

NATIONALPARK KALKALPEN

VERKEHRSKONZEPT

TEIL I PROBLEMANALYSE



im Auftrag

des

Vereins Nationalpark Kalkalpen

ENDBERICHT

Dezember 1990

NATIONALPARK KALKALPEN

VERKEHRSKONZEPT

TEIL I PROBLEMANALYSE

im Auftrag
des
Vereins Nationalpark Kalkalpen

ENDBERICHT

Dezember 1990

Auftragnehmer und Projektleitung:

Helmut Koch
Ingenieurkonsulent für Raumplanung

Bearbeiter:

Bernhard Dressler
Helmut Koch
Carsten Meiß
Annette Schmotzer
Klaus Wiesinger

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. AUFTRAG UND ABGRENZUNG.....	3
2. STRUKTUR DES PLANUNGSGBIETES UND VERKEHRSVERHALTEN.....	5
2.1 Wohnbevölkerung.....	5
2.2 Arbeitsmöglichkeiten.....	6
2.3 Berufspendelverkehr.....	7
2.4 Fremdenverkehr.....	8
2.5 Verkehrsverhalten 1982.....	11
3. PROBLEMANALYSE RADVERKEHR.....	15
3.1 Österreichisches Radverkehrskonzept.....	15
3.2 Oberösterreichisches Radwegkonzept.....	17
3.3 Planungsstand und konkrete Ausbauvorhaben.....	18
3.4 Analyse des Radwegenetzes.....	19
3.5 Detailanalyse des Radwegenetzes.....	20
3.6 Zusammenfassung.....	24
4. ÖFFENTLICHER VERKEHR.....	26
4.1 Liniennetz.....	26
4.2 Erschließung.....	27
4.3 Fahrplanangebot.....	28
4.3.1 Pyhrnbahn.....	28
4.3.2 Ennstalstrecke.....	29
4.3.3 Kronprinz-Rudolf-Bahn.....	30
4.3.4 Bundesbuslinie 6817 (Kirchdorf - Liezen).....	32
4.3.5 Bundesbuslinie 2453 (Wels - Hinterstoder).....	33
4.3.6 Bundesbuslinie 2455 (Hinterstoder Bf - Dietligut).....	35
4.3.7 Buslinie 8181 (Windischgarsten - Rosenau).....	36
4.3.8 Buslinie 8183 (Spital am Pyhrn - Hinterstoder).....	37
4.3.9 Bundesbuslinie 2489/2493 (Garsten - Kirchdorf).....	38
4.3.10 Bundesbuslinie 2042 (Linz - Molln).....	39
4.3.11 Bundesbuslinie 2493 (Steyr - Weyer).....	39
4.3.12 Bundesbuslinie 1648 (Waidhofen - Pichlhöhe).....	42
4.3.13 Bundesbuslinie 2494 (Steyr - Großraming).....	43
4.4 Parallelführungen.....	43
4.5 Netzverknüpfung und Anschlüsse.....	44
4.5.1 Pyhrnbahn.....	44
4.5.2 Ennstalstrecke.....	45
4.5.3 Nördliches Steyrtal.....	45
4.6 Ergänzende nichtöffentliche und unkonventionelle Bedienungsformen.....	47
4.7 Zusammenfassung.....	47
5. ERREICHBARKEIT TOURISTISCHER ZIELE.....	49
5.1 Erreichbarkeit von außen.....	49
5.1.1 Dauergäste aus dem In- und Ausland.....	49
5.1.1.1 An- und Abreise BRD und Benelux-Länder.....	49
5.1.1.2 An- und Abreise Österreich.....	52
5.1.2 Tagesgäste aus dem OÖ Zentralraum.....	53
5.2 Erreichbarkeit touristischer Ziele innerhalb der Region.....	55
5.3 Zusammenfassung.....	56
6. STRASSENNETZ UND STRASSENVERKEHR.....	58
6.1 Straßennetz.....	58
6.2 Verkehrsbelastungen.....	58
6.3 Ausbaupläne.....	62
6.3.1 A 9 Pyhrnautobahn.....	63
6.3.2 B 115 Umfahrung Losenstein.....	63
6.3.3 B 121 Umfahrung Weyer.....	63
6.3.4 Bezirksstraße 1342 - Einbindung B 115.....	63
6.3.5 L 557 Ausbau Neustiftgraben.....	64
6.3.6 Ausbau Güterweg zwischen L 551 und L 552 in Vorderstoder.....	64

2. STRUKTUR DES PLANUNGSGEBIETES UND VERKEHRsverhalten

2.1 Wohnbevölkerung

In der Nationalparkregion lebten 1987 26.746 Personen. Die Bevölkerungsentwicklung zeigt eine leicht abnehmende Tendenz. Zwischen 1971 und 1987 nahm die Wohnbevölkerung um 3 % ab.

Tabelle 1: Entwicklung der Wohnbevölkerung in der Nationalparkregion

Gemeinde	1971	1981	1987	1971-1987
Edlbach	543	585	616	13,4 %
Hinterstoder	1.000	1.053	1.029	2,9 %
Klaus	1.246	1.187	1.108	-11,1 %
Molln	3.519	3.543	3.655	3,9 %
Rosenau am Hengstpaß	928	905	784	-15,5 %
Roßleithen	1.722	1.753	1.757	2,0 %
St.Pankraz	408	387	350	-14,2 %
Spital am Pyhrn	2.315	2.277	2.200	-5,0 %
Vorderstoder	696	692	722	3,7 %
Windischgarsten	1.805	1.943	1.999	10,7 %
PB KIRCHDORF	14.182	14.325	14.220	0,3 %
Großraming	2.938	2.857	2.825	-3,8 %
Laussa	1.337	1.269	1.258	-5,9 %
Losenstein	1.936	1.855	1.805	-6,8 %
Reichraming	2.177	1.951	1.887	-13,3 %
Weyer-Land	2.569	2.262	2.378	-7,4 %
Weyer-Markt	2.518	2.503	2.373	-5,8 %
PB STEYR-LAND	13.475	12.697	12.526	-7,0 %
GESAMT	27.657	27.022	26.746	-3,3 %

Quelle: [02, 16]

Der östliche Teil (Ennstal) weist eine Bevölkerungsabnahme um 7 % auf, im westlichen Teil stagniert die Entwicklung. Die Gemeinden mit den höchsten Abnahmen sind Rosenau am Hengstpaß, St.Pankraz und Reichraming. Zunahmen sind in den Gemeinden Edlbach, Windischgarsten, Molln, Vorderstoder, Hinterstoder und Roßleithen zu beobachten.

Für die Zukunft werden weitere Abnahmen der Wohnbevölkerung prognostiziert. Die in Tabelle 2 angeführten Prognosewerte sind "optimistisch", da sie von einer analogen Bevölkerungsentwicklung der Nationalparkgemeinden mit der des politischen Bezirkes ausgehen. Tatsächlich dürften die Abnahmen deutlich höher sein, wenn sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Region nicht ändern.

2.3 Berufspendelverkehr

Das Untersuchungsgebiet ist eine strukturschwache Region. Dies äußert sich unter anderem in den hohen Auspendlerzahlen. Nur 54 % aller Berufstätigen finden in der Heimatgemeinde Arbeit. Im Jahr 1971 waren es noch 63 %.

13 % der Berufstätigen sind Nicht-Tagespendler, das heißt sie kehren nicht täglich an ihren Wohnort zurück. 1971 war dieser Prozentsatz mit 12 % etwas niedriger. Die Pendlersituation verschlechterte sich insgesamt zwischen 1971 und 1981 deutlich.

Tabelle 4: Entwicklung der Arbeitspendler 1971 - 1981 in der Nationalparkregion

		PB Kirchdorf	PB Steyr-Land	Gesamtregion
Wohnbevölkerung	1971	14.182	13.475	27.657
	1981	14.325	12.697	27.022
	Änderung	+1,0%	-5,8%	-2,3%
Berufstätige	1971	5.584	4.851	10.435
	1981	6.129	5.180	11.309
	Änderung	+9,8%	+6,8%	+8,4%
Arbeitsplätze	1971	5.135	3.699	8.834
	1981	5.748	3.742	9.490
	Änderung	+11,9%	+1,2%	+7,4%
Pendlervolumen	1971	2.957	3.084	6.041
	1981	4.437	4.106	8.543
	Änderung	+50,1%	+33,1%	+41,4%
Nicht-Tagespendler	1971	847	1.007	1.854
	1981	1.139	924	2.063
	Änderung	+34,5%	-8,2%	+11,3%
in der Heimatgemeinde beschäftigt	1971	3.881	2.733	6.614
	1981	3.720	2.403	6.123
	Änderung	-4,1%	-12,1%	-7,4%

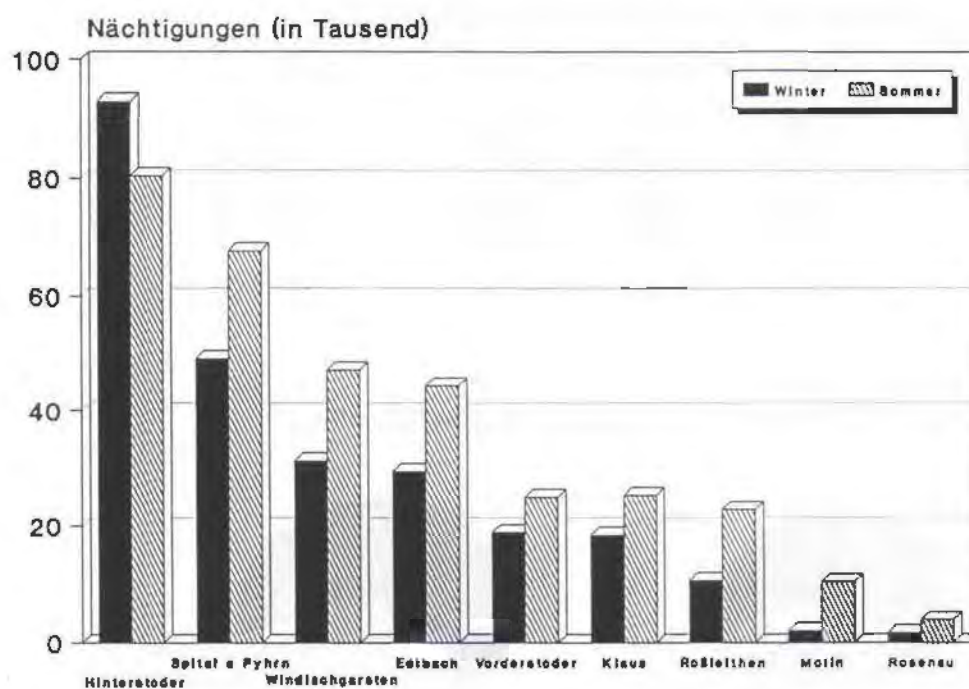
Quelle: [13, 15, 16]

Prognosen gehen von einer weiteren Verschärfung dieser Situation aus. So wird sich die Differenz aus wohnhaften Berufstätigen und Arbeitsplätzen weiter vergrößern und der Berufspendelverkehr weiter zunehmen. Die geplante Pyhrn-Autobahn würde zu einer überproportionalen Zunahme des Berufspendelverkehrs führen [18].

Tabelle 5: Nächtigungen in der Nationalparkregion 1989/1990

	Winter	Sommer	gesamt	Anteil [%]
Edlbach	29.456	44.376	73.832	10,3 %
Hinterstoder	93.086	80.476	173.562	24,3 %
Klaus	18.390	25.281	43.671	6,1 %
Moln	1.982	10.357	12.339	1,7 %
Rosenau am Hengstpaß	1.589	3.881	5.470	0,8 %
Roßleithen	10.571	22.798	33.369	4,7 %
St.Pankraz	0	0	0	0,0 %
Spital am Pyhrn	49.181	67.744	116.925	16,3 %
Vorderstoder	18.872	24.957	43.829	6,1 %
Windischgarsten	31.288	47.150	78.438	11,0 %
PB KIRCHDORF	254.415	327.020	581.435	81,2 %
Großraming	1.327	8.667	9.994	1,4 %
Laussa	533	6.768	7.301	1,0 %
Losenstein	7.051	15.818	22.869	3,2 %
Reichraming	947	2.425	3.372	0,5 %
Weyer-Land	31.146	53.576	84.722	11,8 %
Weyer-Markt	1.243	4.766	6.009	0,8 %
PB STEYR-LAND	42.247	92.020	134.267	18,8 %
GESAMT	296.662	419.040	715.702	100,0 %

Quelle: [02]

Abbildung 3: Nächtigungen in den Gemeinden der Nationalparkregion West 1989/1990

2.5 Verkehrsverhalten 1982

Im Rahmen der Verkehrserhebung 1982 wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Die Rücklaufquote betrug 80 %, der Fragebogen durfte nur von einer Person pro Haushalt ausgefüllt werden, die über 15 Jahre sein mußte. Der Befragte mußte über alle am letzten Wochentag zurückgelegten Wege Auskunft geben. Eine Hochrechnung führte zu genauen Daten über das Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Somit liegen für das Jahr 1982 detaillierte Daten über das Verkehrsverhalten aller Oberösterreicher über 15 Jahre und in Form einer Sonderauswertung auch für die Nationalparkregion vor.

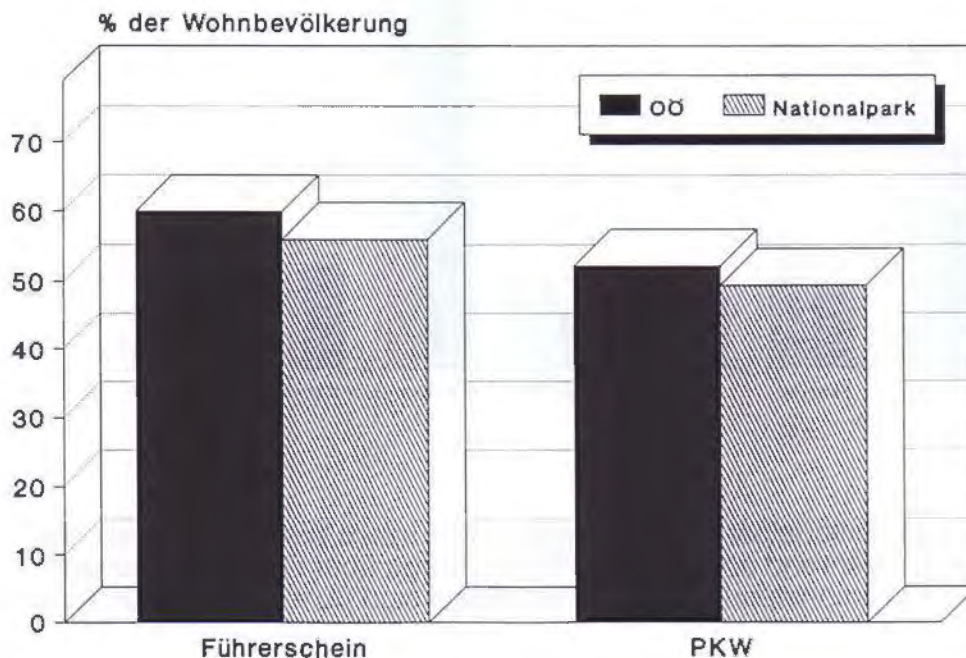
Die Bevölkerung der Nationalparkregion ist unterdurchschnittlich motorisiert. Während die PKW-Verfügbarkeit 1982 in Oberösterreich 52 % betrug, hatten in der Nationalparkregion nur 49 % einen PKW. Beim Führerscheinbesitz zeigt sich ein ähnliches Bild. Der Grund dürfte in der demographischen und sozialen Struktur der Region liegen (Abwanderung, unterdurchschnittliches Einkommen). Die Zahlen beziehen sich auf die Wohnbevölkerung über 15 Jahre.

Tabelle 7: Führerscheinbesitz und PKW-Verfügbarkeit 1982 der Über-15-Jährigen

	Führerscheinbesitz	PKW-Verfügbarkeit
Nationalparkregion	56,0	49,4
Oberösterreich	60,0	52,2

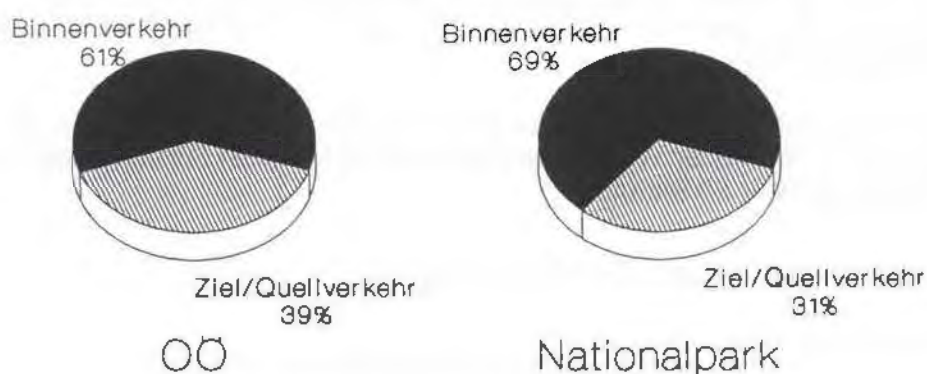
Quelle: [02]

Abbildung 6: Führerscheinbesitz und PKW-Verfügbarkeit 1982 der Über-15-Jährigen

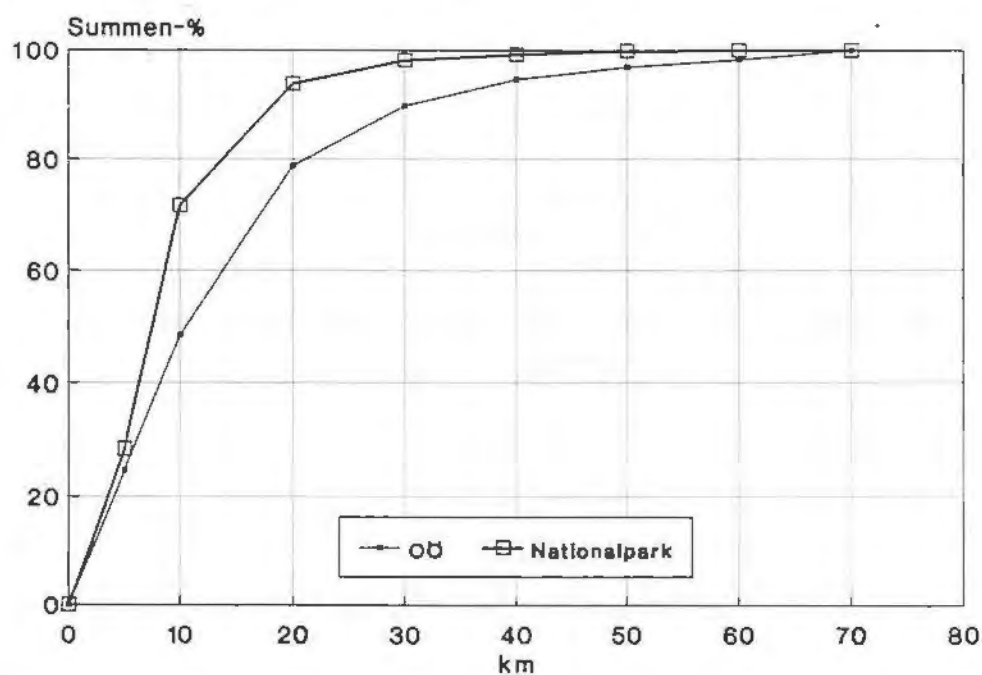


Quelle: [02]

Das Auto wird in der Nationalparkregion seltener benutzt als im oberösterreichischen Durchschnitt: 49 % der Wege im Nationalpark und 52 % aller Wege in Oberösterreich werden mit dem Auto (Fahrer und Beifahrer) zurückgelegt. Der nichtmotorisierte Verkehr (Fußgänger, Radfahrer) hat deutlich höhere Anteile im Nationalpark, der Anteil des

Abbildung 8: Anteil des Gemeindebinnen- und Ziel/Quellverkehrs 1982

Quelle: [02]

Abbildung 9: Weglängenverteilung der Über-15-Jährigen 1982

Quelle: [02]

Tabelle 9: Mobilität der Über-15-Jährigen in der Nationalparkregion 1983

	Nationalpark	OÖ
Wege/Tag	1,672,16	
davon		
Gemeinde-Binnenverkehr	69,2 %	60,8 %
Gemeinde-Außenverkehr	30,8 %	69,2 %
durchschnittl. Weglänge	9,3 km	13,8 km

Quelle: VE OÖ 1983

3. PROBLEMANALYSE RADVERKEHR

3.1 Österreichisches Radverkehrskonzept

Im Jahr 1989 wurde vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten ein Radverkehrskonzept für Österreich veröffentlicht [06]. Dieses legt die vom Bund zu errichtenden Radverkehrsanlagen fest und enthält eine Regelung für die Kostenteilung bei überregionalen Radwegen.

Der Bund finanziert nur Radverkehrsanlagen, die entlang von oder parallel zu Bundesstraßen verlaufen und zur Entlastung dieser Straßen vom "Langsamverkehr" führen.

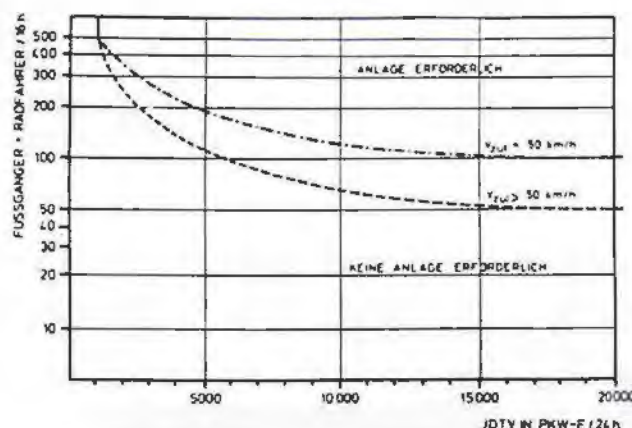
Wenn Radwege bzw. Radfahrstreifen straßenbegleitend errichtet werden und damit gemäß Bundesstraßengesetz als Bestandteil der Bundesstraße zu werten sind, wird die Errichtung zur Gänze aus dem Bundesstraßenbudget finanziert. Werden diese selbständig und abseits der Bundesstraße geführt, so übernimmt der Bund ein Drittel der Errichtungskosten. Den Rest teilen sich in der Regel Land und Gemeinde.

Die Erhaltung der abseits von Bundesstraßen laufenden Radwegen wird in der Regel der Gemeinde übertragen. Auch andere Rechtsträger kommen jedoch in Frage. Der Bund selbst erhält keine derartigen Radwege. Die Frage der Erhaltung muß vor der Errichtung geklärt sein.

Bei Radwegen als Bestandteil der Bundesstraße übernimmt der Bund prinzipiell auch die Erhaltungskosten. Die Erhaltung selbst wird oft anderen Rechtsträgern übertragen.

Für die finanzielle Beteiligung des Bundes sind bestimmte verkehrstechnische Kriterien zu erfüllen. Es gibt dazu ein Bedarfskriterium, das dann zur Anwendung kommt, wenn eine gewisse Zahl von Kraftfahrzeugen und Radfahrern auf einem Bundesstraßenabschnitt zusammenkommen.

Abbildung 11: Bedarfskriterium für die Notwendigkeit einer Anlage für den nichtmotorisierten Verkehr an Bundesstraßen



Quelle: [06]

Weiters besteht ein Angebotskriterium, das dort zur Anwendung kommt, wo die für das Bedarfskriterium notwendige Zahl von Radfahrern heute nicht erreicht wird. Dies ist für jene Fälle gedacht, bei denen aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen nur wenige Radfahrer auftreten.

Der Steyrtal-Radweg zwischen Waldneukirchen und Klaus ist Teil des Bundes-Radwegekonzeptes. Zwischenzeitlich sind große Teile dieses Radweges realisiert. Überdies ist ein kurzes Anschlußstück an der B 138 zwischen der B 140 und Schön im Konzept enthalten.

3.2 Oberösterreichisches Radwegekonzept

Für das Bundesland Oberösterreich besteht ein Radwegekonzept. Dieses wird vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Bau-S1, überörtliche Raumplanung bearbeitet und aktuell gehalten. Über den Planungsstand und die Vorgangsweise wurde am 11. Juli 1990 mit der zuständigen Bearbeiterin Frau Mag. Dr. phil. Schmeiss ein Gespräch geführt.

Das vorliegende landesweites Radwegekonzept stellt die (vorerst verwaltungsinterne) Grundlage für Landesförderungen dar. Im Jahr 1987 wurde dieses Konzept in Form von Karten und erläuternden Beiheften veröffentlicht.

Im März 1990 wurde eine Befragung in allen Gemeinden Oberösterreichs durchgeführt. Diese hatte den Zweck, die neuesten Wünsche der Gemeinden bezüglich Radwegeplanung in das neu aufzulegende und überarbeitete Radwegekonzept aufzunehmen.

Im Konzept enthalten sind drei Kategorien von "Radwegen":

A. bestehende Radwege und Radwanderwege

Radwege gemäß StVO und Wege, die kaum oder gar nicht von Kraftfahrzeugen befahren werden

B. radfahrerfreundliche Wegverbindung

auf Straßen mit geringem Kfz-Verkehr

C. Fehlende Wegverbindungen

Hier sind enthalten: Streckenabschnitte mit starkem und/oder schnellem Kfz-Verkehr, schlechtem Straßenzustand, großen Steigungen oder rechtlichen Einschränkungen (z.B. Fahrverbote auf Treppelwegen und Forststraßen).

Diese fehlenden Wegverbindungen sind Grundlage für den Ausbau des Radwegenetzes und verwaltungsinterne Richtlinie für die Förderung von Radwegbauten. Nur Routen dieser Kategorie werden gefördert.

Die Beschilderung der Radwege (grüne Tafeln) erfolgt durch das Land in Zusammenarbeit mit den Straßenverwaltungen.

Das Land Oberösterreich fördert 30 bis 50 % der Investitionskosten für Radwege, die im Konzept enthalten sind. Die Förderung schließt Grundeinlösekosten nicht ein. Eine Förderung kann nur auf Antrag der betreffenden Gemeinde erfolgen; Dritte können einen solchen nicht stellen.

Im Landesbudget 1990 ist ein Betrag von 13 Millionen Schilling für diesen Zweck vorgesehen. Dieser Betrag wird auch in Anspruch genommen. In letzter Zeit sind mehr Anträge als Fördermittel zu verzeichnen.

Auf Bundesstraßen gilt eine andere Kostenaufteilung: wenn ein Radweg direkt an der Bundesstraße verläuft und die vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten herausgegebenen Bedarfskriterien erfüllt sind (Mindestzahl von Radfahrern und Kfz-Verkehr), dann bezahlt der Bund die gesamten Kosten des Radweges. Die Bedarfskriterien des Wirtschaftsministeriums lassen jedoch nach Auskunft von Frau Schmeiß nur wenige

* **Steyrtalweg**

Grundsätzlich liegt dieser auf der Trasse der aufgelassenen Steyrtalbahn. Dort wo dies nicht möglich ist, wird neu trassiert. Die zahlreichen Querungen der Bundesstraße sollen reduziert werden, die Detailplanungen liegen bei der Straßenbauabteilung. Das Geld für den Radweg ist vom Wirtschaftsministerium bewilligt, zwischenzeitlich wurden weite Teile bereits realisiert. Im Bereich zwischen Grünburg und Haunoldmühle soll ein Radweg im Zuge der Umfahrung Grünburg miterrichtet werden. Im Bereich Steyrdurchbruch besteht die Möglichkeit die Steyrtalbahnbrücke für den Radweg heranzuziehen. Dies wäre jedoch mit einer Sanierung der Brücke mit Kosten von mehreren Millionen Schilling verbunden. Bisher wurde noch keine definitive Entscheidung über die Radwegführung in diesem Bereich getroffen.

* **Kremstalweg**

Im Bereich Schön sollen im Zusammenhang mit einem Straßenausbau mit Bundesmitteln straßenbegleitende Radwege miterrichtet werden. Nördlich von Kirchdorf wird der Kremstalweg durch das Teilstück Kremsmünster - Kriß mit Verlauf im Kremstal ergänzt. Südlich von Klaus bestehen Überlegungen am rechten Steyrufer bestehende Forststraßen für einen Radweg bis St. Pankraz heranzuziehen. Es wurde noch keine Trasse festgelegt bzw. wird die endgültige Trasse der Pyhrn-Autobahn abgewartet. Im Gemeindegebiet von Roßleithen fehlt eine Radwegverbindung nach Windischgarsten. Die Gemeinde hatte bisher jedoch kein Interesse an einer solchen. Der Netzschluß im Bereich Windischgarsten ist offen. Südlich von Spital ist (vorerst) keine Weiterführung über den Pyhrnpaß geplant.

3.4 Analyse des Radwegenetzes

In Abbildung 14 ist das bestehende und geplante Radwegenetz in der Nationalparkregion dargestellt. Die noch zu realisierenden Teilstücke sind hervorgehoben.

Im folgenden wird dieses Netz aus planerischer Sicht einer Analyse unterzogen. Es wird geprüft, ob das Netz vollständig ist, und alle wichtigen Ziele direkt und ohne unnötige Umwege und Steigungen erreichbar sind. Neben den touristischen Zielen wird auch die Funktion des Netzes für den täglichen Verkehr der Bewohner (Schüler, Arbeitspendler, Einkaufen) berücksichtigt.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß das bestehende Netz den größten Teil der Radverkehrsbedürfnisse abdeckt. Folgende Mängel sind jedoch erkennbar:

* **Fehlender Netzschluß zwischen Bahnhof Pießling-Vorderstoder und Windischgarsten:**

Der im Radwegekonzept enthaltene Umweg über das Pießlingtal und Roßleithen ist mit Steigungen verbunden. Für tägliche Benützer des Fahrrades ist eine direkte Verbindung entlang der Teichl notwendig.

* **Fehlender Netzschluß zwischen Molln und Hintergebirge:**

Eine attraktive Verbindung der beiden Teile des Nationalparks für Radfahrer könnte von Molln ausgehend entlang der Bezirksstraße 1325 und weiter entlang dem Hausbach und über Forststraßen nach Weißenbach ins Reichraminger Hintergebirge geschaffen werden.

* **Fehlender Netzschluß zwischen Windischgarsten und Hintergebirge:**

Um dem unattraktiven Hengstpaß auszuweichen, sollte eine Verbindung von Windischgarsten nördlich der Hengstpaß-Landesstraße ins Hintergebirge geöffnet werden. Dabei kann auf bestehende Forststraßen zurückgegriffen werden. Hier müßte allerdings geklärt werden, ob Radfahrer in diesem Teil des Nationalparks erwünscht sind.

Abb. 15

TEICHLTALWEG Klaus an der Pyhrnbahn - Spital am Pyhrn

Zur Zeit besteht keine durchgehende radfahrerfreundliche Verbindung im Teichtal. Grundsätzlich besteht zwischen Klaus und Windischgarsten ein zusammenhängendes Forststraßen- bzw. Wanderwegenetz. Planungen für eine durchgehende Befahrbarkeit eines Weges abseits der Bundesstraße sind noch nicht sehr weit gediehen. Zwischen St.Pankraz und Spital am Pyhrn besteht eine radfahrerfreundliche Verbindung, die im folgenden beschrieben wird.

Nach St.Pankraz besteht ein Fahrverbot (ausgenommen Anlieger), sodaß Radfahrer gezwungen werden, auf der B 138 zu fahren. Ein Zusatzschild "ausgenommen Radfahrer" könnte die Situation kurzfristig bereinigen. Nachdem man die Scheu vor Fahrverbotstafeln überwunden hat, geht es auf einsamen, gut asphaltierten Straßen mit einem kurzen Intermezzo auf der Bundesstraße in schöner Landschaft dahin. Die Steigungen, hinunter zur Teichl und wieder hinauf, können einen zeitweise zum Schnaufen bringen. Kurz nach dem Wildpark Enghagen kommt man auf die L 551, auf der etwas mehr Verkehr herrscht und strampelt nach Roßleithen hinauf. Von dort geht es bis zur Autobahn bei Windischgarsten leicht bis mittel bergab. Kurz nach Roßleithen geht es auf eine einspurige Nebenstraße, die bald in einen mäßig gut befahrbaren Schotterweg mündet. Durch Bauernsiedlungen führt der Weg durch schöne Landschaft bis kurz vor die Autobahn; eine Ausnahme bildet die Sicht auf das verbaute Tal von Windischgarsten samt Autobahnlärm. Von dort geht es auf einer asphaltierten, zweispurigen Straße nach Spital am Pyhrn durch landschaftlich schönes, ebenes Gebiet entlang der Teichl. Trotz sparsamer Beschilderung findet man sich zurecht.

ABZWEIGUNG Windischgarsten

Dieser Weg führt ab der Autobahnnunterführung auf einer zweispurigen asphaltierten Zubringerstraße mit zunehmendem Verkehr nach Windischgarsten hinein. Eine Beschilderung ist nur am Anfang vorhanden.

RUNDWEG Windischgarsten - Veichtal - Windischgarsten

Nach anfänglichen Schwierigkeiten den Veichtalweg zu finden geht es auf einer leicht steigenden, einspurigen Asphaltstraße ohne Wegweisung durch recht schönes bäuerliches Gebiet. Der Weg führt weiter über eine anfänglich gute Schotterstraße, die aber im Bereich Steinwand schlechter wird und mit Fahrverbot (Privatbesitzer) belegt ist. Bei Rettenbach kommt man wieder auf einen asphaltierten Weg. An einer Straßengabelung zeigt das aufgestellte Hinweisschild nach Windischgarsten in keine erkennbare Richtung. Durch bebauten Gebiet geht es dann zum Bahnhof Roßleithen. Nach einer kurzen Strecke Rad- und Gehweg kommt man auf einer verkehrsreicheren Straße nach Windischgarsten.

In Windischgarsten fehlt jeglicher Hinweis auf Radwege. Zumindest an den Ortseingängen wären Hinweistafeln notwendig. Besonders der Veichtal-Rundweg ist schwer zu finden.

VERBINDUNG Steyrbrücke - Hinterstoder

Diese Verbindung läuft auf der gesamten Länge auf der Landesstraße 552, die zwischen B 138 und Hinterstoder stärker befahren ist.

Von der B 138 kommend, geht es kurvenreich mit mittelmäßig viel Verkehr mit einigen schwachen Steigungen nach Hinterstoder. Landschaftlich gibt es viel Fels und einige Berge und natürlich die Steyr zu sehen. Die Autos sind für Radfahrer zu schnell unterwegs und wegen der vielen Kurven eher gefährlich.

Abb. 16

VERBINDUNG Großraming - Maria Neustift / Waidhofen an der Ybbs

Dieser Weg zweigt in Großraming von der B 115 und damit vom Ennstalweg ab und verläuft in weiterer Folge auf der L 557 im Tal des Neustiftbaches. Die Straße ist durchgehend befestigt und steigt leicht in Richtung Maria Neustift. Der geringe Verkehr erlaubt ein unbeschwertes Radfahren.

VERBINDUNG Hintstein - Klausgraben - Hornbach - Maria Neustift

Auf der B 115 von Großraming kommend muß man aufpassen, nicht die Abzweigung im Bereich Hintstein zu verpassen. Von hier aus geht die Fahrt auf einer Asphaltstraße über eine lange und starke Steigung, anfangs entlang eines Baches, dann durch Waldgebiet, auf den Eibenberg, eine landwirtschaftlich bewirtschaftete Anhöhe. Weiter fährt man steil bergab bis zum Klausgraben und kommt dann zur Landesstraße 557 (Großraminger Straße) und auf die Verbindung Großraming - Maria Neustift / Waidhofen an der Ybbs.

VERBINDUNG Großraming - Pechgraben - Laussa - Losenstein

Dies ist eine bei Rennradfahrern bekannte und offensichtlich beliebte Bergstrecke. Sie verläuft ab Großraming auf der Bezirksstraße 1342 bis zur Schöffthaler Kapelle mit einer konstanten Steigung, die mit Gepäck gerade noch durchzufahren ist durch eine schöne hügelige Wiesenlandschaft. Von der Kapelle bis Losenstein geht es bergab. Die Straße ist durchgehend asphaltiert und zweispurig, manchmal ziemlich großzügig ausgebaut, dann, vor allem durch die Ortschaften wieder enger. Der Verkehr ist erträglich. Das letzte Stück nach Losenstein zurück (ca. 1 km) führt auf der stark belasteten B 115. Die Beschilderung ist sparsam, aber gut eingesetzt.

3.6 Zusammenfassung

Das Radwegenetz in der Nationalparkregion ist noch bruchstückhaft. Die bestehenden Lücken im Netz machen einen Radurlaub in der Region sehr unattraktiv wenn nicht unmöglich. Als gefährlich müssen jene Abschnitte bezeichnet werden, wo Radfahrer gezwungen sind auf der Bundesstraße im allgemeinen Verkehr mitzufahren.

Besonders unzureichend sind die Radfahrmöglichkeiten im Westteil der Region (Steyr- und Teichltal). Während im Steyrtal am linken Ufer bis Klaus eine attraktive Verbindung existiert, ist ein durchgehender Radweg westlich der Steyr erst in Bau bzw. Planung. Südlich von Klaus ist man gezwungen, bis St. Pankraz die stark belastete Bundesstraße zu benutzen. Nach Windischgarsten fehlt von dort eine Weiterführung, der heutige Radweg verläuft über Roßleithen mit einem erheblichem Umweg und Höhenunterschieden nach Windischgarsten. Hinterstoder und Vorderstoder sind nur auf den Landesstraßen erreichbar.

Eine attraktive Verbindung vom Steyrtal ins Kremstal besteht zur Zeit nicht, Radfahrer sind auch hier gezwungen die stark und schnell befahrene Bundesstraße 138 zu benutzen.

Im Ennstal ist mit Ausnahme zweier kurzer Stücke der Radweg zwischen Steyr und Kastenreith befahrbar. Südlich von Kastenreith sind Radfahrer gezwungen, die Bundesstraße zu benutzen. Im Reichenraminger Hintergebirge ist das Radfahren nur an Wochenenden von Mai bis Ende Oktober gestattet.

Der Zustand der bestehenden Radwege oder radfahrfreundlichen Verbindungen ist zum Teil unbefriedigend. Neben Teilstücken mit schlechter Fahrbahnoberfläche (Schlaglöcher, Spurrinnen) fällt auf, daß die Wegweisung in mehreren Bereichen unzureichend bzw. nicht

vorhanden ist. Als unattraktiv sind auch (neue) Radwege an stark befahrenen Straßen (zum Beispiel nördlich Klaus) zu bezeichnen. Derartige Lösungen sollten bei touristisch interessanten Routen in Zukunft vermieden werden.

Die Wegweisung ist im gesamten Gebiet mangelhaft und eine Befahrung der Radwege ohne Ortskenntnis oder genauer Karte nicht möglich. Besonders in den Ortschaften fehlt meist eine ausreichende Beschilderung des Weiterverlaufs von Radwegen. Überdies fehlt in den Orten meist der Hinweis auf mögliche Anschlußrouten. Radfahrerwegweisung sollte grundsätzlich durch gut sichtbare Tafeln erfolgen, die Entfernung zu wichtigen Zielen sollte überall angegeben werden. Eine bessere Befestigung der Radwegeschilder wäre angebracht, da es manchmal vorkommt, daß sie in die falsche Richtung weisen oder die Richtungspfeile umgedreht wurden.

Allgemeine Fahrverbote können auf regionalen Radrouten sehr irritieren und sollten durch eine Zusatztafel "ausgenommen Radfahrer" ergänzt werden. Dadurch werden StVO-treue Radfahrer oft gezwungen, parallel führende stark und schnell befahrene Straßen zu benutzen oder umzudrehen.

Für die gesamte Region liegt ein Konzept für den Ausbau radfahrerfreundlicher Verbindungen vor. Dieses wurde vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung aufgelegt und wird zur Zeit überarbeitet. Landesförderungen werden nur für Verbindungen gegeben, die in diesem Konzept enthalten sind.

Eine Radwegverbindung ist im Bundes-Radverkehrskonzept enthalten: der linksufrige Steyrtalradweg auf der Steyrtalbahntrasse. Dieser wurde zwischenzeitlich in Teilabschnitten realisiert. Weiters ist eine Verbindung von Steyrtal in Richtung Kremstal (Bereich Schön) in diesem Konzept enthalten.

Das Konzept enthält für fast alle Wunschlinien entsprechende Verbindungen. Nach Realisierung des geplanten Wegenetzes wird es möglich sein, die Nationalparkregion mit dem Fahrrad zu bereisen, aber auch für viele tägliche Wege das Fahrrad ungefährdet zu benutzen.

Als fehlend müssen folgende Verbindungen genannt werden:

- * St. Pankraz - Windischgarsten im Teichtal
hier ist nur die Verbindung über Roßleithen vorgesehen, welche besonders für Alltagsradler einen unakzeptablen Umweg bedeutet.
- * Molln - Reichraminger Hintergebirge
Zur Zeit ist keine attraktive Verbindung für Radfahrer vom Westteil in den Ostteil des Nationalparks vorgesehen. Eine solche Verbindung wäre jedoch anzustreben. Eine Möglichkeit besteht von Molln ausgehend über Breitenau und Forststraßen ins Anzenbachtal.
- * Windischgarsten - Reichraminger Hintergebirge
Die Hengstpaßstraße stellt heute diese Verbindung her und ist auch im Landesradwegkonzept enthalten. Bauliche Maßnahmen zur Attraktivierung dieser Strecke sind jedoch nicht geplant. Eine Führung über Forststraße parallel zur Landesstraße sollte überlegt werden. Eine Abstimmung mit dem Besucherlenkungskonzept ist hier jedoch notwendig.

4.2 Erschließung

Folgende Gebiete der Nationalparkregion sind heute nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar:

Breitenau

Entlang der Straße befinden sich hier viele kleine Ortschaften und Siedlungsgebiete (Rabach, Breitenau). Der Talschluß ist Ausgangspunkt für Wanderungen ins Sengsengebirge.

Ramsau

Hier befinden sich viele Wohnhäuser und ein Truppenübungsplatz des Bundesheeres. Der Talschluß ist Ausgangspunkt für Wanderungen ins Sengsengebirge.

Dirngraben und Frauenstein

An der Verbindungsstraße Ramsau - Frauenstein befinden sich mehrere Wohn- und Bauernhäuser. Die Ortschaft Frauenstein ist nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar, die Haltestelle an der B 140 ist etwa einen Kilometer entfernt und ist nur unter Inkaufnahme nicht unbeträchtlicher Höhenunterschiede erreichbar. Auch das Gebiet an der Bezirksstraße 1322 (Frauensteiner Straße) zwischen Frauenstein und Klaus wird nicht bedient.

Steyrlingtal westlich von Steyrling

Bis Steyrling fährt die Bundesbuslinie 2453. Der Talschluß ist wichtiger Ausgangspunkt für viele Wanderungen (Europäischer Weitwanderweg von Grünau).

Wildpark Enghagen

Das Pießlingtal zwischen B 138 und der Landesstraße 551 (Vorderstoderer Straße) wird durch kein öffentliches Verkehrsmittel befahren. Der Wild- und Freizeitpark Enghagen ist daher nicht direkt mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Gleinkersee

Der Gleinkersee als Badeplatz im Sommer und wichtiger Ausgangspunkt für Wanderungen ins Tote Gebirge ist ohne Anschluß ans öffentliche Verkehrsnetz.

Teichltal zwischen Windischgarsten und Spital am Pyhrn

Dieses Tal mit vereinzelt Gehöften und Siedlungshäusern ist ohne Zugang zum öffentlichen Verkehr.

Hengstpaß-Landesstraße

Auf der Hengststraße zwischen Rosenau am Hengstpaß und Altenmarkt an der Enns verkehrt kein öffentliches Verkehrsmittel. Die Ortschaften Oberlaussa und Unterlaussa sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar. Entlang der Hengststraße befinden sich viele Ausgangspunkte für Wanderungen, Unterlaussa ist ein wichtiger "Radknotenpunkt" (Hintergebirgsweg).

Edlbach - Weng

Die Gemeinde Edlbach ist nur randlich durch Buslinien auf der Hengstpaß-Landesstraße und der Pyhrnpaß-Bundesstraße erschlossen. Der größte Teil (Mitterweng, Fahrenberg) ist ohne Anschluß an den öffentlichen Verkehr.

Pechgraben

Zwischen Laussa und Großraming über den Pechgraben besteht kein ÖV-Angebot. Laussa ist an Werktagen außer Samstag durch die Krafftahrlinie 2493 mit Steyr und Losenstein verbunden. Der Pechgraben ist Ausgangspunkt für Wanderungen.

Abb. 18

Es wird kein Taktfahrplan angeboten, im Angebot bestehen Löcher von bis zu 3,5 Stunden. Vor allem das Expresszugsangebot ist dürftig, in Fahrtrichtung Süd besteht keine Verbindung zwischen 9.00 und 18.00 Uhr. In Fahrtrichtung Süd verkehrt zwischen 11.00 und 14.15 Uhr überhaupt kein Zug, in Fahrtrichtung Nord zwischen 9.45 und 13.15 Uhr.

Das jetzige Angebot ist historisch gewachsen und richtet sich teilweise nach dem Schüler- und Pendlerverkehr. Für unregelmäßige Benutzer ist das Angebot unattraktiv, und stellt insbesondere im Nahverkehr keine attraktive Alternative zum Auto dar.

Die Reisegeschwindigkeit der Eil- und Schnellzüge ist im Vergleich mit anderen Hauptstrecken (Westbahn) sehr gering. Die der Regionalzüge liegt im Durchschnitt.

Tabelle 13: Durchschnittliche Fahrzeiten zwischen Kirchdorf an der Krems und Spital am Pyhrn (38 km)

Zugart	Fahrzeit	Geschwindigkeit
Regionalzüge	54 min	42 km/h
Eilzüge	42 min	54 km/h
Schnell- und Expresszüge	36 min	63 km/h

Mit der Einführung des Neuen Austro-Taktes 1991 (NAT 91) im Juni 1991 kommt es zu einer wesentlichen Verbesserung des Angebotes. Auf der Pyhrnbahn wird ein Taktfahrplan angeboten und das Zugangebot erweitert. Es werden insgesamt 8 Intercity(IC)-Züge pro Richtung geführt, die im Zwei-Stunden-Takt verkehren. Diese ersetzen die heutigen Express- und Schnellzüge und halten generell in Kirchdorf, Spital am Pyhrn und Windischgarsten. Die Regionalzüge verkehren dann ebenfalls im Zwei-Stunden-Takt. Aus der Kombination der IC- und Regionalzüge ergibt sich ein stündliches Angebot in jeder Richtung. Das Eilzugsangebot bleibt etwa gleich. Am Abend werden Züge bis 22.00 Uhr angeboten. Die letzte Fahrtmöglichkeit von Linz nach Windischgarsten besteht um 20.40 Uhr gegenüber heute um 18.22 Uhr. Umgekehrt besteht um 22.00 Uhr die letzte Verbindung nach Linz, heute fährt der letzte Regionalzug um etwa 20.00 Uhr.

Für die Pyhrnbahn bestehen Ausbauwünsche, die immer wie formuliert werden. Dazu liegen laut Auskunft der ÖBB derzeit keine konkreten Pläne vor, wenn man von der bereits in Bau befindlichen Güterzugsschleife Marchtrenk - Traun absieht. Streckenverbesserungen und ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau sind im Abschnitt Linz - Kirchdorf in Diskussion. In der Nationalparkregion selbst sind derzeit wegen der schwierigen topographischen Verhältnisse keine größeren Ausbauprojekte aktuell. Denkbar wäre die Errichtung einer Zweispurinsel im Bereich St. Pankraz, wo dies aufgrund der Anlageverhältnisse mit vertretbaren Kosten möglich ist.

4.3.2 Ennstalstrecke

Die Ennstalstrecke ist eine eingleisige, elektrifizierte Hauptbahn mit starkem Güterverkehr, aber ohne Schnellzugsverkehr. Regionalzüge verkehren größtenteils zwischen Kleinreifling und Linz, teilweise nur bis St. Valentin. Einige Züge verkehren weiter bis Hieflau bzw. Selzthal. Ein Eilzugspaar befährt die Strecke Linz - Steyr - Selzthal.

Der Abschnitt Losenstein - Kleinreifling liegt in der Nationalparkregion.

Es verkehren täglich 8-10 Züge je Richtung, davon 1-2 Eilzüge, die nur in den Bahnhöfen Losenstein, Reichraming und Großraming halten.

Südlich von Kleinreifling verkehren täglich 9-10 Züge je Richtung, davon zwei als Eilzüge.

Tabelle 17: Bedienungshäufigkeit der Kronprinz-Rudolf-Bahn

	Regionalzüge	Eilzüge	Schnellzüge
Waidhofen - Kleinreifling			
an Werktagen außer Samstag	10/10	1/1	1/1*
zusätzliche Züge Weyer - Kleinreifling	4/4	-	-*
an Samstagen wenn Werktag	8/9	1/1	1/1*
zusätzliche Züge Weyer - Kleinreifling	2/3	-	-*
an Sonn- und Feiertagen	8/7	1/1	1/1*
zusätzliche Züge Weyer - Kleinreifling	0/0	-	-
Kleinreifling - Selzthal			
an Werktagen außer Samstag	6/7	2/2	1/1*
an Samstagen wenn Werktag	6/7	2/2	1/1*
an Sonn- Feiertagen	6/6	2/2	1/1

*) verkehrt nur an Wochenenden im Sommer und während der Skisaison

Die Betriebszeiten sind auf den beiden Streckenabschnitten unterschiedlich. Richtung Waidhofen fahren Züge zwischen 4.30 und 21.45 Uhr, weiter ins Ennstal zwischen 5.30 und 20.30 Uhr.

Tabelle 18: Betriebszeiten der Kronprinz-Rudolf-Bahn

ab Kleinreifling nach Weißenbach-St.Gallen	erster Kurs	letzter Kurs
an Werktagen außer Samstag	5.40	19.19
an Samstagen wenn Werktag	5.40	19.19
an Sonn- und Feiertagen	5.40	19.19
ab Weißenbach-St.Gallen nach Kleinreifling	erster Kurs	letzter Kurs
an Werktagen außer Samstag	5.48	20.37
an Samstagen wenn Werktag	5.48	20.37
an Sonn- und Feiertagen	5.08	20.37
ab Waidhofen nach Kleinreifling	erster Kurs	letzter Kurs
an Werktagen außer Samstag	4.57	21.45
an Samstagen wenn Werktag	4.57	19.57
an Sonn- und Feiertagen	4.57	21.45
ab Kleinreifling nach Waidhofen	erster Kurs	letzter Kurs
an Werktagen außer Samstag	4.28	20.58
an Samstagen wenn Werktag	4.28	20.28
an Sonn- und Feiertagen	6.07	19.24

Das Fahrplanangebot ist nicht vertaktet, und zum Teil auf die Schul- und Arbeitsbeginnzeiten ausgerichtet. Angebotslücken von bis zu drei Stunden sind auf allen Abschnitten zu bemerken.

Die Reisegeschwindigkeit der Regionalzüge ist durchschnittlich, die des Eilzuges ist mit 60 km/h sehr niedrig.

Tabelle 19: Durchschnittliche Fahrzeiten auf der Kronprinz-Rudolfs-Bahn (21 km) im Abschnitt Weyer - Weißenbach-St.Gallen

Zugart	Fahrzeit	Geschwindigkeit
R-Züge	30 min	42 km/h
Eilzüge	21 min	60 km/h

zwei Kurse am Nachmittag. Am Wochenende ist die Betriebszeit durch die starke Ausdünnung des Fahrplanangebotes stark reduziert.

Tabelle 21: Betriebszeiten der Kfl 6817

	erster Kurs	letzter Kurs
ab Windischgarsten Richtung Liezen		
an Werktagen außer Samstag	6.27	18.55
an Samstagen wenn Werktag	6.27	13.50
an Sonn- und Feiertagen	12.55	12.55
ab Liezen Richtung Windischgarsten		
an Werktagen außer Samstag	6.50	18.15
an Samstagen wenn Werktag	6.50	13.10
an Sonn- und Feiertagen	12.15	12.15
ab Windischgarsten Richtung Kirchdorf		
an Werktagen außer Samstag	13.13	17.18
an Samstagen wenn Werktag	13.13	17.18
an Sonn- und Feiertagen	17.18	17.18
ab Kirchdorf Richtung Windischgarsten		
an Werktagen außer Samstag	12.00	16.15
an Samstagen wenn Werktag	12.00	16.15
an Sonn- und Feiertagen	16.15	16.15

Das Angebot ist auf die Bedürfnisse der Schüler abgestimmt. Der Fahrplan ist für Laien teilweise nicht lesbar, so verkehren einige Kurse nur an Schultagen des Stiftsgymnasiums Admont. Diese dürften jedoch nur einem kleinen Personenkreis bekannt sein. Besonders während der Schulferien ist das Angebot auf der Linie als sporadisch zu bezeichnen. Für den unregelmäßigen Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel ist das Angebot unzureichend.

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit liegt bei 35 km/h, was einer typischen regionalen Buslinie entspricht.

Tabelle 22: Durchschnittliche Fahrzeiten auf der Bundesbuslinie 6817

Strecke	Fahrzeit	Geschwindigkeit
Windischgarsten - Liezen (23 km)	40 min	35 km/h
Windischgarsten - Spital/Pyhrn (7 km)	12 min	35 km/h
Windischgarsten - Kirchdorf (34 km)	63 min	32 km/h

Die Buslinie ist in den Bahnhöfen Kirchdorf an der Krems und Roßleithen an die Bahn angebunden. Eine Abstimmung der Fahrpläne mit der Bahn ist nicht erkennbar.

4.3.5 Bundesbuslinie 2453 (Wels - Hinterstoder)

Diese Linie verläuft zwischen der Haltestelle Steinwend (Kreuzung B 138 / B 140) und Hinterstoder in der Nationalparkregion. Die Linie bedient in Form einer Stichfahrt den Ort Steyrling und insgesamt 29 Haltestellen.

Betrieblich sind 5 Teilstrecken erkennbar:

- Kirchdorf - Klaus,
- Klaus - Preisegg (Abzw. Steyrling),
- Preisegg - Steyrling,
- Steyrling - Steyrbrücke (Abzw. Hinterstoder) bzw. Bahnhof Hinterstoder und
- Steyrbrücke (bzw. Bahnhof Hinterstoder) - Hinterstoder Ort.

Das Fahrplanangebot auf den Teilstrecken ist unterschiedlich. Durchschnittlich verkehren 4

Tabelle 25: Durchschnittliche Fahrzeiten der Kfl 2453

Strecke	Fahrzeit	Geschwindigkeit
Kirchdorf - Klaus (11 km)	16 min	41 km/h
Klaus - Hinterstoder (15 km)	31 min	29 km/h

Die Linie ist in Kirchdorf und Hinterstoder an die Bahn angebunden. In Kirchdorf bedienen nur die Busse von / nach Wels den Bahnhof, jene die ihren Ausgangspunkt in Kirchdorf haben fahren ab Kinoparkplatz. Eine zeitliche Abstimmung der Fahrpläne zwischen Bus und Bahn ist nicht erkennbar. Eine Ausnahme bilden die Kurse, die den Bahnhof Hinterstoder anfahren. Dort bestehen in der Regel Anschlüsse zu Zügen in / aus Richtung Linz.

4.3.6 Bundesbuslinie 2455 (Hinterstoder Bahnhof - Dietlgut)

Die Linie verkehrt zwischen dem Bahnhof Hinterstoder über Hinterstoder Ort/Seilbahn bis zum Dietlgut. Es werden insgesamt 17 Haltestellen bedient. Die Linie fungiert als Zubringer der Gemeinde Hinterstoder zur Bahn und dient überdies dem innerörtlichen Schülerverkehr.

Betrieblich sind 3 Teile erkennbar:

- Hinterstoder Bahnhof - Gausrab,
- Gausrab - Hinterstoder Ort und
- Hinterstoder Ort - Dietlgut.

Die Teilabschnitte werden unterschiedlich bedient. Zwischen Bahnhof und Ort verkehren an Werktagen 7 Kurse je Richtung, bis Dietlgut 5 Kurse. An Wochenenden ist das Angebot eingeschränkt.

Tabelle 26: Bedienungshäufigkeit der Kfl 2455

Hinterstoder Bahnhof - Gausrab ¹	Kurse
an Werktagen außer Samstag	7/7
an Samstagen wenn Werktag	5/6
an Sonn- und Feiertagen	4/4
Gausrab - Hinterstoder Ort	
an Werktagen außer Samstag	8/8
an Samstagen wenn Werktag	5/5
an Sonn- und Feiertagen	4/4
Hinterstoder Ort bis Dietlgut	
an Werktagen außer Samstag	5/5
an Samstagen wenn Werktag	3/4
an Sonn- und Feiertagen	2/3

¹ Ein Bus fährt nicht zum Bahnhof sondern weiter Richtung Wels.

Kurse der Linie 2453 (Wels - Hinterstoder) sind zwischen Bahnhof und Hinterstoder Ort in das Angebot der Linie 2455 integriert bzw. verkehren zusätzlich.

Die Linie wird an Werktagen außer Samstag zwischen 5.00 und 17.00 bzw. 7.00 und 19.00 Uhr bedient. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verringert sich die Betriebsdauer um ein bis zwei Stunden.

Tabelle 30: Betriebszeiten der Buslinie 8181

	erster Kurs	letzter Kurs
ab Windischgarsten Kirchenplatz		
an Werktagen außer Samstag	6.45	16.30
an Samstagen wenn Schultag	12.40	15.20
ab Rosenau Danubius		
an Werktagen außer Samstag	7.00	16.45
an Samstagen wenn Schultag	12.52	15.35

Das Angebot ist für unregelmäßige Benutzer unbrauchbar und kann als "Notverkehr" für Personen bezeichnet werden, die über kein eigenes Auto verfügen.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt bei 34 km/h.

Tabelle 31: Durchschnittliche Fahrzeit der Buslinie 8181

Strecke	Fahrzeit	Geschwindigkeit
Windischgarsten - Rosenau (7 km)	12 min	35 km/h

Ein Anschluß zur Bahn besteht nicht, der Bahnhof Windischgarsten wird nicht angefahren. Für Gäste von auswärts ist diese Linie daher kaum benützbar.

4.3.8 Buslinie 8183 (Spital am Pyhrn - Hinterstoder Dietlgut)

Diese von der Firma Eckhart (Inhaber Walter Josef Aicher) betriebene Linie verkehrt zwischen Spital am Pyhrn über Windischgarsten und Vorderstoder zum Dietlgut. Die Linie bedient 22 Haltestellen.

Betrieblich sind 3 Teilstrecken erkennbar:

- Spital am Pyhrn - Windischgarsten Kirchenplatz,
- Windischgarsten Kirchenplatz - Hinterstoder Ort und
- Hinterstoder Ort - Dietlgut.

Auf dem Kernstück der Linie Windischgarsten - Hinterstoder verkehren an Werktagen 5 Kurse je Richtung. Das Angebot ist an Schultagen anders geordnet als in den Schulferien. Die beiden äußeren Teilstrecken werden unter der Woche je dreimal befahren. An Sonn- und Feiertagen ist die Linie eingestellt.

Tabelle 32: Bedienungshäufigkeit der Buslinie 8183

	Kurse
Spital - Windischgarsten Kirchenplatz	
an Werktagen außer Samstag	3/4
an Samstagen wenn Werktag	3/3
an Sonn- und Feiertagen	0/0
Windischgarsten Kirchenplatz - Hinterstoder Ort	
an Werktagen außer Samstag	5/5
an Samstagen wenn Werktag	5/6
an Sonn- und Feiertagen	0/0
Hinterstoder Ort - Dietlgut	
an Werktagen außer Samstag	3/2
an Samstagen wenn Werktag	3/2
an Sonn- und Feiertagen	0/0

Die Linie wird an Werktagen zwischen 6.00 und 17.00 bedient.

Betriebszeit eingeschränkt.

Tabelle 36: Betriebszeiten der Bundesbuslinie 2489/2493 zwischen Molln und Kirchdorf an der Krems

	erster Kurs	letzter Kurs
ab Molln PA		
an Werktagen außer Samstag	6.30	17.59
an Samstagen wenn Werktag	6.30	17.04
an Sonn- und Feiertagen	9.10	19.11
ab Kirchdorf Bf.		
an Werktagen außer Samstag	6.00	18.20
an Samstagen wenn Werktag	6.00	18.20
an Sonn- und Feiertagen	12.10	18.20

Der Fahrplan ist nicht vertaktet, obwohl dies von der Bedienungshäufigkeit her schon möglich wäre (Zwei-Stunden-Grundtakt).

Zwischen Kirchdorf und der Haltestelle Steinwend (Abzw. B 140 / B 138) verkehren die Bundesbuslinien 6817 und 2453 parallel und verbessern das Angebot. Nördlich von Molln wird die Bedienungshäufigkeit durch die Bundesbuslinie 2042 (Linz - Molln) leicht erhöht.

Fast alle Busse fahren in Kirchdorf bis zum Bahnhof und sind damit an den Schnellzugsverkehr der Pylrnbahn angebunden. Günstige Umsteigeverbindungen zwischen Bahn und Bus sind aber die Ausnahme.

Die Linie verkehrt mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 34 km/h.

Tabelle 37: Durchschnittliche Fahrzeit auf der Bundesbuslinie 2489/2493 im Abschnitt Molln - Kirchdorf

Strecke	Fahrzeit	Geschwindigkeit
Molln PA - Kirchdorf Bhf. (16 km)	28 min	34 km/h

4.3.10 Bundesbuslinie 2042 (Linz - Molln)

Die Linie 2042 verkehrt von Linz über St. Florian - Weichstetten - Sierning und Grünburg bis Molln. Für Molln stellt diese Linie eine direkte Verbindung zur Landeshauptstadt dar.

Molln wird nur einmal täglich angefahren, und zwar zu unterschiedlichen Zeiten an Werktagen außer Samstag, Samstagen und Sonn- und Feiertagen. An Sonn- und Feiertagen fährt der Bus am Vormittag (Linz ab 8.00 Uhr, Molln an 9.35 Uhr), an Samstagen am frühen Nachmittag (Linz ab 14.30 Uhr, Molln an 16.05 Uhr) und sonst am Abend (Linz ab 16.45 Uhr, Molln an 18.20 Uhr). Die Gegenrichtung wird an Werktagen früh am Morgen gefahren (Molln ab 5.50 Uhr) und an Sonn- und Feiertagen ab Abend (Molln ab 17.00 Uhr).

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit dieser Linie (Länge 63 km) beträgt knapp 40 km/h.

4.3.11 Bundesbuslinie 2493 (Steyr - Weyer)

Diese Linie verkehrt ab Garsten am rechten Ennsufer. Als Stichfahrt wird der Ort Laussa bedient: zum Teil verkehren von dort direkte Kurse nach Steyr, zum Teil werden eigene Zubringerkurse zum Bahnhof Losenstein gefahren. Mit einer weiteren Stichfahrt wird von Großraming aus der Pechgraben bis zum Gasthaus Schraml bedient. Der Abschnitt Laussa bzw. Losenstein - Weyer liegt in der Nationalparkregion. Insgesamt werden hier 20

Tabelle 39: Betriebszeiten auf der Bundesbuslinie 2493

	erster Kurs	letzter Kurs
ab Weyer Richtung Steyr		
an Werktagen außer Samstag	6.25	19.25
an Samstagen wenn Werktag	6.25	12.20
an Weyer aus Richtung Steyr		
an Werktagen außer Samstag	6.10	19.25
an Samstagen wenn Werktag	6.10	13.30
ab Pechgraben		
an Werktagen außer Samstag	4.45	16.45
an Samstagen wenn Werktag	5.40	5.40
an Pechgraben		
an Werktagen außer Samstag	16.29	19.50
an Samstagen wenn Werktag	-	-
ab Laussa		
an Werktagen außer Samstag	5.15	17.25
an Samstagen wenn Werktag	6.50	12.45
an Laussa		
an Werktagen außer Samstag	6.40	19.05
an Samstagen wenn Werktag	12.45	12.45
ab Losenstein Richtung Steyr		
an Werktagen außer Samstag	5.49	16.44
an Samstagen wenn Werktag	6.57	12.55
ab Steyr Richtung Laussa / Losenstein		
an Werktagen außer Samstag	6.00	18.20
an Samstagen wenn Werktag	6.30	12.10

Das Angebot ist bedarfsorientiert und richtet sich vorrangig nach dem Schüler- und Berufspendelverkehr. Der Schnellbus zur GFM in Steyr kann fast als Werksbus bezeichnet werden. Das Angebot ist nicht vertaktet und damit für gelegentliche Benützer unattraktiv.

Die Linie 2493 verläuft größtenteils parallel zur Ennstalbahn, allerdings auf der anderen Talseite. Damit wird ein Teil der Orte besser bedient als von der Bahn aus. Die beiden Stichfahrten erschließen überdies abseits der Bahn liegende Gebiete. Eine Abstimmung der Bahn- und Busfahrpläne in der Hinsicht, daß sich das Angebot ergänzt, besteht nicht. Es wird teilweise zeitgleich gefahren, zum Teil fährt der Bus ins Ennstal (Steyr ab 7.50 Uhr) dem Anschlußzug aus St. Valentin (an 7.57 Uhr) um wenige Minuten davon. In der Gegenrichtung gilt das Gleiche.

Die Kurse der Teilstrecke nach Laussa werden zum Teil als Zubringer zum Bahnhof Losenstein geführt. Hier kann von einer sinnvollen Ergänzung der beiden Verkehrsmittel gesprochen werden.

Am Bahnhof Weyer besteht eine dritte Verknüpfung der Buslinie mit der Bahn. In der Nord-Süd-Richtung bestehen hier einige günstige Umsteigeverbindungen zur Bahn in Richtung Waidhofen. In der Gegenrichtung ist der Fahrplan nicht mit der Bahn abgestimmt.

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit ist mit 44 km/h sehr hoch. Dies ist im großen Haltestellenabstand und in der gut ausgebauten Bundesstraße begründet.

Tabelle 40: Durchschnittliche Fahrzeit auf der Bundesbuslinie 2493 zwischen Losenstein und Weyer

Strecke	Fahrzeit	Geschwindigkeit
Weyer - Losenstein (25 km)	34 min	44 km/h

Abb. 19, 20, 21

Die Buslinie ist an keinem Ort an die Bahn angebunden.

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit ist mit über 40 km/h hoch.

Tabelle 43: Durchschnittliche Fahrzeiten der Bundesbuslinie 1648

Strecke	Fahrzeit	Geschwindigkeit
Waidhofen - Weyer (21 km)	30 min	42 km/h
Weyer - Pichlhöhe (7 km)	9 min	47 km/h

4.3.13 Bundesbuslinie 2494 (Steyr - Maria Neustift - Großraming)

Die Linie verkehrt von Steyr über Kleinraming und Maria Neustift nach Großraming. In der Nationalparkregion liegt nur das kurze Teilstück Hofberg - Großraming. Hier werden insgesamt 12 Haltestellen bedient.

Dieser Abschnitt wird an Werktagen außer Samstag etwa 6 mal je Richtung befahren. In den Schulferien vermindert sich das Angebot auf einen bzw. zwei Busse.

Tabelle 44: Bedienungshäufigkeit der Bundesbuslinie 2494 im Abschnitt Großraming - Hofberg

	Kurse
an Werktagen außer Samstag	5/7
an Samstag wenn Werktag	0/0
an Sonn- und Feiertag	0/0

Das Angebot ist sehr stark auf die Bedürfnisse der Schüler ausgerichtet. Danach richten sich auch die Betriebszeiten. An Samstagen und an Sonn- und Feiertagen fährt überhaupt kein Bus.

Tabelle 45: Betriebszeiten der Bundesbuslinie 2493 im Abschnitt Großraming - Hofberg

	erster Kurs	letzter Kurs
ab Großraming Ort		
an Werktagen außer Samstag	5.15	15.30
ab Hofberg		
an Werktagen außer Samstag	6.55	17.30

Generell ist das Fahrplanangebot im betreffenden Abschnitt als dürftig zu bezeichnen. Der Fahrplan ist fast ausschließlich auf den Schulverkehr ausgerichtet. In den Schulferien reduziert sich das Angebot auf nur mehr 2 Kurse. Für nicht regelmäßige Benutzer ist das Angebot praktisch nicht benutzbar.

Die Linie ist in Großraming nicht an die Bahn angebunden.

4.4 Parallelführungen

Die Führung paralleler ÖV-Linien über längere Streckenabschnitte ist unwirtschaftlich. Dies gilt in besonderem Maß für schienenparallele Busverkehre. Solche Angebote sind angesichts der finanziellen Situation des öffentlichen Verkehrs nur dort sinnvoll, wo

- größere Gebiete abseits der Bahn durch den Bus erschlossen werden, und
- das Angebot fahrplanmäßig so gestaltet ist, daß sich Bahn und Bus ergänzen.

In der Nationalparkregion bestehen zu allen Schienenstrecken parallele Busverkehre.

Expreßzüge stehen bleiben und in Zukunft auch keine IC-Züge halten werden.

Am Bahnhof Roßleithen ist die Pyhrnbahn mit der privaten Autobuslinie 8183 (in Richtung Vorderstoder - Hinterstoder bzw. Windischgarsten - Spital am Pyhrn) verknüpft. Die Anschlüsse sind durchwegs katastrophal, an Sonn- und Feiertagen besteht keine Möglichkeit nach Vorderstoder zu kommen, da die Buslinie nicht verkehrt. Außerdem bleiben in Roßleithen nur Regionalzüge mit ihrer unattraktiven Reisegeschwindigkeit stehen. Die Möglichkeit in Spital am Pyhrn oder Windischgarsten umzusteigen ist nicht gegeben, da dort der Bahnhof nicht angefahren wird.

4.5.2 Ennstalstrecke / Kronprinz-Rudolf-Bahn

Diese Bahnstrecken sind in der Nationalparkregion in Losenstein und Weyer mit dem Busnetz verknüpft. In Großraming besteht keine Verknüpfung mit der Buslinie 2494 in Richtung Maria Neustift.

Der Bahnhof Losenstein wird nur von Bussen von / nach Laussa angefahren. Diese haben eine reine Zubringerfunktion von Laussa zur Bahn bzw. umgekehrt. Durchgehende Busse von / nach Steyr fahren den Bahnhof nicht an. Die Anschlüsse sind auf die Hauptrelation des Berufspendelverkehrs ausgerichtet.

Im Bahnhof Weyer ist die Bundesbuslinie 2493 (Steyr - Weyer) an die Kronprinz-Rudolf-Bahn angebunden. Aus Richtung Steyr kommend bestehen einige gute Anschlüsse in Richtung Waidhofen und einmal in Richtung Selzthal. In der Gegenrichtung sind die Anschlüsse viel schlechter. Die Bundesbuslinie 1648 (Pichlhöhe - Weyer - Waidhofen) fährt den Bahnhof überhaupt nicht an.

4.5.3 Nördliches Steyrtal

Die Bundesbuslinie 2489/2493 (Garsten - Steyr - Molln - Kirchdorf) erschließt das untere Steyrtal und stellt gleichzeitig die wichtigste Verbindung von Steyr in die westliche Nationalparkregion dar. Eine Verknüpfung dieser Buslinie mit dem übrigen ÖV-Netz der Region besteht in der Haltestelle Steinwend (Kfl. 6817 und 2453) und am Bahnhof Kirchdorf.

An der Bushaltestelle Steinwend (Kreuzung B 138 / B 140) bestehen einige Anschlüsse in Richtung Süden, doch fahren viele Busse nur bis Klaus oder Steyrling. Mit einem Bus direkt bis zu den Zentren im Teichthal oder nach Hinterstoder zu fahren ist nicht möglich. In die umgekehrte Richtung sind die Busfahrpläne überhaupt nicht aufeinander abgestimmt.

Im Bahnhof Kirchdorf besteht zwar eine räumliche Verknüpfung von Bus und Bahn, die Anschlüsse sind aber sehr schlecht. Nur in wenigen Fällen hat man Anschluß ins Steyr- und Teichthal mit einer akzeptablen Wartezeit.

4.6 Ergänzende nicht-öffentliche und unkonventionelle Bedienungsformen

Wie die Gemeindebefragung ergab wird das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel durch eine Reihe von halböffentlichen oder für den allgemeinen Verkehr nicht zugänglichen Angeboten ergänzt. Diese Angebote sind jedoch nur einem kleinen Personenkreis bekannt und damit für viele benutzbar.

Der "Sozialbus" ist ein von der Gemeinde Weyer-Land organisierter und subventionierter Taxi-Kleinbus, der zwischen Weyer und Windischgarsten einmal pro Woche verkehrt. Dieser stellt einen Notverkehr für Personen ohne eigenes Kraftfahrzeug auf dieser von keinem öffentlichen Verkehrsmittel bedienten Strecke dar.

4.7 Zusammenfassung

Die Nationalparkregion wird von insgesamt drei Bahnlinien und 10 Buslinien erschlossen.

Eine Reihe von (dünn besiedelten) Gebieten ist nicht durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen. Neben der dortigen Wohnbevölkerung sind auch einige touristische Attraktionen und Ausgangspunkte für Wanderungen und Radwege betroffen. Zu erwähnen sind die Ramsau und Breitenau bei Molln, der Gleinkersee und die Hengstpaß-Strecke. Die Ortschaften östlich von Rosenau sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar. Auch das häufig aufgesuchte Reichraminger Hintergebirge ist für Wanderer nur mit langen Anmarschwegen vom Bahnhof erreichbar.

Am Wochenende und in den Schulferien sind weitere Regionen vom öffentlichen Verkehr abgehängt. Dies liegt daran, daß Buslinien ihr Angebot drastisch einschränken oder zur Gänze einstellen. Davon betroffen sind Vorderstoder, Rosenau am Hengstpaß, Laussa, der Pechgraben, Maria Neustift und die Pichlhöhe in Weyer. Diese Gebiete sind an Sonn- und Feiertagen mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar. Gerade dies sind Tage mit hohem Verkehrsaufkommen im Ausflugsverkehr. Dauergäste der Region ohne Auto sind an diesen Tagen "immobil".

Das Fahrplanangebot auf der Pyhrnbahn ist heute besonders im Schnellzugsverkehr sehr schlecht. Im Ennstal und auf der Kronprinz-Rudolf-Bahn nördlich von Kleinreifling ist schon heute eine gute Bedienungshäufigkeit gegeben, es fehlen allerdings schnelle Verbindungen. Durch den neuen Neuen-Austro-Takt (NAT 91) werden weitgehende Verbesserungen im Schienenverkehr eingeführt. Neben der systematischen Vertaktung des Reisezugverkehrs wird das Angebot und die Betriebszeit (vor allem auf der Pyhrnstrecke) deutlich ausgeweitet. Die Pyhrnstrecke bekommt einen ganztägigen IC-Verkehr im Zwei-Stunden-Takt, der durch Regionalzüge ebenfalls im Zwei-Stunden-Takt und einige Eilzüge überlagert wird. Auf der Ennstalstrecke wird ein Zwei-Stunden-Grundtakt mit Verdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten eingeführt. Auf der Strecke Kleinreifling - Weyer - Amstetten ein Stunden-Takt. Südlich von Kleinreifling verkehrt alle zwei Stunden ein Regionalzug. Die verbesserten Angebote werden auch an Wochenenden und in den Schulferien gefahren.

Das Fahrplanangebot der Buslinien ist durchwegs schlechter. Für nichtregelmäßige Benutzer sind diese Linien nur in Ausnahmefällen benutzbar. Das Angebot ist fast durchwegs auf die Bedürfnisse der Schüler und Berufspendler ausgerichtet. An den Wochenenden und in den Schulferien werden die Fahrpläne ausgedünnt bzw. Linien oder Linienteile gänzlich eingestellt. Zusammenfassend kann von einem befriedigendem Fahrplanangebot nur auf den Schienenstrecken gesprochen werden. Auf den Buslinien sind (vorerst) auch keine Angebotsverbesserungen im Zuge des NAT 91 geplant.

Zu allen Schienenstrecken der Nationalparkregion bestehen Parallelverkehre mit Bussen. Dies ist aus wirtschaftlichen Gründen angesichts der insgesamt sehr dürtigen Buserschließung in Frage zu stellen. Nur teilweise werden durch diese Linien abseits der Bahn gelegene Gebiete erschlossen. Eine Abstimmung der Fahrpläne zwischen Bahn und Bus in der Weise, daß sich die Angebote ergänzen ist nirgends gegeben. Teilweise wird fast zeitgleich gefahren.

Eine Anbindung von Buslinien an das übergeordnete Schienennetz ist nur in Ausnahmefällen gegeben. Besonders kraß ist dieser Mißstand im Westen der Region, wo an beiden künftigen IC-Bahnhöfen (Windischgarsten und Spital am Pyhrn) keine

5. ERREICHBARKEITSANALYSE TOURISTISCHER ZIELE

Während mit dem PKW praktisch jedes Ziel erreichbar ist, bestehen bei anderen Verkehrsmitteln oft erhebliche Mängel. Die Grenzen des Autoverkehrswachstums auch im Freizeitverkehr und das Ziel einer nationalparkkonformen Verkehrsplanung läßt der Erreichbarkeit touristischer Ziele ohne Auto eine erhöhte Bedeutung zukommen.

Es wird im folgenden analysiert, ob und mit welchem Aufwand wichtige touristische Ziele ohne Auto erreicht werden können. Besonderer Bedeutung wird dabei der Erreichbarkeit mit öffentlichem Verkehrsmitteln beigemessen.

Zwei Aspekte sind dabei von besonderer Bedeutung:

1. Die Erreichbarkeit wichtiger touristischer Ziele von außen:
Anfahrt von Dauergästen aus dem In- und Ausland und von Tagesgästen aus dem näheren Umland (Linz, Steyr, Wels).
2. Die Erreichbarkeit touristischer Ziele innerhalb der Nationalparkregion
Fahrten von Feriengästen von ihren Quartieren zu wichtigen touristischen Zielen in der Region.

5.1 Erreichbarkeit von außen

5.1.1 Dauergäste aus dem In- und Ausland

Die wichtigsten Ziele für Dauergäste in der Pyhrn-Priel-Region sind Hinterstoder, Vorderstoder, Edlbach, Spital am Pyhrn und Windischgarsten (vgl. dazu Punkt 2.3).

Die wichtigsten Ziele in der Region Eisenwurzen sind Weyer-Land, Losenstein und Großraming. Die Bedeutung der Region Eisenwurzen bleibt quantitativ hinter dem im Pyhrn-Priel Gebiet weit zurück (vgl. dazu Punkt 2.3).

Dauergäste kommen zu etwa zwei Drittel aus Österreich und hier wiederum überwiegend aus Wien bzw. den östlichen Bundesländern. Ein Drittel der Gäste kommt aus dem Ausland: hier überwiegt deutlich die BRD, gefolgt von den Benelux-Ländern (vgl. dazu Punkt 2.3).

Als öffentliches Verkehrsmittel für die Anreise kommen vor allem die Pyhrnbahn (Region Pyhrn-Priel) und die Ennstalstrecke (Eisenwurzen) in Frage. Für Weyer und das südliche Ennstal ist aus dem Osten Österreichs überdies eine Anreise über die Kronprinz-Rudolf-Bahn möglich.

5.1.1.1 An- und Abreise BRD und Benelux-Länder

Gäste, die aus der BRD und den Benelux-Ländern per Bahn kommen, reisen überwiegend über Passau an. In Linz muß in die Nationalparkregion umgestiegen werden. Der einzige durchgehende Zug von der BRD nach Süden über die Pyhrnbahn wurde vor kurzem aufgelassen und durch eine unattraktivere Umsteige Verbindung ersetzt.

werden nicht besser, teilweise sogar schlechter.

Tabelle 49: Anreisemöglichkeit in die Eisenwurzen-Region von der BRD über Passau

		von Amsterdam	(1) von Oostende Hamburg	von Köln	von Dortmund	von Hamburg
Linz	an	5.59	6.56	13.57	15.56	18.55
Linz	ab		8.05	14.28	17.25	19.10
St.Valentin	an		8.19			
St.Valentin	ab		8.25			
Steyr	an		8.50	15.34	18.19	20.07
Losenstein	an		9.14	(2) 16.10	18.47	20.41
Reichraming	an		9.22	(2) 16.18	18.55	20.48
Großraming	an		9.30	(2) 16.27	19.03	21.05
Kleinreifling	an		9.45	(2) 16.42	19.19	21.20

(1) verkehrt nicht das ganze Jahr

(2) verkehrt nur an Werktagen außer Samstag, sonst ca. 40 Minuten später

Die Verbindungen aus der BRD ins Ennstal sind zur Zeit schlechter als in die Pyhrn-Region. Mit Ausnahme einer einzigen attraktiven Umsteigeverbindung mit optimaler Wartezeit von 15 Minuten sind durchwegs längere Wartezeiten in Linz (bis zu 89 Minuten) in Kauf zu nehmen. Besonders kraß ist dies bei den Nachtzügen aus der BRD und den Benelux-Ländern: neben einer langen Wartezeit in Linz muß überdies in St.Valentin ein zweites Mal umgestiegen werden. Fahrgäste des Holland-Wien-Express von Amsterdam können auch in St.Valentin (an 6.20 Uhr) umsteigen. Eine zweistündige Wartezeit dürfte hier noch unattraktiver sein als am Linzer Hauptbahnhof.

Tabelle 50: Abreisemöglichkeit aus der Eisenwurzen-Region in Richtung BRD über Passau

				(2)		
Kleinreifling	6.14	8.53	12.08	19.19	20.54	
Großraming	6.31	9.08	12.23	19.33	21.06	
Reichraming	6.42	9.23	12.31	19.41	21.17	
Losenstein	6.51	9.30	12.34	19.49	21.20	
Steyr	7.27	9.59	13.23	20.16	21.44	
St.Valentin		10.23				
St.Valentin		11.01				
Linz	8.13	11.19	14.29	21.07	22.20	
Linz	10.01	12.02	15.59	21.13	22.42	23.23
	nach Hamburg	nach Dortmund	nach Köln	nach Hamburg	nach Oostende (1)	nach Amsterdam

(1) verkehrt nicht das ganze Jahr

(2) nur an Samstagen, Sonn- und Feiertagen, sonst etwa 2 Stunden früher

Quelle: Fahrpläne 1990/91

Bis auf zwei Verbindungen, die allerdings nicht täglich angeboten werden verkehren, sind auch bei der Abreise in Linz überlange Wartezeiten zwischen 43 und 108 Minuten in Kauf zu nehmen.

Mit Einführung des NAT 91 wird sich die Situation deutlich ändern. Die Tageszüge (EC-Verkehr im 2-Stunden-Takt) aus der BRD haben in Linz Anschluß mit einer Wartezeit von nur 15 Minuten. Es muß dann allerdings in St.Valentin ein weiteres Mal umgestiegen werden (Übergangszeit 10 Minuten). Die direkten Züge Linz - Ennstal entfallen tagsüber

Direktverbindungen Linz - Graz angeboten.

Die Verbindung von Graz in die Eisenwurzen-Region bzw. umgekehrt wird nicht verbessert, teilweise sogar verschlechtert. Die vertakteten Züge verpassen sich in Selzthal knapp: der Regionalzug nach Kleinreifling fährt 8 Minuten vor Ankunft des IC-Zugs aus Graz ab, in der Gegenrichtung verläßt der IC nach Graz 9 Minuten vor Ankunft des Regionalzuges Selzthal. Die Konsequenz ist, daß in beiden Richtungen Wartezeiten zwischen 30 und 40 Minuten in Kauf zu nehmen sind. Eine Ausnahme bildet eine Tagesrandverbindung, die schon heute existiert und auch weiterhin außerhalb des Taktes verkehrt.

Die heute täglich verkehrende direkte Eilzugsverbindung von Wien in die Eisenwurzenregion wird ersatzlos aufgelassen. Der direkte Schnellzug Wien - Bischofshofen fährt dafür das ganze Jahr über, allerdings nur an Samstagen und Sonntagen. In Amstetten werden (fast) stündlich Umsteigeverbindungen von / nach Wien mit einer Übergangszeit von 14 bzw. 16 Minuten angeboten.

Die Umsteigeverbindung von Wien ins untere Ennstal über St.Valentin wird nicht wesentlich verbessert. Drei tägliche Verbindungen mit einer attraktiven Umsteigezeit von wenigen Minuten sind vorgesehen. In der Gegenrichtung ist es nur eine. Bei allen übrigen Verbindungen muß 30 und mehr Minuten in St.Valentin gewartet werden.

Von Wien in die Pyhrn-Priel-Region wird das Angebot gegenüber heute drastisch verbessert. So ist in beiden Richtungen jede Stunde eine Umsteigeverbindung mit einer Übergangszeit in Linz von wenigen Minuten vorgesehen. Eine Direktverbindung wird weiterhin nicht angeboten.

Ergänzend zum Bahnangebot bestehen in einigen Gemeinden (Hinterstoder, Laussa, Vorderstoder, Windischgarsten) Abholdienste für wiener Gäste an. Diese werden von örtliche Bus- und Taxiunternehmen gefahren und holen Wiener direkt von ihrer Wohnung ab und bringen sie direkt zum Quartier. Dieses Service wird üblicherweise nur an Wochenenden in der Sommersaison geboten.

5.1.2 Tagesgäste aus dem oberösterreichischen Zentralraum

In Abbildung 22 sind die für Erholungssuchende wichtigsten Ziele angeführt. Ein Teil davon ist überhaupt nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Das sind:

- Wanderwege mit Ausgangspunkt im hinteren Steyrlingtal,
- der Gleinkersee,
- Wanderwege mit Ausgangspunkt am Gleinkersee,
- Wanderwege mit Ausgangspunkt in der Ramsau,
- Wanderwege mit Ausgangspunkt in der Breitenau,
- das Reichraminger Hintergebirge,
- das Schigebiet Bodenwies, und
- Unterlaussa als Ausgangspunkt für Ausflüge ins Hintergebirge.

An Wochenenden, wenn der Großteil der Tagesgäste zu verzeichnen ist, sind neben den diesen Gebieten weitere Ziele vom öffentlichen Verkehr abgehängt bzw. ist das Fahrplanangebot ausgedünnt. Die Gemeinden Vorderstoder und Laussa sind an Sonn- und Feiertagen überhaupt nicht erreichbar. Besonders abseits der Bahnstrecken ist die Situation an Wochenenden trist.

Im folgenden wird überprüft, ob und mit welchem Zeitaufwand die Seilbahnen in Hinterstoder und Spital am Pyhrn, sowie das Reichraminger Hintergebirge mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufgesucht werden können. Ausgangspunkte sind die Städte Linz, Wels und Steyr.

Abb. 22

Tabelle 52: Fahrtmöglichkeiten für Tagesausflügler von Linz, Wels und Steyr ins Reichraminger Hintergebirge an Samstagen, Sonn- und Feiertagen

(1)				(2)			
7.40	8.46	ab	Wels	an	17.37	19.11	21.28
	9.01	an	Linz	ab	17.12		21.13
8.05	9.14	ab	Linz	an	17.10	18.54	21.07
8.19		an	St.Valentin	ab		18.38	
8.25		ab	St.Valentin	an		18.30	
8.50	10.12	ab	Steyr	an	16.10	17.58	20.15
9.22	10.46	an	Reichraming	ab	15.31	17.23	19.41
9.30	10.54	an	Großraming	ab	15.24	17.14	19.33

(1) nur an Samstagen; an Sonn- und Feiertagen etwa 30 Minuten früher ab Wels und Linz

(2) nur an Sonn- und Feiertagen

Die Verbindungen ins Ennstal sind aus allen drei Städten akzeptabel. Die Fahrzeiten (Wels 2 Stunden, Linz 1,5 Stunden und Steyr 40 Minuten) sind auch bei einem Vergleich mit dem Auto konkurrenzfähig, die Fahrtmöglichkeiten sind den Bedürfnissen von Tagesausflügler angepaßt. Störend ist lediglich das Umsteigen bei Fahrten von / nach Wels und teilweise auch Linz. Die Bahn bietet ferner eine günstige Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder.

Für Wanderer ist das Hintergebirge allerdings nur nach einem langen (unattraktiven) Fußmarsch auf asphaltierten Straßen erreichbar. Ein Tälerbus würde hier das Angebot optimal ergänzen.

5.2 Erreichbarkeit touristische Ziele innerhalb der Nationalparkregion

Neben der Erreichbarkeit von außen ist für Feriengäste ohne Auto die Erreichbarkeit interessanter Ziele im Nahbereich von großem Interesse.

Generell gilt, daß das Angebot abseits der Bahnstrecken dürtig ist. Dies gilt besonders an den Wochenenden und in den Schulferien, wo Kurse und ganze Linien nicht betrieben werden. In Abbildung 22 sind die jene touristisch interessanten Gebiete dargestellt, die von keinem öffentlichen Verkehrsmittel bedient werden.

Neben dem öffentlichen Verkehrsnetz besteht ein Angebot von halböffentlichen und bedarfsorientierten Beförderungsmöglichkeiten. Neben Taxis, die in vielen Gemeinden zur Verfügung stehen, bestehen viele spezielle Angebote für Feriengäste.

Gemeinsam mit den Fremdenverkehrsämtern und Liftgesellschaften werden Schibusse in vielen Gemeinden der Pyhrn-Priel-Region angeboten. Zum Teil müssen die Benützer bezahlen, zum Beispiel über einen höheren Preis der Liftkarte (Wurzeralm). Tagesgäste können das Schibusangebot ab Windischgarsten in Anspruch nehmen. Eine Verbindung der Schigebiete Hutterer Höß und Wurzeralm mit Schibussen fehlt allerdings.

Im Ostteil gibt es 4 kleinere Schigebiete, die Försteralm, die Viehtaleralm, den Königsberg und das Schigebiet auf der Hohen Dirn. Nur die Hohe Dirn wird mit Schibussen (Betreiber Bundesbusse) angefahren. Diese verkehren im Anschluß an die Züge vom Bahnhof Losenstein. Die übrigen Schigebiete sind zur Zeit nur mit dem PKW erreichbar. Zur Förster- und Viehtaleralm verkehrte kurze Zeit ab Weyer-Markt versuchsweise ein Schibus, der aber aus verschiedenen Gründen wieder eingestellt wurde.

Auch in der Sommersaison bestehen Angebote. Die Erreichbarkeit von wichtigen touristischen Ausgangspunkte für Wanderungen und Radfahrten ist aber in vielen Bereichen nicht gegeben. Die Zufahrt nach Unterlaussa (Hintergebirge) ist beispielsweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht möglich.

Als Alternative zum Auto bietet die Gemeinde Vorderstoder in der Sommersaison ein

an Wochenenden und in den Schulferien.

Feriengäste können teilweise auf halböffentliche und bedarfsorientierte Angebote zurückgreifen. So bestehen in mehreren Gemeinden der Pyhrn-Priel-Region im Winter Schibus-Verkehre. Im Sommer gibt es einen Wanderbus, einen Radfahrbus und natürlich Taxis. Einige Angebote werden durch Gemeinden und Fremdenverkehrsverbände subventioniert, sodaß diese Angebote oft nicht teurer kommen als ein "normales" öffentliches Verkehrsmittel.

- eigene Zählungen auf Landes- und Bezirksstraßen.

Bei den Dauerzählstellen wurde der DTV-Wert direkt übernommen.

Die im Jahr 1990 bereits durchgeführten Einzelzählungen für die 5-jährige Straßenverkehrszählung (ECE-Zählung) wurden vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung zur Verfügung gestellt. Werte lagen für Freitag, den 11. Mai und Sonntag, den 22. Mai 1990 vor. Anhand von (vergleichbaren) Zählwerten aus dem Jahr 1985 und dem DTV 1985 wurde der DTV 1990 berechnet. Als Vergleichstage dienten der 21. April 1985 (Sonntag) und der 26. April 1985 (Freitag). Der LKW-Anteil wurde aus den Ergebnissen 1985 übernommen.

An Landes- und Bezirksstraßen wurden eigene Zählungen durchgeführt. Die Zählungen fanden an Wochentagen (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) anfang August an insgesamt 14 Stellen statt. Zählzeit war jeweils 6.00 bis 9.00 und 15.00 bis 19.00 Uhr. Diese Werte wurden unter Berücksichtigung der Wochen- und der Jahresganglinie auf den DTV 1990 hochgerechnet. Datenbasis der Hochrechnung waren die benachbarten und vergleichbaren Dauerzählstellen bzw. 4-Stunden-Ergebnisse der ECE-Zählung 1985.

Tabelle 54: Eigene Zählungen im übergeordneten Straßennetz

L 550 Hengststraße auf der Paßhöhe (km 10)
 L 551 Vorderstoder Straße westlich Windischgarsten (km 2)
 L 551 Vorderstoder Straße Kreuzung Bez.Str. 1318 Pießlinger Straße
 L 552 Stodertalstraße bei der Polsterlucke (km 11)
 L 557 Großramingstraße Kreuzung Bez.Str. 1338 Großschnaidter Straße

Bez.Str. 1316 Gleinkerseestraße westl. Autobahn (km 4)
 Bez.Str. 1318 Pießlinger Straße Kreuzung L 551 Vorderstoder Straße
 Bez.Str. 1319 Steyrlingstraße östlich Steyrling (km 2)
 Bez.Str. 1319 Steyrlingstraße westlich Steyrling (km 2)
 Bez.Str. 1322 Frauensteiner südlich Frauenstein (km 2,8)
 Bez.Str. 1325 Mollner Straße Kreuzung Bez.Str. 1327 Haunoldmühlstraße (km 1,4)
 Bez.Str. 1325 Mollner Straße östlich von Molln (km 3)
 Bez.Str. 1327 Kreuzung Bez.Str. 1325 Mollner Straße (km 8,2)
 Bez.Str. 1337 Hollensteiner Straße südlich Weyer (km 2)
 Bez.Str. 1341 Anzenbacherstraße südlich Reichraming (km 1,5)
 Bez.Str. 1342 Laussaer Straße westlich Laussa (km 4)

Die errechneten DTV-Belastungen sind in Abbildung 23 dargestellt. Ebenso die Werte für den durchschnittlichen täglichen LKW-Verkehr.

Die höchsten Verkehrsbelastungen sind im Pyhrnkorridor (B 138) zu verzeichnen. Der DTV sinkt auf dieser Bundesstraße vom Norden nach Süden. Nördlich der Kreuzung mit der B 140 (Steyrtal Straße) fahren täglich 10.300 Kraftfahrzeuge, die Landesgrenze zur Steiermark passieren im Jahresdurchschnitt etwa 6.000 Kfz (Bosrucktunnel und Pyhrnpaß gemeinsam). Bei den LKW sinkt die Zahl von 1.300 nördlich von Klaus auf 900 an der Landesgrenze.

In diesem Korridor war die Verkehrsentwicklung in den letzten Jahren von hohen Zuwächsen gekennzeichnet. Eine Ursache dafür ist das Teilstück Windischgarsten - Bosrucktunnel der A 9. Seit der Eröffnung im Jahr 1984 sind die jährlichen Zuwachsraten förmlich explodiert.

Abb. 23

Tabelle 55: Entwicklung des Kfz- und LKW-Verkehrs an der B 138 nördlich Windischgarsten (km 58,1)

Jahr	Kfz gesamt	davon LKW	LKW-Anteil
1972	3.481		
1974	3.739		
1976	3.316		
1978	3.776		
1979	3.969		
1980	3.908		
1981	3.771		
1982	3.716		
1983	3.814		
1984	4.182		
1986	4.750	887	18,7
1987	5.117	959	18,7
1988	5.609	1.061	18,9
1989	5.916	1.114	18,8

Quelle: [05]

Die Bundesstraße 140 (Steyrtal Straße) ist nördlich der B 138 mit 3.600 und nördlich von Molln mit 4.500 Kraftfahrzeugen deutlich weniger belastet als die Pyhrnpaß Bundesstraße.

Die Eisen Bundesstraße (B 115) ist im nördlichen Abschnitt mit mehr als 5.000 Kfz belastet. Südlich von Kastenreith fahren nur mehr 2.200 Kfz pro Tag. Der LKW-Anteil ist mit durchschnittlich 10 % deutlich niedriger als auf der B 138.

Die Landesstraßen haben niedrigere Belastungswerte und LKW-Anteile. Am stärksten belastet ist die L 551 (Hengstpaß Landesstraße) mit 1.800 Kfz pro Tag zwischen Windischgarsten und Rosenau. Östlich von Rosenau sinkt die Verkehrsbelastung aber auf 300 Fahrzeuge im Jahresdurchschnitt.

Eine bemerkenswerte Verkehrsbelastung hat mit einem DTV von 3.350 und einem LKW-Anteil von 12 % die Mollner Straße (Bez.Str. 1325) zwischen Bundesstraße und Molln. Alle übrigen Bezirksstraßen haben DTV-Werte zwischen 180 und 1.470. Die LKW-Anteile sind sehr unterschiedlich. Der LKW-Verkehr spielt jedoch wegen des geringen Gesamtverkehrs nirgends eine bedeutende Rolle.

Tabelle 56: DTV 1990 auf dem übergeordneten Straßennetz

Streckenabschnitt	Straßenkilometer	Länge (km)	Kfz-Gesamt	LKW-Anteil
A 9 (Pyhrnautobahn)				
Roßleithen - Bosrucktunnel	83,1 - 95,7	12,6	3.830	17 %
B 115 (Eisen Bundesstraße)				
Ternberg - Großbraming	38,5 - 52,8	14,3	5.290	11 %
Großbraming - Kūpfen	52,8 - 61,4	8,6	2.830	10 %
Kūpfen - Landesgrenze	61,4 - 78,9	17,5	2.230	9 %
B 121 (Weyerer Bundesstraße)				
Kreuzung B 115 - Weyer	39,2 - 43,0	3,8	2.960	9 %
B 138 (Pyhrnpaß Bundesstraße)				
Schön - B 140	39,0 - 40,0	1,0	10.300	13 %
B 140 - Steyrbrücke	40,0 - 52,8	12,8	9.100	13 %
Steyrbrücke - Roßleithen A 9	52,8 - 62,6	9,8	6.300	18 %
Roßleithen A 9 - Pyhrnpaß	62,6 - 81,6	19,0	2.360	15 %
B 140 (Steyrtal Bundesstraße)				
B 138 - Abzw. Molln	26,2 - 19,1	7,1	3.610	17 %
Abzw. Molln - Grünburg	19,1 - 13,6	5,5	4.460	12 %

Abb. 25

Urgenz keine Antwort.

6.3.1 A 9 Pyhrnautobahn

Die umstrittene Pyhrnautobahn A 9 ist zwischen Roßleithen und der Landesgrenze zur Steiermark (Bosrucktunnel) in Betrieb. Der Planungsstand bezüglich Trasse im Sommer 1990 ist in Abbildung 25 dargestellt. Änderungen in der Trassenführung sind nach Auskunft des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung möglich.

In der Nationalparkregion sind zwei zusätzliche Anschlußstellen geplant. Die Anschlußstelle "Klaus" liegt nördlich des Ortes und "Hinterstoder" im Bereich des Bahnhofs Hinterstoder. Zwischen Klaus verläuft die Trasse großteils in längeren Tunnels, südlich von Hinterstoder jedoch mit Ausnahme eines Stückes südlich von St. Pankraz im Freien, wobei kurze Tunnelstücke hier außer Betracht bleiben.

Planerische Grundlagen wie Nutzen-Kosten-Untersuchungen bzw. Anhang Umwelt wurde trotz mehrfacher Urgenz nicht zur Verfügung gestellt. Es ist daher anzunehmen, daß neben den in der Fachwelt ohnehin bekannten Untersuchungen keine weiteren vorliegen.

Über die Auswirkungen des Ausbaus der Pyhrnautobahn ist ein Gutachten im Auftrag der Oberösterreichischen Landesregierung in Arbeit. Dieses ist bisher nicht fertiggestellt bzw. wurde nicht zur Verfügung gestellt.

Es ist davon auszugehen, daß der Weiterbau der Pyhrnautobahn die Verkehrsentwicklung und die Umweltsituation in der Nationalparkregion gravierend beeinflussen wird.

6.3.2 B 115 Umfahrung Losenstein

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt in Losenstein soll eine Ostumfahrung in Form eines Tunnels errichtet werden. Voraussichtlicher Baubeginn ist 1993.

Über die erreichbare Entlastung im Ort und die Wirkungen auf die Umweltsituation wurden von Seiten des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung mit dem Hinweis auf das noch laufende Detailplanungsverfahren keine Angaben gemacht bzw. die entsprechenden Unterlagen nicht zur Verfügung gestellt.

6.3.3 B 121 Umfahrung Weyer

Hier ist eine kleinräumige Umfahrung des Ortszentrums auf einer Länge von 200 Metern geplant. Diese wäre nur in einem kurzen Stück wirksam, der Marktplatz beispielsweise wäre weiterhin vom gesamten Kfz-Verkehr belastet. Zur Zeit stocken die Planungsarbeiten, da Widerstand gegen diese Trasse besteht.

Über die verkehrliche Wirksamkeit und die Auswirkungen auf die Umweltsituation wurden keine Unterlagen zur Verfügung gestellt. Der Grund liegt im noch laufenden Planungsverfahren.

6.3.4 Bezirksstraße 1342 - Einbindung B 115

Die Bezirksstraße 1342, die Laussaer Straße soll ab der Kreuzung mit der B 115 auf einer Länge von 400 Metern neu trassiert werden. Damit wird die maximale Längsneigung, die derzeit 15 % beträgt, vermindert, und die Fahrbahnbreite auf einheitlich 5,5 Meter angehoben.

Der Rest muß von den Gemeinden und Beitragsgemeinschaften (interne Mittel) aufgebracht werden. Für den Neubau von Güterwegen in der Nationalparkregion stehen von seiten des Landes circa 20 Millionen Schilling zur Verfügung.

Das Land leistet zur Zeit keinen Beitrag zu den laufenden Erhaltungskosten. Instandsetzungsarbeiten (Asphaltierung, ...) werden mit einer 40%-igen Beihilfe unterstützt.

Die hohen Bau- und Erhaltungskosten führten zu Überlegungen, die Gemeinden und Interessenten finanziell zu entlasten. Es ist die Gründung eines Wegerhaltungsverbandes geplant.

Für den Verband liegt ein Entwurf der Satzung vor, der aber noch nicht rechtskräftig ist. Ein diesbezüglicher Beschluß soll noch 1990 im Oberösterreichischen Landtag gefaßt werden. Der Verband wird sich vorerst für die politischen Bezirke Kirchdorf und Steyr-Land konstituieren.

Der neue Förderungsschlüssel wird folgendermaßen aussehen:

*** Katastrophenschäden:**

Kommt es zu Schäden durch Katastrophen soll künftig die Landesbaudirektion oder die Landwirtschaftskammer für 90% der Kosten aufkommen. Den Rest teilen sich der Bund und die betroffene Gemeinde zu je 5%.

*** Instandhaltung:**

Instandhaltungsmaßnahmen, die bisher nicht gefördert wurden, werden künftig von der Landesbaudirektion oder der Landwirtschaftskammer zu 64 % finanziert. Die restlichen 36 % werden unter Berücksichtigung der Möglichkeiten der jeweiligen Gemeinde finanziert; die Abdeckung erfolgt mittels eines Bedarfszuweisungsmittelschlüssels.

*** Instandsetzung:**

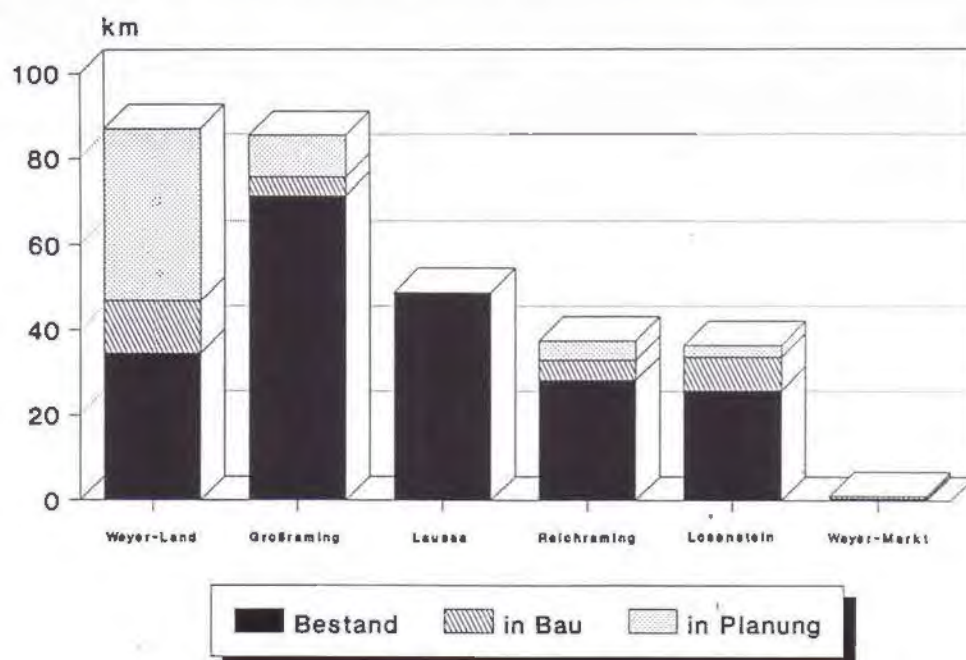
Instandsetzungsmaßnahmen, die bisher zu 40 % von der Landesbaudirektion oder von der Landwirtschaftskammer gefördert wurden, werden künftig zu 50 % von diesen finanziert. Der Rest wird unter Bedachtnahme auf die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde aufgeteilt; sie werden über den Bedarfszuweisungsmittelschlüssel abgedeckt.

6.4.2 Bestand und Planung des Güterwegenetzes

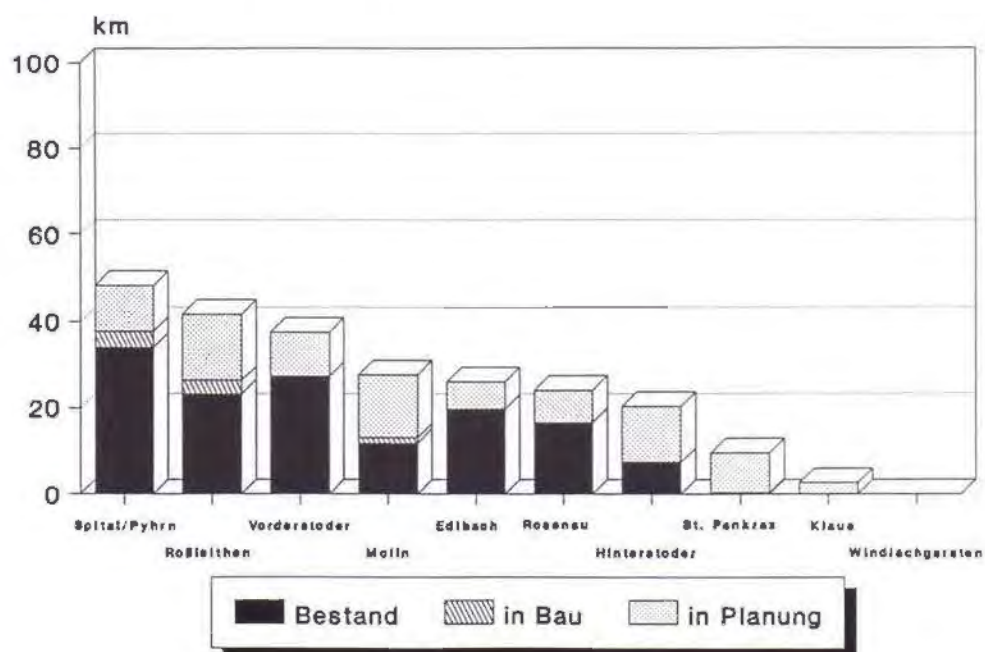
Die für die Planung des Wegenetzes zuständige Behörde ist die Güterwegabteilung des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung unter der Leitung von OBR D.I. Andlinger. Von diesem wurden uns Unterlagen über den Stand des Güterwegebaus zur Verfügung gestellt. Das gesamte Güter- und Landwirtschaftskammerwegenetz (fertiggestellt, in Bau und in Planung) ist im Maßstab 1:50.000 dargestellt und liegt in einem Exemplar (Unikat) dem Bericht bei. Überdies liegen Unterlagen über die Kosten der in Bau befindlichen und geplanten Wege vor, unterteilt in öffentliche Förderungen und interne Mittel (Gemeinde und Interessenten).

Eine kostensparende und schonende Art der Befestigung von Güterwegen wird zunehmend angewandt: sogenannte Spurenwege. Statt einer durchgehend asphaltieren Fläche (Breite 3 Meter) wird der Güterweg in 3 Streifen gegliedert: am Rand werden zwei asphaltierte Streifen (Breite 1,10 Meter) angelegt, der Mittelstreifen (Breite 0,80 Meter) bleibt grün.

Im Bereich der Nationalpark-Randzone müssen einige Güterwege neu trassiert werden. Seitens der Güterwegabteilung gibt es aber keine Bedenken, da Güterwege einer naturschutzrechtlichen Bewilligungen bedürfen. Außerdem werden nur bewirtschaftete Höfe erschlossen.

Abbildung 26: Güterwegenetz im Bezirk Steyr-Land - Bestand und Planung

Die Netzlänge im Westteil des Nationalparks (Bezirk Steyr-Land) ist mit über 200 Kilometern größer als im Ostteil. Im Endausbau sollen etwa 300 Kilometer Güterwege den Raum erschließen. 30 Kilometer neuer Güterwege sind bereits in Bau. Knapp 200 Millionen Schilling sind noch zu investieren. Die größten Zuwächse sind in der Gemeinde Weyer-Land (40 Kilometer) und Großraming (etwa 10 Kilometer) geplant. In den Gemeinden Laussa und Weyer-Markt sind keine nennenswerten Güterwege in Planung oder in Bau.

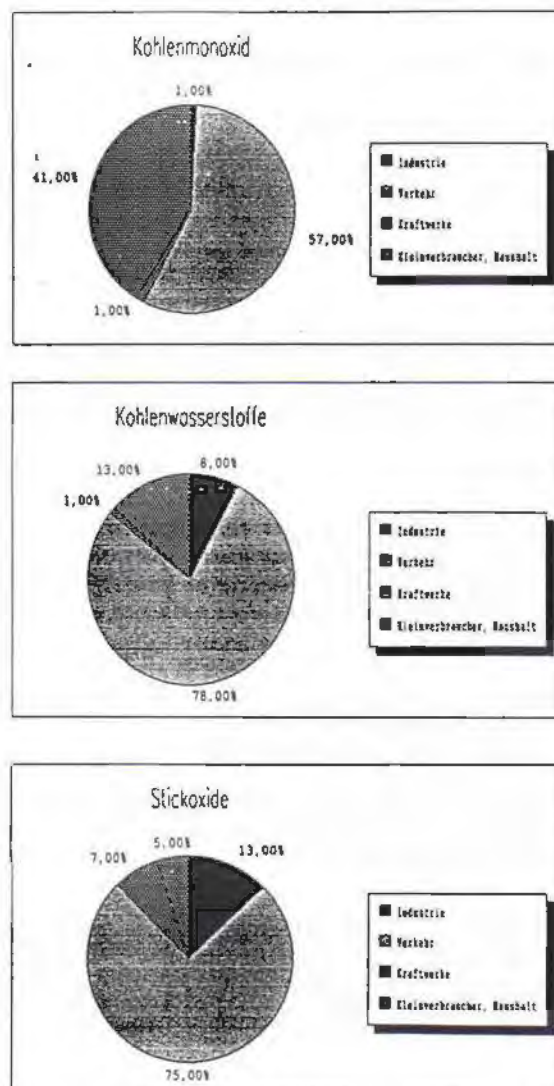
Abbildung 27: Güterwegenetz im Bezirk Kirchdorf

7. SCHADSTOFFEMISSIONEN DES KFZ-VERKEHRS

7.1 Berechnungsgrundlagen

Der Kraftfahrzeugverkehr ist Hauptemittent vieler Luftschadstoffe. Dieser dominiert unter anderem die österreichweiten Emissionen von Kohlenmonoxid (CO: 57 %), Stickoxiden (NO_x: 75 %) und Kohlenwasserstoffen (C_xH_y: 78 %). Die beiden letztgenannten Substanzen sind Ausgangsprodukte für die Photooxidantien (beispielsweise Ozon) und damit hauptverantwortlich für Wald- und Vegetationsschädigungen. Bei den Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) hat der Straßenverkehr einen Anteil von etwa 20 % und trägt damit zur weltweiten Erwärmung der Erdatmosphäre wesentlich bei.

Abbildung 28: Anteil des Straßenverkehrs an den österreichweiten Luftschadstoffemissionen



Quelle: [04]

In sogenannten Reinluftgebieten außerhalb der Ballungsräume ist die Dominanz des Kfz-Verkehrs bezüglich Emissionen stärker, da eine Vielzahl anderer Emissionsquellen fehlt (z.B. Industrie und Gewerbe, kalorische Kraftwerke). Dafür sind diese Gebiete paradoxerweise von den Sekundärprodukten der Luftschadstoffe, den Photooxidantien stärker betroffen. Verschärft wird dieses Problem durch austauscharme Wetterlagen

Abb. 29

7.2 Geschwindigkeitsmessungen

Zur Festlegung der Durchschnittsgeschwindigkeiten wurde das gesamte Straßennetz abgefahren. Dabei wurden Geschwindigkeitsbeschränkungen, Straßenquerschnitte, Kurvigkeit und die geschätzte durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit mit PKW erhoben. Gleichzeitig wurde die Einteilung in geschwindigkeitshomogene Abschnitte vorgenommen.

Für LKW wird in der Berechnung ein um 10 km/h abgeminderter Wert zugrundegelegt. Auf der Autobahn wurde die LKW-Geschwindigkeit mit 80 km/h nach oben begrenzt.

Zur Kalibrierung der Schätzwerte wurden an drei typischen Straßenquerschnitten Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Diese erfolgten mittels Radarpistole durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit Linz. Die Messungen erfolgten

- * auf der A 9 südlich von Spital am Pyhrn (km 89,5),
- * auf der B 138 nördlich von Windischgarsten (km 61,8) als Beispiel einer gut ausgebaute Bundesstraße, und
- * auf der B 138 zwischen Micheldorf und Schön (km 38,4) als Beispiel für eine nicht ausgebaute Bundesstraße.

Die Messungen wurden am Dienstag, den 7. August 1990 durchgeführt. Das Wetter war bewölkt, am Nachmittag begann es zu regnen. Die Messung an der B 138 bei Windischgarsten erfolgte bei nasser Fahrbahn, bei den übrigen Messungen war die Fahrbahn trocken.

Die mit Abstand höchsten Geschwindigkeiten wurden auf der Autobahn gemessen. PKW sind dort mit durchschnittlich 113 km/h unterwegs und damit um fast 30 km/h schneller als auf der Bundesstraße. Die höchste gemessene Geschwindigkeit war 153 km/h. LKW sind um etwa 10 km/h schneller unterwegs als auf der Bundesstraße und fahren im Schnitt mit 82 km/h.

Abbildung 30: Geschwindigkeitsverteilung auf der A 9 bei Spital am Pyhrn

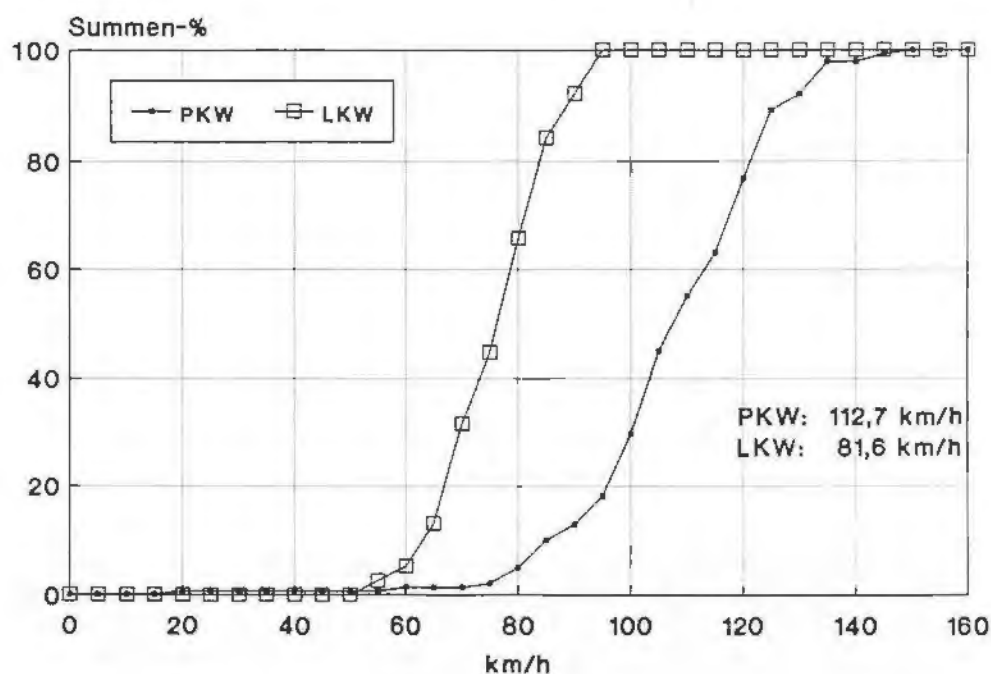


Tabelle 59: Geschwindigkeitsmessungen PKW - LKW

	B 138 Schön	B 138 Windischgarsten	A 9 Spital am Pyhrn
PKW			
mittlere Geschwindigkeit	83,04	85,60	112,72
Standardabweichung	10,21	10,88	17,64
85-Prozent-Grenze	93,00	98,00	129,00
minimale Geschwindigkeit	62,00	61,00	21,00
maximale Geschwindigkeit	115,00	120,00	153,00
LKW			
mittlere Geschwindigkeit	68,64	72,27	81,55
Standardabweichung	7,18	7,71	9,5
85-Prozent-Grenze	76,00	79,00	90,00
minimale Geschwindigkeit	52,00	58,00	60,00
maximale Geschwindigkeit	89,00	102,00	99,00
Einspurige Kfz			
mittlere Geschwindigkeit	67,11	86,80	130,75
Standardabweichung	23,71	28,86	15,56
85-Prozent-Grenze	82,00	92,00	124,00
minimale Geschwindigkeit	41,00	43,00	121,00
maximale Geschwindigkeit	106,00	124,00	154,00

B 138 Schön (km 38,4): Messung am Dienstag, 7.8.1990, 14.30 bis 15.30 Uhr, bedeckt, Fahrbahn naß

B 138 Windischgarsten (km 61,8): Messung am Dienstag, 7.8.1990, 11.20 bis 12.20 Uhr, bedeckt, Fahrbahn trocken

A 9 Spital am Pyhrn (km 89,5): Messung am Dienstag, 7.8.1990, 12.30 bis 13.30 Uhr, bedeckt, Fahrbahn trocken

7.3 Ergebnisse

Auf dem übergeordneten Straßennetz der Nationalparkregion werden täglich über 570.000 Kfz-Kilometer zurückgelegt. 12 % davon oder 70.000 Kilometer mit LKW. Fast die Hälfte der Gesamtfahrleistung entfällt auf den "Pyhrnkorridor" B 138 / A 9.

Dabei werden täglich 45.000 Liter oder 42 Tonnen Treibstoff verbrannt, 40 % davon verbrauchen Schwerfahrzeuge. Dies führt zur Emission entsprechender Abgasmengen, insgesamt etwa 140 Tonnen pro Tag.

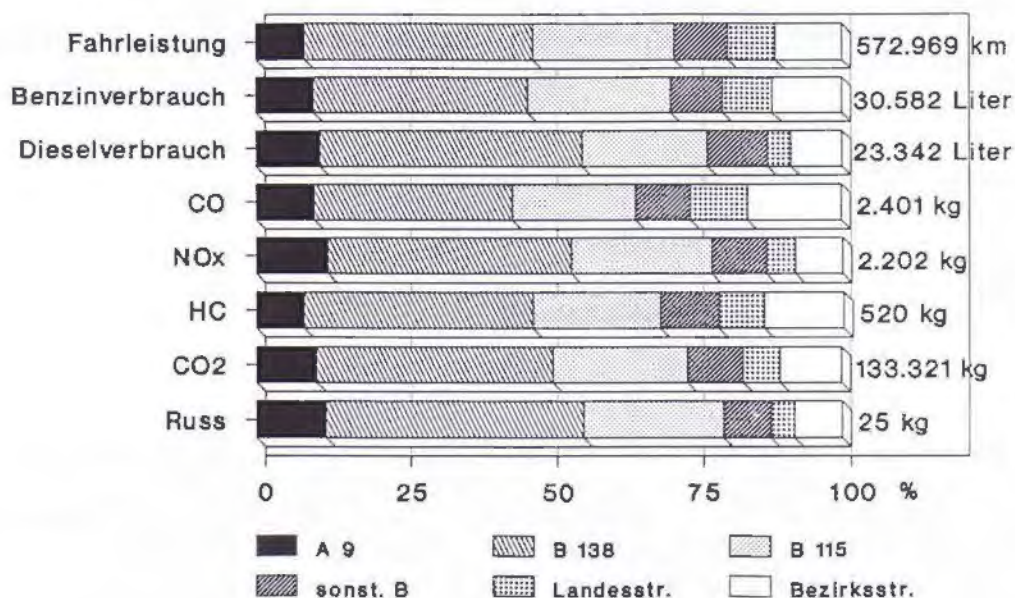
Der größte Teil der Abgase besteht aus Kohlendioxid (CO₂), das für den Menschen ungiftig ist, allerdings in globalem Maßstab zur Erwärmung der Erdatmosphäre beiträgt. Pro Tag werden überdies je 2 Tonnen Kohlenmonoxid und Stickoxide, sowie 500 Kilogramm Kohlenwasserstoffe emittiert. Die beiden letzteren sind Grundsubstanzen für die Bildung von Photooxidantien (zum Beispiel Ozon). 25 Kilogramm Russ werden pro Tag durch Dieselfahrzeuge an die Luft der Nationalparkregion abgegeben.

Die Diesel-PKW, deren Anteil am PKW-Bestand in den letzten Jahren stieg und 1989 etwas mehr als 10 % ausmachte, sind verbrauchsarm und verbrennen trotz einem Fahrleistungsanteil von 9 % nur 6 % der Treibstoffe. Diese Fahrzeuge emittieren aber trotz ihrem niedrigeren Fahrleistungsanteil um 60 bis 100 % mehr Luftschadstoffe als die Katalysatorfahrzeuge. Die Diesel-PKW sind überdies für 40 % der täglichen Russ-Emissionen im Nationalpark verantwortlich. Die CO₂-Emissionen, die direkt vom Treibstoffverbrauch abhängen, machen mit knapp 9 Tonnen pro Tag etwa 6,5 % der Gesamtmenge aus.

Tabelle 61: Fahrleistungen, Treibstoffverbrauch und Luftschadstoffe nach Straßentypen in der Nationalparkregion

Str.Nr.	Länge in km	LKW Fahrl. in km	PKW Fahrl. in km	CO EMISS. in kg	NOx EMISS. in kg	VERBR. DIESEL in l	VERBR. BENZIN in l	HC EMISS. in kg	RUSS EMISS. in kg	CO ₂ EMISS. in kg
A 9	12,6	7.056	41.202	241	270	2.568	3.013	43	3,0	13.838
B 115	40,4	14.267	124.743	507	531	5.008	7.529	114	5,8	30.883
B 121	3,8	1.012	10.236	71	31	357	653	13	0,4	2.476
B 138	41,6	32.982	190.078	811	916	10.463	11.160	203	10,6	53.760
B 140	10,7	6.284	35.403	156	174	2.020	2.075	39	2,0	10.192
L 550	33,4	981	18.005	104	43	388	1.072	17	0,5	3.544
L 551	15,2	267	10.653	58	22	142	633	9	0,2	1.863
L 552	15,0	764	13.216	65	35	294	772	12	0,4	2.590
L 557	5,7	320	1.447	7	7	96	83	2	0,1	449
1316	6,2	143	4.433	32	9	71	288	5	0,1	864
1318	3,2	8	792	7	1	8	57	1	0,0	155
1319	6,6	244	3.044	22	8	90	195	4	0,1	696
1322	6,0	11	1.069	6	2	10	65	1	0,0	179
1325	11,2	1.244	18.640	123	47	470	1.157	20	0,6	3.959
1327	8,2	2.111	7.893	54	42	642	479	14	0,6	2.814
1337	5,8	767	4.453	29	18	242	267	6	0,3	1.266
1341	6,4	203	4.213	31	10	88	280	5	0,1	890
1342	17,6	1.079	13.705	76	38	385	804	14	0,5	2.904
GESAMT	249,6	69.744	572.969	2.401	2.202	23.342	30.582	520	25,2	133.321

Abbildung 34: Fahrleistungen, Treibstoffverbrauch und Luftschadstoffe nach Straßentypen in der Nationalparkregion



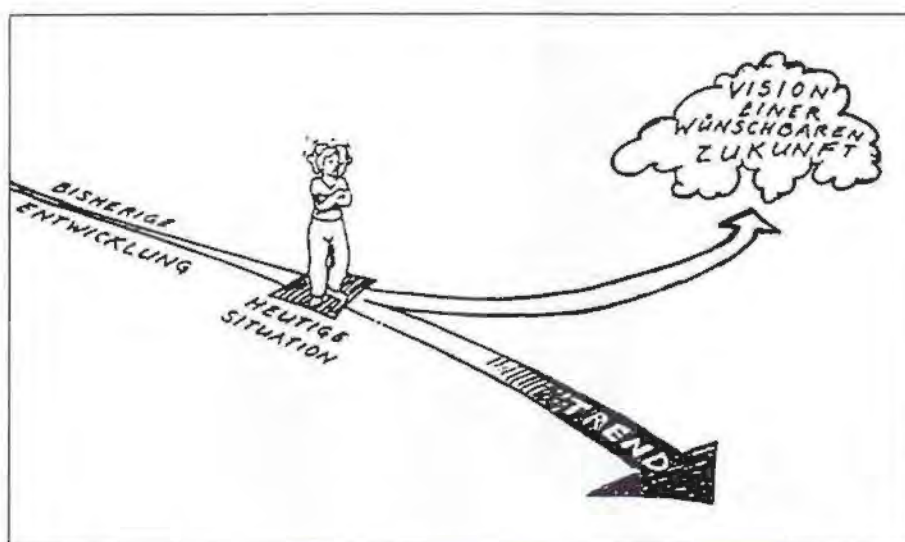
8. ENTWICKLUNGSTENDENZEN DES VERKEHRS

Einen wichtigen Teil der Problemanalyse stellt das Aufzeigen von Entwicklungen und Trends dar. Eine Trendanalyse zeigt was passiert, wenn die Rahmenbedingungen gleich bleiben, die vorliegenden Planungen realisiert werden und nicht steuernd in die Entwicklung eingegriffen wird. Dies ist eine wichtige Grundlage für die Festlegung von Planungszielen.

Prognosen haben in der Planung niemals den Charakter von Sachzwängen. Die auch heute oft gebrauchte Argumentation "Der Verkehr steigt - wir brauchen mehr Straßen" hat sich als falsch herausgestellt. Derartiges Handeln führt im Sinne des vernetzten Denkens zur Beschleunigung (oft unerwünschter) Entwicklungen und wird in der Planungstheorie als Anpassungsplanung bezeichnet.

Dem steht in der modernen Planung der Anspruch gegenüber, Trends, wenn sie gesellschaftlich unerwünscht sind, durch gezielte Maßnahmen zu beeinflussen. Dazu ist die Festlegung verbindlicher Planungsziele notwendig.

Abbildung 37: Trend und Vision



Quelle: [17]

8.1 Allgemeine Trends

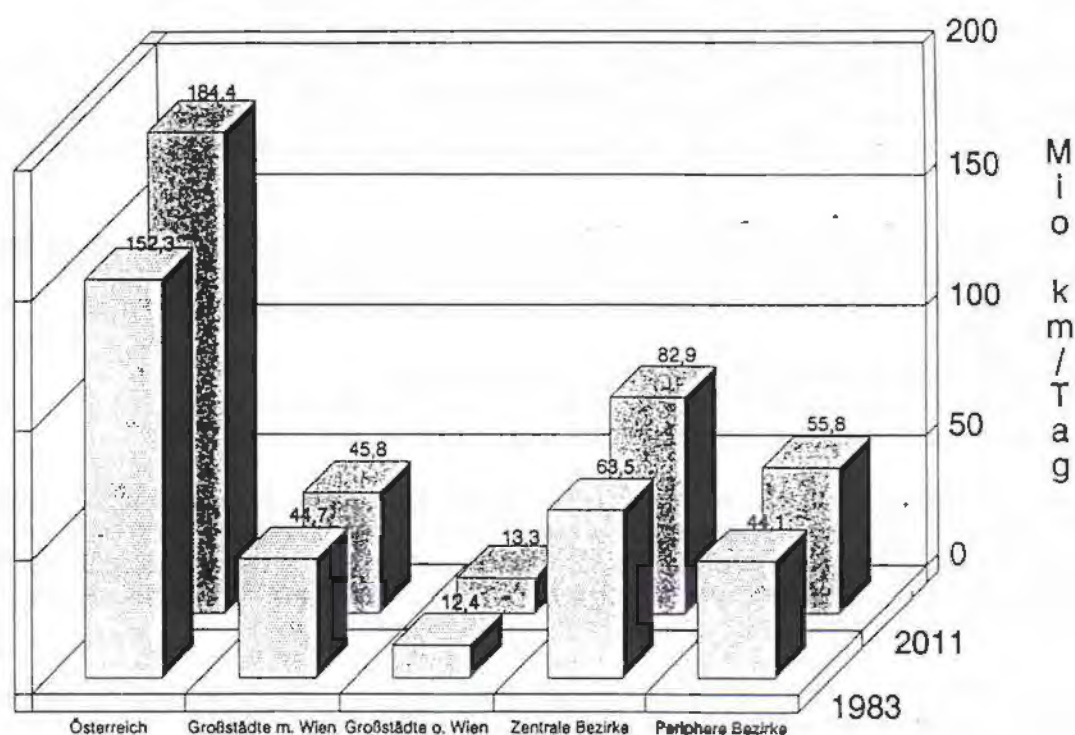
Zur künftigen Entwicklung des Verkehrs liegen mehrere Prognosen vor. Eine der aktuellsten ist jene von SAMMER et.al. [17] im Auftrag des OAMTC aus dem Jahr 1989.

Diese Prognose ist keine einfache Trendfortschreibung, sondern geht von den grundlegenden Mobilitätsbedürfnissen des Menschen aus und berücksichtigt alle Verkehrsmittel. Neben der Entwicklung der Bevölkerung und deren Struktur und den verkehrlichen Kenngrößen (Motorisierungsgrad, Führerscheinbesitz, Angebot öffentlicher Verkehrsmittel) werden auch übergeordnete gesellschaftliche Trends berücksichtigt. So zum Beispiel die Arbeitszeitverkürzung, neue Telekommunikationstechniken und Änderungen der Siedlungsstruktur.

Bei Fortführung der heutigen Verkehrs-, Wirtschafts- und Raumordnungspolitik ergeben sich folgende wahrscheinliche Entwicklungen:

- * Die Mobilität, gemessen in Wegen pro Person, wird bis ins Jahr 2011 nur marginal zunehmen.

Abbildung 39: Verkehrsleistung in Österreich nach Raumtypen 1983 und 2011



Quelle: [17]

Tabelle 64: Wichtige Ergebnisse der Mobilitätsprognose 1989 [17]

	ÖSTERREICH		PERIPHERE BEZIRKE	
	1983	2011	1983	2011
Bevölkerung	7,020.621	7,067.812	2,161.926	2,289.278
Motorisierung				
HH mit keinem PKW	27,5	13,1	21,0	6,3
HH mit einem PKW	52,4	53,6	54,2	55,7
HH mit > 1 PKW	18,8	32,0	23,2	36,5
keine Angabe	1,3	1,3	1,6	1,5
Verkehrsmittelwahl				
Fuß	29,9	25,6	32,1	25,7
Rad	9,7	8,2	10,9	8,3
mlV-Lenker	33,6	42,3	34,6	46,4
mlV-Mitfahrer	8,1	8,5	8,3	8,9
öffentlicher Verkehr	18,8	15,6	14,1	10,7
Wege pro Tag				
Fuß	20.614	21.254	6.001	6.270
Rad	6.169	5.431	1.925	1.611
mlV-Lenker	1.989	1.739	654	520
mlV-Mitfahrer	6.918	8.983	2.078	2.907
öffentlicher Verkehr	1.669	1.796	498	558
	3.869	3.304	846	673
Verkehrsleistung pro Tag				
Fuß	152,32	184,41	44,14	55,75
Rad	6,81	6,71	1,93	1,90
mlV-Lenker	4,36	4,27	1,35	1,34
mlV-Mitfahrer	68,87	99,26	20,58	32,11
öffentlicher Verkehr	20,10	23,65	6,08	7,20
	52,18	50,51	14,19	13,20

8.2.2 Landesebene

Für das Land Oberösterreich ist ein Landesverkehrskonzept in Ausarbeitung. Als Termin für die Vorstellung des Entwurfes wurde von Herr D.I. Höfler (Amt der Oberösterreichischen Landesregierung) der Herbst 1990 genannt. Nach einem öffentlichen Stellungnahmeverfahren und Diskussion soll das Landesverkehrskonzept beschlossen und zur verbindlichen Grundlage der Verkehrspolitik des Landes gemacht werden.

Somit besteht zur Zeit auch für das Land Oberösterreich kein verbindliches Verkehrskonzept. Ebenso fehlen klare verkehrspolitische Ziele, die die Richtung der Maßnahmenplanung vorgeben. Auf Landesebene besteht dieselbe Problematik wie beim Bund: es werden laufend Entscheidungen über teure und langfristig wirksame Bauvorhaben getroffen, eine Ausrichtung dieser Entscheidungen an klaren verkehrspolitischen Zielen ist nicht erkennbar.

8.2.3 Regionale Ebene

Auf regionaler Ebene bestehen ebenfalls keine verbindlichen Konzepte und verkehrlichen Zielvorstellungen. Die Diskussion und Festlegung derartiger Ziele wird in der Konzeptphase der Nationalparkregion daher notwendig werden.

8.3 Problem Pyhrnautobahn

Die künftige Verkehrsentwicklung in der Region hängt stark davon ab, ob die Pyhrnautobahn (A 9) weitergebaut wird. Zu diesem Thema wurde vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung eine Transitstudie in Auftrag gegeben, die nach Auskunft des Landes im Herbst 1990 fertiggestellt sein soll.

Über die verkehrlichen Wirkungen des Baus der Pyhrnautobahn bestehen zwei jüngere Untersuchungen, die die Problematik umfassend ausleuchten.

(A) SCHÖNBÄCK u.a., Untersuchung der regionalwirtschaftlichen und fiskalischen Auswirkungen sowie der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität der Fertigstellung der A 9 Pyhrnautobahn, im Auftrag der Pyhrn Autobahn AG, 1988

Diese Studie untersucht neben dem Planungsnullfall (keine Maßnahmen) die Varianten

- durchgehender Ausbau als Vollaubahn,
- Halbausbau des OÖ-Teilstückes,
- Halbausbau des OÖ-Teilstückes bei späterem Vollausbau, und
- durchgehender Vollausbau und "radikaler Ausbau" der rollenden Landstraße.

Eine Variante, die von Bestandsverbesserungen auf der B 138 (z.B. kleinräumige Ortsumfahrungen) und Ausbau der Alternativen (Bahn) wird nicht untersucht. Diese Studie ist daher, wie der Autor betont, nicht dazu geeignet, eine Antwort auf die Frage zu geben, ob der Weiterbau der A 9 überhaupt sinnvoll ist.

In der Kosten-Nutzen-Analyse wurden die Kriterien Zeitgewinne und Kfz-Betriebskosten für Autofahrer und Güterverkehr, Unfallfolgekosten und ein Teil der Umwelt berücksichtigt. Vor allem wegen der Verkürzung der Reisezeiten auf der Autobahn ergibt sich, daß " ... die in Geldeinheiten ausdrückbaren binnenösterreichischen Nutzeffekte die aggregierten Kosten bei weitem übersteigen". Die Autoren weisen allerdings darauf hin, daß bei einer Baukostenüberschreitung von 10 bis 15 % das Ergebnis ins Gegenteil, nämlich in einen Kostenüberschuß umschlägt.

Wichtiger Teil der Arbeit ist eine Verkehrsprognose für den Pyhrnkorridor. Anhand von Verkehrsmodellen wird der Effekt des Weiterbaus der Pyhrnautobahn auf die

In der Zusammenfassung stellen die Autoren fest, daß der Weiterbau der A 9 die ungünstigere Lösung darstellt. Alle Kriterien sprechen für einen Ausbau der Bahn und begleitende Maßnahmen (LKW-Begrenzung, kleinräumige Umfahrungen, Straßenrückbau in Ortsdurchfahrten). Die A 9 führt lediglich zu einer drastischen Verkürzung der Fahrzeit für Autos und LKW.

Ausgehend von einer Analyse der bisherigen Verkehrsentwicklung auf der B 138 und auf den Transitautobahnen am Brenner und am Tauern wird die künftige Entwicklung des Verkehrs im Pyhrnkorridor prognostiziert.

Tabelle 66: Verkehrsentwicklung im Pyhrnkorridor

Abschnitt	Status quo 1987	Szenario 1 2000	Szenario 2 2000
Kirchdorf - Klaus			
PKW	7.300	9.200 +26,0 %	16.000 +119,2 %
LKW	1.400	1.600 +14,3 %	4.000 +185,9 %
GESAMT	8.700	10.800 +24,1 %	20.000 +129,9 %
Klaus - Hinterstoder			
PKW	6.050	7.800 +28,9 %	13.900 +129,8 %
LKW	1.100	1.200 +9,1 %	3.600 +227,3 %
GESAMT	7.150	9.000 +25,9 %	17.500 +194,4 %
Hinterstoder - Windischgarsten			
PKW	4.158	5.600 +34,7 %	10.900 +162,1 %
LKW	959	1.100 +14,7 %	3.400 +254,5 %
GESAMT	5.117	6.700 +30,9 %	14.300 +179,5 %

Status quo 1987

Verkehrsbelastung 1987 auf heutigem Straßennetz

Szenario 1 2000

Verkehrsbelastung (A 9 + B 138) 2000 bei Bahnausbau und begleitenden Maßnahmen

Szenario 2 2000

Verkehrsbelastung (A 9 + B 138) 2000 bei Weiterbau der Pyhrnautobahn

Quelle: [08]

Gegenüber 1987 wird für den Fall Weiterbau Pyhrnautobahn eine Zunahme des Kfz-Verkehrs auf das Dreifache im Jahr 2000 gerechnet. Besonders stark würde der LKW-Verkehr und hier wiederum der Transitverkehr zunehmen. Bei Verzicht auf den Autobahnbau bei gleichzeitigem Ausbau der Eisenbahn und straßenbaulichen und verkehrspolitischen Begleitmaßnahmen kann die Gesamtzunahme auf etwa ein Viertel begrenzt werden. Das Wachstum des LKW-(Transit-)Verkehrs kann in diesem Szenario praktisch unterbunden werden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß beide Studien mit einer massiven Verkehrszunahme beim Weiterbau der Pyhrnautobahn rechnen. Ein Verzicht auf die Fertigstellung könnte, insbesondere bei gezielten straßenbaulichen und verkehrspolitischen Maßnahmen eine "Explosion" des Verkehrs verhindern.

9. SUBJEKTIVE PROBLEMSICHT DER GEMEINDEN

In allen Gemeinden der Nationalparkregion wurden Interviews gemacht. Zweck der Befragung war, ein Bild über die subjektive Problemsicht in den Gemeinden zu erhalten, und deren Ziele und Planungsabsichten kennenzulernen. Dazu wurden die Bürgermeister angeschrieben und gebeten, zusammen mit zuständigen Mitgliedern des Gemeinderates einen Termin vorzuschlagen. Die Interviews erfolgten in Form eines offenen, aber inhaltlich strukturierten Gespräches.

In allen Gemeinden gelang es trotz oftmaliger Skepsis einen Interviewtermin zu vereinbaren. Die Interviewpartner waren leider sehr unterschiedlich. Die von uns gewünschte Zusammensetzung Bürgermeister, zuständige Funktionsträger und Mitglieder aller im Gemeinderat vertretenen Fraktionen war nicht überall möglich.

Vom Interviewer angesprochen wurden die Fragenkomplexe

- aktuelle Verkehrsprobleme aus der Sicht der Gemeinde,
- Zielvorstellungen über die künftige Verkehrsentwicklung,
- Konzepte, Beschlüsse, Planungen und Bauvorhaben,
- spezielle Verkehrsprobleme durch den Tourismus,
- Angebot an nichtöffentlichen Busverkehren.

Die Interviews erfolgten gemeinsam mit Frau Dipl.Ing. Heidrun Wankiewics (Arbeitsgruppe Raumplanung Salzburg). Der Fragenkatalog wurde dadurch um raumordnungsrelevante Fragen erweitert.

9.1 Einzelprotokolle

9.1.1 Bezirk Steyr-Land

9.1.1.1 Gemeinde Großraming

Die Besprechung fand am 17. Juni 1990 im Gemeindeamt mit

- Herrn Bürgermeister Enzenberger und
 - Herrn Amtsleiter Leitinger
- statt.

Verkehrsprobleme

Das Ortszentrum von Großraming liegt abseits der Eisen-Bundesstraße, die Belastungen durch den Kfz-Verkehr sind daher nur für wenige Anwohner spürbar. Außerdem ist das Verkehrsaufkommen im Ennstal eher gering.

Die Erhaltung der Güterwege und der Gemeindestraßen stellt eine große finanzielle Belastung dar. Die Länge der öffentlich befahrbaren Güterwege beträgt 60 Kilometer. Der Bürgermeister erhofft sich vom neuen Finanzierungsmodell Verbesserungen, das Land wird dann 55-85 % der Erhaltungskosten übernehmen. Dieses Modell muß aber erst im Landtag beschlossen werden.

Großraming ist in zwei Richtungen an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Einerseits an die Ennstalstrecke der ÖBB in Richtung Linz und Kleinreifling. Parallel dazu verkehren auch die Bundesbusse der ÖBB. Andererseits fahren die Bundesbusse in Richtung Pechgraben bzw. nach Maria Neustift. Das Angebot ist schlecht, Verbesserungen wären notwendig. Vor allem für Pendler, die hauptsächlich in Steyr ihre Arbeitsplätze haben, sollten bessere Verbindungen geschaffen werden. Sie sind heute zu sehr auf den PKW angewiesen.

Verkehrsprobleme

In Laussa bestehen nach Ansicht der Befragten keine schwerwiegenden Verkehrsprobleme. Der Fließverkehr ist gering, die Parkplätze sind höchstens am Sonntag zur Kirchenzeit voll ausgelastet. Für Maßnahmen zur Regelung des motorisierten Individualverkehrs besteht kein Grund.

Die einzige Schwachstelle ist die Erreichbarkeit der Gemeinde mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Der ÖBB-Bus fährt von und nach Laussa 4-5 mal am Tag. Daß Laussa Endhaltestelle des öffentlichen Verkehrs ist, wird als Manko angesehen. Eine durchgehende Verbindung von Laussa nach Großraming wäre erstrebenswert. Der bestehende ÖBB-Bus wird rege von den zahlreichen Auspendlern benützt, die zumeist in Steyr (Steyrer-Werke, BMW-Werke) und im Sensenwerk in der Gemeinde Losenstein arbeiten.

Ein weiteres Problem sind die hohen Kosten zur Erhaltung der Güterwege. Die Länge der Güterwege beträgt wegen der weit verstreuten Ansiedlungen und Gehöfte um die 50 km. Diese Güterwege sind für den Individualverkehr frei befahrbar. Zur Senkung der Erhaltungskosten der Güterwege will die Gemeinde den Güterweg Oberdambach in eine Bezirksstraße umwandeln lassen. Die Bezirksstraßenverwaltung sträubt sich aber gegen dieses Vorhaben.

Ziele, Pläne und Bauvorhaben

Ein konkretes Vorhaben ist der Ausbau der Laussaer Bezirksstraße 1342 im Bereich der Einmündung in die B 115. Dabei wird der Straßenquerschnitt auf 5,5 Meter verbreitert und eine 15%-Steigung entschärft. Das Baulos Kotbauer hat eine Länge von 400 Metern.

Die Vertreter der Gemeinde wünschen sich einen raschen Ausbau der Ennstalbundesstraße.

Fremdenverkehr

Der Fremdenverkehr hat in den letzten Jahre starke Einbußen hinnehmen müssen - die Nächtigungsziffer ist gegenüber den 60-iger und 70-iger Jahren um circa 50 % zurückgegangen. Die Verantwortlichen sehen in der Verlängerung der Saison - besonders im Herbst und im Frühjahr eine Möglichkeit, diesen Rückgang zu verkleinern und aus einer zweimonatigen Saison eine sechsmonatige zu machen.

Ein qualitativ hochwertiges Bettenangebot besteht nicht, wegen des Nächtigungsrückganges sind die finanziellen Möglichkeiten das Bettenangebot in qualitativer Hinsicht zu verbessern, eingeschränkt.

Für Gäste aus Wien besteht die Möglichkeit abgeholt zu werden. Ein Zubringerbus - von der Firma Hahnsteiner seit 1963 betrieben - verkehrt ein bis zweimal pro Woche zwischen der Bundeshauptstadt und Laussa. Die Gäste werden zu einem Preis von 300,- Schilling direkt von ihrer Wohnung abgeholt.

Der Juniorchef dieser Firma hat einen Radfahrbus eingeführt. Dieser bietet die Möglichkeit, mit dem Bus zu Ausgangspunkten von Radwanderungen zu fahren, und am Ende wieder abgeholt zu werden. Schwerpunkt dieser Aktivität ist das Hintergebirge. Auf Wunsch werden die Radfahrer von einer ehemaligen Staatsmeisterin begleitet, die ihnen Tips zum richtigen Radfahren gibt. Dieses Angebot führte nach Ansicht der Befragten zu einer starken Zunahme des Radtourismus und sie erhoffen sich einen weiteren Aufschwung in dieser Tourismussparte.

Eine weitere touristische Attraktion wäre der Fernwanderweg E 4 (Pyränaen - Neusiedlersee).

Standbein der Wirtschaft ist nicht der Fremdenverkehr. Die Kaufkraft wird teilweise nach Linz und Steyr abgezogen, eine diesbezügliche Studie von Gewerbetreibenden in Losenstein ist in Ausarbeitung.

Ziele, Pläne und Vorhaben

Das Jahr 1993 soll Baubeginn für die Umfahrung sein. Der Tunnel wird eine Länge von 450 Metern haben und circa 150 Millionen Schilling kosten. Dadurch wird der Ort vom Großteil des Verkehrs entlastet.

Gleichzeitig mit der Umfahrung will die Gemeinde den Ortskern neu gestalten. Endgültige Pläne liegen noch nicht vor - die Ideen reichen von "einem totalen Parkplatz bis zur Gestaltung als Feuchtbiotop". Der Marktplatz soll dabei abgesenkt werden, damit älteren und gebrechlichen Menschen ein Rundgang um die Kirche ermöglicht wird. Begonnen wird mit der Ortsplatzgestaltung im Herbst 1990, das Hauptaugenmerk wird auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer gelegt. Das Projekt wird ungefähr 10 Jahre in Anspruch nehmen, die Kosten betragen zusammen mit dem Umfahrungstunnel eine Viertel Milliarde Schilling. Nach den Vorstellungen des Bürgermeisters soll im Ortskern eine verkehrsberuhigte Zone mit einigen Parkplätzen (Kurzparkzone) entstehen. Das entlastete und neugestaltete Ortszentrum wird Losenstein für Touristen attraktiver machen.

Auf allen stark befahrenen Straßen der Gemeinde sollen Gehsteige angelegt werden. Das betrifft besonders die Eisenstraße (B 115) und die Laussaer Bachstraße. Pro Jahr sollen ein paar hundert Meter errichtet werden, ein schnelleres Vorgehen ist wegen fehlender Geldmittel nicht möglich. Zebrastreifen und andere Querungshilfen werden nicht geplant, weil nach Meinung der Bezirkshauptmannschaft die meisten Unfälle mit Fußgängern auf Zebrastreifen passieren und das Verantwortungs- und Gefahrenbewußtsein der Autofahrer und Fußgänger ohne Zebrastreifen größer sind (!).

Unter dem Hartplatz der Hauptschule soll eine Tiefgarage mit 24 Abstellplätzen errichtet werden. Außerdem soll nach der Neugestaltung eine Kurzparkzone im Ortszentrum eingerichtet werden. Auch durch Privatinitiative - ein Kaufmann hat zum Beispiel vor seinem Geschäft mit finanzieller Unterstützung der Gemeinde eigenen Parkraum geschaffen - kann die Parkplatznot verringert werden.

Fremdenverkehr

Die Gemeinde ist Mitglied in der Fremdenverkehrs-Verbändegemeinschaft Pyhrn-Eisenwurzen und im Verein Eisenstraße. Der Nationalpark wird die Qualität des Tourismus heben, die Erholungssuchenden wollen ein qualitativ hochwertiges Angebot in allen Bereichen.

Der Ennstal-Radweg wird in den nächsten Jahren eine große Bereicherung für die Entwicklung des Fremdenverkehrs bringen. Viele Privatinitiativen - vor allem Landwirte, werden nach Meinung des Bürgermeisters, schnell erkennen, daß mit den Radfahrern "ein Geschäft" gemacht werden kann. Sie werden entlang des Radweges Kioske und Verpflegungsstationen aufbauen.

Zur Zeit übernachten in Losenstein 22.000 Gäste pro Jahr, wobei ein Großteil der Nächtigungen auf die drei im Gemeindegebiet liegenden Jugendherbergen entfällt. Bei der jetzigen Verkehrssituation sei es für Touristen eine Zumutung hier Erholung zu suchen. Das gewerbliche Bettenangebot ist zufriedenstellend, es ist kein Neubau notwendig - zuerst soll die bestehende Bettenkapazität ausgelastet werden. Das private Bettenangebot ist nicht zufriedenstellend - der Standard entspricht nicht den heutigen Ansprüchen. Zusätzlich bieten drei oder vier Landwirte Urlaub am Bauernhof an.

Durch Tagesausflügler kommt es nur selten zu Belästigungen. An besonders schönen Wochenenden kann man auf der Hohen Dirn ein verstärktes und belästigendes

sind nicht für dieses Verkehrsaufkommen konzipiert, 2-3 Kilometer entlang der Zufahrtsstraße und auch auf der Weißenbachstraße parken die Autos. Behinderungen sind die Folge. Diese Spitzentage stellen auch für das Wasser eine unheimliche Belastung dar.

Der Radfahrweg soll in zwei Jahren am linken Ennsufer verlaufen, gegenwärtig ist es für die schwächeren Verkehrsteilnehmer sehr gefährlich die Eisenstraße zu überqueren. Aus diesem Grund wurden entlang der Bundesstraße Gehsteige errichtet und auf der Fahrbahn wurden Schulkind-Symbole zur Warnung der anderen Verkehrsteilnehmer aufgemalt. Der Bau der Gehsteige hat 760.000.- gekostet. Der künftige Radweg wird nur mehr für die Anlieger befahrbar sein, von einer Gefährdung der Radfahrer kann dann nicht mehr gesprochen werden.

Im Gemeinderat wurde beschlossen, daß Reichraming besser an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen werden soll. Nach Meinung des Amtsleiters fahren aber hinreichend viele Züge, außerdem verkehren die Bundesbusse. Diese werden aber nicht sehr stark in Anspruch genommen.

Ziele, Pläne und Vorhaben

Eine Bürgerinitiative fordert, daß der Gehsteig entlang der Bundesstraße verlängert wird. Diese 70-80 Personen wollen die Verlängerung des Gehsteiges bis zum Kraftwerk Großraming, was circa 1 Million Schilling kosten würde. Die Gemeinde ist auch für diese Verlängerung, wenn das Land mitfinanziert.

Die Krennbrücke muß saniert werden. Weil die ÖBB die Strecke St.Valentin - Kastenreith kreuzungsfrei haben wollen, soll die Brücke im Zuge der Sanierungsarbeiten gehoben werden. Die ÖBB müssen aber den dadurch entstehenden Mehraufwand bezahlen.

Die Gemeinde fordert den Ausbau der Bundesstraße 115. Dies betrifft nicht das Gemeindegebiet von Reichraming, sondern kleinere Stücke im Bereich Garsten (bereits in Bau), in Ternberg (Baubeginn 1991) und in Losenstein (Umfahrung). Der Ausbau wurde vom zuständigen Landesrat Pühringer zugesagt.

Fremdenverkehr

Der Tourismus ist in den letzten Jahren stark zurückgegangen. Das neue Tourismusgesetz könnte aber den erhofften Aufschwung bringen. Mit diesem Gesetz können die örtlichen Zimmeranbieter leichter investieren und damit den Standard heben.

Der Naherholungs- und Ausflugsverkehr spielt eine wichtige wirtschaftliche Rolle. An einigen Ausgangspunkten (Parkplatz Anzenbach, Weißenbachtal) gibt es an schönen Wochenenden zu wenige Parkmöglichkeiten, an den Zufahrtsstraßen (direkt durch den Ort) ist das Verkehrsaufkommen sehr groß.

Nichtöffentliche Busverkehre

Schul- und Kindergartenbusse werden im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten geführt.

9.1.1.5 Gemeinde Weyer-Land

Die Besprechung fand am 25. September 1990 in der Volksschule Kleinreifling mit - Herrn Bürgermeister Direktor Gundacker statt.

wichtiges Naherholungsziel angesehen. Außerdem ist die Gemeinde bei Wanderern sehr beliebt.

Gemeinsam mit der Gemeinde Weyer-Markt wurde einen Schibus der ÖBB zur Viehtaler Alm angeboten, wegen zu geringer Nachfrage aber wieder eingestellt. Der Bürgermeister glaubt, daß den Fahrern das Kettenauflegen zu beschwerlich war.

Der Radtourismus hat in den letzten Jahren stark zugenommen, und diese Entwicklung wird als große Chance gesehen. Der Ausbau des Ennstalradwegs wird sehr teuer, die Gesamtkosten werden sich auf 40 Millionen Schillinge belaufen. 60 % dieser Kosten übernimmt das Land, und 40 % müssen die Gemeinden aufbringen. Der Bund beteiligt sich nicht. Die Gemeinde hofft auf eine günstigere Teilung der Kosten.

Im Gemeindegebiet sind die Teilstrecken Kleinreifling - Kraftwerk Schönau und Bahnhof Kastenreith - Kleinreifling bereits verhandelt. Diese Teilstücke werden am linken Ennsufer verlaufen, das größte finanzielle Problem wird die Errichtung einer Brücke im Bereich des Kraftwerkes sein. Diese kostet circa 8 Millionen Schilling.

Diese Investition wird sehr positiv gesehen, weil dadurch mehr Radfahrer die Region besuchen werden. Die Fertigstellung des Rundkurses Reichraming - Unterlaussa - Altenmarkt - Reichraming wird eine große touristische Attraktion darstellen. Schon jetzt wird diese Strecke gerne befahren, obwohl einige Teilstücke auf der Ennstal Bundesstraße verlaufen.

Nichtöffentliche Busverkehre

Neben dem schon erwähnten "Sozialbus" verkehrt ein Schul- und Kindergartenbus. Betreiber sind die Firmen Kerschbaumsteiner (Weyer-Markt), Steinegger (Unterlaussa) und eine Firma aus Großraming. Schüler benützen daneben noch die Bahn und die Bundesbusse der ÖBB. Die Schulen sind in Weyer-Markt (HBLA, Hauptschule), Waidhofen an der Ybbs (Gymnasium), Hollenstein (Landwirtschaftsschule) und in Admont (Landwirtschaftsschule). Unterlaussa hat eine eigene Volksschule mit neun Kindern, aber keinen eigenen Kindergarten.

In der Gemeinde gibt es viele Auspendler. Die Arbeitsplätze befinden sich vor allem in Waidhofen, Weyer, Steyr und Amstetten. Nach Steyr fahren Werksbusse, für den die Pendler aber einen Unkostenbeitrag leisten müssen. Aus diesem Grund fahren viele Pendler in Fahrgemeinschaften zu ihren Arbeitsplätzen in Steyr.

9.1.1.6 Gemeinde Weyer Markt

Die Besprechung fand am 17. September 1990 im Gemeindeamt mit
 - Herrn Bürgermeister Biringer und
 - Herrn Vizebürgermeister Wurzer
 statt.

Verkehrsprobleme

Die B 121 führt direkt durch den Ortskern von Weyer, der in den letzten Jahren über die Fassadenaktion des Landes Oberösterreich, des Bundes und der Gemeinde renoviert wurde. Zur Zeit kommt es wegen einer Kanalbaustelle westlich des Marktplatzes zu einer Engstelle von circa 500 Metern, die nur einspurig mit Ampelregelung zu befahren ist. Dadurch entstehen besonders zu den Stoßzeiten und an den Wochenenden Staus, die über den Marktplatz hinausreichen.

Der Fließ- und Durchgangsverkehr wird in Weyer als große Belästigung empfunden. Wegen des starken LKW-Verkehrs kommt es im Ort zu einer starken Lärm- und

Fremdenverkehr

Der Tourismus ist in den letzten Jahren stark zurückgegangen - um die Jahrhundertwende war die Gemeinde ein Treffpunkt des Adels. Um den Tourismus wieder zu beleben, wurde das Hotel Post um 35-40 Millionen Schilling renoviert und ist jetzt ein 3-Stern-Hotel. Beteiligt waren an diesem Projekt das Unterrichtsministerium, das Handelsministerium und das Wirtschaftsressort des Landes. Die Pächterin versucht größere Seminare an das Haus zu binden und Verträge mit Reisebüros und Autobusunternehmen im In- und Ausland zu schließen, damit ein ausgeglichenes Betriebsergebnis erreicht werden kann. Das Hotel Post ist die einzige Einrichtung dieser Art von Steyr bis Waidhofen mit einem qualitativ hochwertigen Service im Gastronomiebereich.

Eine großräumige Umfahrung von Weyer würde nach Ansicht der Gesprächspartner dazu führen, daß keine Touristen mehr im Ort stehenbleiben. Als weitere Folge davon würden auch weniger Leute die Gemeinde als zukünftigen Urlaubsort auswählen.

In der Umgebung von Weyer gibt es zwei Schigebiete - die Viehtaler Alm mit zwei Liften und die Försteralm mit fünf Schiliften. Direkt von Weyer fährt ein ÖBB-Bus zu diesen Schigebieten. Die Gemeinde muß dafür keine Unterstützungen zahlen.

Der größte Teil der Gäste kommt mit dem eigenen Auto, mit dem Rad sind es noch nicht sehr viele. Im Radwegekonzept des Landes Oberösterreichs ist eine durchgehende radfahrerfreundliche Verbindung von Großraming am linken Ennsufer eingezeichnet. Dies stimmt nicht, weil der Radweg bereits bei Kūpfen endet und die Radfahrer müssen über die B 115 ausweichen.

Nichtöffentliche Busverkehre

In der Gemeinde gibt es einen Schul- und Kindergartenbus, wobei der Kindergartenbus zu einem Drittel von der Gemeinde und zu zwei Dritteln vom Land Oberösterreich bezahlt wird. Die Busse werden von den Firmen Aschauer (Großraming) und Schwaiger (Gaflenz) sowie seitens der ÖBB gefahren.

In der Gemeinde gibt es viele Auspendler nach Waidhofen (Böhlerwerk) und nach Steyr. Zu den Unternehmen in Steyr bestehen Werksbusse, der größte Teil der Pendler fährt aber in Fahrgemeinschaften zu ihren Arbeitsplätzen. Um die Zahl der Auspendler zu verringern, versucht die Gemeinde schon seit geraumer Zeit einen umweltfreundlichen Betrieb anzusiedeln, was aber wegen der großen Entfernung zum Linzer Zentralraum und der schlechten Erreichbarkeit bisher gescheitert ist.

9.1.2 Bezirk Kirchdorf an der Krems

9.1.2.1 Gemeinde Edlbach

Die Besprechung fand am 19. Juli 1990 im Gemeindeamt mit
- Herrn Bürgermeister Sölkner und
- Herrn Vizebürgermeister Kniewasser
statt.

Verkehrsprobleme

Wegen der geographischen Lage der Gemeinde kommt es derzeit zu keinen nennenswerten Belästigungen durch den Verkehr. Der Hauptteil des Verkehrs fährt über die B 138, nur ein kleiner zumeist unverbauter Teil der Gemeinde ist davon betroffen. Der andere Teil des Verkehrs fährt auf der Pyhrnautobahn.

Zu zwei Firmen fahren Werksbusse: zur Rosenauer Holzverarbeitungsges.m.bH. (Rohol) und zur Dana-Türenindustrie in Spital am Pyhrn. Diese werden wegen der weit verstreuten Ansiedlungen und den sehr verschiedenen Anfahrtswegen wenig angenommen. Ein Großteil der Arbeitnehmer ist daher auf den Individualverkehr angewiesen.

9.1.2.2 Gemeinde Hinterstoder

Die Besprechung fand am 23. Juli 1990 im Gemeindeamt mit
- Herrn Bürgermeister Karl Wallner
statt.

Verkehrsprobleme

In der Wintersaison kommt es an ungefähr drei oder vier Wochenenden zu einer enormen Verkehrsbelastung. Diese Wochenenden stellen aber nur ein Extrem dar und fallen auf das ganze Jahr umgerechnet nicht ins Gewicht.

An diesen Wochenenden sind auch viel zu wenige Parkplätze vorhanden, obwohl etwa vierhundert Meter von der Talstation der Seilbahn ein großer Parkplatz errichtet wurde. Die Gemeinde will wegen dieser Spitzentage den Parkraum nicht vergrößern; im Sommer und an den meisten Tagen im Winter sind fast alle Parkplätze leer. Zur Begrünung der Parkplätze wurden von der Gemeinde Baumreihen gepflanzt.

Weil der Hauptparkplatz von der Talstation drei- bis vierhundert Meter entfernt ist und nur zu Fuß zu erreichbar ist, parken viele Schifahrer entlang der Zufahrtsstraße zur Talstation. Dadurch entstehen Behinderungen und Belästigungen für andere Verkehrsteilnehmer.

Der Durchgangsverkehr stellt keine Belästigung dar. Wegen des Windwurfes im Winter 1990 fahren jetzt sehr viele Holzfuhrfahrzeuge durch den Ort. Eine verstärkte Geruchs- und Lärmbelästigung ist die Folge.

Der Bahnhof von Hinterstoder liegt im Gemeindegebiet von St.Pankraz. Die Busverbindung zum Bahnhof und nach Vorderstoder ist sehr schlecht, nur sehr wenige Menschen benutzen daher öffentliche Verkehrsmittel.

Zur Mittelstation der Hutterer Höß führt eine Mautstraße. Die Maut beträgt 20.- pro Auto und 25.- pro Person, Gäste aus Hinterstoder erhalten eine Ermäßigung. Die Mautstraße ist eine Privatstraße und befindet sich im Besitz einer Forstlichen Bringungsgenossenschaft, über die Mauteinnahmen werden die sehr teuren Erhaltungskosten bezahlt. Die Bringungsgenossenschaft erhält keine Subventionen seitens der Gemeinde.

In Hinterstoder bestehen viele Zweitwohnsitze, die meisten sind in inländischem Eigentum. Die Gemeinde versucht, diese aus wirtschaftlichen Gründen zu verringern. Konkrete Maßnahmen gegen das Überhandnehmen von Zweitwohnsitzen wurden noch nicht ins Auge gefaßt.

Ziele, Pläne und Vorhaben

Ein Ausbau des Güterweges ins Weißenbachtal ist vorgesehen. Der bestehende Güterweg gehört einer Interessensgemeinschaft und hat Öffentlichkeitsrecht, die Gemeinde will den Güterweg in eine Gemeindestraße umwandeln. Diesbezügliche Gespräche wurden mit der Güterwegabteilung des Landes geführt.

Die Gemeinde Hinterstoder versuchte, auf der L 551 (Vorderstodererstraße) die Ortstafel weiter in Richtung Vorderstoder zu verschieben. Da sich auch hier Häuser befinden, soll damit die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eingeführt werden. Das Land OÖ führte Zählungen durch und lehnte die Verschiebung ab. Nach Meinung des

In der Gemeinde gibt es eine Initiative "Pro Pyhrnautobahn". Der Initiator ist der Gemeindevorstand Hummer. Die Gründung der Initiative erfolgte wegen der Gefährdung von Fußgängern und wegen des gefährlichen Linksabbiegens auf der B 138. Im früheren Planungsstadium gab es Initiativen gegen die Pyhrnautobahn. Zwei Varianten hätten mitten durch das Steyrtal geführt.

Mit den Ablöseverhandlungen wurde noch nicht begonnen, diese können erst nach den Nationalratswahlen durchgeführt werden, weil für den Weiterbau der Pyhrnautobahn keine Mittel bereitstehen. Der Weiterbau wird derzeit von Autobahngegnern in Micheldorf blockiert.

Die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ausgezeichnet. Neben der Bahn verkehren viele Bundesbusse der ÖBB als eine Art Schienenersatzverkehr.

Die VÖEST betreibt im Gemeindegebiet seit 1947 einen Steinbruch. Die Nettingsdorfer Papierfabrik hat in der Gemeinde eine Holzverkleinerungsanlage errichtet. Der Großteil der Gütertransporte der beiden Großbetriebe erfolgt mit der ÖBB.

Ziele, Pläne und Vorhaben

Das wichtigste Bauvorhaben für die Gemeinde ist die Fertigstellung der Pyhrnautobahn. Ein Vorteil der Pyhrnautobahn ist auch, daß die Autobahngendarmerie mit 24 Arbeitsplätzen und die Straßenmeisterei mit 52 Arbeitsplätzen in Klaus errichtet wird.

Neben der Pyhrnautobahn sind in der Gemeinde keine weiteren Maßnahmen vorgesehen. Eine Umgestaltung der B 138 nach Fertigstellung der A 9 ist nicht geplant.

Fremdenverkehr

In Klaus übernachten 40.000 Gäste pro Jahr. Der Schwerpunkt liegt beim Sommertourismus, im Winter ist die Gemeinde zu weit von den Schizentren Hinterstoder und Spital am Pyhrn entfernt.

Früher war die Gemeinde Mitglied im Tourismusverband Pyhrn-Priel, doch haben sich die Kosten für die Gemeinde nicht rentiert. Die Gemeinde ist daher ausgetreten.

Eine Erhöhung der Bettenkapazität ist nicht geplant. Ein Hotel direkt an der Bundesstraße kann die Räume, die zur Bundesstraße orientiert sind, wegen der Lärm- und Geruchsbelästigung nicht vermieten. Die Besitzer erhoffen sich, daß nach dem Bau der Autobahn diese Zimmer wieder zu vermieten sind.

Im Steyrlingtal kommt es an schönen Wochenenden zu Belästigungen durch den Ausflugstourismus. Hier gibt es viele Wanderwege, der Weitwanderweg von Grünau führt über das Gemeindegebiet. Die privaten Waldbesitzer (Schaumburg-Lippe, Nettingsdorfer-Papierfabrik) wollen zwei- bis dreihundert Meter rund um die zahlreichen Wildfütterungsstellen sogenannte "Wildruhezonen" einführen. Viele Wanderwege müßten dann großräumig umgeleitet oder gesperrt werden. Nach Ansicht des Bürgermeisters ist dies nicht zielführend, zusammen mit den Naturfreunden und dem ÖAV wendet man sich gegen dieses Vorhaben.

Die meisten Touristen kommen mit ihren Privatautofahrzeugen, die Firma Kerschbaummeier transportiert auch mit dem Bus viele Touristen nach Klaus. Zum Großteil kommen ältere Gäste, und man überlegt, wie man die Jugend ansprechen könnte.

Nichtöffentliche Busverkehre

Ein Schüler- und Kindergartentransport wird sowohl durch die ÖBB als auch durch die Firmen Hochgattner und Kerschbaummeier durchgeführt.

Durch den Nationalpark besteht die Gefahr, daß das Gebiet von Tagestouristen überlaufen wird. Zur Zeit fahren an schönen Wochenenden 30 bis 40 Autos zu den Ausgangspunkten von Wanderwegen. Bei einer Zunahme des Verkehrs könnte der Nationalpark eine ökologisch negative Entwicklung auslösen, die Natur kann ein Mehr an Menschen nicht mehr aufnehmen.

Nichtöffentliche Busverkehre

Ein Schul- und Kindergartenbus wird von den Firmen Lechner und Steinbichler betrieben.

Molln ist eine Industriegemeinde, viele Menschen von den umliegenden Gemeinden finden in Molln Arbeit. Die Betriebe Dachstein Sportschuh GesmbH. und Atzelhuber bieten einen Werksbus. Die Firma Dachstein hat mehrere Kleinbusse und einen Großbus. Ein großer Teil der Arbeitnehmer bei den anderen Betrieben (Pernegger, Sensenwerk Philip und Sepp-Huber AG) kommen in Fahrgemeinschaften zu ihren Arbeitsplätzen.

9.1.2.5 Gemeinde Rosenau am Hengstpaß

Die Besprechung fand am 27. September 1990 im Gemeindeamt mit
- Herrn Bürgermeister Oswald
statt.

Verkehrsprobleme

Für die Gemeinde Rosenau stellen die finanziellen Belastungen für die Straßen- und Güterwegerhaltung ein großes Problem dar. Rosenau hat ein relativ gut ausgebautes Güterwegenetz, nur in einigen Gebieten sind noch Verbesserungen durchzuführen.

Der Anschluß an öffentliche Verkehrsmittel ist sehr schlecht. Vom Ennstal her besteht überhaupt keine Verbindung, von Windischgarsten betreibt die Autobusunternehmung Schwaninger eine Privatlinie. Dieser Betrieb kann aber als sehr unzuverlässig bei den Abfahrts- und Ankunftszeiten angesehen werden; die Autobusunternehmung fährt nicht im Interesse der Öffentlichkeit. Die Linie fährt nur zu den Schulzeiten, zu anderen Tageszeiten und in den Schulferien ist es praktisch unmöglich mit dem öffentlichen Verkehrsmittel nach Rosenau zu gelangen.

Sonst bestehen in Rosenau keine schwerwiegenden Verkehrsprobleme. Der Fließ- und Durchgangsverkehr ist gering, die Belastung durch den Schwerverkehr kann trotz des Holzverarbeitenden Betriebes als gering bezeichnet werden.

Die Nahversorgung ist sehr schlecht, die Einheimischen müssen die Einkäufe in den umliegenden Gemeinden tätigen.

Ziele, Pläne und Vorhaben

Die Gemeinde hat ein gut ausgebautes Straßennetz, größere Aus-, Neu- oder Umbauten stehen für die nächste Zukunft nicht an.

Der Güterweg Weißenstein, der schon heute der teuerste Güterweg in Oberösterreich ist, muß bei der ersten Kehre auf einer Länge von 1,5 km neu verlegt werden.

Die Gemeinde versucht die private Buslinie in eine Bundesbuslinie umzuwandeln. Der Bürgermeister hat schon mehrere Aktivitäten in diese Richtung gesetzt, bisher aber ohne Erfolg.

In der Gemeinde existiert ein weit verzweigtes Güterwegenetz. Der Güterwegebau führte zu großen finanziellen Belastungen der Interessenten. Der jetzige Kostenschlüssel für die Wegerhaltung bedeutet für die Gemeinde eine große finanzielle Belastung.

Der Anschluß an das öffentliche Verkehrsnetz ist schlecht. Sowohl die Bahnverbindungen als der Busfahrplan sind ausbaufähig und zu verbessern.

Ziele, Pläne und Vorhaben

Die Fertigstellung der Pyhrnautobahn wird für die nächsten Jahre das größte Bauvorhaben in Roßleithen sein.

Drei Güterwege werden demnächst verbreitert und begradigt:

- (1) Güterweg von Enöckl nach Windischgarsten über den Kalvarienberg weiter bis zu einer Schottergrube.
- (2) Güterweg Reingrübler
- (3) Güterweg Rumpmaier

Fremdenverkehr

Roßleithen weist bei 5.000 Ankünften pro Jahr 38.000 Nächtigungen auf. Die Nächtigungszahlen sind wegen der Schließung eines Hotels leicht rückläufig, die Verantwortlichen hoffen aber, daß ein neuer Pächter gefunden wird.

Die Gemeinde ist zusammen mit Windischgarsten, Edlbach und Rosenau in einem Tourismusverband. Gemeinsam mit diesen Gemeinden wird auf die Initiative von Windischgarsten hin ein Marketingkonzept erarbeitet. Der Wintertourismus ist nach Ansicht der Befragten weiter ausbaufähig, die Sommersaison stagniert.

Zu den Hauptreisezeiten (Tagesausflügler, Urlauberschichtwechsel) ist es sehr gefährlich die B 138 zu überqueren. Bei den wichtigsten Naherholungsgebieten (Gleinkersee, Tierpark Enghagen) kommt es zu Parkplatzengpässen, die Fahrzeuge werden dort an den Zufahrtsstraßen geparkt. Es besteht nicht die Absicht, weitere Parkflächen zu schaffen.

Die Wildwasserpaddler stellen eine Belästigung dar - sie bringen ihre Kajaks direkt mit ihren Autos und Kleinbussen zur Teichl und zerstören dabei die Wiesen von Privatbesitzern. Seitens der Gemeinde gibt es keine konkreten Überlegungen, dieses Problem etwa durch Errichtung eines zentralen Zufahrtsweges zur Teichl zu beseitigen.

Ein Schibus fährt vom Ortszentrum in Windischgarsten ohne anzuhalten zur Talstation der Wurzeralm. Finanziert wird der Busverkehr durch die Liftgesellschaft, die Betriebsführung hat die Firma Eckhart (Inh. Walter Josef Aicher).

Der Großteil der Dauergäste kommt mit dem eigenen Auto oder in Reisebussen. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist es schwierig und zeitaufwendig, nach Roßleithen zu kommen. Die Tagesgäste und Naherholungssuchenden kommen fast ausschließlich mit ihren Privatfahrzeugen.

Roßleithen ist in das Radwegekonzept des Landes eingebunden. Seitens der Gemeinde bestehen keine Bestrebungen, weitere radfahrfreundliche Verbindungen zu schaffen. Durch die Radfahrer (Mountainbiker) kommt es häufig zu Beschwerden der Bundesforste und der ÖBB. Im Gemeindegebiet gibt es einen privaten Fahrradverleih, der rege nachgefragt wird. Untersuchungen, welche touristische Einrichtungen die Radfahrer nachfragen, existieren nicht.

durchgeführt, der Großteil der Abzulösenden wartet aber noch.

Die verordnete Trasse führt in offener Lage entlang des Gschendnerberges. Die Opposition (ÖVP und FPÖ) fordert, daß dieser Abschnitt in einem Tunnel geführt wird. Die jetzige Trassenführung und der künftige Nationalpark passen nicht zusammen. Bei einer offenen Trassenführung wären große Waldschäden durch Luftverschmutzung und eine enorme Lärmbelastung im gesamten Talbereich zu erwarten.

Nach Ansicht des Bürgermeisters ist die jetzige Trassenführung aber die einzig mögliche und sollte nicht verhindert werden, weil dieses Teilstück bereits verordnet ist und eine Verbesserung gegenüber ersten Trassenvarianten darstellt. Eine erste Trasse wäre direkt durch den Ort gegangen.

Es gibt seit 15 Jahren eine Arbeitsgemeinschaft gegen den Bau der A 9, die sich mit den verkehrspolitischen Alternativen zum Straßenverkehr auseinandersetzt. Die Arbeitsgemeinschaft fordert, daß auch in Österreich eine 28-Tonnen-Beschränkung und ein LKW-Nachtfahrverbot eingeführt wird. Die Arbeitsgemeinschaft will, daß der Güterverkehr auf die Bahn verlagert wird, und daß die Pyhrnbahn zweigleisig ausgebaut wird.

Wichtiges Anliegen der Gemeinde ist der Weiterbau der Gehsteige an der Pyhrnpaßbundesstraße.

Die bestehenden Güter- und Wirtschaftswege müssen saniert und asphaltiert werden, weitere Ausbauten und Weiterführungen sind nicht geplant.

Fremdenverkehr

St.Pankraz ist keine Fremdenverkehrsgemeinde. Unterkünfte werden von einigen Gasthäusern, Privatpensionen und als Urlaub am Bauernhof angeboten. Eine Intensivierung des Tourismus ist sehr schwer. Es ist unklar, welche Angebote und Aktivitäten die Gemeinde setzen kann? Die Gemeinde hat keinen eigenen Ferienprospekt. Wegen der übermächtigen Konkurrenz der umliegenden Gemeinden, in denen der Tourismus floriert, glauben die Verantwortlichen an keinen touristischen Aufschwung in St.Pankraz.

St.Pankraz hat ein gut ausgebautes Wanderwegenetz, aber wegen dem immer stärker werdenden Verkehr auf der Bundesstraße wird die Lärmbelastung in höheren Gebieten immer größer und beeinträchtigt die Erholungssuchenden.

Die Verantwortlichen sehen keine Möglichkeit den Tourismus zu intensivieren, weil einerseits Radfahren, Wandern und Bergsteigen nicht zusammenpassen und andererseits wegen der Kuppiertheit des Geländes Radfahren sehr anstrengend ist. Die Befragten kennen das Radwegekonzept des Landes Oberösterreich nicht.

Der Naherholungsverkehr stellt, mit Ausnahme der B 138, für die Gemeinde keine Belastung dar. Im Rettenbachtal kommt es allerdings wegen fehlender Parkplätze zur Belästigung von Grundstücksbesitzern durch wild abgestellte Fahrzeuge.

Nichtöffentliche Busverkehre

Ein Schul- und Kindergartenbus wird von der Firma Lichtenwöhrer geführt. Ein Werksbus zum nahegelegenen Steinbruch der VÖEST besteht nicht, die Arbeitnehmer fahren in Fahrgemeinschaften zu ihren Arbeitsplätzen.

Geschwindigkeit reduziert werden. Besonders in der Nacht fahren Autofahrer mit einer zu hohen Geschwindigkeit.

Spital am Pyhrn hat ein gut ausgebautes Straßennetz. Das Güterwegenetz muß auf einer Länge von 10 km noch ausgebaut werden. Das Forststraßennetz ist fertig. Wenn es zu Rutschungen, Windbrüchen oder ähnlichen Naturereignissen kommt, müßten entsprechende Zufahrtswege neu trassiert werden. Bei der Projektierung und Trassierung und vor allem beim Bau wurden nicht immer den strengen Naturschutzgesetzen Folge geleistet, was oft zu einer Verringerung des Erholungswertes und zur forstlichen Beeinträchtigung des Waldes geführt hat.

Zur Beseitigung des Problems mit den LKW auf der Paßstraße müßte möglichst bald mit dem Bau der zweiten Bosruck-Tunnelröhre begonnen werden. Ohne zweiten Tunnel würde sich nach Fertigstellung der Pyhrnautobahn das Nadelöhr von Kirchdorf nach Spital am Pyhrn verlagern. Ein Fahrverbot für Schwerkraftfahrzeuge über die Pyhrnpaßbundesstraße kann erst dann eingeführt werden, wenn die zweite Röhre fertiggestellt ist. Anmerkung: Während der Besprechung verunglückte ein LKW auf der Paßstraße, Diesel versickerte in das Erdreich.

Die Fertigstellung der A 9 gibt nach Ansicht der Befragten dem Fremdenverkehr eine neue Chance.

Fremdenverkehr

Die Gemeinde ist mit Windischgarsten, Roßleithen, Edlbach und Rosenau in einem Tourismusverband. Der Fremdenverkehr hat eine große wirtschaftliche Bedeutung. Die 1.800 Betten waren bisher, mit Ausnahme des letzten schneearmen Winters, ausgezeichnet ausgelastet. Die Verantwortlichen gehen von einem weiteren Zuwachs bei den Nächtigungen aus. Besonders Reisegruppen sollen verstärkt beworben werden, um die Nachsaison besser auszulasten. Ein großer Nachteil dabei ist, daß nur zwei Hotels eine gesamte Reisegruppe aufnehmen können.

Das Schigebiet auf der Wurzeralm soll um einen Schlepp- oder Sessellift zur Hasner Alm vergrößert werden, um so die Attraktivität des Angebotes zu vergrößern.

Der Fremdenverkehrsverband bietet einen Schibus, welcher zur Gänze von der Liftgesellschaft bezahlt wird. Der Bus ist gut ausgelastet.

Ein Wandertaxi bzw. Wanderbus besteht nicht. Zwei private Taxiunternehmen (Eckersdorfer, Aicher) können aber jederzeit angerufen werden und Wanderer transportieren.

Der Radfahrtourismus hat in den letzten Jahren zugenommen. An eigene infrastrukturelle Einrichtungen für Radfahrer wurde bisher nicht gedacht.

Nichtöffentliche Busverkehre

Die Auspendler nach Liezen, Kirchdorf und Windischgarsten nehmen nur vereinzelt das Angebot an öffentlichen Verkehrsmittel wahr, der größte Teil fährt mit dem eigenen Auto oder in Fahrgemeinschaften zum Arbeitsplatz. Zwei Betriebe bieten einen Werksbus an:

- die Firma Rohol in Rosenau am Hengstpaß und
- die Firma Dana-Türenindustrie in Spital am Pyhrn.

Damit die Einheimischen leichter einen Arbeitsplatz in ihrer Gemeinde finden, versucht diese einen Betrieb anzusiedeln: Industriebauland im Ausmaß von 3 Hektar ist entlang der B 138 und der A 9 vorhanden.

Der Schülertransport erfolgt einerseits in Richtung Steiermark nach Admont durch die Bundesbusse der ÖBB und die Bahn und andererseits nach Windischgarsten durch die

der öffentliche Verkehr als Alternative zum Auto angesehen werden. Die Befragten fordern überdies, die tarifliche Schlechterstellung von Vorderstoder gegenüber den Bundesbussen aufzuheben.

Vorderstoder hat ein gut ausgebautes Kleinstraßennetz, größere Bauvorhaben sind in nächster Zukunft nicht geplant.

Ein Güterweg soll allerdings verbreitert werden. Dieser stellt die kürzeste Verbindung zwischen Vorderstoder und der L 552 (Stodertaler Straße) dar und zweigt von der L 552 beim Hofbauer ab, führt weiter zum Baumschlag Lettweier (eine Feuchtwiese müßte trockengelegt werden) und mündet circa einen Kilometer vor Vorderstoder in die L 551 ein. Dieser Güterweg stellt schon heute für Ortskundige eine beliebte Abkürzung dar.

Eine Gemeindestraße wurde zur Wohnstraße erklärt, weil diese eine beliebte Abkürzung vor allem für Motorräder und Mopeds darstellte. Diese Verkehrsteilnehmer stellen natürlich eine große Belästigung für die Anwohner dar. Sonst bestehen zur Zeit keine Überlegungen zur Verkehrsberuhigung.

Eine Umfahrungsstraße kann wegen der Siedlungspolitik der letzten Jahrzehnte und des geringen Verkehrsaufkommen nicht ins Auge gefaßt werden.

Die Gemeinde ist für die Fertigstellung der Pyhrnautobahn. Zur Zeit wandern Pendler ab, weil ihnen der Weg zum Arbeitsplatz (Kirchdorf) zu weit ist. Durch die A 9 wird Vorderstoder attraktiver für Einwohner und die Touristen.

Fremdenverkehr

Der Tourismus in Vorderstoder soll auch in Zukunft naturnah orientiert sein. Es besteht kein "Drang zum Gigantismus", die Auslastung des Bettenangebotes ist ausreichend. Der einzige Schwachpunkt ist, daß große Hotels fehlen: eine Busreisegruppe kann nicht gemeinsam im gleichen Hotel übernachten. Ein Hotelneubau oder -zubau wäre wünschenswert, besonders für Busse und Reisegruppen in der Vor- und Nachsaison.

Für den Fremdenverkehr ist der künftige Nationalpark von Vorteil. Es besteht aber die Gefahr, daß der Tagestourismus zu Lasten der Dauergäste zunimmt und damit der Erholungswert für Dauergäste geschmälert wird. Für Werbemaßnahmen der Gemeinde ist der Nationalpark ein guter "Aufhänger", Vorderstoder will aber nicht das "Tor zum Nationalpark" oder ähnliches sein.

Das Angebot an Aktivitäten ist durch die Landschaft vorgegeben - im Sommer Wandern, im Winter Langlaufen, Schifahren und Tourenschilau. Radfahren ist wegen der Kuppiertheit des Geländes sehr anstrengend.

Die Gemeinde bietet einen Schibus an. Der Auftrag wird jeweils zu Saisonbeginn an den günstigsten vergeben. Der Schibus fährt in der Gemeinde alle wichtigen Einrichtungen an, die Auslastung ist sehr wetterabhängig. Die Finanzierung erfolgt durch die Seilbahngesellschaft in Hinterstoder (33 %) sowie den Fremdenverkehrsverband, die Vermieter und die Gemeinde zu je 22 %.

Der Schibus fährt nur nach Hinterstoder, nicht jedoch zur Wurzeralm in Spital am Pyhrn. Die Verwendung der privaten Buslinie als Schibus ist nicht möglich, weil deren Fahrzeit zu lange ist und sich der Fahrplan nicht nach den Betriebszeiten der Lifte orientiert.

In der Sommersaison bietet der Tourismusverband Vorderstoder ein Wandertaxi an. Die Kosten übernimmt zum größten Teil der Tourismusverband. Die Fahrgäste zahlen eine Grundgebühr von 20.-Schilling pro Fahrt zuzüglich einen Schilling pro Person und gefahrenen Kilometer. Das Wandertaxi bringt die Touristen zum Ausgangspunkt von Wanderungen und holt sie am Ende der Wanderung wieder ab.

des Herrn Kurdirektors zu einer verkehrsfreien oder zumindest einer verkehrsberuhigten Zone erklärt.

Die Schaffung von neuen Parkplätzen ist ein dringendes Anliegen der Gemeinde. Parkplätze müssen "wo immer es geht" geschaffen werden. Parkplätze sind vor allem für den Lokalverkehr sehr wichtig. Im Ortszentrum wurde ein neuer Parkstreifen adaptiert, die Umwandlung in eine Kurzparkzone ist im Gespräch. Neben Kurzparkzonen sollen ausreichende Dauerparkmöglichkeiten auch im Ortszentrum geschaffen werden.

Ein Teil der Bevölkerung fährt zum Einkaufen nach Liezen, was einen Verlust von Kaufkraft für die Gemeinde bedeutet. Am Rande des Ortszentrums wird ein neues Einkaufszentrum mit circa 500 m² Verkaufsfläche und 40-50 Parkplätzen eröffnet. Das Einkaufszentrum wird die einzige konzentrierte Einkaufsmöglichkeit zwischen Kirchdorf und Liezen sein und entsprechenden Einkaufsverkehr im Ort erzeugen.

Die Befragten fordern den Weiterbau der Pyhrnautobahn. Nach deren Ansicht besteht für Einheimische und Touristen besonders im Winter die dringende Notwendigkeit, die A 9 fertig zu stellen.

Fremdenverkehr

Zusammen mit den Nachbargemeinden Edlbach, Roßleithen und Rosenau am Hengstpaß gibt es einen Tourismusverband. Windischgarsten ist eine reine Tourismusgemeinde, die anderen Dienstleistungssektoren könnten ohne den Fremdenverkehr nicht überleben. Auf 1.690 Einwohner kommen pro Jahr 40.000 Gäste mit 130.000 Nächtigungen.

Auf der Grundlage des neuen Marketingkonzeptes will die Gemeinde neue Tourismussektoren verstärkt bewerben. Die Gemeinde will ein qualitativ hochwertiges Service anbieten. Konkrete Pläne sind die Verlängerung der Saison, das Forcieren von Seminartourismus und Aktivurlaub sowie der Bau eines Golfplatzes im Bereich des Veichtales. Die Finanzierung des Projektes übernimmt eine internationale Geldgebergruppe.

Seitens der Nationalparkplanung besteht der Wunsch das zentrale Informationszentrum für den Nationalpark im Veichtal zu errichten. Die Gründe befinden sich in Landeseigentum. Die Kurdirektion hätte das Informationszentrum gerne in der Gemeinde, schlägt aber vor, die Informationsstelle im Gebiet des geologischen Lehrpfades zu errichten.

Die Kurdirektion bemüht sich um die Landesausstellung 1995. Ein mögliches Thema wäre 'Tourismus, Kunst und Kultur im Nationalpark Kalkalpen'.

Die Belastungen durch den Ausflugsverkehr sind gering, an den Ausgangspunkten zu Wanderungen und anderen Aktivitäten kommt es zu keinerlei Problemen. Das Parken in Wiesen und auf privaten Zufahrtsstraßen wird als negative Begleiterscheinung durch die Gedankenlosigkeit weniger angesehen. Maßnahmen sind deshalb nicht erforderlich.

Zusammen mit den drei anderen Gemeinden wird ein Schibus zur Wurzeralm und zur Hutterer Höb angeboten. Die Finanzierung übernimmt die Liftgesellschaft: der Schibus kann nur von Besitzern einer Dauerkarte (mit Schibuszuschlag) benutzt werden. Der Schibus wird rege in Anspruch genommen und fährt zu allen wichtigen Einrichtungen der Nachbargemeinden. Gefahren wird der Bus von den Firmen Schwaninger, Eckersdorfer und Eckart-Aicher, die in der Weihnachtszeit ihre öffentliche Buslinie Spital am Pyhrn - Hinterstoder als Schibus betreiben. Außerdem besteht noch ein Skibusverkehr seitens der ÖBB. Die Haltestellen für die Hin- und Rückfahrt sind an verschiedenen Plätzen.

Der Großteil der Touristen kommt mit dem eigenen Auto oder mit Reisebussen, nur eine kleiner Teil kommt mit der Bahn. Der Fahrradtourismus hat zugenommen, nach Meinung der Befragten ist die Region um Windischgarsten wegen der Kuppiertheit nicht sehr fürs

9.2 Zusammenfassung

Die wichtigsten Ergebnisse der Gemeinde-Interviews sind in den Tabellen 67 und 68 schlagwortartig zusammengefaßt.

Tabelle 67: Ergebnisse der Gemeinde-Interviews im Bezirk Steyr-Land

Gemeinde	Probleme Kfz-Verkehr	Probleme Fußgänger Radfahrer	Probleme öffentlicher Verkehr	Probleme touristischer Verkehr	Ziele, Pläne und Vorhaben
GROSSRAMING	LKW-Verkehr (Holzfuhren)	keine	Angebot nicht ausreichend vor allem für Pendler	keine	Ausbau L 557 Neustiftgraben; Verbesserung öffentlicher Verkehr; Verlagerung Holztransporte auf Bahn Transporte des künftigen Rohstoff-sammelzentrums nur mit Bahn; Ausbau Güterwege; Ausbau Ennstalradweg
LAUSSA	Kosten Erhaltung Güterwege	keine	schlechtes Angebot	keine	Ausbau Bezirksstraße vor B 115; Weiterer Ausbau B 115; Buslinie Laussa - Großraming
LOSENSTEIN	Durchgangsverkehr im Ort; LKW-Verkehr; zu wenige Parkplätze im Ort	fehlende Gehsteige an den stark befahrenen Straßen	sehr schlecht; Verkehrsverbund fehlt;	Belastungen an Spitzentagen auf der Hohen Dirn	Umfahrung (Baubeginn 1993); Neugestaltung Ortszentrum; Ausbau Gehsteige; Bau einer Tiefgarage; Verbesserung öffentlicher Verkehr; Verkehrsverbund
REICHGRAMING	hohe Verkehrsbelastung im Ort an schönen Wochenenden	Gefährdung von Fußgängern bei Querung B 115; fehlender Gehsteig an B 115	Angebot nicht ausreichend	hohe Verkehrsbelastung und wildes Parken auf Zufahrt Anzenbach	Verbesserung öffentlicher Verkehr; Gehsteigherstellung B 115
WEYER-LAND	Holz-LKW durch Kleinreifling; hohe Kosten für Güterwege (Bau + Erhaltung)	fehlende Stücke Ennstalradweg	Bahn gut; fehlende Busverbindung nach Hollenstein und über Hengstpaß	keine	Fertigstellung Ennstalradweg; Buslinie Weyer - Hollenstein; Buslinie über den Hengstpaß; Ausbau des Güterwegenetzes
WEYER-MARKT	Durchgangsverkehr im Ort; auch LKW-Verkehr; zu wenige Parkplätze; Mehrverkehr durch A 9	fehlende Stücke Ennstalradweg	Angebot gut	keine	Umfahrung Ortszentrum; Fertigstellung Ennstalradweg; zweigleisiger Ausbau Bahn; zone

Im folgenden werden die Ergebnisse der Gemeinde-Interviews nach Sachfragen gegliedert und zusammengefaßt.

Nichtmotorisierter Verkehr

Probleme von Radfahrern und Fußgängern wurden von den Gemeinden eher selten angesprochen. Der verkehrliche Stellenwert des nichtmotorisierten Verkehrs wird nicht überall gesehen.

Am häufigsten werden Probleme an stark belasteten Straßen genannt. Fehlende Gehsteige und Radwege sowie sichere Querungsmöglichkeiten fehlen in vielen Gemeinden. Dies gilt besonders für die stark belasteten Bundesstraßen 115 und 138.

Aus touristischer Sicht wurden fehlende Stücke des Ennstal-Radweges mehrmals angesprochen. Die Gemeinden des Ennstales setzen große Hoffnung in die Fertigstellung einer durchgehenden Radwegverbindung. Die Gemeinden des Steyr- und Teichtales dagegen schätzen, mit Hinweis auf das kuppige Gelände, die Bedeutung des Radverkehrs in touristischer Hinsicht eher gering ein. Ausnahmen bilden hier die Gemeinden Hinterstoder und Molln.

Konkrete Planungsabsichten für Verbesserungen zugunsten des Fußgänger- und Radverkehrs bestehen in mehreren Gemeinden. Eine konsequente Förderung dieser Verkehrsarten in Form von Gemeinde-Verkehrskonzepten ist kaum erkennbar.

Das Landes-Radwegekonzept ist (fast) überall bekannt und wird als Grundlage für die regionale Radwegeplanung akzeptiert. Vereinzelt wurden Ergänzungswünsche geäußert (Hinterstoder).

Mountainbiking als Sport im alpinen Bereich wurde in vielen Gemeinden als Problem genannt.

Öffentlicher Verkehr

Das bestehende Angebot wird von den Gemeinden sehr unterschiedlich eingeschätzt. Objektiv gleichwertige Angebote werden einmal als extrem schlecht, ein anderes Mal als ausreichend bezeichnet.

Am besten wird das Bahnangebot eingeschätzt. Die geplanten Verbesserungen des NAT 91 sind weitgehend bekannt und werden ausnahmslos begrüßt.

Die Buslinien kommen in der Einschätzung der Gemeinden mit wenigen Ausnahmen schlecht weg. Der Hauptgrund liegt im unzureichenden Fahrplanangebot, insbesondere an den Wochenenden und in den Schulferien. Bei vielen Buslinien ist der Fahrplan fast ausschließlich auf den Schülertransport ausgerichtet.

Die zwei Privatlinien im Raum Windischgarsten werden von den betroffenen Gemeinden sehr schlecht bewertet. Die Gemeinden Hinterstoder, Rosenau und Vorderstoder sind mit dem Angebot äußerst unzufrieden und kritisieren die Unregelmäßigkeiten bei den Ankunfts- und Abfahrtszeiten, die Fahrpläne und die mangelnde Erreichbarkeit der Gemeinde mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Zwei Gemeinden haben sich bereits um konkrete Verbesserungen bemüht. Die Vertreter von Vorderstoder sind der Meinung, daß mit dem Nationalpark der öffentliche Verkehr verbessert werden muß. Der Bürgermeister von Rosenau verlangt, daß die Privatlinie den Bundesbussen übertragen wird.

Öfter angesprochen wurde die fehlende Abstimmung zwischen Bahn und Bus. Besonders im Bereich der Pyhrnbahn stellt die fehlende Koordination der Verkehrsmittel ein schweres

Güterwege

Der Ausbau und die Erhaltung des Güterwegenetzes stellt für viele Gemeinden eine große finanzielle Belastung dar. Trotzdem ist in vielen Gemeinden eine Erweiterung des Wegenetzes geplant.

Seitens des Landes wurde ein neues Finanzierungsmodell entwickelt, das die Belastung der Gemeinden und Interessenten vermindern soll. Dieses wird demnächst in der Nationalparkregion erprobt.

Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wurden vereinzelt realisiert (Vorderstoder, Spital am Pyhrn). In einigen Gemeinden gibt es die Absicht verkehrsberuhigende Maßnahmen zu setzen. So planen die Gemeinden Losenstein und Windischgarsten eine Neugestaltung der Ortskerne, allerdings erst nach Fertigstellung einer Umfahrung. Verkehrsberuhigung als Planungsprinzip wird nirgends angewandt.

Probleme des touristischen Verkehrs

Negativ betroffen vom touristischen Verkehr sind alle Anrainer der B 138 zu den Hauptreisezeiten. Dann ist das Verkehrsaufkommen besonders hoch und verschärft die ohnehin schon hohen Belastungen.

Durch den Ausflugsverkehr kommt es an schönen Wochenenden auch abseits der Hauptverkehrsstraßen zu Störungen. Wildes Parken in der Landschaft (Gleinkersee, Tierpark Windhag, Hinterstoder, Spital am Pyhrn, Anzenbach) und hohe Verkehrsbelastungen stören die Anrainer, aber auch die Erholungssuchenden selbst.

Die Erreichbarkeit vieler Orte und Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist heute nicht gegeben. Das gleiche gilt auch für Gäste, die sich innerhalb der Region ohne Auto bewegen wollen. Viele Gemeinden bieten daher ihren Gästen eigene Bus- und Taxidienste.

In der Wintersaison bieten die großen Fremdenverkehrsgemeinden einen Schibus nach Hinterstoder und zur Wurzeralm. Dieser wird auch gerne in Anspruch genommen. Tagesgäste sind aber von diesem Service ausgeschlossen und können die Schigebiete praktisch nur mit dem PKW anfahren, weil das ÖV-Angebot unzureichend ist.

Im Bereich des Ennstales besteht ein Schibus nur auf die Hohe Dirn. Eine Verbindung von Weyer zur Schönthalen Alm wurde mangels Nachfrage wieder eingestellt.

In Vorderstoder besteht ein Wandertaxi, das Feriengäste zu einem günstigen Preis zu Ausgangspunkten für Wanderungen bringt und am Ende wieder abholt. In Laussa bietet die Firma Hahnsteiner einen Radfahrbus an. Dieser bringt Radfahrer zu den gewünschten Ausgangspunkten, und holt sie von ihren Zielpunkten wieder ab.

Abholdienste für Gäste aus Wien bestehen in den Gemeinden Laussa, Hinterstoder und Vorderstoder.

10. ZUSAMMENFASSUNG

Vorgehen

Diese Arbeit stellt einen ersten Schritt zu einem Verkehrskonzept Nationalpark dar. In planungstheoretischer Sicht umfaßt diese Arbeit die Teile Problemanalyse und Zieldiskussion.

Dazu wurden die verkehrliche Situation, Planungsvorhaben und die laufenden Trends analysiert und aufbereitet. Ergänzend dazu wurde mittels Befragungen in den Gemeinden die subjektive Problemsicht erhoben und den Ergebnissen der Analyse gegenübergestellt.

Für die Problemanalyse wurden neben den Gemeinde-Interviews konkret

- * vorhandene Daten, Zählungen und Planungsvorhaben gesichtet,
- * ergänzende Erhebungen und Zählungen durchgeführt,
- * das vorhandene und geplante Radwegenetz befahren und analysiert,
- * das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln samt aktuellen Planungen (NAT 91) analysiert,
- * die Erreichbarkeit touristischer Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln untersucht,
- * die Menge und Zusammensetzung des Kfz-Verkehrs auf dem übergeordneten Straßennetz erhoben und auf das Jahr 1990 hochgerechnet,
- * die Belastungen der Region durch den Kfz-Verkehr in Form von Treibstoffverbrauch und Luftschadstoffemissionen berechnet, und
- * Verkehrsprognosen und Trends für die Nationalparkregion aufbereitet.

Lückenhaftes Radverkehrsnetz

Das bestehende Radwegenetz in der Nationalparkregion ist bruchstückhaft. Die Lücken im Netz machen einen Radurlaub in der Region sehr unattraktiv wenn nicht unmöglich. Als gefährlich müssen jene Abschnitte bezeichnet werden, wo Radfahrer gezwungen sind auf der Bundesstraße im allgemeinen Verkehr mitzufahren.

Besonders unzureichend sind die Radfahrmöglichkeiten im Westteil der Region (Steyr- und Teichital). Während im Steyrtal am linken Ufer bis Klaus eine attraktive Verbindung existiert, ist ein durchgehender Radweg westlich der Steyr erst in Bau bzw. Planung. Südlich von Klaus ist man gezwungen, bis St. Pankraz die stark belastete Bundesstraße zu benutzen. Von dort fehlt nach Windischgarsten eine Weiterführung, der beschilderte Radweg verläuft über Roßleithen mit erheblichem Umweg und großen Höhenunterschieden nach Windischgarsten. Hinterstoder und Vorderstoder sind nur auf den Landesstraßen erreichbar.

Eine attraktive Verbindung vom Steyrtal ins Kremstal besteht zur Zeit nicht, Radfahrer sind auch hier gezwungen die stark und schnell befahrene Bundesstraße 138 zu benutzen.

Im Ennstal ist mit Ausnahme zweier kurzer Stücke der Radweg zwischen Steyr und Kastenreith befahrbar. Südlich von Kastenreith sind Radfahrer gezwungen, die Bundesstraße zu benutzen. Im Reichraminger Hintergebirge ist das Radfahren nur an Wochenenden im Sommer gestattet.

Ausstattung und Wegweisung für Radfahrer teilweise unbefriedigend

Der Zustand der bestehenden Radwege oder radfahrertreundlichen Verbindungen ist zum Teil unbefriedigend. Neben Teilstücken mit schlechter Fahrbahnoberfläche (Schlaglöcher, Spurrinnen) fällt auf, daß die Wegweisung in mehreren Bereichen unzureichend bzw. nicht vorhanden ist. Als unattraktiv sind auch (neue) Radwege an stark befahrenen Straßen (zum Beispiel nördlich Klaus) zu bezeichnen. Derartige Lösungen sollten bei touristisch interessanten Routen in Zukunft vermieden werden.

Anmarschwegen vom Bahnhof erreichbar.

Am Wochenende und in den Schulferien sind weitere Regionen vom öffentlichen Verkehr abgehängt. Dies liegt daran, daß Buslinien ihr Angebot drastisch einschränken oder zur Gänze einstellen. Davon betroffen sind Vorderstoder, Rosenau am Hengstpaß, Laussa, der Pechgraben, Maria Neustift und die Pichlhöhe in Weyer. Diese Gebiete sind an Sonn- und Feiertagen mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar. Gerade dies sind Tage mit hohem Verkehrsaufkommen im Ausflugsverkehr. Dauergäste der Region ohne Auto sind an diesen Tagen "immobil".

Das Fahrplanangebot auf der Pyhrnbahn ist heute besonders im Schnellzugsverkehr sehr schlecht. Im Ennstal und auf der Kronprinz-Rudolf-Bahn nördlich von Kleinreifling ist schon heute eine gute Bedienungshäufigkeit gegeben, es fehlen allerdings schnelle Verbindungen.

Der Neue-Austro-Takt

Durch den neuen Neuen-Austro-Takt (NAT 91) werden weitgehende Verbesserungen im Schienenverkehr eingeführt. Neben der systematischen Vertaktung des Reisezugverkehrs wird das Angebot und die Betriebszeit (vor allem auf der Pyhrnstrecke) deutlich ausgeweitet. Die Pyhrnstrecke bekommt einen ganztägigen IC-Verkehr im Zwei-Stunden-Takt, der durch Regionalzüge ebenfalls im Zwei-Stunden-Takt und einige Eilzüge überlagert wird. Auf der Ennstalstrecke wird ein Zwei-Stunden-Grundtakt mit Verdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten eingeführt. Auf der Strecke Kleinreifling - Weyer - Amstetten ein Stunden-Takt. Südlich von Kleinreifling verkehrt alle zwei Stunden ein Regionalzug. Die verbesserten Angebote werden auch an Wochenenden und in den Schulferien gefahren.

Buslinien bieten schlechten Standard

Das Fahrplanangebot der Buslinien ist durchwegs schlechter. Für nichtregelmäßige Benützer sind diese Linien nur in Ausnahmefällen benutzbar. Das Angebot ist fast durchwegs auf die Bedürfnisse der Schüler und Berufspendler ausgerichtet. An den Wochenenden und in den Schulferien werden die Fahrpläne ausgedünnt bzw. Linien oder Linienteile gänzlich eingestellt. Zusammenfassend kann von einem befriedigendem Fahrplanangebot nur auf den Schienenstrecken gesprochen werden. Auf den Buslinien sind (vorerst) auch keine Angebotsverbesserungen im Zuge des NAT 91 geplant.

Der Fahrplan der Buslinien ist sehr kompliziert und selbst für geübte ÖV-Benützer ohne genaue Ortskenntnis schwer zu verstehen. Für gelegentliche ÖV-Benützer ist er praktisch unlesbar. Die Verkehrstage einzelner Kurse sind sehr kompliziert festgelegt und erfordern oft eine sehr genaue Kenntnis der heimischen "Sitten". Für einen Urlaubsgast ist es naturgemäß schwierig zu klären, an welchem Tag Kurse, die laut Fahrplan nur an Schultagen des Stiftsgymnasiums Admont verkehren, nun wirklich fahren.

Erheblicher Parallelverkehr Schiene / Bus

Zu allen Schienenstrecken der Nationalparkregion bestehen Parallelverkehre mit Bussen. Dies ist aus wirtschaftlichen Gründen angesichts der insgesamt sehr dürtigen Buserschließung in Frage zu stellen. Nur teilweise werden durch diese Linien abseits der Bahn gelegene Gebiete erschlossen. Eine Abstimmung der Fahrpläne zwischen Bahn und Bus in der Weise, daß sich die Angebote ergänzen ist nirgends gegeben. Teilweise wird fast zeitgleich gefahren.

Unzureichende Abstimmung von Bahn und Bus

Eine Anbindung von Buslinien an das übergeordnete Schienennetz ist nur in Ausnahmefällen gegeben. Besonders kraß ist dieser Mißstand im Westen der Region, wo an beiden künftigen IC-Bahnhöfen (Windischgarsten und Spital am Pyhrn) keine

Eine Notwendigkeit zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs wird in vielen Gemeinden gesehen. Konkrete Vorstellungen oder Wünsche liegen kaum vor.

Bahnangebot für anreisende Feriengäste ist verbesserungsbedürftig

Die Nationalparkregion ist für Feriengäste prinzipiell mit der Bahn erreichbar. Allerdings nur in Ausnahmefällen ohne Umsteigen. Die letzte internationale Bahnverbindung in die Nationalparkregion (Schnellzug Hamburg - Linz - Graz - Beograd) wurde vor wenigen Jahren eingestellt. Wichtige Direktverbindungen von außen bestehen durch die Schnellzüge Graz - Linz und der Schnell- bzw. Eilzugsverbindung Wien - Weyer - Selzthal - Bischofshofen. Letztere wird allerdings mit dem NAT 91 eingestellt.

Die Wartezeiten beim Umsteigen sind oft unnötig lang und machen eine Anreise mit der Bahn unattraktiv. Dies gilt mit wenigen Ausnahmen für Verbindungen nach Deutschland und in die Benelux-Länder. Schlecht ist auch die Erreichbarkeit des unteren Ennstales (Losenstein - Großraming) von Wien aus. In St. Valentin sind in der Regel sehr lange Wartezeiten in Kauf zu nehmen. Das Gleiche gilt für Bahnfahrten aus Richtung Graz in die Region Eisenwurzen.

Als akzeptabel können die innerösterreichischen Umsteigeverbindungen im Bahnhof Linz zur Pylrnbahn und umgekehrt bezeichnet werden.

Problematisch ist die Feinverteilung der Feriengäste in der Nationalparkregion. Ohne Taxi oder Abholung durch den Unterkunftgeber ist ein Erreichen des eigentlichen Zieles vom Bahnhof aus oft nicht möglich. Ein Grund liegt in der fehlenden räumlichen und zeitlichen Verknüpfung des Schienen- und Busnetzes. An Wochenenden und in den Schulferien, den wichtigsten Tagen für die An- und Abreise ist das Busnetz überdies ausgedünnt und das Angebot drastisch reduziert. Die Gemeinden Vorderstoder und Laussa sind dann mit öffentlichen Verkehrsmitteln überhaupt nicht erreichbar.

Mit dem Regionalzug nach Hinterstoder

Als großes Manko des öffentlichen Verkehrs in touristischer Hinsicht muß die Durchfahrt der Schnellzüge im Bahnhof Hinterstoder bezeichnet werden. Dadurch ist die touristisch bedeutendste Gemeinde der Region nur mit Regional- und Eilzügen mit anschließendem Buszubringer erreichbar.

Der NAT 91 bringt nur teilweise Verbesserungen. So werden die Direktverbindungen nach Graz drastisch verbessert, gleichzeitig aber die einzige Direktverbindung von Wien in die Region Eisenwurzen (Eilzug Wien - Weyer - Bischofshofen) eingestellt. Die Wartezeiten beim Umsteigen werden im Bahnhof Linz in der Relation Windischgarsten - Wien deutlich verkürzt und die Zahl der Fahrtmöglichkeiten erhöht. In allen übrigen für die Anreise von Dauergästen relevanten Beziehungen treten aber keine gravierenden Verbesserungen ein.

Ein Tagesausflug in den Nationalpark mit Bahn und Bus - nicht immer möglich

Ein Tagesausflug von Linz, Wels und Steyr in die Pylrnbahn-Region ist wegen der Fahrzeiten und ungünstigen Fahrpläne sehr unattraktiv. Dies gilt besonders für Steyr, von wo ein Tagesausflug an Samstagen überhaupt nicht möglich ist. Ziele im Ennstal können aber schon heute gut mit der Bahn erreicht werden. Und zwar aus allen drei Städten. Die Bahn stellt in dieser Teilregion schon heute eine akzeptable Alternative zum eigenen Auto dar.

Ein Teil der touristisch interessanten Ziele ist überhaupt nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Damit sind auch Feriengäste ohne Auto in ihrer Aktivität eingeschränkt. Abseits der Bahn ist das Angebot in der Regel schlecht. Dies gilt besonders an Wochenenden und in den Schulferien.

Weiterer Ausbau des Straßennetzes

Neben der geplanten Pyhrnautobahn sind fünf kleinere Ausbauvorhaben im übergeordneten Straßennetz aktuell. Auch diese sind zum Teil umstritten bzw. durch Bürgerproteste verzögert:

- Umfahrung Losenstein (Tunnel),
- Umfahrung Weyer,
- Ausbau der Großraminger Straße (Neustiftgraben) auf 400 Meter Länge,
- Ausbau der Laussaer Bezirksstraße auf einer Länge von 400 Meter,
- Ausbau eines Güterweges zwischen L 551 und L 552 in Vorderstoder.

Kfz-Verkehr ist Hauptluftverschmutzer der Region

Auf dem übergeordneten Straßennetz der Nationalparkregion werden täglich über 570.000 Kfz-Kilometer zurückgelegt. 12 % davon oder 70.000 Kilometer mit LKW. Fast die Hälfte der Gesamtfahrleistung entfällt auf den "Pyhrnkorridor" B 138 / A 9.

Dabei werden täglich 45.000 Liter oder 42 Tonnen Treibstoff verbrannt, 40 % davon verbrauchen Schwerfahrzeuge. Dies führt zur Emission entsprechender Abgasmengen, insgesamt etwa 140 Tonnen pro Tag.

Zum größten Teil bestehen die Abgase aus Kohlendioxid (CO_2), das für den Menschen ungiftig ist, allerdings in globalem Maßstab zur Erwärmung der Erdatmosphäre beiträgt. Pro Tag werden überdies je 2 Tonnen Kohlenmonoxid und Stickoxide, sowie 500 Kilogramm Kohlenwasserstoffe emittiert. Die beiden letzteren sind Grundsubstanzen für die Bildung von Photooxidantien (zum Beispiel Ozon). 25 Kilogramm Russ werden pro Tag durch Dieselfahrzeuge an die Luft der Nationalparkregion abgegeben.

LKW und Busse sind die künftigen Hauptverschmutzer

Lastkraftwagen tragen trotz ihrem Fahrleistungsanteil von nur 12 % wesentlich zur Luftverschmutzung bei. Diese Fahrzeuge verbrauchen 40 % des Treibstoffes, erzeugen 60 % der Partikel (Ruß), 50 % aller Stickoxide und mehr als ein Drittel aller Kfz-bedingten Kohlenwasserstoff- und Kohlendioxid-Emissionen. Für diesen Emissionsanteil sind in Zukunft nur geringe Entlastungen durch technische Maßnahmen am Fahrzeug zu erwarten. Der "schadstoffarme" LKW verringert die spezifischen Emissionen nicht im gleichen Maß wie der Katalysator bei den Benzin-PKW. Dies hat für die westliche Nationalparkregion große Bedeutung, da hier bei Fertigstellung der Pyhrnautobahn eine starke Zunahme des Schwerverkehrs zu befürchten ist.

Belastungen schon heute zu hoch

Zusammenfassend ist festzuhalten, daß die Belastung durch Kfz-bedingte Abgase schon heute sehr hoch ist. Maßnahmen zur Reduktion der Belastungen sind notwendig. Ob dazu technische Maßnahmen am Fahrzeug allein ausreichen, ist zweifelhaft.

Pyhrnautobahn wird Schadstoffbelastung erhöhen

Eine Detailanalyse der Schadstoffemissionen im Teichltal bei St.Pankraz zeigt, daß der Weiterbau der Pyhrnautobahn eine starke Zunahme der Schadstoffbelastungen bewirken würde. Allein durch höhere Geschwindigkeiten sind deutliche Emissionserhöhungen zu erwarten. Dazu kommt der erhebliche, durch die Autobahn verursachte Mehrverkehr, und hier vor allem der emissionsseitig problematische Schwerverkehr (LKW, Busse).

11. LEITBILDENTWURF

In der Planungstheorie folgt der Problemanalyse die Diskussion und Festlegung von Planungszielen. Dazu dient der folgende Entwurf für ein verkehrspolitisches Leitbild der Nationalparkregion. Nur ein klares und verbindlich festgelegtes verkehrspolitisches Leitbild erlaubt es, gezielte verkehrsplanerische Maßnahmen zu setzen.

Der folgende Entwurf muß im nächsten Schritt mit den übrigen Sachbereichen der Nationalparkplanung abgestimmt werden. Abschließend sollte das Leitbild für alle Sachbereichsplanungen verbindlich festgelegt werden.

Dazu wird empfohlen eine öffentliche Leitbilddiskussion in der Öffentlichkeit zu führen. Nur breit akzeptierte Leitbilder haben eine praktische Bedeutung.

Der Leitbildentwurf ist als regionalplanerische Zielsetzung zu verstehen. Planungsträger ist hier vor allem das Land, aber auch die Gemeinden sind in einzelnen Aspekten betroffen (z.B. Raumordnung).

4. Der Güterverkehr wird soweit als möglich auf der Schiene abgewickelt

Güter werden in der Region weitgehend auf der Schiene transportiert. Vor allem schienenaffine Güter wie Holz werden durch geeignete Maßnahmen auf die Bahn (rück-)verlagert. Der Gütertransit wird durch restriktive Maßnahmen auf die Schiene gelenkt.

5. Die Nationalparkregion darf nicht zum Durchhaus werden

Die drohende, durch die Pyhrnautobahn ausgelöste Verkehrslawine, muß durch gezielte Maßnahmen begrenzt werden. Wird die Pyhrnautobahn weitergebaut, muß durch konkrete Maßnahmen sichergestellt werden, daß die Verkehrsmenge und vor allem der lärm- und abgasintensive Schwerverkehr begrenzt bleibt. Dazu sind ökologische Kontingente für die Nationalparkregion festzulegen.

6. Die Autobenützung wird in ökologisch sensiblen Bereichen begrenzt

In besonders sensiblen Bereichen (Talschlüsse) werden attraktive Alternativen geschaffen und die Autobenützung wird erschwert. Konkret wird in Form eines Pilotprojektes die Einrichtung von Tälerbussen, bei gleichzeitiger Sperre des Talschlusses für den allgemeinen PKW-Verkehr erprobt.

7. In der Nationalparkregion wird der Urlaub ohne Auto attraktiv

Die Nationalparkregion wird den autofreien Urlaub gezielt bewerben. Dazu wird die An- und Abreisemöglichkeit auf der Schiene verbessert und ein umfassendes Angebot an autofreien Aktivitäten wird diese Form des Urlaubs attraktiv machen. Als Pilotprojekt wird in Form eines Wettbewerbs ein autofreier Ort oder Ortsteil geschaffen.

8. Die Bevölkerung wird umfassend an der Planung beteiligt

Bei der Planung und Umsetzung wird die betroffene Bevölkerung beteiligt. Die Form der Beteiligung wird am Anfang jeder Planung verbindlich festgelegt.

-
- [12] ÖSTERREICHISCHES STATISTISCHES ZENTRALAMT
Straßenverkehrszählung 1985
Bundesstraßen
Wien 1987
- [13] ÖSTERREICHISCHES STATISTISCHES ZENTRALAMT
Volkzählung 1971
Wohngemeinde - Arbeitsgemeinde der Beschäftigten in Österreich
Wien 1975
- [14] ÖSTERREICHISCHES STATISTISCHES ZENTRALAMT
Volkzählung 1981
Hauptergebnisse I - Oberösterreich
Wien 1984
- [15] ÖSTERREICHISCHES STATISTISCHES ZENTRALAMT
Volkzählung 1981
Hauptergebnisse II - Oberösterreich
Wien 1985
- [16] ÖSTERREICHISCHES STATISTISCHES ZENTRALAMT
Volkzählung 1981
Wohnbevölkerung nach Gemeinden (revidierte Ergebnisse) mit der
Bevölkerungsentwicklung seit 1869
Wien 1983
- [17] SAMMER et.al.
Mobilität in Österreich 1983 - 2011
Studie im Auftrag des ÖAMTC
Wien 1990
- [18] SCHÖNBÄCK et.al.
Untersuchung der regionalwirtschaftlichen und fiskalischen Auswirkungen sowie der
gesamtwirtschaftlichen Rentabilität der Fertigstellung der A 9 Pyhrnautobahn
(Endbericht)
im Auftrag der Pyhrnautobahn AG
Wien 1988
- [19] STEIERWALD
Straßenverkehrszählung 1985
Landesstraßen
Wien 1986