

8. November 2016

(D:02/L-Reg/SP Verk.infr.proj. RVS-Stellungnahme 2.HV.doc)

Amt der Salzburger Landesregierung
Abteilung 10
Fanny v. Lehnert Straße 1
5010 Salzburg

**Sachprogramm „Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte“,
2. Hörungsverfahren gem. §8(4) ROG09**

Z: 21004-P/1522/130-2016

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mit Dank bestätigen wir den Erhalt Ihres Schreibens vom 3.10.2016 (Eingang: 5.10.2016) mit dem Sie uns im Rahmen des 2. Hörungsverfahrens den Entwurf des Sachprogramms „*Freihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte*“ zur Kenntnis gebracht und um Stellungnahme ersucht haben.

- 1) Wie von uns schon 2010 im Rahmen des 1. Hörungsverfahrens festgestellt, ist die dem Sachprogramm zugrundeliegende Absicht, Flächen für zukünftige Verkehrsinfrastrukturprojekte (Schiene, Straße, Haltestellen) langfristig freizuhalten und deren Nutzung verbindlich zu regeln, ausdrücklich zu begrüßen und zu unterstützen. Auch die RVS-Gemeinden sind davon überzeugt, dass es wegen der vielfachen und unterschiedlichen Nutzungsinteressen an Grund und Boden und der gleichzeitig knapper werdenden Flächenressourcen eines vorausschauenden und nachhaltigen Ordnungsinstrumentes bedarf. Mit dem gegenständlichen Sachprogramm und den darin festgelegten Verkehrs- und Konsulta-

tionskorridoren für geplante Maßnahmen im Öffentlichen und im Individualverkehr, wird dieser Notwendigkeit entsprochen. Dabei kann besonders durch die Freihaltung von Schienentrassen die umweltverträgliche Fortentwicklung der Verkehrsinfrastruktur gewährleistet werden.

- 2) Zur Kenntnis genommen wird unsererseits, dass mit der *HL-Strecke*, der *Regionalstadtbahn Salzburg Süd bis Hallein*, der *Flughafenbahn*, der *A1 Anschlussstelle Eugendorf Ost*, der *A1 Halbanschlussstelle Hagenau*, der *B 156 Bergheim-Umfahrung Gitzentunnel*, und der *Salzachquerung Muntigl bzw. Siggerwiesen*, einige der „*regionalbedeutsamen Planungsabsichten und Projekte*“ aus dem Katalog unseres Regionalprogramms übernommen wurden und diese noch um die Projekte *NAVIS Haltestelle Elisabethen-Haslach* sowie *Anschlussbahn Gewerbezone Anthering/Bergheim-Siggerwiesen* ergänzt wurden.
- 3) Ad „**Begriffsbestimmungen**“: die hier formulierten 4 Gebote: Freihaltung, Wahrung, Abstimmung und Berücksichtigung, bilden die eigentliche Handlungsanleitung oder Kernaussage des Sachprogramms. Grundsätzlich stellt ein Gebot einen „Auftrag“ dar und sollte daher auch im Imperativ formuliert sein. Die Definition muss kurz und präzise sein, damit eindeutig nachvollziehbar ist, was durch dieses Gebot geregelt wird. Eine Definition, die mit einer Formulierung beginnt, was *unter dem jeweiligen Gebot zu verstehen sei*, scheint daher ungeeignet.

Ad „Wahrungsgebot“: es sollte eindeutiger definiert werden, dass unbebautes Bauland ab Rechtskraft des Sachprogramms aus übergeordnetem öffentlichem Interesse nicht mehr bebaut werden darf! Ebenso ist für den Fall einer bereits bestehenden Bebauung klar zu definieren, dass bauliche Veränderungen nur mehr in einem kleinräumigen, d.h. in einem untergeordneten Umfang möglich sind! Großflächige Erweiterungen sind zu verbieten! Andernfalls würde es in spätere Enteignungs- oder Entschädigungsverfahren zwangsläufig zu zusätzlichen Erschwernissen kommen.

Ad „Abstimmungsgebot“: dieses gilt für die festgelegten Konsultationskorridore und regelt die rechtzeitige Einbindung des jeweiligen Infrastrukturträgers in das gemeindliche Verfahren. Unklar bleibt in diesem Zusammenhang, wer zu kon-

sultieren ist, wenn es wie beispielsweise bei der Regionalstadtbahn oder den vorgeschlagenen Anschlussbahnen noch keinen Infrastrukturträger gibt.

Um in solchen Fällen das gemeindliche Verfahren nicht zu blockieren, ist im Sachprogramm festzulegen, dass die Landesbaudirektion die Funktion des Konsultationspartners wahrzunehmen hat.

Ad „Berücksichtigungsgebot“: in den parallel zu den Verkehrskorridoren festgelegten Räumen, den sogenannten „*Prüf- und Pufferbereichen*“, sollen hinkünftig nur noch Maßnahmen geplant werden dürfen, die mit den Umweltauswirkungen der geplanten Verkehrsinfrastruktur vereinbar sind. Bei allfälligen Bauabsichten wird es sich dabei also immer um Abstimmungen bzw. Überprüfungen im Hinblick auf den Sicherungszweck des Verkehrskorridors handeln und nicht um irgendwelche (außerdem undefinierten) Pufferfunktionen für diesen Raum, weshalb es reichen sollte, dieses Gebiet nur als „*Prüfbereich*“ zu bezeichnen. Dies auch um anlassbezogene Interpretationsmöglichkeiten zu vermeiden.

Die Gesamtbreite des *Prüfbereichs* wird mit 200 m (100 m bei Anschlussgleisen) festgelegt. In den Erläuterungen wird diese als sehr groß empfundene Dimensionierung damit erklärt, dass für die im SP angeführten Verkehrsinfrastrukturplanungen derzeit keine Emissionsdaten vorlägen und daher jener Abstand zu zugrunde zu legen sei, der bei freier Schallausbreitung unter normalen Bedingungen benötigt wird, um den erforderlichen Ruhewert zu erreichen. Diese Begründung ist verständlich und nachvollziehbar. Allerdings bleibt unklar, wie mit dem Prüfbereich umzugehen ist, sobald einmal eine detaillierte und beschlossene Planung (vielleicht sogar inkl. Emissionsschutzmaßnahmen!) für ein Infrastrukturprojekt vorliegt und grundsätzlich eine Verkleinerung des Prüfbereiches in Frage käme. Zumindest ab dem Baubeginn der Infrastrukturmaßnahme müsste daher der korrigierte, d.h. reduzierte Prüfbereich durch das Land als Ordnungsgeber bekanntgemacht werden, um die weiteren Entwicklungsplanungen der Gemeinden nicht unnötig zu erschweren bzw. zu behindern.

- 4) Die Evaluierungsverpflichtung des Sachprogramms ist um eine konkrete Zeitangabe zu ergänzen bis wann oder ab wann diese Evaluierung durchzuführen ist.

- 5) Da im Zuge der Evaluierung auch neue Verkehrsprojekte in das Sachprogramm aufgenommen werden können/sollen, muss sichergestellt werden, dass die Korridorfestlegungen nur nach vorheriger Absprache mit den Bürgermeistern und Ortsplanern sowie nach einem positiven Gemeinderatsbeschluss der betroffenen Gemeinden erfolgen darf.
- 6) Eine Beurteilung der einzelnen raumbezogenen Maßnahmen (Schienen- u. Straßeninfrastruktur) dieses Sachprogramms, bleibt grundsätzlich den Stellungnahmen der von diesen Maßnahmen betroffenen Gemeinden vorbehalten. Dennoch sind wegen ihrer regionalrelevanten Bedeutung zu zwei Maßnahmen nachfolgende Feststellungen zu treffen bzw. Forderungen zu erheben:

Ad: B156 Bergheim – Umfahrung Gitzentunnel:

Es ist kritisch anzumerken, dass der dargestellte Verkehrskorridor im Bereich Bergheim-Lengfelden am dortigen Kreisverkehr endet. Dieser Kreisverkehr sowie die B 156 bis zum Autobahnknoten Nord sind bereits jetzt so überlastet, dass für die Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs aus dem Gitzentunnel in diesem Bereich entsprechende Ausbaumaßnahmen erforderlich werden. Aus diesem Grund sollte der Verkehrskorridor Gitzentunnel bis zum Autobahnknoten Nord verlängert sowie mit der Option einer noch festzulegenden Salzachquerung als „Nordspange“ im Sachprogramm dargestellt werden.

Ad: 3 Allgemeine Maßnahmen Abs. 6 (Korridore für 4 Äste der Regionalstadtbahn):

Für die Korridore der „Mondseebahn“, der „Fuschlsee-Ischlerbahn“, der „Anif-Königseebahn“ und der „Trummerseebahn“ gibt es derzeit noch keine detaillierten Planungskorridore! Die als Anlage beigefügte Korridorübersicht in Form einer auf A4 verkleinerten ÖK50-Darstellung ist daher als Plandarstellung aus dem Sachprogramm zu entfernen. Eine verbale Grobbeschreibung der ange-dachten Streckenführung wird stattdessen als ausreichend angesehen.

Andernfalls würde den betroffenen Gemeinden eine allgemeine Zustimmung zu den dargestellten Trassenführungen unterstellt werden können, obwohl diese aus der verkleinerten Karte gar nicht erfassbar sind. Auch würden die erst stattfindenden Bemühungen von Gemeinden, Ortsplanern, Infrastrukturträgern ... für eine gemeinsame Trassenfindung zu sehr präjudiziert werden.

7) Empfehlungen für redaktionelle Richtigstellungen/Verbesserungen:

- + 1. Begriffsbestimmungen, (2): im 2. Satz sollte es anstelle von „Berücksichtigungsverbot“ richtigerweise „*Wahrungsgebot*“ heißen.
- + 1. Begriffsbestimmungen, (4): ...zur Vermeidung von Nutzungskonflikten im Hinblick auf den Sicherungszweck des jeweiligen Verkehrskorridors zu *berücksichtigen* sind. ...
- + 3. Allgemeine Maßnahmen, (2) 3. Absatz: Im Falle einer bereits bestehenden Baulandwidmung *das* Wahrungsgebot.
- + Erläuterungen, Wahrungsgebot: Bei bereits zum Zeitpunkt *des* Inkrafttretens *des Sachprogramms* als Bauland ausgewiesenen oder bebauten...
- + Erläuterungen, Allgemeine Maßnahmen, S.4, 1. Abs.: ...vorausschauende Berücksichtigung finden. Der Infrastruktur*träger* ist nachweislich über ...
- + Erläuterungen, Allgemeine Maßnahmen, S.4, 4. Abs.: ...und Trummerseebahn aufzunehmen. Zu *Hallein (??)* ist bei Planungen im Nahbereich ...

8) Diese Stellungnahme wurde verbandsintern abgestimmt und von der RVS-Verbandsversammlung beschlossen. Weitere von einzelnen RVS-Gemeinden oder deren Ortsplanern an Sie übermittelte Individualstimmungen wurden verbandsintern nicht abgestimmt, können aber soweit sie sich inhaltlich nicht im Widerspruch befinden, als Ergänzung dieser Verbandsstimmungen betrachtet werden.

Für den
REGIONALVERBAND SALZBURG STADT UND UMGEBUNGSGEMEINDEN

Bgm. Dr. Heinz Schaden
(Verbandsobmann)

Dipl.Ing. Paul Lovrek
(Geschäftsführer)