



**W e g e - u n d  
V e r k e h r s k o n z e p t  
M o l l n**

**A n d r e a s M a i e r**

**B e r i c h t e 1 9 9 1**

**F a c h b e r e i c h N a t i o n a l p a r k - R e g i o n**

**V E R E I N  
N A T I O N A L P A R K K A L K A L P E N**

## 2. RADWEGE

### 2.1. Vorbemerkung

Wege jeglicher Art sind ein wichtiges Instrument zur Besucherlenkung. Man kann davon ausgehen, daß der überwiegende Teil der Wegbenutzer sich auf bezeichneten Wanderwegen (Radwegen, Straßen) bewegt und nicht abseits davon. Bei der Routenführung "ist zwischen dem Naturschutzziel und dem Ziel einer größtmöglichen Attraktivität abzuwägen. Aus der Sicht des Naturschutzes sind möglichst großflächige, zusammenhängende Ökosysteme ohne touristische Nutzung zu erhalten" (KUMPFMÜLLER et. al. 1990).

Als Zielvorgabe muß gelten, daß Wege - und damit Besucher - nicht in empfindliche Gebiete geführt werden. KUMPFMÜLLER et. al. 1990 definieren solcherart "sensible Räume" als "Feuchtbiotope, Vorkommen seltener Pflanzen, trittempfindliche Pflanzengemeinschaften, Lebensräume von Auer- und Birkwild, Adler, Uhu etc., Rotwildeinstände bzw. bisher weitgehend unberührt gebliebene Bereiche". Hinzuzufügen ist, daß es bisher weder für das geplante Nationalparkgebiet, noch für die Nationalparkregion (= die umliegenden Gemeinden) eine genaue Bestandsaufnahme dieser "sensiblen Räume" gibt.

### 2.2. Die Situation

"Das Radwegenetz in der Nationalparkregion ist noch bruchstückhaft. Die bestehenden Lücken im Netz machen einen Radurlaub in der Region sehr unattraktiv, wenn nicht unmöglich" (KOCH et.al.1990). Unabhängig von der Nationalpark-Frage kann man sich dieser Beurteilung nur schwer entziehen. Umgedeutet auf Molln möchte man formulieren: Es bestehen eine Reihe attraktiver Möglichkeiten, doch sind sie vielfach unbekannt (auch für Einheimische) und außerdem als Forststraßen der Österreichischen Bundesforste mit Fahrverboten belegt.

Der einzige im Rahmen des oberösterreichischen Radwegekonzepts auf Mollner Gemeindegebiet ausgewiesene Radweg existiert auf dem Rundkurs Frauenstein - Ramsau - Molln - Zimeck - Frauenstein. Mit Eröffnung des Steyrtal-Radweges wurde zweifellos ein wichtiger Schritt für den Rad-Tourismus in der Region gesetzt, dem sich auch Molln öffnen sollte.

### 2.3. Mögliche Routenführungen

Neben den ohnehin häufig mit dem Rad befahrenen öffentlichen Straßen (Stichstraße in die Innerbreitenau; Rundweg Frauenstein - Ramsau - Molln - Zimeck - Frauenstein) bieten sich eine Reihe von Übergängen und Rundkursen auf Forststraßen (hauptsächlich für Mountain-Bikes) an. Die folgenden



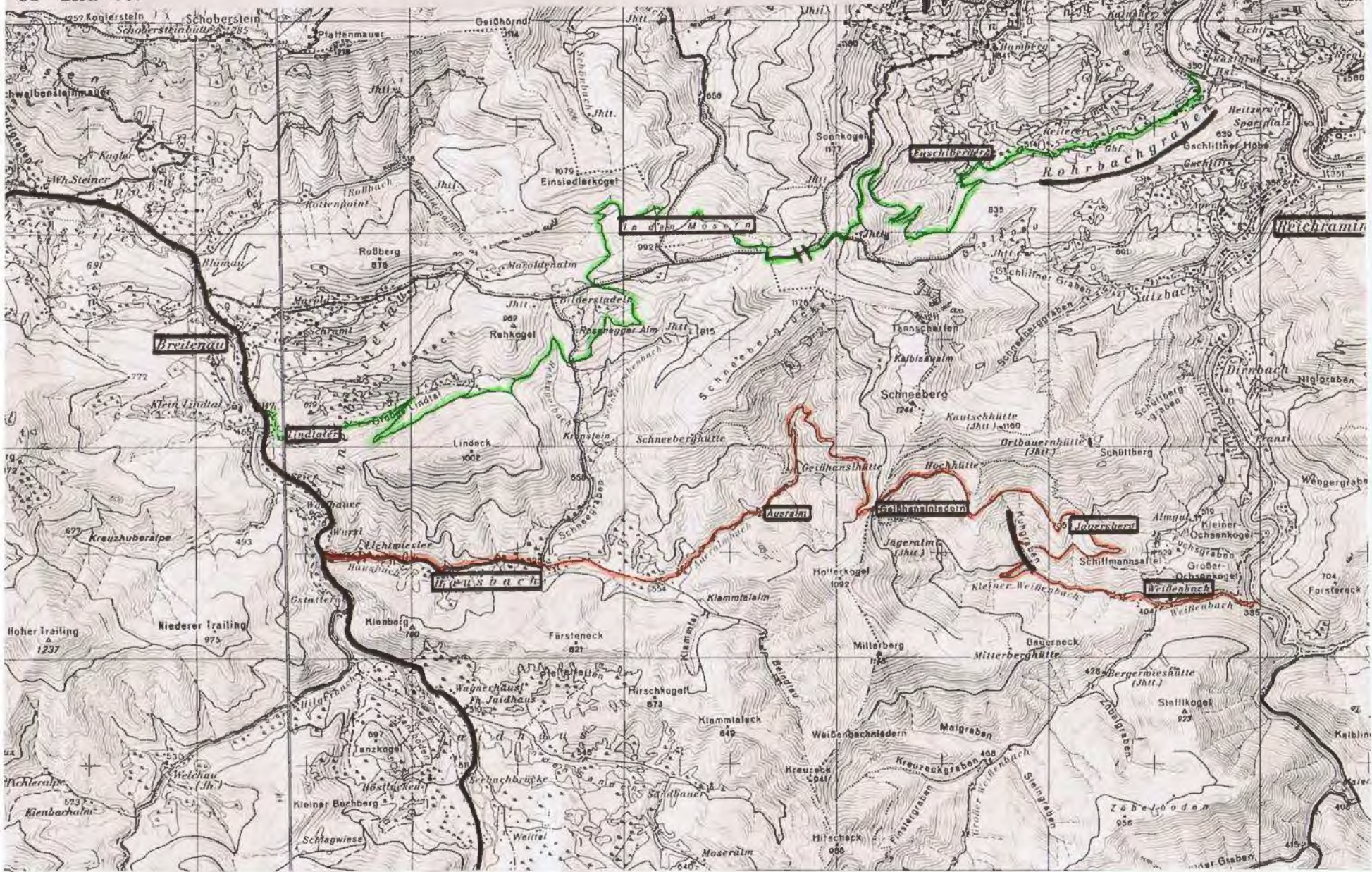




Karte 2:  
Verbindungen Breitenau - Reichraming

Rot: Route b)  
Grün: Route c)

Kartengrundlage: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen  
(Landesaufnahme) in Wien, Österreichische Karte 1:50 000, Blätter  
68 und 69.

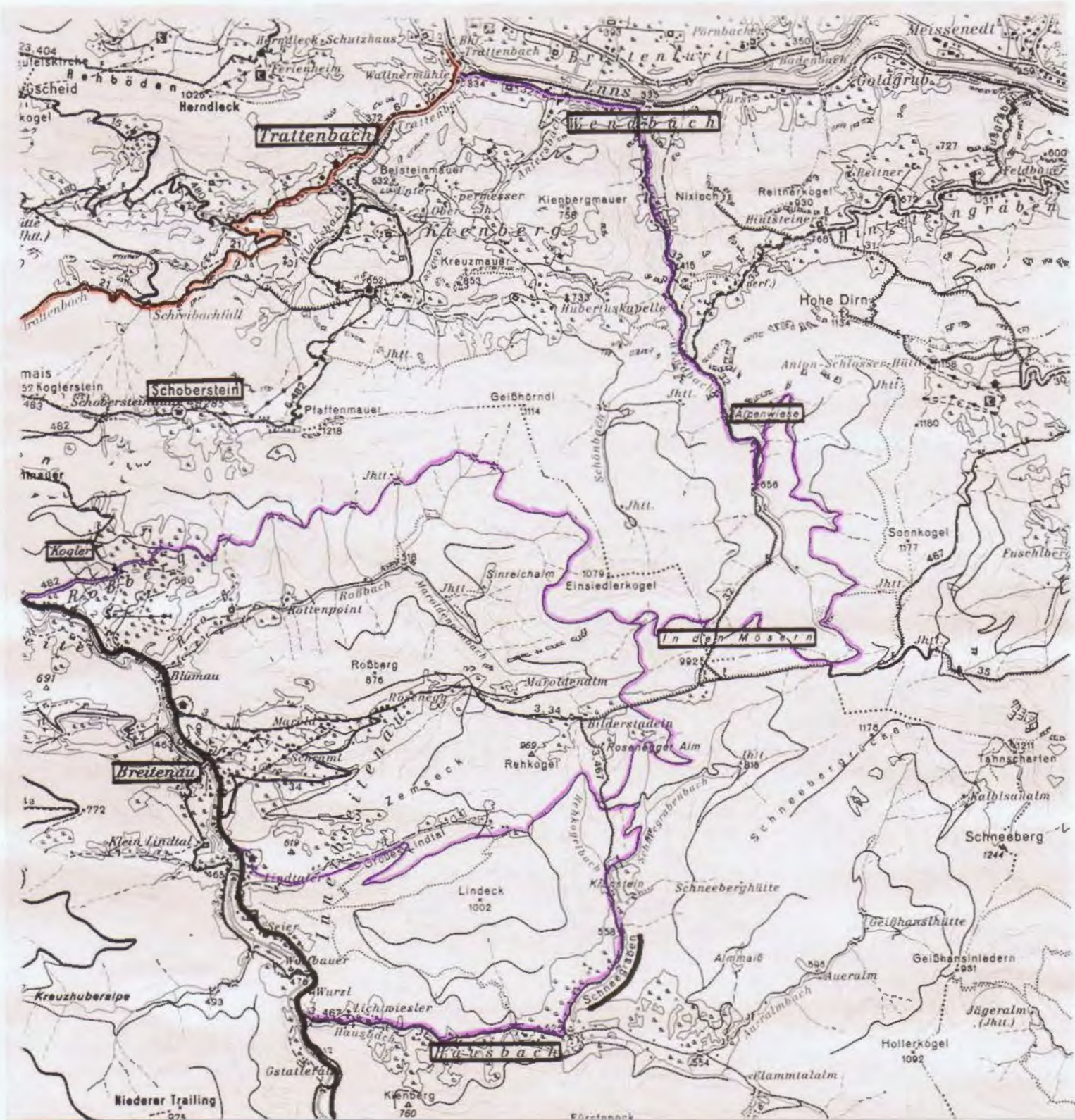




#### 2.3.4. Übergang durch das Wendbachtal zur Enns (vgl. Karte 4)

Bis zur Abzweigung vom Rundweg in Punkt 2.3.3. (vgl. Karte 3 und 4) sind - egal ob vom Hausbach oder vom Kogler kommend - jeweils etwa 500 Höhenmeter zu überwinden. Von dort steigt die Straße um weitere 100 Meter an, bevor man nach einer 700-Höhenmeter Abfahrt über die Alpenwiese und durch das Wendbachtal auf die Enns trifft. Hier befindet man sich zwischen Losenstein und Ternberg.



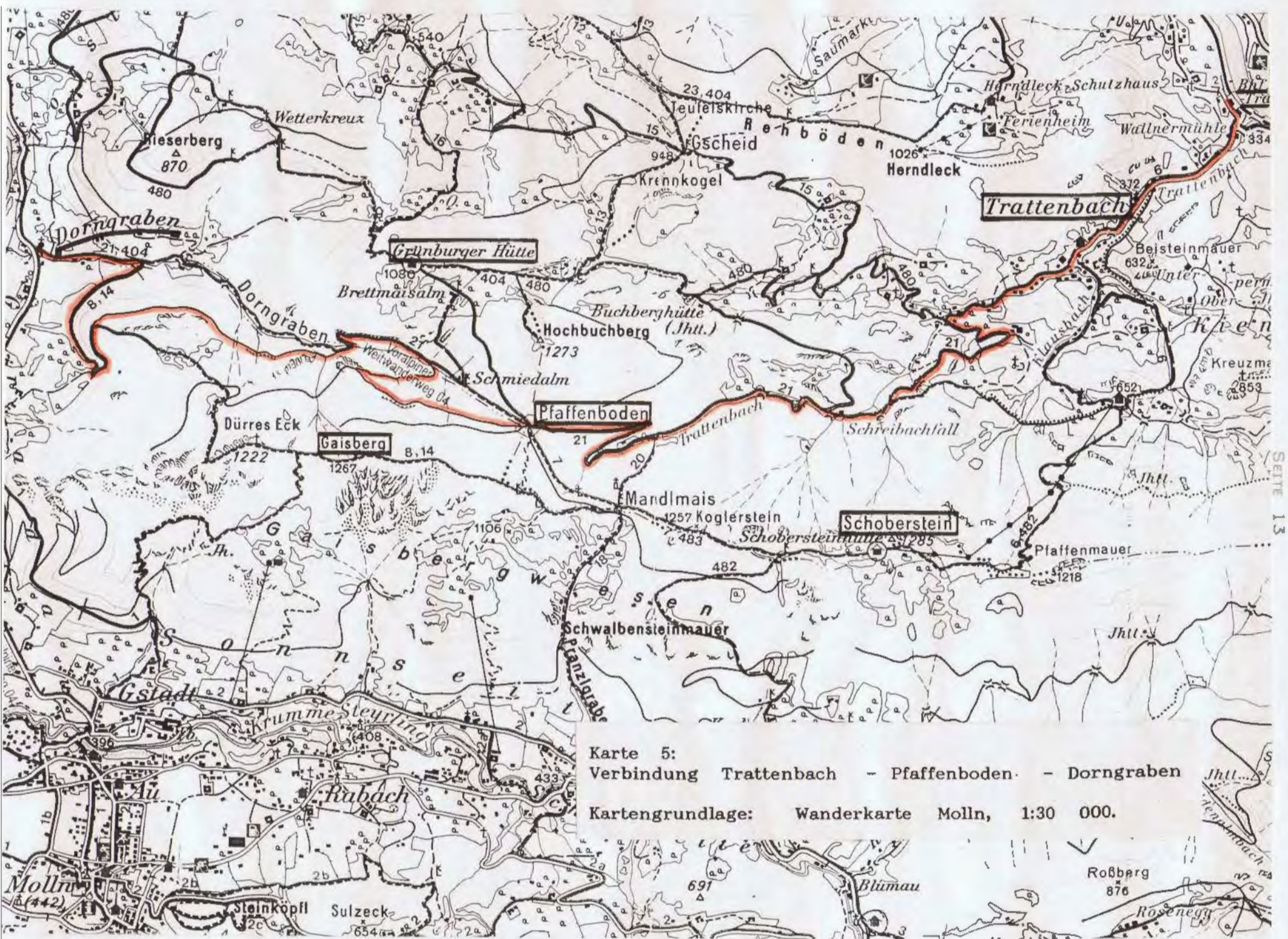


Karte 4:  
Verbindung Breitenau - Wendbachtal

Violett: Übergang ins Wendbachtal mit Anfahrtsvarianten  
Rot: Beginn des Überganges Trattenbach - Dorngaben

Kartengrundlage: Wanderkarte Molln, verkleinert.

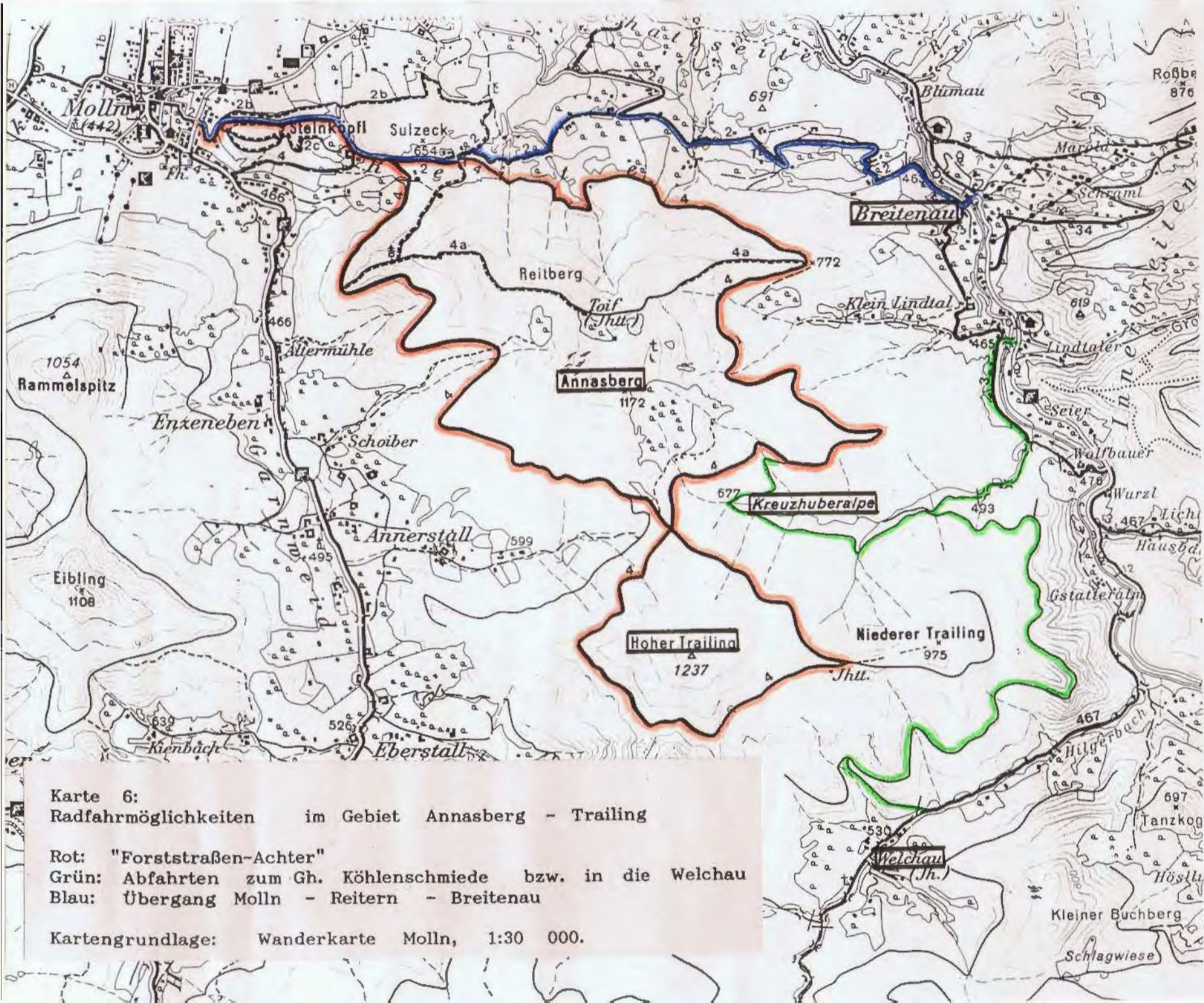




Karte 5:  
Verbindung Trattenbach - Pfaffenboden - Dorngraben

Kartengrundlage: Wanderkarte Molln, 1:30 000.







## 2.4. Schaffung einer Infrastruktur für Radfahrer

Um Molln für Radfahrer interessant zu machen, müssen neben der schlichten Propagierung bestimmter Strecken als Radrouten auch entsprechende Serviceleistungen erbracht werden. Anzustrebende Ziele einer "nationalparkkonformen Verkehrspolitik" sind nach KOCH et.al.1990 unter anderem die gezielte Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs und die Schaffung eines radfahrfreundlichen Klimas. Kreativität und Innovation bei der Umsetzung dieser Forderungen sind keine Grenzen gesetzt.

### 2.4.1. Information und Beschilderung

Der Verlauf von Radfahr- (und auch Wandermöglichkeiten) sollte mittels einer Übersichtskarte (evt. Panorama) im Ortszentrum (Park, Tourismusamt) und an dezentralen Punkten (Breitenau, Ramsau) leicht erfassbar dargestellt werden. Zur detaillierteren Information erscheinen Broschüren oder Falter zweckmäßig, die eine Routenbeschreibung, einfache Karten und Angaben über Dauer und Schwierigkeit (eine diesbezügliche Analyse wurde von DALLHAMMER 1991 angestellt) beinhalten sollen. Diese Falter sollten am Tourismusamt, in Gaststätten, Banken und sonstigen öffentlichen Einrichtungen aufliegen und auch sonntags kostenlos erhältlich sein.

Die Beschilderung von Radwegen sollte so erfolgen, daß eine Befahrung prinzipiell auch ohne Karte möglich ist. Die Wegweiser sollen einheitlich und gut sichtbar sein, Angaben über Entfernungen zu wichtigen Zielen und Hinweise auf Anschlußverbindungen oder mögliche Varianten enthalten (vgl. KOCH et.al.1990).

Alle diese Arbeiten dürfen keinesfalls "handgestrickt" sein, sondern sind an professionelle Agenturen oder Graphiker zu vergeben. Diesbezüglich ist es auch ratsam, im Gleichschritt mit der Nationalparkplanung vorzugehen, die binnen zwei Jahren ein umfassenderes Tourismuskonzept erarbeiten will.

### 2.4.2. Radverleih

Nur ein funktionierendes Leihsystem kann Gäste, die ohne eigenes Fahrrad anreisen, zum Verzicht auf ihr Auto bewegen. Als Anbieter von Leihrädern kommen in Frage das Zweirad Center Klinser (wo bereits ein Verleih existiert), das Tourismusamt, sämtliche Gasthäuser, sämtliche private Zimmervermieter (für Hausgäste) und alle sonstigen öffentlich zugänglichen Einrichtungen. Räder sollten auch an Sonn- und Feiertagen erhältlich sein, das Sortiment Damen-, Herren- und Kinderräder sowie Mountain-Bikes umfassen. Als Serviceleistung könnte beispielsweise jedes Gasthaus, egal ob Verleihstelle oder nicht, das nötigste Reparaturwerkzeug bereithalten.

Eine Radverleihstelle ist selbst bei entscheidender Qualitätsverbesserung des öffentlichen Verkehrs ein Anziehungspunkt für den privaten Autoverkehr. Durch geschickte Verteilung der Entlehnstellen soll daher die Zahl der gefahrenen Auto-Kilometer auf ein Minimum reduziert werden.



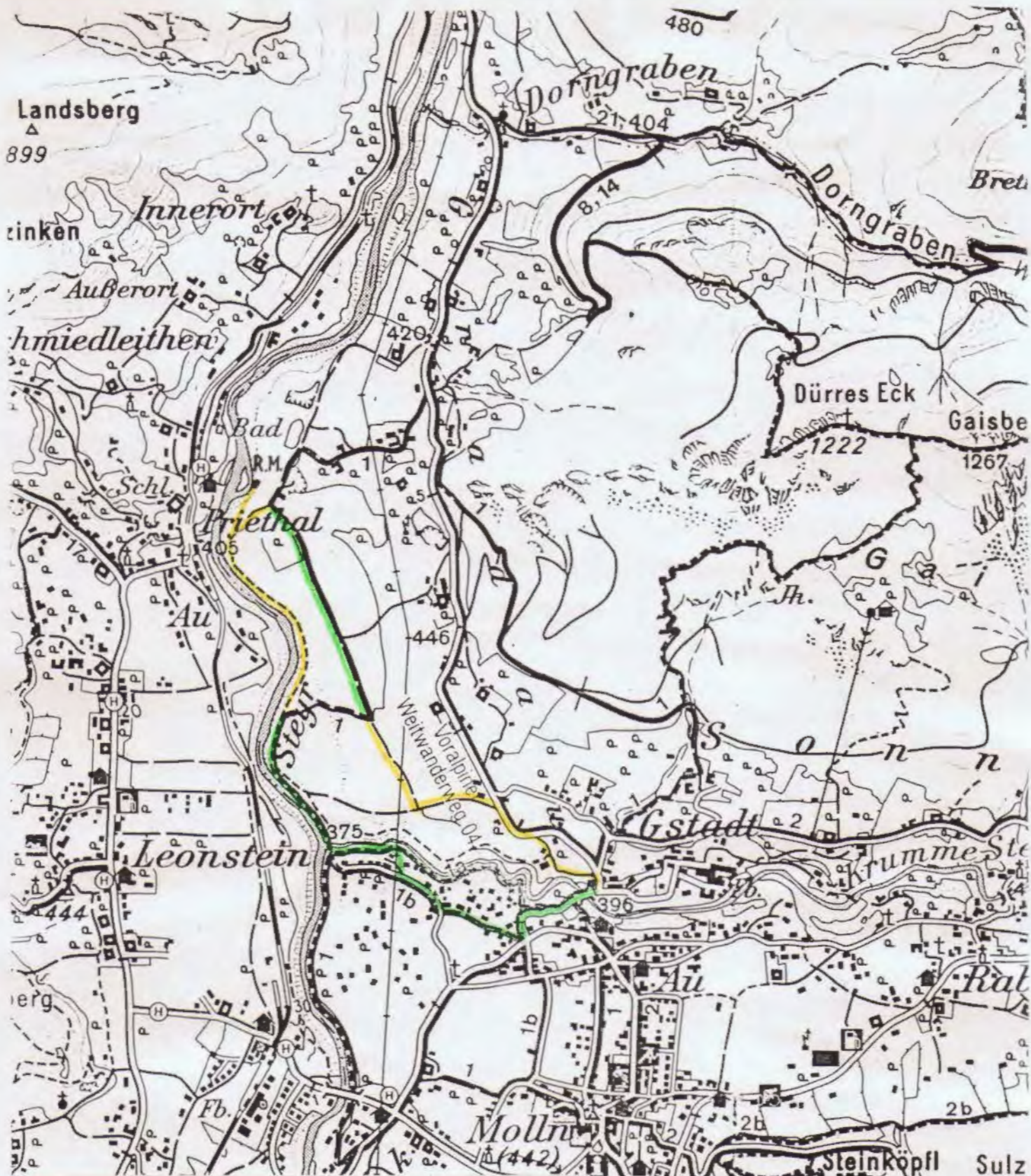
## 2.5. Zusammenfassung

In diesem Kapitel wurde versucht, Möglichkeiten aufzuzeigen, die für den Radtourismus in der Gemeinde Molln und in angrenzenden Gebieten bestehen. Neben den ohnehin häufig befahrenen öffentlichen Strecken bieten sich insbesondere einige Übergänge und Rundkurse auf Forststraßen der Österreichischen Bundesforste an, die pauschalhin als vergleichsweise anstrengend (Höhenunterschiede zwischen 370 und 700 Metern), aber landschaftlich lohnend bezeichnet werden können. Mit den zuständigen Forstverwaltungen wurden noch keine konkreten Gespräche geführt.

Anknüpfend an das bestehende Radwegenetz könnte in Molln ein sehr attraktives Angebot geschaffen werden, von dem Einheimische wie Gäste in gleichem Maß profitieren würden. Bei der endgültigen Routenfestlegung ist auf Umwelt- und Sozialverträglichkeit zu achten; weder Natur noch Mensch sollen den Radtourismus "erleiden" müssen.

Die Routen werden übersichtlich und professionell präsentiert. Ein funktionierender Radverleih soll das Radfahren in der Gemeinde fördern; durch günstige Verteilung der Entlehnstellen wird die Zwangsmobilität der PKWs minimiert.





Karte 7:  
Vorschlag Rundwanderweg "Rinnerte Mauer"

Grün: bereits markierter Weg  
Gelb: unmarkierter Weg  
R.M.: Rinnerte Mauer



### 3.4. Feichtau

Auf die Feichtaualm existieren zwei markierte Anstiege: der eine mit Ausgangspunkt Hopfing, der andere - seltener frequentiert - mit Ausgangspunkt Welchau. Etwa ebensohäufig wie aus der Hopfing wird bereits der unmarkierte Weg aus dem Blöttenbachtal (Blumaueralm) begangen. Außerdem wird die Forststraße im Jaidhaustal (beginnend im Klausgraben), von der man in 20 bis 30 Minuten problemlos die Alm erreicht, häufig als Zustieg benutzt, teils für legitime Interessen (Almbauern, Hüttendienste, Forschung etc.), teils für größer angelegte Saufaktionen (erleichterter Alkoholtransport).

Es liegt hier in der Verantwortung aller befugten Straßenbenützer, die Fahrtgenehmigungen nicht zu mißbrauchen, und bei den Österreichischen Bundesforsten, Fahrten, deren Notwendigkeit nicht nachgewiesen werden kann oder die rein privaten Zwecken dienen, AUSNAHMSLOS nicht zu genehmigen.

Als Hauptanstiege sollen die beiden genannten markierten Wege bestehen bleiben. Der von der Blumaueralm ausgehende Steig soll lediglich für Einheimische und Ortskundige einen Alternativanstieg bieten. Er ist gut ausgetreten, bietet kaum mehr Orientierungsprobleme und wird, so scheint es, von Jahr zu Jahr leichter ersichtlich. Dieser Zustieg sollte keinesfalls weiter ausgebaut oder markiert werden.

Um den Anstieg aus der Welchau attraktiver zu gestalten, ist es vorstellbar, die Forststraße entlang des Hilgerbaches bis zum Beginn des eigentlichen Fußweges in etwa 760 Meter Höhe (was der Höhenlage der Blumaueralm entspricht) für Radfahrer zu öffnen (vgl. Punkt 2.3.1.b) und Karte 1).

### 3.5. Unmarkierte Wege

Unmarkierte Wanderwege sind oftmals landschaftlich sehr reizvoll und außerdem gar nicht selten. Exemplarisch genannt seien nur Anstiege auf die Feichtau, Steige durch die Nordabstürze des Sengsengebirges und Wege im Gebiet Gaisberg-Schoberstein (z.B. Steinernes Tor). Falls nicht gewichtige Gründe dagegensprechen, soll keiner solcher Wege ausgehaut oder markiert werden.

### 3.6. Fehlende Verbindung

Wie von einigen Nationalparkwissenschaftlern aufgezeigt wurde, fehlt ein attraktiver Fußweg zwischen dem Nationalpark-Forschungszentrum und dem Cafe Illecker in der Hafnerstraße. Zur Zeit ist das obligate, aus der Sicht der Forscher scheinbar so nahe liegende Gebäude nur über Umwegen erreichbar, da außer beim Gasthof Huber/Raudaschl und beim Sportplatz keine Verbindung zwischen Reibensteingasse und Hafnerstraße besteht. Um nicht, weil mit der Zeit wilde Trampelpfade auf der Wiese zwischen Forschungszentrum und Cafe entstanden wären, um nicht in Teufels Küche, aber sehr wohl problemlos in Illeckers Cafe zu gelangen, wurde urgiert, diese fehlende Verbindung in das Wegekonzept aufzunehmen.



### **3.7. Zusammenfassung**

Molln besitzt ein ausgedehntes Wanderwegenetz, die Markierung, Beschilderung und Information lassen oft zu wünschen übrig. Weiter verfolgt werden sollen Anregungen zur Schaffung von Themenwegen oder Lehrpfaden. Im Bereich der Rinnerten Mauer scheint es sinnvoll, einen Weg zu markieren, ansonsten sollte - sofern nicht gewichtige Gründe dagegensprechen - keiner der bestehenden unmarkierten Wege markiert, beschildert oder ausgebaut werden.



#### 4. SCHRITTE ZU EINEM VERKEHRSKONZEPT

Neben technischen Übererschließungen steht im Zusammenhang mit ökologischen Problemen, die aus dem Tourismus erwachsen, der motorisierte Verkehr sicherlich an vorderster Stelle. 55 Prozent aller in Deutschland zurückgelegten Kilometer sind dem Freizeitverkehr zuzurechnen (vgl. ROCHLITZ 1991)! Das ständig steigende Mobilitätsbedürfnis wird sich auch in Zukunft nur ungern in Grenzen weisen lassen.

##### 4.1. Die Situation

Molln ist mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erreichbar. Das vorhandene Angebot richtet sich hauptsächlich an Schüler und wird an Wochenenden und während der Ferien ausgedünnt. Die Busverbindungen sind schlecht auf den Zugfahrplan abgestimmt (vgl. auch KOCH et.al.1990).

Belastungen durch den PKW-Verkehr treten vorwiegend an Sommerwochenenden auf, verursacht durch Ausflugstouristen, die sich Badeplätze an der Steyrling suchen oder in den Talschlüssen spazierenfahren. In Molln wird "Fremdenverkehr" am Auffälligsten in Form von fremdem Autoverkehr wahrgenommen (was nicht heißen soll, daß Urlauberautos mehr stinken als die Autos Einheimischer).

Daneben existieren punktuelle Verkehrsspitzen, etwa zur Narzissenblüte in der Breitenau, beim alljährlichen Steilhangrennen des MSC-Molln oder beim wochenendlichen Einkaufs-Verkehrssalat im Ortszentrum.

In einem Gespräch am 10.7.1991 mit DI Helmut KOCH und Mag. Heidrun WANKIEWIECZ wurde uns (Wilfried SCHRUTKA, Andreas MAIER) empfohlen, eine Verkehrszählung in der Breitenau und der Ramsau durchzuführen, um über eine exakte Darstellung der tatsächlichen Verkehrssituation verfügen zu können. Ein diesbezügliches Konzept wurde ausgearbeitet, die bereits organisierte Zählung fiel jedoch - im wahrsten Sinne des Wortes - ins Wasser. Eine Verkehrszählung hätte eine genaue Beschreibung des Verkehrsaufkommens liefern können, und damit auch Orientierung darüber, wie groß der Bedarf für die eventuelle Einrichtung eines Sammeltaxis wäre.

Welches Ausmaß die Verkehrsbelastung tatsächlich umfaßt, kann nun nicht exakt wiedergegeben werden; als Ausgangsbasis für weitere Überlegungen genügt jedoch die Tatsache, daß der Verkehr als Belastung empfunden wird.

##### 4.2. Die Ziele

Oberstes Ziel eines Verkehrskonzeptes ist die Reduzierung des Autoverkehrs. PKW-Fahrer sollen in möglichst geringem Ausmaß in die Talschlüsse vordringen können. Das Autofahren soll dort erschwert werden, attraktive, nichtmotorisierte Angebote zum Verzicht auf das Auto schon in Ortsnähe animieren. Ein Autofahrer soll das Gefühl erhalten, daß er "etwas versäumt", wenn er mit dem PKW



Grundsätzlich soll gelten: je weiter entfernt von den Talschlüssen die Autos stehenbleiben, umso besser.

Bezüglich der Befristung wäre etwa ein Fahrverbot von 8 oder 9 bis 16 oder 17 Uhr denkbar. Daneben kann eine Beschränkung des Verbots auf das Sommerhalbjahr (z.B. von 1.Mai bis 15.September, korrespondierend mit den Öffnungszeiten der Feichtauhütte des AV-Steyr) in Erwägung gezogen werden.

#### 4.3.2. Hopfing

Für die Stelle, ab der das Fahrverbot gültig sein soll, kommen in Frage:

- a) Fahrverbot ab dem Gasthof Dürnberger
- b) Fahrverbot ab der Kaserne

Ein befristetes Fahrverbot ab der Kaserne würde jedoch kaum eine Änderung der Situation herbeiführen. Im Zuge des geplanten Umbaus der Kreuzung beim Gasthof Dürnberger besteht die Möglichkeit, zusätzlichen Parkraum zu schaffen.

Angeregt wurde auch folgende Lösung: Ein befristetes Fahrverbot für den motorisierten Verkehr ab dem Gasthof Dürnberger und eine Vorverlegung des generellen Fahrverbots vom Schießplatz zur Kaserne. Zu beachten ist jedoch, daß der hier markierte Anstieg auf die Feichtau nicht wesentlich an Attraktivität gegenüber dem Anstieg von der Blumaueralm aus verlieren darf. Der markierte Hopfing-Weg sollte als Hauptanstieg propagiert werden.

Überlegungen aus Punkt 4.3.1. bezüglich der Art des Fahrverbotes können auch auf die Hopfing übertragen werden.

Eine zusätzliche Belastung entsteht der Hopfing durch den Schießplatz, den das österreichische Bundesheer dort betreibt. "Es sollte entweder die Möglichkeit einer Verlagerung des Übungsgeländes (Tausch, etc.) oder zumindest eine weniger umweltbelastende Nutzung (z.B. drastische Reduktion der Zufahrt) erwogen werden"(WANKIEWICZ 1990).

#### 4.3.3. Begleitende Maßnahmen

Die Verhängung eines Fahrverbotes, gleich welcher Art, kann keine isolierte Maßnahme sein. Selbstverständlich muß, wie bereits angedeutet, in nächster Umgebung der Fahrverbotstafel Parkraum geschaffen werden; außerdem müssen Alternativen zum privaten PKW bestehen.

Diesbezügliche Angebote sind:

- \* die Offenhaltung der Talschlüsse für Radfahrer
- \* die Errichtung (oder Reaktivierung) attraktiver Fußwege in die Talschlüsse
- \* die Einführung eines Busdienstes vom Ortszentrum in die Talschlüsse



Ein Busverkehr soll primär die Erreichbarkeit der Talschlüsse zu Verbotszeiten gewährleisten, aber auch - falls es zu einem tageszeitlich befristeten Fahrverbot kommt - für Bergsteiger bereits in den Morgenstunden eine akzeptable Alternative zum Privat-PKW darstellen.

Zu berücksichtigen ist dabei:

- \* Wer betreibt einen solchen Pendeldienst ?
- \* Wie groß ist der Bedarf dafür ?
- \* Soll der Busdienst rein bedarfsorientiert verkehren; soll ein Grundfahrplan erstellt werden, der bei Bedarf verstärkt wird; sollen Busse nach einem fixen Fahrplan verkehren ?
- \* Gibt es Möglichkeiten für eine etwaige finanzielle Unterstützung des Betreibers (Ausfallhaftung) ? Der Pendeldienst kann nur funktionieren, wenn er für den Betreiber wirtschaftlich ist und der Fahrpreis nicht abschreckend wirkt.

#### 4.4. Problempunkt Badeplätze Steyrling

Probleme mit Badegästen (bzw. deren abgestellten Autos) an der Krummen Steyrling treten hauptsächlich an drei Punkten auf:

- \* Zinken (Bereich Mündung Krumme Steyrling-Steyr)
- \* Bades-Wehr
- \* Summerhuber-Wehr bzw. Heigl-Brücke

Weiter taleinwärts sind die Badegäste zwar weniger konzentriert vorhanden, stellen aber nichtsdestotrotz ein Abfall- und Verkehrsproblem dar.

Für den Bereich der Bades-Wehr wurde bereits eine, wie es scheint zufriedenstellende Lösung gefunden. Nachdem sich die Anrainer über den Mopedlärm (bis spät in die Nacht) und verparkte Zufahrtsstraßen bei Bürgermeister DIRNGRABNER beschwerten und ein Fahrverbot für sich proklamierten, wurde für 30.7.1991 ein Lokalausweis anberaumt.

Der anwesende Herr von der Bezirkshauptmannschaft Kirchdorf befürwortete dort ein auf die Badezeit befristetes Fahrverbot - beginnend bei der Abfahrt von der Gemeindestraße - für den motorisierten Verkehr, versehen mit der Zusatztafel "ausgenommen für die Anrainer". Über die Schaffung von Parkplätzen am Beginn der Zufahrtsstraße wird mit den Grundbesitzern verhandelt.

Eine solche Maßnahme schlägt zwei Fliegen mit einer Klappe: Erstens haben die Anrainer nicht mehr unter dem Verkehr zu leiden, zweitens verringert sich der am Badeplatz zurückgelassene Müll, weil schon ein vergleichsweise kurzer Fußweg genügt, um vom Transport allzu vieler Komfortutensilien abzuschrecken.

Unbefriedigend erscheint jedoch, daß sich die Badegäste auf Privatgrund in der Sonne aalen. Da das Bestehen der Bademöglichkeit von allgemeinem Interesse ist, sollte überlegt werden, ob die Gemeinde das betreffende Grundstück anpachten kann, und so dem Grundbesitzer auch eine finanzielle Anerkennung zukommt.



In der Zinken ist analog zur Bades-Wehr die Einführung eines Fahrverbotes, etwa ab der Forstverwaltung Molln der Österreichischen Bundesforste, denkbar. Vorteilhaft wäre der dort vorhandene Parkplatz; Gespräche, ob dieser an Wochenenden zur Verfügung gestellt werden könnte, wurden noch nicht geführt.

Bei der Heigl-Brücke bestehen Probleme mit in der Wiese abgestellten Autos. Auch hier könnte, wenn die Bereitschaft des Grundbesitzers besteht, die Gemeinde ein Grundstück anpachten und als Parkraum zur Verfügung stellen.

#### 4.5. Problempunkt Schacher

Wie bereits in Punkt 3.3.1. ausgeführt wurde, erscheint es angebracht, über die von der Haunoldmühlstraße in den Schacher führenden Stichstraßen generelle Fahrverbote ausgenommen für die Anrainer zu verhängen.

#### 4.6. Problempunkt Narzissenwiesen Breitenau

Man könnte sagen: Gäbe es keine Narzissen in Molln, wäre die Verkehrsbelastung (zumindest punktuell) geringer. Aber es gibt Narzissen in Molln, und es soll sie auch weiterhin geben; sowohl aus ökologischen Gründen, wie auch ihres Symbolwertes wegen (Narzisse im Gemeindewappen). Das Thema Narzissenwiesen ist somit in erster Linie ein Erhaltungsproblem, in zweiter Linie ein Verkehrsproblem.

Zur Erhaltung der biologischen Grundlagen genügt eine traditionelle Form der Bewirtschaftung mit ein- bis zweimaliger Mahd im Jahr. Gefahren für den Bestand der Narzissenwiesen können entstehen durch:

- \* zu intensive Bewirtschaftung
- \* gänzlichen Verzicht auf Bewirtschaftung
- \* bauliche Maßnahmen (Planierungen)
- \* unmäßige Plünderung

Der Gefahr der Plünderung der Wiesen ist wohl am besten mit Informationsarbeit zu begegnen. Wirkungsvoll erscheint das Aufstellen von Informationstafeln, die von Schildern mit eingängigen Slogans unterstützt werden. Textvorschlag (ähnlichlautenden Schildern bei den Krimmler Wasserfällen nachempfunden): "Vernünftige Menschen reißen Narzissen nicht massenhaft aus, allen anderen ist es verboten."

Im Sinne der Erhaltung wäre eine genaue und vollständige Kartierung der Narzissenwiesen sehr zu begrüßen, die Aussagen über Vorkommen, Zustand (Vergleich mit alten Fotos, Berichten etc.) und mögliche Gefahren für den Bestand trifft.



Das Verkehrsproblem rund um die Narzissenwiesen ist praktisch nicht, oder nur kosmetisch zu lösen. Als natürliche Attraktion ziehen sie die Besucher, und damit den Verkehr an. Es kann nur versucht werden, die PKWs möglichst früh zum Parken zu bringen und Alternativen zum motorisierten Verkehr anzubieten (vgl. 4.3.).

#### 4.7. Problempunkt Steilhangrennen

Eine der wahrscheinlich - gemessen an den Zuschauerzahlen - erfolgreichsten Veranstaltungen in Molln wird vom hiesigen Motorsportclub organisiert: Allsommerlich findet nun seit einigen Jahren in der Ramsau ein Steilhangrennen für Moto-Cross-Maschinen (und -Fahrer) statt.

Es soll hier nur zur Diskussion gestellt werden, inwiefern eine derartige Veranstaltung zeitgemäß, umweltverträglich und verantwortbar ist. Ich nehme zum Steilhangrennen persönlich eine sehr kritische Stellung ein und will daraus auch kein Hehl machen.

Abschließend das Ergebnis einer Zählung beim Steilhangrennen am 14.7.1991, durchgeführt zwischen 15 und 15.30 Uhr. Die Veranstaltung fand bei andauerndem strömenden Regen statt.

Abgestellte Fahrzeuge:

* PKW, Kleinbusse	306
* Motorräder	40
* Fahrräder	einige

Zuschauer:

500 bis 600 (eigene Schätzung, Befragung der Veranstalter)

Zahlen für 1990, als die Veranstaltung bei Schönwetter stattfand, sind doppelt bis dreifach so hoch anzusetzen.

#### 4.8. Problempunkt Ortszentrum

Mittelfristig sollten Überlegungen zu einer Verkehrsberuhigung im Ortszentrum angestellt werden. Dieser Punkt sei hier nur vermerkt, Näheres würde den Rahmen sprengen.



#### 4.9. Zusammenfassung

Vorderstes Ziel ist die Reduzierung des motorisierten Ausflugsverkehrs in den Talschlüssen der Innerbreitenau und der Hopfing. Geeignete Mittel hierfür scheinen die Verfügung zeitlich befristeter Fahrverbote in Verbindung mit der Einführung eines Buspendeldienstes. Daneben bestehen eine Reihe punktueller Verkehrsprobleme (Badeplätze an der Krummen Steyrling, Schacher-Rinnerte Mauer, Narzissenwiesen in der Breitenau, Steilhangrennen, Ortszentrum), die kurz andiskutiert werden.

Genaue Daten über das Ausmaß des Verkehrsaufkommens existieren nicht.



## 5. SCHLUSSBEMERKUNG

Nochmals möchte ich darauf hinweisen, daß dieses Papier hauptsächlich als Diskussionsgrundlage zu sehen ist. Es fehlen auch eine Reihe von Punkten, die im Bereich Verkehr-Tourismus durchaus relevant sind, z.B. Überlegungen für Reitwege, Plätze für Campingmöglichkeiten, Ausstattung der Radwege, Ausstattung von Badeplätzen an der Steyr und Ähnliches. Weiterführende Überlegungen waren zeitlich nicht möglich.



## 6. LITERATUR

FOLKES, Erika/SMOLEK Inge: Sind die Alpen noch zu retten ? In: Profil Nr. 19/1991, S. 72-76. Wien 1991.

HAMELE, Herbert: Mehr Wissen, mehr Handeln - Bausteine für eine umweltverträgliche Tourismusentwicklung. Mitschrift eines Vortrags, gehalten am Symposium "Naturschonender Bildungs- und Erlebnistourismus - Chance und Gefahr für die Natur" am 17.7.1991 in Hollersbach.

KOCH, Helmut / DRESSLER, Bernhard / MEISZ, Carsten / SCHMOTZER, Annette / WIESINGER, Klaus: Nationalpark Kalkalpen - Verkehrskonzept, Teil 1, Problemanalyse. Im Auftrag des Vereins Nationalpark Kalkalpen. Jahresbericht 4.3/1990.

KUMPFMÜLLER, Markus / HEITZMANN, Wolfgang / KREJCAREK, Martin: Besucherlenkungskonzept für den Nationalpark Kalkalpen, Teil 1. Im Auftrag des Vereins Nationalpark Kalkalpen. Jahresbericht 1990.

MAIER, Franz: Naturrallye Steyrerschluft. Ein Bewerb im Edelweiß-Cup der öö. Alpenvereinsjugend. Dokumentation einer Umweltaktion. (im Manuskript vervielfältigt). 1987.

MOHR, Angela: Althäuser der Gemeinde Molln in Oberösterreich. Eigenverlag der Gemeinde Molln. Molln 1991.

MOHR, Angela: Kleindenkmäler der Marktgemeinde Molln. Molln 1986.

MOSE, Ingo: Sanfter Tourismus - Alternative der Tourismusentwicklung. In: Sanfter Tourismus - Theorie und Praxis, Markierungen für die weitere Diskussion. Fachbeiträge des Oesterreichischen Alpenvereins, Serie: Alpine Raumordnung Nr.3, S.9-23. Innsbruck 1989.

ROCHLITZ, Karl-Heinz: Umweltverträglicher Tourismus im Alpenraum - Konzepte und ihre Verwirklichung. Mitschrift eines Vortrags, gehalten am Symposium "Naturschonender Bildungs- und Erlebnistourismus - Chance und Gefahr für die Natur" am 18.7.1991 in Hollersbach.

SCHÖBERL, Hartwig: Molln - ein abenteuerliches Konzept. 1991.

TÖDTER, Ulf: Auswirkungen der touristischen Nutzung auf Landschaft und Naturhaushalt im Alpenraum. Mitschrift eines Vortrags, gehalten am Symposium "Naturschonender Bildungs- und Erlebnistourismus - Chance und Gefahr für die Natur" am 18.7.1991 in Hollersbach.

WANKIEWICZ, Heidrun (Arbeitsgruppe Raumplanung, Salzburg): Raumordnung in der Nationalparkregion. Schwerpunktanalyse der Nationalparkgemeinden als Vorarbeit zu einem Regionalkonzept. Im Auftrag des Vereins Nationalpark Kalkalpen. Jahresbericht 4.5/1990.



7. ANHANG





4591 Molln, am 11.6.1991

Forum für Kultur und Umwelt

4591 MOLLN 449

## Radwege- bzw. Verkehrskonzept für Molln und Breitenau

Sehr geehrte Damen und Herren!

Sie haben sich in letzter Zeit bereiterklärt, die Bearbeitung umweltfreundlicher Projekte zu übernehmen bzw. im Kulturbereich unterstützend tätig zu werden.

Ich möchte an Sie die höfliche Bitte richten, Überlegungen über die Erstellung eines Verkehrskonzeptes für den Bereich der Marktgemeinde Molln anzustellen.

Dieser Wunsch wird damit begründet, daß in letzter Zeit verschiedentlich Beschwerden eintreffen, wonach an Wochenenden so viele Autos etwa in die Breitenau fahren, daß die wenigen Radfahrer sich auf der Straße nicht mehr wohl bzw. sicher fühlen.

Da die Autos beileibe nicht umweltfreundlich sind, sollte gerade an Wochenenden das Radfahren besonders gefördert werden. Das geht aber nur, wenn eine entsprechendes Konzept erstellt wird, in dem auch ein Fahrradverleih und Autoparkplätze eingeplant werden.

Ich ersuche nochmals höflich, daß Sie sich dieses Themas annehmen. Jederzeit bin ich gesprächsbereit, wenn das gewünscht wird. Gleichzeitig möchte ich um eine kurze Nachricht ersuchen, ob Sie bereit und in der Lage sind, die Gemeinde in dieser wichtigen Sache zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen



## KURZFASSUNG

Molln ist in der glücklichen Lage, noch bevor es in nicht mehr erträglichem Ausmaß vom Tourismus überrollt wird, ein Konzept zu erstellen, das die Besucher in umweltverträgliche und geregelte Bahnen lenken soll. Der Fremdenverkehr soll hauptsächlich als Chance für die Gemeinde gesehen werden, jedoch immer auch im Bewußtsein der großen Gefahren, die eine unkontrollierte Tourismusedwicklung für Natur und Menschen birgt. Die Überlegungen in dieser Arbeit dienen zwar dem Fremdenverkehr in der Gemeinde, aber nicht in erster Linie. Primär sollen alle Maßnahmen verträglich für den Naturhaushalt sein und von der Bevölkerung akzeptiert und mitgetragen werden. Niemand soll den Tourismus "erleiden" müssen.

Schwerpunkte in diesem Papier wurden auf Radfahrmöglichkeiten, Wanderwege und Überlegungen zur Verkehrsberuhigung gesetzt.

Zum Radfahren bieten sich - neben den ohnehin häufig befahrenen öffentlichen Straßen - besonders einige Übergänge und Rundkurse auf Forststraßen der Österreichischen Bundesforste an. Diese können pauschalhin als vergleichsweise anstrengend, aber landschaftlich lohnend bezeichnet werden. Mit den zuständigen Forstverwaltungen wurden noch keine konkreten Gespräche geführt.

Anknüpfend an das bestehende Radwegenetz könnte in Molln ein sehr attraktives Angebot geschaffen werden, von dem Einheimische wie Gäste in gleicher Weise profitieren würden.

Im Bereich "Wanderwege" sollte besonders die Einrichtung von Themenwegen oder Lehrpfaden verfolgt werden, um so Möglichkeiten zur naturkundlichen Bildung und zur Begegnung mit der einheimischen Kultur und Lebensweise zu schaffen. Die Ausstattung des vorhandenen Wegenetzes bedarf teilweise einer Erneuerung, und im Bereich der "Rinnerten Mauer" scheint es sinnvoll, einen eigenen Rundweg neu zu markieren. Ansonsten sollte - sofern nicht gewichtige Gründe dagegensprechen - keiner der bestehenden unmarkierten Wege markiert, beschildert oder ausgebaut werden.

Eines der Hauptprobleme entwächst dem Tourismus sicher in Form der steigenden Verkehrsbelastung. "Fremdenverkehr" wird oft am Augenfälligsten als "fremder (Auto-)Verkehr" wahrgenommen. Um den motorisierten Ausflugsverkehr - insbesondere in den Talschlüssen der Breitenau und der Ramsau - zu reduzieren, erscheint die Verfügung zeitlich befristeter Fahrverbote angebracht. Dazu sind begleitende Maßnahmen, wie das Bereitstellen von Parkflächen, und Alternativangebote (Buspendeldienst, Radfahrmöglichkeit) nötig.

Die in dieser Arbeit erbrachten Vorschläge sind hauptsächlich als Diskussionsgrundlage zu sehen. Endgültige Maßnahmen sollen von einer möglichst breiten Bevölkerungsschicht erarbeitet werden. Ein solcherart entwickeltes "sanftes" Tourismuskonzept darf jedoch keinesfalls zum Wegbereiter für den herkömmlichen, "harten" Tourismus werden.



## W A N D E R V O R S C H L Ä G E

### MOLLN-Zentrum

Molln - Wanderweg Nr. 4 Richtung Ramsau - vorbei am Steinköpfl - rund um den Annasberg (1172 m) - Molln, Gehzeit ca. 3 Stunden

### GASTHAUS STEINER-KRAML

Gh. Steiner-Kraml - Sonnseite - Gstadt - Au - Molln-Zentrum  
Wanderweg 2, Gehzeit ca. 1 1/2 Stunden

### SCHOBERSTEIN (1285 m)

Gasthaus Steiner-Kraml - "Koglergut" - Schobersteinhütte (bewirtschaftet)  
Wanderweg 482 (Gehzeit ca. 2 1/2 Stunden)

### GAISBERG 1267 m

Zentrum Molln - Gstadt - Wanderweg 1 - auf 1000 m Höhe Gaisberghütte der Naturfreunde - nur zum Wochenende geöffnet (nur Getränkeverkauf) - Gaisberg oder Dürres Eck - Gehzeit ca. 2 1/2 Stunden

o d e r Gasthaus Steiner-Kraml "Koglergut" Wanderweg 482, nach ca. 1 1/2 Std. Gehzeit am Wanderweg 482 zum Mandlmais abzweigen - Wanderweg 8 bzw. 14 zum Gaisberg - Abstieg nach Gstadt - Molln Zentrum, Gehzeit ca. 5 1/2 Std.

### GASTHAUS WINDHAGER-KORES

× Gh. Windhager-Kores - Wanderweg 2 zum "Preblergut" (650 m) - "Reitbauer" - "Denkgut" - Steinköpfl - Molln-Zentrum, Gehzeit ca. 4 Stunden.

### "BILDERSTADELN"

Gh. Windhager-Kores - Wanderweg 3 entlang der Krummen-Steyrling - Überquerung des Flusses beim "Wolfbauerngut" zum Hausbach, in diesem Tal hinauf zu den "Bilderstadeln" (800 m) - Gut Rosenegg, dann entlang am Wanderweg 3 zurück zum Gh. Windhager oder am Wanderweg 34 der Naturfreunde zur Breitenauer Bezirksstraße - Gh. Windhager, - Gehzeit ca. 4 Stunden

Gasthaus Windhager-Kores - Gasthaus "Zur Köhlenschmiede" - entlang der Breitenauer Bezirksstraße zu den Fischteichen der Forellenzucht "Eisvogel" auch Sonntag Verkauf 14 - 16 Uhr, Angelmöglichkeit, Gehzeit ca. 1 1/2 Std.

### HAUNOLDMÜHLE

Haunoldmühle - Grünburger-Hütte, Wanderweg 480 - Pfaffenboden - Wanderweg 7 - Mandlmais - Richtung Schobersteinhütte - Abzweigung auf Weg 482 zum "Koglergut" absteigen und in Richtung Breitenau zum Gh. Steiner-Kraml  
Gehzeit ca. 6 Std.

### FLÖTZERSTEIG - RINNENDE MAUER

Gh. Roidinger zum Steyr-Fluß auf Wanderweg 1 zum "Zinkeneck" (Mündung der Krummen-Steyrling in die Steyr) über den Holzsteg entlang der Steyr in den "Schacher" - Waldweg 1 ca. 1/2 Std. zur "Rinnenden Mauer" (gegenüber Schloß Leonstein) - zurück auf Wanderweg 1 b über Gstadt ins Zentrum  
Gehzeit ca. 3 Stunden

Eine WANDERKARTE MOLLN 1:30.000, zum Preis von S 40,- wird zwecks besserer Orientierung empfohlen, Erhältlich beim FV-Amt und in den Trafiken.

Viel Spaß beim Wandern wünscht der

FREMDENVORKEHRSVERBAND