

LEP 2022 (Änderungen 2025), Freihaltekorridor Regionalstadtbahn

Umweltbericht zur Strategischen Umweltprüfung

Dezember 2025

Auftraggeber:



Bearbeitung:



Ausfertigung:

LEP 2022 (Änderungen 2025), Freihaltekorridor Regionalstadtbahn

Umweltbericht zur Strategischen Umweltprüfung

Auftraggeber

Amt der Salzburger Landesregierung

Abteilung 10 – Planen, Bauen, Wohnen

Referat 10/04 – Raumplanung

Bundesstraße 6

5071 Wals-Siezenheim

Bearbeitung

Nadja Merkač

eb&p Umweltbüro GmbH

Bahnhofstraße 39/2

9020 Klagenfurt a. W.

Tel +43 (0) 463 51 66 14

Fax +43 (0) 463 51 66 14-9

email: klagenfurt@umweltbuero.at

 **umwelt
büro gmbh**
ppa karoline angewand
eb&p Umweltbüro GmbH, Bahnhofstraße 39
A-9020 Klagenfurt, Tel.: +43 (0) 463 / 516 614 / Fax DW-9
klagenfurt@umweltbuero.at, www.umweltbuero.at

Klagenfurt a. W., am 15.12.2025

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Einleitung	7
2 Freihaltekorridor der aktualisierten Trasse der Regionalstadtbahn.....	7
2.1 Einleitung und Methode	7
2.2 Umweltprüfung des Freihaltekorridors	9
2.2.1 Lage des Trassenkorridors und Untersuchungsraum.....	9
2.2.2 Bezug zu anderen relevanten Plänen und Programmen.....	10
2.2.3 Alternative Planungsmöglichkeiten	14
2.2.4 Umweltfolgenabschätzung, aktualisierte Trasse der Regionalstadtbahn (Konsultationskorridor)	16
2.2.5 Umweltfolgenabschätzung, aktualisierte Trasse der Regionalstadtbahn (Prüfbereich) ...	23
2.2.6 Zusammenfassung.....	23
3 Verzeichnisse.....	24
3.1 Literaturverzeichnis.....	24
3.2 Abbildungsverzeichnis	24
3.3 Tabellenverzeichnis.....	24

1 Einleitung

Das Landesentwicklungsprogramm 2022 (LEP) wird derzeit vom Land Salzburg geändert bzw. aktualisiert. Ein Teil der LEP-Änderung betrifft auch das Sachprogramm „Raumplanung und Verkehr“, das nun ein im LEP integrierter Teil ist. In diesem Sachprogramm wird konkret der Freihaltekorridor der Regionalstadtbahn aktualisiert und der bestehend ausgewiesene Korridor durch eine neue Variante vom April 2025 der Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH zwischen dem Salzburger Lokalbahnhof und Hallein ausgetauscht.

Diese Aktualisierung bzw. der neue Korridor ist einer SUP samt Umweltbericht zu unterziehen.

Die eb&p Umweltbüro GmbH wurde vom Amt der Salzburger Landesregierung, Referat 10/04 Raumplanung mit der Erstellung des Umweltberichts beauftragt.

2 Freihaltekorridor der aktualisierten Trasse der Regionalstadtbahn

2.1 Einleitung und Methode

Das Sachprogramm "Raumplanung und Verkehr" beinhaltet Korridore, die für den Ausbau der höherrangigen Verkehrsinfrastruktur von Verbauung freigehalten werden, um entsprechende langfristige Entwicklungsspielräume zu sichern. Die einzelnen Freihaltekorridore wurden einer Strategischen Umweltprüfung unterzogen (eb&p Umweltbüro GmbH, letzte Aktualisierung Dezember 2015).

Nun wurde für die Regionalstadtbahn eine aktualisierte Trasse vorgelegt, die in das Sachprogramm (und somit in das LEP) integriert werden soll und die bisherige Trasse ersetzt.

Nachfolgend wird für diesen aktualisierten Freihaltekorridor der Regionalstadtbahn der Umweltbericht zur SUP durchgeführt. Methode und Untersuchungsrahmen entsprechen jener aus dem Umweltbericht 2015. Die Grundlagendaten für die Beurteilung entsprechen dem derzeit gültigen Stand (November 2025).

Die Abgrenzung des räumlichen Untersuchungsrahmens erfolgte durch die Abteilung 10 – es wurden der Verkehrskorridor (Trassenverlauf), der Konsultationskorridor (zur Errichtung der für die Verkehrsinfrastruktur zusätzlich erforderlichen Flächen, z.B. für Über- und Unterführungen, Anlage neuer Straßen, Planungsspielraum für geringfügiges Abweichen der Trasse) sowie der Prüfbereich (zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten im Rahmen der nachfolgenden Planungsinstrumente) übermittelt.

Der inhaltliche Untersuchungsrahmen wird dahingehend abgegrenzt, dass zunächst Bezug zu bestehenden relevanten Plänen und Programmen (z.B. Regionalprogramme, REKs, Flächenwidmungspläne) genommen und mögliche Widersprüche bzw. möglicher Handlungsbedarf aufgezeigt wird.

Alternativen- und Variantenprüfungen zum Freihaltekorridor werden aus vorhandenen Unterlagen übernommen und dokumentiert. Die Begründung für die Wahl der im Sachprogramm enthaltenen Variante wird den Unterlagen des Projektplaners entnommen. Im Umweltbericht werden darüber hinaus keine eigenen Variantenprüfungen durchgeführt. Die Folgen der Nullvariante – sowohl betreffend Flächenfreihaltung als auch Projektrealisierung – werden prognostiziert.

Der Freihaltekorridor für die gewählte Variante, welcher in das Sachprogramm übernommen wird, wird einer Umweltprüfung unterzogen. Als räumliche Abgrenzung wird dabei der Konsultationskorridor (in weiterer Folge Freihaltekorridor genannt) herangezogen. Es erfolgt eine Beschreibung des derzeitigen Umweltzustands und eine Darstellung der relevanten Umweltprobleme für die 7 Schutzgüter laut Handbuch Raumordnung Salzburg (Teil 6, Kap. 6.1). Die Schutzgüter im Handbuch basieren auf den in Anhang I (f) der SUP-Richtlinie aufgelisteten Aspekten zur Beurteilung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen. Mit Hilfe einer Matrix erfolgt eine Beschreibung und Beurteilung der möglichen Umweltauswirkungen für jedes Schutzgut. Die Schutzgüter werden in Anlehnung an das Handbuch Raumordnung Salzburg Teil 6, Kap. 6.1 und nach Maßgabe vorhandener Datengrundlagen (vor allem SAGIS-Daten) in Themenbereiche untergliedert.

Tabelle 1: Schutzgüter und Themenbereiche

Boden	Landschaft
Bodentypen	Landschaftsbild
Altlasten	Mensch
Klima und Luft	Erholungsnutzung
Klima und Luft	Siedlung und Wohnen
Wasser	Sonstige Nutzungsinteressen (Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd)
Vorhandene Wasserflächen	Ruhe
Vorhandene Quellen	Kultur- und Sachgüter
Wasserschutz- und Schongebiete	Kultur- und Sachgüter
Überschwemmungsgebiete, Gefahrenzonen, Retentionsräume	
Pflanzen und Tiere	
Schutzgebiete	
Biotop	
geschützte/gefährdete Tier- und Pflanzenarten	

Beurteilt werden die Auswirkungen einer Flächenfreihaltung zur Realisierung eines Schienenprojektes.

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt verbal argumentativ. Dabei werden vier Stufen unterschieden, die den Grad der voraussichtlichen Auswirkungen auf die Schutzgüter und Nutzungsinteressen definieren. Die Beurteilungsskala der prognostizierten Umweltauswirkungen (Tabelle 2) reicht von „keine Umweltauswirkungen“ bis „erhebliche gegebene Umweltauswirkungen“ und richtet sich nach den Vorgaben des Handbuchs Raumordnung Salzburg und der Umweltprüfungsverordnung für Raumordnungspläne und -programme (LGBI Nr 59/2007). Im Zuge der Bearbeitung ergab sich die Notwendigkeit der Einführung zweier weiterer Kategorien – die Einstufungen „kann derzeit nicht eingestuft werden“ und „positive Umweltauswirkungen“ wurden hinzugefügt. Ist die Einstufung der Umweltauswirkungen auf der Planungsebene der SUP nicht sinnvoll bzw. sind für ein Schutzgut keine ausreichenden Datengrundlagen vorhanden, können die Umweltauswirkungen nicht eingestuft werden. Verbessert sich durch die Realisierung des Freihaltekorridors bzw. des Verkehrsinfrastrukturprojektes die Situation für ein Schutzgut, wird die Einstufung „positive Umweltauswirkungen“ vergeben. Bestehen Wechsel- und Summenwirkungen, werden diese dargestellt und bei der Beurteilung berücksichtigt.

Die Einstufung „erheblich gegebene Umweltauswirkungen“ stellt, wenn nicht ausdrücklich markiert, kein Ausschlusskriterium für eine weitere Projektplanung und -realisierung dar. Mögliche Ausschlusskriterien werden bei der Einstufung mit einem Rufzeichen (!) markiert; zusätzlich wird explizit verbal auf das mögliche Ausschlusskriterium hingewiesen.

Im Umweltbericht werden für Schutzgüter, für die erheblich gegebene Umweltauswirkungen prognostiziert werden, Maßnahmen formuliert bzw. auf eine besondere Beachtung dieser Schutzgüter in der weiteren Projektrealisierung hingewiesen. Eine hinreichende Konkretisierung und Umsetzung von Maßnahmen kann die Auswirkungen minimieren.

Tabelle 2: Skala für die Beurteilung der Umweltauswirkungen

kann derzeit nicht eingestuft werden	positive Umwelt- auswirkungen	keine Umwelt- auswirkungen	geringe Umwelt- auswirkungen	gegebene Umwelt- auswirkungen	erhebliche gegebene Umwelt- auswirkungen
--------------------------------------	----------------------------------	-------------------------------	---------------------------------	----------------------------------	--

Entsprechend der SUP-Richtlinie erfolgt die Bewertung der Umweltauswirkungen auf Grundlage vorhandener Daten. In erster Linie wurden Daten aus dem SAGIS-Katalog herangezogen. Gemäß Artikel 5 (2) der SUP-RL basiert der Umweltbericht auf „Angaben, die vernünftigerweise verlangt werden können, und berücksichtigt dabei den gegenwärtigen Wissensstand und aktuelle Prüfmethode, Inhalt und Detaillierungsgrad des Plans oder Programms, dessen Stellung im Entscheidungsprozess sowie das Ausmaß, in dem bestimmte Aspekte zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen auf den unterschiedlichen Ebenen dieses Prozesses am besten geprüft werden können“.

2.2 Umweltprüfung des Freihaltekorridors

2.2.1 Lage des Trassenkorridors und Untersuchungsraum

Der Freihaltekorridor befindet sich in den Gemeinden Salzburg, Anif, Hallein und Oberalm. Er folgt von der Kreuzung Alpenstraße/Hellbrunner Straße im Stadtgebiet von Salzburg der Alpenstraße Richtung Süden, überquert die A10 Tauernautobahn im Bereich der ASt Salzburg-Süd, folgt dieser etwa 800 m und schwenkt danach Richtung Süden und verläuft zwischen Niederalp und Rif weiter in südlicher Richtung über die Königseeache und südlich der Rehhofsiedlung über die Salzach, führt nördlich an Neualm vorbei und weiter bis zum Bahnhof Hallein.

Die Anschlussbahn „Leube“ führt von der Rehhofsiedlung Richtung Nordwesten zum Betriebsgelände der Firma Leube. Diese Anschlussbahn ist ebenso Teil des Freihaltekorridors und somit Teil des gegenständlichen Umweltberichts.

Als Untersuchungsraum wird der etwa 30 km lange und 45 m breite Konsultationskorridor definiert. Der unterirdisch verlaufende Abschnitt im nördlichen Bereich wird von der Umweltfolgenabschätzung ausgenommen. Die Anschlussbahn Leube weist eine Länge von ca. 4 km auf.

Der 200 m breite Prüfbereich, welcher zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten im Rahmen der nachfolgenden Raumplanungsinstrumente gedacht ist, wird hinsichtlich bestimmter relevanter Themenbereiche grob geprüft – die Aussagen haben Hinweisscharakter.

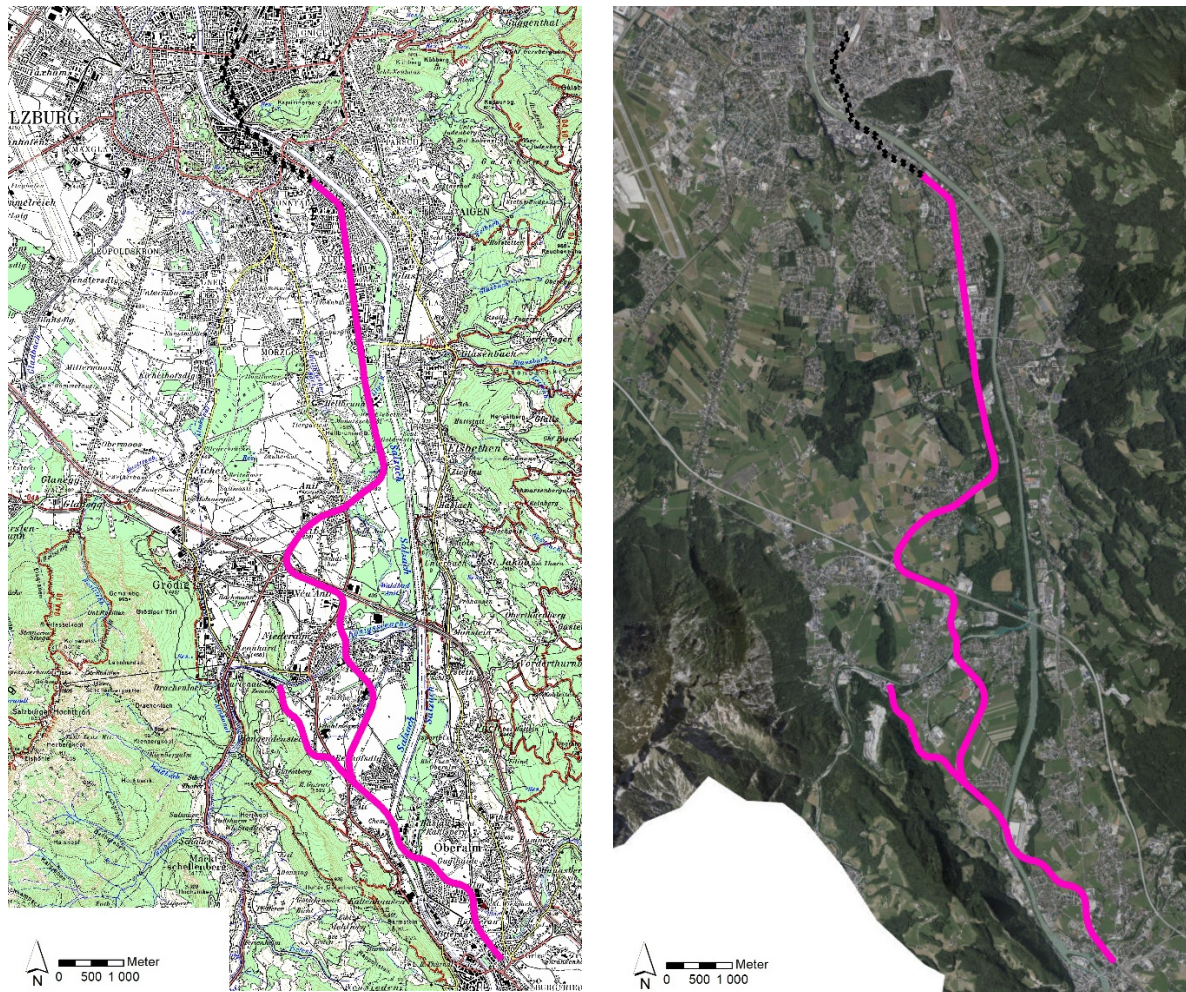


Abbildung 1: Lage des Freihaltekorridors - der pink dargestellte Bereich wird gegenständlich behandelt

2.2.2 Bezug zu anderen relevanten Plänen und Programmen

Mobilitätskonzept

Im Salzburger Landesmobilitätskonzept wird im „Handlungsfeld 2 – Infrastruktur zielgerichtet ausbauen“ eine Trassenfreihaltung für Schieneninfrastruktur lt. Sachprogramm Raumplanung und Verkehr angeführt. Die Regionalbahnen im Zentralraum und die Wichtigkeit der Flächenfreihaltung werden explizit erwähnt.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Regionalprogramm

Es sind keine Widersprüche zu erkennen.

Stadtgemeinde Salzburg

Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden

Der Freihaltekorridor verläuft entlang der B150 – ab südlich der Kreuzung B150/Hellbrunner Straße bestehen beiderseits der Straße Festlegungen des Grüngürtels als multifunktionaler Vorrangbereich für Ökologie, Erholung und Landwirtschaft. Der östlich der B150 liegende Betriebsstandort Maco/Porsche ist als "überörtlich bedeutsamer Betriebsstandort" festgelegt.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Regionalprogramm

Die Festlegungen des Grüngürtels als multifunktionaler Vorrangbereich für Ökologie, Erholung und Landwirtschaft decken sich mit der Deklaration "Geschütztes Grünland" des REK der Stadt Salzburg - vgl. nächstes Kapitel. Es wird von keinen wesentlichen Einschränkungen ausgegangen, da der Freihaltekorridor entlang der B150 verläuft und der Vorrangbereich nur randlich betroffen ist. Nach Verordnung des Sachprogramms ist das Regionalprogramm entsprechend anzupassen.

Räumliches Entwicklungskonzept der Stadtgemeinde Salzburg

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

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum REK

Die als "Geschütztes Grünland" ausgewiesenen Flächen sind randlich entlang der B150 betroffen. In der weiteren Projektplanung ist das genaue Ausmaß der betroffenen Deklarationsflächen zu bestimmen und eine Beanspruchung dieser Flächen möglichst zu vermeiden. Nach Verordnung des Sachprogramms ist die Gemeinde dazu verpflichtet, das REK entsprechend anzupassen.

Flächenwidmungsplan der Stadtgemeinde Salzburg

Die durch den Freihaltekorridor betroffenen Grundstücke sind als „Bauland – Betriebsgebiete“, „Bauland – Gebiete für Beherbergungsbetriebe“, „Bauland – Erweiterte Wohngebiete“, „Bauland – Gewerbegebiete“, „Bauland – Gebiete für Handelsgroßbetriebe“, „Bauland – Kerngebiete“, „Bauland – Sonderflächen“, „Grünland – Erholungsgebiete“, „Grünland – Größere Gewässer“, „Grünland – Ländliche Gebiete“, „Grünland – Gebiete für Sportanlagen, Spielplätze, Freibäder“, „Verkehrsflächen - Bundes- und Landesstraße“ und „Verkehrsflächen - Wichtige Verkehrsflächen der Gemeinde“ gewidmet.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Flächenwidmungsplan

Alle im Freihaltekorridor liegenden Widmungen befinden sich an die B150 angrenzend. Im Zuge der weiteren Projektplanung sind innerhalb des breit gefassten Freihaltekorridors jene Bereiche auszuwählen, die für eine Verbauung geeignet sind. Der Verkehrskorridor selbst befindet sich innerhalb der Widmung „Verkehrsflächen - Bundes- und Landesstraße“.

Gemeinde Anif

Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden

Die Planungsabsicht für die Regionalbahn Süd ist in der „Erläuterungskarte Verkehr – Regionalbedeutsame Planungsabsichten und Projekte“ angeführt und räumlich verortet.

In der „Planungskarte 2 – Räumliche Festlegungen zur Siedlungs- und Freiraumentwicklung“ ist auf der Höhe Mühle eine „Vorrangachse Erholung“ (Fuß- bzw. Radweg vom Waldbad bis Hellbrunn) ausgewiesen. Östlich der B159 quert der Freihaltekorridor einen „Vorrangbereich für künftige gewerbliche Nutzungen“, entlang der Königseeache eine „Vorrangachse Erholung“ (Fuß- bzw. Radweg).

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Regionalprogramm

Die Vorrangachsen Erholung stellen ein mögliches Konfliktpotenzial dar. Mit entsprechenden baulichen Maßnahmen sind mögliche Konflikte zu minimieren.

Räumliches Entwicklungskonzept der Gemeinde Anif

Die Flächen südlich der B150 und östlich der B159 sind im REK aus dem Jahr 1997 als ökologisch wertvoller Bereich, künftiger Bereich für Golfsport und als Landschaftsschutzgebiet gekennzeichnet. Die Flächen südlich der B150 zwischen dem Ort Anif und der A10 sind außerhalb des Ortsgebietes als Landschaftsschutzgebiet und als für Landwirtschaft und Erholung hochwertiger Grünraum gekennzeichnet. Südlich der A10 verläuft die Trasse auf Flächen, die als für Landwirtschaft und Erholung hochwertiger Grünraum eingetragen sind. Östlich von Niederalp quert die Trasse einen Grünkeil sowie einen für die Landwirtschaft und Erholung hochwertigen Grünraum.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum REK

Bis Neu-Anif sind für den Freihaltekorridor bezüglich des REK keine Widersprüche zu erwarten, da der Freihaltekorridor entlang der B150 verläuft und somit nur die direkt angrenzenden Flächen betrifft. Das randlich betroffene Landschaftsschutzgebiet stellt eine Nutzungseinschränkung dar (siehe Umweltfolgenabschätzung: Schutzgebiete). Das Überqueren von bebauten Flächen muss bei den detaillierteren Planungen jedenfalls berücksichtigt und beurteilt werden - vom derzeitigen Planungsstand ist nicht ersichtlich, ob Gebäude betroffen sind. Östlich von Niederalp stellt die Querung von für Landwirtschaft und Erholung hochwertigem Grünland und eines Grünkeiles mögliche Konfliktpotenziale dar.

Flächenwidmungsplan der Gemeinde Anif

Die durch den Freihaltekorridor betroffenen Grundstücke sind als „Bauland – Betriebsgebiete“, „Bauland – Erweiterte Wohngebiete“, „Bauland – Gewerbegebiete“, „Bauland – Kerngebiete“, „Bauland – Reine Wohngebiete“, „Bauland – Sonderflächen“, „Grünland – Größere Gewässer“, „Grünland – Ländliche Gebiete“, „Grünland – Gebiete für Sportanlagen, Spielplätze, Freibäder“, „Verkehrsflächen - Bundes- und Landesstraße“ und „Verkehrsflächen - Wichtige Verkehrsflächen der Gemeinde“.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Flächenwidmungsplan

Nutzungseinschränkungen sind überwiegend auf als Wohngebiete und Mischgebiete gewidmeten Grundstücken zu erwarten. Inwieweit tatsächlich bebaute Bereiche durch die Trasse betroffen sind, ist im Zuge der detaillierteren Projektplanung zu untersuchen.

Stadtgemeinde Hallein

Regionalprogramm Tennengau

Der Freihaltekorridor verläuft nordwestlich der Rehhofsiedlung über als „Grünflächenverbund im Salzachtal“ ausgewiesene Flächen und quert vor der B159 einen „Vorrangbereich Ökologie“. Kurz vor der Querung

der Salzach quert er wieder einen „Grünflächenverbund im Salzachtal“ sowie die beiderseits der Salzach bestehende „Vorrangachse Freizeit und Erholung“ (Treppelweg).

Die Anschlussbahn Leube verläuft zunächst entlang der B159 und quert danach einen „Vorrangbereich Ökologie“ sowie verläuft in weiterer Folge über Flächen, die als „Grünflächenverbund im Salzachtal“ ausgewiesen sind.

Im Textteil des Regionalprogramms (Teil 2 – Ziele und Maßnahmen) wird die langfristige Verlängerung der Salzburger Lokalbahn von Salzburg Bahnhof bis Hallein als Empfehlung erwähnt. Der Anschluss von Niederalpin zum Bahnhof Hallein soll geprüft werden.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Regionalprogramm

Im Vergleich zum bisherigen Freihaltekorridor haben sich mögliche Konfliktbereiche minimiert.

Nach Verordnung des Sachprogramms ist das Regionalprogramm entsprechend anzupassen.

Räumliches Entwicklungskonzept der Stadtgemeinde Hallein

Im Textteil des REK der Gemeinde Hallein aus dem Jahr 2025 wird die Freihaltung eines Korridors für die Regionalstadtbahn (Im REK S-Link genannt) unterstützt. Auch die Anschlussbahn Leube wird unterstützt.

Im Planteil des REK ist die Trassenfreihaltung für das Projekt bereits enthalten. Sie weicht in wenigen Bereichen geringfügig vom aktuellen Korridor ab.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum REK

Der im Sachprogramm enthaltene Freihaltekorridor stimmt überwiegend mit der im REK dargestellten möglichen Trassenführung überein. Die Abweichungen betreffen kleine Bereiche. Eine Verschiebung des Korridors im REK stellt keine Widersprüche zu den anderen im REK festgehaltenen Bestimmungen dar.

Flächenwidmungsplan der Stadtgemeinde Hallein

Die durch den Freihaltekorridor betroffenen Grundstücke sind als „Bauland – Betriebsgebiete“, „Bauland – Erweiterte Wohngebiete“, „Bauland – Gewerbegebiete“, „Bauland – Industriegebiete“, „Bauland – Kerngebiete“, „Bauland – Reine Wohngebiete“, „Bauland – Sonderflächen“, „Grünland – Größere Gewässer“, „Grünland – Gebiete für Sportanlagen, Spielplätze, Freibäder“, „Grünland – Abstandsflächen“, „Grünland – Immissionsschutzstreifen“, „Verkehrsflächen – Eisenbahnen und deren Betriebsanlagen“, „Verkehrsflächen – Wichtige Verkehrsflächen der Gemeinde“ und „Grünland – Ländliche Gebiete“ gewidmet.

Die durch den Freihaltekorridor der Anschlussbahn Leube betroffenen Grundstücke sind als „Grünland – Ländliche Gebiete“, „Verkehrsflächen – Wichtige Verkehrsflächen der Gemeinde“ und als „Bauland – Industriegebiete“ gewidmet.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Flächenwidmungsplan

Die Betroffenheit von bebautem Gebiet auf als Wohngebiete und Betriebsgebiete gewidmeten Grundstücken ist im Zuge der detaillierteren Projektplanung zu untersuchen. Ob Häuser abgerissen oder abgegolten werden müssen, ist derzeit nicht beurteilbar. Nach Verordnung des Sachprogramms ist der Freihaltekorridor als solcher im Flächenwidmungsplan ersichtlich zu machen.

Marktgemeinde Oberalm

Regionalprogramm Tennengau

Der Freihaltekorridor verläuft nordöstlich von Neualm knapp außerhalb des „Vorrangbereich Ökologie“ sowie knapp außerhalb von Flächen, die als „Grünflächenverbund im Salzachtal“ ausgewiesen sind.

Im Textteil des Regionalprogramms (Teil 2 – Ziele und Maßnahmen) wird die langfristige Verlängerung der Salzburger Lokalbahn von Salzburg Bahnhof bis Hallein als Empfehlung erwähnt. Der Anschluss von Niederalm zum Bahnhof Hallein soll geprüft werden.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Regionalprogramm

Es sind keine Widersprüche zu erkennen.

Räumliches Entwicklungskonzept der Marktgemeinde Oberalm

Für den Bereich des Freihaltekorridors sind im REK aus dem Jahr 2014 keine besonderen Festlegungen vorhanden.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum REK

Es sind keine Widersprüche zu erkennen.

Flächenwidmungsplan der Marktgemeinde Oberalm

Die durch den Freihaltekorridor betroffenen Grundstücke sind als „Grünland – Ländliche Gebiete“ gewidmet.

Übereinstimmung mit dem bzw. Widersprüche zum Flächenwidmungsplan

Es sind keine Widersprüche zu erkennen.

2.2.3 Alternative Planungsmöglichkeiten

Alternativenprüfung

Die Idee einer Regionalstadtbahn vom Stadtgebiet in Salzburg bis Hallein wird schon seit Jahrzehnten verfolgt. Im Sachprogramm zur Freihaltung von Infrastrukturprojekten ist bereits aktuell eine Trasse (mit zwei Varianten) der Regionalstadtbahn enthalten. Auch seit dem fanden laufend Optimierungen der Trassenführung statt. Im Jahr 2019 wurde eine eigene Projektgesellschaft gegründet, um eine optimale Trassenführung und Umsetzung des Projektes zu forcieren. Vom November 2021 bis Juni 2024 wurde durch die ILF Consulting ZT GmbH ein Trassenauswahlverfahren durchgeführt, in dem der nun vorliegende Korridor in einem mehrstufigen Verfahren mit einem Auswahl- und Bewertungsprozess erarbeitet wurde. Die betrachteten Korridorvarianten wurden auch unter dem Gesichtspunkt „Mensch, Raum, Umwelt“ untersucht und bewertet. Eine Vorgabe war die Einhaltung einer Reisezeit von 30 min zwischen Salzburg und Hallein, welche eine direkte Auswirkung auf die Linienführung der Trasse, vor allem in Bezug auf (Mindest-)Bogenradien, hat.

Die Variantenuntersuchung erfolgte in vier Abschnitten.

Im ersten Abschnitt (Salzburger Lokalbahnstation bis Akademiestraße) wurden insgesamt 8 unterirdische und 4 oberirdische Varianten geprüft und bewertet, wobei eine der unterirdischen Varianten ausgewählt wurde.

Im zweiten Abschnitt (Alpenstraße zwischen Akademiestraße und Stadtgrenze) hatte in erster Linie die Ausarbeitung unterschiedlicher Varianten des Auftauchens der Trasse, also des Übergangs von unterirdischer zu oberirdischer Trassenführung zum Inhalt.

Im dritten Abschnitt (Stadtgrenze bis Niederalm) wurde festgestellt, dass die beiden Korridorvarianten aus dem Sachprogramm 2021 nicht ideal waren. Die Variante entlang der B159 war zwar die ursprünglich von der Gemeinde Anif favorisierte Trasse, wäre aber für eine leistungsfähige Verbindung sowohl von den geometrischen Beschränkungen (Kurvenradien, verfügbarer Platz im Querschnitt) als auch von der Erreichbarkeit für die Anrainer weniger geeignet. Die westliche Variante laut Sachprogramm 2021 erlaubt zwar eine höhere Reisegeschwindigkeit, zerschneidet aber auf einem langen Abschnitt landwirtschaftlich genutztes Grünland und führt ebenfalls an den potenziellen Einsteigern vorbei. Aus diesem Grund wurde von ILF ein Korridor vorgeschlagen, der bis zur A10 Tauernautobahn dem Verlauf der B150 folgt. Südlich der A10 war ursprünglich von ILF ein Korridor angedacht, der vor der Querung mit der B159 wieder auf die Trasse laut Sachprogramm führte. Nach Gesprächen mit der Gemeinde Anif und betroffenen Anrainern wurde die Trassenführung hier noch angepasst, sodass die Trasse nun bis zur Querung mit der B159 parallel zur A10 verläuft. Die Möglichkeit der Schaffung einer Haltestelle mit P&R im Bereich der Autobahnanschlussstelle ist ein weiterer Vorteil dieser Trassenführung.

Im vierten Abschnitt (Niederalm bis Hallein) wurde die Trasse optimiert – im Vergleich zur Trasse aus dem Sachprogramm 2021 gibt es hier die größten Änderungen. Die westliche Variante aus dem Sachprogramm im Bereich Niederalm bis USZ wurde verworfen, da hier nur die Führung als Straßenbahn ohne eigenen Gleiskörper möglich gewesen wäre. Die östliche Variante wurde optimiert, wobei die Möglichkeiten aufgrund der bestehenden Verbauung eingeschränkt sind. In weiterer Folge wird die Rehhofsiedlung im nun ausgewählten Korridor westlich umfahren, das Gewerbegebiet Binder auf einem eigenen Gleis gequert und das Siedlungsgebiet von Neualm östlich umfahren, wodurch einige Konfliktpunkte gelöst werden konnten (Inanspruchnahme von Grünland im Haltestellenbereich Rehhof, Altlastenfläche östlich der Salzach, enge Verbauung in Neualm mit mehreren notwendigen Eisenbahnkreuzungen) sowie die Möglichkeiten eines weiteren P&R im Bereich B159/Rehhofstraße geschaffen wurde. Die Umfahrung Neualm wurde so gewählt, dass möglichst wenig Grünraum zerschnitten wird und ein ausreichender Abstand zur Wohnverbauung eingehalten wird.

Betreffend Anschlussbahn Leube wurde mit der Trassenführung am Fuße des Guetratberges versucht, möglichst wenig Grünraum zu zerschneiden.

Nullvariante

Bei einer Nullvariante (keine Flächenfreihaltung) ist nicht gewährleistet, dass die Flächen zum Zeitpunkt der Projektrealisierung noch zur Verfügung stehen. Vor allem in Bereichen, wo der Freihaltekorridor nicht entlang vorhandener Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene) verläuft, könnten Flächen bebaut werden.

Bei einer Nullvariante (keine Projektrealisierung) bleiben die Ortschaften im Einzugsbereich der Regionalstadtbahn mit Bussen erreichbar. Eine schnelle Bahnverbindung mit Anbindung an die wesentlichen Siedlungen zwischen Salzburg-Süd und Hallein wäre nicht gegeben.

2.2.4 Umweltfolgenabschätzung, aktualisierte Trasse der Regionalstadtbahn (Konsultationskorridor)

Tabelle 3: Umweltzustand und Abschätzung der Auswirkungen durch die Freihaltung eines Korridors für ein Schienenprojekt (Regionalstadtbahn) sowie Maßnahmenvorschläge zur Verminderung der Auswirkungen

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
Boden	Der Großteil des Freihaltekorridors ist versiegelt (Verkehrsflächen, bebaute Flächen). In der Gemeinde Anif sind hauptsächlich Braunerden und untergeordnet Rendsinen / Ranker betroffen, in den Gemeinde Hallein und Oberalm Braunerden und Auböden. Die Standortfunktion ist im gesamten Freihaltekorridor „ohne Zuordnung“, die Pufferfunktion wird zwischen „gering“ und „hoch“ eingestuft, die Produktionsfunktion ist nordöstlich des Ortes Anif und nordöstlich des Ortes Neualm als „sehr bedeutend (10% beste Böden)“ eingestuft, auf den restlichen Flächen zwischen „mittel“ und „hoch“. Die Lebensraumfunktion wird überwiegend als „mittel“, in kleineren Bereichen als „hoch“ eingestuft und die Abflussregulierung fast durchgehend als „sehr hoch“ beurteilt. Der Freihaltekorridor der Anschlussbahn Leube kommen Braunerden und Gleye vor, untergeordnet auch Auböden. Die Standortfunktion ist auf dem Großteil der Flächen „ohne Zuordnung“, kleinflächig „hoch“, die Pufferfunktion zwischen „gering“ und „hoch“, die Produktionsfunktion zwischen „sehr gering“ und „hoch“, kleinflächig „sehr hoch“. Die Lebensraumfunktion wird zwischen „mittel“ und „sehr hoch“ eingestuft, die Abflussregulierung in Teilbereichen als „gering“ und in Teilbereichen als „sehr hoch“.		Der Freihaltekorridor hat insgesamt eine Fläche von ca. 66,8 ha. Auf ca. 22,8 ha davon sind lt. SAGIS Bodentypen ausgewiesen. Etwa 48 % davon betrifft Braunerde, 35 % Auböden, 16 % Rendsinen / Ranker und jeweils 1 % Gleye bzw. untypische Böden. Aufgrund der betroffenen Auböden und Gleye sowie aufgrund der teilweise hohen Funktionserfüllung einzelner Bodenfunktionen werden die Auswirkungen als „gegeben“ eingestuft. Es wird angemerkt, dass nicht der gesamte Freihaltekorridor durch die Realisierung der Regionalstadtbahn beansprucht wird.	In der weiteren Projektplanung ist der sparsame Umgang mit Böden zu berücksichtigen.
Altlasten	Innerhalb des Korridors sind lt. Sagis mehrere Altlasten/Altstandorte/Altablagerungen: Altablagerungen (keine erhebliche Kontamination/kein erhebliches Risiko erwartet): • Altablagerung Niederalm • Altablagerung Königseeache Altstandort in Prüfung (nicht erheblich kontaminierter Bereich): • Altstandort in Prüfung – Solvay Hallein Altsandorte (Erhebung/Untersuchung (für EA) erforderlich): • Altstandort Chemische Reinigung Kristall • Altstandort O-Bus Garage Alpenstraße • Altstandort Maco		Alle angeführten Altlasten befinden sich im Randbereich des Freihaltekorridors. Es sind keine Auswirkungen auf Altlasten / Altablagerungen / Altstandorte zu erwarten.	

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
	- Altstandort Porsche Alpenstraße - Altstandort Tankstelle Bartel - Altstandort Sauerstoffwerk Anif - Altstandort Glas Ziegler Hallein - Altstandort Bahnhof Hallein Altstandorte (keine erhebliche Kontamination/kein erhebliches Risiko erwartet): - Altstandort Autohaus Schmid - Altstandort Autohaus Frey - Altstandort Avanti Tankstelle Alpenstraße 165 - Altstandort Fa. Huber - Altstandort Fa. Ginzing - Altstandort Fa. Werner - Altstandort KÄB Altstandort erfasst: - Altstandort Michelitsch Shell-Tankstelle - Altstandort Landesschießstand Josefiu - Altstandort Fa. Haslinger & Co - Altstandort Fa. Margreiter - Altstandort GleitbaugesmbH - Altstandort Heuberger Agip Tankstelle - Altstandort Fa. Loher - Altstandort Cargo GmbH - Altstandort Fa. Swedcar Import GesmbH - Altstandort Fa. Kern - Altstandort Fa. Schwanner - Altstandort Fa. Knoll - Altstandort Decker Esso-Tankstelle - Altstandort Tankstelle Mobil Oil Alpenstrasse - Altstandort Fa. Berschl Korridor der Anschlussbahn Leube: - Altstandort Fa. Gartenauer (keine erhebliche Kontamination/kein erhebliches Risiko erwartet)			
Klima und Luft				
Klima und Luft	Das Gebiet entlang der A10 Tauernautobahn (100 m beiderseits der Straßenachse zwischen Knoten Sbg. Süd und der Kreuzung A10/B159) sowie Teilgebiete der Stadt Hallein sind laut SAGIS durch		Klima: keine Auswirkungen. Luft: Die Belastung durch Stickstoffdioxid und Feinstaub wird sich durch die Realisierung der	

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
	Stickstoffdioxid belastet. Diese Gebiete werden auch in der „Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000“ gelistet (d.h. wiederholte Überschreitung der Werte nach IG-Luft auf längere Zeit). Die Gemeinden, in dem sich der Freihaltekorridor befindet, sind laut Luftreinhalteprogramm nach §9a IG-L Teil des "Sanierungsgebietes für Stickstoffdioxid und Feinstaub". Im Luftreinhalteprogramm werden auch Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Betriebe, Warmwasser- und Energieversorgung und Sonstige Bereiche vorgeschrieben und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Kosten und Umsetzbarkeit beurteilt. Auch die Regionalstadtbahn ist unter den Maßnahmen vertreten.		Regionalstadtbahn nicht verschlechtern. Die Auswirkungen des Schienenprojektes auf die Luftqualität werden als tendenziell positiv eingestuft.	
Wasser				
Vorhandene Wasserflächen	Der Freihaltekorridor quert folgende Fließgewässer (von Nord nach Süd): Eschenbach (2x), Eschenbach-Durchstich, Anifer Alterbach (2x), Königseeache, Binderbach, Reischenbach (3x), Salzach, Puchhamerkanal, Almmühlbach und Oberalm. Die Freihaltekorridor für die Anschlussbahn Leube quert folgende Fließgewässer: Reischenbach-Zubringer und Steingrabenbach.		Da mehrere Fließgewässer gequert werden, werden die Auswirkungen als "gegeben" eingestuft.	Bei der Realisierung des Projektes ist zu prüfen, in welcher Form die Querung der Fließgewässer erfolgt und sind entsprechende Schutzmaßnahmen vorzusehen.
Vorhandene Quellen	Innerhalb des Freihaltekorridors sind laut SAGIS keine Quellen vorhanden. Die nächstgelegenen Quellen liegen etwa 110 m und 230 m nördlich des Korridors in der Gemeinde Anif. Die nächstgelegenen Quellen zum Freihaltekorridor der Anschlussbahn Leube befindet sich etwa 200m westlich des Korridors in der Gemeinde Hallein.		Auswirkungen auf Quellen sind nicht zu erwarten.	
Wasserschutz- und Schongebiete	Der Freihaltekorridor quert die Wasserschongebiete „Wasserversorgungsanlage der Stadt Salzburg (Grödig)“, „Wasserversorgungsanlage GD Hallein (Brunnen Rehhof)“. Der Korridor quert auch das projektierte „Schongebiet Rehhof“.		Auswirkungen auf die beiden Wasserschongebiete sind möglich und können zum derzeitigen Planungsstand nicht ausgeschlossen werden.	In der nachfolgenden Projektplanung sind jedenfalls die Bestimmungen der Wasserschongebiete zu beachten und gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen zum Schutz des Trinkwassers vorzusehen.
Überschwemmungsgebiete, Gefahrenzonen, Retentionsräume	Die HQ30 und HQ100 Linien der querenden Gewässer übersteigen die Uferlinien nur geringfügig Der Freihaltekorridor der Anschlussbahn Leube quert die rote und gelbe Zone (WLV) des Reischenbach-Zubringers.		Für die Hauptverbindung der Regionalstadtbahn werden keine Auswirkungen erwartet. Da die Anschlussbahn Leube die rote und gelbe Zone des Reischenbach-Zubringers quert, sind Auswirkungen gegeben bzw. in der weiteren Projektplanung zu lösen.	In der weiteren Projektplanung ist auf den Querungsbereich des Reischenbach-Zubringers besonderes Augenmerk zu legen und ev. Schutzmaßnahmen vorzusehen.

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
Pflanzen und Tiere				
Schutzgebiete	Der Freihaltekorridor befindet sich innerhalb folgender Schutzgebiete: Geschützte Landschaftsteile: "Hellbrunner Straße", „Hellbrunner Allee“, "Anifer Alterbach", Landschaftsschutzgebiet: "Salzburg Süd".		Die geschützten Landschaftsteile sind nur randlich entlang der B150 Alpenstraße betroffen (die B150 selbst ist aus den Schutzgebieten ausgenommen). Im Landschaftsschutzgebiet "Salzburg Süd" verläuft der Korridor entlang der B150 und entlang der A10. Aufgrund der nur randlichen Flächeninanspruchnahme und des Verlaufs des Korridors entlang von bestehenden Verkehrsachsen werden die Auswirkungen als „gering“ eingestuft.	
Biotope	Folgende Biotope liegen lt. Sagis innerhalb des Freihaltekorridors: <u>§24:</u> • 7x Begradigter Hügellandbach (Eschenbach: N-Teil, Königsseeache im Bereich nach Niederalp, Binderbach beim USLZ Rif, Reischenbach zwischen Schloß Rif und Rifer Hauptstraße, Reischenbach von Rehhofstraße bis Schloss Rif, Mühlbach zwischen Schlossteich-Abfluss und Mühlengebäude, Puchhamerkanal Nord in Auwald) • 4x Pendelnder Hügellandbach (Anifer Alterbach, westlich und östlich Alpenstraße, östlich Zoo Hallein, Almbach zwischen Autobahn und Mündung in die Salzach) • Grundwassergespeister Bach (Alterbach) • 2x Eschen-Auwald auf ehemaligem Weichholzauwald-Standort (Auwald bei der Badbrunnerlacke, Eschen-Ahorn-Auwald südlich der Solvay-Werke) • Weidenauwald (auf Schotterbank an Königssee-Ache) • Naturnaher Tümpel (Tümpel 1 und Tümpel 2 beim UFZ Rif) • 3x Ufergehölzstreifen auf anthropogen überformten Standort (Linksufriger Ufergehölzstreifen Salzach in Au, Rechtsufriges Ufergehölz der Salzach in Oberalm, Rechtsufriges Almbach-Ufergehölz W der Bahn-Brücke) • Gestauter Hügellandfluss (Salzach – Kaltenhausen bis Autobahn) <u>§26:</u> • 2x Laubbaumfeldgehölz aus standortstypischen Schlussbaumarten (Feldgehölz beim Point-Hotel Anif, Feldgehölz NO Autobahnauffahrt) • 2x Strauchhecke (Hecke 1 und Hecke 2 nördlich Autobahnauffahrt) • 2x Baumhecke (Baumhecke nordwestlich Autobahn-Ausfahrt, Baumhecke südöstlich Autobahnauffahrt)		Etwa 5,6 ha ausgewiesene Biotope sind vom Freihaltekorridor betroffen. 3,37 ha davon sind nach §24, 0,99 ha nach §26 des Sbg KSchG geschützt. Etwa 1,03 ha ausgewiesene Biotope sind vom Freihaltekorridor der Anschlussbahn Leube betroffen. 0,97 ha davon sind nach §24, 0,06 ha nach §26 des Sbg KSchG geschützt.	In der nachfolgenden Projektplanung ist möglichst auf den Erhalt von Biotopen zu achten. Für die betroffenen Biotope sind Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen. Für die Umsetzung ist der Projektwerber zuständig.

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
	<u>Ohne rechtlichen Schutz:</u> - Baumhecke (Hecke 2 an Hellbrunner Brücke) 3x Strauchhecke (Straßenbegleithecke 1 und 2 in Anif, Strauchhecke westlich Bahntrasse und südlich Bosch-Parkplatz) Folgende Biotope liegen innerhalb des Konsultationskorridors der Anschlussbahn Leube: <u>§24:</u> - Feuchtwiese (Feuchtwiesenkomplex westlich Hohlwegwirt) 2x Begradigter Hügellandbach (Steingrabenbach bei Hangendenstein, Reischenbach-Zubringer unterhalb der Ruine Gutrat) - Rasiges Großseggenried (Großseggenried am Ziegeleiweg) <u>§26:</u> 2x Baumhecke (Baumhecke südlich Taxacher Schilfwiese, Hecke entlang der Salzachtalstraße westlich der Rehhofsiedlung)			
geschützte / gefährdete Tier- und Pflanzenarten	Aufgrund der vorliegenden Biotope kann davon ausgegangen werden, dass teilweise geschützte bzw. gefährdete Arten vorkommen.		Der Lebensraum gefährdeter bzw. geschützter Arten geht im Freihaltekorridor tlw. verloren (siehe "Biotope"). Die Umweltauswirkungen werden aufgrund der kleinflächigen Betroffenheit von für geschützte bzw. gefährdete Arten relevanten Biotopen auf einer Korridorlänge von ca. 34 km als "gering" eingestuft.	siehe Biotope
Landschaft				
Landschaftsbild	Das relativ flache Gelände wird durch die Nord-Süd verlaufende Salzach geprägt. Die West-Ost verlaufende Königseeache ist das zweite größere Gewässer im Untersuchungsraum. Siedlungen, Gewerbebetriebe und landwirtschaftliche Flächen sind die dominanten Nutzungsformen. Der Bereich ist nur gering bewaldet, der Gois westlich Niederalm, die Teilstrecke des Freihaltekorridors in der Gemeinde Salzburg Stadt und die Uferbereiche der Salzach stellen die einzigen größeren zusammenhängenden Waldflächen dar. Der Freihaltekorridor quert das Landschaftsschutzgebiet "Salzburg Süd".		Der Korridor erstreckt sich von der Gemeinde Salzburg, über Anif, Taxach, Niederalm und Hallein. Ein großer Teil der Trasse verläuft entlang vorhandener Straßen, sodass in diesen Bereichen die Landschaft nicht weiter zerschnitten wird. Die Auswirkungen werden als "gering" eingestuft.	Im Zuge der Projektrealisierung sind Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung in die Landschaft vorzunehmen.
Mensch				
Erholungsnutzung	<u>innerhalb des Freihaltekorridors:</u> Radwege: R5 Tauernradweg entlang des westlichen Salzach-Ufers,		Die angeführten Rad- und Wanderwege sind vom Freihaltekorridor betroffen.	Im Zuge der Projektrealisierung sind Maßnahmen für die direkt betroffenen Rad- und Wanderwege

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
	Slow Bike Etappe 4 etwa 500 m entlang der B150 ab der Kreuzung Hellbrunner Allee, Salz + Seen Tour Tennengau wird im Bereich Taxach und westlich der Rehhofsiedlung gequert. Wanderwege: Der Rupertiweg (Europäischer Fernwanderweg E10) begleitet die B150 im Norden des Korridors etwa 340 m auf der östlichen Seite und überquert die B150 danach Richtung Westen			zu treffen, um den Fortbestand zu sichern.
Siedlung und Wohnen	Der Freihaltekorridor verläuft durch die Siedlungsgebiete von Salzburg Stadt und Anif. Er verläuft am Siedlungsrand von Taxach, der Rehhofsiedlung und Au sowie Neualm. In Anif führt die Trasse entlang der B150, Wohngebäude befinden sich direkt angrenzend. Im Bereich der Querung der Königseeache befindet sich ein Wohngebäude zentral innerhalb des Freihaltekorridors. Der Freihaltekorridor quert keine in den jeweiligen REKs festgelegten Entwicklungsflächen für Wohnen.		Die Erreichbarkeit der Siedlungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird durch die Regionalstadtbahn verbessert. Das gewidmete Bauland (welches sich zum Teil innerhalb des Korridors befindet) ist größtenteils unbebaut, ein Wohnhaus befindet sich mitten im Korridor.	Im Zuge der Projektrealisierung sind Maßnahmen für betroffenes gewidmetes Wohnbauland und für das betroffene Wohnhaus nördlich der Königseeache zu setzen.
Sonstige Nutzungsinteressen (Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd)	LW: Im nördlichen Bereich bis Niederalm berührt der Freihaltekorridor landwirtschaftliche Flächen nur randlich, da er entlang vorhandener Infrastruktur verläuft. Zwischen Taxach und Querung der Salzach quert der Korridor zum Teil größere zusammenhängende landwirtschaftliche Flächen. Auch am nordöstlichen Ortsrand von Neualm werden landwirtschaftliche Flächen gequert – lt. eBod handelt es sich um mittel- und hochwertiges Grünland. Der Korridor der Anschlussbahn Leube verläuft über gering-, mittel- und hochwertiges Grünland. FW: Der Freihaltekorridor verläuft im Norden (Gemeinde Salzburg) entlang der B150 und berührt dabei Waldflächen östlich und westlich der Straße. In der Gemeinde Anif sind keine Waldflächen betroffen. In der Gemeinde Hallein quert der Korridor Waldflächen südlich der Königseeache, östlich des Sportplatzes Rif, zwischen Rehhofsiedlung und Au sowie entlang des östlichen Ufers der Salzach. In der Gemeinde Oberalm sind keine Waldflächen betroffen. Der Korridor für die Anschlussbahn Leube berührt an mehreren Stellen kleinflächige Wälder. Allen betroffenen Waldflächen wird laut Waldentwicklungsplan die Wohlfahrtsfunktion als Leitfunktion (Wertziffern 132, 133) zugeschrieben. Jagd: Der Freihaltekorridor liegt innerhalb der Wildregionen 12.8, 11.1, 5.4 und 10.2. Die Anschlussbahn Leube verläuft innerhalb eines wildökologischen Korridors (lt. www.lebensraumvernetzung.at).	LW	LW: Da der Freihaltekorridor größtenteils entlang vorhandener Infrastruktur verläuft, ist der Verlust der landwirtschaftlichen Fläche im Vergleich zur Korridorlänge relativ gering. Auswirkungen auf die Landwirtschaft sind vor allem zwischen Rif und Neualm zu erwarten. Für diese Bereiche wird die Auswirkung als "gegeben" eingestuft. FW: Einige Waldbereiche müssen für die Realisierung des Projektes gerodet werden. Die Auswirkungen werden aufgrund der kleinflächigen Rodungen als "gering" eingestuft	
		FW	Jagd: Der Korridor stellt eine geringe Barriere für das Wild dar, größtenteils führt die Trasse entlang bestehender Infrastruktur (Straße, Schiene). Es wird von geringen Auswirkungen ausgegangen.	
		Jagd	Insgesamt werden die Auswirkungen auf Land-, Forstwirtschaft und Jagd mit „gegeben“ eingestuft.	

Schutzgut	Bestand	Auswirkung	Auswirkung - Erläuterung	Maßnahmen
Ruhe	Für das Untersuchungsgebiet liegen Daten aus der Umgebungslärmkartierung Straße (A10 und B150) und Schiene (ÖBB-Strecke Hallein - Salzburg) vor. Die Wohngebiete in Anif sind demnach mit 55-59 dB (Straße, tagsüber) belastet, die der Autobahn nächstgelegenen Gebäude in Neu-Anif mit bis zu 69 dB. Dieser Wert nimmt mit Entfernung zur Autobahn ab - die südlichsten Wohngebäude sind mit 55-59 dB belastet. Der Einflussbereich der A10 betrifft auch den Großteil der Wohnsiedlungen in Niederalm und Taxach (55-59 dB tagsüber). Die Lärmbelastung in der Nacht ist um etwa 10 dB geringer. Durch Schienenverkehrslärm sind die Bereiche Neualm-Hallein und überwiegend unbebaute Flächen an der Gemeindegrenze Salzburg/Anif (bis zu 59 dB tagsüber) betroffen. Die Nachtwerte liegen etwa 5 dB unter den Tagwerten.		Die Auswirkungen können derzeit nicht eingestuft werden, da keine Angaben über die Fahrfrequenz vorliegen.	In siedlungsnahen Bereichen ist im Zuge der konkreten Projektplanungen zu prüfen, ob eine Belastung der Wohnbevölkerung gegeben ist. Wenn notwendig, sind Lärmschutzmaßnahmen zu treffen.
Kultur- und Sachgüter				
Kultur- und Sachgüter	Innerhalb des Freihaltekorridors sind keine Kulturgüter vorhanden. Hinsichtlich Sachgüter wird in der weiteren Projektplanung die konkrete Betroffenheit eruiert und werden entsprechende Maßnahmen zur Erhaltung deren Funktion gesetzt.		Es sind keine Auswirkungen zu erwarten.	

2.2.5 Umweltfolgenabschätzung, aktualisierte Trasse der Regionalstadtbahn (Prüfbereich)

Der Prüfbereich mit einer Breite von 200 m dient zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten im Rahmen der nachfolgenden Raumplanungsinstrumente. Im vorliegenden Umweltbericht erfolgt keine Umweltfolgenabschätzung für alle Schutzgüter, es werden jedoch Hinweise für mögliche Auswirkungen gegeben, die in der weiteren konkreten Projektplanung genauer zu berücksichtigen sind. Dies betrifft in erster Linie mögliche zukünftige Entwicklungen lt. REKs und mögliche Beeinflussungen durch Lärm.

Innerhalb des Prüfbereichs befinden sich einige Wohnsiedlungen. Nordöstlich des Ortes Niederalm ist eine Siedlungsentwicklung vorgesehen, die bei entsprechendem Fortschritt auch den Prüfbereich erreichen würde.

Insgesamt sind in der konkreten Projektplanung die dann gültigen Normen und Richtlinien (z.B. bezüglich Immissionsbelastung) zu berücksichtigen.

2.2.6 Zusammenfassung

Im Vergleich zum bisherigen Freihaltekorridor der Regionalstadtbahn ist beim aktuellen Korridor von weniger potenziellen Konflikten auszugehen.

Bei Realisierung des Freihaltekorridors bzw. in weiterer Folge der Regionalstadtbahn ist für die Schutzgüter Boden, vorhandene Wasserflächen, Wasserschutz- und Schongebiete, Gefahrenzonen, Biotope sowie Landwirtschaft mit gegebenen Auswirkungen zu rechnen. Geringe Umweltauswirkungen sind für die Schutzgüter Schutzgebiete, geschützte Tier- und Pflanzenarten, Landschaftsbild, Erholungsnutzung sowie Siedlung und Wohnen zu erwarten. Auf Klima und Luft sind tendenziell positive Umweltauswirkungen zu erwarten.

Entlang der Alpenstraße ist innerhalb der Siedlungsgebiete der Stadt Salzburg und Anif wenig Platz zu den umliegenden Wohngebäuden. Am nördlichen Ufer der Königseeache (KG Anif) befindet sich ein Wohnhaus zentral innerhalb des Korridors. In der weiteren Projektplanung sind Maßnahmen für dieses Gebäude zu erarbeiten.



Abbildung 2: Wohngebäude innerhalb des Korridors. Schwarz = Verkehrskorridor, pink = Konsultationskorridor.

3 Verzeichnisse

3.1 Literaturverzeichnis

- [1] AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG, ABT. 5 – NATUR- UND UMWELTSCHUTZ, GEWERBE (2023): Luftreinhalteprogramm nach §9a IG-L.- Salzburg 32 S.
- [2] AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG, ABT. 6 INFRASTRUKTUR UND VERKEHR (2016): Salzburger Landesmobilitätskonzept 2016-2025.- Salzburg, 28 S.
- [3] AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG, ABT. 7 RAUMPLANUNG (2011): Handbuch Raumordnung Salzburg.- Salzburg, 228 S.
- [4] EB&P UMWELTBÜRO GMBH (2015): Sachprogramm Raumplanung und Verkehr - Umweltbericht zur Strategischen Umweltprüfung.- Salzburg, 333 S.
- [5] GEMEINDE ANIF (1997 und 2015/2016): Räumliches Entwicklungskonzept 1997, textliche Änderung 2015/2016, Text- und Planteile
- [6] MAGISTRAT STADT SALZBURG (2009): Räumliches Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg, REK 2007, Text- und Planteile
- [7] MARKTGEMEINDE OBERALM (2014): Räumliches Entwicklungskonzept 2014, Text- und Planteile
- [8] SIR-RAUMORDNUNG & REGIONALVERBAND TENNENGAU (2020): Regionalprogramm Tennengau, Text- und Planteile
- [9] STADTGEMEINDE HALLEIN (2025): Räumliches Entwicklungskonzept 2025, Text- und Planteile
- [10] REGIONALVERBAND SALZBURG STADT UND UMGEBUNGSGEMEINDEN (2013): Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden.- Text und Planteile

3.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des Freihaltekorridors - der pink dargestellte Bereich wird gegenständlich behandelt	10
Abbildung 2: Wohngebäude innerhalb des Korridors. Schwarz = Verkehrskorridor, pink = Konsultationskorridor.....	23

3.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Schutzgüter und Themenbereiche	8
Tabelle 2: Skala für die Beurteilung der Umweltauswirkungen	9
Tabelle 3: Umweltzustand und Abschätzung der Auswirkungen durch die Freihaltung eines Korridors für ein Schienenprojekt (Regionalstadtbahn) sowie Maßnahmenvorschläge zur Verminderung der Auswirkungen	16

