

Joachim STANGL

# Die Verkehrssituation am Hengstpass

Bakkalaureatsarbeit

Institut für Geographie und Raumforschung  
der Karl-Franzens-Universität Graz

Begutachter:

Ao.Univ.-Prof. Mag.phil. Dr.rer.nat. Gerhard LIEB

2007



## Zusammenfassung

Diese Arbeit soll einen Überblick über die Verkehrssituation am Hengstpass geben. Zu diesem Zweck wurde eine Verkehrszählung durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass keine allzu große Verkehrsbelastung am Hengstpass besteht. Eine Analyse der Parkplatzsituation ergab jedoch, dass an schönen Wochenenden und Feiertagen ein unzureichendes Parkplatzangebot auf den Parkplätzen Zickerreith und Karlhütte besteht. Bodenmarkierungen und eine Vergrößerung der Parkplätze würden diese Situation entschärfen. Durch eine Befragung mittels Fragebögen konnte außerdem ermittelt werden, dass öffentliche Verkehrsmittel unzureichend angeboten werden. Ein Linienbus zwischen Windischgarsten und Altenmarkt könnte diese Lücke schließen. Die Besucher wünschen sich auch 50-km/h-Beschränkungen, eine Sanierung der Hengststraße, mehr öffentliche Toiletten und Abfalleimer auf den Parkplätzen. Viele der befragten Personen sprachen sich auch für einen Erhalt der reizvollen Landschaft rund um den Hengstpass aus.

## Summary – The situation of road traffic at Hengstpass

This work should give an overview about the traffic situation at the Hengstpass. For this purpose a traffic counting was carried out, with the result, that not much too big congestion on the Hengstpass exists. Nevertheless, an analysis of the situation at the car parks proved that on nice weekends and holidays an insufficient car park offer on the car parks *Zickerreith* and *Karlshütte* exists. This situation would be defuse by ground marks and an enlargement of the car parks. In addition, through questioning by means of questionnaires it could be found out, that public means of transportation are offered insufficiently. A regular bus between *Windischgarsten* and *Altenmarkt* would close this gap. The visitors also wish 50 km/h restrictions, a renovation of the Hengststrasse, more public toilets and rubbish bins on the car parks. Many of the questioned persons also expressed themselves for a preservation of the attractive scenery all around the Hengstpass.

## Inhaltsverzeichnis

---

Zusammenfassung.....	1
Abbildungsverzeichnis.....	3
Tabellenverzeichnis.....	4
1. Vorwort.....	5
2. Einleitung.....	5
3. Allgemeine Informationen.....	6
3.1 Die Hengststraße.....	6
3.2 Der Nationalpark Kalkalpen.....	8
4. Verkehrszählung.....	10
4.1 Datenerhebungsmethode zur Verkehrszählung.....	10
4.2 Ergebnisse der Verkehrszählung.....	11
4.3 Interpretation der Ergebnisse zur Verkehrszählung.....	14
5. Parkplatzsituation.....	16
5.1 Datenerhebungsmethode zur Parkplatzsituation.....	16
5.2 Ergebnisse der Datenerhebung zur Parkplatzsituation.....	16
5.2.1 Lage der Parkplätze.....	16
5.2.2 Herkunft der parkenden Kraftfahrzeuge.....	21
5.2.3 Anzahl der parkenden Kraftfahrzeuge.....	23
5.2.4 Parkdauer.....	26
5.3 Interpretation der Ergebnisse zur Parkplatzsituation.....	28
6. Befragung mittels Fragebogen.....	29
6.1 Datenerhebungsmethode.....	29
6.2 Ergebnisse der Befragung.....	31
6.3 Interpretation der Ergebnisse zur Befragung.....	36
7. Unfallstatistik.....	37
7.1 Unfallstatistik 2004 - 2006.....	37
7.2 Interpretation der Unfallstatistik.....	38
8. Öffentliche Verkehrsmittel am Hengstpass.....	39
8.1 Das „Linientaxi“ (Rufbus).....	39
8.2 Das „Wandertaxi“.....	40
8.3 Der „Wanderbus Hintergebirge“.....	41
9. Resümee.....	44
10. Literaturverzeichnis.....	46
11. Onlinequellen.....	46
12. Interviews.....	46

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Teilabschnitt der untersuchten Hengststraße.....	6
Abbildung 2: Alte Hengststraße (Proviantweg) (eigene Aufnahmen) .....	7
Abbildung 3: Rot-Kreuz-Kapelle (eigene Aufnahme).....	8
Abbildung 4: Gesamtzahl der Verkehrsobjekte .....	11
Abbildung 5: Tagesgang des Verkehrsaufkommens.....	11
Abbildung 6: Fahrtrichtung der gezählten Verkehrsobjekte.....	12
Abbildung 7: Verkehrsaufkommen nach Personenverkehr und Güterverkehr .....	13
Abbildung 8: Formular für die Straßenverkehrszählung.....	15
Abbildung 9: Luftbilder mit eingezeichneten Parkflächen .....	17
Abbildung 10: Herkunft der parkenden Kraftfahrzeuge.....	22
Abbildung 11: Anzahl der parkenden Kraftfahrzeuge nach Uhrzeiten.....	23
Abbildung 12: Gesamtzahl der parkenden Kraftfahrzeuge im Untersuchungsgebiet .....	25
Abbildung 13: Anzahl der parkenden Kraftfahrzeuge an den jeweiligen Parkplätzen.....	26
Abbildung 14: Parkdauer der Kraftfahrzeuge an allen Untersuchungstagen im gesamten Untersuchungsgebiet .....	27
Abbildung 15: Parkdauer an den jeweiligen Parkplätzen.....	28
Abbildung 16: Fragebogen.....	30
Abbildung 17: Herkunft der befragten Personen .....	31
Abbildung 18: Altersverteilung der befragten Personen.....	31
Abbildung 19: Berufstätigkeit der befragten Personen.....	32
Abbildung 20: Das verwendete Verkehrsmittel für die Anreise.....	32
Abbildung 21: Anzahl der Personen im Auto/Kleinbus inkl. Fahrer.....	33
Abbildung 22: Frage: Könnten Sie sich vorstellen mit öffentlichen Verkehrsmittel anzureisen? .....	33
Abbildung 23: Wie häufig wird die Region rund um den Hengstpass besucht.....	34
Abbildung 24: Wann wird die Region rund um den Hengstpass besucht .....	34
Abbildung 25: Zweck des Aufenthalts am Hengstpass .....	35
Abbildung 26: Belastung durch den Verkehr am Hengstpass.....	35
Abbildung 27: Bekanntheitsgrad des Nationalparks Kalkalpen .....	36
Abbildung 28: Unfall-Fahrzeugtyp.....	38

Abbildung 29: Einteilung der Regionen des Tourismusverbands.....	40
Abbildung 30: Übersichtskarte des Wanderbusses .....	42
Abbildung 31: Wanderbus Hintergebirge (eigene Aufnahme).....	41

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Unfallstatistik.....	38
Tabelle 2: Abfahrtszeiten des Linientaxis ab Hengstpasshöhe .....	39
Tabelle 3: Abfahrtszeiten des Linientaxis ab Windischgarsten Bahnhof.....	40
Tabelle 4: Fahrplan des Wanderbusses .....	42
Tabelle 5: Preisliste des Wanderbusses.....	42

## 1. Vorwort

Ich bin in der Gemeinde Weyer in Oberösterreich aufgewachsen, welche eine Anliegergemeinde an den Nationalpark Kalkalpen ist. Meine Freizeit verbringe ich sehr häufig im Nationalparkgebiet, und so führten mich meine Wanderungen und Radtouren schon mehrmals auf den Hengstpass und damit in das Sengsengebirge und in das Reichraminger Hintergebirge. Der Hengstpass stellt einen beliebten Ausgangspunkt für zahlreiche Freizeitaktivitäten dar. Der hohe Ansturm von Wanderern an den Wochenenden und die sich daraus ergebene Parkplatznot waren mir schon mehrmals aufgefallen. Aus diesen Beobachtungen heraus und dem gezeigten Interesse des Geschäftsführers des Nationalparks Kalkalpen, Dr. Erich Mayrhofer, entstand die Idee einer genaueren Betrachtung der Verkehrssituation am Hengstpass.

An dieser Stelle möchte ich Frau Brigitte Wiktorin meinen Dank aussprechen, die mir bei der Datenerhebung und bei der Datenauswertung sehr behilflich war. Weiters möchte ich mich bei meinen Eltern für ihre bedingungslose Unterstützung während meines Studiums bedanken. Dank gilt auch Herrn Dr. Erich Mayrhofer, Herrn OSR Rudolf Stanzl und Herrn Martin Weymayer. Meinen Dank auch an die Almwirte und Gastwirte, die mir bei den Fragebögen sehr geholfen haben.

## 2. Einleitung

Die Hengststraße liegt zwischen dem Reichraminger Hintergebirge und den Haller Mauern und verläuft zwischen Oberlaussa und Altenmarkt an der oberösterreichisch-steirischen Grenze. Die Hengststraße über den Hengstpass verbindet die Gemeinden Windischgarsten und Altenmarkt miteinander und ist Teil der *Österreichischen Eisenstraße*. An der Straße liegen die Siedlungen Mühlreith, Dambach, Rosenau am Hengstpass, Zeitschen, Oberlaussa und Unterlaussa.

Der Hengstpass ist ein 985 m hoher Gebirgspass. Das Passgebiet ist als Wanderregion und durch seine zahlreichen bewirtschafteten Almen und Gasthäuser weithin bekannt. Das Untersuchungsgebiet beschränkt sich dabei auf das in der Abbildung 1 dargestellte Teilstück der Hengststraße.

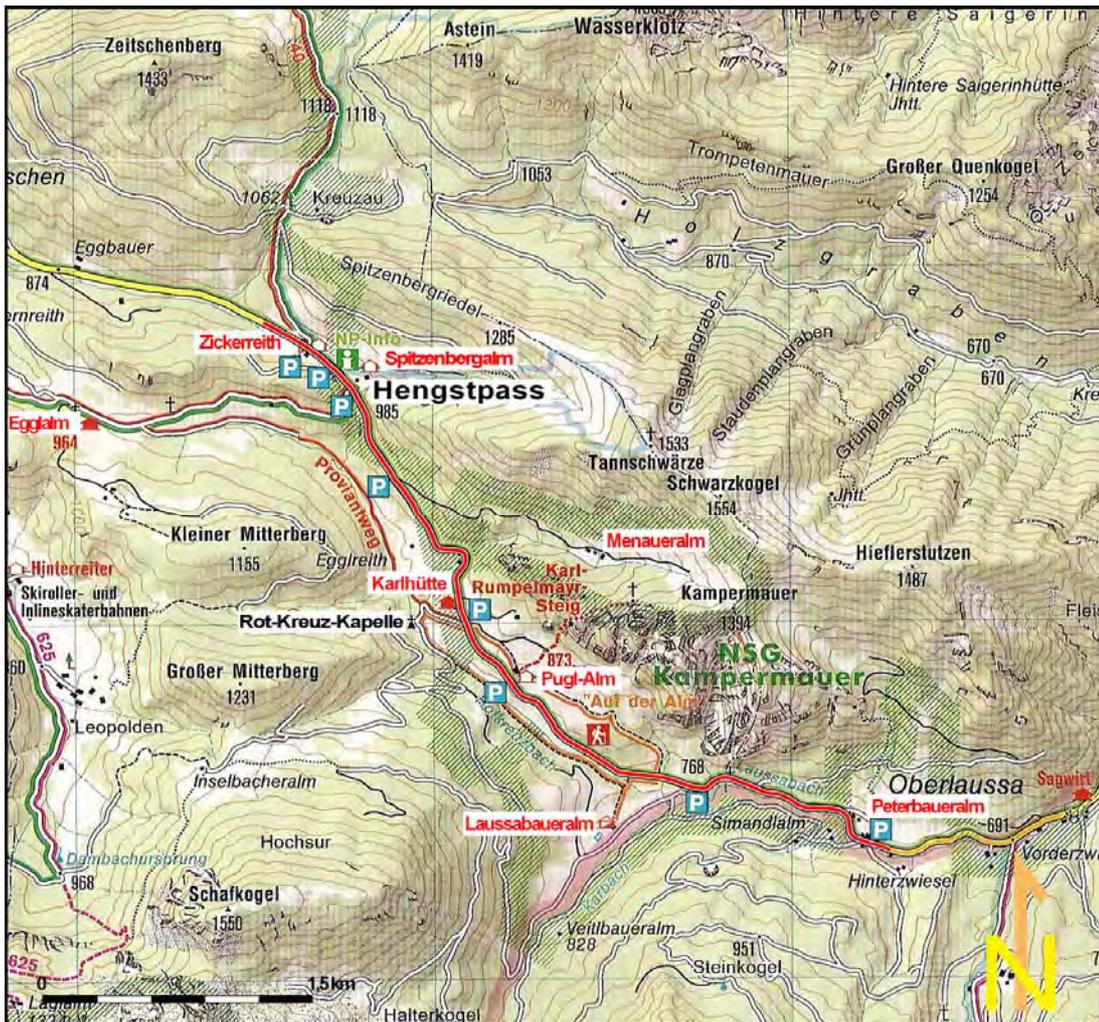


Abbildung 1: Teilabschnitt der untersuchten Hengststraße

Quelle: KOMPASS: „Offizielle Wander-, Bike- und Skitourenkarte“, Nr. 70 (modifiziert)

Diese Arbeit soll einen Überblick über die Verkehrssituation am Hengstpass geben. Dafür wurden unterschiedliche Methoden der Datengewinnung angewandt, die ich in den jeweiligen Kapiteln näher erläutern werde.

### 3. Allgemeine Informationen

#### 3.1 Die Hengststraße

Die Informationen zu diesem Kapitel stammen aus einem Gespräch mit Herrn OSR Rudolf Stanzel, der als Chronist für die Hengststraße gilt. Eine ausführliche Chronik über die Hengststraße kann auch bei DAUCHER (1998), FORSTER und GRABENSBERGER (1984) nachgelesen werden.

Die Geschichte der Hengststraße ist eng verbunden mit der Entwicklung der Eisenwurzten. Der Erzberg war Dreh- und Angelpunkt für die gesamte Region, von den Voralpen und Alpen der Steiermark bis Niederösterreich und Oberösterreich. Für die Eisenverwertung wurde fließendes Wasser zum Antrieb der Hämmer und große Mengen an Holzkohle und Lebensmittel benötigt. Die Versorgung der Hammerwerke mit Holz und Lebensmitteln aus der Region rund um den Erzberg war durch das begrenzte Raumangebot bald erschöpft. So entstanden Proviantwege, die vor allem Lebensmittel in die dicht bevölkerte Stadt Innerberg brachten (später wurde die Stadt Eisenerz genannt). So wurde 1670 der Proviantweg von der im Jahre 1625 gegründeten Innerberger Gewerkschaft geschaffen, der von St. Gallen über den Hengstpass bis Rosenau und Windischgarsten führte.

Von nun an brachten Fuhrwerke vor allem Lebensmittel über den Proviantweg Richtung Erzberg, auf dem Rückweg nahmen sie oft minderwertiges Eisen mit. Hochwertiges Eisen durfte nur über Steyr oder Leoben gehandelt werden. Aufgrund des ständig steigenden Bedarfs an Brennstoffen und Lebensmitteln fand eine Regionalisierung und Dezentralisierung des Eisenwesens statt. Zahlreiche Sensenwerke entstanden rund um Windischgarsten, von denen auch das Sengsengebirge seinen Namen erhielt.

1850 wurde eine neue Trasse gebaut, womit der Verlauf der Straße geändert wurde. Bei der Errichtung des alten Proviantwegs wurde das Tal aufgrund der Hochwassergefahr gemieden. Die alte Hengststraße führte vorbei an der Rot-Kreuz-Kapelle zur Egglalm, dann vorbei an der Almstube, entlang des Draxlerwegs zum Zottensberg, durch den Fraitgraben und dann über die Stummerhöh bis zum Pfarrhofberg in Windischgarsten. Dabei mussten die Fuhrwerke große Höhenunterschiede überwinden. Die alte Hengststraße ist heute noch erhalten beziehungsweise erkennbar (siehe Abbildung 2).



Abbildung 2: Alte Hengststraße (Proviantweg) (eigene Aufnahmen)

Die neue Hengststraße verläuft nun über den Pass vorbei an der Spitzenberg Alm und am Zickerreith und folgt dem Rußbach am Fuße des Zeitschenbergs und des Pitschsteins. Von nun an heißt der Pass „Hengstpass“ und der Proviantweg „Hengststraße“.

Heute ist die Straße für die Forstwirtschaft von großer Bedeutung, vor allem aber für den Tourismus. Zahlreiche Wanderwege, Radfahrwege und Almen bewirken an schönen Wochenenden einen Besucheransturm. Ein weiteres Ausflugsziel ist die Rot-Kreuz-Kapelle. Eine Quelle wurde direkt in die Kapelle geleitet, deren Wasser Heilkraft nachgesagt wird.



Abbildung 3: Rot-Kreuz-Kapelle (eigene Aufnahme)

Entlang der Hengststraße liegen zahlreiche Almen und Reithe, die für Wanderer ein beliebtes Ausflugsziel darstellen. Eine Belebung der Region rund um den Hengstpass fand mit der Gründung des Nationalparks Kalkalpen im Jahre 1997 statt, dessen mediale Präsenz zahlreiche Besucher in die Almenregion lockte.

### ***3.2 Der Nationalpark Kalkalpen***

Ein Nationalpark ist ein Gebiet, welches durch spezielle Maßnahmen vor schädlichen menschlichen Eingriffen geschützt wird. Diese Gebiete sind ökologisch besonders wertvoll und verfügen über eine natürliche Schönheit.

Das Oberösterreichische-Nationalpark-Gesetz wurde im Dez. 1996 im oberösterreichischen Landtag beschlossen. Im Juli 1997 konnte der Nationalpark schließlich mit einer Gesamtfläche von 16.509 Hektar realisiert werden. Durch mehrmalige Erweiterungen des Nationalparks beträgt seine Fläche derzeit 20.825 Hektar. Das Gebiet

ist seit 1998 nach den IUCN Kriterien der Kategorie 2 als Nationalpark international anerkannt, und es zählt seit 2004 zu den Ramsar Schutzgebieten und zu den Natura 2000 Gebieten (Quelle: [www.kalkalpen.at](http://www.kalkalpen.at)).

Laut dem Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS - <http://www.ris.bka.gv.at>) sind für die Errichtung des Nationalparks folgende Ziele definiert (LGBl.Nr. 20/1997 § 1):

„Ziel der Errichtung des "Nationalparks O.ö. Kalkalpen" ist es, ein Schutzgebiet zu schaffen, in dem der Ablauf natürlicher Entwicklungen auf Dauer sichergestellt und somit gewährleistet wird, dass:

1. die weitgehend unversehrten, naturbelassenen Teile dieses Gebietes erhalten bleiben und sich zu einer Naturlandschaft entwickeln können,
2. die naturnahe Kulturlandschaft dieses Gebietes, die durch Fleiß und Ausdauer der bergbäuerlichen Bevölkerung seit vielen Jahrhunderten geprägt worden ist, erhalten bleibt und auch weiterhin gepflegt werden kann,
3. die für dieses Gebiet charakteristischen Landschaftstypen, die Ökosysteme von besonderer Eigenart, die dafür repräsentative Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer charakteristischen Lebensräume sowie vorhandene historisch bedeutsame Objekte und Landschaftsteile bewahrt werden,
4. die ökologischen und ökonomischen Zusammenhänge in diesem Gebiet zu ihrem Schutz und zum Wohl der Menschen erforscht werden können und
5. den Menschen auch in aller Zukunft ein eindrucksvolles Naturerlebnis zum Zweck der Bildung und Erholung ermöglicht wird, ohne dass dadurch die übrigen Zielsetzungen (Z. 1 bis 4) beeinträchtigt werden.“

Heutzutage wird vor allem der Zusammenhang zwischen Großschutzgebiet (insbesondere der Nationalparks) und dem Tourismus im ländlich geprägten Raum diskutiert. Durch die medialen Auftritte des Nationalparks Kalkalpen entwickelte sich das Gebiet rund um den Hengstpass zu einer beliebten Ausflugsdestination. Dem touristischen Aufschwung sind dabei jedoch Grenzen im Sinne des Umweltschutzes gesetzt. Ein Nationalpark sollte daher auch immer das Ziel einer nachhaltigen und zugleich effizienten und effektiven Verkehrslösung verfolgen. Das steigende Umweltbewusstsein und das Bedürfnis der Gesellschaft nach Erholung und Erlebnis in der Natur lassen einen Schluss zu – Nationalparks liegen im Trend. Das Prinzip der Nachhaltigkeit entwickelt sich Ende der 1980er Jahre auch im Tourismus. Das Nachhaltigkeitsprinzip beschreibt dabei die erhaltende Nutzung der natürlichen Lebensgrundlage durch den Menschen.

## 4. Verkehrszählung

### 4.1 Datenerhebungsmethode zur Verkehrszählung

Die Daten wurden von Frau Brigitte Wiktorin und mir mit Hilfe eines Formulars erhoben (siehe Abbildung 8). Die Verkehrsobjekte wurden dabei durchgehend von 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr gezählt. Die Datenerhebung fand an folgenden Tagen statt:

Samstag, 01. September 2007  
Sonntag, 02. September 2007  
Sonntag, 16. September 2007  
Montag, 01. Oktober 2007.

Die Zählung erfolgte zum Großteil am Parkplatz Zickerreith aber auch an anderen in Kapitel 5 beschriebenen Parkplätzen, da an denselben Tagen auch die Daten für die Parkplatzsituation erhoben wurde. Das Wetter spielte für die Ergebnisse eine entscheidende Rolle:

01.09.	07:00	regnerisch	11°C	Nebel
	11:00	Nieselregen	12°C	Nebel
	14:00	Nieselregen	12°C	leichter Nebel
	17:00	vereinzelt Regen/ vereinzelt Sonnenschein	11°C	leichter Nebel
02.09.	07:00	bewölkt	11°C	leichter Nebel
	11:00	leicht bewölkt/Sonnenschein	13°C	kein Nebel
	14:00	stark bewölkt	13°C	kein Nebel
	17:00	bewölkt	13°C	kein Nebel
16.09.	07:00	Sonnenschein	7°C	kein Nebel
	11:00	Sonnenschein	10°C	kein Nebel
	14:00	Sonnenschein	12°C	kein Nebel
	17:00	Sonnenschein	12°C	kein Nebel
01.10.	07:00	Sonnenschein	4°C	kein Nebel
	11:00	Sonnenschein	15°C	kein Nebel
	14:00	Sonnenschein	18°C	kein Nebel
	17:00	Sonnenschein	17°C	kein Nebel

## 4.2 Ergebnisse der Verkehrszählung

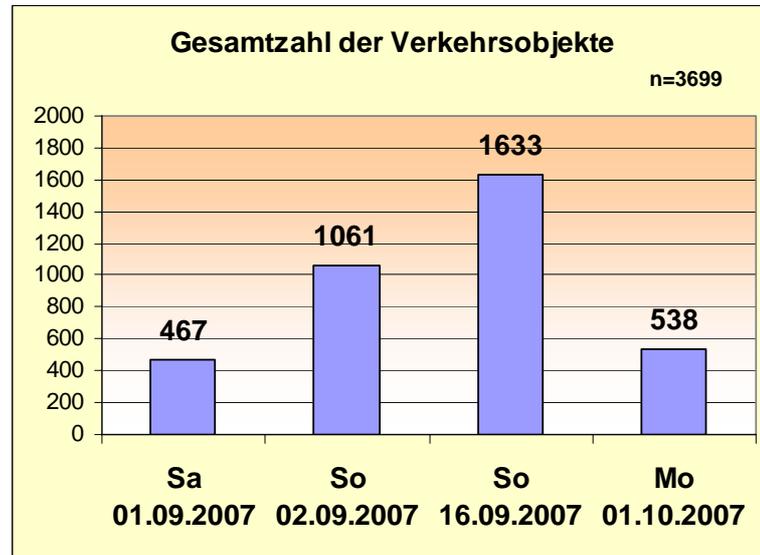


Abbildung 4: Gesamtzahl der Verkehrsobjekte

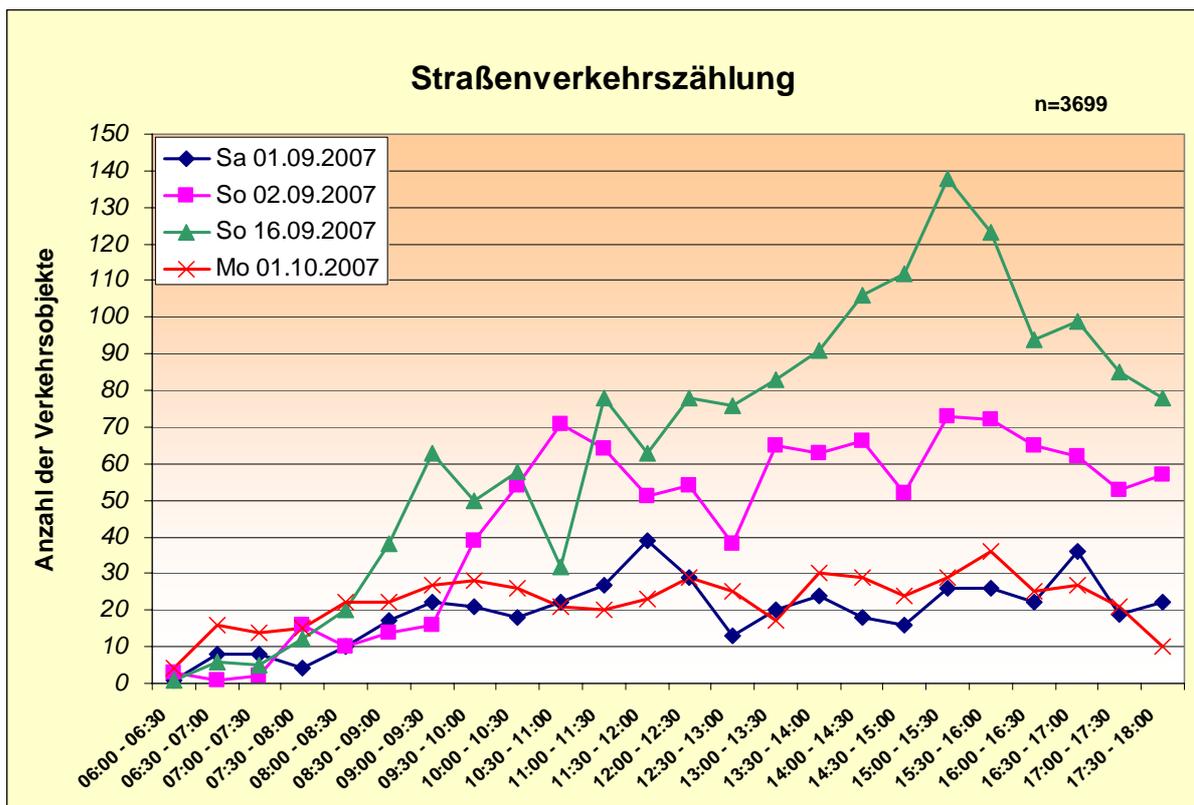


Abbildung 5: Tagesgang des Verkehrsaufkommens

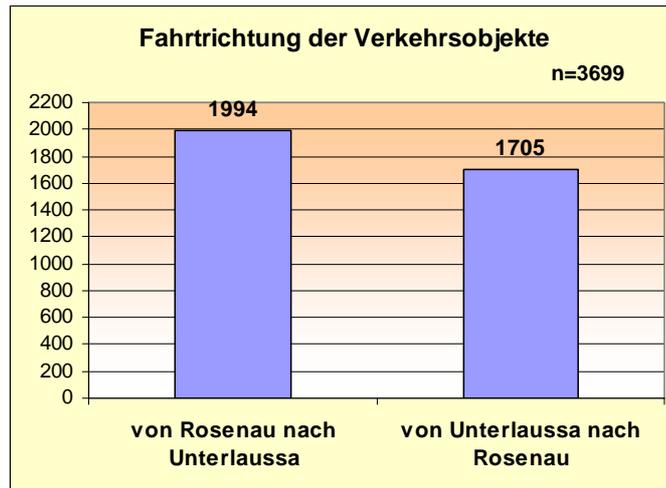
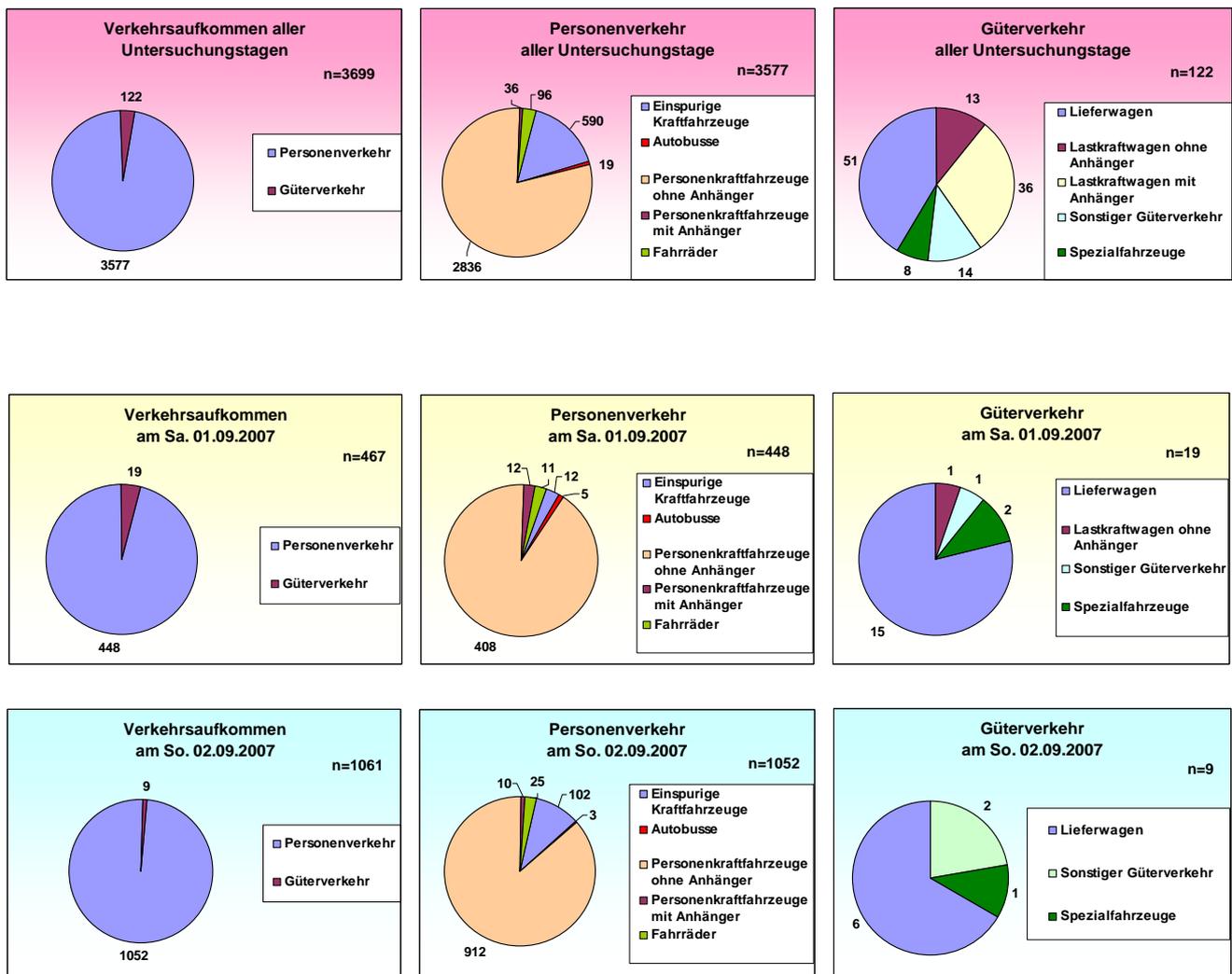


Abbildung 6: Fahrtrichtung der gezählten Verkehrsobjekte



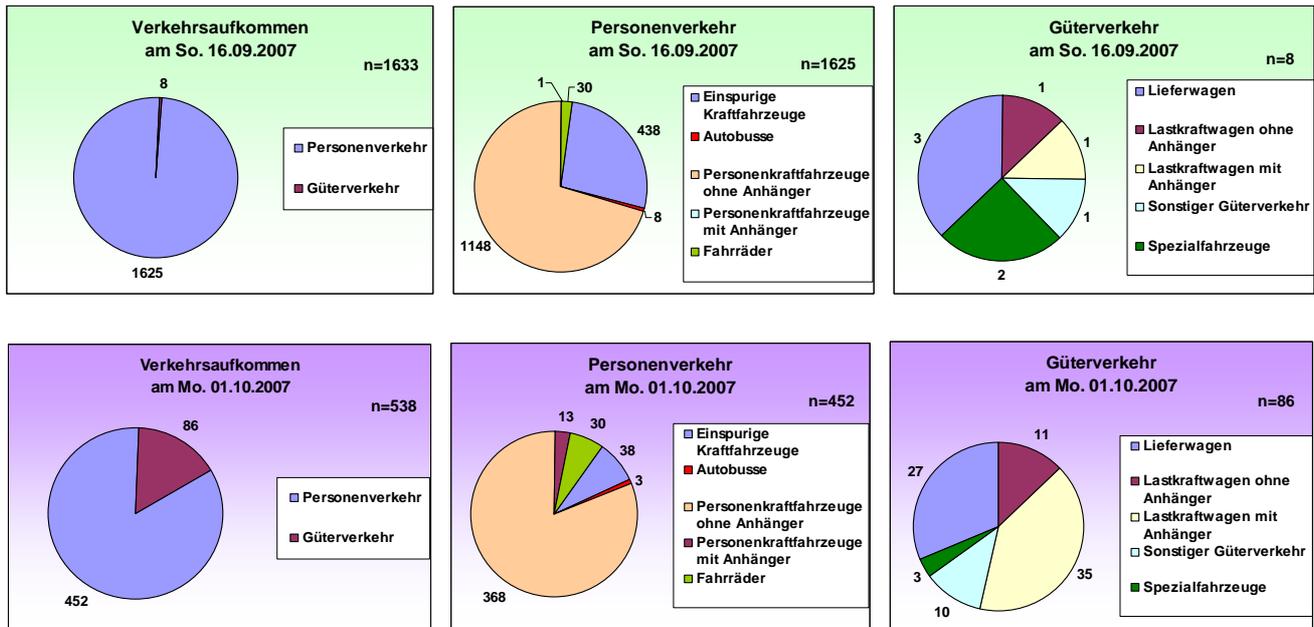


Abbildung 7: Verkehrsaufkommen nach Personenverkehr und Güterverkehr

### Definitionen:

**Personenverkehr:** zum Personenverkehr zählen einspurige Kraftfahrzeuge, Personenkraftwagen mit und ohne Anhänger, Autobusse und Fahrräder

**Güterverkehr:** zum Güterverkehr zählen Lieferwagen, Lastkraftwagen mit und ohne Anhänger, sonstiger Güterverkehr und Spezialfahrzeuge

**Einspurige Kraftfahrzeuge:** Fahrräder mit Hilfsmotor, Kleinmotorräder, Motorräder mit oder ohne Beiwagen, Motordreiräder

**Personenkraftwagen ohne Anhänger:** Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen ohne Anhänger

**Personenkraftwagen mit Anhänger:** Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen mit Anhänger (Wohnwagen), Wohnmobile (Campingfahrzeuge)

**Autobusse:** Autobusse mit oder ohne Anhänger

**Lieferwagen:** Lieferwagen für den Güterverkehr bis 3,5 Tonnen

**Lastkraftwagen ohne Anhänger:** Lastkraftwagen über 3,5 Tonnen ohne Anhänger

**Lastkraftwagen mit Anhänger:** Lastkraftwagen mit einem oder mehreren Anhängern, Sattelschlepper

**Sonstiger Güterverkehr:** Traktoren mit oder ohne Anhänger

**Spezialfahrzeuge:** Landwirtschaftliche Sonderfahrzeuge (Traktoren nur in Verbindung mit Arbeitsmaschinen), außergewöhnliche Fahrzeuge, wie z.B. motorisierte Straßenwalzen, Bulldozer, Baukräne, Kettenfahrzeuge

### ***4.3 Interpretation der Ergebnisse zur Verkehrszählung***

Das Verkehrsaufkommen unterliegt einer sehr großen Schwankung. Die Zahl der Verkehrsobjekte ist sehr stark abhängig vom Wetter und vom Wochentag. Der 16.09.2007 sticht dabei besonders hervor. Auffällig an diesem Tag ist vor allem der hohe Anteil an einspurigen Kraftfahrzeugen. Der größere Anteil an Güterverkehr am 01.10.2007 ist aufgrund des Wochentags wenig überraschend.

Generell kann gesagt werden, dass die Hengststraße auch an starken Tagen, wie etwa dem Sonntag 16.09.2007, nicht überlastet ist. Auch der Güterverkehr ist außer Holztransportern nur in sehr geringem Ausmaß vorhanden.

Ganz anders sieht die Situation jedoch bei den Parkplätzen aus, die an schönen Wochenenden sehr wohl überlastet sind.

**Straßenverkehrszählung** Datum: \_\_\_\_\_

Zeit	Personenverkehr				Güterverkehr					Fahr- räder	
	Ein- spurige Kraftfahr- zeuge	Personenkraftwagen ohne Anhänger	Personen- kraftwagen mit Anhänger	Auto- busse	Lie- fer- wag- en	Last- kraft- wagen ohne An- hänger	Last- kraft- wagen mit An- hänger	Sonst- iger Güter- verkehr	Spe- zial- fahr- zeuge		
06:00											
06:30											
06:30											
07:00											
07:00											
07:30											
07:30											
08:00											
08:00											
08:30											
08:30											
09:00											
09:00											
09:30											

linke Spalte Windischgarsten – Unterlaussa

rechte Spalte Unterlaussa – Windischgarsten

**Einspurige Kraftfahrzeuge**  
Fahrräder mit Hilfsmotor,  
Kleinstmotorräder, Motorräder mit  
oder ohne Beiwagen,  
Motordreiräder

**Personenkraftwagen ohne  
Anhänger**  
Personenkraftwagen; oder  
Kombinationskraftwagen ohne  
Anhänger

**Personenkraftwagen mit  
Anhänger**  
Personenkraftwagen oder  
Kombinationskraftwagen mit  
Anhänger (Wohnwagen);  
Wohnmobile (Campingfahrzeuge)

**Autobusse**  
Autobusse mit oder ohne  
Anhänger

**Lieferwagen**  
Lieferwagen für den Güter-  
verkehr bis 3,5 Tonnen

**Lastkraftwagen ohne Anhänger**  
Lastkraftwagen über 3,5 Tonnen  
ohne Anhänger

**Lastkraftwagen mit Anhänger**  
Lastkraftwagen mit einem oder  
mehreren Anhängern,  
Sattelschlepper

**Sonstiger Güterverkehr**  
Traktoren mit oder ohne  
Anhänger

**Spezialfahrzeuge**  
Landwirtschaftliche Sonder-  
fahrzeuge (Traktoren nur in  
Verbindung mit Arbeit-  
maschinen), außergewöhnliche  
Fahrzeuge, wie z.B. motorisierte  
Straßenwalzen, Bulldozer,  
Baukräne, Kettenfahrzeuge

Abbildung 8: Formular für die Straßenverkehrszählung

## **5. Parkplatzsituation**

### **5.1 Datenerhebungsmethode zur Parkplatzsituation**

Die Daten wurden von Frau Brigitte Wiktora und mir parallel zur Verkehrszählung erhoben. Die Tage der Datenerhebung waren somit:

Samstag, 01. September 2007  
Sonntag, 02. September 2007  
Sonntag, 16. September 2007  
Montag, 01. Oktober 2007.

Dabei sind wir in einem Zwei-Stunden-Takt um 06:00, 08:00, 10:00, 12:00, 14:00, 16:00 und 18:00 Uhr alle Parkplätze abgefahren und haben die Kennzeichen der parkenden Kraftfahrzeuge notiert. Die parkenden Kraftfahrzeuge auf dem Privatparkplatz direkt vor der Pugl-Alm konnten nicht mitgezählt werden, da sonst die Datenerhebung für die Verkehrszählung nicht mehr möglich gewesen wäre.

Wie auch beim Verkehrsaufkommen hängt die Anzahl der parkenden Kraftfahrzeuge sehr stark vom Wetter und vom Wochentag ab (siehe Kapitel 4.1 auf S. 10). Auch Veranstaltungen beeinflussen die Parkplatzsituation. So fand am 02.09.2007 das Almfest auf der Spitzenberg Alm statt, welches sich in den Ergebnissen der Datenerhebung widerspiegelt.

### **5.2 Ergebnisse der Datenerhebung zur Parkplatzsituation**

#### **5.2.1 Lage der Parkplätze**

Die in den Luftbildern rot-transparent eingezeichneten Flächen zeigen Parkflächen, die im Untersuchungszeitraum als Parkplatz verwendet wurden. Die Luftbilder wurden aus der Homepage des „Digitalen Oberösterreichischen Raum-Information-System“ (DORIS) der oberösterreichischen Landesregierung (<http://doris.ooe.gv.at>) entnommen und anschließend bearbeitet. Die Parkplätze sind auch in Abbildung 1 auf Seite 6 eingezeichnet.

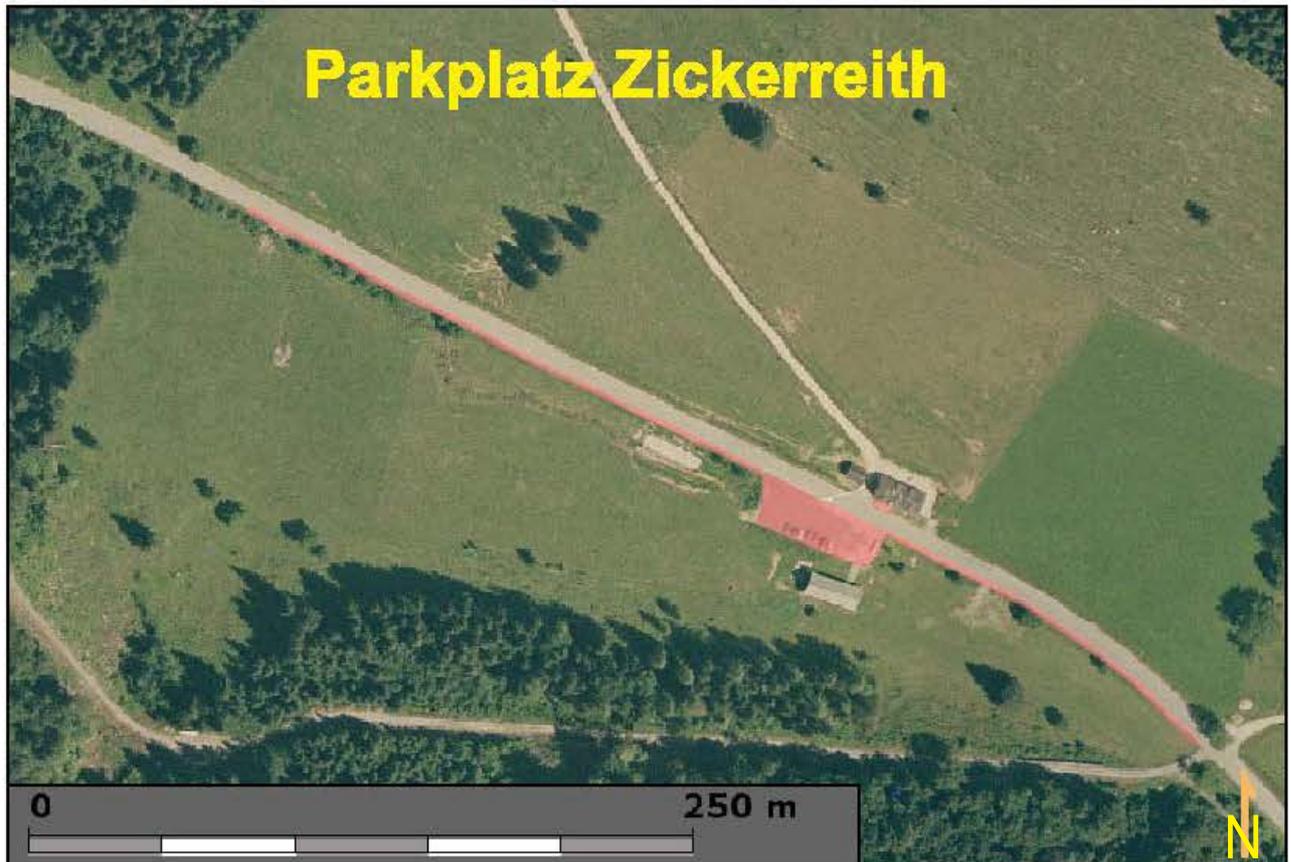


Abbildung 9: Luftbilder mit eingezeichneten Parkflächen

Quelle: <http://www.doris.ooe.gv.at> (modifiziert)

Umweltsystemwissenschaften  
Karl-Franzens-Universität Graz

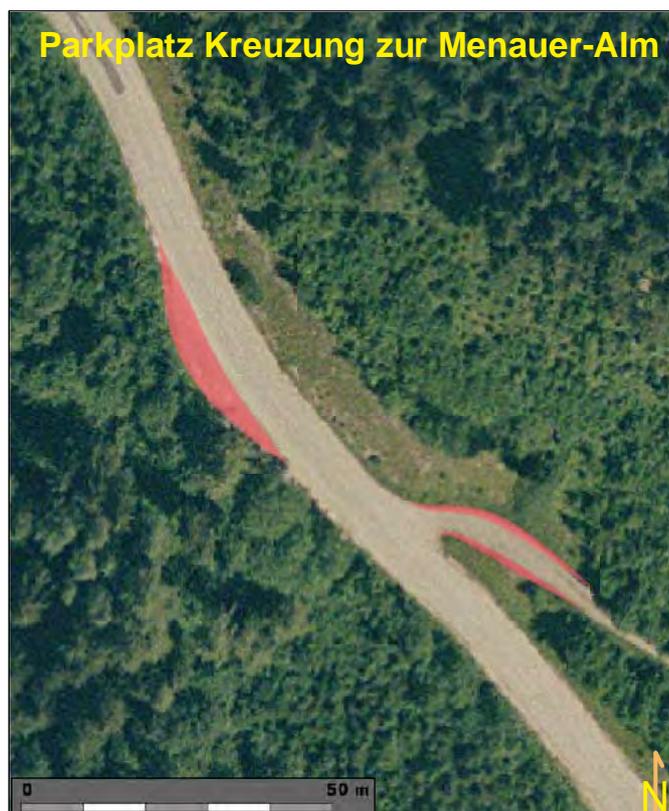


Abbildung 9: Fortsetzung



Abbildung 9: Fortsetzung

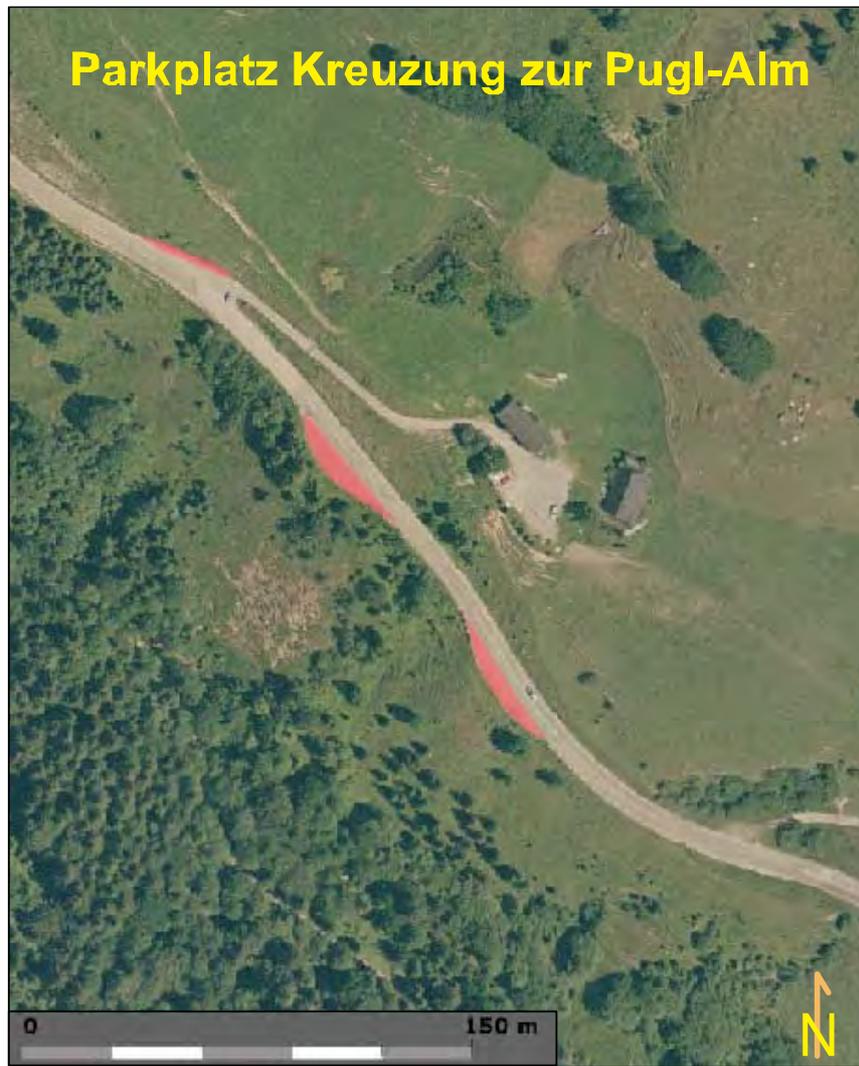


Abbildung 9: Fortsetzung  
Umweltsystemwissenschaften  
Karl-Franzens-Universität Graz

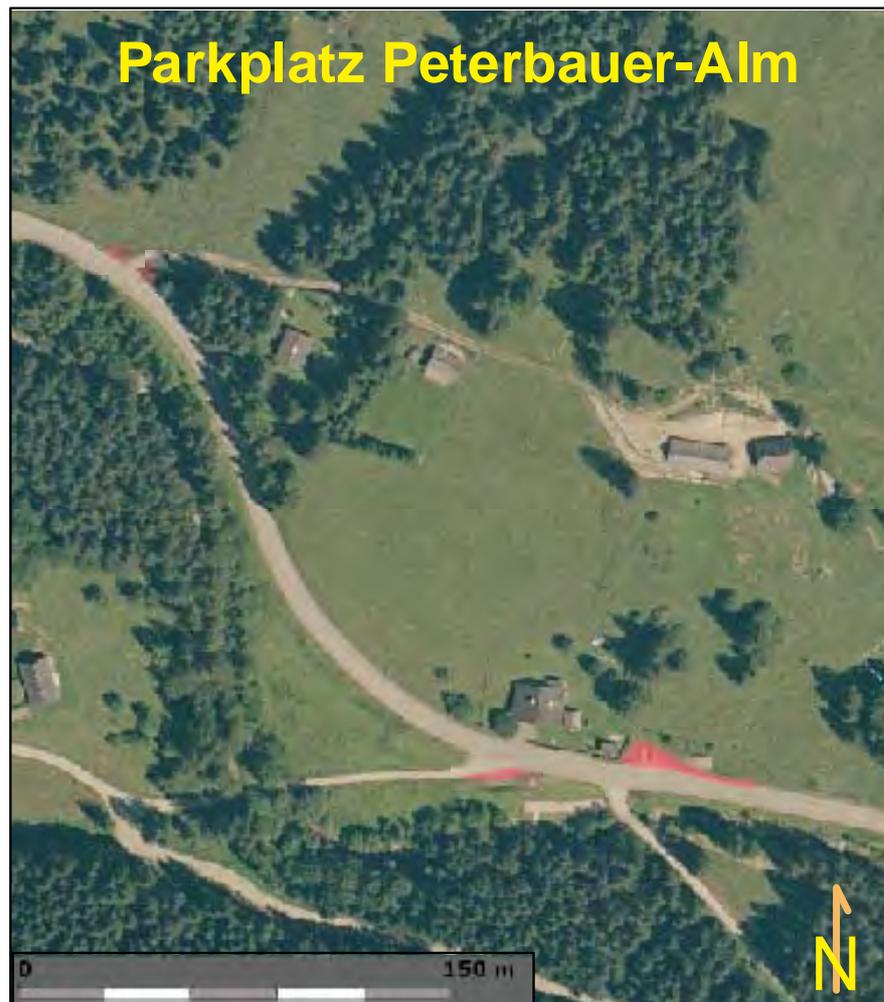


Abbildung 9: Fortsetzung

### 5.2.2 Herkunft der parkenden Kraftfahrzeuge

Die Herkunft der parkenden Kraftfahrzeuge am Hengstpass wurde mit Hilfe der Kennzeichen der parkenden Kraftfahrzeuge ermittelt. Die Abbildung 10 gibt einen Überblick über die Herkunft der parkenden Kraftfahrzeuge. Die unterschiedlichen Farben sollen dabei die quantitative Verteilung der Herkunft der parkenden Kraftfahrzeuge nach den jeweiligen Bezirken beziehungsweise Ländern graphisch darstellen. Die Zahlen in Klammern geben die Anzahl der parkenden Kraftfahrzeuge während der vier untersuchten Tage an.

Es stellte sich heraus, dass knapp 83,9% der parkenden Kraftfahrzeuge aus Oberösterreich kamen, gefolgt von der Steiermark mit 7,8%, Niederösterreich mit 6,2%, Wien mit 1,7% und Kärnten mit 0,4%. Die Bezirke Kirchdorf a. d. Krems, Steyr-Land, Linz-Land, Linz, Liezen und Steyr traten dabei besonders hervor.

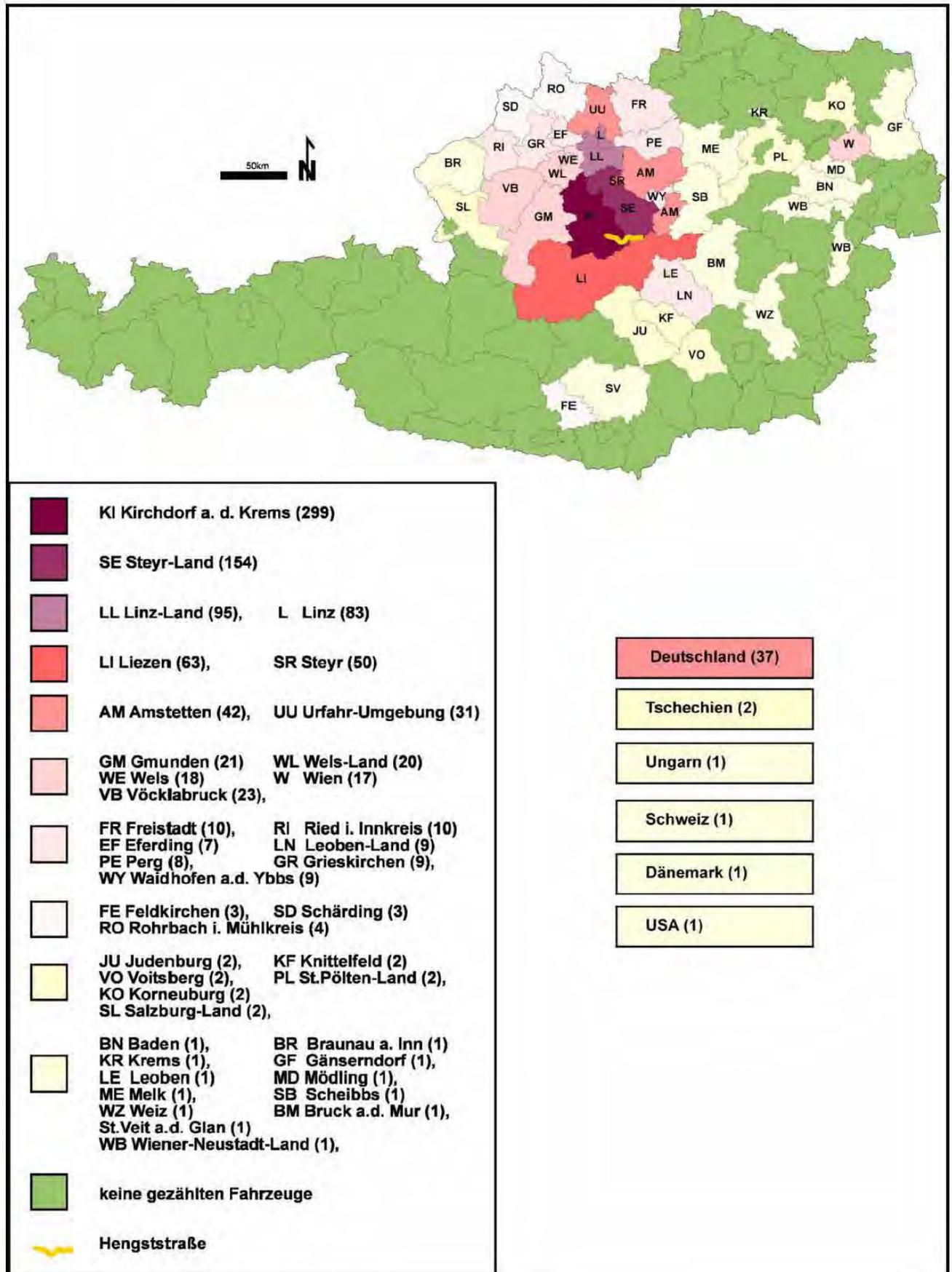


Abbildung 10: Herkunft der parkenden Kraftfahrzeuge

### 5.2.3 Anzahl der parkenden Kraftfahrzeuge

Um die Anzahl der parkenden Kraftfahrzeuge zu bestimmten Uhrzeiten darstellen zu können, mussten die Skalen an die jeweiligen Tage angepasst werden. Sie reichen daher von 12 parkenden Kraftfahrzeugen am 01.09.2007 bis 140 parkenden Kraftfahrzeugen am 02.09.2007.

Die Zeitangaben unterliegen aufgrund der bereits beschriebenen Datenerhebungsmethode einer gewissen Unschärfe, da es immer eine gewisse Zeit benötigte, alle Parkplätze abzufahren und die parkenden Kraftfahrzeuge zu notieren.

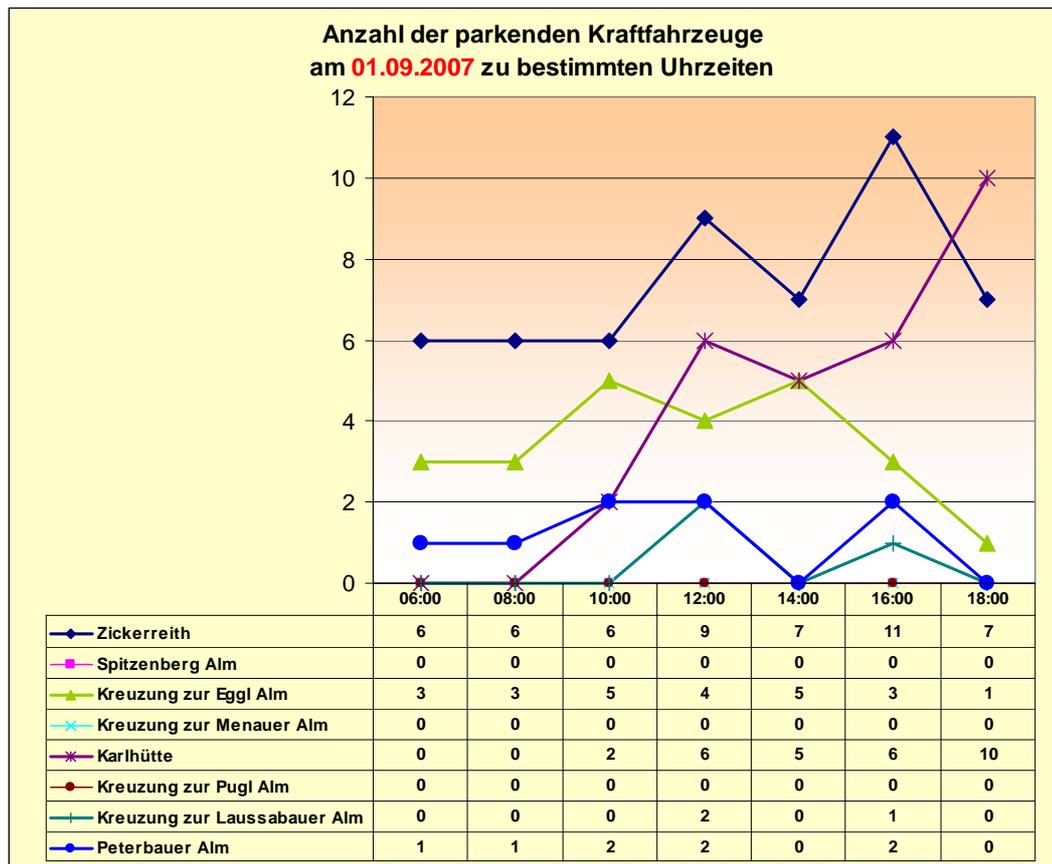


Abbildung 11: Anzahl der parkenden Kraftfahrzeuge nach Uhrzeiten

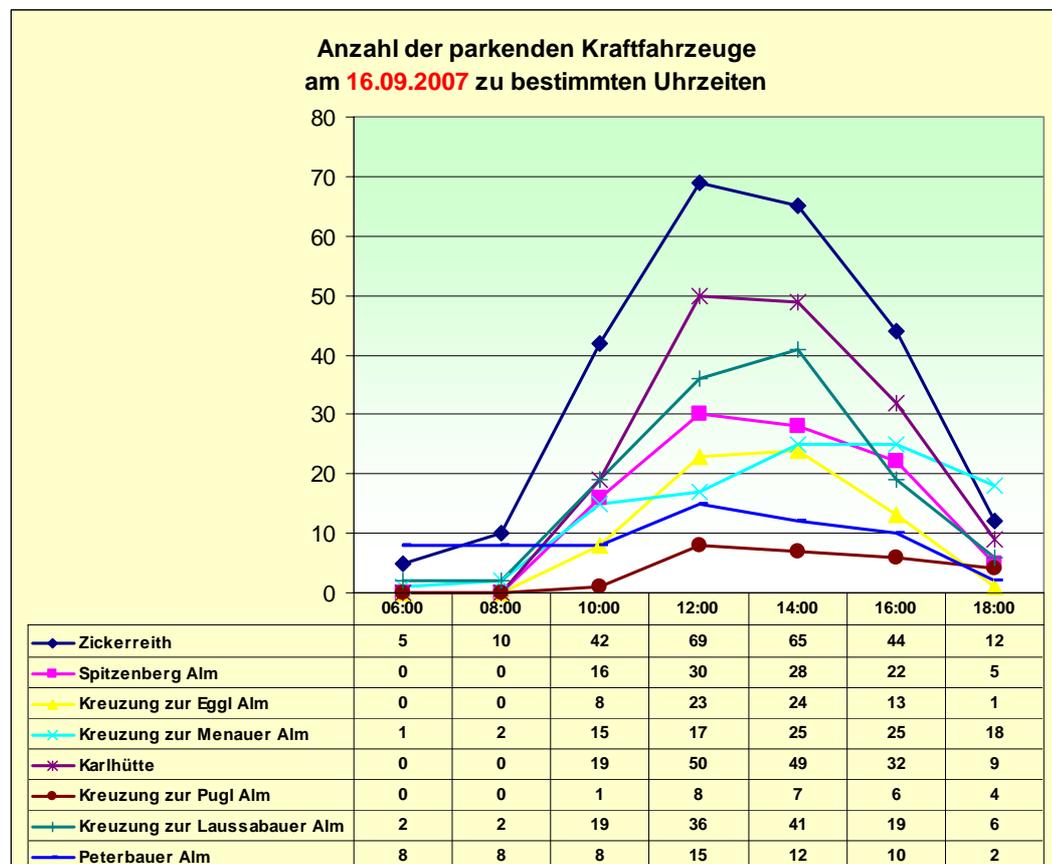
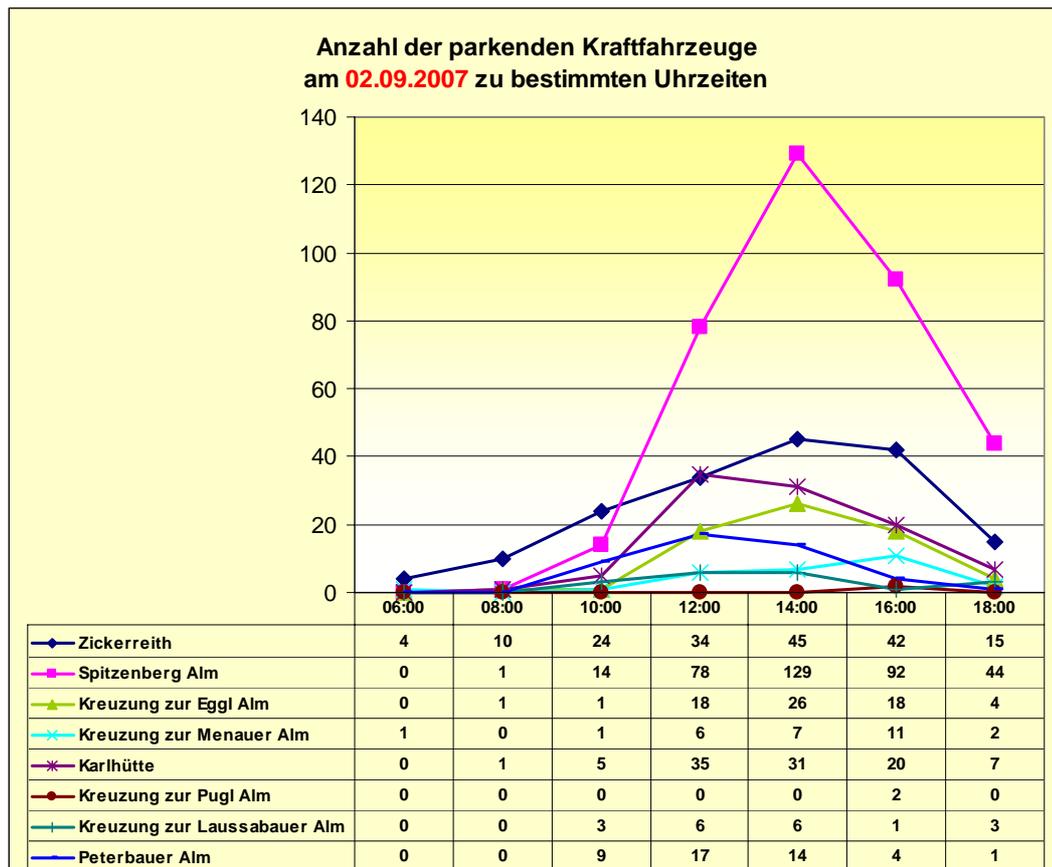


Abbildung 11: Fortsetzung

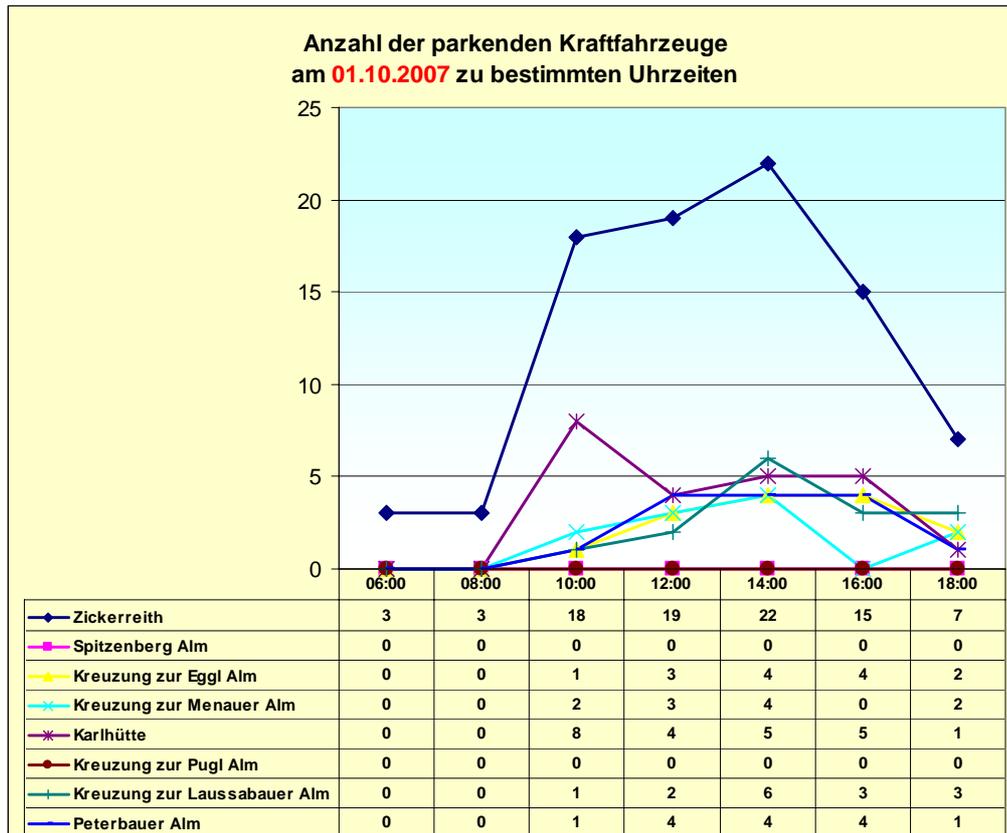


Abbildung 11: Fortsetzung

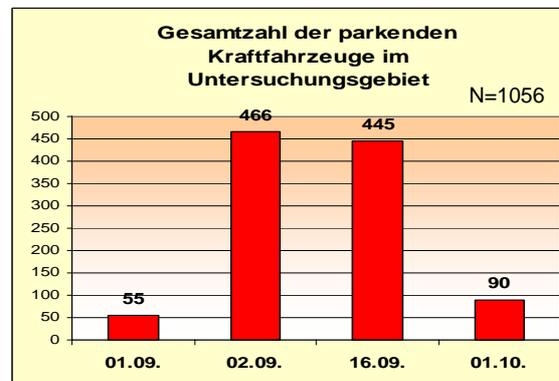


Abbildung 12: Gesamtzahl der parkenden Kraftfahrzeuge im Untersuchungsgebiet

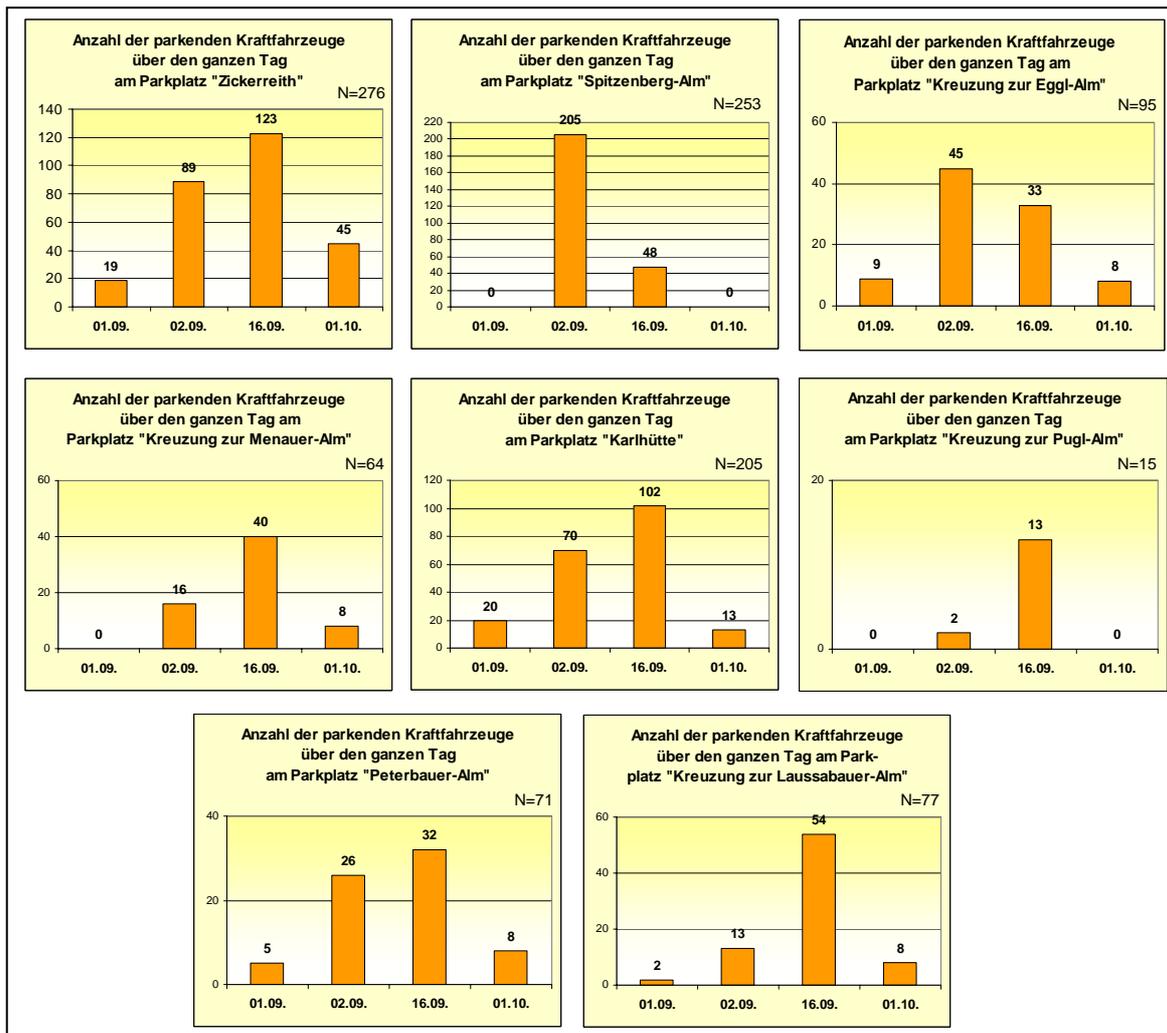


Abbildung 13: Anzahl der parkenden Kraftfahrzeuge an den jeweiligen Parkplätzen

## 5.2.4 Parkdauer

Die einzelnen Klassen der Parkdauer ergeben sich aus der Methode der Datenerhebung. Beispielsweise kann es sein, dass ein Auto um 11:50 am Parkplatz ankommt, um 12:00 gezählt wird und um 12:10 wieder abfährt. Die tatsächliche Parkdauer beträgt somit 0,33 Stunden. Andererseits kann es sein, dass ein Auto um 10:10 am Parkplatz ankommt, erst um 12:00 gezählt wird und um 13:50 wieder abfährt. Die tatsächliche Parkdauer beträgt dabei 3,66 Stunden. Daraus ergibt sich die Klasse 0-4 Stunden. Es könnte dabei vorgekommen sein, dass nur sehr kurz parkende Autos nicht erfasst wurden, die Zahl dürfte jedoch gering sein.

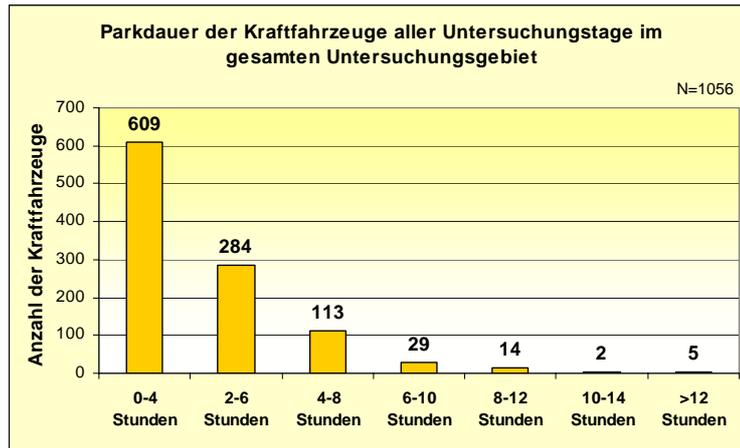
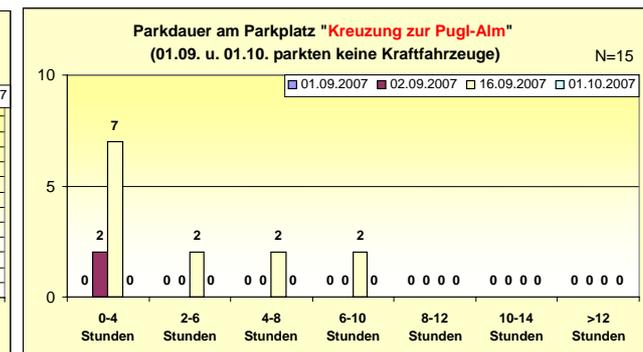
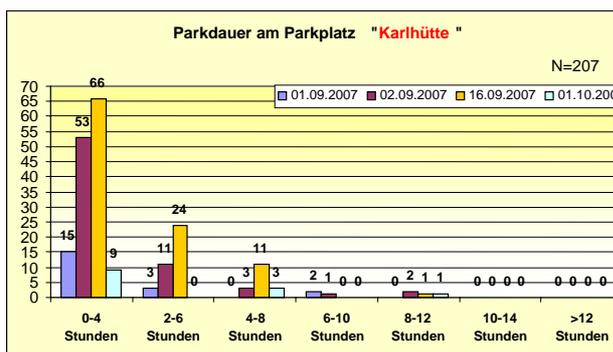
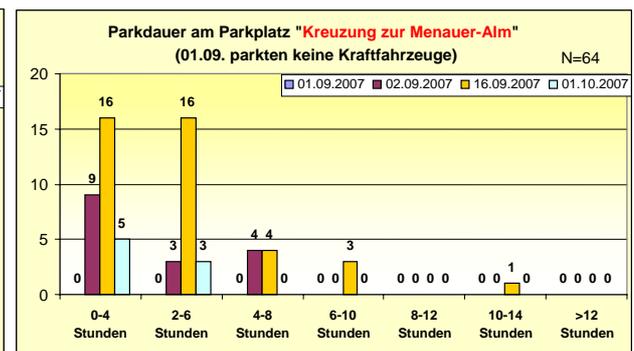
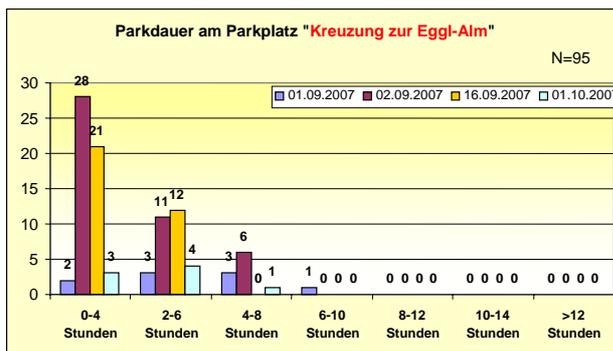
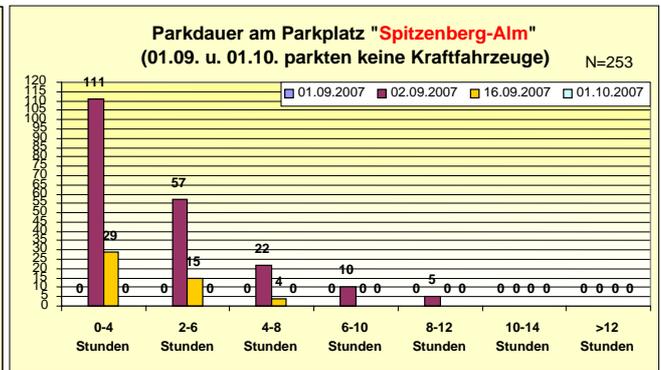
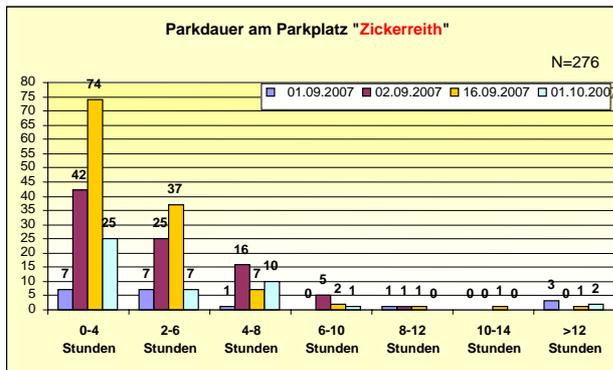


Abbildung 14: Parkdauer der Kraftfahrzeuge an allen Untersuchungstagen im gesamten Untersuchungsgebiet



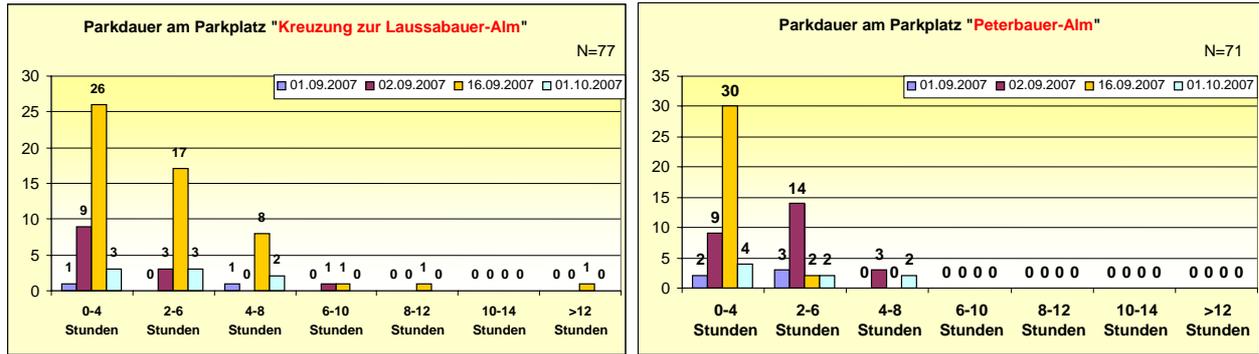


Abbildung 15: Parkdauer an den jeweiligen Parkplätzen

### 5.3 Interpretation der Ergebnisse zur Parkplatzsituation

Die Herkunft der parkenden Kraftfahrzeuge beschränkt sich größtenteils auf die umliegenden Bezirke Kirchdorf a. d. Krems, Steyr-Land, Linz-Land, Linz, Liezen und Steyr.

Wie in der Abbildung 11 ersichtlich, stellt der Parkplatz bei der Spitzenberg-Alm eine besondere Ausnahmesituation dar. An den Tagen 01.09. und 01.10. betrug die Anzahl der parkenden Kraftfahrzeuge null, während am 02.09.2007 um 14:00 Uhr die Anzahl der dort parkenden Kraftfahrzeuge aufgrund des dort stattfindenden Almfestes 129 betrug. Aber auch der Parkplatz Zickerreith und Karlhütte waren an diesem Tag und am 16.09.2007 stark überfüllt.

Die Größe des Parkplatzes Zickerreith lässt eine Anzahl von etwa 35 parkenden Personenkraftwagen zu. Auf dem Parkplatz Karlhütte finden etwa 30 parkende Personenkraftwagen Platz (siehe Abbildung 9). Ab dieser Anzahl von parkenden Kraftfahrzeugen kann von einer Parkplatznot gesprochen werden. Die Abbildung 11 zeigt, dass an den zwei Sonntagen die benötigten Parkflächen zeitweise das vorhandene Parkplatzangebot bei Weitem übersteigt. Aufgrund der vorherrschenden Parkplatznot mussten die Kraftfahrzeuge zum Großteil entlang der Straße parken (siehe Abbildung 9: rot eingezeichnete Parkflächen entlang der Hengststraße). Auf dem Parkplatz Spitzenberg-Alm herrscht normalerweise keine Parkplatznot, da die Wiese auf beiden

Seiten entlang der Zufahrtsstraße zur Alm als Parkplatz genutzt wird. Die Parkplatznot am 02.09.2007 am Parkplatz Spitzenberg-Alm bildet eine Ausnahme.

Die Abbildung 15 zeigt, dass vor allem Kurzzeitparker am Hengstpass dominieren (Parkzeit 0-4 Stunden). Bis auf 2-3 Ausnahmen auf dem Parkplatz Zickerreith gibt es keine Dauerparker im Untersuchungsgebiet (Kraftfahrzeuge, die länger als 12 Stunden parken).

Kurzfristig könnten Bodenmarkierungen auf dem Parkplatz Zickerreith helfen, das vorhandene Parkplatzangebot besser zu nutzen. Langfristig wäre eine Ausweitung der Parkflächen auf dem Parkplatz Zickerreith und Karlhütte sicherlich sinnvoll.

## **6. Befragung mittels Fragebogen**

### **6.1 Datenerhebungsmethode**

Insgesamt konnten 110 Personen befragt werden. Die Befragung wurde in der Zickerreith-Alm, im Gasthaus Karlhütte, in der Pugl-Alm, in der Lausserbauer-Alm und in der Peterbauer-Alm durchgeführt. Dabei wurden Fragebögen in den jeweiligen Gaststätten hinterlegt. Die Gastwirte haben dabei geholfen, die Besucher auf die Fragebögen aufmerksam zu machen. Der Zeitraum der Befragung war vom 27. August 2007 bis 24. September 2007. Die Abbildung 16 zeigt den dafür verwendeten Fragebogen.

## Fragebogen

### Alter?

0 - <16    16 - <18    18 - <35    35 - <50    50 - <65    >65

### Berufstätigkeit?

teilzeitbeschäftigt    vollzeitbeschäftigt    selbstständig  
 im Haushalt tätig    Schule/Studium    Präsenzdienster/Zivildienst  
 RentnerIn/PensionistIn    nicht beschäftigt

### Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie angereist?

Auto/Kleinbus    Motorrad    Moped    Fahrrad    Eisenbahn  
 Postbus    Reisebus    LKW    zu Fuß

### Wenn Sie mit dem Auto/Kleinbus angereist sind, wie viele Personen saßen inkl. Fahrer im Wagen?

\_\_\_\_\_

### Aus welcher Gemeinde / Bezirk / Land kommen Sie?

### Könnten Sie sich vorstellen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen?

Ja    Nein

### Wie häufig besuchen Sie die Region rund um den Hengstpass?

jeden Tag    einmal im Monat    einmal im Jahr  
 einmal pro Woche    einmal in sechs Monaten    ist das erste Mal

### Wann besuchen Sie die Region rund um den Hengstpass?

nur im Sommer    nur im Winter    das ganze Jahr über

### Zweck des Aufenthalts am Hengstpass?

### Empfinden Sie den Verkehr am Hengstpass als Belastung?

Ja    Nein

### Haben Sie schon einmal etwas vom „Nationalpark Kalkalpen“ gehört?

Ja    Nein

### Haben Sie selbst schon Aktivitäten im Nationalpark Kalkalpen unternommen? (Radfahren, Wandern, Höhlentour, Fotografieren, ...)

Ja    Nein

### Kennen Sie den „Wanderbus Hintergebirge“?

Ja    Nein

### Sonstige Anmerkungen?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Abbildung 16: Fragebogen

## 6.2 Ergebnisse der Befragung

### Herkunft der befragten Personen

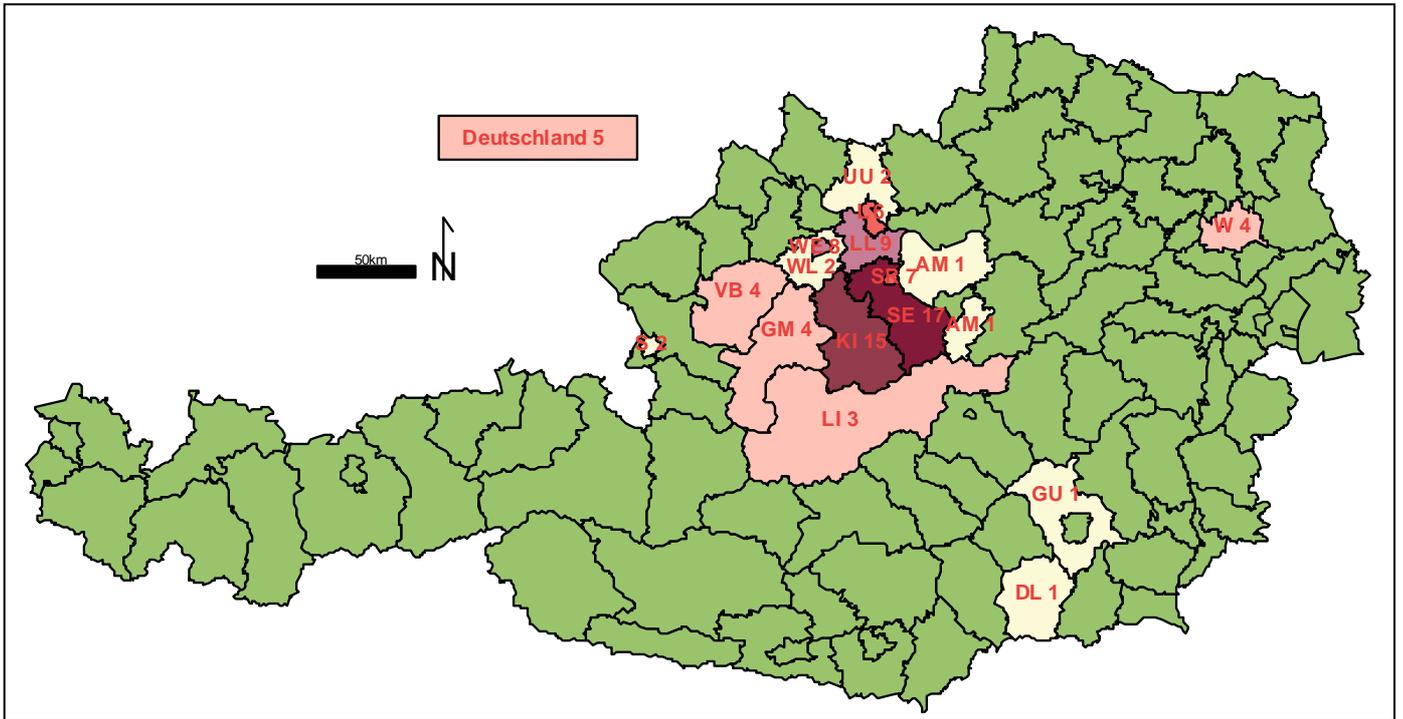


Abbildung 17: Herkunft der befragten Personen

Die Prozentangaben der folgenden Graphiken sind jeweils gerundet.

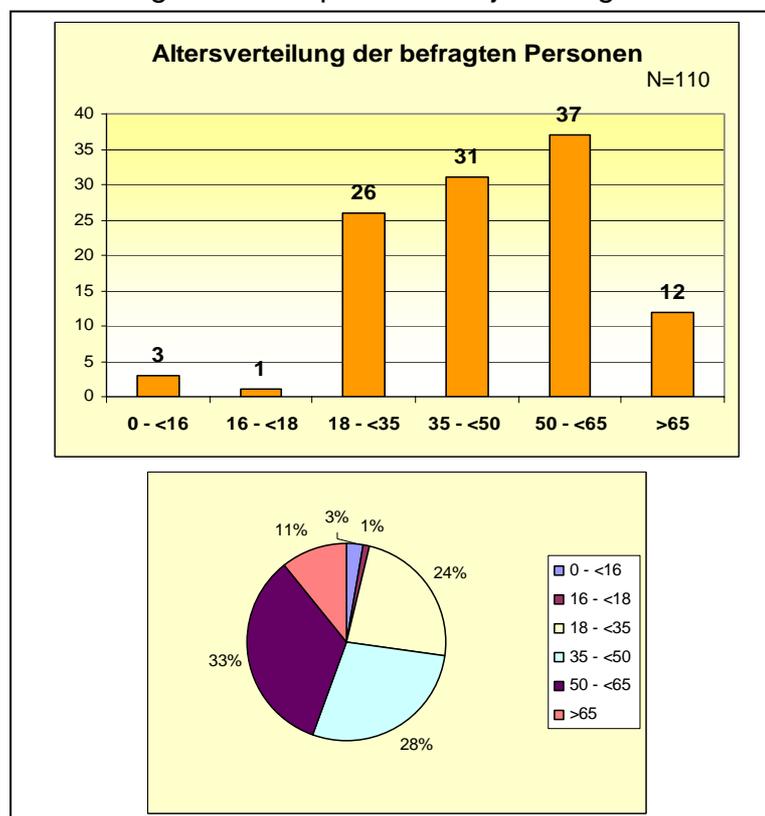


Abbildung 18: Altersverteilung der befragten Personen

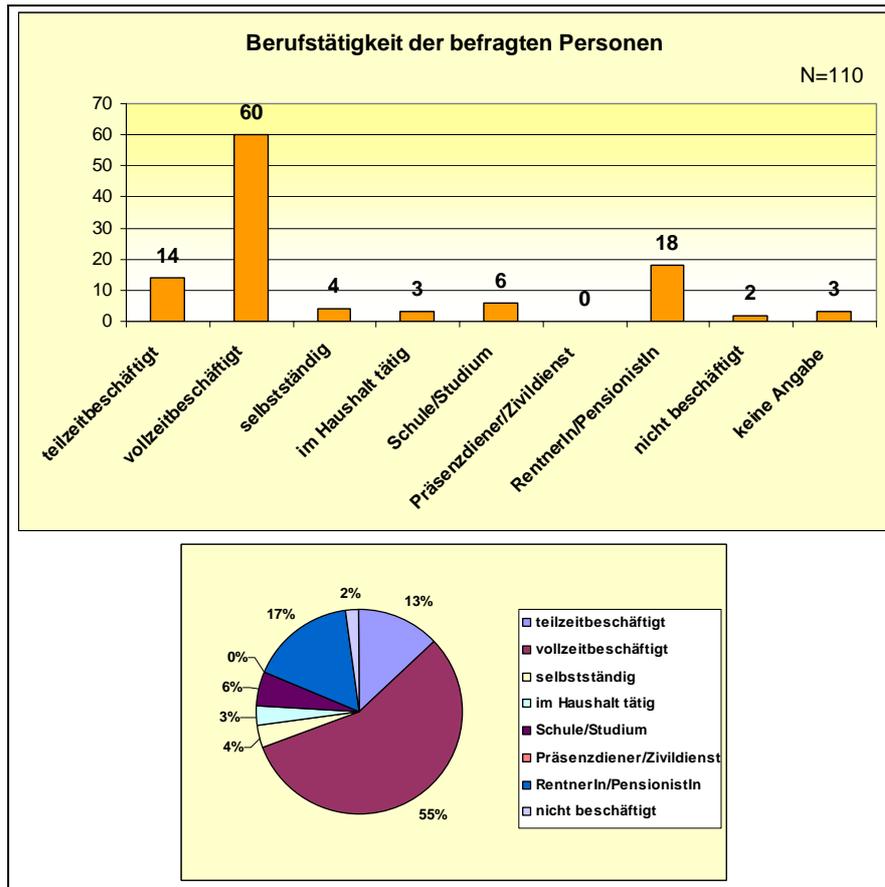


Abbildung 19: Berufstätigkeit der befragten Personen

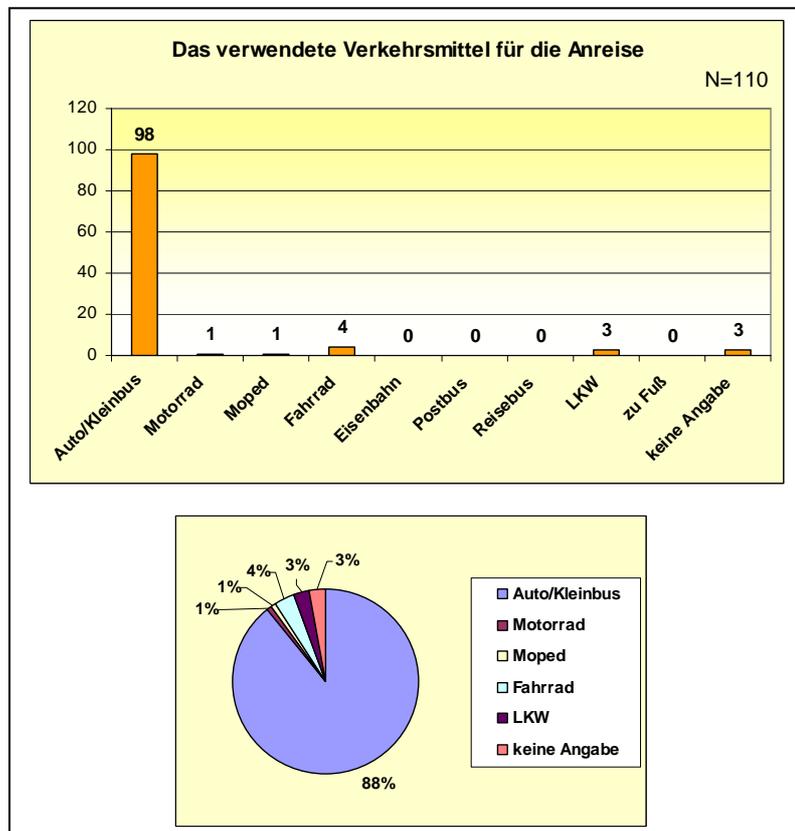


Abbildung 20: Das verwendete Verkehrsmittel für die Anreise

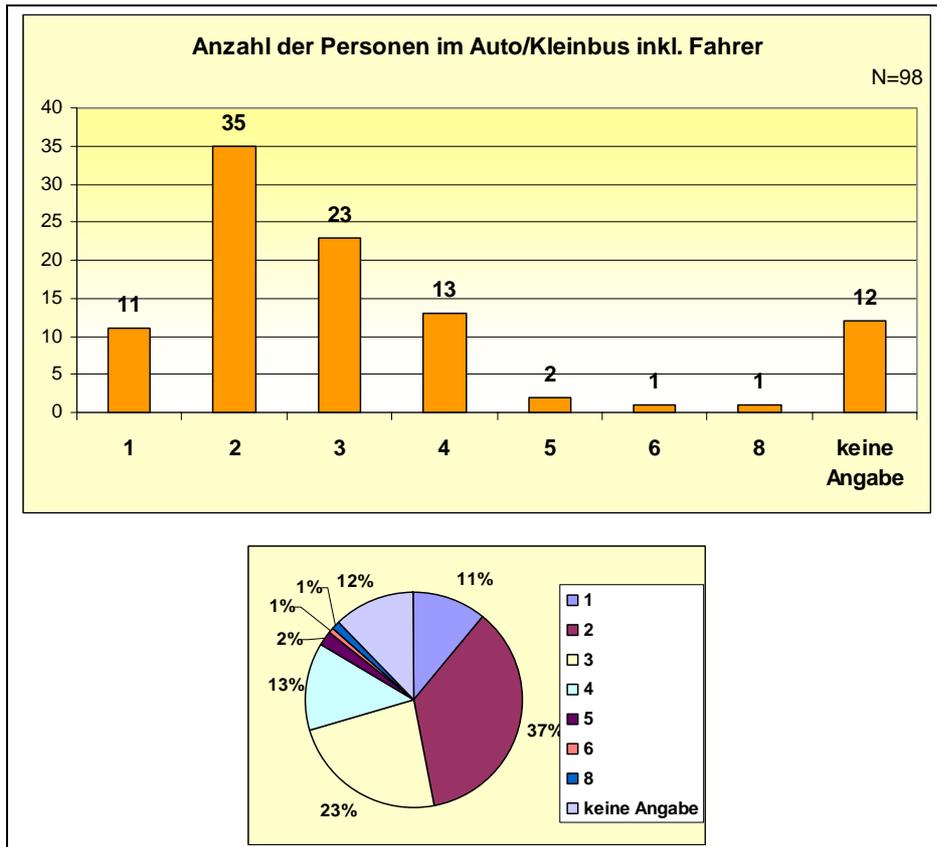


Abbildung 21: Anzahl der Personen im Auto/Kleinbus inkl. Fahrer

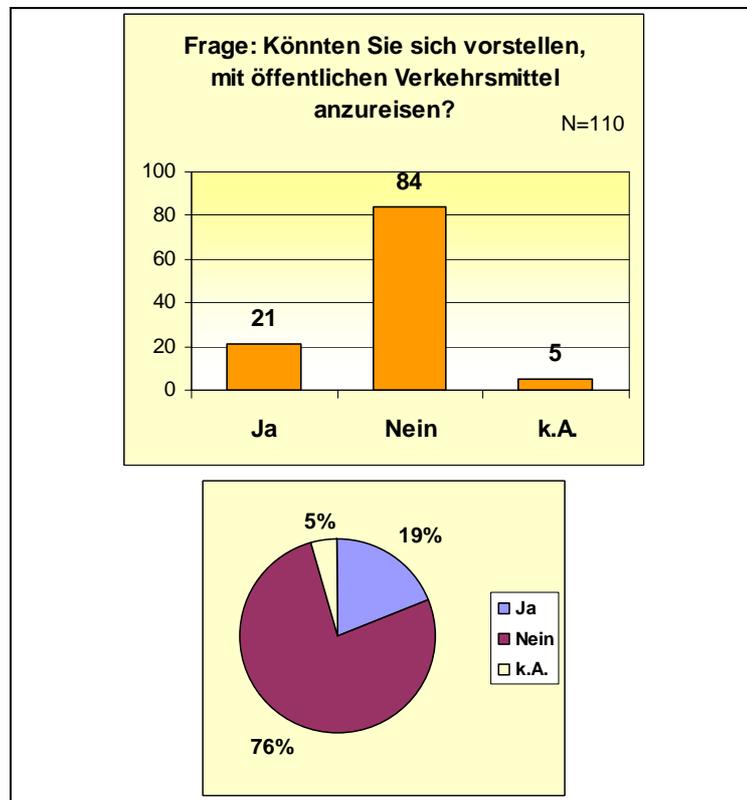


Abbildung 22: Frage: Könnten Sie sich vorstellen mit öffentlichen Verkehrsmittel anzureisen?

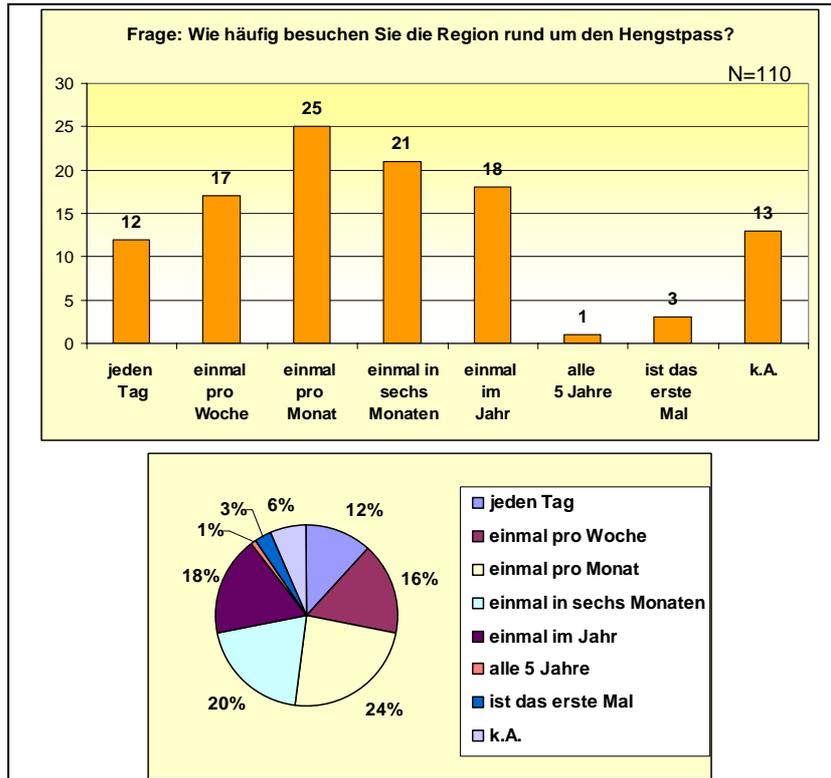


Abbildung 23: Wie häufig wird die Region rund um den Hengstpass besucht

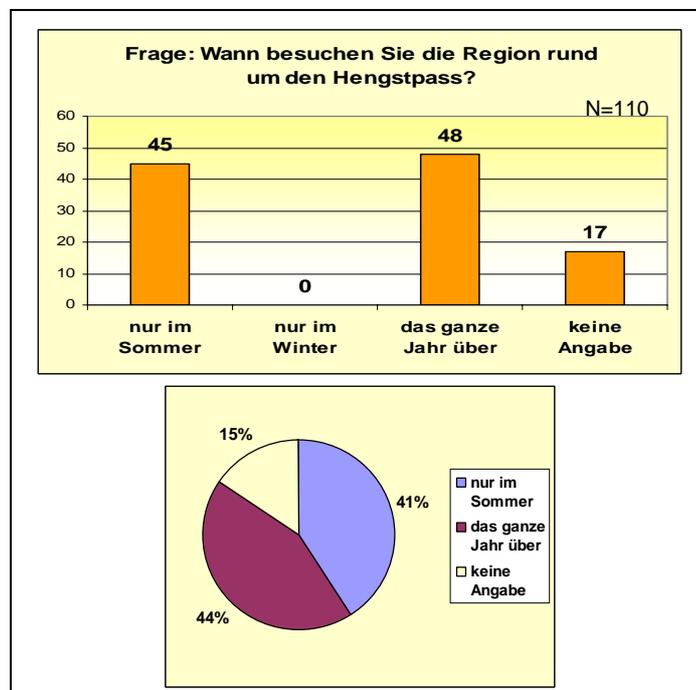


Abbildung 24: Wann wird die Region rund um den Hengstpass besucht

Auf die Frage „Wann besuchen Sie die Region rund um den Hengstpass?“ muss bei der Antwortmöglichkeit „nur im Winter“ null herauskommen, da die Befragung nur im Sommer durchgeführt wurde.

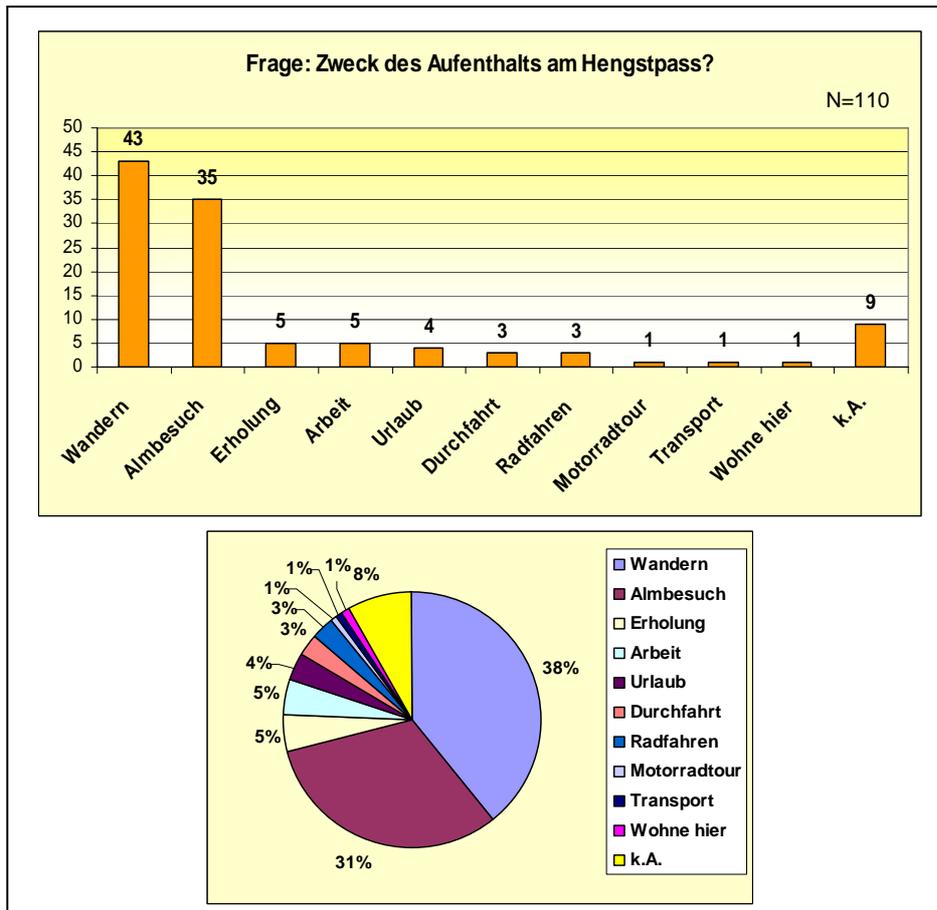


Abbildung 25: Zweck des Aufenthalts am Hengstpass

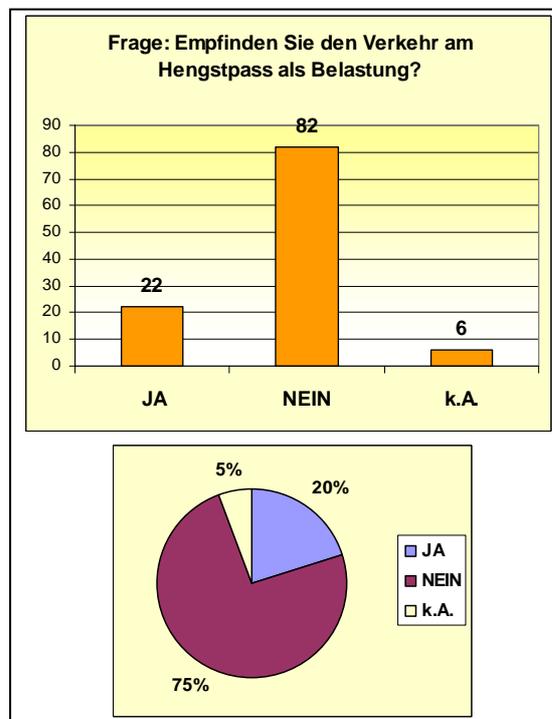


Abbildung 26: Belastung durch den Verkehr am Hengstpass

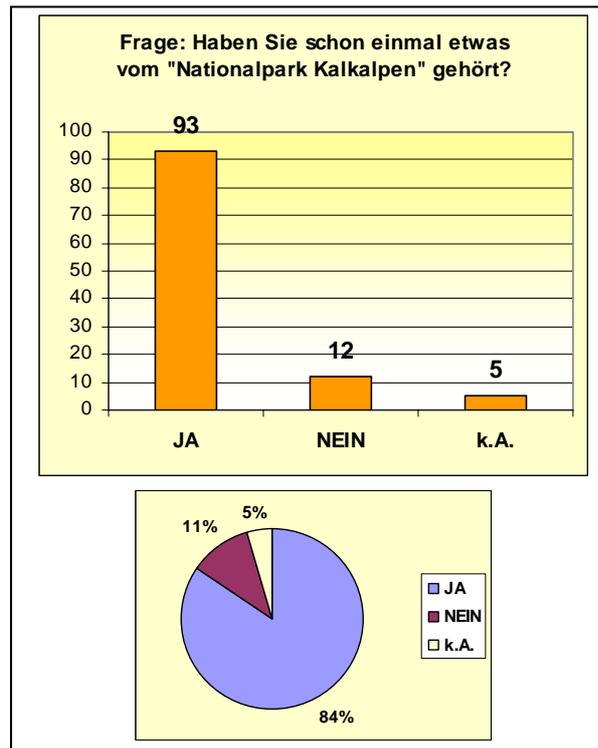


Abbildung 27: Bekanntheitsgrad des Nationalparks Kalkalpen

### 6.3 Interpretation der Ergebnisse zur Befragung

Der Großteil der befragten Personen kam aus den Bezirken Kirchdorf a. d. Krems und Steyr-Land. Dabei waren 65 % der befragten Personen vollzeitbeschäftigt.

88 % der befragten Personen sind mit einem Auto oder Kleinbus angereist. Keiner ist mit einem öffentlichen Verkehrsmittel angereist, was bereits einen ersten Hinweis auf ein Defizit in diesem Bereich gibt. 76 % konnten sich auch nicht vorstellen, mit einem öffentlichen Verkehrsmittel anzureisen, teils aus Bequemlichkeit, teils aber auch aufgrund des fehlenden Angebots.

Die befragten Personen kommen sehr häufig und regelmäßig auf den Hengstpass. Mehr als die Hälfte besuchen die Region rund um den Hengstpass einmal im Monat oder öfter. Die Befragung zeigte auch, dass das Gebiet auch für Wintersportler sehr interessant ist. 44 % gaben an, das ganze Jahr über den Hengstpass zu besuchen.

Die Antworten auf die Frage nach dem Zweck des Aufenthalts am Hengstpass macht deutlich, welch hoher Stellenwert den Almen zukommt. Sie zeigen auch, dass es so gut

wie keinen Berufsverkehr am Hengstpass gibt. Das Wandern war erwartungsgemäß der häufigste Grund für einen Besuch der Region.

Die Antworten auf die Frage „Empfinden Sie den Verkehr am Hengstpass als Belastung?“ decken sich mit den Ergebnissen der Verkehrszählung. Die Verkehrszählung zeigt eine nicht allzu große Verkehrsbelastung und der Großteil der Befragten empfand dies auch so.

Der Bekanntheitsgrad des Nationalparks Kalkalpen ist sehr hoch. 84% der befragten Personen gaben auch an, schon einmal Aktivitäten im Nationalpark unternommen zu haben. Die Personen, die auf die Frage „Haben Sie schon einmal etwas vom „Nationalpark Kalkalpen gehört?“ mit nein geantwortet haben, kamen aus den Bezirken: Kirchdorf (1x), Gmunden (1x), Liezen (1x), Linz-Land (2x), Wels (2x), Salzburg (1x), Villach (1x) und zwei mal aus Deutschland.

## 7. Unfallstatistik

### 7.1 Unfallstatistik 2004 - 2006

Dieses Kapitel zeigt eine Unfallstatistik für die gesamte Hengststraße L550 in den Jahren 2004 – 2006. In diesen drei Jahren gab es 27 Unfälle (Quelle: <http://www.doris.ooe.gv.at>). Eine Unfalhäufung gab es auf Kilometer 1,7 (6 Unfälle). In dem von mir untersuchten Teilabschnitt der Hengststraße zwischen Kilometer 10 und Kilometer 16 ereigneten sich drei Unfälle.

Kilometer	Fahrzeugart	Verletzte
0,1	PKW	1
0,6	Motorrad	2
1,3	Motorrad	1
1,7	Motorrad	1

3,2	PKW	1
3,6	PKW	1
4,5	Motorrad	1
5,2	PKW	1
5,6	Motorrad	2
6,8	PKW	2
7,8	Motorrad	1
8,8	Motorrad	1
11,3	PKW	2
12,4	Motorrad	1
13,0	Motorrad	1
17,0	Motorrad	1
17,8	Motorrad	1
24,0	PKW	1
27,5	PKW	1
28,2	Motorrad	1
30,2	Motorrad	1
30,7	PKW	1

Tabelle 1: Unfallstatistik

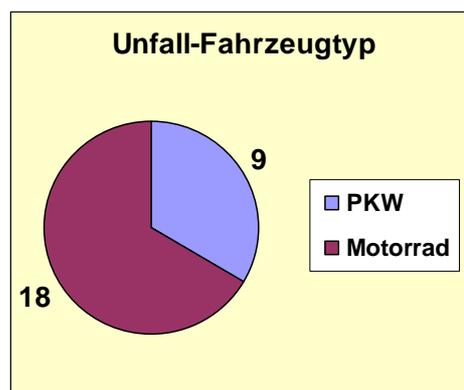


Abbildung 28: Unfall-Fahrzeugtyp

## 7.2 Interpretation der Unfallstatistik

Die Statistik zeigt eine nicht allzu große Unfallgefahr am Hengstpass. Trotzdem sprachen sich viele der befragten Personen für eine 50 km/h Beschränkung aus (ging aus dem Fragebogen unter „sonstige Anmerkungen“ hervor). Mir erscheint eine 50 km/h Beschränkung im Bereich des Parkplatzes Zickerreith und im Bereich der Karlhütte als sinnvoll, zumal dort sehr häufig Fahrzeuge direkt entlang der Fahrbahn parken und sich dort sehr häufig Personen auf der Fahrbahn befinden.

## 8. Öffentliche Verkehrsmittel am Hengstpass

Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung am Hengstpass sollte ein besonderes Augenmerk auf den öffentlichen Verkehr gerichtet werden. Es ist sehr schwierig, mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf den Hengstpass zu gelangen. Es gibt drei Möglichkeiten:

- **das „Linientaxi“ (Rufbus)** – fährt jedoch nur an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen jeweils zweimal im Zeitraum von 01.05. – 26.10.
- **das „Wandertaxi“** – darf jedoch nur mit einer gültigen Gästekarte oder der „Pyhrn-Priel-Card“ und ausschließlich im Rahmen einer Wanderung benützt werden (ansonsten gelten die normalen Taxitarife)
- **der „Wanderbus Hintergebirge“** - fährt nur an Sonntagen im Zeitraum von 12.08 – 14.10.

### 8.1 Das „Linientaxi“ (Rufbus)

Für eine Fahrt ist eine telefonische Voranmeldung mindestens 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt erforderlich. Die Fahrtzeiten sind abgestimmt auf die Bahn- und Busanschlüsse in die Richtungen Linz, Selzthal, Liezen und Hinterstoder. Dabei gelten die Tarife des Oberösterreichischen Verkehrsverbundes mit Fahrscheinen wie im Linienbus. Betreiber dieses Linientaxis ist die Firma Rebhandl in Windischgarsten.

Abfahrtszeiten von Hengstpasshöhe nach Windischgarsten Bahnhof:

	Montag bis inkl. Samstag – ausgenommen Feiertage	Samstag, Sonntag u. Feiertag vom 01.05 – 26.10 des Jahres	Montag bis inkl. Samstag – ausgenommen Feiertage	Montag bis inkl. Samstag – ausgenommen Feiertage	Montag bis inkl. Samstag – ausgenommen Feiertage	Samstag, Sonntag u. Feiertag vom 01.05 – 26.10 des Jahres	Montag bis inkl. Samstag – ausgenommen Feiertage
Hengstpasshöhe	-	09:40	-	-	-	16:15	-
Rosenau Bauhof	08:00	09:50	10:30	13:35	15:30	16:25	17:35
Rosenau Kirche	08:01	09:51	10:31	13:36	15:31	16:26	17:36
Rosenau Schneckenstraße	08:02	09:52	10:32	13:37	15:32	16:27	17:37
Edlbach Schaffelmühle	08:05	09:55	10:35	13:40	15:35	16:30	17:40
Rosenau Straßenmeisterei	08:06	09:56	10:36	13:41	15:36	16:31	17:41
Windischgarsten Kirchenplatz	08:08	09:58	10:38	13:43	15:38	16:33	17:43
Windischgarsten Bhf	08:10	10:00	10:40	13:45	15:40	16:35	17:45

Tabelle 2: Abfahrtszeiten des Linientaxis ab Hengstpasshöhe

Abfahrtszeiten von Windischgarsten Bahnhof nach Hengstpasshöhe:

	Montag bis inkl. Samstag – ausgenommen Feiertage	Samstag, Sonntag u. Feiertag vom 01.05 – 26.10 des Jahres	Montag bis inkl. Samstag – ausgenommen Feiertage	Montag bis inkl. Samstag – ausgenommen Feiertage	Montag bis inkl. Samstag – ausgenommen Feiertage	Samstag, Sonntag u. Feiertag vom 01.05 – 26.10 des Jahres	Montag bis inkl. Samstag – ausgenommen Feiertage
Windischgargen Bhf	07:25	09:20	10:20	13:25	15:20	15:55	17:25
Windischgarsten Kirchenplatz	07:27	09:22	10:22	13:27	15:22	15:57	17:27
Windischgarsten Straßenmeisterei	07:29	09:24	10:24	13:29	15:24	15:59	17:29
Windischgarsten Schafflmühle	07:30	09:25	10:25	13:30	15:25	16:00	17:30
Rosenau Schneckenstraße	07:33	09:28	10:28	13:33	15:28	16:03	17:33
Rosenau Kirche	07:34	09:29	10:29	13:34	15:29	16:04	17:34
Rosenau Bauhof	07:35	09:30	10:30	13:35	15:30	16:05	17:35
Hengstpass Passhöhe	-	09:40	-	-	-	16:15	-

Tabelle 3: Abfahrtszeiten des Linientaxis ab Windischgarsten Bahnhof

8.2 Das „Wandertaxi“

Das Wandertaxi zum Hengstpass ist eine Serviceleistung des Tourismusverbands der Region Ennstal, Pyhrn-Priel und Steyrtal. Das Wandertaxi steht ausschließlich Nächtigungsgästen in Beherbergungsbetrieben zur Verfügung und gilt nur im Rahmen einer Wanderung.

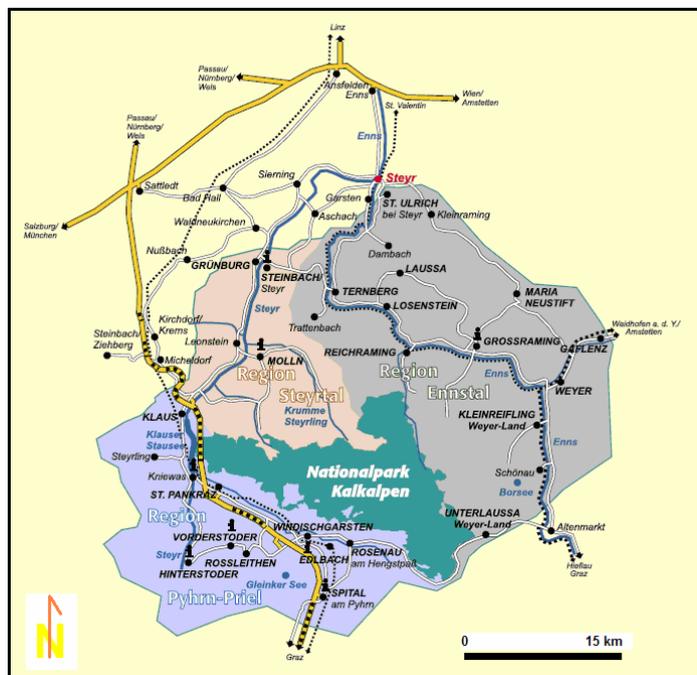


Abbildung 29: Einteilung der Regionen des Tourismusverbands  
Quelle: Prospekt „Wanderspezialisten Nationalpark Kalkalpen“

Die einzelnen Regionen sind in Zonen unterteilt, nach denen sich die Tarife richten. Eine Fahrt kostet 3 Euro plus jeweils 1,5 Euro für eine weitere Zone. Der Preis für eine Fahrt von Windischgarsten auf den Hengstpass würde somit Euro 6,- betragen, von Weyer Markt auf den Hengstpass Euro 13,50. Nächtigungsgästen in der Gemeinde Altenmarkt steht das Wandertaxi nicht zur Verfügung, da diese Gemeinde außerhalb der Region Ennstal liegt.

### **8.3 Der „Wanderbus Hintergebirge“**

Der Wanderbus Hintergebirge ist ein gemeinsames Projekt des Nationalparks Kalkalpen mit dem Tourismusverband Nationalpark Region Ennstal. Dieser Bus fährt vom 12. Aug. bis 14. Okt. 2007 jeden Sonntag von Steyr durch das Reichraminger Hintergebirge bis auf den Hengstpass. Dabei bedient der Wanderbus auch einen Streckenabschnitt, der mit dem Privat-PKW gesperrt ist. Der Wanderbus bietet auch die Möglichkeit eines Radtransportes. Der Bus wird vorwiegend von Pensionisten/Innen genutzt, für die er ursprünglich auch geplant wurde.



Abbildung 30: Wanderbus Hintergebirge (eigene Aufnahme)



#### Fahrplan:

08:00 Steyr Stadtbushof	13:20 Besucherzentrum Abfahr
08:20 Ternberg, Gh. Kopf	13:35 Reichraming/Schallau
08:30 Losenstein, Parkplatz beim Feuerwehrdepot	13:45 Anzenbach/Schranken
09:00 Besucherzentrum Ennstal	13:55 Wasserboden
09:15 Reichraming/Schallau	14:20 Brunnbach/Stadl
09:20 Weißenbach	14:40 Hirschkogelsattel
09:35 Wasserboden	15:00 Mooshöhe
10:00 Brunnbach/Stadl	15:20 Hengstpass
10:05 Brunnbach/Schranken	16:00 Hengstpaß Abfahrt
10:20 Hirschkogelsattel	16:03 Karlhütte/Puglalm
10:30 Weißwasser	16:05 Laussabaueralm
10:40 Mooshöhe	16:15 Unterlaussa
10:45 Unterlaussa	16:20 Mooshöhe
10:55 Laussabaueralm	16:30 Weißwasser
10:57 Karlhütte/Puglalm	16:45 Hirschkogelsattel
11:00 Hengstpass	17:00 Brunnbach/Schranken
	17:05 Brunnbach/Stadl
11:30 Hengstpass Abfahrt	17:20 Wasserboden
11:45 Unterlaussa	17:30 Anzenbach/Schranken
12:00 Mooshöhe	17:35 Weißenbach
12:25 Hirschkogelsattel	17:50 Reichraming/Schallau
12:40 Brunnbach/Stadl	18:00 Besucherzentrum Ennstal
12:50 Wasserboden	18:15 Losenstein, Parkplatz beim Feuerwehrdepot
13:00 Anzenbach/Schranken	18:30 Ternberg, Gh. Kopf
13:05 Weißenbach	18:45 Steyr Stadtbushof
13:15 Besucherzentrum Ennstal	

Tabelle 4: Fahrplan des Wanderbusses

#### Preise:

Abfahrt	Tageskarte
Steyr/Ternberg/Losenstein	Euro 15,-
Besucherzentrum Ennstal/Reichraming/ Hengstpass/Puglalm/Laussabaueralm	Euro 10,-
Weißenbach/Anzenbach Schranken/ Wasserboden/Brunnbach/Hirschkogelsattel/ Weißwasser/Mooshöhe/Unterlaussa	Euro 8,-

Tabelle 5: Preisliste des Wanderbusses

Abbildung 31: Übersichtskarte des Wanderbusses

Quelle: Prospekt des Nationalparks Kalkalpen „Wanderbus Hintergebirge“, Sommer/Herbst 2007

## Analyse des „Wanderbusses Hintergebirge“

### Stärken:

- Entlastung der Parksituation am Hengstpass (nur bedingt, da vorwiegend Personen, die kein Auto besitzen, den Wanderbus benutzen)
- Auch gebrechliche Menschen können den Nationalpark erleben, da der Wanderbus auch durch Gebiete fährt, die für den Privat-PKW gesperrt sind

- Durch erhöhte Besucherzahlen eine finanzielle Verbesserung auf den Almen
- Der Wanderbus hat bereits jetzt eine sehr hohe Auslastung
- Die Mitnahme eines Fahrrads ist möglich
- Das fachliche Wissen der EntwicklerInnen wurde in diesem Projekt gut umgesetzt und bietet eine solide Basis für eventuelle Verbesserungen

### **Schwächen:**

- Keine Anbindung an Großraming, Weyer, Altenmarkt u. Windischgarsten
- Angebot nur am Sonntag
- Ohne vorherige telefonische Reservierung ist nur schwer ein Sitzplatz zu bekommen
- Das Naturerlebnis der Wanderer und Radfahrer wird durch den Wanderbus gestört
- Der Wanderbus ist auch bei voller Auslastung ein Verlustgeschäft
- Keine Kennzeichnung der Haltestellen (ist bereits geplant)
- Der Preis für kurze Strecken ist sehr hoch

### **Chancen:**

- Der Wanderbus könnte sich zu einer finanziellen Einnahmequelle entwickeln
- Der Fahrplan könnte auf Veranstaltungen des Nationalparks Kalkalpen abgestimmt werden
- Zusammenarbeit mit der ÖBB (Kombinationsangebote für Zug u. Bus, z.B. von Linz ins Hintergebirge)
- Werbung könnte in den Zügen platziert werden
- Der Alpenverein könnte als Werbe- und Informationsträger fungieren
- Eine Ausweitung der Saison von Anfang Mai bis Ende Oktober und an den Feiertagen (ist bereits geplant)

### **Risiken:**

- Schadstoff- u. Lärmbelastung durch den Wanderbus
- Heranreifen zu einer massentouristischen Destination (Belastung des Ökosystems)
- Schnelle Abnützung des Busses durch die holprige Schotterstraße
- Ohne EU-Fördermittel wäre das Projekt nicht möglich

Laut der Befragung mit dem Fragebogen kannten nur knapp 19 % der Befragten den Wanderbus Hintergebirge. Diesbezüglich wäre also noch einiges an Potential vorhanden.

Obwohl die Strecke des Wanderbusses nicht direkt durch das Nationalparkgebiet verläuft, stellt er doch eine Belastung für das Ökosystem dar. Meiner Meinung nach sollten in einem Nationalpark die Erhaltung der Natur und der Umweltschutz im Vordergrund stehen. Außerdem würde ich mich als Radfahrer oder Wanderer durch einen Bus gestört fühlen. Ich würde es daher für sinnvoll erachten, die Saison des Wanderbusses aufgrund der zuvor beschriebenen Stärken auszuweiten (von Mai bis Oktober), die Fahrtfrequenzen (nur am Sonntag) jedoch beizubehalten.

## 9. Resümee

Abschließend kann gesagt werden, dass die Verkehrsbelastung kein wirkliches Problem darstellt. Jedoch sollte die Parkplatzsituation neu überdacht werden. Vor allem der Parkplatz Zickerreith ist dem hohen Besucheransturm an schönen Wochenenden nicht gewachsen. Während der Zählung der parkenden Kraftfahrzeuge ist mir aufgefallen, dass die Größe des Parkplatzes Zickerreith nicht immer vollständig genutzt wird. Bodenmarkierungen würden helfen, den Parkplatz besser zu nützen. Langfristig wäre es sicherlich sinnvoll, das Parkplatzangebot auf dem Parkplatz Zickerreith und Karlhütte auszuweiten.

Der Hengstpass hat keine sehr gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz. Es gibt keine Möglichkeit, von Altenmarkt auf den Hengstpass mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu gelangen. Aufgrund dieses schlecht ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetzes wird der Hengstpass fast ausschließlich mit dem PKW befahren. Ein Linienbus zwischen den Gemeinden Altenmarkt und Windischgarsten könnte die Situation verbessern.

Der Zustand der Hengststraße wurde vielfach von den befragten Personen kritisiert. Vor allem im Teilstück zwischen Unterlaussa und Peterbauer-Alm ist die Straße dringend sanierungsbedürftig.

Wie in Punkt 6 bereits beschrieben, wäre eine 50km/h-Beschränkung im Bereich *Zickerreith* bis *Kreuzung zur Eggl-Alm* und im Bereich der *Karlhütte* sinnvoll. Da das Gebiet für Familienwanderungen sehr gut geeignet ist, befinden sich an schönen Wochenenden auch sehr viele Kinder auf der Fahrbahn. Diese 50km/h-Beschränkungen wurden auch von vielen der befragten Personen gewünscht (ging aus den Fragebögen unter „sonstige Anmerkungen“ hervor).

Die Besucher am Hengstpass wünschten sich auch mehr öffentliche Toiletten. Der Parkplatz *Kreuzung zur Laussabaueralm* würde sich als Standort für eine öffentliche Toilette anbieten. Neben den Toiletten wurden von den Besuchern auch Abfalleimer auf den Parkplätzen gewünscht.

Sehr positiv bewertet wurden von den Besuchern das Landschaftsbild und die Gastfreundschaft. Vor allem die Freundlichkeit der ansässigen Bevölkerung wurde in den Fragebögen unter „sonstige Anmerkungen“ immer wieder hervorgehoben. Aber auch der Erhalt der reizvollen Landschaft lag den Besuchern besonders am Herzen.

## 10. Literaturverzeichnis

Chronik von Rosenau, unveröffentlichtes Exemplar auf dem Gemeindeamt Rosenau am Hengstpass aufliegend

DAUCHER Helmut: „Land der Hämmer“, 1998, Ennsthaler Verlag, Steyr, S156

FORSTER Herwig: „Die schwarzen Grafen von St. Gallen“, Grafik-Xpress Hanssen Sirkit, St. Gallen, S150

GRABENSBERGER Wilhelm u. SEEBACHER-MESARITSCH Alfred: „Altenmarkt an der Enns“, 1984, Leykam Buchverlagsgesellschaft mbH, Graz, S120

KOMPASS: „Offizielle Wander-, Bike- und Skitourenkarte“, Nr. 70, Nationalpark Kalkalpen, 1:50000

„Natur im Aufwind – Der Nationalpark in den oberösterreichischen Kalkalpen“, Nationalpark Kalkalpen, 1997, Landesverlag, S128

## 11. Onlinequellen

DORIS - Digitales Oberösterreichisches Raum-Informationssystem der Landesregierung Oberösterreich, Sept. 2007  
<http://www.doris.ooe.gv.at>

Homepage des Nationalparks Kalkalpen  
<http://www.kalkalpen.at/>

Rechtsinformationssystem des Bundeskanzleramts Österreich  
<http://www.ris.bka.gv.at/>

## 12. Interviews

Dr. MAYRHOFER Erich, Geschäftsführer des Nationalparks Kalkalpen, am 21. Aug. 2007

OSR. STANZL Rudolf, Chronist für die Hengststraße, am 03. Okt. 2007

WEYMAYER Martin, Geschäftsführer des Tourismusverbands Nationalparkregion Region Ennstal, am 04. Okt. 2007