



Dieses Projekt wird aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) kofinanziert.

gemeinsam grenzenlos gestalten  
**INTERREG**  
Bayern – Österreich  
2007-2013



## MASTERPLAN – kooperatives Raumkonzept für die Kernregion SALZBURG

### 2. Entwurf

3.11.2010



Ernst **Basler + Partner** AG

#### LEGENDE:

Schwarz: Text des 1. Entwurfes vom 21.1.2010

Änderungen gegenüber dem 1. Entwurf:

a) Streichungen

b) Neue Textteile

c) Redaktionelle Überarbeitung

(ohne inhaltliche Änderungen zur Unterlage in der 3. Zukunftskonferenz)

## **BearbeiterInnenteam**

### ÖIR (Wien-Salzburg)

Christof Schremmer (Projektleitung)  
Gerhard Ainz  
Wolfgang Neugebauer  
Gerhard Doblhamer (Örtlicher Berater)

### ebp (Zürich)

Matthias Thoma

### TUM – Lehrstuhl für Raumentwicklung (München)

Alain Thierstein  
Michael Droß

### TUM – Fachgebiet für Landschaftsarchitektur regionaler Freiräume (Freising)

Sören Schöbel  
Daniel Czechowski

### ConM (München)

Roland Borsch  
Eva Pfeifer

### Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR)

A-1010 Wien, Franz-Josefs-Kai 27 | Telefon +43 1 533 87 47-0, Fax -66 | [www.oir.at](http://www.oir.at)

### Ernst Basler + Partner AG (ebp)

CH-8032 Zürich, Mühlebachstraße 11 | [www.ebp.ch](http://www.ebp.ch)

### TU München (TUM), Fakultät Architektur, Lehrstuhl für Raumentwicklung

D-80333 München, Arcisstraße. 21 | [www.raumentwicklung-tum.de](http://www.raumentwicklung-tum.de)

### TU München (TUM), Fachgebiet für Landschaftsarchitektur regionaler Freiräume, Freising

D-85350 Freising Weihenstephan, Emil-Ramann-Straße 6 | [www.lareg.wzw.tum.de](http://www.lareg.wzw.tum.de)

### ConM Gesellschaft für Marktforschung und Regionalanalysen mbH (ConM)

D-80336 München, Bavariaring 17 | [www.conm.de](http://www.conm.de)

## **Prozessbegleitung**

**Günter Scheer**

**Herwig Langthaler**

ÖAR Regionalberatung GmbH (ÖAR)

A-1010 Wien, Fichtegasse 2/17 | [www.oea.at](http://www.oea.at)

Wien-Salzburg/Zürich/München, ~~Oktober~~ **November** 2010 | ANr. 700240

## INHALT

<b>PRÄAMBEL</b>	<b>4</b>
<b>1. MASTERPLAN für die Kernregion Salzburg – Auftrag und Vorgangsweise</b>	<b>5</b>
1.1 Masterplan: Begründung und Abgrenzung Philosophie	5
1.2 Stellenwert des Masterplans für die Kernregion Salzburg	10
1.3 Vorgangsweise: Entwurf und Diskussionsphasen	10
<b>2. MASTERPLAN für die Kernregion Salzburg</b>	<b>13</b>
2.1 Masterplan und Trendszenario: Entscheidungsgrundlagen für die künftige regionale Entwicklung	13
2.2 Trendszenario für die Kernregion Salzburg	15
2.3 Masterplan für die Kernregion Salzburg (MPS)	20
2.3.1 Entwicklungsszenario „Masterplan für die Kernregion Salzburg“ im Überblick	20
2.3.2 Wohnen	24
2.3.3 Wirtschaft	33
2.3.4 Verkehr	44
2.3.5 Landschaft und Freiraum	55
2.3.6 Gesamtbild: Wirkungen der Entwicklung gemäß Masterplan	63
<b>3. Dialog und Umsetzungsperspektive</b>	<b>64</b>
<b>4. Übersicht Maßnahmenvorschläge</b>	<b>66</b>
<b>5. Literatur und Quellen</b>	<b>72</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: <b>Großraumstruktur und Zentrale Orte</b>	<b>7</b>
Abbildung 2: MASTERPLAN – kooperatives Raumkonzept für die Kernregion SALZBURG: Bearbeitungsgebiet	9
Abbildung 3: Trendszenario für die Kernregion Salzburg	16
Abbildung 4: Masterplan für die Kernregion Salzburg – Gesamtbild der konzentrierten räumlichen Entwicklung NEU	23
Abbildung 5: Wohnschwerpunkte für die Kernregion Salzburg NEU	29
Abbildung 6: Wirtschaftliche Schwerpunkte der Kernregion Salzburg NEU	38
Abbildung 7: Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsschwerpunkte NEU	48
Abbildung 8: Leitbild: Entwicklung der Landschaften	59
Abbildung 9: Räumliches Struktur-Leitbild Freiraum – Naturraum	60

## PRÄAMBEL

Die Kernregion Salzburg ist eine grenzüberschreitend zu entwickelnde und gemeinsam zu steuernde Stadtregion (ein „grenzüberschreitender Verdichtungsraum“). Für ~~dieses ein~~ gemeinsames Zukunftsbild der Kernregion Salzburg wurde die Erarbeitung eines Masterplans in Auftrag gegeben, dessen 1. Entwurf eine Reihe von Stellungnahmen und Diskussionsbeiträgen ausgelöst hat.

Zur Beantwortung der vielen Anfragen und Anregungen zur Vorgangsweise wird zu den übergeordneten Zielsetzungen und zur Bedeutung und dem Stellenwert des Dokuments Folgendes festgehalten:

1. Mit dem Masterplan für die Kernregion Salzburg (MPS) wird ein Entwicklungsleitbild dargestellt, das die für die Kernregion in den nächsten 20 Jahren prägenden Entwicklungen und Schlüsselprojekte in zusammenhängender Weise darstellt. Dabei soll bewusst eine positive, leitende Auswahl getroffen werden und **keine** vollständige Sammlung aller regionalen Projekte und Entwicklungsvorschläge.
2. Der MPS soll eine politisch **akkordierte abgestimmte**, grenzübergreifende Rahmenvereinbarung für die weiteren Maßnahmen und Umsetzungsaktivitäten der für die Kernregion Salzburg relevanten Stellen darstellen.
3. Auf Salzburger Seite ist dazu ein Beschluss der Landesregierung und der Gemeinden, auf bayerischer Seite ein Beschluss der Kreistage und der Gemeinden vorgesehen. Dementsprechend sind die vorbereitenden Abläufe bis zu einer solchen Beschlussfassung in die Wege zu leiten (z.B. Befassung aller zuständigen Abteilungen des Amts der Salzburger Landesregierung).
4. Der politische Rückhalt und die politische Vereinbarung zwischen der bayerischen und der Salzburger Seite sind die Grundlage für die weitere Umsetzung in den darauf folgenden Schritten. Es besteht die politische Absicht, eine grenzüberschreitende Vereinbarung einschließlich einer Auflistung der umzusetzenden Maßnahmen zu treffen und die Umsetzungsfortschritte in einem begleitenden Prozess/Gremium laufend zu evaluieren und fortzuschreiben.

Die Umsetzung der im MPS enthaltenen Ziele und Maßnahmen obliegt den jeweils zuständigen Stellen – er ist selbst kein rechtlich verbindliches Planungsdokument. Diese Vorgangsweise wurde gewählt, da in den beiden Staatsgebieten unterschiedliche inhaltliche und räumliche Zuständigkeiten und Instrumente gegeben sind, die kein einheitliches Planungsverfahren ermöglichen.

Parallel zum MASTERPLAN wird das Interreg-Projekt EULE (EuRegionale Raumanalyse) bearbeitet, das Raumpotenziale, Raumindikatoren und Raumszenarien als Entscheidungsgrundlage für eine innovative Raumentwicklung in der Region ~~18–Südostoberbayern~~ (Region ~~18Südost-Oberbayern~~) und dem Land Salzburg zum Gegenstand hat. Aus diesem Projekt werden Raumanalyseergebnisse und Kartengrundlagen für die Arbeit am Masterplan für die Kernregion Salzburg übernommen. Beide Projekte sind Bestandteile des Gesamtkonzepts „Raumentwicklung für die Europaregion Salzburg“ gemäß Beschluss der Salzburger Landesregierung vom 3. Juni 2008.

# 1. MASTERPLAN für die Kernregion Salzburg – Auftrag und Vorgangsweise

## 1.1 Masterplan: Begründung und Abgrenzung Philosophie

Das übergeordnete Motiv der Bearbeitung des Masterplans besteht darin, ~~dazu beizutragen~~, die (Kern-)Region Salzburg „vom Halbkreis zum Vollkreis“ zu entwickeln (Abgrenzung: siehe Abb. 1 und 2). Damit ist gemeint, dass sich die ~~besondere Situation einer Stadtregion aufzunehmen, die sich~~ in allen Funktionen sinnvollerweise über die Staatsgrenze hinweg abgestimmt entwickeln sollte, um ihre Entwicklungspotenziale wirklich nutzen zu können – so wie andere Regionen ohne eine solche Grenze. Die besondere Situation an der Grenze bringt – trotz der EU-Integration – nach wie vor wesentliche Erschwernisse für die regionale Entwicklung mit sich, die andere Regionen nicht haben: Unterschiedliche politische und administrative Systeme mit verschiedenen Ebenen, Entscheidungsstrukturen und Instrumenten. Diese Situation kann im Vergleich mit anderen Regionen zur Verlangsamung von Entscheidungen oder – im ungünstigen Fall – zur Nicht-Entscheidung bei für die Region wesentlichen Weichenstellungen führen. Dies mag kurzfristig nicht problematisch erscheinen, mittel- bis längerfristig kann dies allerdings zu wesentlichen Rückständen gegenüber anderen Regionen führen, etwa bei der Infrastruktur- und Standortentwicklung, die für die Wirtschaft und die BewohnerInnen der Region so etwas wie ein Rückgrat darstellen.

Wie die Untersuchungen der Ausgangslage und der Trends gezeigt haben, ~~befindet sich~~ ~~steht~~ die Region in einer wichtigen Phase, die Richtung ihrer künftigen Entwicklung zu beeinflussen:

- ▶ Eine Reihe von Infrastrukturentscheidungen stehen an und können seit Jahren ~~aufgrund der komplexen Entscheidungsverhältnisse~~ nicht voran gebracht werden
- ▶ Die Wohnungsverhältnisse in der Stadt und im näheren Umland – im Bereich der Kernregion Salzburg – führen zunehmend zu Knappheiten und hohen Kosten, die zu einer Randwanderung mit unerwünschten Nebenwirkungen führen (Verkehr, Umwelt, Landschaftsverbrauch)
- ▶ Die weitere wirtschaftliche Entwicklung steht vor der Frage, ob aufgrund der beengten Verhältnisse, verkehrlicher Probleme und der hohen Bodenpreise nicht eine (teilweise) Verlagerung von Funktionen in günstigere Standorte sinnvoll wäre
- ▶ Die hervorragende Landschaft und Umweltqualität wird durch eine weitere Ausbreitung der Siedlungen und Verkehrswege in Teilen der Kernregion gefährdet

Die Kernregion Salzburg liegt an einem Schnittpunkt europäischer Verkehrswege, hat eine hochgradige internationale Bekanntheit in kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht und eine bisher sehr erfolgreiche Entwicklung genommen. Es besteht aber die Gefahr – aufgrund der oben skizzierten Problemlagen – im internationalen Umfeld an Boden zu verlieren und auch für die einheimische Bevölkerung im Bereich Wohnen und Umwelt Verschlechterungen zu erfahren, wenn hier nicht eine neue, klare Richtung eingeschlagen wird.

## Legende zur Karte 1: Großraumstruktur und Zentrale Orte

### Verbindliche Festlegungen

#### Zentrale Orte: Zielaussagen

-  Zentraler Ort der Stufe A
-  Zentraler Ort der Stufe A\*
-  Zentraler Ort der Stufe B
-  Zentraler Ort der Stufe C
-  Zentraler Ort der Stufe D
-  Funktionsteilung (z.B. bei Stufe A\*)

#### Großraumstruktur im Land Salzburg

-  Salzburger Zentralraum
-  Ländlicher Raum
-  Stadt- und Umlandbereich Salzburg
-  Stadt- und Umlandbereich Zell am See
-  Stadt- und Umlandbereich St. Johann

### Nachrichtliche Übernahmen:

(unverbindlich gemäß ROG 1998, § 6 Abs. 2 letzter Satz)

-  Gemeindegrenzen
-  Salzburger Landesgrenze
-  Alpenraumgrenze nach der Alpenkonvention gem. BGBl. Nr. 477/1995






#### Zentrale Orte in Oberösterreich

-  Regionale Zentren nach LRP OÖ 1998
-  Gerichtsorte

#### Zentrale Orte in Bayern

-  Oberzentrum
-  Mögliches Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Mögliches Mittelzentrum
-  Unterzentrum
-  Funktionsteilung als Mittelzentrum

#### Großraumstruktur im Freistaat Bayern

-  Gemeindefreie Gebiete
-  Stadt- und Umlandbereich Traunstein
-  Stadt- und Umlandbereich Rosenheim
-  Stadt- und Umlandbereich im Verdichtungsraum
-  Äußere Verdichtungszone im Verdichtungsraum

#### Großraumstruktur im Land Oberösterreich

-  Verflechtungsbereich nach Weichhart 1996

#### LEP Fortschreibung 2003

Fachreferent 7/02 Raumforschung und grenzüberschreitende Raumplanung

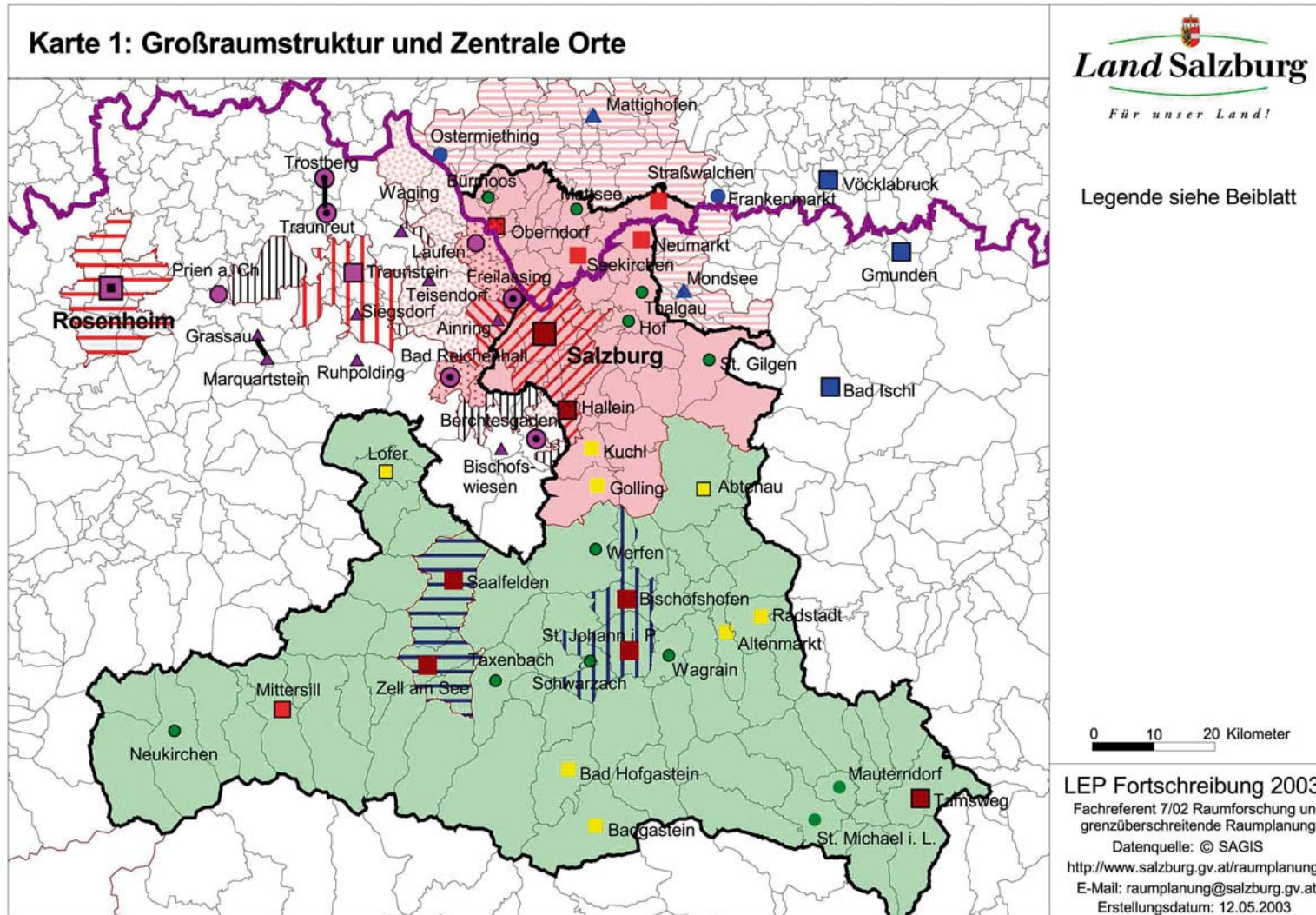
Datenquelle: © SAGIS

<http://www.salzburg.gv.at/raumplanung>

E-Mail: [raumplanung@salzburg.gv.at](mailto:raumplanung@salzburg.gv.at)

Erstellungsdatum: 17.05.2003

Abbildung 1: Die Kernregion Salzburg im grenzüberschreitenden Verdichtungsraum nach LEP Bayern und LEP Salzburg Großraumstruktur und Zentrale Orte



Mit dem Masterplan ~~wird versucht, soll~~ ein Gesamtbild wesentlicher Entwicklungsmaßnahmen für die **gesamte Kernregion auf bayerischer und Salzburger Seite bis etwa 2030** ~~zu~~ entworfen **werden**. Dabei geht es auch darum, die Wirkungen der einzelnen vorgeschlagenen Maßnahmen und Schwerpunktsetzungen in Hinblick auf die Gesamtregion zu begründen. **Thematischer Fokus** sind die Bereiche **Wohnen, Wirtschaft, Verkehr, Landschaft und Freiraum**. Diese Themen wurden ausgehend von den Schlüsselprojekten S1, S2, S3 und N4 des EuRegio-Entwicklungskonzepts (2001) definiert und sollen im Masterplan inhaltlich integriert bearbeitet werden<sup>1</sup>.

Sowohl im Landesentwicklungsprogramm Bayern 2005<sup>6</sup> als auch in jenem Salzburgs (2003) wird die **Kernregion Salzburg als grenzüberschreitender Verdichtungsraum** bezeichnet und seine Entwicklungsperspektiven als gemeinsam abzustimmend festgelegt. Im Regionalplan Südostoberbayern ist dazu ein „Ergänzungsbereich“ bestimmt, der durch über den Siedlungskern hinausgehende, funktionale Achsen geprägt ist. Sowohl die bayerischen als auch die Salzburger Planungsdokumente nehmen auf die besondere Situation der Grenzregion Bezug.

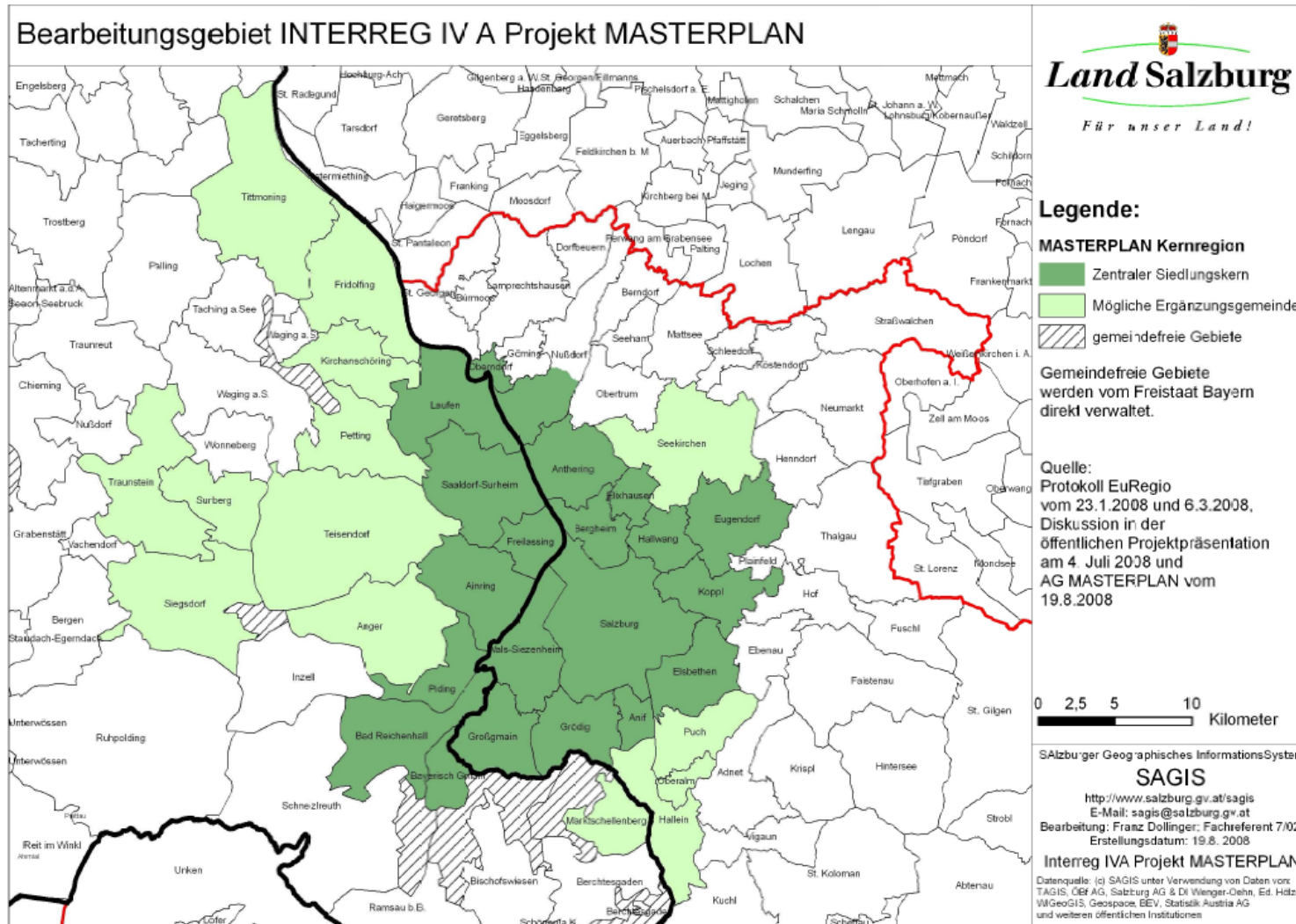
Die thematischen Bereiche können nur in einer **fachlich integrierten Arbeitsweise und Darstellung** zu guten Maßnahmenvorschlägen kommen – angestrebte Wirkungen und auch Wechselwirkungen sind zu erfassen und zu überlegen. Die Vorschläge für regional bedeutende Standorte, Infrastrukturen und Projekte sind daher oft aus einem Themenbereich heraus gewachsen, wurden dann aber in einer fachlich übergreifenden Weise weiter bearbeitet und konkretisiert. In diesem Sinne wäre mittelfristig – über den bestehenden Arbeitsumfang des Masterplans hinausgehend – die Erweiterung des Themenraumes um weitere Dimensionen sinnvoll, etwa um den Bereich Kultur, der in einem gemeinsamen (historischen) Kulturraum von internationaler Bedeutung besondere Relevanz hat.

Die **Abgrenzung der Kernregion Salzburg in ihrer Differenzierung nach Bearbeitungsgemeinden und möglichen Ergänzungsgemeinden baut auf den Vorgaben der Landesentwicklungsprogramme von Bayern und Salzburg auf. Die konkrete Definition erfolgte in der Arbeitsgruppe Masterplan der Projektpartner: Der Fokus der Bearbeitung liegt bei den Gemeinden des „Zentralen Siedlungskerns“ (siehe Abb. 2, unten). Die Ergänzungsgemeinden wurden laufend über die Bearbeitung informiert, an den Veranstaltungen des MPS-Erstellungsprozesses beteiligt sowie zu Stellungnahmen aufgerufen. Soweit wichtige funktionelle Verflechtungen bestehen, wurden diese bei der Bearbeitung berücksichtigt.**

<sup>1</sup> Euregio-Schlüsselprojekte gemäß S1: Rahmenplan für den grenzüberschreitenden Korridor im zentralen Siedlungskern, S2: Regionalplanung NEU bzw. Regionalentwicklung im Salzburger Zentralraum, S3: Konzeption zur Steuerung einer nachhaltigen Gewerbegebietsentwicklung in der EuRegio, N4: Erweiterung des Grüngürtels des RVS durch landschaftliche Vorbehaltsgebiete im angrenzenden Bayern.  
Parallel zum MASTERPLAN wird das Interreg-Projekt EULE (EuRegionale Raumanalyse) bearbeitet, das Raumpotenziale, Raumindikatoren und Raumszenarien als Entscheidungsgrundlage für eine innovative Raumentwicklung in der Region ~~Südostoberbayern-18~~ (Region ~~18Südost-Oberbayern~~) und dem Land Salzburg zum Gegenstand hat.



Abbildung 2: MASTERPLAN – kooperatives Raumkonzept für die Kernregion SALZBURG: Bearbeitungsgebiet



## 1.2 Stellenwert des Masterplans für die Kernregion Salzburg

Zum angestrebten Stellenwert des Masterplans kann an dieser Stelle gesagt werden, dass damit versucht wird, für die regionale Diskussion und Abstimmung darüber, wie die Entwicklung insgesamt weiter gehen soll, eine fachliche Grundlage gegeben werden soll.

Welchen Stellenwert hat der Masterplan für die Kernregion Salzburg? Er soll eine fachliche Grundlage für die Abstimmung und Diskussion der wesentlichsten Entwicklungsziele und Maßnahmen geben, die in der Region gemeinsam zu bestimmen sind. Dabei war es von Anfang an eine Zielsetzung, längerfristige Überlegungen und durchaus visionäre Beiträge einzubeziehen, sowohl was die inhaltlichen Schwerpunktsetzungen als auch die vorgeschlagenen Projekte betrifft. Die besondere Situation an der Grenze erfordert hier besondere Wege der Kommunikation und Abstimmung – ein einheitlicher, rechtlich verbindlicher Plan für beide Seiten der Region ist bei den unterschiedlichen rechtlichen Rahmenbedingungen und Verwaltungsgliederungen nur sehr schwer realisierbar, selbst wenn die beteiligten Stellen sehr eng zusammenarbeiten.

Daher ist der Masterplan für die Kernregion Salzburg als ein inhaltliches, grenzüberschreitendes Abstimmungsinstrument gedacht, das

- ▶ als informelles Leitbild dient, selbst keinen rechtlich verbindlichen Charakter hat,
- ▶ ~~das~~ längerfristig zur Orientierung für die regionalen und überregionalen Gebietskörperschaften dient und
- ▶ konkret mit den jeweiligen Planungs- und Entwicklungsinstrumenten auf kommunaler, regionaler und überregionaler Ebene auf bayerischer und Salzburger Seite umgesetzt wird.

Der Masterplan stellt – wie oben erläutert – kein rechtlich verbindliches Dokument dar und ist in seiner Qualität darauf ausgerichtet, die inhaltlichen Schwerpunkte, Projekte und Maßnahmen miteinander verbunden darzustellen. Deshalb ist er auch kein Verordnungstext einer Rechtsmaterie, sondern enthält eine Kombination aus räumlichen Schwerpunktsetzungen, Projekten und umsetzungsbegleitenden Maßnahmen, die eine Vielzahl von Maßnahmenträger betreffen. Wesentliche Voraussetzung bei diesem Status des Masterplans ist eine inhaltliche Diskussion über die Konzeption und die ~~gemachten-eingebrachten~~ Vorschläge und eine Einigung über die weitere Umsetzung im jeweils eigenen Verantwortungsbereich. Insofern liegt es an der Kooperation der beteiligten Stellen in der Umsetzung, ob es gelingt, die Entwicklungsrichtung des Masterplans für die Kernregion Salzburg einzuschlagen.

## 1.3 Vorgangsweise: Entwurf und Diskussionsphasen

Die Arbeitsphase zum 1. Entwurf des Masterplans erstreckte sich vom Frühjahr bis Ende 2009. Es war eine der Aufgabenstellungen, mit den Gemeinden und übergeordneten Dienststellen die kurz- bis mittelfristig geplanten und regional relevanten Projekte zu erheben, Funktionsbereiche und Standorträume für bestimmte Nutzungen herausarbeiten sowie Pilotprojekte und umzusetzende Maßnahmen zu definieren. In diesem Zeitraum wurden **durch das Bearbeiterteam** folgende Schritte durchgeführt:

- ▶ Auftakt-Workshop mit VertreterInnen der Kernregion zur Vorstellung des Masterplan-Projekts und zur Erörterung von Anliegen und Visionen der Region
- ▶ Durchführung und Protokollierung von 21 Workshops mit allen Gemeinden der Kernregion Salzburg
- ▶ Durchführung und Protokollierung von Workshops mit Fachdienststellen, Interessenvertretungen, NGOs und den Ergänzungsgemeinden der Kernregion Salzburg
- ▶ Präsentationen und Teilnahme an den Sitzungen der Arbeitsgruppe der ProjektpartnerInnen (AuftraggeberInnen) zur Diskussion von Vorschlägen und zur Steuerung des Gesamtprozesses
- ▶ Fachliche Analysen, Ausarbeitung von Vorschlägen im BearbeiterInnenteam
- ▶ Der 1. Entwurf des Masterplans mit folgenden Inhalten:
  - Darstellung der vorgeschlagenen Masterplan-Entwicklung der Kernregion Salzburg und Vergleich mit der Entwicklung in einem Trendszenario
  - **Darstellung von** ~~Im Entwurf werden~~ Schwerpunkten und Standorträumen für bestimmte Nutzungen ~~dargestellt~~ (thematisch gegliedert, mit Kartendarstellungen und Erläuterungen)
  - Darstellung von für die regionale Entwicklung relevanten Projekten (mit Funktion, Auswirkungen), die zu einer Entwicklung im Sinne des Masterplan beitragen
  - Vorschläge für Pilotprojekte und umzusetzende Maßnahmen (räumlicher und thematischer Bezug, AkteurInnen)
- ▶ **Stellungnahmeverfahren Februar–April 2010, Auswertung und Veröffentlichung der Stellungnahmen Mai 2010**
- ▶ **Diskussionsveranstaltungen mit der Stadt Salzburg und Interessensvertretungen/NGOs im Rahmen des Dialogprozesses zum Masterplan im Juni und Juli 2010**
- ▶ **2 Klausuren mit den federführenden Politikern auf Salzburger und bayerischer Seite der Kernregion (Landesrat Blachfellner und Landrat Grabner), Juli und August 2010**

Ausgehend von Zukunftsperspektiven, Trendanalysen und von den Anregungen der Gemeinden im Rahmen der Auftaktveranstaltung wurde ein Workshopdesign für die Gemeindegespräche entwickelt und mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe abgestimmt. Im Rahmen der Workshopreihe mit den Gemeinden wurden Einschätzungen von wesentlichen Entwicklungstendenzen in der Region sowie Vorhaben und Planungen in den jeweiligen Gemeinden diskutiert und Projekte/Maßnahmen mit regionaler Relevanz gesammelt. Die Ergebnisse aus diesen Workshops wurden der projektbegleitenden Arbeitsgruppe (d.s. die VertreterInnen der AuftraggeberInnen) in zusammengefasster Form präsentiert.

Ausgehend von Zukunftsperspektiven, Trendanalysen und den Ergebnissen der Gemeindegespräche wurden Vorschläge für die im Masterplan enthaltenen Zielsetzungen und Maßnahmen entwickelt und mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe eingehend diskutiert. Der ~~nun vor-~~ **liegende 1. Entwurf des Masterplans für die Kernregion Salzburg (im Folgenden kurz: MPS)** stellt hiermit das Resultat von intensiven Befassungen mit den Anliegen und Entwicklungsmöglichkeiten der Region aus der Sicht von Beteiligten und den Vorschlägen des BearbeiterInnenteams dar. Das BearbeiterInnenteam hat dabei versucht, die gemeindespezifische und regionale

(Innen-) Sicht mit Expertenwissen und Erfahrungen und Vorschlägen für Maßnahmen zu verknüpfen, die erfolgsversprechend sind. Auch die Einbettung in einen größeren räumlichen Zusammenhang war dabei von Bedeutung, etwa im Bereich der Verkehrsinfrastruktur.

Der 1. Entwurf wurde im Rahmen der 2. Zukunftskonferenz Kernregionsveranstaltung am 21.1.2010 präsentiert und diskutiert. Die Veranstaltung diente zur ersten, grenzüberschreitend strukturierten Diskussion und Reflexion der Vorschläge. Die Ergebnisse dieser Veranstaltung, ~~werden, wie auch~~ der folgenden schriftlichen Stellungnahmen, ~~in~~ der Diskussion mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe und von zwei weiteren Veranstaltungen im Rahmen des sogenannten „Dialogprozesses Masterplan“ (mit VertreterInnen der Stadt Salzburg und mit Interessensvertretungen und NGOs) sind in den 2. Entwurf eingebracht worden. Die Vorschläge zur Ergänzung/Abänderung des ersten Entwurfes sind GRÜN hervorgehoben, Textstreichungen sind als solche dargestellt.

~~Es ist die Intention dieser Veranstaltung, das Verständnis für die Masterplan Vorschläge zu wecken, damit Stellungnahmen auf der Grundlage dieses gemeinsamen Verständnisses ausgearbeitet und übergeben werden. Der 2. Entwurf soll im Laufe des ersten Halbjahres 2010 erstellt und präsentiert werden.~~

## 2. MASTERPLAN für die Kernregion Salzburg

### 2.1 Masterplan und Trendszenario: Entscheidungsgrundlagen für die künftige regionale Entwicklung

Die angestrebte Entwicklung der Kernregion Salzburg mit Hilfe des Masterplans basiert auf den absehbaren ökonomischen, sozialen und ökologischen Herausforderungen und dem Erfordernis, in einer globalen Wettbewerbssituation eine den künftigen Bedingungen adäquate Entwicklungsrichtung einzuschlagen. Diese soll die günstige wirtschaftliche Situation der Kernregion Salzburg langfristig sichern und ausbauen. Im Masterplan Entwicklungspfad werden Vorschläge zur Nutzung der Standortpotenziale, der landschaftlichen Ressourcen, der Möglichkeiten für die Schaffung von attraktivem Wohnraum und zur integrierten Mobilitätsverbesserung in der Kernregion Salzburg dargestellt.

Um die Bedeutung der Wirkung der Masterplan Vorschläge einschätzen zu können, wird der angestrebte Entwicklungspfad mit den in den letzten Jahren beobachteten Trends im Sinn eines Trend-Szenarios verglichen.

Die Einschätzung der Trendentwicklung stellt einen konzeptiven Ausgangspunkt dar. Es ist wesentlich, die räumlichen Auswirkungen der angenommenen Trend-Entwicklung in der Kernregion Salzburg explizit sichtbar zu machen (als Konsequenz der Trendanalysen, der vorliegenden demographischen Prognosen, der Ergebnisse der Gemeindebefragungen etc.), z.B. bei Entwicklungen im Wohnungswesen oder im Verkehr. Dabei geht es darum zu zeigen, worin im Vergleich das Masterplan Entwicklungspotenzial besteht und welche negativen Tendenzen vermieden werden können.

Das Trendszenario, dh die Einschätzung der Trendentwicklung stellt einen konzeptiven Ausgangspunkt für den Masterplan dar – was ist zu erwarten, wenn die Entwicklung wie in den letzten Jahrzehnten erkennbar weiterläuft? Auf Basis der räumlichen Trendanalysen und der Ergebnisse der Gemeindebefragungen wurde mit Hilfe der vorliegenden demographischen Prognosen ein Zukunftsbild für die Kernregion Salzburg für die nächsten 20 Jahre erstellt. Dieses soll zeigen, welche räumlichen Auswirkungen, z.B. bei Entwicklungen im Wohnungswesen oder im Verkehr, absehbar sind.

Mit dem Entwicklungsszenario „Masterplan“ wird demgegenüber aufgezeigt, worin das Entwicklungspotenzial für die Region besteht und welche negativen Tendenzen dadurch vermieden werden können, wenn im Sinne des Masterplans Maßnahmen gesetzt werden.

Für das Trendszenario Dazu ist zunächst auch eine Einschätzung der Entwicklung in der Vergangenheit erforderlich: Bereits 1995 wurde das „Sachprogramm Siedlungsentwicklung und Betriebsstandorte“ im Salzburger Zentralraum erarbeitet, um die Siedlungsentwicklung im Zentralraum auf geeignete Standorte zu lenken. Mittlerweile wurde es als „Sachprogramm Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten“ 2009 neu gefasst (siehe unten).

Das Sachprogramm 1995 wurde unter Bezug auf ein Zielszenario konzipiert, das in einer Grundlagenstudie zur Entwicklung im Bereich Wohnen und Arbeiten erarbeitet wurde (vgl. Doubek et al. 1993<sup>2</sup>). Damals wurden einem Trendszenario zwei Alternativszenarios gegenübergestellt, die als Szenario „Entlastungszentren“ und als Szenario „Salzburg-Wohnstadt“ bezeichnet wurden. Das Szenario Salzburg-Wohnstadt wurde damals als nicht umsetzbar betrachtet und so wurde dem Sachprogramm „Siedlungsentwicklung und Betriebsstandorte im Salzburger Zentralraum“ 1995 ein Zielszenario zwischen den beiden Extremszenarien als Planungsphilosophie zugrundegelegt.

Die reale Entwicklung kann aufgrund der Proberegisterzählung bis zum Jahr 2006 beobachtet werden und liefert – für die Salzburger Seite der im Masterplan bearbeiteten Region – folgendes Bild:

- ▶ Der Wohnungszuwachs übertraf im Salzburger Zentralraum bereits bis 2006 die Erwartungen für 2011 (hier: die politischen Bezirke Stadt Salzburg, Salzburg-Umgebung und Hallein)
- ▶ Die Stadtgemeinde Salzburg hat das Ziel des Sachprogramms mehr als übererfüllt und erreicht wahrscheinlich sogar das Ziel des Extremszenarios „Salzburg Wohnstadt“ im Jahr 2011
- ▶ Die im Sachprogramm verankerte Zielsetzung, die Wohnungsentwicklung verstärkt in die sogenannten Regionalzentren und Regionale Nebenzentren zu lenken, wurde nicht erreicht, sondern nicht einmal zwei Drittel des (bereits ungünstig niedrigen) Zuwachses im Trendszenario erreicht
- ▶ Alle anderen Gemeinden des Zentralraums sind sogar stärker gewachsen als (damals) im Szenario Trend angenommen, doppelt so hoch wie als Zielsetzung angegeben

Als Folgerung für das Trendszenario bis 2030 – als Vergleichsbasis für den Masterplan – verbleibt, dass mit den vorliegenden Instrumenten und auch gemäß der Einschätzung der Gemeinden selbst eine mit einer Fortsetzung dieser stark auf dezentrale, kleinere Gemeinden gerichteten Entwicklung gerechnet werden muss. Der Masterplan beinhaltet daher auch stark angebotsseitig orientierte Maßnahmenvorschläge mit besonderer Bedeutung des Wohnbaus in der Stadt Salzburg.

Aufgrund der Ergebnisse der räumlichen Untersuchungen des Teams, neuerer Entwicklungen und den Hinweisen, die aus den Gemeinden gekommen sind, wird mit dem Masterplan vorgeschlagen, eine Entwicklung im Sinne von „Salzburg: Wohn- und Wirtschaftszentrum“ voranzutreiben. Damit wird signalisiert, dass die Stadtgemeinde Salzburg in der Region einen größeren Beitrag zur Bewältigung der absehbaren EinwohnerInnen-, Flächen und Verkehrsentwicklung leisten kann und soll. Es wird gezeigt, dass dies sowohl für die Stadt von Vorteil ist als auch für die Kernregion, indem es ungünstige Entwicklungen ~~—wie im Trendszenario gezeigt—~~ pro-aktiv verringert und die Chancen zu einer verkehrs- und umweltgerechten Entwicklung wesentlich verbessert.

<sup>2</sup> Doubek, C., Deußner, R, P. Winkler et al. (ÖIR 1993): Grundlagen für das Sachprogramm "Wohn- und Betriebsstandorte im Salzburger Zentralraum", Salzburg (SIR-Schriftenreihe, Bd. 13)

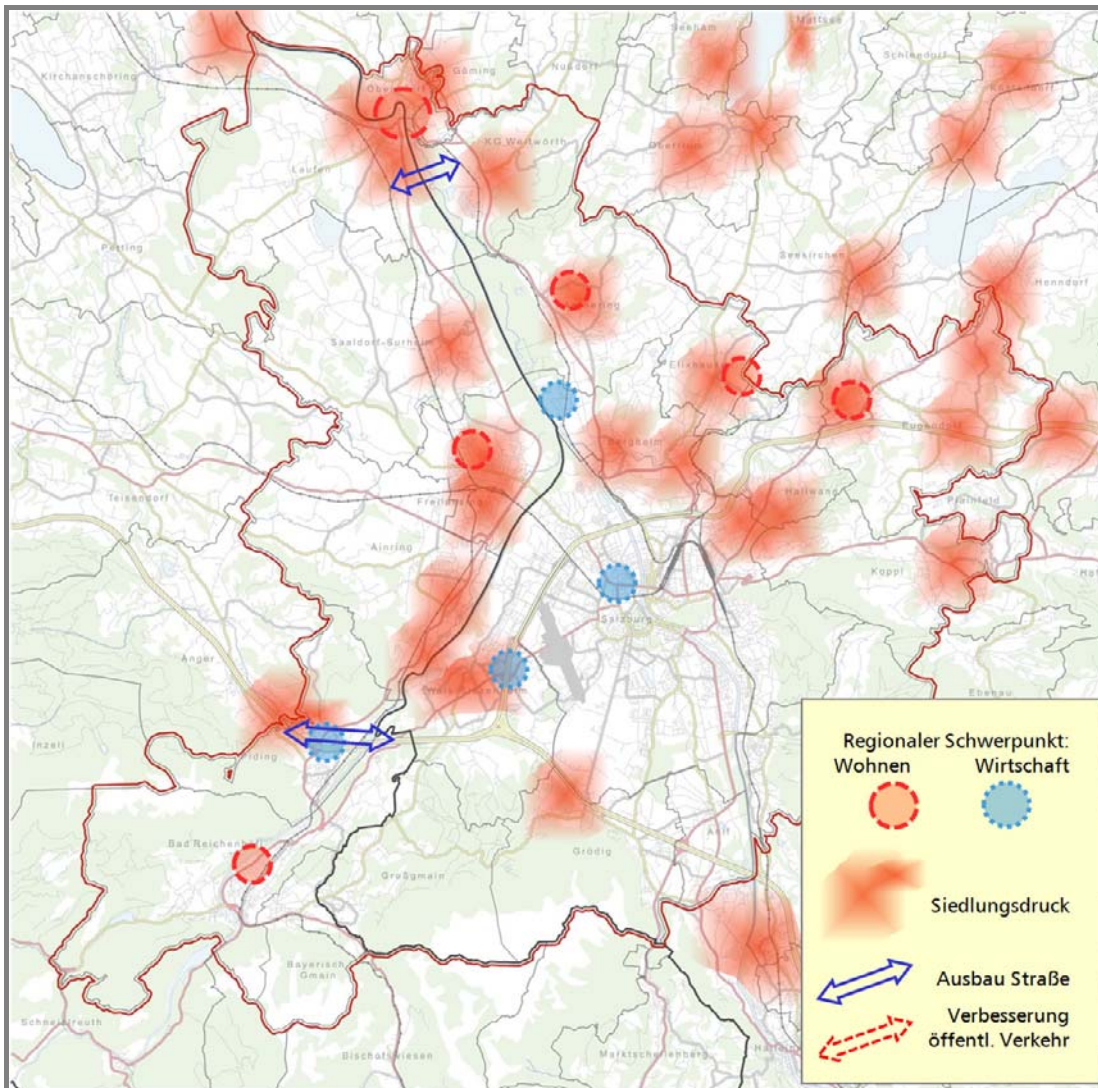
## 2.2 Trendszenario für die Kernregion Salzburg

Um die Wirkung des Masterplans einschätzen und bewerten zu können, ist es erforderlich, die Entwicklung **ohne** die vorgeschlagenen Maßnahmen und räumlichen Schwerpunktsetzungen im Vergleich gegenüberzustellen. Die dabei unterstellten Rahmenbedingungen, wie Bevölkerungswachstum und wirtschaftliche Entwicklung, sind gleich; was sich unterscheidet, ist die Handhabung der Infrastruktur- und Standortentwicklung. Das **Szenario Trend** geht für die **Kernregion Salzburg** von folgenden Entwicklungen und Tendenzen in den bearbeiteten vier Themenbereichen Wohnen, Wirtschaft, Verkehr und Freiraum aus:

### Wohnen

- ▶ Die Schaffung leistbaren Wohnraums für Einheimische wird zunehmend schwieriger, wegen der hohen Bodenpreise können immer weniger Wohnungen unter den Rahmenbedingungen für geförderten (Miet-) Wohnungsbau errichtet werden
- ▶ Folgewirkungen entstehen durch wirtschaftliche und soziale Segregation in der Region – Verdrängungseffekte entstehen: Wohnen wird v.a. in der Stadt Salzburg, aber auch in anderen Gemeinden der Kernregion, vorwiegend für einkommensstarke Gruppen noch leistbar sein, die soziale Durchmischung wird verringert, ein Verlust an Vielfalt droht
- ▶ Jüngere Menschen und Familien werden zu einer **räumlich** immer weiter ausgreifenden Wanderung in Randbereiche und Gebiete außerhalb der Kernregion veranlasst
- ▶ Primär werden Standorte besiedelt, die wegen der Distanz und der ungünstigen Verkehrslage noch als leistbar eingestuft werden, nicht weil sie so besonders attraktiv oder raumplanerisch sinnvoll sind, der Zwang zur Nutzung des Pkw steigt
- ▶ Der Druck zur Siedlungsentwicklung mit hoher Flächenbeanspruchung wird dadurch weiter verschärft, Verkehrsbelastungen durch zusätzlichen Autoverkehr und volkswirtschaftliche Folgekosten erhöht (Aufschließungskosten Straßen, Wasserver- und -entsorgung, etc.)
- ▶ Als Folgeproblem werden die Pkw-Verkehrsbelastungen innerhalb und auch von/nach außerhalb der Region verstärkt (Pendelverkehr, Einkaufs- und Freizeitverkehr)
- ▶ Belastungen durch Verkehrslärm nehmen zu, die Einfahrtsrouten in die Stadtregion (außen) und die Einfahrten in die Stadt selbst werden zusätzlich belastet, potenzielle Siedlungsgebiete können nicht mehr erweitert werden
- ▶ Selektive Abwanderung aus der Stadt kann dort Überalterungstendenzen auslösen und damit auch weitere Folgeprobleme (z.B. bei Betreuungs- und Gesundheitskosten)

Abbildung 3: Trendszenario für die Kernregion Salzburg



Quelle: Grundkarte Interreg-Projekt EULE (EuRegionale Raumanalyse); eigener Entwurf.

## Wirtschaft

- ▶ Der landwirtschaftliche Strukturwandel geht unvermindert weiter; Bauern üben teilweise aufgrund fehlender Einkommensalternativen auch in ungünstigen Lagen einen hohen Umwidmungsdruck auf BürgermeisterInnen aus; die Standortentwicklung folgt dem Druck und dem dadurch entstehenden „Angebot“, nicht einer qualitätsorientierten Schwerpunktsetzung
- ▶ Der Zusammenschluss zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region zwischen bayerischem und österreichischem Regionsanteil bleibt auf niedrigem Niveau – individualisierte Standortentwicklung und –vermarktung, Konkurrenz beim Ausbau von Einkaufszentren, Fachmärkten u.a. bleibt bestehen



- ▶ Hochrangige Standortpotenziale der Region liegen brach, sie werden nicht gezielt erschlossen, entwickelt und vermarktet, u.a. wertvolle Flächen in zentraler Lage der Stadt Salzburg mit hoher Standortqualität
- ▶ Bestehende Betriebe erleben steigende Behinderungen und Staus im Verkehrsbereich, zunehmende Nachbarschaftskonflikte (durch Lärm, Stau, Verschmutzung); Möglichkeiten zur betrieblichen Umstrukturierung und Expansion fehlen im angestrebten Nahbereich weitgehend
- ▶ Die Entwicklungsdynamik führt zu Intensivierung der regionalen Verkehrsprobleme, und damit indirekt zu einem Attraktivitätsverlust – sowohl für Betriebsansiedlung, für Wohnen als auch für Erholung, Freizeit und Tourismus
- ▶ Gewerbeflächen auf Salzburger Seite werden für viele Betriebe zu teuer; zusammen mit den oben genannten Einschränkungen wird eine Reihe von dynamischen Betrieben zum Ausweichen z.B. in den nördlichen und östlichen Flachgau oder nach Oberösterreich veranlasst; die z.T. problematischen Verkehrsanbindungen an einigen Standorten verstärken diesen Trend
- ▶ Insgesamt schwächt diese Entwicklung den Wirtschaftsstandort Kernregion Salzburg und verstärkt bestehende Verkehrs- und Umweltprobleme

## Verkehr

- ▶ Die gegebenen räumlichen Entwicklungstendenzen führen zu einer weiteren Zunahme des Pkw-Besitzes und der Kfz-Nutzung
- ▶ Durch die weitere Ausbreitung der Bevölkerung in schlecht erschließbare Gebiete der Kernregion ist mit sinkenden bzw. stagnierenden Fahrgastzahlen im ÖV zu rechnen
- ▶ Besonders stark sinkende Anteile des Fußgängerverkehrs, Stagnation des Radverkehrs am gesamten regionalen Verkehrsaufkommen
- ▶ Die wirtschaftliche Entwicklung verursacht, gemeinsam mit den oben beschriebenen Tendenzen der Betriebsverlagerung, weitere Zunahmen des regionalen und überregionalen Lieferverkehrs
- ▶ Durch die hohe Auslastung des Straßennetzes kommt es zu erhöhten Stau- und Reisezeiten und sinkender Attraktivität betroffener Standorte; einige Engpass-Situationen entwickeln sich zu dauerhaften Stauzonen
- ▶ Die Lebensqualität wird in einigen betroffenen Siedlungsgebieten durch steigende Lärm- und Schadstoffemissionen des Kfz-Verkehrs verstärkt beeinträchtigt
- ▶ Demgegenüber ist als Rahmenbedingung mit steigenden Kosten für Mobilität zu rechnen: Sicherheit, Einhaltung von Grenzwerten (Lärm und Abgase) erfordern aufwendige technische Verbesserungen im Fahrzeugwesen und im Infrastrukturausbau
- ▶ Die unter Wohnen beschriebenen räumlichen und strukturellen Änderungen der Siedlungsentwicklung erzeugen weitere, zusätzliche Verkehrsprobleme:
  - Abwanderung von der Stadt in die Region, die Siedlungs- und Gewerbeentwicklung drängt in weiter Außen gelegene Bereiche und erzeugt so, bei weiterhin starker

- Wirtschafts- und PendlerInnenverflechtung mit Salzburg, steigenden Verkehr (Zunahme der Distanzen und der Fahrtenhäufigkeit)
- Soziographische Veränderungen (z.B. mehr 1-Personen-Haushalte, Zunahme der Wege zwischen den Haushalten, Zunahme der Motorisierung älterer Personen) verschärfen die Problematik
  - Die Konzentration von Dienstleistungen und der Versorgung in großen Einkaufs- und Fachmarktzentren führt bei gleichzeitiger Ausdünnung der Nahversorgung zu längeren Wegen und noch höheren Kfz-Anteilen im Einkaufsverkehr
- ▶ Die Stadt Salzburg und direkt angrenzenden Umlandgemeinden werden vom Durchzugsverkehr außerhalb liegender Gemeinden und Regionen (nördlicher Flachgau, Innviertel, Hallein) in die Stadt „zugeschüttet“, Einfahrtsstraßen in die Stadt überschreiten ihre Belastungsgrenzen
  - ▶ Ohne regional wirksame Schwerpunktsetzung verschärfen sich die hausgemachten Verkehrsprobleme einzelner Gemeinden weiter durch eine zersplitterte Gewerbe- und Siedlungsentwicklung
  - ▶ örtliche Umfahrungsstraßen lösen einige punktuelle Probleme, verlagern aber oft Verkehrsprobleme auf die nächsten Gemeinden (Bsp.: B1, B150, B156, B20)
  - ▶ Weiterhin fehlen Brücken, aber auch kleine Fuß- und Radverbindungen über Salzach und Saalach, die den „kleinen Grenzverkehr“ erleichtern würden

### Landschaft und Freiraum

- ▶ Die Siedlungsentwicklung kostet v.a. in den Randbereichen der Kernregion wertvolle Landschaftsflächen, da hier kleinteilig an kostengünstigen, aber siedlungsstrukturell ungünstigen Standorten und mit niedrigen Dichten gebaut wird
- ▶ Damit einhergehend erfolgt eine schrittweise Entwertung der noch in vielen Bereichen hochwertigen Siedlungs- und Landschaftsstruktur
- ▶ ~~Der Schutz der Landschaft ist zum Teil zu stark,~~ die Zugänglichkeit für die Bevölkerung, und die Gestaltung und Nutzung der Freiräume erfolgt nur sehr eingeschränkt
- ▶ Brücken und Verbindungen werden weitgehend verhindert und damit ist ein Zusammenwachsen der Region auch bei Freiraum- und Erholungsnutzungen eingeschränkt
- ▶ Das vorhandene, große Potenzial der hervorragenden Kulturlandschaft für eine gemeinsame Entwicklung wird nicht erkannt, eine langfristig wirksame Qualitätssicherung unterbleibt; Brachflächen entstehen oder es werden rasch wechselnde Bewirtschaftungsversuche durchgeführt
- ▶ Als Beispiel: die hervorragenden Moorlandschaften bleiben „unentdeckt“, ihr Entwicklungspotenzial bleibt daher ungenutzt und wertvolle Landschaftsteile werden schleichend beeinträchtigt.

### Gesamtbild: Einschätzung des Trend-Szenarios

Das Trendszenario zeigt, dass – auch bei einem positiven wirtschaftlichen Umfeld – das regionale Wachstum zu einer Häufung und Verstärkung von negativen Erscheinungen führen wird:

- ▶ Flächenknappheit und hohe Bodenpreise drängen die Siedlungsentwicklung aus dem inneren Bereich der Kernregion immer weiter in äußere Randlagen
- ▶ Wohnen wird für einen zunehmend größeren Bevölkerungsanteil zu einem großen Kostenproblem, soziale Belastungen und Spannungen entstehen
- ▶ Verkehrsbelastungen nehmen flächendeckend zu und führen an den vorhandenen neuralgischen Punkten zu regelmäßigen Verzögerungen oder Blockierungen, die für BewohnerInnen belastend sind und mittelfristig auch die Wirtschaft beeinträchtigen
- ▶ Dadurch nehmen Umweltbelastungen weiter zu, v.a. Energieverbrauch, CO<sub>2</sub> und Feinstaubemissionen sowie die Lärmbelastung, die manche potenziellen Siedlungsgebiete für Wohnbebauung ausschließt
- ▶ Wirtschaftlich für die gesamte Region wichtige Standortpotenziale können nicht genutzt werden, weil verkehrliche Engpässe die Entwicklung verhindern, Verlagerungen nach außen werden notwendig (u.a. Richtung OÖ)
- ▶ Die Qualitäten der Landschaft werden durch Überbeanspruchung oder Tabuisierung von Flächen beeinträchtigt, dies hat auch Folgewirkungen für die Attraktivität der Wirtschafts- und Wohnstandorte
- ▶ Demgegenüber werden große Potenziale, die die Region aufgrund ihrer lagemäßigen und wirtschaftlich-kulturellen Attraktivität unzweifelhaft hat, nur unzureichend genutzt; dies betrifft in besonderer Weise die Stadt Salzburg, wo eine Reihe von – aus internationaler Sicht – potenziellen Top-Standorten kaum in adäquater Weise genutzt werden

Insgesamt lässt das Trend-Szenario eine aufgrund innerer Organisationsmängel gebremste Entwicklung erwarten, die zunehmend Gefahr läuft, soziale Spannungen hervorzurufen und auch in Hinblick auf die Landschafts- und Verkehrsbelastung und Klimaschutz sehr problematisch ist.

Es gab in den letzten Jahren eine Reihe von Aktivitäten, um dieser Trend-Entwicklung entgegen zu wirken. Dazu gehören z.B.

- ▶ die vom Land Salzburg initiierte Untersuchung der potenziellen Siedlungsschwerpunkte im Bereich von S-Bahn-Haltestellen und der Salzburger Lokalbahn
- ▶ die im neuen Salzburger ROG 2009 eingeführten Kriterien bei der Ausweisung von Wohnbauland, insbesondere die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- ▶ Initiativen zur Unterstützung des verdichteten Bauens im Land Salzburg (Wohnbauforschung, Beratung, Wohnbauförderung)

Die konsequente Anwendung solcher und weiterer Maßnahmen zur Gestaltung der Siedlungsentwicklung sollten zu einem Übergang in Richtung des Masterplan-Szenarios führen.

## 2.3 Masterplan für die Kernregion Salzburg (MPS)

### 2.3.1 Entwicklungsszenario „Masterplan für die Kernregion Salzburg“ im Überblick

Das Entwicklungsszenario „Masterplan für die Kernregion Salzburg“ (MPS) stellt im Gegensatz zum Trendszenario eine kompakte Zusammenfassung der Entwicklungsüberlegungen für die Kernregion Salzburg dar, die in den folgenden Abschnitten thematisch gegliedert ausführlicher dargestellt werden. Das Szenario MPS bedeutet eine langfristig nachhaltige Entwicklungsstrategie für die Gesamtregion, die wesentliche Probleme bewältigen kann und zu einer wirtschaftlich, sozial und ökologisch ausgewogenen Entwicklung beiträgt.

Die Entwicklungsgrundlagen – demographische Prognosen, die Annahme einer positiven wirtschaftlichen Tendenz – sind gleich wie beim Trendszenario, die konkreten räumlichen Ausformungen bei der Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung, bei der Infrastruktur- und Verkehrspolitik sowie bei den Maßnahmen zur Landschafts- und Freiraumentwicklung unterscheiden sich jedoch deutlich.

Der Vorschlag des Masterplans für die Kernregion Salzburg baut konzeptiv auf den Grundsätzen und Zielsetzungen auf, die in den grenzüberschreitenden Konzepten oder in den landesspezifischen Planungen formuliert werden. Grundlegend sind hier – für den Gesamtraum der EuRegio – das EuRegio-Konzept von 2001, das auch die Einbettung der Kernregion Salzburg in den jeweils größeren bayerischen und Salzburger Raum zum Gegenstand hat, und die beiden Landesentwicklungsprogramme von Bayern (LEP 2006) und Salzburg (LEP 2003). Vertiefend und im näheren Bereich konkretisierend sind hier das Entwicklungskonzept Region 18 (Südostoberbayern, 2008) sowie das eingangs erwähnte Salzburger Sachprogramm „Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum“ von 2009 zu nennen. Darüber hinaus wurden eine Vielzahl von Fachkonzepten und Untersuchungen, die von durch das Land Salzburg, den Freistaat Bayern, die EuRegio und anderen Stellen erarbeitet oder beauftragt wurden, in die Erstellung des Masterplans einbezogen.

Das Salzburger Sachprogramm „Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum“, das für das räumliche Gerüst des Masterplans eine wesentliche Grundlage darstellt, sieht folgende Leitbilder für die Siedlungsentwicklung vor<sup>3</sup> :

- ▶ ein polyzentrisches Strukturmodell zur Stärkung ausgewählter Entwicklungsstandorte und –achsen (dezentrale Konzentration)
- ▶ Wohnen und Arbeiten in einer Region der kurzen Wege
- ▶ Konzentration und Verdichtung der Siedlungsentwicklung entlang des leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs
- ▶ Sicherung bedarfsgerechter Standorte für Erwerbsmöglichkeiten
- ▶ Förderung von Formen der Kooperation im Zentralraum anstelle von Konkurrenz unter den Gemeinden.

<sup>3</sup> Sachprogramm Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum, Verordnung der Salzburger Landesregierung vom 26. Jänner 2009, LGBl. Nr. 13/2009. Salzburg 2009 (= Entwicklungsprogramme und Konzepte, H. 5).

Der im **Salzburger** LEP 2003 vorgegebene „Stadt- und Umlandbereich Salzburg“ trägt der Tatsache Rechnung, dass der Ballungsraum der Landeshauptstadt schon heute von engen funktionalen Verflechtungen über die Gemeindegrenzen hinweg geprägt ist. Auf Basis des Sachprogramms „Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten“ von 2009 kann in Stadtumlandgemeinden ein höherer Wohnungszuwachs als in den sonstigen Gemeinden realisiert werden<sup>4</sup>.

Der **neue Akzent der Masterplan-Vorschläge** besteht darin, einen höheren Anteil der erwarteten regionalen Zuwächse in der Stadt Salzburg **und in den Schwerpunkten der regionalen Entwicklung** zu lokalisieren und so das Gesamtausmaß der Wohnentwicklung in den Umlandgemeinden zu entlasten und damit auch für den öffentlichen Verkehr günstigere Voraussetzungen zu schaffen. Die Analyse der bisherigen Entwicklung (siehe **Abschnitt 2.1**) hat ergeben, dass ein solcher Entwicklungspfad erfolversprechender ist, als die Aufnahmekapazität der anderen Städte und Zentren der Kernregion zu stark zu belasten. Die Schwerpunktsetzung in der Stadt Salzburg braucht zur Umsetzung auf der Angebotsseite eine Reihe von Initiativen (z.B. Wohnbau, Bodenbeschaffung; siehe Abschnitt Wohnen).

**Ziel** des Masterplans ist es, die in jedem Fall absehbare und notwendige Ausweitung der Bausubstanz der Region so zu fokussieren, dass damit eine optimale wirtschaftliche, soziale und umweltbezogene Entwicklung der Region möglich wird. Dies bedeutet

- ▶ für Wohnungssuchende in gut erreichbaren und versorgbaren Gebieten leistbaren Wohnraum anzubieten und dabei sowohl auf die soziale als auch auf die altersmäßige Durchmischung zu achten,
- ▶ für die Wirtschaft geeignete, kostengünstige Standorte und dort infrastrukturelle Voraussetzungen zu schaffen, Engpässe und Knappheiten zu überwinden und den Strukturwandel aktiv zu unterstützen,
- ▶ das Verkehrssystem in der Region so auszubauen und zu organisieren, dass Umweltbelastungen (Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>, Lärm, Landverbrauch) möglichst gering gehalten oder verringert werden können, und gleichzeitig für EinwohnerInnen und Wirtschaft gute Erreichbarkeit gewährleistet ist und wenig Störungen auftreten,
- ▶ das Landschafts-„Kapital“ der Region pfleglich zu entwickeln, wertvolle Teile zu schützen und so zugänglich zu machen, dass sie von der Bevölkerung nachhaltig genutzt werden können.

---

<sup>4</sup> +20%, in der Ergänzungsgemeinde Wals-Siezenheim +35% in 10 Jahren.

Abbildung: Masterplan für die Kernregion Salzburg – konzentrierte räumliche Entwicklung ALT

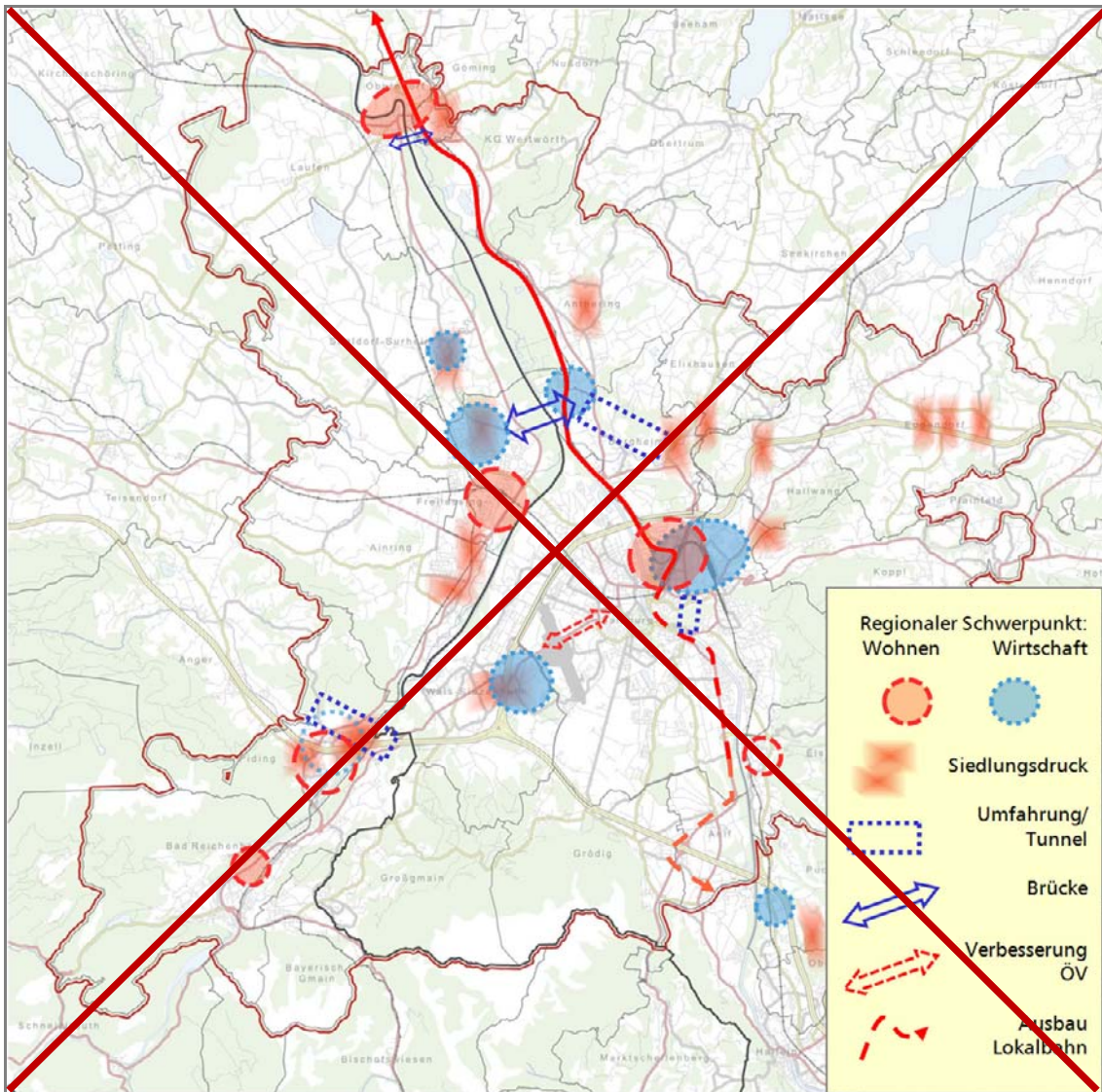
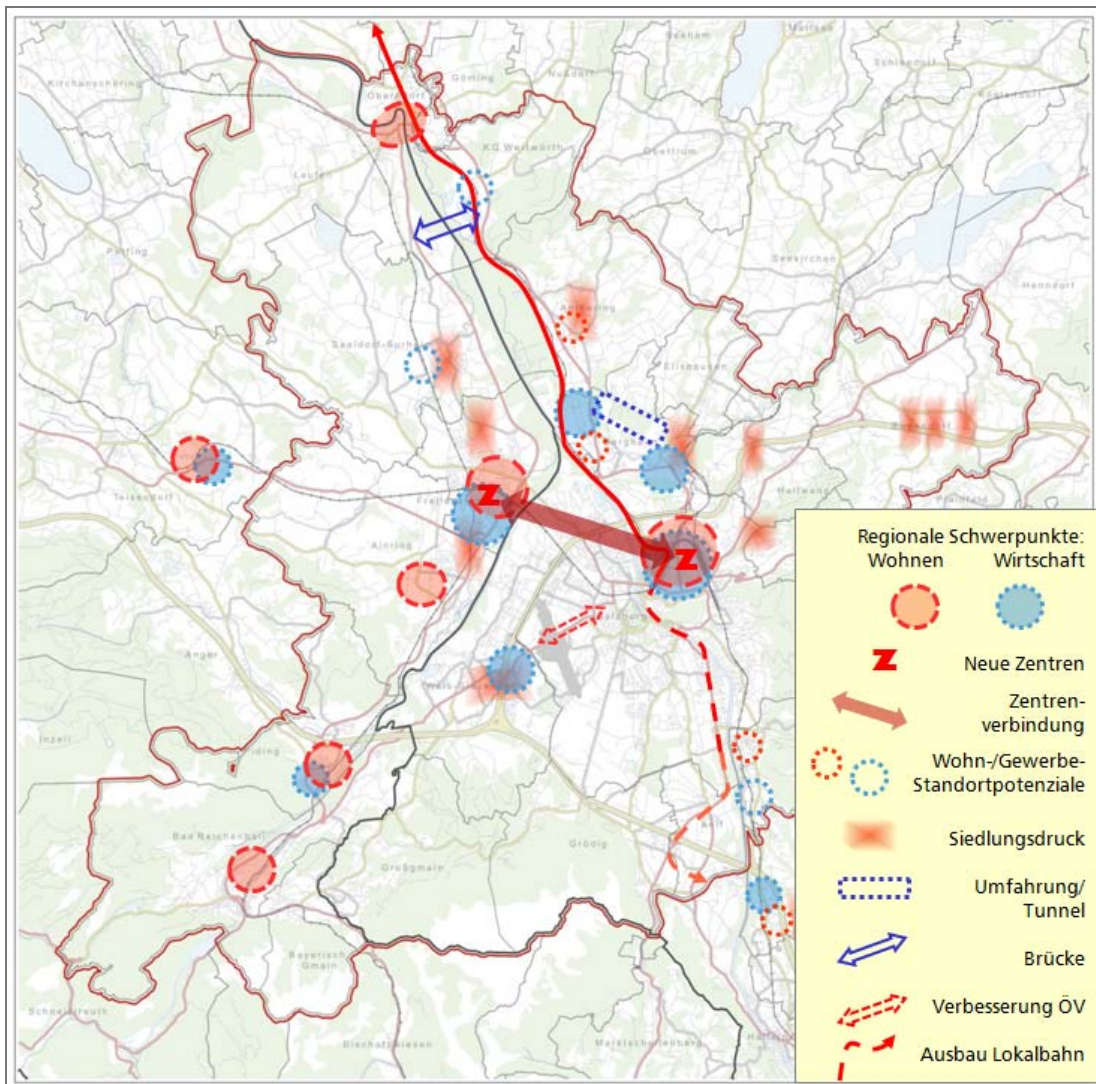


Abbildung 4: Masterplan für die Kernregion Salzburg – Gesamtbild der konzentrierten räumlichen Entwicklung NEU



Quelle: Grundkarte Interreg-Projekt EULE (EuRegionale Raumanalyse); eigener Entwurf.

Die Karte zeigt angestrebte räumliche Schwerpunktsetzungen für die Funktionen Wohnen, Wirtschaft und Zentrenbildung sowie die wichtigsten infrastrukturellen Veränderungen im Szenario Masterplan (die Erläuterung der einzelnen Schwerpunktsetzungen erfolgt in den folgenden Abschnitten zu Wohnen, Wirtschaft, Verkehr und Landschaft/Freiraum).

Dargestellt wird hier das Gesamtbild der vordringlichsten Entwicklungsschwerpunkte und Maßnahmen; im Rahmen des MPS geht es nicht um eine vollständige Auslistung aller in der Kernregion geplanter, wünschenswerter oder in Überlegung befindlicher Projekte, sondern um die Hervorhebung und Verdeutlichung der wichtigsten Entwicklungslinien.

Ein solcher Akzent des MPS besteht darin, auf das große Entwicklungspotenzial für neue, attraktive Zentren im Kern der Region hinzuweisen, die mit einer Neugestaltung der Bahnhöfe Salzburg und Freilassing ermöglicht wird. Mit Durchbindung der S-Bahn werden diese (neuen) Zentren in wenigen Minuten verbunden und dadurch das Standortpotenzial der gesamten Region

wesentlich gesteigert. Die weiteren regionalen Schwerpunkte Wohnen und Wirtschaft signalisieren, wohin die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung der nächsten Jahre räumlich ausgerichtet werden soll: Auf Standorte und Lagen, die eine gute ÖV-Erschließung gewährleisten können, die groß genug sind, um attraktive Umfeldqualität zu gewährleisten und wenigstens teilweise eine räumlich nahe Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten zu ermöglichen. Daneben gibt es auch noch eine Reihe von Standorten, die wirtschaftlich genutzt werden, aber nicht im Verband einer größeren Siedlung. Diese kommen für die weitere Schwerpunktbildung dann in Frage, wenn sie attraktiv mit ÖV angebunden sind oder wenn dies im Zuge einer Schwerpunktsetzung erreicht wird (v.a.: S-Bahn-Haltestellen).

Insgesamt zeigt das Szenario Masterplan die Chancen für die Region auf, das Wohnangebot in gut ausgestatteten Siedlungsschwerpunkten zu steigern, attraktive Standorte für die Wirtschaft zu entwickeln, die langfristig international konkurrenzfähig sind und mit attraktiven ÖV-Verbindungen so erschlossen sind, dass ein Umstieg vom IV für einen großen Teil der Wege in der Region realistisch wird.

Die genannten Zielsetzungen sind in keinem Fall als Selbstläufer zu erreichen, da in allen Bereichen – siehe Trendszenario – die Tendenzen mehr oder minder deutlich in eine ungünstige Richtung zeigen: Knappheit bei den Flächen für wirtschaftliche Nutzungen, eingeschränktes Wohnungsangebot zu hohen Preisen, Engpässe bei der verkehrlichen Erreichbarkeit und hohe Lärm-/Staubbelastungen, hoher Landschaftsverbrauch in wertvollen Lagen, die gleichzeitig nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln attraktiv erschließbar sind. Es erfordert also eine Reihe von Maßnahmen, um die regionale Entwicklung in Richtung auf die genannten Ziele „auf Kurs“ zu bringen.

### 2.3.2 Wohnen

#### *Einleitung zu den Stellungnahmen:*

*Die Stellungnahmen seitens der bayerischen Gemeinden führen dazu, deren Entwicklungspotenziale stärker hervorzuheben (v.a. in Teisendorf, in Piding unabhängig von der A8-Entscheidung und in Aining, wobei hier eine Voraussetzung – wie überall – in der Nutzung der S-Bahn-Potenziale und eine weitere bei der B20-Entlastung liegt. Generell wird in den Stellungnahmen die kompakte, ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung als Ziel unterstützt. Die Schaffung von mehr Wohnraum in der Stadt und in Siedlungsschwerpunkten sowie die Vermeidung von Zersiedelung als Weg wird grundsätzlich befürwortet. Die Betonung eines Mix aus Eigentum und Miete sowie einer modernen Kombination von Wohnen und Arbeiten wird ebenso positiv aufgenommen, dabei werden allerdings auch eine Reihe von Hindernissen bei der Realisierung genannt.*

Als Grundlage für die Einschätzung der erforderlichen Wohnungs- und Siedlungsentwicklung in den nächsten Jahrzehnten dienen die Bevölkerungsprognosen, die Beobachtung der jüngsten Entwicklungen und die Gespräche in den Gemeinden. Die Prognosen zeigen, dass in den nächsten 20 Jahren bis 2030 die Bevölkerung der Stadt Salzburg um 6%, im Bezirk Salzburg-Umgebung um 9%, im Landkreis Berchtesgadener Land um rund 4% und im Landkreis Traunstein um nur 1% zunehmen soll. Die größeren Städte und Gemeinden werden gemäß Prognose auch das größte Wachstum erleben, die Gemeinden unter 2.000 EinwohnerInnen wachsen generell schwächer oder stagnieren. Die Stadt Salzburg geht demgegenüber von einem Zuwachs in der



Stadt von nur 4% und im Bezirk Salzburg-Umgebung von 16% aus, unterstellt also eine deutlich stärkere Tendenz des Wachstums im Umland der Stadt.

Zusätzlich bestimmen weitere Faktoren den Bedarf nach Anzahl und Struktur der Wohnungen: Die Haushaltsstruktur ändert sich (mehr kleinere Haushalte), die Wohnflächenbedürfnisse nehmen zu, der Anteil der älteren Bevölkerung nimmt generell und in Teilen der Kernregion stark zu. Diese Faktoren führen dazu, dass der Bedarf an Wohnungszuwächsen weit über dem der EinwohnerInnenzuwächse liegt und dabei eher kleinere und zentral gelegene Wohnungen nachgefragt werden. Dies spricht dafür, dass die Stadt Salzburg und andere größere Städte der Region stärker wachsen werden als erwartet, und der Druck auf dem Wohnungsmarkt entsprechend zunimmt.

Nach den vorliegenden Prognosen ist für den Zeitraum der nächsten 20 Jahre im Bezirk Salzburg-Umgebung eine Zunahme der Wohnungen um rund 22%, in der Stadt um rund 10-11% erforderlich. In Summe wird unter Einrechnung des bereits bestehenden Wohnungsdefizits für die Stadt ein Neubaubedarf von ca. 11.000 Wohnungen geschätzt, für Salzburg-Umgebung von rund 12.000. Die genannte Verteilung Stadt/Land entspricht aber nicht den oben angeführten und in den letzten Jahren verstärkt wahrnehmbaren demographischen Trends (Zuzug jüngerer, aber auch der älteren Bevölkerung in Städte).

Im MPS wird deshalb davon ausgegangen, dass für die Stadt ein höherer Anteil an der regionalen Wohnbauleistung erforderlich wäre als 11.000. Zu den genannten Zahlen auf Salzburger Seite kommen noch die entsprechenden Anteile auf der bayerischen Seite, sodass insgesamt von einem Wohnungsneubaubedarf in der Kernregion Salzburg von rund 28.000 in den nächsten 20 Jahren ausgegangen werden muss. Dies entspricht einer durchschnittlichen Wohnbauleistung von 1.400 Wohnungen pro Jahr, wobei aus heutiger Sicht in der kommenden Dekade ein höheres Bauvolumen als in der darauf folgenden erforderlich ist.

**Grundanliegen des MPS im Bereich Wohnen und Siedlungsentwicklung** ist es, den Flächenbedarf für die absehbaren und notwendigen, beträchtlichen Wohnungszuwächse möglichst gering zu halten und die bauliche Entwicklung auf jene Bereiche zu fokussieren, die infrastrukturell gut ausgestattet sind und gute Voraussetzungen für eine attraktive ÖV-Anbindung haben.

Die **Wirkung dieser Strategie** ist mehrfach: Vorhandene Infrastruktur und erschlossenes Bauland werden besser genutzt, was Kosten spart; mehr Nutzer in ÖV-gerechten Einzugsbereichen schaffen erst die Voraussetzung dafür, den Takt zu verdichten und das ÖV-Angebot zu attraktivieren. Die Nutzung von Flächen in zentralen Lagen und Schwerpunkten ermöglicht schließlich, die Ausbreitung der Siedlungen in die noch freie Landschaft zu vermeiden, als aktiver Beitrag zum Landschaftsschutz.

Die **Strategie** bedeutet, räumliche Schwerpunkte zu setzen und bewusst die Voraussetzungen dafür zu schaffen und Maßnahmen zu setzen, dass vorrangig diese Schwerpunkte wachsen. Als weitere Zielsetzungen sind dazu zu berücksichtigen: Leistbarkeit und soziale Durchmischung (Zugang zu leistbarem Wohnraum auch für Haushalte mit geringerem Einkommen), energieeffizientes und generationengerechtes Bauen.

Die genannten demographischen Trends und die Zielsetzungen der räumlichen Fokussierung sowie der sozialen Breite sprechen dafür,

- ▶ Schwerpunkte in städtischen und stadtnahen Bereichen zu setzen,
- ▶ den Anteil der Stadt Salzburg an der gesamten regionalen Wohnbauentwicklung gegenüber den **bisher vorliegenden Bedarfsschätzungen Prognosen** zu erhöhen,
- ▶ den Anteil des Mietwohnungsbaus, der bisher sehr niedrig liegt, in der Stadt Salzburg und in der Kernregion Salzburg insgesamt signifikant zu erhöhen und
- ▶ **bestehende Siedlungsgebiete – vor allem in guter ÖV-Erreichbarkeit – durch Nachverdichtung und die Schließung von Baulücken besser zu nutzen.**

Als regionale Schwerpunkte der Wohnentwicklung (siehe Abbildung 5) werden entsprechend dieser Zielvorstellungen in der Kernregion die Standorte Salzburg, Freilassing, Laufen-Oberndorf, Bad Reichenhall ausgewiesen. Hier sollen quantitativ die höchsten Anteile der Wohnentwicklung aufgenommen werden, da es sich um Standorte mit guter Verkehrs- und Infrastrukturausstattung handelt, insbesondere in Hinblick auf die im Abschnitt Verkehr vorgesehenen Ausbaumaßnahmen, die dafür wesentliche Voraussetzungen bilden. ~~Optional werden aufgrund der guten Lagevoraussetzungen Piding, Elsbethen und Puch<sup>5</sup> vorgeschlagen, wobei hier sehr stark externe Faktoren die Entwicklungsmöglichkeiten beeinflussen.~~

Als weitere Schwerpunkte werden **Ainring, Piding und Teisendorf** genannt, wobei hier die Voraussetzungen zum Teil unterschiedlich sind. Ainring und Piding weisen im Bereich der S-Bahn sehr gute Potenziale für eine Siedlungsentwicklung auf, die allerdings teilweise durch Verkehrsachsen (B20, A8) begrenzt werden ~~und entsprechende Lokalisierungen vorgenommen werden müssen.~~ Teisendorf hätte im Falle des empfohlenen S-Bahn-Ausbaus ~~ebenfalls~~ **attraktive Entwicklungsmöglichkeiten (auch im wirtschaftlichen Bereich).**

Als **Entwicklungspotenziale schwerpunkte**, die unter Berücksichtigung budgetärer Restriktionen<sup>6</sup> umgesetzt werden sollen, werden daher vorgeschlagen (Angaben für 20 Jahre):

- ▶ die Stadt Salzburg mit rund 20.000 Wohnungen
- ▶ Freilassing mit rund 2.000 Wohnungen
- ▶ Bad Reichenhall mit Nutzungsintensivierung im Bestand: 500 bis 1.000 Wohnungen
- ▶ Die Schwerpunktgemeinden Laufen und Oberndorf mit zusammen ca. 1.000 Wohnungen
- ▶ ~~Derie Gemeinde Piding (mit Abhängigkeit von der A8 Trassierung)~~ mit **500 bis 800 Wohnungen im S-Bahnbereich**
- ▶ **Die Gemeinde Ainring mit rund 500 Wohnungen im S-Bahnbereich**
- ▶ **Die Gemeinde Teisendorf im Falle einer S-Bahn-Anbindung mit 500 Wohnungen**
- ▶ Aufgrund der guten standörtlichen Voraussetzungen wird auf das Entwicklungspotenzial im Bereich der Rainerkaserne in der Gemeinde Elsbethen hingewiesen; Ein-

<sup>5</sup> abhängig von den konkreten örtlichen Entwicklungsmöglichkeiten (Klarungsbedarf).

<sup>6</sup> Bezieht sich auf eventuelle Änderungen der Rahmenbedingungen im Bereich der Wohnbauförderung Salzburgs.

schränkungen ergeben sich durch Denkmalschutz und die komplexen Abstimmungsverfahren zwischen Eigentümer und Gemeinde.

Zusammen kommen die genannten Schwerpunkte auf rund 24.000 bis 25.000 von den insgesamt als notwendig geschätzten 28.000 bis 30.000 Wohnungen in der Region, die auf diese Weise ausschließlich in guter Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs und in der Nähe oder im Umfeld des bestehenden Siedlungsgebietes ausgewiesen werden können. Besonders soll hier darauf hingewiesen werden, dass Prüfungen ergeben haben, dass der vorgeschlagene Anteil für die Stadt Salzburg ohne Änderung der Grünlanddeklaration realisierbar ist. Insgesamt zeigt die vorgeschlagene Entwicklung ein Bild, das der Zielvorstellung einer nachhaltigen, auf moderne künftige Bedürfnisse hin ausgerichteten Siedlungsentwicklung entspricht und damit auch wesentlich zu einer Verbesserung der Verkehrssituation (im Vergleich zur Trendentwicklung) beitragen wird.

Im regionalen Kontext ist auf die besondere Bedeutung des zentralen Bereichs der Stadt Salzburg zwischen dem neuen Hauptbahnhof und den S-Bahnhaltestellen Sam und Gnigl hinzuweisen: Dieser Bereich hat eine hervorragende Lage und Erschließung (sowohl im ÖV als auch im IV) und weist deshalb ein für die Stadt und Region bedeutendes Entwicklungspotenzial auf. Der Bereich Schallmoos-Gnigl wird allerdings nicht annähernd diesem Potenzial entsprechend genutzt, sodass hier große Entwicklungsmöglichkeiten bestehen, die im gesamtregionalen Interesse genutzt werden sollten. In ähnlicher Weise gilt dies für Freilassing: Der Bereich rund um den Bahnhof bietet ~~die beste-gute~~ S-Bahn-Qualität und böte mit der Neugestaltung des Bahnhofs die Chance, eine neue urbane Qualität in zentraler Lage zu schaffen und die bestehenden Quartiere aufzuwerten. Diese beiden neuen urbanen Zentren wären dann in nur 7 Minuten mit der S-Bahn mit einander verbunden – eine höchst attraktive Chance für die gesamte Region.

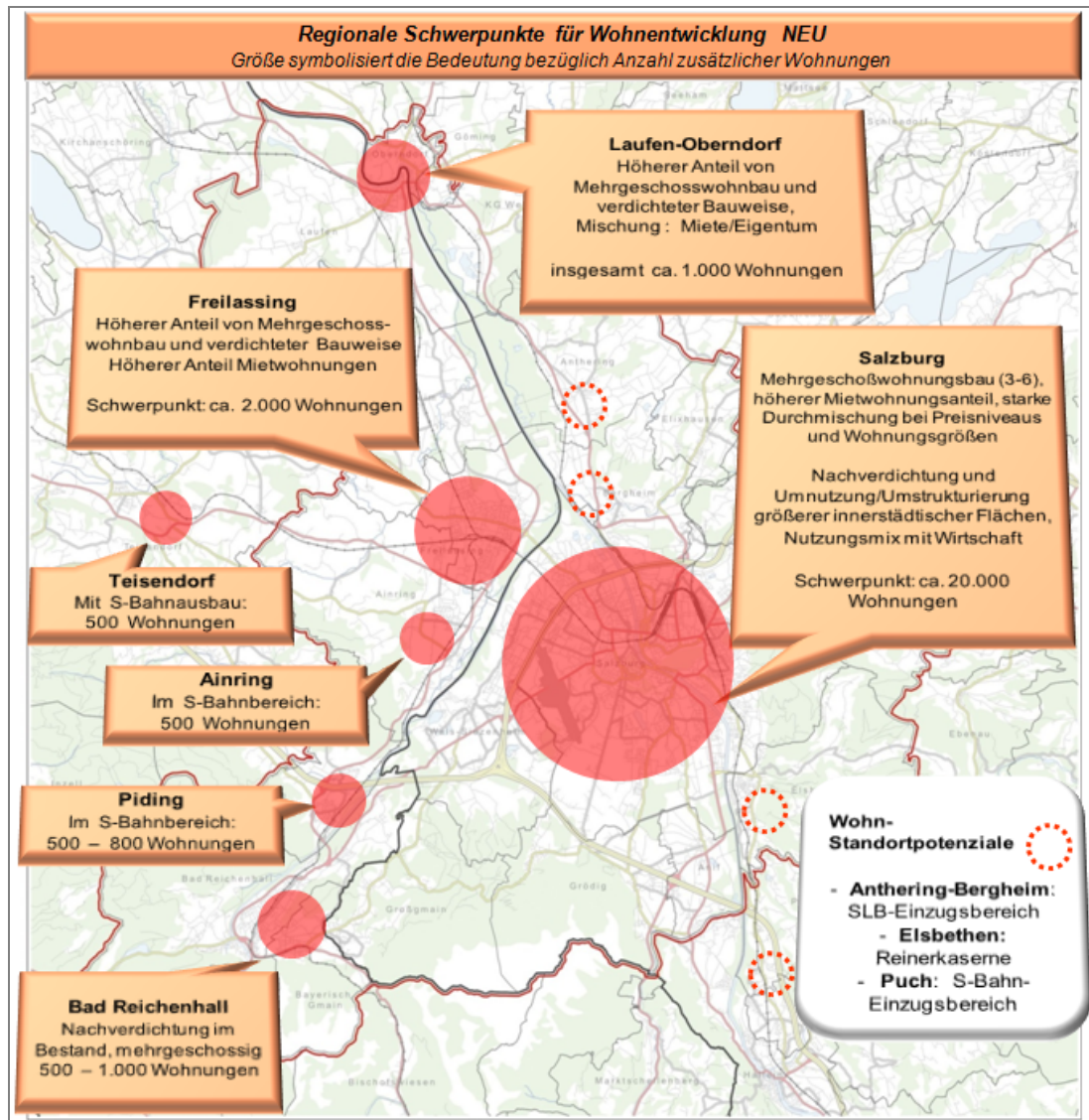
Die Schwerpunktsetzung im Stadtgebiet von Salzburg hat auch positive Auswirkungen auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Stadt und Region: Der zentrale Standort mit bester Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen mit hochrangigen regionalen Verkehrsmitteln (S-Bahn, SLB) schafft auch die Voraussetzungen dafür, dass dichtere (attraktivere) Intervalle angeboten werden können. Darüber hinaus wird dadurch eine bessere Auslastung vorhandener technischer und v.a. sozialer Infrastruktur bewirkt, etwa bei den Bildungseinrichtungen.

Die Stellungnahmen seitens der Stadt Salzburg und der relevanten AkteurInnen Wohnbauträger, Vertretungen der Wirtschaft haben gezeigt, dass der Vorschlag, Wohn- und Wirtschaftsnutzungen in räumlicher Nähe anzusiedeln, grundsätzlich befürwortet wird, in Hinblick auf die Förder- und Genehmigungspraxis allerdings noch Probleme bestehen (z.B. bei Mischnutzungen im geförderten Wohnbau, bei gewerberechtlichen Genehmigungsverfahren im Nahbereich von Wohngebieten). Auf diese Probleme sollte daher im Rahmen des vorgeschlagenen Pilotprojektes (Leitprojekt Urbanes Wohnen) besonders eingegangen werden.

Abbildung: Wohnschwerpunkte für die Kernregion Salzburg ALT



Abbildung 5: Wohnschwerpunkte für die Kernregion Salzburg NEU



Quelle: Grundkarte Interreg-Projekt EULE (EuRegionale Raumanalyse); eigener Entwurf.

## Maßnahmen im Themenbereich Wohnen

Die vorgeschlagene Masterplan-Strategie der räumlichen Schwerpunktsetzung erfordert zu ihrer Realisierung ein Reihe von Maßnahmen. Zur Umsetzung werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- ▶ **Bestandsentwicklung:** V.a. der große Teil der für die Stadt Salzburg vorgesehenen Wohnungsentwicklung erfordert eine qualitativ hochwertige Nachverdichtung und die Umstrukturierung von größeren innerstädtischen Flächen, die heute in Nutzungen stehen, die ihrer künftigen Standortqualität nicht entsprechen (z.B. Lagerflächen, untergenutzte alte Betriebsgebäude, niedrige Wohnbebauung). Salzburg wird mitten in zentrumsnaher Lage über höchstrangige Standorte verfügen, wenn die vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen (Fertigstellung Hauptbahnhof, Ausbau S-Bahn, Verlängerung

der Salzburger Lokalbahn nach Süden, A1-Anschluss Hagenau) fertiggestellt sind – an diesen Standorten sollte künftig eine hochwertige Mischnutzung aus Wohnen und wirtschaftlichen Funktionen geschaffen werden, in adäquater Dichte, entsprechend der zentralen städtischen Verkehrslage (siehe auch Abschnitt Wirtschaft).

- ▶ Ein ähnliches Entwicklungspotenzial besteht im Nahbereich des Hauptbahnhofs von Freilassing, sodass hier – in einer maßstäblich angepassten Weise – ein neues urbanes Zentrum entstehen könnte. Eine Mischung aus Wohnen, Büros und städtischen Einkaufsmöglichkeiten könnte hier ein attraktives regionales Zentrum entstehen lassen, nur 7 Minuten vom Salzburger Hauptbahnhof entfernt.
- ▶ Die Aufgabe der Bestandsentwicklung ist eine zentrale Aufgabe auch für die anderen genannten Siedlungsschwerpunkte, v.a. in Bad Reichenhall, Freilassing und Laufen/Oberndorf
- ▶ Für die Strategie der Bestandsentwicklung ist es erforderlich, **Maßnahmen der Raumordnung, der Wohnbauförderung und der Immobilienbewirtschaftung** vorausschauend und eng aufeinander abgestimmt einzusetzen. Dies ist nicht selbstverständliche Praxis, aber unter Anwendung des bestehenden rechtlichen und institutionellen Instrumentariums möglich – und in ökonomischer wie sozialer Hinsicht höchst wirkungsvoll (z.B. Anwendung privatrechtlicher Verträge bei Umwidmungen nach §18 des Salzburger ROG 2009)
- ▶ Es wird davon ausgegangen, dass dies unter Beibehaltung des vorhandenen Grünland-schutzes in der Stadt Salzburg geschieht
- ▶ Aufgrund der im überregionalen Vergleich extrem hohen Wohnungskosten und dem bestehenden Defizit der Wohnungsversorgung im Bereich der leistbaren Mietwohnungen wird vorgeschlagen, den **Anteil des geförderten Mietwohnungsbaus** in der Stadt Salzburg und auch in den anderen benannten regionalen Siedlungsschwerpunkten gegenüber dem Ausgangsniveau deutlich zu steigern (z.B. haben Linz und Innsbruck im geförderten Mietwohnungsbau wesentlich höhere Anteile als die Stadt Salzburg)
- ▶ Neben der Fokussierung der Bevölkerungsentwicklung auf die benannten Siedlungsschwerpunkte sollen auch die Zuwächse in den anderen Gemeinden der Kernregion Salzburg auf mit dem ÖV gut erreichbare Bereiche in Nähe der Ortskerne ausgerichtet werden
- ▶ Die Siedlungsflächenentwicklung wird mit einem sogenannten „**Flächen-Monitoring**“ regional laufend beobachtet und **abgestimmt**
- ▶ **Pilotprojekte und Modellwohnsiedlungen**, die eine innovative Umsetzung dieser Bestandsentwicklungsstrategie zeigen, sollen mit besonderer Aufmerksamkeit seitens der Gemeinden betrieben und von der Landes-/Kreisebene unterstützt werden
- ▶ **Die örtlichen Entwicklungskonzepte, regionalen Sachprogramme und andere übergeordnete Fachkonzepte/Pläne** werden schrittweise auf die dargestellte Strategie ausgerichtet.

## Leitprojekte Wohnen

### Leitprojekt 1

#### Urbanes Wohnen und Arbeiten in der Stadt Salzburg und Freilassing

##### Projektbeschreibung

Modellprojekt zum beispielhaften Umbau eines Wohnquartiers in der Stadt Salzburg und in Freilassing. Innerhalb des Quartiers wird durch Nachverdichtung und Gebäudeaufstockung neues Baurecht geschaffen und der Planungsaufwand der Stadt durch die EigentümerInnen zu einem Teil ausgeglichen. Die Gebäude werden barrierefrei umgebaut und die Energieeffizienz gesteigert. Die Erdgeschosse werden so umgebaut, dass Einzelhandel und Dienstleistungen sich ansiedeln können. Daneben ist Büronutzung vorgesehen. Das Wohnumfeld wird aufgewertet. Eine Planungswerkstatt unterstützt die EigentümerInnen mit Fachkompetenz. Im Rahmen des Projekts wird geprüft, inwieweit die Wohnbauförderung gezielt solche Umbauprozesse fördern kann. Es wird auch geprüft, wie sehr Wohnen ohne Auto durch den Verzicht auf PKW-Stellplätze die Wohnkosten senkt. Das Modellprojekt wird wissenschaftlich begleitet, um die Erfahrungen aus dem Projekt aufzubereiten, mit Erfahrungen aus anderen Städten abzugleichen und eine Strategie für die städtische Innenentwicklung der Stadt Salzburg zu erarbeiten.

##### Träger

Stadt Salzburg, Freilassing (oder andere Gemeinden), Land Salzburg (Abteilung Wohnbauförderung); Gemeinnützige Wohnbauträger, Sonstige Bauträger

##### Voraussetzungen

keine

##### Angestrebte Wirkungen

- ▶ Schaffung neuen Wohnraums in Kombination mit Flächen für Einzelhandel, Dienstleistungen und Büros, attraktiven Erdgeschoßzonen
- ▶ Erfahrungen mit der Aufwertung von Standorten/Immobilien und deren produktive Nutzung zur Unterstützung des Stadtumbaus
- ▶ Möglichkeiten und Grenzen innerstädtischer Verdichtung, der Förderung der Energieeffizienz, der Ergänzung von Erdgeschossnutzungen und des Wohnens ohne Auto werden über das Leitprojekt hinausgehend ausgelotet
- ▶ Erfahrungen aus dem oder den Modellprojekt(en) können in allen neben der Stadt Salzburg auch andere Städte und Gemeinden der Region nutzbringend angewendet werden profitieren

##### Unmittelbar erforderliche nächste Schritte zur Umsetzung

Bildung eines Projektsteuerungsteams in der Stadt Salzburg, in Freilassing (oder einer anderen Gemeinde), Auswahl eines geeigneten Gebietes, Ausschreibung einer Forschungsbegleitung.

## Leitprojekt 2

### Flächen-Monitoring in den regionalen Schwerpunkten der Wohnentwicklung

#### Projektbeschreibung

In den regionalen Schwerpunkten der Wohnentwicklung wird ein Flächen-Monitoring aufgebaut: Grundstücke und Potenziale für Wohnraumentwicklung in Baulücken und durch Nachverdichtung werden erhoben. Darin enthalten sind Angaben zur Fläche, Zahl der möglichen Wohneinheiten und von Flächen für Einzelhandel, Dienstleistungen und Büronutzung, Verfügbarkeit, zu planungsrechtlichen Voraussetzungen, Lage und Art und Qualität des Wohnumfelds, zur technischen Erschließung und Erschließung durch ÖV und Langsamverkehr sowie zu Förderungsmöglichkeiten.

#### Träger

Städte und Gemeinden der Region

#### Voraussetzungen

keine

#### Angestrebte Wirkungen

- ▶ Die Innenentwicklungspotenziale für die Schaffung von Wohnraum sind in den regionalen Schwerpunkten **werden erfasst** ~~bekannt~~
- ▶ Die Innenentwicklung kann in den regionalen Schwerpunkten forciert angegangen und dabei auch die Erfahrungen aus dem Modellprojekt „urbanes Wohnen in der Stadt Salzburg“ genutzt werden

#### Unmittelbar erforderliche nächste Schritte zur Umsetzung

Prüfung der Voraussetzungen für das Monitoring (GIS, Erhebungsbedarfe usw.) in den Städten und Gemeinden, Verständigung über einen gemeinsamen Kriterienkatalog zwischen den Städten und Gemeinden, Start der Erhebungen



### 2.3.3 Wirtschaft

#### *Zu den eingelangten Stellungnahmen:*

*Die Stellungnahmen zum Bereich Wirtschaft weisen stark auf weitere Entwicklungspotenziale hin. Insbesondere die Hinweise seitens der bayerischen Gemeinden führen dazu, deren Entwicklungspotenziale stärker hervorzuheben (v.a. in Teisendorf, Piding, Bad Reichenhall, sowie auch in Saaldorf-Surheim) wobei auch im wirtschaftlichen Bereich – wie generell im MPS – als Voraussetzung eine Nutzung der S-Bahn-Potenziale liegt und Kapazitätsengpässe auf den Straßenzufahrten zu berücksichtigen sind.*

*Grundsätzlich wird der grenzübergreifende Ansatz zur Entwicklung der Wirtschaft unterstützt. Es werden allerdings auch Zweifel gegenüber der Machbarkeit von grenzüberschreitenden Standort- und Flächen-Entwicklungsmaßnahmen geäußert. Hier wird demgegenüber vorgeschlagen, die als richtig erkannten Zielsetzungen mit Nachdruck zu verfolgen.*

*Weitere Anmerkungen beziehen sich auf die Aufnahme von kleineren Gewerbeflächen und Standorten; diese sind aber in Hinblick auf die Aufgabenstellung des MPS, die regionalen Schwerpunkte und die Akzentsetzung aufzuzeigen, nicht erforderlich. Ergänzungen/Anpassungen am Entwurf werden vorgenommen, wo zwischenzeitlich neue Hinweise eingelangt oder Entwicklungen entstanden sind.*

*Generell ist anzumerken, dass mit dem MPS kein Wirtschaftsentwicklungskonzept vorgelegt wird, sondern vor dem Hintergrund ansehbarer wirtschaftlicher Entwicklungen die räumlichen Entwicklungsperspektiven und Anforderungen aufgezeigt werden.*

Die Kernregion Salzburg ist eine im europäischen Vergleich überdurchschnittlich wirtschaftsstarke Region: Die günstige geographische Lage mit guter Verkehrsanbindung, sowohl zum süddeutschen Wirtschaftsraum als auch nach Oberitalien und Südosteuropa, ein gutes gesamtwirtschaftliches Umfeld, hohes Ausbildungsniveau sowie Kultur und Landschaft als hervorragende „weiche“ Standortfaktoren sind hierfür wesentliche Voraussetzungen.

Die Wirtschaftsstruktur der Kernregion Salzburg ist sehr vielfältig, wobei zwischen dem österreichischen und dem bayerischen Teil und zwischen städtisch und ländlich geprägten Teilbereichen große Unterschiede auf engem Raum auftreten. Die Stadt Salzburg fungiert als herausragendes Dienstleistungs- und Handelszentrum, wesentliche regionale Zentren, Bad Reichenhall und Freilassing sowie – grenzüberschreitend – Laufen/Oberndorf, ergänzen die regionale Wirtschaftsbaasis.

Die wirtschaftliche Entwicklung verlief insgesamt sehr positiv und zeigt Dynamik in Richtung Diversifizierung und Verbreiterung der Wirtschaftsbaasis. Dabei schreitet der Strukturwandel vom primären und sekundären zum tertiären Sektor rasch voran, wobei traditionelle Bereiche wie Maschinenbau, Nahrungs- und Genussmittel sowie Holzverarbeitung in der Substanz stabil sind und deutliche Zuwachsraten im Bereichen wie Logistik, der elektronischen Datenverarbeitung, Kunststoffverarbeitung und bei Wirtschaftsdiensten erzielt werden. Darüber hinaus spielt der Tourismus in großen Teilen der Region eine bedeutende Rolle. Die Stadt Salzburg ist ein wichtiges Zentrum für Forschung und Entwicklung.

In räumlicher Hinsicht gibt es seit Jahren ebenfalls einen Strukturwandel, der zur Ansiedelung von flächenintensiven Funktionen in den Stadt-Umlandbereichen führt, etwa bei Gewerbe, Han-

del und Logistik. Faktoren wie Flächenverfügbarkeit, Kosten und Erreichbarkeit treiben diese Entwicklung an, die auch zur Ansiedlung von vorwiegend Büro-, Forschungs- und Entwicklungsfunktionen im dichteren städtischen Bereich führen.

Auf bayerischer Seite haben die Bereiche Tourismus, Freizeit und Gesundheit sowie Lebensmittelwirtschaft, Holzwirtschaft und Feinmechanik die größte Bedeutung. Allerdings gibt es bezüglich der Wirtschaftsstruktur starke Disparitäten: während im nördlichen Teil des Landkreises Berchtesgadener Land das produzierende Gewerbe einen hohen Stellenwert besitzt, ist der Süden überwiegend vom Dienstleistungssektor und Tourismus geprägt. Der Industrie- und Wirtschaftsstandort Freilassing präsentiert sich als eine eng mit Salzburg verflochtene Ballungskerngemeinde. Im Verflechtungsgebiet Bad Reichenhall ist der Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungssektor besonders hoch, was auf die Gesundheits- und Tourismus-Ausrichtung dieses Regionsteiles zurückzuführen ist.

Als Schwächen der wirtschaftlichen Situation sind vor diesem Hintergrund die Flächenknappheit (Kosten, Verfügbarkeit), Engpässe bei der verkehrlichen Erreichbarkeit von Standorten und zu wenig profilierte Bildungs- und Forschungsstrukturen im technisch-naturwissenschaftlichen Bereich zu nennen.

Im Rahmen des Masterplans liegt der Fokus darauf, die im regionalen Zusammenhang leistbaren Verbesserungen bei der Standort- und Verkehrsentwicklung (siehe Abschnitt Verkehr) aufzuzeigen. Es wird hier keine wirtschaftliche Entwicklungsstrategie entworfen, aber von einem weiteren, dynamischen **Strukturwandel** sowohl in inhaltlicher Richtung als auch in räumlicher Hinsicht ausgegangen:

- ▶ Inhaltlich bewirkt der Strukturwandel der Unternehmen eine stärkere Bedeutung der **Funktionen** Innovation, Entwicklung, Steuerung, Logistik und anspruchsvolle Spezialproduktionen; damit verbunden sind geänderte Standortanforderungen, die in Richtung flexibler Büros, modernster Labors und Produktionsstätten sowie spezialisierter Güterumschlagseinrichtungen gehen werden. ~~Dies erfordert eine Entwicklung Dieser funktionelle Wandel in Unternehmen ermöglicht und erfordert einen Strukturwandel~~ in bestehenden, betrieblich genutzten Flächen, ~~die~~ in Richtung höherwertiger Nutzungen und Verdichtungen ~~entwickelt werden sollen~~
- ▶ die Unternehmen werden in **räumlicher Hinsicht** geeignete und kostengünstige Standorte sowie infrastrukturelle Voraussetzungen für ihre sich laufend ändernden Tätigkeiten suchen; ~~dabei werden die Möglichkeiten entweder~~ an bestehenden Betriebsstandorten oder durch Verlagerungen, weitgehend im Nahbereich (in der Region) ~~gesucht werden~~

Die **Strategie** des Masterplans, die eine Strategie der regionalen räumlichen Entwicklung als Voraussetzung für die gute Entfaltung wirtschaftlicher Aktivitäten ist, setzt daher an folgenden Punkten an:

- ▶ Aktive Unterstützung des funktionellen und räumlichen Strukturwandels durch alle Institutionen auf lokaler und regionaler Ebene
- ▶ Länderübergreifender Flächenpool für die Entwicklung von Büro-, Gewerbe- und Industrieflächen

- ▶ Erleichterung von Umbauten, Umnutzungen und Verlagerungen in bestehenden wirtschaftlich genutzten Flächen in Abstimmung mit einem örtlichen und regionalen Standortkonzept (Bestandspflege, Gewerbeflächenmanagement)
- ▶ Schaffung geeigneter und kostengünstiger Standorte mit entsprechenden räumlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen, um Engpässe und Knappheiten zu verringern, Kosten zu senken, die verkehrliche Erreichbarkeit zu verbessern und Belastungen zu verringern (Standort- und Umfeldentwicklung)

Diese Strategie bedeutet, dass Unternehmensverlagerungen innerhalb der Region aktiv unterstützt werden sollten, wobei die Ansiedlungsstandorte möglichst optimal zu den Unternehmensanforderungen passen sollen und gleichzeitig – durch gute Angebote – zur Verbesserung der Verkehrs- und Umweltwirkungen beitragen sollen. Die Nachnutzung der freigewordenen Flächen ist dabei eine entscheidende Chance: hier kann ebenfalls der Strukturwandel unterstützt werden, indem neue, höherwertige Funktionen und verbesserte Umfeldbedingungen geschaffen werden. Dies gilt vor allem für größere, zusammenhängende Umstrukturierungsflächen, wo mittelfristig neue Standortbedingungen und neue Funktionsmischungen (Büro, Bildung, Wohnen) entstehen können.

Die räumliche Entwicklungsstrategie zur Wirtschaft geht davon aus, dass es **Chancenbereiche** gibt, auf die sich die Infrastruktur- und Standortentwicklung ausrichten sollte, um sie in der Region optimal zur Entfaltung bringen zu können. Dazu zählen:

- ▶ „Wissensregion“ mit der Stadt Salzburg als dem größten **regionalen** Forschungs- und Bildungszentrum und darauf ausgerichteten Wirtschaftsbetrieben und Bildungseinrichtungen, **die im intensiven Austausch mit anderen Wissens- und Bildungseinrichtungen der Region stehen** (Ausbau Universitäten, FHs, Forschungszentren, Labors, Engineering, Koppelung von F&E- und produktionsnahen Unternehmensfunktionen)
- ▶ Logistikzentrum: Die zentrale wirtschaftliche Funktion des Standortes Salzburg wird ausgebaut und vertieft, Forschungs-, Beratungs- und Steuerungsfunktionen, technische und organisatorische Dienstleistungen mit F&E-Komponenten nehmen zu, ein Güterverteilungszentrum entsteht an einem regionalen Standort (**von der DB werden** Teisendorf und Traunstein geprüft)
- ▶ „Gesunde Region“: Gesundheitscluster/LifeScience-Cluster Salzburg-Bad Reichenhall-Großgmain-Bayerisch Gmain entwickelt sich aus neuen/erweiterten Kliniken, Gesundheitsdienstleistungen, und Gesundheitstourismus; Die zunehmende Kooperation regionaler Kliniken eröffnet auch gemeinsame neue Entwicklungsperspektiven; Überschneidung mit dem agrarisch geprägten Cluster (gesunde Ernährung, Bio-Landwirtschaft)
- ▶ Regionaler, agrarisch geprägter Cluster: Landwirtschaftliche Produktion – Veredelung – Landschaftserhaltung – Zusatzdienstleistungen/Tourismus; Ansätze: **z.B.** Genussregion, kulinarische Region u.a.
- ▶ „Energierregion“: Energieproduktion in Zusammenhang mit landwirtschaftlichen Nutzungen werden im Bereich erneuerbare Energie weiter wachsen und ausdifferenziert, Wissen und Dienstleistungen, aber auch Produktion und der Einsatz von Erzeugungs- und Verteilungskomponenten gewinnen an Bedeutung; Smart-Grid-Entwicklungen (Energie-Netze mit Steuerungs-, Einspeise- und Lieferfunktionen) schaffen die Voraus-

setzungen für ein umfassendes regionales Energiemanagement. Die Impulse des Forschungs- und Innovationsstandortes Salzburg sowie der Bayerischen Forschungsschwerpunkte sollen dazu beitragen, die Chancen der Erzeugung erneuerbarer Energie und der Energieeinsparung durch regionale Gewerbebetriebe auf breiter Basis zu nutzen.

- ▶ „Tourismus- und Erlebnisregion“: Angebote und Potenziale in Themenbereichen wie Kultur, Landschaft, Sport, Gesundheit u.a., werden gesamtregional aufbereitet, in durchgehenden Dienstleistungsketten gebündelt und gemeinsam touristisch vermarktet. In der Region wird eine hervorragende Kombination aus Natur und Kultur, städtisch und ländlich geprägten Räumen, Sport- und Gesundheitsangeboten in großer Nähe und Kompaktheit geboten. Das Angebot durchgängig in hoher Qualität und Vernetzung zu gestalten ist als regionale Aufgabe im Sinne der Schaffung einer „Premiumregion“ vordringlich.

Räumliche Schwerpunktsetzungen sind in der Region ein wesentliches Anliegen zur erfolgreichen Umsetzung dieser Strategie. Dazu werden folgende Vorschläge gemacht:

- ▶ Stärkung der Infrastruktur- und Flächenentwicklung im zentralen Bereich Salzburg – Freilassing – Bergheim im Hinblick auf eine gute Vernetzung und Durchlässigkeit, Schaffung von geeigneten neuen Flächen für wirtschaftliche Aktivitäten in guter Erreichbarkeit
- ▶ Neunutzung wertvoller Brachflächen und wenig arbeitsplatzintensiver Gewerbe- und Industrieflächen in zentralen, hochrangig erschlossenen Bereichen der Stadt Salzburg. Im Bereich des neu gestalteten und durchgängigen Hauptbahnhofs, in den Stadtteilen Schallmoos, Gnigl, Sam, Maxglan und Itzling bestehen große Nachverdichtungspotenziale in einer derzeit für einen so hochrangigen Standort sehr ungünstigen Bestandsstruktur. Eine bessere Vernetzung mit den umliegenden Vierteln und eine Umfeldattraktivierung würden die Voraussetzungen für eine attraktive Mischung aus den Funktionen Büros/Bildung/Forschung und Wohnen schaffen. Detaillierte Entwicklungskonzepte wären für diesen zentralen Bereich der künftigen Stadtentwicklung zu erstellen und so umzusetzen, dass gegenüber dem heutigen Bestand eine deutliche Zunahme an Arbeitsplätzen realisiert wird. Insgesamt könnten durch die Umwandlung von einem Teil der bestehenden reinen Gewerbeflächen auf Wohn-/Büro-Mischnutzungen etwa 3.000 zusätzliche Arbeitsplätze realisiert werden.
- ▶ Für den Bereich der unmittelbaren Nähe zum Flughafen (Salzburg und Wals-Siezenheim) bietet sich aufgrund der hervorragenden Verkehrslage und der gegebenen Nutzungsansätze eine Entwicklung zu höherwertigen Nutzungen an. Hier besteht ein Flächenpotenzial von 20 ha, das bei intensiver Büro/Gewerbenutzung etwa 2.000 bis 3.000 Arbeitsplätze ermöglichen würde. Zusätzlich gibt es in den Gewerbegebieten Kasern und Lieferring sowie im Bereich des Stieglgleises weitere Nutzungspotenziale. Die genannten Potenziale können allerdings nur mit einem umfassenden Raum- und Verkehrsentwicklungskonzept mittelfristig erschlossen werden.
- ▶ **Schwerpunkt Bergheim/Anthering:** Der bestehende, rasch gewachsene Gewerbebestandort wurde um einen der größten und modernsten Logistikterminals Europas erweitert (DB Schenker). In den Ortsteilen Siggerwiesen und Lengfelden können insgesamt weitere 30 – 50 ha Gewerbeflächen realisiert werden (etwa 1.500 bis 2.500 Ar-

beitsplätze), wobei der Teil Siggerwiesen mit der SLB auch einen hochrangigen ÖV-Anschluss aufweist. Allerdings ist für einen wirtschaftlichen Schwerpunkt dieses Ausmaßes eine signifikante Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur dringend notwendig (A1-Anschluss Hagenau, Salzachbrücke, der Gitzentunnel zur Entlastung des Ortsgebietes), v.a. zur Anbindung an den Schwerpunkt Freilassing.

Abbildung: Wirtschaftliche Schwerpunkte der Kernregion Salzburg ALT

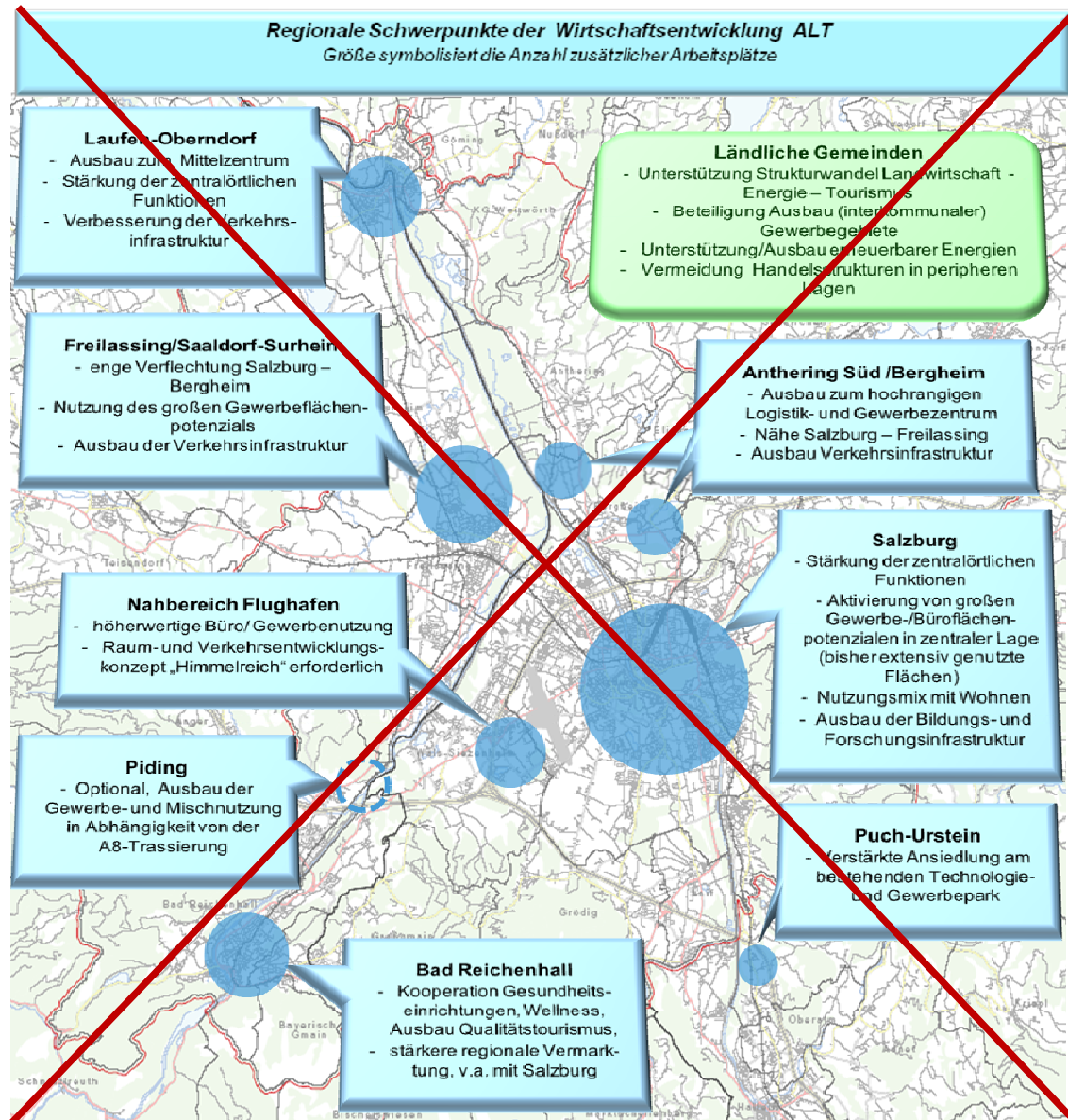
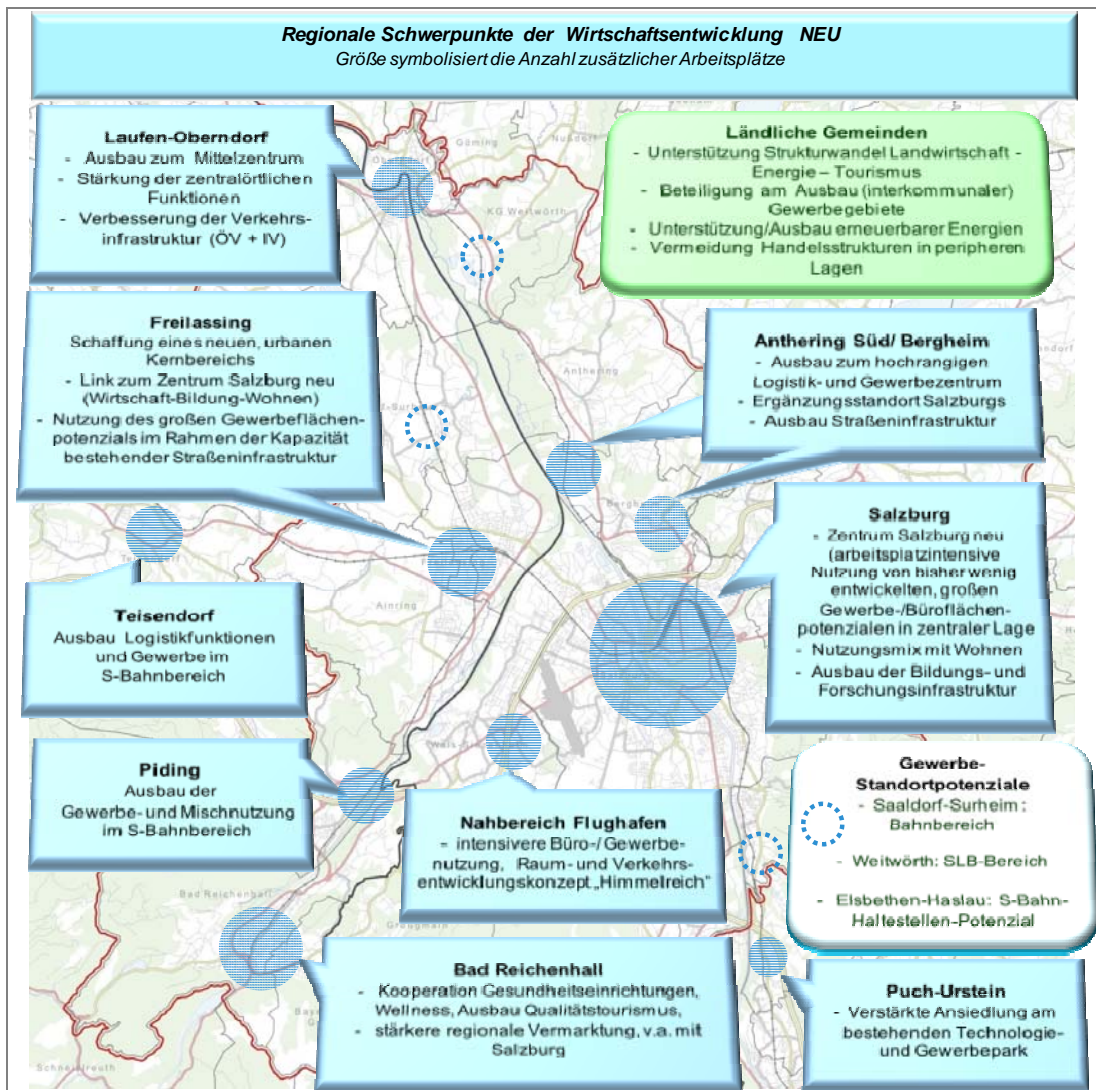


Abbildung 6: Wirtschaftliche Schwerpunkte der Kernregion Salzburg NEU



Quelle: Grundkarte Interreg-Projekt EULE (EuRegionale Raumanalyse); eigener Entwurf.

- ▶ Aufgrund der Lage kommt dem **Schwerpunkt Freilassing** eine wichtige Brückenfunktion für die gesamte Region zu. Im Sinne der Strategie zur Stärkung des zentralen Bereichs der Kernregion bietet Freilassing verhältnismäßig große, gut erschlossene oder erschließbare Reserven an Gewerbeflächen (u.a. 25 ha in Freilassing-Nord, potenziell, je nach Nutzung, 1.500 bis 2.500 Arbeitsplätze, 20 – 25 ha Flächen in Freilassing-Süd mit potenziellem Haltestellen an der S-Bahn Berchtesgaden-Salzburg). Die Realisierung dieses Potenzials ist ebenfalls an verkehrliche Verbesserungen gebunden: Die Zufahrten zur A1 (und A8 über die B20) sind bereits überlastet, der Standort der geplanten Salzachbücke bei Laufen/Oberndorf (siehe Abschnitt 2.3.4, Verkehr, unten) wird hier keine entscheidende Standortverbesserung bringen (keine Entlastung des A1-Anschlusses Salzburg-Mitte).

Eine wesentliche, regional bedeutende Option stellt der stadtnahe Bereich um den Bahnhof Freilassing dar. Hier könnte, ähnlich wie in der Stadt Salzburg, ein neues urbanes Zentrum mit einer Mischnutzung aus Büros, Bildungs- und Forschungseinrich-

tungen sowie Wohnen und innerstädtischen Einkaufsgelegenheiten entstehen. Eine Neugestaltung des Bahnhofs und die Nutzung von Flächen im Nahbereich könnten einen neuen Schwerpunkt schaffen, der mit der S-Bahn in nur 7 Minuten mit dem neuen Zentrum Salzburgs verbunden ist.

- ▶ ~~Schwerpunkt~~ **Laufen-Oberndorf**: Die kleinbetriebliche Wirtschaftsstruktur mit Gesundheitseinrichtungen sowie Tourismus weist noch einen Mangel an Arbeitsplätzen auf. Die Stärkung der zentralörtlichen Funktionen mit Ausstrahlung in Bereiche auch nördlich der Kernregion ~~ist~~ trägt wesentlich zur Verbesserung der wirtschaftlichen Substanz bei. ~~Chancen zur wirtschaftlichen Entwicklung würden durch die Errichtung einer neuen, leistungsfähigen Salzachbrücke (im stadtnahen Bereich) wesentlich gestärkt; mit dem Ausbau des Mühldorfer Astes (Teil der Magistrale) wäre (längerfristig) auch die Einbindung der Stadt Laufen sowie der weiter nördlich gelegenen Gemeinden in das Salzburger S-Bahn-Netz zu prüfen~~
- ▶ Im **Schwerpunkt Bad Reichenhall** (mit den angrenzenden Gemeinden Großgmain und Bayerisch Gmain) besteht ein ausgeprägter Gesundheits- und Kurtourismus, für welchen auch die verkehrstechnisch günstige Lage eine wichtige Rolle spielt. Der **Wandel vom klassischen Kur- zum Wellness-Sektor führt zu einer starken Veränderung der Betriebsstruktur**, weshalb die Weiterentwicklung und die Schaffung neuer Einrichtungen notwendig und eine Herausforderung bleiben. Im Gesundheitssektor besteht ein Kooperationspotenzial mit der Stadt Salzburg – gemeinsam kann die Region als Anbieter eines kompletten Spektrums an Gesundheitseinrichtungen und Kliniken, bei Forschung, als Life Science Standort auftreten und dadurch bei der Vermarktung und der internationalen Präsenz an Profil gewinnen. Eine weitere Entwicklungschance besteht beim Zusammenschluss von Krankenhäusern unter gemeinsamer Führung, wie derzeit in den bayerischen Landkreisen. ~~Aufgrund der verschiedenen Rechts- und Sozialsysteme ist aber die Inanspruchnahme von Leistungen der bayerischen Seite durch österreichische Klienten bisher noch eingeschränkt. Die mangelnde Kooperation führte aber bisher zu unterschiedlichem und quantitativ geringen Austausch von Patienten, sodass~~ **Das hier bestehende Potenzial sollte besser keineswegs ausgeschöpft werden.**
- ▶ Der gewerbliche **Schwerpunkt Piding** bietet im bestehendem Gewerbegebiet im S-Bahn-Einzugsbereich attraktive Flächenreserven, deren kompakte Nutzung im Sinne der MPS-Zielsetzungen liegt. Je nach Ausbauvariante der A8 können weitere Flächen in guter ÖV-Erschließung erschlossen und entwickelt werden.
- ▶ Im Süden der Kernregion ist mit dem Technologie- und Gewerbepark **Puch-Ursteinau** ein Entwicklungsschwerpunkt mit Fachhochschule, S-Bahn- und A10-Anschluß geschaffen worden, dessen intensivere Nutzung für die regionale Entwicklung ein wesentliches Potenzial darstellt.
- ▶ Zu den genannten Schwerpunkten der Wirtschaftsentwicklung kommen weitere **regional relevante Potenziale in Gewerbestandorten**, v.a. die im Sachprogramm „Wohnen und Arbeit im Salzburger Zentralraum“ genannten, wie etwa ~~Puch-Ursteinau~~, **Elsbethen-Haslach** und **Nussdorf-Weithwörth**, wenn sie den dort angeführten Kriterien der **Erschließung mit ÖV und IV** entsprechen. ~~Weiters~~ Der Standort **Saaldorf-Surheim** bietet geeignete Flächen im Nahbereich der Bahnstrecke, die bei entsprechender Erschließung genutzt werden können.

- ▶ Die **ländlich geprägten Gemeinden** nordwestlich von Salzburg sind nach wie vor in weiten Teilen kleinbäuerlich strukturiert. Der landwirtschaftliche Strukturwandel sollte hier als Ausgangsbasis für einen funktionellen Strukturwandel genutzt werden: Neue Erwerbsquellen in Kombination mit der weiteren Betriebsführung im Nebenerwerb sind wesentlich, Entwicklung und Inszenierung naturnaher Angebote im Tourismus, regionale Produkte und Intensivierung der Direktvermarktung an Einheimische und TouristInnen, oder nachhaltige Energieerzeugung. Zusätzlich bieten sich für die Gemeinden verschiedene Möglichkeiten zur dezentralen Energieversorgung, was in einer Reihe von Fällen bereits betrieben wird. Bezüglich der Biomassenutzung müssen Ziel- und Nutzungskonflikte in einem regional abgestimmten Landnutzungskonzept strategisch gelöst werden. Erneuerbare Energien können weiterhin hohe Wachstumsraten erzielen, wobei die Entwicklung eines gemeinsamen, grenzübergreifenden Energiekonzepts nötig wäre, insbesondere um eine regionale Abstimmung beim Ausbau der Energienetze (in Richtung „smart grids“ mit Steuerungs- und Einspeiseoptionen) herbeizuführen.
- ▶ **Regionaler Standort für ein Güterverkehrszentrum:**  
Logistik als zentrale wirtschaftliche Funktion des gesamten Raumes sollte auch zu einem regionalen Standort eines Güterverkehrszentrums führen. Davon sind positive Impulse auf weitere Branchen zu erwarten, da leistungsfähige Logistikzentren in der Regel die Ansiedlung weiterer Dienstleistungen nach sich ziehen. **Auf bayerischer Seite werden die beiden Standorte Traunstein und Teisendorf durch die DB auf ihre Entwicklungsfähigkeit geprüft; aus Sicht der Kernregionentwicklung wäre daher ein Standort Teisendorf ein positiver Impuls (A8-Anschluß und dafür S-Bahnverbindung nach Salzburg erforderlich).**

Der bedeutende Wirtschaftsbereich Logistik kann in einer engen Zusammenarbeit mit der Geoinformationsbranche, die in Salzburg zu einem anerkannten Kompetenzzentrum für Geoinformatik entwickelt wurde, wesentliche Impulse gewinnen; dies ist ein Synergiebereich, ~~wo-in dem~~ die **gesamte** Region durch den Wissenstransfer zwischen Wirtschaft, Universitäten sowie F&E-Einrichtungen profitieren kann<sup>7</sup>.

Für die wirtschaftliche Masterplan-Strategie werden folgende **Maßnahmen zur Umsetzung** vorgeschlagen:

- ▶ **Standortentwicklung und Bestandsentwicklung im innerstädtischen Bereich (siehe Leitprojekt 1 im Themenkapitel Wohnen):** In wesentlichen Teilen der Stadt Salzburg (~~aber auch~~ und in Freilassing bestehen signifikante Chancen der Neunutzung und Nachverdichtung in bestehenden innerstädtischen Flächen: Die ~~in der Stadt Salzburg~~ in zentrumsnaher Lage vorhandenen wirtschaftlichen Nutzungen sollten schrittweise – nach einem mittel- bis längerfristigen Standortkonzept – zu höchstrangigen Nutzungen aufgewertet werden. Die Verbesserung der Infrastruktur (u.a. Fertigstellung Hauptbahnhof, Ausbau S-Bahn, **Verlängerung der Lokalbahn nach Süden Stadtregionalbahn**, A1-Anschluss Hagenau) wird dort künftig eine hochwertige und städtebaulich attraktive Mischnutzung mit Wohnen ermöglichen, in adäquater Dichte und

<sup>7</sup> Als Beispiel wird auf das Interreg IIIA-Projekt „InnoVersys“ verwiesen, das innovative Güterverkehrssysteme in der Euregio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein und den benachbarten Regionen entwickelt. An diesem Projekt beteiligten sich über 300 Unternehmen der verladenden Wirtschaft aus den Bereichen Gewerbe, Industrie und Handel auf bayerischer und Salzburger Seite.



in zentraler innerstädtischer Verkehrslage. In ähnlicher Weise kann im Bereich des Bahnhofs Freilassing ein urbaner, neuer Kernbereich geschaffen werden. Die beiden neuen Zentren sind mit der S-Bahn in nur 7 Minuten miteinander verbunden.

- ▶ **Aktive Unterstützung des wirtschaftlichen Strukturwandels und Flächenausgleich für die Wirtschaft** (siehe Leitprojekt 3): Zur Ermöglichung des innerstädtischen/innerörtlichen wirtschaftlichen Strukturwandels ist es erforderlich, die Umbau- und Umsiedlungsmöglichkeiten für bestehende Betriebe bei Veränderungswünschen (Erweiterung, Verlagerung, Neugestaltung) zu verbessern. Dazu sollen Flächenreserven, temporäre Unterbringungsmöglichkeiten, die Nutzung von Leerständen aktiv angeboten werden. Sinnvoll ist weiters eine höhere Flexibilität bei der Gestaltung von Mischnutzungen (Wohnen-Wirtschaft) und die Ausweisung von dazu passenden Dichtevorgaben und Widmungen. Die angestrebte Wirkung besteht darin, zentrale und gut erschlossene Flächen in höherer Dichte und Attraktivität zu nutzen und das knappe innerstädtische Flächenpotenzial optimal zu nutzen.
- ▶ Für die Region in den Bereichen Gewerbe (und teilweise Logistik) wichtige, gut ÖV- und IV-erschlossene Standortpotenziale sollten **vorrangig in den Schwerpunkten Piding, Bad Reichenhall und Anthering-Bergheim genutzt werden**. Teisendorf hat hier bei entsprechender S-Bahnanbindung potenzielle Schwerpunktfunktion. Zur ~~ihre~~ Nutzung sind teilweise infrastrukturelle Voraussetzungen zu schaffen (auch im IV, da die Kapazitäten ausgeschöpft sind und hohe Belastungen bestehen; siehe Abschnitt Verkehr).  
Von den weiteren Standortpotenzialen mit regionaler Bedeutung sind Puch-Urstein und Weitwörth aufgrund vorhandener Infrastruktur und S-Bahn/SLB-Anbindung vorrangig zu nutzen.
- ▶ Die Standortentwicklung soll gezielt eine räumliche Funktionszuordnung für Stadt und Umland fördern, wobei den Funktionen wie Ausbildung, Forschung und Entwicklung, wirtschaftsnahe Dienste sowie Plattformen für Präsentation und Begegnung vorwiegend dem städtischen Raum zugeordnet würden
- ▶ **Masterplan für den Bereich Himmelreich in unmittelbarer Nähe zum Flughafen (Salzburg und Wals-Siezenheim):** Entwicklungsstrategie zum Übergang auf höherwertige Nutzungen (intensiver Büro-/Gewerbenutzung), Raum- und Verkehrsentwicklungskonzept, städtebauliches Gestaltungskonzept.
- ▶ Zentrales Instrument zur Standortentwicklung ist der Aufbau einer **länderübergreifenden Vermarktungs- und Standortagentur** für die gesamte Kernregion Salzburg. Wesentliche Aufgaben wären: Länderübergreifende Vernetzung der wirtschaftsfördernden Institutionen, Erarbeitung und Umsetzung eines gemeinsamen Gewerbeflächenkonzepts, Aufbau eines grenzüberschreitenden Flächenpools für Büro-, Gewerbe- und Industrieflächen sowie Entwicklung und Vermarktung von Flächen.
- ▶ Im Vorfeld sollte **zum Aufbau eines grenzüberschreitenden Flächenpools für Gewerbe- und Industrieflächen** eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. In dieser Studie sollten die Rechtslage für eine derartige grenzüberschreitende Kooperation sowie die Möglichkeiten der organisatorischen Ausgestaltung und der Fördermittelakquisition geprüft werden. Weiterhin ist eine vergleichende Einschätzung der Standortpotenziale, der Infrastrukturvoraussetzungen bzw. –anforderungen durchzuführen. Die Ausarbeitung des Konzepts sollte eng auf die Bedürfnisse der sich dynamisch ent-

wickelnden Unternehmen abgestimmt werden.

## Leitprojekte Wirtschaft

### Leitprojekt 1

#### Länderübergreifende Vermarktungs- und Standortagentur

##### Projektbeschreibung/Inhalt

länderübergreifende Vernetzung der wirtschaftsfördernden Institutionen

##### Träger

die bestehenden Agenturen, wie die StandortAgentur Salzburg, die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH, die Wirtschaftsförderungs-GmbH im Landkreis Traunstein und die EuRegio

##### Voraussetzungen

Übereinkommen der bestehenden Institutionen über die zukünftige Ausrichtung der Region und funktionale Schwerpunktsetzung im Raum

##### Angestrebte Wirkungen

- ▶ Reduzierung der Nutzungskonflikte zwischen den Gemeinden auf beiden Seiten der Grenze durch gemeinsam abgestimmte Standortentwicklung
- ▶ zielgerichtete Ausrichtung des gesamten Raumes bzw. bestimmter Teilbereiche auf bestimmte, zukunftsfähige Branchen, dabei wird sich eine Funktionsteilung zwischen Stadt und Umland ergeben
- ▶ Abstimmung der wirtschaftlichen Entwicklung mit der Infrastruktur-, Wohnflächen- und Freiraumplanung.

##### Beurteilung und Begründung

Nur durch eine gemeinsame Standortplanung und -vermarktung kann die Region ihr gesamtes Potenzial ausschöpfen und zukünftig wettbewerbsfähig bleiben.

##### Unmittelbar erforderliche nächste Schritte zur Umsetzung

Arbeitsprozess der bestehenden wirtschaftsfördernden Institutionen zur Diskussion der Umsetzung auf Basis der Vorschläge zur wirtschaftlichen Entwicklung im Masterplan Salzburg sowie bestehender Planungsgrundlagen, Begleitung der Umsetzung z.B. durch VertreterInnen der EuRegio

### Leitprojekt 2

#### Grenzüberschreitender Flächenpool für Gewerbe- und Industrieflächen

##### Projektbeschreibung/Inhalt

Eine gemeinsame länderübergreifende Plattform, die Flächenpotenziale für Gewerbe- und

Industrieflächen in der Region mit Nutzungsmöglichkeiten aufzeigt

#### Träger

alle in die Vermarktung von Gewerbe- und Industrieflächen involvierten Institutionen, wie die StandortAgentur Salzburg, die Land-Invest Salzburger Baulandsicherungsgesellschaft mbH, die **Wirtschaftskammer Salzburg**, die IHK für München und Oberbayern, die Invest in Bavaria, ~~der Ansiedlungsagentur des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie und der Bayern International GmbH~~, die **Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH**, die **Wirtschaftsförderungs-GmbH im Landkreis Traunstein**; PartnerInnen: Gemeinden, EigentümerInnen (Klärung der Verfügbarkeit)

#### Voraussetzungen

Basis ist ein gemeinsames Gewerbeflächenkonzept und -management

#### Angestrebte Wirkungen

Systemische und nachhaltige Flächenbewirtschaftung, Beseitigung der akuten Flächenknappheit in manchen Teilräumen des Untersuchungsgebiets, Schaffung von interkommunalen Gewerbegebieten

#### Beurteilung und Begründung

Die Flächenknappheit und die teils sehr hohen Bodenpreise zwingen die Region zum Handeln, mögliche Ausweichflächen müssen erkannt und in einem gemeinsamen Konzept vermarktet werden

#### Unmittelbar erforderliche nächste Schritte zur Umsetzung

Machbarkeitsanalyse zur rechtlichen Klärung einer derartigen grenzüberschreitenden Kooperation, eventuell Entwicklung regionaler Finanzausgleichmodelle, außerdem eine vergleichende Einschätzung der Standortpotenziale und Infrastrukturvoraussetzungen

### **Mögliches Leitprojekt 3**

#### **Unterstützung Strukturwandel für Gewerbe- und Industrieflächen, Büro- und Mischnutzungen**

##### **Projektbeschreibung/Inhalt**

Aktive Unterstützung des innerstädtischen/innerörtlichen Strukturwandels für Betriebe (Gewerbe/Industrie/Lagerung/Logistik) seitens der Stadt (der Standortgemeinde). Erleichterung von Umbau- und Umsiedlungsmöglichkeiten für bestehende Betriebe durch Angebote von Flächen, temporäre Unterbringungsmöglichkeiten, Leerstandsnutzung und/oder durch die Ermöglichung einer neuen Gestaltung (Widmung/Mischnutzungen) am Standort. Entwicklung und Verbesserung des Instrumentariums, aktive Betreuung von Betrieben am Standort.

### 2.3.4 Verkehr

#### *Zu den eingelangten Stellungnahmen:*

*Die Stellungnahmen zum Bereich Verkehr sind umfangreich und gegenseitig inhaltlich widersprüchlich. Es ist daher nicht möglich, allen Vorschlägen und Einwendungen gleichermaßen zu folgen. Hier wird vorgeschlagen, die Zielsetzungen des 1. Entwurfes, die weitgehend geteilt werden, weiter zu verfolgen und Ergänzungen/Anpassungen am Entwurf vorzunehmen, wenn zwischenzeitlich neue Entwicklungen oder Erkenntnisse eingelangt sind.*

*Eine große Zahl von Stellungnahmen bezieht sich darauf, ÖV- und Umweltverbund-Ausbauvorschläge verschiedener Stellen/AkteurInnen aufzunehmen; dies geschieht hier insofern, als die für die regionale Entwicklung essentiell eingeschätzte Maßnahmen aufgenommen werden, die im Zeitraum der nächsten 20 Jahre realisierbar scheinen; es wird daher nicht ein vollständiges S-Bahn-Konzept in einer Endausbau-Vision übernommen. Andere Maßnahmen, wie etwa die Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr oder der Ausbau des Bussystems, werden erwähnt, aber nicht planlich dargestellt, da sie in die Siedlungsentwicklung integriert werden können oder vorwiegend auf einer detaillierteren räumlichen Ebene zu bearbeiten sein werden.*

*Besondere Fälle stellen jene dar, wo zwischenzeitlich politische Festlegungen getroffen wurden, wie im Fall der Salzachbrücke, oder wo es laufende politische Aushandlungsverfahren gibt, wie im Fall der Lokalbahnverlängerung in Salzburg: Hier wurden die Entscheidungen übernommen und in ihren Konsequenzen integriert (Salzachbrücke) oder das Ergebnis offengelassen (Lokalbahnverlängerung). Beide Projekte sind aber für die räumliche Struktur der Kernregion Salzburg prägend und daher im Masterplan aufzunehmen.*

Mit den im MPS vorgesehenen Maßnahmen wird die Zielsetzung verfolgt, die negativen Tendenzen der Verkehrsentwicklung wesentlich zu bremsen und teilweise umzukehren. Entscheidend ist, nur mehr geringe Zunahmen des Kfz-Verkehrs zuzulassen und die aufgrund der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung auch künftig erforderlichen Zunahmen an Verkehrswegen durch einen steigenden Anteil des Umweltverbunds (Fuß-, Rad-, öffentlicher Verkehr) mit möglichst geringen negativen Auswirkungen zu realisieren (Stau, Lärm- und Schadstoffemissionen etc.). In Teilen der Kernregion gelingt es durch die vorgeschlagenen Maßnahmen, Lebensqualität zurückzugewinnen und Mobilitätskosten zu verringern. Dies ist auch ein wesentlicher Beitrag der Region zum Klimaschutz, indem durch Attraktivierung des ÖV und des Fuß-/Radverkehrs die Treibhausgasemissionen eingedämmt werden. Dennoch sind auch im MPS Ausbaumaßnahmen im Individualverkehr dort vorgesehen, wo sie wegen des regionalen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums, zur Standort- und Wirtschaftsentwicklung sowie zur Entlastung von kritischen Bereichen erforderlich sind.

Die in bisherigen verkehrspolitischen Konzepten festgelegten Ziele und Maßnahmen zeigen bisher kaum die gewünschten Wirkungen<sup>8</sup>. Die „Verkehrsrealität“ entwickelte sich teilweise genau entgegengesetzt, z.B. sollte der Individualverkehrsanteil den Zielen nach verringert werden, ist aber zwischen 1995 und 2004 angestiegen (in der Stadt Salzburg von 39% auf 46%, im Flach-

<sup>8</sup> Salzburger Landesverkehrskonzept 1991, Salzburger Landesmobilitätskonzept 2002, Verkehrsleitbild der Stadt Salzburg 1997, räumliche Entwicklungskonzepte der Stadt Salzburg, vgl. REK 2007

und Tennengau von 56% auf 65%<sup>9</sup>). Insgesamt haben die bisher gesetzten Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖV im Wettbewerb mit dem generellen Trend zum MIV nicht ausgereicht. Allerdings zeigen konkrete Beispiele, dass dort, wo es gelingt, einen deutlichen Qualitätssprung im ÖV herzustellen, die Reaktion sehr positiv ist und die Bevölkerung das neue Angebot annimmt (z.B. wo die Umsetzung des S-Bahn-Konzepts NAVIS vorangeschritten ist und attraktive Intervalle, Fahrzeiten und modernes Zugsmaterial angeboten werden).

Ohne einen solchen Qualitätssprung im Gesamtsystem des regionalen Personennahverkehrs und ohne Abstimmung mit der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung der Region werden die im Trendszenario beschriebenen Entwicklungen nicht zu bewältigen sein:

- ▶ weitere Zunahme des Pkw-Besitzes und des Kfz-Verkehrs bei sinkenden bzw. stagnierende Fahrgastzahlen im ÖV und Anteilen des Fußgänger- und Radverkehrs
- ▶ weitere Zunahme des Transit- und des Lieferverkehrs
- ▶ erhöhte Stau- und Reisezeiten im Straßennetz und sinkende Attraktivität betroffener Standorte auch für wirtschaftliche Nutzungen
- ▶ sinkende Lebensqualität durch steigende Lärm- und Schadstoffemissionen, zunehmend problematische Einhaltung von Grenzwerten (Lärm und Abgase), die zur Beschränkung der Baulandentwicklung führen; steigende Kosten für Mobilität und Sicherheit
- ▶ durch verkehrliche Engpässe und Umweltbelastungen werden Folgewirkungen erzeugt, die zu weiteren Verschärfungen führen: Randwanderung, die Siedlungs- und Gewerbeentwicklung geht noch weiter in entlegene Lagen (ohne ÖV-Anschluss), die Pkw-Fahrtenhäufigkeit und die Distanzen nehmen noch weiter zu

Um die regionalen Strukturen auch bei einer kritischen Entwicklung der Energiepreise zukunftsfähig zu gestalten, werden mit dem MPS-Maßnahmenpaket die folgenden Ziele angestrebt:

- ▶ Halten und künftig Verringerung des Individualverkehrsanteils im regionalen Personenverkehr, Steigerung des Anteils des sogenannten Umweltverbundes (Fuß-, Rad-, öffentlicher Verkehr)
- ▶ Verringerung der Belastungen durch den Lkw-Verkehr und gleichzeitig Verbesserung der Erschließungsqualität der wirtschaftlich relevanten Standorte
- ▶ Reduktion des Energieverbrauchs, der Lärm- und Schadstoffemissionen durch den regionalen Verkehr

Die Masterplan-Strategie zur Erreichung dieser Zielsetzungen ist entsprechend umfassend und setzt auf allen räumlichen Ebenen, **schwerpunktmäßig beim Ausbau des ÖV und – wo es die Schwerpunktsetzung Wohnen und Gewerbe erfordert – bei der Straßeninfrastruktur** an. Sie ist somit eng auf die regionalen Strategien zur Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung abgestimmt, die sehr wesentlich die mittel- bis längerfristigen Erfolgsaussichten für die verkehrliche Entwicklung mitbestimmen:

In einem Zeitraum von 15-20 Jahren kommt es verstärkt darauf an, wo neue Wohnungen gebaut werden, wo Betriebe errichtet oder hinverlagert werden und welche Dichte die dabei ent-

---

<sup>9</sup> Mobilitätsanalyse Stadt Salzburg und Umgebung, 2005

stehenden Siedlungen haben – diese Faktoren bestimmen darüber mit, ob die Bedingungen für die Schaffung von attraktiven ÖV-Angeboten erreicht werden oder ob es bei einem nicht konkurrenzfähigen Mindestangebot bleibt. Die räumliche Siedlungs- und Wirtschaftsstrategie gehört daher zu den wesentlichen **Voraussetzungen** für die Umsetzung der verkehrlichen Entwicklungsstrategie:

- ▶ Die Siedlungsentwicklung erfolgt gemäß Abschnitt Wohnen (oben) mit klaren, ÖV-orientierten Schwerpunkten
- ▶ Die Flächen für Büro- und Gewerbeentwicklung werden strategisch genutzt und in Hinblick auf Verkehrsanbindung optimiert
- ▶ Wesentliche Flächenpotenziale mit hoher Standortqualität in zentraler, **sehr gut erreichbarer** Lage der Stadt Salzburg werden intensiv genutzt

Die **verkehrliche Entwicklungsstrategie** besteht aus folgenden Kernelementen:

- ▶ Schaffung eines leistungsfähigen, grenzüberschreitenden regionalen Verkehrsverbunds mit attraktivem, durchgängigem ÖV-Angebot aller Verkehrsträger
- ▶ Ausbau des regionalen, schienengebundenen Personenverkehrs als Schwerpunkt des Infrastrukturausbaues; als wesentliches neues Element wird die verbesserte ÖV-Durchgängigkeit in Nord-Süd-Richtung zur hochrangigen Erschließung von Zentrum und Süden Salzburgs vorgeschlagen (u.a. Verlängerung der Salzburger Lokalbahn ~~als oberirdische „Stadtregionalbahn“~~)
- ▶ Abstimmung von verkehrlicher Erschließung (Infrastrukturausbau **und** Verkehrsangebot) auf die Schwerpunkte der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung, da ÖV-Erschließungen ohne entsprechende Siedlungsdichte betriebswirtschaftlich nicht rentabel und **für die Fahrgäste** unattraktiv sind (zu große Intervalle); bestehende und neue Siedlungs- und Gewerbeschwerpunkte werden mit attraktiven ÖV-Angeboten versehen (für Bevölkerung und Berufstätige), Bahnanschlüsse werden für den Güterverkehr in größeren Gewerbegebieten vorgesehen
- ▶ **Qualitätsverbesserungen im Fußgänger- und Radverkehr, um insbesondere den Anteil der Kurzstreckenfahrten mit dem Pkw zu verringern und den Anteil des Rad- und Fußgängerverkehrs sowohl in der Alltagsmobilität als auch im Freizeit- und Tourismusbereich zu steigern. Dazu zählen sowohl Infrastrukturmaßnahmen – wie der weitere Ausbau des Radwegenetzes und der Radabstellmöglichkeiten – als auch verstärktes Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung.**
- ▶ Straßenausbaumaßnahmen werden **als Ergänzungs-/Ausgleichsmaßnahmen** nur dort gesetzt, wo dies zur Erschließung neuer Schwerpunkte und zur grenzüberschreitenden Verbindung innerhalb der Kernregion unbedingt erforderlich ist: Für die Entwicklung ~~der Wohn- und v.a. der Gewerbeschwerpunkte~~ der Standortbereiche Freilassing/Saaldorf-Surheim und Bergheim-Anthering sind Straßenverbindungen essentiell (~~Salzachbrücke und Tunnel~~), für Oberndorf/Laufen **insbesondere zur Entlastung der Innenstadt von Laufen sowie zu innerstädtischen Vernetzung** ~~sowie zur Entlastung von Lärm und Feinstaub.~~

Abbildung: Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsschwerpunkte ALT

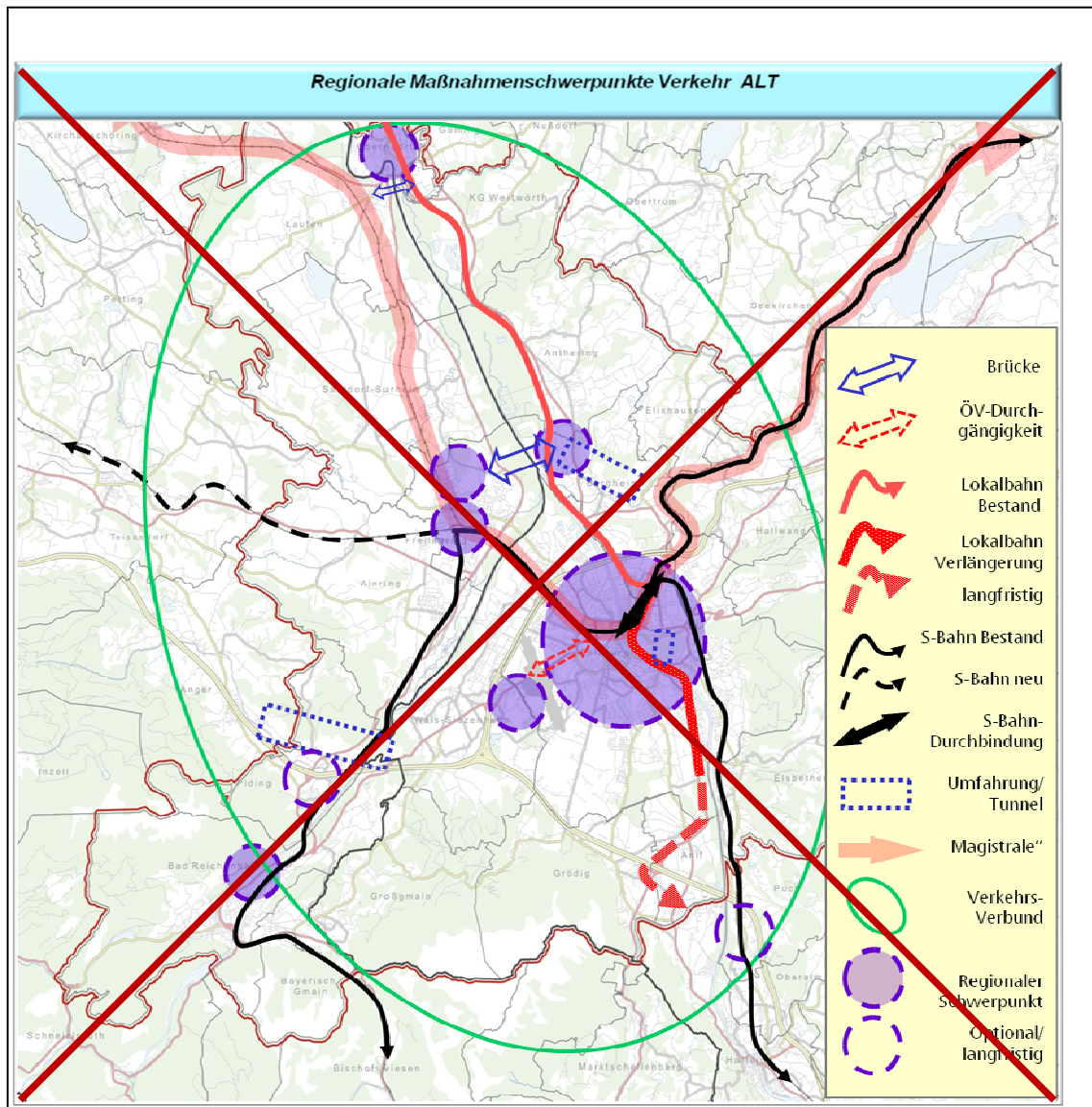
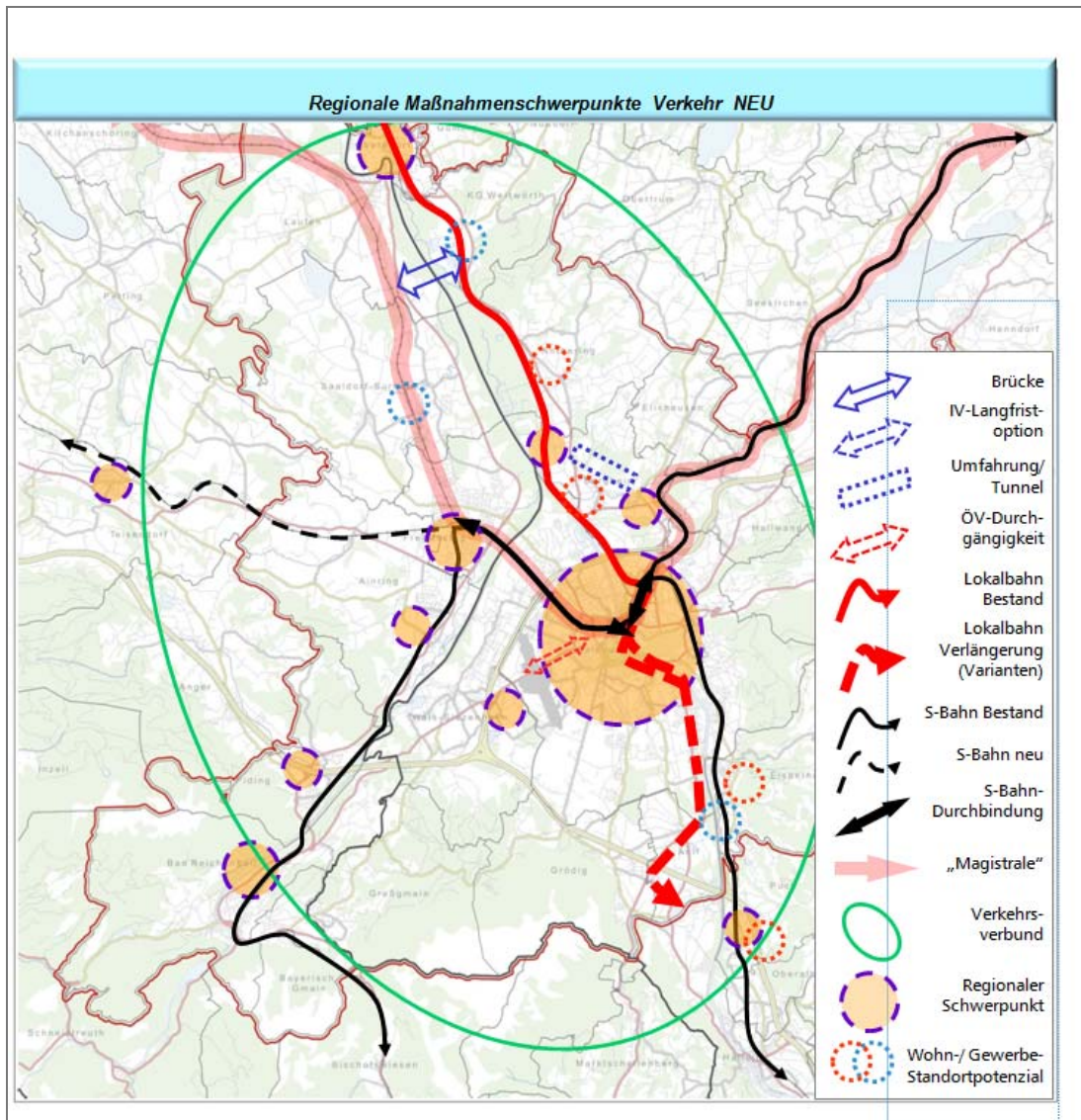


Abbildung 7: Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsschwerpunkte NEU



Quelle: Grundkarte Interreg-Projekt EULE (EuRegionale Raumanalyse); eigener Entwurf.

Eine überregionale Einbettung dieser Strategie bildet wesentliche Voraussetzungen für regionale Verkehrsmaßnahmen: Der Ausbau der Magistrale (Strecke München – Mühldorf – Salzburg – Wien) bedeutet sowohl eine deutliche überregionale Verbesserung der Erreichbarkeit Salzburgs (Fahrzeiten, direkte Verbindung zum Flughafen München), schafft aber indirekt die Voraussetzungen für ein verbessertes S-Bahn-Angebot in der Region durch die weitgehende Entflechtung von Nah- und Fernverkehr. Der Knoten Salzburg gewinnt dabei als Verteiler von und zum regionalen Schienen- und Busnetz wesentlich an Bedeutung. Es ist daher vordringlich, dieses Schlüsselprojekt für die Region auf übergeordneter Ebene weiter voranzutreiben. Ein weiterer überregionaler Beitrag ist der Ausbau der A8 auf bayerischem Gebiet, da hiermit eine Reihe von direkt in der Kernregion spürbaren räumlichen Auswirkungen verbunden ist. Aufgrund der großräumigen Verkehrsverflechtungen zeigen nicht nur die genannten überregionalen Verkehrsprojekte Auswirkungen auf die Region, umgekehrt wirken auch die regionalen Maßnahmen weit über die Kernregion hinaus.



Für die Masterplan-Verkehrsentwicklungsstrategie werden folgende **Maßnahmen zur Umsetzung** vorgeschlagen:

- ▶ Die „Magistrale für Europa“ als hochleistungsfähige europäische Bahnverbindung (Paris – München – Mühldorf – Salzburg – Wien – Budapest) mit HL-Neubaustrecken in der Region, die einerseits eine Anbindung an den Flughafen München und andererseits auf der bestehenden Strecke **Salzburg – Rosenheim Kapazitäten für den Ausbau der S-Bahn schafft (z.B. für Salzburg – Teisendorf – Traunstein)**
- ▶ Ausbau der A8 Rosenheim-Walserberg, mit je nach Trassierung wesentlichen, u.U. sehr positiven Auswirkungen auf regionale Standortpotenziale (Piding, Bad Reichenhall, Teisendorf)
- ▶ Leistungsfähiger, grenzüberschreitender regionaler Verkehrsverbund, mit durchgängigen Verbindungen der S-Bahnen, Fahrplanabstimmung zwischen allen Verkehrsträgern (auch regional – innerstädtisch), grenzüberschreitender betrieblicher Abstimmung und Angebotserstellung, einheitlichen Tarifen und Tickets
- ▶ Ausbau des S-Bahnnetzes: Die Umsetzung des Projekts NAVIS (ÖV-Initiative von Land Salzburg, Stadt Salzburg und ÖBB) wird erweitert und verstärkt (derzeit vorgesehene Maßnahmen sind: dreigleisiger Ausbau zwischen Salzburg-Taxham und Freilassing (mit Saalachbrücke); Taktverkehr Salzburg – Straßwalchen, Salzburg – Golling und Salzburg – Saalachbrücke/Freilassing ohne Umsteigen am Hauptbahnhof, Errichtung 12 neuer Stationen (insgesamt 31 Stationen, zum Großteil bereits fertiggestellt); ergänzend wird vorgeschlagen:  
Erweiterung des geplanten S-Bahn-„Y“ im Projekt NAVIS zu einem „X“ durch einen zusätzlichen S-Bahn-Ast **über Teisendorf** bis Traunstein; 30-Min. Takt auf den vier Außenästen Straßwalchen (Nord), Golling (Südost), Bad Reichenhall (Südwest) sowie Traunstein (West) ergibt im zentralen Abschnitt Salzburg Hbf – Freilassing einen 15-Min.-Takt; **als Langfristperspektive ist auch ein S-Bahnast Freilassing-Nord – Laufen – Tittmoning zu prüfen.**
- ▶ **Maßnahmen zur Attraktivierung des Busverkehrs in Abstimmung mit dem Ausbau des S-Bahn-Netzes, u.a. Ausweitung und Beschleunigung des OBus-Angebots in der Stadt Salzburg: Forcierung von Busspuren, Ampel-Bevorrangungen, Verlängerung von Obussen (auch ins Umland), in Abstimmung mit StadtBus und Regionalbussen (Aufgabe einer Feasibility Studie)**
- ▶ ~~Stadtregionalbahn Salzburg: Prüfung von Maßnahmenvarianten zum Projekt „Verlängerung der Salzburger Lokalbahn nach Süden“<sup>10</sup> vom Hauptbahnhof in die Alpenstraße in oberirdischer Neutrassierung zur Schaffung einer qualitativ hochwertigen, attraktiven ÖV-Anbindung des Zentrums und der südlich gelegenen Stadtteile, Streckenführung entlang des rechten Salzachufers, Brücke Richtung Alpenstraße und Führung in der Alpenstraße bis Höhe der Bahn Station Salzburg Süd (als längerfristige Option ist eine Verlängerung über Anif, Grödig bis Rif möglich); Vorteile gegenüber einer unterirdischen Variante: deutlich niedrigere Errichtungs- und Betriebskosten, deutlich höheres Fahrgastpotenzial (kurze Haltestellenabstände, verkürzte Stationszugangszeiten~~

<sup>10</sup> Im Juli 2010 hat die oberösterreichische Landesregierung den Beschluss zur Verlängerung der Salzburger Lokalbahn nach Norden, um drei Kilometer von Trimmelkam nach Ostermiething, beschlossen. Die Fertigstellung ist für 2015 geplant.

Erforderliche Begleitmaßnahme für den Individualverkehr: Bau eines Kapuzinerbergtunnels zur Verlagerung des IV von der Imbergstraße in den Kapuzinerbergtunnel; diese Maßnahme bedeutet keine Kapazitätserweiterung für den Individualverkehr, schafft aber eine wesentliche Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum, verkürzte IV-Wege, (Lärm) Entlastungswirkungen und neue Gestaltungsmöglichkeiten in der Innenstadt.

Sämtliche im Rahmen des vorgeschlagenen Projekts „Verlängerung der Salzburger Lokalbahn nach Süden“ einzubeziehenden Einzelmaßnahmen (Varianten der Verlängerung der Lokalbahn, darauf abgestimmt verschiedene IV-Maßnahmen, wie Verkehrsberuhigung der Innenstadt, ev. Kapuzinerbergtunnel und Verkehrsberuhigung) sind als **alternative Maßnahmenpakete im Rahmen einer Machbarkeitsstudie** zu prüfen. Im Rahmen dieser Studie sind diese alternativen Maßnahmenpakete in einem **Systemvergleich** gegenüberzustellen: Verkehrswirksamkeit im gesamten ÖV-Netz, Investitions- und Betriebskosten im Gesamtnetz, Kosten-Nutzen-Vergleich über Errichtungs- und Betriebsphase, Wechselwirkungen mit dem IV-Netz; Attraktivität für Fahrgäste (u.a. Haltestellenabstände, Stationszugangszeiten, subjektives Sicherheitsgefühl)

- ▶ Die Verlängerung der Salzburger Lokalbahn nach Süden ist Teil eines Vorschlags für ein umfassendes **Regional-Stadtbahn-Netz** im erweiterten Zentralraum Salzburg. Im Rahmen einer **Feasibility-Studie** werden diese und weitere Regional-Stadtbahn-Verbindungen von der Stadt Salzburg in die weitere Region geprüft werden (einschließlich OÖ und des bayerischen Einzugsgebietes). Aus dieser Studie können Empfehlungen für weitere – über das bestehende Projekt NAVIS und die im vorliegenden Masterplan genannten Maßnahmen hinausgehende – Ausbauprojekte resultieren.
- ▶ Zur verkehrlichen Vernetzung im zentralen Bereich der Kernregion Salzburg ist eine **Salzachbrücke in Kombination mit einem Gitzentunnel in der Verlängerung** sinnvoll; diese Infrastrukturmaßnahme unterstützt die weitere Entwicklung der vorgeschlagenen wirtschaftlichen Schwerpunkte in den Standortbereichen Freilassing/Saaldorf-Surheim und Bergheim-Anthering; sie ermöglicht die Zufahrt zur A1 zu den Anschlüssen Hagenau (neu) und Salzburg Nord und verbessert durch die Entlastung der überlasteten Münchner Bundesstraße auch die Zufahrt in Richtung Salzburg-Mitte und Salzburg-Zentrum; geringe Mehrbelastungen an der B20 Richtung zwischen Freilassing und Piding erfordern dort geeignete Entlastungsmaßnahmen. Aufgrund der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie ist ein Brückenstandort im Bereich Muntigl aus Verkehrs- und Umweltsicht am sinnvollsten
- ▶ **Salzachbrücke:** Am 5.3.2010 erfolgte im Rahmen des 3. Euregio-Gipfels eine politische Einigung zwischen Land Salzburg, Stadt Salzburg sowie den Landkreisen Traunstein und Berchtesgadener Land zur Errichtung der Salzachbrücke „südlich von Laufen/Oberndorf“ (entspricht der Variante Nord in der Machbarkeitsstudie). Dieser Beschluss wird nun in den Maßnahmenkatalog im Kapitel Verkehr übernommen.

Der Beschluss wirkt sich auf die regionale Schwerpunktsetzung im Bereich Wohnen und Wirtschaft folgendermaßen aus (siehe dortige Veränderungen): Gegenüber der im 1. Entwurf vorgeschlagenen Kombination von Salzachbrücke (Variante Mitte oder Süd) und Gitzentunnel in Verlängerung der Brücke (ergeben sich als Konsequenz ein-

geschränkte Entwicklungsmöglichkeiten von Wirtschaftsflächen in Bergheim-Anthering und vor allem in Freilassing/Saaldorf-Surheim, da die Straßenkapazitäten eine größere Expansion dort nicht mehr zulassen. In Österreich wird dies die Entwicklung auf Gebiete weiter östlich von Salzburg verlagern (weitgehend dem Trendszenario entsprechend).

~~Der ursprüngliche Vorschlag, die Verkehrsprobleme im Raum Laufen/Oberndorf mit einer stadtnahen (kurzen) Brücke zu lösen und für die Entwicklungsperspektive in den Bereichen Salzburg Stadt – Freilassing/Surheim und Anthering/Bergheim eine zweite Salzachquerung nördlich der Stadt Salzburg zu errichten, scheint daher **auf lange Sicht als Option sinnvoll**. Die Systemwirkung ist beträchtlich: Der Vorschlag würde die Verkehrswirksamkeit des Gitzentunnels deutlich erhöhen, die Zufahrt von bayerischer Seite zur A1 (Anschlüsse Hagenau (neu) und Salzburg Nord) ermöglichen und so, durch die Entlastung der überlasteten Münchner Bundesstraße (B155) auch die Zufahrt in Richtung Salzburg Mitte und Salzburg Zentrum verbessern (als Voraussetzung für eine stärkere Entwicklung auf Freilassing Seite).~~

- ▶ Die Errichtung des Gitzentunnels (zwischen den Bereichen Siggerwiesen und Lengfelden der Gemeinde Bergheim) bietet auch ohne Salzachbrücke in Verlängerung Vorteile für die Region nördlich der Stadt Salzburg: Eine Entflechtung des Kfz-Verkehrs in der Relation Nord – Ost (über Gitzentunnel) und Nord – West (über Anschlussstelle Hagenau), eine wirksame Entlastung der Gemeinde Bergheim vom Kfz-Verkehr, sowie eine Voraussetzung zur vorgesehenen Schwerpunktsetzung Logistik- und Gewerbe im Bereich Bergheim/Anthering. Wie oben dargestellt, fehlt allerdings die direkte Verbindung über die Salzach zum vorgeschlagenen Wirtschaftsschwerpunkt im Bereich Freilassing/Saaldorf-Surheim.
- ▶ Aus Sicht von Umwelt und Klimaschutz ist festzuhalten, dass die Machbarkeitsstudie zur Salzachbrücke für den Brückenstandort Süd inkl. Gitzentunnel Fahrleistungseinsparungen in der Region von 13,2 Mio km/Jahr (3.300 Tonnen CO<sub>2</sub> Reduktion pro Jahr) ausweist, im Vergleich dazu errechnet das Vorprojekt zur Umfahrung Bergheim für den Gitzentunnel als Einzelmaßnahme eine Verringerung der Fahrleistung um „nur“ 1,9 Mio km/Jahr. Auch Hinsichtlich der Eingriffe in Landschaft und Natur hat die Machbarkeitsstudie zur Salzachbrücke die Brückenvariante Süd eindeutig als umweltverträglichste aller untersuchten Brückenvarianten eingestuft.
- ▶ Im Bereich Laufen/Oberndorf: Untersuchung einer stadtnahen Brückenlage zur Bewältigung der bestehenden örtlichen und teil-regionalen Verkehrsprobleme (Tonnagebeschränkung), zur Entlastung von Lärm und Feinstaub; die Maßnahme dient zur Unterstützung der Schwerpunktbildung Wohnen und Wirtschaft sowie zum Entstehen eines in der Wirkung einem Mittelzentrum vergleichbaren gemeinsamen Schwerpunktes nördlich von Salzburg (als Pendant zu Hallein im Süden)
- ▶ „Masterplan Himmelreich“ zur Schaffung der Voraussetzungen für die Entwicklung des Standortbereichs Flughafen/Wals-Siezenheim zu einem hochwertigen Wirtschaftsstandort mit deutlichen Zunahmen bei Arbeitsplätzen (z.B. Firmensitze, Dienstleistungen, Tagungseinrichtungen etc.) und dadurch erforderlichen Verkehrswegen; Verbesserung der bereits massiv belasteten Verkehrssituation durch IV- und ÖV-Maßnahmen

(Qualitäts- und Kapazitätsverbesserungen); die Aufwertung des Standorts Flughafen würde seine regionalwirtschaftliche Bedeutung für die Kernregion wesentlich erhöhen;

- ▶ Unabhängig von der Entwicklung des Standortbereichs Flughafen ist ein Lasten-Klä-  
rungsverfahren über die künftige Verteilung der Flugbewegungen auf Bayern und  
Salzburg erforderlich.
- ▶ Maßnahmen zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs, um einen weiteren  
Anstieg des motorisierten Individualverkehrs zu bremsen und den Anteil des Rad- und  
Fußgängerverkehrs in der Alltagsmobilität als auch im Freizeit- und Tourismusbereich zu  
steigern, dazu zählen u.a.: Schaffung und Ausbau eines dichten, attraktiven und  
sicheren Fuß- und Radwegenetzes (auch zusätzliche Fußgänger- und Radverkehrsbrü-  
cken über Salzach und Saalach), sichere und gut zugängliche Radabstellmöglichkeiten  
im öffentlichen Raum (z.B. ÖV-Haltestellen), in Wohnsiedlungen und Betrieben, ver-  
stärktes Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung in Städten und Gemeinden,  
Betrieben, Schulen etc.,
- ▶ ~~Sollte sich die Kombination von Salzachbrücke mit Gitzentunnel als nicht durchführbar  
herausstellen, ist als Konsequenz eine beschränkte Entwicklungsmöglichkeit in  
Bergheim Anthering und vor allem auch in Freilassing/Saaldorf Surheim gegeben. Auf  
bayerischer Seite würde sich die Möglichkeit zur regionalen Schwerpunktsetzung auf  
den Standortbereich Piding beschränken (was nur im Fall einer Nordumfahrung der A8  
realisierbar wäre), in Österreich auf Gebiete weiter östlich von Salzburg verlagern (eine  
Entwicklung, die zumindest im Umland der Stadt weitgehend der des Trendszenarios  
entspräche).~~

### Wirkungen der Masterplan-Maßnahmen im Bereich Verkehr

Die im Masterplan vorgeschlagenen Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung im ÖV, u.a. der weitere Ausbau des S-Bahn- und Busverkehrs, die Verlängerung der Salzburger Lokalbahn in den Süden der Stadt und die Schaffung eines leistungsfähigen, grenzüberschreitenden Verkehrsverbunds können dazu beitragen, den seit Jahrzehnten anhaltenden Trend des starken Anstiegs des motorisierten Individualverkehrs mit seinen negativen Folgewirkungen (Staus, Umweltbelastungen, sinkende Lebensqualität, steigende Mobilitätskosten) signifikant zu verändern, indem die Konkurrenzfähigkeit des ÖV qualitativ und quantitativ auf ein neues Niveau gehoben wird.

Wesentlich für die Erreichung dieser Zielsetzung ist die strikte Umsetzung des integrativen Ansatzes im Masterplan: Die Maßnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs müssen in enger Abstimmung mit der räumlichen Entwicklung von Wohn- und Wirtschaftsschwerpunkten stehen, die durch einen leistungsfähigen hochrangigen ÖV erschlossen werden sollen. Die Konzentration der Siedlungs- und Gewerbeschwerpunkte an den Achsen des öffentlichen Verkehrs ist sowohl für die Attraktivität des ÖV-Angebots (Intervalle, Fahrzeugangebot) als auch für eine betriebswirtschaftlich erfolgreiche Führung essentiell.

Die im Masterplan vorgeschlagenen Maßnahmen bilden auch die Voraussetzung für regionales Wachstum: Die Verbesserung der Infrastruktur (u.a. Fertigstellung Hauptbahnhof, Ausbau S-Bahn, Verlängerung der Salzburger Lokalbahn nach Süden, A1-Anschluss Hagenau) wird im Kernbereich Salzburgs die Entstehung eines attraktiven, neuen Stadtzentrums ermöglichen, die

Wohn- und Wirtschaftsschwerpunkte Freilassing, Laufen/Oberndorf und Anthering-Bergheim brauchen ebenfalls leistungsfähige Infrastrukturen zu ihrer Entwicklung. Entscheidend ist hier, den zentralen Siedlungs- und Wirtschaftsraum der Kernregion (Salzburg – Freilassing –~~Bergheim~~) effektiv und durchgängig zu vernetzen und bestehende Engpässe und Entwicklungshemmnisse zu überwinden. ~~Ein weiter andauernder, längerfristiger Stillstand in der Frage der Salzachbrücke(n) bedeutet eine Schwächung der Entwicklungsmöglichkeiten der Kernregion Salzburg.~~

## Leitprojekt Verkehr

### Leitprojekt

#### Variantenvergleich zur Verlängerung der Salzburger Lokalbahn nach Süden Stadtregionalbahn

##### Projektbeschreibung/Inhalt

Verlängerung der Salzburger Lokalbahn vom Hauptbahnhof in den Süden der Stadt, ~~Streckenführung (oberirdisch): entlang des rechten Salzachufers, Brücke~~ Führung in der Alpenstraße bis auf Höhe der Bahn-Station Salzburg Süd; langfristige Option der Verlängerung bis Anif, Grödig und Rif

##### Träger

Stadt Salzburg, Land Salzburg, Bund

##### Voraussetzungen

**Machbarkeitsstudie (Systemvergleich von alternativen Paketen aus ÖV- und IV-Maßnahmen)**, Einigung über Finanzierungsschlüssel zwischen Stadt, Land und Bund (Planungs- und Baukosten); ~~Verlagerung des Individualverkehrs von der Imbergstraße in einen neu zu errichtenden Kapuzinerbergtunnel~~; Nachverdichtung im Einzugsbereich der Lokalbahnverlängerung zur Erhöhung des Fahrgastpotenzials

##### Angestrebte Wirkungen

- ▶ Wohnen: unterstützt die längerfristige regionale Schwerpunktsetzung Wohnen im Standortbereich Salzburg-Süd
- ▶ Wirtschaft: ~~Kapuzinerbergtunnel führt zu~~ Entlastungswirkungen im Individualverkehr im zentralen Bereich der Altstadt Salzburgs (weniger Staus), ~~und schafft~~ neue Gestaltungsmöglichkeiten in der Innenstadt
- ▶ Verkehr: Aufnahme des Pendler~~innen~~verkehrs aus den südlichen Stadtteilen und – längerfristig – der angrenzenden Gemeinden in die Stadt Salzburg, schlechte Erreichbarkeit der Innenstadt auf der Schiene wird verbessert, Verkehrsentlastung IV für die durchfahrenen Stadtteile und Gemeinden, Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit und des Modal-Split ÖV
- ▶ Umweltentlastungswirkungen durch Verkehrsverlagerungen vom IV zum ÖV

##### Fachlich integrierte Beurteilung und Begründung

Das **Projekt Lokalbahnverlängerung nach Süden Stadtregionalbahn** ist eine sinnvolle Ergänzung des Schnellbahn-Projektes NAVIS, um die Verkehrsprobleme der Stadt Salzburg und des Umlands besser in den Griff zu bekommen und trägt dazu bei, eine Trendwende in der Modal-Split-

Entwicklung zugunsten des ÖV zu erreichen; es bringt eine qualitativ hochwertige ÖV-Anbindung der Innenstadt und der südlichen Stadtteile und ist Voraussetzung für eine Schwerpunktbildung Wohnen im Standortbereich Salzburg-Süd.

#### Unmittelbar erforderliche nächste Schritte zur Umsetzung

Machbarkeitsstudie zu Systemvergleich von alternativen Paketen aus ÖV- und IV-Maßnahmen: (Verkehrswirksamkeit im gesamten ÖV-Netz, Auswirkungen IV-Netz, Kosten-Nutzen-Vergleich Investitions- und Betriebsphase). Finanzierungsschlüssel für die Planungskosten vereinbaren (Stadt, Land, Bund); Planungen einleiten (Stadt Salzburg): Machbarkeitsstudie für den Bereich Hauptbahnhof bis Alpenstraße (für die z.T. unterirdische Trasse Hauptbahnhof über Alpenstraße bis Hallein wurde 2007 eine Machbarkeitsstudie durchgeführt und die Trassenfreihaltung in der Stadt Salzburg, Anif und Grödig durch Gemeinderatsbeschlüsse

#### *Leitprojekt 2 Salzachbrücke und Gitzentunnel*

##### *Projektbeschreibung/Inhalt*

*Errichtung einer neuen Salzachbrücke im Bereich Muntigl und eines anschließenden Gitzentunnels („Spange Süd“)*

*Träger Land Salzburg und Bayern, Bund (D)*

##### *Voraussetzungen*

*Einigung aller Beteiligten: Land Salzburg, Bayern, Bund (D, Ö), betroffene Gemeinden und Städte*

##### *Angestrebte Wirkungen*

- Verkehr: die Brücke bei Muntigl inkl. Gitzentunnel führt zu Fahrleistungseinsparungen in der Region von 13,2 Mio km/Jahr, das entspricht einer CO<sub>2</sub>-Reduktion von 3.300 Tonnen pro Jahr, starke Entlastungswirkungen: Ortsdurchfahrt Bergheim, B155 zwischen Salzburg und Freilassing, A1 Westautobahn; geringe Mehrbelastungen entstehen an der B20 südlich Freilassing, die dort geeignete Entlastungsmaßnahmen erfordern*
- Wirtschaft/Gewerbe: Salzachbrücke im Bereich Muntigl ist Voraussetzung zur wirtschaftlichen Schwerpunktsetzung im Sinne des MPS im Standortbereich Freilassing/Saaldorf Surheim und auch für das weitere Wachstum des Standortbereichs Anthering/Bergheim zu einem Gewerbeschwerpunkt*
- Landschaft und Freiraum: die Machbarkeitsstudie zur Salzachbrücke kommt zum Schluss, dass die Brückenvariante Süd eindeutig die umweltschonendste aller untersuchten Brückenvarianten ist und am ehesten planerisch durchsetzbar ist, Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft sind dazu notwendig*

##### *Fachlich integrierte Beurteilung und Begründung*

*Die Machbarkeitsstudie zur Salzachbrücke hat der Variante Süd sowohl in Hinblick auf verkehrliche Wirkungen als auch bei Eingriffen in Umwelt und Landschaft eindeutig den Vorzug eingeräumt. Eine südliche Variante erreicht insbesondere in Kombination mit dem Gitzentunnel die höchste Verkehrswirksamkeit (ein Gitzentunnel ohne Brücke ist hingegen nicht zu rechtfertigen); auch in Hinblick auf gezielte Schwerpunktsetzungen im Bereich Wohnen und Wirtschaft in den*

~~Standortbereichen Freilassing/Surheim und Anthering Bergheim ist die Salzachbrücke bei Muntigl eine entscheidende Voraussetzung.~~

~~Unmittelbar erforderliche nächste Schritte zur Umsetzung~~

~~Würdigung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie im Zusammenhang mit dem regionalen Entwicklungskonzept des Masterplans, Einigung über Brückenstandort in der Region, dann weitere Schritte bezüglich Finanzierung.~~

### 2.3.5 Landschaft und Freiraum

#### *Zu den eingelangten Stellungnahmen:*

*Die Stellungnahmen zum Bereich Landschaft und Freiraum zielen wesentlich auf den Vorschlag ab, das Grundkonzept auf der Basis einer landschaftsökologischen Raumanalyse zu einem Rahmenkonzept Landschaft zu vertiefen und weiterzuentwickeln. Dies entspricht weitgehend dem hier formulierten Vorschlag (in dem einzelne Teilräume dafür benannt werden).*

*Erläuternd ist anzumerken, dass im Kapitel Landschaft und Freiraum auf bestehenden Schutzkategorien aufgebaut wird und alle derzeitigen Tabu-Bereiche den weiteren Überlegungen zugrunde gelegt wurden. Der Masterplan ist aber kein naturschutzfachliches Instrument, das der Absicherung bestehender Schutzgebiete dient. Hier geht es darum, die Themen Landschaft und Freiraum integriert mit den anderen Themenbereichen zu behandeln und auf ihre Potenziale hin zu untersuchen.*

*Die Strategie der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung (in den vorangegangenen Abschnitten dargestellt) trägt wesentlich zu einer landschaftsschonenden Entwicklung in der Region bei – durch kompakte Bauweise in bereits entwickelten Standorten und die Verringerung des Ausufers (wie im Trendszenario). Sie ist demnach eine wesentliche Voraussetzung für das Gelingen der im Abschnitt Landschaft und Freiraum dargestellten Entwicklungsmaßnahmen.*

*Dem stehen aus dem Infrastrukturbereich Vorschläge mit erheblichen Umweltrisiken gegenüber, die in den dafür vorgesehenen Verfahren zu behandeln sein werden. So ist etwa der im EurRegio-Beschluss vom 5.3.2010 vorgesehene Brückenstandort „südlich von Laufen/Oberndorf“ jener, für den in der Machbarkeitsstudie die größten Umweltrisiken ausgewiesen wurden, sodass eine erhebliche Unsicherheit dahingehend besteht, ob in den anstehenden Verfahren eine Lösung gefunden werden kann.*

Die Landschafts- und Freiraumqualität der gesamten Region gehört zu den international herausragendsten Merkmalen der Kernregion Salzburg. Sie wird stets als bedeutender Standortfaktor, als ökologischer Ausgleichsraum und wesentlicher Bestandteil der Lebensqualität in der gesamten Region bezeichnet. Demgegenüber ist festzustellen, dass Schutz, Inwertsetzung und Entwicklung der Freiräume in den Teilräumen sehr unterschiedlich gehandhabt werden. Dies hat raumstrukturelle und historische Gründe, die pointiert als „Landschaft vor allem als knappes Gut“ (im städtischen Bereich) oder als „stille Reserve“ (im Umlandbereich) verstanden werden.

Diese Unterscheidung ist insofern problematisch, als Freiraum und Landschaft als Standortfaktor, als ökologischer Funktionsraum, als Tourismusattraktor und als Identifikationsraum für die EinwohnerInnen in der Region insgesamt zugänglich sind und auch so genutzt werden. Landschaft als weiträumiger, sichtbarer Zusammenhang ist nicht teilbar, Freiraum ist im Verbund mit baulicher Entwicklung zu sehen. In einer Perspektive für die Kernregion Salzburg kommt es daher darauf an, für grundsätzlich *alle* Teilräume, für besiedelte wie unbesiedelte, eine Position zu entwickeln, die Schutz- und Entwicklungsziele vereint.

Beim prognostizierten anhaltenden Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum ist allgemein von einer weiteren Abnahme des Anteils un bebauter Flächen auszugehen. Gleichzeitig sind zahlreiche weitere Faktoren zu berücksichtigen, so ist durch die allgemeine Wohlstands- und Lebensstilentwicklung (Kaufkraft, Haushaltsgrößen, Wohnflächenbedürfnisse) schon bei konstanter Bevölkerungszahl von einer verstärkten Flächeninanspruchnahme auszugehen. Für die Region bedeutet es, dass jedenfalls weiterhin ein hoher Druck auf die Inanspruchnahme von Landschaft bestehen wird, einerseits für (Neu-)Bebauung und Infrastruktur, andererseits für die Nutzung der Landschaft als Erholungsraum.

Ein weiterer wesentlicher Faktor liegt in der Frage der Bewirtschaftungsformen der agrarischen und forstlichen Flächen. Der Strukturwandel in der Land- und Forstwirtschaft (Agrarquoten und -förderung, Waldumbau, Klimaanpassung, Erneuerbare Energien etc.) führt zu sich deutlich wandelnden Landschaftsstrukturen (z.B. Verhältnisse und Qualitäten von Wald und Offenland, von Grünland zu Intensivkulturen), die einer Steuerung bedürfen, um die genannten Funktionen von Landschaft und Freiraum für die wirtschaftliche, soziale und ökologische Entwicklung der Gesamtregion zu erhalten oder zu verbessern.

Bei den **bestehenden Trends** ist daher in der Region von einer weiteren Verschlechterung auszugehen:

- ▶ durch Entwicklung von Bau- und Infrastrukturen, die sich nicht in die bestehende Landschaft einfügen,
- ▶ durch Zersplitterung und Zerschneidung landschaftsräumlicher Zusammenhänge
- ▶ durch Verlust von Sichtbeziehungen, Zugänglichkeiten und Durchlässigkeiten in der Landschaft,
- ▶ durch zunehmende Homogenisierung von Natur- und Kulturräumen.

Die genannten Belastungsfaktoren und Trends sollen mit den MPS-Maßnahmen möglichst gering gehalten werden und zwar

- ▶ aktiv-vorbeugend durch die räumliche Schwerpunktsetzung im Bereich der Siedlungsentwicklung und Wirtschaft, die die Inanspruchnahme von Landschaft für bauliche Entwicklung und Infrastruktur gegenüber einer Trendentwicklung deutlich verringert<sup>11</sup>
- ▶ durch Inwertsetzung, Pflege- und Schutzmaßnahmen, die wesentliche Landschaftsstrukturen sichtbar und zugänglich machen soll und als Rahmenbedingung für die Siedlungsentwicklung wirkungsvoll werden lässt

<sup>11</sup> siehe Abschnitte Wohnen und Wirtschaft, ~~oben~~ Kapitel 2.3.2 und 2.3.3.



Ein wesentliches Potenzial von Landschaften liegt darin, dass sie Strukturen und Räume bilden, die für die Entwicklung von Siedlungen und Infrastrukturen Grundlagen und Themen liefern können und diese – wenn eine gute Einbettung und Nutzung gelingt – wesentlich aufwerten können.

Das **Ziel** für die Kernregion Salzburg besteht darin, die Idee der „Salzburger Stadtlandschaften“ aufzugreifen und für die Region als Ganzes in angepasster Weise weiter zu entwickeln. Dies bedeutet,

- ▶ eine Inwertsetzung der gesamten regionalen Kulturlandschaft anzustreben, die als gemeinsame, identitätsstiftendes Element die gesamte Region stärkt
- ▶ einen landschaftsbezogenen, regionalen Identifikations- und Tourismusraum zu schaffen, wo vor allem LandwirtInnen durch Agrarnutzung, regionale Produkte, Kulturlandschaftspflege und touristische Angebote eine entscheidende Rolle spielen
- ▶ die Zugänglichkeit und Durchlässigkeit der Landschaft im gesamtregionalen Kontext zu entwickeln und verbessern
- ▶ Schutzgebiete aufgrund ihrer landschaftsräumlichen und kulturlandschaftlichen Qualitäten, mit überlieferten Regional-, Orts- und Flurnamen, zur „Markenbildung“ beitragen können
- ▶ herausragende Landschaftselemente, wie etwa Moore, zu vernetzen, zugänglich und so für Freizeit und naturnahe Erholung wertvoll zu machen
- ▶ erforderliche Eingriffe aus dem Bereich Verkehr möglichst landschafts- und naturgerecht zu setzen
- ▶ den Abbau der Barriere-Wirkungen von Salzach und Saalach und einen durchgängig erlebbaren Landschaftsraum zu gestalten (Renaturierungsmaßnahmen, Reorganisation und Gestaltung der Uferbereiche als urbane oder landschaftliche Freiräume, hochwertige Aufenthaltsbereiche)

Für alle Projekte gilt der strategische Grundsatz, dass sie integriert mit den Zielen von Wohnen, Wirtschaft und Verkehr entwickelt werden sollen. Landschaft und Freiraum werden nicht als zu verteidigende Rückzugsräume verstanden, sondern als Strukturgrundlage und, in suburbanen Zonen, sogar als Strukturgeber. Landschaft wird im Sinne von Gestaltung und Anpassung weiterentwickelt, nicht statisch in einem bestimmten Zustand geschützt. Die **Strategie** – und gleichzeitig die Herausforderung – liegt damit in

- ▶ dem Erhalt von Sichtbeziehungen, Zugänglichkeiten und Durchlässigkeiten in der Landschaft,
- ▶ dem Erhalt und der Entwicklung von vielfältig differenzierten Natur- und Kulturräumen,
- ▶ der landschaftsgerechten Integration von Bau- und Infrastrukturen,
- ▶ der Vermeidung der Zersplitterung landschaftsräumlicher Zusammenhänge.

### **Leitbilder der Landschaftsentwicklung**

Diese Strategie ist in den wesentlichen Landschaften der Kernregion in unterschiedlicher Weise umzusetzen. Je nach Ausgangslage, landschaftlichem Potenzial und der durch Siedlungs- und

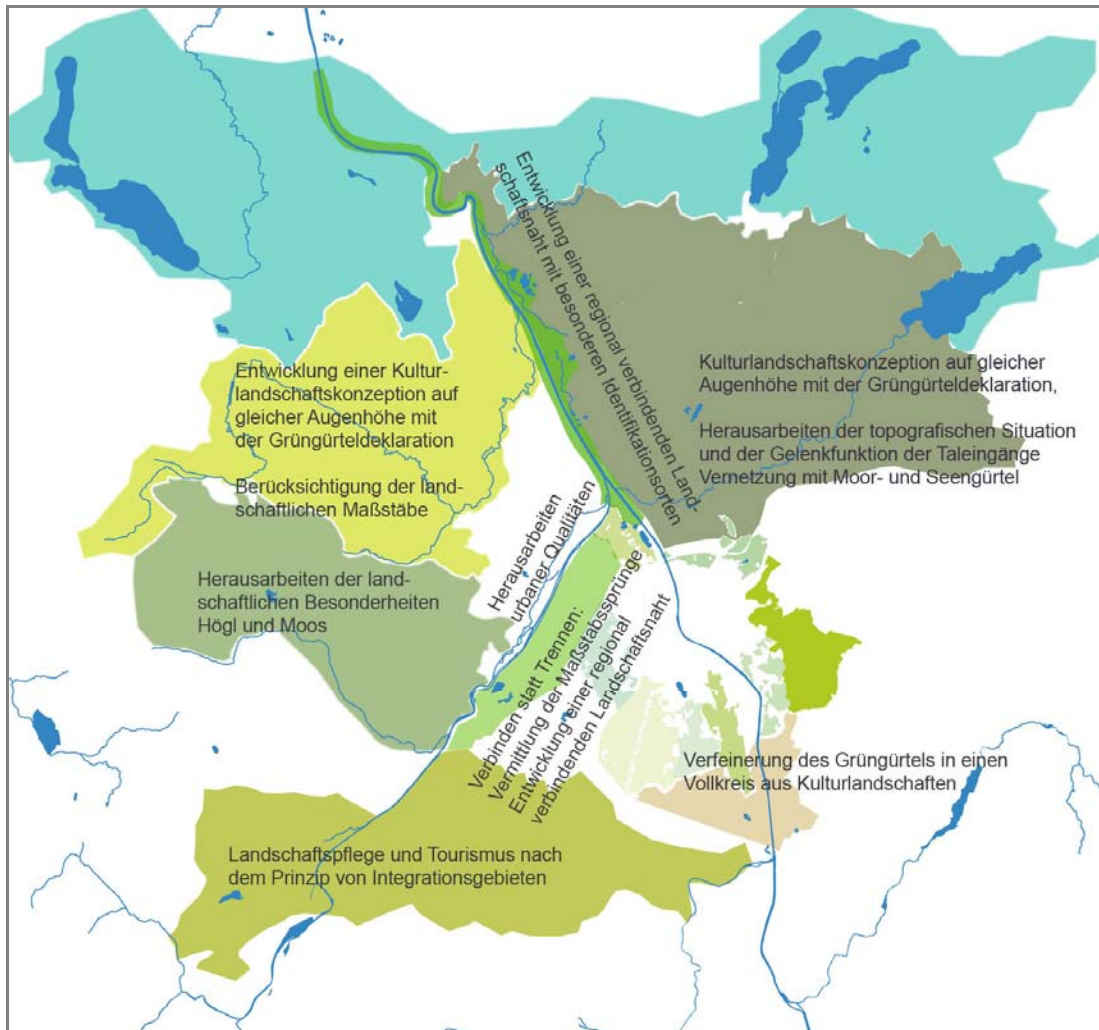
Wirtschaftsentwicklung gegebenen Herausforderungen und Ansprüche sollen verschiedene Ansätze zur Entwicklung der verschiedenen Landschaftsteile der Region eingesetzt werden.

1. Reichenhaller Land – Untersberghänge
  - Umstellung der agrarischen Nutzung auf Schutzgebiete, Landschaftspflege und Tourismus nach dem Prinzip von Integrationsgebieten (wo mehrere Funktionen – Landschaft, Siedlung, Verkehr, Wirtschaft, Kultur – im Sinne des Masterplans überlagert werden).
2. Südliche Salzburger Stadtlandschaften mit der Untergliederung a) Salzburger Terrasse und Stadtberge; b) Leopoldskroner und Morzger Wiesen – Hellbrunner Parklandschaft – Aigner Parkhänge
  - Vorbildfunktion durch Verfeinerung des Grüngürtels in einen Vollkreis aus Kulturlandschaften<sup>12</sup>
3. Maxglaner Zwischenlandschaft – Saalachkorridor
  - großräumiges Verbinden statt Trennen: Vermittlung der Maßstabssprünge zwischen historischer Kulturlandschaft und z.B. Kino-/Einkaufskomplexen, Schaffung von landschaftlicher Weite
  - Entwicklung einer regional verbindenden, öffentlich zugänglichen und erlebbaren Saalachaue als Landschaftsnaht

---

<sup>12</sup> entsprechend dem Konzept Salzburger Stadtlandschaften, das im Rahmen des REK 2008 erarbeitet wurde.

Abbildung 8: Leitbild: Entwicklung der Landschaften

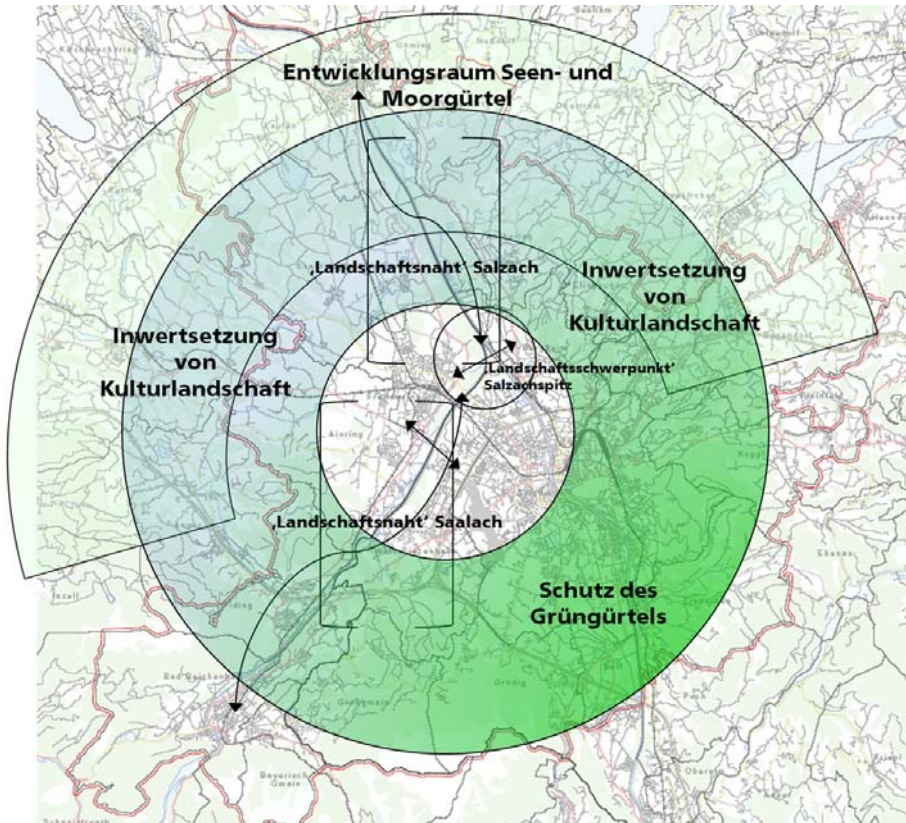


Quelle: Grundkarte Interreg-Projekt EULE (EuRegionale Raumanalyse); eigener Entwurf.

4. Bayerisches Salzachhügelland mit Högl, Ainringer Moos
  - Entwicklung einer Kulturlandschaftskonzeption mit Herausarbeitung der landschaftlichen Besonderheiten von Högl und Moos
5. Freilassinger Siedlungslandschaft
  - Sicherstellung und Entwicklung urbaner Freiräume und dadurch Verbesserung der Strukturierung des Siedlungsraumes, Entwicklung stadtnaher Freiraumqualitäten (z.B. Wochenmarkt, Bahnhofsareal und Saalachufer)
6. Niederungslandschaft Sur – Rupertiwinkel
  - Entwicklung einer Kulturlandschaftskonzeption auf die dortigen spezifischen landschaftlichen Maßstäbe (vorgegeben durch die kleinräumige Kulturlandschaftstruktur und die Surverläufe)
7. Flachgau mit Moor- und Seengürtel
  - Kulturlandschaftskonzeption basierend auf den Besonderheiten der topografischen Situation: der Gelenkfunktion der Taleingänge einerseits, dem großräumigen Moor- und Seengürtel andererseits

8. Salzachauen mit Saalachspitz – Salzachseen und Laufener Schleife
- Entwicklung einer regional verbindenden, öffentlich zugänglichen und erlebbaren Salzachau als „Landschaftsnaht“ mit besonderen Identifikationsorten (Salzachspitz und Laufener Schleife)

Abbildung 9: Räumliches Struktur-Leitbild Freiraum – Naturraum



Quelle: Grundkarte Interreg-Projekt EULE (EuRegionale Raumanalyse); eigener Entwurf.

Für die Landschafts- und Freiraumentwicklungsstrategie werden folgende **Maßnahmen** zur Umsetzung vorgeschlagen:

#### Planerische Maßnahmen

- ▶ Vollkreis schließen im äußeren Ring – naturräumliche Schönheiten, die dem Berchtesgadener Land und dem Untersberg entsprechen können: **ein die Besonderheit des Moor- und Seengürtels zwischen Flachgau und Rupertwinkel hervorheben**
- ▶ Region identifizieren und vermarkten; Moor- und Seengürtel, Kulturregion und historische Kulturlandschaft: weitere Partnerschaften, gemeinsames Tourismuskonzept, Beschilderungssystem
- ▶ Zusammenschau und Bewertung der Schutzgebiete und weiteren Moor- und Seengebiete nach landschaftsräumlichen Qualitäten, Entwicklungs- und Vernetzungspotenzialen für Freizeit und Erholung in Hinblick auf Zugänglichkeit und Durchlässigkeit der Landschaft auf regionaler Ebene
- ▶ Vollkreis schließen im inneren Ring: Ergänzung des Grüngürtels durch Inwertsetzung

von Kulturlandschaften zwischen Bergheim und Saaldorf-Surheim

- ▶ Landschaftskonzeption zwischen Stadt und Land Salzburg, dem Flachgau und den bayrischen Landkreisen (Kulturlandschaftskonzeptionen)
- ▶ Förderung von landschaftsbezogenen, regionalen Tourismus- und Landwirtschaftskooperationen (Markenbildung)

#### Bauliche Maßnahmen, Projekte

- ▶ Uferprojekte mit der Gestaltung von städtischen, vorstädtischen und ländlichen Uferbereichen mit differenzierten Aufenthaltsqualitäten an Salzach und Saalach und Anbindung an die anliegenden Orte
- ▶ Schaffung einer „Landschaftsnaht Salzachau“: Uferpark Saalachspitz/Salzachseen, Fuß- und Radwege-Steg; Wanderlandschaft Salzachauen
- ▶ „Landschaftsnaht Saalachau“: Entwicklung der Freizeit-Kultur-Landschaft Saalachufer
- ▶ Integrierte Projekte für landschaftsgerechtes Einfügen und qualitativ hochwertige Freiräume in den Leitprojekten von Wohnen und Verkehr (Flughafen/Masterplan Himmelreich, Salzburg-Zentrum, **Freilassing-Zentrum**, A8-Neutrassierung);
- ▶ Erforderliche Eingriffe aus dem Bereich Verkehr werden möglichst landschafts- und naturgerecht umgesetzt

#### Leitprojekt Landschaft und Freiraum

##### Leitprojekt

##### Landschaftsnaht Saalach

##### Projektbeschreibung/Inhalt

Uferprojekte mit der Gestaltung von städtischen, vorstädtischen und ländlichen Uferbereichen mit differenzierten Aufenthaltsqualitäten an der Saalach und Anbindung an die anliegenden Orte, z.B.:

- ▶ Uferpromenaden mit Aufenthaltsmöglichkeiten in städtischen Uferabschnitten
- ▶ Uferradweg, konsequente Führung am Ufer und Freischneiden von gegenüberliegenden Flussfenstern in den vorstädtischen und ländlichen Abschnitten
- ▶ Freilegen von Sichtbeziehungen in die angrenzenden Orte
- ▶ Hammerauer Brücke: Verbindung mit den Ortsmitten von Grünau und Hammerau

##### Träger

Unterzeichnende Gemeinden der Saalachresolution (2001) im Projektgebiet: Piding, Ainring, Wals-Siezenheim, Freilassing, Salzburg (die BürgermeisterInnen); EuRegio Projektpartner Kulturradwege; Land Salzburg: Hochwasserschutz und Sanierungsprogramm Saalach; Regionaler Planungsverband Südostoberbayern: Flussuferkonzept (als Weiterentwicklung des Tourismus- und des Seeuferkonzepts);

##### Voraussetzungen

## Verbesserung der Wahrnehmung der Saalach in den flussnahen Ortschaften

### Angestrebte Wirkungen

- ▶ Wohnen/Siedlung: Aufwertung der Wohnstandorte durch Adressbildung (Flusslage) und kurze Wege; Aufwertung der öffentlichen Räume in den Siedlungen durch Promenadenachsen von der Ortsmitte zum Fluss
- ▶ Verkehr: Verbesserung des Radverkehrs durch Orientierungsmöglichkeit über weite Routen und Querungen der Saalach
- ▶ Wirtschaft: Schaffung qualitativ hochwertiger Entlastungsangebote für vorhandene touristische Strecken (überlastete Radrouten)

### Fachlich integrierte Beurteilung und Begründung

Die Saalach ist als Grenzfluss sowohl wesentliche Barriere als auch Potenzial für das regionale Zusammenwachsen. Dieses Potenzial kann durch Brücken, aber auch durch Sichtverbindungen im Nahbereich (von Ufer zu Ufer) und Fernbereich (von Ort zu Ort) genutzt werden. Die gegenüberliegenden Ufer und die in Flussnähe gelegenen Ortschaften werden sichtbare und wahrgenommene Nachbarn und somit Teil einer gemeinsamen Region.

Die Uferbereiche sind oftmals durch Verbauungen, unklare Wegeführungen und dichte Vegetationsbestände geprägt, so dass schon das ~~gegenseitige~~ Erleben im Nahbereich, also zwischen gegenüberliegenden Ufern, stark beeinträchtigt ist. Fernbezüge zwischen Orten und Stadtteilen sind sogar die Ausnahme. Integrierte Projekte führen nur dann zu einer Verbesserung dieser Situation, wenn die Ziele nicht nur aus wasserbaulicher und naturschützerischer, sondern auch aus landschaftsarchitektonischer Perspektive formuliert werden und das Augenmerk nicht nur auf einer Verbesserung der Wegeführung längs des Flusslaufs, sondern vor allem auf einer Verbesserung der Zugänglichkeit, Sichtbarkeiten und der Aufenthaltsqualitäten quer zum Flussverlauf und über diesen hinweg liegt.

Der Begriff der „Landschaftsnaht“ verweist auf eine Vielzahl von Verknüpfungen über die Grenze hinweg, die jeweils an konkreten „Einstichen“ festgehalten werden.

### 2.3.6 Gesamtbild: Wirkungen der Entwicklung gemäß Masterplan

#### Gesamtbild für die Kernregion Salzburg

Der Masterplan zeigt einen Weg auf, das positive Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum in einer international – im globalen Wettbewerb – attraktiven Region aktiv zu gestalten, dadurch Wachstumspotenziale zu heben und ihre Attraktivität nachhaltig zu sichern.

Angestrebte positive Wirkungen im Vergleich zum Trendszenario sind:

- ▶ Es entstehen Flächenangebote und für geringere Einkommen erschwinglicher Wohnungsbau in zentralen Lagen
- ▶ Wohnen wird in flexibleren Bauformen für eine moderne und alternde Gesellschaft ausgerichtet, mit verringerten Kosten und einer guten sozialen Durchmischung
- ▶ Verkehr wird einerseits durch ein attraktives, regionales ÖV-Angebot auf der Straße entlastet, andererseits ermöglichen einige strategische Infrastrukturinvestitionen wesentliche Verbesserungen der wirtschaftlichen Standortqualität
- ▶ Hochrangige Potenzialflächen, v.a. auch in der Stadt Salzburg, werden entwickelt und damit – für die Gesamtregion wesentlich – neu und sinnvoll nutzbar gemacht; dies führt zu Wirtschaftswachstum bei gleichzeitiger Verkehrsverringering und Entlastung der Landschaft.
- ▶ Die wertvolle Landschaft wird einerseits durch Entlastung von Zersiedelung und andererseits durch gezielte Entwicklungsmaßnahmen gepflegt, sodass sie als wesentliches Qualitätsmerkmal der Region erhalten bleibt und für die Bevölkerung besser zugänglich und nutzbar wird.

Die Umsetzung des Masterplans erfordert Entscheidungen und Maßnahmen, die im regionalen Interesse große, positive Wirkungen entfalten können. Die in dieser Region vergleichsweise besonders komplexen Entscheidungs- und Umsetzungsabläufe sollten in Hinblick auf die gezeigten Perspektiven in einem gemeinsamen Dialog bewältigt werden.

### 3. Dialog und Umsetzungsperspektive

Die ~~bisher durchgeführte folgende~~ öffentliche Diskussion der Masterplan-Vorschläge ~~hat die sollte stark in Richtung der~~ positiven Entwicklungsimpulse zu Kenntnis genommen, ~~aber auch stark auf die erwarteten Auswirkungen einzelner (Infrastruktur-)Maßnahmen fokussiert.~~ ~~geführt werden.~~ Im Rahmen der Erörterung ~~der Stellungnahmen und deren Einbringen in einen 2. Entwurf~~ sollten die Vor- und Nachteile von regional sinnvollen Entwicklungsmaßnahmen in einem umfassenden Sinn abgewogen werden (räumlich, umweltbezogen, ökonomisch, sozial), und ~~zwar sowohl~~ aus Sicht der Gemeinden ~~als auch~~ aus einem gesamtregionalen Blickwinkel. Wesentlich scheint, dass in der Argumentation erkennbar wird, dass die angestrebten positiven Wirkungen (und Lasten) „gerecht“ verteilt sind.

Um die vorgeschlagenen Projekte/Entwicklungsmaßnahmen konkretisieren und näher an eine Umsetzungsreife heranführen zu können, sollten die weiteren Schritte auch auf der Projektebene einen fairen Nutzen-/Lastenausgleich im genannten umfassenden und regionalen Sinn herbeiführen. Eine zu enge Diskussion von finanziellen Ausgleichsmechanismen ist hier nicht hilfreich.

Die Unterschiede zwischen regionaler Sichtweise und einzelnen kommunalen Strategien sollten frühzeitig in die Betrachtung einbezogen werden und Vorgangsweisen definiert werden, wie solche Widersprüche bearbeitet und gelöst werden können. Ziel ist, dass die Gemeinden zu Strategien zur Stärkung der gesamten Kernregion beitragen, ohne dabei ihre eigene Autonomie zu verlieren. Zur Gestaltung, zur inhaltlichen und organisatorischen Unterstützung dieses Prozesses ist die Beteiligung der übergeordneten Ebenen von entscheidender Bedeutung.

Wesentlich scheint in Hinblick auf die Einleitung einer produktiven ~~Umsetzungsphase~~ öffentlichen ~~Debatte nach der Präsentation des Masterplans,~~ dass ~~der Masterplan-Prozess~~ Dialog

- ▶ von politischer Ebene offen unterstützt wird – aber „ergebnisoffen“ bleibt und somit weiter entwickelbar ist,
- ▶ zügig eingeleitet wird und
- ▶ inhaltlich so „portioniert“ wird, dass es handhabbare Größen der Beteiligung gibt und Fortschritte erkennbar werden
- ▶ ~~die Umsetzungsbegleitung kontinuierlich und fachlich übergreifend erfolgt~~
- ▶ ~~das Umsetzungs-Monitoring in regelmäßigen Abständen auf politischer Ebene reflektiert wird, um erforderliche Maßnahmen zu setzen.~~

Um die Masterplan-Umsetzung ~~Dialog~~ in diesem Sinne zu unterstützen ~~—und auch Teilforen immer wieder zum Bezugspunkt der regionalen Masterplan-Ebene zu führen—~~ ist eine gut organisierte, kontinuierliche Prozesssteuerung erforderlich, die auch immer wieder ergänzende/vertiefende fachliche Inputs einbringt. Diese sind zur Weiterentwicklung der ~~Projekte und Maßnahmenvorschläge und zur Verbesserung der Umsetzungsqualität erforderlich.~~ ~~und für einen erfolgreichen Diskussionsverlauf unerlässlich, da die Debatten sonst an bestimmten Punkten enden oder sich im Kreis zu bewegen beginnen.~~ Es braucht also beides: Organisatorische ~~Umsetzungs-~~Unterstützung und – an den richtigen Stellen und Zeitpunkten – gezielte fachliche



Inputs, um den Umsetzungsprozess ~~dialog~~ erfolgreich für die Kernregion Salzburg zu gestalten führen.

Die **Umsetzung** der Masterplan-Konzeption und die Vertiefung der Maßnahmenvorschläge und deren Umsetzung sollte wesentlich von den übergeordneten politischen Ebenen (in Salzburg auf Ebene der Landesregierung) und den Gemeinden unterstützt werden. Dies betrifft den Prozess (siehe oben), die vorgeschlagenen Leitprojekte und Projekte, aber auch die Instrumente der regionalen/überörtlichen Raumplanung zur Verankerung der räumlichen Schwerpunktsetzungen. Weiters ist die Ausrichtung der ~~und~~ die Förderungsinstrumentarien (Wohnbau, Wirtschaft, Immobilienentwicklung, Infrastrukturausbau) tragend an der Umsetzung der Schlüsselprojekte zu beteiligen.

Für den bayerischen Anteil der Kernregion ist die Befassung der Kreistage und der Gemeinden mit den Vorschlägen des MPS die Grundlage für weitere Umsetzungsschritte. Von dort ausgehend können die entsprechenden Aufträge an die zuständigen Stellen erteilt und Umsetzungspartner im Wege der Landratsämter eingeladen werden.

Ein konkreter Umsetzungsvorschlag für den Salzburger Anteil der Kernregion bestünde darin, die Arbeit des Masterplans im Rahmen eines Regionalprogramms Stadt Salzburg und Flachgau fortzuführen und damit auch rechtlich verbindliche Aussagen zu treffen. Dies würde räumlich eine Erweiterung der Kernregion bedeuten, was von einer Reihe von Gemeinden und in anderen Stellungnahmen gefordert wurde. Da es in dieser Region mehrere Regionalverbände gibt, bestünde ein möglicher Weg darin, das Regionalprogramm in einem gemeinsamen Arbeitsprozess zu entwickeln und die jeweils relevanten Inhalte in Verordnungen für die Teilräume formal zu fassen. Wichtig scheint, dass dabei die inhaltliche Breite des MPS-Ansatzes und die thematische Integration weiter verfolgt werden.

Zusammengenommen sollte dieser, auf ein regionales Gesamtkonzept hin orientierte Einsatz aller Instrumente, unter dem Stichwort „**Regional Governance**“ aufgebaut werden. Dies ist eine organisatorische Aufgabe, die laufend – von einer entsprechend repräsentativen Vertretung der Kernregion Salzburg – begleitet und weiterentwickelt werden sollte.

## 4. Übersicht Maßnahmvorschläge

## Maßnahmenvorschläge Wohnen

	Umsetzungs- beginn	Zeithorizont	Federführung und Partner bei der Umsetzung
<b>Maßnahmenvorschläge</b>			
– <b>Bestandsentwicklung Nachverdichtung in zentralen Standorten der Stadt Salzburg – Zentrum Salzburg neu</b> (Mischnutzung Wohnen und Wirtschaft, Bildung und Forschung)	kurzfristig	20 Jahre	Stadt Salzburg
– <b>Zentrumsbereich Freilassing neu</b> (Nahbereich des Hauptbahnhofs) – maßstäblich angepasste urbane Entwicklung (Wohnen, Büros, Bildung)	kurzfristig	20 Jahre	Stadt Freilassing
– <b>Bestandsentwicklung und Nachverdichtung</b> in genannten Siedlungsschwerpunkten, v.a. Bad Reichenhall, Freilassing und Laufen/Oberndorf	kurzfristig	20 Jahre	Schwerpunktgemeinden
– Abstimmung von <b>Maßnahmen der Raumordnung, der Wohnbauförderung und der Immobilienbewirtschaftung</b> zur Bestandsentwicklung (z.B. privatrechtliche Verträge bei Umwidmungen nach §18 des Salzburger ROG 2009); Optimierung für Mischnutzungen	kurzfristig	5 Jahre	Land Sbg. – Wohnbauförderung, Schwerpunktgemeinden
– <b>Erhöhung des Anteil des (geförderten) Mietwohnungsbaus</b> in der Stadt Salzburg und in den regionalen Siedlungsschwerpunkten	kurzfristig	20 Jahre	Land Sbg. Wohnbauförderung, Schwerpunktgemeinden
– <b>Siedlungsschwerpunktbildung gemäß Leitbildkarte</b>	kurzfristig	20 Jahre	Schwerpunktgemeinden, Region
– Beibehaltung des vorhandenen <b>Grünlandsschutzes in der Stadt Salzburg</b>	kurzfristig	20 Jahre	Stadt Salzburg
– <b>Fokussierung der Siedlungsentwicklung</b> in den übrigen Gemeinden der Kernregion Salzburg auf gut ÖV-erreichbare Bereiche	kurzfristig	20 Jahre	Gemeinden
– Regionale Beobachtung der Siedlungsflächenentwicklung mit einem „ <b>Flächen-Monitoring</b> “	kurzfristig	3 Jahre	Städte und Gemeinden der Region
– <b>Innovative Pilotprojekte und Modellwohnsiedlungen</b> (zur Bestandsentwicklungsstrategie) mit besonderer Aufmerksamkeit und Unterstützung seitens der Landes-/Kreisebene	kurzfristig	5 Jahre	Gemeinden, Unterstützung Land/Kreis
– <b>Schrittweise Anpassung der örtlichen Entwicklungskonzepte, regionalen Sachprogramme und anderer übergeordneter Fachkonzepte</b> auf die Strategie lt. MPS	Kurz- bis mittelfristig	5 Jahre	Gemeinden, Land Sbg., Kreise; ev. Planungsverband Südostoberbayern
<b>Leitprojekte</b>			
<b>Urbanes Wohnen in der Stadt Salzburg und Freilassing (und anderen Siedlungsschwerpunkten)</b> Modellprojekt zum beispielhaften Umbau eines Wohnquartiers durch Nachverdichtung und Gebäudeaufstockung in Durchmischung mit Einzelhandel, Dienstleistungsbetrieben, Büros und/oder mit Bildungs- und Forschungseinrichtungen. Wissenschaftliche Begleitung und Innovationsverbreitung	kurzfristig	5 Jahre	Stadt Salzburg, Freilassing ( und andere Gemeinden) und Land Salzburg (Abteilung Wohnbauförderung); Gemeinnützige Wohnbauträger, Sonstige Bauträger
<b>Flächen-Monitoring in den regionalen Schwerpunkten der Wohnentwicklung</b> Flächen-Monitoring zur Erhebung von Grundstücken und Potenziale für Wohnraumentwicklung in Baulücken und durch Nachverdichtung (inkl. Flächenpotenziale, Nutzungsarten, planungsrechtliche Voraussetzungen, Lage, Qualität des Umfelds, technischen Erschließung und Erschließung durch ÖV und Langsamverkehr, Förderungsmöglichkeiten.	kurzfristig	3 Jahre	Städte und Gemeinden der Region

## Maßnahmenvorschläge Wirtschaft

	Umsetzungsbeginn	Zeithorizont	Federführung und Partner bei der Umsetzung
<b>Maßnahmenvorschläge</b>			
– <b>Standortentwicklung und Bestandsentwicklung im innerstädtischen Bereich</b> (siehe Leitprojekt 1): V. a. Zentrenentwicklung in der Stadt Salzburg und in Freilassing (aber auch in anderen Siedlungsschwerpunkten), wirtschaftliche Neunutzung mit Büros, Dienstleistungen, F&E-Einrichtungen; Verbesserte Infrastruktur (u.a. Fertigstellung Hauptbahnhof, Ausbau S-Bahn, Verlängerung der Lokalbahn nach Süden, A1-Anschluß Hagenau) als Voraussetzung; Verbindung der beiden neuen Zentren per S-Bahn in 7 Minuten.	kurzfristig	20 Jahre	Stadt Salzburg, Freilassing
– <b>Aktive Unterstützung des wirtschaftlichen Strukturwandels und Flächenausgleich für die Wirtschaft:</b> Erleichterung des innerstädtischen/innerörtlichen Strukturwandels im Bereich der Wirtschaft durch aktive Angebote bei Flächenreserven, temporärer Unterbringung, Leerstand-Nutzung; höhere Flexibilität in Richtung Mischnutzungen (Widmungen, Genehmigungsverfahren)	kurzfristig	20 Jahre	Stadt Salzburg, Schwerpunktgemeinden
– <b>Entwicklung der gut ÖV- und IV-erschlossenen Standortpotenziale in den Schwerpunkten Piding, Teisendorf, Bad Reichenhall, Laufen-Oberndorf, Anthering/Bergheim</b> für Gewerbe und tw. Logistik (infrastrukturelle Voraussetzungen tw. im Abschnitt Verkehr).	kurzfristig	20 Jahre	Schwerpunktgemeinden, länderübergreifende Vermarktungs- und Standortagentur (s.u.)
– <b>Funktionen</b> wie Ausbildung, Forschung und Entwicklung, wirtschaftsnahe Dienste u.ä. vorwiegend den <b>Schwerpunkten</b> zuordnen	kurzfristig	20 Jahre	Gemeinden
– <b>Masterplan</b> für den <b>Bereich Himmelreich</b> in unmittelbarer Nähe zum <b>Flughafen</b> (Salzburg und Wals-Siezenheim): Entwicklungsstrategie zu intensiverer Büro/Gewerbenutzung mit Raum- und Verkehrsentwicklungskonzept, städtebaulichem Gestaltungskonzept.	kurzfristig	3 Jahre	Stadt Salzburg, Wals-Siezenheim, Land Sbg. (Verkehr)
– Instrument zur Standortentwicklung: <b>länderübergreifenden Vermarktungs- und Standortagentur</b> für die gesamte Kernregion; Aufgaben: Länderübergreifende Vernetzung der wirtschaftsfördernden Institutionen, gemeinsames Gewerbeflächenkonzept, <b>grenzüberschreitender Flächenpool</b> für Büro-, Gewerbe- und Industrieflächen sowie Entwicklung und Vermarktung von Flächen.	kurzfristig	3 Jahre	s.u.
– <b>Machbarkeitsstudie</b> zur rechtlichen und organisatorischen Ausgestaltung und der Fördermittelakquisition; Grundlagenerhebung; vergleichende Einschätzung der Standortpotenziale, der Infrastrukturvoraussetzungen bzw. –anforderungen	kurzfristig	1 Jahr	s.u.
<b>Leitprojekte</b>			
<b>Länderübergreifende Vermarktungs- und Standortagentur</b> länderübergreifende Vernetzung der wirtschaftsfördernden Institutionen zur Entwicklung und Umsetzung eines gemeinsamen Gewerbeflächenkonzepts	kurzfristig	3 Jahre	Kooperation bestehender Agenturen (StandortAgentur Salzburg, Wirtschaftsförderungsgesellschaften Berchtesgadener Land und Traunstein, EuRegio u.a.)
<b>Grenzüberschreitender Flächenpool für Gewerbe- und Industrieflächen</b> Eine gemeinsame länderübergreifende Plattform, die Flächenpotenziale für Gewerbe- und Industrieflächen in der Region mit Nutzungsmöglichkeiten aufzeigt, Entwicklung und Vermarktung de Flächen	mittelfristig	5 Jahre	Kooperation bestehender Institutionen (u.a. StandortAgentur Salzburg, Land-Invest Salzburger Baulandsicherungsgesellschaft mbH, IHK für München und Oberbayern, Invest in Bavaria, Wirtschaftsförderungsgesellschaften Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein, Gemeinden, EigentümerInnen
<b>Unterstützung Strukturwandel für Gewerbe- und Industrieflächen, Büro- und Mischnutzungen</b> Aktive Unterstützung des innerstädtischen/innerörtlichen Strukturwandels für Betriebe (Gewerbe/Industrie/Lagerung/Logistik) seitens der Schwerpunktgemeinde): Angebote von Flächen, temporäre Unterbringungsmöglichkeiten, Leerstandsnutzung, Ermöglichung neuer Gestaltungen (Widmung/Mischnutzungen). Entwicklung und Verbesserung des Instrumentariums, aktive Betreuung von Betrieben.			z.B. Wirtschaftsservice Stadt Salzburg, StandortAgentur Salzburg, Wirtschaftsförderungsgesellschaften Berchtesgadener Land und Landkreis Traunstein, u.a.

## Maßnahmenvorschläge Verkehr

	Umsetzungsbeginn	Zeithorizont	Federführung und Partner bei der Umsetzung
<b>Maßnahmenvorschläge</b>			
<b>Regional übergeordnete Maßnahmen:</b> „Magistrale für Europa“ (Paris – München – Mühldorf – Salzburg – Wien – Budapest) mit HL-Neubaustrecken in der Region, Anbindung an den Flughafen München und Kapazitäten für den Ausbau der S-Bahn auf der Strecke Salzburg – Rosenheim (z.B. Salzburg – Teisendorf – Traunstein)	mittel- bis langfristig	20 Jahre	DB, ÖBB und Partner, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
– <b>Ausbau der A8</b> Rosenheim-Walserberg: Verbesserung der Leistungsfähigkeit, Umweltwirkungen und der Anschlüsse (v.a. Piding, ev. auch für Bad Reichenhall, Teisendorf)	kurzfristig	5 Jahre	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
<b>Regionale Maßnahmen:</b>			
– Leistungsfähiger, <b>grenzüberschreitender regionaler Verkehrsverbund</b> : durchgängige Verbindungen der S-Bahnen, Fahrplanabstimmung aller Verkehrsträger (regional und innerstädtisch), betrieblicher Abstimmung und Angebotserstellung, einheitlicher Tarife/Tickets	mittelfristig	5 Jahre	DB, ÖBB, Salzburg AG, Verkehrsanbieter in der Region, BMVIT, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
– <b>Ausbau des S-Bahnnetzes – Umsetzung und Erweiterung des Projekts NAVIS</b> (ÖV-Initiative von Land Salzburg, Stadt Salzburg und ÖBB) ergänzend wird vorgeschlagen: – Durchbindung der S-Bahn-Äste „Y“ (aus Golling und Straßwalchen nach Freilassing/Bad Reichenhall), 15-Min.-Takt im zentralen Abschnitt Salzburg Hbf – Freilassing – Erweiterung des „Y“ zu einem „X“ (zusätzlicher S-Bahn-Ast über Teisendorf bis Traunstein); – Langfristperspektive: Prüfung eines S-Bahnastes Freilassing-Nord – Laufen – Tittmoning.	mittelfristig  langfristig	10 Jahre  20 Jahre	DB, ÖBB, Salzburg AG, Verkehrsanbieter in der Region, BMVIT, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
– Maßnahmen zur <b>Attraktivierung des Busverkehrs</b> in Abstimmung mit dem Ausbau des S-Bahn-Netzes und der Lokalbahn, Verlängerung von Obussen (auch ins Umland), in Abstimmung mit StadtBus und Regionalbussen (Aufgabe einer Feasibility Studie)	kurzfristig	5 Jahre	Salzburg AG, Verkehrsanbieter in der Region, Stadt Salzburg und Gemeinden
– <b>Prüfung von alternativen Maßnahmenpaketen zum Projekt „Verlängerung der Salzburger Lokalbahn nach Süden“</b> (Hauptbahnhof – Alpenstraße): Schaffung einer qualitativ hochwertigen, attraktiven ÖV-Anbindung des Zentrums und der südlich gelegenen Stadtteile (längerfristige Option: Verlängerung über Anif, Grödig bis Rif); <b>Systemvergleich</b> von konsistenten <b>Paket-Varianten (Gesamtpaketen aus ÖV- und IV-Einzelmaßnahmen)</b> : Verkehrswirksamkeit im gesamten ÖV-Netz, Kosten-Nutzen-Vergleich über Errichtungs- und Betriebsphase im Gesamtnetz; Wechselwirkungen mit dem IV-Netz; Attraktivität für Fahrgäste (u.a. Haltestellenabstände, Stationszugangszeiten, subjektives Sicherheitsgefühl)	kurzfristig	3 Jahre	Salzburg AG, Stadt Salzburg und Land Salzburg, BMVIT
– <b>Feasibility-Studie</b> für ein umfassendes <b>Regional-Stadtbahn-Netz im erweiterten Zentralraum Salzburg</b> (Regional-Stadtbahn-Verbindungen von der Stadt Salzburg in die weitere Region, einschließlich OÖ und bayerisches Einzugsgebiet)	kurzfristig	3 Jahre	Salzburg AG, Stadt Salzburg, Land Salzburg und OÖ, BMVIT; Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
– <b>Salzachbrücke</b> : Errichtung der Salzachbrücke „südlich von Laufen/Oberndorf“ (entspricht der Variante Nord in der Machbarkeitsstudie) gemäß Beschluss im Rahmen des 3. Euregio-Gipfels vom 5.3.2010.	mittelfristig	10 Jahre	Land Salzburg, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
– <b>Gitzentunnel</b> (ohne Salzachbrücke in Verlängerung): Entflechtung des Kfz-Verkehrs in der Relation Nord – Ost (über Gitzentunnel) und Nord – West (über Anschlussstelle Hagenau), wirksame Entlastung der Gemeinde Bergheim, wesentliche Voraussetzung zur vorgesehene Schwerpunktsetzung Logistik- und Gewerbe im Bereich Bergheim/Anthering.	mittelfristig	10 Jahre	Land Salzburg
– <b>„Masterplan Himmelreich – Fachkonzept Verkehr“</b> : Schaffung der Voraussetzungen für die Entwicklung des Standortbereichs Flughafen/Wals-Siezenheim zu einem hochwertigen Wirtschaftsstandort mit deutlichen Zunahmen bei Arbeitsplätzen (z.B. Firmensitze, Dienstleistungen, Tagungseinrichtungen etc.) und damit Verkehrsbewegungen	kurzfristig	3 Jahre	Salzburg AG, Stadt Salzburg und Land Salzburg

## Maßnahmenvorschläge Verkehr (Fortsetzung)

	Umsetzungsbeginn	Zeithorizont	Federführung und Partner bei der Umsetzung
<b>Maßnahmenvorschläge</b>			
– Unabhängig von der Entwicklung des Standortbereichs Flughafen: <b>Lasten-Klärungsverfahren</b> über die künftige Verteilung der <b>Flugbewegungen des Flughafens Salzburg</b> auf Bayern und Salzburg.	kurzfristig	5 Jahre	BMVIT, Land Salzburg, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
– <b>Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs:</b> u.a.: Ausbau und Gestaltung eines dichten, attraktiven und sicheren Fuß- und Radwegenetzes (inkl. zusätzlicher Fußgänger- und Radverkehrsbrücken über Salzach und Saalach), sichere und gut zugängliche Radabstellmöglichkeiten (z.B. ÖV-Haltestellen, in Wohnsiedlungen und Betrieben), Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung	kurzfristig	10 Jahre	Land Salzburg, Gemeinden, Landkreise, EuRegio
<b>Leitprojekt</b>			
<b>Variantevergleich zur Verlängerung der Salzburger Lokalbahn nach Süden</b> Verlängerung der Salzburger Lokalbahn vom Hauptbahnhof in den Süden der Stadt, Führung in der Alpenstraße bis auf Höhe der Bahnstation Salzburg Süd; langfristige Option der Verlängerung bis Anif, Grödig und Rif  <b>Durchführung eines Systemvergleichs von konsistenten Maßnahmen-Paketen (Gesamtpakete aus ÖV- und IV Einzelmaßnahmen):</b> Verkehrswirksamkeit im gesamten ÖV-Netz, Investitions- und Betriebskosten im Gesamtnetz; Kosten-Nutzen-Vergleich über Errichtungs- und Betriebsphase, Wechselwirkungen mit dem IV-Netz; Attraktivität für Fahrgäste (u.a. Haltestellenabstände, Stationszugangszeiten, subjektives Sicherheitsgefühl)	kurzfristig	3 Jahre	Stadt Salzburg, Land Salzburg, BMVIT, Salzburg AG

## Maßnahmenvorschläge Landschaft und Freiraum

	Umsetzungsbeginn	Zeithorizont	Federführung und Partner bei der Umsetzung
<b>Maßnahmenvorschläge</b>			
<b>Planerische Maßnahmen</b>			
– Vollkreis schließen im äußeren Ring – naturräumliche Schönheiten, die dem Berchtesgadener Land und dem Untersberg entsprechen können: ein Moor- und Seengürtel zwischen Flachgau und Rupertiwinkel	kurzfristig	10 Jahre	Land Salzburg, Landkreis, Gemeinden
– Region identifizieren und vermarkten: Seen- und Moorgürtel, Kulturregion und historische Kulturlandschaft: weitere Partnerschaften, gemeinsames Tourismuskonzept, Beschilderungssystem	kurzfristig	5 Jahre	Land Salzburg, Landkreise, Gemeinden, Tourismusverbände
– Zusammenschau und Bewertung der Schutzgebiete und weiteren Moor- und Seengebiete nach landschaftsräumlichen Qualitäten, Entwicklungs- und Vernetzungspotenzialen für Freizeit und Erholung in Hinblick auf Zugänglichkeit und Durchlässigkeit der Landschaft auf regionaler Ebene	kurzfristig	5 Jahre	Land Salzburg, Landkreise, Gemeinden, Tourismusverbände
– Vollkreis schließen im inneren Ring: Ergänzung des Grüngürtels durch Inwertsetzung von Kulturlandschaften zwischen Bergheim und Saaldorf-Surheim	kurzfristig	10 Jahre	Land Salzburg, Landkreise, Gemeinden
– Landschaftskonzeption zwischen Stadt und Land Salzburg, dem Flachgau und den bayerischen Landkreisen (Kulturlandschaftskonzeptionen)	kurzfristig	je 3 Jahre	Land Salzburg, Landkreise, Gemeinden
– Förderung von landschaftsbezogenen, regionalen Tourismus- und Landwirtschaftskooperationen (Markenbildung)	kurzfristig	5 – 10 Jahre	Land Salzburg, Landkreise, Gemeinden, Tourismusverbände
<b>Bauliche Maßnahmen, Projekte</b>			
– Uferprojekte mit der Gestaltung von städtischen, vorstädtischen und ländlichen Uferbereichen mit differenzierten Aufenthaltsqualitäten an Salzach und Saalach und Anbindung an die anliegenden Orte	kurzfristig	5 – 10 Jahre	Land Salzburg, Landkreis, Gemeinden, Tourismusverbände
– Schaffung einer „Landschaftsnaht Salzachau“: Uferpark Saalachspitz/Salachseen, Fuß- und Radwege-Steg; Wanderlandschaft Salzachauen	kurzfristig	10 Jahre	Land Salzburg, Landkreis, Regionaler Planungsverband Südostoberbayern EuRegio;
– „Landschaftsnaht Saalachau“: Entwicklung der Freizeit-Kultur-Landschaft Saalachufer	kurzfristig	10 Jahre	s.u.
– Integrierte Projekte für landschaftsgerechtes Einfügen und qualitativ hochwertige Freiräume in den Leitprojekten von Wohnen und Verkehr (Flughafen/Masterplan Himmelreich, Salzburg-Zentrum, Freilassing-Zentrum, A8-Neutrassierung)	kurzfristig	je 5 Jahre	Land Salzburg, Landkreise, Gemeinden, Tourismusverbände
– Erforderliche Eingriffe aus dem Bereich Verkehr werden im Zuge der Verfahren optimiert und möglichst landschafts- und naturgerecht gesetzt	kurzfristig	je 5 Jahre	Land Salzburg, Landkreis, Gemeinden, Tourismusverbände
<b>Leitprojekt</b>			
<b>Landschaftsnaht Saalach</b> Uferprojekte mit der Gestaltung von städtischen, vorstädtischen und ländlichen Uferbereichen mit differenzierten Aufenthaltsqualitäten an der Saalach und Anbindung an die anliegenden Orte, z.B.: – Uferpromenaden mit Aufenthaltsmöglichkeiten in städtischen Uferabschnitten – Uferradweg, konsequente Führung am Ufer und Freischneiden von gegenüberliegenden Flussfenstern in den vorstädtischen und ländlichen Abschnitten – Freilegen von Sichtbeziehungen in die angrenzenden Orte – Hammerauer Brücke: Verbindung mit den Ortsmitten von Grünau und Hammerau	kurzfristig	10 Jahre	Unterzeichnende Gemeinden der Saalachresolution (2001) im Projektgebiet: Piding, Ainning, Wals-Siezenheim, Freilassing, Salzburg; EuRegio Projektpartner Kulturradwege; Land Salzburg: Hochwasserschutz und Sanierungsprogramm Saalach; Regionaler Planungsverband Südostoberbayern: Flussuferkonzept (als Weiterentwicklung des Tourismus- und des Seeuferkonzepts);

## 5. Literatur und Quellen

AINZ, Gerhard: Jenseits des Mythos liegt Bayern als Chance. In: Raum 51 (2003) Nr. 03, S. 17-19.

AINZ, Gerhard: Evaluation der Regionalplanung im Land Salzburg. 2003/2006.

AINZ, Gerhard: Das System der Zentralen Orte im Land Salzburg. Aktualisierung 2007. 2008.

AINZ, Gerhard: Grundversorgung in den Salzburger Gemeinden. 2008.

AMT DER OBERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, Abt. Raumordnung – Überörtliche Raumordnung, Hg.: Operationelles Programm „Ziel Europäische Territoriale Zusammenarbeit“ Deutschland/Bayern – Österreich 2007-2013. 2007.

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG, Landesamtsdirektion, Referat 0/03: Landesstatistischer Dienst- Wohnungsbedarf Land Salzburg & Teilräume, 2009 – 2013, Ausblick 2028, 2008.

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG, Landesamtsdirektion, Referat 0/03: Landesstatistischer Dienst- Bevölkerung Land Salzburg & Regionen 2007 – 2032, 2008.

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG, ABTEILUNG 7 – RAUMPLANUNG: Sachprogramm Siedlungsentwicklung und Betriebsstandorte im Salzburger Zentralraum. Salzburg 1995, verbindlich erklärt durch LGBl. Nr. 124/1995 (außer Kraft getreten am 1. März 2009).

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG, ABTEILUNG 7 – RAUMPLANUNG: Sachprogramm Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum. Verordnung der Salzburger Landesregierung vom 26.1.2009, verbindlich erklärt durch LGBl. Nr. 13/2009.

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG, ABTEILUNG 7 – RAUMPLANUNG: Analyse der Entwicklungspotentiale für zukünftiges Wohnbauland im Einzugsgebiet der Salzburger Lokalbahn. 2009.

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG, ABTEILUNG 7 – RAUMPLANUNG: Salzburger Landesentwicklungsprogramm Gesamtüberarbeitung 2003, verbindlich erklärt durch LGBl. Nr. 94/2003).

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG, ABTEILUNG 7 – RAUMPLANUNG: Salzburger Raumordnungsbericht 2005. 5. Bericht über den Stand der Raumordnung im Land Salzburg. Salzburg 2006.

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG, FACHABTEILUNG 6/7 – VERKEHRSPLANUNG: Verkehrsuntersuchung Salzburg Nord – Bayerischer Grenzraum. 2007.

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG – LANDESBAUDIREKTION: Vorprojekt 2008 – Umfahrung Berghheim. 2008.

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG: Salzburger Landesmobilitätskonzept 2002 – Leitlinien zur Landesmobilitätspolitik. 2002.

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG: Salzburger Landesverkehrskonzept 1991. 1992.

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG: Sachprogramm Raumplanung und Verkehr – Vorhabensbericht der Arbeitsgruppe, Mai 2010.

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG: Salzburger Raumordnungsgesetz 2009 – ROG 2009. 2009, LGBl. Nr. 30/2009.

ARC Research Studio Ispace: EuRegionale Raumindikatoren für die nachhaltige Regionalentwicklung. Salzburg: 2007.



BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DATENVERARBEITUNG UND STATISTIK – regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung 2006-2026. 2008

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, INFRASTRUKTUR, VERKEHR UND TECHNOLOGIE: Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006.

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMENTWICKLUNG BBR: Raumordnungsprognose 2020-2050, Ausgabe 2006.

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMENTWICKLUNG BBR: INKAR Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung, Ausgabe 2007.

DBT – developing business in transport: InnoVersys – Innovative Verkehrssysteme für die Wirtschaft in der EuRegio, INTERREG IIIA-Projekt. Herausgeber: Wirtschaftsförderungsgesellschaft Berchtesgadener Land mbH, Impuls- und Dienstleistungszentrum Neumarkt-Straßwalchen. 2007.

DEUERLING, Ralf et. al.: Analyse eines Wirtschaftsraums – das Beispiel Salzburger Land. 2008.

DOLLINGER, Franz: Zum 50. Geburtstag des Salzburger Raumordnungsgesetzes. Eine Laudatio im Lichte aktueller Probleme und Herausforderungen. In: DACHS, Herbert; FLOIMAIR, Roland (Hrsg.): Salzburger Jahrbuch für Politik 2005. Böhlau, 2006, S. 72-102.

DOPSCH, Heinz: Kleine Geschichte Salzburgs. Salzburg [u.a.]: Pustet, 2001.

DOUBEK, Claudia; DEUSSNER, Reinhold, WINKLER, Petra et al.: Grundlagen für das Sachprogramm "Wohn- und Betriebsstandorte im Salzburger Zentralraum." Salzburg (= SIR-Schriftenreihe, Bd. 13).

EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein: Entwicklungskonzept für die EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein. 2001.

EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein. Salzachquerende Straßenverbindung zwischen B20 (D) und B156 (A) im Bereich Freilassing/Salzburg bis südlich Oberndorf/Laufen. Machbarkeitsstudie. 2007.

GRUBER, Markus; POHN-WEIDINGER, Simon: Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Region Salzburg Operationelles Programm 2007-2013. 2007.

HERRY CONSULT; SNIZEK & PARTNER: Mobilitätsanalyse Stadt Salzburg und Umgebung 2004. Endbericht. Im Auftrag des Magistrats der Stadt Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr. 2005.

HILLGRUBER, Christian: 7 Schritte auf dem Weg zu einer eigenständigen, euregionalen Raumordnung – Gedankenskizze für den Entwurf einer konkreten Handlungsanleitung. Erlangen 2001 (unveröff. Gutachten der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg), 4 S.

HOFFMANN, Robert: Mythos Salzburg. Bilder einer Stadt. Salzburg [u.a.]: Pustet, 2002.

HUBER, Sebastian, Hrsg.: Wirtschaftsleitbild Salzburg. Salzburg: 2004.

HUMPL, Stefan et. al.: Qualifikationsstruktur und Weiterbildungsbedarf Salzburg 2010 unter besonderer Berücksichtigung der Produktionswirtschaft. Wien: 2006.

KLOSS, Heinz Peter: Wirkungsanalysen von Planungsprinzipien in der Verkehrsplanung gezeigt am Beispiel der Stadt Salzburg. Dissertation TU Wien, Fakultät für Bauingenieurwesen. Wien 2009.

KOLLARITS, Stefan: Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von verkehrspolitischen Maßnahmen. In: SIR-Mitteilungen und Berichte 25 (1997) S. 139-153.

KURZAK Harald: Verkehrsuntersuchung A8 München – Salzburg im Abschnitt Bernau – Bundesgrenze. Analyse 2007/2009, Prognose 2025. Im Auftrag der Autobahndirektion Süd. 2009.

LANDRATSAMT BERCHTESGADENER LAND: Wirtschaftsleitbild Landkreis Berchtesgadener Land. 2007.

LANDRATSAMT BERCHTESGADENER LAND: Nahverkehrsplan Landkreis Berchtesgadener Land. 2004.

MAGISTRAT STADT SALZBURG, Amt für Stadtplanung und Verkehr: Räumliches Entwicklungskonzept 2007 – In: Schriftenreihe zur Salzburger Stadtplanung, Heft 35, 2009.

MAYR, Norbert; HELD, Eva: After Shopping: Situation Salzburg – Strategien für den Speckgürtel. Salzburg: 1. Aufl. Pustet, 2003. – 3-7025-0467-2.

MÖCKER, Hermann: Am "Nabel" des österreichischen Eisenbahnnetzes. In: Österreich in Geschichte und Literatur (mit Geographie), 41. Jg., H. 3-4a, S. 175-213.

MURAUER, Rudolf ; SEIDL, Michael (CIMA): Salzburg-Bayerische Strukturuntersuchung des Einzelhandelsverflechtungsbereiches (SABE-V). 2005.

MÜRY, Mona und SPANNBERGER Ursula [Hrsg.]: Living City 2 Salzburg. Salzburg 2008.

OHLER, Fritz et. al.: Wissenschafts- und Forschungsleitbild des Bundeslandes Salzburg Wissenschafts- und Forschungsleitbild des Bundeslandes Salzburg Wissenschafts- und Forschungsleitbild des Bundeslandes Salzburg Wissenschafts- und Forschungsleitbild des Bundeslandes. 2001.

ÖSTERREICHISCHE RAUMORDNUNGSKONFERENZ (HG.): Zwölfter Raumordnungsbericht. Wien: Österr. Raumordnungskonferenz, 2008.

PRICEWATERHOUSECOOPERS; Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut: Deutschland 2018 – Die Arbeitsplätze der Zukunft. 2008.

REGIONALER PLANUNGSVERBAND SÜDOSTOBERBAYERN, HRSG.: Regionalplan Südostoberbayern (18). URL: <http://www.region-suedostoberbayern.bayern.de/regplan/Konzept/regplan.htm>

REGIONALER PLANUNGSVERBAND SÜDOSTOBERBAYERN: Entwicklungskonzept Region 18. URL: <http://www.region-suedostoberbayern.bayern.de/aktuelles/r18-konz.htm>.

REGIONALVERBAND FLACHGAU-NORD, Hrsg.: Regionalprogramm Flachgau-Nord. 2009 (verbindlich erklärt durch LGBl. Nr. 61/2009).

REGIONALVERBAND SALZBURG STADT UND UMGEBUNGSGEMEINDEN, Hrsg.: Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden. 1999, in der Fassung der Änderung 2007 (verbindlich erklärt durch LGBl. Nr. 97/1999 und LGBl. Nr. 96/2007).

REGIONALVERBAND SALZBURG STADT UND UMGEBUNGSGEMEINDEN: Standortpotenziale für überregionale Betriebsstandorte im gemeinsamen Wirtschaftsraum von Salzburg und Bayern. 2002

REGIONALVERBAND SALZBURGER SEENGEBIET, Hrsg.: Regionalprogramm Salzburger Seenland 2004 (verbindlich erklärt durch LGBl. Nr. 76/2004)

REGIONALVERBAND TENNENGAU, Hrsg.: Regionalprogramm Tennengau. 2002. (verbindlich erklärt durch LGBl. Nr. 60/2002).

RUBACH, Steffen: 10 Jahre EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein: Zwischenbilanz und Perspektiven. In: SIR-Mitteilungen und Berichte 31 (2005) S. 83-93.

SCHALLHAMMER, Johannes und OSWALD Franz [Hrsg.]: Keinem seine Gestalt – Stadtentwicklung an der Grenz: Ein Projekt der ETH Zürich, Professur für Architektur und Städtebau Franz Oswald und Initiative Architektur Salzburg. Salzburg 1997.

SCHERRER, Walter ; HAMMER, Richard: Strategische Analyse der Salzburger Wirtschaft. 2005.

SCHMIDJELL, Richard : Regional Governance: Raumordnung in Salzburg: Einkaufszentren 1975 bis 2005. Wien und Berlin 2007 (= Wissenschaftliche Schriftenreihe des Zentrums für Zukunftsstudien – Salzburg, Bd. 9).

SCHMIDJELL, Richard, Hrsg.: Wohlfühlwirtschaft: Dienstleister im Wachstumsmarkt Gesundheit. Münster: Lit, 2008.

SCHOSSELEITNER, Richard: Schutz und Entwicklung der Freiräume – Vorschläge zur Weiterentwicklung der Freiraumplanung im Rahmen der Salzburger Raumplanung. In: SIR-Mitteilungen und Berichte 32 (2006) S. 141-147.

SCHREMMER, Christof; GIFFINGER, Rudolf: Positionierung der Stadtregion Salzburg im Wettbewerb der Stadtregionen“, Endbericht. 2003.

SNIZEK & PARTNER: Mobilität mit Qualität. Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006-2015. 2006.

TRAFICO VERKEHRSPPLANUNG; WEGENER ZENTRUM FÜR KLIMA UND GLOBALEN WANDEL: Raumordnung und Klimaschutz: Verkehrsentwicklung und Emissionsbilanz einer haushälterischen Standortentwicklung. Case Study für den Salzburger Zentralraum. 2008.

VOGGENHUBER, JOHANNES: Berichte an den Souverän. Der Bürger und seine Stadt. Salzburg 1988.

WEICHHART, Peter: Regionalentwicklung im Salzburger Zentralraum. Handlungsstrategien der Stadt Salzburg. 2000.

WEICHHART, Peter: Europaregion Salzburg – Grenzüberschreitende Kooperation als Chance für die Positionierung im Wettbewerb der Regionen. In: SIR-Mitteilungen und Berichte 29 (2001) S. 7-18.

WIRTSCHAFTSKAMMER SALZBURG: Für eine langfristig berechenbare Wirtschaftspolitik. Die Wettbewerbsfähigkeit der Salzburger Wirtschaft sichern. 2008.

ZIS+P Sammer & PARTNER ZIVILTECHNIKERGESELLSCHAFT : Verkehrsuntersuchung Citytunnel. Auftraggeber: Amt der Salzburger Landesregierung – Abteilung 6/7, Landesbaudirektion. 2003.