

REGIONALPROGRAMM Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden (2026)

Erläuterungsbericht

INHALT

A	Änderungen und Regionsdaten	3
1.	Rechtliche Grundlage und Änderungsanlass	3
2.	Änderungsüberblick	5
3.	Daten zur aktuellen Entwicklung und Positionierung der RVS-Region	8
B	Erläuterungen zu den Festlegungen des Regionalprogramms 2026	13
1.	Erläuterungen zu den grundsätzlichen Zielen zur Entwicklung der Region	13
	zu 1.1 Regionale Planung und Zusammenarbeit	13
	zu 1.2 Grundsätze und Leitbilder des LEP 2022 idgF	14
2.	Erläuterungen zur Gliederung der regionalen Raum- und Siedlungsstruktur (Strukturmodell)	14
	zu 2.1 Ziele für die Siedlungsentwicklung	14
	zu 2.2 Regionale Siedlungszentren	15
3.	Angestrebte regionale Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung	17
	zu 3.1 Ziele für die regionale Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung	17
	zu 3.2 Deckung des regionalen Wohnungsbedarfes (Richtwert)	18
	zu 3.3 Transformation überregional bedeutsamer Handelsschwerpunkte zu multifunktionalen Standorten	20
	zu 3.4 Überregional bedeutsame Freihaltezonen Arbeiten	21
	zu 3.5 Festlegung von regionalen Siedlungsgrenzen	23
4.	Erläuterungen zur regionalen Freiraumentwicklung	24
	zu 4.1 Zielen für die regionale Freiraumentwicklung	24
	zu 4.2 Festlegung eines regionalen Grüngürtels	25
	zu 4.3 Festlegung von Vorrangbereichen Ökologie	28
	zu 4.4 Festlegung von Vorrangbereichen bzw. Vorrangachsen Freizeit und Erholung	30
	zu 4.5 Festlegung von Eignungsbereichen Landwirtschaft	31
5.	Erläuterungen zur angestrebten Energieversorgung	33
6.	Erläuterungen zur angestrebten Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung	34
	zu 6.1 Grundsätzliche Ziele zur Gestaltung der Mobilitätsentwicklung	34
	zu 6.2 Mobilitätskonzepte und Trassenfreihaltung	37

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1:	Änderungsübersicht REP2013 – REP ^{neu}	5
Tabelle 2:	Bevölkerungsentwicklung 2005-2025	8
Tabelle 3:	Entwicklung der Beschäftigten am Arbeitsort 2011-2021	10
Tabelle 4:	Entwicklung der Beschäftigten am Arbeitsort nach Branchen 2011-2021 – Stadt Salzburg und Umgebungsgemeinden	11
Tabelle 5:	Wohnungsfertigstellungen in den Jahren 2012-2021 (10 Jahre)	19
Tabelle 6:	Richtwerte für die Errichtung von Wohneinheiten 2026 bis 2041	19
Tabelle 7:	Anteil der Grüngürtelfläche an der Gemeindefläche der betreffenden Regionalverbandsgemeinden	26
Abbildung 1:	Übersicht: rechtliche Anforderungen an das REP ^{neu}	4
Abbildung 2:	Bevölkerungsentwicklung Stadt und Umlandgemeinden 2005-2015 und 2015-2025	8
Abbildung 3:	Bevölkerungsentwicklung in Fünf-Jahres-Schritten von 2024-2044 (Planungsregionen)	9
Abbildung 4:	Verteilung der Arbeitsplätze nach Branchen 2021	11
Abbildung 5:	Pendler:innen aus Perspektive der Stadt Salzburg (2022)	12
Abbildung 6:	Lage der Umlandzentren nach ÖV-Güteklassen (2024)	16
Abbildung 7:	Bevölkerungsprognose 2024-2044	18
Abbildung 8:	Geplante Herausnahme von Grüngürtelflächen in den Bereichen der Christian-Doppler-Klinik (CSK) und der Salzburger Landesklinik (SALK)	27
Abbildung 9:	Geplante Herausnahme von Grüngürtelflächen am Standort der Freihaltezone Flughafen	28
Abbildung 10:	Zielsetzungen der Klima- und Energiestrategie Salzburg 2050	37
Abbildung 11:	Ziele zur Verkehrsmittelwahl im Mobilitätskonzept Salzburg 2016-2025	38

A ÄNDERUNGEN UND REGIONSDATEN

Änderungsgründe – Änderungsüberblick – Daten zur aktuellen Entwicklung und Positionierung

1. Rechtliche Grundlage und Änderungsanlass

Gemäß §12 ROG sind Entwicklungsprogramme regelmäßig, spätestens alle 15 Jahre, im Hinblick auf die Umsetzung und die Wirkung ihrer Festlegungen zu überprüfen. Eine Änderung der Entwicklungsprogramme hat insbesondere dann zu erfolgen, wenn im Rahmen dieser Überprüfung eine Fehlentwicklung festgestellt wird oder sich die maßgeblichen Planungsgrundlagen wesentlich geändert haben. Entwicklungsprogramme können außerdem aus anderen wichtigen öffentlichen Interessen geändert werden, wobei auf die Festlegungen der örtlichen Raumplanung möglichst Beachtung zu nehmen ist.

Änderungsanlass

Das aktuelle Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden ist seit 2013 rechtswirksam und ist eine Überarbeitung und Ergänzung des REP 1999/2007. Die – nach Vorgabe des §12 ROG 09 – durchgeführte **Evaluierung des REP 2013** im Jahr 2024 zeigt einen entsprechenden Anpassungsbedarf, insbesondere im Hinblick auf veränderte fachliche Anforderungen und neue Zielsetzungen.

Im Kontext der ROG-Novellen der letzten Jahre wurde die Rolle der Regionalprogramme stärker formalisiert und verbindlich ausgestaltet. So sind in der aktuellen Fassung des ROG 09 (§10 Abs. (2) LGBl. Nr. 105/2025) die Mindestinhalte eines REP klar definiert: „Das Regionalprogramm hat grundsätzliche Aussagen zu enthalten:

1. zur Gliederung der regionalen Raum- und Siedlungsstruktur,
2. zur angestrebten regionalen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung,
3. zur angestrebten regionalen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung und zur angestrebten Energieversorgung sowie
4. zur angestrebten regionalen Freiraumentwicklung.

Darüber hinaus sollen im Regionalprogramm auch konkrete Festlegungen zu verfügbaren raumverträglichen Standorten für regionale Betriebs-, Gewerbe- und Industriegebiete sowie Aussagen zur Frage eines interkommunalen Finanzausgleichs, soweit ein solcher in Erwägung gezogen wird, getroffen werden.“

Eine zentrale neue Planungsgrundlage bildet das **Landesentwicklungsprogramm 2022** (LEP 2022 idgF), das für den Raum des RVS verbindliche quantitative und qualitative Vorgaben festlegt. Dazu zählen insbesondere

- ▶ regionalisierte Wohnungsbedarfsprognosen,

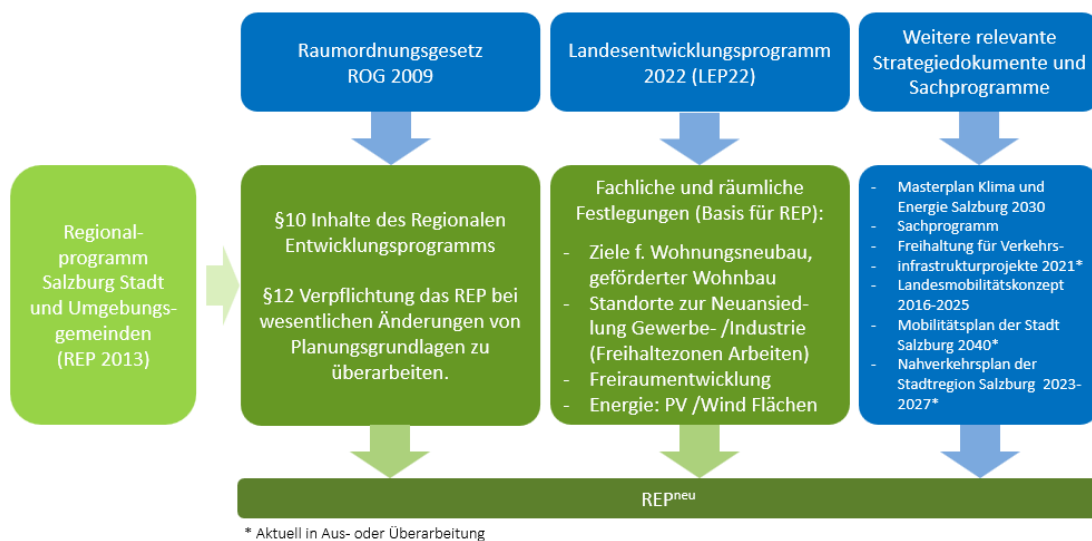
- ▶ Anforderungen an den Mindestanteil geförderten Wohnbaus,
- ▶ Kriterien für die Ausweisung und Entwicklung regional bedeutsamer Betriebs- und Gewerbestandorte („Freihaltezonen Arbeiten“) sowie
- ▶ weiterentwickelte Vorgaben zum Freiraumschutz (Ausweisung von Landwirtschaftlichen Vorrangzonen, Grüngürtel-Bestimmungen, verstärkte Berücksichtigung von Klimawandelanpassungsmaßnahmen)
- ▶ Abstimmungserfordernisse für Infrastruktur im Bereich Erneuerbare Energien

Neben dem LEP idgF wurden weitere, für die räumliche Entwicklung der Region wichtige **strategische Fachkonzepte** für verschiedene Teile des Verbandsgebiets erarbeitet oder befinden sich aktuell in Ausarbeitung. Dazu zählen insbesondere der *Masterplan Klima und Energie Salzburg 2030*, das *Landesmobilitätskonzept 2016-2025*, der *Mobilitätsplan der Stadt Salzburg 2040*, der *Nahverkehrsplan der Stadtregion Salzburg 2023 bis 2027* sowie das *Sachprogramm Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte (2021)*, dessen Evaluierung aktuell erfolgt. Diese Strategiedokumente setzen wesentliche fachliche und infrastrukturelle Rahmenbedingungen für die künftige Siedlungs-, Verkehrs- und Energieentwicklung und wurden daher im Rahmen der Ausarbeitung des neuen Regionalprogramms – soweit fachlich und zeitlich möglich – berücksichtigt und in die regionalen Festlegungen integriert.

Zudem ist das REP vor dem Hintergrund der **anhaltenden Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung** in den RVS-Gemeinden sowie der **zunehmenden Herausforderungen** in den Bereichen Wohnraumversorgung, insbesondere leistbares Wohnen, Mobilität, Energie und Flächensicherung weiterzuentwickeln, um eine nachhaltige und abgestimmte räumliche Entwicklung des Verbandsgebietes sicherzustellen.

Darüber hinaus sind **übergeordnete Strategien und Zielsetzungen auf EU-, nationaler und österreichweiter Ebene** (z.B. Pariser Klimaabkommen, Nationaler Klimaplan, Alpenkonvention, ÖREK 2030 sowie die ÖREK-Partnerschaft zum Bodenschutz) als wesentliche Bezugsrahmen für die künftige Stadtregionalentwicklung systematisch zu berücksichtigen.

Abbildung 1: Übersicht: rechtliche Anforderungen an das REP^{neu}



Quelle: Eigene Darstellung ÖIR GmbH.

2. Änderungsüberblick

Die nachfolgende Tabelle dokumentiert die Änderungen gegenüber dem REP 2013. Rein redaktionelle Änderungen sind nicht dargestellt.

Tabelle 1: Änderungsübersicht REP2013 – REP^{neu}

Kapitel und Titel gem. REP 2013	Kapitel und Titel gem. REP ^{neu} , Anmerkungen/Änderungen ggü. REP2013
Vorbemerkungen und Änderungsüberblick	Vorbemerkungen der neuen GF <i>Entfall Änderungsrückblick</i>
1 GRUNDSÄTZLICHE ZIELE ZUR ENTWICKLUNG DER REGION	1 Grundsätzliche Ziele zur Entwicklung der Region Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden
1.1 ZIELE ZUR REGIONALEN PLANUNG UND ZUSAMMENARBEIT	1.1 Ziele zur regionalen Planung und Zusammenarbeit <i>Ergänzung der Ziele „leistbares Wohnen“ und „Steigerung des Umweltverbunds am Modal Split“</i>
	1.2 Grundsätze und Leitlinien gem. LEP 2022 idgF <i>Neu – Hinweis auf wesentliche Vorgaben des LEP 2022 idgF</i>
1.2 STADTREGIONALES STRUKTUR- UND FUNKTIONSMODELL	2. Gliederung der regionalen Raum- und Siedlungsstruktur (Strukturmodell)
1.2.1 Ziele für die stadtrregionale Siedlungsentwicklung	2.1 Ziele für die stadtrregionale Siedlungsentwicklung – <i>Entfall Entwicklungsachsen, Entfall regionaler Vorrangbereiche für Wohnen und Gewerbe</i> – <i>Verzicht auf Darstellung der Salzburger Stadtteilzentren</i> – <i>Ergänzung von zwei Kategorien: Transformation bedeutsamer Handelsschwerpunkte zu multifunktionalen Standorten (1) und Freihaltezonen Arbeiten (gem. LEP 2022 idgF) (2)</i> – <i>Ergänzung des Zieles „Flächensparen“</i>
1.2.2 Ziele für die stadtrregionale Freiraumentwicklung	4.1 Ziele für die regionale Freiraumentwicklung <i>Zusammenfassung aller Freiraumziele</i>
1.2.3 Ziele für die regionalen Gemeindefunktionen	<i>Entfällt als eigenes Teilkapitel, Verschiebung der übergeordneten Ziele nach 2.2.1</i>
2. REGIONALE RAUMORDNUNGSZIELE UND MASSNAHMEN FÜR DEN SIEDLUNGSBEREICH	<i>Entfällt als eigenes Teilkapitel, inhaltlich Teil von Kap. 2</i>
2.1 REGIONALE ORDNUNG UND WEITERENTWICKLUNG DER SIEDLUNGSSTRUKTUR	<i>Entfällt als eigenes Teilkapitel, inhaltlich Teil von Kap. 2</i>
2.1.1 Überregionale und regionale Entwicklungsachsen	<i>Entfällt (nicht mehr in LEP idgF enthalten)</i>
2.1.2 Stadtrregionale Siedlungszentren und ihre funktionalen Aufgaben	2.2 Stadtrregionale Siedlungszentren
2.1.2.1 Zentralörtliche und funktionale Aufgaben der Stadt Salzburg und ihrer städtischen Zentren	2.2.1 Zentralörtliche und funktionale Aufgaben der Stadt Salzburg und ihrer städtischen Zentren – <i>Zusammenfassung mit übergeordneten Zielen zu Funktionen der Stadt Salzburg und den Stadtumlandgemeinden (aus REP 2013, Kap. 1.2.3)</i> <i>Bei verbindlichen Maßnahmen:</i> – <i>Anpassung der übergeordneten und mittleren Stadtzentren gem. REK-Entwurf 2025 Stadt Salzburg angepasst, Verzicht auf Stadtteilzentren</i>

Kapitel und Titel gem. REP 2013	Kapitel und Titel gem. REP ^{neu} , Anmerkungen/Änderungen ggü. REP2013
2.1.2.2 Zentralörtliche und funktionale Aufgaben der Zentren der Umgebungsgemeinden	2.2.2 Zentralörtliche und funktionale Aufgaben der Zentren der Umgebungsgemeinden <i>Anpassung verbindlicher Maßnahmen zu angestrebten Dichten und Angeboten (Handel, öffentliche Infrastruktur)</i>
2.2 RÄUMLICHE FESTLEGUNGEN ZUR STEUERUNG DER REGIONALEN SIEDLUNGSENTWICKLUNG	3 Angestrebte regionale Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung
	3.1 Ziele für die regionale Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung <i>Überarbeitung und Zusammenfassung der Ziele aus REP 2013 Kap. 2.2 und 2.3</i>
2.2.1 Richtwerte für den regionalen Wohnungsbedarf der nächsten 10 Jahre (2010-2020)	3.2 Deckung des regionalen Wohnungsbedarfs <i>Neue Richtwerte auf Basis LEP 2022 idgF (Verteilung unter Berücksichtigung der ex-post Entwicklung und der Gemeindeprognose des Landes Salzburg)</i> <i>Entfall der Empfehlung zum Masterplan kooperatives Raumkonzept Kernregion Salzburg</i>
	3.3 Transformation von Handelsschwerpunkten zu multifunktionalen Standorten <i>Neue Kategorie</i>
	3.4 Überregional bedeutsame Freihaltezonen Arbeiten <i>Neue Kategorie (auf Basis REP 2022)</i>
2.2.2 Festlegung von regionalen Vorrangbereichen für künftige Wohngebiete und funktionsgemischte zentralörtliche Gebiete	<i>Entfall (Ergebnis der Evaluierung)</i>
2.2.3 Festlegung von regionalen Siedlungsgrenzen	3.5 Festlegung von regionalen Siedlungsgrenzen <i>Übernommen mit Stand September 2025, einzelne SGs wurden gem. Vereinbarungen des RVS verändert.</i>
2.3 REGIONALE FLÄCHEN- UND STANDORTSICHERUNG FÜR DIE WIRTSCHAFT	<i>Entfällt als eigenes Teilkapitel, inhaltlich Teil von Kap. 3</i>
2.3.1 Richtwerte zur Ermittlung regional notwendiger Flächen für die Wirtschaft (2010-2020)	<i>Entfall (durch Freihaltezonen Arbeiten abgedeckt, Kap. 3.4)</i>
2.3.2 Festlegung von regionalen Vorrangbereichen für künftige gewerbliche Nutzungen	<i>Entfall (Ergebnis der Evaluierung, neu: Freihaltezonen gem. LEP2022, Kap. 3.4)</i>
2.3.3 Festlegung von überörtlich bedeutsamen Betriebsstandorten	<i>Entfallen (Ergebnis der Evaluierung, neu: Freihaltezonen gem. LEP2022, Kap. 3.4)</i>
3. REGIONALE RAUMORDNUNGSZIELE UND MASSNAHMEN FÜR DEN FREIRAUMBEREICH	4 Angestrebte regionale Freiraumentwicklung
3.1 NATURHAUSHALT UND LANDSCHAFTSBILD	<i>Entfall der Überschrift → Kap. 4.2 bzw. 4.3</i>
3.1.1 Sicherung und Verbesserung von Naturhaushalt und Landschaftsbild	<i>Entfällt als eigenes Teilkapitel, inhaltlich Teil von Kap. 4.2, 4.3</i>
3.1.2 Festlegung eines Grüngürtels für den Salzburger Ballungsraum	4.2 Festlegung eines Grüngürtels für den Salzburger Ballungsraum <i>Präzisierung insbesondere bzgl. Regelungen zu Veränderungen des Grüngürtels, Abgrenzung gem. Vereinbarungen des RVS zu Veränderungen, übernommen mit Stand Jänner 2026</i>
3.1.3 Festlegung von ökologischen Vorrangbereichen	4.3 Festlegung von Vorrangbereichen Ökologie <i>Adaptierung und Erweiterung in der Stadt Salzburg, Abgrenzung übernommen mit Stand Jänner 2026</i> <i>Ergänzung der Ziele zu Kaltluftkorridoren</i>

Kapitel und Titel gem. REP 2013	Kapitel und Titel gem. REP ^{neu} , Anmerkungen/Änderungen ggü. REP2013
3.2 FREIZEIT, ERHOLUNG UND TOURISMUS	<i>Entfall der Überschrift → Kap. 4.4</i>
3.2.1 Landschaftsgebundene Freizeit-, Erholungs- und touristische Nutzung	<i>Entfällt als eigenes Teilkapitel, inhaltlich Teil von Kap. 4.4</i>
3.2.2 Festlegung von Vorrangbereichen bzw. Vorrangachsen für Freizeit und Erholung	4.4 Festlegung von Vorrangbereichen bzw. Vorrangachsen Freizeit und Erholung <i>Adaptierung und Erweiterung in der Stadt Salzburg, vereinzelt Anpassungen zu einzelnen weiteren Vorrangachsen und Vorrangbereichen in den Umlandgemeinden</i> <i>Abgrenzung übernommen mit Stand Jänner 2026</i>
3.3 LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, LANDSCHAFTSPFLEGE	<i>Entfall der Überschrift – Kap. 4.5</i>
3.3.1 Freiraumbezogene Zielsetzungen zur Land- und Forstwirtschaft	<i>Entfällt als eigenes Teilkapitel, inhaltlich Teil von Kap. 4.2, 4.3, 4.5</i>
3.3.2 Festlegung von landwirtschaftlichen Eignungsbereichen	4.5 Festlegung von Eignungsbereichen Landwirtschaft <i>Keine Änderungen</i> <i>Abgrenzung übernommen mit Stand September 2025</i>
3.4 ROHSTOFFNUTZUNG UND GRUNDWASSERSICHERUNG	Allgemeine Zielsetzungen <i>Entfall (in anderen Rechtsmaterien ausreichend geregelt)</i>
3.5 UMWELTBEEINTRÄCHTIGUNGEN UND NATURRÄUMLICHE GEFÄHRDUNGEN	Allgemeine Zielsetzungen <i>Entfall (in anderen Rechtsmaterien ausreichend geregelt; wiederholt Aspekte von REP 2013 Kap. 3.1, 2.2 und 4)</i>
	5. Angestrebte Energieversorgung <i>Neues Kapitel</i>
4. REGIONALE ZIELE UND EMPFEHLUNGEN FÜR DEN VERKEHRSBEREICH	6. Angestrebte regionale Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung
4.1 GRUNDSÄTZLICHE ZIELE ZUR GESTALTUNG DES VERKEHRSSYSTEMS UND DER MOBILITÄSENTWICKLUNG	6.1 Grundsätzliche Ziele <i>Zusammenfassende Maßnahmenempfehlungen zur nachhaltigen Gestaltung des MiV, ÖV und Radverkehr sowie zur weiteren Abstimmung im Rahmen eines Mobilitätskonzepts für das RVS-Gebiet</i>
4.2 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	6.2. Mobilitätskonzepte und Trassenfreihaltung
4.3 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	<i>Kurzdarstellung aktueller Konzepte als Grundlage der Überlegungen im RVS-Gebiet</i>
4.4 RUHENDER VERKEHR – PARK&RIDE	
4.5 WIRTSCHAFTSVERKEHR	
4.6 RADVERKEHR	
5 KARTENTEIL	
PLANUNGSKARTE 1 – Funktionale Festlegungen zur Siedlungs- und Freiraumentwicklung	Planungskarte 1 <i>Aktualisiert entsprechend neuen Festlegungen</i>
PLANUNGSKARTE 2 – Räumliche Festlegungen zur Siedlungs- und Freiraumentwicklung	Planungskarte 2 <i>Aktualisiert</i> <i>GIS-technische Bereinigung von Überlappungen zwischen Bauland und Vorrangzonen bzw. Eignungszonen</i>
ERLÄUTERUNGSKARTE VERKEHR –Regionalbedeutsame Planungsabsichten und Projekte	<i>Entfall</i>

Es handelt sich somit bei dem nun vorliegenden Regionalprogramm um eine, den zwischenzeitlich geänderten Planungsgrundlagen und Entwicklungen angepasste Überarbeitung des REP2013, bei der auf die überörtlichen Ziel- und Maßnahmenfestlegungen des REP2013 weitgehend aufgebaut wurde. Ein großer Teil der bisher festgeschriebenen Ziele und Festlegungen wurde beibehalten und weitergeführt, die entsprechenden Erläuterungen behalten damit ihre Gültigkeit.

3. Daten zur aktuellen Entwicklung und Positionierung der RVS-Region

Die Region Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden stellt mit der Landeshauptstadt den **Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkt des Landes Salzburg** dar. Rund 38% der Salzburger Bevölkerung lebt in der Region des RVS. Innerhalb der Region weist die Landeshauptstadt Anfang des Jahres 2025 mit 157.659 Menschen den höchsten Bevölkerungsanteil auf, gefolgt von Wals-Siezenheim mit 14.413 Einwohner:innen sowie Grödig (7.376) und Eugendorf (7.134).

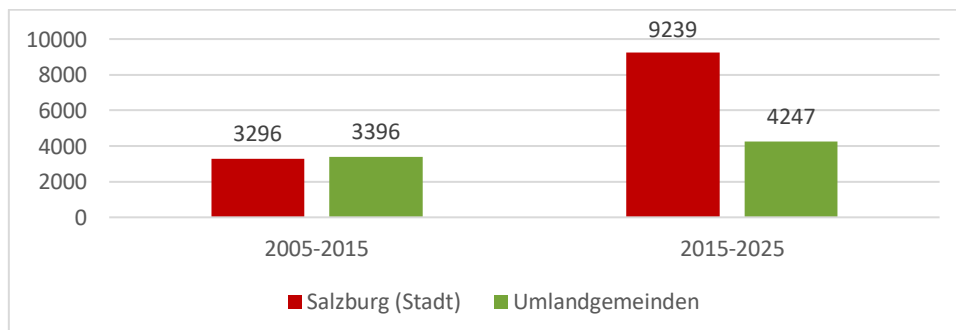
Für die vergangenen 20 Jahre seit 2005 zeigt sich ein **stetiges Bevölkerungswachstum** um durchschnittlich 3% für 2005-2015 und rund 7% für 2015-2025. Dabei blieb das Bevölkerungsverhältnis zwischen Stadt und Umlandgemeinden weitgehend stabil (Stadt Salzburg: 73%, Umlandgemeinden: 27%).

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung 2005-2025

	2005	2015	2025	2005-2015	2015-2025
Salzburg (Stadt) <501>	145.124	148.420	157.659	2%	6%
Anif <50301>	4.060	4.045	4.425	0%	9%
Anthering <50302>	3.218	3.680	3.733	14%	1%
Bergheim <50303>	4.817	5.039	5.717	5%	13%
Elixhausen <50308>	2.728	2.822	3.141	3%	11%
Elsbethen <50309>	5.099	5.353	5.453	5%	2%
Eugendorf <50310>	6.402	6.823	7.134	7%	5%
Grödig <50314>	6.818	7.043	7.376	3%	5%
Großmain <50315>	2.384	2.545	2.728	7%	7%
Hallwang <50316>	3.773	3.999	4.270	6%	7%
Wals-Siezenheim <50338>	11448	12.794	14.413	12%	13%
RVS insgesamt	195.871	202.563	216.049	3%	7%

Quelle: Statistik Austria, Bevölkerung zu Jahresbeginn

Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung Stadt und Umlandgemeinden 2005-2015 und 2015-2025



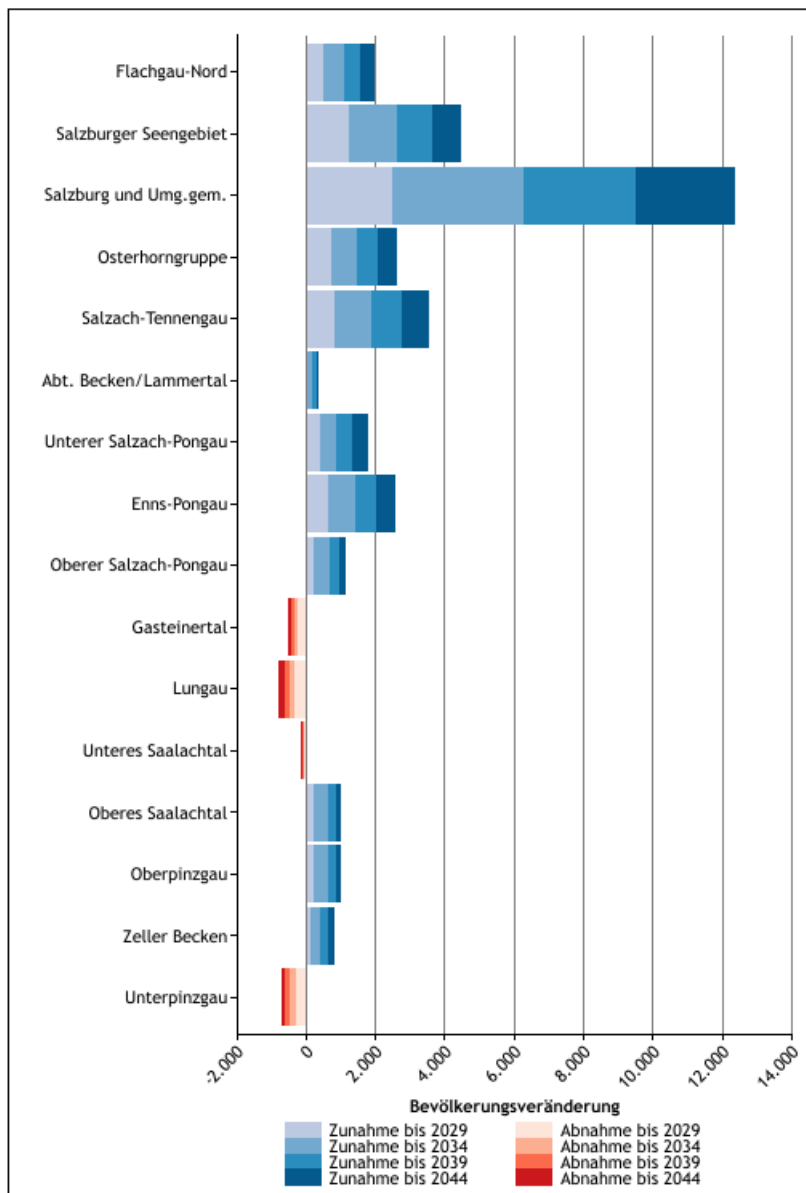
Quelle: Statistik Austria, Bevölkerung zu Jahresbeginn

Während der absolute Bevölkerungszuwachs 2005-2015 in der Stadt Salzburg und den Umlandgemeinden etwa gleich hoch war, zeigt sich in der jüngeren Vergangenheit ein deutlich höherer Bevölkerungszuwachs in der Stadt Salzburg.

Bevölkerungsprognose

Die Bevölkerungsprognose des Landes Salzburg geht für die Gesamtregion von einem **weiteren Wachstum bis 2044** aus. Gemessen an der absoluten Bevölkerungsveränderung zeigt sich der deutlich höchste Zuwachs innerhalb der Salzburger Planungsregionen in der Region Salzburg und Umgebungsgemeinden, mit einem erwarteten Zuwachs von mehr als 12.000 Personen zwischen 2024 und 2044.

Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung in Fünf-Jahres-Schritten von 2024-2044 (Planungsregionen)



Quelle: Landesstatistik, angepasste Bevölkerungsprognose der Gemeinden 2024

Nach einem Bevölkerungswachstum von durchschnittlich +10% der Gesamtbevölkerung in der Region für den Zeitraum 2005-2025 geht die vorliegende Prognose von einem weiteren Wachstum von +5,7% für die kommenden 20 Jahre aus.

Arbeitsplatzentwicklung

Auch in Bezug auf die Arbeitsplätze stellt die Region um die Landeshauptstadt den räumlichen Schwerpunkt innerhalb Salzburgs dar. Die Gemeinden der Region weisen seit 2011 insgesamt eine durchwegs **positive Arbeitsplatzentwicklung** auf (+11%). Mit Ausnahme von Anif waren dabei in allen Gemeinden zwischen 2011 und 2021 Arbeitsplatzzuwächse zu verzeichnen.

Tabelle 3: Entwicklung der Beschäftigten am Arbeitsort 2011-2021

	2011	2021	2011-2021
Salzburg	108.101	119.991	11%
Anif	3.135	3.070	-2%
Anthering	1.099	1.307	19%
Bergheim	4.738	4.890	3%
Elixhausen	926	1.167	26%
Elsbethen	1.462	2.674	83%
Eugendorf	3.962	4.873	23%
Großgmain	838	864	3%
Grödig	3.419	3.805	11%
Hallwang	1.977	2.088	6%
Wals-Siezenheim	13.224	13.877	5%
RVS insgesamt	142.881	158.606	11%

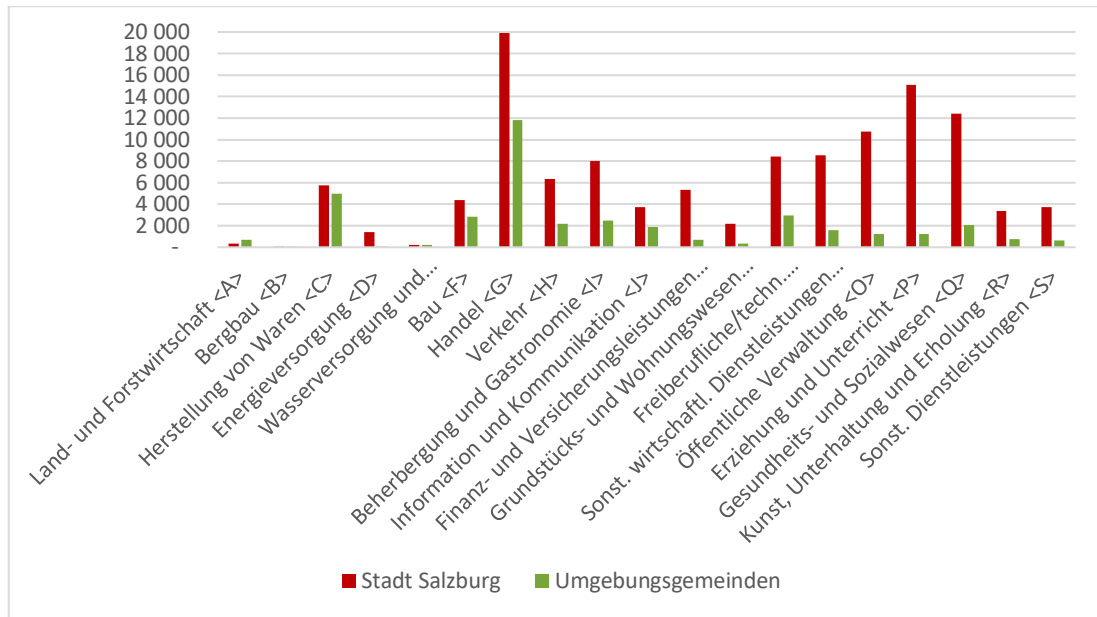
Quelle: Statistik Austria, Arbeitsstättenzählung

Die Branchenverteilung der Arbeitsplätze in der Region (2021) zeigt das typisch urbane Schwerkraft der Stadt Salzburg bei privaten und öffentlichen Dienstleistungen. Sowohl die Stadt Salzburg als auch die Umgebungsgemeinden weisen einen hohen Anteil an Arbeitsplätzen im Handel auf.

Die Arbeitsplatzentwicklung innerhalb der Region zeigt für 2011-2021 einen gleich hohen Anstieg der Beschäftigten am Arbeitsort in der Stadt und den Umgebungsgemeinden (jeweils +11%). Nach Branchen zeigen sich zwischen den beiden Räumen teilweise deutliche Unterschiede:

- ▶ Die Herstellung von Waren (Sachgüterproduktion) nimmt generell ab, in der Stadt aber deutlich stärker (-64%) als in den Umlandgemeinden (-33%). Ein beträchtliches Wachstum zeigt sich dagegen beim Handel (Stadt: +3%, Umgebungsgemeinden: +16%)
- ▶ Öffentliche Verwaltung, Erziehung und Unterricht sowie Kunst, Unterhaltung und Erholung zeigen in der Stadt deutlich stärkere Zuwächse als in den Umgebungsgemeinden.
- ▶ Umgekehrt war die Entwicklung der Branchen Information und Kommunikation, Finanz- und Versicherungsdienstleistungen sowie freiberufliche und technische Dienstleistungen in den Umlandgemeinden deutlich positiver als in der Stadt Salzburg.

Abbildung 4: Verteilung der Arbeitsplätze nach Branchen 2021



Quelle: Statistik Austria, Arbeitsstättenzählung

Tabelle 4: Entwicklung der Beschäftigten am Arbeitsort nach Branchen 2011-2021 – Stadt Salzburg und Umgebungsgemeinden

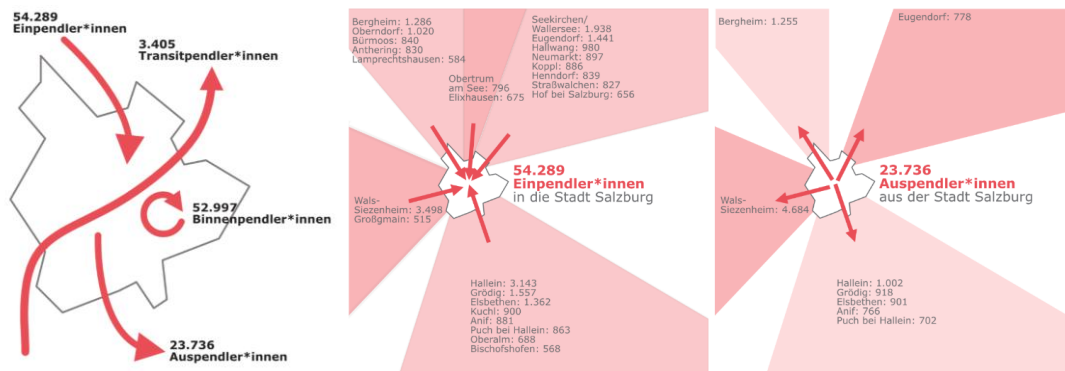
	2021		2011-2021 (in%)	
	Stadt Salzburg	Umgebungsgemeinden	Stadt Salzburg	Umgebungsgemeinden
Land- und Forstwirtschaft <A>	315	684	-9%	-11%
Bergbau 	9	54	-64%	-33%
Herstellung von Waren <C>	5.741	4.963	-23%	-7%
Energieversorgung <D>	1.404	34	217%	-74%
Wasserversorgung und Abfallentsorgung <E>	239	232	1%	-3%
Bau <F>	4.375	2.812	-12%	-13%
Handel <G>	19.910	11.837	3%	16%
Verkehr <H>	6.364	2.185	17%	2%
Beherbergung und Gastronomie <I>	8.010	2.506	11%	12%
Information und Kommunikation <J>	3.718	1.895	43%	106%
Finanz- und Versicherungsleistungen <K>	5.333	676	-4%	29%
Grundstücks- und Wohnungswesen <L>	2.178	320	-3%	-36%
Freiberufliche/techn. Dienstleistungen <M>	8.408	2.974	3%	76%
Sonst. wirtschaftl. Dienstleistungen <N>	8.560	1.562	8%	1%
Öffentliche Verwaltung <O>	10.775	1.231	38%	-20%
Erziehung und Unterricht <P>	15.106	1.213	66%	-6%
Gesundheits- und Sozialwesen <Q>	12.429	2.042	-4%	74%
Kunst, Unterhaltung und Erholung <R>	3.374	751	42%	3%
Sonst. Dienstleistungen <S>	3.743	644	-3%	20%
Insgesamt	119.991	38.615	11%	11%

Quelle: Statistik Austria, Arbeitsstättenzählung

Pendler:innen

Als Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzentrum (rund 73% der Bevölkerung und rund 76% der regionalen Arbeitsplätze befinden sich in der Stadt Salzburg) ist die Stadt ein wesentlicher räumlicher Fokuspunkt von Pendelverkehren in der Region. Etwa die Hälfte aller städtischen Arbeitsplätze ist von in der Stadt wohnhaften Personen besetzt (ca. 53.000 Binnenpendler:innen), die andere Hälfte der Beschäftigten pendelt aus den Umgebungsgemeinden sowie weiter entfernten Gemeinden in die Stadt (ca. 54.000 Einpendler:innen). Gleichzeitig haben rund 24.000 Bewohner:innen der Stadt Salzburg ihren Arbeitsplatz außerhalb der Stadt, überwiegend in den Umgebungsgemeinden (Auspender:innen), rund 3.400 Personen durchqueren die Stadt auf ihrem Weg zum Arbeitsplatz (Transitpendler:innen).¹

Abbildung 5: Pendler:innen aus Perspektive der Stadt Salzburg (2022)



Quelle: Salzburger Mobilitätsplan – Grundlagen, con.sens mobilitätsdesign und TU Wien (https://www.stadt-salzburg.at/fileadmin/user_upload/04013/smp2040_grundlagen.pdf)

¹ Zahl der Pendler:innen ohne Pendelbeziehungen aus dem Ausland (Daten fehlen).

B ERLÄUTERUNGEN ZU DEN FESTLEGUNGEN DES REGIONALPROGRAMMS 2026

1. Erläuterungen zu den grundsätzlichen Zielen zur Entwicklung der Region

zu 1.1 Regionale Planung und Zusammenarbeit

Die Region „Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden“ ist als zentraler Kernraum der grenzüberschreitenden Europaregion Salzburg eine sehr attraktive, vielseitige, kultur- und wirtschaftsstarke Stadtregion in europäischer Gunstlage mit guten Verkehrsanbindungen. Die Standortvorteile und die Dynamik dieser Kernregion müssen als Impulsgeber für das ganze Land bzw. für die gesamte Europaregion genutzt, gesichert und gemeinsam weiterentwickelt werden.

Das Regionalprogramm soll dazu dienen, die räumliche Ordnung und regionale Entwicklung im Sinne einer regional abgestimmten Vorsorgeplanung zu beeinflussen und zu steuern. Die Notwendigkeit einer zusammenfassenden, gemeinsamen Ordnungs- und Entwicklungsplanung auf regionaler Ebene ergibt sich dadurch, dass die Region gerade im engeren Stadt- und Umlandbereich durch die vielen inneren und äußeren Verflechtungsbeziehungen als Einheit betrachtet werden muss.

Kern des Regionalprogramms sind verbindliche Festlegungen, die mit den Mitteln der Raumordnung und/oder im Rahmen des eigenen Wirkungsbereichs der Gemeinden umgesetzt werden können. Darüber hinaus werden diese verbindlichen Maßnahmen unterstützend durch Empfehlungen oder regionale Willensbekundungen ergänzt.

Das Regionalprogramm ist ein Orientierungsmaßstab bzw. soll Grundlage für eine intensive zwischengemeindliche Kooperation sein. Entscheidend ist die Umsetzung der Programminhalte sowie die Konfliktbewältigung und Konsenssuche für die gemeinsame Regionalentwicklung. Die Zusammenarbeit muss laufend gestaltet und lebendig gehalten werden durch Information, Organisationsformen und gemeinsame Projektentwicklung.

Innerhalb der Region sollen raumordnerische Fragen ohne Berücksichtigung der Gemeindegrenzen behandelt werden und eine gegenseitige Ergänzung und Standortoptimierung im Vordergrund stehen. Vorrang haben in der Regionalplanung Maßnahmen, die über das Raumordnungsgesetz durchsetzbar sind.

Der zeitliche Planungshorizont des Regionalprogramms beträgt rund 15 Jahre. Dadurch wird insbesondere die Längerfristigkeit der Regionalplanung gegenüber der örtlichen Raumplanung deutlich gemacht. Ein noch längerer Planungszeitraum erscheint aufgrund der damit verbundenen Unsicherheiten über die tatsächliche Entwicklung ebenfalls nicht erstrebenswert. Das Regionalprogramm ist jedenfalls zu ändern, wenn sich die Planungsgrundlagen geändert haben bzw. wenn sich wichtige öffentliche Interessen geändert haben, wobei auf die Festlegungen der örtlichen Raumplanung möglichst Bedacht zu nehmen ist.

zu 1.2 Grundsätze und Leitbilder des LEP 2022 idgF

Im Landesentwicklungsprogramm 2022 idgF (LEP) wurden insgesamt 22 verbindliche Leitbilder für die räumliche Entwicklung im Bundesland Salzburg festgelegt. Sie bilden basieren auf den Vorgaben gemäß §9 Abs. 1 ROG 2009 idgF und nehmen die aktuellen Herausforderungen für die Salzburger Raumentwicklungspolitik auf. Als übergeordnete Zielsetzung gilt die Orientierung an einer klimaverträglichen und nachhaltigen Raumentwicklung sowie am Österreichischen Raumentwicklungskonzept 2030.

Im REP wird stark verkürzt auf die für die Region Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden besonders wichtigen Vorgaben und damit verbundener Planungsgrundsätze hingewiesen.

2. Erläuterungen zur Gliederung der regionalen Raum- und Siedlungsstruktur (Strukturmodell)

zu 2.1 Ziele für die Siedlungsentwicklung

Das regionale Strukturmodell ist der raumordnerische Kern des Regionalprogrammes. Die darin formulierten Ziele sind als Leitbild zu verstehen.

Wesentliche räumliche Festlegungen des Strukturmodells umfassen:

- ▶ die Siedlungszentren als Fokuspunkte für die räumliche Weiterentwicklung und Verdichtung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Versorgung (siehe 2.2);
- ▶ die Transformation überregional bedeutsamer Handlungsschwerpunkte zu multifunktionalen Standorten (siehe 3.3);
- ▶ die Festlegung von Freihaltezonen Arbeiten zur Steuerung der Entwicklung regional bedeutsamer Arbeitsplatzschwerpunkte (siehe 3.4);
- ▶ die Festlegung regionaler Siedlungsgrenzen zur Vermeidung von flächenhafter bzw. ringförmiger Siedlungsentwicklung (siehe 3.5).

Zusätzlich wird das regionale Strukturmodell durch die Festlegung des regionalen Grüngürtels (siehe 4.2)

Das regionale Strukturmodell besteht aus Zielen, Maßnahmen und Empfehlungen im Siedlungsbe-
reich und wird ergänzt durch Richtwerte, Ziele und Empfehlungen zur angestrebten wirtschaftlichen Entwicklung sowie zur angestrebten Freiraumentwicklung.

zu 2.2 Regionale Siedlungszentren

Das Siedlungsleitbild leitet sich von den Raumordnungsgrundsätzen und von Zielvorstellungen für die Siedlungsentwicklung ab.

Im Stadtgebiet der Stadt Salzburg bildet das Siedlungsleitbild die räumlichen Schwerpunktsetzungen des REK ab. Als regional bedeutsame städtische Zentren werden demgemäß die Übergeordneten Stadtzentren mit überregionaler Versorgungs- und Arbeitsplatzfunktion sowie die Mittleren Stadtzentren mit regionaler bzw. gesamtstädtischer Arbeitsplatz- und Versorgungsfunktion abgebildet. Sie stellen Funktionen und Angebote zur Verfügung, die auch für die Umlandgemeinden von Bedeutung sind.

In den Umlandgemeinden werden – ausgehend von der bestehenden regionalen Situation mit über 100 Siedlungseinheiten und der Tendenz zu einer dispersen Verteilung von zentralen Funktionen – grundsätzliche Ziele zur Konzentration der Siedlungsentwicklung, zur punktuellen Verdichtung der Raumfunktionen (Wohnen, Arbeiten, usw.) und zur Mischung dieser Funktionen formuliert. Weiters erfolgen grundsätzliche Aussagen zur Funktionsfähigkeit der Zentren, zur Versorgung der Bevölkerung und zur Vermeidung der Zersiedelung. Damit soll die eigenständige Grund- und Nahversorgung der Bevölkerung in den Umlandgemeinden gestärkt werden.

Der Fokus zur Weiterentwicklung der Siedlungsstruktur wird hier auf 20 Siedlungszentren außerhalb der Stadt gelegt. Diese rund 20 Siedlungszentren sollen tragfähige Eigengrößen im Sinne einer funktionierenden Nahversorgung, einer wirtschaftlichen ÖV-Erschließung und anderer Infrastruktureinrichtungen erreichen.

Der Unterschied zwischen Gemeindehauptorten und Gemeindenebenzentren bezieht sich vor allem auf die Ziele in Bezug auf die Mindestausstattung mit Einrichtungen der Grund- und Nahversorgung (voll- bis sehr gut ausgestattet versus einfache Basisausstattung). Diese beiden Kategorien sind als Teil des Hauptsiedlungsbereiches gem. LEP 2022 idgF sowie ROG §5 Abs. 8a idgF zu verstehen, die die vorrangigen Bereiche der Siedlungsentwicklung darstellen.

Ziel ist auch die räumliche Nachverdichtung und Weiterentwicklung der Gemeindehauptorte und Gemeindenebenzentren durch fußläufig erreichbare Siedlungsgebiete mit erhöhter Dichte (höher als die durchschnittliche Bestandsdichte im jeweiligen Zentrum).

► Hinweis zur Weiterentwicklung regionaler Zentren aus der Evaluierung

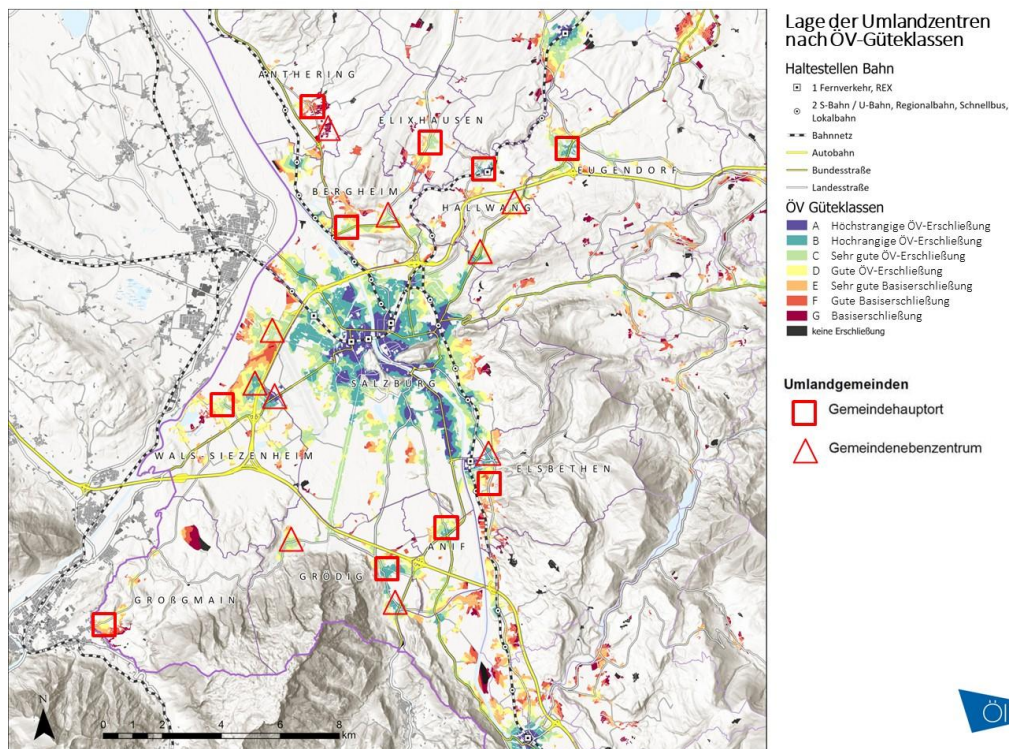
In der Evaluierung wurde die Konzentration der Versorgungs- und Arbeitsplatzfunktion in Stadt-(teil)zentren, Gemeindehauptorten und Gemeindenebenzentren über die quantitative Annäherung der Gegenüberstellung von Wohnbevölkerung und Tagesbevölkerung analysiert. Dabei zeigte sich eine deutliche Konzentration von Arbeits- und Ausbildungsplätzen in zentralen Lagen. Auch die im REP 2013 angestrebten Mindesteigengrößen und Mindestbebauungsdichten werden von einem Großteil der Gemeindehauptorte und Gemeindenebenzentren erreicht.

Grundsätzlich wurde bei den neuen Baulandausweisungen der Gemeinden eine große Übereinstimmung mit den räumlichen REP-Zielsetzungen attestiert. Die Auswertung der Neu- und Umwidmungen von Bauland zeigte, dass sie überwiegend in zentralen Lagen erfolgte. Demgegenüber ist allerdings festzuhalten, dass die Bautätigkeit selbst insgesamt auch deutlich weiter außerhalb der

vorrangig für Entwicklung definierten Räume stattfand, da dafür bereits vor 2013 bestehende Widmungen genutzt werden konnten.

Die ÖV-Erschließung der Umlandzentren ist weitgehend gut bis sehr gut, allerdings weisen nur wenige Zentren zumindest teilweise höchst- und hochrangige Erschließung auf. Teilen anderer Gemeindehauptorte oder Gemeindeebenzentren steht dagegen nur sehr gute bis gute ÖV-Basiserschließung zur Verfügung. In Bezug auf die ÖV-Güteklassen deutlich benachteiligt sind die Gemeinden Anthering und Großmain.

Abbildung 6: Lage der Umlandzentren nach ÖV-Güteklassen (2024)



Quelle: ÖIR GmbH auf Basis ÖV-Güteklassen von AustriaTech 2024.

3. Angestrebte regionale Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung

zu 3.1 Ziele für die regionale Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung

Übergeordnete Zielsetzung für die regionale Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung ist die nachhaltige Weiterentwicklung der Siedlungsstruktur durch vorausschauende Planung und flächensparende Raumordnung. Diese Weiterentwicklung soll zur Erhaltung der hohen Wohnqualität wie auch der Funktion als international attraktiver Wirtschaftsregion beitragen

Die regionale Siedlungslenkung sowie die Richtwerte zur Deckung des regionalen Wohnungsbedarfs müssen sich dazu ebenso auf ein innerregionales Ordnungskonzept beziehen, wie alle Infrastruktur- und sonstigen Ausbaumaßnahmen.

Für dieses Ordnungskonzept sind folgende regionalplanerische Ziele besonders wichtig:

- ▶ Die Siedlungsstruktur, ausgehend vom Zentralstadtbereich, entlang leistungsfähigen Verkehrswegen schwerpunktartig in Siedlungszentren der Umlandgemeinden auszubauen und weiterzuentwickeln (Hauptsiedlungsbereich gem. LEP 2022 idgF und ROG §5 Abs. 8a idgF) und in den übrigen Bereichen große Freiräume zu erhalten und sowohl Zersiedelung als auch eine bandartige bzw. ungegliederte Verdichtung der Siedlungsflächen zu vermeiden.
- ▶ Dabei den Wohnungsneubau innerhalb der Region sowohl in Bezug auf die Zahl der zu errichtenden Wohnungen als auch auf die regionale Verteilung vorausschauend zu planen und umzusetzen.
- ▶ Durch die Siedlungsverdichtung und Konzentration (Wohnen, Arbeitsplätze und zentrale Einrichtungen) im Bereich der Hauptorte und Nebenzentren der Umlandgemeinden sollen ausreichende Eigengrößen entstehen, um einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr und eine rationelle Versorgung der Bevölkerung im unmittelbaren Nahbereich sicherzustellen und damit die Zentren zu stärken.
- ▶ Bestehende, regional bedeutsame Handelsagglomerationen, die stark monofunktional geprägt sind, im Sinne einer sukzessiven Transformation weiterzuentwickeln und die bereits genutzten Flächen optimal auszunutzen. Dabei geht es nicht um weiteres Wachstum der Handelsfunktion, sondern darum, dass sie die gewachsenen Zentren durch diversifizierte Nutzungen ergänzen.
- ▶ Die Entwicklung von größeren Wirtschaftsflächen regional abzustimmen und sich auf Standorte zu fokussieren, die möglichst geringe Nutzungskonflikte nach sich ziehen und an hochrangiger Verkehrsinfrastruktur liegen. Durch die Festlegung dieser Standorte können Flächen mit regionaler Bedeutung für die entsprechende Nutzung vorgehalten werden.

Diese Ordnungsinstrumente sind eng verknüpft mit den räumlichen Ordnungsprinzipien „Dichte“, „Mischung“ und dem „Konzept bzw. Region der kurzen Wege“, hinter denen wiederum die generellen Ziele der Raumordnung und Landesentwicklung stehen. Dichte meint kompaktes und dennoch qualitativ hochwertiges Bauen, das ein Ausufern der Siedlungen in die Fläche verhindert.

Mischung und Konzept der kurzen Wege bedeutet, dass die Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten, Lernen, Einkaufen, Freizeit und Erholen möglichst durchmischt sind unter möglicher Verringerung von Autoverkehr und von Distanzen.

zu 3.2 Deckung des regionalen Wohnungsbedarfes (Richtwert)

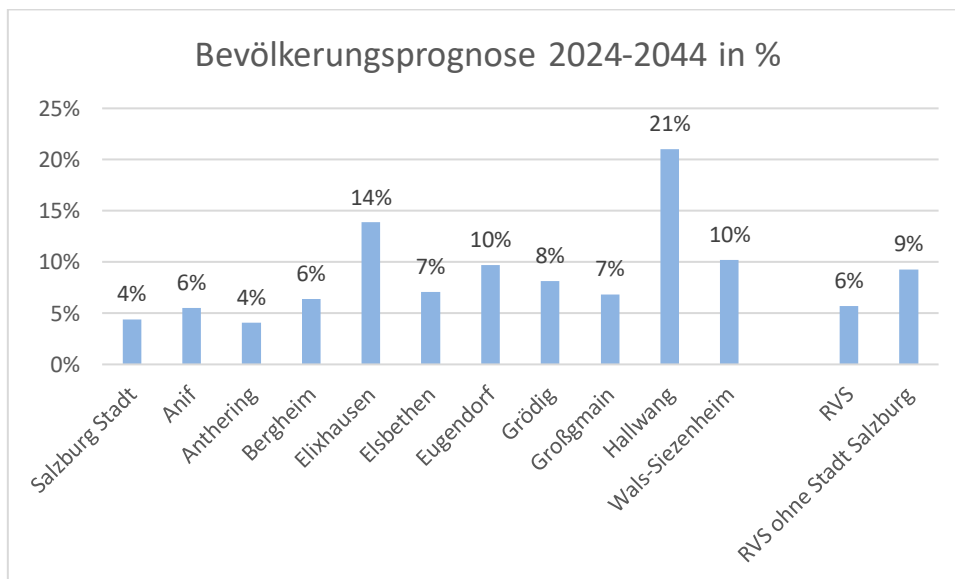
Mit dem angestrebten moderaten Bevölkerungswachstum der Gemeinden entsteht Wohnungsbedarf in der Region. Die Deckung des regionalen Wohnungsbedarfs dient der Bereitstellung von Wohnraum für die junge Bevölkerung, aber auch generell dem Ausgleich eines zu erwartenden Arbeitskräftemangels, der sich aus der demografischen Entwicklung ableitet (alternde Bevölkerung).

Für den regionalen Richtwert zur Deckung des regionalen Wohnungsbedarfes können unterschiedliche Grundlagen herangezogen werden.

Im LEP 2022 idgF wird als Richtwert für die Planungsregion Stadt Salzburg und Umgebungsgemeinden im Zeitraum 2026 bis 2044 ein Wohnungsbedarf von insgesamt 11.700 Wohnungen festgelegt.

Die Landesbevölkerungsprognose 2024-2044 geht von einem weiteren spürbaren Bevölkerungswachstum in der Region aus.

Abbildung 7: Bevölkerungsprognose 2024-2044



Quelle: Salzburger Landesstatistik, 2024

Für die Verteilung des Wohnungsbedarfs auf die einzelnen Gemeinden wurde die Landesbevölkerungsprognose 2024-2044 mit einer Bevölkerungs-Fortschreibung auf Basis der Entwicklung 2011-2024 verglichen. Eine daraus abgeleitete Verteilung des regionalen Wohnungsbedarfs gemäß LEP 2022 idgF auf die einzelnen Gemeinden wurde in der Folge mit den Gemeinden hinsichtlich ihrer Entwicklungsabsichten und der Tragfähigkeit der kommunalen Infrastruktur abgeglichen.

Der Rückblick auf die Fertigstellung der jüngeren Vergangenheit zeigt schließlich für den Zeitraum 2012-2021 einen deutlichen Wohnungszuwachs in der Region. Rund 65% der Wohnungsfertigstellungen entfielen auf die Stadt Salzburg, rund 11% auf Wals-Siezenheim.

Tabelle 5: Wohnungsfertigstellungen in den Jahren 2012-2021 (10 Jahre)

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2012-2021
501	Salzburg (Stadt)	717	774	1.003	877	642	976	620	942	644	411	7.606
50301	Anif	6	20	25	47	28	64	37	12	13	7	259
50302	Anthering	38	12	10	9	22	33	9	7	29	3	172
50303	Bergheim	54	26	17	75	92	32	44	73	7	5	425
50308	Elixhausen	33	44	29	43	19	11	60	18	18	32	307
50309	Elsbethen	25	60	63	31	51	27	50	25	21	5	358
50310	Eugendorf	41	37	9	34	24	20	48	89	40	82	424
50314	Grödig	31	30	34	77	22	57	32	33	37	60	413
50315	Großmain	36	32	8	4	9	7	1	12	13	2	124
50316	Hallwang	23	50	31	9	84	17	22	17	15	35	303
50338	Wals-Siezenheim	134	151	115	150	101	89	67	104	183	131	1.225

Quelle: Statistik Austria, Gebäude- und Wohnungsregister

Richtwerte für den regionalen Wohnungsbedarf der nächsten 15 Jahre (2026-2041)

Die Festlegung von Richtwerten für den regionalen Wohnungsbedarf berücksichtigt die Vorgaben gem. LEP 2022 idgF und dient der Steuerung der Wohnungs- und Bevölkerungsverteilung in der Region.

Die Verteilung der Richtwerte auf die Gemeinden ergibt sich aus den prognostischen Grundlagen und dem Blick auf die ex-post Entwicklung, dem Ziel der Stadt Salzburg, das Wohnungsangebot in der Stadt stark zu erhöhen, und der Tragfähigkeit der kommunalen Infrastruktur in den Umgebungsgemeinden (siehe Tabelle 6).

Der angestrebte Richtwert für die Stadt Salzburg basiert auf den ambitionierten Wohnbauzielen der Stadt gemäß dem derzeit in Abstimmung befindlichen REK 2026. Er liegt deutlich über dem Richtwert gem. LEP 2022 idgF (aber innerhalb des Planungsspielraums von 25%).

Tabelle 6: Richtwerte für die Errichtung von Wohneinheiten 2026 bis 2041

Gemeinden	Indikative Richtwerte für die regional angestrebte Errichtung von Wohneinheiten bis 2041	Gemeinden	Indikative Richtwerte für die regional angestrebte Errichtung von Wohneinheiten bis 2041
Anif	210	Grödig	300
Anthering	160	Großmain	130
Bergheim	300	Hallwang	420
Elixhausen	240	Wals-Siezenheim	900
Elsbethen	280	Stadt Salzburg	7.900
Eugendorf	440	RVS	11.280

Quelle: eigene Berechnungen auf Basis Richtwerte LEP 2022 idgF, unter Berücksichtigung der Bevölkerungs-Fortschreibung 2011-2024, der Landesbevölkerungsprognose 2024 bis 2044 sowie der Entwicklungsziele der Gemeinden

► Hinweis zu dem Wohnungsbedarf aus der Evaluierung

Das REP 2013 legte Richtwerte fest, um die Wohnungs- und Bevölkerungsverteilung auf die Gemeinden in der Region auf der Basis des geschätzten regionalen Wohnungsbedarfes zu steuern. In den Umgebungsgemeinden wurde ein Wachstum von jeweils max. 15% angestrebt. Die Ausnahme bildet Wals-Siezenheim mit einem angestrebten Wohneinheiten-Zuwachs von 17-35% und die Stadt Salzburg mit einem Ziel von mindestens 8.100 neuen Wohneinheiten.

Betrachtet man die tatsächliche Entwicklung wird deutlich, dass die RVS-Gemeinden insgesamt unter dem angestrebten Maximum bleiben. Während die Umlandgemeinden (ohne Stadt Salzburg) das angestrebte Ziel mit 103% geringfügig überschreiten, liegt die Stadt Salzburg mit 88% Zielerreichung deutlich darunter. Aber auch bei den Umlandgemeinden zeigen sich unterschiedliche Entwicklungen: Anif, Anthering, Großmain und Wals-Siezenheim blieben unter dem angegebenen Maximalwert und haben damit das Ziel erreicht. Elsbethen, Eugendorf und Gröding haben das Ziel überschritten (rund 120%), Bergheim und Elixhausen haben die Zielwerte deutlich überschritten (rund 170%).

zu 3.3 Transformation überregional bedeutsamer Handelsschwerpunkte zu multifunktionalen Standorten

Die Region Salzburg Stadt und Umgebung weist einen stark ausgebauten Handelssektor auf, der eine hohe Bedeutung zur Versorgung der Bevölkerung wie auch als Arbeitsplatz hat. Räumliche Schwerpunkte finden sich einerseits in den gewachsenen Zentren, wo sie gemeinsam mit verschiedenen anderen Nutzungen eine urbane Mischung bilden, die wohnortnahe Angebote und kurze Wege fördert. Diese zentralen Standorte sind in ihrer Weiterentwicklung und Angebotsvielfalt primär zu unterstützen.

Andererseits finden sich in der Region auch drei große, stark monofunktional ausgeprägte und überwiegend PKW-orientierte Handelsstandorte außerhalb der gewachsenen Zentren. Sie haben – aufgrund ihrer Größe und Angebotsstruktur – regionale und überregionale Bedeutung und wirken sich damit auch verkehrlich auf die Region aus. Gleichzeitig stellen sie eine Konkurrenz für einen Einzelhandel in den gewachsenen Zentren dar.

Die Entwicklung des Handelssektors zeigt stetige Zunahmen des Onlinehandels. Zwar wirkt sich dieser derzeit tendenziell stärker negativ auf die Handelseinrichtungen in gewachsenen Zentren aus, aber auch Fachmarktzentren sind inzwischen teilweise von Nachfragerückgang und Leerstand betroffen. Es ist davon auszugehen, dass diese Veränderungen weiter fortschreiten werden. Die Gemeinden stehen vor der schwierigen Aufgabe, soweit möglich vorausschauende Entscheidungen zu Standortoptionen für Nachnutzungen oder Nachverdichtungen zu treffen.

Die neue Festlegung „Transformation überregional bedeutsamer Handelsschwerpunkte zu multifunktionalen Standorten“ im REP bezieht sich auf diese besonders großen, monofunktionalen Standorte mit hoher verkehrlicher Wirkung. Sie werden in einer eigenen Signatur dargestellt.

Die Festlegung hebt das gemeinsame Ziel der Region hervor, die bereits bestehenden Standorte bestmöglich sowohl als Arbeitsplatzzentren als auch als Teil der Versorgung mit Gütern und

Dienstleistungen weiterzuentwickeln. Zielsetzung ist eine schrittweise Weiterentwicklung im Sinne diversifizierter Nutzung und ggf. ausgewählter ergänzender Zentrenfunktionen. Damit sollen diese Standorte sukzessive auch mehr Nutzen für ihr unmittelbares Umfeld gewinnen. Die konkreten Ausprägungen und Zielsetzungen sind dabei je nach Standort anzupassen.

Die beiden großen Handelsschwerpunkte in den Umlandgemeinden – Wals-Siezenheim Himmelreich und Eugendorf Strass – weisen dagegen vergleichsweise klar PKW-orientierte Strukturen und höheren Flächenverbrauch auf. Zudem sind sie weniger gut im ÖV und Radverkehr angebunden. Als Maßnahmen der Standortgemeinden werden beispielsweise die Prüfung von ergänzenden Angeboten und Standortoptionen bei Nachnutzung und ggf. Nachverdichtung sowie die Nutzung von Freiflächen für ökologische Ausgleichsflächen und/oder Energiegewinnung vorgeschlagen. Zusätzlich ist die Sicherstellung bzw. Verbesserung der Anbindung der bestehenden Standorte im öffentlichen Verkehr und durch Radinfrastruktur wichtig, um schrittweise eine Veränderung des Modal Split in Richtung nachhaltigen Verkehr zu fördern.

zu 3.4 Überregional bedeutsame Freihaltezonen Arbeiten

Die konkrete Standortfestlegung der Freihaltezonen Arbeiten basiert auf den Festlegungen des LEP 2022 idgF. Die RVS-Gemeinden haben darüber hinaus keine weiteren (zusätzlichen) regionalen Freihaltezonen Arbeiten definiert. Im Zuge der Erstellung des REP erfolgte aber eine Konkretisierung der punktförmigen Standortmarkierung im LEP idgF im Sinne einer symbolhaften Darstellung der relevanten Bereiche (siehe unten).

Die Freihaltezonen Arbeiten dienen insbesondere zur Lenkung der Neuansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben auf ausgewählte Standorte. Dabei sind die Vorgaben des LEP (idgF) zu berücksichtigen. Der Großteil des gewerblich/industriellen Baulandes darf künftig nur noch in diesen Flächen ausgewiesen werden. Genereller Fokus der Freihaltezonen Arbeiten liegt auf Betrieben mit erhöhtem Flächenbedarf, vermehrten Emissionen und Verkehrsaufkommen.

Der Zentralraum Salzburg ist für große Unternehmen bzw. repräsentative Headquarters trotz hoher Bodenpreise attraktiv. Allerdings ist das Flächenangebot für größere Ansiedlungen im Gebiet des RVS nur begrenzt vorhanden. Zusätzlich ist die verkehrliche Kapazität auf dem hochrangigen Straßennetz derzeit weitgehend am Limit. Die Maßnahmen zum Vorhalten und der Entwicklung geeigneter Flächen in der Region Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden dienen daher dazu, dass die Region als Wirtschaftsstandort für die Ansiedlung von großen Unternehmen attraktiv bleibt. Das regionale Angebot an Gewerbe- und Industriegebieten mit Eignung für Unternehmen mit erheblichem Verkehrs- und Emissionsaufkommen bzw. Flächen für Arbeitsplatz-intensive Unternehmen, soll zum Schutz der Bevölkerung und des Naturraums auf die dafür am besten geeigneten Standorte gelenkt werden.

Die RVS-Gemeinden haben sich dazu im REP auf Standortgebiete und Untersuchungsbereiche geeinigt:

- ▶ **Standortbereiche** kennzeichnen Flächen, die in den Raumordnungsverfahren auf örtlicher Ebene für die Ansiedlung von Betrieben mit erheblichem Verkehrs- und Emissionsaufkommen geprüft werden sollen. Die Standortbereiche sind schematisch durch schraffierte

Ellipsen dargestellt. Sie veranschaulichen die ungefähre räumliche Ausdehnung relevanter Flächen am jeweiligen Standort.

- ▶ **Untersuchungsbereiche** stellen Bereiche dar, in welchen vertiefend Umweltwirkungen zu prüfen sind. Insbesondere wurde hierzu der potenzielle verkehrliche und umweltrelevante Einflussbereich einbezogen. Die Untersuchungsbereiche weisen darauf hin, welche Räume bzw. Gemeinden im Rahmen von Gesamtplanungen für die Umsetzung jedenfalls berücksichtigt werden sollten. Diese Abgrenzung ist bei konkretem Planungsbeginn zu prüfen und bei Bedarf zu erweitern.

Aufgrund der oben genannten Herausforderungen in Bezug auf knappes Flächenangebot und verkehrliche Kapazitäten ist dafür insbesondere in dieser Region eine regionale bzw. interkommunale Zusammenarbeit von sehr hoher Bedeutung für die Umsetzbarkeit. Dementsprechend strebt die Region eine gemeinsame Entwicklung der festgelegten, überregional bedeutsamen Standorte an, wobei ein schrittweises Vorgehen mit zeitlicher Priorisierung der Entwicklungs- und Planungsarbeiten sinnvoll erscheint.

Die Entwicklung entsprechender Flächen kann zudem nur im Zusammenwirken mit verkehrlichen Maßnahmen auf Landes- und Regionsebene erfolgen. Dafür wird die Gründung von Umsetzungspartnerschaften angestrebt, um die planerischen Festlegungen und Infrastrukturvoraussetzungen innerhalb von Untersuchungsbereichen gemeinsam zu erarbeiten und zu vereinbaren. Zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes in der Region wird im Kapitel 6 als Empfehlung angeregt, ein das gesamte RVS-Gebiet umfassendes, integriertes Mobilitätskonzept mit konkretem Maßnahmenplan auszuarbeiten, das von Maßnahmenträgern auf Bund-, Landes- und Gemeindeebene abgestimmt umgesetzt werden soll. Die ausreichende verkehrliche Erschließung der vorgesehenen Freihaltezonen Arbeiten ist dabei eine zentrale Anforderung.

Eine erste Pilotphase könnte mit der im Rahmen des RVS interkommunal strukturierten Umsetzung in Kooperation mit den relevanten Stakeholdern und Umsetzungspartnern auf der Landes- und Bundesebene für die Freihaltezone Arbeiten „Flughafen Salzburg“ starten. Die Stadt Salzburg hat im eigenen Wirkungsbereich, insbesondere im REK, die Rahmenbedingungen für die priorisierte Umsetzung zu schaffen. Für die Stadt Salzburg, die RVS-Region und darüber hinausreichend ist der Standort in Hinblick auf die strategische Lage (Attraktivität für internationale Ansiedlungen, Headquarters, F&E-Einrichtungen) sowie wegen des großen Flächenpotenzials von herausragender Bedeutung. Die Erschließung und damit neu gewonnene Nutzung dieser Flächen hat auch indirekte Wirkungen, indem an anderer Stelle dringend benötigter Wohnraum geschaffen werden kann.

Die anderen Freihaltezonen Arbeiten im RVS-Gebiet weisen weitere, beträchtliche Entwicklungspotenziale auf, die aber ebenfalls infrastrukturelle Voraussetzungen im Verkehrsbereich erfordern. Mit der geplanten Maßnahme zum zweigleisigen Ausbau der Lokalbahn hätte die Freihaltezone Arbeiten in Anthering-Bergheim zumindest einen Teil der erforderlichen Voraussetzungen erfüllt und könnte daher ebenfalls mittelfristig in eine Entwicklungsphase eintreten.

zu 3.5 Festlegung von regionalen Siedlungsgrenzen

Die Festlegung von regionalen Siedlungsgrenzen in den Umgebungsgemeinden ist ein weiteres verbindliches Instrument, um die regional angestrebte Siedlungsstruktur zu erreichen. Sie werden daher nur im räumlichen Zusammenhang mit Festlegungen des Strukturmodells (Gemeindehauptorte und Gemeindenebenzentren) angewendet. Dabei ist/sind

- ▶ die Fortschreitung der Zersiedelung mit hohen finanziellen Belastungen der Gemeinden durch die notwendigen Erschließungen und mit einer weiteren Ausuferung in die Landschaft zu vermeiden,
- ▶ langfristig klare Siedlungsränder und eine geschlossene Siedlungsstruktur zu schaffen,
- ▶ landschafts- und ortsbildprägende Grünzüge, nahe Erholungsflächen und ökologisch wertvolle Bereiche zu erhalten,
- ▶ hohe Immissionsbelastungen vor allem entlang bestehender oder großräumig geplanter überörtlicher Verkehrslinien zu vermeiden und
- ▶ haushälterisch mit Grund und Boden umzugehen.

Die Festlegung von regionalen Siedlungsgrenzen dient somit als Hilfsmittel zur Erreichung einer überörtlich angestrebten Siedlungsstruktur. Sie stellen langfristige maximale Bauland-Grünland-Grenzen dar und können grundsätzlich nicht übersprungen werden. Mit dieser Planungsfestlegung im Regionalprogramm wird zugleich jeder Gemeinde ein Verhinderungsinstrument für allenfalls gegebene und der gewollten Siedlungsentwicklung nicht entsprechenden Widmungswünsche geboten. Lediglich Bau- oder Widmungsmaßnahmen im Interesse der Standortgemeinde sind von diesem rigorosen Verbot ausgenommen, insofern sie den Ausnahmeanforderungen des Regionalprogramms entsprechen können.

Eine Besonderheit stellen die „sinngemäßen“ Siedlungsgrenzen dar, die im REP textlich in Bezug zu ausgewählten regionalen Grüngürtelabschnitten genannt werden, aber nicht zusätzlich zum Grüngürtel in Planungskarte 2 abgebildet sind. Sie wurden bereits in das erste REP 1999 aufgenommen und befinden sich in der Regel im Nahbereich von Siedlungsgebieten der betreffenden Gemeinden. Die Hervorhebung dieser Abschnitte des Grüngürtels weist auf die besondere Bedeutung der Abgrenzung des Grüngürtels als Begrenzung von Siedlungsentwicklung in den betreffenden Bereichen hin. Die Hervorhebung hat damit verstärkende Wirkung auf den Rand des Grüngürtels in diesen Abschnitten. Bei ggf. notwendigen Veränderungen des Grüngürtels, die den generellen Vorgaben für Veränderungen des Grüngürtels entsprechen, ist darauf zusätzlich besonders Bedacht zu nehmen.

▶▶ Hinweis zu den Siedlungsgrenzen aus der Evaluierung

Die Evaluierung zeigte, dass die regional festgelegten Siedlungsgrenzen eingehalten wurden und dass sie einen Beitrag dazu geleistet haben, die Siedlungskörper kompakt zu halten. Sie unterstützen auch als Argumentationshilfe, um die Entwicklungsabsichten der Gemeinden deutlich zu machen und gegenüber individuellen Ansprüchen zur Umwidmung außer Streit zu stellen. In manchen Fällen wurden im REK die lokalen Siedlungsgrenzen noch näher an den Siedlungskörper gelegt. In den wenigsten Fällen gab es eine Änderungsabsicht. Zur generellen Fokussierung auf Zentren sind die regionalen Siedlungsgrenzen allein allerdings nicht ausreichend wirksam.

4. Erläuterungen zur regionalen Freiraumentwicklung

zu 4.1 Zielen für die regionale Freiraumentwicklung

In den Raumordnungszielen und -grundsätzen ist festgelegt, dass die Belange von Naturhaushalt, Freiraum und Landschaft besonders zu berücksichtigen sind (§2 Abs. 1 u. Abs. 2 S. ROG 2009). Hier folgt eine Zusammenstellung der relevanten Paragraphen aus dem ROG 2009 zu den Subkapiteln der regionalen Freiraumentwicklung:

§2 (1) 1. *Die räumlichen Existenzgrundlagen der Menschen für leistbares Wohnen, Arbeiten und Wirtschaften sowie eine intakte Umwelt sind nachhaltig zu sichern.*

2. *Die natürlichen Lebensgrundlagen sind zu schützen und pfleglich zu nutzen, um sie für die Zukunft in ausreichender Güte und Menge zu erhalten. Die Vielfalt von Natur und Landschaft ist zu erhalten. Gleichbedeutsam sind der Schutz und die Pflege erhaltenswerter Kulturgüter, Naturgegebenheiten und des Landschaftsbildes. Der freie Zugang zu Wäldern, Seen, öffentlichen Fließgewässern und sonstigen landschaftlichen Schönheiten ist zu sichern bzw. anzustreben.*

3. *Die zum Schutz vor Naturgefahren notwendigen Freiräume sollen erhalten bleiben, wobei auf bestehende Dauersiedlungs- und Wirtschaftsräume Bedacht zu nehmen ist. Gebiete mit nutzbaren Wasser- und Rohstoffvorkommen sollen von Nutzungen freigehalten werden, welche diese Vorkommen beeinträchtigen und ihre Gewinnung verhindern können.*

4. *Die Erhaltung einer lebensfähigen bäuerlichen Land- und Forstwirtschaft ist sicherzustellen.*

6. *Der Tourismus ist unter Berücksichtigung der ökologischen Belastbarkeit und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Raums, der Erfordernisse des Landschafts- und Naturschutzes sowie der vorrangigen Beteiligung der einheimischen Bevölkerung an der Entwicklung und der Vielfalt der Freizeit- und Erholungsbedürfnisse der Gäste auch durch die Sicherung geeigneter Flächen zu entwickeln und konkurrenzfähig zu erhalten.*

(2) *Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:*

1. *haushälterische und nachhaltige Nutzung von Grund und Boden, insbesondere der sparsame Umgang mit Bauland;*

2. *Vorrang der öffentlichen Interessen vor Einzelinteressen;*

4. *verstärkte Berücksichtigung der Umweltbelange und entsprechende Wahrnehmung der Klimaschutzbelange bei der Abwägung ökologischer und ökonomischer Ansprüche an den Raum, Unterstützung des Natur- und Landschaftsschutzes;*

Nachfolgend sind die wichtigsten, der im Salzburger Landesentwicklungsprogramm (2022) festgelegten Ziele für die regionale Freiraumentwicklung angeführt:

Ziele

- ▶ Sicherung einer nachhaltigen Freiraumentwicklung unter Berücksichtigung von Klimawandel, Anpassung an den Klimawandel und Ressourceneffizienz
- ▶ Nachhaltige Nutzung natürlicher Ressourcen
- ▶ Sicherung hochwertiger Natur- und Landschaftsräume

zu 4.2 Festlegung eines regionalen Grüngürtels

Die Entwicklung und Festlegung des Planungsinstruments Regionaler Grüngürtel mit seinen Verfahrensbestimmungen und der mittlerweile über 30-jährigen Anwendungspraxis geht auf eine breite öffentliche Diskussion und Willensbildung in den 1980er und frühen 1990er Jahren zurück. Es entstand das Verständnis, dass das „Weltkulturerbe Stadt Salzburg“ nicht nur ein reiches Erbe an historisch und kulturell bedeutsamer baulicher Substanz umfasst, sondern auch auf den einmaligen landschaftlichen und naturräumlichen Rahmenbedingungen gründet, in welche sich diese baulichen Strukturen einfügen.

Bereits in den 1970er- und 1980er-Jahren begannen Bürgerinitiativen darauf aufmerksam zu machen, dass bei der Realisierung baulicher Projekte und dem damit verbundenen Flächenverbrauch auch die Auswirkungen auf die landschaftlichen Gesamtzusammenhänge zu berücksichtigen sind.

Die gesellschaftspolitische Bewusstseinsentwicklung war mit ausschlaggebend für die 1985 vom Gemeinderat der Stadt Salzburg beschlossenen und 2007 reformierten Deklaration „Geschütztes Grünland“.

Basierend auf Gemeindegrenzen überschreitenden planerischen Überlegungen wurde 1992 durch freiwilligen Beschluss der Gemeinden des (damals bestehenden) Regionalverbandes (RVS) der „Regionalplan Grünflächengürtel im Bereich der Stadt Salzburg und ihrer Nachbargemeinden“ festgelegt.

Aufgrund eines Landesregierungsauftrages an die Abteilung für Raumplanung erfolgte 1993 die Erarbeitung eines Entwurfes zu einem Sachprogramm „Landschafts- und Grüngürtel für den Salzburger Ballungsraum“. Das Verfahren wurde mit Abschluss des zweiten Hörungsverfahrens eingestellt – das Thema „Grüngürtel“ sollte im Rahmen der Regionalplanung des RVS weiterbearbeitet werden.

Aufbauend auf die bis dahin stattgefundene Entwicklung wurde im Regionalprogramm 1999 als multifunktionales Planungsinstrument der „Grüngürtel für den zentralen Salzburger Ballungsraum“ erarbeitet und festgelegt. Der Grüngürtel ist ein multifunktionaler Vorrangbereich für Ökologie, Erholung und Landwirtschaft. Damit wird die Verknüpfung jener unterschiedlichen Raumanprüche verfolgt, die miteinander in einem engen Funktionszusammenhang stehen bzw. einander bedingen, wie Kulturlandschaft, Land- und Forstwirtschaft, Erholungslandschaft und naturräumlich-ökologische Zusammenhänge.

Im Zuge der nunmehrigen Aktualisierung des Regionalprogramms (2026) blieben die grundsätzlichen Zielsetzungen, die funktionalen Ansprüche an den Grüngürtel und grundsätzlich auch dessen räumliche Abgrenzung, unverändert (siehe Planungskarte 2 „Räumliche Festlegungen zur Siedlungs- und Freiraumentwicklung“).

Genauigkeit der Abgrenzung im Regionalprogramm

Grundsätzlich kann es sich bei der Darstellung des Grüngürtels im Regionalprogramm bzw. im Plan (Planungskarte 2) um keine parzellenscharfe Abgrenzung handeln. Allerdings ist eine parzellenscharfe Auslegung der Abgrenzung dort dennoch möglich, wo:

- ▶ bestehende rechtliche Festlegungen (z.B. Wasserschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Naturschutzgebiet, Biotopfestlegung) oder

- ▶ konkrete Planungsfestlegungen einer Gemeinde (z.B. Flächen der „Deklaration geschütztes Grünland“ der Stadt Salzburg, Siedlungs- und Bebauungsgrenzen der Räumlichen Entwicklungskonzepte der Gemeinden)

vorhanden sind.

Eine Übersicht über den Flächenbeitrag einzelner Gemeinden zur gesamten Grüngürtelfläche bietet folgende Tabelle (Stand 1.1.2026):

Tabelle 7: Anteil der Grüngürtelfläche an der Gemeindefläche der betreffenden Regionalverbandsgemeinden

Gemeinde	Gemeindefläche in [ha]	Grüngürtelfläche in [ha]	Anteil des Grüngürtels an der Gemeindefläche
Anif	762	447	59%
Bergheim	1.519	269	18%
Elsbethen	2.394	467	20%
Grödig	2.307	519	22%
Großmain	2.282	109	5%
Hallwang	1.312	463	35%
Wals-Siezenheim	2.664	1.250	47%
Stadt Salzburg	6.565	3.605	55%
Summe	19.805	7.130	36%

Quelle: Eigene Berechnungen Stand 1.1.2026

Hervorzuheben ist die Gemeinden Anif mit einem Anteil der Grüngürtelfläche an der Gemeindefläche von 59%. Die Stadtgemeinde Salzburg und die Gemeinde Wals-Siezenheim weisen ebenfalls überdurchschnittliche Anteile des Grüngürtels am Gemeindegebiet auf.

Hinweis: Die Darstellung des Grüngürtels in der REP-Planungskarte 2 entspricht dem Status Quo gemäß 1.1.2026. Künftige Änderungen werden in dem gemäß REP vom RVS vorgesehenen Verfahren geprüft. Wirksam werden die Teilabänderungen mit allfälligen Änderungen der Raumordnungsinstrumente auf örtlicher Ebene, dokumentiert in den jeweiligen Gemeinden und von der RVS-Geschäftsführung an das SAGIS zur Aufnahme übermittelt.

Anwendung der Regelung zur Herausnahme von Flächen aus dem Grüngürtel ohne Ausgleich oder Kompensation für Projekte von regionaler und überregionaler Bedeutung

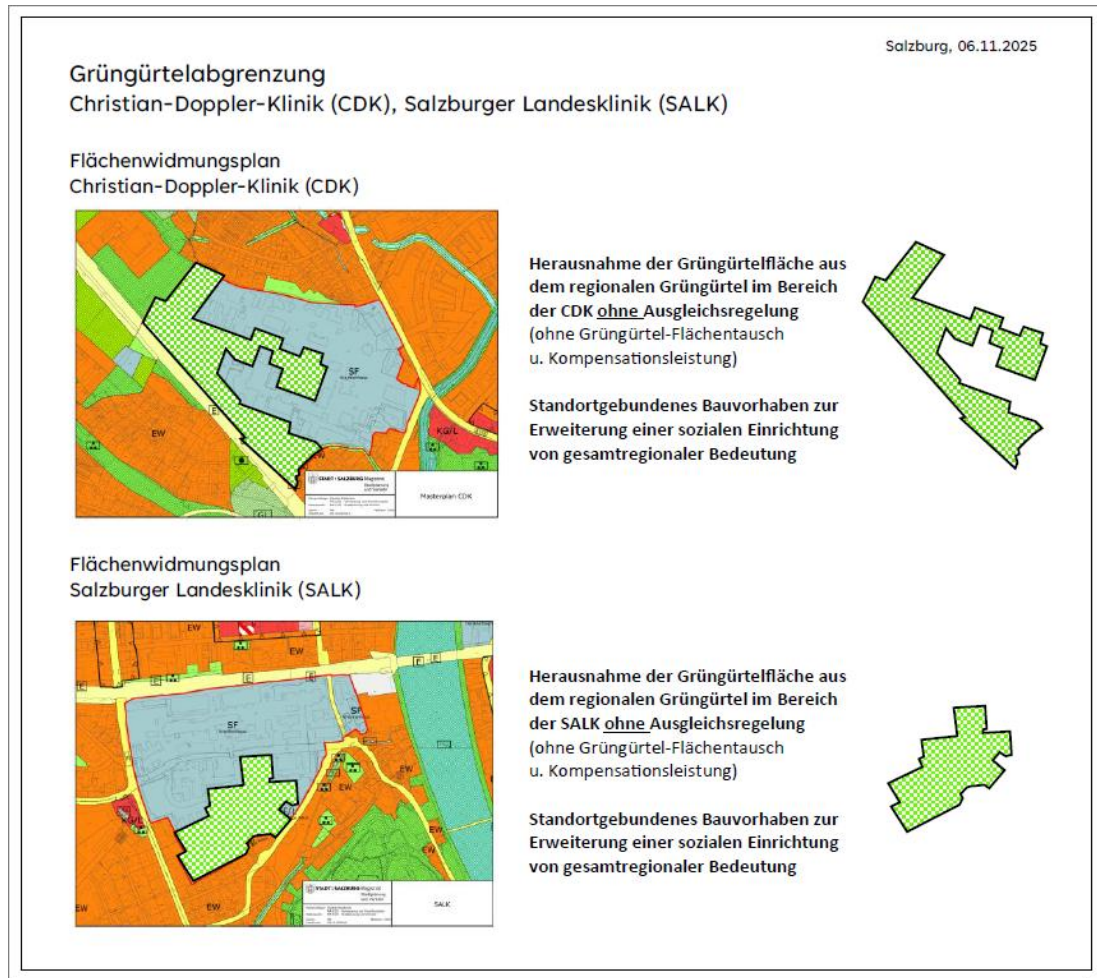
Bei der Regelung zu Entfall der Ausgleichs- oder Kompensationsverpflichtung wird darauf hingewiesen, dass diese nur für die Erweiterung oder Schaffung öffentlicher Einrichtungen der sozialen und technischen Infrastruktur von regionaler und überregionaler Bedeutung gilt und für die Standortvoraussetzungen gelten, die nicht an anderer Stelle im Verbandsgebiet gewährleistet werden können.

▶ Vorliegende Beschlüsse: Herausnahme aus dem Grüngürtel ohne Ausgleich oder Kompensation

Entsprechend dieser Regelung wurde durch RVS-Beschluss vom 2.9.2025 im Bereich der Christian-Doppler-Klinik (CDK) und im Bereich der Salzburger Landeslinik (SALK) die Herausnahme aus dem Grüngürtel ohne Flächenausgleich oder Kompensationsleistung im Zuge der Raumordnungs-

verfahren auf örtlicher Ebene (REK und FWP) ermöglicht. Davon betroffene Grüngürtelflächen siehe Abb. 8, unten:

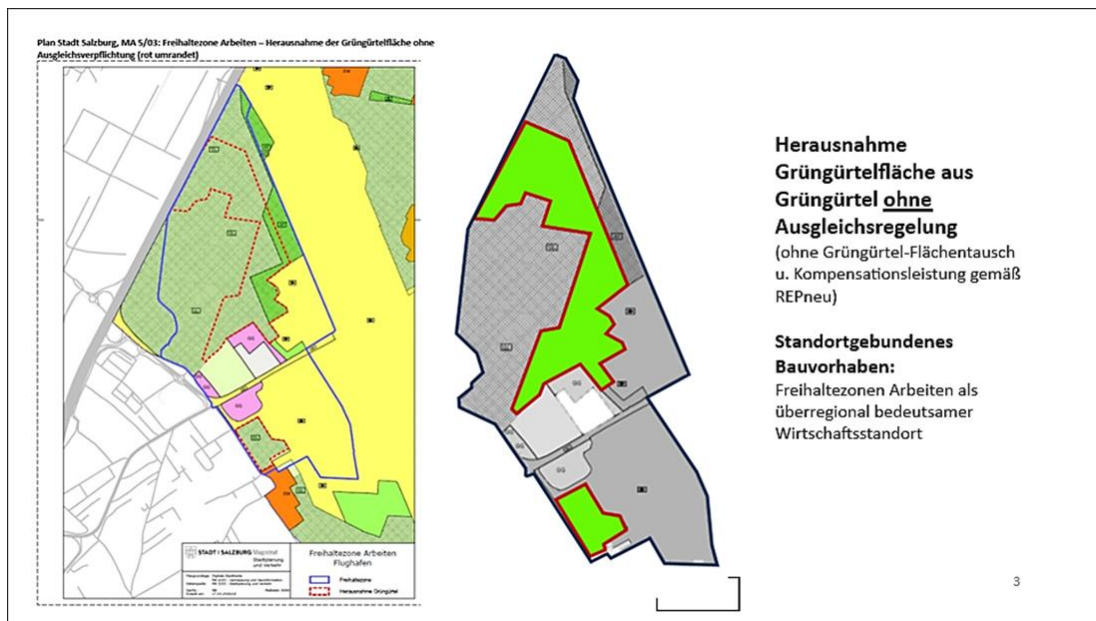
Abbildung 8: Geplante Herausnahme von Grüngürtelflächen in den Bereichen der Christian-Doppler-Klinik (CSK) und der Salzburger Landesklinik (SALK)



Analoge RVS-Beschlüsse für die Freihaltezone Arbeiten (ohne Flächenausgleich oder Kompensationsleistung gemäß REP^{neu} und LEP idGF) können bei Vorliegen einer räumlichen Abgrenzung für die konkreten Planungsgebiete gefasst werden. Die Umsetzung der Herausnahme aus dem Grüngürtel erfolgt im Zuge der Raumordnungsverfahren auf örtlicher Ebene (REK und FWP).

Ein entsprechender Beschluss betreffend die Freihaltezone Arbeit am Flughafen Salzburg wurde in der Verbandsversammlung am 18.6.2026 gefasst. Dieser Beschluss basiert auf dem Entwurf zum neuen REK der Stadt Salzburg der vorsieht, dass die in Abb. 9 dargestellten Flächen für die Entwicklung eines regional und überregional bedeutenden Wirtschaftsstandortes aus dem Grüngürtel herausgenommen werden können. Es ist vorgesehen, für die Realisierung dieses Projektes eine Umsetzungspartnerschaft (entsprechend dem Konzept INKOBA) mit Gemeinden des Verbandsgebietes sowie anderen relevanten Stakeholdern, v.a. mit dem Land Salzburg und den Landes-Gesellschaften, durchzuführen.

Abbildung 9: Geplante Herausnahme von Grüngürtelflächen am Standort der Freihaltezone Flughafen



Die oben dargestellten Anwendungsfälle der geplanten Herausnahme aus dem Grüngürtel sind in der Plankarte 2 des REP mit einer eigenen Signatur kenntlich gemacht. Die definitive Herausnahme erfolgt erst nach Vorliegen einer entsprechenden neuen Widmung basierend auf einem konkreten Entwicklungsprojekt.

► Hinweis zum Grüngürtel aus der Evaluierung

Innerhalb des RVS herrscht Einigkeit über die regionale Bedeutung des Grüngürtels zum Schutz des Grünraums. Die verbindlichen Regeln werden durchaus positiv wahrgenommen.

zu 4.3 Festlegung von Vorrangbereichen Ökologie

Vorrangbereiche sind zu definieren als Bereiche mit besonderer Wertigkeit für einen bestimmten Zweck, die langfristig von widersprechenden Nutzungen freizuhalten sind und bei denen der funktionsgerechten Nutzung eindeutig Vorrang einzuräumen ist (= Sicherstellung für eine bestimmte Nutzung). Unterschiedliche Vorrangbereiche dürfen sich flächig nicht überlagern (die Überlagerung des Grüngürtels – als multifunktionale Vorrangfestlegung – ist jedoch möglich).

Zur langfristigen Sicherung der ökologisch wertvollen Bereiche der Region sowie zur Erhaltung bzw. Entwicklung eines regional vernetzten ökologischen Verbundsystems wurden „Ökologische Vorrangbereiche“ entwickelt. Die ökologischen Vorrangbereiche schließen Bereiche mit ein, die derzeit ökologisch keine hohe Wertigkeit aufweisen, die jedoch im Sinne der regionalen Vernetzung langfristig von Bedeutung sind. Im Zuge einer Nutzungsänderung könnten derartige Bereiche ökologisch aufgewertet werden. Die ökologischen Vorrangbereiche dienen auch der „sanften“ Erholungsnutzung (ohne die Errichtung aufwendiger technischer Infrastruktur) und der Bewusstseinsbildung der Bevölkerung.

Die wichtigsten ökologischen Vorrangbereiche sind die Reste der ursprünglich ausgedehnten Moorflächen und ökologisch-naturräumlich besondere Bereiche wie im Gaisberggebiet, am Untersberg sowie in dessen Vorfeld. Die Flüsse Salzach und Saalach mit ihren Auwaldrestflächen (inkl. NATURA 2000-Gebiet) sowie Bäche und Gräben stellen ein wichtiges Netz für die Entwicklung eines regionalen Verbundsystems dar.

Da die Sicherung von hochwertigem Grundwasser zunehmend an Bedeutung gewinnt und dieses von einem komplexen ökologischen System abhängig ist, sind auch Wasserschutzgebiete (Abgrenzung lt. SAGIS) miteinbezogen.

Die ökologischen Vorrangbereiche übernehmen eine zunehmend zentrale Rolle im Kontext der Klimawandelanpassung. Neben der Sicherung naturnaher Landschaftsräume und ihrer Bedeutung für Biodiversität kommt ihnen eine wichtige Funktion als Träger ökologischer Ausgleichs- und Pufferfunktionen im Rahmen der Klimawandelanpassung zu.

Insbesondere durch den Erhalt und mögliche Renaturierung raumwirksamer Ökosystemfunktionen – wie etwa natürliche Retentionsräume, kühlende Vegetationszonen oder strukturreiche Uferbereiche – leisten diese Flächen einen Beitrag zur Minderung der Auswirkungen klimatischer Veränderungen, etwa im Hinblick auf Hochwasser oder Überwärmung. Die Planungshinweiskarten und Maßnahmen zur Klimawandelanpassung gemäß der Studie für die Stadt Salzburg aus dem Jahr 2024 der Universität für Bodenkultur und GeoSphere Austria dienen dabei als gute Quelle für das abgegrenzte Stadtgebiet.

Vor dem Hintergrund zunehmender klimatischer Extremereignisse – insbesondere im Zusammenhang mit Hochwasser und Überflutungsrisiken – wurden die Ziele der ökologischen Vorrangbereiche um Aspekte der Klimawandelanpassung erweitert. Die stärkere Berücksichtigung von Flächen mit Potenzial für ökologische Entwicklung gewässernaher Bereiche trägt dazu bei, die raumbezogene Anpassungsfähigkeit im Sinne einer vorausschauenden Planung zu verbessern.

Kriterien für die Festlegung von Vorrangbereichen Ökologie

Als Vorrangbereiche Ökologie werden ausgewiesen:

- ▶ Naturschutzgebiete,
- ▶ Europaschutzgebiete,
- ▶ Landschaftsschutz- u. Pflanzenschutzgebiete (tw.),
- ▶ Geschützte Landschaftsteile (tw.),
- ▶ Wasserschutzgebiete (tw.),
- ▶ Waldgebiete mit Schwerpunkt „Schutzfunktion“ (tw.),
- ▶ größere oder zusammenhängende Biotopflächen bzw. Bereiche mit Anhäufungen von kleineren Biotopstrukturen,
- ▶ Bereiche, die ökologisch sensibel und für die Region landschaftlich einzigartig sind, sowie
- ▶ für die regionale Vernetzung bedeutsame Bereiche.

► Hinweis zu Vorrangbereichen Ökologie aus der Evaluierung

Die Vorrangbereiche Ökologie blieben weitgehend erhalten. Mit den Planungsabsichten der Gemeinden wurden kaum Widersprüche festgestellt. Allerdings fanden diese Festlegungen außerhalb der Stadt Salzburg wenig Berücksichtigung im Rahmen der Gemeindeentwicklung.

zu 4.4 Festlegung von Vorrangbereichen bzw. Vorrangachsen Freizeit und Erholung

Die Lebensqualität der Bevölkerung wird sehr wesentlich durch die Möglichkeiten für Naherholung und Freizeitbetätigung mitbestimmt. Durch die Erweiterung und Verdichtung von Siedlungsbereichen sowie die Zunahme der zur Verfügung stehenden Freizeit gewinnen zukunftsorientierte planerische Festlegungen an Bedeutung.

Erholungsbereiche für die Tages- und Wochenenderholung sollen in „umweltfreundlich“ erreichbarer Entfernung (ohne KFZ-Nutzung) verfügbar sein. Ungünstige Auswirkungen auf Erholungsbereiche (regionale Freizeit- und Erholungsbereiche sowie entlang von Freizeit- und Erholungsachsen) sind aufgrund raumplanerischer Nutzungsverteilungen zu vermeiden.

Die Freizeit- und Erholungsbereiche sollen jeweils mehreren Gemeinden bzw. der gesamten Region dienlich sein. Die Freizeit- und Erholungsachsen bilden ein vernetztes System sowohl innerhalb der Region als auch mit Anknüpfungen über die Regionsgrenzen hinaus. Entlang dieser linearen Vorrangbereiche soll die langfristige Weiterentwicklung für Freizeit- und Erholungsnutzung verstärkt raumplanerisch Berücksichtigung finden.

Kriterien zur Festlegung von Vorrangbereichen Freizeit und Erholung: (regionale Schwerpunkte)

- ▶ Bereiche mit regional bedeutsamen Freizeiteinrichtungen.
- ▶ Sicherung von landschaftlich interessanten Erholungsbereichen.

Kriterien zur Festlegung von Vorrangachsen Freizeit und Erholung: (regionales Verbundsystem)

- ▶ Wichtige lineare Strukturen, die für die Freizeit- und Erholungsnutzung von Bedeutung sind.
- ▶ Weiträumige Vernetzung innerhalb der Region bzw. mit regions- und grenzüberschreitenden Zusammenhängen (Anknüpfungen).

► Hinweis zu Vorrangbereichen Freizeit und Erholung und Festlegung von Vorrangachsen Freizeit und Erholung aus der Evaluierung

Die genannten Vorrangbereiche und Vorrangachsen blieben weitgehend erhalten. Mit den Planungsabsichten der Gemeinden wurden kaum Widersprüche festgestellt. Allerdings fanden diese Festlegungen außerhalb der Stadt Salzburg wenig Berücksichtigung im Rahmen der Gemeindeentwicklung. Insbesondere die Relevanz der Erholungsachsen wurde zum Teil in Frage gestellt. Diese

Einschätzungen könnten sich in Hinblick auf aktuelle Anforderungen (z.B. zur Klimaanpassung, zum Radwegenetz) in Hinkunft ändern.

zu 4.5 Festlegung von Eignungsbereichen Landwirtschaft

Bei diesem Instrument handelt es sich im Vergleich zu „Vorrangbereichen“ um einen abgeschwächten Nutzungsvorrang. Es sollte aber trotzdem im raumplanerischen Gesamtzusammenhang aufgezeigt werden, in welchen Bereichen die naturräumlichen Voraussetzungen für die Landwirtschaft besonders günstig sind. Dadurch können bei Nutzungsänderungen im Sinne der Landwirtschaft genauere Abwägungen getroffen werden.

Für bauliche Maßnahmen sowie die Umnutzung von Gebäuden gelten in landwirtschaftlichen Eignungsbereichen die Regelungen des Raumordnungsgesetzes sowie die sonstigen Rechtsgrundlagen. Im Bereich des Grüngürtels werden keine „landwirtschaftlichen Eignungsbereiche“ festgelegt, da das Instrument „Grüngürtel“ insbesondere der Freihaltung der Flächen von Bebauung und Sicherung für die Landwirtschaft dient.

Bei der Ausweisung von „landwirtschaftlichen Eignungsbereichen“ wird von Flächen, deren Böden gute Produktionsvoraussetzungen aufweisen, ausgegangen. Eine mögliche Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung sollte jedoch keine ungünstigen Auswirkungen auf naturräumliche Zusammenhänge haben. Daher sind ökologisch sensible Bereiche, auch wenn sie gute Bodenbonität aufweisen, von den aufgezeigten „landwirtschaftlichen Eignungsbereichen“ ausgenommen.

Landwirtschaftliche Eignungsbereiche und Grüngürtel

Im Salzburger Ballungsraum dient der Grüngürtel insbesondere auch der Sicherung der Flächen für die Landwirtschaft. Als landwirtschaftliche Eignungsbereiche ausgewiesene Flächen stellen in der Gemeinde Wals-Siezenheim eine Ergänzung zum Grüngürtel dar. Es handelt sich dabei um Bereiche, die zwar den Kriterien, welche dem Grüngürtel zugrunde liegen, entsprechen – von der Gemeinde bisher jedoch nicht in den Grüngürtel miteingebracht wurden.

Die Festlegung der landwirtschaftlichen Eignungsbereiche außerhalb des Grüngürtels bezieht sich auf Flächen, die besonders günstige Voraussetzungen für die Landwirtschaft aufweisen. Diese sollten langfristig der landwirtschaftlichen Nutzung erhalten bleiben.

Eignungsbereiche für die Landwirtschaft liegen in den Gemeinden Anthering, Bergheim, Elixhausen, Eugendorf, Hallwang sowie Wals-Siezenheim (soweit es sich um Bereiche handelt, welche nicht in den Grüngürtel eingebracht wurden).

Kriterien für die Festlegung von landwirtschaftlichen Eignungsbereichen:

- ▶ Als landwirtschaftliche Eignungsbereiche kommen grundsätzlich große, zusammenhängende Gebiete mit überwiegend hochwertigen Böden laut Bodenkartierung in Betracht.
- ▶ Die Mindestgröße von zusammenhängenden Flächeneinheiten beträgt rund 10 ha.

Ausgenommen sind jedoch:

- ▶ Bestehende Wasserschutz- und Wasserschongebiete,
- ▶ Bereiche mit bestehenden Planungsfestlegungen, Entwicklungsvorbehalten und -absichten (z.B. Golfplätze in den Gemeinden Anif und Eugendorf),
- ▶ Flächen mit regional bedeutsamen, nicht-landwirtschaftlichen Nutzungsansprüchen (z.B. ökologische Vorrangbereiche, Vorrangbereiche für Freizeit- und Erholung),
- ▶ Pufferzonen um Siedlungsgebiete (Abstand ca. 50 m),
- ▶ Flächen entlang der Autobahnen und entlang des sonstigen hochrangigen Straßennetzes aus Immissionsschutzgründen.

▶▶ **Hinweis zu den Eignungsbereichen Landwirtschaft aus der Evaluierung**

Die genannten Eignungsbereiche blieben weitgehend erhalten. Mit den Planungsabsichten der Gemeinden wurden kaum Widersprüche festgestellt. Allerdings fanden diese Festlegungen außerhalb der Stadt Salzburg wenig Berücksichtigung im Rahmen der Gemeindeentwicklung.

5. Erläuterungen zur angestrebten Energieversorgung

In den Raumordnungszielen und -grundsätzen (§2 Abs. 1 u. Abs. 2 S. ROG 2009) ist festgelegt:

- §2 (1) 7. *Das Siedlungssystem soll derart entwickelt werden, dass*
- c) räumliche Strukturen geschaffen werden, die eine nachhaltige und umwelt- sowie ressourcenschonende Mobilität ermöglichen,*
 - 8. Die Erhaltung und Entwicklung einer möglichst eigenständigen und nachhaltigen Energieversorgung ist zu unterstützen.*
 - 9. Die Grundlagen für die langfristige Entwicklung der Wirtschaft, der Infrastruktur und des Wohnungswesens sowie für die erforderlichen Strukturanpassungen sind zu sichern und zu verbessern.*

(2) *Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:*

- 8. sparsame Verwendung von Energie und vorrangiger Einsatz heimischer erneuerbarer Energieträger;*

Nachfolgend sind die wichtigsten, der im Salzburger Landesentwicklungsprogramm (2022) festgelegten Ziele angeführt:

Kap. 1. Leitbilder wünschenswerter Landesentwicklung

- ▶ Herstellung energetisch optimierter Raumstrukturen (Energiegewinnung, -verteilung, -speicherung)
- ▶ Sicherung von Flächen und Korridoren für die Energieerzeugung und Energieverteilung
- ▶ Ausbau der erneuerbaren Energien räumlich steuern

Im detaillierteren Kap. 4.2. „Zur Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie zur angestrebten Energieversorgung“ und im Kap. 6.10 „Windenergie“ werden für die RVS-Gemeinden keine Vorrangzonen für Windenergie festgelegt.

Ein Kriterienkatalog (Kap. 6.9) bietet ein Bewertungsmodell für die Errichtung von PV- und Solaranlagen. Ziel des Bewertungsmodells ist es, PV- und Solaranlagen auf Dächern und möglichst konzentriert auf vorbelasteten Flächen und/oder Abstandsflächen zu realisieren.

Die RVS-Gemeinden haben sich auf Ziele und Empfehlungen im Themenbereich „Angestrebten Energieversorgung“ geeinigt. Regional abgestimmte PV- und Solarpark-Standorte wurden nicht festgelegt.

6. Erläuterungen zur angestrebten Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung

zu 6.1 Grundsätzliche Ziele zur Gestaltung der Mobilitätsentwicklung

Die grundsätzlichen Ziele für den Sachbereich Verkehr berücksichtigen die Grundsätze und Ziele des Salzburger Raumordnungsgesetzes 2009 idgF, die Empfehlungen im Landesentwicklungsprogramm 2022, das Salzburger Landesmobilitätskonzept 2016-2025 sowie das „Sachprogramm Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte“(2021). **Alle genannten Programme und Konzepte befinden sich aktuell in Überarbeitung.**

Grundlegend sind weiters die Ziele in den Räumlichen Entwicklungskonzepten und in den Verkehrskonzepten der Regionalverbandsgemeinden, das gemeinsame bayerisch-salzburgische Raumkonzept für die Kernregion Salzburg („Masterplan“) sowie gemeinsame EuRegio-Überlegungen und Beschlüsse für den grenzüberschreitenden Verkehrsbereich.

6.1.1 Raumordnungsziele und -grundsätze des Salzburger Raumordnungsgesetzes 2009 idgF

Als übergeordnetes Ziel wird in §2 Abs. 1 Z. 7 ROG 2009 idgF formuliert *„Das Siedlungssystem soll derart entwickelt werden, dass c) räumliche Strukturen geschaffen werden, die eine nachhaltige und umwelt- sowie ressourcenschonende Mobilität ermöglichen.“*

Dabei gilt der Grundsatz (§2 Abs. 2 Z. 5 ROG 2009 idgF), dass *„... die Orientierung der Siedlungsentwicklung und sonstigen Infrastruktureinrichtungen an den Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs unter Beachtung größtmöglicher Wirtschaftlichkeit dieser Einrichtungen“* erfolgen soll.

Beides, Zielformulierung und Handlungsgrundsatz weisen auf die erforderliche enge Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Entwicklung des Mobilitätssystems hin, um eine Umwelt- und ressourcenschonende Mobilität zu erreichen. Die im Folgenden dargestellten Ziele und Maßnahmen, in den relevanten Dokumenten zum Sachbereich Verkehr, sind daher auch in Hinblick auf die darauf abzustimmende künftige Siedlungsentwicklung zu verstehen.

6.1.2 Ziele und Maßnahmen zum Sachbereich Verkehr des Salzburger Landesentwicklungsprogramms 2022

Kapitel 1: Grundsätze und Leitbilder, Abschnitt Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie Energieversorgung

Das Leitbild „Sicherung von Korridoren für die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur insbesondere zum Ausbau des Öffentlichen Verkehrs“ hat zur Aufgabe, die für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs sowie der Straßenverkehrsinfrastruktur notwendigen Verkehrskorridore langfristig mit Mitteln der Raumplanung zu sichern, damit für zukünftige Generationen die Möglichkeiten zur Realisierung

sierung dieser Korridore bestehen bleiben. Dies ist insbesondere für zukünftige Projekte des schienengebundenen Nahverkehrs dringend erforderlich, weil aufgrund der technischen Rahmenbedingungen (z.B. Einschränkungen bei den Kurvenradien zur Ermöglichung hoher Geschwindigkeiten), der Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte und der landschaftsräumlichen Einschränkungen in vielen Gebieten kaum mehr Handlungsspielräume dafür bestehen. Grenzüberschreitende Belange sollen bei der Sicherung von Korridoren mitberücksichtigt werden.

Das Leitbild „Kurze-Wege-Prinzip zur Schaffung alltagsgerechter Raumstrukturen“ dient zur Herstellung einer verträglichen Funktionsmischung von Wohnen, Versorgung, Freizeitgestaltung und Arbeiten in einer Region der kurzen Wege. Eine nachhaltige und geordnete Raumentwicklungs politik verlangt, Alternativen zu verkehrsaufwändigen Nutzungsstrukturen anzubieten und hierfür die entsprechenden Standortqualitäten innerhalb des bestehenden Siedlungsgefüges bereitzustellen. Eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung unterscheidet grundsätzlich zwei Strategien, nämlich eine aus der Sicht der Siedlungsentwicklung und eine aus der Sicht der Verkehrsplanung. Bezüglich der Siedlungsentwicklung geht es darum, zukünftige Entwicklungen vorrangig dort vorzusehen, wo bereits eine leistungsfähige ÖV-Anbindung besteht, und bezüglich der Verkehrsplanung besteht die Aufgabe, das ÖV-Angebot in den bereits verbauten Gebieten auszubauen. Ein Umbau der Planungen im Bereich des ÖV-Angebotes auf eine zentrale Planung in Kooperation mit den Gemeinden und Verkehrsunternehmen soll die Koordination gewährleisten. Beide Strategien unterstützen auch das Ziel, die Lebensqualität für alle Menschen im Land zu verbessern.

Kapitel 4: Grundsätzliche Aussagen für das gesamte Land oder Landesteile

4.2 Zur Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie zur angestrebten Energieversorgung

4.2.1 Für das gesamte Land

- (1) Das Land sichert weitere wichtige Trassen für linienhafte Infrastrukturen auf Schiene und Straße durch Evaluierung und Überarbeitung des Sachprogrammes Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte.
Handlungsträger: Land
- (2) Aktualisierung des Landesmobilitätskonzeptes
Handlungsträger: Land
- (3) Erstellung von Mobilitätskonzepten nach Bedarf. Bei der Prüfung des Bedarfs ist die Belastung der Bevölkerung durch Immissionen, MIV-Abhängigkeit und die infrastrukturelle Ausstattung für den Umweltverbund zu berücksichtigen.
Handlungsträger: Gemeinde, Regionalverband
- (4) Berücksichtigung der erarbeiteten Mobilitätskonzepte als Planungsgrundlage bei der Erstellung und Überarbeitung von Räumlichem Entwicklungskonzept (REK), Flächenwidmungsplan (FWP) und Bebauungsplan (BPL).
Handlungsträger: Gemeinde

4.2.2 Grenzüberschreitende Raumplanung (Empfehlung gem. §8 Abs. 2 ROG 2009 idgF)

- (1) Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für die grenzüberschreitende Europaregion Salzburg (EUREGIO Salzburg – Berchtesgadener Land Traunstein/Südliche bzw. westliche Teile der oberösterreichischen Bezirke Braunau, Gmunden und Vöcklabruck).
Handlungsträger: Landesregierungen, EUREGIO-Rat

- (2) Der weitere Ausbau der S-Bahn und Umsetzung des Projekts NAVIS soll durch die Ergänzung von Maßnahmen in Richtung Nord-Osten um den Abschnitt der Mattigtalbahn, die Erweiterung der S-Bahn „Y“ zu einem „X“ durch einen zusätzlichen S-Bahn-Ast über Teisendorf bis Traunstein forciert werden.

Handlungsträger: Facharbeitsgruppe Mobilität der EUREGIO Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein

6.1.3 Maßnahmenempfehlung integriertes Mobilitätskonzept für das RVS-Gebiet mit den verkehrlich relevanten Nachbarregionen

Die Maßnahmenempfehlung zur Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes für das gesamte RVS-Gebiet mit Einbeziehung der verkehrlich relevanten Nachbarregionen hat aufgrund des Ergebnisses der Volksbefragung vom 10.11.2024 eine besondere Bedeutung erlangt. Die Ablehnung des zur Abstimmung gebrachten s-link-Konzeptes erfordert einen neuen Zugang und neue Vorschläge betreffend der Möglichkeiten zur Verbesserung der Mobilitätssituation im Salzburger Zentralraum und darüber hinaus. Die RVS-Gemeinden sind als Kernzone des übergreifenden Salzburger Zentralraumes von dieser Entscheidung in besonderer Weise betroffen und drängen daher darauf, ein praxisnahes und umsetzbares Maßnahmenprogramm mit hoher Wirksamkeit zur Verbesserung von Umwelt und zur Verringerung der Belastung der Bevölkerung durch Verkehr auszuarbeiten.

Aufbauend auf den Zielsetzungen und Rahmenbedingungen des Landesmobilitätskonzeptes, des Nahverkehrsplans Salzburg und des Mobilitätsplans Stadt Salzburg (siehe 6.2 unten) geht es darum, einen konkreten Maßnahmenplan zur Umsetzung in den nächsten 15 Jahren zu erstellen, der im Verbandsgebiet nachweisbar ein attraktiveres Mobilitätssystem bereitstellt und auch die Anforderungen einer weiter wachsenden Wohn- und Arbeitsbevölkerung mit abdeckt.

Dazu ist es erforderlich, Maßnahmen in allen Mobilitätsarten einzubeziehen und aufeinander räumlich und zeitlich abzustimmen. Infrastrukturelle Ausbauten, Angebotsverbesserungen im ÖV und auch MIV-regulierende Maßnahmen sollen möglichst konkret ausgearbeitet und mit dem Fuß- und Radverkehrsinfrastrukturausbau integral kombiniert werden. Die Entwicklungsperspektiven der Region hinsichtlich neuer Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte sollen dabei vorausschauend berücksichtigt werden (Zentrenentwicklung, Freihaltezoen Arbeit etc.).

Da der Pendlerverkehr und der Wirtschaftsverkehr weit über das Verbandsgebiet hinausreicht ist es auch sinnvoll, entsprechend der Verflechtungsintensität Nachbarregionen in die Ausarbeitung einzubeziehen. Die Erarbeitung und die Umsetzung soll deshalb in enger Zusammenarbeit der Landes-, der Regions- und der Gemeindeebene erfolgen, und die wesentlichen Stakeholder und Umsetzungspartner einbeziehen.

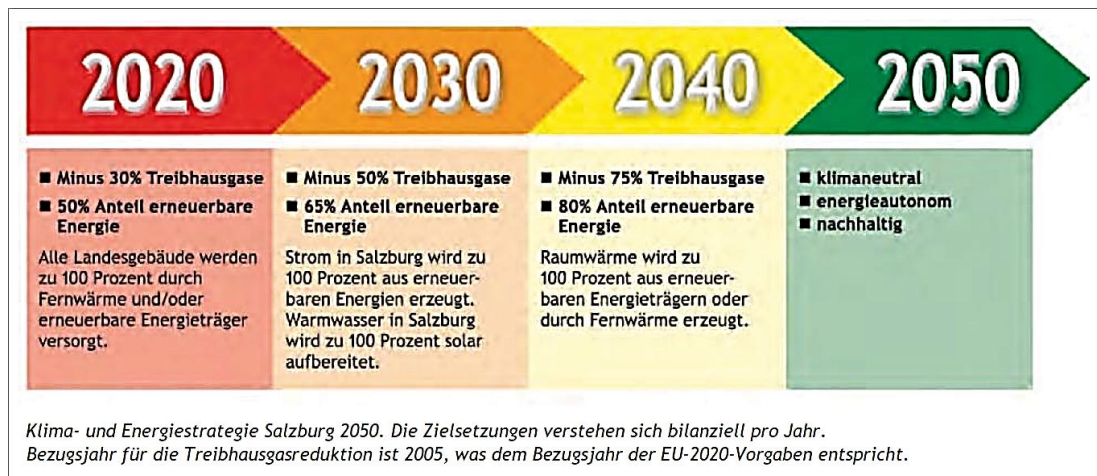
zu 6.2 Mobilitätskonzepte und Trassenfreihaltung

1) Strategien und Maßnahmen des Salzburger Landesmobilitätskonzepts 2016-2025

Das Landesmobilitätskonzept 2016-2025 (salzburg.mobil 2025) formuliert als Ziel und Potenzial, am Verkehrssektor die Salzburger Klimaschutz- und Energiesparziele zu erreichen. Dazu bedarf es der konsequenten Umsetzung des **Maßnahmenprogramms von salzburg.mobil 2025**.

Die Salzburger Landesregierung hat bereits 2012 die Klima- und Energiestrategie Salzburg 2050 beschlossen. Sie ist die übergeordnete Strategie der Klima- und Energiepolitik des Landes und beruht auf den von der Europäischen Union beschlossenen Vorhaben gegen den Treibhauseffekt und Klimawandel. Der Verkehrssektor ist der größte Emittent des Treibhausgases CO₂, er hat gleichzeitig eines der höchsten CO₂-Einsparpotenziale. Für die drastische Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen am Verkehrssektor gibt es keine Alternative. Daher müssen landesweit alle Hebel für eine nachhaltige und energieeffiziente Mobilität in Bewegung gesetzt werden.

Abbildung 10: Zielsetzungen der Klima- und Energiestrategie Salzburg 2050



Quelle: Klima- und Energiestrategie Salzburg 2050 (2012)

In Hinblick auf die oben dargestellten Zielsetzungen zur Reduktion der Treibhausgase ist es von zentraler Bedeutung, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Eine der Messgrößen des Verkehrswesens ist der sogenannte Modal Split. Er zeigt die Anteile der jeweiligen Verkehrsmittel an den täglichen Wegen der Bevölkerung. Zur Erreichung der Ziele des Landesmobilitätskonzepts müssen die Wege der Salzburgerinnen und Salzburger noch viel stärker weg vom Auto hin zu umweltschonenderen Fortbewegungsarten verlagert werden.

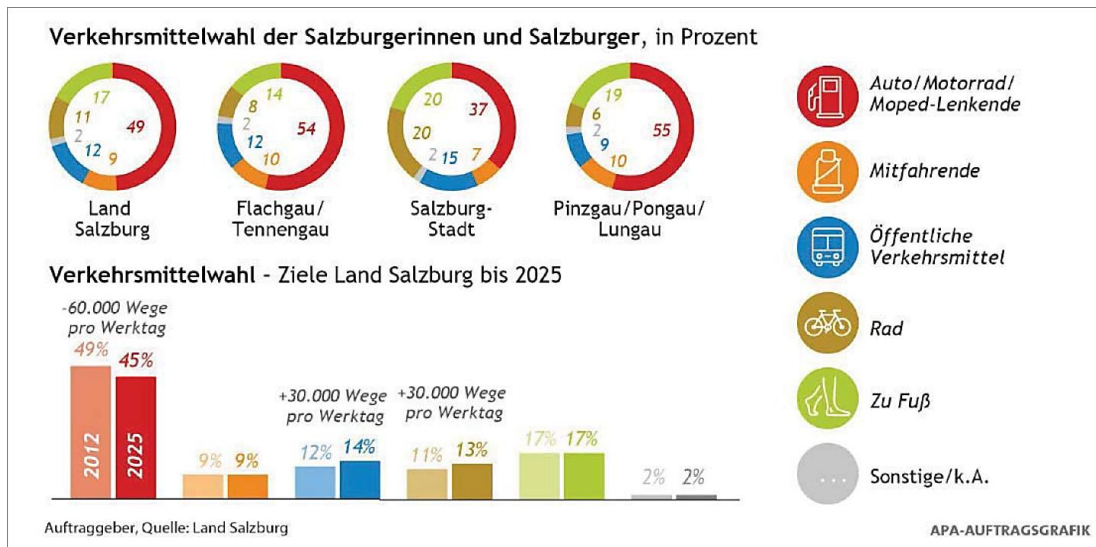
Für kurze bis mittlere Strecken bietet sich das Fahrrad, für längere Strecken der öffentliche Verkehr an. Die aktuelle Potenzialanalyse des Landes zeigt, dass ein Modal Split mit dem Ziel „Minus vier Prozentanteile beim Auto, jeweils plus zwei Prozentanteile bei Rad und öffentlichem Verkehr“ herausfordernd, aber zu erreichen ist. Das heißt, salzburg.mobil 2025 strebt einen Zuwachs beim Radverkehr und beim öffentlichen Verkehr um jeweils fast 20 Prozent gegenüber heute an.

Es ist einkalkuliert, dass zur Erreichung dieses Zieles im Zentralraum deutlich höhere Zuwächse bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln als in den ländlichen Regionen erreicht werden

müssen. Ein Halten des Anteiles der Fußwege bedeutet, dass der laufende Abwärtstrend beim Zufußgehen gestoppt wird.

Die Maßnahmen des Programms salzburg.mobil 2025 stellen darauf ab, diese übergeordneten Zielsetzungen der künftigen Verkehrsmittelwahl zu erreichen. Parallel werden dazu die Maßnahmen zur Umstellung auf fossilfreie Antriebe im Individualverkehr gesetzt, um den Treibhausgasausstoß möglichst rasch zu verringern.

Abbildung 11: Ziele zur Verkehrsmittelwahl im Mobilitätskonzept Salzburg 2016-2025



Quelle: Mobilitätskonzept Salzburg 2016-2025 (2016)

Strategische Ziele von salzburg.mobil 2025

► Verkehrsmittelwahl beeinflussen

Zur Erreichung der Ziele der Landesmobilitätspolitik 2016 bis 2025 müssen die Wege der Salzburgerinnen und Salzburger noch viel stärker weg vom Auto hin zu umweltschonenderen Fortbewegungsarten verlagert werden.

Die aktuelle Potenzialanalyse des Landes zeigt, dass ein Modal Split mit dem Ziel „Minus vier Prozentanteile beim Auto, jeweils plus zwei Prozentanteile bei Rad und öffentlichem Verkehr“ herausfordernd, aber zu erreichen ist. Das heißt, salzburg.mobil 2025 strebt einen Zuwachs beim Radverkehr und beim öffentlichen Verkehr um jeweils fast 20 Prozent gegenüber heute (= 2016) an. Es ist einkalkuliert, dass zur Erreichung dieses Zieles im Zentralraum deutlich höhere Zuwächse bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln als in den ländlichen Regionen erreicht werden müssen. Ein Halten des Anteiles der Fußwege bedeutet, dass der laufende Abwärtstrend beim Zufußgehen gestoppt wird.

► Multimodalität fördern

Die Bevölkerung soll künftig nicht nur auf ein Verkehrsmittel zurückgreifen. Durch bessere Angebote werden die Wahlmöglichkeiten deutlich erhöht. Gezielte Information und finanzielle Anreize unterstützen dabei. Mobilitätsmanagement – zum Beispiel für Betriebe, größere Wohnsiedlungen, Bildungseinrichtungen und nicht zuletzt im Tourismus – wird gezielt forciert.

- ▶ **Mit Raumentwicklung abstimmen**
Raumentwicklung und Verkehrssystem werden aufeinander abgestimmt. Die räumlichen Strukturen der Siedlungsgebiete werden so entwickelt, dass dadurch keine Abhängigkeit vom Auto entsteht.
- ▶ **Innovationen gezielt einsetzen**
Neue Technologien unterstützen dabei, das Verkehrssystem effizienter zu machen. Dabei werden CarSharing und kollaborative Mobilität berücksichtigt. Darunter versteht man einen neuen Mobilitätsstil, bei dem die gemeinsame Benutzung der Verkehrsmittel im Zentrum steht. Neben klassischen Fahrgemeinschaften kann zum Beispiel auch ein Fahrrad von mehreren Personen genutzt werden.
- ▶ **Nichtfossile Antriebsarten fördern**
Durch Förderprogramme wird der Einsatz nichtfossiler Antriebsarten sowohl im öffentlichen Verkehr als auch im Individualverkehr unterstützt. 10.000 E-Fahrzeuge ersetzen fossil betriebene Kraftfahrzeuge. Gasomnibusse können verstärkt mit regional produziertem Biogas betrieben werden, wobei dafür nicht nur im städtischen, sondern auch im Überlandverkehr Potenzial vorhanden ist. Bei der Elektromobilität wird das Land eine Vorbildwirkung einnehmen – bei der Umstellung des eigenen Fuhrparks auf Elektroautos und bei der Bereitstellung von öffentlichen Elektro Ladestationen. Insgesamt soll der gesamte rechtliche Rahmen, zum Beispiel bei Baurecht und Verkehrsrecht, so angepasst werden, dass die Elektromobilität so weit wie möglich begünstigt wird

Die Maßnahmenfelder von salzburg.mobil 2025 sind systemisch aufgebaut und zielen darauf ab, die verschiedenen Akteursebenen wirkungsvoll miteinander zu verbinden:

Maßnahmenüberblick in 8 Handlungsfeldern

- (1) **Rahmenbedingungen optimieren:**
Siedlungsentwicklung und Mobilitätsangebot aufeinander abstimmen, v.a. ÖV-Angebot und Radverkehrskonzeption auf lokaler Ebene ausbauen
- (2) **Infrastruktur zielgerichtet ausbauen:**
Schwerpunktmäßiger Ausbau der ÖV-Infrastruktur (Bus- und S-Bahnnetz) und der Radverkehrsinfrastruktur; Trassenfreihaltungen für langfristige ÖV-Projekte
- (3) **ÖV-Angebote verbessern:**
Einrichtung eines landesweiten Taktverkehrs Salzburg Takt mit entsprechender Angebotsausweitung und -attraktivierung, Abstimmung der Bahn- und Busfahrpläne und Einbeziehung des bayrischen Nachbarregionen
- (4) **Sicherheit erhöhen:**
Umfassende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum
- (5) **Schnittstellen optimieren:**
Attraktivität und Service der Umsteigerelationen erhöhen, Zugänglichkeit und Nutzung der Haltestellen und Bahnhöfe für alle Verkehrsarten
- (6) **Mobilitätsmanagement breit implementieren:**
Standortbezogene Maßnahmen für öffentliche Einrichtungen, Großbetriebe, Baustellen etc., Fokus auf die Nutzung von ÖV und Radverkehr; Parkraumbewirtschaftung und Verkehrsregulierung als steuernde Komponente

- (7) **Wirtschaft stärken, Güterverkehr optimieren:**
City-Logistik, Steuerung des Lieferverkehrs und Förderung des Schienenverkehrs für den Gütertransport, u.a. mit Anschlussbahnen
- (8) **Innovationen gezielt einsetzen, neue Systeme entwickeln:**
Förderung der e-Mobilität, Ausbau des Verkehrsverbunds, Tarifliche Attraktivierung im ÖV, Trägerübergreifende Abstimmung und Angebotsoptimierung

2) Nahverkehrsplan Salzburg 2023-2027 (update 2027-2032 geplant), Land Salzburg und Stadt Salzburg

- ▶ Der Nahverkehrsplan für die Stadtregion Salzburg enthält ein Konzept zum Ausbau des Busverkehrs in und um die Stadt Salzburg vor, das bis Ende 2026 in Schritten umgesetzt und einen Qualitätssprung im Öffentlichen Verkehr bieten soll.
- ▶ Der Schwerpunkt des Nahverkehrsplans liegt dabei auf der Verbesserung des Öffentlichen Verkehrsangebots in der Stadt Salzburg und der Schaffung von zusätzlichen, umsteigefreien Verbindungen aus der Region in die Stadt.
- ▶ Die Optimierungsmaßnahmen sollen in verschiedenen Umsetzungsschritten erfolgen und sind so geplant, dass jeder Schritt für sich alleine bereits eine spürbare Verbesserung für die Fahrgäste bewirkt.

- ▶ Die einzelnen Maßnahmen ergänzen sich bis 2027 zu einem „Großen Ganzen“, einem gegenüber der Ist-Situation massiv ausgebauten Öffentlichen Verkehrsangebot in der Stadtregion Salzburg.

Die Ausbauschritte des Verkehrsangebotes bis 2027 sind:

- Verdichtung in Wals und im Westen der Stadt Salzburg,
- Ausbau Erster Teil des City-Rings
- Neue Direktverbindungen – zweiter Teil des City-Rings mit mehr Verbindungen
- Neue Direktverbindungen durchs Zentrum sowie Erweiterung bestehender Linien, Schaffung des Nord-Süd-/Ost-West-Kreuzes.

Umsetzungsphasen des Nahverkehrsplans

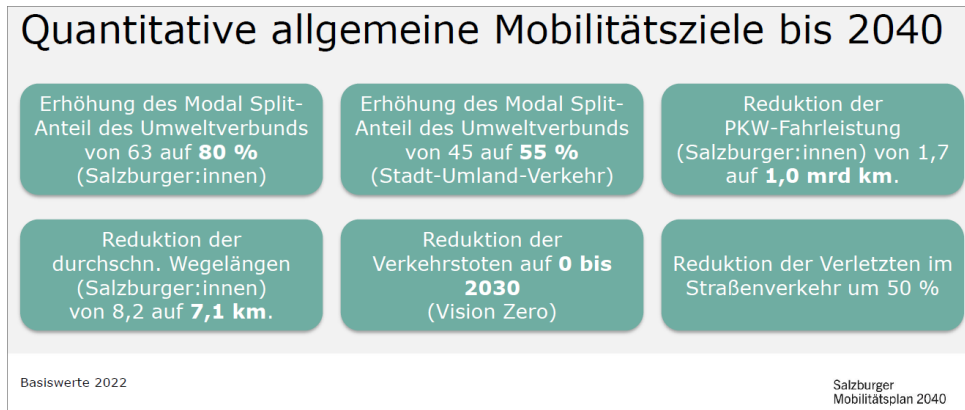


Quelle: Nahverkehrsplan Salzburg 2023-2027

3) Mobilitätsplan Stadt Salzburg 2025

Allgemeine Ziele in Mobilität und Verkehr

- ▶ Als zentraler Indikator für die allgemeinen Ziele gilt der Modal Split im Binnenverkehr. Ziel ist ein Anteil des Umweltverbunds (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) von 80% im Jahr 2040 (siehe Grafik).



Quelle: Mobilitätsplan Stadt Salzburg 2025

- ▶ Auch im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr ist ein Paradigmenwechsel erforderlich, hier soll der Anteil des Umweltverbunds bis zum Jahr 2040 von aktuell 40 auf 55% angehoben werden, was insbesondere durch eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs erreicht werden soll.

4) Sachprogramm Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte 2021 – Evaluierung derzeit laufend

In der Stadtregion sind derzeit eine ganze Reihe von hochbedeutsamen Verkehrsprojekten und Initiativen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs in Planung oder in Diskussion. Die Zuständigkeiten für das regionale Verkehrsnetz (Bahn- und Buslinien, Landesstraßen B und L) liegen zwar nicht beim Regionalverband, für die Durchführung von Projekten ist jedoch eine politische Willensbildung im Regionalverband und auf Gemeindeebene erforderlich.

- ▶ Der Geltungsbereich des Sachprogrammes bezieht sich für die planlich festgelegten Korridore
- ▶ Ziele des Sachprogramms sind:
 - 3.1. Flächen für hochrangige Verkehrsinfrastrukturen vorausschauend zu sichern
 - 3.2. Den Ausbau leistungsfähiger und attraktiver ÖV-Systeme zu unterstützen
 - 3.3. Sicherstellung der Möglichkeit einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene im Bereich größerer Betriebsstandorte.
 - 3.4. Bei der Entwicklung von Siedlungsstrukturen Nutzungskonflikte mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu vermeiden.
 - 3.5. Die Umweltbelastungen beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu minimieren inklusive der in der Anlage langfristig genannten Korridore

▶ **Maßnahmen**

4.1. Zur Sicherung des langfristigen Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur werden Verkehrs- und Konsultationskorridore im Bereich des RVS festgelegt.

Schieneinfrastruktur:

- 5.1. HL – Strecke Stadt Salzburg bis Köstendorf
- 5.2. Hochrangige ÖV-Achse Salzburg – Hallein
- 5.3. Flughafenbahn Stadt Salzburg
- 5.6. NAVIS – Südast – Haltestelle Elsbethen/Haslach
- 5.14. Anschlussbahn Gewerbezone Anthering/Bergheim – Siggerwiesen

Straßenverkehrsinfrastruktur

- 6.1. A 1 Eugendorf – Anschlussstelle Eugendorf Ost (2 Varianten)
- 6.2. A 1 Stadt Salzburg – Halbanschlussstelle Hagenau
- 6.7. B 150 Stadt Salzburg – Zufahrten Kapuzinerbergtunnel

▶ **Wirkung**

7.1. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen des Landes, insbesondere Investitionen und Förderungsmaßnahmen, sowie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen der Regionalverbände und der Gemeinden, deren Gebiet vom Sachprogramm erfasst wird, dürfen unbeschadet weitergehender gesetzlicher Bestimmungen nur im Einklang mit dem Sachprogramm gesetzt werden (§11 ROG 2009 idgF).

- ▶ Derzeit ist eine **umfassende Evaluierung** der Festlegungen des Sachprogramms durch die zuständige Abteilung 6 des Landes Salzburg in Arbeit. Dementsprechend sind während der weiteren Bearbeitung des REP idgF für den RVS Anpassungserfordernisse bezüglich der zu berücksichtigenden Trassen (Korridore und Untersuchungsräume) zu erwarten.

Initiativen der Verkehrsträger des Landes und des Bundes, der EuRegio Salzburg – Berchtesgader Land – Traunstein, des Salzburger Verkehrsverbundes und weiterer potenzieller Projektträger werden in der laufenden Evaluierung des Sachprogramms Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte (Verordnung von 2021) einbezogen. Die Ergebnisse liegen derzeit noch nicht vor und können daher hier aktuell nicht wiedergegeben werden.

Nach erfolgter Beschlussfassung sind alle durch die Prüfung ausgeschiedenen Varianten hinfällig und die dann ausgewählten und/oder abgeänderten Verkehrs- und Konsultationskorridore mit den Mitteln der Raumordnung freizuhalten.