



# EuRegionale Raumanalyse

Innovation – GIS – Indikatoren – Planung

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

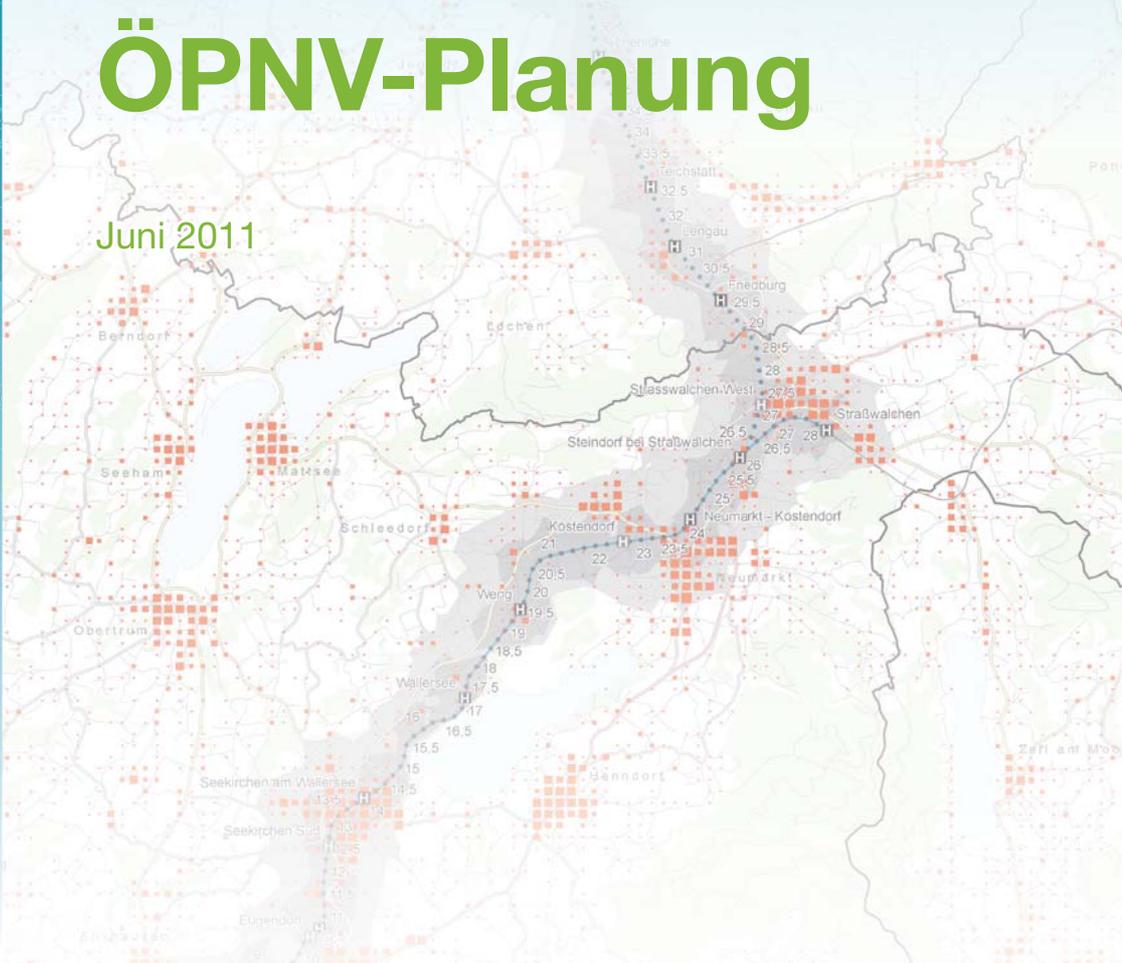


**EuRegionale**  
 Raumpotenziale,  
 Raumindikatoren und  
 Raumszenarien als  
 Entscheidungsgrundlage  
 für eine innovative  
 Raumentwicklung  
 in Südostoberbayern /  
 Salzburg (EULE)

[www.eule-interreg.eu](http://www.eule-interreg.eu)

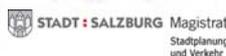
## Entscheidungsgrundlagen für eine grenzübergreifende **ÖPNV-Planung**

Juni 2011



**r s a iSPACE**

Research Studios Austria  
 Forschungsgesellschaft mbH –  
 Studio iSPACE





## **Projektträger und Kontakt**

Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbH - Studio iSPACE  
Mag. Dr. Thomas Prinz (Projektleitung)  
Schillerstraße 25  
5020 Salzburg, Austria  
office.ispace@researchstudio.at  
ispace.researchstudio.at

## **Projektpartner und Fördergeber**

Amt der Salzburger Landesregierung, Fachreferent Raumforschung und grenzüberschreitende Raumplanung  
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie  
Stadt Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr  
Regierung von Oberbayern, Regionsbeauftragter für die Region Südostoberbayern  
Zentrum für Geoinformatik, Universität Salzburg  
GI Plus Institut für Geoinformatik PLUS BGL  
Amt der Salzburger Landesregierung, Landesbaudirektion - Referat 6/23 (Schwerpunkt ÖPNV)  
Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) (Schwerpunkt ÖPNV)  
Landkreis Berchtesgadener Land (Schwerpunkt ÖPNV)  
Landkreis Traunstein (Schwerpunkt ÖPNV)  
EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein

## **Inhaltliche Bearbeitung**

Stefan Herbst, Thomas Prinz, Wolfgang Spitzer,  
Barbara Hochwimmer, Dagmar Schnürch, Clemens Haring, Petra Füreder

Dieses Projekt wird über die Strukturfonds der EU  
"Ziel Europäische Territoriale Zusammenarbeit" kofinanziert.

Salzburg, Juni 2011

## Vorwort

### Land Salzburg

Die räumliche Entwicklung des Großraumes Salzburg der letzten Jahre, zeigt die dringende Notwendigkeit einer grenzüberschreitend abgestimmten Planung auf. Grenzüberschreitende Planungen setzen homogenisierte und vergleichbare Datengrundlagen voraus. Mit dem vorliegenden Projekt der EuRegionalen Raumanalyse (EULE) wurde eine Basis für diese Planungen geschaffen. Das Projekt EULE setzt einen wichtigen Impuls entsprechende innovative Planungsgrundlagen bereitzustellen.

In Ergänzung zum Endbericht Teil 1 zum Projekt EULE, der sich vor allem mit der grenzübergreifenden Analyse und Bewertung des Verflechtungs- und Agglomerationsraumes in der Region auseinandersetzt, liegt im Teil 2 der Schwerpunkt auf der Entwicklung von grenzübergreifend vergleichbaren Indikatoren zur Entscheidungsunterstützung für die ÖPNV Planung. Die im Rahmen des Projektes EULE entwickelten Planungstools sollen hinkünftig vergleichende Erreichbarkeitsanalysen verschiedener ÖPNV Trassen ermöglichen.

Da die Bewältigung der verkehrlichen Herausforderungen des Großraumes Salzburg, vor allem durch die Weiterentwicklung des ÖPNV erfolgen müssen, wird das Ergebnis des Projektes EULE einen maßgeblichen Beitrag in den anstehenden Planungen leisten können. Mit dem parallel zum Projekt EULE erarbeiteten Masterplan für die Kernregion Salzburg wurden bereits die ersten konkreten Leitprojekte für den ÖPNV fixiert. Für diesen weiteren Ausbau des ÖPNV ist eine vorangehende Erreichbarkeitsanalyse unerlässlich. Hiefür werden die Ergebnisse des EULE Projektes herangezogen werden.

Die Erarbeitung der Ergebnisse wurde wesentlich durch die hervorragende grenzüberschreitende Zusammenarbeit, sowie durch die Mitwirkung und Unterstützung zahlreicher Behörden und Institutionen unterstützt. Für diese umfassende Arbeit sei den Beteiligten und dem Bearbeiterteam Dank und Anerkennung ausgesprochen.

**Dipl.- Ing. Christian Nagl**  
Land Salzburg  
Landesbaudirektor



## Vorwort

### Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)

Im Auftrag des Freistaats Bayern plant die Bayerische Eisenbahngesellschaft den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Freistaat. Dabei prüft sie, wo und in welcher Weise in Bayern Verkehrsleistungen verbesserbar sind. Eine wichtige Richtlinie für eine nachfrageorientierte Planung sind die Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms Bayern, das seit dem Jahr 2003 den Verdichtungsraum Salzburg ausweist. In dem Projekt EuRegionale Raumanalyse (EULE) haben wir die Chance gesehen, Planungsgrundlagen des Grenzraumes auf eine einheitliche Basis zu stellen und gleichzeitig die Nutzung Geographischer Informationssysteme (GIS) zur Erstellung von Entscheidungsgrundlagen weiterzuentwickeln.

Der gegenständliche Teil 2 des Endberichtes zum Projekt EULE dokumentiert Bestandsanalysen und Planungswerkzeuge, die für eine mögliche Verbesserung des SPNV wichtige und äußerst innovative Hilfestellungen sind. So konnten bereits die Erreichbarkeitsanalysen für die Planung zusätzlicher Regionalzughalte auf der Strecke Salzburg - Freilassing - Bad Reichenhall - Berchtesgaden interessante Erkenntnisse liefern.

Den Bearbeitern und den beteiligten Behörden und Institutionen danken wir für die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

**Fritz Czeschka**

Bayerische Eisenbahngesellschaft

Geschäftsführer

# Inhalt

<b>1.</b>	<b>EuRegionale Raumanalyse – Projektbeschreibung</b>	<b>1</b>
1.1.	Projektziele	3
1.1.1.	Inhaltliche Schwerpunkte	3
<b>2.</b>	<b>Einführung – Entscheidungsgrundlagen für die grenzübergreifende ÖPNV Planung</b>	<b>6</b>
2.1.	Abstimmungen in der grenzübergreifenden Arbeitsgruppe ÖPNV	9
<b>3.</b>	<b>Ziele und Maßnahmen der Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung</b>	<b>11</b>
3.1.	Abstimmung von Siedlungsentwicklung, Öffentlichem Verkehr und Infrastruktur	11
3.2.	Region der kurzen Wege, Versorgungsqualität	15
3.3.	Ausbau und Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen Öffentlichen Verkehrs	15
3.4.	Leitbildorientierte Indikatorenentwicklung	17
<b>4.</b>	<b>Grenzübergreifende Datengrundlagen zur ÖPNV-Analyse</b>	<b>18</b>
4.1.	Daten des öffentlichen Verkehrs	18
4.1.1.	Bahn: Streckennetz und Haltestellen	18
4.1.2.	Bus: Haltestellen	18
4.2.	Flächenwidmungs- / Flächennutzungsdaten	20
4.3.	Regionale Statistikdaten	20
4.3.1.	Gemeindestatistik	20
4.3.2.	Geographische Raster aus Melderegisterdaten	21
4.3.3.	Verfeinerung der gemeindebezogenen Einwohnerzahl auf geographische Raster	22
4.4.	Einrichtungen der Grundversorgung	25
<b>5.</b>	<b>Erreichbarkeitsanalyse von ÖPNV - Trassen</b>	<b>27</b>
5.1.	Analysetool: Erreichbarkeitspotenziallinien - Modellansatz	27
5.1.1.	Berechnung fußläufiger Einzugsgebiete	27
5.1.2.	Verschneidung mit räumlichen / regionalstatistischen Daten	29
5.1.3.	Berechnung der Potenzialwerte	29
5.1.4.	Visualisierung durch Potenziallinien	30
5.2.	Indikatorenentwicklung	31
5.2.1.	Indikator „Bauland im ÖPNV - Nahbereich“	31
5.2.2.	Indikator „Einwohnerverteilung im ÖPNV - Nahbereich“	32
5.2.3.	Indikator „Einrichtungen der Grundversorgung im ÖPNV - Nahbereich“	32
<b>6.</b>	<b>Ergebnisse: S-Bahn S2 (Salzburg - Straßwalchen) und Mattigtalbahn (bis Mattighofen)</b>	<b>34</b>
6.1.	Ist-Zustand	35
6.2.	Erreichbarkeitspotenziale entlang der Trasse	40
6.3.	Gemeinden in Zahlen	46
<b>7.</b>	<b>Ergebnisse: Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut-Trostberg</b>	<b>50</b>
7.1.	Ist-Zustand	51
7.2.	Erreichbarkeitspotenziale entlang der Trasse	58
7.3.	Gemeinden in Zahlen	62
<b>8.</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>65</b>
8.1.	Wechselwirkungen mit dem „Masterplan“ Salzburg	65
8.2.	Resümee	67
<b>9.</b>	<b>Verzeichnisse</b>	<b>68</b>
9.1.	Abbildungen	68
9.2.	Tabellen	69
9.3.	Literatur	69
<b>10.</b>	<b>Anhang</b>	<b>71</b>

## 1. EuRegionale Raumanalyse – Projektbeschreibung

Der Grenzraum Salzburg - Bayern entwickelt sich stetig zu einem gemeinsamen grenzübergreifenden Wirtschafts-, Arbeits- und Lebensraum, bedingt durch die Lage der Landeshauptstadt Salzburg unmittelbar an der Staatsgrenze zu Deutschland und den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union im Jahre 1995. Dadurch wird eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Raumordnung, der Verkehrs- und Infrastrukturplanung und anderen verschiedensten Lebensbereichen immer wichtiger, um künftige Herausforderungen zu bewältigen und um gemeinsame Entwicklungspotenziale in der Europaregion Salzburg zu nutzen.

Auch die Planungsinstrumente beider Länder nehmen bereits auf diese besondere Situation Rücksicht. So kennzeichnen sowohl das Landesentwicklungsprogramm von Salzburg (LEP Salzburg 2003: LAND SALZBURG 2003), als auch das von Bayern (LEP Bayern 2006: STMWIVT 2006) einen grenzüberschreitenden Verflechtungsraum zum gemeinsamen Oberzentrum Salzburg. Als Problem hat sich dabei jedoch herausgestellt, dass viele raumordnungsrelevante Planungs- und Datengrundlagen bisher nur für das jeweilige Land, nicht aber grenzüberschreitend bereitgestellt werden konnten. Für die Behördenarbeit gibt es also kaum aktuelle und fundierte, grenzübergreifend abgestimmte Planungsgrundlagen, Raumszenarien und konkrete Handlungsansätze auf kleinräumiger Ebene. Festzustellen ist das v.a. für die Bearbeitung von - für eine nachhaltige Entwicklung bedeutenden - Zukunftsthemen (z.B. Infrastruktur, Öffentlicher Verkehr, Wohnen, Arbeiten, Versorgung). Auch Studien zur künftigen Raumentwicklung und zu räumlichen Trends auf europäischer und nationaler Ebene (bspw. Espon, ÖROK, BBR) berücksichtigen kaum grenzübergreifende Verflechtungen und raumfunktionale Zusammenhänge, sondern orientieren sich an nationalen (administrativen) Raumeinheiten. Folglich können in Planungsprogrammen, Sachkonzepten, Teilraumgutachten und raumordnerischen Entscheidungen die existenten grenzüberschreitenden Strukturen sowie Verflechtungen und somit auch die gemeinsamen Entwicklungspotenziale nur eingeschränkt Beachtung finden. Gerade das wäre aber auch für die Schaffung eines gemeinsamen Raumbewusstseins und einer verstärkten regionalen Sichtweise von Bedeutung.

Die Abstimmung raumbezogener Planungsprozesse über administrative und nationalstaatliche Grenzen hinweg stellt sicherlich eine der größten Herausforderungen nachhaltiger Raumentwicklung dar und ist eine wichtige Grundvoraussetzung für die Sicherstellung von Lebensqualität sowie Erfolgsbedingung für den Wettbewerb unter städtischen Regionen.

Die Durchführung des gegenständlichen Projektes "EuRegionale Raumpotenziale, Raumindikatoren und Raumszenarien als Entscheidungsgrundlage für eine innovative Raumentwicklung in Südostoberbayern und Salzburg" (kurz: EuRegionale Raumanalyse - EULE) erfolgt im Rahmen des Ziel 3 Programms Deutschland / Österreich. In einer umfassenden Kooperation der Länder Bayern und Salzburg, der Stadt Salzburg, der Universität Salzburg (Z\_GIS), der Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, des Instituts für Geoinformatik PLUS e.V. im Berchtesgadener Land sowie des Research Studios iSPACE als Projektträger werden sachthemenbezogene Planungsgrundlagen in wichtigen grenzüberschreitenden Fragestellungen anwendungsorientiert entwickelt.

Die Ergebnisse des Projektes unterstützen beispielsweise die Planung von S-Bahn Haltestellen, die Entwicklung und Überarbeitung von Planungsstrategien der Länder Bayern und Salzburg oder auch - hier erstmalig grenzübergreifend umgesetzt - die Bewertung der infrastrukturellen Versorgung im erweiterten Wohnungsumfeld.

Der vorliegende Endbericht Teil 2 stellt die gemeinsam mit den Projektpartnern und Fachbehörden erarbeiteten Ergebnisse mit dem Themenschwerpunkt „Entscheidungsgrundlagen für eine grenzübergreifende ÖPNV-Planung“ bereit. Die weiteren Projektergebnisse wie u.a. Grenzübergreifende Wohnstandortanalyse und -bewertung (Endbericht Teil 3) und grenzübergreifende Bewertung und Analyse des Verflechtungsraumes Salzburg (Endbericht Teil 1) werden in weiteren Berichten publiziert.

Die räumlichen Strukturen bzw. Entwicklungen in der Europaregion Salzburg wie eine deutliche Zunahme des Individualverkehrs und den damit verbundenen Belastungen sowie eine meist disperse Siedlungsstruktur die mit dem öffentlichen Verkehr erschwert zu versorgen ist, verlangen in Zukunft nach einer verstärkt integrativen Planung von Siedlungsentwicklung und Infrastrukturausbau. Im Bereich Verkehr ist es entscheidend, 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.) (Masterplan Kernregion Salzburg 2011).

Im vorliegenden Endbericht werden grenzübergreifende Planungsgrundlagen mit den Aufgabenträgern erarbeitet die eine nachhaltige ÖPNV Planung in der Europaregion Salzburg unterstützen. Erstmals werden vergleichende Erreichbarkeitsanalysen verschiedener schienengebundener ÖPNV Trassen durchgeführt. Die Trassen Salzburg-Straßwalchen-Mattighofen wie auch Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut-Trostberg werden nach einer innovativen Methode in Form von detaillierten Erreichbarkeitspotentiallinien analysiert. Dabei ist das Nahraumprinzip (fußläufige Nähe) der Wohnbevölkerung, der Beschäftigten oder von Einrichtungen der Grundversorgung wie Schulen oder Kindergärten zur Haltestelle von Bedeutung. Als Grundlage dafür dienen umfassende grenzbereinigte raumbezogene Datenbestände, die für die Standort- und Regionalentwicklung neue Anwendungen ermöglichen.

Diese Analysen und Planungsgrundlagen dienen als Entscheidungsgrundlage, um verschiedene Regionalbahnachsen vergleichend im Überblick sowie bestehende oder diskutierte Haltestellenbereiche im Detail zu bewerten.

Gemeinsam mit weiteren Projektergebnissen wie bspw. der Analyse von Wohnstandorten oder der Auswertung verschiedener räumlicher Entwicklungsszenarien, stellt das Projekt Ergebnisse zur Verfügung die ein verstärktes Zusammenwirken von Siedlungsentwicklung und ÖPNV Infrastrukturplanung sowie die Unterstützung einer Stadtregion der kurzen Wege ermöglichen.

#### **Projektpartner und Fördergeber:**

- Amt der Salzburger Landesregierung, Fachreferent Raumforschung und grenzüberschreitende Raumplanung
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
- Stadt Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr
- Regierung von Oberbayern, Regionsbeauftragter für die Region Südostoberbayern
- Zentrum für Geoinformatik, Universität Salzburg
- GI Plus Institut für Geoinformatik PLUS BGL
- Amt der Salzburger Landesregierung, Landesbaudirektion - Referat 6/23 (Schwerpunkt ÖPNV)
- Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) (Schwerpunkt ÖPNV)
- Landkreis Berchtesgadener Land (Schwerpunkt ÖPNV)
- Landkreis Traunstein (Schwerpunkt ÖPNV)
- EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein

## 1.1. Projektziele

Ziel des Interreg IV A Projektes EuRegionale Raumanalyse (EULE) ist es, in einer umfassenden Kooperation und Vernetzung von Behörden, Planungs- und Entscheidungsträgern zwischen Bayern und Salzburg, innovative und umsetzungsorientierte Entscheidungsgrundlagen mit Geographischen Informationssystemen (GIS) grenzübergreifend zu entwickeln. Dafür müssen die Planungsgrundlagen der räumlich-funktionalen Integration des Grenzraumes und den seit dem EU-Beitritt Österreichs zunehmend beobachtbaren Raumverflechtungen besser gerecht werden. Dies erfordert auch die Ausweitung des Projektgebietes auf benachbarte Gebiete der EuRegion in Österreich und Bayern.

Das Projekt EULE setzt einen wichtigen Impuls, um möglichst „grenzbereinigte“ und den raumfunktionalen Verflechtungen entsprechende innovative Planungsgrundlagen bereitzustellen.

Ausgewählte Projektziele zur Unterstützung der Steuerung einer nachhaltigen Raumentwicklung:

- Erarbeitung von grenzübergreifenden Datengrundlagen und Durchführung von räumlichen Einzugsbereichsanalysen im Verflechtungsraum der Europaregion Salzburg
- Entwicklung grenzüberschreitender Raumindikatoren unter Mitarbeit der Gemeinden als Grundlage für die Erarbeitung nachhaltiger Planungsstrategien für die Regionalentwicklung
- Bewertung regionaler infrastruktureller Raumpotenziale (infrastrukturelle Wohnstandortanalyse und -bewertung) für den verdichteten grenzübergreifenden Stadt-Umlandbereich
- Erstellung von Entscheidungshilfen für eine grenzübergreifende Stadtregion der kurzen Wege durch Bereitstellung von Planungsgrundlagen, Erreichbarkeitspotenzialanalysen sowie durch Aufzeigen von Handlungsoptionen
- Ableitung zukünftiger Herausforderungen der Raumentwicklung und Infrastrukturplanung aus bestehenden Raumszenarien

Durch die umfassende grenzübergreifende Kooperation auf verschiedenen Ebenen werden vor allem auch die Zusammenarbeit und der Erfahrungsaustausch der Projektpartner und regionaler Behörden unterstützt.

Um überhaupt zukunftsorientierte Maßnahmen in einer grenzübergreifenden funktionalen Region ergreifen zu können, bedarf es gemeinsamer und aufeinander abgestimmter Raumindikatoren und Planungsgrundlagen. Die anwendungsorientierte Erarbeitung von sachthemenbezogenen Planungsgrundlagen in wichtigen grenzüberschreitenden Fragestellungen (z.B. S-Bahn Planung), ist Ziel des Projektes. Das Bearbeitungsgebiet umfasst das Land Salzburg und Südostoberbayern (Projektgebiet), wie auch schwerpunktmäßig den verdichteten, grenzübergreifenden Stadt-Umlandbereich Salzburg für spezifische Fragestellungen.

### 1.1.1. Inhaltliche Schwerpunkte

Ein durchgehendes gemeinsames Projektmanagement unter Leitung des Projektträgers wird eingerichtet, das die Projektpartner und weitere Partner sowie regionale Behörden koordiniert und die Umsetzung aller Arbeitspakete begleitet. Für die Steuerung des Projektes wird vom Lead-Partner eine Steuerungsgruppe eingerichtet, in der alle Haupt-Fördergeber (Bayerisches Staatsministerium, Stadt und Land Salzburg) sowie die Regierung von Oberbayern (Regionsbeauftragter für die Region Südostoberbayern) vertreten sind. Alle strategischen, inhaltlichen und operativen Schwerpunkte für das gesamte Projekt werden dabei gemeinsam abgestimmt. Für das Modul „Entscheidungsgrundlagen für die grenzübergreifende ÖPNV Planung (S-Bahn)“ erfolgt die Einrichtung einer zusätzlichen ÖPNV-Facharbeitsgruppe mit den weiteren Fördergebern (Land Salzburg, Landesbaudirektion - Referat 6/23, Bayerische Eisenbahngesellschaft, Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein). Das gemeinsame Projektmanagement koordiniert das gegenständliche Projekt, stimmt die Projektergebnisse mit den Partnern und den regionalen Behörden ab und koordiniert die regelmäßigen Vernetzungsworkshops.

Zur Vermittlung von Zwischen- und Endergebnissen und zur breiten Information von Projektergebnissen wird eine Öffentlichkeitsarbeit projektbegleitend eingerichtet. Im Rahmen des Projektes sind verschiedene Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit (Poster / Projektfolder / Publikationen etc.) vorgesehen. Daneben

werden kompakte workshopartige Veranstaltungen (Raumforum) in Abstimmung mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe 1- bis 2-mal jährlich durchgeführt. Weiters ist auch geplant, Ergebnisse aus Teilprojekten zu publizieren und eine Projekthomepage mit den (Teil-)Ergebnissen einzurichten.

### **Modul „Datengrundlagen und Indikatoren“**

Um die Informationsdefizite aufgrund der Staatsgrenze und dadurch bedingter behördlicher Zuständigkeiten und Datenstandards zu überwinden, werden innovative Ansätze zum grenzübergreifenden Datenabgleich entwickelt. Dabei findet eine Weiterentwicklung und räumliche Ausdehnung der Daten- und Planungsgrundlagen für das erweiterte Projektgebiet (Land Salzburg / Region Südostoberbayern) statt. Raumdaten und Statistiken der beiden Länder Bayern und Salzburg werden aus deren geographischen und regionalstatistischen Informationssystemen elektronisch zusammengeführt.

Wichtige regionalstatistische Informationen aus dem bayerischen Informationssystem GENESIS und aus ISIS, dem Informationssystem von Statistik Austria, werden für das Projektgebiet erschlossen und zusammengeführt. Hierbei wird eine grenzübergreifende Datenbasis auf Gemeindeebene schwerpunktmäßig für die Themen Demographie, Wirtschaft, Tourismus und Wohnen unter besonderer Berücksichtigung der grenzübergreifenden Vergleichbarkeit von statistischen Merkmalen erstellt. Dabei werden wichtige Erfahrungen und Kooperationen für die grenzübergreifende Zusammenführung dieser Rauminformationen entwickelt und zukunftsweisende Konzepte erarbeitet, um die durch die Staatsgrenze bedingten Informationsdefizite zwischen Bayern und Salzburg zu überwinden.

Ein großer Bedarf besteht auch in der Erstellung von großmaßstäbigen Planungsgrundlagen zur grenzübergreifenden Bevölkerungsverteilung. Unter Verwendung von aktuellen Datengrundlagen aus den Raumordnungskataster (ROK) und von neuesten ATKIS-Daten (Amtliche Topographisch-Kartographische Informationssystem) werden Modelle zur Datendisaggregation weiterentwickelt. Der für die grenzübergreifende Bevölkerungsverteilung entwickelte innovative Rasterzellenansatz wird weiterentwickelt und räumlich ausgeweitet. Diese großmaßstäbigen Planungsgrundlagen sind für eine vorausschauende grenzübergreifende Raumplanung (bspw. S-Bahn Planung) und Abstimmung von Handlungsstrategien von großer Bedeutung.

### **Modul „Grenzübergreifende Bewertung / Analyse des Verflechtungsraumes Salzburg“**

Ein indikatorenbasierter Ansatz zur grenzübergreifenden Analyse und Bewertung des Verflechtungs- und Agglomerationsraumes mit Methoden der geographischen Informationsverarbeitung wird entwickelt. Dabei werden auch Datengrundlagen und räumliche Verflechtungen der angrenzenden Großräume München und Linz mitberücksichtigt.

Neben der grenzübergreifenden Abgrenzung von Agglomerationsräumen, der Charakterisierung der Region anhand von Raumtypen und der Quantifizierung der Intensität der regionalen Pendlerverflechtung wird auch die Reichweite der Attraktivität wichtiger infrastruktureller Einrichtungen (Universität Salzburg, Fachhochschule Rosenheim, Freizeitinfrastruktur etc.) in der Europaregion Salzburg vergleichend untersucht. Die Ergebnisse dieses Moduls stellen wichtige Grundlagen für eine gemeinsame grenzübergreifend abgestimmte Raumentwicklung und Infrastrukturplanung sowie für die Stärkung eines gemeinsamen Raumbewusstseins dar. Insbesondere für eine nachhaltige Weiterentwicklung der Europaregion Salzburg ist eine grenzübergreifende Planung infrastruktureller Einrichtungen und Angebote von großer Bedeutung.

### **Modul „Entscheidungsgrundlagen für eine grenzübergreifende ÖPNV-Planung“**

Eine der zentralen Herausforderungen im Themenkomplex zukünftiger Raumentwicklung der Europaregion Salzburg ist die Entwicklung und Realisierung von Strategien ressourcenschonender Siedlungsentwicklung. Dabei sollen zukünftige regionale Entwicklungen (Wohnen / Arbeiten) vermehrt auf bestehende und die Standort- und Lebensqualität beeinflussende infrastrukturelle Einrichtungen abgestimmt werden.

Ziel des gegenständlichen Moduls ist, den grenzübergreifenden ÖPNV durch die Erstellung von Planungsgrundlagen und dem Aufzeigen von Handlungsoptionen zur Konkretisierung der Region der kurzen

Wege zu unterstützen. Entscheidungsgrundlagen zur grenzübergreifenden ÖPNV Planung entlang der Trassen Salzburg-Straßwalchen-Mattighofen und Salzburg-Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut-Trostberg und Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung (Stadtregion der kurzen Wege) werden kartographisch und in Diagrammform (Erreichbarkeitspotenziale) aufbereitet. Hierzu kommt ein räumliches Analyseverfahren zur Ermittlung der Erreichbarkeitspotenziale bestehender und geplanter S-Bahn Haltestellen zur Anwendung. Die grenzübergreifenden, entscheidungsunterstützenden Erreichbarkeitsmodelle und Raumindikatoren unterstützen die nachhaltige Regionalentwicklung und stellen wichtige Grundlagen für eine grenzübergreifend abgestimmte Infrastruktur- und ÖPNV-Planung dar.

### **Modul „Grenzübergreifende Wohnstandortanalyse und -bewertung“**

Für eine verstärkte Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit wohnortnahen Einrichtungen der Grundversorgung erfolgt die Entwicklung von grenzübergreifenden Planungsgrundlagen. Als Grundlage für die Bewertung der infrastrukturellen Versorgung im erweiterten Wohnungsumfeld werden erstmals grenzübergreifende detaillierte Datengrundlagen zur infrastrukturellen Versorgung im verdichteten Stadt-Umlandbereich Salzburg integriert und aufbereitet.

Es wird ein Set an räumlichen Indikatoren zur räumlichen Bewertung der infrastrukturellen Versorgung im erweiterten Wohnungsumfeld entwickelt. Hierzu wird basierend auf grenzübergreifend abgestimmten Datengrundlagen ein GIS-gestütztes Modell zur Bewertung der regionalen, infrastrukturellen Raumpotenziale angewandt. Dabei wird die Nähe des Wohnstandorts zu Einrichtungen der Grundversorgung wie Schulen, Kindergärten, Nahversorgung oder ÖPNV integrativ analysiert. Ziel ist die Unterstützung einer verstärkten regionalen Abstimmung der Siedlungsentwicklung und Raumnutzung mit den grenzübergreifenden Raumpotenzialen.

### **Modul „Szenarienanalyse als Grundlage für die Regionalentwicklung“**

Projektziel ist auch, bestehende räumliche Szenarien und Prognosen (bspw. ESPON, ÖROK, BBR) hinsichtlich ihrer Aussagen für die weitere Entwicklung der Europaregion Salzburg zu analysieren, denn selbst Studien zur künftigen Raumentwicklung und zu räumlichen Trends auf europäischer und nationaler Ebene berücksichtigen kaum grenzübergreifende Verflechtungen und raumfunktionale Zusammenhänge.

Zukünftige Herausforderungen der Raumentwicklung und Infrastrukturplanung werden für verschiedene Themenbereiche wie „nachhaltige Regionalentwicklung“, „Bevölkerung / Demographie“ oder „Wirtschaft / Tourismus“ strukturiert herausgearbeitet und eine zukunftsorientierte Regionalentwicklung dadurch unterstützt.

## 2. Einführung – Entscheidungsgrundlagen für die grenzübergreifende ÖPNV Planung

Eine der zentralen Herausforderungen der zukünftigen Raumentwicklung der Europaregion Salzburg ist die Entwicklung und Realisierung von Strategien für eine nachhaltige und ressourcenschonende Siedlungsentwicklung. Diese Ziele sind bereits seit einigen Jahren in zahlreichen Entwicklungsprogrammen (bspw. Landesentwicklungsprogramme) und Leitbildern verankert (vgl. Kap. 3). Kommt es zu Fehlentwicklungen der Siedlungsstruktur, wie etwa unverhältnismäßige Zunahme des Landverbrauchs gegenüber dem Bevölkerungswachstum oder gestreute und wenig kompakte Siedlungsmuster mit hohem Flächenverbrauch, ergeben sich neben ökologischen und landschaftsästhetischen Problemen immense finanzielle Belastungen für die öffentliche Hand durch den Ausbau und die Aufrechterhaltung der Infrastruktur (Öffentlicher Verkehr, Ver-, Entsorgung), aber auch erhöhte finanzielle Aufwendungen für den einzelnen Bürger. Die Abhängigkeit vom Individualverkehr steigt mit zunehmender Zersiedelung und Ausdünnung infrastruktureller Versorgungseinrichtungen stetig an.

Zukünftige regionale Entwicklungen sollen vermehrt auf bestehende und die Standort- und Lebensqualität beeinflussende infrastrukturelle Einrichtungen abgestimmt werden. Ziel des Interreg Projektes EULE ist es, den grenzübergreifenden ÖPNV durch die Entwicklung von neuen Planungsgrundlagen und Raumindikatoren und dem Aufzeigen von Handlungsoptionen zur Konkretisierung einer Region der kurzen Wege zu unterstützen. Damit soll insbesondere der Grundsatz Planungsprogramme und Raumordnungsgesetze (vgl. Kap. 3) nach einer Orientierung der Siedlungsentwicklung am Öffentlichen Verkehr nachhaltig unterstützt werden und damit ein Beitrag zu einer klimaverträglicheren Siedlungspolitik geleistet werden.

In Zeiten des Klimawandels steigt auch der Druck, etwa dem seit Jahrzehnten stetig stark ansteigenden Individualverkehr und seinen Emissionen (Abb. 1) planerisch entgegenzuwirken. Noch aber fehlen oftmals Werkzeuge zur Entscheidungsunterstützung in der Planungspraxis, wie bei der Festlegung von Vorrangstandorten für Neubauvorhaben oder der Sanierung des Infrastrukturbestandes (SCHILLER & SIEDENTOP 2005).

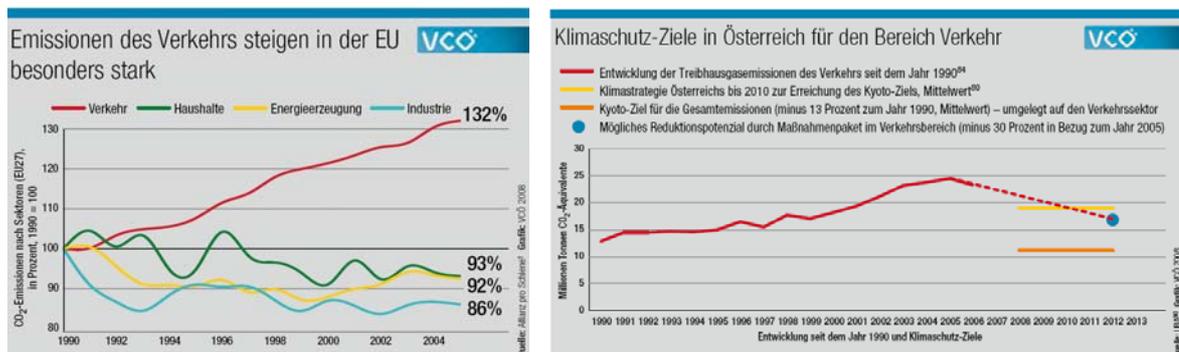


Abb. 1 Schadstoffemissionen aus dem Verkehr; Klimaschutzziele [VCÖ 2008]

In einer integrativen Verkehrs- und Raumplanung sollen zukünftige Standortentwicklungen (Wohnen / Arbeiten) vermehrt auf vorhandene Infrastrukturen und Raumpotenziale abgestimmt werden. Planerisches Ziel ist es, den bestehenden und zukünftigen ÖV-Nutzern möglichst kurze Fußwege anbieten zu können. Mit einer günstigeren räumliche Anordnung der verschiedenen Nutzungen wird darauf hingewirkt, Verkehr zu vermeiden und den Wegeaufwand zu verringern. Denn kurze Wege beim täglichen Schulweg, Einkaufen, usw. können leichter im umweltfreundlichen, nichtmotorisierten Verkehr zurückgelegt werden (BBR 2001).

Ziel der gegenständlichen Arbeiten ist es, durch die Entwicklung von neuen Planungsgrundlagen und Raumindikatoren sowie durch das Aufzeigen von Handlungsoptionen zu einer Konkretisierung einer *Region der kurzen Wege* beizutragen. Entscheidungsgrundlagen zur grenzübergreifenden ÖPNV-Planung und Siedlungsentwicklung werden kartographisch und in Diagrammform (Erreichbarkeitspotenziale) aufberei-

tet. Die anzuwendenden grenzübergreifenden Modelle und Raumindikatoren unterstützen die nachhaltige Regionalentwicklung und stellen wichtige Grundlagen für eine grenzübergreifend abgestimmte Infrastrukturplanung (bspw. Schieneninfrastruktur) und ÖPNV Planung dar.

Die räumliche detaillierte Umsetzung der Erreichbarkeitsmodelle erfolgt für zwei Trassen (Analysefälle) des Regionalbahnnetzes im Großraum Salzburg (vgl. Abb. 3). Auf österreichischer Seite für den Ast der S-Bahn S2 (Salzburg-Straßwalchen) und der anschließenden Mattigtalbahn (bis Mattighofen) sowie in Bayern für die Regionalbahnachse Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut-Trostberg. Im grenzübergreifenden Analysegebiet der beiden Trassen werden folgenden Fragen mit den entwickelten Indikatoren analysiert (vgl. Abb. 2):

- Wo und in welchem Ausmaß befinden sich Siedlungs- und Gewerbegebiete (Flächen der Flächenwidmung / -nutzung) in räumlicher Nähe zur Trasse? Welche Siedlungsdichte (Einwohnerzahl je Siedlungsfläche) besteht im versorgten Gebiet je Gemeinde?
- Wie ist die kleinräumige Bevölkerungs- und Beschäftigtenverteilung in räumlicher Nähe der Trasse strukturiert? In welchem Ausmaß liegen Einwohner und Beschäftigte im engeren und weiteren Einzugsgebiet? Wie stellt sich der Versorgungsgrad der Bevölkerung je Gemeinde entlang der Trasse dar?
- Liegen in räumlicher Nähe zur Trasse wichtige Einrichtungen der Grundversorgung wie Schulen, Nahversorger oder Freizeiteinrichtungen?

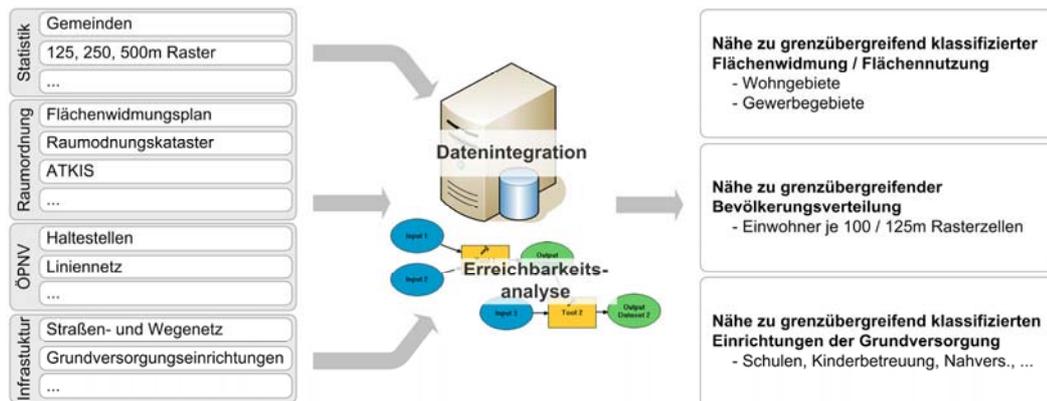


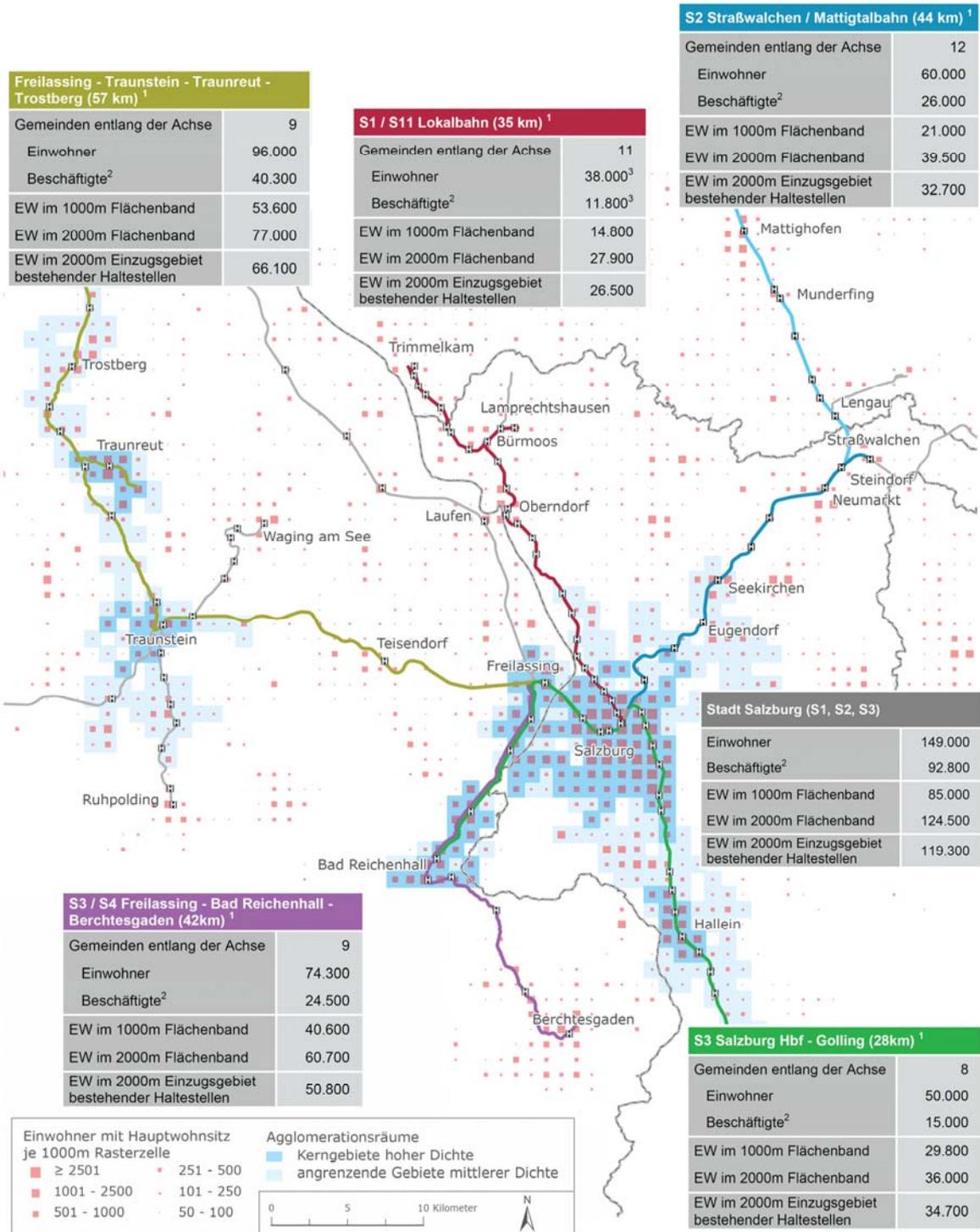
Abb. 2 Entwicklung von räumlich detaillierten Grundlagen für die ÖPNV-Planung<sup>1</sup>

Zur Bewertung der Erreichbarkeit wird ein Analysetool angewendet und auf die grenzübergreifenden Anforderungen erweitert. Es quantifiziert die Trassen bzw. Teilabschnitte hinsichtlich der fußläufigen Erreichbarkeitspotenziale der oben genannten drei Kriterien. Auf Basis bestehender und diskutierter Haltestellen sowie weiterer Analysepunkte (vgl. Kap. 5.1) werden fußläufige Erreichbarkeitszonen errechnet, die für die Auswertung mit weiteren Daten (bspw. Einwohnerzahl) räumlich verknüpft werden. Die Grundlage bildet eine grenzübergreifend abgestimmte Datenbasis mit geographischen Informationssystemen entwickelten grenzübergreifenden (gemeinde- und staatsgrenzübergreifenden) Raumindikatoren (vgl. Kap. 4 sowie Teilbericht zum Modul „Datengrundlagen und Indikatoren“). Zur Analyse der Einwohnerpotenziale wird bspw. ein detailliertes grenzübergreifendes 100 / 125m Raster der Wohnbevölkerung 2008/2009 verwendet.

Die folgende Abbildung (Abb. 3) gibt einen ersten regionalstatistischen Überblick zu Trassen des schienegebundenen Nahverkehrs in der Europaregion Salzburg wieder. Für ausgewählte Achsen ist jeweils die Zahl der Einwohner und Beschäftigten in den Gemeinden entlang der Trasse sowie die Zahl der Einwohner im 1.000 und 2.000m Flächenband<sup>2</sup> dargestellt. Die letzte Zeile gibt an wie viele Einwohner sich im 2.000m fußläufigen Einzugsgebiet bestehender Haltestellen befinden.

<sup>1</sup> Von Land Salzburg - Abteilung 7 Raumplanung - wurde 2010 eine Initiative zur Identifizierung von potenziellem Bauland in der Nähe ausgewählter Regionalbahnachsen gestartet (WEISSENBÖCK & LEBESMÜHLBACHER 2010). Dabei werden jene unbebauten Flächen eruiert, die sich nach verschiedenen Kriterien der Raumplanung, Verkehrsplanung und des Umweltschutzes für Wohnbau eignen. Bezug zur Ergebnisse, Achtung wegen Bezug zu bestehenden Haltestellen

<sup>2</sup> Fußläufige Einzugsgebiete von 1.000 und 2.000m entlang der gesamten Trasse (ungeachtet bestehender (vgl. Kap. 5.1.1)



**Abb. 3 Regionalstatistischer Überblick zu Trassen des schienengebundenen Nahverkehrs in der Europaregion Salzburg**

Insgesamt wird eine wichtige Grundlage erarbeitet, das Nahraumprinzip (Region der kurzen Wege) durch eine hohe infrastrukturelle Wohnumfeldqualität sowie durch eine am ÖPNV orientierte Siedlungsentwicklung umzusetzen. Dies ist langfristig auch für die Erreichung von Zielen des Klimaschutzes (Reduktion des CO2 Ausstoßes) von Bedeutung.

<sup>1</sup> Einwohner mit Hauptwohnsitz / Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung (EW); Werte ohne Stadt Salzburg; Datenstand: Salzburg 2008, Landkreis Berchtesgadener Land 2007, Landkreis Traunstein 2009

<sup>2</sup> sozialversicherungspflichtig- / unselbständig Beschäftigte; Datenstand 2001, Stadt Salzburg 2006

<sup>3</sup> excl. Gemeinde Laufen

## 2.1. Abstimmungen in der grenzübergreifenden Arbeitsgruppe ÖPNV

Die Erarbeitung von Daten- und Planungsgrundlagen erfolgte in einer umfassenden grenzübergreifenden Kooperation unter maßgeblicher Beteiligung von Fachbehörden, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen in der Region. Es erfolgte die Einrichtung einer grenzübergreifenden EULE Arbeitsgruppe für den Öffentlichen Verkehr, die im Laufe des Projektes zu insgesamt fünf Raumforen mit Schwerpunkt *Grenzübergreifende Entscheidungsgrundlagen für den Öffentlichen Verkehr* eingeladen wurde. Ziel dieser Raumforen war es, die laufenden Projektarbeiten zielgerichtet mit den Planungsakteuren abzustimmen, Planungsgrundlagen zum grenzübergreifenden Öffentlichen Verkehr (S-Bahn) anwendungsorientiert zu entwickeln und die grenzübergreifende Kooperation zu unterstützen. Dieser Arbeitsgruppe gehören Vertreter der Länder Bayern und Salzburg, der Stadt Salzburg, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), des Salzburger Verkehrsverbundes (SVV), der Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein sowie der EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein an.

Nach dem Startworkshop der Projektsteuerungsgruppe am 15.5.08 als Grundlage für die Einrichtung der projektbegleitenden ÖPNV Arbeitsgruppe wurden in ersten Abstimmungsworkshops die Projektziele und Arbeiten mit einzelnen Aufgabenträgern des ÖPNVs abgestimmt (Ausgewählte Workshops: am 23.6.08 mit der BEG, am 7.7.08 mit dem Landratsamt Traunstein, am 7.10.08 mit der Landesverkehrsplanung Salzburg, etc.). In der ersten Sitzung dieser Arbeitsgruppe (Raumforum) am 13.11.08 in Salzburg wurden die inhaltlichen Arbeitsschwerpunkte zum ÖPNV sowie die Raumanalysebeispiele (Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut-Trostberg und Salzburg-Straßwalchen-Mattighofen) erstmals diskutiert, abgestimmt und angenommen. Weitere Diskussionen zu grenzübergreifenden Datengrundlagen wurden geführt, um den Bedarf der weiteren Projektarbeiten festzulegen. Dabei wird übereinstimmend festgelegt, dass wichtige Schwerpunkte auf regionalstatistische Datengrundlagen und auf die Daten der Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs gelegt werden.

Beim Raumforum am 27.5.09 in Traunstein werden erste Arbeitsergebnisse zur grenzübergreifenden Analyse des Verflechtungsraumes Salzburg (siehe Endbericht Teil 1) vorgestellt. Ergebniskarten zur Analyse von Einzugsbereichen infrastruktureller Einrichtungen wie der Universität Salzburg, des Flughafen Salzburg, der FH Rosenheim sowie von einigen Thermen oder die Abgrenzung von grenzübergreifenden Agglomerationsräumen (bspw. zur räumlichen Ausdehnung der grenzübergreifenden Analysegebiete) werden präsentiert. Des weiteren erfolgt die Diskussion zur Entwicklung von ÖPNV-Erreichbarkeitsindikatoren zum Status Quo (grenzübergreifend klassifizierter Flächenwidmung und Einwohnerverteilung in Verbindung mit bestehenden Bahnhaltstellen) sowie zu Erreichbarkeitspotenzialen der Trassen (Potenziallinien).

Außerdem werden EULE-Projektergebnisse bei der grenzübergreifenden Arbeitsgruppe Verkehr (5.10.09) sowie beim Treffen des EuRegio-Rates (20.10.09) in Freilassing präsentiert.

Das Raumforum am 2.12.09 in Salzburg war der Präsentation weiterer Arbeiten wie u.a. der Visualisierung von Pendlerverflechtungen zu Schülern, Lehrlingen und Studenten mit den Daten des SVV gewidmet. Zudem werden Erweiterungen des Erreichbarkeitsmodells im Hinblick auf wichtige Einrichtungen der Grundversorgung im fußläufigen ÖPNV-Einzugsbereich diskutiert. Ergebnisse für die Erreichbarkeitspotenzialanalysen für die Achse Salzburg-Straßwalchen-Mattighofen werden präsentiert und mit der Arbeitsgruppe abgestimmt.

Im Sommer 2010 wurden die Projektergebnisse dem RVO (Regionalverkehr Oberbayern GmbH, Niederlassung Berchtesgaden) sowie der Salzburg AG / Stadtbuss präsentiert.

Beim Raumforum am 28.6.10 in Salzburg werden die Arbeitsergebnisse für die Erreichbarkeitspotenzialanalysen für die Achse Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut-Trostberg präsentiert und mit der Arbeitsgruppe abgestimmt. Weiters wird die gemeindebezogene Aufbereitung von statistischen Analysen zum ÖPNV diskutiert, die neben einer Analyse der Erreichbarkeiten bestehenden Haltestellen auch die potenzielle Veränderung durch diskutierte Haltestellen zeigt.

Am 7.12.10 werden Projektergebnisse in München beim bayerischen Wirtschaftsministerium (STMWIVT - Abteilung für Verkehrspolitik und Verkehrsplanung, Internationale und grenzüberschreitende Verkehrsan-

gelegenheiten) vorgestellt. In der anschließenden Diskussion wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, den öffentlichen Verkehr stärker an die in den letzten Jahren zunehmenden grenzübergreifenden Verflechtungen anzupassen und die Siedlungsentwicklung stärker mit dem Öffentlichen Verkehr abzustimmen.

Am 2.5.11 erfolgte das abschließende fünfte Raumforum. Vorbereitete Projektposter zum Überblick über die Erreichbarkeitspotenziale der ÖPNV Trassen sowie zu Detailergebnissen werden mit der Arbeitsgruppe diskutiert. Darauf aufbauend werden vielseitige weiterführende Anwendungs- und Projektideen besprochen. Des weiteren erfolgt die Präsentation der im Bericht integrierten Verknüpfungen der Ergebnisse aus den gegenständlichen Arbeiten und den vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Projekt „Masterplan“.

Der Projektträger bedankt sich bei den Projektpartnern und Unterstützern für die hervorragende Zusammenarbeit in den letzten Jahren. Die Kooperation erfolgte immer unkompliziert, unbürokratisch und schnell. Dies war auch eine wesentliche Grundlage, damit die nun vorliegenden Ergebnisse erzielt werden konnten.

### 3. Ziele und Maßnahmen der Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung

Eine am Konzept der Nachhaltigkeit orientierte integrierte Raumplanung stellt sich der Herausforderung, infrastrukturelle und umweltbezogene aber auch soziale sowie wirtschaftliche Aspekte im Planungsprozess gleichermaßen zu berücksichtigen. Für die Siedlungsentwicklung sind die fußläufige Erreichbarkeit eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels sowie das Vorhandensein von Einrichtungen der Daseinsvorsorge in fußläufiger Erreichbarkeit von Bedeutung. Die Anbindung bedeutender Einrichtungen an den leistungsfähigen öffentlichen Verkehr unterstützt einerseits die Auslastung und Wirtschaftlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel und stellt andererseits die Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen sicher. Dies auch zur Verringerung des Individualverkehrsaufkommens beitragen (vgl. LAND SALZBURG 2009).

Voraussetzung für Bewertung und Monitoring von Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung ist das Vorhandensein expliziter Zielformulierungen. Die Indikatorenentwicklung und -auswahl muss sich an diesen Zielen orientieren (vgl. SIEDENTOP et al. 2007). Für das gegenständliche Forschungsprojekt werden daher die zentralen raumplanungsrelevanten Grundsätze, Leitbilder und Ziele aus den folgenden Grundlagen herangezogen:

- Rechtliche Rahmenbedingungen: Salzburger Raumordnungsgesetz (LAND SALZBURG 2009b); Raumordnungsgesetz der Bundesrepublik Deutschland (BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND 2009)
- Landesentwicklungsprogramme (LEP): Salzburger Landesentwicklungsprogramm (LAND SALZBURG 2003); Landesentwicklungsprogramm Bayern (STMWIVT 2006)
- Sachprogramm „Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum“ (LAND SALZBURG 2009a)
- Regionalplan Südostoberbayern (Regionaler Planungsverband Südostoberbayern 2001)
- Interreg IV A Projekt Masterplan (Masterplan Kernregion Salzburg 2011)
- Österreichische Strategie zu nachhaltigen Entwicklung (BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT 2002)

Diese Festlegungen und Empfehlungen überlagern sich teilweise deutlich und lassen sich deshalb in Gruppen mit inhaltlich ähnlichem Aussagegehalt zusammenfassen. Diese Gruppen an Zielvorstellungen dienen als Grundlage für die nachfolgende Indikatorenentwicklung und werden in den folgenden Kapiteln behandelt.

#### 3.1. Abstimmung von Siedlungsentwicklung, Öffentlichem Verkehr und Infrastruktur

In Österreich ist Raumplanung Ländersache; Landesgesetze bilden also die gesetzliche Grundlage für die überörtliche und örtliche Raumordnung und Raumplanung. Im Salzburger **Raumordnungsgesetz - § 2** Raumordnungsziele und -grundsätze (LAND SALZBURG 2009b) - wird etwa als zentraler Grundsatz festgehalten:

*„Orientierung der Siedlungsachsen an den Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs und sonstigen Infrastruktureinrichtungen unter Beachtung größtmöglicher Wirtschaftlichkeit dieser Einrichtungen,“*

Für die Neuausweisung von Bauland im Flächenwidmungsplan gelten darin unter anderem die Gebote „in angemessener Entfernung von den Einrichtungen der Daseinsvorsorge und Versorgungsinfrastruktur“ und „mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausreichend erschlossen“.

In Deutschland gibt das **Raumordnungsgesetz** (ROG) die Grundsätze der Raumordnung (§ 2) vor. Darin wird eine räumlich konzentrierte Siedlungstätigkeit festgeschrieben, die sich vorrangig auf vorhandene Siedlungen mit ausreichender Infrastruktur und auf Zentrale Orte ausrichten soll. Weiters sollen die räum-

lichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem geschaffen werden. Auf eine gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr ist hinzuwirken (BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND 2009).

Das Leitbild der am Öffentlichen Verkehr orientierten Siedlungsentwicklung im **Salzburger Landesentwicklungsprogramm** (LEP) besagt, dass in dichter besiedelten Gebieten der Ausbau von Siedlungsschwerpunkten entlang der Einrichtungen leistungsfähiger Öffentlicher Verkehrsmittel an den Entwicklungs- und Hauptverkehrsachsen unter Beachtung der Erfordernisse des Umweltschutzes erfolgen soll. Dies gilt auch umgekehrt, so dass in Gebieten mit unzureichender Erschließung die Einrichtung neuer oder der Ausbau bestehender öffentlicher Verkehrsmittel zu forcieren ist. Wesentliches Ziel dieses Leitbildes ist die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Öffentlichen Verkehr und den nicht motorisierten Individualverkehr, dort wo es wirtschaftlich vertretbar und für die Bürger zumutbar ist (LAND SALZBURG 2003).

Auch im **Landesentwicklungsprogramm Bayern** (STMWIVT 2006) werden Grundsätze und Ziele zur „Nachhaltigen Siedlungsentwicklung“ festgeschrieben, die eine Verringerung der Inanspruchnahme von Grund und Boden (Nutzung von Baulandreserven, Nachverdichtung usw.) sowie eine Siedlungsentwicklung bevorzugt bei günstiger Verkehrserschließung durch öffentliche Verkehrsmittel vorsehen:

*„B VI Nachhaltige Siedlungsentwicklung*

*1.2 (G) Die Siedlungsentwicklung ist möglichst mit den Erfordernissen einer günstigen Verkehrserschließung und -bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel abzustimmen.*

*(Z) In den Verdichtungsräumen soll sich die Entwicklung des Siedlungswesens, ausgehend von den Kernstädten, entlang der leistungsfähigen Verkehrswege, vor allem des schienengebundenen Personennahverkehrs und – sofern vorhanden – Entwicklungsachsen vollziehen.“*

Gemäß dem **Sachprogramm „Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum“** (LAND SALZBURG 2009a) soll sich die Siedlungsentwicklung im Land Salzburg, insbesondere im Zentralraum, den Zielen und Grundsätzen des Salzburger Raumordnungsgesetzes 1998 folgend, dem Prinzip der dezentralen Konzentration, der Orientierung der Siedlungsentwicklung am öffentlichen Verkehr und dem haushälterischen Umgang mit Grund und Boden entwickeln. Folgende Leitbilder stehen nach dem Sachprogramm dabei im Mittelpunkt:

*„Polyzentrisches Strukturmodell zur Stärkung ausgewählter Entwicklungsstandorte u. -achsen (dezentrale Konzentration)*

*Wohnen und Arbeiten (Erwerbs- und Versorgungsarbeit) in einer Region der kurzen Wege*

*Konzentration und Verdichtung der Siedlungsentwicklung entlang des leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs ...“*

Ziele des Leitbildes „Konzentration und Verdichtung der Siedlungsentwicklung entlang des leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs“:

*„3.3.1 Ziele*

*(1) Die Siedlungsentwicklung soll sich verstärkt an den leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmitteln orientieren.*

*(2) Standorte für überörtlich bedeutsame Einrichtungen sollen im fußläufigen Einzugsbereich von Bahnhöfen oder Haltestellen eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels liegen.*

*(3) Leistungsfähige öffentliche Schienenverkehrsnetze sollen zur Verlagerung des Individualverkehrs weiter ausgebaut werden.*

*(4) Die Ausbaumöglichkeiten für die Schienenverkehrsinfrastruktur sollen gesichert werden.*

### 3.3.2. Maßnahmen (Auswahl)

(1) Im fußläufigen Einzugsbereich von Haltestellen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel sollen Flächen für maßvoll verdichtete Siedlungen ausgewiesen werden.

(2) Bei Siedlungen im fußläufigen Einzugsbereich von S-Bahn-Haltestellen soll unter Voraussetzung einer entsprechenden strukturellen Eignung eine Mindestdichte von 0,5 GFZ angestrebt werden. ...“

Im **Regionalplan Südostoberbayern** (REGIONALER PLANUNGSVERBAND SÜDOSTOBERBAYERN 2001) wird zum Thema Siedlungswesen folgendes Leitbild formuliert:

*„Die Siedlungsentwicklung in der Region soll sich an der Raumstruktur orientieren und unter Berücksichtigung der sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen ressourcenschonend weitergeführt werden. Dabei sollen die neuen Flächen nur im notwendigen Umfang beansprucht werden, die Innenentwicklung bevorzugt werden und die weitere Siedlungsentwicklung an den vorhandenen und kostengünstig zu realisierenden Infrastruktureinrichtungen ausgerichtet sein.“*

Betreffend die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖPNV besagt ein zusätzliches Ziel des Regionalplans:

*„Die Siedlungsentwicklung soll sich organisch vollziehen und sich auf die Hauptsiedlungsbereiche und die Bereiche an Haltepunkten des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs konzentrieren. An den Haltepunkten des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs sollen eine Verdichtung und eine umfangreichere Siedlungstätigkeit vorgesehen werden.“*

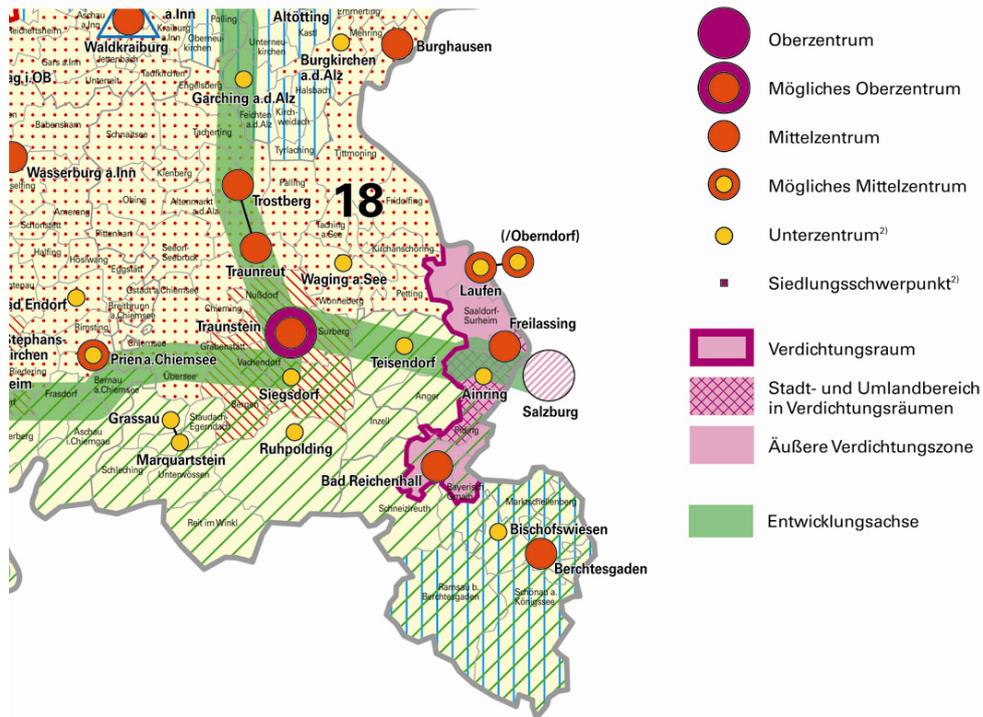
Ein aktuelles Planungsinstrument für das gesamte Land Österreich stellt das OEREK dar, welches im kommenden Jahr in Form des **OEREK 2011** neu erscheint. Ein vorläufiges Dokument (FASSMANN 2010) enthält bereits einige relevante Aussagen und Zielformulierungen, welche die bisher angeführten weiter unterstreichen:

*„Die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung sind aufeinander abzustimmen, kompakte Siedlungsstrukturen sind zu schaffen und deren Entwicklung möglichst in den Gebieten vorzusehen, die bereits weitgehend überbaut und durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind.“*

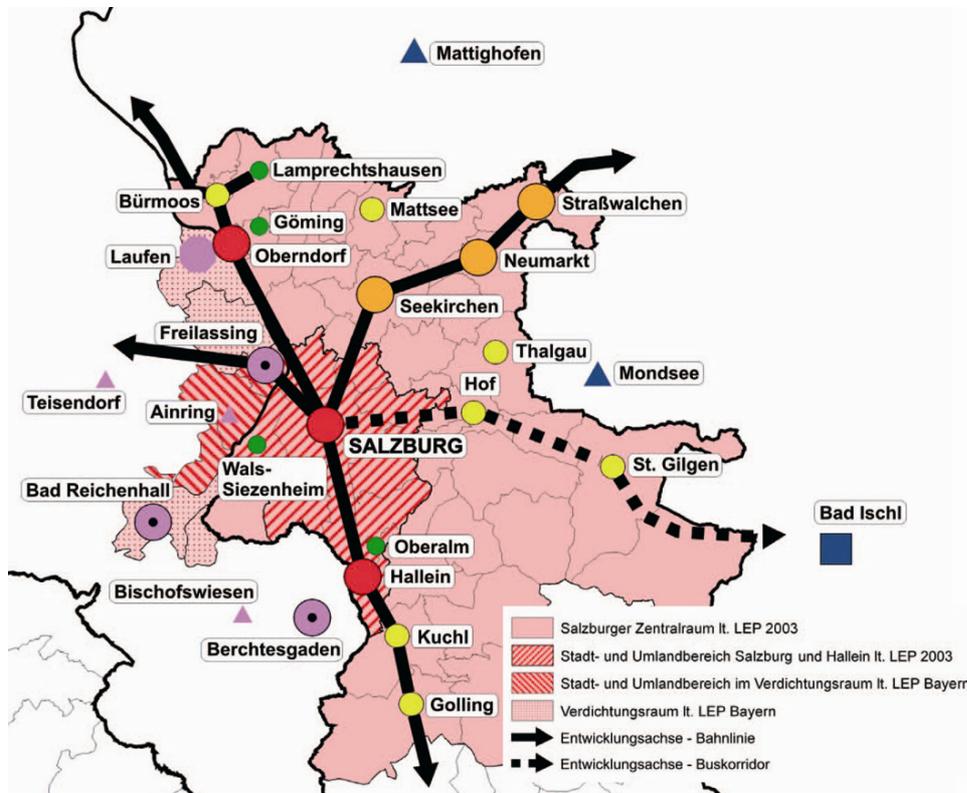
Die **Österreichische Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung** spricht die nachhaltige Siedlungsentwicklung / Infrastrukturplanung an: (BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT 2002)

*Leitziel 14 „Mobilität nachhaltig gestalten - zielt auf eine Reduktion von Mobilitätswängen und eine nachhaltige Gestaltung von Mobilitätsbedürfnissen ab. Durch die räumliche Funktionstrennung (Wohnen, Arbeit, Freizeit) werden Mobilitätswänge geschaffen, die Auswirkungen auf soziale und wirtschaftliche Strukturen und auf die regionale Bindung der Bevölkerung haben. In Gebieten ohne einen leistungsfähigen Öffentlichen Verkehr sind vor allem Bevölkerungsgruppen mit eingeschränktem Zugang zum motorisierten Verkehr (Kinder, Jugendliche, Ältere, Behinderte, einkommensschwache Personen) besonders benachteiligt. Regionale Disparitäten in der Versorgung und Erreichbarkeit sowie die Emissionen und Folgekosten des motorisierten Individualverkehrs sind sicherlich eines der größten ungelösten Probleme Nachhaltiger Entwicklung.“*

Die Landesentwicklungsprogramme zeigen weiters auch, wo die räumliche Entwicklung verstärkt vorstatten gehen soll (Abb. 4, Abb. 5). Diese **Entwicklungachsen** sollen im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung, die Freiraumsicherung und den Infrastrukturausbau zu einer geordneten und nachhaltigen raumstrukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen (StMWIVT 2006). Die im vorliegenden Anwendungsfall analysierten Schienenachsen (Salzburg-Straßwalchen und Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut-Trostberg) verlaufen entlang dieser Entwicklungachsen.



**Abb. 4** Entwicklungachsen nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern [StMWIVT 2006]



**Abb. 5** Entwicklungachsen nach dem Salzburger Landesentwicklungsprogramm [LAND SALZBURG 2009]

### 3.2. Region der kurzen Wege, Versorgungsqualität

Ziele des Leitbildes „Wohnen und Arbeiten in einer Region der kurzen Wege“ aus dem **Sachprogramm „Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum“** (LAND SALZBURG 2009a):

*„(1) Bei der Siedlungsentwicklung ist auf die unterschiedlichen sozialen Rollen der BewohnerInnen Bedacht zu nehmen; Benachteiligungen von weniger mobilen Bevölkerungsgruppen sind zu vermeiden.*

*(2) Bei der Siedlungsentwicklung sind kurze Arbeits- und Versorgungswege anzustreben.“*

Maßnahmen zum Leitbild der Region der Kurzen Wege:

*„(1) Die Siedlungsentwicklung der Gemeinden soll vorrangig in Siedlungsschwerpunkten erfolgen. Nach Maßgabe der strukturellen Gegebenheiten sollen über 50% des ermittelten Wohnbaulandbedarfes in den Siedlungsschwerpunkten ausgewiesen werden.*

*(2) Als Siedlungsschwerpunkte gelten jedenfalls die Hauptorte der Gemeinden.*

*(3) Darüber hinaus können Siedlungsschwerpunkte festgelegt werden, wenn sie folgenden Kriterien entsprechen: Bestehendes Siedlungsgebiet; Potential zur Innenverdichtung oder zur Erweiterung; Vorhandensein von mehreren Einrichtungen der Daseinsvorsorge in fußläufiger Entfernung; Fußläufige Erreichbarkeit eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels (gemäß Vorgaben im Landesentwicklungsprogramm).“*

### 3.3. Ausbau und Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen Öffentlichen Verkehrs

Viele Planungsdokumente enthalten explizite Ziele zum Ausbau und zur Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs, oft mit Fokus auf der Schiene. Das **Landesentwicklungsprogramm Bayern** legt im Teil B V Nachhaltige technische Infrastruktur folgende Grundsätze und Ziele fest (STMWIVT 2006):

*„1.2.1 (G) Die Verlagerung eines größtmöglichen Anteils des Verkehrszuwachses auf öffentliche Verkehrsmittel ist anzustreben. Dem quantitativen und insbesondere qualitativen Ausbau des ÖPNV kommt zu diesem Zweck besondere Bedeutung zu. (Z) In den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten soll der ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr vorrangig ausgebaut und gefördert werden. Im ländlichen Raum soll die Flächenbedienung durch den ÖPNV stabilisiert und die Bedienungsqualität weiter verbessert werden.*

*1.3.1 (G) Der Schaffung eines leistungsfähigen Schienenpersonen- und -güterverkehrs durch Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur sowie attraktive Verkehrsangebote bundeseigener und nicht-bundeseigener Eisenbahnverkehrsunternehmen kommt besondere Bedeutung zu.*

*1.3.2 (G) Der Ausbau des Schienennetzes für den Nahverkehr ist fortzusetzen.*

*1.3.3 (G) Es ist anzustreben, Streckenstilllegungen und Rückbau der bestehenden Schieneninfrastruktur möglichst zu vermeiden. Der Erhalt einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur ist von besonderer Bedeutung.“*

Das Sachprogramm **„Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum“** (LAND SALZBURG 2009a) enthält bspw. das Ziel, die S-Bahn weiter in den bayerischen Raum zu verlängern sowie die Lokalbahn ins Innviertel (Ostermiething, Burghausen) weiterzuführen. Zusätzliche Eisenbahnhaltstellen sollen an Standorten mit siedlungs- und verkehrspolitischer Bedeutung nach Maßgabe der Finanzierbarkeit und regionalpolitischen Umsetzbarkeit eingerichtet werden.

Das Interreg IVA Projekt **„Masterplan“** stellt für die grenzübergreifende Kernregion Salzburg eine Sammlung von langfristig nachhaltigen Entwicklungsstrategien dar. Ausgehend von demographischen Prognosen für die Region und der Annahme einer positiven wirtschaftlichen Tendenz baut der Masterplan auf den Grundsätzen und Zielsetzungen aus den grenzüberschreitenden Konzepten und den landesspezifischen

Planungen auf. Um den negativen Tendenzen der Verkehrsentwicklung entgegenzuwirken, beinhaltet der Masterplan eine Entwicklungsstrategie für den Verkehr in der Kernregion Salzburg, welche sich aus folgenden Kernelementen zusammensetzt: (Masterplan Kernregion Salzburg 2011)

*„- 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)*

*- 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.“*

### 3.4. Leitbildorientierte Indikatorenentwicklung

Die Planungsprogramme, Leitbilder und Ziele der Länder Bayern und Salzburg sehen für die weitere Raumentwicklung eine wechselseitig abgestimmte Verkehrs- und Infrastrukturplanung sowie Maßnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs vor.

Die im gegenständlichen Modul entwickelten Indikatoren (vgl. Abb. 6) unterstützen die schrittweise Konkretisierung von planerischen Zielvorstellungen und Maßnahmen. Sie unterstützen die raumbezogene Messbarmachung von Zuständen und Entwicklungen (Bspw. Entwicklung der Erreichbarkeit der Wohnbevölkerung mit dem Öffentlichen Verkehr). Das Monitoring der räumlichen Entwicklung – Raubeobachtung – ist eine zentrale Aufgabe für die Unterstützung einer nachhaltigen Raumentwicklung.

Die im Projekt EULE angewandten Indikatoren unterstützen die planerische Umsetzung einer am ÖV orientierten Siedlungsentwicklung. Damit wird ein Planungstool angewandt auf dessen Basis eine räumlich differenzierte Bewertung und Analyse sowie in weiterer Folge eine Priorisierung von Maßnahmen erfolgen kann.

Ziel / Grundsatz	Indikator
Die Siedlungsentwicklung ist möglichst mit den Erfordernissen einer günstigen Verkehrerschließung und -bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel abzustimmen.	Bauland im ÖPNV Nahbereich (Kap. 5.2.1) - Siedlungsflächen in räumlicher Nähe von ÖPNV Haltestellen
Stadtregion der kurzen Wege: bei der Siedlungsentwicklung sind kurze Arbeits- und Versorgungswege anzustreben.	Einwohner sowie wichtige Einrichtungen der Grundversorgung im ÖPNV Nahbereich (Kap. 5.2.2) - öffentliches Verkehrsangebot möglichst nahe zu den Menschen
Standorte für überörtlich bedeutsame Einrichtungen sollen im fußläufigen Einzugsbereich von Bahnhöfen oder Haltestellen eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels liegen.	Einrichtungen der Grundversorgung im ÖPNV Nahbereich (Kap. 5.2.3) - verkehrserzeugende Einrichtungen

**Abb. 6 Messbarmachung von Zielen und Grundsätzen der Raum- und Verkehrsplanung durch die Entwicklung räumlicher Indikatoren**

Um die Wirksamkeit von Maßnahmen im Zusammenhang zwischen Raum- und Verkehrsplanung sicherzustellen, soll für Salzburg ein verbindliches Rechtsinstrument in Form eines Sachprogrammes geschaffen werden. (LAND SALZBURG 2006). Ein Vorhabensbericht einer Arbeitsgruppe des Landes Salzburg zum **Sachprogramm "Raumplanung und Verkehr"** besagt:

*„Eine wichtige Rolle für das Verkehrsgeschehen im Land Salzburg nimmt auch die Schieneninfrastruktur ein. Durch die bereits teilweise erfolgte Umsetzung des NAVIS-Konzeptes (S-Bahn Salzburg) ist ersichtlich, welches Potenzial dieser Verkehrsträger für eine nachhaltige Verkehrsabwicklung besitzt. Der Umbzw. Ausbau bestehender Bahntrassen und Haltestellen, aber vor allem auch die Errichtung neuer Schienenwege soll durch die Flächenfreihaltung mittels des Sachprogrammes mittel- bis langfristig gesichert werden.“ (Land Salzburg 2010)*

## 4. Grenzübergreifende Datengrundlagen zur ÖPNV-Analyse

Im gegenständlichen Projekt wird eine Vielzahl an Datenschichten grenzübergreifend vergleichbar zusammengeführt. Oft sind räumlich sehr detaillierte Daten erforderlich um die in Kapitel 3 formulierten Ziele auch in messbare Größen verwandeln zu können. Nachfolgende Abschnitte beinhalten jene für die ÖPNV Planung essentiellen Datenschichten.

### 4.1. Daten des öffentlichen Verkehrs

#### 4.1.1. Bahn: Streckennetz und Haltestellen

Für Südostoberbayern wurden von der BEG die Daten zu Strecken und Haltestellen einer aktuellen Erhebung (Stand 2009) für das bayerische Projektgebiet zu Verfügung gestellt. Die BEG agiert im Auftrag des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie im Bereich der Planung und Bestellung den gesamten SPNV für Bayern sowie in der Abstimmung zwischen allen Beteiligten. Im Datensatz eine Reihe von Attributen zum Streckennetz bzw. zu den Haltestellen enthalten:

- Attribute - Strecke: IBNR , Tunnel ja/nein, Regionalnetz, Infrastrukturbetreiber, Strecke mit Fahrdrat ja/nein, Hauptbahn/Nebenbahn, Einleisig/Zweigeleisig, Personenverkehr ja/nein, in Betrieb/stillgelegt, etc.;
- Attribute - Haltestellen: Name der Haltestelle, IBNR, Status, Infrastrukturbetreiber, Haltestelle für Personenverkehr ja/nein, Kreuzungsbahnhof ja/nein, etc.

Im Stadtbereich von Traunstein wurden in Abstimmung mit dem Landratsamt Traunstein zwei mögliche Haltepunkte (Wolkersdorfer Straße und Landwirtschaftsschule), zwischen dem Bahnhof Traunstein und der Haltestelle Bad Empfing, eingefügt. Sie befinden sich im verdichteten nördlichen Bereich der Stadt, der hohe Bevölkerungskonzentration um Nahbereich (vgl. Abb. 29) sowie zahlreiche Versorgungs- und Bildungseinrichtungen (vgl. Abb. 31) aufweist.

Für Salzburg werden das Schienennetz sowie die Bahnhaltstellen der Landes Salzburg verwendet. Zu bestehenden Haltestellen wurden diskutierte Haltepunkte (z.B.: Straßwalchen West, Seekirchen Süd), eine mögliche Haltestellenverschiebung in Eugendorf, die in Bau befindliche Haltestelle Lieferung (Fertigstellung 2013 geplant) sowie deren mögliche Zugangswege in die Datensätze integriert.

#### 4.1.2. Bus: Haltestellen

Für die Buslinien im Land Salzburg erfolgte 2009 eine Neuerhebung der Haltepunkte mit einer Fülle an Attributen zur Ausstattung wie:

- Straßenbezeichnung, Straßename, Fahrtrichtung Ort, Haltestellentyp (Busbucht, Fahrbahnhaltestelle, Busspur, Sonderform), Haltestellenname, Witterungsschutz, Anzahl der Sitzgelegenheit, Konfliktpunkt Radverkehr, Fahrkartenautomat/Entwerter, Barrierefreie Erreichbarkeit, etc.

Nachdem ein großer Teil der Haltestellen in Salzburg im Bezug auf deren Lage durch das Land Salzburg kontrolliert und ggf. verbessert wurde, konnte der Datensatz für die gegenständlichen Analysen aufbereitet werden. Neben weiteren Lagekorrekturen erfolgte die Standardisierung des Attributes „Waypoint“ in verschiedenen Datensätzen damit weitere Attributinformation mit den Haltestellengeometrien verknüpft werden kann. Bspw. ist der Datensatz in weiterer Folge über das damit verbundene Attribut der Haltestellennummer (SVV ID / EFA Nr.) mit der Elektronischen Fahrplanauskunft koppelbar.

Für die Landkreise Berchtesgadener Land und Traustein wurden Daten von der BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft) und vom RVO (Regionalverkehr Oberbayern; [www.rvo-bus.de](http://www.rvo-bus.de)) georeferenzierte Datensätze bereitgestellt. Auch hier war es nötig neben Bearbeitungen zur Lage die IDs zu vereinheitlichen. Fehlenden Haltestellen sowie die Haltestellen weiterer lokaler Busunternehmen (Stadtbusse) wurden kartiert und dem Datensatz hinzugefügt.

Der grenzübergreifende Datensatz basiert schließlich auf folgenden Quellen: Land Salzburg (2009), Stadt Salzburg (2006), RVO (2010), BEG (2010) sowie auf Eigenerhebungen (2010/11). Dabei wurde auf folgende Attributeigenschaften für alle Haltestellen geachtet: SSV ID / EFA Nummer (bei Haltestellen lokaler Linien teilweise eigene Bezeichnung), Steig ID (für jede Richtung jeweils ein Haltepunkt), Haltestellennamen, ID (aus EFA Nummer und Steig ID).

Folgende Buslinien verkehren grenzübergreifend im Raum des Salzburger Verkehrsverbundes (Abb. 7).

- Die Stadtbus-Linie 24 verbindet quasi als Expresslinie mit nur wenigen Haltestellen das Stadtzentrum von Salzburg (Hanuschplatz) mit Freilassing.
- Grenzübergreifende Regionalbuslinien bestehen mit den Postbussen 180 (vom Mirabellplatz in der Stadt Salzburg über Wals, Großgmain zum Bahnhof Bad Reichenhall), 260 (vom Hbf Salzburg über das „kleine deutsche Eck“ nach Lofer und weiter bis nach Zell am See) und 312 (verbindet Oberndorf mit Laufen).
- Die vom Regionalverkehr Oberbayern geführte Buslinie 836 verbindet die beiden bayrischen Städte Berchtesgaden sowie Freilassing. Durch die Linienführung über österreichischem Gebiet werden Grödig und Neu-Anif mitbedient.
- Die Buslinie 840 wird in Kooperation mit dem Regionalverkehr Oberbayern betrieben und schafft eine schnelle Verbindung vom Hauptbahnhof in Salzburg über das Zentrum und die Alpenstraße nach Anif und ins bayrische Berchtesgaden.
- Der „Mozartexpress“ von Reit im Winkel über Ruhpolding, Inzell und Bad Reichenhall nach Salzburg und der „Almerlebnisbus“ (Postbus / Oberbayernbus) von Unken über Lofer, Weißbach nach Hintersee verkehren als saisonale grenzübergreifende Linien von Mai bzw. Juni bis Oktober.

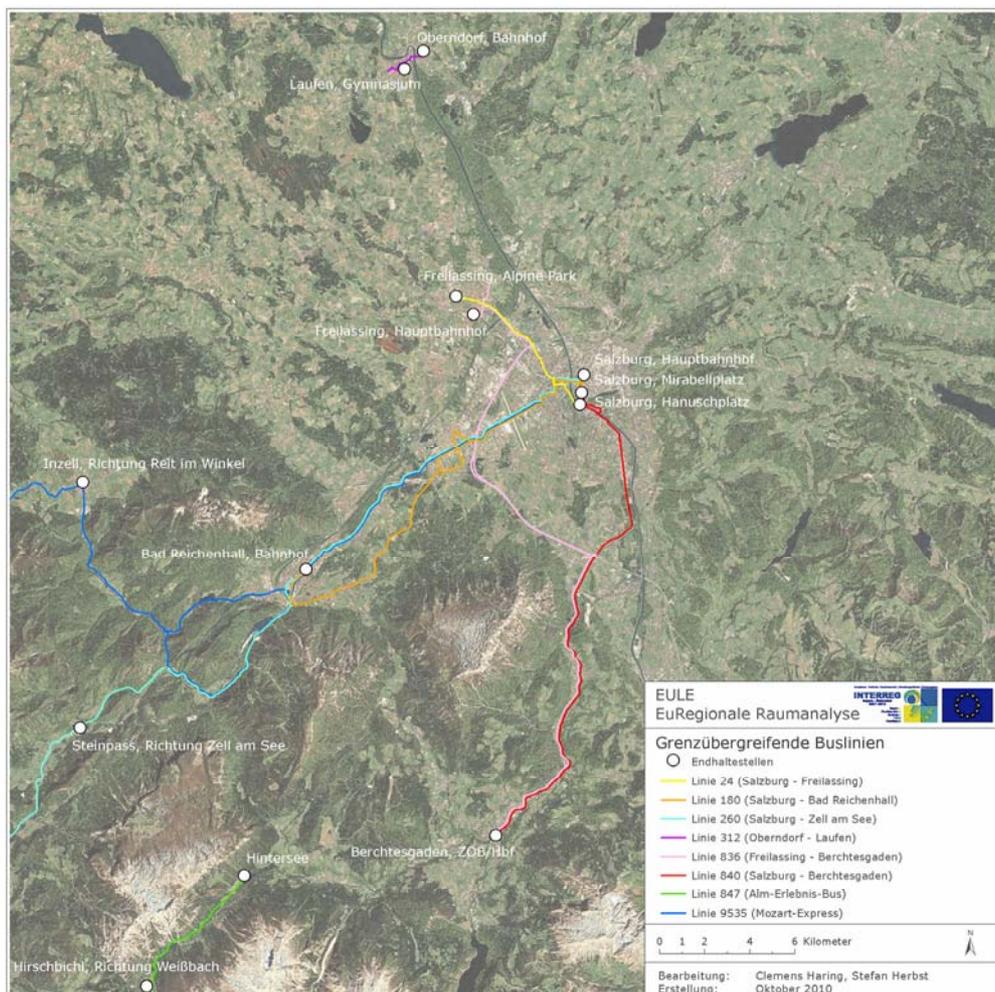


Abb. 7 Grenzübergreifende Buslinien in der Europaregion Salzburg

## 4.2. Flächenwidmungs- / Flächennutzungsdaten

Für die grenzüberschreitenden Analysen wurden im gegenständlichen Projekt aktuelle Flächenwidmungsdaten (Stand 2008/2009) des Landes Salzburg von SAGIS („Digitaler Flächenwidmungsplan Salzburg“) sowie der Region Südostoberbayern der Regierung von Oberbayern („Raumordnungskataster Bayern“) integriert. Die in beiden Datensätzen enthaltenen Nutzungsarten konnten zu einem grenzübergreifenden Datensatz, der in fünf einheitliche Widmungs-/Nutzungsklassen nach dem Vorbild der "zusammengefassten Widmungen" von SAGIS eingeteilt ist, zusammengefügt werden (vgl. Abb. 8) (siehe auch: Modul „Datengrundlagen und Indikatoren“ sowie Bericht zum Interreg IIIA Projekt „EuRegionale Raumindikatoren“).

Außerdem wurden im Rahmen des Projekts vom bayerischen Landesamt für Vermessung und Geoinformation Daten aus dem Amtlichen Topographisch-Kartographischen Informationssystem (ATKIS) für die Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein zur Verfügung gestellt. Für die gegenständlichen Arbeiten wurde die Objektgruppe „baulich geprägte Flächen“ (Wohnbaufläche - 2111, Industrie- und Gewerbefläche - 2112, Fläche gemischter Nutzung - 2113, Fläche bes. funkt. Prägung - 2114) mit Ausnahme von Freizeitanlagen (2202) herangezogen, die im ATKIS-Objektartenkatalog als Grundflächen ausgewiesen sind. Dabei handelt es sich im Vergleich zum Raumordnungskataster (ROK) um Daten die Klein- bzw. Einzelflächen räumlich exakter abbilden. Für die Raumanalysen liegt beispielsweise ein Vorteil darin, dass auch kleine Siedlungen (Weiler) im ländlichen Bereich im Datensatz enthalten sind, und so etwa die Eingangsdaten für die Verfeinerung von Statistikdaten auf Raster (vgl. Kap. 4.3.3) verbessert werden können.

Salzburg	grenzübergreifende Klassen	Südostoberbayern
Reine Wohngebiete Erweiterte Wohngebiete	→ Wohngebiet ←	Wohnbaufläche
Kerngebiete Ländliche Kerngebiete Dorfgebiete	→ Mischgebiet ←	Gemischte Baufläche
Gewerbegebiete Betriebsgebiete	→ Gewerbegebiet ←	Gewerbliche Baufläche
Industriegebiete	→ Industriegebiet ←	Industriegebiet

**Abb. 8 Klassifikation zur Vereinheitlichung von Flächenwidmungs- / Flächennutzungsdaten**  
 [SAGIS Flächenwidmungsplan, ROK Raumordnungskataster Bayern; Klassifizierung in Anlehnung an SAGIS „zusammengefasste Widmungen“ (Interreg IIIA Projekt - EuRegionale Raumindikatoren)]

## 4.3. Regionale Statistikdaten

Die Generierung von Indikatoren auf unterschiedlichen Maßstabsebenen (Standort bezogene Auswertungen bis zu überregionalen Indikatoren), die meist einen Bezug zur Wohnbevölkerung bzw. zu Beschäftigten aufweisen, erfordert die Bereitstellung regionalstatistischer Daten auf verschiedenen Ebenen.

### 4.3.1. Gemeindestatistik

Die für die Analysen notwendigen Kennzahlen und Indikatoren der Regionalstatistik auf Gemeindeebene sind für das Projektgebiet großteils über die Portale nationaler Statistikinstitute verfügbar:

- Eine der wichtigsten Bezugsquellen für regionalstatistisches Datenmaterial in Deutschland ist das kostenfreie „GENESIS“ Portal („GEMEINSAMES NEUES STATISTISCHES INFORMATIONSSYSTEM“). Ziel dieser Initiative der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder ist die Bereitstellung von Datenbanken, die von den jeweiligen Statistischen Landesämtern befüllt werden, jedoch einheitlich gestaltet, bedienbar und abrufbar sind. URL: <https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/login>
- Die Hauptbezugsquelle für regionalstatistische Daten in Österreich ist die grundsätzlich kostenpflichtige Datenbank „ISIS“ („Integriertes Statistisches Informationssystem“) von Statistik Austria. URL: [http://www.statistik.at/web\\_de/services/datenbank\\_isis](http://www.statistik.at/web_de/services/datenbank_isis)

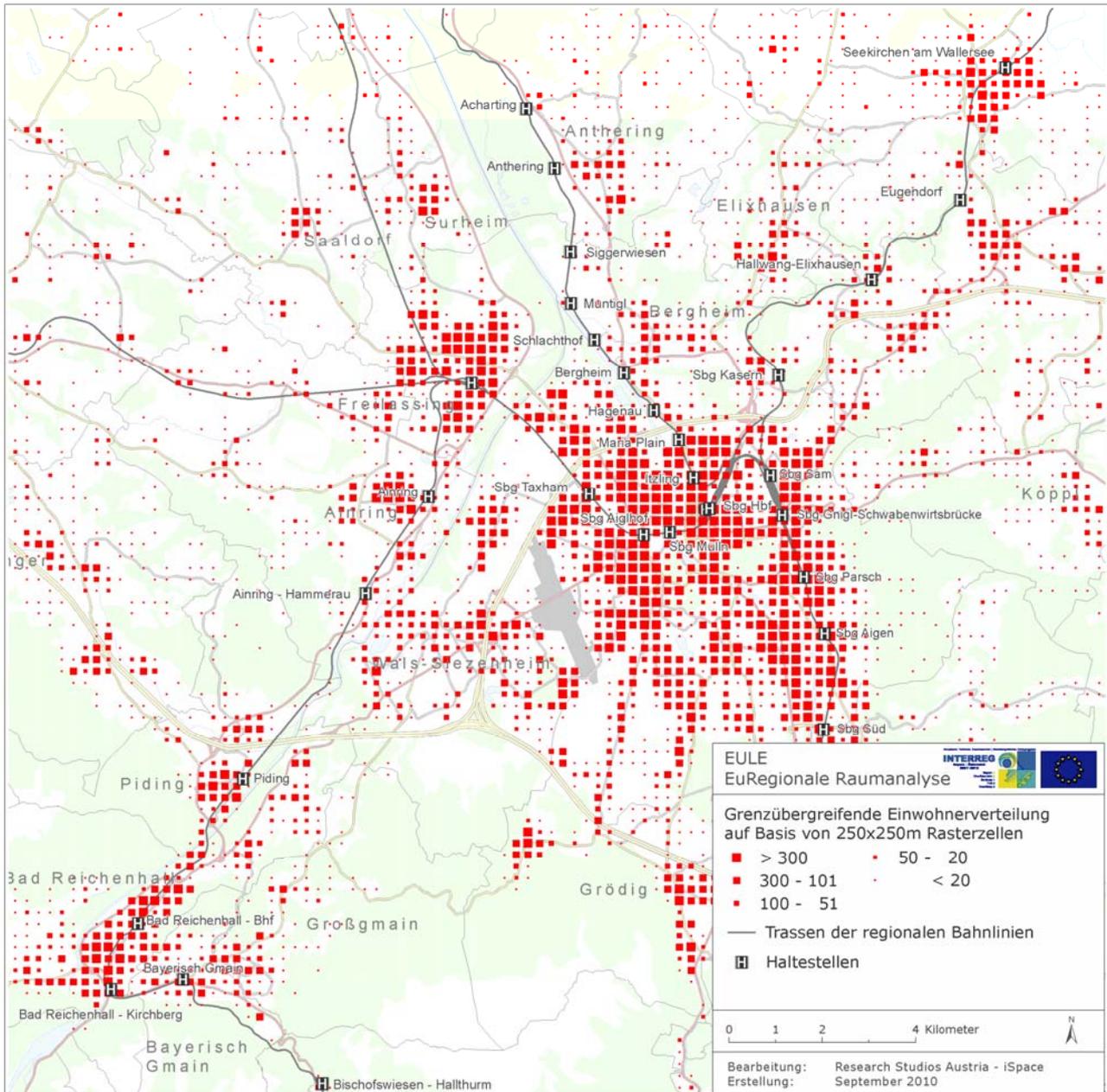
Neben diesen beiden Hauptbezugsquellen für Regionalstatistik werden auch weitere Datenquellen für spezifische Themenschwerpunkte abgefragt (Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktservice Österreich u. v. a.). Detaillierte Beschreibungen der Datenbezugsquellen und der abgerufenen und aufbereiteten Daten finden sich im Bericht zum Modul „Datengrundlagen und Indikatoren“ bzw. in den Ausführungen zu den bereiteten Planungs- und Entscheidungsgrundlagen der jeweiligen Kapitel des vorliegenden Berichts. Die so bezogenen Datengrundlagen (zu Einwohnern, Beschäftigten und Nächtigungen) werden zu einer grenzübergreifend standardisierten regionalstatistischen Datenbasis integriert, die die Grundlage für die Auswertungen auf Gemeindeebene liefert.

Für die Zahlen der Erwerbsspendler (vgl. Kap. 6.3 und 7.3) der Erwerbsspendler wird auf Daten von Statistik Austria zurückgegriffen, in denen aus der Volkszählung 2001 der Arbeitsort sowie der Wohnort der Erwerbstätigen mit Hauptwohnsitz in Österreich. (STATISTIK AUSTRIA 2004) erfasst wurde.

#### 4.3.2. Geographische Raster aus Melderegisterdaten

Für Österreich liegen statistische Daten von Statistik Austria seit der Volkszählung 2001 auf flexiblen Rastereinheiten aggregiert auf 100, 125, 250, 500m, usw. vor. Dabei existiert das etablierte, Österreich-spezifische MGI-Lambert Bezugssystem auf Basis dessen ein umfangreiches Datenangebot ab einer Rastergröße von 125m existiert. Im gegenständlichen Projekt werden für das österreichische Projektgebiet die Einwohner mit Hauptwohnsitz aus der Registerzählung vom Stichtag 1.1.2008) und der Beschäftigten 2001 verwendet (vgl. Abb. 13). Folgend einer EU Initiative mit dem Ziel der Standardisierung regionalstatistischer Daten und der daraus resultierenden Richtlinie D2.8.1.2 (INSPIRE 2009) zur Vereinheitlichung besteht seit kurzem ein Bezugssystem das auf einem einheitlichen europäischen Projektionssystem (ETRS-LAEA-Raster) beruht. Neben der besseren internationalen Vergleichbarkeit der Statistiken wird auch das österreichische Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) in Zukunft Daten auf Basis dieses Rasters anbieten. Im Projekt wurde ein 100m Raster der Einwohnerzahl mit Hauptwohnsitz vom 1.1.2010 integriert.

In Deutschland ist bis auf weiteres aus Datenschutz-Gründen keine vergleichbare Datenbasis landesweit vorhanden. So erfolgt die Ausdehnung der Geometrien der auf österreichischer Seite bestehenden 100 und 125m Raster auf das bayerische Projektgebiet. Weiters werden im Rahmen des Projektes von den bayerischen Anrainergemeinden der Regionalbahnlinie Auszüge aus den Melderegistern (Datengrundlagen zur Wohnbevölkerung) zur Verfügung gestellt. Durch Standardisierung und Verknüpfung dieser adressbezogenen Einwohnerzahlen mit Adresskoordinaten der Bayerischen Vermessungsverwaltung (Georeferenzierung) konnten die Einwohnerdaten nahezu vollständig und räumlich sehr detailliert verortet und auf das generierte grenzübergreifende 100 bzw. 125m Raster (s.o.) aufaggregiert werden (Georeferenzierungsquote: 99,7% der Einwohner konnten verortet werden) (vgl. Bereich zu Modul 02 „Datengrundlagen und Indikatoren“). Durch die aktive Mitarbeit der Gemeinden der Landkreise Traunstein und Berchtesgadener Land konnten diese Grundlagen erstellt werden. Damit wurde eine wichtige Grundlage für die grenzübergreifende Infrastrukturplanung geschaffen.



**Abb. 9 Grenzübergreifendes Raster der Einwohner mit Hauptwohnsitz 2007 / 2010**

[Daten: Statistik Austria, Georeferenzierte Meldedaten der bayerischen Gemeinden]

Damit liegen erstmals Daten zur kleinräumigen Bevölkerungsverteilung neben dem österreichischen Analysegebiet auch für den gesamten Landkreis Berchtesgadener Land sowie für die Gemeinden entlang der Bahnachse Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut-Trostberg vor. Diese grenzübergreifend einheitliche Grundlage bildet die Basis für die nachfolgenden Erreichbarkeitsanalysen zu den Bahntrassen.

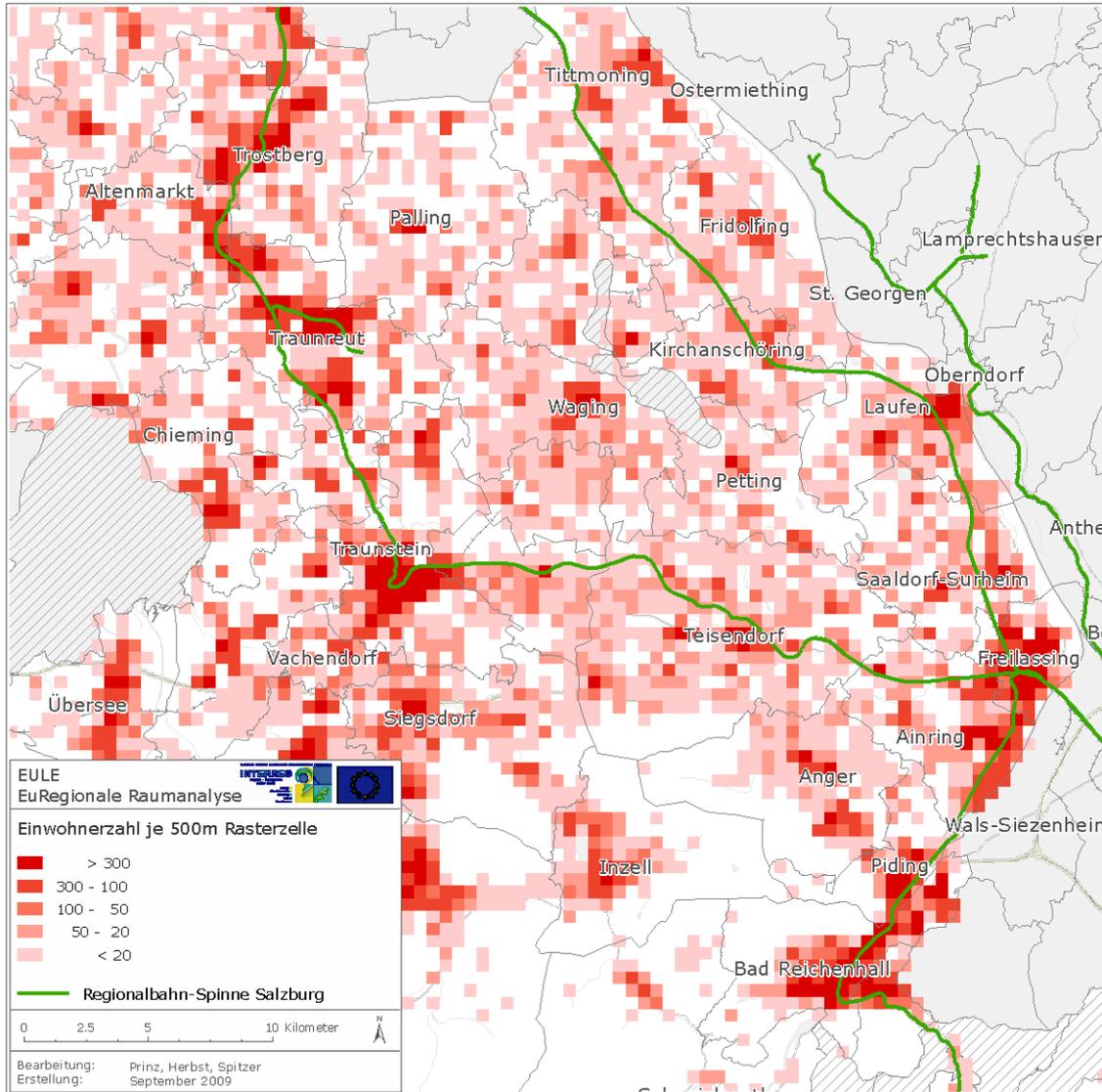
#### 4.3.3. Verfeinerung der gemeindebezogenen Einwohnerzahl auf geographische Raster

Die Europäische Union plant für das Jahr 2011 einen gemeinschaftsweiten Zensus. Eine EU-Verordnung vom 9. Juli 2008 (DESTATIS 2008) verpflichtet die Mitgliedstaaten der Europäischen Union dazu, Daten anhand eines festgelegten Katalogs von Merkmalen zu erheben mit dem Ziel, die resultierenden Strukturdaten europaweit vergleichbar zu machen. Im Unterschied zu einer traditionellen Volkszählung wird diese Zählung in Deutschland und Österreich als registergestützter Zensus durchgeführt. Die deutsche amtliche Statistik verfolgte das Ziel, für die aus den Zensusdaten generierten Strukturdaten zusätzlich zu den gän-

gigen administrativen Einheiten auch - wie in Österreich bereits vorhanden - Geographische Raster als Bezugsobjekte zu installieren (DESTATIS 2005). Aufgrund der Verletzung des deutschen Grundgesetzes wurde dies jedoch durch Datenschutzbeauftragte des Bundes kritisch beurteilt. Der Gesetzgeber hat nun das „geographische Gitter“ nicht in seinen Gesetzentwurf des Bundeskabinetts aufgenommen. Damit fehlen in Deutschland bis auf weiteres kleinräumige regionalstatistische Daten (unterhalb der Gemeindeebene). Aufgrund dieser Situation kommt Ansätzen der Schätzung kleinräumiger Strukturdaten weiterhin große Bedeutung zu.

Ziel der Arbeiten ist die Entwicklung der fehlenden grenzübergreifend einheitlichen Rasterdaten durch Verfeinerung der Einwohnerzahl je Gemeinde aus der amtlichen Statistik für den bayerischen Teil des Projektgebietes (Südostoberbayern) durch den Einsatz eines Modells zur räumlichen Disaggregation. Dieser Vorgang basiert auf der Annahme, dass Daten, die global für eine Region (z.B.: NUTS Regionen oder Gemeinden) zur Verfügung stehen, mittels räumlich differenzierter Parameter (z.B.: Flächenwidmung) innerhalb der Region verteilt werden können. Voraussetzung für diese Vorgangsweise ist allerdings, dass es eine eindeutige Abhängigkeit zwischen dem globalen und dem räumlich differenzierten Parameter gibt (z.B.: Flächen gleicher Widmungsklassen weisen ähnliche Dichten auf) (CHEN 2002, STEINOCHER & KÖSTL 2002, PRINZ 2007).

Im gegenständlichen Prozess wird der im Projekt „EuRegionale Raumindikatoren“ (PRINZ ET AL. 2007) generierte Ansatz weiterentwickelt. Dabei wird einerseits der Modellierungsansatz verfeinert (z.B.: Miteinbezug von Gemeindetypen), sowie neue bzw. aktualisierte Daten für ein räumlich erweitertes Untersuchungsgebiet (gesamte Region Südostoberbayern) integriert. Die räumliche Orientierung für die Ergebnisse bilden die bestehenden geographischen Rasterzellen von Statistik Austria (WONKA 2006), die auf das bayerische Projektgebiet (Südostoberbayern) erweitert werden. Als kleinräumige Bezugsflächen für die Einwohnerdaten wird ATKIS (vgl. Kap. 4.2) verwendet. Ein Vergleich der so berechneten Daten mit den Meldedaten zeigt ein ausgewogenes Bild ohne generelle Unter- oder Überschätzung im städtischen oder ländlichen Gebiet. Lokale Variabilität einzelner Zellen die stark vom Durchschnitt abweichen ist jedoch nicht auszuschließen. Deshalb sind auch keine standortbezogenen Aussagen wie mit dem adressgenauen Rater (Kap. 4.3.2) möglich.



**Abb. 10 Disaggregation - Geschätzte Einwohnerzahlen je 500m Rasterzelle**

#### 4.4. Einrichtungen der Grundversorgung

Unter Grundversorgung wird in verschiedenen Regionen und Kontexten unterschiedliches verstanden. Nach LESER 1998 kennzeichnet die Grundversorgung die Versorgung der Bevölkerung mit den notwendigen Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs. EGLITIS 1999 in seiner Arbeit zur Grundversorgung in ländlichen Regionen berücksichtigt nicht nur den Lebensmitteleinzelhandel und privat angebotene Leistungen, sondern auch staatliche und kommunale Leistungen aus den Bereichen Bildung, Gesundheits- und Sozialwesen, Kultur und Sport sowie Verwaltung. In den folgenden Arbeiten wird eine grenzübergreifende Datenbasis von Einrichtungen der Grundversorgung (auch „Daseinsvorsorge“) nach folgender Definition erstellt:

*Grundversorgung als die Deckung der Bedürfnisse der Bevölkerung mit Gütern des täglichen bis wöchentlichen Bedarfs, sowie des unregelmäßigen aber u.U. lebensnotwendigen Bedarfs (z.B. Apotheke, Arzt). Die Grundversorgung ist dann sichergestellt, wenn sie auch für die nicht motorisierte Bevölkerung erreichbar ist (GILGEN K. & A. SARTORIS 2005).*

Zusätzlich zur hier erwähnten Grundversorgung erfolgt die Integration von Freizeiteinrichtungen (bspw. Bäder / Thermen) als wichtige Verkehrserzeuger.

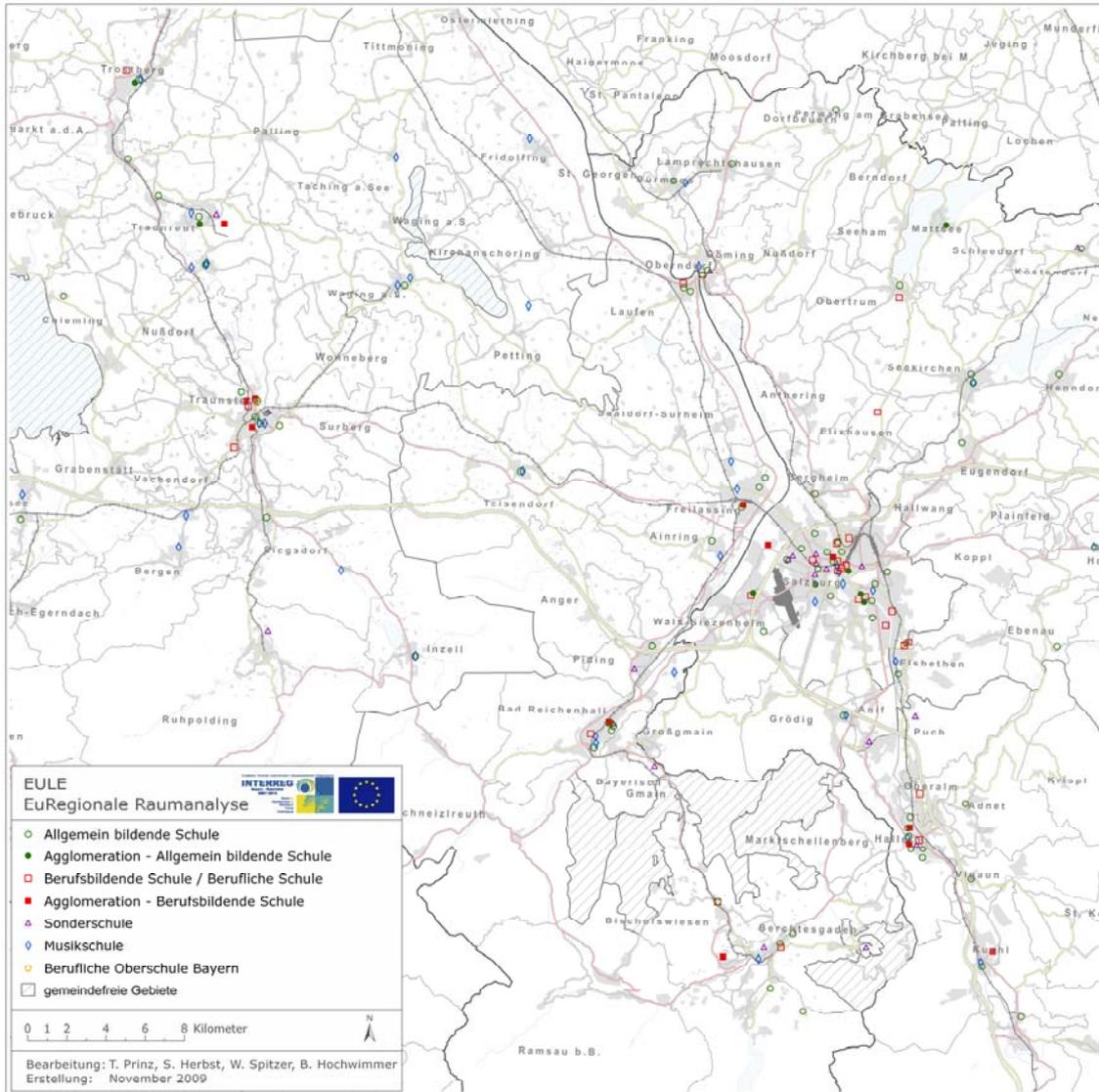
Für die grenzübergreifende Analyse von Versorgungseinrichtungen wurden Daten aus verschiedenen Quellen zusammengeführt. Die Geocodierung von noch nicht verorteten Daten erfolgt über die Adresse mit Hilfe der Adresskoordinaten / Hauskoordinaten der Salzburger Landesplanung / des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (StMWIVT).

Als Grundlage dienen die Daten zu Diensten der Grundversorgung im Bundesland Salzburg (mit Ausnahme der Stadt Salzburg) (AINZ 2007). Als weitere Datengrundlage für das Bundesland Salzburg werden einzelne Datenschichten bzw. bereits geocodierte Datensätze des Salzburger Geografischen Informationssystems (SAGIS) verwendet. Die Stadtplanung Salzburg stellt für das gegenständliche Projekt Datensätze aus dem Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) zur Verfügung. Diese Daten aus dem REK dienen als zusätzliche Datenbasis für die Darstellung/Weiterbearbeitung von Versorgungseinrichtungen im Stadtgebiet von Salzburg.

Für das bayrische Untersuchungsgebiet werden seitens der Regierung von Oberbayern Datenschichten aus dem Raumordnungskataster (ROK) 2008, sowie eine Liste aller Schulen mit Schultypen vom Bayerischen Staatsministerium für Unterricht und Kultus (StMUK) zur Verfügung gestellt.

Zur grenzübergreifenden Analyse wurde eine Gruppierung der Einrichtungen vorgenommen (nach AINZ):

- Bildungsinfrastruktur: Schulen (allgemeinbildend – exkl. Volks- bzw. Grundschulen, berufsbildende Schulen, Musikschule, Sonderschule), Volks- bzw. Grundschulen
- Betreuungseinrichtungen: Kinderbetreuung, Altenbetreuung
- medizinische Versorgung: Apotheken, Fachärzte, Krankenhäuser, Kuranstalten
- Freizeiteinrichtungen: Bäder, ...
- Nahversorgung: a) Güter des täglichen / wöchentlichen Bedarfs (Supermarkt kleiner bzw. größer 1.000m<sup>2</sup> VKF), b) Dienstleistungen des täglichen Bedarfs (Poststellen, Gemeindeverwaltung)



**Abb. 11 Beispiel grenzübergreifender Standorte der Bildungsinfrastruktur**  
 [Daten: SAGIS, StMUK]

## 5. Erreichbarkeitsanalyse von ÖPNV - Trassen

Zur Bewertung der Erreichbarkeit des schienenengebundenen ÖPNVs wird ein übertragbares Analysetool (Kap. 5.1) angewandt, das die Trassen bzw. Teilabschnitte hinsichtlich verschiedener Aspekte von Erreichbarkeit (räumliche Nähe zu Einwohnern, Beschäftigten, Bauland, Einrichtungen der Grundversorgung) quantifiziert. Dabei kommt ein realitätsnahes Verfahren zur Anwendung, das auch die grenzübergreifenden Potenziale verschiedener Trassen miteinander vergleicht. Es wird ausgehend von punktgenau<sup>1</sup> verorteten Wohnstandorten der Bevölkerung die tatsächliche Erreichbarkeit der Trasse über existierende Wege ausgewertet.

Als Ausgangspunkte der Einzugsgebietsberechnung werden - unabhängig von bestehenden Haltestellen - Analysepunkte in regelmäßigen Abständen (z.B. 250 oder 500m, Kap. 5.1.1) gesetzt, auf Basis derer das Analysetool die entsprechenden Erreichbarkeitszonen berechnet. Zur Auswertung werden die berechneten Erreichbarkeitsflächen mit weiteren Daten (wie Einwohnerzahlen) räumlich verknüpft (Kap. 5.1.2) und ergeben damit Potenzialwerte. Als statistische Basis für die kleinräumige Analyse von Infrastruktureinrichtungen sind räumlich hoch aufgelöste Datengrundlagen unabdingbar. Eine rasterbasierte Darstellung von regionalstatistischen Datengrundlagen ermöglicht eine Annäherung an den tatsächlichen Verbreitungsraum der Bevölkerung. Im gegenständlichen Projekt wird das entwickelte grenzübergreifende 125m Raster (Kap. 4.3.2) der Wohnbevölkerung verwendet.

Die *Erreichbarkeitspotenziallinien* (Kap. 5.1.3) bilden die graphische Umsetzung dieser Potenzialwerte, indem die Werte für 1.000 und 2.000m in ein Liniendiagramm übertragen und zusammen mit den bestehenden / diskutierten Haltestellen dargestellt werden. An jenen Stellen, an denen die Kurve der Potenziallinie lokale Maximalwerte erreicht, erscheint es aus der Sicht der vorhandenen Siedlungsstruktur sinnvoll, Haltestellen zu errichten.

Die Grundlage der Berechnungen bildet eine grenzübergreifende Datenbasis für das Projektgebiet (Land Salzburg und Region Südostoberbayern) sowie im speziellen für die beiden Planungsfälle (Kap. 6 und 7). Diese enthält neben den Daten zu Bahnstrecken die bestehenden und diskutierten Haltestellen (Kap. 4.1.1), ein routingfähiges Straßennetz, kleinräumige Statistik- (Kap. 4.3.2) und Flächennutzungs- / Flächenwidmungsdaten (Kap. 4.2) sowie Daten zu Einrichtungen der Grundversorgung (Kap. 4.4).

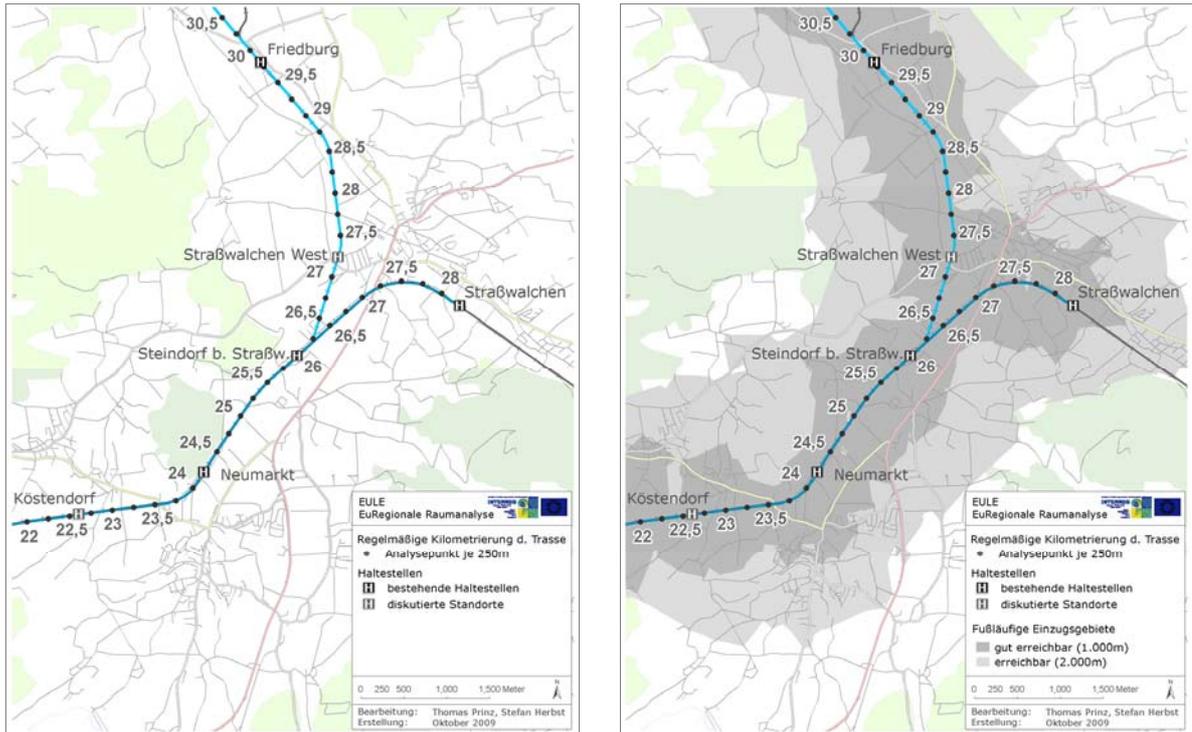
### 5.1. Analysetool: Erreichbarkeitspotenziallinien - Modellansatz

Ziel des Ansatzes ist die Entwicklung und Anwendung eines Tools, das eine kontinuierliche Bewertung einer Trasse des öffentlichen Verkehrs zulässt und somit die Potenziale unabhängig von der bestehenden Infrastruktur aufzeigt. Dafür sind drei Analyseschritte erforderlich, die in den Kap. 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3 beschrieben werden.

#### 5.1.1. Berechnung fußläufiger Einzugsgebiete

Auf Basis einer Kilometrierung der Trasse werden - ungeachtet von bestehenden bzw. diskutierten Haltestellen - Punkte in regelmäßigen Abständen gesetzt (Abb. 12). Diese „Analysepunkte“ dienen als Ausgangspunkt für eine netzwerkbezogene Erreichbarkeitsberechnung auf Basis der bestehenden fußläufigen Zugangswege. Die Distanz zwischen zwei Analysepunkten ist dabei flexibel und kann je nach Betrachtungsmaßstab variieren. Für die gegenständlichen Analysen (Auswertungen für Teilstrecken von ca. 25 bis 45km) hat sich ein Abstand von 250m als optimal erwiesen. Die ID jedes Punktes, die in der Karte sowie in der entsprechenden Potenziallinie zum direkten Vergleich vorhanden ist, entspricht dabei der Kilometrierung der Trasse (Ausgangspunkt ist jeweils der Hauptbahnhof Salzburg).

<sup>1</sup> Verortung über georeferenzierte Wohnadressen aus dem Melderegister



**Abb. 12 Analysepunkte im Abstand von 250m; Einzugsgebiete: 1.000m u. 2.000m je Analysepunkt**

Digitale Straßen- und Wegenetze stellen eine wichtige Grundlage für netzwerkanalytische Fragestellungen dar. Im Vergleich zur Modellierung von Erreichbarkeitspotenzialen mit Luftlinienentfernungen (euklidische Entfernungen) bringen Netzwerkdistanzen große Vorteile, da im Alltag Personen bei der Überwindung von Distanzen in der Regel immer an fußläufig nutzbare Wege gebunden sind. Aus diesem Grund wurden Autobahnen in den Distanzberechnungen ausgeschlossen. Die Modellierung der Erreichbarkeit über bestehende Fußwege ergibt bei Anpassung an die speziellen Erfordernisse des Analysegebiets realitätsnahe Resultate speziell im Bereich der Zugänglichkeit von Haltestellen<sup>1</sup>.

### ÖPNV-Einzugsgebiete - Distanzschwellwerte

Um Aussagen zur Versorgung der Bevölkerung zu tätigen, muss die Planung konkrete Schwellwerte der zumutbaren Zeit oder Distanz festlegen. Dabei ist zu beachten, dass hierfür meist keine einheitlichen Bewertungsmaßstäbe (Entfernungswerte) für die Beurteilung von Erreichbarkeiten und Versorgungsqualitäten vorliegen. Die in dieser Arbeit verwendeten Schwellwerte lehnen sich an Richt- und Orientierungswerte aus Verordnungen, Planungsrichtlinien, Projekt- und Grundlagenstudien an. Unter einem fußläufigen ÖPNV-Einzugsgebiet werden etwa im Landesentwicklungsprogramm Salzburg Entfernungen von 500m in der Ebene zu Bushaltestellen und Entfernungen von 1.000m zu Bahnhaltstellen angenommen (LAND SALZBURG 2003). Im Bericht der österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) gilt ein Gebiet als durch den ÖPNV erschlossen, wenn sich im Umkreis von 1.500m eine Haltestelle befindet (ÖROK 2007). Nach Diskussion dieser Richtwerte in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe wurden für die Ausgabe als Potenziallinien die Distanzschwellwerte 1.000m (entspricht einer Gehzeit von ca. 12-14 Minuten) für fußläufige Erreichbarkeit und 2.000m für Rad-Erreichbarkeit festgelegt.

<sup>1</sup> Bei Streckenabschnitten, an denen sich keine bestehende Haltestelle befindet, bedient sich das Modell naturgemäß jedoch auch nur der bestehenden Wege im Nahbereich. Zusätzliche Zugangswege, die etwa beim Bau einer neuen Haltestelle errichtet würden, führten in weiterer Folge auch zu einer Veränderung der Erreichbarkeiten und zu einem höheren Potenzial. Die konkret vorhandene Siedlungsstruktur an einem Analysepunkt erfordert teilweise modelltechnische Berücksichtigung. Bestehen etwa Siedlungsstrukturen beiderseits der Trasse, wird eine Erreichbarkeit der Trasse von beiden Seiten angenommen. Hierfür werden jeweils zweite Analysepunkte integriert, um dies zu garantieren.

### 5.1.2. Verschneidung mit räumlichen / regionalstatistischen Daten

Die Auswertung der Potenziale erfolgt durch Überlagerung und Verschneidung der Einzugsgebiete - der verschiedenen Distanzschwellewerte - mit räumlichen Daten wie Einwohner- oder Beschäftigtenraster (Kap. 4.3.2), Flächenwidmungen etc. Für jeden Einzugsgebiet werden die Attribute der verschrittenen Datenschichten (bspw. Zahl der Einwohner, Flächenausmaß von Widmungen) aufsummiert.

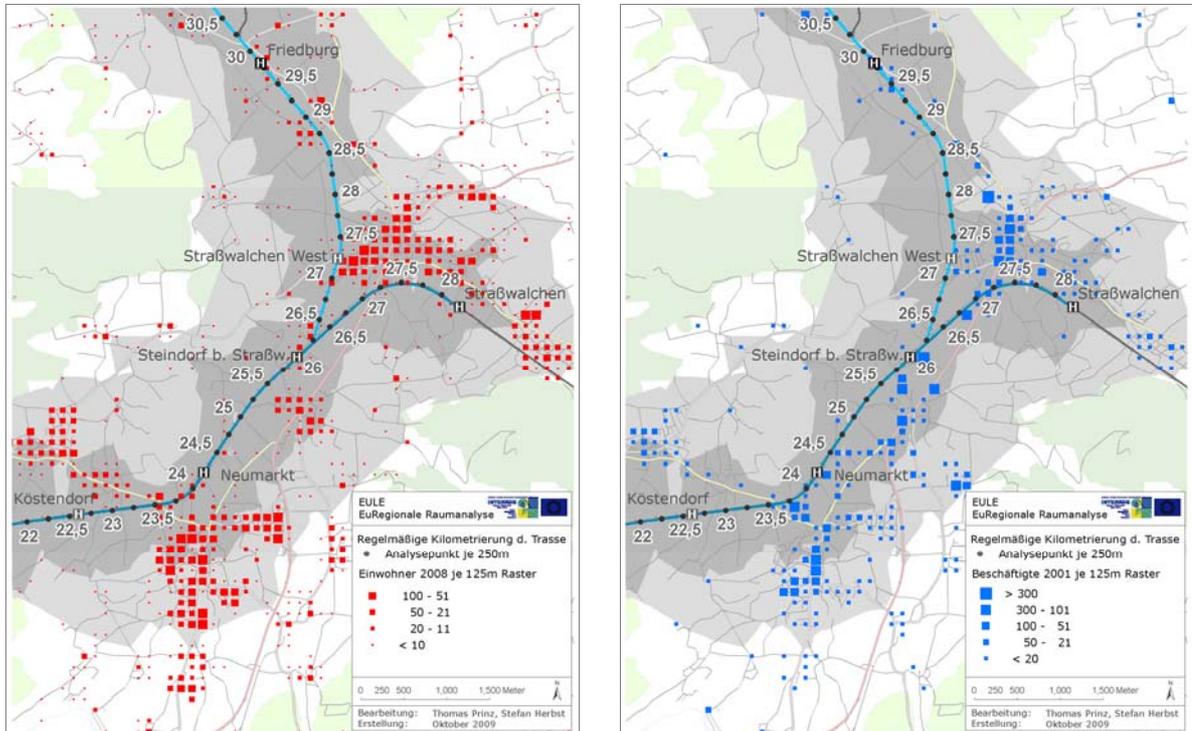


Abb. 13 Überlagerung der hochauflösenden Statistikdaten mit den Einzugsgebiet

### 5.1.3. Berechnung der Potenzialwerte

Da die individuelle Akzeptanz einer Haltestelle durch potenzielle Verkehrsnachfrager mit dem zunehmenden zurückzulegenden Anmarschweg sinkt, erfolgt die Berechnung dieser Potenzialwerte mehrstufig. Tab. 1 zeigt die Schwellwerte der fußläufigen Einzugsgebiete (vgl. Distanzschwellewerte Kap. 5.1.1) und ihre Gewichtungsfaktoren, die in Abstimmung mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe festgelegt wurden, für die Bereiche *Einwohner*, *Beschäftigte* und *Flächenwidmung / Flächennutzung* und wie sie sich zu Potenziallinien zusammensetzen.

Einzugsgebiet	Gewichtungsfaktor	Potenziallinie
bis 500m	1	
> 500 bis 1.000m	0,8	
> 1.000 bis 2.000m	0,5	

Tab. 1 Parameter der Potenziallinien 1.000 und 2.000 Meter

Für die quantitative Auswertung der *Einrichtungen zur Grundversorgung* wird eine Klassifizierung der Einrichtungen nach der Bedeutung für den Öffentlichen Verkehr nach den Kriterien wie Besucher Frequenz, Regelmäßigkeit des Besuches usw. in die Gewichtung miteinbezogen. Aus diesem Grund folgt der Gewichtungswert zusätzlich zur Distanz zur Trasse anhand der fußläufigen Distanzzonen (500, 1.000, 2.000 Meter) auch der Klassifizierung. Dies ergibt die folgenden Punktwerte je Infrastrukturstandort (Tab. 2) die für jeden Analysepunkt aufsummiert und auch in der Potenziallinie dargestellt.

Klasse	Punkte pro Standort		
	500m	1.000m	2.000m
1 Schule, Krankenhaus, Einzelhandel groß (>1.000m <sup>2</sup> VFL), Drogerie, ÖV-Haltestelle, Freizeiteinrichtung (Bad, Therme)	9	6	3
2 Kinderbetreuung, Facharzt, Apotheke, Kuranstalt, Einzelhandel klein (<1.000m <sup>2</sup> VFL)	6	3	2
3 Poststelle, Gemeindeverwaltung	3	2	1

Tab. 2 Klassifizierungs- und Gewichtungstabelle der Infrastrukturstandorte

### 5.1.4. Visualisierung durch Potenziallinien

Die Potenziallinien bilden schließlich die graphische Umsetzung der in Kap. 5.1.2 errechneten Summen die nach der Gewichtung zu den Potenzialwerten (1.000 und 2.000m, vgl. Abb. 14) führen.

- X-Achse der Potenziallinie zeigt dabei die Kilometrierung vom Ausgangspunkt der Trasse (Hbf Salzburg) Über diese kann der direkte Konnex mit den Karten (vgl. Abb. 24, Abb. 25, Abb. 35, Abb. 36) hergestellt werden, um so die Übersicht über die genaue Lage des Analysepunktes sowie der räumlichen Verteilung der Einwohner/Beschäftigten/Widmungsflächen/Einrichtungen im Einzugsgebiet zu erhalten.
- Auf der Y-Achse der Potenziallinie sind die gewichteten Potenzialwerte für 1.000 und 2.000m fußläufige Distanz vom Ursprungspunkt („Analysepunkt“) aufgetragen.

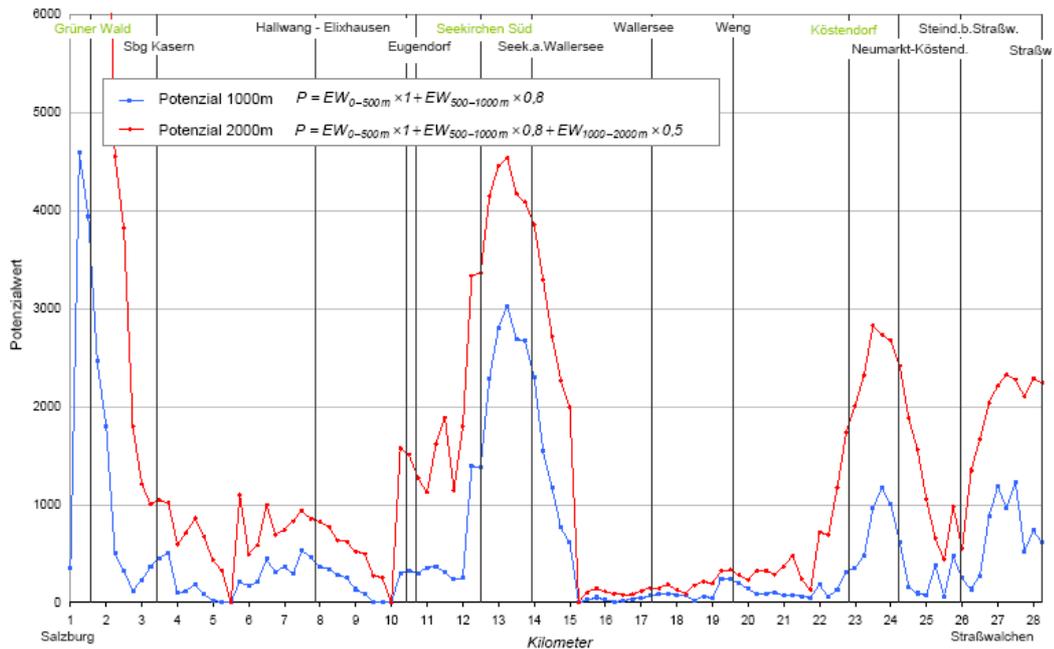


Abb. 14 Beispiel einer Potenziallinie mit den gewichteten Potenziallinien für 1.000m (blau) und 2.000m (rot) sowie die Lage bestehender (grau) und diskutierter Haltestellen (grün)

Die Darstellung von Potenziallinien der Distanzen 1.000 und 2.000m (kumulierte gewichtete Potenziale der 2 bzw. aller 3 Zonen; siehe oben) ermöglicht die Interpretation nach unterschiedlichen Einzugsgebieten. Ein großer Abstand der beiden Linien (bspw. im Bereich von Köstendorf und Neumarkt - vgl. Abb. 14) weist auf eine hohe Konzentration von Einwohnern und Beschäftigten in größerer räumlicher Entfernung (Bereich 1.000 bis 2.000 Meter) zur Haltestelle hin. Diese aus der Sicht der Haltestellenplanung ungünstige Situation könnte bspw. mit neuen Zugangswegen verbessert werden.

Durch das vertikale Auftragen der Haltestellen im Diagramm sind auch die jeweiligen Haltestellenabstände ersichtlich, die für einen effizienten Betrieb mit möglichst - im Vergleich zum Individualverkehr - konkurrenzfähigen Reisezeiten wichtig sind.

Die gegenwärtige Methode der Potenzialberechnung impliziert überlappende Einzugsgebiete zweier in räumlicher Nähe liegender Analysepunkte. Dabei treten aufgrund von Überlagerungen der Einzugsgebiete benachbarter Punkte Doppel- oder Mehrfachzählungen auf, die es in weiterer Folge ermöglichen, an jedem Analysepunkt das Potenzial abzulesen. Andererseits muss beachtet werden, dass auf Grund der Doppelzählungen die Potenziale benachbarte Punkte nicht addiert werden dürfen.

Die lückenlose Bewertung ganzer Trassen des ÖPNVs mit einem übertragbaren Analysetool ermöglicht einerseits den Vergleich verschiedener zukünftiger Haltestellenalternativen; andererseits können aber auch verschiedene Trassen verglichen werden, da für alle dasselbe Bewertungsinstrument zur Anwendung kommt. Voraussetzung dafür sind aber im grenzübergreifenden Kontext immer vergleichbare Datengrundlagen in Bezug auf räumliche Auflösung und inhaltliche Aussage.

## 5.2. Indikatorenentwicklung

Im Prozess der Implementierung von „Nachhaltigkeit“ in Zielformulierungen, Entwicklungskonzepten und -programmen wird die Entwicklung von Werkzeugen zu Raubeobachtung, Raumcontrolling und Benchmark gefordert. Dem expliziten Raumbezug von Indikatoren kommt bei der Umsetzung einer nachhaltigen Raumentwicklung eine besondere Rolle zu, wird aber bei bisherigen Indikatorenansätzen meist vernachlässigt. So erfolgt im gegenständlichen Kapitel, basierend auf den in Kapitel 3 beschriebenen Grundsätzen und Zielen der Länder, die Entwicklung von räumlich hoch aufgelösten Indikatoren, die die aktuelle Struktur in räumlicher Nähe der Bahnlinien in Form von Karten und *Potenziallinien* abbilden. Aggregierte *Ergebnisse auf Gemeindeebene* (vgl. Kap. 6.3 und 7.3) bilden neben den *Globalzahlen für die gesamten Trassen* (Abb. 3) in weiterer Folge die Überblicksindikatoren für überörtliche Planungen.

Aus den strategischen Zielen (vgl. Kap. 3) werden folgende Indikatoren abgeleitet, die grenzübergreifend vergleichbar berechnet werden.

### 5.2.1. Indikator „Bauland im ÖPNV - Nahbereich“

Der Baulandverbrauch pro Einwohner liegt in der Planungsregion Salzburg Umgebung über dem Salzburg-Durchschnitt: Während der Landesschnitt 2005 250m<sup>2</sup> Bauland je Einwohner ausweist, verfügt der Bezirk Salzburg Umgebung über 315m<sup>2</sup> Bauland je Einwohner. Bezogen auf das Wohnbauland liegt dieser Wert bei 243m<sup>2</sup> Wohnbauland je Einwohner, im Vergleich zu 188m<sup>2</sup> im Landesdurchschnitt (LAND SALZBURG 2006). In Bayern liegt die durchschnittliche „Siedlungsfläche je Einwohner“ bei 360m<sup>2</sup>, jedoch mit großen Abweichungen in den einzelnen Landkreisen. Während der Flächenverbrauch im Berchtesgadener Land mit 320m<sup>2</sup> deutlich geringer ist, liegt der Wert für Traunstein bei 420m<sup>2</sup> (INKA BAYERN 2008). Wie in Raumordnungsgesetzen und Entwicklungsprogrammen festgeschrieben (vgl. Kap. 3), soll die zukünftige Siedlungsentwicklung verstärkt innerhalb der bereits bestehenden Siedlungskörper stattfinden (Stichwort: Innenentwicklung), um so diese bisher teils flächenintensive Ausweisung von Bauland in Zukunft einzudämmen.

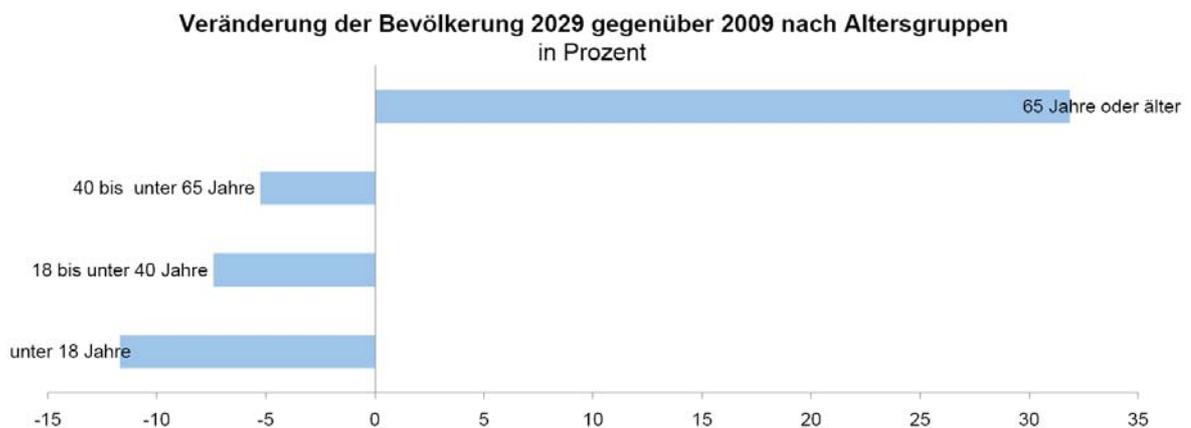
In einem ersten Schritt der Analyse von Widmungsflächen im Einzugsgebiet einer ÖPNV Trasse erfolgt die Auswertung der Widmungs- / Nutzungsflächen, die in erreichbarer bzw. nicht erreichbarer fußläufiger Distanz liegen. Dabei wird zwischen Wohnbauland (Wohngebiet / Wohnbaufläche, Mischgebiet / gemischte Baufläche) und Betriebsbauland (Gewerbegebiet / Gewerbliche Baufläche, Industriegebiet) unterschieden (vgl. Abb. 8). In einem zweiten Schritt werden die Siedlungsdichten innerhalb der Einzugsgebiete bestehender Haltestellen je Gemeinde berechnet (Tab. 9, Tab. 16). Diese Informationen zum Status Quo können gemeinsam mit konkreten Entwicklungsflächen / Nachverdichtungsflächen, wie bspw. vom Land Salzburg (Abt. 7 - Raumplanung) untersucht, zu einer nachhaltigen Raumplanung, die eng mit dem ÖPNV Angebot gekoppelt ist, beitragen.

### 5.2.2. Indikator „Einwohnerverteilung im ÖPNV - Nahbereich“<sup>1</sup>

Der Großraum um die Stadt Salzburg weist seit Jahren steigende Einwohner- und Beschäftigtenzahlen auf. Dadurch nehmen auch die Pendlerströme zwischen den Wohn- und Arbeitsorten bzw. Ausbildungsstätten sowie der Einkaufs- und der Ausflugsverkehr in der Stadtregion zu. Um das vermehrte Verkehrsaufkommen in der Region bewältigen zu können, bedarf es einer verstärkten Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Raumnutzung mit der Verkehrsinfrastruktur. Leistungsfähige Angebote im öffentlichen Personennahverkehr müssen (weiter)entwickelt werden, um vor allem Siedlungsschwerpunkte gut anzubinden.

Das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsmöglichkeiten von Personen werden wesentlich von demografischen und gesellschaftlichen Entwicklungen wie auch von raumstrukturellen Veränderungen geprägt. So ist bspw. etwa ein wesentlicher Anteil der älteren Bevölkerung in der individuellen Mobilität eingeschränkt und auf öffentliche Verkehrsangebote angewiesen. Da im Jahre 2050 bereits 28% (2010: 18%) der Österreicher 65 Jahre und älter sein werden (ÖROK 2010), ist diese Zielgruppe verstärkt zu berücksichtigen. Abb. 15 zeigt ähnliche Entwicklungen auch für Bayern.

Durch die aktuellen Entwicklungen, wie bspw. Überalterung, steigt die Nachfrage speziell nach ÖPNV Angeboten mit barrierefreier Zugänglichkeit in Zukunft stetig an. Ziel der Planungen ist es nun, der Bevölkerung möglichst kurze Fußwege zu ermöglichen. Die gute Erreichbarkeit des Öffentlichen Verkehrs spielt im Zusammenhang mit einer Region der kurzen Wege eine wichtige Rolle. Je besser das Angebot (bspw. je kürzer der Zugang zur Haltestelle), umso größer ist die Wahrscheinlichkeit der Nutzung. Um die reale Erreichbarkeit der Haltestellen zu modellieren, ist die exakte Lage der Einwohner am Wohnort sehr wichtig. Für die Indikatorenberechnung wird deshalb die Einwohnerzahl je 125m Rasterzelle (vgl. Abb. 13) verwendet, die in weiterer Folge nach der Entfernung zur Haltestelle gewichtet wird (vgl. Tab. 1).



**Abb. 15** Veränderung der Bevölkerungsstruktur in Bayern  
[BAYERISCHES LANDESAMT FÜR STATISTIK UND DATENVERARBEITUNG 2010]

### 5.2.3. Indikator „Einrichtungen der Grundversorgung im ÖPNV - Nahbereich“

Zu Daseinsgrundfunktionen zählen nach FAVRY (2006) und SAMMER & RÖSCHEL (1999) Wohnen, Ver- und Entsorgung, Arbeit, Freizeit und Erholung, (Aus)Bildung, Mobilität und Kommunikation. Die individuelle Relevanz dieser Funktionen weist naturgemäß Unterschiede in verschiedenen Lebensabschnitten auf. Die für die Befriedigung von Grunddaseinsfunktionen besonders wichtigen Einrichtungen sollen unter Rücksichtnahme auf ökologische, soziale und ökonomische Kriterien in „verdichteten“ Raumstrukturen zusammengeführt werden. Damit möchte man dem vor allem in den 60er und 70er Jahren starken Trend, an Stadtrandlagen größere Siedlungen ohne entsprechende Anbindung und räumliche Nähe zu infrastrukturellen Einrichtungen (ÖPNV, Kindergarten etc.) zu errichten, entgegenwirken (WUKOVITSCH 2003). Dies

<sup>1</sup> Für ausgewählte Analysefälle erfolgt die Auswertung der „Beschäftigtenverteilung“ im ÖPNV Nahbereich in analoger Weise

hatte ein sehr am motorisierten Individualverkehr orientiertes Mobilitätsverhalten zur Folge und verursachte ein zeitlich verzögertes Nachziehen der erforderlichen infrastrukturellen Einrichtungen.

Die räumliche Nähe von wichtigen Einrichtungen von Grunddaseinsfunktionen im Haltestelleneinzugsgebiet ist eine wichtige Voraussetzung für die Erreichbarkeit, vor allem für Bevölkerungsgruppen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind (bspw. Schüler, ältere Personen). Durch eine entsprechende „Dichte“ von infrastrukturellen Einrichtungen bzw. von Dienstleistungen der Daseinsvorsorge im Nahbereich von leistungsfähigen Haltestellen kann auch die entsprechende Frequenz / Zahl der Kunden unterstützt werden.

Die Nähe von infrastrukturellen Einrichtungen im Haltestelleneinzugsgebiet ermöglicht deren umweltfreundliche Erreichbarkeit. Weiters wird auch die Nutzung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, wie *Fahrrad fahren* oder *zu Fuß gehen*, gefördert.

Im gegenständlichen Ansatz wird die Zahl der zu erreichenden infrastrukturellen Einrichtungen (Auswahl, vgl. Kap. 5.1.3, Tab. 2) als ein Indikator für eine nachhaltige Infrastrukturplanung modelliert. Zur quantitativen Auswertung der Standortdaten mittels GIS-gestützter Analysemodelle erfolgt in Abstimmung mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe die Klassifizierung der Einrichtungen nach der Bedeutung für den Öffentlichen Verkehr nach folgenden Kriterien:

- Besucher-Frequenz: Anzahl der Besucher je Einrichtung
- Regelmäßigkeit des Besuches der Standorte: täglich, wöchentlich, sporadisch
- Standorte für in der Mobilität eingeschränkte Personen (Schüler, ältere Personen)

Durch die räumliche Nähe von Einwohnern und Einrichtungen der Grunddaseinsfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Versorgung, Bildung) sowie eine optimierte Erschließung durch den ÖPNV sollen die motorisiert zurückzulegenden Wege reduziert und die Attraktivität umweltfreundlicher Verkehrsmittel und damit die Wahrscheinlichkeit ihrer Nutzung erhöht werden und so zur Vision einer Region der kurzen Wege beitragen.

## 6. Ergebnisse: S-Bahn S2 (Salzburg - Straßwalchen) und Mattigtalbahn (bis Mattighofen)

Der erste Analysefall setzt sich aus den Bahnlinien der S-Bahn S2 (dem Nordast der S-Bahn Salzburg) von Salzburg nach Straßwalchen und der anschließenden Mattigtalbahn, die über Munderfing und Mattighofen nach Braunau führt, zusammen. Der Streckenabschnitt von Salzburg bis nach Mattighofen (vgl. Abb. 3) ist 46km lang.

Bei den sieben Salzburger Gemeinden entlang des 28km langen Teiltrasse der S2 handelt es sich durchwegs um Wachstumsgemeinden. Die Einwohnerzahl ist dort in den letzten zehn Jahren um 5% auf über 40.000 gestiegen (Wert ohne Stadt Salzburg, vgl. Tab. 4). Für die Entwicklung bis 2032 wird für Bergheim, Köstendorf, Straßwalchen und die Stadt Salzburg etwa eine Bevölkerungszunahme von 5 bis 10% prognostiziert. Für Eugendorf, Hallwang und Neumarkt wird sogar eine Steigerung von über 10% angenommen (RAOS & FASCHINGER 2008). Die Gemeinden Lengau, Munderfing, Schalchen und Mattighofen entlang der untersuchten 18km langen Teilstrecke der Mattigtalbahn von Steindorf bis Mattighofen weisen ebenso eine positive Einwohnerentwicklung in den letzten zehn Jahren von 4% auf. Etwa 16.000 Einwohner leben in den Gemeinden (Stichtag 1.1.2010), davon mehr als 10.500 im fußläufigen Einzugsgebiet<sup>1</sup> bestehender Haltestellen. Nach der regionalen Bevölkerungsprognose Oberösterreichs wird sich der Bezirk Braunau ebenso wie der Salzburger Teil der Achse positiv entwickeln. Bis 2050 prognostiziert das Land Oberösterreich einen Bevölkerungszuwachs über dem Landesdurchschnitt von über 10% (AMT DER OBERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2010).

Neben dem deutlichen Bevölkerungszuwachs ändert sich in den nächsten Jahren auch die Zusammensetzung der Bevölkerung. Der generelle Überalterungsprozess der Gesellschaft ist auch für die betroffenen Bezirke prognostiziert (vgl. Tab. 3). Dieses Wachstum und die steigende Zahl an Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, erzeugen eine stärkere Nachfrage nach einem leistungsfähigen (barrierefreien) öffentlichen Verkehr mit möglichst kurzen Wegen vom Wohnort und zu Einrichtungen der Grundversorgung.

Region / Landkreis	Entwicklung der Einwohner mit Hauptwohnsitz (1.000)		Entwicklung des Anteils an über 65 Jährigen in %	
	2009	2030	2009	2030
Österreich	8.355,3	9.034,5	17,4	23,6
Salzburg	529,2	558,6	16,9	24,2
Oberösterreich	1.410,4	1.500,9	16,0	24,2
Salzburg Stadt	147,7	157,5	16,7	24,3
Salzburg Umgebung	140,9	152,8	18,4	24,1
Braunau	97,4	104,4	14,5	24,1

Tab. 3 Bevölkerungszahl und Anteil an über 65 Jährigen für 2009 sowie 2030 in Österreich [ÖROK 2010]

### S2 (Straßwalchen - Salzburg)

Der S-Bahnlinie S2 - ein Teilstück der Westbahnstrecke nach Wien - verbindet den nordöstlichen Flachgau (Straßwalchen) über Neumarkt, Seekirchen, Eugendorf, Hallwang mit der Landeshauptstadt Salzburg. Die Strecke wird von der ÖBB betrieben und verkehrt derzeit alle 30 Minuten. Gegenwärtig sind auch Infrastrukturprojekte in Planung bzw. Bau wie der Aus- und Umbau des Hauptbahnhofes Salzburg

<sup>1</sup> Einzugsgebiet von 2.000m entlang des bestehenden Wege- und Straßennetzes (vgl. Kap. 5.1.1)

(voraussichtliche Inbetriebnahme 2013) oder der geplante Ausbau / Umbau der Bahnhöfe von Hallwang und Seekirchen (BMVIT 2009).

### Netzplan S-Bahn Salzburg



**Abb. 16 S-Bahn-„Spinne“ im Großraum Salzburg**  
 [BERCHTESGADENER LAND BAHN (BLB) 2009]

### Mattigtalbahn (Steindorf - Mattighofen - Braunau)

Die 40km lange, nicht elektrifizierte Regionalbahntrasse zwischen Steindorf bei Straßwalchen und Braunau am Inn wird von der ÖBB betrieben und im Stundentakt bedient. Die Züge fahren wechselweise von Braunau bzw. Attnang-Puchheim (Westbahn) kommend mit einem Halt Mülln-Altstadt bis Salzburg Taxham. Von Braunau und Mattighofen ist also jede zweite Fahrt eine Direktverbindung, bei den weiteren Fahrten muss in Steindorf bei Straßwalchen umgestiegen werden. Die Fahrzeit von Mattighofen nach Salzburg Taxham beträgt ca. 60 von Braunau 90 Minuten. Mit Standorten wie Straßwalchen West (vgl. Abb. 19) oder Mattighofen KTM-Werk stehen zusätzliche Haltstellen in Diskussion.

Die folgenden Kapitel beschreiben einerseits die aktuelle Situation (Kap. 6.1) zu Siedlungsstruktur (Flächenwidmung), Einwohnerzahlen und Einrichtungen der Grundversorgung in Verbindung mit Einzugsgebieten bestehender Haltestellen, andererseits die Potenziale entlang der gesamten Trasse (Kap. 6.2) unabhängig von Haltepunkten in Form von Potenziallinien. Die Abb. 24 und Abb. 25 ermöglichen die räumliche Zuordnung der Potenziale auf der Karte. In Kap. 6.3 erfolgt schließlich die quantitative Auswertung der Erreichbarkeiten je Gemeinde sowie die möglichen Veränderungen durch diskutierte Haltestellenstandorte.

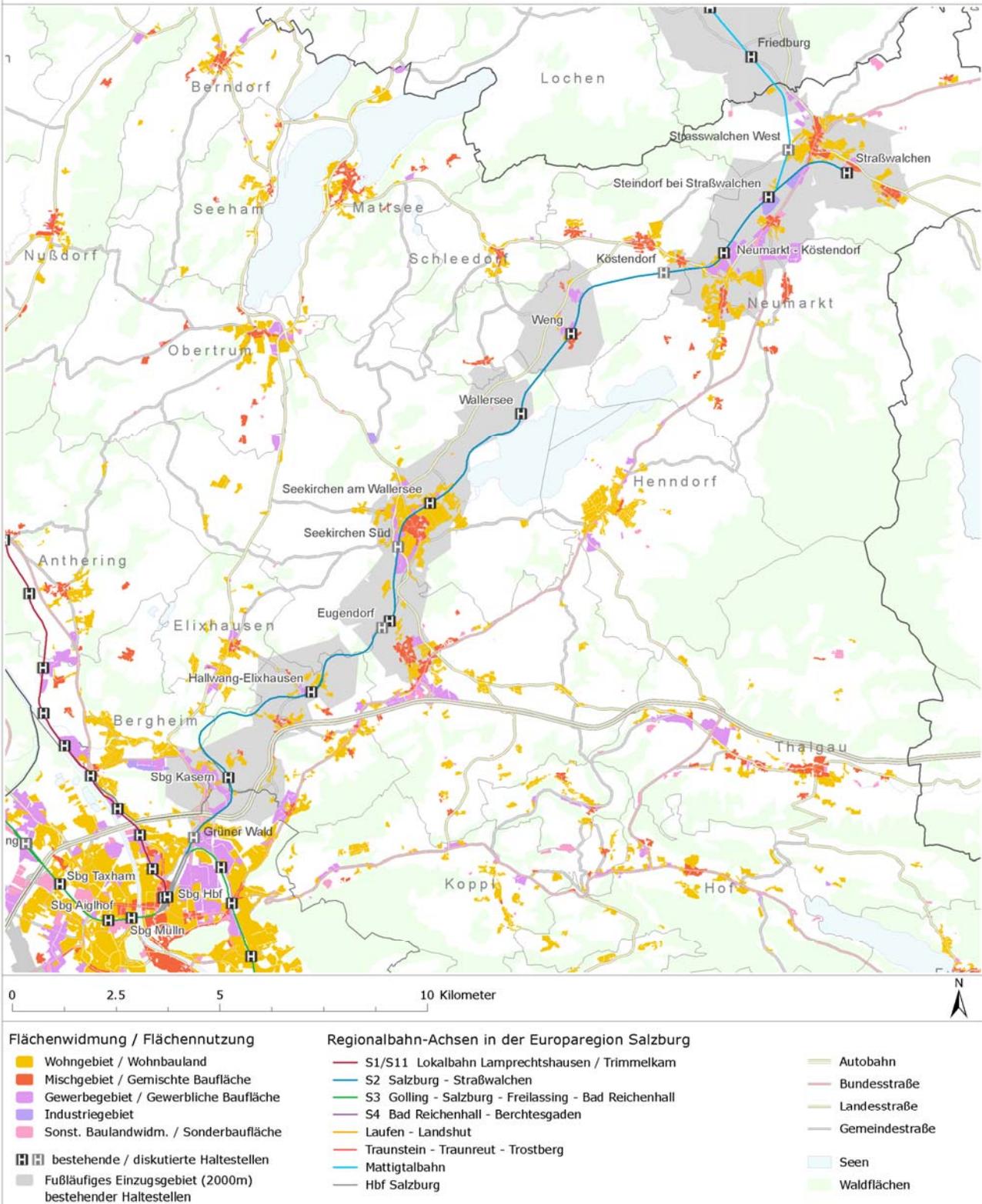
## 6.1. Ist-Zustand

Die Einwohner- und Siedlungsstruktur entlang der Trasse der S2 ist hauptsächlich durch Wohngebiete in weiterer Entfernung zu bestehenden Haltestellen charakterisiert (Beispiele: Eugendorf, Neumarkt, Straßwalchen). Seekirchen bildet die Ausnahme, da die Bahn direkt durch den Siedlungskern führt und die Haltestelle an dessen Nordrand liegt. Im Mattigtal findet man eine andere Situation vor. Mit Mattighofen (nach dem öö. Landesraumordnungsprogramm 1998: „Verdichtungsgebiet Mattighofen“) und Munderfing befinden sich zwei regionale Zentren in unmittelbarer Nähe der Bahntrasse.

Die folgenden Abbildungen zeigen die bestehende räumliche Situation in räumlicher Nähe der S2 bzw. Mattigtalbahn mit den Einzugsgebieten um bestehende Haltestellen.

- Klassen der Flächenwidmung entlang der S2 nach dem Flächenwidmungsplan Salzburg (Abb. 17)
- Wohnbevölkerung 2008 (Einwohner mit Hauptwohnsitz) auf Basis von 250m Rasterzellen (Abb. 18 u. Abb. 19) entlang der S2 und Mattigtalbahn
- Einrichtungen der Grundversorgung (Abb. 20) entlang der S2

Interreg IV A Projekt: EuRegionale Raumanalyse (EULE)  
**Flächenwidmung / Flächennutzung entlang der S-Bahn S2 (Salzburg - Straßwalchen)**

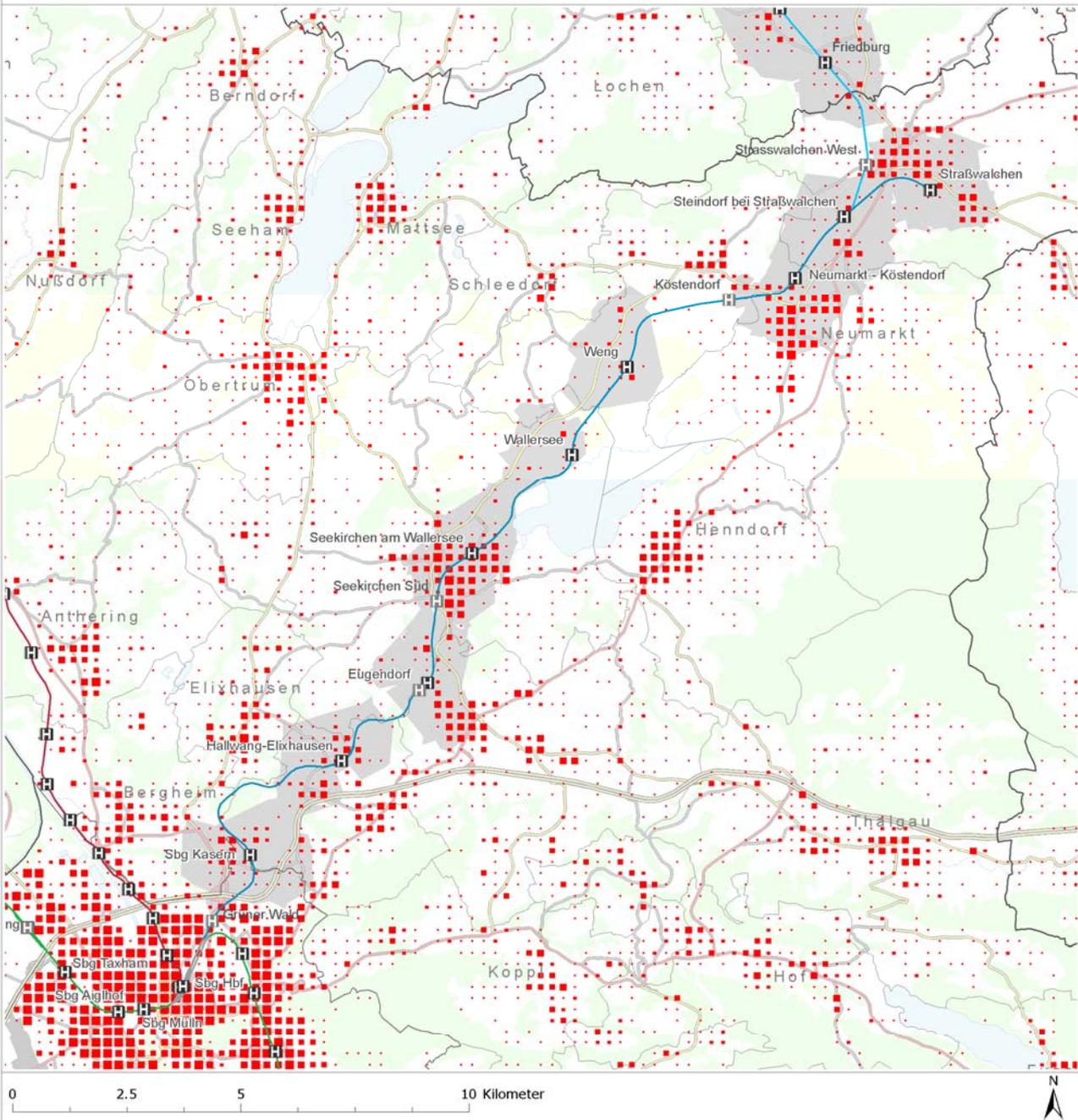


iSPACE - Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbh; Schillerstraße 25, 5020 Salzburg, Austria; office.ispace@researchstudio.at, ispace.researchstudio.at; Bearbeitung; T. Prinz, S. Herbst, W. Spitzer; Erstellung; November 2010  
 Datenquelle: Statistik Austria, Land Salzburg, BEG

**Abb. 17 S2 (Salzburg-Straßwalchen): Kategorien der Flächenwidmung und 2.000m Einzugsgebiet bestehender Haltestellen**



Interreg IV A Projekt: EuRegionale Raumanalyse (EULE)  
**Einwohnerverteilung entlang der S-Bahn S2 (Salzburg - Straßwalchen)**



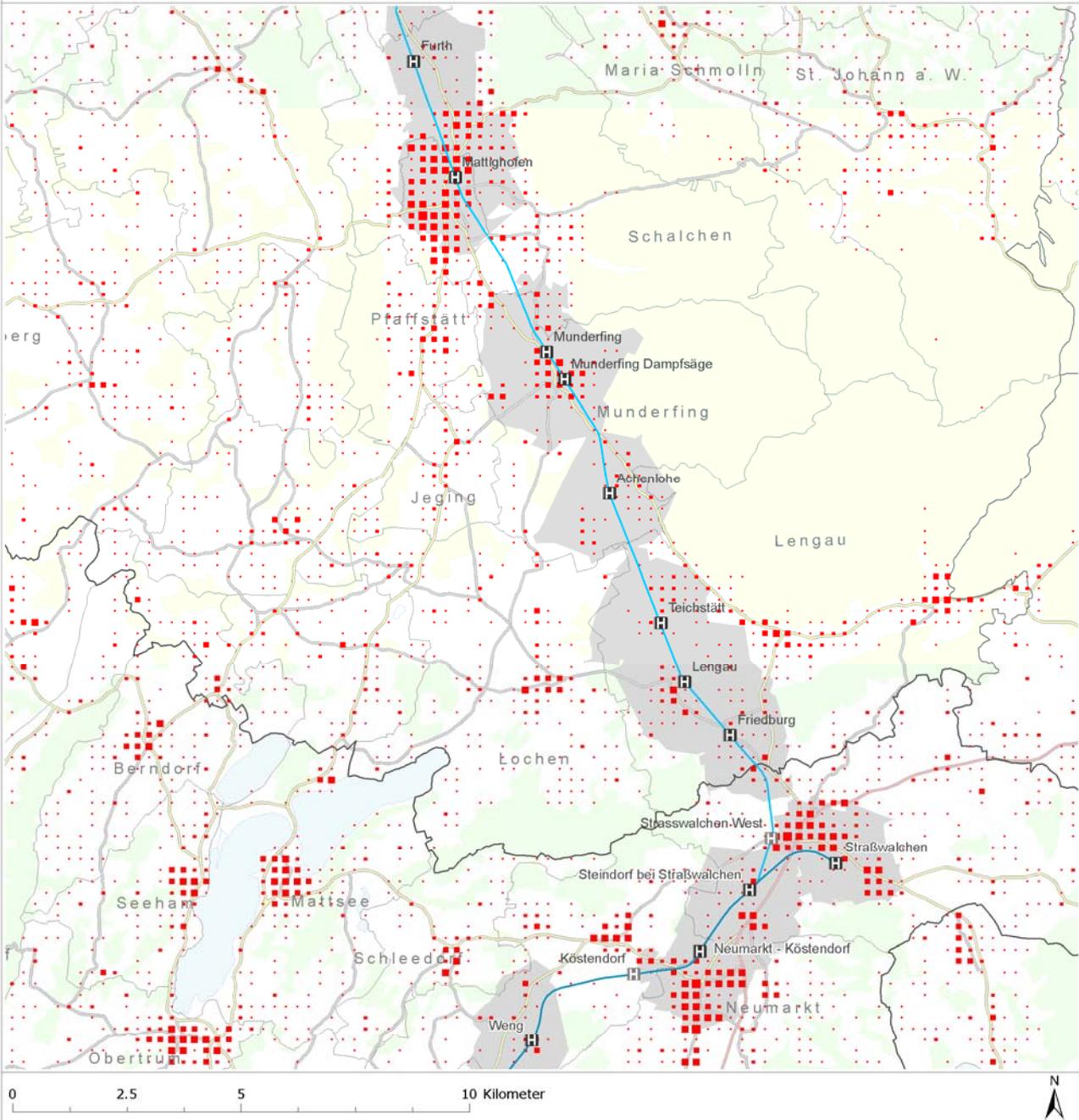
<p><b>Einwohnerzahl 2008 je 250m Rasterzelle</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ &gt; 300</li> <li>■ 300 - 101</li> <li>■ 100 - 51</li> <li>■ 50 - 20</li> <li>■ &lt; 20</li> </ul> <p>  bestehende / diskutierte Haltestellen   Fußläufiges Einzugsgebiet (2000m) bestehender Haltestellen                 </p>	<p><b>Regionalbahn-Achsen in der Europaregion Salzburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— S1/S11 Lokalbahn Lamprechtshausen / Trimmelkam</li> <li>— S2 Salzburg - Straßwalchen</li> <li>— S3 Golling - Salzburg - Freilassing - Bad Reichenhall</li> <li>— S4 Bad Reichenhall - Berchtesgaden</li> <li>— Laufen - Landshut</li> <li>— Traunstein - Traunreut - Trostberg</li> <li>— Mattigtalbahn</li> <li>— Hbf Salzburg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Autobahn</li> <li>— Bundesstraße</li> <li>— Landesstraße</li> <li>— Gemeindestraße</li> <li>— Seen</li> <li>— Waldflächen</li> </ul>
---	--	---

iSPACE - Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbh; Schillerstraße 25, 5020 Salzburg, Austria; office.ispace@researchstudio.at, ispace.researchstudio.at; Bearbeitung: T. Prinz, S. Herbst, W. Spitzer; Erstellung: November 2010  
Datenquelle: Statistik Austria, Land Salzburg, BEG

**Abb. 18 S2 (Salzburg-Straßwalchen) - Wohnbevölkerung je 250m Rasterzelle 2008; 2.000m fußläufiges Einzugsgebiet bestehender Haltestellen**

Interreg IV A Projekt: EuRegionale Raumanalyse (EULE)

**Einwohnerverteilung entlang der Mattigtalbahn (Steindorf b. Straßw. - Mattighofen)**



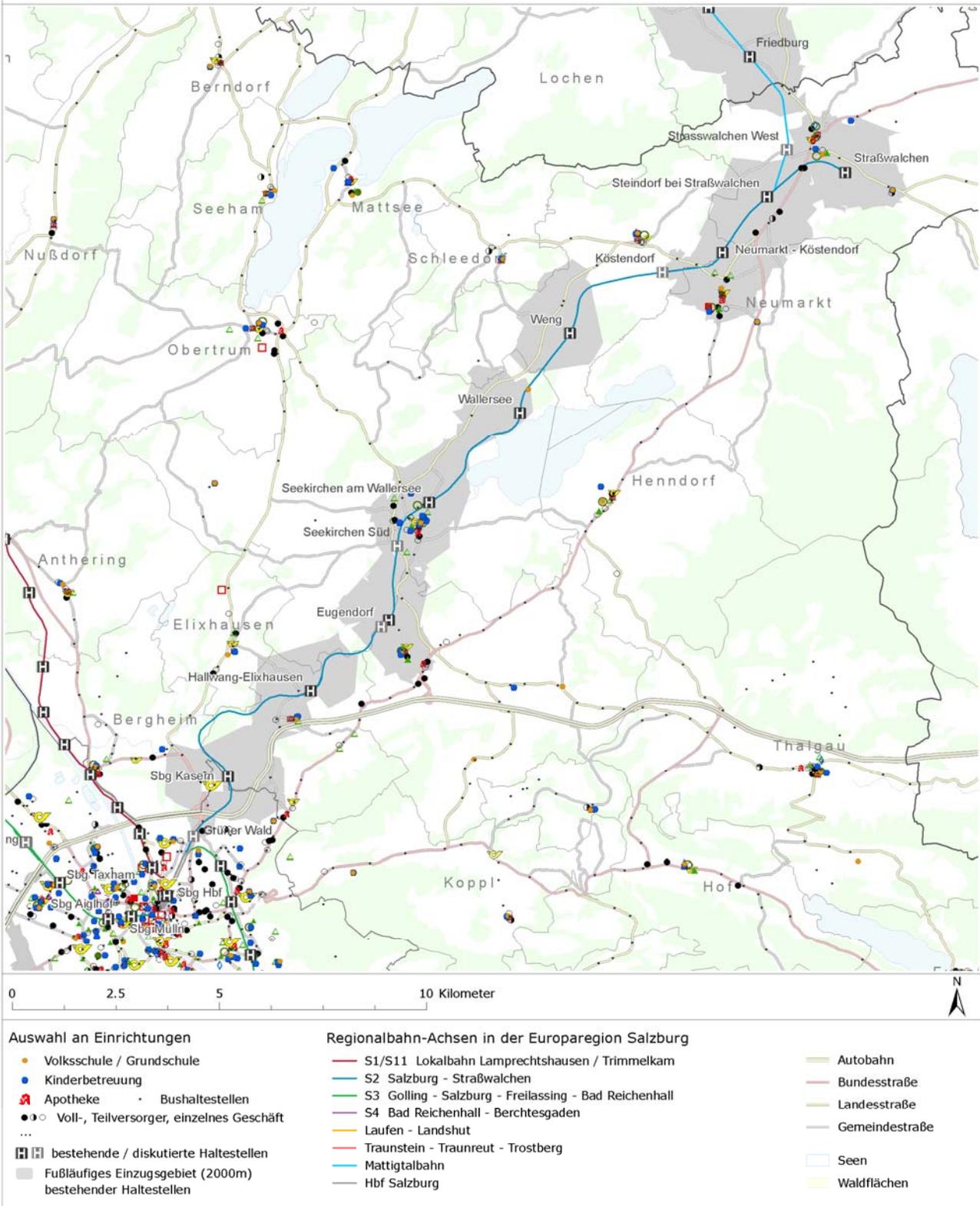
<p><b>Einwohnerzahl 2008 je 250m Rasterzelle</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ &gt; 300</li> <li>■ 300 - 101</li> <li>■ 100 - 51</li> <li>■ 50 - 20</li> <li>■ &lt; 20</li> </ul> <p>  bestehende / diskutierte Haltestellen   Fußläufiges Einzugsgebiet (2000m) bestehender Haltestellen                 </p>	<p><b>Regionalbahn-Achsen in der Europaregion Salzburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— S1/S11 Lokalbahn Lamprechtshausen / Trimmelkam</li> <li>— S2 Salzburg - Straßwalchen</li> <li>— S3 Golling - Salzburg - Freilassing - Bad Reichenhall</li> <li>— S4 Bad Reichenhall - Berchtesgaden</li> <li>— Laufen - Landshut</li> <li>— Traunstein - Traunreut - Trostberg</li> <li>— Mattigtalbahn</li> <li>— Hbf Salzburg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Autobahn</li> <li>— Bundesstraße</li> <li>— Landesstraße</li> <li>— Gemeindestraße</li> <li>— Seen</li> <li>— Waldflächen</li> </ul>
---	--	---

ISPACE - Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbh; Schillerstraße 25, 5020 Salzburg, Austria; office.ispace@researchstudio.at, ispace.researchstudio.at; Bearbeitung: T. Prinz, S. Herbst, W. Spitzer; Erstellung: November 2010  
 Datenquelle: Statistik Austria, Land Salzburg, BEG

**Abb. 19 Mattigtalbahn (Steindorf b. Straßw. - Mattighofen) - Wohnbevölkerung je 250m Rasterzelle 2008; 2.000m fußläufiges Einzugsgebiet bestehender Haltestellen**

Interreg IV A Projekt: EuRegionale Raumanalyse (EULE)

**Auswahl an Einrichtungen der Grundversorgung entlang der S-Bahn S2 (Salzburg - Straßwalchen)**



iSPACE - Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbh; Schillerstraße 25, 5020 Salzburg, Austria; office.ispace@researchstudio.at, ispace.researchstudio.at; Bearbeitung: T. Prinz, S. Herbst, W. Spitzer; Erstellung: November 2010  
 Datenquelle: Statistik Austria, Land Salzburg, BEG

**Abb. 20 S2 (Salzburg-Straßwalchen) - Infrastruktureinrichtungen entlang der S-Bahn S2 (Salzburg - Straßwalchen), 2.000m Einzugsgebiet bestehender Haltestellen**

## 6.2. Erreichbarkeitspotenziale entlang der Trasse

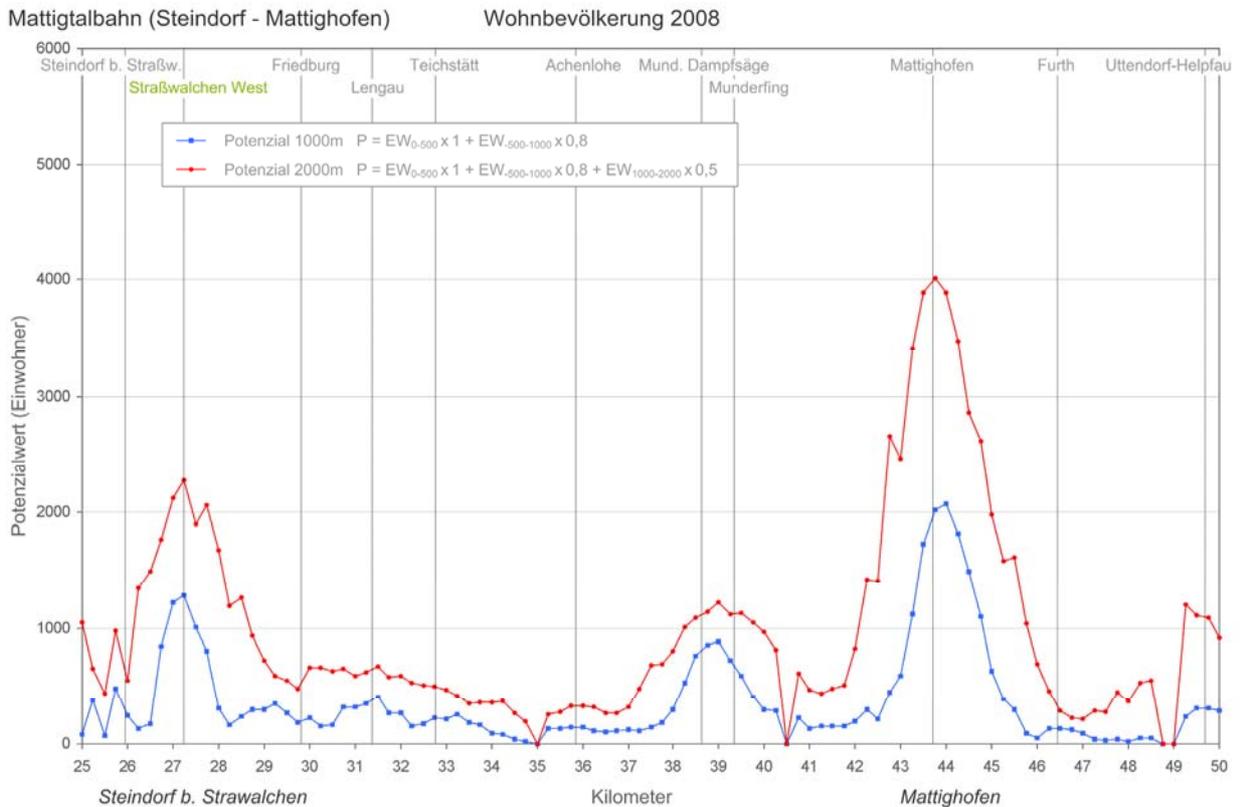
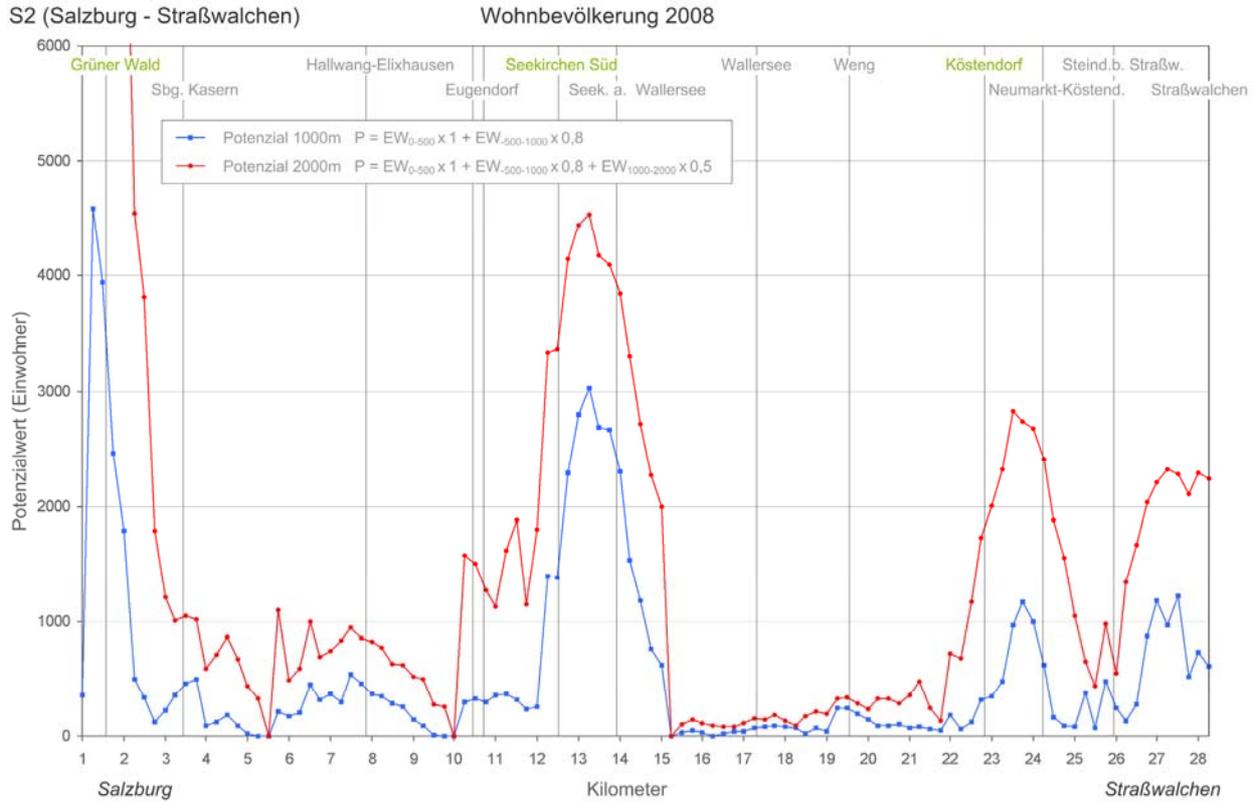


Abb. 21 Einwohnerpotenziale der S-Bahn S2 (oben) und der Mattigtalbahn (unten)

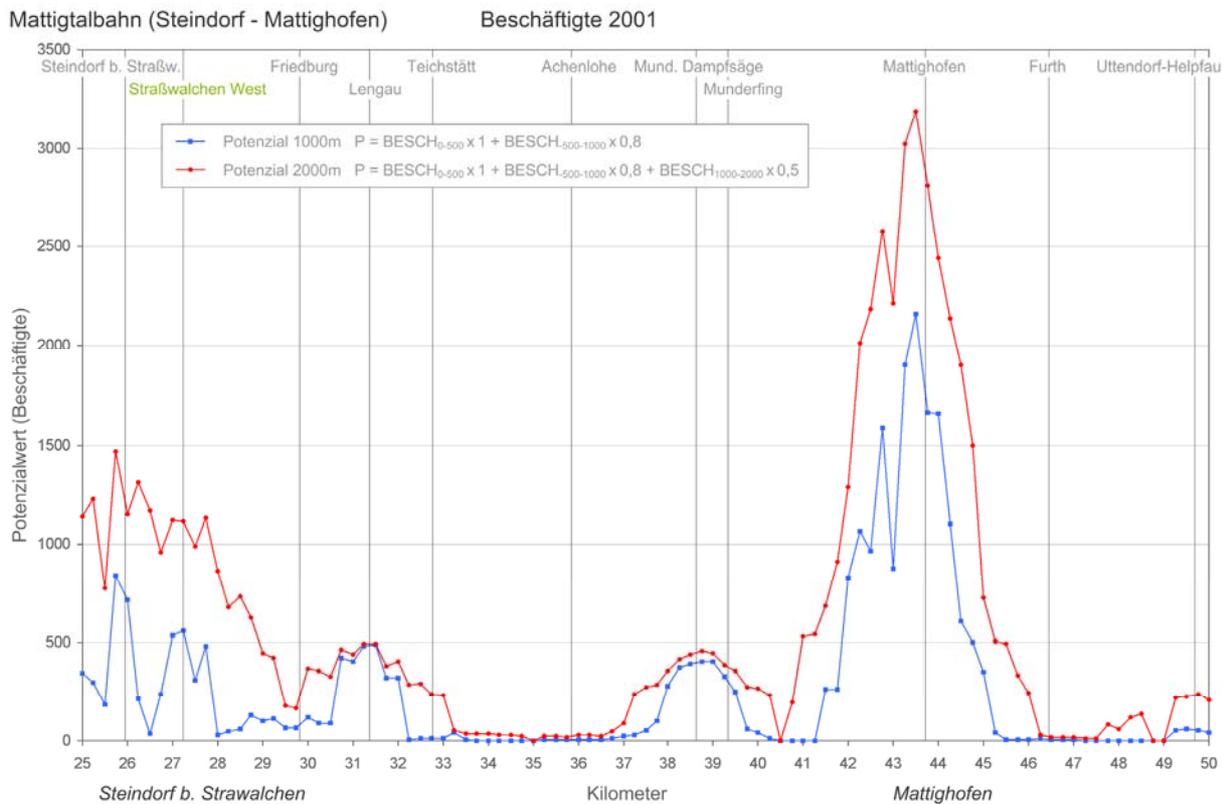
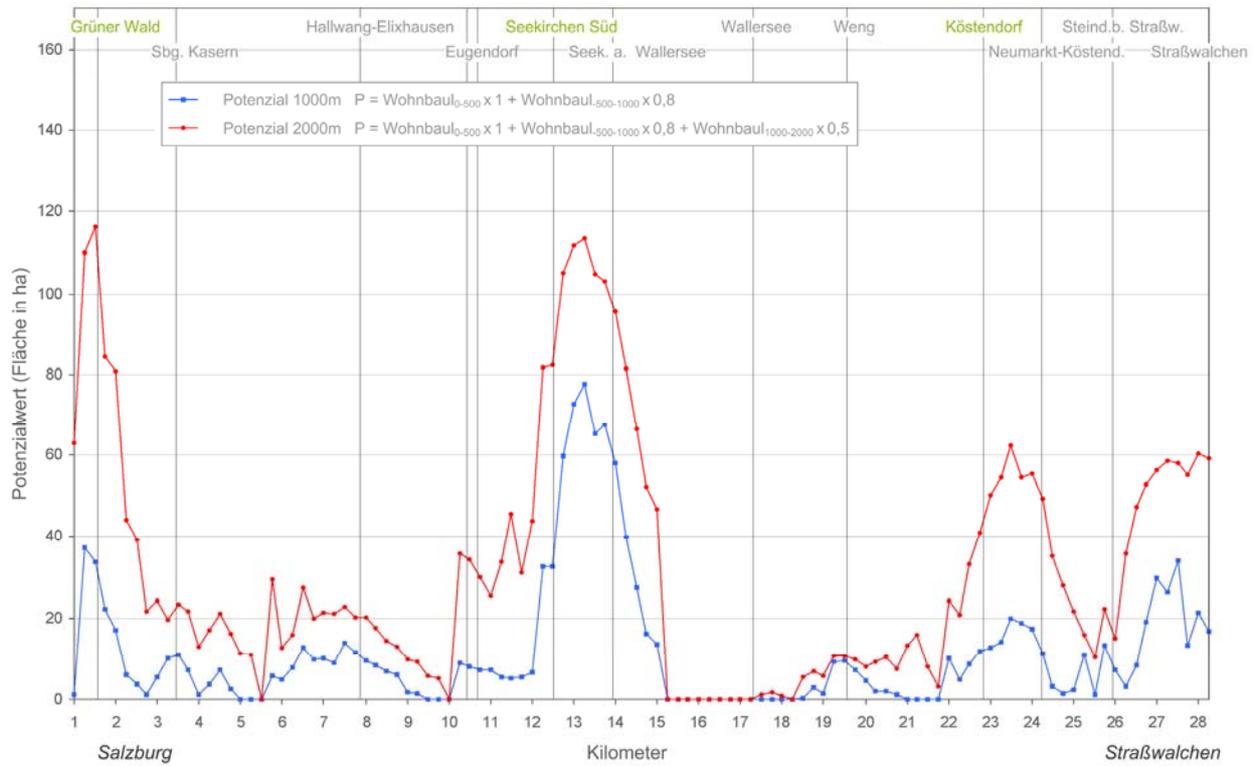


Abb. 22 Potenziale der Beschäftigten der S-Bahn S2 (oben) und der Mattigtalbahn (unten)

S2 (Salzburg - Straßwalchen)

Wohnbauland 2009



S2 (Salzburg - Straßwalchen)

Einrichtungen der Grundversorgung 2010

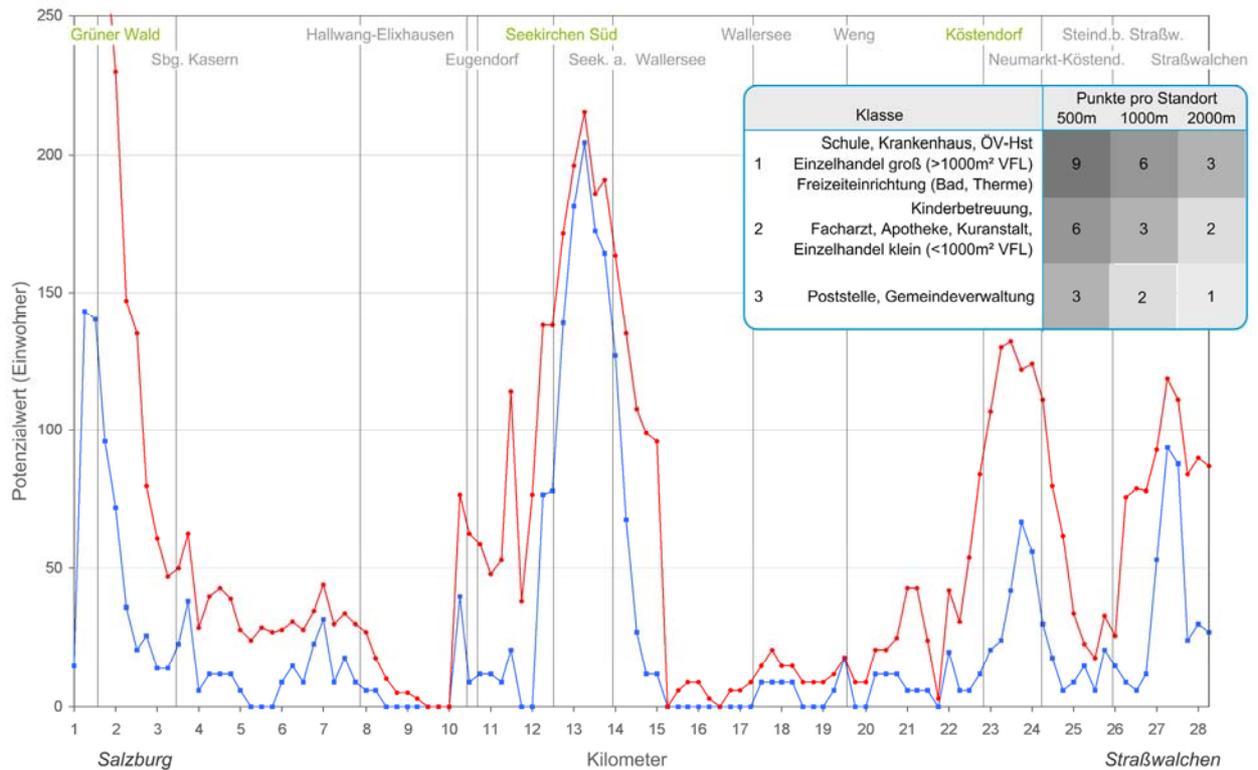


Abb. 23 Potenziale der Wohnbauland-Flächen (oben) sowie der ausgewählter Einrichtungen der Grundversorgung (unten) im Einzugsgebiet der S-Bahn S2

Im Folgenden wird auf die Charakteristika der Erreichbarkeitspotenziale einzelner Teilabschnitte (speziell bei gegenwärtig diskutierten Neuplanungen oder Verschiebungen) entlang der untersuchten Trassen der S2 (Salzburg–Straßwalchen) und der Mattigtalbahn eingegangen. Ergebnisse aus der Diskussion und Abstimmung mit der EULE Arbeitsgruppe betreffend neuer Haltestellenstandorte werden dabei berücksichtigt.

Die Erreichbarkeitspotenziale stellen eine planerische Grundlage für die Analyse von bestehenden und geplanten Haltestellen dar. Aus Sicht der räumlichen Nähe zu Einwohnern und Beschäftigten, gewidmeten Flächen und Einrichtungen der Grundversorgung werden Erreichbarkeitspotenziale ausgewiesen. In weiteren vertiefenden Analysen sind u.a. verkehrstechnische, bauliche sowie betriebstechnische Aspekte zu berücksichtigen.

In Eugendorf wurde eine diskutierte Verschiebung der Haltestelle um ca. 300m zu km 10,4 (bestehende Haltestelle liegt bei km 10,7) in die Potenziallinien grafisch integriert. Aufgrund der nahezu gleichbleibenden Distanz von rund 1 km beider Punkte zum Bevölkerungsschwerpunkt in Eugendorf zeigt der verschobene Standort keine nennenswerten Veränderungen in den Erreichbarkeitspotenzialwerten.

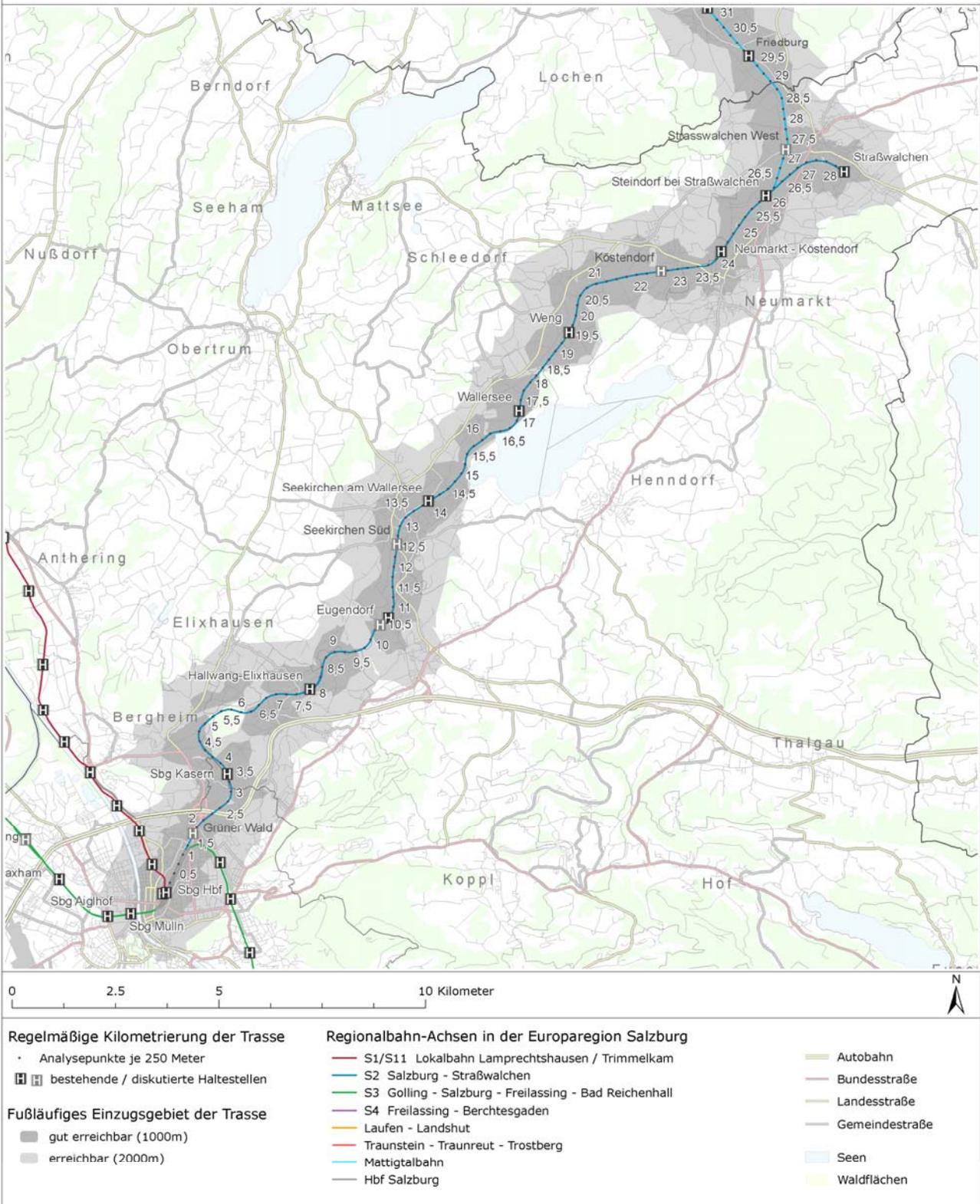
Auch in Straßwalchen befindet sich der Siedlungskern in einer größeren Entfernung (ca. 1,5 km) von der bestehenden Haltestelle an der Westbahn-Trasse. Dies zeigt der große Unterschied in der Potenziallinie (Abb. 22 oben) zwischen 1.000 Fußweg (blau) zur Haltestelle und 2.000 Meter Fußweg (rot) zur Haltestelle. Die diskutierte Haltestelle Straßwalchen West (km 27,2 auf der Trasse der Mattigtalbahn, Abb. 22 unten) hingegen zeigt höhere Werte in unmittelbarer Nähe zur diskutierten Haltestelle.

Seekirchen ist eine der wenigen Bereiche entlang der Trasse der S2 / Mattigtalbahn, durch dessen Siedlungsgebiet die Trasse direkt durchführt. Der bestehende Bahnhof befindet sich nördlich des Stadtkernes (km 13,9). Ergänzend dazu wird im südlichen Bereich (km 12,5) ein zusätzlicher Haltepunkt diskutiert. Dieser weist vergleichbar hohe Potenzialwerte wie der bestehende Bahnhof Seekirchen auf. Die höchsten Erreichbarkeitspotenziale befinden sich jedoch im Stadtzentrum zwischen diesen beiden Punkten.

Entlang der Mattigtalbahn weisen neben Steindorf und Straßwalchen auch Lengau, Munderfing und vor allem Mattighofen hohe Erreichbarkeitspotenzialwerte auf. In Mattighofen werden sowohl bei den Einwohner- wie auch bei den Beschäftigtenpotenzialen im Vergleich zu den anderen Haltepunkten vielfache Werte erreicht (vgl. Abb. 21 u. Abb. 22 jeweils unten).

Interreg IV A Projekt: EuRegionale Raumanalyse (EULE)

**Regelmäßige Kilometrierung der Trasse entlang der S-Bahn S2 (Salzburg - Straßwalchen)**

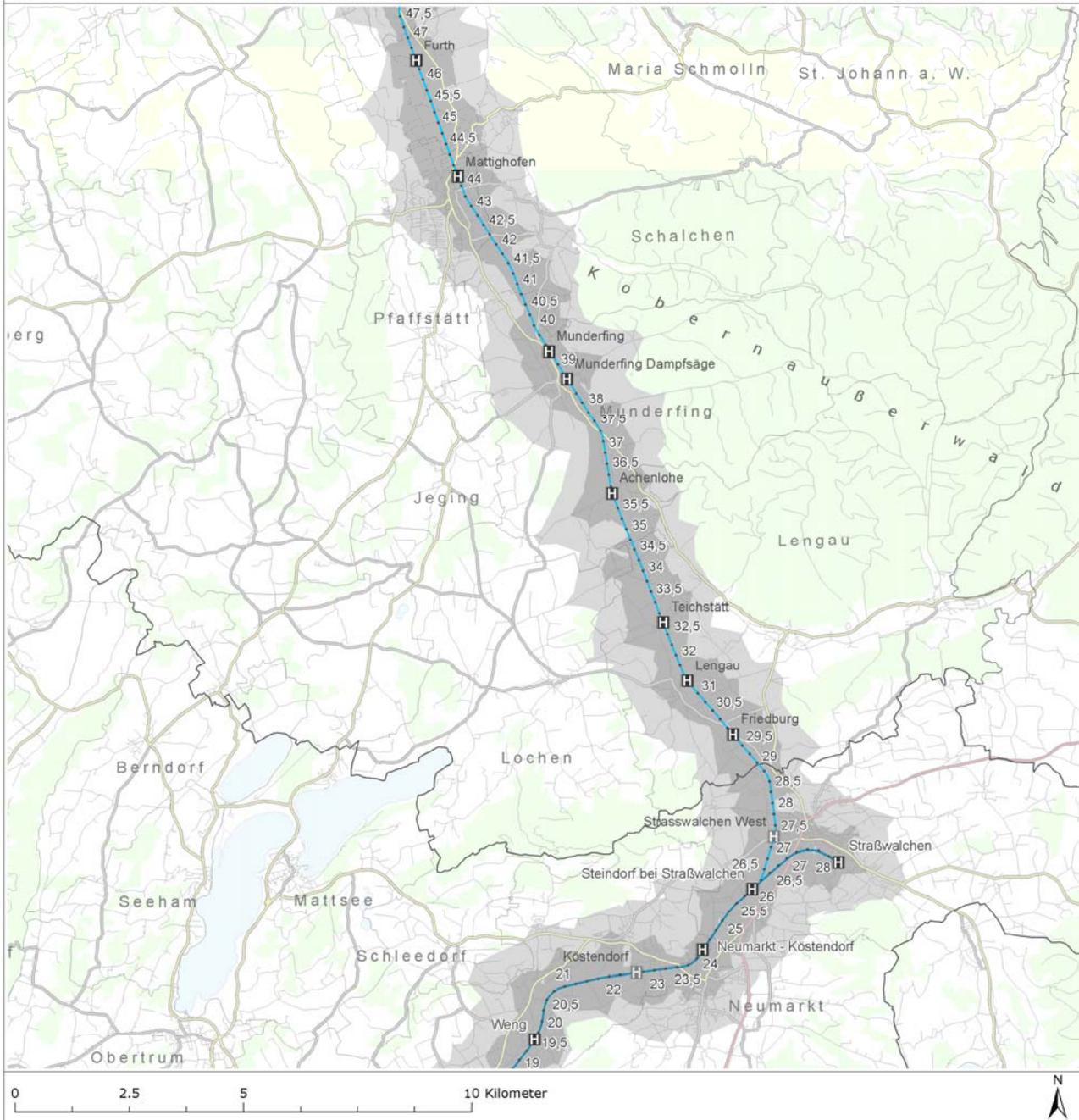


ISPACE - Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbh; Schillerstraße 25, 5020 Salzburg, Austria; office.ispace@researchstudio.at, ispace.researchstudio.at; Bearbeitung: T. Prinz, S. Herbst, W. Spitzer; Erstellung: November 2010  
 Datenquelle: Statistik Austria, Land Salzburg, BEG

**Abb. 24 S2 (Salzburg-Straßwalchen) - regelmäßige Kilometrierung der Trasse; 2.000m fußläufige Einzugsgebiete der Analysepunkte**

Interreg IV A Projekt: EuRegionale Raumanalyse (EULE)

**Regelmäßige Kilometrierung der Trasse der Mattigtalbahn (Steindorf b. Straßw. - Mattighofen)**



**Regelmäßige Kilometrierung der Trasse**

- Analysepunkte je 250 Meter
- bestehende / diskutierte Haltestellen
- Fußläufiges Einzugsgebiet (2000m) der Trasse

**Regionalbahn-Achsen in der Europaregion Salzburg**

- S1/S11 Lokalbahn Lamprechtshausen / Trimmelkam
- S2 Salzburg - Straßwalchen
- S3 Golling - Salzburg - Freilassing - Bad Reichenhall
- S4 Freilassing - Berchtesgaden
- Laufen - Landshut
- Traunstein - Traunreut - Trostberg
- Mattigtalbahn
- Hbf Salzburg

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Gemeindestraße
- Seen
- Waldflächen

ISPACE - Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbh; Schillerstraße 25, 5020 Salzburg, Austria; office.ispace@researchstudio.at, ispace.researchstudio.at; Bearbeitung: T. Prinz, S. Herbst, W. Spitzer; Erstellung: November 2010  
 Datenquelle: Statistik Austria, Land Salzburg, BEG

**Abb. 25 Mattigtalbahn - regelmäßige Kilometrierung der Trasse; 2.000m fußläufige Einzugsgebiete der Analysepunkte**

### 6.3. Gemeinden in Zahlen

Im folgenden Kapitel erfolgen Auswertungen für die betroffenen Gemeinden entlang der S-Bahn Linie S2 sowie der Mattigtalbahn. Neben der Stadt Salzburg handelt es sich hierbei um sieben Gemeinden aus dem Bezirk Salzburg Umgebung sowie um vier Gemeinden (Lengau, Munderfing, Schalchen, Mattighofen) aus dem oberösterreichischen Bezirk Braunau. Bei den Zahlen ist zu berücksichtigen dass es sich um Bezirke mit starkem Einwohnerwachstum handelt. So prognostiziert die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) bis 2030 eine Bevölkerungszunahme für Salzburg Umgebung von 8% und für Braunau von 7%.

Einerseits werden statistische Kennzahlen zur Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung dieser Gemeinden sowie die Arbeits- und Bildungspendlersituation und die Zahl der Nächtigungen vergleichend dargestellt (vgl. Tab. 4, Tab. 5, Tab. 6). In einem weiteren Schritt wird die Versorgungsqualität im Hinblick auf Einwohner, Beschäftigte, Flächenwidmung / Flächennutzung sowie Einrichtungen der Grundversorgung je Gemeinde berechnet (vgl. Tab. 7, Tab. 8, Tab. 9, Tab. 10), sowie des Versorgungsgrades durch Realisierung diskutierter neuer Haltestellenstandorte.

Das Pendlersaldo (Tab. 5) stellt die Arbeitsplätze (Beschäftigte am Arbeitsort) und die in der Gemeinde wohnenden Beschäftigten in Zusammenhang. Es gibt an ob mehr Arbeitskräfte regelmäßig von ihrem Wohnort zum Arbeiten in die Gemeinde kommen (Einpendlergemeinde: Wert > 100), oder mehr in der Region Wohnende sie regelmäßig verlassen, da ihr Arbeitsplatz außerhalb der Gemeinde liegt (Auspendlergemeinde: Wert < 100).

Die weiteren Tabellen (Tab. 7 bis Tab. 10) zeigen Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalysen bestehender Haltestellen je Gemeinde, sowie die Veränderungen bei der Realisierung diskutierter Haltestellen. So steigert etwa die mögliche Haltestelle Straßwalchen West die Zahl der Einwohner innerhalb von 1.000 Meter fußläufiger Entfernung der Gemeinde Straßwalchen von 1.042 auf 2.520 Personen. Das bedeutet eine Steigerung des Versorgungsgrades von 15% auf 36.4%.

Gemeinde	Einwohner mit Hauptwohnsitz <sup>1</sup>					
	1981	1991	2001	2008	2010	01 - 10
Salzburg	139.426	143.978	142.662	147.169	147.571	+ 3,4 %
Bergheim	3.326	4.623	4.839	4.865	4.809	- 0,6 %
Hallwang	2.701	3.013	3.499	3.743	3.866	+ 10,5 %
Eugendorf	3.861	4.889	6.118	6.560	6.659	+ 8,8 %
Seekirchen am W.	6.815	8.273	9.344	9.556	9.737	+ 4,2 %
Köstendorf	1.925	2.188	2.453	2.503	2.503	+ 2,0 %
Neumarkt am W.	3.683	4.457	5.420	5.724	5.786	+ 6,8 %
Straßwalchen	5.109	5.867	6.752	6.926	7.029	+ 4,1 %
Lengau	3.840	4.157	4.411	4.363	4.362	- 1,1 %
Munderfing	2.331	2.455	2.680	2.684	2.723	+ 1,6 %
Schalchen	3.259	3.273	3.510	3.657	3.695	+ 5,3 %
Mattighofen	4.560	4.710	5.087	5.447	5.589	+ 9,9 %

Tab. 4 Einwohnerentwicklung der Gemeinden entlang der S2 bzw. Mattigtalbahn

<sup>1</sup> Quelle: Statistik Austria: 1981, 1991, 2001: Daten aus den Großzählungen; 2008, 2010: Registerzählungen mit Stichtag 1.1.

Gemeinde	Beschäftigte <sup>1</sup>				Pendler-saldo <sup>2</sup>	Näch-tigungen <sup>3</sup>
	1981	1991	2001	91 - 01	2001	2007
Salzburg	83.464	89.326	100,055	+12,0 %	143	2.152.103
Bergheim	1.775	3.944	4.862	+23,3 %	243	58.394
Hallwang	731	1.219	1.444	+18,5 %	94	14.907
Eugendorf	1.195	1.734	3.097	+78,6 %	113	122.639
Seekirchen am W.	1.594	1.935	2.761	+42,7 %	64	22.270
Köstendorf	172	228	551	+141,7 %	51	-
Neumarkt am W.	1.365	1.862	2.228	+19,7 %	88	14.156
Straßwalchen	1.532	2.300	3.333	+44,9 %	112	22.173
Lengau	589	1.134	1.219	+7,5 %	60	-
Munderfing	424	423	629	+48,7 %	52	3.455
Schalchen	402	519	671	+29,3 %	39	-
Mattighofen	2.932	3.204	4.261	+33,0 %	191	-

Tab. 5 Beschäftigtenentwicklung, Pendlersaldo und Nchtigungen je Gemeinde

Gemeinde	Erwerbspendler <sup>4</sup>		Bildungspendler <sup>5</sup>	
	nach Sbg. Stadt <sup>6</sup>	in die Trasse <sup>7</sup>	nach Sbg. Stadt <sup>13</sup>	in die Trasse <sup>14</sup>
Salzburg		3.063		183
Bergheim	1.536	-	144	1
Hallwang	868	127	229	146
Eugendorf	1.242	298	267	189
Seekirchen am W.	1.645	470	310	105
Köstendorf	312	323	-	-
Neumarkt am W.	747	496	208	127
Straßwalchen	777	524	210	199
Lengau	367	584	65	116
Munderfing	190	356	24	54
Schalchen	128	639	-	-
Mattighofen	155	195	32	52

Tab. 6 Pendler je Gemeinde in die Stadt Salzburg bzw. in die weiteren Gemeinden an der Trasse

<sup>1</sup> Quelle: Statistik Austria: 1981, 1991, 2001: Daten aus den Großzählungen; 2008, 2010: Registerzählungen mit Stichtag 1.1.

<sup>2</sup> Auspendlergemeinde: Wert < 100 (Arbeitsplätze < Beschäftigte am Wohnort), Einpendlergemeinde: Wert > 100 (Arbeitsplätze > Beschäftigte am Wohnort); Berechnung: Besch. am Arbeitsort / Besch. am Wohnort \* 100;

<sup>3</sup> Zahl der Nchtigungen im Jahr 2007. Konzentrationsstichprobe (keine Vollerhebung) die touristisch wichtigsten Gemeinden in die Statistik werden einbezogen (Gemeinde mit mehr als 1.000 Nchtigungen pro Jahr)

<sup>4</sup> Statistik Austria, Gemeindeauspendler aus der Großzählung 2001; eine Pendlerzahl zwischen Quell- und Zielgemeinde wird ab 20 Pendlern ausgewiesen

<sup>5</sup> Auswertung der SVV-Jahreskartenbesitzer (Schüler, Studenten, Lehrlinge) im Wintersemester 2008/2009 und Sommersemester 2009

<sup>6</sup> Auspendler von der jeweiligen Gemeinde in die Stadt Salzburg

<sup>7</sup> Auspendler von der jeweiligen Gemeinde in die Gemeinden an der Trasse der S2 / Mattigtalbahn

Gemeinde	diskutierte HST	Einwohner mit Hauptwohnsitz <sup>1</sup> absolut (relativ in %)				Gemeinde
		bestehende HST <sup>2</sup>		incl. diskutierter HST <sup>3</sup>		
		1.000m	2.000m	1.000m	2.000m	
Salzburg	Grüner Wald	15.318 (10,4)	46.548 (31,6)	19.445 (13,2)	51.159 (34,8)	147.169
Bergheim <sup>4</sup>		142 (2,9)	566 (11,6)	142 (2,9)	817 (16,8)	4.865
Hallwang		746 (19,9)	1.692 (45,2)			3.743
Eugendorf	Eug. Versch. <sup>5</sup>	330 (5,0)	2.003 (30,5)	430 (6,6)	2.489 (37,9)	6.560
Seekirchen	Seek. Süd	2.944 (30,8)	6.578 (68,8)	4.118 (43,1)	6.733 (70,5)	9.556
Köstendorf	Köstendorf	287 (11,5)	731 (29,2)	631 (25,2)	1.768 (70,6)	2.503
Neumarkt		727 (12,7)	3.790 (66,2)	792 (13,8)	3.810 (66,6)	5.724
Straßwalchen	Straßw. West	1.042 (15,0)	4.923 (71,1)	2.520 (36,4)	5.260 (75,9)	6.926
Lengau		911 (20,9)	1.619 (37,1)			4.363
Munderfing		1.334 (49,7)	2.183 (81,3)			2.684
Schalchen		561 (15,3)	2.128 (58,2)			3.657
Mattighofen		2.102 (38,6)	4.737 (87,0)			5.447

Tab. 7 Versorgungsgrad Einwohner

Gemeinde	diskutierte HST	Beschäftigte <sup>6</sup> absolut (relativ in %)				Gemeinde
		bestehende HST <sup>21</sup>		incl. diskutierter HST <sup>22</sup>		
		1.000m	2.000m	1.000m	2.000m	
Salzburg	Grüner Wald	19.151 (19,1)	48.176 (48,1)	21.073 (21,1)	50.458 (50,4)	100.055
Bergheim <sup>4</sup>		452 (9,3)	926 (19,0)	452 (9,3)	951 (19,6)	4.862
Hallwang		48 (3,3)	384 (26,6)	(0,0)	(0,0)	1.444
Eugendorf	Eug. Versch. <sup>5</sup>	54 (1,7)	1.179 (38,1)	98 (3,2)	1.396 (45,1)	3.097
Seekirchen	Seek. Süd	983 (35,6)	2.365 (85,7)	2.080 (75,3)	2.376 (86,1)	2.761
Köstendorf	Köstendorf	11 (2,0)	238 (43,2)	48 (8,7)	480 (87,1)	551
Neumarkt		725 (32,5)	1.738 (78,0)	726 (32,6)	1.744 (78,3)	2.228
Straßwalchen	Straßw. West	877 (26,3)	3.196 (95,9)	1.629 (48,9)	3.215 (96,5)	3.333
Lengau		586 (48,1)	644 (52,8)			1.219
Munderfing		496 (78,9)	581 (92,4)			629
Schalchen		166 (24,7)	380 (56,6)			671
Mattighofen		1.893 (44,4)	3.876 (91,0)			4.261

Tab. 8 Versorgungsgrad Beschäftigte

<sup>1</sup> Einwohner aus der Bevölkerungsfortschreibung 2008; Quelle: Statistik Austria, Stand: 1.1.2008

<sup>2</sup> Einwohner erreichbar durch bestehende Haltestellen (bis 1.000m, bis 2.000m)

<sup>3</sup> Einwohner erreichbar durch bestehende und geplante Haltestellen bzw. Haltestellenverschiebung (Eugendorf)

<sup>4</sup> In der Gemeinde Bergheim wird durch die Salzburger Lokalbahn ein Teil der Einwohner abgedeckt (innerhalb 1.000m erreichbare Einwohner: 1.483 (30,5 %), > 1.000-2.000m: 2.911 (59,8 %).

<sup>5</sup> Zusätzlich zur fußläufigen Distanz ist der Höhenunterschied von ca. 60m zwischen der Haltestelle Eugendorf und dem Ortszentrum und somit dem Großteil der Einwohner im Einzugsgebiet zu beachten.

<sup>6</sup> Beschäftigte zur Großzählung 2001, Quelle: Statistik Austria, Stand: 15.5.2001

		Wohnbauland in ha (Bauland je Einwohner in m <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>				Gemeinde
		bestehende HST <sup>2</sup>		incl. diskutierter HST <sup>3</sup>		
Gemeinde	diskutierte HST	1.000m	2.000m	1.000m	2.000m	
Salzburg	Grüner Wald	103,0 (67,3)	346,9 (74,5)	145,5 (74,8)	399,2 (22,5)	1.770,6 (120,0)
Bergheim <sup>4</sup>		1,4 (101,3)	11,8 (209,2)	1,4 (101,3)	15,4 (11,3)	136,5 (283,7)
Hallwang		21,0 (282,0)	45,5 (269,0)			100,0 (258,7)
Eugendorf	Eug. Versch. <sup>5</sup>	8,5 (256,2)	51,2 (255,5)	10,6 (245,4)	57,7 (42,9)	134,4 (201,8)
Seekirchen	Seek. Süd	76,7 (260,5)	152,2 (231,4)	103,3 (250,7)	155,4 (81,7)	190,1 (195,2)
Köstendorf	Köstendorf	12,3 (429,3)	24,4 (333,6)	25,7 (406,9)	57,0 (74,6)	76,4 (305,4)
Neumarkt		15,1 (207,5)	72,9 (192,5)	16,2 (204,8)	72,9 (59,7)	122,3 (211,3)
Straßwalchen	Straßw. West	28,4 (272,1)	125,9 (255,8)	61,2 (243,0)	130,9 (93,4)	140,1 (199,3)

Tab. 9 Versorgungsgrad Wohnbauland

		Einrichtungen der Grundversorgung <sup>4</sup> absolut (relativ in %)				Gemeinde
		bestehende HST <sup>5</sup>		incl. diskutierter HST <sup>6</sup>		
Gemeinde	diskutierte HST	1.000m	2.000m	1.000m	2.000m	
Salzburg	Grüner Wald	125 (13,0)	354 (36,7)	148 (15,3)	379 (39,3)	965
Bergheim <sup>4</sup>		1 (2,3)	6 (14,0)	1 (2,3)	6 (14,0)	43
Hallwang		1 (3,8)	11 (42,3)			26
Eugendorf	Eug. Versch. <sup>5</sup>	1 (1,8)	24 (43,6)	5 (9,1)	25 (45,5)	55
Seekirchen	Seek. Süd	32 (49,2)	49 (75,4)	40 (61,5)	49 (75,4)	65
Köstendorf	Köstendorf	3 (14,3)	5 (23,8)	5 (23,8)	18 (85,7)	21
Neumarkt		6 (13,6)	37 (84,1)	6 (13,6)	37 (84,1)	44
Straßwalchen	Straßw. West	9 (16,4)	40 (72,7)	22 (40,0)	41 (74,5)	55

Tab. 10 Versorgungsgrad Einrichtungen der Grundversorgung

<sup>1</sup> Flächenwidmungsplan des Landes Salzburg, Stand: 1.1.2009; Wohnbauland: Aggregat der Bauland-Gruppen Wohngebiet und Mischgebiet

<sup>2</sup> Einwohner erreichbar durch bestehende Haltestellen (bis 1.000m, bis 2.000m)

<sup>3</sup> Einwohner erreichbar durch bestehende und geplante Haltestellen bzw. Haltestellenverschiebung (Eugendorf)

<sup>4</sup> Quellen: Grundversorgungserhebung Land Salzburg, Landkreise Traunstein und Berchtesgadener Land, eigene Erhebungen und Ergänzungen;

<sup>5</sup> Einwohner erreichbar durch bestehende Haltestellen (bis 1.000m, bis 2.000m)

<sup>6</sup> Einwohner erreichbar durch bestehende und geplante Haltestellen bzw. Haltestellenverschiebung (Eugendorf)

## 7. Ergebnisse: Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut-Trostberg

Der zweite Analysefall behandelt die Bahntrassen, die durch die Landkreise Berchtesgadener Land (Trasse: Freilassing-Teisendorf) sowie Traunstein (Trasse: Traunstein-Traunreut-Trostberg) verlaufen (vgl. Abb. 3). Die analysierte Strecke von Freilassing über Traunstein und Traunreut nach Trostberg ist ca. 55km lang.

In den drei Anliegergemeinden im Landkreis Berchtesgadener Land (Freilassing, Ainring und Teisendorf; Streckenabschnitt von ca. 20km) leben aktuell ca. 33.700 Einwohner. Das Bevölkerungswachstum in den letzten zehn Jahren betrug knapp 4%. Die betroffenen sechs Gemeinden im Landkreis Traunstein (Surberg, Traunstein, Nußdorf, Traunreut, Altenmarkt a.d. Alz, Trostberg) weisen eine Einwohnerzahl von ca. 60.000 mit einer ebenfalls positiven Entwicklung (+1,5%) in den letzten zehn Jahren<sup>1</sup> (vgl. Tab. 12).

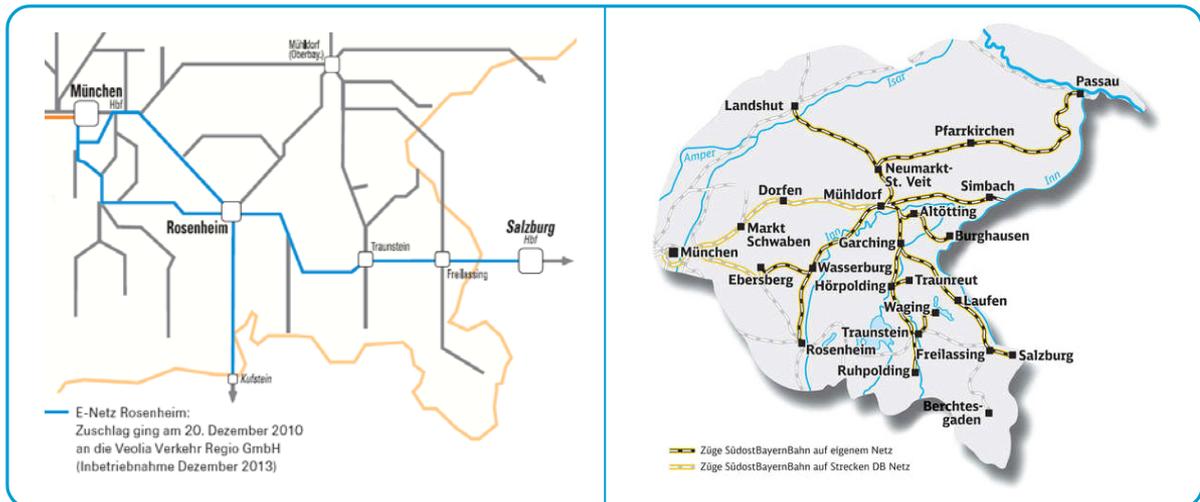
Bis 2029 ist ein leichter Anstieg der Bevölkerungszahlen im Berchtesgadener Land (+2%) bzw. eine Stagnation im Landkreis Traunstein prognostiziert. Der Anteil an über 60 Jährigen klettert in den beiden Landkreisen von ohnehin relativ hohen Werten von 29 bzw. 27% (2009) in den nächsten 20 Jahren auf über 36%. Dies bedeutet einen Anstieg in dieser Altersgruppe in den beiden Landkreisen um ca. 25.000 Personen<sup>1</sup>.

Region / Landkreis	Entwicklung der Einwohner mit Hauptwohnsitz (1.000)		Entwicklung des Anteils an über 60 Jährigen	
	2009	2029	2009	2029
Bayern	12.510,3	12.522,8	24,9	33,5
Oberbayern	4.346,5	4.599,7	24,4	30,7
Berchtesgadener Land	102,0	103,9	29,1	36,3
Traunstein	170,6	169,3	27,4	36,8

**Tab. 11 Bevölkerungszahl und Anteil an über 60 Jährigen für 2009 sowie 2029 in Bayern**  
 [GENESIS Bayern]

Aus Sicht der Betreiber handelt es sich beim ca. 55km langen bayerischen Analysefall eigentlich um zwei Abschnitte. Die Strecke Freilassing-Teisendorf-Traunstein (ein Teil Achse München-Salzburg) wird aktuell von der DB-Regio betrieben. Im April 2010 wurde allerdings durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) das Wettbewerbsprojekt „E-Netz Rosenheim“ (Abb. 26, rechts) europaweit ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt im Dezember 2010 die Veolia Verkehr Regio GmbH. Sie wird den Regionalverkehr auf den Strecken München-Rosenheim-Salzburg ab Dezember 2013 für eine Vertragslaufzeit von zwölf Jahren betreiben (BAYERISCHE EISENBAHNGESELLSCHAFT 2011). Die Südostbayernbahn (SOB) - ein Regio-Netz der Deutschen Bahn - betreibt östlich von München ein Streckennetz mit einer Länge von 435 Kilometern (Abb. 26), darunter auch die gegenständlich analysierten Strecken Traunstein-Traunreut und Traunreut-Trostberg (siehe Anhang).

<sup>1</sup> Quelle: Portal GENESIS Bayern des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung; URL GENESIS Bayern: <https://www.statistikdaten.bayern.de/>



**Abb. 26 E-Netz Rosenheim von Veolia ab 2013; Strecken der SüdostBayernBahn**  
[BAYERISCHE EISENBAHNGESELLSCHAFT 2011; DB 2011]

Bayernweit erbringt die DB Regio etwa 90 Prozent der Nahverkehrsleistungen. Der Rest und folgende Privatbahnen die gesamten Nahverkehrsleistungen im SPNV: Arriva Deutschland (Regentalbahn AG, Vogtlandbahn-GmbH, Regental Bahnbetriebs-GmbH), Veolia Verkehr Regio GmbH (Bayerische Oberlandbahn GmbH, Bayerische Regiobahn GmbH), Erfurter Bahn, Hessische Landesbahn GmbH, Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn, Salzburg AG und die Regentalbahn AG (betreiben als Bietergemeinschaft die Berchtesgadener Landbahn); Die BEG beabsichtigt, bis Ende 2023 sämtliche Leistungen des bayerischen SPNV im Wettbewerb vergeben zu haben (BEG 2010).

Kap. 7.1 beschreibt die aktuelle Situation zur Siedlungsstruktur (Flächennutzung), Einwohnerzahlen und Einrichtungen der Grundversorgung in Verbindung mit Einzugsgebieten bestehender Haltestellen. Kap. 7.2 hingegen zeigt die Potenziale entlang der gesamten Trasse unabhängig von Haltepunkten in Form von Potenziallinien. Die Abb. 35 und Abb. 36 ermöglichen die räumliche Zuordnung der Potenziale auf der Karte. In Kap. 7.3 erfolgt schließlich die quantitative Auswertung der Erreichbarkeiten je Gemeinde.

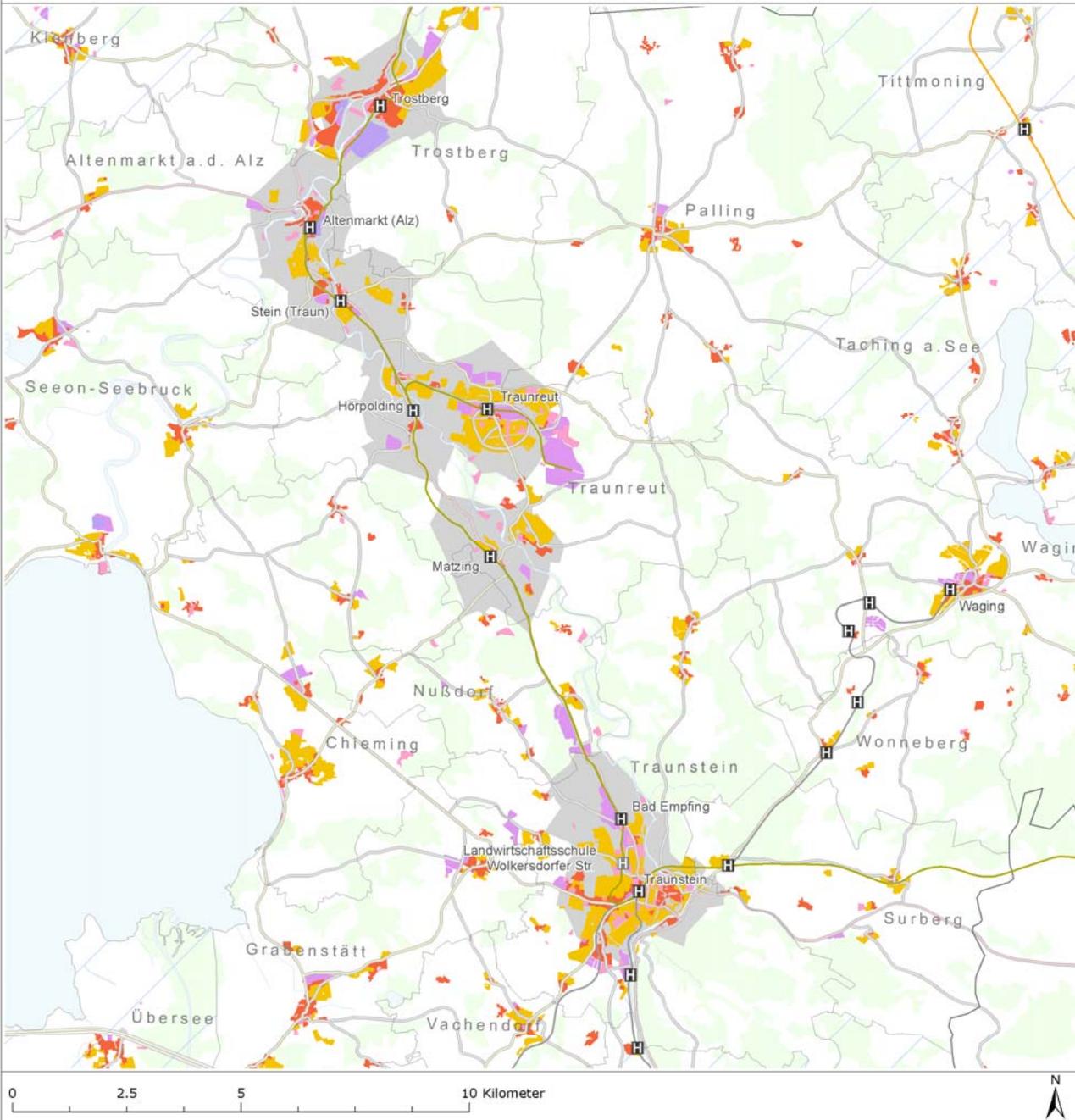
## 7.1. Ist-Zustand

Die folgenden Abbildungen zeigen die bestehende räumliche Situation in räumlicher Nähe der Bahntrasse Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut-Trostberg mit den Einzugsgebieten (2.000m) um bestehende Haltestellen.

- Klassen der Flächenwidmung im Bereich Traunstein-Traunreut-Trostberg (Abb. 27) und im Bereich Freilassing-Teisendorf (Abb. 28)
- Wohnbevölkerung 2010 bzw. 2007 (am Ort der Hauptwohnung) auf Basis von 250m Rasterzellen im Bereich Traunstein-Traunreut-Trostberg (Abb. 29) und im Bereich Freilassing-Teisendorf (Abb. 30)
- Einrichtungen der Grundversorgung im Bereich Traunstein-Traunreut-Trostberg (Abb. 31) und im Bereich Freilassing-Teisendorf (Abb. 32)

Interreg IV A Projekt: EuRegionale Raumanalyse (EULE)

**Flächenwidmung / Flächennutzung entlang der Bahntrasse Traunstein-Trostberg**

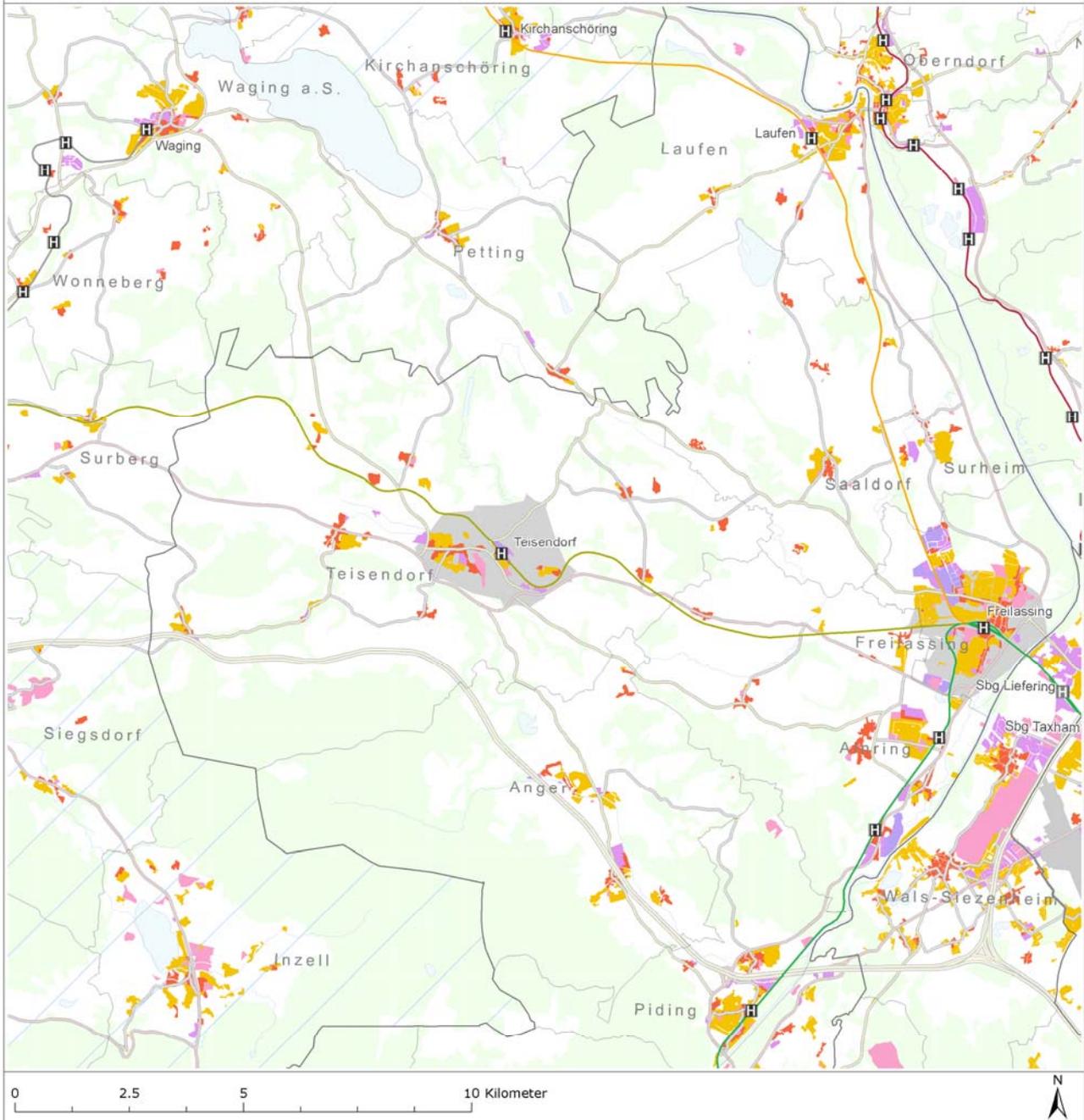


<p><b>Flächenwidmung / Flächennutzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: yellow;">■</span> Wohngebiet / Wohnbauland</li> <li><span style="color: orange;">■</span> Mischgebiet / Gemischte Baufläche</li> <li><span style="color: purple;">■</span> Gewerbegebiet / Gewerbliche Baufläche</li> <li><span style="color: pink;">■</span> Industriegebiet</li> <li><span style="color: lightblue;">■</span> Sonst. Baulandwidm. / Sonderbaufläche</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">H</span> bestehende / diskutierte Haltestellen</li> <li><span style="background-color: lightgrey; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span> Fußläufiges Einzugsgebiet (2000m) bestehender Haltestellen</li> </ul>	<p><b>Regionalbahn-Achsen in der Europaregion Salzburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> S1/S11 Lokalbahn Lamprechtshausen / Trimmelkam</li> <li><span style="color: green;">—</span> S2 Salzburg - Straßwalchen</li> <li><span style="color: blue;">—</span> S3 Golling - Salzburg - Freilassing - Bad Reichenhall</li> <li><span style="color: purple;">—</span> S4 Freilassing - Berchtesgaden</li> <li><span style="color: orange;">—</span> Laufen - Landshut</li> <li><span style="color: yellow;">—</span> Traunstein - Traunreut - Trostberg</li> <li><span style="color: lightblue;">—</span> Mattigtalbahn</li> <li><span style="color: grey;">—</span> weitere Bahntrassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Bezirke / Landkreise</li> <li><span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Gemeinden</li> <li><span style="border-bottom: 2px solid black; width: 10px; display: inline-block;"></span> Autobahn</li> <li><span style="border-bottom: 1px solid black; width: 10px; display: inline-block;"></span> Bundesstraße</li> <li><span style="border-bottom: 1px dashed black; width: 10px; display: inline-block;"></span> Landesstraße</li> <li><span style="border-bottom: 1px dotted black; width: 10px; display: inline-block;"></span> Gemeindestraße</li> <li><span style="background-color: lightblue; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Gewässer</li> <li><span style="background-color: lightgreen; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Waldflächen</li> </ul>
---	--	---

ISPACE - Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbh; Schillerstraße 25, 5020 Salzburg, Austria; office.ispace@researchstudio.at, ispace.researchstudio.at; Bearbeitung: T. Prinz, S. Herbst, W. Spitzer; Erstellung: November 2010  
 Datenquelle: Statistik Austria, Land Salzburg, BEG

**Abb. 27 Traunstein - Traunreut - Trostberg: Kategorien der Flächenwidmung und 2.000m Einzugsgebiet von bestehenden Haltestellen**

Interreg IV A Projekt: EuRegionale Raumanalyse (EULE)  
**Flächenwidmung / Flächennutzung entlang der Bahntrasse Freilassing-Teisendorf**

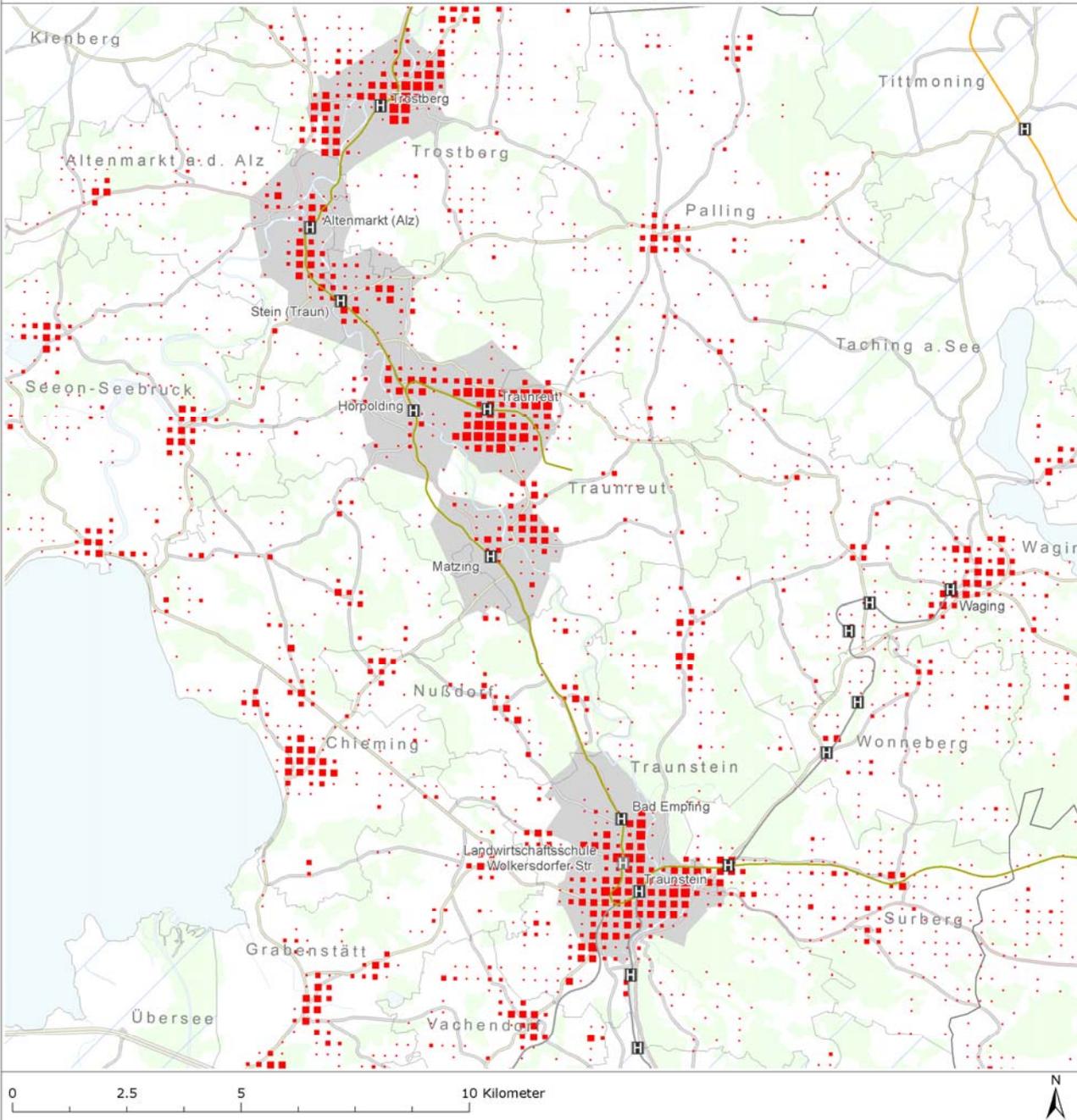


<p><b>Flächenwidmung / Flächennutzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: orange;">■</span> Wohngebiet / Wohnbauland</li> <li><span style="color: red;">■</span> Mischgebiet / Gemischte Baufläche</li> <li><span style="color: purple;">■</span> Gewerbegebiet / Gewerbliche Baufläche</li> <li><span style="color: blue;">■</span> Industriegebiet</li> <li><span style="color: pink;">■</span> Sonst. Baulandwidm. / Sonderbaufläche</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">H</span> bestehende / diskutierte Haltestellen</li> <li><span style="border: 1px solid gray; padding: 2px;"> </span> Fußläufiges Einzugsgebiet (2000m) bestehender Haltestellen</li> </ul>	<p><b>Regionalbahn-Achsen in der Europaregion Salzburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> S1/S11 Lokalbahn Lamprechtshausen / Trimmelkam</li> <li><span style="color: green;">—</span> S2 Salzburg - Straßwalchen</li> <li><span style="color: blue;">—</span> S3 Golling - Salzburg - Freilassing - Bad Reichenhall</li> <li><span style="color: purple;">—</span> S4 Freilassing - Berchtesgaden</li> <li><span style="color: orange;">—</span> Laufen - Landshut</li> <li><span style="color: yellow;">—</span> Traunstein - Traunreut - Trostberg</li> <li><span style="color: cyan;">—</span> Mattigtalbahn</li> <li><span style="color: gray;">—</span> weitere Bahntrassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Bezirke / Landkreise</li> <li><span style="border: 1px solid gray; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Gemeinden</li> <li><span style="border-bottom: 2px solid gray; width: 10px; display: inline-block;"></span> Autobahn</li> <li><span style="border-bottom: 1px solid gray; width: 10px; display: inline-block;"></span> Bundesstraße</li> <li><span style="border-bottom: 1px dashed gray; width: 10px; display: inline-block;"></span> Landesstraße</li> <li><span style="border-bottom: 1px dotted gray; width: 10px; display: inline-block;"></span> Gemeindestraße</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Gewässer</li> <li><span style="color: green;">—</span> Waldflächen</li> </ul>
---	---	--

ISPACE - Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbh; Schillerstraße 25, 5020 Salzburg, Austria; office.ispace@researchstudio.at, ispace.researchstudio.at; Bearbeitung: T. Prinz, S. Herbst, W. Spitzer; Erstellung: November 2010  
 Datenquelle: Statistik Austria, Land Salzburg, BEG

**Abb. 28** Freilassing - Teisendorf: Kategorien der Flächenwidmung und 2.000m Einzugsgebiet von bestehenden Haltestellen

Interreg IV A Projekt: EuRegionale Raumanalyse (EULE)  
**Einwohnerverteilung entlang der Bahnlinie Traunstein-Traunreut-Trostberg**

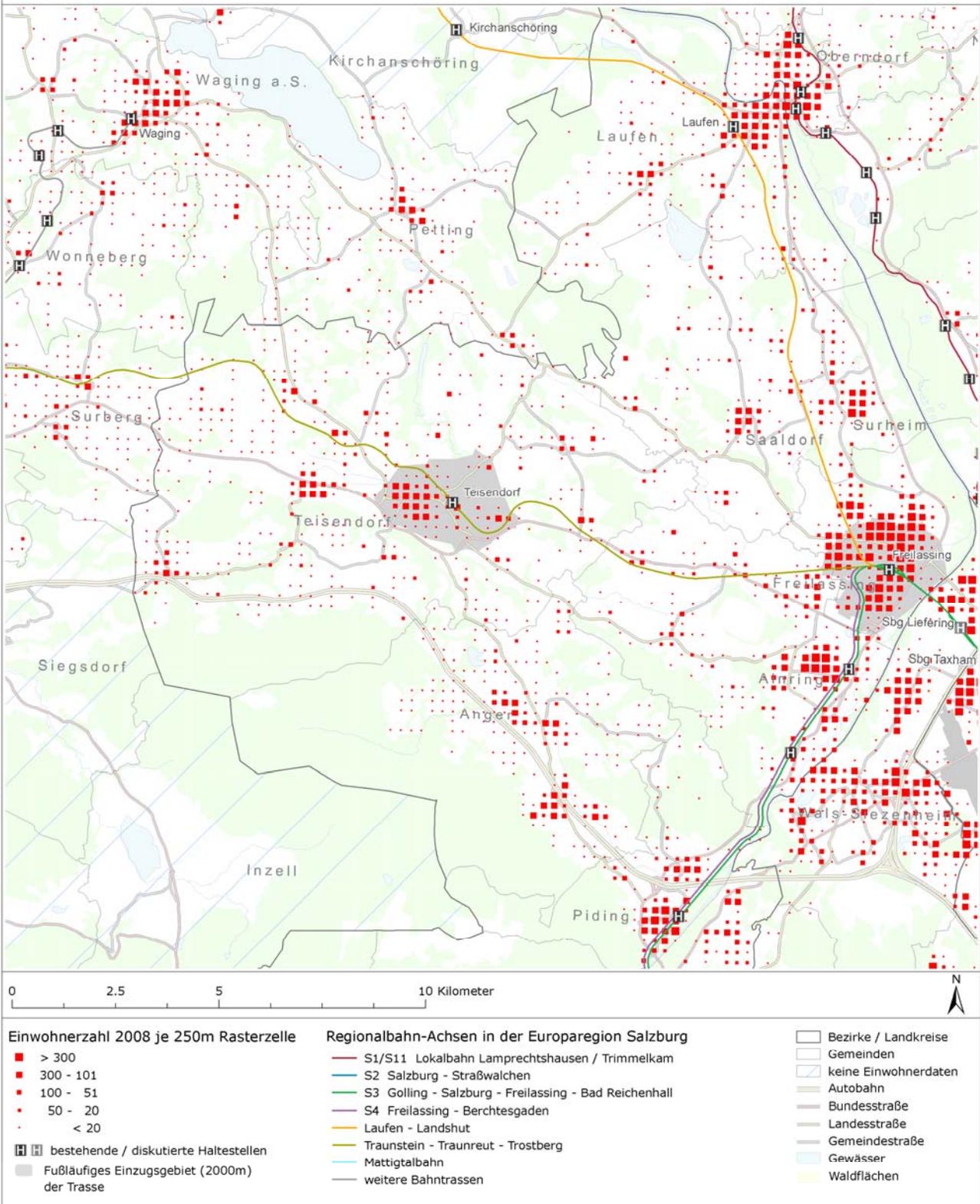


<p><b>Einwohnerzahl 2008 je 250m Rasterzelle</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ &gt; 300</li> <li>■ 300 - 101</li> <li>■ 100 - 51</li> <li>■ 50 - 20</li> <li>■ &lt; 20</li> </ul> <p>  bestehende / diskutierte Haltestellen   Fußläufiges Einzugsgebiet (2000m) der Trasse                 </p>	<p><b>Regionalbahn-Achsen in der Europaregion Salzburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— S1/S11 Lokalbahn Lamprechtshausen / Trimmelkam</li> <li>— S2 Salzburg - Straßwalchen</li> <li>— S3 Golling - Salzburg - Freilassing - Bad Reichenhall</li> <li>— S4 Freilassing - Berchtesgaden</li> <li>— Laufen - Landshut</li> <li>— Traunstein - Traunreut - Trostberg</li> <li>— Mattigtalbahn</li> <li>— weitere Bahntrassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Bezirke / Landkreise</li> <li>□ Gemeinden</li> <li>□ keine Einwohnerdaten</li> <li>— Autobahn</li> <li>— Bundesstraße</li> <li>— Landesstraße</li> <li>— Gemeindestraße</li> <li>— Gewässer</li> <li>— Waldflächen</li> </ul>
---	---	--

ISPACE - Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbh; Schillerstraße 25, 5020 Salzburg, Austria; office.ispace@researchstudio.at, ispace.researchstudio.at; Bearbeitung: T. Prinz, S. Herbst, W. Spitzer; Erstellung: November 2010  
 Datenquelle: Statistik Austria, Land Salzburg, BEG

**Abb. 29 Traunstein - Traunreut - Trostberg: Wohnbevölkerung je 250m Rasterzelle und 2.000m fußläufiges Einzugsgebiet um bestehende Haltestellen**

Interreg IV A Projekt: EuRegionale Raumanalyse (EULE)  
**Einwohnerverteilung entlang der Bahntrasse Freilassing-Teisendorf**

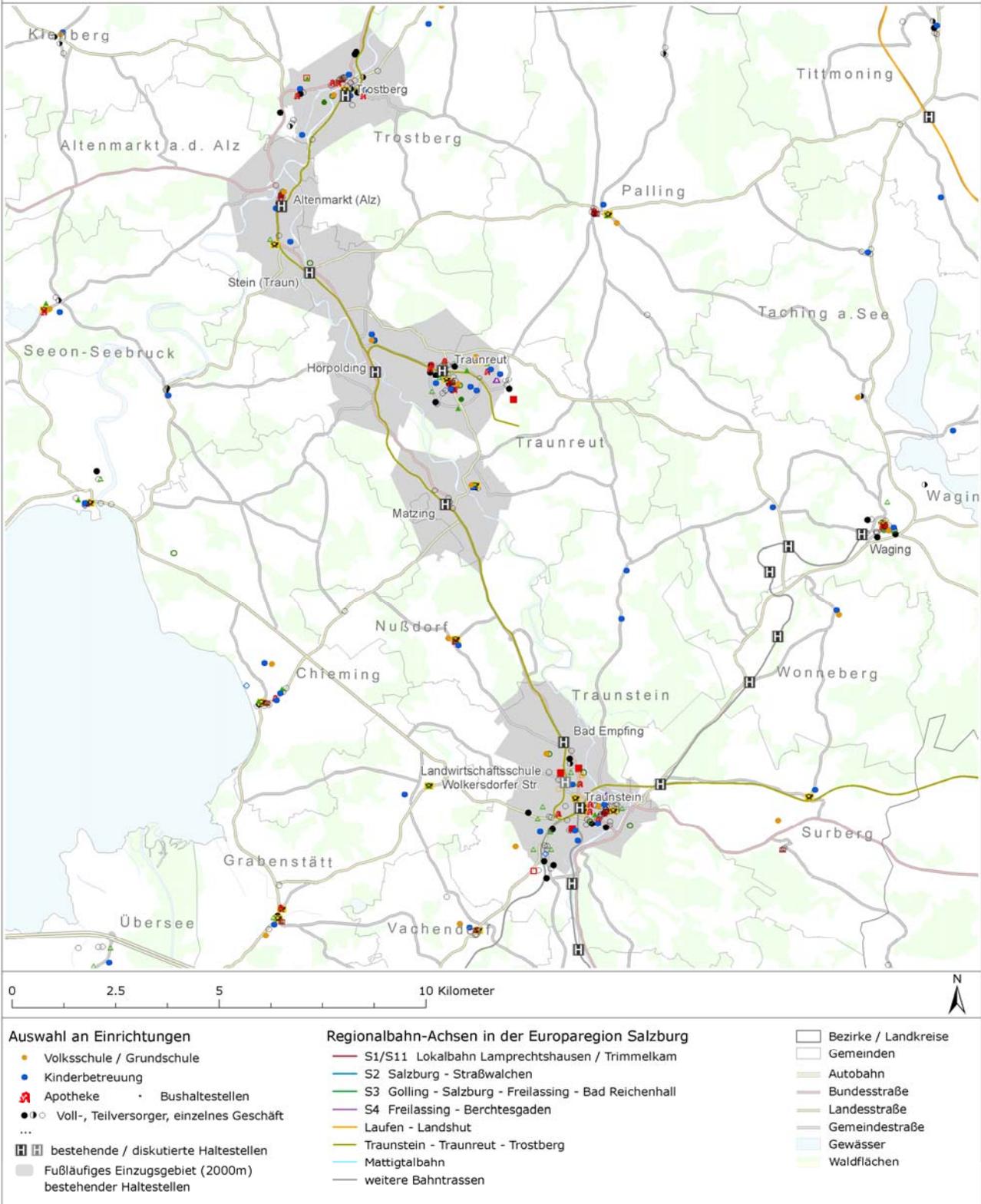


ISPACE - Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbh; Schillerstraße 25, 5020 Salzburg, Austria; office.ispace@researchstudio.at, ispace.researchstudio.at; Bearbeitung: T. Prinz, S. Herbst, W. Spitzer; Erstellung: November 2010  
 Datenquelle: Statistik Austria, Land Salzburg, BEG

**Abb. 30 Freilassing - Teisendorf: Wohnbevölkerung je 250m Rasterzelle und 2.000m fußläufiges Einzugsgebiet um bestehende Haltestellen**

Interreg IV A Projekt: EuRegionale Raumanalyse (EULE)

**Auswahl an Einrichtungen der Grundversorgung entlang der Trasse Traunstein-Traunreut-Trostberg**

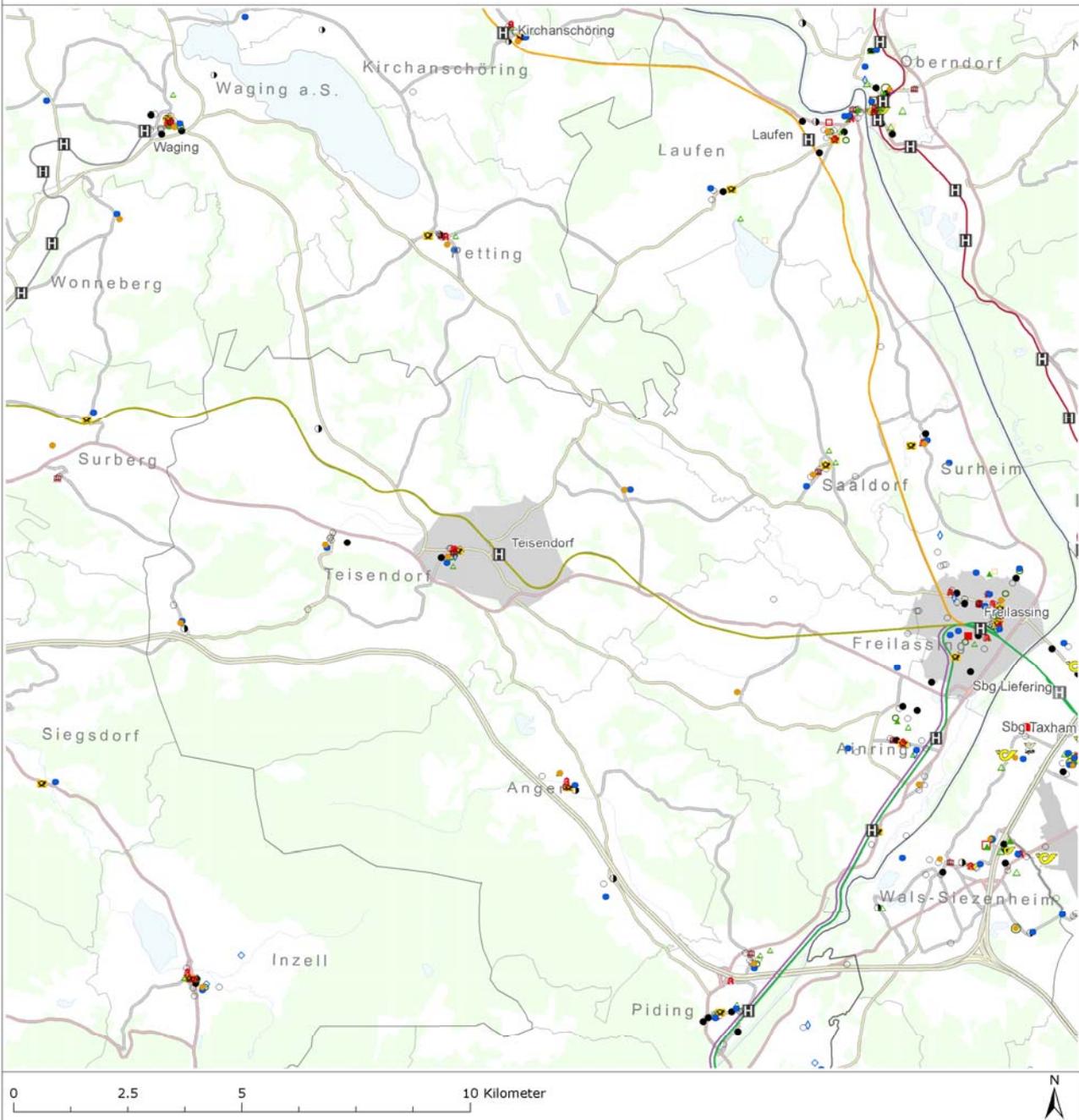


ISPACE - Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbh; Schillerstraße 25, 5020 Salzburg, Austria; office.ispace@researchstudio.at, ispace.researchstudio.at; Bearbeitung: T. Prinz, S. Herbst, W. Spitzer; Erstellung: November 2010  
 Datenquelle: Statistik Austria, Land Salzburg, BEG

**Abb. 31 Traunstein - Traunreut - Trostberg: Infrastruktureinrichtungen entlang der S-Bahn S2 (Salzburg - Straßwalchen), 2.000m Einzugsgebiet bestehender Haltestellen**

Interreg IV A Projekt: EuRegionale Raumanalyse (EULE)

**Auswahl an Einrichtungen der Grundversorgung entlang der Trasse Freilassing-Teisendorf**

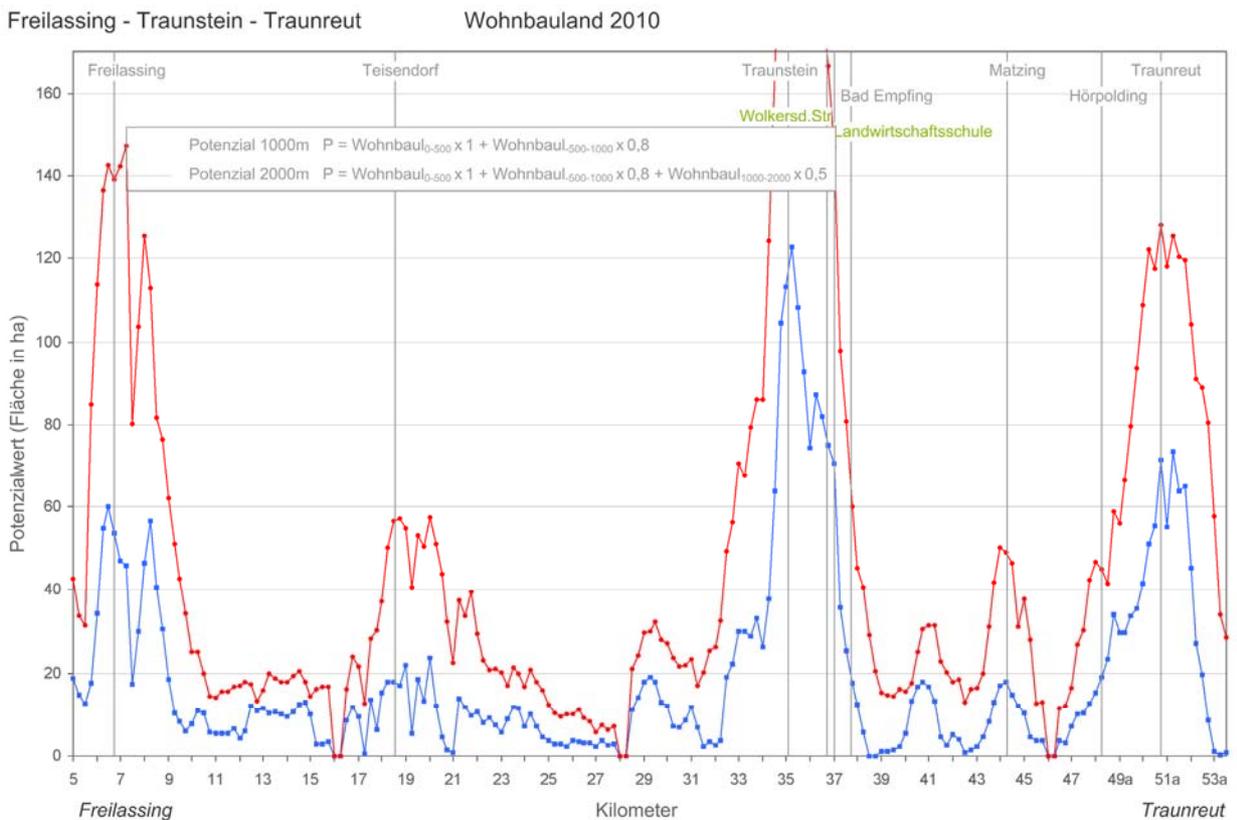
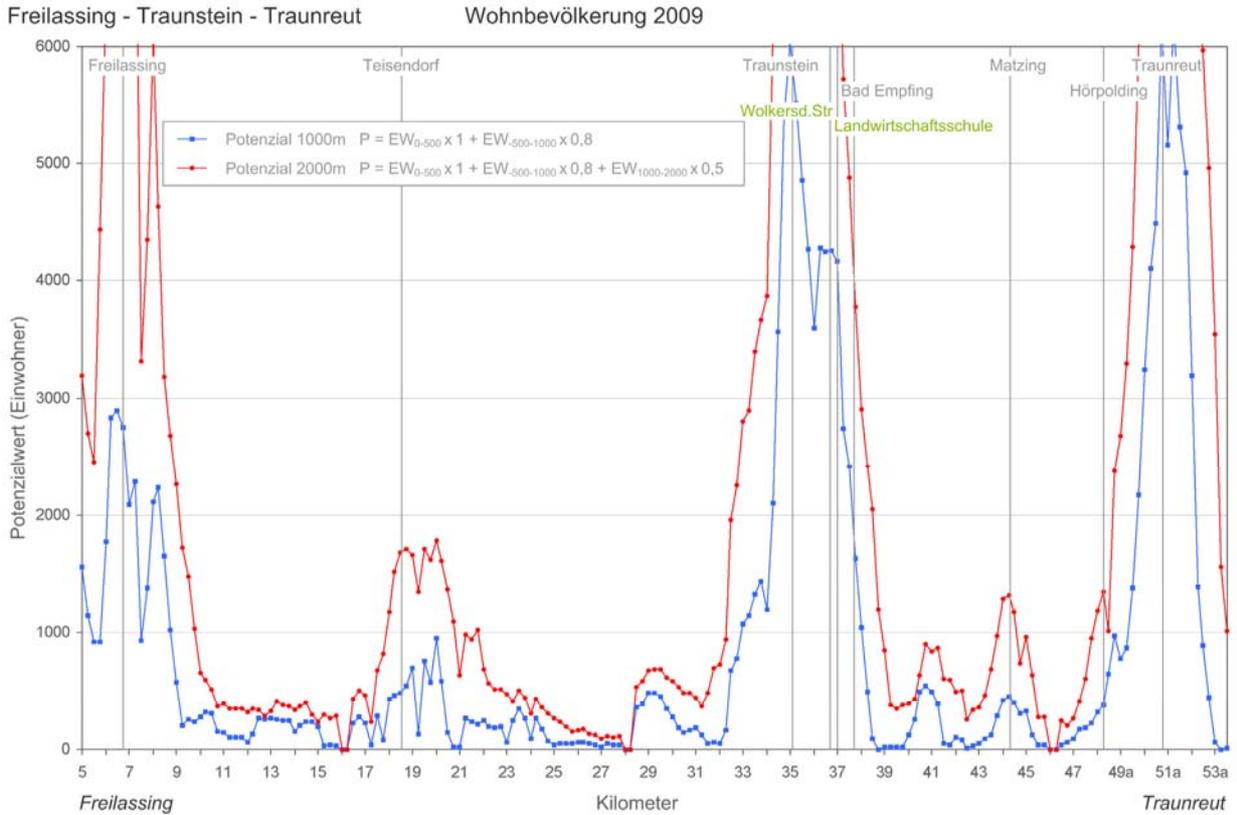


<p><b>Auswahl an Einrichtungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Volksschule / Grundschule</li> <li>● Kinderbetreuung</li> <li>⚡ Apotheke</li> <li>● Bushaltestellen</li> <li>● Voll-, Teilversorger, einzelnes Geschäft</li> <li>...</li> <li>Ⓜ bestehende / diskutierte Haltestellen</li> <li>Ⓜ Fußläufiges Einzugsgebiet (2000m) bestehender Haltestellen</li> </ul>	<p><b>Regionalbahn-Achsen in der Europaregion Salzburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— S1/S11 Lokalbahn Lamprechtshausen / Trimmelkam</li> <li>— S2 Salzburg - Straßwalchen</li> <li>— S3 Golling - Salzburg - Freilassing - Bad Reichenhall</li> <li>— S4 Freilassing - Berchtesgaden</li> <li>— Laufen - Landshut</li> <li>— Traunstein - Traunreut - Trostberg</li> <li>— Mattigtalbahn</li> <li>— weitere Bahntrassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Bezirke / Landkreise</li> <li>□ Gemeinden</li> <li>— Autobahn</li> <li>— Bundesstraße</li> <li>— Landesstraße</li> <li>— Gemeindestraße</li> <li>□ Gewässer</li> <li>□ Waldflächen</li> </ul>
--	---	--

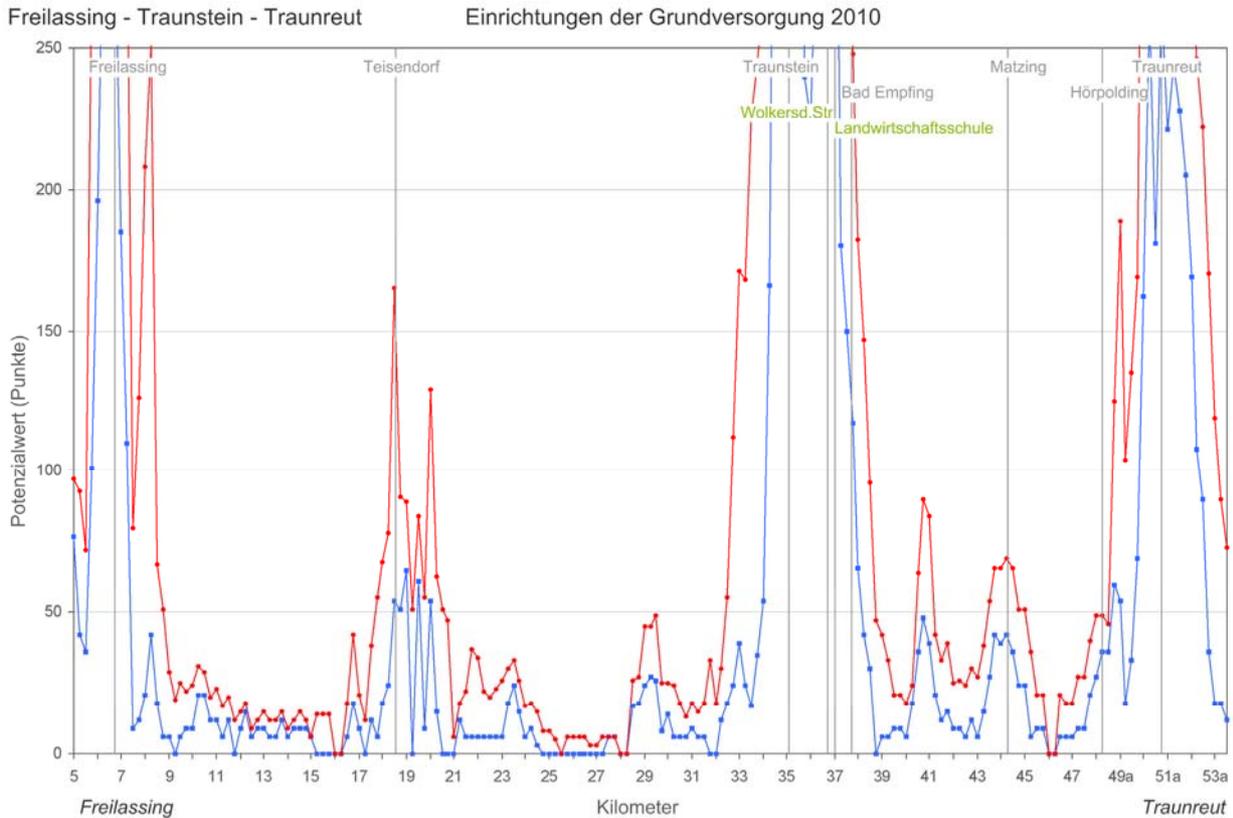
ISPACE - Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbh; Schillerstraße 25, 5020 Salzburg, Austria; office.ispace@researchstudio.at, ispace.researchstudio.at; Bearbeitung: T. Prinz, S. Herbst, W. Spitzer; Erstellung: November 2010  
 Datenquelle: Statistik Austria, Land Salzburg, BEG

**Abb. 32 Freilassing - Teisendorf: Infrastruktureinrichtungen entlang der S-Bahn S2 (Salzburg - Straßwalchen), 2.000m Einzugsgebiet bestehender Haltestellen**

## 7.2. Erreichbarkeitspotenziale entlang der Trasse



**Abb. 33** Potenziale zu Wohnbevölkerung und Flächennutzung im Einzugsgebiet der Bahntrasse Freilassing-Traunstein-Traunreut



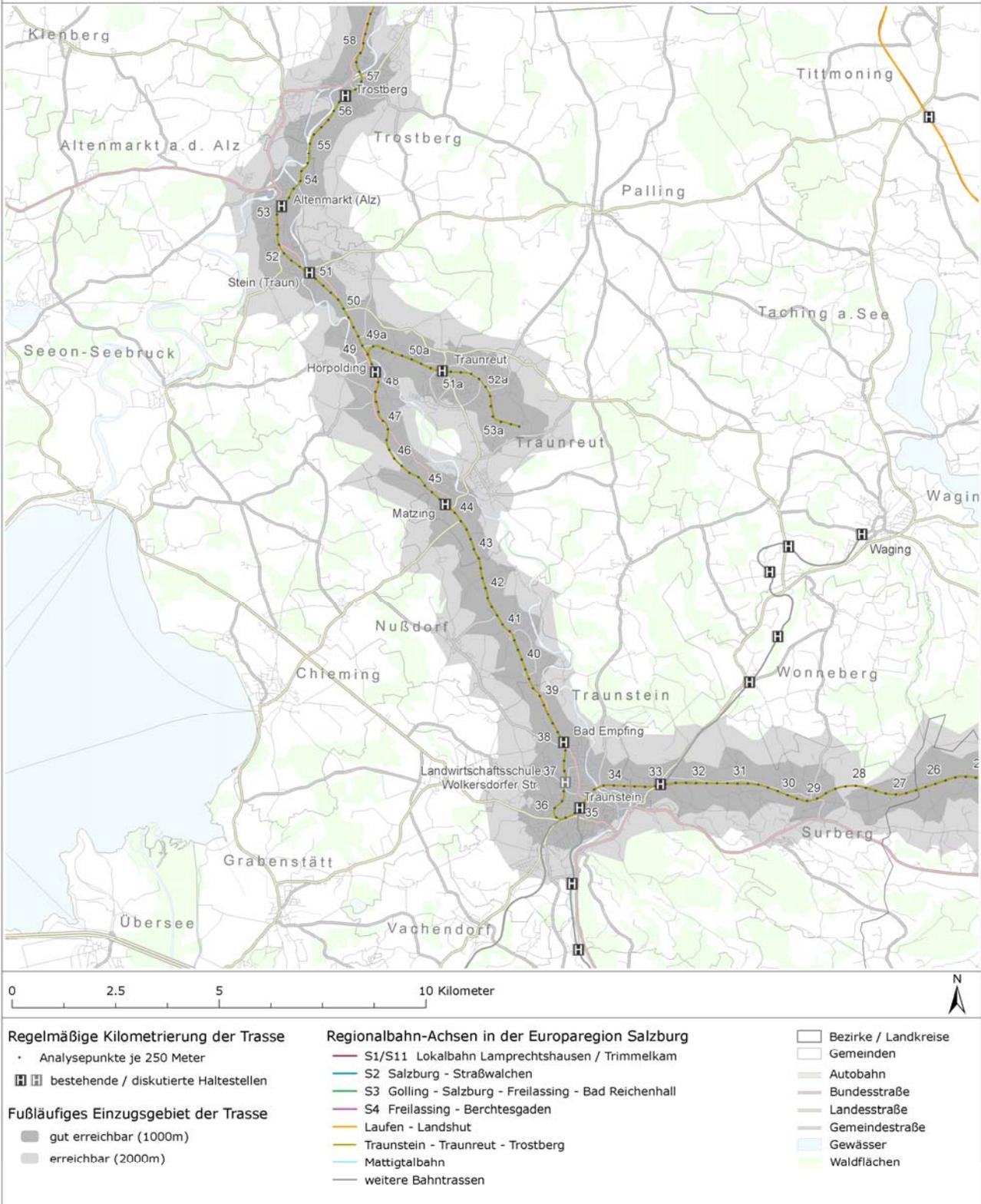
**Abb. 34** Potenziale zu Einrichtungen der Grundversorgung im Einzugsgebiet der Bahntrasse Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut

Die Potenziallinien der Achse Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut (Abb. 33 und Abb. 34) bzw. weiter bis Trostberg (siehe Anhang) zeichnen sich durch besonders hohe Potenzialwerte in den Städten Freilassing, Traunstein, Traunreut und Trostberg aus, da die Bahntrasse direkt durch die Siedlungskerne mit hoher Siedlungsdichte führt. Auch Teisendorf hat im erweiterten Umfeld ansprechend hohe Werte. Berücksichtigt werden muss, dass die Siedlungskernbereiche durch wenige Haltestellen erschlossen werden. Während der durchschnittliche Haltestellenabstand zwischen Freilassing und Traunreut bei ca. 6,5 km liegt, ist der Abstand an den anderen Trassen wesentlich geringer und beträgt ca. 1,4 km (S1-Lokalbahn), 3,1 km (S2) und ca. 2,5 km (Mattigtalbahn). Der Salzburger Analysefall (S2) weist im Vergleich dazu weniger stark ausgeprägte Maximalwerte auf. Die Trasse führt hier (mit Ausnahme von Seekirchen) am Rand der Siedlungsschwerpunkte (Straßwalchen) bzw. in einiger Entfernung (bspw. Eugendorf, Köstendorf) zu diesen vorbei (vgl. Kap. 6.1). Außerdem zeichnet sich die Achse Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut durch höhere Bebauungsdichten in den Städten aus.

Im Stadtgebiet von Traunstein wurden zwei Standorte diskutierter Haltestellen (Wolkersdorfer Straße bei km 36,7 und Landwirtschaftsschule bei km 37,0) integriert. Neben dem Bahnhof Traunstein (bei km 35,1) - mit den höchsten Potenzialwerten, weisen diese beiden Standorte im Vergleich zur benachbarten bestehenden Haltestelle Bad Empfing (bei km 37,7) relativ hohe Potenzialwerte im unmittelbaren Umfeld auf. Zwischen den beiden diskutierten Punkten bestehen aus Sicht der fußläufigen Erreichbarkeit lediglich geringfügige Unterschiede.

Im Bereich von Teisendorf bestehen mehrere Zugangspunkte zur Trasse. Zum bestehenden Haltepunkt bei km 18,5 weist der Bereich westlich davon (bspw. km 20,0 - Bereich Holzhauser Str.) auch relativ hohe Potenzialwerte auf, da der Siedlungskern hier in gleicher oder sogar kürzerer Distanz zu erreichen ist. Dies gilt auch für Punkte westlich des Bahnhofs Freilassing. Vom Bahnhof bis ca. km 8,5 bleibt die fußläufig erreichbare Einwohnerzahl vergleichsweise hoch. Für diese zwei genannten Standortbereiche ist es bedeutend, zukünftige Siedlungsentwicklungspotenziale besonders zu berücksichtigen.

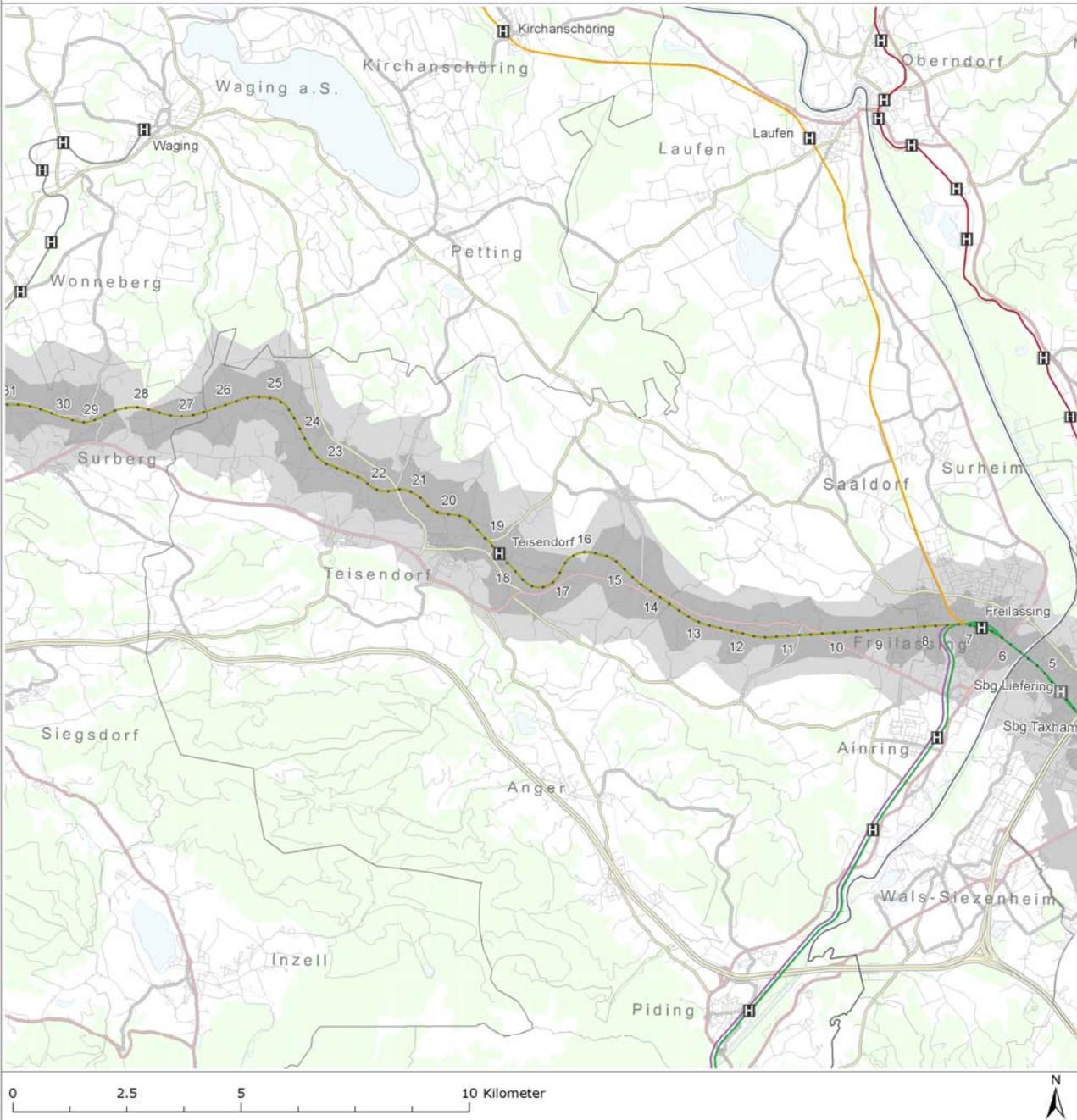
Interreg IV A Projekt: EuRegionale Raumanalyse (EULE)  
**Regelmäßige Kilometrierung der Bahntrasse Traunstein-Traunreut-Trostberg**



ISPACE - Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbh; Schillerstraße 25, 5020 Salzburg, Austria; office.ispace@researchstudio.at, ispace.researchstudio.at; Bearbeitung: T. Prinz, S. Herbst, W. Spitzer; Erstellung: November 2010  
 Datenquelle: Statistik Austria, Land Salzburg, BEG

**Abb. 35 Traunstein-Traunreut-Trostberg - regelmäßige Kilometrierung der Trasse; 2.000m fußläufige Einzugsgebiete der Analysepunkte**

Interreg IV A Projekt: EuRegionale Raumanalyse (EULE)  
**Regelmäßige Kilometrierung der Bahntrasse Freilassing-Teisendorf**



<p><b>Regelmäßige Kilometrierung der Trasse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analysepunkte je 250 Meter</li> <li> bestehende / diskutierte Haltestellen</li> </ul> <p><b>Fußläufiges Einzugsgebiet der Trasse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> gut erreichbar (1000m)</li> <li> erreichbar (2000m)</li> </ul>	<p><b>Regionalbahn-Achsen in der Europaregion Salzburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> S1/S11 Lokalbahn Lamprechtshausen / Trimmelkam</li> <li> S2 Salzburg - Straßwalchen</li> <li> S3 Golling - Salzburg - Freilassing - Bad Reichenhall</li> <li> S4 Freilassing - Berchtesgaden</li> <li> Laufen - Landshut</li> <li> Traunstein - Traunreut - Trostberg</li> <li> Mattigtalbahn</li> <li> weitere Bahntrassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Bezirke / Landkreise</li> <li> Gemeinden</li> <li> Autobahn</li> <li> Bundesstraße</li> <li> Landesstraße</li> <li> Gemeindestraße</li> <li> Gewässer</li> <li> Waldflächen</li> </ul>
--	---	--

ISPACE - Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbh; Schillerstraße 25, 5020 Salzburg, Austria; office.ispace@researchstudio.at, ispace.researchstudio.at; Bearbeitung: T. Prinz, S. Herbst, W. Spitzer; Erstellung: November 2010  
 Datenquelle: Statistik Austria, Land Salzburg, BEG

**Abb. 36** Freilassing-Teisendorf - regelmäßige Kilometrierung der Trasse; 2.000m fußläufige Einzugsgebiete der Analysepunkte

### 7.3. Gemeinden in Zahlen

Im folgenden Kapitel erfolgen Auswertungen für die betroffenen Gemeinden entlang der Bahntrasse Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut-Trostberg. Dabei handelt es sich hierbei um zwei Gemeinden aus dem Landkreis Berchtesgadener Land (Freilassing, Teisendorf) sowie um sechs Gemeinden aus dem Landkreis Traunstein. Einerseits werden statistische Kennzahlen zur Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung dieser Gemeinden sowie die Arbeitspendlersituation und die Zahl der Nächtigungen vergleichend dargestellt (vgl. Tab. 12, Tab. 13 und Tab. 14).

Gemeinde	Einwohner mit Hauptwohnsitz <sup>1</sup>					
	1981	1991	2001	2008	2010	01 - 10
Freilassing	12.890	14.352	15.550	15.864	15.889	+2,2 %
Ainring	8.199	9.283	9.762	9.999	9.918	+1,6 %
Teisendorf	7.767	5.606	8.975	9.147	9.162	+2,1 %
Surberg	2.717	2.866	3.131	3.110	3.177	+1,5 %
Traunstein	16.971	17.697	18.132	18.707	18.780	+3,6 %
Nußdorf	1.741	1.952	2.414	2.417	2.443	+1,2 %
Traunreut	18.694	21.302	21.461	21.062	20.821	-3,0 %
Altenmarkt a.d.Alz	3.148	3.371	4.103	4.276	4.291	+4,6 %
Trostberg	9.726	11.143	11.615	11.655	11.610	+0,0 %

Tab. 12 Einwohnerentwicklung der Gemeinden entlang der Trasse

Gemeinde	Beschäftigte <sup>2</sup>					Pendler-saldo <sup>3</sup>	Näch-tigungen <sup>4</sup>
	1981	1991	2001	2010	01 - 10		
Freilassing	5.834	6.918	7.164	7.304	+2,0 %	152	65.157
Ainring	1.422	1.667	2.004	2.385	+19,0 %	71	79.234
Teisendorf	1.005	1.200	1.248	1.398	+12,0 %	44	65.712
Surberg	172	199	231	197	-14,7 %	25	-
Traunstein	9.813	11.054	11.883	12.826	+7,9 %	204	35.655
Nußdorf	200	213	289	429	+48,4 %	35	-
Traunreut	8.847	10.735	10.249	10.779	+5,2 %	130	13.984
Altenmarkt a.d.Alz	763	1.230	1.058	982	-7,2 %	75	9.324
Trostberg	4.087	4.729	4.554	4.465	-2,0 %	114	17.419

Tab. 13 Beschäftigtenentwicklung, Pendlersaldo und Nächtigungen

<sup>1</sup> Quelle: GENESIS Bayern, Registerzählungen mit dem Stichtag 31.12. des Vorjahres

<sup>2</sup> Quelle: GENESIS Bayern: ausschließlich sozialversicherungspfl. Beschäftigte; Registerzählungen mit dem Stichtag 31.12. des Vorjahres

<sup>3</sup> Berechnung: Beschäftigte am Arbeitsort / Beschäftigte am Wohnort \* 100; Auspendlergemeinde: Wert < 100 (Arbeitsplätze < Beschäftigte am Wohnort), Einpendlergemeinde: Wert > 100 (Arbeitsplätze > Beschäftigte am Wohnort)

<sup>4</sup> Zahl der Nächtigungen im Jahr 2007. Es handelt um eine Konzentrationsstichprobe (keine Vollerhebung), da nur die touristisch wichtigsten Gemeinden in die Statistik einbezogen werden (Gemeinde mit mehr als 1.000 Nächtigungen pro Jahr)

Das Pendlersaldo (Tab. 13) stellt die Arbeitsplätze (Beschäftigte am Arbeitsort) und die in der Gemeinde wohnenden Beschäftigten in Zusammenhang. Es gibt an ob mehr Arbeitskräfte regelmäßig von ihrem Wohnort zum Arbeiten in die Gemeinde kommen (Einpendlergemeinde: Wert > 100), oder mehr in der Region Wohnende sie regelmäßig verlassen, da ihr Arbeitsplatz außerhalb der Gemeinde liegt (Auspendlergemeinde: Wert < 100).

Die weiteren Tabellen (Tab. 15 bis Tab. 17) zeigen Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalysen bestehender Haltestellen je Gemeinde, sowie die Veränderungen bei der Realisierung der diskutierten Haltestelle „Wolkersdorfer Straße“ im Bereich der Stadt Traunstein.

Gemeinde	Erwerbsspendler <sup>1</sup>			
	nach Freilassing <sup>2</sup>	nach Traunstein <sup>2</sup>	nach Traunreut <sup>2</sup>	in die Trasse <sup>3</sup>
Freilassing		139	28	673
Ainring	833	82	22	995
Teisendorf	326	493	80	1.020
Surberg	-	429	77	524
Traunstein	49		593	864
Nußdorf	-	275	142	440
Traunreut	40	822		1.428
Altenmarkt a.d.Alz	-	103	435	781
Trostberg	14	274	811	1.245

**Tab. 14 Arbeitsspendler in die Gemeinden Freilassing, Traunstein, Traunreut sowie in alle Gemeinden der Trasse**

Gemeinde	diskutierte HST	Einwohner mit Hauptwohnsitz <sup>4</sup> absolut (relativ in %)				Gemeinde
		bestehende HST <sup>5</sup>		incl. diskutierter HST <sup>6</sup>		
		1.000m	2.000m	1.000m	2.000m	
Freilassing		3.274 (20,6)	12.649 (79,7)			15.864
Teisendorf		525 (5,7)	2.960 (32,4)			9.147
Surberg		0 (0,0)	96 (3,1)			3.110
Traunstein	Wolkersd. Str.	8.874 (47,4)	15.122 (80,8)	10.143 (54,2)	15.164 (81,1)	18.707
Nußdorf		0 (0,0)	36 (1,5)			2.417
Traunreut		9.232 (43,8)	19.242 (91,4)			21.062
Altenmarkt		2.058 (48,1)	3.094 (72,4)			4.276
Trostberg		4.076 (35,0)	9.127 (78,3)			11.655

**Tab. 15 Versorgungsgrad Einwohner**

<sup>1</sup> Quelle: Bundesagentur für Arbeit, bereitgestellt durch StMWIVT (Bayerisches Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie); eine Pendlerzahl zwischen Quell- und Zielgemeinde wird ab 10 Pendlern ausgewiesen

<sup>2</sup> Auspendler der Gemeinden entlang der Trasse in die Städte Freilassing oder Traunstein oder Traunreut

<sup>3</sup> Auspendler von der jeweiligen Gemeinde in die Gemeinden an der Trasse Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut-Trostberg

<sup>4</sup> Einwohner 2007/2009, Quelle: georeferenzierte Melderegisterdaten aggregiert auf ein 125m Raster (vgl. Kap. 4.3.2)

<sup>5</sup> Einwohner erreichbar durch bestehende Haltestellen (bis 1.000m, bis 2.000m)

<sup>6</sup> Einwohner erreichbar durch bestehende und geplante Haltestellen

		Wohnbauland in ha (Bauland je Einwohner in m <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>				Gemeinde
		bestehende HST <sup>2</sup>		incl. diskutierter HST <sup>3</sup>		
Gemeinde	diskutierte HST	1.000m	2.000m	1.000m	2.000m	
Freilassing		69,5 (212,2)	226,0 (178,7)			298,6 (187,9)
Teisendorf		20,7 (394,1)	98,2 (331,7)			443,2 (483,7)
Surberg		0,0 (0,0)	4,9 (505,7)			138,9 (437,2)
Traunstein	Wolkersd. Str..	156,9 (176,8)	327,4 (216,5)	184,5 (181,9)	330 (217,6)	500,1 (266,3)
Nußdorf		0,0 (0,0)	1,6 (457,8)			103,4 (423,4)
Traunreut		157,1 (170,1)	383,4 (199,2)			475,6 (228,4)
Altenmarkt		60,9 (295,8)	100,1 (323,4)			188,4 (439,1)
Trostberg		72,9 (178,8)	186,4 (204,2)			422,9 (364,2)

Tab. 16 Versorgungsgrad Wohnbauland

		Einrichtungen der Grundversorgung <sup>4</sup> absolut (relativ in %)				Gemeinde
		bestehende HST <sup>2</sup>		incl. diskutierter HST <sup>3</sup>		
Gemeinde	diskutierte HST	1.000m	2.000m	1.000m	2.000m	
Freilassing		71 (53,0)	125 (93,3)			134
Teisendorf		7 (10,4)	30 (44,8)			67
Surberg		0 (0,0)	1 (5,3)			19
Traunstein	Wolkersd. Str.	140 (71,4)	174 (88,8)	150 (76,5)	174 (88,8)	196
Nußdorf		0 (0,0)	1 (5,3)			19
Traunreut		68 (51,9)	108 (82,4)			131
Altenmarkt		13 (44,8)	19 (65,5)			29
Trostberg		40 (40,4)	72 (72,7)			99

Tab. 17 Versorgungsgrad Einrichtungen der Grundversorgung

<sup>1</sup> Raumordnungskataster; Wohnbauland: Aggregat der Bauland-Kategorien Wohnbaufläche und Gemischte Baufläche (vgl. Kap. 4.2), Quelle: Regierung von Oberbayern, Stand: 2009

<sup>2</sup> Einwohner erreichbar durch bestehende Haltestellen (bis 1.000m, bis 2.000m)

<sup>3</sup> Einwohner erreichbar durch bestehende und diskutierte Haltestellen

<sup>4</sup> Quellen: Grundversorgungserhebung Land Salzburg, Landkreise Traunstein und Berchtesgadener Land, eigene Erhebungen und Ergänzungen;

## 8. Zusammenfassung

### 8.1. Wechselwirkungen mit dem „Masterplan“ Salzburg

Parallel zu den gegenständlichen Arbeiten wird das INTERREG Projekt „MASTERPLAN – kooperatives Raumkonzept für die Kernregion SALZBURG“ bearbeitet. Mit dem Masterplan soll ein Gesamtbild wesentlicher Entwicklungsmaßnahmen für die Kernregion auf bayerischer und Salzburger Seite bis etwa 2030 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 (EuREGIO SALZBURG - BERCHTESGADENER LAND - TRAUNSTEIN 2001) definiert. Beide Projekte sind Bestandteile des Gesamtkonzepts „Raumentwicklung für die Europaregion Salzburg“ gemäß Beschluss der Salzburger Landesregierung vom 3. Juni 2008 (Masterplan Kernregion Salzburg 2011).

Die Abgrenzung baut auf den Vorgaben der Landesentwicklungsprogramme von Bayern und Salzburg auf. Der räumliche Fokus der Bearbeitung liegt bei den Gemeinden des „Zentralen Siedlungskerns“ sowie einige Ergänzungsgemeinden (Masterplan Kernregion Salzburg 2011).

Für den Bereich Verkehr werden im Masterplan folgende Maßnahmen vorgeschlagen (Auswahl), zu deren Umsetzung die im gegenständlichen Projekt EULE entwickelten Indikatoren als Entscheidungsgrundlagen herangezogen werden können. Grenzübergreifende Grundlagen liegen nun vor die die Initiierung von Leitprojekten und deren Umsetzung nachhaltige unterstützen können.

Auswahl an vorgeschlagene Maßnahmen aus dem Projekt MASTERPLAN (Masterplan Kernregion Salzburg 2011)	Auswahl an Aktivitäten/Datengrundlagen aus dem Projekt EuRegionale Raumanalyse (EULE)
<p>Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden regionalen Verkehrsverbunds (durchgängige Verbindungen der S-Bahnen, Fahrplanabstimmung zwischen allen Verkehrsträgern, auch (regional - innerstädtisch), grenzübergreifende betriebliche Abstimmung und Angebotserstellung, einheitliche Tarife / Tickets</p>	<p>Die EULE Projektergebnisse wurden in laufender Abstimmung mit einer ÖPNV Arbeitsgruppe mit Fachbehörden und Aufgabenträgern entwickelt und laufend abgestimmt. Teilnehmer: Reg. von Oberbayern, Freistaat Bayern, Stadt und Land Salzburg, Salzburger Verkehrsverbund (SVV), Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), EuRegio Salzburg-BGL-Traunstein, Landkreise BGL und Traunstein.</p>
<p>Ausbau der S-Bahn (Leitprojekt 7): Die Umsetzung des Projekts NAVIS wird erweitert und verstärkt (derzeit vorgesehene Maßnahmen sind: dreigleisiger Ausbau zwischen Salzburg–Taxham und Freilassing; Taktverkehr Salzburg–Straßwalchen, Salzburg-Golling, ..., Ergänzung der Maßnahmen Richtung Nord-Osten um den Abschnitt Mattigtalbahn.</p> <p>Maßnahmen zur Attraktivierung des Busverkehrs in Abstimmung mit dem Ausbau des S-Bahn-Netzes, u.a. Ausweitung und Beschleunigung des Bus-Angebots in der Stadt Salzburg und im Umland</p>	<p>Das Projekt EULE liefert hierzu eine Reihe von Datengrundlagen, Indikatoren:</p> <p>Nutzung der entwickelten kleinräumigen Datengrundlagen: 100 bzw. 125m Raster zur grenzübergreifenden Einwohnerverteilung, grenzübergreifende Haltestellendaten, Flächennutzung -widmung, ...</p> <p>Regionalstatistischer Überblick über ÖPNV-Trassen (vgl. Abb. 3); Kleinräumige Indikatoren (Karten, Potenziellinien) zur bestehenden und diskutierten Haltepunkten; Auswertung der Erreichbarkeitsmodelle je Gemeinde, Veränderung des Versorgungsgrades bei der Realisierung von diskutierten Haltepunkten</p>

<p>Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs: 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</p>	<p>Die im gegenständlichen Projekt berechneten Erreichbarkeitsindikatoren bilden immer die „fußläufige“ Distanz (Wegdistanz die zu Fuß oder mit dem Rad vom Wohnstandort aus zurückgelegt wird) ab.</p> <p>Planungsgrundlagen für eine verbesserte Abstimmung der ÖV Planung / Haltestellenausstattung mit dem fußläufigen und erweiterten Radeinzugsbereich</p> <p>Unterstützung einer grenzübergreifenden Region der kurzen Wege unter besonderer Berücksichtigung des Umweltverbundes.</p>
<p>Erstellung eines integrierten grenzüberschreitenden Mobilitätskonzepts für Teilbereiche der Kernregion mit abgestimmten Maßnahmenpaketen über sämtliche Verkehrsträger (Personen- und Güterverkehr, Öffentlichen Verkehr, Individualverkehr, Rad- und Fußgängerverkehr), das mit einer räumlich dazu passenden Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung zu einer Verbesserung des Verkehrssystems führt. Grenzüberschreitender Begleitprozess für die Erstellung</p>	<p>Mit den im gegenständlichen Ansatz entwickelten Datengrundlagen und Indikatoren sowie unter anderem den Ergebnissen zur Grenzübergreifenden Wohnstandortanalyse werden Planungsgrundlagen zur Verfügung gestellt, die eine nachhaltige räumliche Entwicklung und deshalb eine wichtige Grundlage eines zu entwickelnden grenzübergreifenden Mobilitätskonzeptes darstellen.</p>

**Tab. 18 Auswahl an Maßnahmen aus dem Projekt Masterplan gegenübergestellt zu Aktivitäten / Datengrundlagen aus dem Projekt EuRegionale Raumanalyse (EULE)**

Schließlich erfolgt im Masterplan die Identifikation von zwei konkreten Leitprojekten für den Bereich Verkehr die einen leistungsfähigen schienenengebundenen Nahverkehr zum Ziel haben. Die dargestellten EULE Ergebnisse (s.o.) können wichtige Planungs- und Datengrundlagen sowie Analyseverfahren für die Umsetzung dieser Leitprojekte bereitstellen. Regionalstatistische Indikatoren liegen vor, die nach der entwickelten Methodik räumlich und inhaltlich für die Umsetzung der Leitprojekte erweiterbar sind. Außerdem bietet das in EULE angewandte Analyseverfahren die Möglichkeit weitere Trassenalternativen grenzübergreifend vergleichend zu analysieren und Planungsgrundlagen für eine optimierte Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bereitzustellen. Die integrativen Analysen zur Erreichbarkeit bestehender und möglicher zukünftiger Haltestellen unterstützen eine nachhaltige ÖV-Angebotsplanung und eine Bewertung von Planungsalternativen.

*Leitprojekt (6) (Masterplan Kernregion Salzburg 2011) Machbarkeitsstudie für ein umfassendes Regional-StadtBahn-Netz im erweiterten Zentralraum Salzburg: Prüfung einer Reihe von vorgeschlagenen Regional-StadtBahn-Verbindungen von der Stadt Salzburg in die weitere Region (einschließlich von Teilen Oberösterreichs und des bayerischen Einzugsgebietes) ... Empfehlungen für weitere – über das bestehende Projekt NAVIS und die im vorliegenden Masterplan genannten Maßnahmen hinausgehende – Ausbauvorhaben ... m vorgeschlagenen grenzüberschreitenden Mobilitätskonzept zu berücksichtigen*

*Leitprojekt (7) (Masterplan Kernregion Salzburg 2011) Ausbau der S-Bahn – Umsetzung des Projekts NAVIS wird wie folgt erweitert: Ergänzung der Maßnahmen Richtung Nord-Osten um den Abschnitt Mattigtalbahnhof. Erweiterung des geplanten S-Bahn-„Y“ im Projekt NAVIS zu einem „X“ durch einen zusätzlichen Ast über Teisendorf bis Traunstein ...*

## 8.2. Resümee

Das Grenzgebiet Bayern - Salzburg ist immer stärker von einer wechselseitigen Verflechtung in den verschiedensten Lebensbereichen geprägt. Der dadurch entstehende gemeinsame grenzübergreifende Wirtschafts-, Arbeits- und nicht zuletzt Lebensraum erfordert ebenso vermehrt gemeinsame Strategien v.a. in planerischen Disziplinen (bspw. Raumordnung, Verkehrsplanung, Infrastrukturplanung), um in Zukunft anstehende Herausforderungen bewältigen bzw. gemeinsame Entwicklungsmöglichkeiten nutzen zu können.

In Ergänzung zum Endbericht Teil 1 zum Projekt „EuRegionale Raumanalyse (EULE)“ der sich mit der grenzübergreifenden Analyse und Bewertung des Verflechtungs- und Agglomerationsraumes in der Region auseinandersetzt, liegt der Fokus im gegenständlichen Teil 2 auf der Entwicklung von grenzübergreifend vergleichbaren Indikatoren zur Entscheidungsunterstützung für die ÖPNV Planung.

Es werden in enger Kooperation mit den Projektpartnern und Auftraggebern innovative grenzbereinigte Planungsgrundlagen für eine nachhaltige Weiterentwicklung des ÖPNV in der Europaregion Salzburg entwickelt. Diese werden gemeinsam vom Freistaat Bayern (StMWIVT), Stadt und Land Salzburg, die Regierung von Oberbayern, das Zentrum für Geoinformatik der Universität Salzburg, das Institut für Geoinformatik PLUS e.V. und weitere regionale Behörden und Partner unter Leitung des Studio iSPACE Entscheidungsgrundlagen entwickelt. Die durchgeführten Erreichbarkeitspotenzialanalysen für ausgewählte Bahnachsen wie Salzburg-Straßwalchen-Mattighofen und Salzburg-Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut-Trostberg zeigen erstmals grenzübergreifende Potenziale auf. Weiters kommt ein räumliches Analyseverfahren zur Ermittlung der Erreichbarkeitspotenziale bestehender und geplanter S-Bahn Haltestellen zur Anwendung.

Erstmals wird ein Planungstool angewandt das eine erste vergleichende Erreichbarkeitsanalyse von verschiedenen ÖPNV Trassen ermöglicht (vgl. bspw. Abb. 3 mit einer Übersicht verschiedener Nahverkehrs-Trassen sowie kleinräumige vergleichende Analysen der S-Bahn S2 / Mattigtalbahnhof und Bahntrasse Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut-Trostberg). Als Grundlage hierfür mussten innovative Wege bei der Erschließung und Zusammenführung von grenzübergreifenden räumlichen und regionalstatistischen Datengrundlagen eingeschlagen werden. Hier konnten umfassende grenzbereinigte raumbezogene Datenbestände erstellt werden, die für die Standort- und Regionalentwicklung neue Anwendungen ermöglichen. Die Ergebnisse des EULE Projektes werden bereits von den Fachbehörden und verschiedenen Aufgabenträgern im Öffentlichen Verkehr wie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft oder des Salzburger Verkehrsverbundes in Planungsprozessen eingesetzt.

In Abstimmung mit dem Land Salzburg und der BEG wurden zusätzlich zu den im gegenständlichen Bericht enthaltenen Ergebnissen noch weitere Potenziallinien und Karten angefertigt wie etwa die zur Lokalbahn Salzburg oder der Bahntrasse Traunstein Hbf - Salzburg Hbf.

Die Erarbeitung der Ergebnisse wurde wesentlich durch die hervorragende grenzübergreifende Zusammenarbeit sowie die Mitwirkung und Unterstützung zahlreicher Behörden und Institutionen unterstützt. In regelmäßigen EULE Workshops wurden die Projektergebnisse laufend mit den Fachbehörden und weiteren Aufgabenträgern im Öffentlichen Verkehr (bspw. Bayerische Eisenbahngesellschaft, SVV) diskutiert und weiterentwickelt.

## 9. Verzeichnisse

### 9.1. Abbildungen

Abb. 1	Schadstoffemissionen aus dem Verkehr; Klimaschutzziele [VCÖ 2008] .....	6
Abb. 2	Entwicklung von räumlich detaillierten Grundlagen für die ÖPNV-Planung .....	7
Abb. 3	Regionalstatistischer Überblick zu Trassen des schienengebundenen Nahverkehrs in der Europaregion Salzburg .....	8
Abb. 4	Entwicklungsachsen nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern .....	14
Abb. 5	Entwicklungsachsen nach dem Salzburger Landesentwicklungsprogramm .....	14
Abb. 6	Messbarmachung von Zielen und Grundsätzen der Raum- und Verkehrsplanung durch die Entwicklung räumlicher Indikatoren .....	17
Abb. 7	Grenzübergreifende Buslinien in der Europaregion Salzburg .....	19
Abb. 8	Klassifikation zur Vereinheitlichung von Flächenwidmungs- / Flächennutzungsdaten .....	20
Abb. 9	Grenzübergreifendes Raster der Einwohner mit Hauptwohnsitz 2007 / 2010 .....	22
Abb. 10	Disaggregation - Geschätzte Einwohnerzahlen je 500m Rasterzelle .....	24
Abb. 11	Beispiel grenzübergreifender Standorte der Bildungsinfrastruktur .....	26
Abb. 12	Analysepunkte im Abstand von 250m; Einzugsgebiete: 1.000m u. 2.000m je Analysepunkt .....	28
Abb. 13	Überlagerung der hochauflösenden Statistikdaten mit den Einzugsgebiet .....	29
Abb. 14	Beispiel einer Potenziallinie mit den gewichteten Potenziallinien für 1.000m (blau) und 2.000m (rot) sowie die Lage bestehender (grau) und diskutierter Haltestellen (grün) .....	30
Abb. 15	Veränderung der Bevölkerungsstruktur in Bayern .....	32
Abb. 16	S-Bahn-„Spinne“ im Großraum Salzburg .....	35
Abb. 17	S2 (Salzburg-Straßwalchen): Kategorien der Flächenwidmung und 2.000m Einzugsgebiet bestehender Haltestellen .....	36
Abb. 18	S2 (Salzburg-Straßwalchen) - Wohnbevölkerung je 250m Rasterzelle 2008; 2.000m fußläufiges Einzugsgebiet bestehender Haltestellen .....	37
Abb. 19	Mattigtalbahn (Steindorf b. Straßw. - Mattighofen) - Wohnbevölkerung je 250m Rasterzelle 2008; 2.000m fußläufiges Einzugsgebiet bestehender Haltestellen .....	38
Abb. 20	S2 (Salzburg-Straßwalchen) - Infrastruktureinrichtungen entlang der S-Bahn S2 (Salzburg - Straßwalchen), 2.000m Einzugsgebiet bestehender Haltestellen .....	39
Abb. 21	Einwohnerpotenziale der S-Bahn S2 (oben) und der Mattigtalbahn (unten) .....	40
Abb. 22	Potenziale der Beschäftigten der S-Bahn S2 (oben) und der Mattigtalbahn (unten) .....	41
Abb. 23	Potenziale der Wohnbauland-Flächen (oben) sowie der ausgewählter Einrichtungen der Grundversorgung (unten) im Einzugsgebiet der S-Bahn S2 .....	42
Abb. 24	S2 (Salzburg-Straßwalchen) - regelmäßige Kilometrierung der Trasse; 2.000m fußläufige Einzugsgebiete der Analysepunkte .....	44
Abb. 25	Mattigtalbahn - regelmäßige Kilometrierung der Trasse; 2.000m fußläufige Einzugsgebiete der Analysepunkte .....	45
Abb. 26	E-Netz Rosenheim von Veolia ab 2013; Strecken der SüdostBayernbahn .....	51
Abb. 27	Traunstein - Traunreut - Trostberg: Kategorien der Flächenwidmung und 2.000m Einzugsgebiet von bestehenden Haltestellen .....	52
Abb. 28	Freilassing - Teisendorf: Kategorien der Flächenwidmung und 2.000m Einzugsgebiet von bestehenden Haltestellen .....	53
Abb. 29	Traunstein - Traunreut - Trostberg: Wohnbevölkerung je 250m Rasterzelle und 2.000m fußläufiges Einzugsgebiet um bestehende Haltestellen .....	54
Abb. 30	Freilassing - Teisendorf: Wohnbevölkerung je 250m Rasterzelle und 2.000m fußläufiges Einzugsgebiet um bestehende Haltestellen .....	55
Abb. 31	Traunstein - Traunreut - Trostberg: Infrastruktureinrichtungen entlang der S-Bahn S2 (Salzburg - Straßwalchen), 2.000m Einzugsgebiet bestehender Haltestellen .....	56
Abb. 32	Freilassing - Teisendorf: Infrastruktureinrichtungen entlang der S-Bahn S2 (Salzburg - Straßwalchen), 2.000m Einzugsgebiet bestehender Haltestellen .....	57
Abb. 33	Potenziale zu Wohnbevölkerung und Flächennutzung im Einzugsgebiet der Bahntrasse Freilassing-Traunstein-Traunreut .....	58
Abb. 34	Potenziale zu Einrichtungen der Grundversorgung im Einzugsgebiet der Bahntrasse Freilassing-Teisendorf-Traunstein-Traunreut .....	59
Abb. 35	Traunstein-Traunreut-Trostberg - regelmäßige Kilometrierung der Trasse; 2.000m fußläufige Einzugsgebiete der Analysepunkte .....	60
Abb. 36	Freilassing-Teisendorf - regelmäßige Kilometrierung der Trasse; 2.000m fußläufige Einzugsgebiete der Analysepunkte .....	61

## 9.2. Tabellen

Tab. 1	Parameter der Potenziallinien 1.000 und 2.000 Meter .....	29
Tab. 2	Klassifizierungs- und Gewichtungstabelle der Infrastrukturstandorte.....	30
Tab. 3	Bevölkerungszahl und Anteil an über 65 Jährigen für 2009 sowie 2030 in Österreich .....	34
Tab. 4	Einwohnerentwicklung der Gemeinden entlang der S2 bzw. Mattigtalbahn.....	46
Tab. 5	Beschäftigtenentwicklung, Pendlersaldo und Nächtigungen je Gemeinde .....	47
Tab. 6	Pendler je Gemeinde in die Stadt Salzburg bzw. in die weiteren Gemeinden an der Trasse .....	47
Tab. 7	Versorgungsgrad Einwohner .....	48
Tab. 8	Versorgungsgrad Beschäftigte .....	48
Tab. 9	Versorgungsgrad Wohnbauland .....	49
Tab. 10	Versorgungsgrad Einrichtungen der Grundversorgung .....	49
Tab. 11	Bevölkerungszahl und Anteil an über 60 Jährigen für 2009 sowie 2029 in Bayern.....	50
Tab. 12	Einwohnerentwicklung der Gemeinden entlang der Trasse .....	62
Tab. 13	Beschäftigtenentwicklung, Pendlersaldo und Nächtigungen .....	62
Tab. 14	Arbeitspendler in die Gemeinden Freilassing, Traunstein, Traunreut sowie in alle Gemeinden der Trasse.....	63
Tab. 15	Versorgungsgrad Einwohner .....	63
Tab. 16	Versorgungsgrad Wohnbauland .....	64
Tab. 17	Versorgungsgrad Einrichtungen der Grundversorgung .....	64
Tab. 18	Auswahl an Maßnahmen aus dem Projekt Masterplan gegenübergestellt zu Aktivitäten / Datengrundlagen aus dem Projekt EuRegionale Raumanalyse (EULE) .....	66

## 9.3. Literatur

- Ainz, G. (2006): Grundversorgung in den Salzburger Gemeinden - Erstellung eines Konzeptes zur Erhebung der Grundversorgung und der zentralörtlichen Struktur im Bundesland Salzburg zum Stichtag 15. Mai 2006 und der nachfolgenden Beobachtung in 5-Jahres-Abständen. – Salzburg.
- Ainz, G. (2007): Grundversorgung in den Salzburger Gemeinden – Kurzbericht zu ersten Ergebnissen der Erhebung der Zentralen Dienste im Bundesland Salzburg mit Ausnahme der Stadt Salzburg mit besonderer Berücksichtigung der Dienste zur Grundversorgung. – Salzburg.
- Amt der oberösterreichischen Landesregierung (2010): Regionale Bevölkerungsprognose 2009 bis 2050. Online am 10.2.2010: [http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xbcr/SID-5220148A-20E6E076/ooe/StatGes\\_Reg\\_BevPrognose2009bis2050.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xbcr/SID-5220148A-20E6E076/ooe/StatGes_Reg_BevPrognose2009bis2050.pdf)
- Bayerische Eisenbahngesellschaft (2011): Bahnland Bayern - Jahresrückblick 2010. München. Online am 11.2.2010: <http://www.bahnland-bayern.de/beg/aktuelles/bahnland-bayern-jahresrueckblick>
- Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (2010): Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2029. Demographisches Profil für den Freistaat Bayern.- München. Online am 22.10.2010 URL: <http://www.statistik.bayern.de/statistik/byrbz/999.pdf>
- BBR (2001): Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung Nationalbericht der Bundesrepublik Deutschland zur 25. Sondersitzung der Generalversammlung der Vereinten Nationen („Istanbul+5“). - Berlin
- Berchtesgadener Land Bahn (2009): Liniennetzplan [http://www.blb.info/2\\_LINIENNETZPLAN.ASP](http://www.blb.info/2_LINIENNETZPLAN.ASP)
- BMVIT (2009): Konjunkturpaket Straße und Schiene, Die wichtigsten Infrastrukturprojekte 2009-2014. Online am 2.3.2011 URL: <http://www.bmvit.gv.at/presse/archiv/2009/0325rpkp/oesterreich/projekte.pdf>, <http://www.bmvit.gv.at/presse/archiv/2009/0325rpkp/oesterreich/konjunktur.pdf>
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) (2002): Österreichischen Strategie zu nachhaltigen Entwicklung. Online am 7.9.2010 URL: [www.nachhaltigkeit.at/filemanager/download/39024/](http://www.nachhaltigkeit.at/filemanager/download/39024/)
- Bundesrepublik Deutschland (2009): Raumordnungsgesetz (ROG) Vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 31. Juli 2009. Online am 20.9.2010 URL: <http://www.landesentwicklung.bayern.de/fileadmin/Dokumente/PDF/Rechtsgrundlagen/ROG.pdf>
- DB (2011): Streckennetz der Südostbayernbahn. Online am 21.3.2011 URL: [http://www.suedostbayernbahn.de/so\\_bayern/view/wir/streckenkarte.shtml](http://www.suedostbayernbahn.de/so_bayern/view/wir/streckenkarte.shtml)
- Destatis (2005): Informationen der amtlichen Statistik. Online am 13.1.2009 URL: <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/SharedContent/Oeffentlich/AI/IA/StatBeirat/InfoAmtStatistik105.property=file.pdf>.
- Destatis (2008): VERORDNUNG (EG) Nr. 763/2008 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 9. Juli 2008 über Volks- und Wohnungszählungen. Online am 13.1.2009 URL: <http://www.zensus2011.de/Statistik-Portal/Zensus/VerordnungEPJuli2008.pdf>.
- EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein (Hrsg., 2001): EuRegio Entwicklungskonzept. - Salzburg.

- Fassmann, H. (2010): Paper in progress – PIP. Auf dem Weg zum ÖREK 2011. Perspektiven der räumlichen Entwicklung und Grundsätze der politischen Gestaltung. -Wien. Online am 7.9.2010, URL: [http://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum\\_u\\_Region/1.OEROK/OEREK\\_2011/PIP/PIP\\_paper\\_in\\_progress\\_Reflexion\\_gesamt.pdf](http://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum_u_Region/1.OEROK/OEREK_2011/PIP/PIP_paper_in_progress_Reflexion_gesamt.pdf)
- Favry, E. et al. (2006): Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit ländlicher Räume - Dienstleistungen der Daseinsvorsorge und regionale Governance: Veränderungen, Herausforderungen, Handlungsbedarf. - Wien (= Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) Schriftenreihe Nr.171).
- Gilgen K. & A. Sartoris (2005): Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs. Online: [http://www.irap.ch/fileadmin/user\\_upload/irap.hsr.ch/Publikationen/Projektberichte/Grundlagen\\_und\\_Methoden\\_der\\_Raumplanung/Schlussbericht\\_Grundversorgung\\_2005\\_mit\\_Anhang.pdf](http://www.irap.ch/fileadmin/user_upload/irap.hsr.ch/Publikationen/Projektberichte/Grundlagen_und_Methoden_der_Raumplanung/Schlussbericht_Grundversorgung_2005_mit_Anhang.pdf), verfügbar am 14.10.2009
- Land Salzburg (2003): Salzburger Landesentwicklungsprogramm. Gesamtüberarbeitung 2003. - Salzburg (= Entwicklungsprogramme und Konzepte, H. 3).
- Land Salzburg (2006): Salzburger Raumordnungsbericht 2005. 5. Bericht über den Stand der Raumordnung im Land Salzburg. - Salzburg.
- Land Salzburg, Abteilung 7 - Raumplanung (2009a): Sachprogramm Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum. - Salzburg Online am 23.9.2009 URL: [http://www.salzburg.gv.at/sachprogramm\\_standortentwicklung\\_zr.pdf](http://www.salzburg.gv.at/sachprogramm_standortentwicklung_zr.pdf)
- Land Salzburg (2009b): 30. Gesetz vom 17. Dezember 2008 über die Raumordnung im Land Salzburg (Salzburger Raumordnungsgesetz 2009 - ROG 2009). - Salzburg.
- Land Salzburg (2010), Sachprogramm "Raumplanung und Verkehr" - Vorhabensbericht. - Salzburg Online am 6.10.2010 URL: [http://www.salzburg.gv.at/vhb\\_sp\\_0510.pdf](http://www.salzburg.gv.at/vhb_sp_0510.pdf)
- ÖBB (2010): Linien des öffentlichen Verkehrs im Raum Salzburg. Online am 12.8.2010 URL: [http://www.oebb.at/pv/de/Reisen\\_in\\_den\\_Bundeslaendern/Salzburg/Pendler/Downloaddateien/Liniennetz\\_Bundesland.pdf](http://www.oebb.at/pv/de/Reisen_in_den_Bundeslaendern/Salzburg/Pendler/Downloaddateien/Liniennetz_Bundesland.pdf)
- Masterplan Kernregion Salzburg (2011): MASTERPLAN – kooperatives Raumkonzept für die Kernregion Salzburg. - Salzburg
- ÖROK - Österreichische Raumordnungskonferenz (Hrsg., 2007): Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich 2005. Modellrechnungen für den ÖPNRV und den MIV. (= ÖROK-Schriftenreihe, Band 174). - Wien.
- ÖROK - Österreichische Raumordnungskonferenz (Hrsg., 2010): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2010-2030 mit Ausblick bis 2050 („ÖROK-Prognosen“). Teil 1: Endbericht zur Bevölkerungsprognose. - Wien.
- Raos, J. & N. Faschinger (2008): Bevölkerung. Land Salzburg & Regionen. 2007 - 2032. - Salzburg.
- Regionaler Planungsverband Südostoberbayern (2001): Regionalplan Südostoberbayern. Teil B: Fachliche Festlegungen. Online am 7.9.2010 URL: <http://www.region-suedostoberbayern.bayern.de/regplan/Text/pdf/B%20II.pdf>.
- Sammer, G. & G. Röschel (1999): Mobilität älterer Menschen in der Steiermark. (= Schöpfer, G. (Hrsg.), 1999, Seniorenreport Steiermark. Altwerden in der Steiermark. Lust oder Last? - o. O. - Online: [http://www.kfunigraz.ac.at/senioren/sen\\_report.htm](http://www.kfunigraz.ac.at/senioren/sen_report.htm), verfügbar am 13. März 2007.
- Schiller, G. & S. Siedentop (2005) Infrastrukturfolgekosten der Siedlungsentwicklung unter Schrumpfbedingungen. NSL Netzwerk Stadt und Landschaft, disP 160. Online am 6.10.2010 URL: [www.nsl.ethz.ch/index.php/en/content/download/1061/6510/file](http://www.nsl.ethz.ch/index.php/en/content/download/1061/6510/file)
- Siedentop, S. et al. (2007): Nachhaltigkeitsbarometer Fläche. Regionale Schlüsselindikatoren nachhaltiger Flächennutzung für die Fortschrittsberichte der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie - Flächenziele. - Bonn. (= Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung & Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Forschungen, Heft 130).
- Statistik Austria (2004): Volkszählung 2001. Berufspendler. - Wien.
- StMWIVT (2006): Landesentwicklungsprogramm Bayern. Online am 30.7.09 URL: <http://www.landentwicklung.bayern.de/landentwicklung/bereiche/instrumente/lep.htm>
- VCÖ (2008): Klimaschutz im Verkehr. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 1/2008. - Wien
- Verordnung (EG) Nr. 763/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über Volks- und Wohnungszählungen <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:218:0014:0020:de:PDF>
- Weissenböck & Lebesmühlbacher (2010): Analyse der Entwicklungspotenziale für zukünftiges Wohnbauland im Einzugsgebiet S-Bahn-Linie S2. Salzburg - unveröffentlicht
- Wonka, E. (2006): Regionalstatistik in Österreich. Von der Tabelle zu räumlicher Analyse und Visualisierung. - Salzburg und Wien. (=Salzburger Geographische Arbeiten, 39).
- Wukovitsch, F. (2003): Nachhaltige Siedlungsentwicklung. - Online: <http://www.nachhaltigkeit.at/reportagen.php3?id=30>, verfügbar am 20.9.2006.



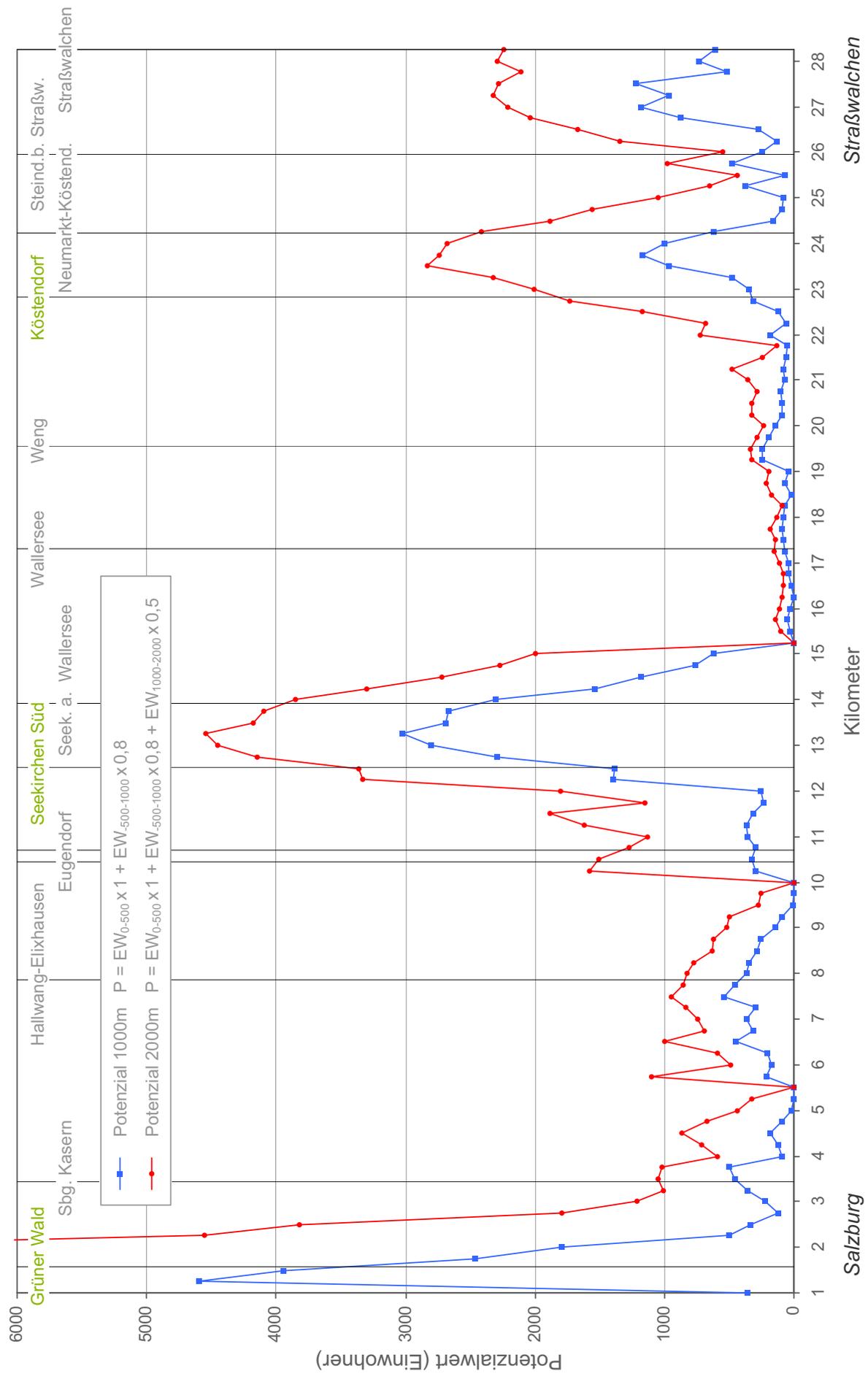
## 10. Anhang

### Erreichbarkeitspotenziallinien der Wohnbevölkerung mit Hauptwohnsitz der untersuchten Bahntrassen

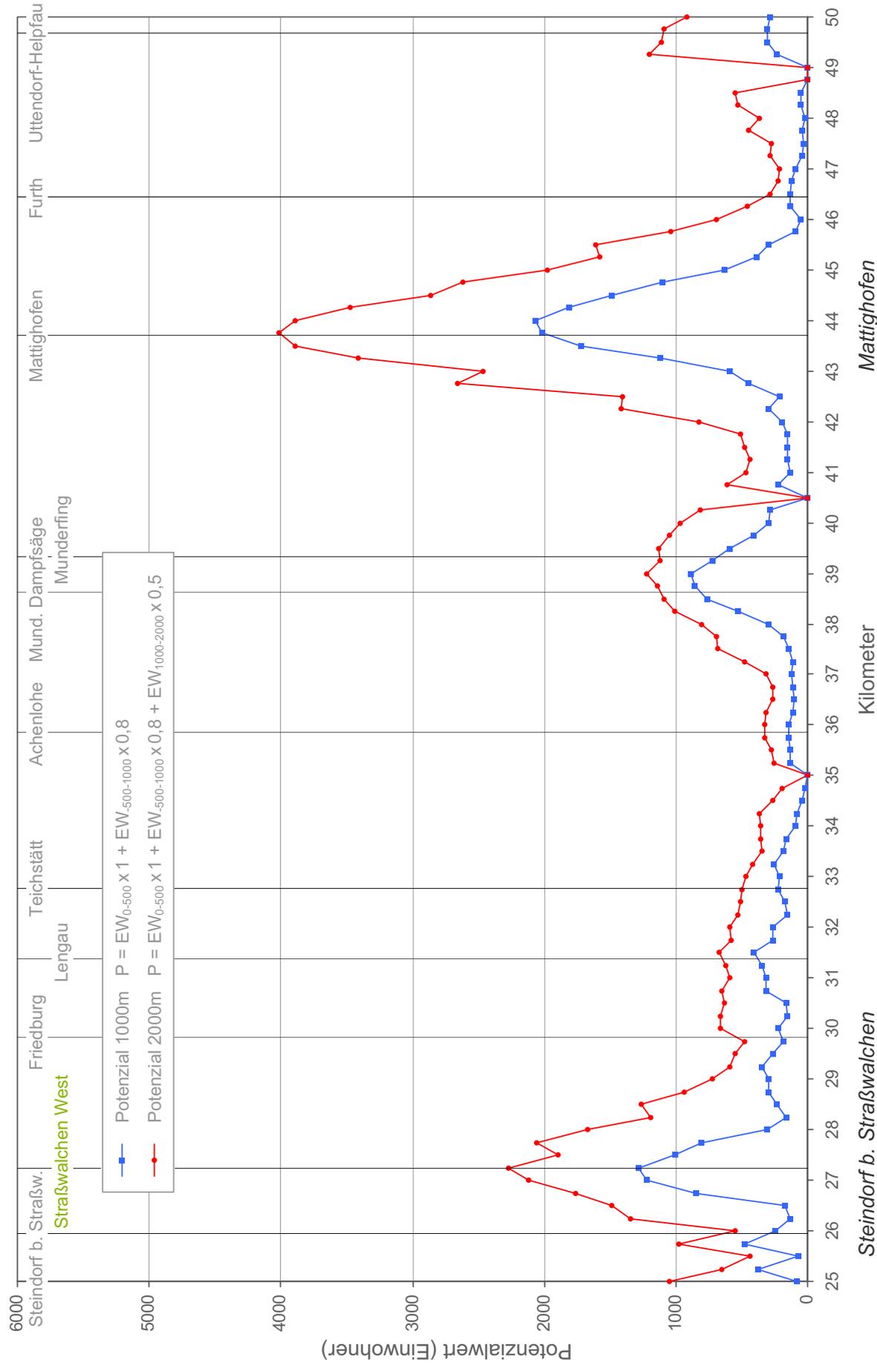
- S-Bahn S2 (Salzburg - Straßwalchen)
- Mattigtalbahn (Steindorf b. Straßwalchen - Mattighofen)
- Salzburger Lokalbahn S1 / S11 (Salzburg - Bürmoos - Lamprechtshausen / Trimmelkam)
- Freilassing - Teisendorf - Traunstein - Traunreut
- Traustein - Trostberg

# S2 (Salzburg - Straßwalchen)

## Wohnbevölkerung 2008

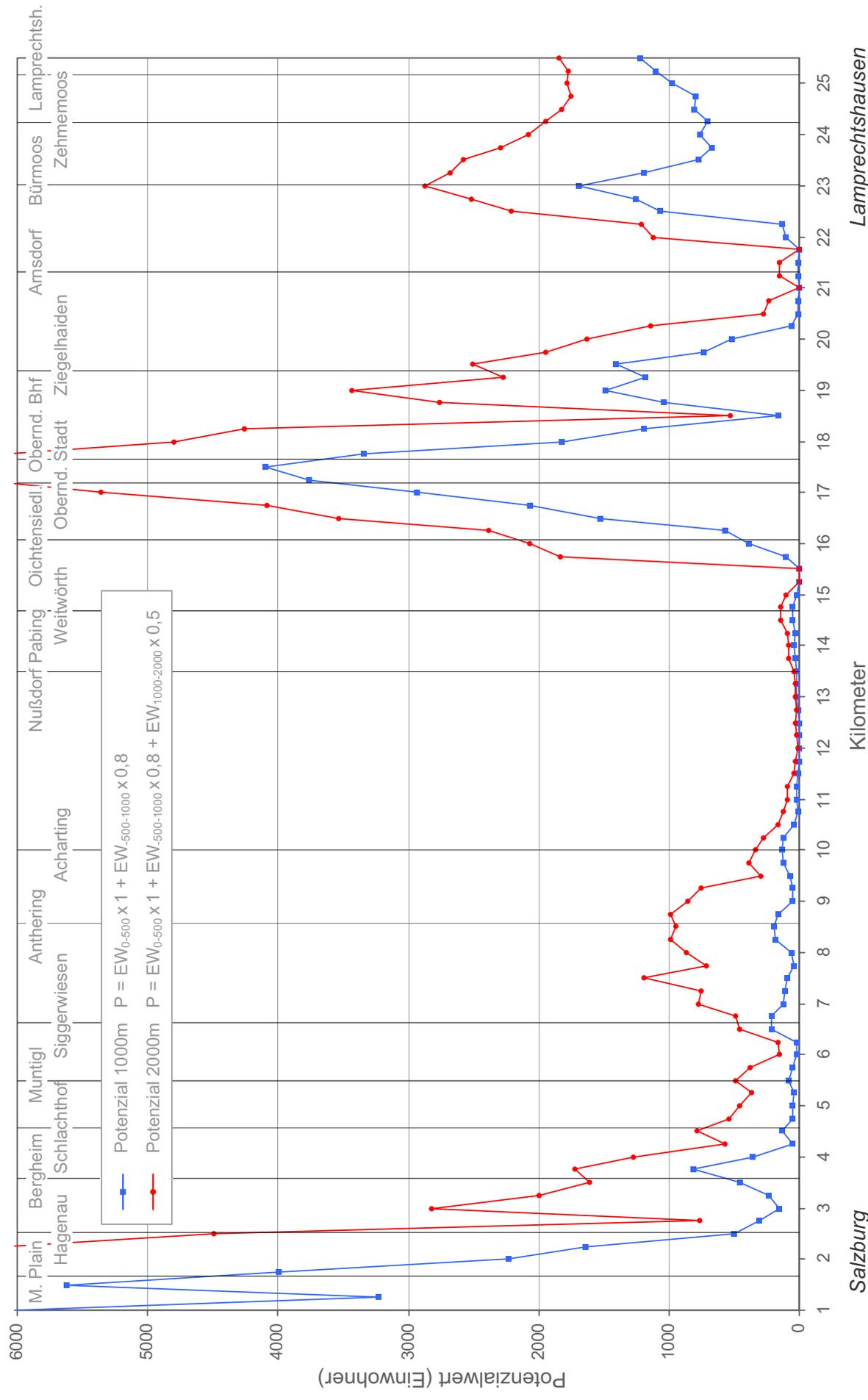


# Mattigtalbahn (Steindorf - Mattighofen) Wohnbevölkerung 2008

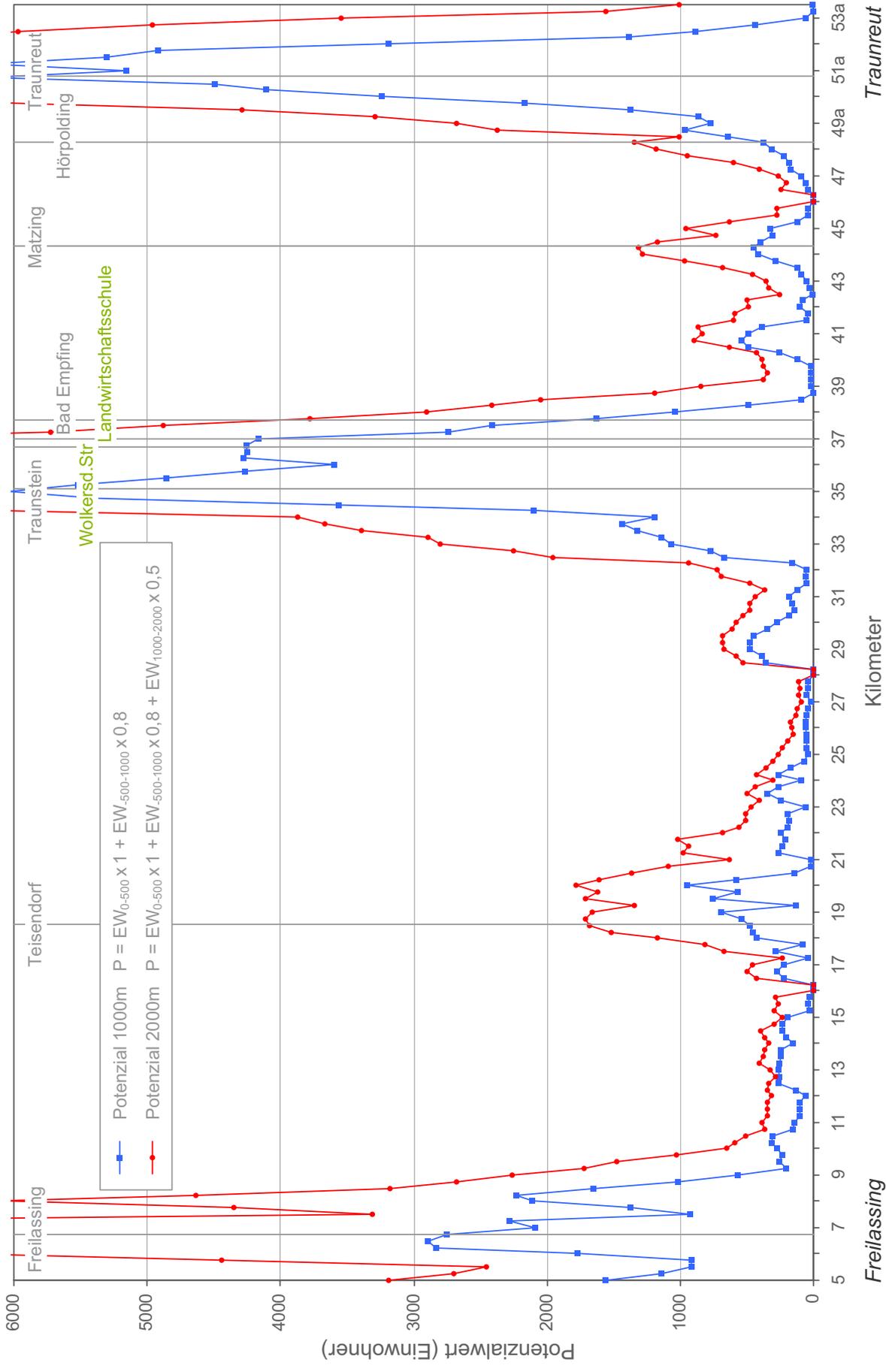


# S1 Lokalbahn (Sbg – Lamprechtshausen)

## Wohnbevölkerung 2008

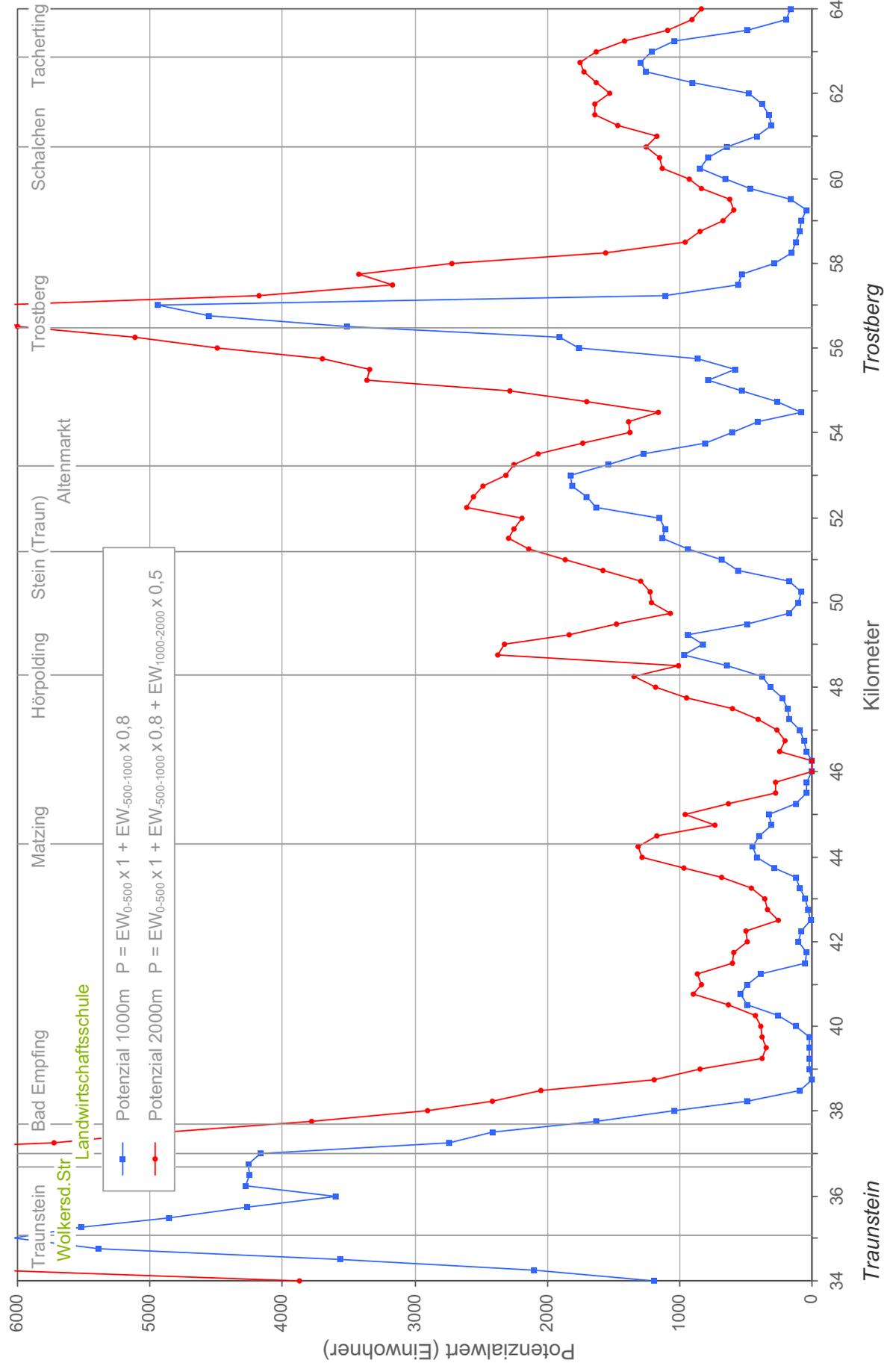


# Freilassing - Traunstein - Traunreut Wohnbevölkerung 2009



# Traunstein - Trostberg

## Wohnbevölkerung 2009





Dieses Projekt wird über die Strukturfonds der EU  
„Ziel Europäische Territoriale Zusammenarbeit“ kofinanziert.



EUROPÄISCHE UNION  
Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung

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



## PROJEKTPARTNER

- Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbH -  
Studio iSPACE (Lead Partner), Forschungsstudio für  
georeferenzierte Medien und Technologien  
<http://ispace.researchstudio.at>
- Amt der Salzburger Landesregierung, Fachreferent  
Raumforschung und grenzüberschreitende Raumplanung  
[www.salzburg.gv.at/raumplanung](http://www.salzburg.gv.at/raumplanung)
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft,  
Infrastruktur, Verkehr und Technologie  
[www.stmwivt.bayern.de](http://www.stmwivt.bayern.de)
- Stadt Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr  
[www.stadt-salzburg.at](http://www.stadt-salzburg.at)
- Regierung von Oberbayern,  
Regionsbeauftragter für die Region Südostoberbayern  
[www.regierung.oberbayern.bayern.de](http://www.regierung.oberbayern.bayern.de)
- Zentrum für Geoinformatik, Universität Salzburg  
[www.zgis.at](http://www.zgis.at)
- GI Plus Institut für Geoinformatik PLUS BGL  
[www.gi-plus.de](http://www.gi-plus.de)

**r s a iSPACE**

**Land Salzburg**  
Für unser Land!



**STADT : SALZBURG** Magistrat  
Stadtplanung  
und Verkehr



**ZGIS**

**GIplus**

## WEITERE PARTNER

- Amt der Salzburger Landesregierung, Landesbaudirektion – Referat 6/23  
[www.salzburg.gv.at/verkehrsplanung](http://www.salzburg.gv.at/verkehrsplanung)
- Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)  
[www.bayern-takt.de](http://www.bayern-takt.de)
- Landkreis Berchtesgadener Land  
[www.lra-bgl.de](http://www.lra-bgl.de)
- Landkreis Traunstein  
[www.traunstein.com](http://www.traunstein.com)
- EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein  
[www.euregio-salzburg.eu](http://www.euregio-salzburg.eu)

**BEG**  
Schienenverkehrsunternehmen für Bayern

LANDKREIS  
BERCHTESGADENER LAND

Landkreis  
**Traunstein**

**EuRegio.**  
Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein