



Raumplanung

Sachprogramm Freihaltung für Verkehrs- infrastrukturprojekte

Verordnung
1. April 2021



**LAND
SALZBURG**



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens,
Druckerei Land Salzburg UW-Nr. 1271

Impressum:

Medieninhaber: Land Salzburg

Herausgeber: Abteilung 10 - Planen, Bauen, Wohnen

Referat Raumplanung, vertreten durch Abteilungsleiter Dr. Silverius Zraunig

Umschlaggestaltung: Landes-Medienzentrum/Grafik

Druck: Druckerei Land Salzburg

Alle: Postfach 527, 5010 Salzburg

Bildnachweis: Titelbild/Montage - pixabay; Bild/LR Schwaiger - Helge Kirchberger

Verordnung der Salzburger Landesregierung vom 23. Februar 2021, LGBl. NE. 22/2021.

Die Verordnung trat am 1. April 2021 in Kraft.



Vorwort

Die Freihaltung von Trassen für die Errichtung linienhafter Infrastrukturen wie Straße und Eisenbahn ist eine zentrale Aufgabe des Landes.

Planung ist nie statisch, sondern ein spannender dynamischer Prozess, bei dem es gilt - abgestimmt mit den Gemeinden - die Leitplanken der Raumordnung weiterzuentwickeln. Alleine für das Erreichen der klimapolitischen Ziele des Landes wird gerade die Entwicklung und Schärfung überregionaler Verkehrsachsen eine wesentliche Aufgabe der Landespolitik sein.

Wichtig ist mir, dass es dabei nicht um das Einschränken von Planungsabsichten der Gemeinden geht, sondern dass durch Bekanntgabe der Planungen des Landes und des Bundes ein rechtzeitiges, koordiniertes und abgestimmtes Vorgehen ermöglicht wird.

Langfristig bedeutende und notwendige Verbindungen im Schienen- und Straßenverkehr sollen durch eine rechtzeitige Abstimmung zwischen den jeweiligen Planungsträgern und den Gemeinden vor Inanspruchnahmen geschützt werden.

Nach einem mehrjährigen Prozess liegt nunmehr für Salzburg eine landesweite Verordnung - im Übrigen erstmalig in Österreich - vor. Damit können wir die raumplanerischen Herausforderungen der Zukunft bestmöglich in die Hand nehmen.

DI Dr. Josef Schwaiger
Landesrat

Inhalt

Vorwort	3
I Verordnungstext	5
1 Geltungsbereich.....	5
2 Begriffsbestimmungen	5
3 Ziele	7
4 Allgemeine Maßnahmen.....	8
4 5 Raumbezogene Maßnahmen zum Ausbau der Schienenverkehrs infrastruktur	9
6 Raumbezogene Maßnahmen zum Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur	13
7 Wirkung	14
8 Außerkrafttreten.....	15
9 Empfehlungen	16
10 Anlage	27
II Erläuterungen	100
Allgemeines	100
Zu 1. - Geltungsbereich	100
Zu 2. - Begriffsbestimmungen	100
Zu 3. - Ziele	102
Zu 4. - Allgemeine Maßnahmen:	102
Zu 5. - Raumbezogene Maßnahmen zum Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur.....	103
Zu 6 - Raumbezogene Maßnahmen zum Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur	110
Zu 7 - Wirkung	113
Zu 8 - Außerkrafttreten	113
Zu 9 - Empfehlungen.....	113
Zu 10 - Anlage	113

I Verordnungstext

1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich dieses Sachprogrammes bezieht sich für die planlich festgelegten Korridore inklusive der in der Anlage langfristig genannten Korridore auf folgende Gemeinden:

1.1. Stadtgemeinde Salzburg.

1.2. Pol. Bezirk Salzburg Umgebung:

Anif, Anthering, Bergheim, Bürmoos, Elixhausen, Elsbethen, Eugendorf, Fuschl, Grödig, Hallwang, Hof, Koppl, Köstendorf, Lamprechtshausen, Mattsee, Neumarkt am Wallersee, Nußdorf am Haunsberg, Oberndorf bei Salzburg, Obertrum am See, St. Gilgen, St. Georgen, Seekirchen am Wallersee, Straßwalchen, Strobl, Thalgau, Wals-Siezenheim.

1.3. Pol. Bezirk Hallein:

Golling an der Salzach, Hallein, Kuchl, Puch bei Hallein.

1.4. Pol. Bezirk St. Johann:

Altenmarkt im Pongau, Flachau, Pfarrwerfen, Werfen.

1.5. Pol. Bezirk Zell am See:

Bruck a. d. Glocknerstraße, Kaprun, Krimml, Piesendorf, Wald im Pinzgau, Zell am See.

2 Begriffsbestimmungen

2.1. Verkehrskorridor:

Trassenverlauf der linienhaften Verkehrsinfrastruktur.

2.2. Konsultationskorridor:

Zur Errichtung der Verkehrsinfrastruktur zusätzlich erforderliche Flächen, z.B. für Über- und Unterführungen, Anlagen neuer Straßen sowie Planungsspielraum für ein geringfügiges Abweichen der Trasse auf Grund derzeit nicht absehbarer Änderungserfordernisse etc.

2.3. Prüfbereich:

Prüffläche zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten im Rahmen der nachfolgenden Raumplanungsinstrumente.

2.4. Freihaltegebot:

Darunter ist zu verstehen, dass im Bereich der im gegenständlichen Sachprogramm vorgesehenen Verkehrskorridore nur solche Widmungen zulässig sind, die mit dem Sicherungszweck vereinbar sind. Das Freihaltegebot wird für jene Flächen formuliert, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Sachprogrammes als Grünland oder Verkehrsfläche gewidmet sind.

2.5. Währungsgebot:

6
Darunter ist zu verstehen, dass die Gemeinde im Rahmen ihres Planungshandelns (Flächenwidmung, Bebauungsplanung) sicherzustellen hat, dass die Realisierung eines dadurch nachweislich betroffenen Verkehrsprojektes dieses Sachprogrammes möglich bleibt. Eine Einbindung des Trägers der Infrastruktur (Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 6 Verkehrsplanung und/oder ÖBB) in die Raumordnungsverfahren ist hierzu erforderlich. Das Währungsgebot wird für jene Verkehrskorridore festgelegt, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Sachprogrammes bereits als Bauland gewidmet und/oder bereits bebaut waren.

2.6. Abstimmungsgebot:

Darunter ist zu verstehen, dass bei Planungen im Bereich von Konsultationskorridoren die Träger der Infrastruktur (Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 6/Verkehrsplanung und/oder ÖBB) in die Raumordnungsverfahren einzubinden sind. Dem Interesse an der Freihaltung für das Verkehrsinfrastrukturprojekt ist dabei der Vorrang einzuräumen. Der Geltungsbereich des Abstimmungsgebotes wird durch die Konsultationskorridore bestimmt.

2.7. Berücksichtigungsgebot:

Im Anschluss zu Verkehrskorridoren werden Prüfbereiche festgelegt, die in den nachfolgenden Raumordnungsverfahren zur Vermeidung von Nutzungskonflikten im Hinblick auf den Sicherungszweck des jeweiligen Verkehrskorridors zu überprüfen sind. Sie werden bei Anschlussbahnen, beidseits des Verkehrskorridors mit jeweils 50 m, in allen anderen Fällen mit jeweils 100 m beidseits des Verkehrskorridors festgelegt.

3 Ziele

- 3.1. Flächen für hochrangige Verkehrsinfrastrukturen sind vorausschauend zu sichern.
- 3.2. Der Ausbau leistungsfähiger und attraktiver ÖV-Systeme ist 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 sind Nutzungskonflikte mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu vermeiden.
- 3.5. Die Umweltbelastungen sind beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu minimieren.

4 Allgemeine Maßnahmen

- 8
- 4.1. Zur Sicherung des langfristigen Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur werden Verkehrs- und Konsultationskorridore festgelegt.
 - 4.2. Im Bereich der Verkehrskorridore sind dem Sicherungszweck entgegenstehende Widmungen unzulässig. Für den Verkehrskorridor gilt:
 - 4.2.1 Das Freihaltegebot im Fall einer bestehenden Grünland- oder Verkehrsflächenwidmung. Im Geltungsbereich des Verkehrskorridors sind nur solche Grünlandwidmungen und Nutzungen zulässig, die mit dem Sicherungszweck vereinbar sind. Hierzu ist im Rahmen des jeweiligen Verfahrens eine Stellungnahme des zuständigen Planungsträgers der Infrastruktur (Abteilung 6 Verkehrsplanung und/oder ÖBB) einzuholen.
 - 4.2.2 Das Währungsgebot im Fall einer bereits bestehenden Baulandwidmung. In den nachfolgenden Raumordnungsverfahren ist sicherzustellen, dass die Realisierung des nachweislich betroffenen Verkehrsprojektes dieses Sachprogrammes möglich bleibt. Die Einbindung des Trägers der Infrastruktur (Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 6 Verkehrsplanung und/oder ÖBB) in nachfolgende Raumordnungsverfahren ist hierzu erforderlich.
 - 4.3. Im Bereich der Konsultationskorridore gilt das Abstimmungsgebot. Planungen innerhalb dieser Konsultationskorridore sind mit dem Träger der Infrastruktur abzustimmen. Hierzu ist eine Stellungnahme des Infrastrukturträgers einzuholen.
 - 4.4. Die Verkehrs- und Konsultationskorridore sowie die Prüfbereiche sind in den Räumlichen Entwicklungskonzepten nachrichtlich zu übernehmen. Die Verkehrskorridore sind in den Flächenwidmungsplänen als „durch überörtliche Planungen für besondere Zwecke vorgesehene Flächen“ gem. § 43 Abs 2 Z 1 ROG 2009 kenntlich zu machen.
 - 4.5. Zur Vermeidung von Nutzungskonflikten werden Prüfbereiche zu den Verkehrskorridoren festgelegt. In diesen Bereichen gilt das Berücksichtigungsgebot. In den nachfolgenden Raumordnungsverfahren sind mögliche Nutzungskonflikte zu den geplanten Verkehrsinfrastrukturprojekten zu erwägen und Maßnahmen zur Vermeidung von Nutzungskonflikten rechtzeitig zu formulieren.
 - 4.6. Die Korridore „Mondseebahn“, Fuschlsee-Ischlerbahn“, Anif-Königssee-“ und „Trumerseebahn“ (siehe Anlage: Korridorübersicht Mondseebahn, Fuschlsee-Ischlerbahn, Anif-Königssee und Trumerseebahn) sind im Rahmen der nächsten Evaluierung des Sachprogrammes zu prüfen und bei Vorliegen räumlich detaillierter Planungskorridore in das Sachprogramm aufzunehmen. Bis dahin ist bei Vorhaben im Nahbereich der in der Anlage dargestellten Linienführung eine Stellungnahme des Amtes der Salzburger Landesregierung, Abteilung 6 Verkehrsplanung einzuholen.

5 Raumbezogene Maßnahmen zum Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur

Für folgende Vorhaben zum Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur werden Verkehrs-, Konsultationskorridore sowie Prüfbereiche festgelegt und in der Anlage planlich dargestellt:

5.1. HL - Strecke Stadt Salzburg bis Köstendorf:

Freihaltung eines Verkehrskorridors in den Bereichen „Einbindung in die Stammstrecke der Westbahn in der Gemeinde Hallwang sowie der Stadt Salzburg“, „Fischachquerung in der Gemeinde Hallwang“ und „Anschluss an die Stammstrecke der Westbahn in der Gemeinde Köstendorf“.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.1, Abschnitt 1-8

5.2. Regionalstadtbahn - Abschnitt Salzburg Süd bis Hallein:

Freihaltung eines Verkehrskorridors von der Stadt Salzburg über die Gemeinde Anif bis Hallein für Variante 1 (fahrzeitoptimierte Variante) und 2 (innerörtliche Führung als Straßenbahn).

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.2, Abschnitt 1-16

5.3. Flughafenbahn Stadt Salzburg, Variante Stieglgleis und Variante Taxham:

Freihaltung eines Verkehrskorridors im Gemeindegebiet der Stadt Salzburg (Variante Stieglgleis) bzw. im Gemeindegebiet der Stadt Salzburg und in der Gemeinde Wals-Siezenheim (Variante „Taxham“) zur Anbindung des Salzburger Flughafens.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.3, Abschnitt S1-S2 und T1-T3

5.4. NAVIS Nordostast - dreigleisiger Ausbau Neumarkt - Steindorf:

Freihaltung eines Verkehrskorridors für den dreigleisigen Ausbau der Strecke zwischen den Bahnhöfen Steindorf bei Straßwalchen und Neumarkt-Köstendorf auf dem Gebiet der Marktgemeinde Straßwalchen sowie der Stadtgemeinde Neumarkt am Wallersee.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.4

5.5. NAVIS Nordostast - Haltestelle Seekirchen Süd:

Freihaltung eines Areals für die Errichtung einer zusätzlichen Bahnhaltestelle im Gebiet der Stadtgemeinde Seekirchen am Wallersee.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.5

5.6. NAVIS - Südast - Haltestelle Elsbethen/Haslach:

Freihaltung eines Areals für die Errichtung einer zusätzlichen Bahnhaltestelle im Gebiet der Gemeinde Elsbethen.

10 Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.6

5.7. Salzburger Lokalbahn - Schleife Bürmoos:

Freihaltung eines Verkehrskorridors für die Verbindungsschleife der Lokalbahn auf dem Gebiet der Gemeinde Bürmoos.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.7

5.8. Westbahnverlegung Golling - Stegenwald:

Freihaltung der Tunnelzufahrten zur Einbindung in die Stammstrecke in den Gemeinden Golling a. d. Salzach (Nordportal) sowie Werfen (Südportal).

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.8, Abschnitt 1 bis 4

5.9. Pinzgaubahn - Verlängerung bis Krimml

Freihaltung eines Verkehrskorridors für die geplante Verlängerung der Pinzgaubahn bis zu den Krimmler Wasserfällen bzw. dem Ort Krimml auf dem Gebiet der Gemeinden Wald im Pinzgau und Krimml.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.9, Abschnitt 1 bis 3

5.10. Anschlussbahn Gewerbezone Straßwalchen - Steindorf Nord:

Freihaltung eines Verkehrskorridors für einen Schienenanschluss der Gewerbezone Steindorf Nord auf dem Gebiet der Marktgemeinde Straßwalchen.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.10

5.11. Anschlussbahn Gewerbezone Straßwalchen - Steindorf Süd:

Freihaltung eines Verkehrskorridors für einen Schienenanschluss der Gewerbezone Steindorf Süd auf dem Gebiet der Marktgemeinde Straßwalchen.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.11

11

5.12. Anschlussbahn Gewerbezone Oberndorf-Nord (Variante Ost und West)

Freihaltung von zwei alternativen Verkehrskorridoren für einen Schienenanschluss der Gewerbezone Oberndorf-Nord auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Oberndorf sowie der Gemeinde Lamprechtshausen.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.12

5.13. Anschlussbahn Gewerbezone Nußdorf-Weitwörth (Variante West bzw. Ost)

Freihaltung von zwei alternativen Verkehrskorridoren (Variante West bzw. Ost) für einen Schienenanschluss der Gewerbezone Nußdorf-Weitwörth auf dem Gebiet der Gemeinde Nußdorf am Haunsberg.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.13

5.14. Anschlussbahn Gewerbezone Anthering/Bergheim - Siggerwiesen:

Freihaltung von zwei Verkehrskorridoren für einen Schienenanschluss der Gewerbezone Anthering/Bergheim - Siggerwiesen auf dem Gebiet der Gemeinde Bergheim.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.14

5.15. Anschlussbahn Gewerbezone Puch-Urstein:

Freihaltung eines Verkehrskorridors für einen Schienenanschluss der Gewerbezone Puch-Urstein auf dem Gebiet der Gemeinde Puch bei Hallein.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.15

5.16. Anschlussbahn Gewerbezone Hallein-Bahnhof:

Freihaltung eines Verkehrskorridors für einen Schienenanschluss der Gewerbezone Hallein-Bahnhof auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Hallein.

12 Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.16

5.17. Anschlussbahn Hallein-Leube (2 Varianten):

Freihaltung von zwei alternativen Verkehrskorridoren abzweigend von der Regionalstadtbahn - Trasse zur Anbindung des Betriebsstandorts Leube auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Hallein.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.17, Abschnitt A1-A2

5.18. Anschlussbahn Gewerbegebiet Flachau/Altenmarkt - Ennsbogen:

Freihaltung eines Verkehrskorridors für einen Schienenanschluss des Gewerbegebietes Ennsbogen auf dem Gebiet der Gemeinden Flachau und Altenmarkt im Pongau.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 5.18

6 Raumbezogene Maßnahmen zum Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur

Für folgende Vorhaben zum Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur werden Verkehrskorridore festgelegt und in der Anlage zeichnerisch dargestellt:

6.1. A 1 Eugendorf - Anschlussstelle Eugendorf Ost (2 Varianten):

Freihaltung eines Verkehrskorridors in zwei Varianten für eine neue Autobahnanbindung der A 1 auf dem Gebiet der Gemeinde Eugendorf.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 6.1, Variante 1.1., 2.1.

13

6.2. A 1 Stadt Salzburg - Halbanschlussstelle Hagenau:

Freihaltung eines Verkehrskorridors für die neue Halbanschlussstelle Salzburg/Hagenau der A 1 Westautobahn auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Salzburg sowie der Gemeinde Bergheim.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 6.2

6.3. A 10 Kuchl - Vollausbau Anschlussstelle Kuchl:

Freihaltung eines Verkehrskorridors beiderseits der A 10 für den Vollausbau der gegenwärtigen Halbanschlussstelle auf dem Gebiet der Gemeinde Kuchl.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 6.3

6.4. A 10 Pfarrwerfen - Vollausbau Anschlussstelle Pfarrwerfen:

Freihaltung eines Verkehrskorridors beiderseits der A 10 für den Vollausbau der gegenwärtigen Halbanschlussstelle auf dem Gebiet der Gemeinde Pfarrwerfen.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 6.4

6.5. B 156 Bergheim - Umfahrung Gitzentunnel:

Freihaltung eines Verkehrskorridors für die Zufahrten zum projektierten „Gitzentunnel“ unter dem Hügelrücken des Hochgitzens zwischen Lengfelden und Muntigl auf dem Gebiet der Gemeinde Bergheim.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 6.5, Abschnitt 1-2

6.6. Salzachquerung/Siggerwiesen:

Freihaltung eines Verkehrskorridors für die Möglichkeit einer Querung der Salzach auf dem Gebiet der Gemeinden Bergheim und Anthering (Siggerwiesen).

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 6.6, Abschnitt 1 bis 3

6.7. B 150 Stadt Salzburg - Zufahrten Kapuzinerbergtunnel:

Freihaltung eines Verkehrskorridors für die nördliche und südliche Zufahrt zum projektierten „Kapuzinerbergtunnel“ auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Salzburg.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 6.7

6.8. B 168 Zell am See - Umfahrung Schüttdorf:

Freihaltung eines Verkehrskorridors für eine Umfahrung des Ortsteils Schüttdorf von der B 311 Brucker Bundesstraße/Pinzgauer Straße zur B 168 Salzachtal Bundesstraße auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Zell am See.

Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren sowie Prüfbereichen gemäß Anlage 6.8, Abschnitt 1-2

7 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).
- 7.2. Die Fachplanungskompetenzen der jeweiligen Infrastrukturträger bleiben durch die Festlegungen des Sachprogrammes unberührt; eine Bindung an die Verkehrskorridore ist bei Durchführung ihrer Planung nicht gegeben.
- 7.3. Änderungen des Räumlichen Entwicklungskonzepts, des Flächenwidmungsplans oder der Bebauungspläne der Gemeinden des Geltungsbereichs dürfen nur im Einklang mit dem Sachprogramm gesetzt werden.
- 7.4. Bei Vorliegen eines Genehmigungsbescheides ist die Trasse im Flächenwidmungsplan kenntlichzumachen. Im Fall von alternativen Planungsvarianten verlieren die Festlegungen für die alternative(n) Variante(n) nach erfolgter Kenntlichmachung im Flächenwidmungsplan ihre Gültigkeit.

8 Außerkräfttreten

- 8.1. Wird ein dem Verkehrsbedürfnis entsprechendes Projekt, welches Grundlage für eine Trassenfreihaltung im Sachprogramm „Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte“ war, realisiert, so treten die Wirkungen des Sachprogrammes für diesen Bereich außer Kraft.
- 8.2. Die Landesregierung hat das Außerkräfttreten mit Verordnung kundzumachen.

9 Empfehlungen

Zur Vermeidung von erheblichen Umweltauswirkungen sind bei Planungen zur Umsetzung des Verkehrsprojektes besonders zu beachten:

16

9.1. Raumbezogene Maßnahmen zum Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur:	
9.1.1 HL - Strecke Stadt Salzburg bis Köstendorf:	<ul style="list-style-type: none">■ Schutzmaßnahmen bei Bachquerungen sind vorzusehen.■ Berücksichtigung der Quellen im Bereich der Tunnelführung.■ Berücksichtigung der Wasserschutz- und schongebiete im Bereich der unterirdisch verlaufenden Tunnelführung.■ Einbindung der Bundeswasserbauverwaltung in die Planung zur Vermeidung einer negativen Veränderung des Abflussverhaltens.■ Im Zuge der Projektrealisierung sind Maßnahmen für den Fortbestand des Radweges und des Rupertiweges vorzusehen.■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen.■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventu entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen.

<p>9.1.2 Regionalstadtbahn - Abschnitt Salzburg Süd bis Hallein:</p>	
<p>9.1.2.1 Variante 1 (fahrzeitorientierte Variante):</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung der im Nahbereich liegenden Verdachtsflächen und Altlasten. ■ Berücksichtigung des Grund- und Oberflächenwasserstromes. ■ Berücksichtigung von Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung in die Landschaft. ■ Maßnahmen für die beiden betroffenen Landschaftsschutzgebiete sind zu formulieren. ■ Für die betroffenen Biotope sind Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen. ■ Sicherung des Fortbestandes von direkt betroffenen Rad- und Wanderwegen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und Lärmschutzmaßnahmen zu planen.
<p>9.1.2.2 Variante 2 (innerörtliche Führung als Straßenbahn in Anif, Niederalm und Taxach Rif):</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung der im Nahbereich liegenden Verdachtsflächen und Altlasten. ■ Berücksichtigung des Grund- und Oberflächenwasserstroms. ■ Berücksichtigung von Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung in die Landschaft. ■ Maßnahmen für die beiden betroffenen Landschaftsschutzgebiete sind zu formulieren. ■ Für die betroffenen Biotope sind Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen. ■ Sicherung des Fortbestandes von direkt betroffenen Rad- und Wanderwegen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und Lärmschutzmaßnahmen zu planen.

<p>9.1.3 Flughafenbahn Stadt Salzburg, Variante Taxham und Variante Stieglgleis:</p>	
<p>9.1.3.1 Variante Stieglgleis:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung von Altlasten und Verdachtsflächen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventuelle entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen. ■ Maßnahmen zur Einbindung der Bahnstrecke in die Landschaft sind vorzusehen.
<p>9.1.3.2 Variante Taxham:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung von Altlasten und Verdachtsflächen. ■ Für die betroffenen Biotop sind Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen. ■ Im Nahbereich von Taxham sind im Zuge der Projektrealisierung Maßnahmen zur Einbindung der Bahnstrecke in die Landschaft vorzusehen. ■ In der konkreten Projektplanung sind die Sportanlagen südlich der A 1 sowie die Kleingartenanlage hinsichtlich ihrer Flächenausdehnung möglichst wenig zu beeinträchtigen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Berücksichtigung der archäologischen Schutzzone.
<p>9.1.4 NAVIS Nordostast - dreigleisiger Ausbau Neumarkt - Steindorf:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einbindung der Bundeswasserbauverwaltung, um nachteilige Auswirkungen auf das Abflussverhalten des Pfongaubaches zu vermeiden. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventuelle entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen.
<p>9.1.5 NAVIS Nordostast - Haltestelle Seekirchen Süd:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventuelle entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen.
<p>9.1.6 NAVIS Südast - Haltestelle Elsbethen/Haslach:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventuelle entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen.

<p>9.1.7 Salzburger Lokalbahn - Schleife Bürmoos:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Planungen im Bereich des Brückenbauwerkes sind in enger Abstimmung mit der Bundeswasserbauverwaltung durchzuführen. ■ Bei der Projektrealisierung ist ein Bahnübergang zwischen den Ortsteilen Bürmoos und Stierling sicherzustellen. Die Erreichbarkeit des Abschnittes Bürmoos-Lamprechtshausen ist in ausreichendem Ausmaß zu gewährleisten. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventu entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen.
<p>9.1.8 Westbahnverlegung Golling-Stegenwald:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bei den weiteren Planungen ist eine Brückenkonstruktion zu wählen, die möglichst geringe Eingriffe in den Flussraum notwendig macht. ■ Berücksichtigung der Trinkwasserreserven des Tennengebirges im Bereich der unterirdisch verlaufenden Tunnelführung. ■ Bei Planungen im Bereich des HQ100 ist auf etwaige Beeinflussungen des Hochwasser-Abflussverhaltens Rücksicht zu nehmen. ■ Im Zuge der weiteren konkreten Projektplanung ist im naturschutzrechtlichen Verfahren zu klären, ob für die Eingriffe in die Palfen-Wände und die Salzachöfen Ausgleichsmaßnahmen zu setzen sind. ■ Im Rahmen eines forstrechtlichen Verfahrens ist zu prüfen, ob Ersatz- oder Ausgleichsmaßnahmen für die Inanspruchnahme des Schutzwaldes notwendig sind. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventu entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen. ■ Berücksichtigung der geplanten Maststandorte der 380-KV-Leitung.

<p>9.1.9 Pinzgaubahn-Verlängerung bis Krimml:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einbindung der Bundeswasserbauverwaltung in die Planung zur Vermeidung von nachteiligen Auswirkungen auf das Abflussverhalten. ■ Bei der Umsetzung des Projektes sind entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen und auf eine sanfte Einbindung in das bestehende Landschaftsschutzgebiet zu achten. ■ Für ökologisch wertvolle Biotop sind Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen. ■ Im Zuge der Projektrealisierung sind Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung der Pinzgaubahn in die Landschaft vorzunehmen. ■ Der Erhalt des Tauernradweges und dessen sichere Benutzbarkeit ist bei Projektrealisierung zu beachten. Auch sind in jenen Bereichen, wo Rad- und Wanderwege vom Korridor gekreuzt werden, entsprechende Querungen vorzusehen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen.
<p>9.1.10 Anschlussbahn Gewerbezone Straßwalchen-Steindorf Nord:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Im Rahmen der Detailplanungen sind der bestehende Parkplatz und der Feldweg zu berücksichtigen und gegebenenfalls zu verlegen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventu entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen.
<p>9.1.11 Anschlussbahn Gewerbezone Straßwalchen - Steindorf Süd:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Planungen und Maßnahmen haben in enger Abstimmung mit der Bundeswasserbauverwaltung zu erfolgen, um nachteilige Auswirkungen auf das Abflussverhalten zu vermeiden. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventu entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen.

<p>9.1.12 Anschlussbahn Gewerbezone Oberndorf-Nord (Variante Ost und West):</p>	
<p>9.1.12.1 Variante West:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schonung des Trinkwassers. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventuelle entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen.
<p>9.1.12.2 Variante Ost:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung des Heidenöstergrabens in der Planung. ■ Berücksichtigung des Wasserschongebietes und Vorschreibung von Maßnahmen zur Schonung des Trinkwassers. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventuelle entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen.
<p>9.1.13 Anschlussbahn Gewerbezone Nußdorf - Weitwörth:</p>	
<p>9.1.13.1 Variante West:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ In der weiteren Projektplanung ist zu prüfen inwieweit der Weitwörthbach beansprucht wird und ob eine Verlegung des Baches notwendig ist. ■ Planung in enger Abstimmung mit der Bundeswasserbauverwaltung, um negative Auswirkungen auf das Abflussverhalten zu vermeiden. ■ Die Nähe zum FFH-Schutzgebiet ist zu berücksichtigen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventuelle entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen.
<p>9.1.13.2 Variante Ost:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Im Zuge des Projektbaus ist zu gewährleisten, dass keine der Bautätigkeiten nachteilig auf das Wasserschutzgebiet wirkt. ■ Bei Realisierung der Anschlussbahn innerhalb des Überflutungsbereichs ist eine Prüfung hinsichtlich des Retentionsraumverlustes bzw. Beeinflussungen des HQ-Abflussverhaltens durchzuführen. Es ist dabei in enger Abstimmung mit der Bundeswasserbauverwaltung vorzugehen. ■ Die Nähe zum FFH-Schutzgebiet ist zu berücksichtigen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventuelle entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen.

9.1.14 Anschlussbahn Gewerbezone Anthering/Bergheim - Siggerwiesen:	
9.1.14.1 Variante West:	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eine nachteilige Beeinflussung von HQ Abflussverhältnissen ist zu vermeiden. ■ Die Nähe zum FFH-Schutzgebiet ist zu berücksichtigen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventu entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen.
9.1.14.2 Variante Ost:	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventu entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen.
9.1.15 Anschlussbahn Gewerbezone Puch-Urstein:	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung der Altlasten. ■ Bei der Realisierung des Projektes sind entsprechende Schutzmaßnahmen (Bachquerung) vorzusehen. ■ Für betroffene Biotope sind Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Der Fortbestand des Radweges ist zu gewährleisten.
9.1.16 Anschlussbahn Gewerbezone Hallein-Bahnhof:	<ul style="list-style-type: none"> ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventu entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen.

<p>9.1.17 Anschlussbahn Hallein- Leube (2 Varianten):</p>	
<p>9.1.17.1 Variante Nord:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung des Grund- und Oberflächenwasserstroms. ■ Im Zuge der Projektrealisierung sind Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung in die Landschaft vorzunehmen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventuelle entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen
<p>9.1.17.2 Variante Süd:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung des Grund- und Oberflächenwasserstroms. ■ Im Zuge der konkreten Projektplanung sind Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen für die betroffenen Biotopie inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen. ■ Im Zuge der Projektrealisierung sind Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung in die Landschaft vorzunehmen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen.
<p>9.1.18 Anschlussbahn Gewerbegebiet Flachau/Altenmarkt - Ennsbogen:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung des Wasserschongebietes. ■ Einbindung der Schutzwasserwirtschaft zur Vermeidung einer negativen Beeinflussung von HQ Abflussverhältnissen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventuelle entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen.

9.2 Raumbezogene Maßnahmen zum Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur:	
9.2.1 A 1 Eugendorf - Anschluss- stelle Eugendorf Ost (2 Varianten)	
9.2.1.1 Variante 1:	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bei der Realisierung des Projektes sind entsprechende Schutzmaßnahmen (Bachquerung) vorzusehen. ■ In den nachfolgenden Planungen sind die sich derzeit in Überarbeitung befindenden Wildbachzonierungen am Kalhamerbach zu berücksichtigen. ■ Für die betroffenen Biotope sind Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen. ■ Im Zuge der Projektrealisierung sind Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung in die Landschaft vorzunehmen. ■ Im Zuge der Projektrealisierung sind Maßnahmen für den Fortbestand des Radweges "Ischler-Bahnstraße" vorzusehen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Berücksichtigung der 220-KV-Leitung
9.2.1.2 Variante 2:	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bei der Realisierung des Projektes sind entsprechende Schutzmaßnahmen (Bachquerung) vorzusehen. ■ Im Zuge der weiteren Planungen ist die Sensibilität der sich im Nahbereich befindenden Quelle jedenfalls zu beachten. ■ Berücksichtigung des Wasserschutzgebietes. ■ In den nachfolgenden Planungen sind die sich derzeit in Überarbeitung befindenden Wildbachzonierungen am Kalhamerbach zu berücksichtigen. ■ Für die betroffenen Biotope sind Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen. ■ Im Zuge der Projektrealisierung sind Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung in die Landschaft vorzunehmen. ■ Im Zuge der Projektrealisierung sind Maßnahmen für den Fortbestand des Radweges "Ischler-Bahnstraße" vorzusehen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen.
9.2.2 A 1 Stadt Salzburg - Halb- anschlussstelle Hagenau:	<ul style="list-style-type: none"> ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventu entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen.

<p>9.2.3 A 10 Kuchl - Vollausbau Anschlussstelle Kuchl:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Maßnahmen für die Verlegung des Mannsbaches sind möglichst ökologisch zu planen und umzusetzen. Auch Aspekte des Biotopverbunds sind zu berücksichtigen. ■ In der nachfolgenden Planung sind Grundwasserschutz-Maßnahmen zu berücksichtigen. ■ Zur optischen Abschirmung der Rampen sind gegebenenfalls Sichtschutzbepflanzungen vorzunehmen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventuelle entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen.
<p>9.2.4 A 10 Pfarrwerfen - Vollausbau Anschlussstelle Pfarrwerfen:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bei der Realisierung des Projektes sind entsprechende Schutzmaßnahmen (Bachquerung) vorzusehen. ■ Durch landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen ist die geplante Vollanschlussstelle Richtung Laubichl abzuschirmen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventuelle entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen.
<p>9.2.5 B 156 Bergheim - Umfahrung Gitzentunnel:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung der Altlasten-Prüfflächen „Lengfelden“, „Salewa“ und „Gitzen“. ■ Bei der Realisierung des Projektes sind entsprechende Schutzmaßnahmen (Bachquerung) vorzusehen. ■ Im Zuge der weiteren Projektplanung ist die Grundwassersituation zu berücksichtigen. ■ Einbindung der Bundeswasserbauverwaltung in die weitere Projektplanung (Gefahrenzonenplanung für die Fischach). ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventuelle entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen. ■ Berücksichtigung der 220-KV-Leitung.
<p>9.2.6 Salzachquerung / Siggerwiesen:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung der Altlasten-Prüffläche. ■ Bei der Realisierung des Projektes sind entsprechende Schutzmaßnahmen (Bach- und Flussquerung) vorzusehen. ■ Berücksichtigung der Hochwassergebiete. ■ Berücksichtigung der Nähe zu FFH-Schutzgebiet. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventuelle entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen. ■ Im Zuge der Projektrealisierung sind Maßnahmen zum Fortbestand der Radwege vorzusehen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen.

<p>9.2.7 B 150 Stadt Salzburg - Zufahrten Kapuzinerbergtunnel:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Im Zuge der Projektrealisierung sind Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung der Portale in die Landschaft vorzunehmen. ■ Im Zuge der Projektrealisierung sind Maßnahmen für den Fortbestand des Fußgängerweges vorzusehen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Berücksichtigung des UNESCO-Weltkulturerbes. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventu entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen.
<p>9.2.8 B 168 Zell am See - Umfahrung Schüttdorf:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung der Altlast-Prüffläche („Flughafen Zell am See“). ■ Bei Realisierung des Projektes sind entsprechende Schutzmaßnahmen (Bachquerung) vorzusehen. ■ Derzeit wird für das Gebiet um Schüttdorf ein Hochwasserschutzprojekt erstellt. Eine Abstimmung mit dem geplanten Straßenprojekt hat zu erfolgen. ■ Im Zuge der Projektrealisierung sind entsprechende Sichtschutzmaßnahmen zu planen. ■ Im Zuge der Projektrealisierung sind Maßnahmen für den Fortbestand des Weges vorzusehen. ■ In der weiteren Projektplanung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen zu planen. ■ Zur Sicherstellung des Artenschutzes sind in eventu entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inkl. CEF Maßnahmen vorzusehen.

10 Anlage

Planliche Darstellung der Verkehrs- und Konsultationskorridore samt Prüfbereiche für Schiene

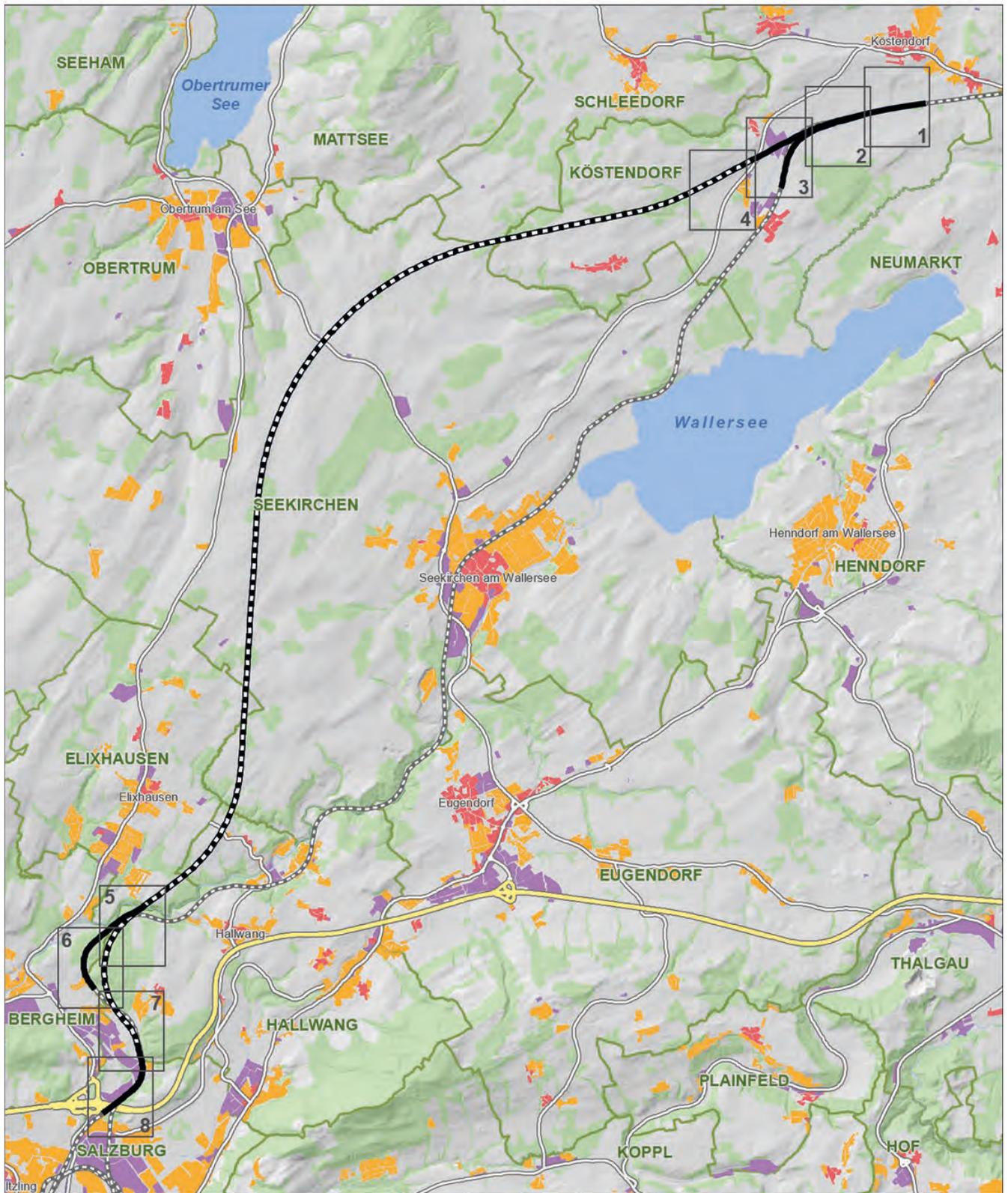
Planliche Darstellung der Verkehrs- und Konsultationskorridore samt Prüfbereiche für Straße

Korridorübersicht „Mondseebahn“, „Fuschlsee-Ischlerbahn“, „Anif-Königsee“ und „Trumerseebahn“
- Schematische Darstellung

5.1 HL - Strecke Stadt Salzburg bis Köstendorf

Übersicht

28



Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch

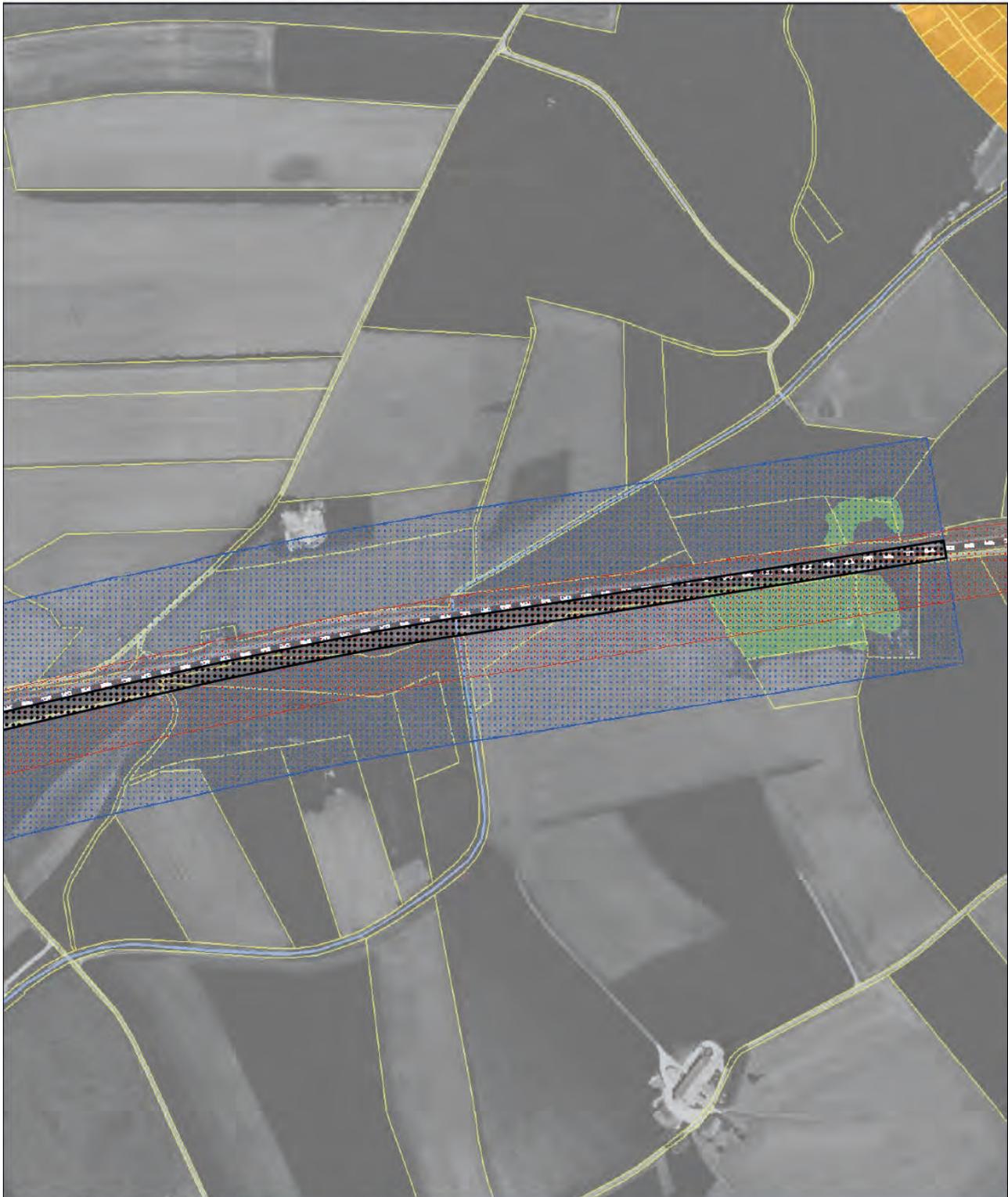
Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrnetz

-  Bahnnetz
 -  Autobahn
 -  Landesstraßen B und L
- 0 750 1.500 2.250 3.000 m





Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

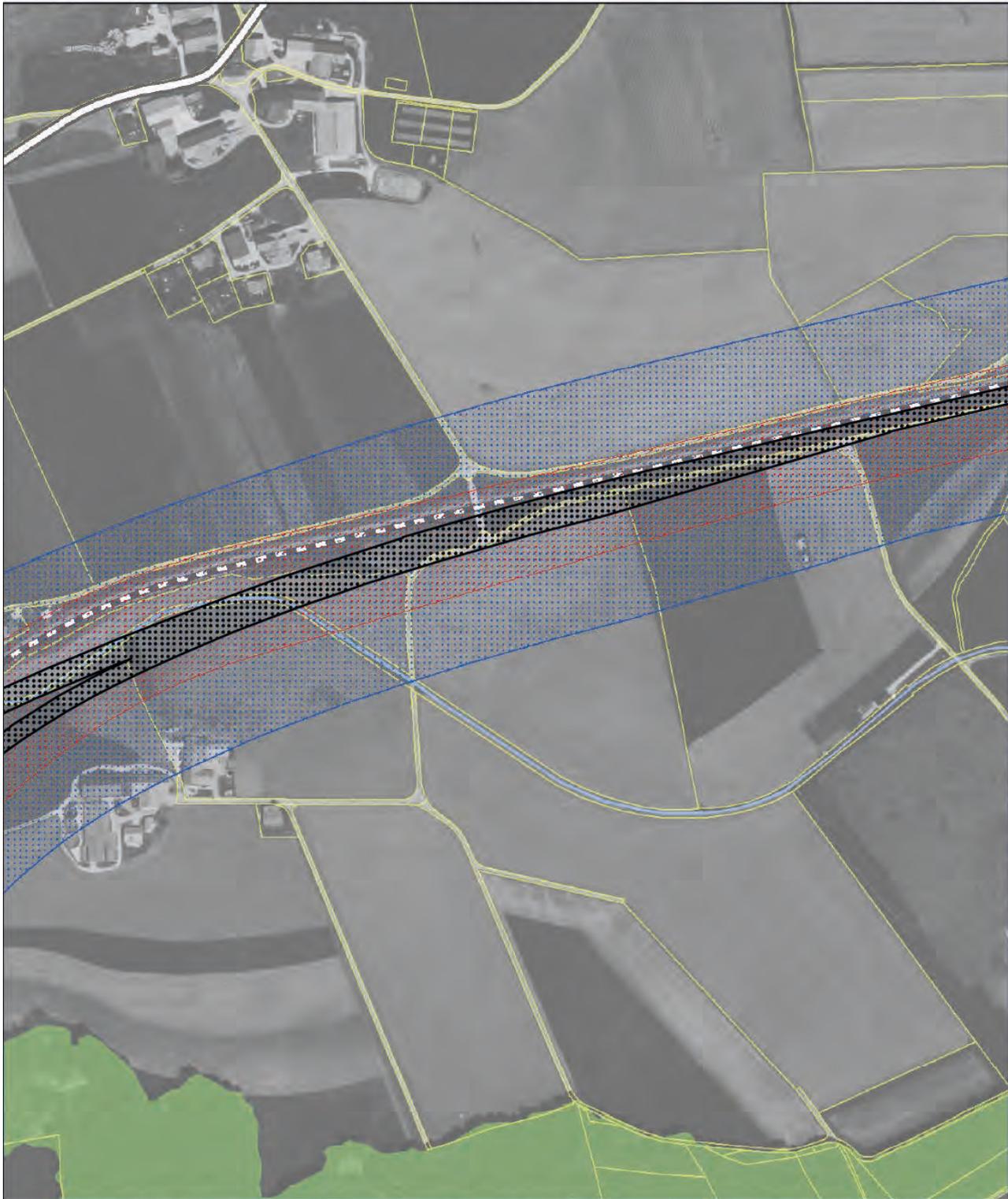
-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
 -  Autobahn
 -  Landesstraßen B und L
- 0 50 100 150 200 m



30



Trassen - Freihalteflächen

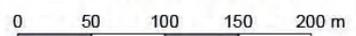
-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich

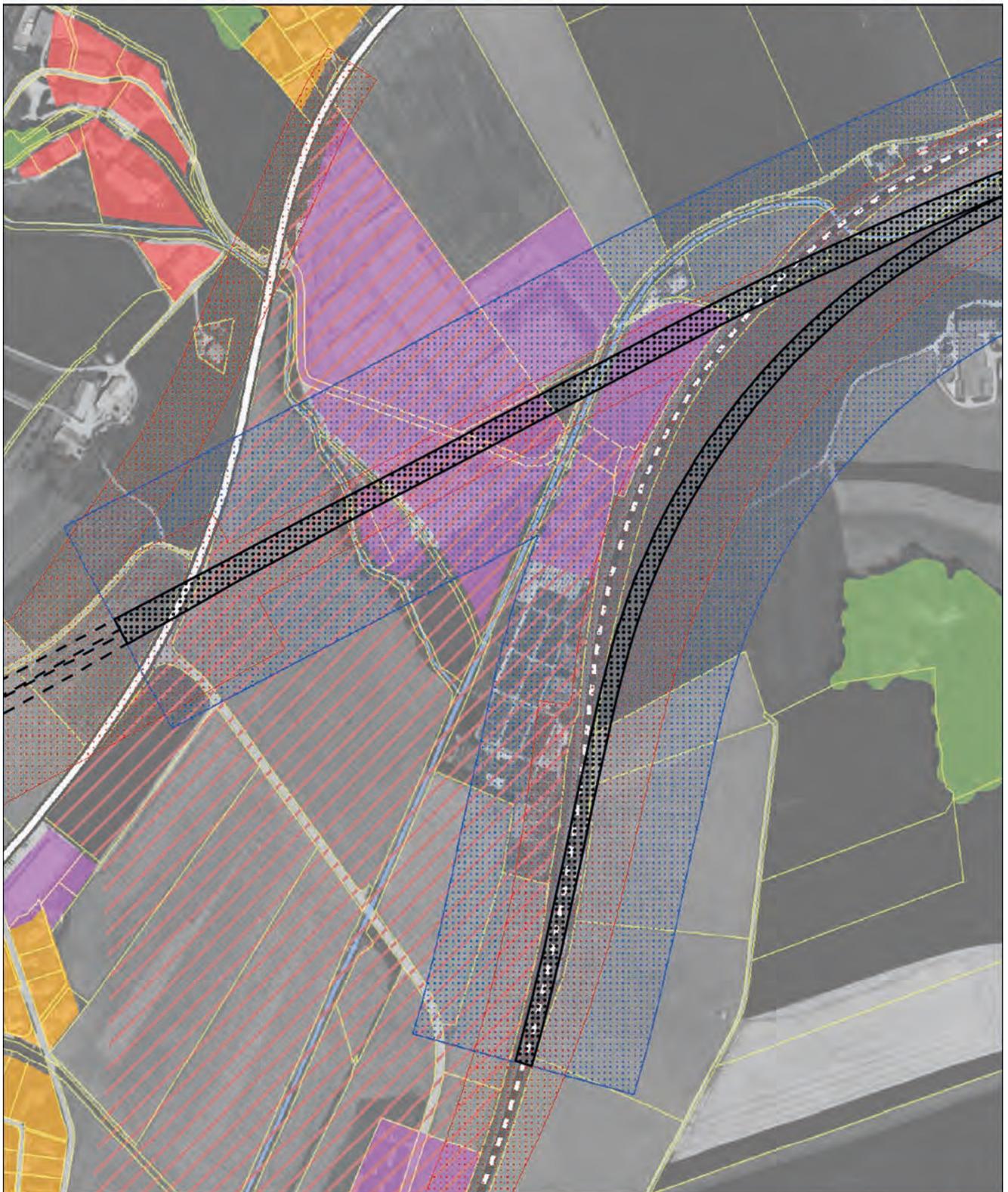
Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
-  Autobahn
-  Landesstraßen B und L





Trassen - Freihalteflächen

- Verkehrskorridor oberirdisch
- Verkehrskorridor unterirdisch
- Konsultationskorridor
- Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

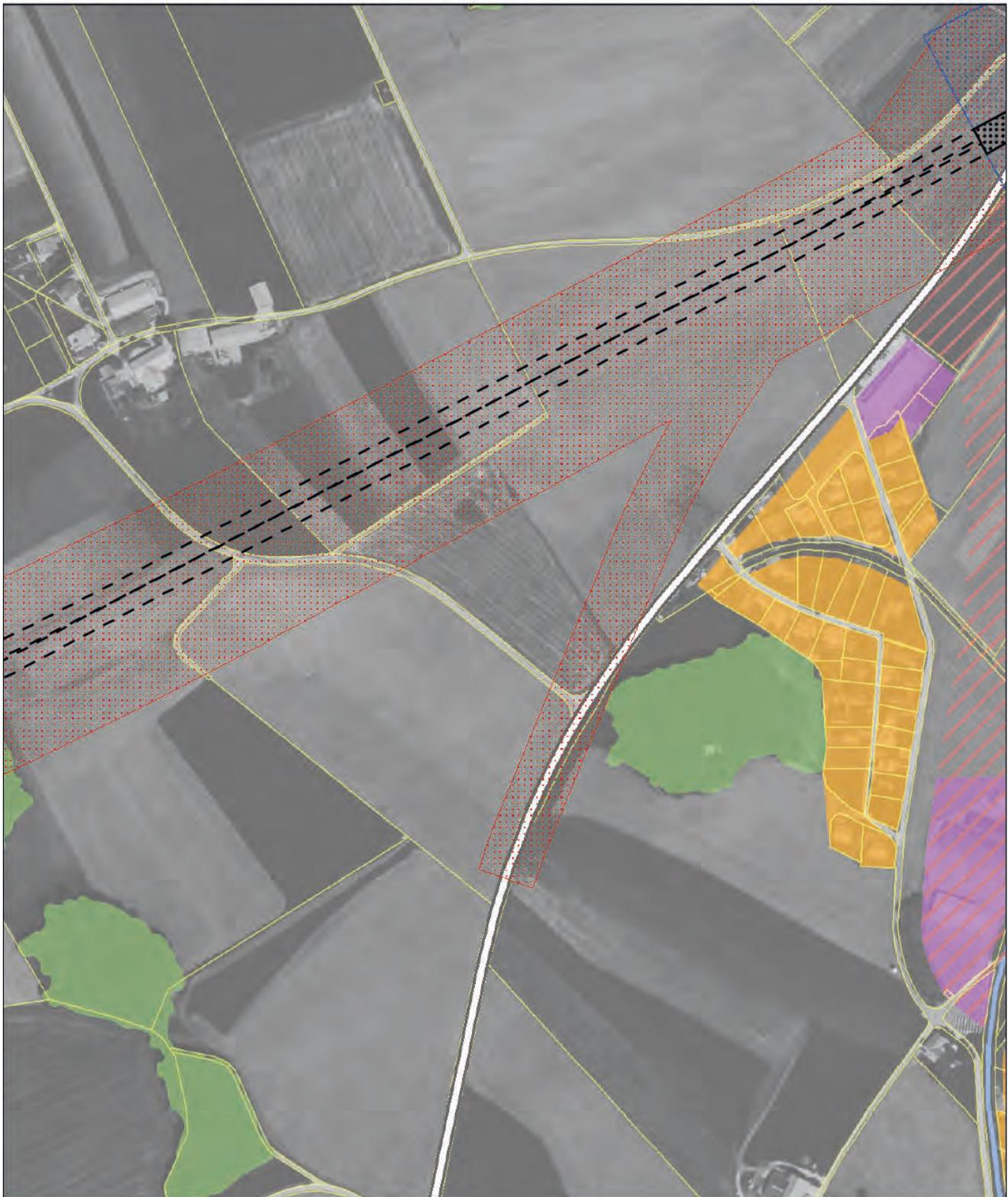
- überwiegend Wohnnutzung
- überwiegend Mischnutzung
- überwiegend betriebliche Nutzung
- Gewerbezone

Verkehrsnetz

- Eisenbahn
- Autobahn
- Landesstraßen B und L



0 50 100 150 200 m



Trassen - Freihalteflächen

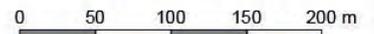
- Verkehrskorridor oberirdisch
- Verkehrskorridor unterirdisch
- Konsultationskorridor
- Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

- überwiegend Wohnnutzung
- überwiegend Mischnutzung
- überwiegend betriebliche Nutzung
- Gewerbezone

Verkehrsnetz

- Eisenbahn
- Autobahn
- Landesstraßen B und L





Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
-  Autobahn
-  Landesstraßen B und L







Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
 -  Autobahn
 -  Landesstraßen B und L
- 0 50 100 150 200 m





Trassen - Freihalteflächen

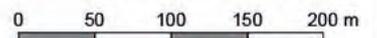
- Verkehrskorridor oberirdisch
- Verkehrskorridor unterirdisch
- Konsultationskorridor
- Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

- überwiegend Wohnnutzung
- überwiegend Mischnutzung
- überwiegend betriebliche Nutzung
- Gewerbezone

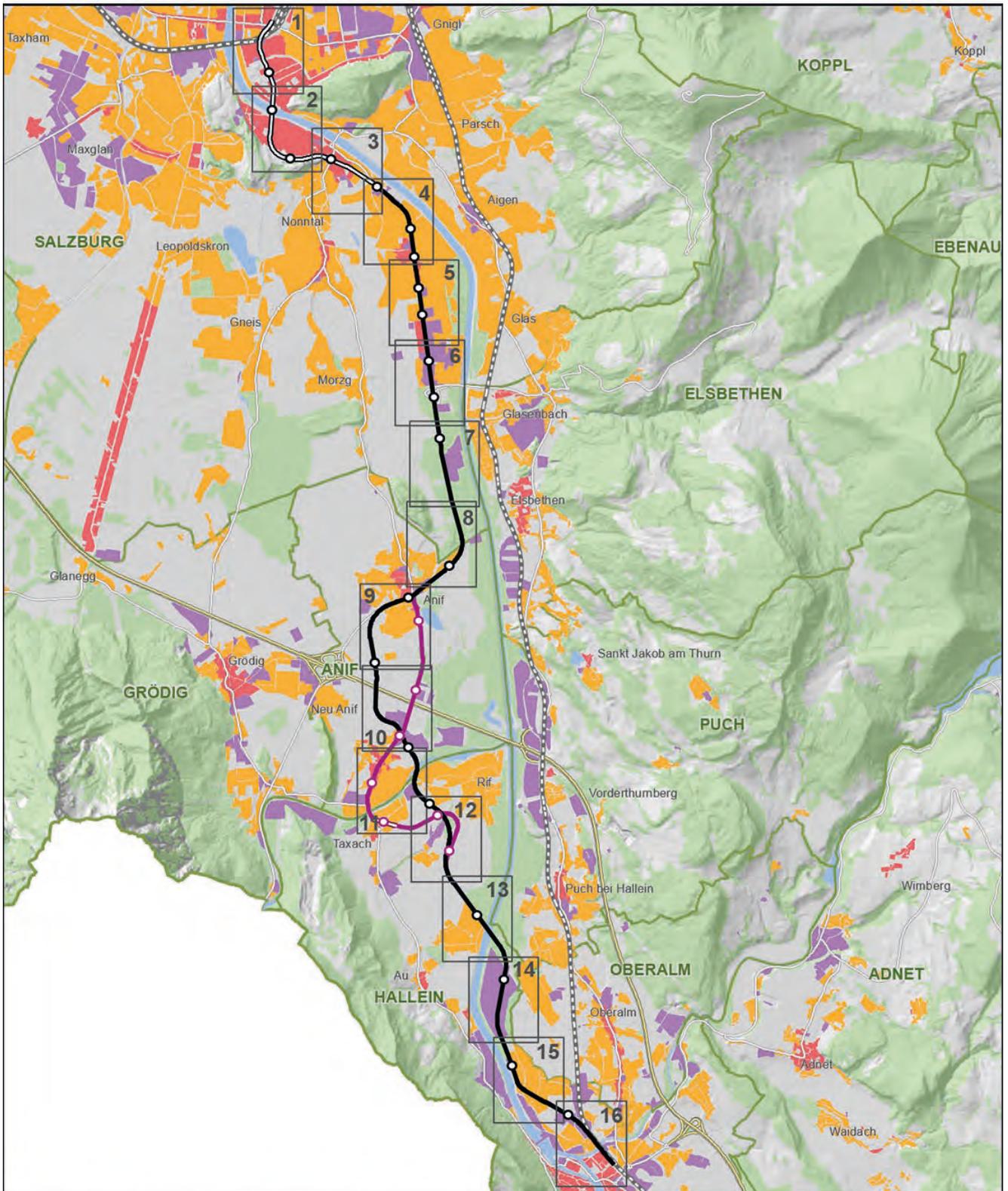
Verkehrsnetz

- Eisenbahn
- Autobahn
- Landesstraßen B und L



5.2 Regionalstadtbahn - Abschnitt Salzburg Süd bis Hallein

Übersicht



37

Trassen - Freihalteflächen

- Verkehrskorridor oberirdisch
- Verkehrskorridor unterirdisch
- Variante Anif oberirdisch
- Variante Anif unterirdisch
- geplante Haltestelle

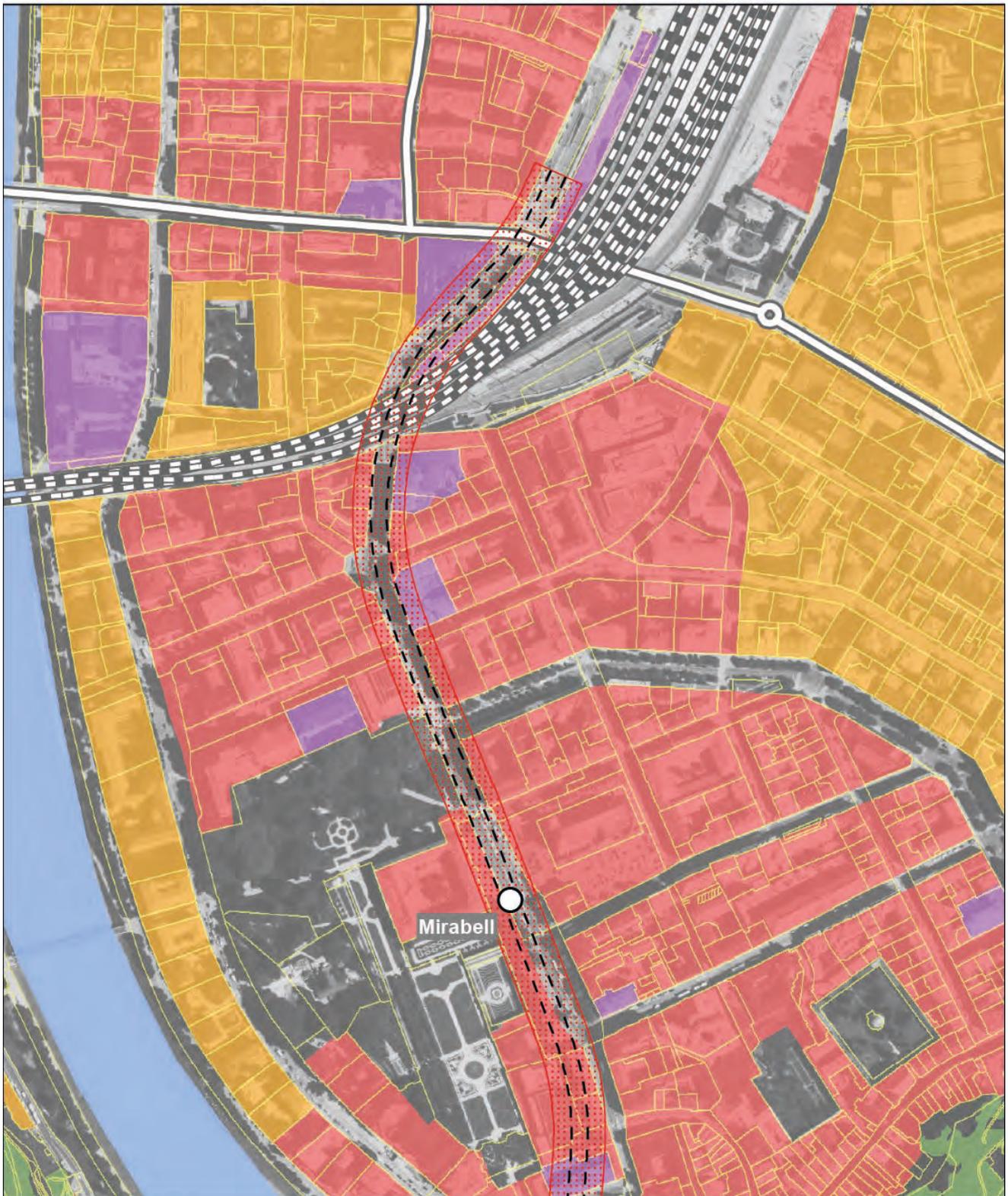
Flächenwidmung-Bauland

- überwiegend Wohnnutzung
- überwiegend Mischnutzung
- überwiegend betriebliche Nutzung
- Gewerbezone

Verkehrsnetz

- Bahnnetz
 - Autobahn
 - Landesstraßen B und L
- 0 1 2 3 km





Trassen - Freihalteflächen

- Verkehrskorridor oberirdisch
- Verkehrskorridor unterirdisch
- Konsultationskorridor
- Prüfbereich
- geplante Haltestelle

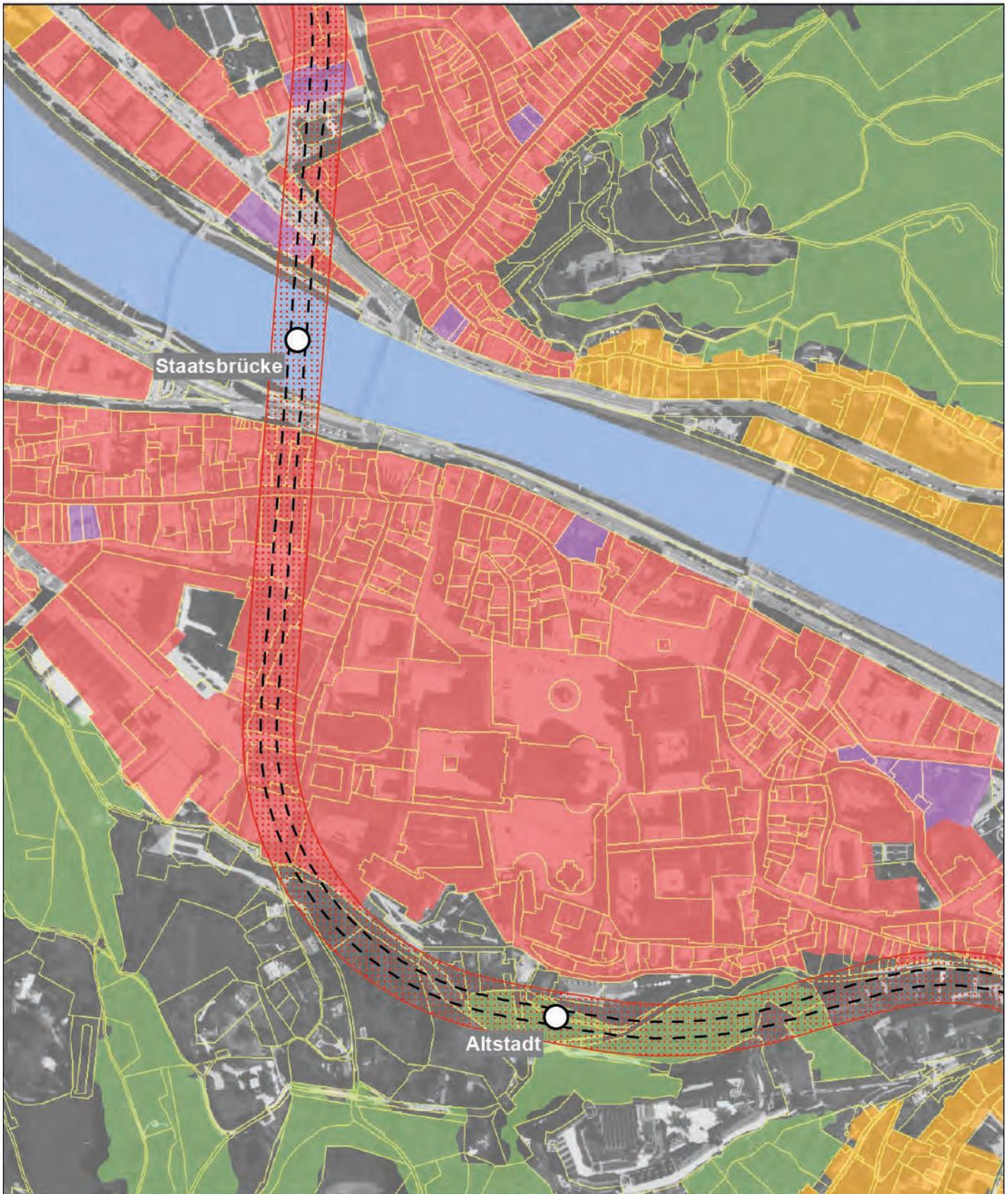
Flächenwidmung-Bauland

- überwiegend Wohnnutzung
- überwiegend Mischnutzung
- überwiegend betriebliche Nutzung
- Gewerbezone

Verkehrnetz

- Eisenbahn
 - Autobahn
 - Landesstraßen B und L
- 0 50 100 150 200 m





Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich
-  geplante Haltestelle

Flächenwidmung-Bauland

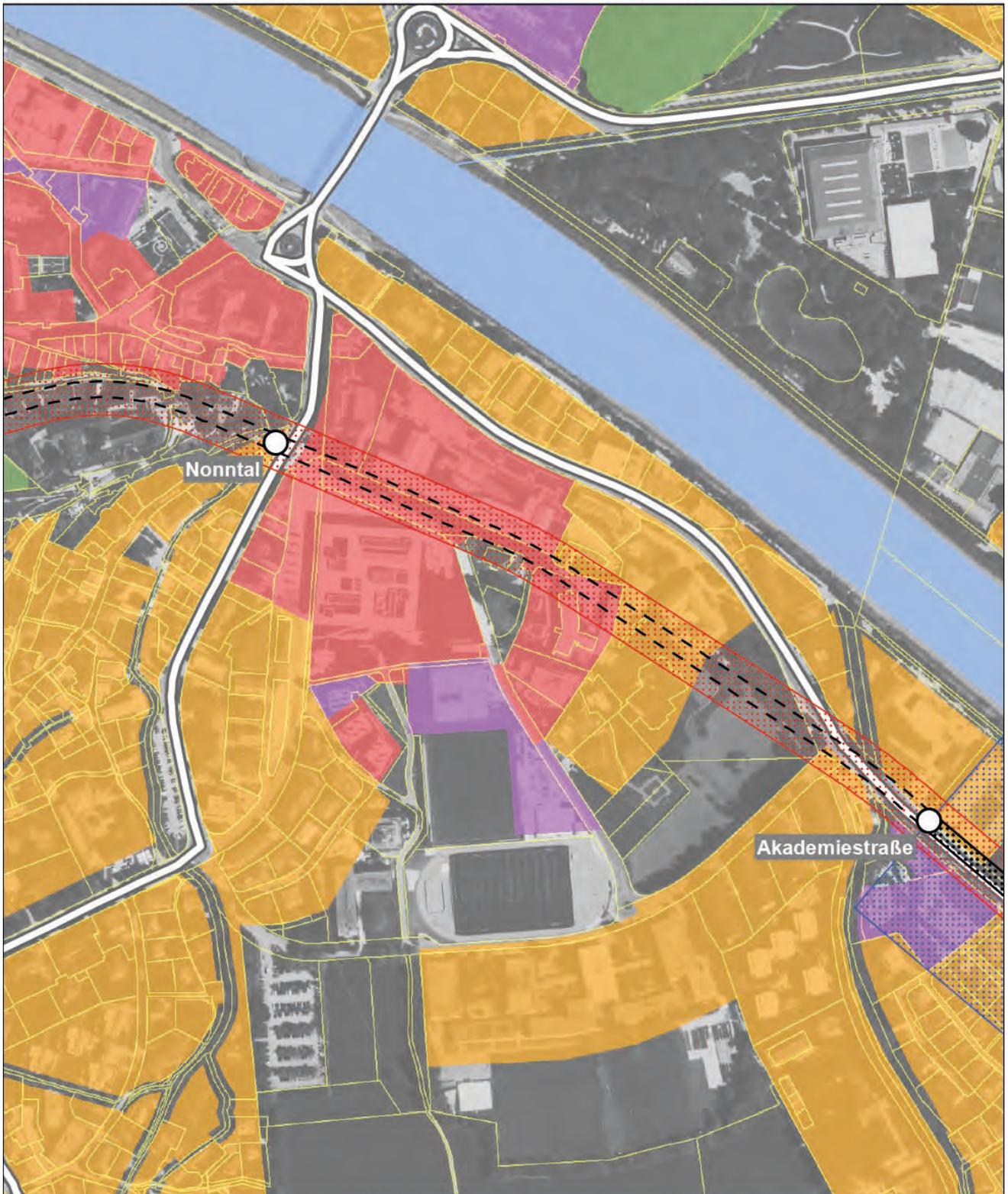
-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
 -  Autobahn
 -  Landesstraßen B und L
- 0 50 100 150 200 m



40



Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich
-  geplante Haltestelle

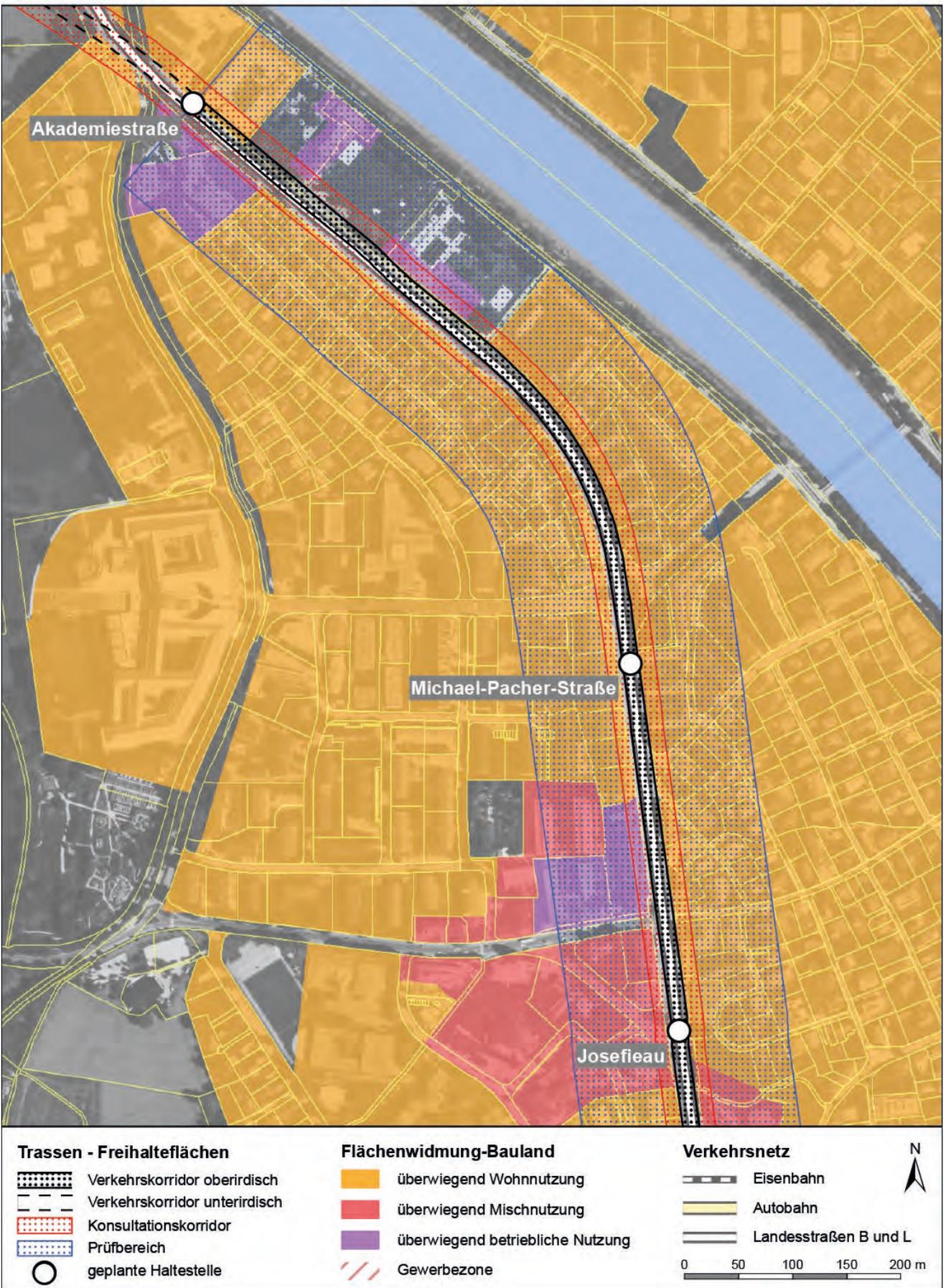
Flächenwidmung-Bauland

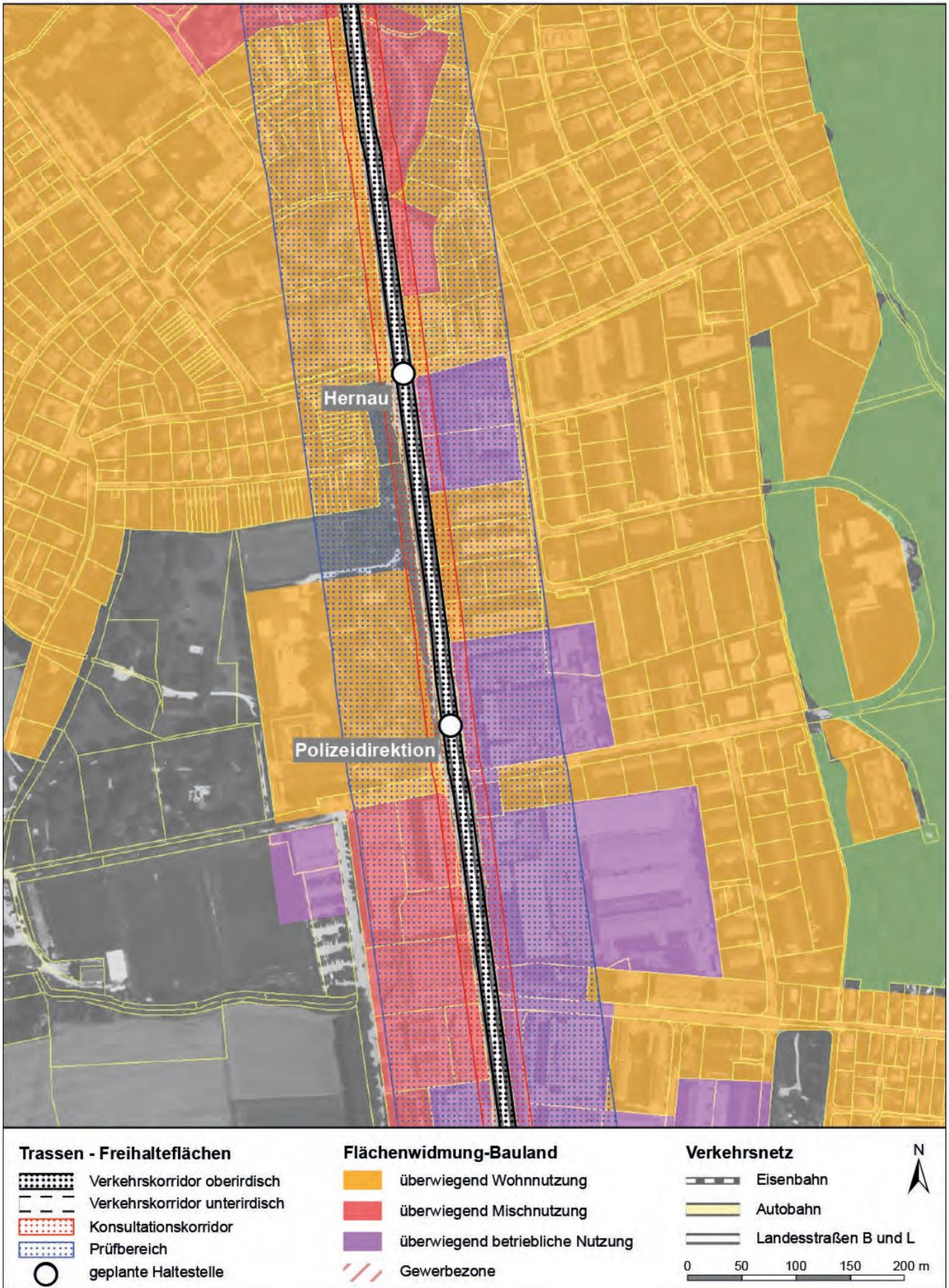
-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

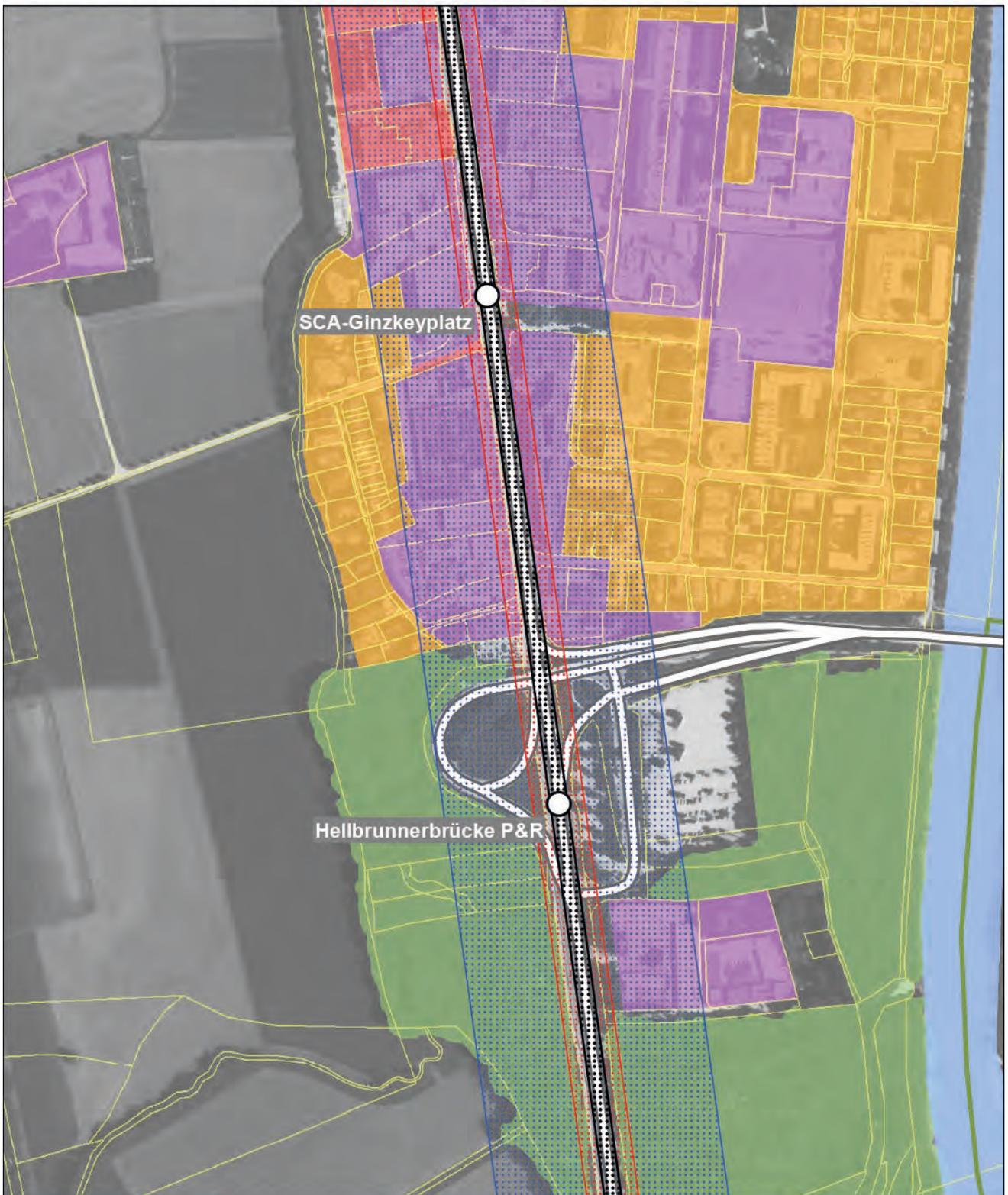
Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
 -  Autobahn
 -  Landesstraßen B und L
- 0 50 100 150 200 m









Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich
-  geplante Haltestelle

Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

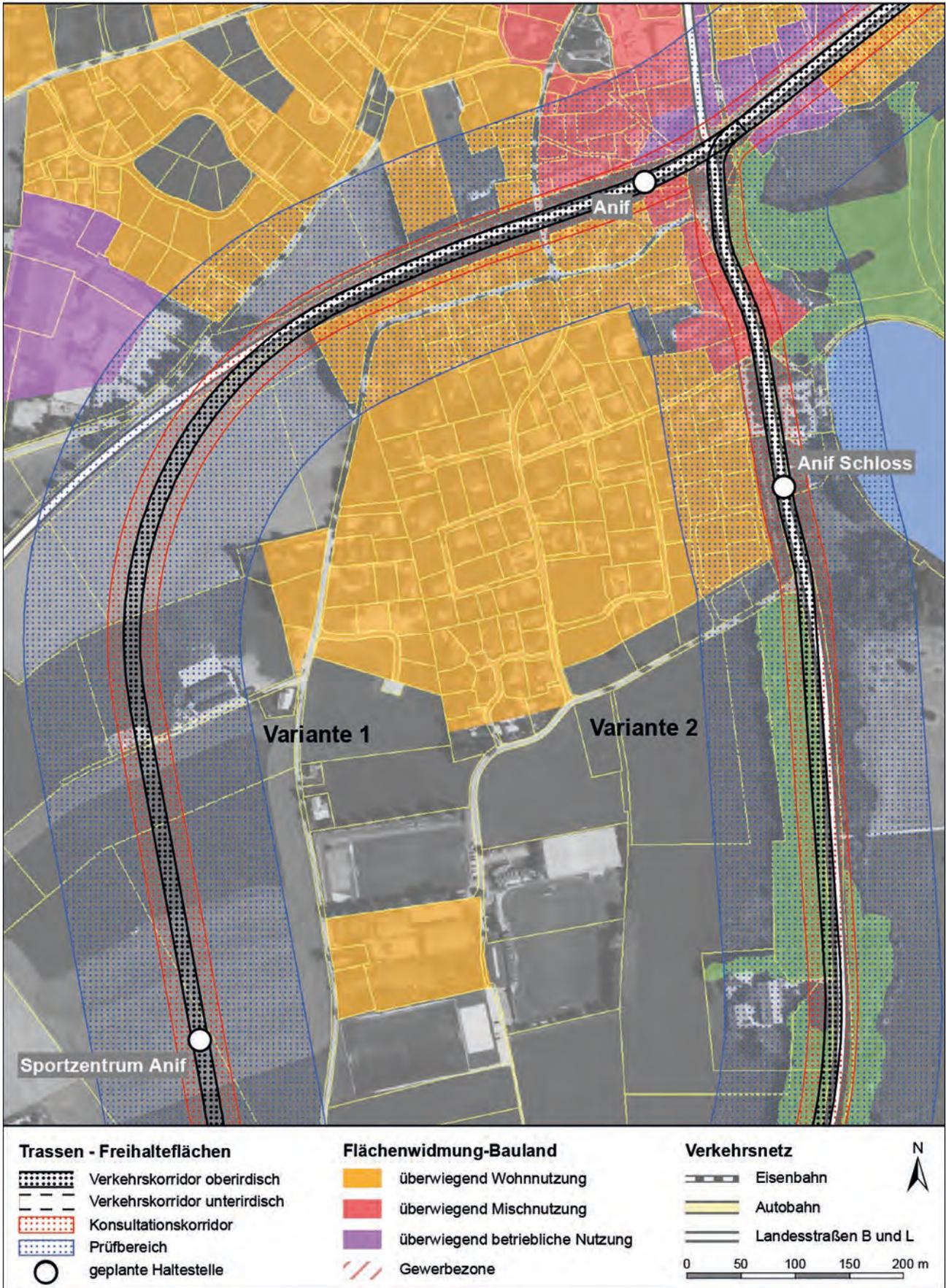
Verkehrsnetz

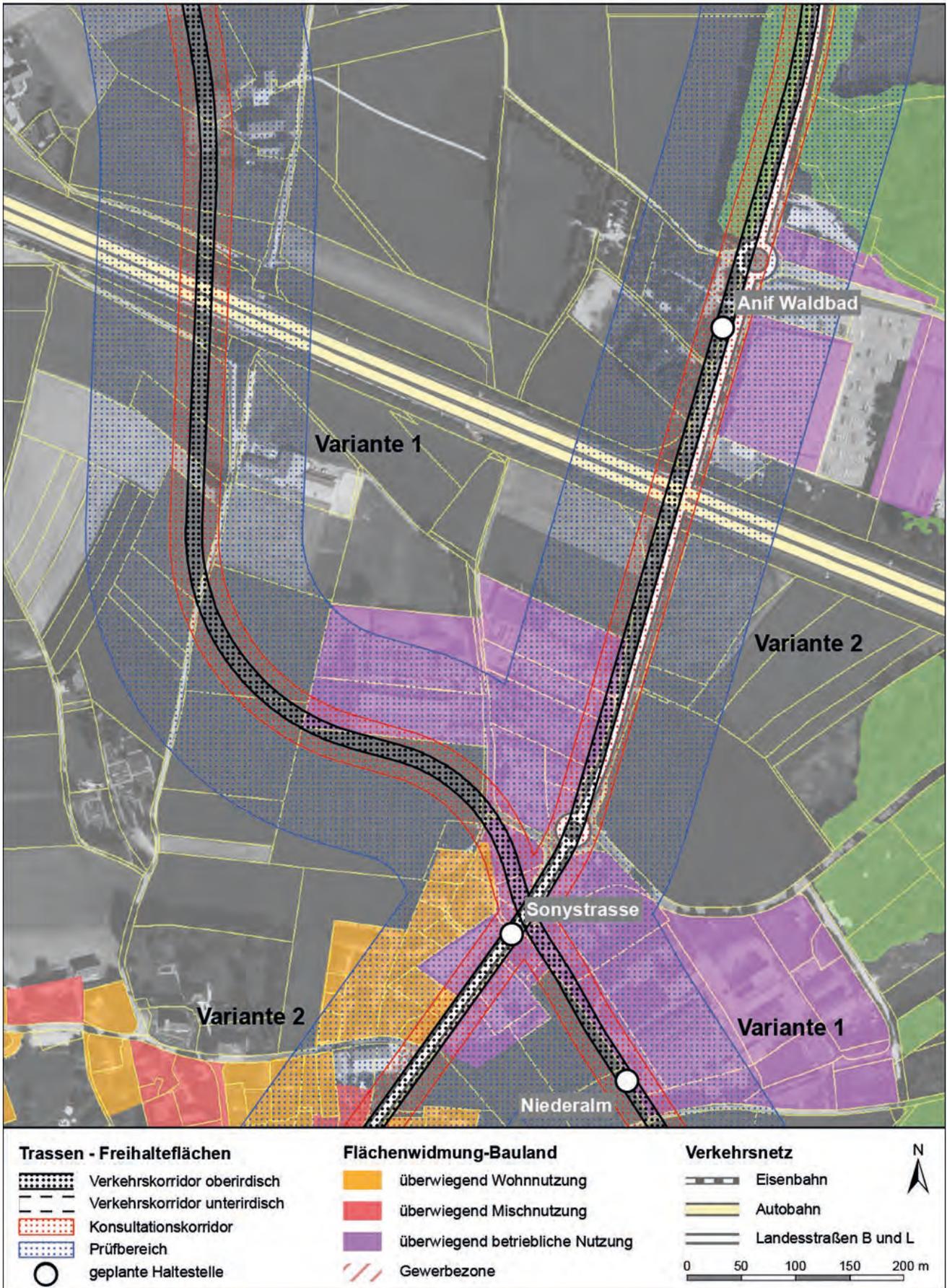
-  Eisenbahn
 -  Autobahn
 -  Landesstraßen B und L
- 0 50 100 150 200 m

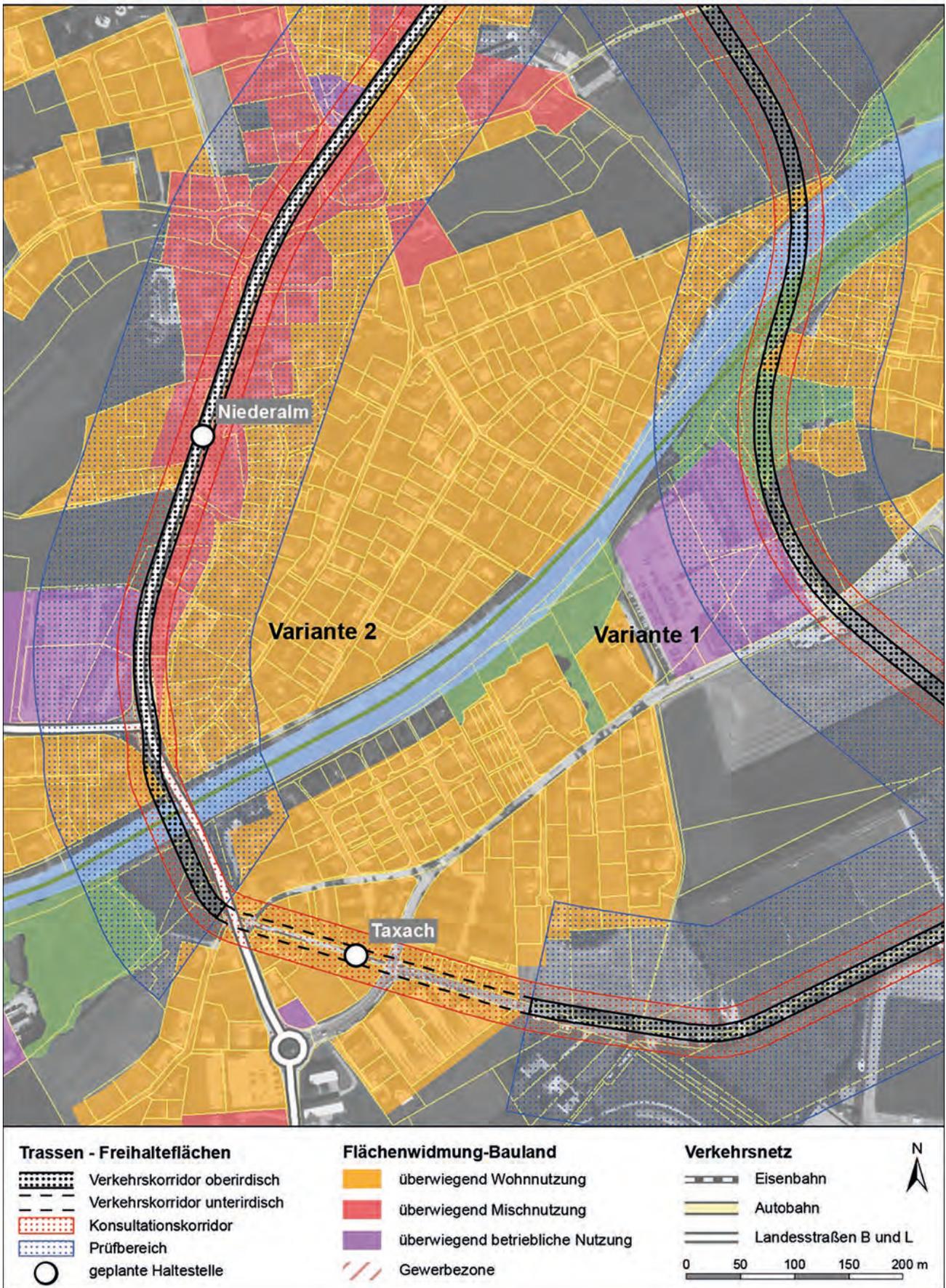


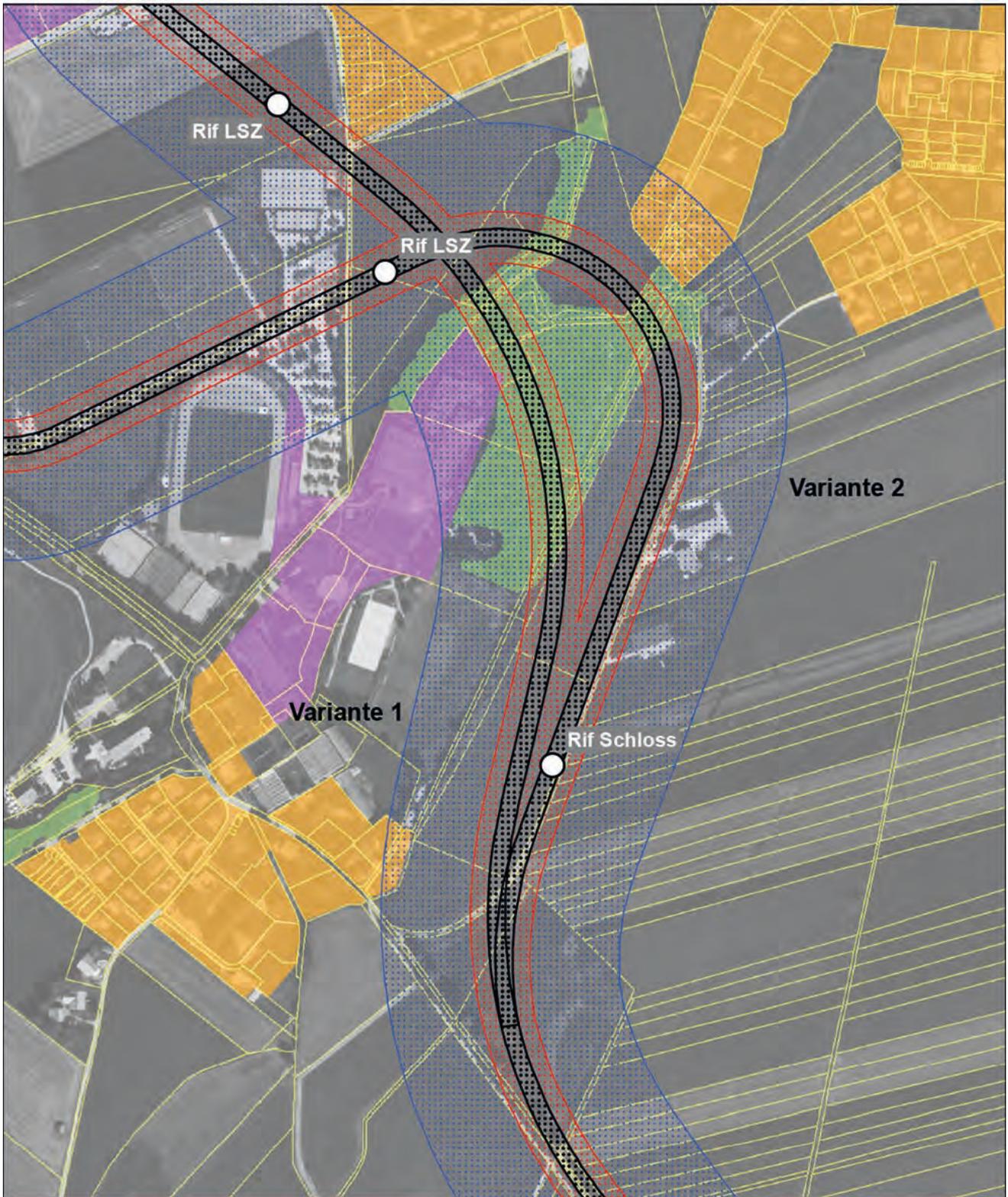












Trassen - Freihalteflächen

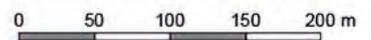
-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich
-  geplante Haltestelle

Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
-  Autobahn
-  Landesstraßen B und L





Trassen - Freihalteflächen

- Verkehrskorridor oberirdisch
- Verkehrskorridor unterirdisch
- Konsultationskorridor
- Prüfbereich
- geplante Haltestelle

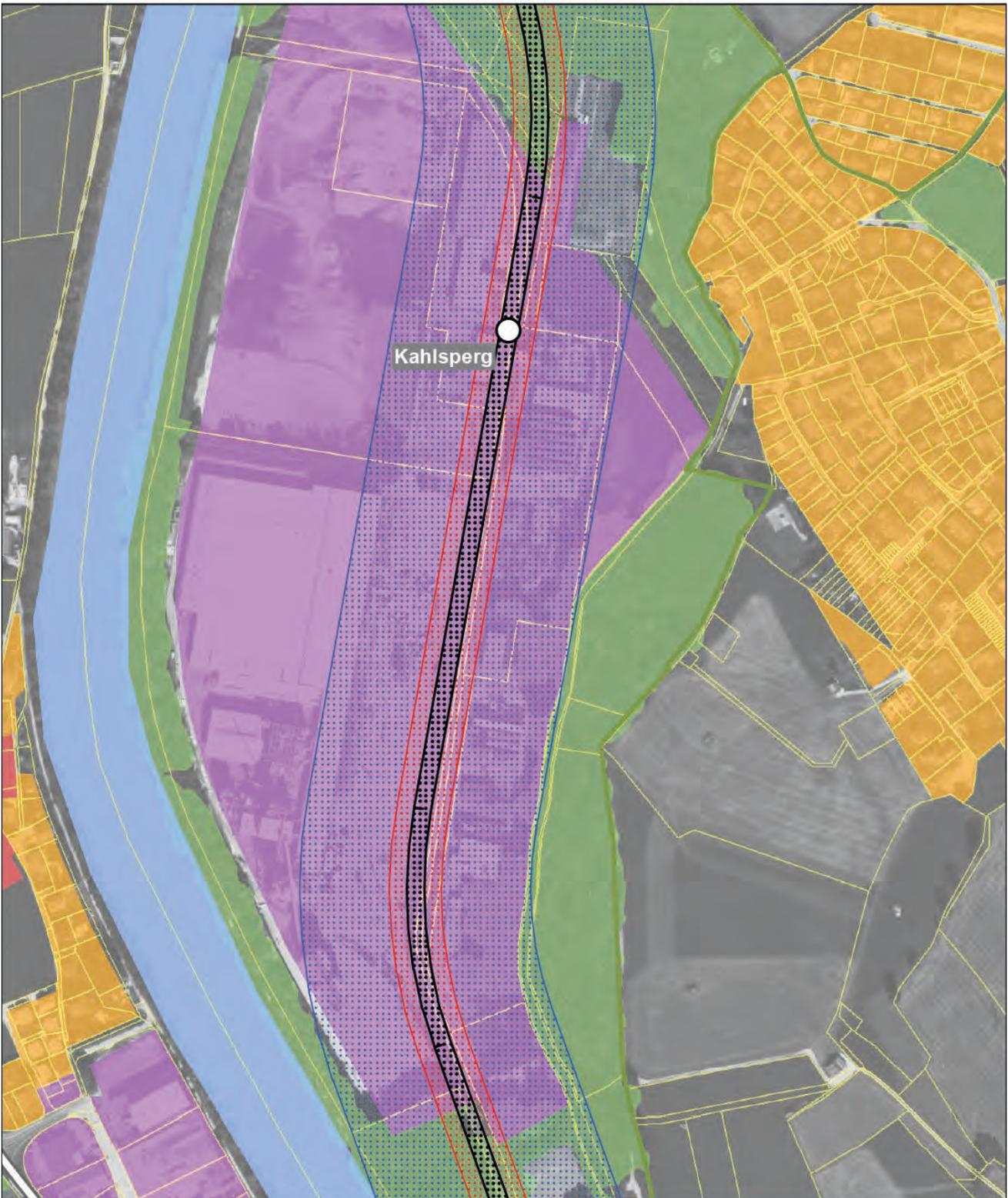
Flächenwidmung-Bauland

- überwiegend Wohnnutzung
- überwiegend Mischnutzung
- überwiegend betriebliche Nutzung
- Gewerbezone

Verkehrsnetz

- Eisenbahn
- Autobahn
- Landesstraßen B und L





Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich
-  geplante Haltestelle

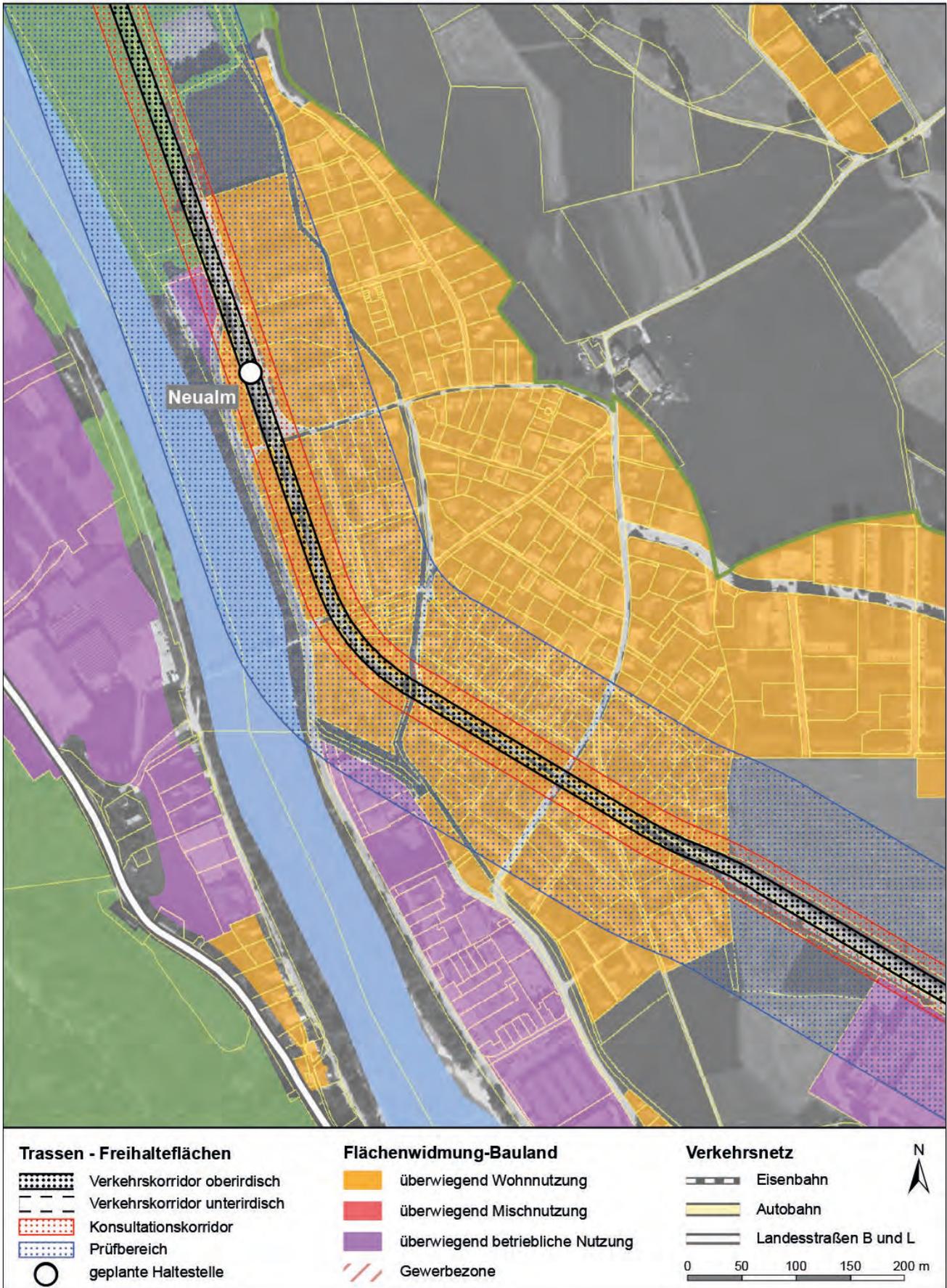
Flächenwidmung-Bauland

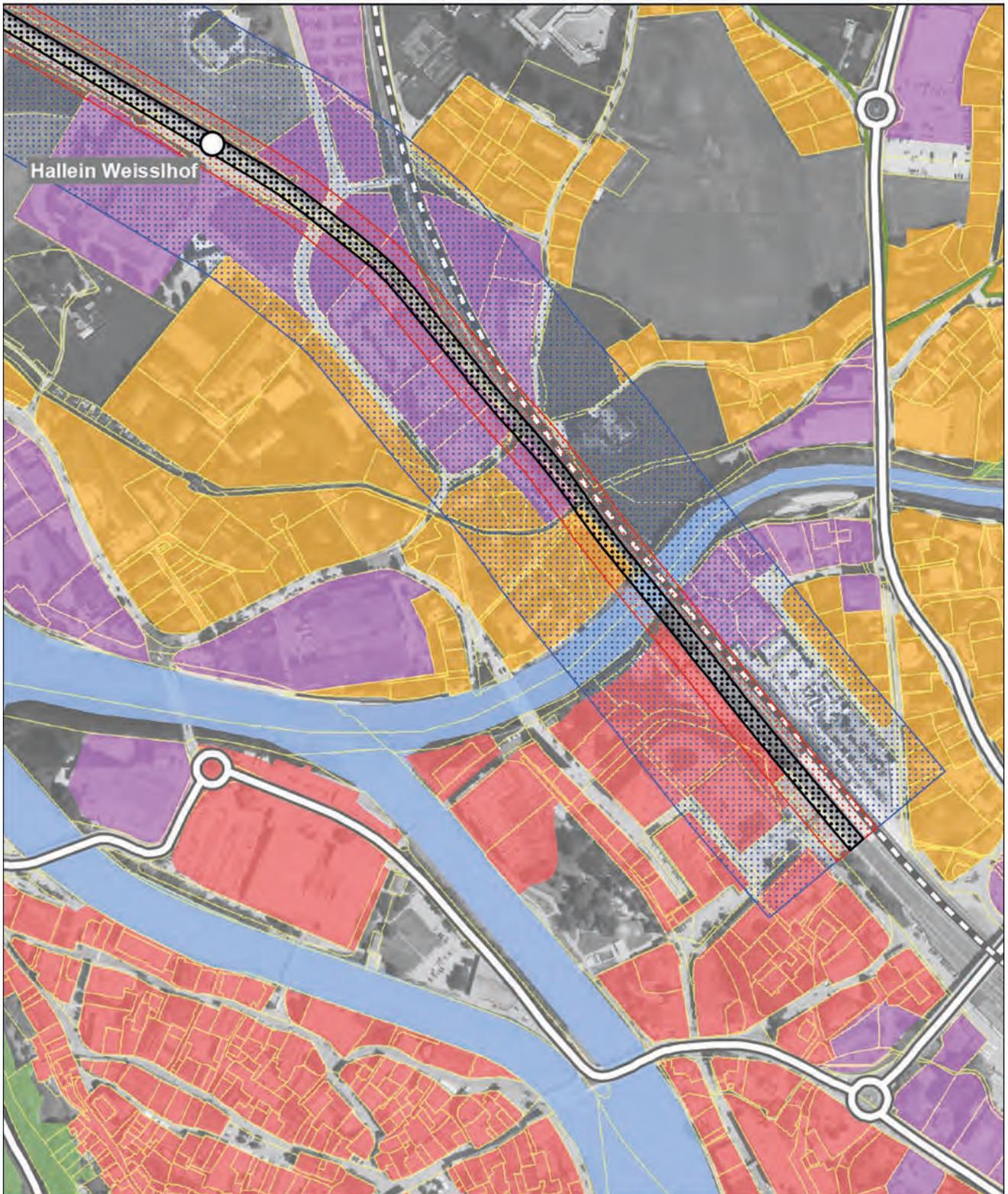
-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
-  Autobahn
-  Landesstraßen B und L





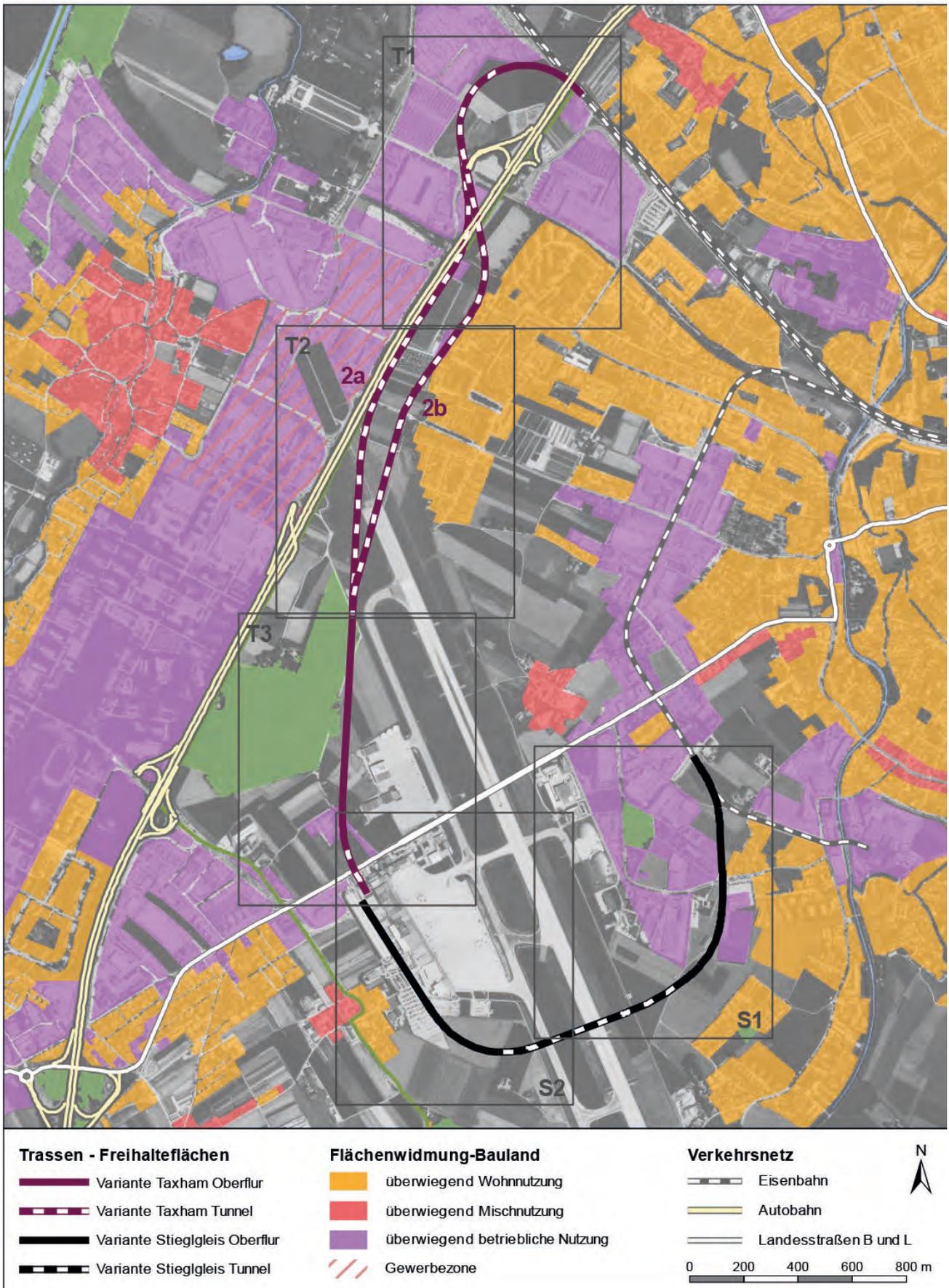


- Trassen - Freihalteflächen**
- Verkehrskorridor oberirdisch
 - Verkehrskorridor unterirdisch
 - Konsultationskorridor
 - Prüfbereich
 - geplante Haltestelle

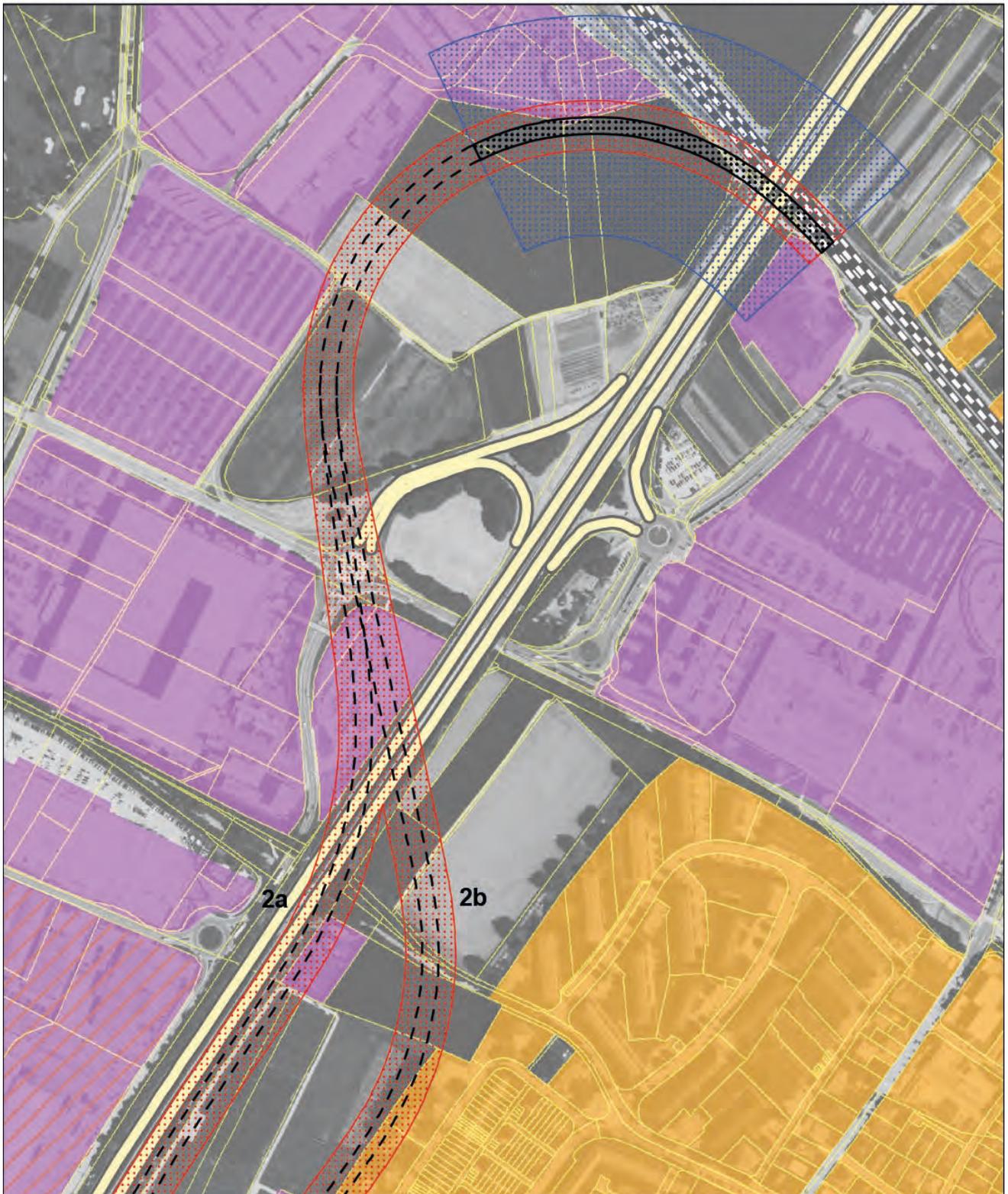
- Flächenwidmung-Bauland**
- überwiegend Wohnnutzung
 - überwiegend Mischnutzung
 - überwiegend betriebliche Nutzung
 - Gewerbezone

- Verkehrsnetz**
- Eisenbahn
 - Autobahn
 - Landesstraßen B und L
- 0 50 100 150 200 m





5.3 Flughafenbahn Stadt Salzburg, Varianten Taxham und Stieglgleis Abschnitt T1



Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

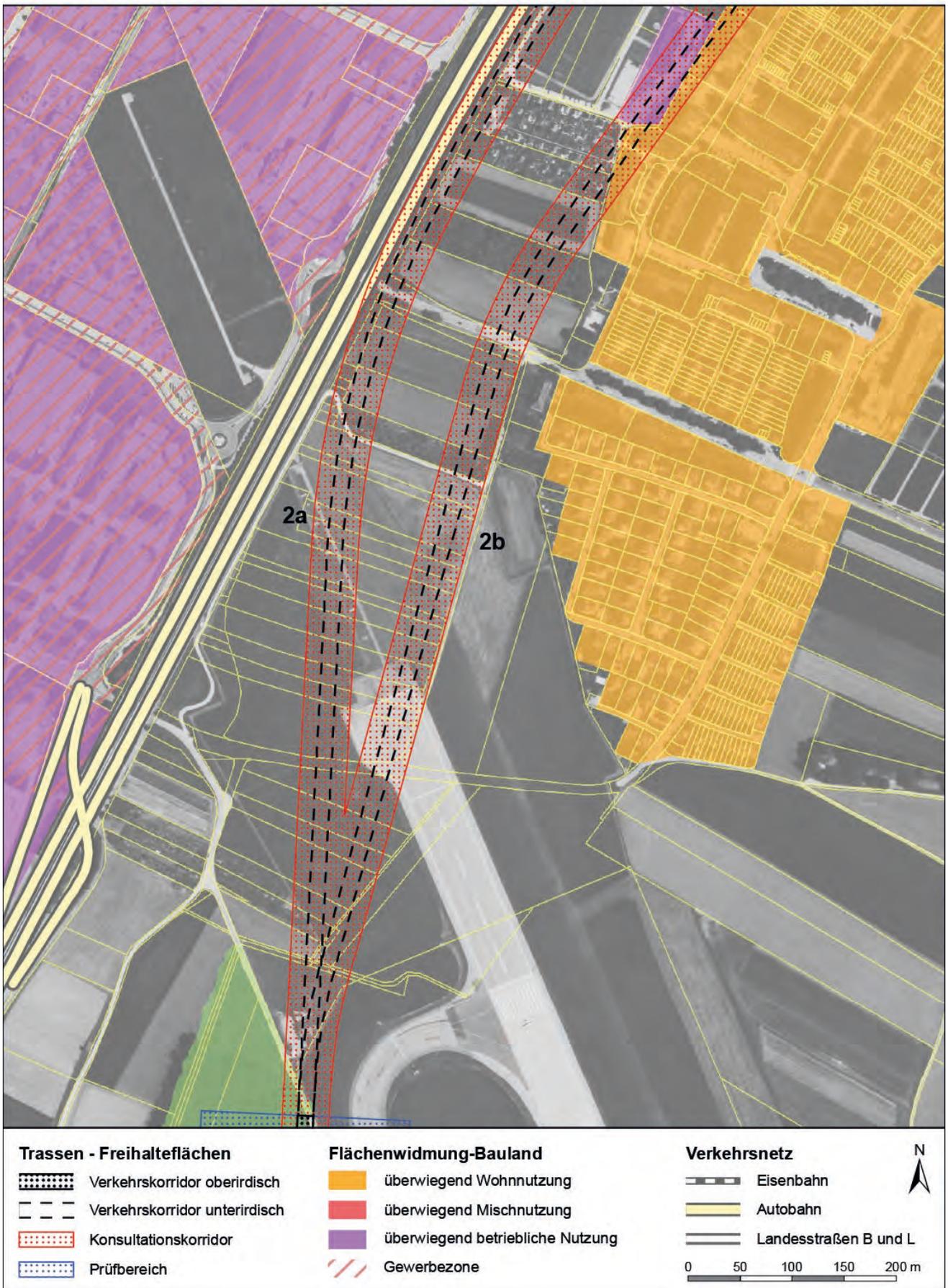
Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
-  Autobahn
-  Landesstraßen B und L

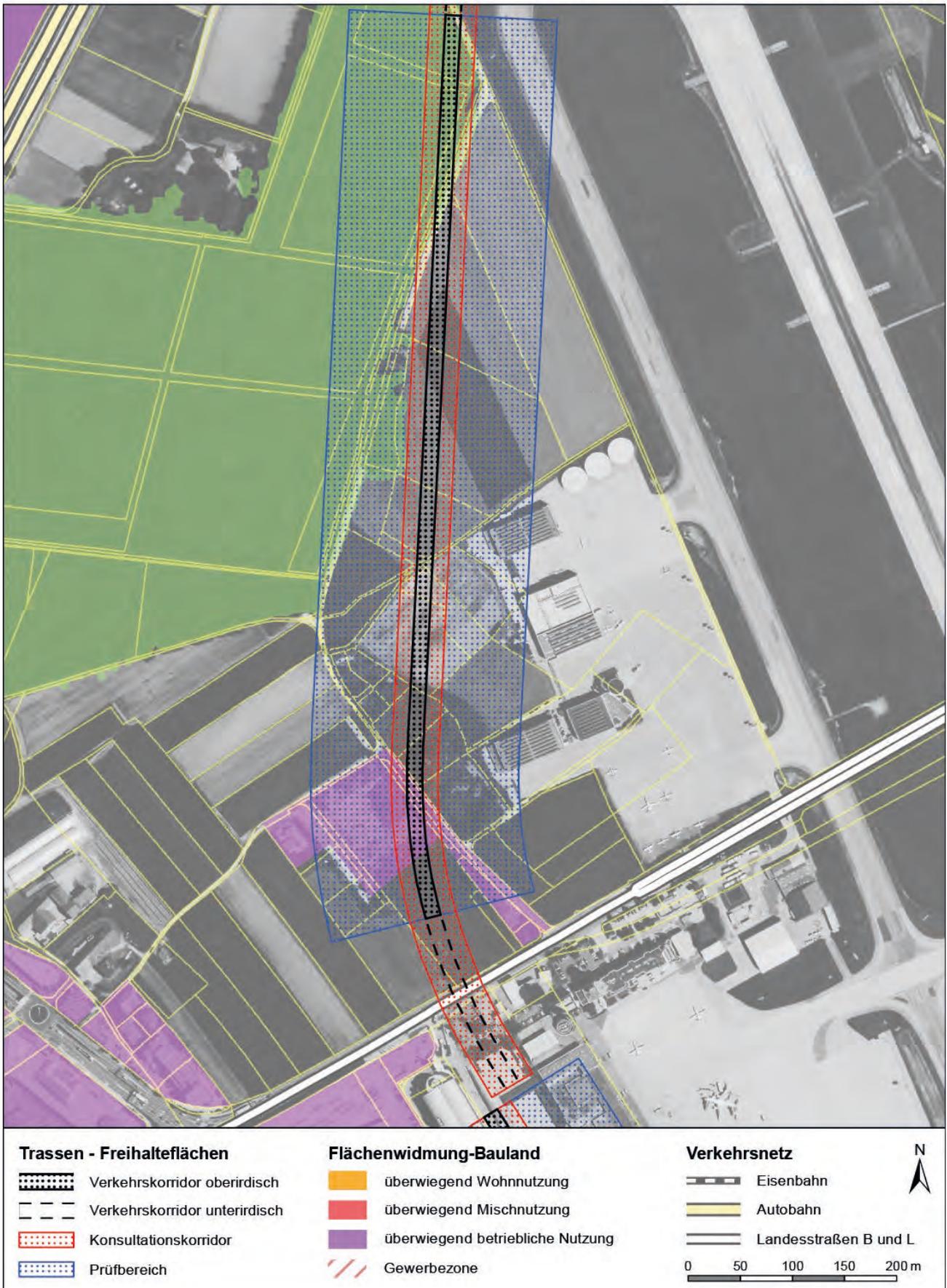


5.3 Flughafenbahn Stadt Salzburg, Varianten Taxham und Stieglgleis Abschnitt T2

56

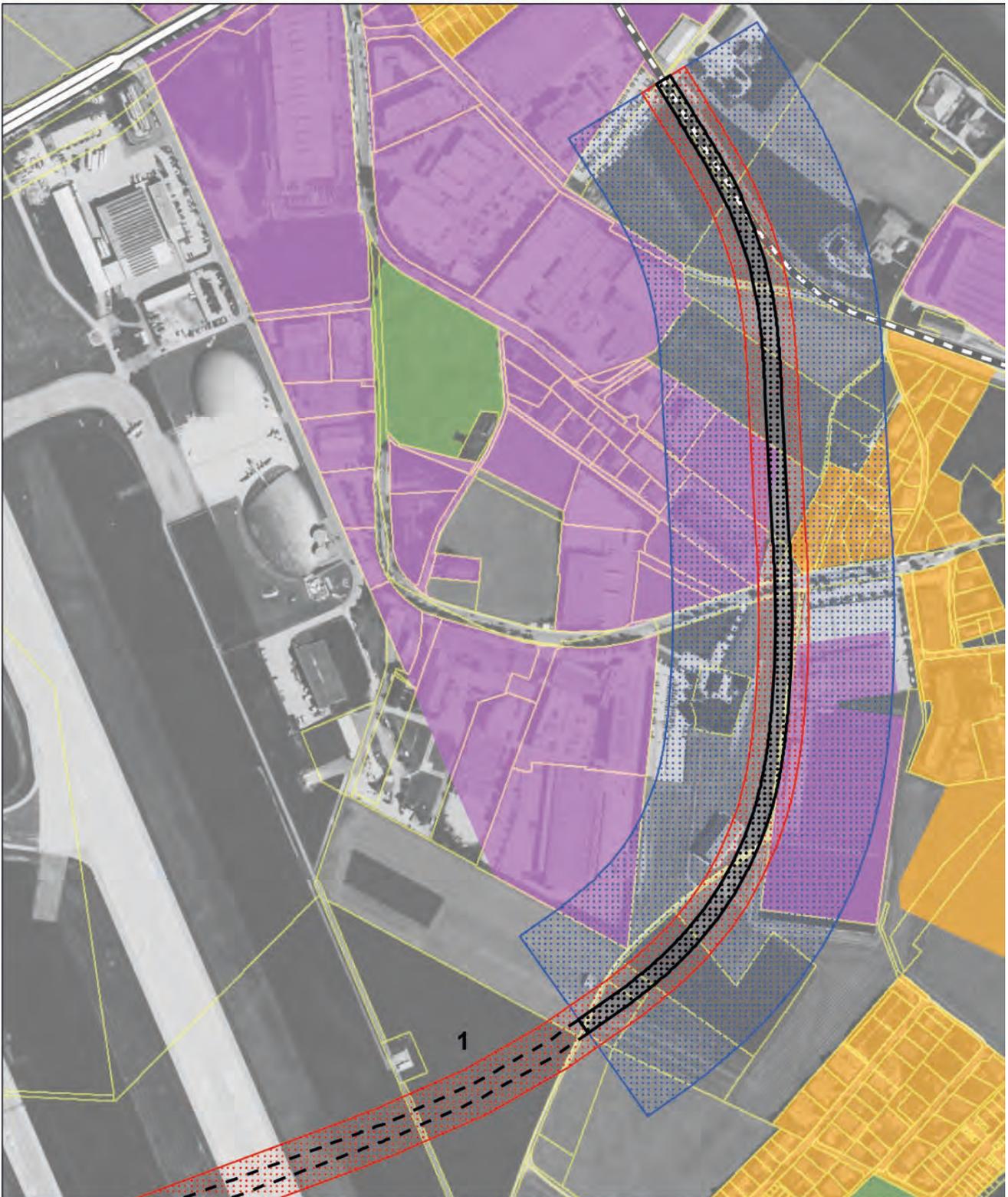


5.3 Flughafenbahn Stadt Salzburg, Varianten Taxham und Stieglgleis Abschnitt T3



5.3 Flughafenbahn Stadt Salzburg, Varianten Taxham und Stieglgleis Abschnitt S1

58



Trassen - Freihalteflächen

- Verkehrskorridor oberirdisch
- Verkehrskorridor unterirdisch
- Konsultationskorridor
- Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

- überwiegend Wohnnutzung
- überwiegend Mischnutzung
- überwiegend betriebliche Nutzung
- Gewerbezone

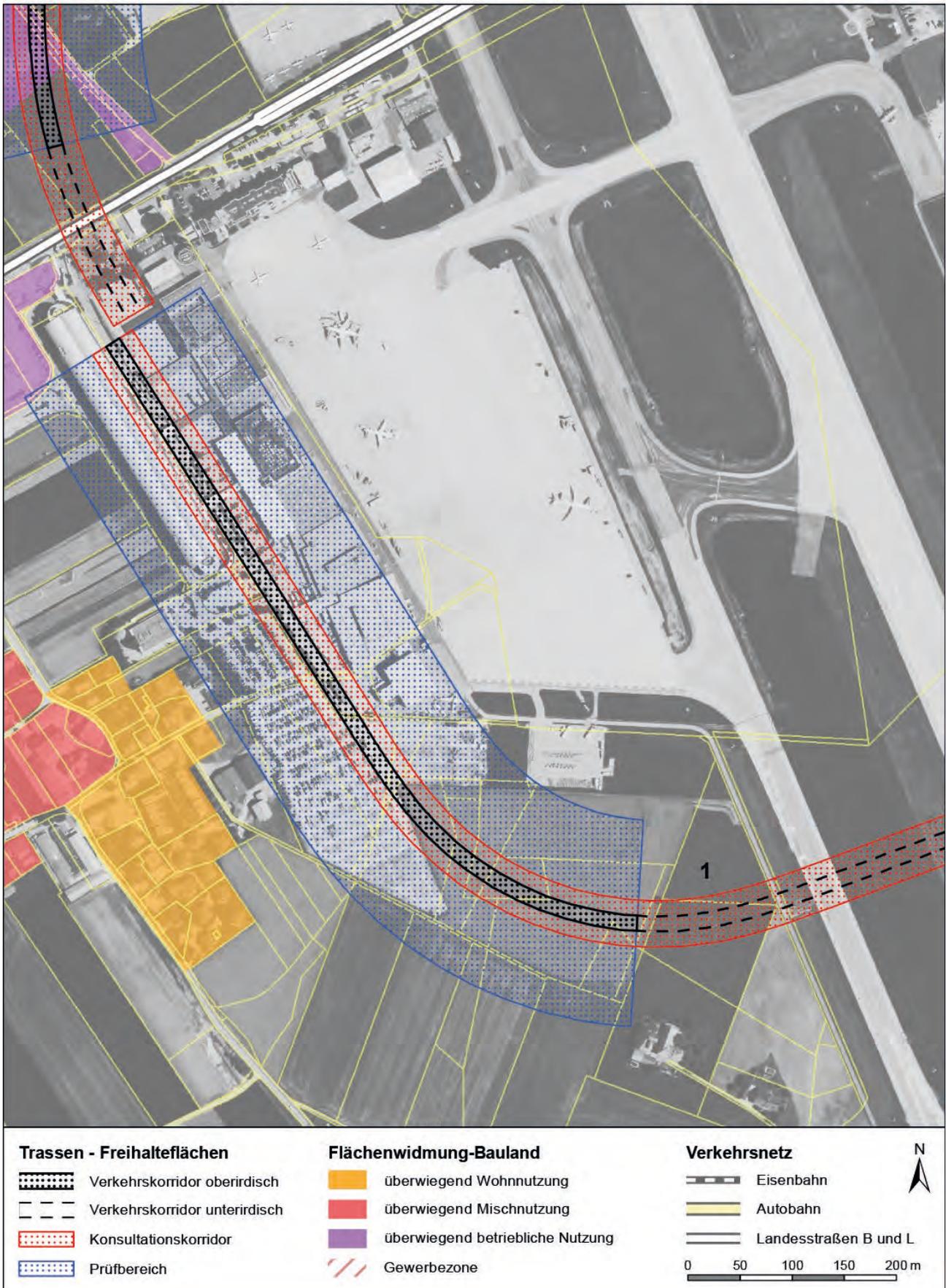
Verkehrsnetz

- Eisenbahn
- Autobahn
- Landesstraßen B und L



0 50 100 150 200 m

5.3 Flughafenbahn Stadt Salzburg, Varianten Taxham und Stieglgleis Abschnitt S2

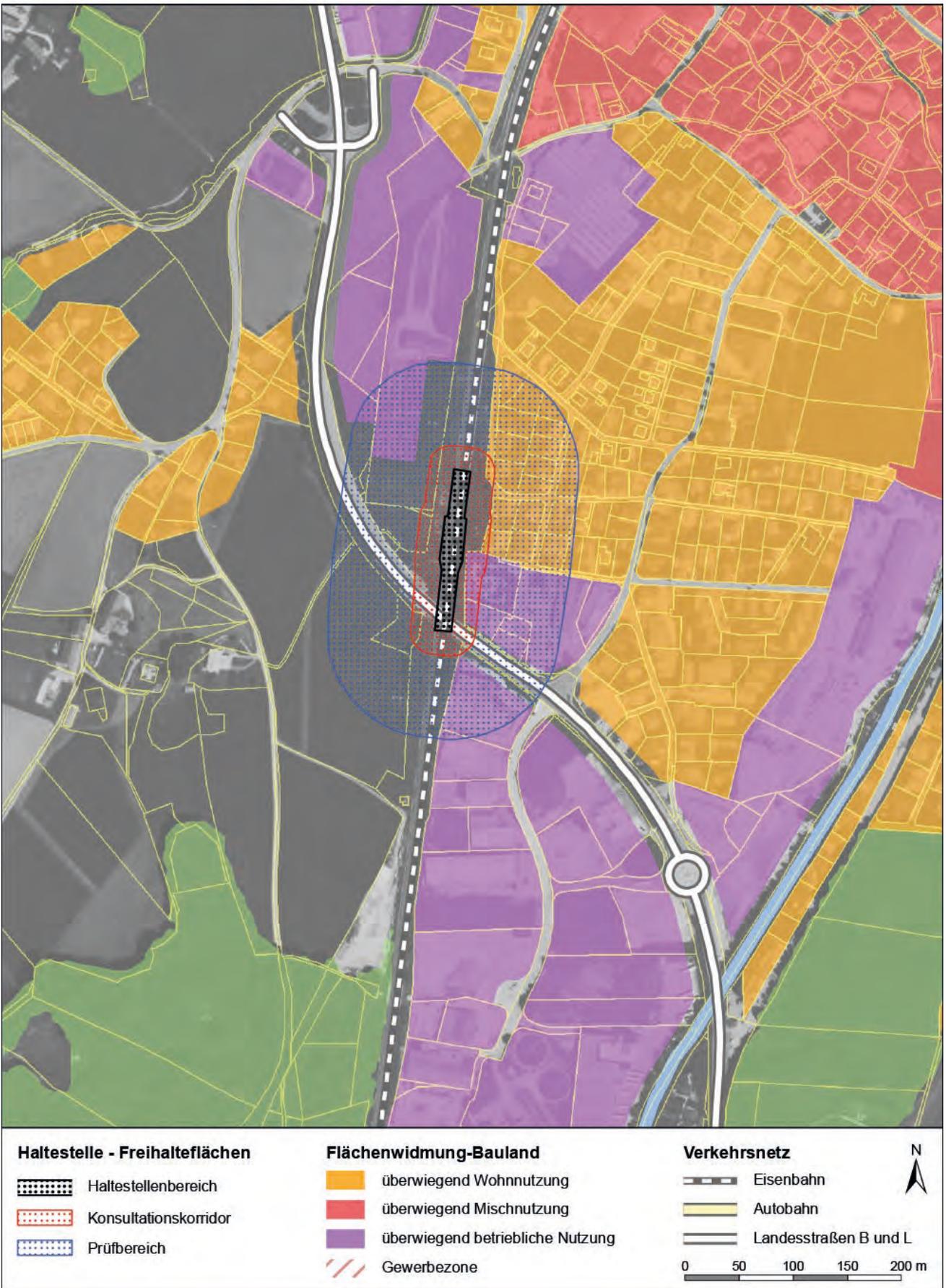


5.4 NAVIS Nordostast - dreigleisiger Ausbau Neumarkt - Steindorf

60



5.5 NAVIS Nordostast - Haltestelle Seekirchen Süd



5.6 NAVIS Südast - Haltestelle Elsbethen/Haslach

62



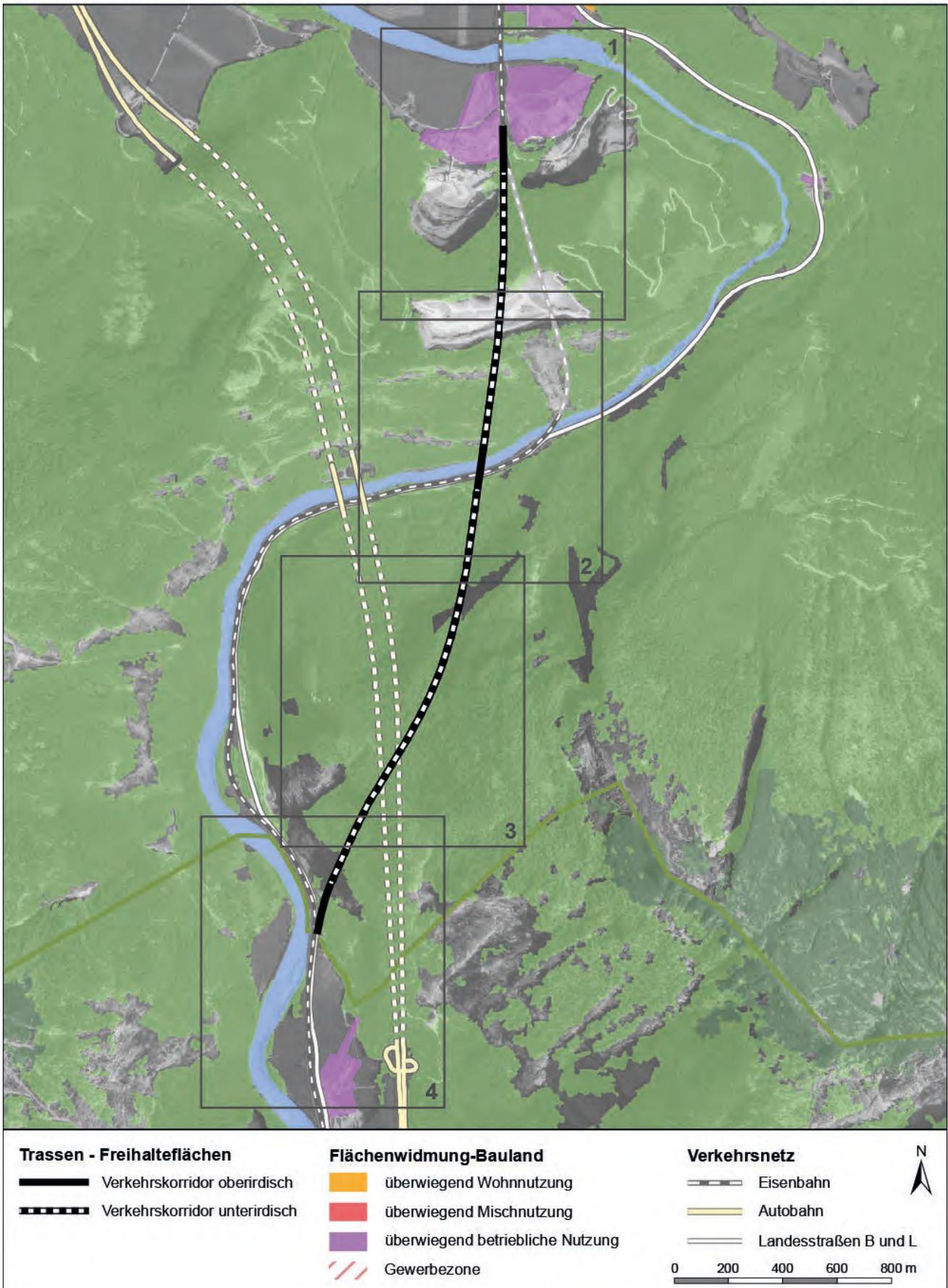
5.7 Salzburger Lokalbahn - Schleife Bürmoos

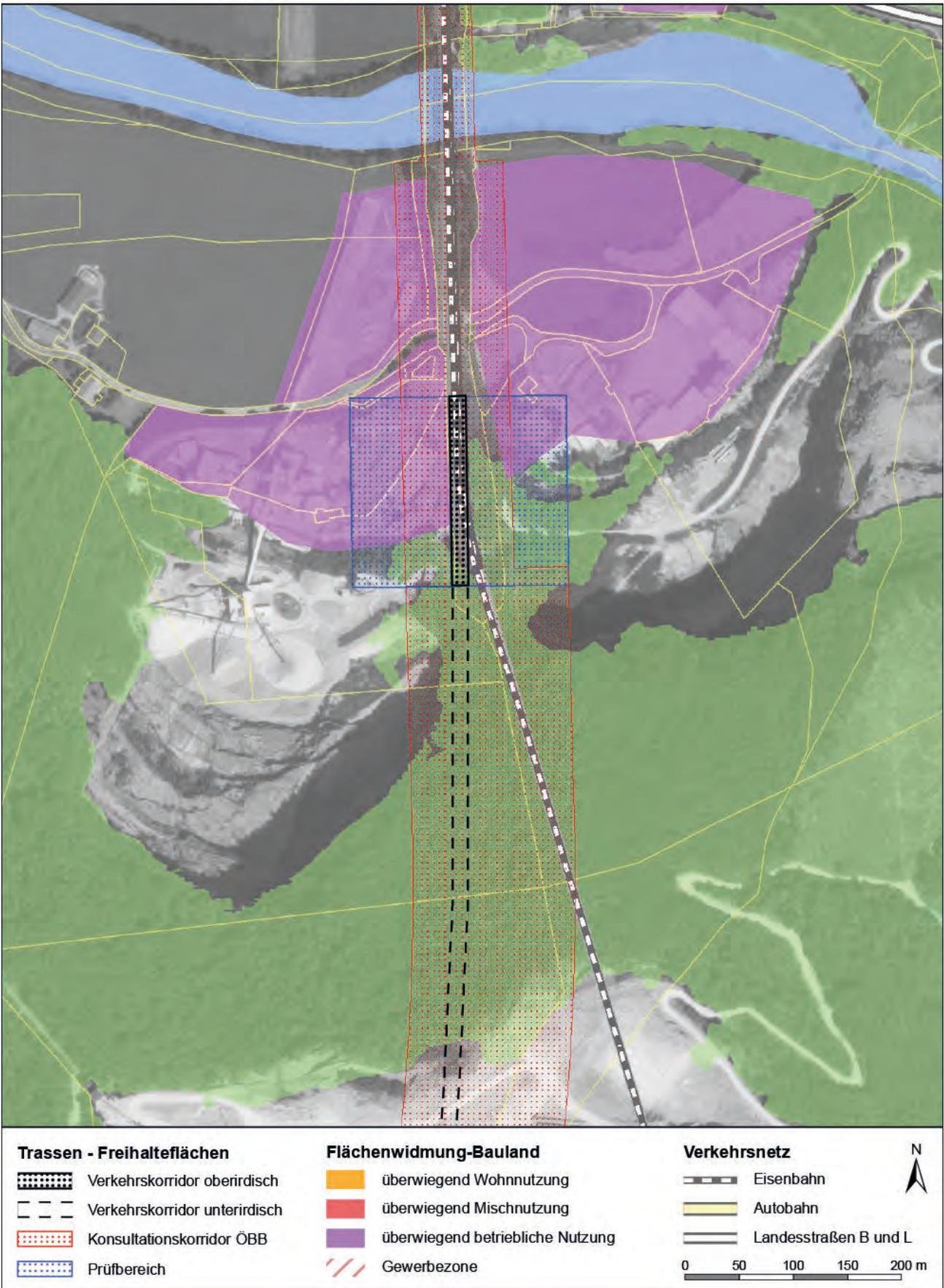


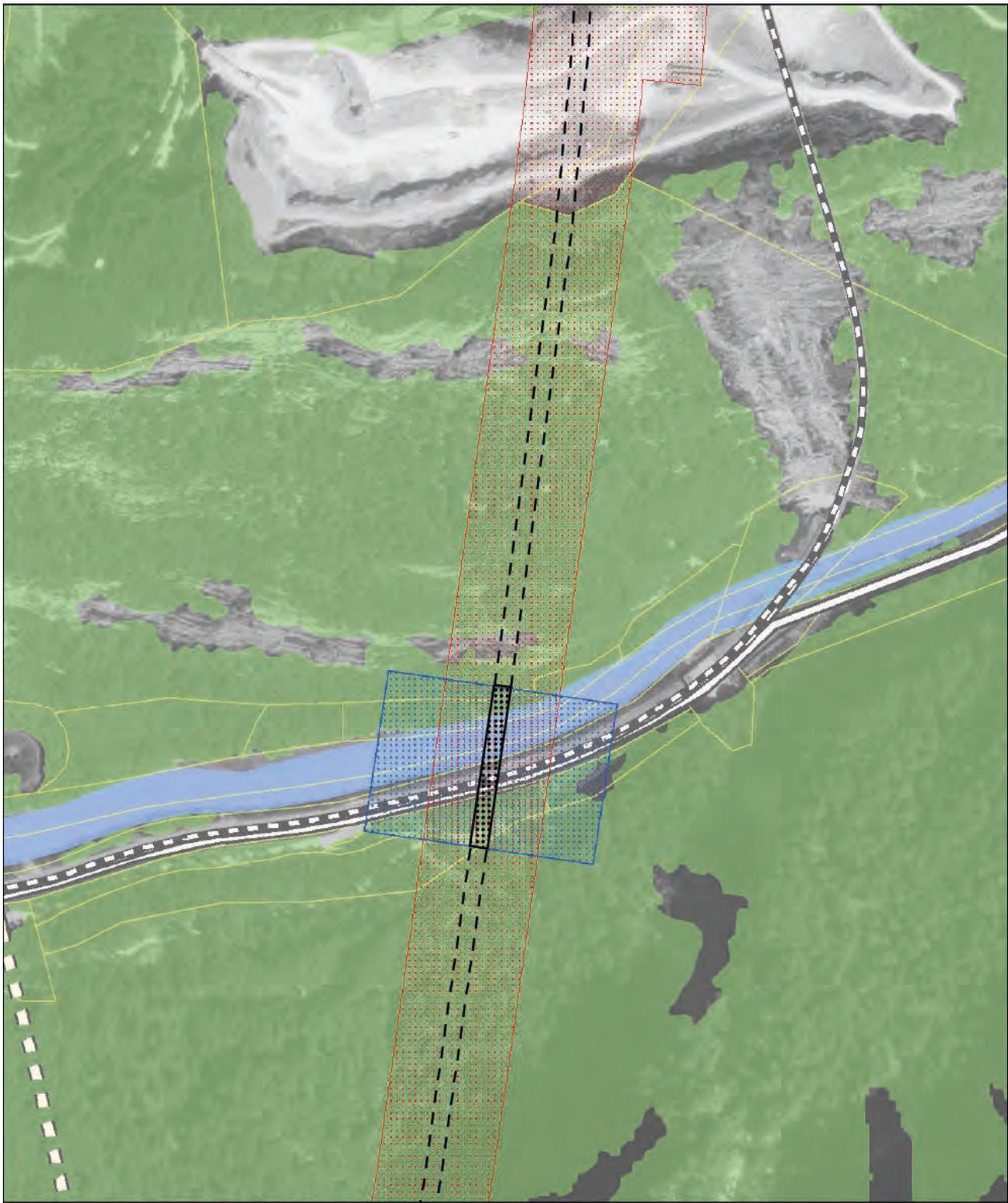
5.8 Westbahnverlegung Golling - Stegenwald

Übersicht

64







Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor ÖBB
-  Prüfbereich

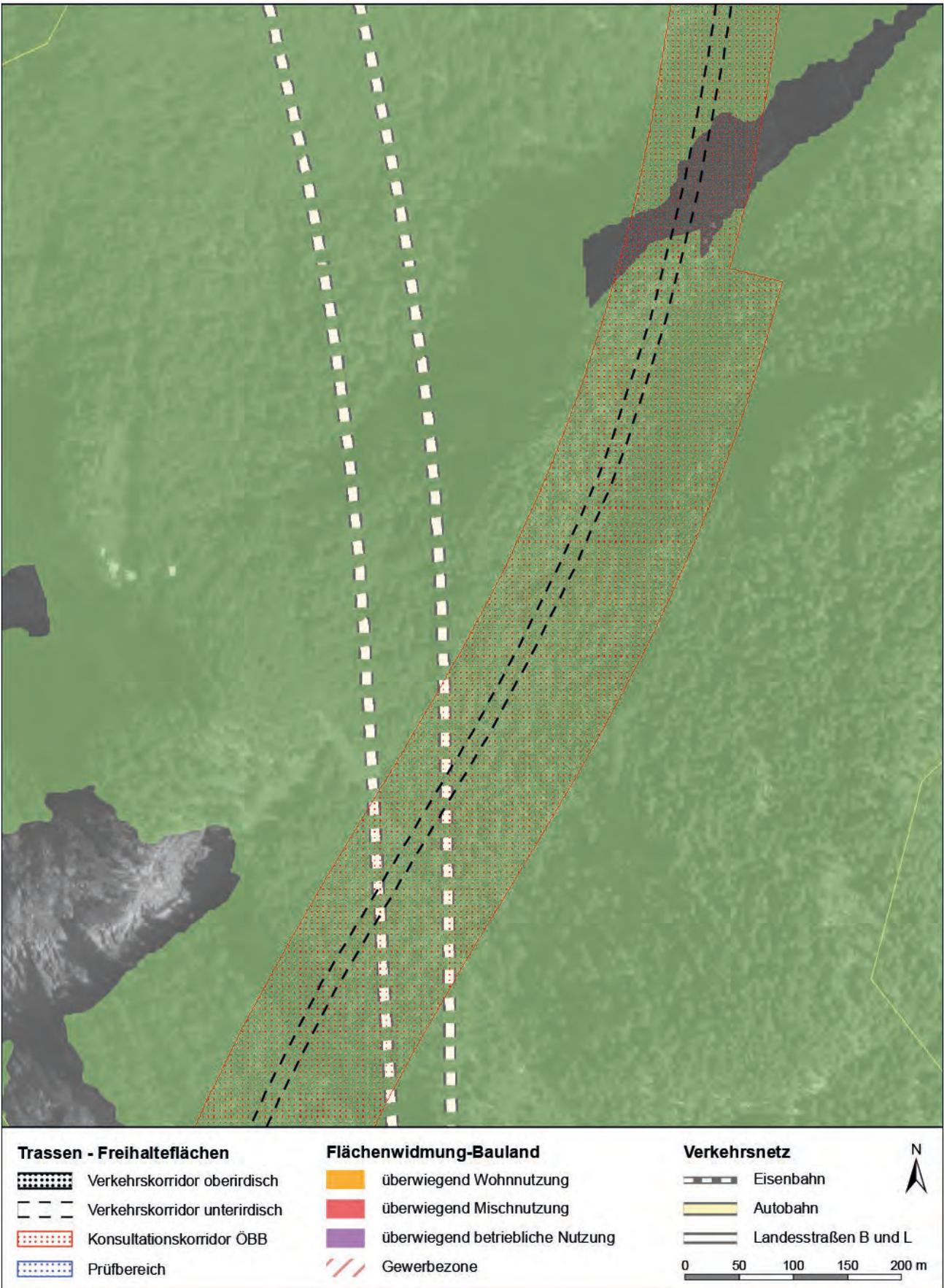
Flächenwidmung-Bauland

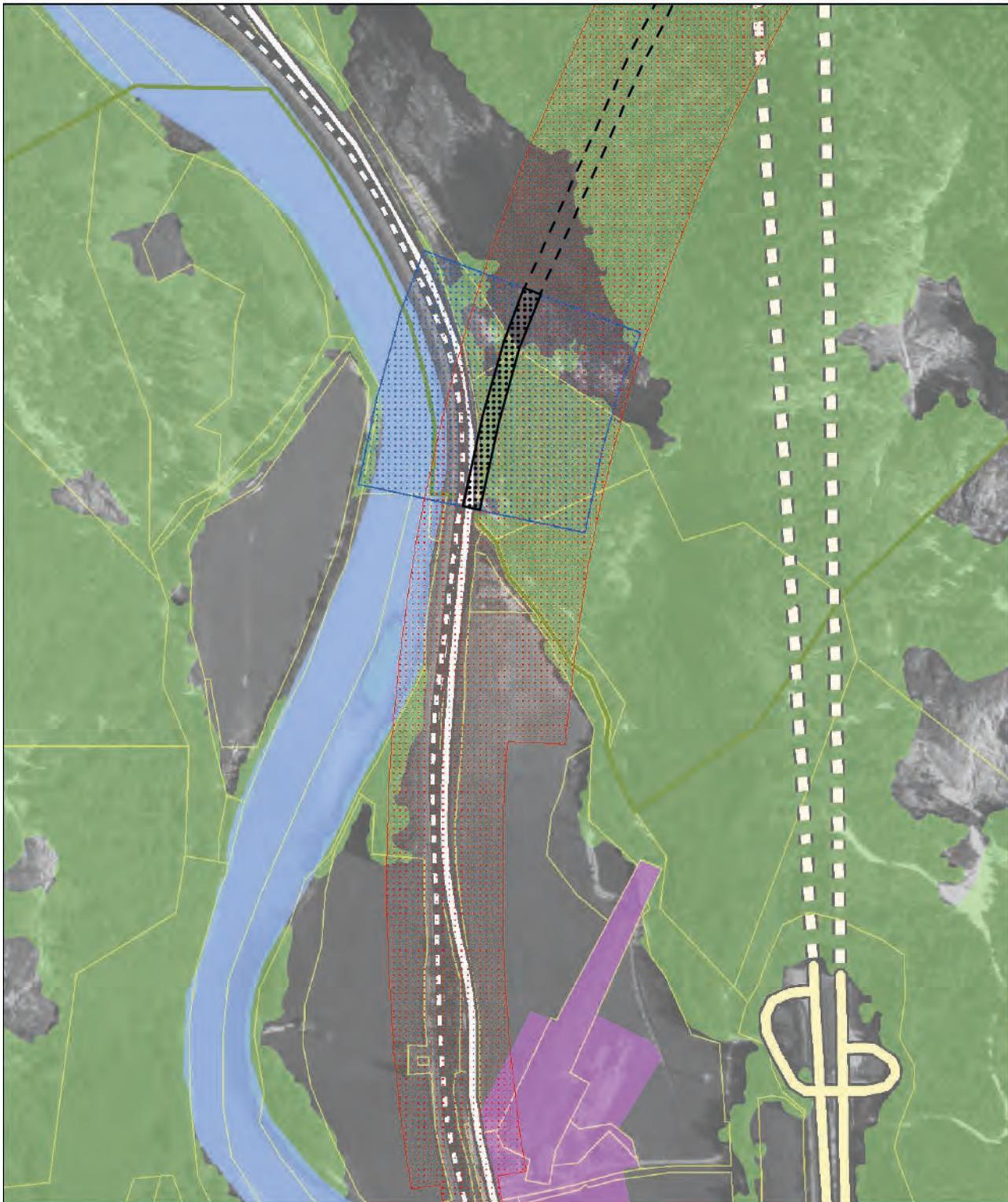
-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
 -  Autobahn
 -  Landesstraßen B und L
- 0 50 100 150 200 m







Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor ÖBB
-  Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

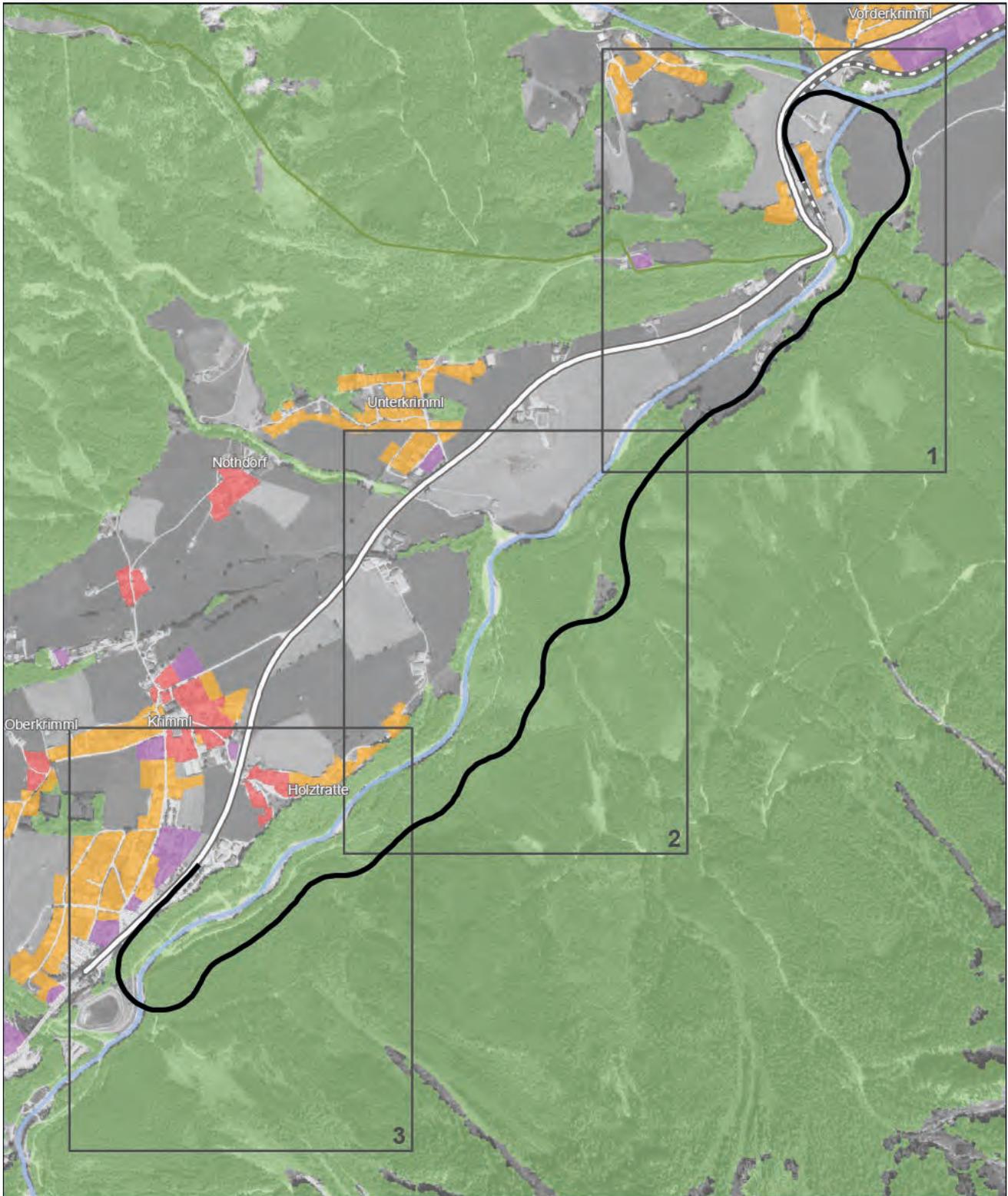
Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
-  Autobahn
-  Landesstraßen B und L



5.9 Pinzgaubahn - Verlängerung bis Krimml

Übersicht



Trassen - Freihalteflächen

- Verkehrskorridor oberirdisch
- Verkehrskorridor unterirdisch

Flächenwidmung-Bauland

- überwiegend Wohnnutzung
- überwiegend Mischnutzung
- überwiegend betriebliche Nutzung
- Gewerbezone

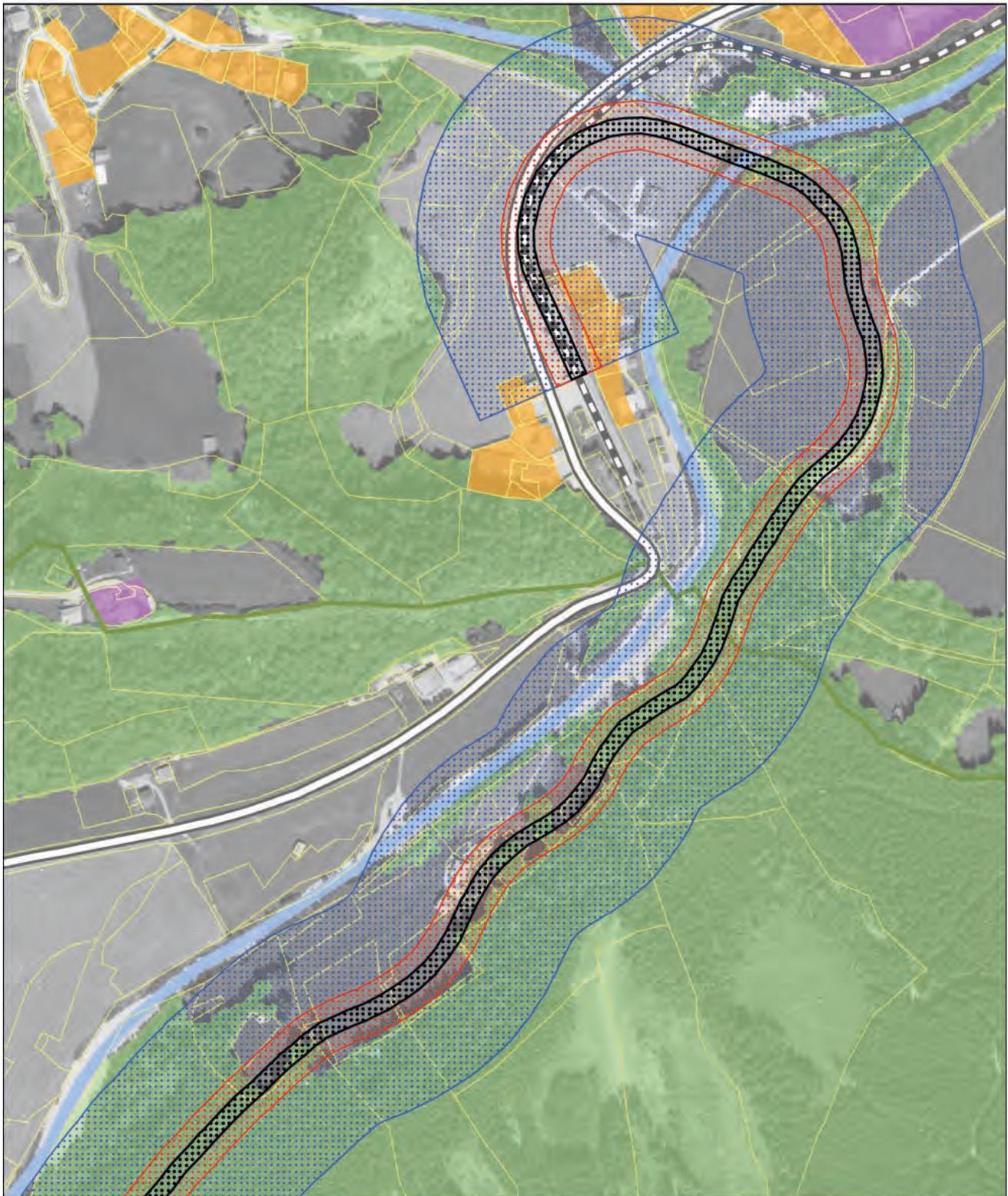
Verkehrsnetz

- Eisenbahn
- Autobahn
- Landesstraßen B und L



0 150 300 450 600 m

70



Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
 -  Autobahn
 -  Landesstraßen B und L
- 0 50 100 150 200 m





Trassen - Freihalteflächen

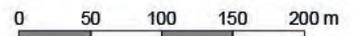
-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

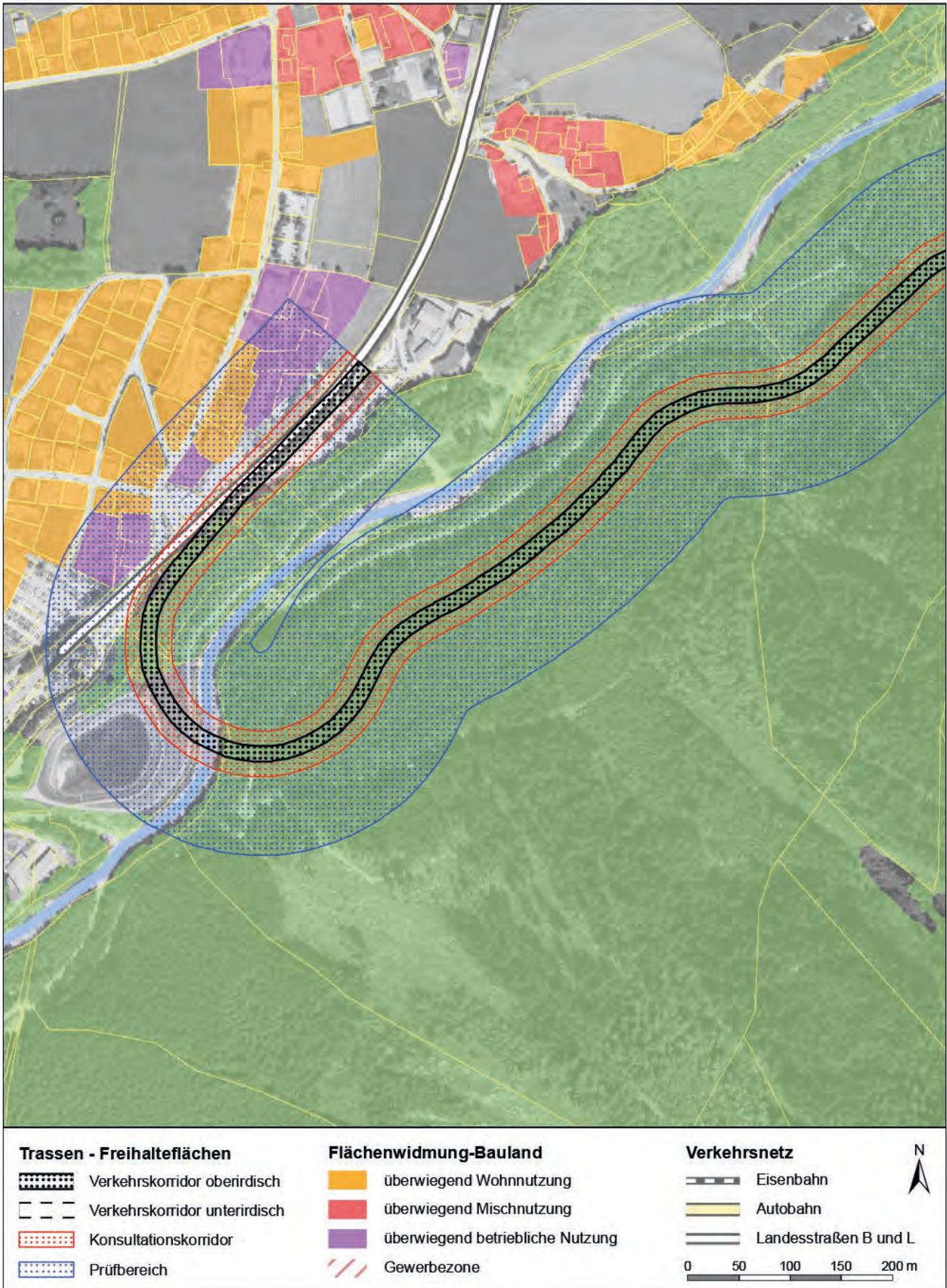
-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

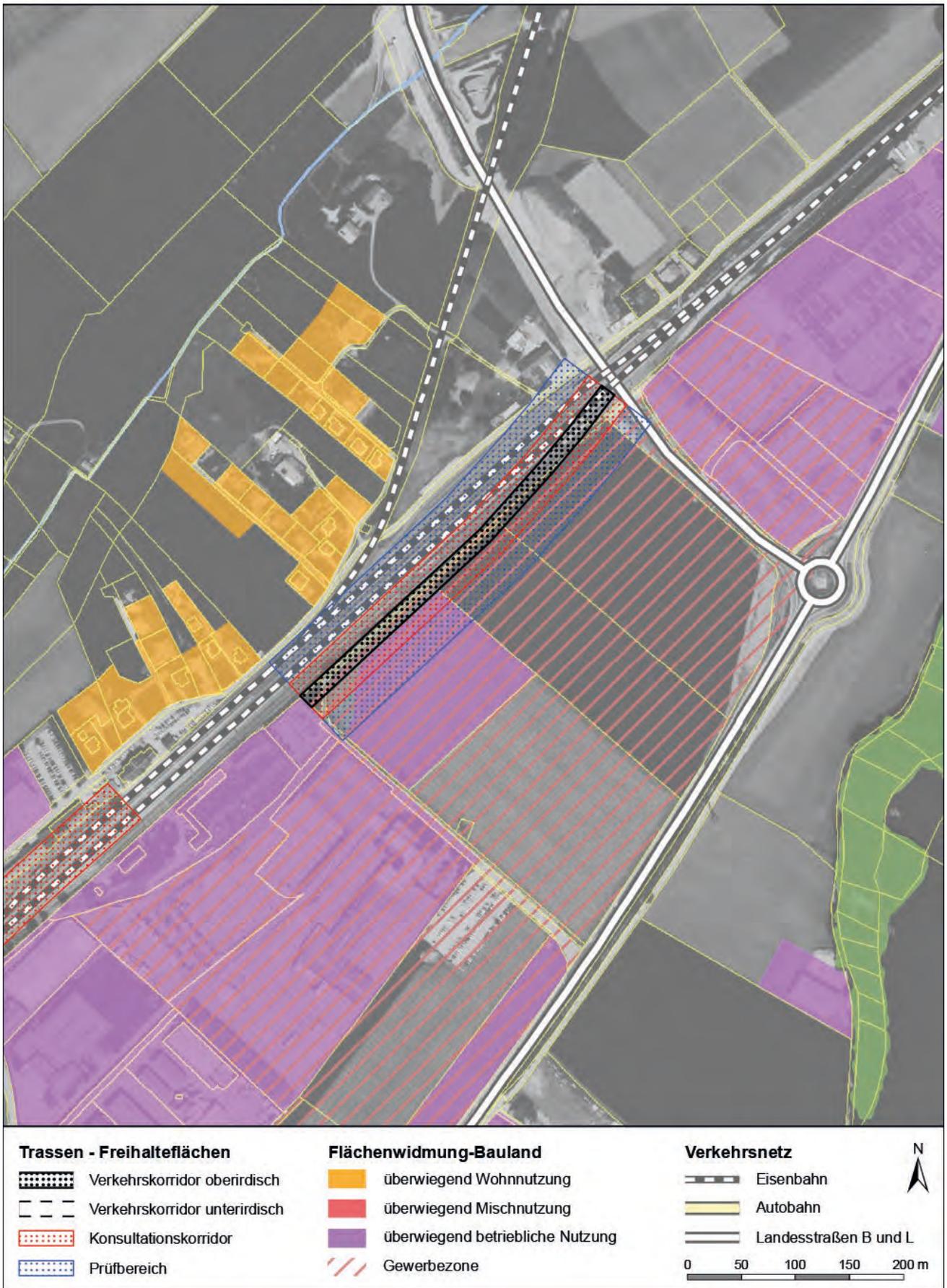
-  Eisenbahn
-  Autobahn
-  Landesstraßen B und L



72



5.10 Anschlussbahn Gewerbezone Straßwalchen - Steindorf Nord

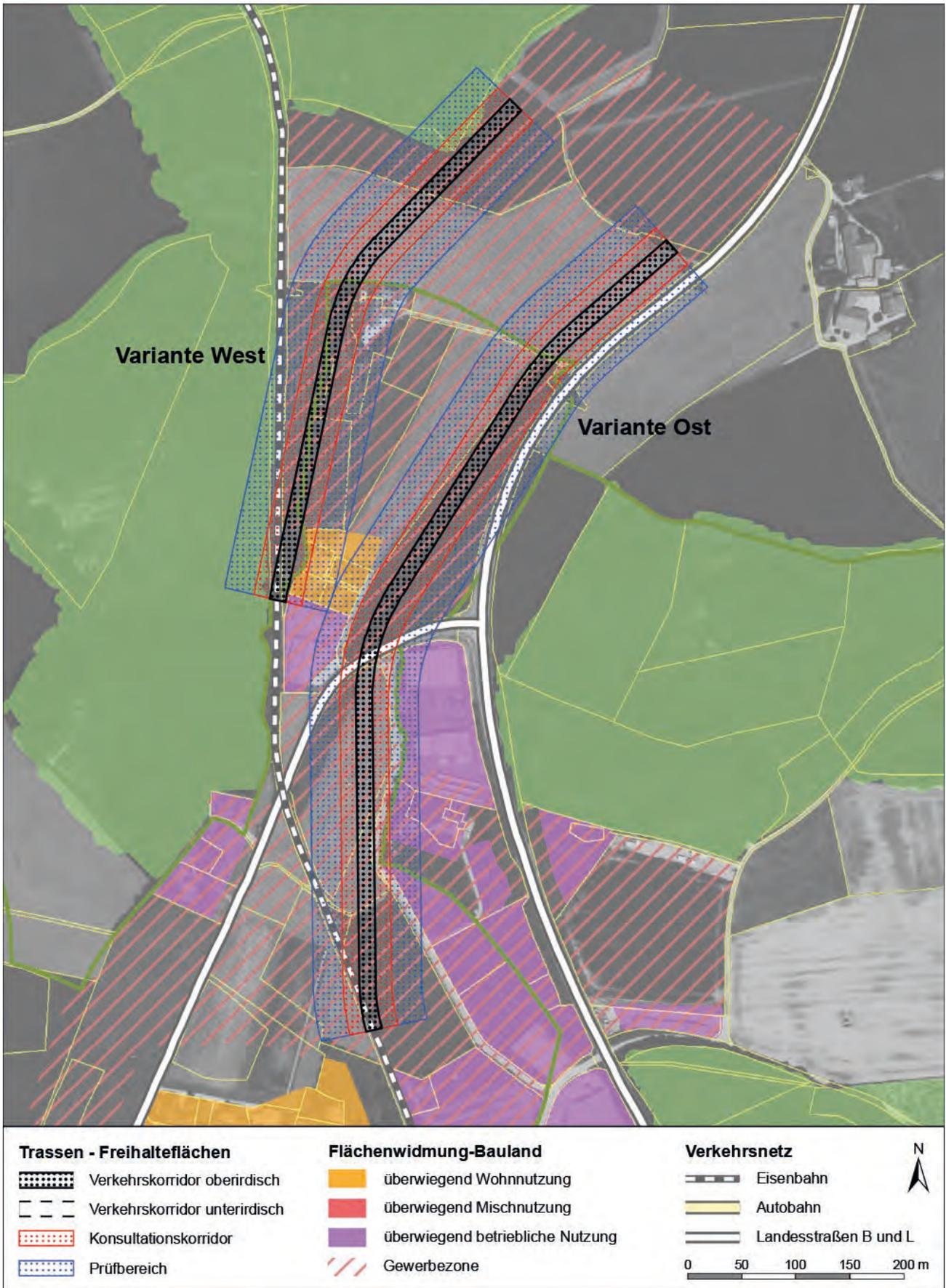


5.11 Anschlussbahn Gewerbezone Straßwalchen - Steindorf Süd

74



5.12 Anschlussbahn Gewerbezone Oberndorf - Nord (Varianten Ost und West)



5.13 Anschlussbahn Gewerbezone Nußdorf - Weitwörth

76



Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
 -  Autobahn
 -  Landesstraßen B und L
- 0 50 100 150 200 m



5.14 Anschlussbahn Gewerbezone Anthering/Bergheim - Siggerwiesen



5.15 Anschlussbahn Gewerbezone Puch - Urstein

78



Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

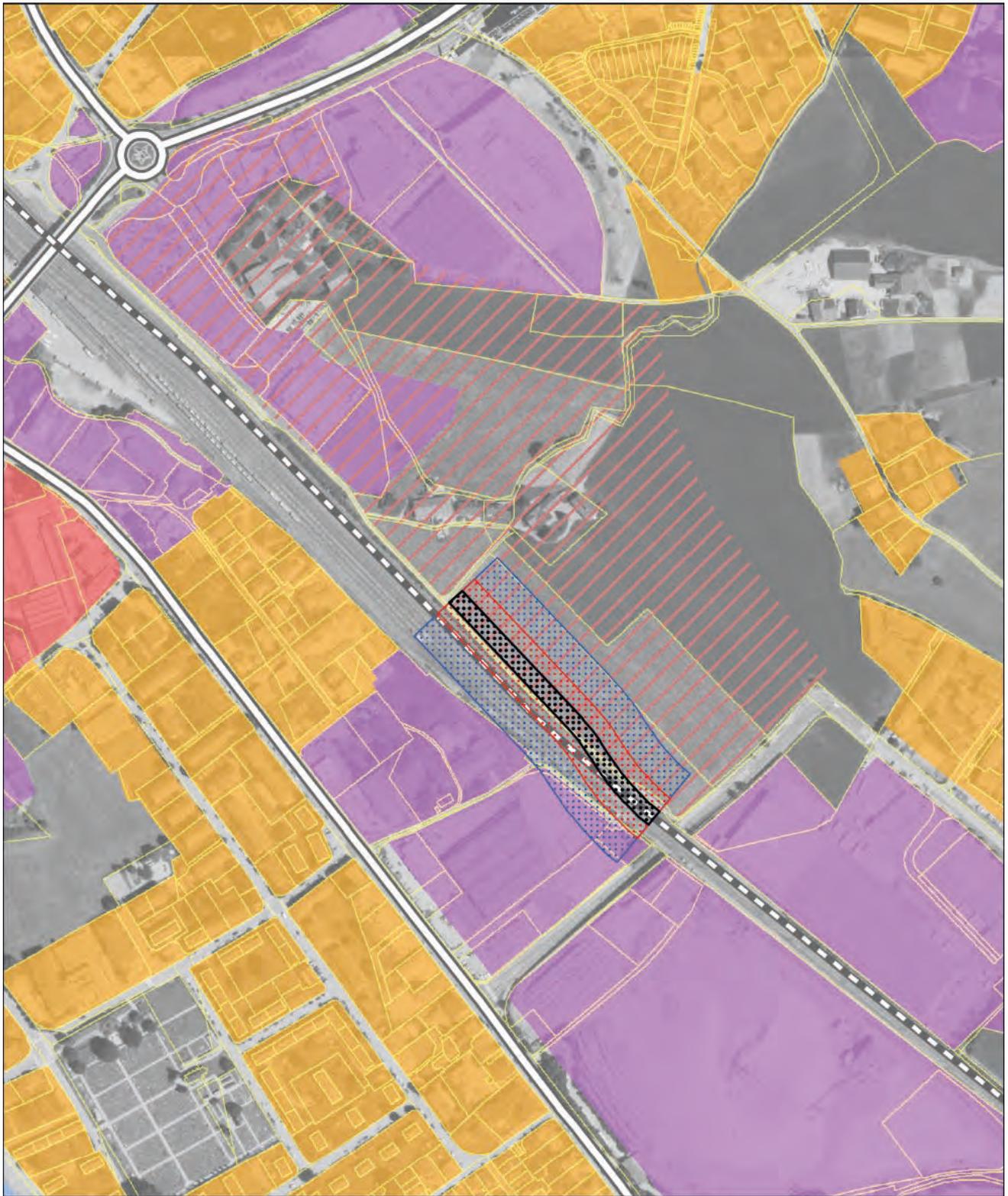
Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
-  Autobahn
-  Landesstraßen B und L



0 50 100 150 200 m

5.16 Anschlussbahn Gewerbezone Hallein - Bahnhof



Trassen - Freihalteflächen

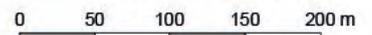
-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

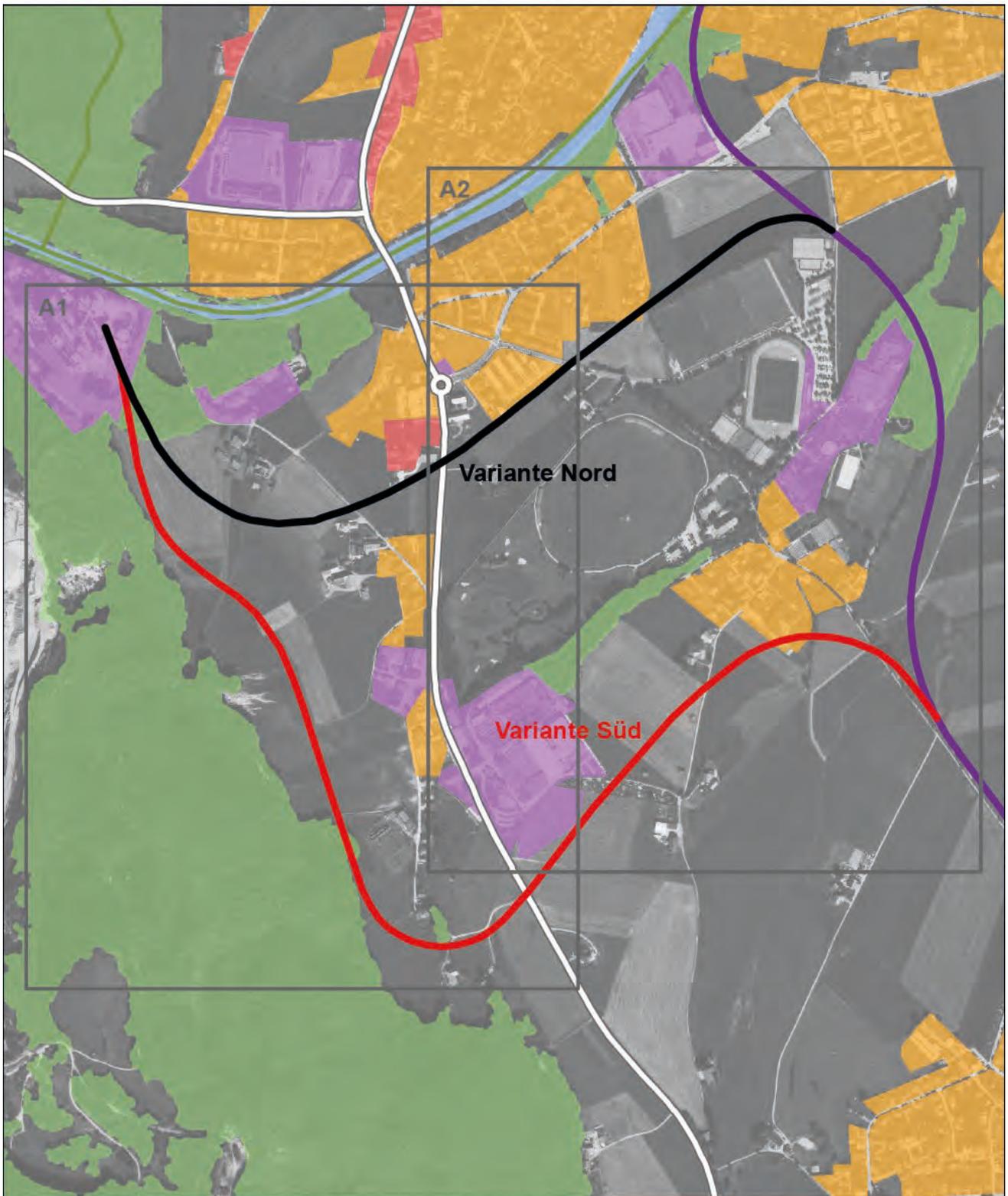
-  Eisenbahn
-  Autobahn
-  Landesstraßen B und L



5.17 Anschlussbahn Hallein - Leube (2 Varianten)

Übersicht

80



Trassen - Freihalteflächen

- Variante Nord
- Variante Süd
- Trasse Regionalstadtbahn

Flächenwidmung-Bauland

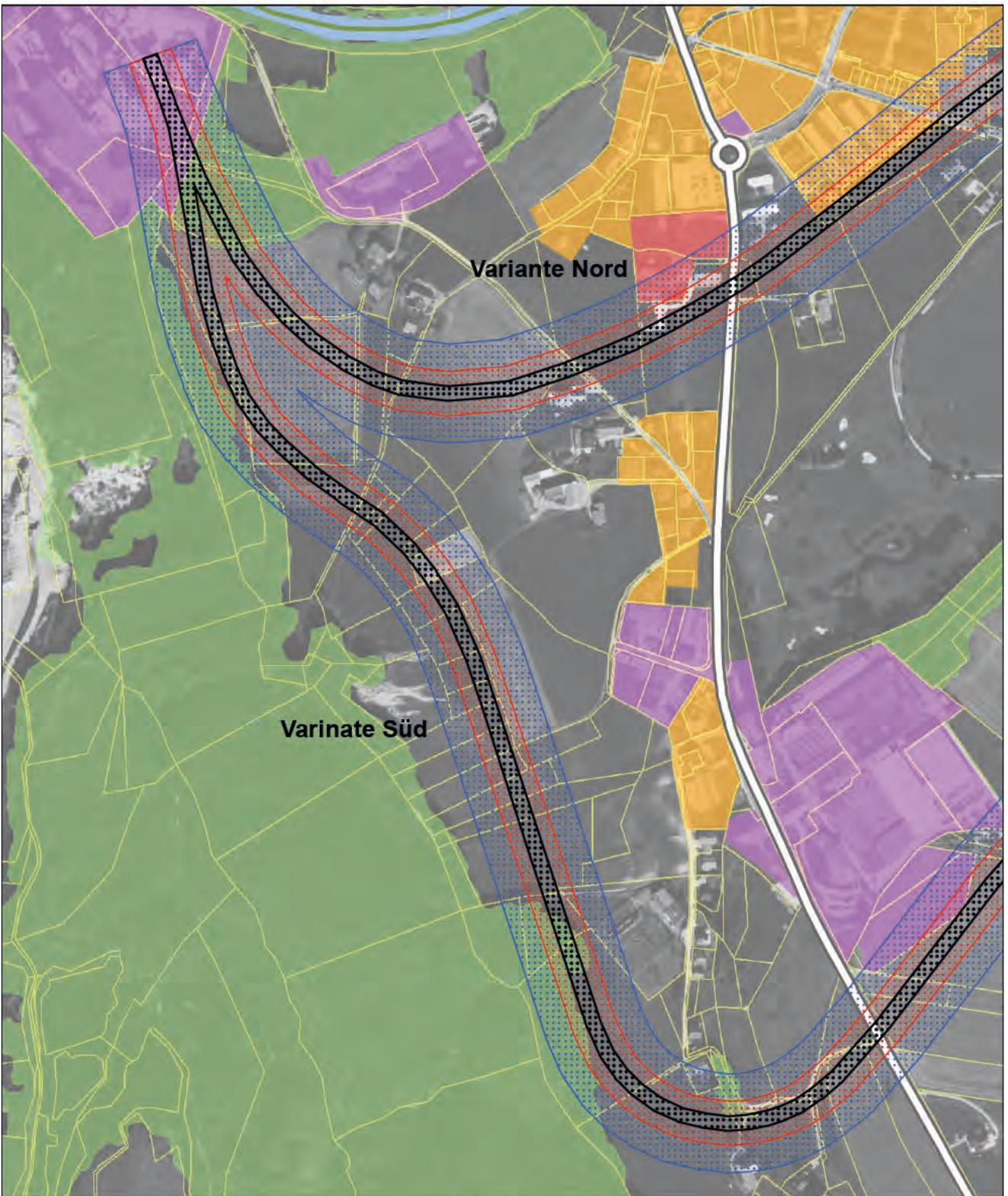
- überwiegend Wohnnutzung
- überwiegend Mischnutzung
- überwiegend betriebliche Nutzung
- // Gewerbezone

Verkehrnetz

- Eisenbahn
- Autobahn
- Landesstraßen B und L



0 100 200 300 400 m



Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich
-  Trasse Regionalstadtbahn

Flächenwidmung-Bauland

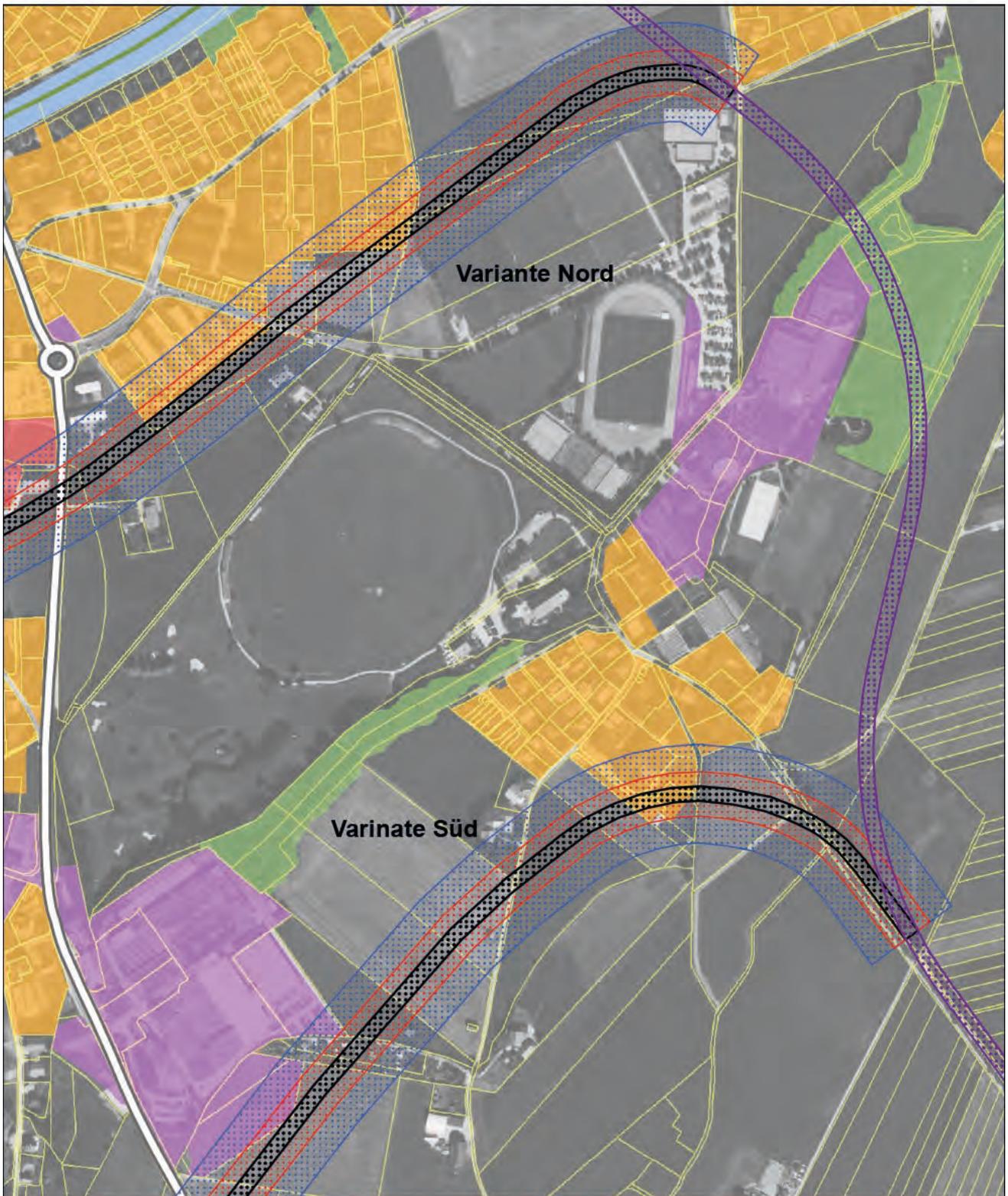
-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
-  Autobahn
-  Landesstraßen B und L



0 50 100 150 200 m



Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich
-  Trasse Regionalstadtbahn

Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
 -  Autobahn
 -  Landesstraßen B und L
- 0 50 100 150 200 m

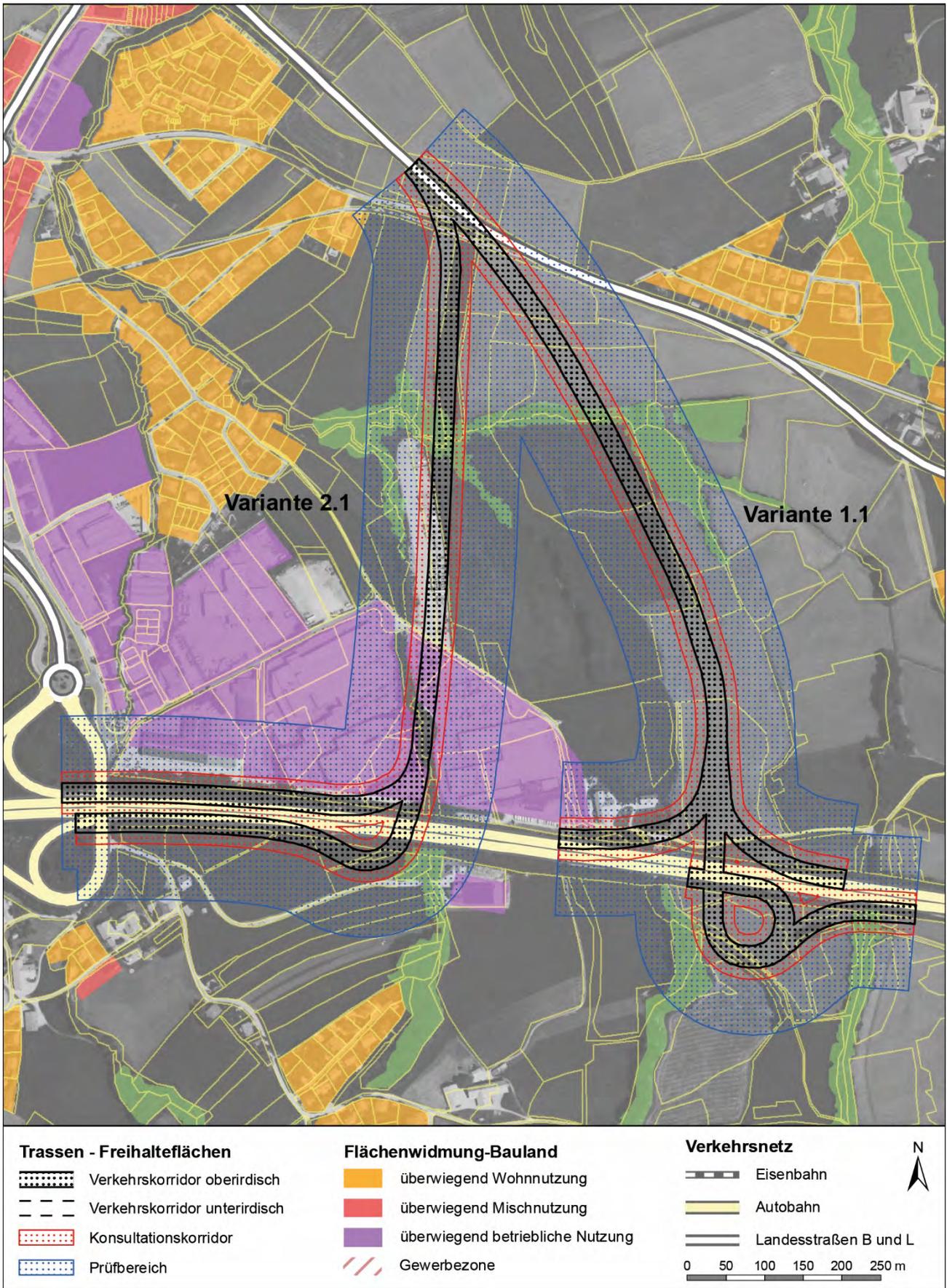


5.18 Anschlussbahn Gewerbegebiet Flachau/Altenmarkt - Ennsbogen

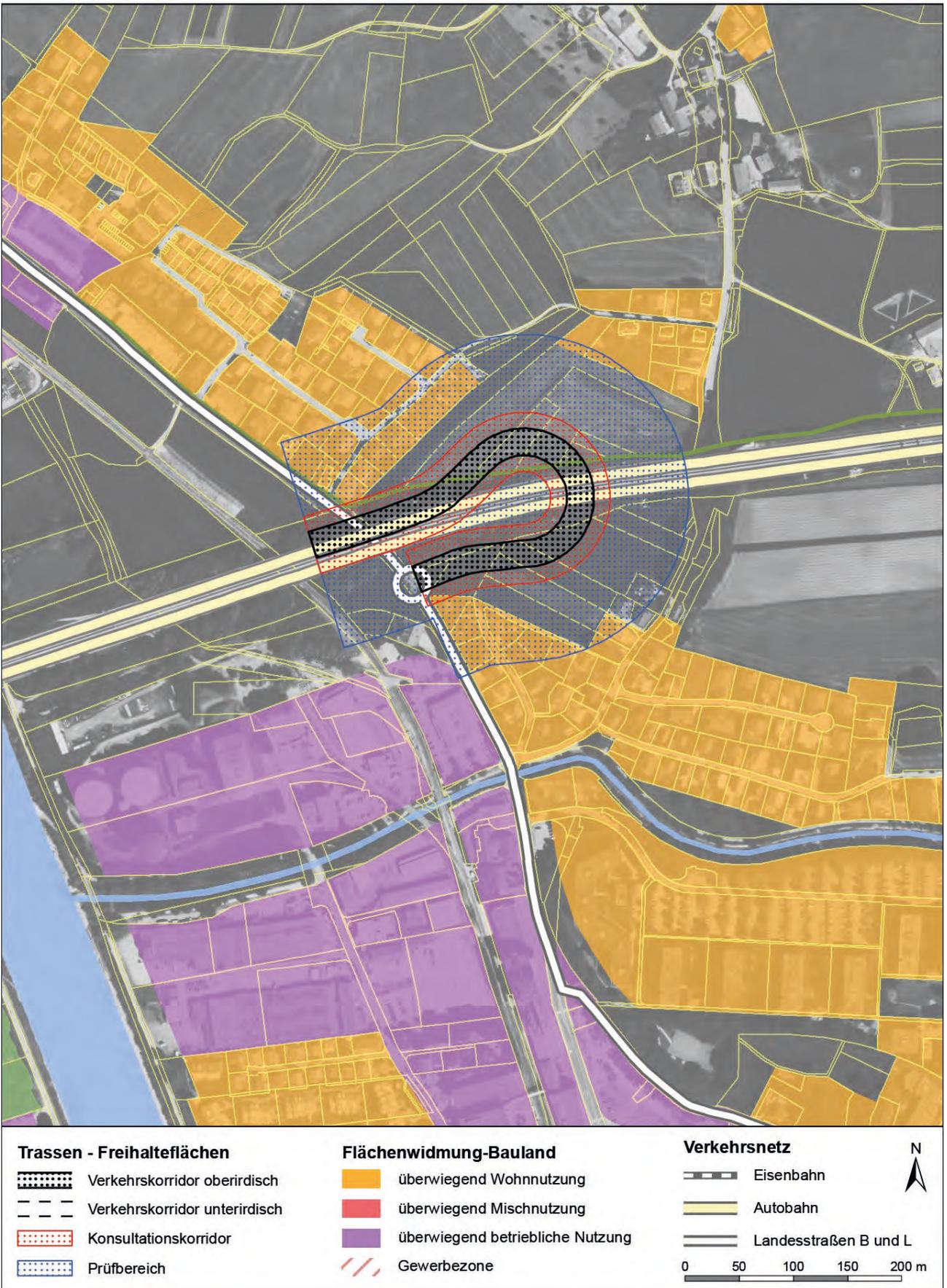


6.1 A1 Eugendorf - Anschlussstelle Eugendorf Ost (2 Varianten)

84

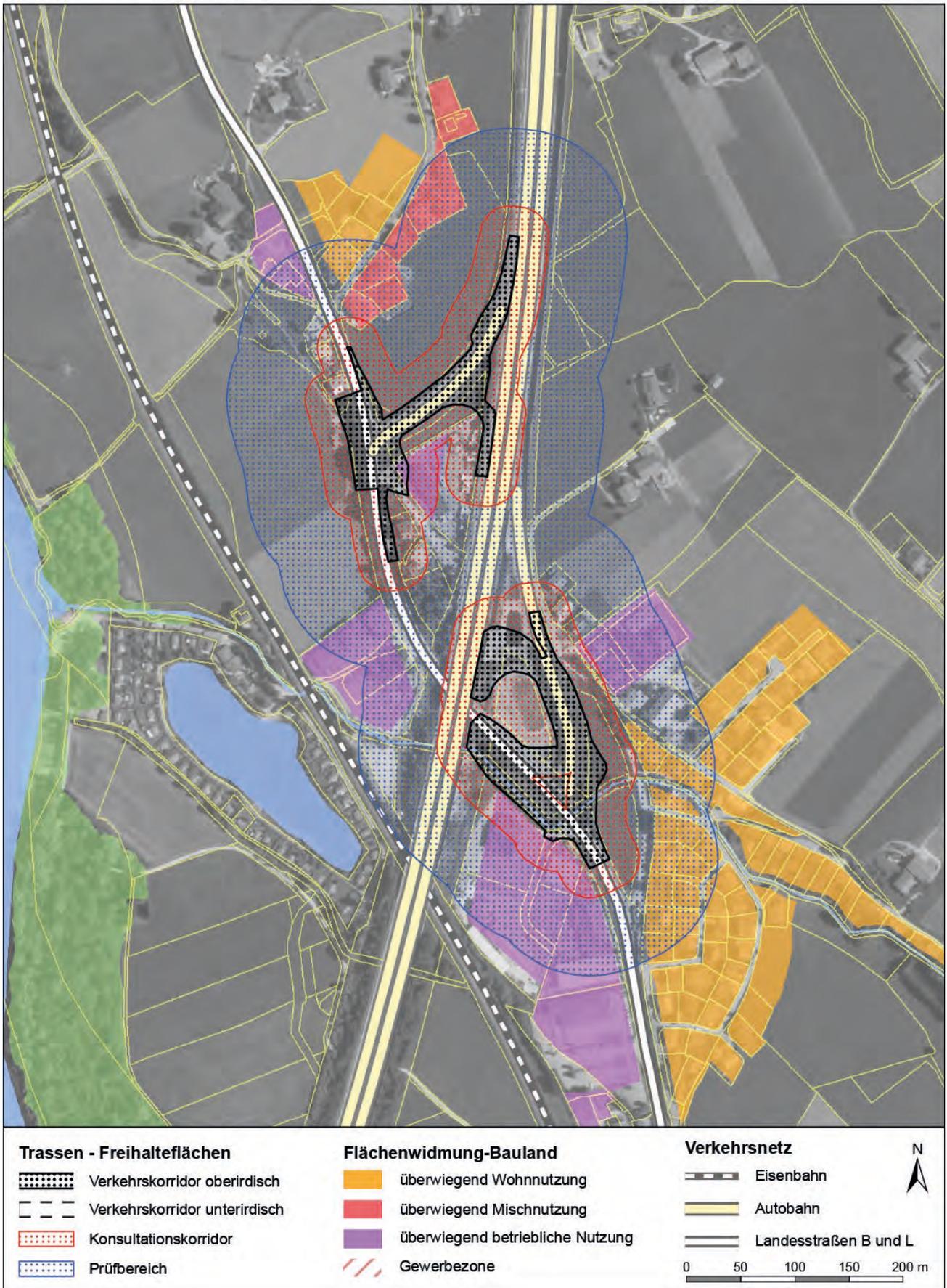


6.2 A1 Stadt Salzburg - Halbanschlussstelle Hagenau

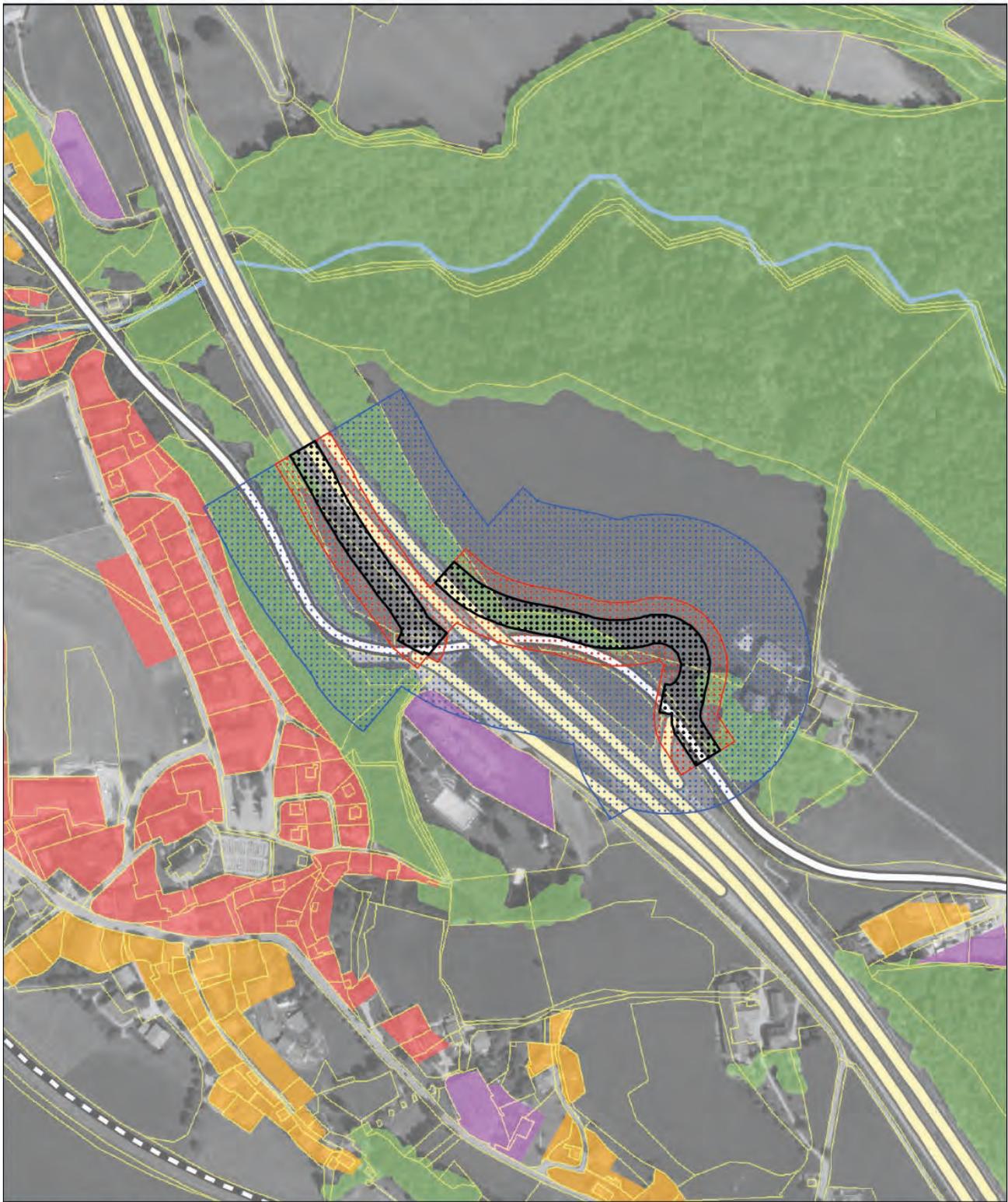


6.3 A10 Kuchl - Vollausbau Anschlussstelle Kuchl

86



6.4 A10 Pfarrwerfen - Vollausbau Anschlussstelle Pfarrwerfen



Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
-  Autobahn
-  Landesstraßen B und L

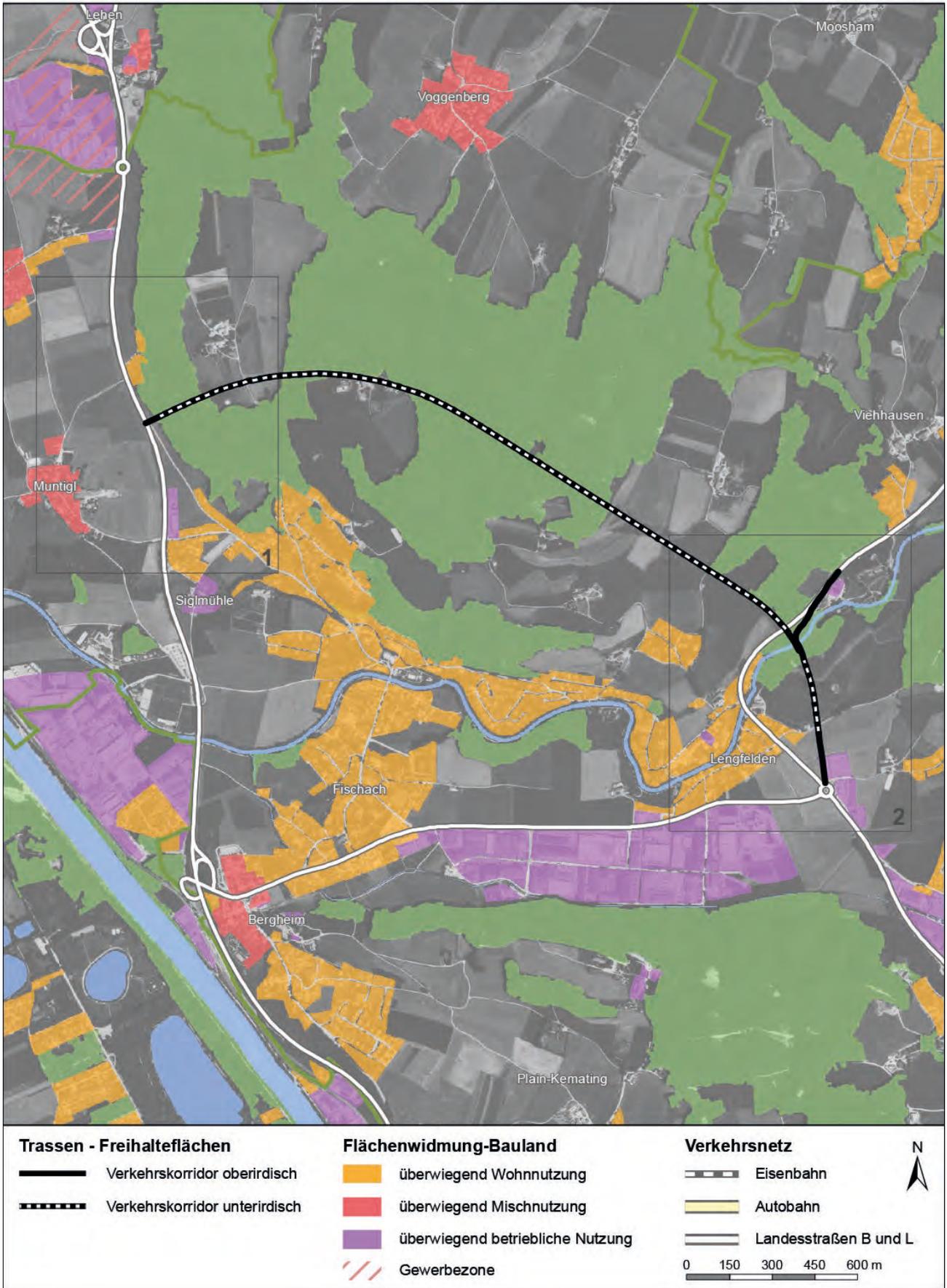


0 50 100 150 200 m

6.5 B156 Bergheim - Umfahrung Gitzentunnel

Übersicht

88





Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
 -  Autobahn
 -  Landesstraßen B und L
- 0 50 100 150 200 m



90



Trassen - Freihalteflächen

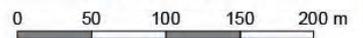
-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

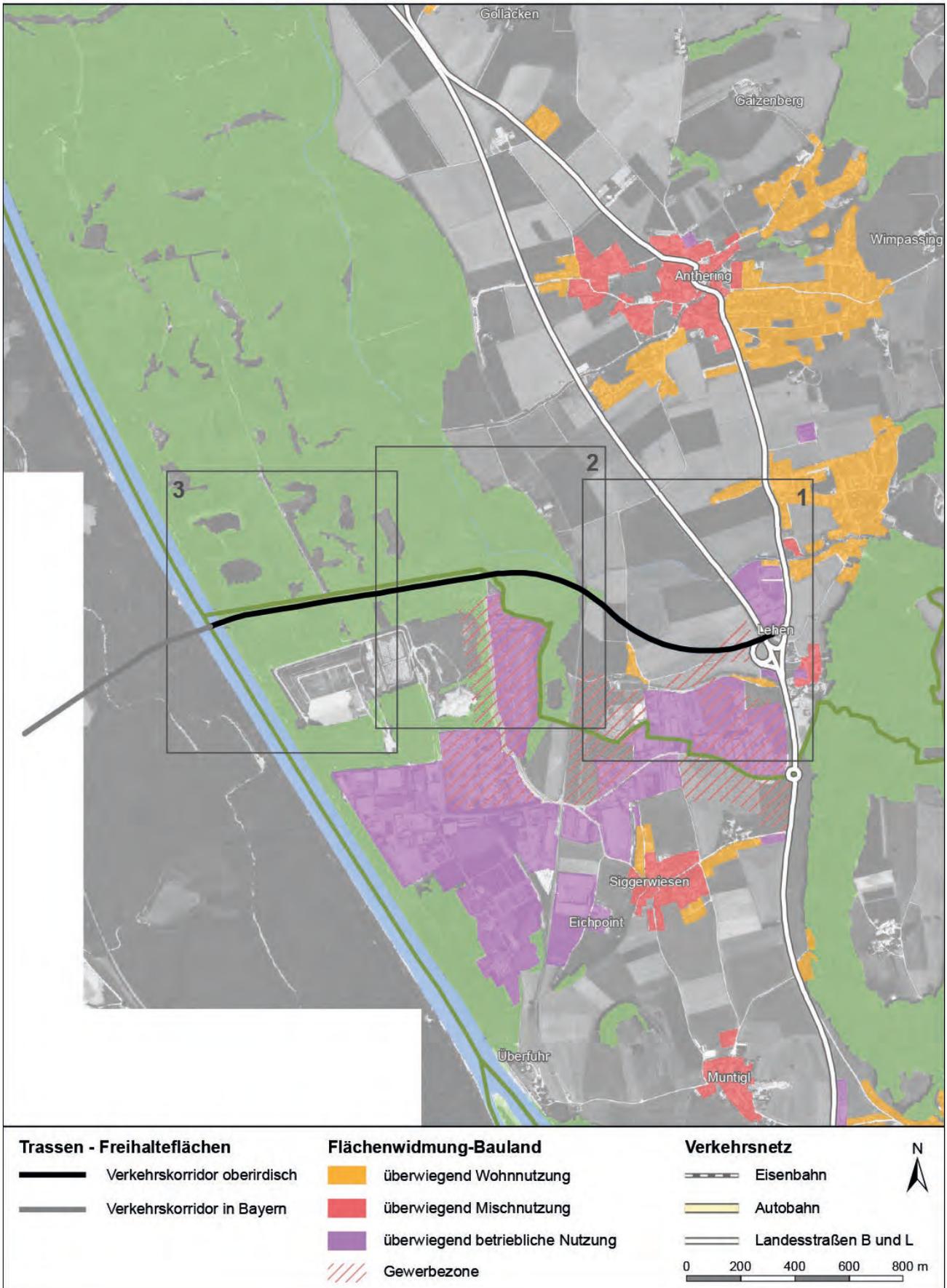
Verkehrsnetz

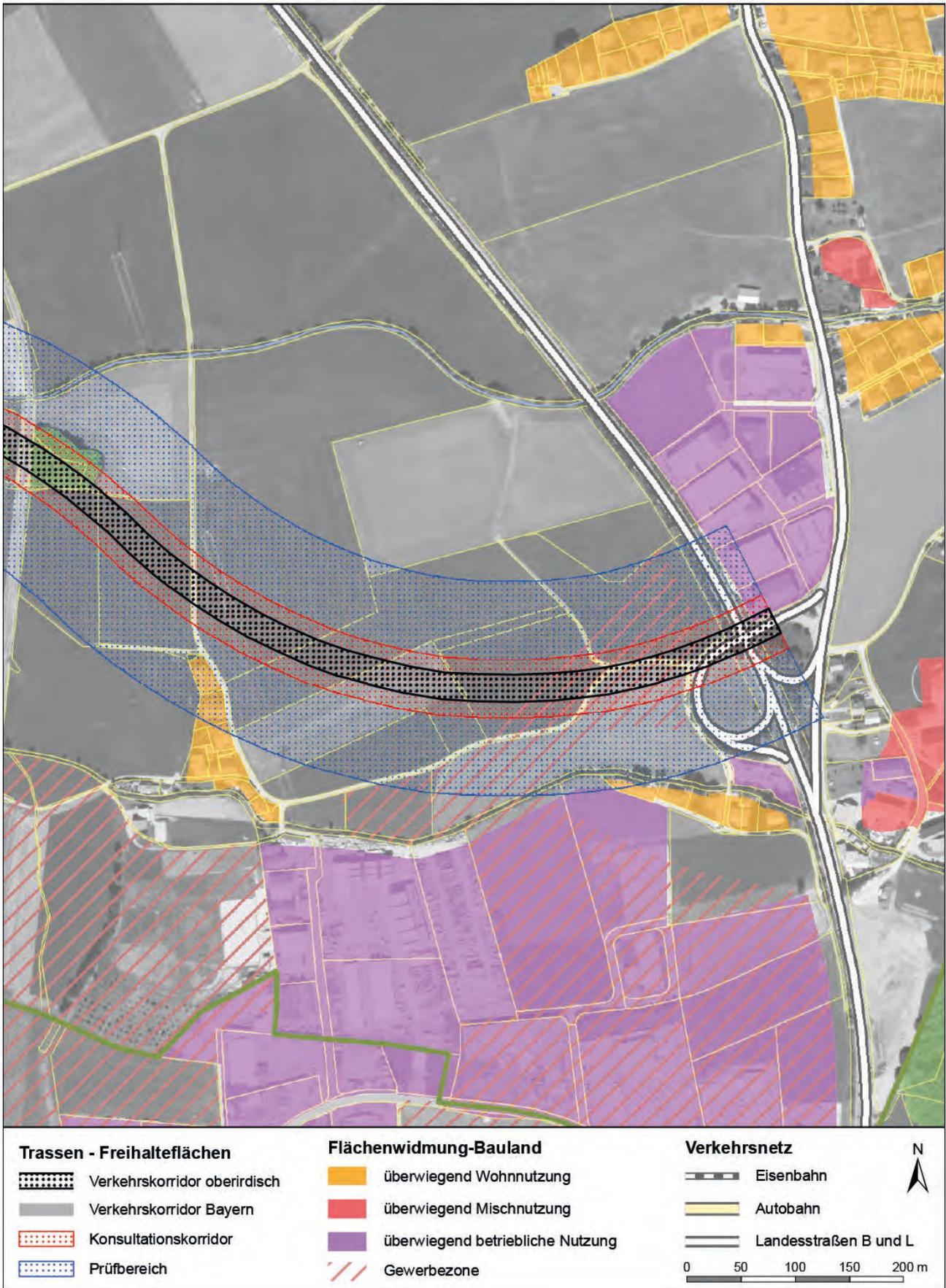
-  Eisenbahn
-  Autobahn
-  Landesstraßen B und L

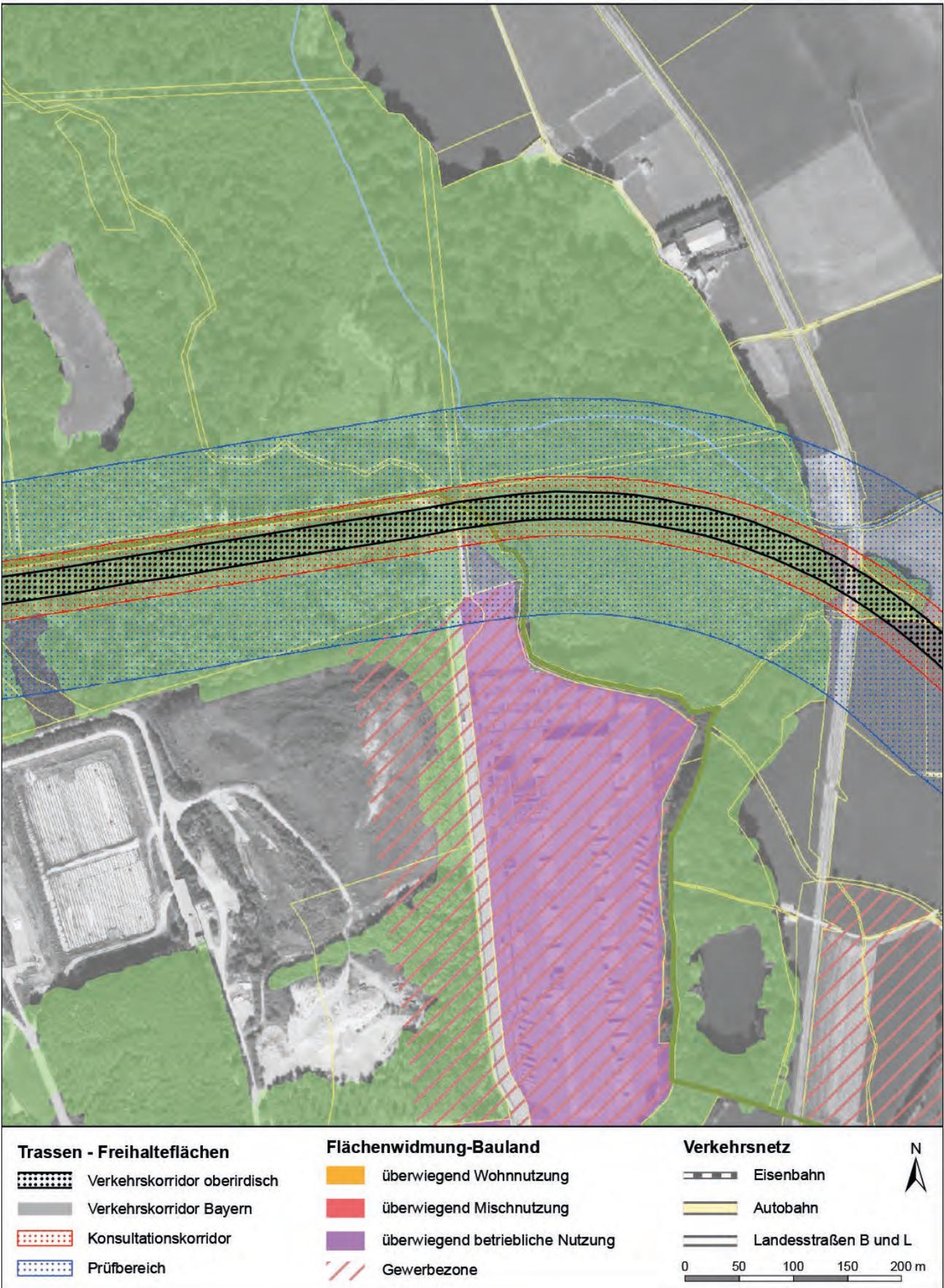


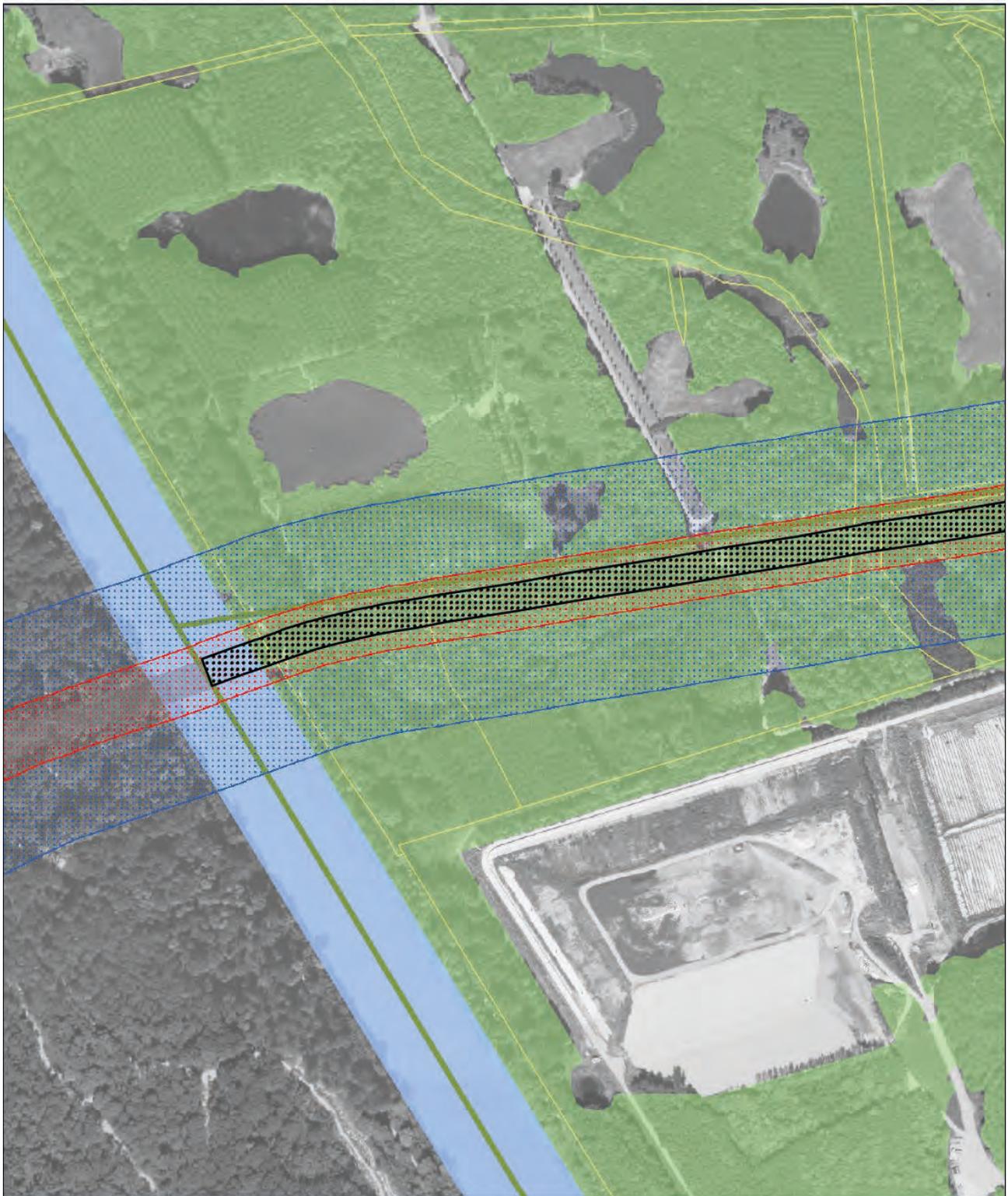
6.6 Salzachquerung, Siggerwiesen

Übersicht









Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor Bayern
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

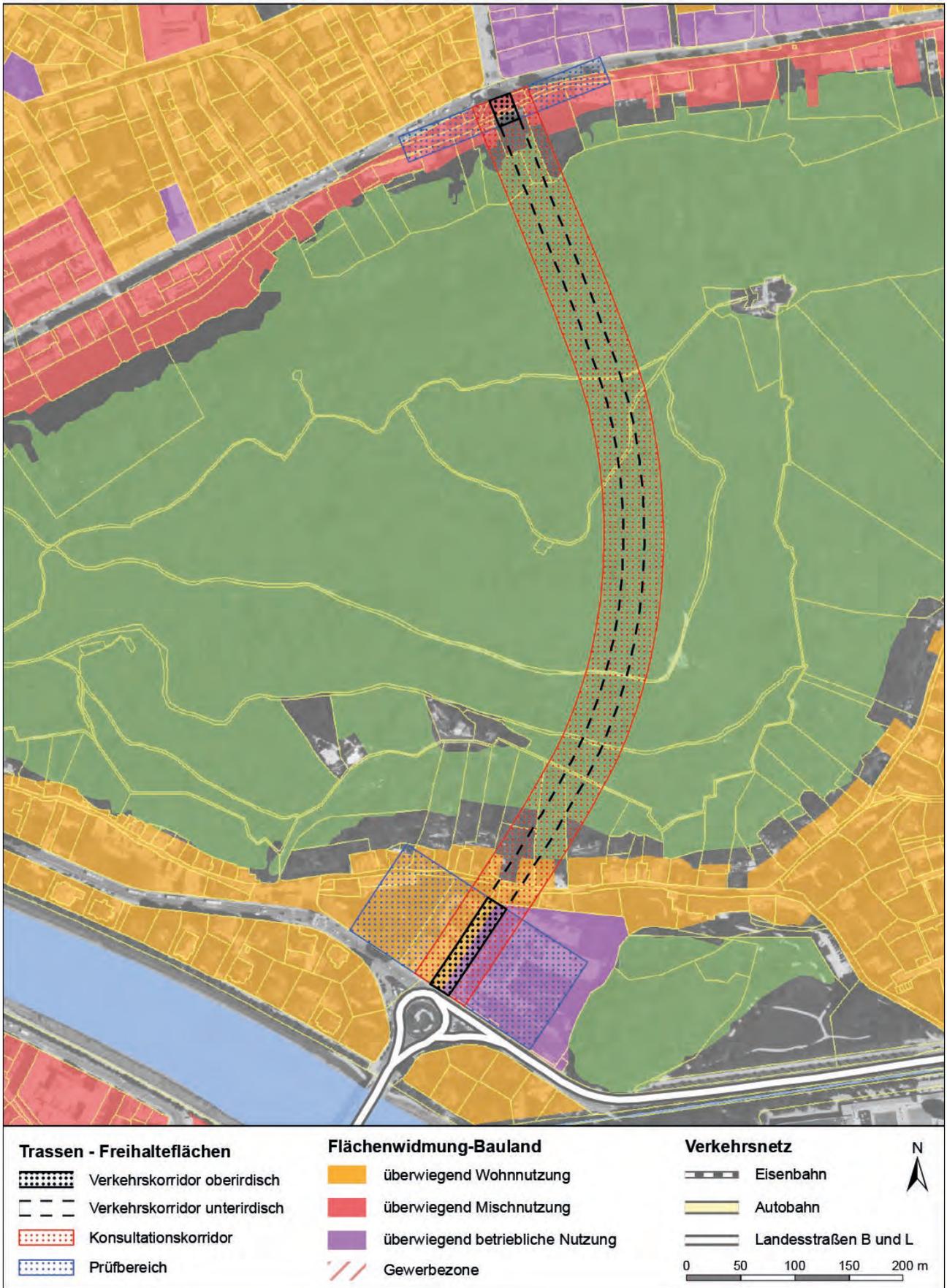
-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
 -  Autobahn
 -  Landesstraßen B und L
- 0 50 100 150 200 m



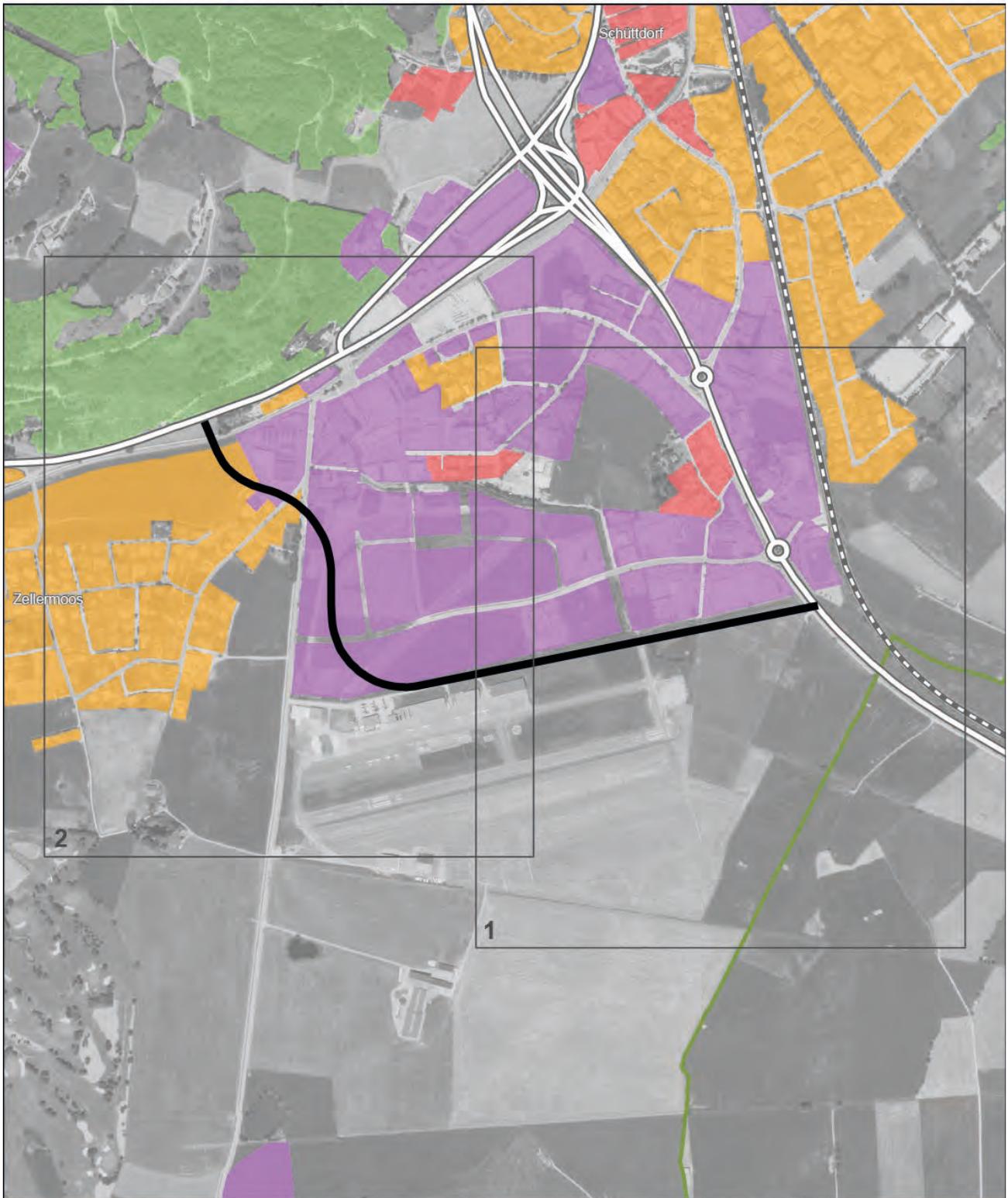
6.7 B150 Stadt Salzburg - Zufahrten Kapuzinerbergtunnel



6.8 B168 Zell am See - Umfahrung Schüttdorf

Übersicht

96



Trassen - Freihalteflächen

- Verkehrskorridor oberirdisch
- Verkehrskorridor unterirdisch

Flächenwidmung-Bauland

- überwiegend Wohnnutzung
- überwiegend Mischnutzung
- überwiegend betriebliche Nutzung
- Gewerbezone

Verkehrsnetz

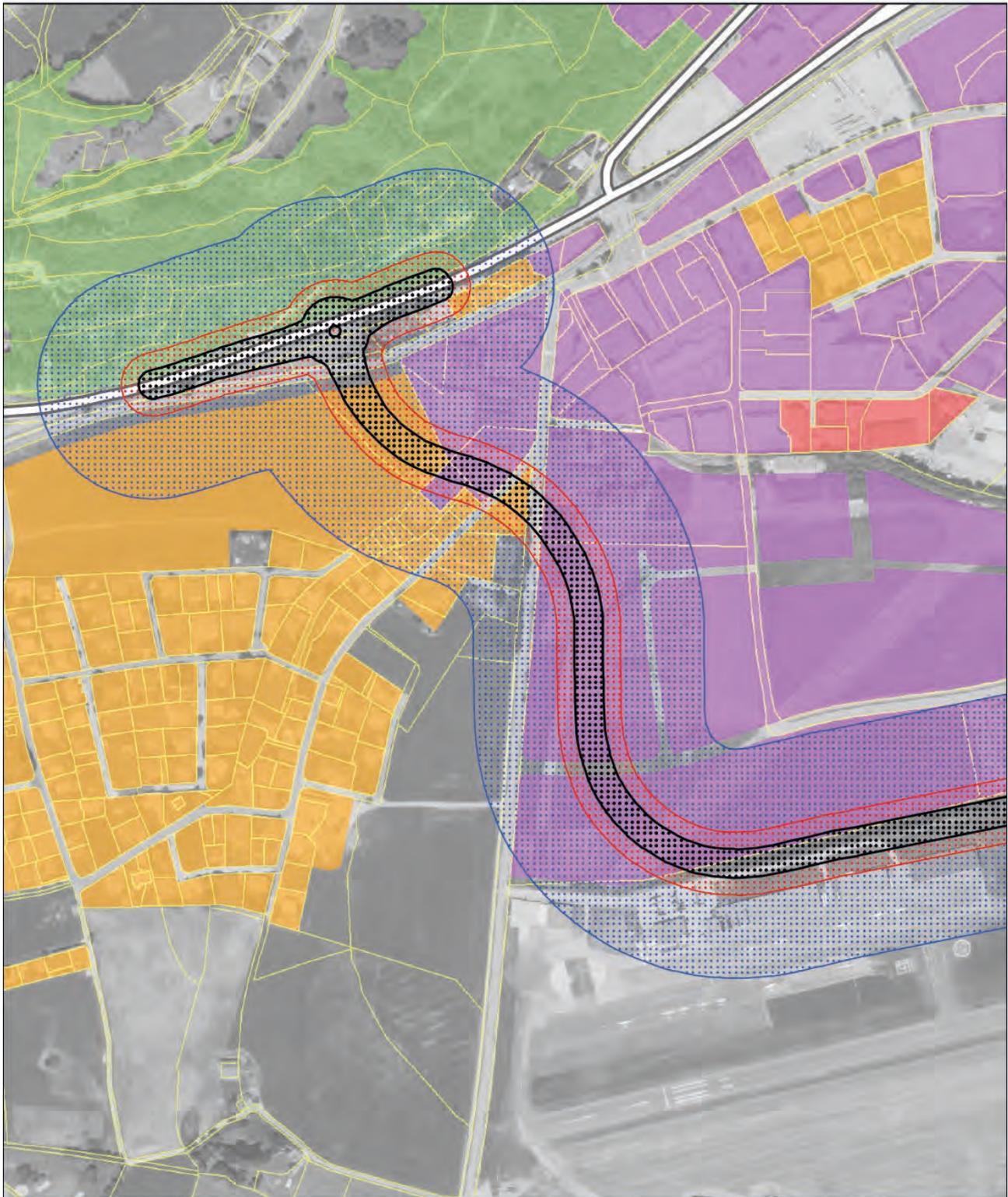
- Eisenbahn
- Autobahn
- Landesstraßen B und L



0 100 200 300 400 m



98



Trassen - Freihalteflächen

-  Verkehrskorridor oberirdisch
-  Verkehrskorridor unterirdisch
-  Konsultationskorridor
-  Prüfbereich

Flächenwidmung-Bauland

-  überwiegend Wohnnutzung
-  überwiegend Mischnutzung
-  überwiegend betriebliche Nutzung
-  Gewerbezone

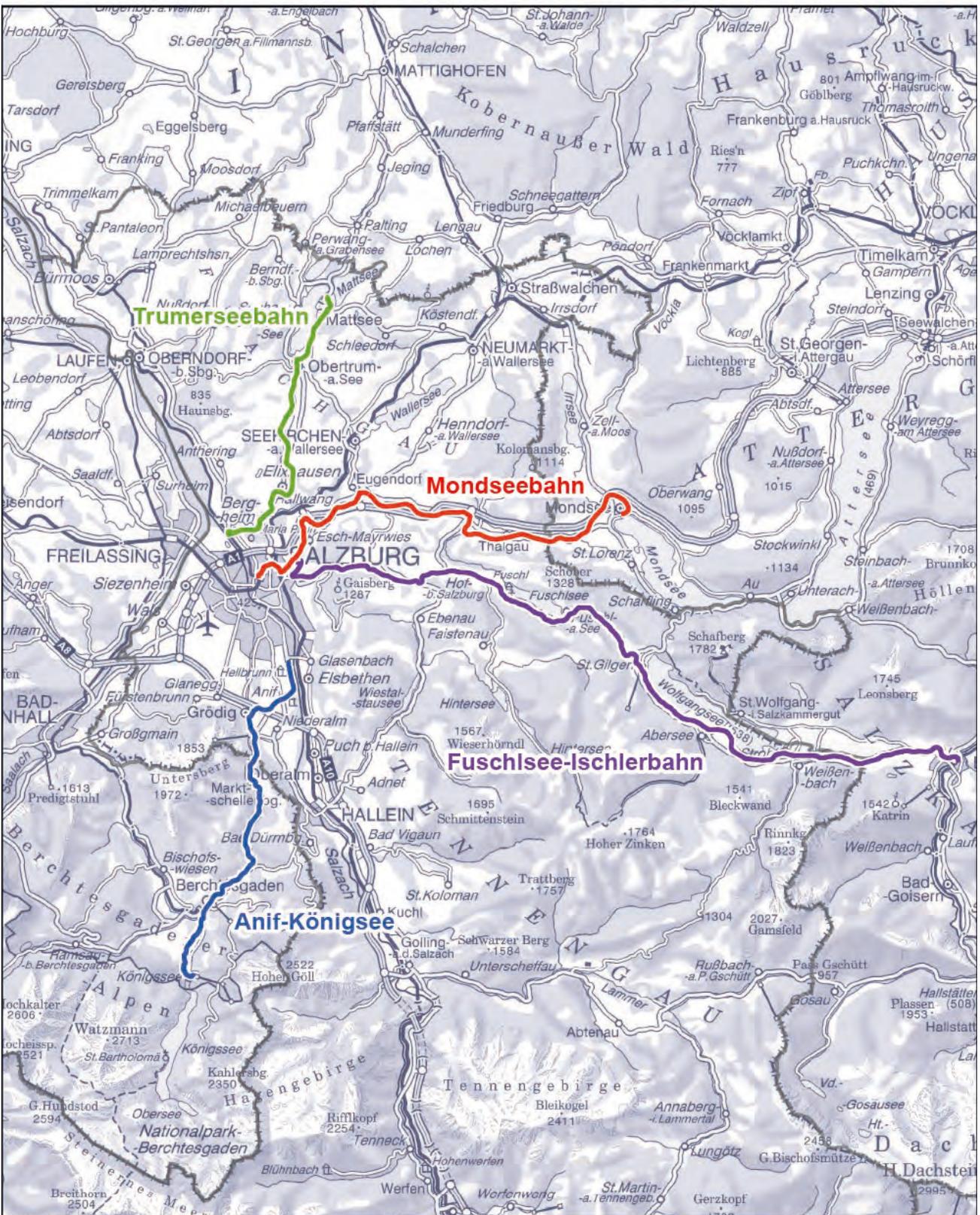
Verkehrsnetz

-  Eisenbahn
 -  Autobahn
 -  Landesstraßen B und L
- 0 50 100 150 200 m



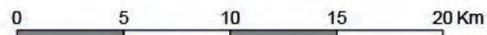
Korridorübersicht

"Mondseebahn", "Fuschlsee-Ischlerbahn", "Anif-Königsee" und "Trumerseebahn"



Basiskarte

ÖK500, Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen



II Erläuterungen

Allgemeines

100

Durch die Vielzahl der Nutzungsinteressen im Zusammenhang mit Siedlungsentwicklung, Wirtschaftsentwicklung, technischer Infrastruktur und Freiraumnutzungen - dies in einem immer knapper werdenden Dauersiedlungsraum - ist es absehbar, dass Planung und Verwirklichung zukünftiger Verkehrsinfrastrukturen im Land Salzburg mit zunehmenden Hürden konfrontiert sein werden. Neben langen Planungszeiträumen für derartige Vorhaben sind zudem die begrenzten finanziellen Ressourcen von Bund, Land und Gemeinden ein Faktum, das die Umsetzung von geplanten Verkehrsprojekten oftmals verzögert. Um auch in Zukunft eine umweltverträgliche Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur sicherstellen zu können, ist eine vorausschauende Freihaltung von dafür bedeutsamen Korridoren bzw. Trassen erforderlich. Dies gilt einerseits für die Schieneninfrastruktur - wobei neben dem Um- bzw. Ausbau bestehender Bahntrassen und Haltestellen auch die Voraussetzungen zur Errichtung neuer Schienenwege mittel- bis langfristig gesichert werden sollen - andererseits für die Straßeninfrastruktur und den Ausbau des höherrangigen Straßennetzes.

Zu 1. - Geltungsbereich

Auf dem Gebiet der angeführten Gemeinden sind Maßnahmen zur Sicherung von Verkehrskorridoren erforderlich, die in Punkt 5. und 6. im Einzelnen angeführt werden.

Zu 2. - Begriffsbestimmungen

Die Begriffsbestimmungen dienen der Konkretisierung der Wirkung der Planungsfestlegungen.

Verkehrskorridor:

Trassenverlauf der linienhaften Verkehrsinfrastruktur.

Konsultationskorridor:

Zur Errichtung der Verkehrsinfrastruktur zusätzlich erforderliche Flächen, z.B. für Über- und Unterführungen, Anlage neuer Straßen, Planungsspielraum für ein geringfügiges Abweichen im Rahmen der Detailplanung etc.

Prüfbereich:

Prüffläche zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten im Rahmen der nachfolgenden Raumplanungsinstrumente.

Freihaltegebot:

Die Freihaltung richtet sich an jene Grundstücke des Verkehrskorridors, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Sachprogrammes als Grünland oder Verkehrsfläche gewidmet sind. Diese Grundstücke des Verkehrskorridors sind von solchen Widmungen freizuhalten, die dem Sicherungszweck entgegenstehen.

Wahrungsgebot:

Bei bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Sachprogrammes als Bauland ausgewiesenen oder bebauten Flächen hat die Gemeinde im Rahmen ihres Planungshandelns in Abstimmung mit dem zuständigen Infrastrukturträger sicherzustellen, dass die Realisierung des Verkehrsinfrastrukturprojektes möglich bleibt. Dazu ist in den nachfolgenden Raumordnungsverfahren eine Stellungnahme des zuständigen Planungsträgers (Abt. 6 des Amtes der Salzburger Landesregierung und/oder ÖBB) einzuholen.

101

Eine Rückwidmung oder eine gänzliche Unverbaubarkeit allenfalls durch Festlegungen des Bebauungsplanes ist damit nicht beabsichtigt, jedoch sollte dem Normadressaten und den Gemeinden bereits zum gegenständlichen Zeitpunkt klar sein, dass im Falle der Realisierung des Verkehrsinfrastrukturprojektes mittels Enteignung eine Inanspruchnahme zu erwarten sein wird. Die Festlegung einer Rückwidmungsverpflichtung erscheint auf Grundlage der Langfristigkeit der Planung zum gegenständlichen Zeitpunkt unverhältnismäßig. Jedoch sollten die Gemeinden gemeinsam mit dem Grundeigentümer ihre Entwicklungsabsichten in andere Bereiche lenken.

Abstimmungsgebot:

Die Konsultationskorridore lösen ebenfalls eine Pflicht zur Einbindung des Infrastruktur- bzw. Planungsträgers (Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 6/Verkehrsplanung sowie ÖBB für deren Planungen) in den gemeindlichen Verfahren aus. Verlauf und Dimension der Konsultationskorridore wurde vom Planungsträger ÖBB für die Verkehrskorridore Westbahnverlegung Golling Stegenwald und HL-Strecke Stadt Salzburg bis Köstendorf bekannt gegeben. Sie umfassen auch Sicherheitstunnels, optionale Tunnelführungen sowie Zuwegungen. Für alle übrigen Infrastrukturprojekte wurde ein Konsultationskorridor im Ausmaß von jeweils 15 m gemessen vom Rand des grundsätzlich sehr knapp bemessenen Verkehrskorridors festgelegt, um ausreichend Planungsspielraum für derzeit nicht absehbare Änderungserfordernisse zu haben.

Berücksichtigungsgebot:

Prüfbereiche wurden im Anschluss zu Verkehrskorridoren (unabhängig davon ob es sich um bebaute bzw. unbebaute Flächen handelt) festgelegt. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Bereiche, die im Hinblick auf künftige Nutzungskonflikte besonders zu prüfen sind, jedoch nicht in jedem Fall Schallschutzmaßnahmen auslösen. Überprüfungstatbestand wird im Rahmen der aufsichtsbehördlichen Genehmigung die vorgenommene Interessensabwägung sein.

Im Prüfbereich ist im Rahmen der nachfolgenden Planungen (REK, FWP, BP) darauf zu achten, dass im Fall der Realisierung des Verkehrsprojektes Nutzungskonflikte vermieden bzw. durch Minderungsmaßnahmen so gering wie möglich gehalten werden. Mangels Absehbarkeit der Realisierung der Verkehrsprojekte und der zu diesem Zeitpunkt aktuellen Verkehrsdaten, werden die Prüfbereiche mit jeweils 100 m, gemessen von der Mittelachse, bestimmt. Damit sollte der erforderliche Ruhewert bei freier Schallausbreitung unter normalen Bedingungen erreichbar sein. Zu den Anschlussgleisen wird ein Prüfbereich von jeweils 50 m definiert.

Zu 3. - Ziele

Der Zielkatalog definiert die den Maßnahmen zugrundeliegenden Ziele des ROG (§ 2 Abs1 Z9), des Landesentwicklungsprogrammes 2003 (Punkt E.3 - Verkehrsinfrastruktur) sowie des Salzburger Landesmobilitätskonzeptes. Die Vermeidung von Nutzungskonflikten zwischen der Siedlungsentwicklung und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur steht in einem wechselweisen Zusammenhang mit der Minimierung von Umweltbelastungen; zugleich können damit wesentliche Voraussetzungen für entsprechende Verkehrsqualitäten sichergestellt werden. Die Unterstützung des Ausbaues leistungsfähiger und attraktiver ÖV - Systeme bezieht sich insbesondere auf den Schienenverkehr, der nicht nur für den Salzburger Ballungsraum große raumstrukturelle Potentiale bietet. Darüber hinaus besteht für die Schiene auch im Güterverkehr ein bedeutendes Ausbaupotential, wobei den Anschlussbahnen eine zentrale Rolle für den Güterumschlag zukommt.

102

Zu 4. - Allgemeine Maßnahmen:

Abs. 1 umreißt das zentrale Anliegen des Sachprogrammes - nämlich die Sicherung und Freihaltung von Flächen für den künftigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch die Festlegung von Verkehrs- und Konsultationskorridoren. Die festgelegten Verkehrskorridore wurden von den jeweiligen Infrastrukturträgern bekannt gegeben und seitens der Verkehrsplanung als fachlich möglich qualifiziert.

Abs. 2 konkretisiert die Sicherung bzw. Freihaltung mit Instrumenten der Raumordnung.

Abs. 3 dient der Abstimmung aller raumrelevanten Planungen des Konsultationskorridors. Hier ist beispielsweise eine vorausschauende Koordination mit der Anlage neuer Straßen, Über- oder Unterführungen erforderlich, ebenso können auf diese Weise besondere Erfordernisse etwa im Bereich der Tunnelportale vorausschauend Berücksichtigung finden. Der Planungsträger der Infrastruktur ist nachweislich über geplante Baulandausweisungen und Einzelbewilligungen im Bereich von Konsultationskorridoren zu informieren, ebenso im Fall sonstiger Planungsmaßnahmen vor der Erteilung etwaiger Bewilligungen.

Abs. 4 verpflichtet die Gemeinden des Geltungsbereichs zur Darstellung der Verkehrskorridore und Konsultationskorridore im Flächenwidmungsplan sowie zusätzlich der Prüfbereiche im Räumlichen Entwicklungskonzept (REK).

Abs. 5 fordert die vorausschauende Berücksichtigung des Sicherungszwecks der Verkehrs- und Konsultationskorridore. Dies heißt, dass im Bereich der Prüfbereiche Neuausweisungen von Bauland kein im Vergleich zum Status quo erhöhtes Risiko eines Nutzungskonflikts bei Realisierung der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur bergen dürfen.

Abs. 6 formuliert eine Evaluierungsverpflichtung für das Sachprogramm. Dabei sind bei Vorliegen detaillierter Planungskorridore die Mondsee-, Fuschlsee-, Ischlerbahn, Anif-Königsee- und Trumseebahn aufzunehmen. Bei der im Anhang beigefügten Darstellung handelt es sich um eine schematische Darstellung mit Hinweischarakter.

Zu 5. - Raumbezogene Maßnahmen zum Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur

5.1. HL - Strecke Stadt Salzburg bis Köstendorf

Die geplante Eisenbahn - Hochleistungsstrecke zwischen Salzburg und Köstendorf berührt ausgehend von der Stadt Salzburg das Gebiet der Gemeinden Bergheim, Hallwang, Elixhausen, Seekirchen und Köstendorf. Östlich der Ortschaft Weng auf Gemeindegebiet von Köstendorf zweigt die Strecke von der bestehenden Westbahn ab. Kurz nach Querung des Eisbachs und der L238 Seekirchner Landesstraße taucht die Strecke in den Untergrund und wird auf einer Länge von etwa 14 km als Tunnel geführt. Nach einer Brücke über die Fischach zweigt die Einbindung Hallwang in Richtung Südwesten ab, die Hauptstrecke führt weitere 2 km im Tunnel nach Süden. Vor der Querung der Söllheimerstraße kommt die Trasse wieder an die Oberfläche und verläuft von hier auf neuen Gleisen entlang der Bestandsbahn bis zur Einbindung in die Westbahn auf Stadtgebiet.

103

Im Sachprogramm brauchen lediglich die Flächen für die oberirdisch verlaufenden Abschnitte bzw. die Tunnelzufahrten freigehalten zu werden; dies betrifft folgende Streckenteile:

- Einbindung in die Stammstrecke der Westbahn in Hallwang und Stadt Salzburg,
- Fischachquerung in Hallwang,
- Anschluss an die Stammstrecke der Westbahn in Köstendorf.

Im Bereich der Tunnelstrecke wird jedoch durchgehend ein Konsultationskorridor festgelegt.

Für den im Bereich der Einbindung in die Stammstrecke der Westbahn in Köstendorf gegebenen Fall, dass der Verkehrskorridor bereits gewidmete Baulandflächen betrifft, wird ein Währungsgebot festgelegt. Ein Prüfbereich wird entlang des Verkehrskorridors mit jeweils 100 m festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

5.2. Regionalstadtbahn Salzburg Süd bis Hallein

Die Freihaltekorridore befinden sich in den Gemeinden Salzburg, Anif und Hallein. Die Varianten unterscheiden sich zwischen Anif und Taxach; zwischen der Stadt Salzburg und Anif sowie zwischen Taxach und Hallein unterscheiden sich die Varianten nicht voneinander. Die Trasse der Variante 1 beginnt beim Hauptbahnhof Salzburg (von wo sie ca. 3 km unterirdisch verläuft) und folgt von der Kreuzung Alpenstraße/Akademiestraße/Hellbrunner Straße im Stadtgebiet von Salzburg der Alpenstraße Richtung Süden, überquert die A10 Tauernautobahn südlich von Anif zwischen der Anschlussstelle Salzburg-Süd und der B159, verläuft danach östlich an Niederalm vorbei und über die Königsseeache weiter Richtung Süden, quert im Bereich Rehhofsiedlung die Salzach und verläuft weiter bis zum Bahnhof Hallein. Variante 2 schwenkt auf Höhe Anif in die B159 und folgt dieser bis ans südliche Ortsende von Niederalm (quert die A10 sowie die Königsseeache), verläuft danach Richtung Osten (nördlich des Sportzentrums Rif) und bindet in weiterer Folge in die Variante 1 ein. Für den in einigen Abschnitten gegebenen Fall, dass der Verkehrskorridor bereits gewidmete Baulandflächen (z.B. Gewerbe- und Betriebsgebiete im Bereich Gewerbeparkstraße und Salzweg, die Fläche südlich des Kreisverkehrs zwischen Gewerbeparkstraße und Salzachtalbundesstraße sowie die Wohngebiete im Bereich Augasse und Erlenweg) betrifft, wird ein Währungsgebot festgelegt.

Ebenso wird ein Konsultationskorridor (15 m beidseits des Verkehrskorridors) sowie ein Prüfbereich im Ausmaß von 100 m beidseits des Verkehrskorridors festgelegt.

Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

5.3 Flughafenbahn Stadt Salzburg (Variante Taxham und Variante Stieglgleis)

Die Flughafenbahn Salzburg wird in zwei Varianten ins Sachprogramm aufgenommen, da zum derzeitigen Zeitpunkt noch keine Entscheidung für die endgültige Streckenführung getroffen werden kann. Durch eine zusammenhängende Realisierung beider Varianten wäre auch eine durchlaufende Ringlinienführung für die Flughafenbahn möglich. Beide Varianten betreffen größtenteils das Gemeindegebiet von Salzburg. Von der Variante „Taxham“ ist auch die Gemeinde Wals-Siezenheim randlich berührt.

5.3.1

Die Variante „Stieglgleis V3 neu“ folgt zunächst der bestehenden Stieglbahn und zweigt kurz vor der Querung der Eichertstraße Richtung Süden ab. Sie quert die Kugelhofstraße und schwenkt südlich der Sportanlagen Richtung Südwesten zum Flughafen. Sie unterquert das Rollfeld des Flughafens und schwenkt in weiterer Folge oberirdisch Richtung Nordwesten bis zum Flughafengebiet, wo sie beim bestehenden Parkplatz endet.

Für jene Fälle, wo der Verkehrskorridor bereits gewidmete Baulandflächen betrifft, wird ein Währungsgebot formuliert. Entlang des gesamten Verkehrskorridors wird ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 100 m festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

5.3.2

Die Variante „Taxham“ zweigt westlich der S-Bahn-Station Europark von der Stammstrecke nach Freilassing ab und schwenkt im Bogen südlich des Geländes der Firma Kaindl zur A1 ab. Die Autobahn wird östlich des Stadions Salzburg unterfahren. Variante 2a folgt ab hier dem Verlauf der Autobahn, Variante 2b führt dagegen entlang dem Siedlungsrand von Taxham. Auf Höhe des Flughafen - Rollfeldes werden die beiden Trassenführungen wieder zusammengeführt; die Trasse biegt dann Richtung Süden ab und verläuft zwischen Rollfeld und Bischofswald bis unter das Flughafengebäude.

Im Bereich bereits als Bauland gewidmeter Flächen wird ein Währungsgebot formuliert. Ein Konsultationskorridor (jeweils 15 m) sowie ein Prüfbereich (jeweils 100 m) werden für den gesamten Verkehrskorridor begleitend festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

5.4. NAVIS Nordostast - dreigleisiger Ausbau Neumarkt - Steindorf

Die geplante Einbindung der Braunauer Bahn in die Westbahn steht im Rahmen der Umsetzung des NAVIS - Konzepts („Nahverkehrsinfrastrukturprogramm Salzburg“). Sie erfordert einen 3-gleisigen Ausbau der Strecke zwischen den Bahnhöfen Steindorf bei Straßwalchen und Neumarkt-Kösten-dorf. Dieser Abschnitt liegt auf dem Gebiet der Gemeinden Straßwalchen und Neumarkt. Das Vorhaben betrifft einen etwa 1,6 km langen Verkehrskorridor beiderseits der bestehenden Gleisachse.

Der Korridor verläuft im Bereich von Verkehrsflächen bzw. Grünland/Ländliche Gebiete. Außerhalb der bereits gewidmeten Verkehrsflächen ist der Korridor als Grünland/Sonstige Flächen auszuweisen. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

5.5. NAVIS Nordostast - Haltestelle Seekirchen Süd

Durch die im NAVIS - Konzept vorgesehene Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle „Seekirchen Süd“ soll die ÖV- Erschließung der Stadt Seekirchen verbessert werden, da der bestehende Bahnhof eher dezentral im Ostteil des großflächigen Stadtgebietes liegt. Vor allem können mit dieser Haltestelle die regionalen Buslinien direkt an die S-Bahn angebunden werden. Das freizuhaltende Areal befindet sich auf einer schon derzeit als Verkehrsfläche bzw. als Eisenbahnfläche im FWP der Stadtgemeinde Seekirchen ausgewiesenen Areal.

5.6. NAVIS Südast - Haltestelle Elsbethen / Haslach

Der Standort für die im NAVIS - Konzept vorgesehene Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Südteil der Gemeinde Elsbethen (Ortsteil Haslach) mit Zufahrtsweg befindet sich an der Tauernbahn nahe der Unterführung Überfuhrstraße / Wiesenweg. Dafür soll östlich der bestehenden Eisenbahntrasse eine ausreichende Fläche freigehalten werden. Die Maßnahme betrifft nur das Gemeindegebiet von Elsbethen.

Für den im Bereich der HGB-Widmung gegebenen Fall, dass der Verkehrskorridor bereits gewidmete Baulandflächen betrifft, ist ein Währungsgebot vorgesehen. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

5.7. Salzburger Lokalbahn - Schleife Bürmoos

Die geplante Verbindungsschleife der Lokalbahn südlich von Bürmoos soll eine Erhöhung der Kapazität der Bahnlinie und eine direkte Führung des Zugverkehrs Richtung Oberösterreich ermöglichen. Die Maßnahme betrifft das Gebiet der Gemeinde Bürmoos. Ein Konfliktpunkt zu bereits ausgewiesenem Bauland ist nicht gegeben. Den Korridor begleitend wird ein Konsultationskorridor im Ausmaß von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich im Ausmaß von 100 m beidseits des Verkehrskorridors festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

5.8. Westbahnverlegung Golling - Stegenwald

Der Ausbau dieses Streckenabschnittes der Tauernbahn ist einerseits deshalb geboten, weil es sich aufgrund der engen Kurvenradien um eine „Langsamfahrstrecke“ mit einer maximalen Geschwindigkeit von 70 km/h handelt. Vor allem aber hat sich gerade in den letzten Jahren gezeigt, dass dieser Streckenteil immer wieder von Naturgefahren (Lawinen, Steinschlag sowie Hochwasser) betroffen ist. Im Fall einer - aufgrund von solchen Gefährdungen erforderlichen - Sperre kommt der gesamte Schienenverkehr aus Salzburg in den Süden (Tauernbahn), Westen (Kitzbüchel) und in die Obersteiermark (Selzthal) zum Erliegen. Sowohl der Schienengüterverkehr in Richtung der wichtigen Adria Häfen Triest und Koper als auch der Personenverkehr sind davon betroffen. Eine hochwassersichere und zugleich modernen Trassierungsgrundsätzen gerecht werdende Strecke erfordert großteils eine Tunnelführung, für deren Einbindung in die Stammstrecke die Sicherung der Zufahrtbereiche in den Gemeinden Golling (Nordportal) sowie Werfen (Südportal) erforderlich ist. Für die zum Teil als Bauland gewidmeten Bereiche (z.B. Gewerbegebiet Taggerstraße) wird ein Währungsgebot formuliert. Die Abstimmungsverpflichtung gilt im Bereich des Konsultationskorridors. Ein Prüfbereich wird im Ausmaß von jeweils 100 m festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

106

5.9. Pinzgaubahn - Verlängerung bis Krimml

Der insgesamt rund 4,3 km lange Verkehrskorridor für die geplante Verlängerung der Pinzgaubahn bis zu den Krimmler Wasserfällen und dem Ort Krimml geht vom derzeitigen Endbahnhof in Vorderkrimml (Gemeinde Wald im Pinzgau) aus. Er verläuft südöstlich der Krimmler Ache entlang des bewaldeten Hangfußes talaufwärts und biegt im Bereich der „Krimmler Wasserwelten“ parallel zur Gerlos Bundesstraße (B165) in Richtung Krimml ein. Der Verkehrskorridor berührt das Gebiet der Gemeinden Wald im Pinzgau und Krimml.

Der Korridor tangiert kein Bauland. Zur Vermeidung von Nutzungskonflikten wird ein Prüfbereich im Ausmaß von jeweils 100 m formuliert. Ein Konsultationskorridor wird die gesamte Trasse begleitend im Ausmaß von jeweils 15 m festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

5.10. Anschlussbahn Gewerbezone Straßwalchen - Steindorf Nord

Im Sachprogramm „Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum“ wird bei den Maßnahmen zum Leitbild 3.4 (Sicherung bedarfsgerechter Standorte für Erwerbsmöglichkeiten) festgelegt, dass die erforderlichen Flächen für einen Schienenanschluss im Bereich von überörtlich bedeutsamen Gewerbebezonen langfristig zu sichern sind. Durch den Parallelverlauf zu den bestehenden Gleisanlagen ist hier bis zur neuen Straßenumfahrung von Straßwalchen eine Nutzlänge des Anschlussgleises von fast 1000 Metern möglich. Der Verkehrskorridor befindet sich auf dem Gebiet der Marktgemeinde Straßwalchen. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 50 m werden festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

5.11. Anschlussbahn Gewerbezone Straßwalchen - Steindorf Süd

Hier gilt analog zum vorstehenden Projekt der Bezug auf das Sachprogramm „Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum“. Durch den Parallelverlauf zu den bestehenden Gleisanlagen ist hier eine Nutzlänge des Anschlussgleises von etwa 400 Metern möglich. Der Verkehrskorridor befindet sich auf dem Gebiet der Marktgemeinde Straßwalchen. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 50 m werden festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

5.12. Anschlussbahn Gewerbezone Oberndorf - Nord

Hier gilt analog der Bezug auf das Sachprogramm „Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum“. Aufgrund der Großflächigkeit der Gewerbezone sieht die Planung durch den „Anschlussbahncoach“ des Landes Salzburg zwei mögliche alternative Anschlussgleise (Variante Ost und West) vor.

Der Verkehrskorridor befindet sich auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Oberndorf sowie der Gemeinde Lamprechtshausen.

Der Korridor tangiert kein gewidmetes Bauland. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 50 m werden festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

5.13. Anschlussbahn Gewerbezone Nußdorf - Weitwörth

Hier gilt analog der Bezug auf das Sachprogramm „Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum“. Auch hier ergibt die Planung durch den „Anschlussbahncoach“ des Landes Salzburg aufgrund der Großflächigkeit und des Zuschnitts der Gewerbezone zwei mögliche alternative Anschlussgleise. Die Verkehrskorridore befinden sich auf dem Gebiet der Gemeinde Nußdorf.

Sowohl Variante West als auch Variante Ost verlaufen durch gewidmetes Gewerbegebiet, weshalb ein Währungsgebot festgelegt wird. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 50 m werden festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

5.14. Anschlussbahn Gewerbezone Anthering/Bergheim - Siggerwiesen

Hier gilt analog der Bezug auf das Sachprogramm „Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum“. Ein einzelnes Anschlussgleis besteht bereits; für die mögliche Erweiterung der Gewerbegebietsausweisung nach Westen ist ein zusätzliches Anschlussgleis vorgesehen. Der Verkehrskorridor dafür befindet sich auf dem Gebiet der Gemeinde Bergheim.

Variante West verläuft zum Teil durch Gewerbegebiete, weshalb ein Währungsgebot festgelegt wird. Der bestehende Bebauungsplan im Bereich Aupoint sieht bereits die Freihaltung der Trasse vor. Die übrigen Flächen verlaufen im Grünland/Ländlichen Gebiet. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 50 m werden festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

108

5.15. Anschlussbahn Gewerbezone Puch - Urstein

Hier gilt analog der Bezug auf das Sachprogramm „Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum“. Das Projekt des „Anschlussbahncoach“ des Landes Salzburg sieht ein Anschlussgleis vor, das nördlich der Gewerbezone von der ÖBB - Stammstrecke abzweigt und entlang der zentralen Erschließungsstraße nach Süden bis zum Kreisverkehr des Autobahnanschlusses verläuft. Der Verkehrskorridor dafür befindet sich auf dem Gebiet der Gemeinde Puch.

Der Korridor verläuft zum Großteil durch gewidmete Gewerbe- und Betriebsgebiete, weshalb ein Währungsgebot formuliert wird. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 50 m werden festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

5.16. Anschlussbahn Gewerbezone Hallein - Bahnhof

Hier gilt analog der Bezug auf das Sachprogramm „Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum“. Das Projekt für ein Anschlussgleis im Südteil der Gewerbezone sieht eine Parallelführung zu den bestehenden Gleisanlagen vor. Der Verkehrskorridor befindet sich auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Hallein. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 50 m werden festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

5.17. Anschlussbahn Hallein - Leube (2 Varianten)

Im Zuge der Realisierung der Regionalstadtbahn von Salzburg Süd bis Hallein ergibt sich auch die Möglichkeit des Anschlusses von Betriebsflächen im Nordteil der Gemeinde Hallein. Insbesondere gilt dies für den Standort des Zementwerks Leube im Bereich von Taxach - Nord. Abzweigend von der Regionalstadtbahn - Trasse bestehen zwei alternative Möglichkeiten, den Betriebsstandort anzubinden. Die Verkehrskorridore befinden sich auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Hallein.

Im Fall der bereits als Gewerbegebiete gewidmeten Flächen ist im Wege des Währungsgebotes die Realisierung der Trasse sicherzustellen. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 50 m werden festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

109

5.18. Anschlussbahn Gewerbegebiet Flachau/Altenmarkt - Ennsbogen

Der Gewerbestandort Ennsbogen verfügt über ein beträchtliches überregionales Potential als Betriebsstandort, das allerdings erst bei entsprechender Verkehrsanbindung voll genutzt werden kann. Dies erfordert auch ein Anschlussgleis, das nördlich der Enns von der Ennstalbahn abzweigt und im Bogen durch den Gewerbestandort verläuft. Ein wichtiges Teilstück des erforderlichen Verkehrskorridores wurde bereits im Flächenwidmungsplan der Gemeinde Flachau als Verkehrsfläche gesichert. Der Verkehrskorridor befindet sich auf dem Gebiet der Gemeinden Flachau und Altenmarkt. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 50 m werden festgelegt.

Zu 6 - Raumbezogene Maßnahmen zum Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur

6.1. A1 Eugendorf - Anschlussstelle Eugendorf Ost (2 Varianten)

Zur Entlastung des Ortsgebietes von Eugendorf im Bereich der Durchfahrt der B1 sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der A1 (Vermeidung von Rückstauerscheinungen) ist eine neue zusätzliche Autobahnanbindung östlich von Kalham geplant. Durch diese Anbindung soll der Verkehr von der L102 aus Norden und von der B1 aus Osten über die L103 (Thalgauer Landesstraße) direkt zur A1 geführt werden. Dafür werden zwei alternative Verkehrskorridore gesichert, da zum derzeitigen Zeitpunkt noch keine endgültige Entscheidung für eine der beiden Trassen getroffen wurde. Die Variante 1.1 ist etwa 930 m lang, die Variante 2.1 etwa 850 m. Während die Variante 1.1 zur Gänze durch Freiflächen verläuft, quert die Variante 2.1 im Südteil ein bestehendes gewidmetes Gewerbegebiet.

Für den Fall der Variante 2, wo der Verkehrskorridor bereits gewidmete Baulandflächen quert, wird ein Wahrungsgesuch formuliert. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 100 m werden festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

6.2. A1 Stadt Salzburg - Halbanchlussstelle Hagenau

Die geplante Halbanchlussstelle Salzburg/Hagenau befindet sich an der A1 Westautobahn im Norden der Stadt Salzburg und östlich der Salzach. Sie soll in erster Linie der Verkehrsentslastung des Ortsgebietes von Bergheim dienen. Der dafür freizuhaltenen Verkehrskorridor berührt das Gebiet der Stadtgemeinde Salzburg sowie das Gebiet der Gemeinde Bergheim. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 100 m werden festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

6.3. A10 Kuchl - Vollausbau Anschlussstelle Kuchl

Gegenwärtig ist die Autobahnanbindung in Kuchl nur als Halbanchlussstelle ausgebaut, welche eine Abfahrt von der A10 nur von Norden aus Richtung Salzburg kommend, eine Auffahrt nur aus Süden in Richtung Salzburg ermöglicht. Dieser Halbanchluss soll zur Vollanschlussstelle ausgebaut werden, um die derzeitige Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrten von Kuchl und von Golling zu mildern.

Dafür sollen auch die bestehenden T-Kreuzungen an der B159 Salzachtalstraße zu Kreisverkehren ausgebaut werden. Zugleich kann damit der bestehende Geh- und Radweg Hallein - Kuchl kreuzungsfrei geführt werden. Die dafür freizuhaltenden Flächen liegen sowohl nördlich als auch südlich der Autobahn A10 auf dem Gemeindegebiet von Kuchl. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 100 m werden festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

6.4. A10 Pfarrwerfen - Vollausbau Anschlussstelle Pfarrwerfen

Gegenwärtig besteht in Pfarrwerfen auf Höhe der Querung der L229 Werfenwenger Landesstraße eine Halbanchlussstelle (Exit Nr. 44) an die A10 - Tauernautobahn, welche nur eine Abfahrt von Süden kommend und eine Auffahrt in Richtung Süden ermöglicht. Diese Halbanchlussstelle soll zur Vollanschlussstelle ausgebaut werden, um das Ortsgebiet von Pfarrwerfen vom Durchzugsverkehr zu entlasten. An beiden Seiten der Autobahn sind dafür jeweils zusätzliche Auf- bzw. Abfahrtsrampen vorgesehen. Der freizuhaltende Verkehrskorridor für die Anschlussstelle im Gemeindegebiet von Pfarrwerfen umfasst daher jeweils eine Teilfläche westlich und östlich der Autobahn. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 100 m werden festgelegt.

6.5. B156 Bergheim - Umfahrung Gitzentunnel

Das derzeit stark verkehrsbelastete Ortsgebiet von Bergheim soll durch eine Nordumfahrung entlastet werden. Der dafür projektierte „Gitzentunnel“ verläuft abzweigend von der B156 Lamprechtshausener Straße in Lengfelden unter dem Hügelrücken des Hochgitzens und mündet bei Muntigl wieder in die B156 ein. Zur Sicherung der Voraussetzungen für eine Realisierung sind auf dem Gemeindegebiet von Bergheim die Bereiche der östlichen und westlichen Tunnelzufahrten als Verkehrskorridore freizuhalten. Der Tunnelabschnitt ist als Konsultationskorridor festzulegen.

Teile des Korridors sind beim Knoten Lengfelden bereits als Gewerbegebiete bzw. Sonderfläche für Maria Sorg gewidmet, weshalb hier das Währungsgebot zur Geltung kommt. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 100 m werden festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

6.6. Bergheim - Salzachquerung, Siggerwiesen

Die Möglichkeit einer Querung der Salzach nördlich der Stadt Salzburg hat hohe Bedeutung für eine Verkehrsentslastung des Salzburger Ballungsraumes.

Der Verkehrskorridor für Siggerwiesen mit etwa 2 km Länge liegt auf dem Gebiet der Gemeinden Bergheim und Anthering. Er verläuft von Lehen (nördlich der Ortschaft Siggerwiesen) abzweigend von der B156 Lamprechtshausener Straße Richtung Westen, überquert die Salzach und mündet auf deutschem Staatsgebiet ebenfalls in die B20. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 100 m werden festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

6.7. B150 Stadt Salzburg - Zufahrten Kapuzinerbergtunnel

Zur Umweltentlastung der östlichen Teile des Stadtgebietes ist eine Nord-Süd - Untertunnelung des Kapuzinerbergs im Verlauf der B150 geplant. Außerdem kann damit im Zusammenhang im Kapuzinerberg ein unterirdischer Busterminal für die Altstadt verwirklicht werden. Dafür sind die nördlichen und südlichen Zufahrtbereiche des Tunnels als Verkehrskorridore freizuhalten; die unterirdisch verlaufenden Teile der Straßenverbindung sind für die Flächenfreihaltung nicht relevant. Beide Freihalteflächen („Nord“ und „Süd“) befinden sich in der Stadt Salzburg. Die Fläche Süd verläuft in gerader Fortführung der Achse der Nonntaler Brücke (B150) zwischen der Imbergstraße und dem südlichen Fuß des Kapuzinerbergs. Die Fläche Nord liegt in gerader Verlängerung der Vogelweiderstraße (B150) zwischen der Sterneckerstraße und dem Nordfuß des Kapuzinerbergs.

112

Da der Verkehrskorridor bereits gewidmete Baulandflächen berührt, kommt ein Währungsgebot zur Geltung. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 100 m werden festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

6.8. B168 Zell am See - Umfahrung Schüttdorf

Die kurzfristig realisierbare Variante für die örtliche Umfahrung des stark verkehrsbelasteten und besonders in den Hauptreisezeiten überlasteten Bereichs von Schüttdorf verläuft am Südrand des Siedlungsgebiets von Schüttdorf von der B311 Brucker Bundesstraße/Pinzgauer Straße zur B168 Salzachtal Bundesstraße. Der freizuhaltende Verkehrskorridor mit einer Länge von etwa 1.400 m zweigt südlich des bestehenden Kreisverkehrs an der Einfahrt nach Schüttdorf in Richtung Westen ab und führt dort entlang der Gewerbeflächen. In weiterer Folge wendet er sich in Richtung Norden (unter Anbindung an die Kaprunerstraße und die Professor-Ferry- Porsche-Straße) und mündet mit einem geplanten Kreisverkehr in die B168 ein. Der Verkehrskorridor liegt zur Gänze auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Zell am See.

Da der Verkehrskorridor bereits gewidmete Baulandflächen berührt, kommt das Währungsgebot zur Geltung. Nachdem der Korridor auch derzeit noch unbebautes Wohnbauland durchquert, sollte im Rahmen der Überarbeitung des REK eine Änderung der Nutzungsabsicht dieses Bereiches (Änderung in eine gewerbliche Nutzung) geprüft werden, um Nutzungskonflikte so gering wie möglich zu halten. Ein Konsultationskorridor von jeweils 15 m sowie ein Prüfbereich von jeweils 100 m werden festgelegt. Bei einer Projektrealisierung sind die im Verordnungstext genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.

Zu 7 - Wirkung

- (1) Die Wirkung des Sachprogrammes betrifft sowohl raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen des Landes, insbesondere Investitionen und Förderungsmaßnahmen, als auch raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen der Regionalverbände sowie der Gemeinden, deren Gebiet vom Sachprogramm erfasst wird.
- (2) Abs. 2 stellt klar, dass durch das Sachprogramm die Fachplanungskompetenz des Bundes unberührt bleibt.
- (3) Änderungen des Räumlichen Entwicklungskonzepts, des Flächenwidmungsplans oder der Bebauungspläne der Gemeinden des Geltungsbereichs dürfen nur im Einklang mit dem Sachprogramm gesetzt werden.
- (4) Im Fall von festgelegten Planungsvarianten im Sachprogramm ergibt sich nach Realisierung des betreffenden Vorhabens die automatische Folge, dass die Festlegungen für die jeweils andere Variante ihre Gültigkeit verlieren. Hierzu ist bei Vorliegen eines Genehmigungsbescheides die genehmigte Trasse im Flächenwidmungsplan kenntlich zu machen. Ab diesem Zeitpunkt der Kenntlichmachung verliert die alternative Variante ihre Gültigkeit.

Zu 8 - Außerkrafttreten

Abs. 1 und 2 definieren, dass im Fall der Realisierung einer Variante die allenfalls weitere Variante außer Kraft tritt.

Zu 9 - Empfehlungen

Die aus der Umweltprüfung abgeleiteten Minderungsmaßnahmen sowie im Hörungsverfahren abgegebene Empfehlungen wurden in einem separaten Empfehlungsteil als Hinweis für die nachfolgende Planung im Falle einer Realisierung des Verkehrsprojektes übernommen.

Zu 10 - Anlage

Der Anhang beinhaltet die planlichen Darstellungen der Trassen inklusive ihrer Varianten im Maßstab 1: 5000 sowie eine schematische Darstellung der Korridore „Mondseebahn“, „Fuschlsee-Ischlerbahn“, „Anif-Königsee“ und „Trumerseebahn“.



**LAND
SALZBURG**
