

# Regionales Verkehrskonzept

## Bezirk Liezen



Wien, 16. Dezember 2005

## Regionales Verkehrskonzept

### Bezirk Liezen

**Auftraggeber:** Amt der Steiermärkischen Landesregierung  
Fachabteilung 18: Verkehr  
Landhausgasse 7, 8011 Graz  
Tel: (0316) 877-4548 Fax: (0316) 877-3055  
e-mail: [alfred.nagelschmied@stmk.gv.at](mailto:alfred.nagelschmied@stmk.gv.at)

**Auftragnehmer:** Rosinak & Partner ZT GmbH  
Schlossgasse 11, 1050 Wien  
Tel: (01) 5440707 Fax: (01) 5440727  
e-mail: [office@rosinak.at](mailto:office@rosinak.at)

Snizek + Partner OEG  
Bergensammgasse 7, 1130 Wien  
Tel: (01) 8766811 Fax: (01) 8766814  
e-mail: [office@snizek.at](mailto:office@snizek.at)

**Bearbeitung:** Ing. Martin Hulmak  
DI Markus Pichler  
DI Dr. Werner Rosinak  
DI Dr. Sepp Snizek  
DI Andrea Weninger

Datum: 16. Dezember 2005

GZ 04713 / GZ 1141

<b>INHALTSVERZEICHNIS</b>	<b>Seite</b>
<b>Kurzfassung</b> .....	<b>5</b>
<b>1 Aufgabe und Vorgehen</b> .....	<b>11</b>
<b>2 Systemabgrenzung</b> .....	<b>12</b>
<b>3 Bestandsanalyse</b> .....	<b>12</b>
3.1 Struktureller Überblick.....	12
3.2 Entwicklungsleitbilder und Konzepte.....	19
3.3 Motorisierter Individualverkehr .....	24
3.3.1 Angebot .....	24
3.3.2 Verkehrsnachfrage .....	26
3.3.3 Verkehrssicherheit .....	28
3.3.4 Erreichbarkeit .....	32
3.4 Öffentlicher Verkehr .....	35
3.4.1 Angebot im Schienenverkehr.....	35
3.4.2 Angebot im Busverkehr .....	37
3.4.3 Mobilitätskonzept „Xeismobil“ .....	44
3.4.4 Verkehrsnachfrage .....	45
3.4.5 Erreichbarkeit .....	53
3.5 Fahrradverkehr .....	55
3.6 Güterverkehr .....	55
<b>4 Analyse der Stärken und Schwächen</b> .....	<b>56</b>
<b>5 Leitbild, Ziele und Handlungsschwerpunkte</b> .....	<b>57</b>
5.1 Motorisierter Individualverkehr .....	57
5.1.1 Funktionelle Netzbewertung .....	58
5.1.2 Kategorisierung des Straßennetzes.....	64
5.1.3 Funktionskonzept B 320 Ennstal Straße.....	67
5.2 Öffentlicher Verkehr .....	68
5.2.1 Schienenverkehr.....	68
5.2.2 Busverkehr .....	69
5.3 Nicht motorisierter Verkehr .....	71
<b>6 Massnahmenprogramm</b> .....	<b>72</b>
6.1 Motorisierter Individualverkehr .....	72
6.1.1 B 320 Ennstal Strasse .....	72
6.1.2 Bauprogramm Landesstraßen .....	73
6.2 Öffentlicher Verkehr .....	75
6.2.1 Schienenverkehr.....	75
6.2.2 Busverkehr .....	79
6.2.3 Anrufsammeltaxi (AST).....	83
6.3 Fahrradverkehr .....	83
6.4 Mobilitätsmanagement .....	85

**Abbildungsverzeichnis..... 86**

**Anhang ..... 88**

## **KURZFASSUNG**

Liezen ist der größte politische Bezirk Österreichs und strukturell sehr heterogen. Die alpine Landschaft macht den größten Teil der Bezirksfläche aus und ist weitgehend ohne menschliche Eingriffe und differenziert genutzt: Die Hochplateaus der Kalkalpen (Dachstein, Grimming, Gesäuse) prägen die Landschaft. Südlich des Enns- und Paltentales liegen die Niederen Tauern, im Südosten die Eisenerzer Alpen. Hier sind noch große, unzerschnittene Naturräume vorhanden, aber auch intensiv genutzte Alm- und Schigebiete.

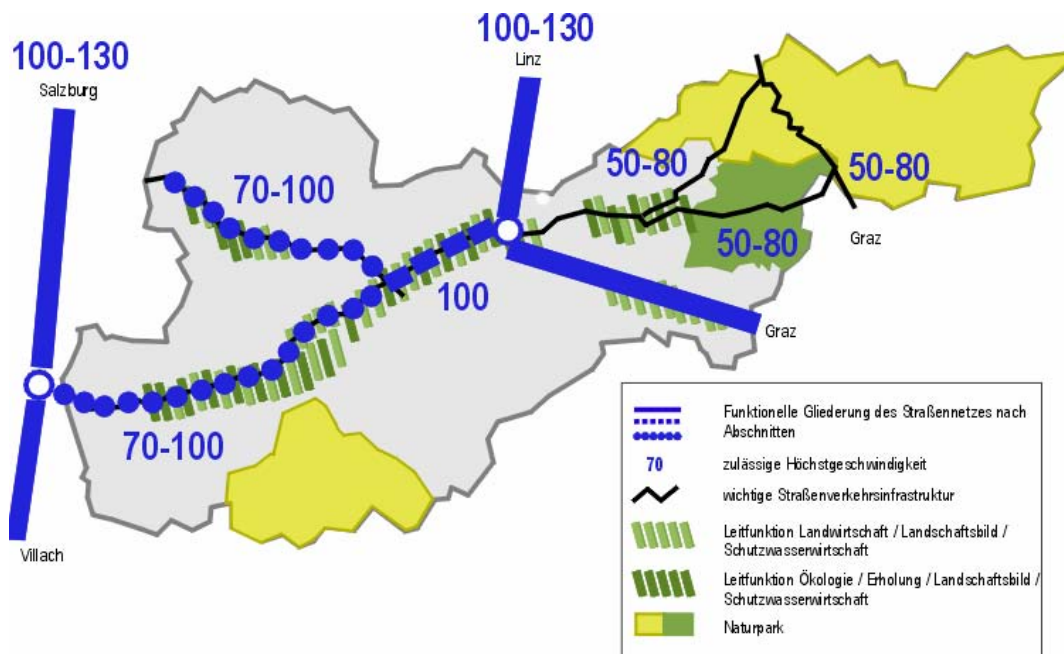
Die alpine Landschaft macht den größten Teil der Bezirksfläche aus und ist weitgehend ohne menschliche Eingriffe und differenziert genutzt: Die Hochplateaus der Kalkalpen (Dachstein, Grimming, Gesäuse) prägen die Landschaft. Südlich des Enns- und Paltentales liegen die Niederen Tauern, im Südosten die Eisenerzer Alpen. Hier sind noch große, unzerschnittene Naturräume vorhanden, aber auch touristisch intensiv genutzte Alm- und Schigebiete.

Der Bezirk wird in Nord-Süd-Richtung durch die A9 Pyhrnautobahn und die Pyhrnbahn erschlossen, in Ost-West-Richtung durch die B 320 Ennstal Bundesstraße und die Bahnstrecken Selzthal – Bischofshofen und Selzthal – Hieflau. Die innerregionalen Erreichbarkeiten sind allerdings wegen der langen Seitentäler und der inneralpinen Lage schlecht, besonders gilt das für das Gesäuse bzw. den Raum Eisenwurzen. Die Region ist ungefähr gleich weit von Graz, Linz und Salzburg entfernt. Mit dem Auto kann die Landeshauptstadt Graz von Liezen in etwa 1½ Stunden erreicht werden, mit der Bahn braucht man von Liezen 2¼ Stunden, von Schladming etwa drei Stunden.

### **Leitbild, Ziele und Handlungsschwerpunkte**

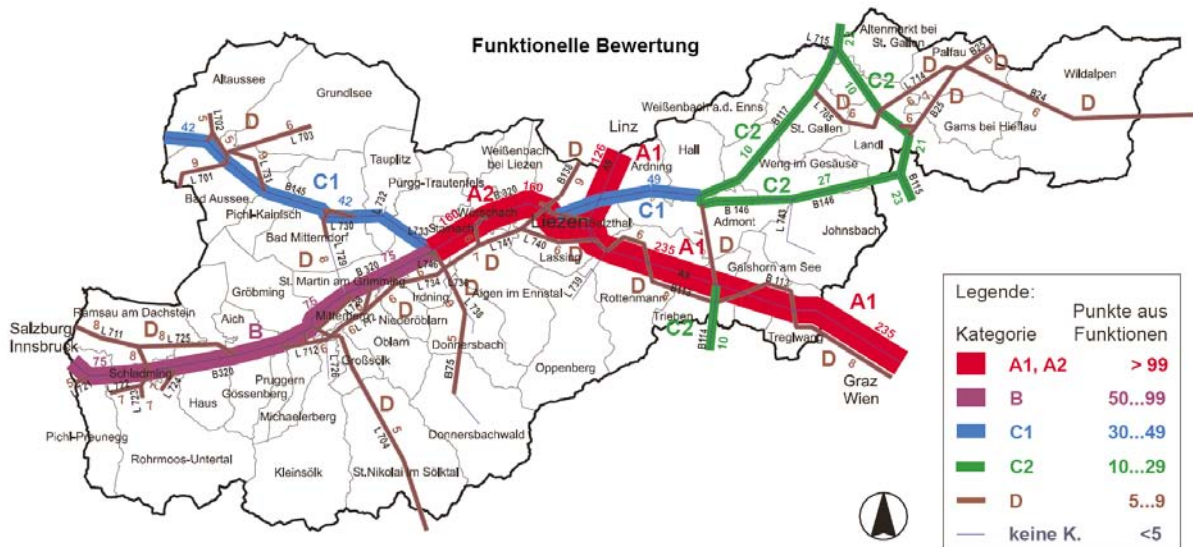
Die Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr wird durch die Autobahnen A9 und A10 geprägt. Eine höchstrangige Verbindung im Zuge der B320 wurde vor der Verlängerung der Bundesstraßen im Jahr 2002 zwar diskutiert, aber aufgrund der Widerstände wieder verworfen. Bei der Erstellung des Regionalverkehrskonzeptes Liezen wurden die Vor- und Nachteile einer autobahnähnlichen Verbindung zwischen Liezen und Bischofshofen systematisch dargestellt; letztlich bestand Konsens, dass die Schutzansprüche und die Bewahrung vorhandener Qualitäten höher zu bewerten sind als eine verbesserte Erreichbarkeit durch eine durchgängige höchstrangige Straße. Aufbauend darauf wurde ein Funktionskonzept für das hochrangige Straßennetz des Bezirkes entwickelt, das nach

zulässigen Höchstgeschwindigkeiten differenziert ist. Höhere Verkehrswiderstände in hochwertigen Landschafts- und Erholungsräumen werden bewusst in Kauf genommen.



Verkehrslitbild motorisierter Individualverkehr

Um Anforderungsprofile an die Straßengestaltung ermitteln zu können, wurde das Straßennetz im Bezirk Liezen funktionell bewertet. Die Bedeutung der Straßen lässt sich im Wesentlichen aus folgenden Funktionen ableiten: Arbeit und Wirtschaft, zentrale Orte und Versorgung, Tourismus. Folgende Kategorisierung des Straßennetzes und Qualitätsanforderungen wurden daraus abgeleitet und festgelegt:

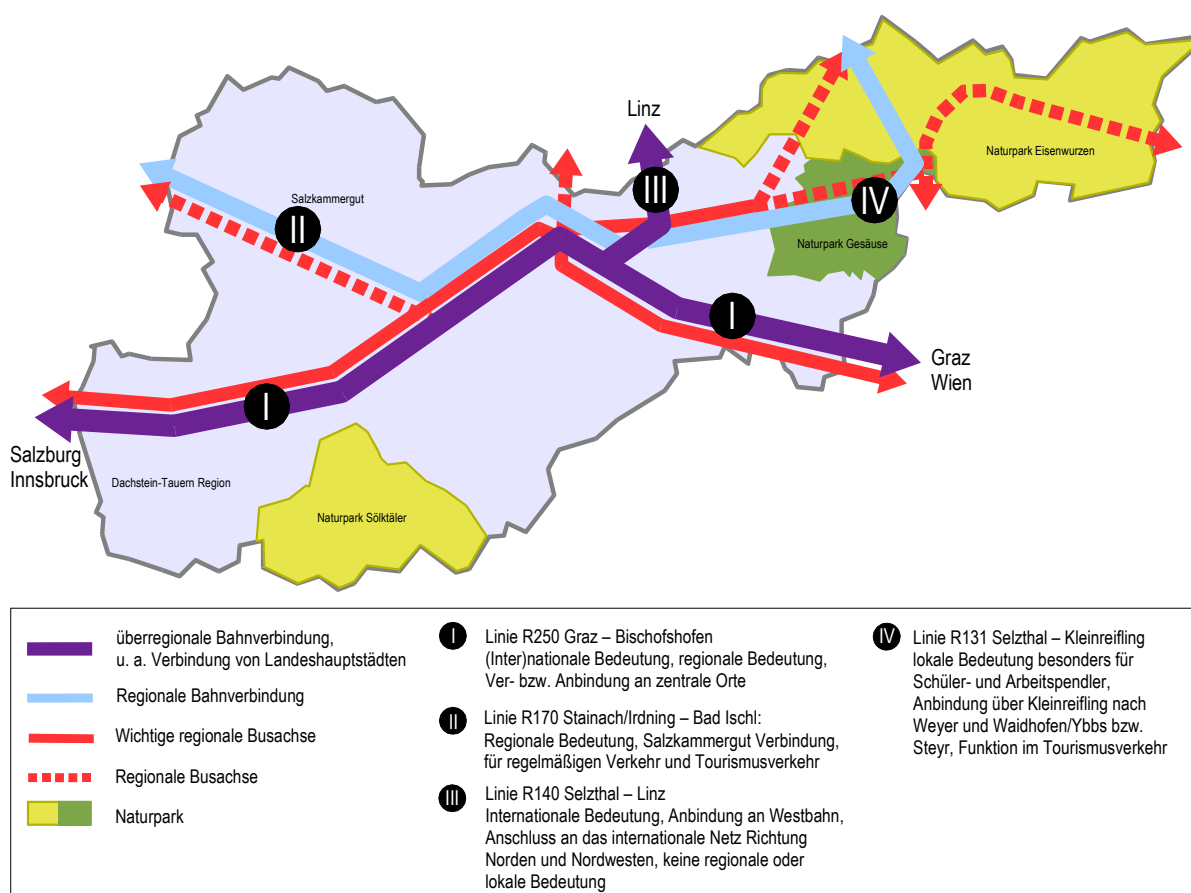


Kategorisierung des Straßennetzes

	Querschnitt	Knoten	Ortsgebiet	SWO	Einmündungen im Freiland	Begleitwege	Radverkehrsanlagen	Betriebsgeschwindigkeit $V_B$ [km/h]	Bemutbarkeit
A1	≥4 streifig mit Mittelstreifen	niveaufrei	nein	Autobahn	nein	nein	nein	80...100	ja
A2	2 – 4 streifig			Autostraße		ja	ja		ja
B	2 – 4 streifig	niveaufrei anstreben	Umfahrung anstreben	Autostraße	nein	ja	Radweg.	70...80	nein
C1	2 streifig	niveaufrei oder niveaugleich	möglich	Straße mit Vorrang	beschränkt	zum Teil	Radweg / Radfahrstr	60...75	nein
C2	2 streifig	niveaugleich	ja	Straße mit Vorrang	ja	möglich	Radweg / Radfahrstr	50...65	nein
D	2 streifig	niveaugleich	ja	-		-	-	...50	nein

Qualitäten der Straßenkategorien

Im Eisenbahnverkehr stellen die Achsen Graz – Bischofshofen und Graz – Linz wichtige nationale und internationale Verbindungen dar. Die Strecken Stainach/Irdning – Bad Ischl und Selzthal – Kleinreifling erfüllen im Wesentlichen eine regionale Verbindungsfunktion. Es wird große Anstrengungen erfordern, das Angebot im Personenfernverkehr zu erhalten bzw. zu verbessern. Sowohl im regionalen Schienenpersonenverkehr als auch im Busverkehr sind Finanzierungsprobleme zu erwarten. Es ist jedoch der Schienenverkehr als Rückgrat für den ÖV der Region zu erhalten. Abseits der ÖV-Hauptachsen und Fernverkehrsknoten Schladming, Stainach/Irdning, Liezen und Selzthal werden im Busverkehr jedoch Optimierungs- und Verbesserungspotenziale systematisch auszuloten sein und bedarfsorientierte Angebotsformen zur Anwendung kommen müssen.



Verkehrsleitbild Öffentlicher Verkehr

## **Massnahmen im Rahmen des RVK Liezen**

### **Motorisierter Individualverkehr**

Dem verkehrlichen Leitbild, der funktionellen Straßennetzbewertung und der darauf aufsetzenden Kategorisierung des Straßennetzes entsprechend wurde eine Prioritätenreihung der Straßenbauvorhaben im Bezirk Liezen erstellt, die sich im mittelfristigen Straßenbauprogramm widerspiegelt. Insbesondere ist der Ausbau der B320 im Bereich zwischen A9 und Trautenfels mit höchster Priorität voran zu treiben. Darüber hinaus hat in der Umsetzung des mittelfristigen Straßenbauprogramms entsprechend der Kategorisierung des Straßennetzes eine Konzentration der Straßenbaumittel auf die Kategorien B, C1 und C2 zu erfolgen.

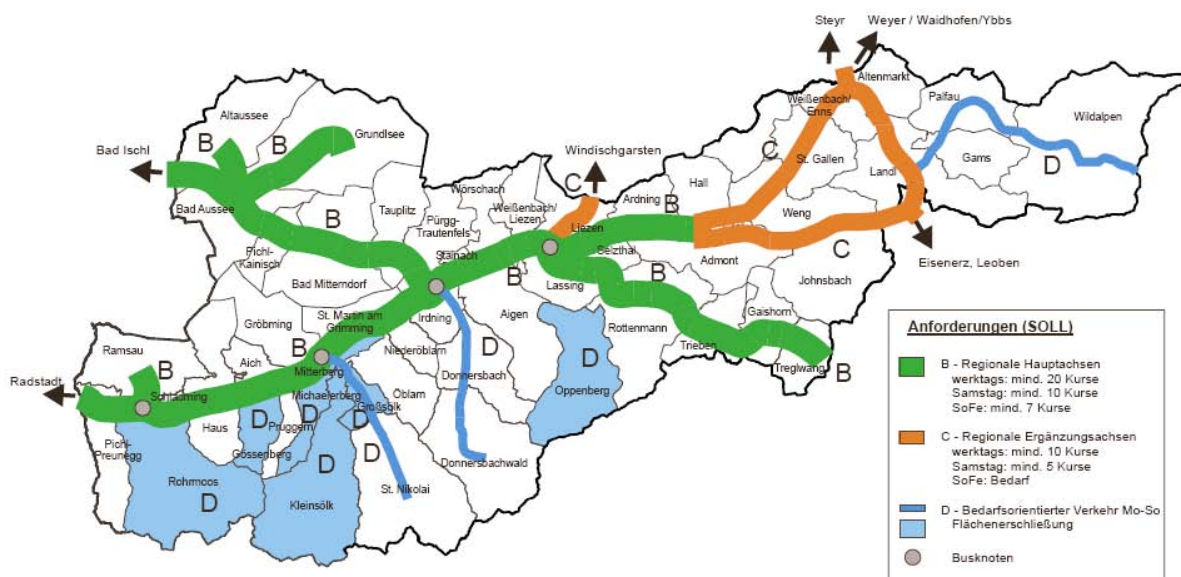
### **Öffentlicher Verkehr**

Der Bau der Schleife Selzthal, der Selektive Ausbau der Ennstalbahn sowie die Ausstattung der Eisenbahnstrecken mit adäquaten Eisenbahnhaltestellen sind als Maßnahmen zur Attraktivierung der Schieneninfrastruktur im Bezirk Liezen dringend erforderlich.

Bei der Verbesserung des Angebotes im Schienenverkehr geht es vor allem um die Einführung eines abgestimmten Taktverkehrs unter Einsatz von modernen Regionalzügen um die Ansprüche der Arbeits- und Schülerpendler besser erfüllen zu können, für den innerregionalen Erledigungsverkehr eine Alternative zum Auto anbieten zu können und die touristische Erreichbarkeit der Region mit dem ÖV sicher zu stellen.

Entsprechend diesen Zielen wurden auch die Anforderungen an den Busverkehr im Bezirk Liezen definiert und die qualitativen Anforderungen an die Busverkehre entsprechend dem „Masterplan Bus Steiermark“ übernommen.

Die sich daraus gegenüber dem bestehenden Fahrplan ergebenden Angebotverdichtungen werden derzeit, mit Umsetzungsziel zum Fahrplanwechsel 2006/07, gesondert geplant.



Kategorie	Werktags (Kurse/24 h)	Samstag (Kurse/24 h)	Sonn- und Feiertag (Kurse/24 h)
B – regionale Hauptachsen	20	16	10
C – regionale Ergänzungslinien	10 + AST	4 + AST	AST
D – bedarfsorientierter Verkehr	SV / AST	SV / AST	AST

Kategorie	Hauptverkehrszeit	Nebenverkehrszeit	Sonn- und Feiertage	Spätverkehrszeit
B	120´-Takt +	120´-Takt	8 Kurse	2 Kurse
C	8 Kurse	2 Kurse	AST	AST
D	SV / AST	SV / AST	AST	AST

SV.....Schülerverkehre

AST.....Anrufsammeltaxi/Rufbus

### Fahrradverkehr

Die Radwege im Bezirk Liezen verlaufen meist entlang der Hauptverkehrsrouten in den Tälern. Die Radwegeplanung des Landes Steiermark entspricht weitgehend den Ansprüchen der Region. Im Osten des Bezirks zwischen Weng, Hiefiau und Wildalpen ist der Radweg R16 in Planung, weiters ist der Radweg R38 zwischen Eisenerz und Vordernberg sowie der R61 zwischen Bad Aussee und Alt Aussee in Planung.

### Mobilitätsmanagement

Für den Bezirk werden weiters zahlreiche Maßnahmen im Mobilitätsmanagement vorgeschlagen, die das Verkehrsverhalten der BürgerInnen und TouristInnen beeinflussen sollen. Dazu zählen beispielsweise das Projekt Xeismobil, Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung in Betrieben und Schulen sowie die Fahrradmitnahme im ÖPNV.

## 1 AUFGABE UND VORGEHEN

Für den politischen Bezirk Liezen – in seiner Fläche größer als das Bundesland Vorarlberg – soll ein regionales Verkehrskonzept erstellt werden. Dieses Regionalverkehrskonzept ist Ausdruck der künftigen Verkehrspolitik des Landes, sich auf möglichst effektive und mittelfristig umsetzbare Handlungsschwerpunkte zu konzentrieren. Eine derartige Strategie widerspricht allerdings dem bisherigen Mitteleinsatz („Gießkannenprinzip“) und bedarf einer Bewusstseinsbildung in der Region: Ziele, Leitbild und das Maßnahmenprogramm müssen derart kommuniziert und aufbereitet werden, dass ein Konsens mit den Entscheidungsträgern der Region möglich ist. Schließlich bedeutet eine Konzentration der Kräfte auch, dass gewisse Vorschläge und Wünsche nicht erfüllbar sind.

Angesichts offenkundiger Umsetzungswiderstände – etwa bei der B 320 Ennstal Bundesstraße – geht es abgesehen von den Zielen des Landes auch darum, die Handlungsspielräume in der Region auszuloten, Umsetzungsdefizite zu erkennen und erste Schritte für konkrete Maßnahmen zu setzen.

Die Arbeit gliedert sich in drei Teile: Zuerst wird die räumliche und verkehrliche Ausgangslage der Region Liezen dargestellt. Danach werden die räumlichen und betrieblichen Handlungsspielräume dargestellt und ein Leitbild für die Region entwickelt. Aufbauend auf diesem Leitbild werden geeignete Maßnahmen formuliert. Alle Arbeitsschritte erfolgten im Zusammenwirken mit den Akteuren in der Region und den Vertretern der Landesregierung.

Abb. 1: Vorgangsweise und Zeitplan  
Regionalverkehrskonzept Liezen



## 2 SYSTEMABGRENZUNG

Das Planungsgebiet umfasst den politischen Bezirk Liezen, ein größeres Untersuchungsgebiet enthält die Verflechtungen des Bezirks mit den angrenzenden Regionen (Salzkammergut, Eisenerz). Die Bestandsdaten sind für die Jahre 2000 bis 2003 verfügbar, als Prognosezeitraum wird das Jahr 2015 festgelegt.

## 3 BESTANDSANALYSE

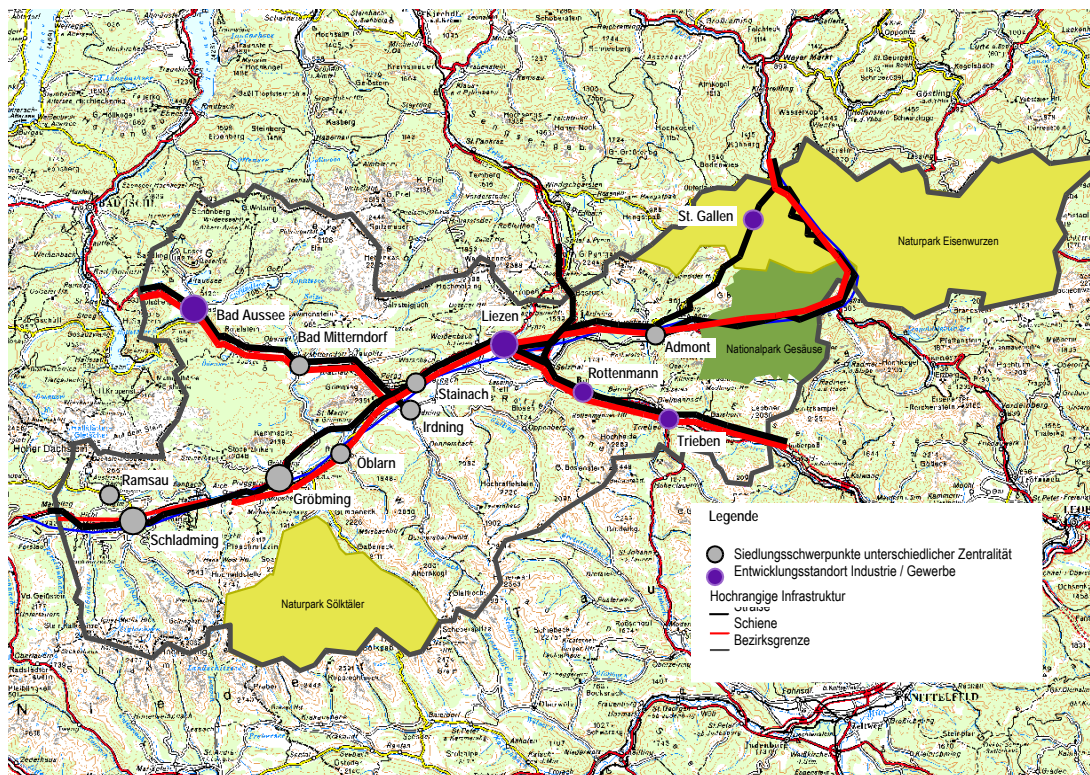
### 3.1 STRUKTURELLER ÜBERBLICK

#### Lage

Liezen ist der größte politische Bezirk Österreichs und strukturell sehr heterogen. Der Norden und der Osten des Bezirks liegen in den Nördlichen Kalkalpen mit dem knapp 3.000 Meter hohen Dachstein. Im Osten durchbricht die Enns zwischen Admont und Hieflau die

Ennstaler Alpen (Gesäuse). Südlich des Ennstales liegen die Niederen Tauern. Der Dauer-siedlungsraum umfasst nur etwa ein Zehntel der Fläche des Bezirkes.

Abb. 2: Lage der Region und Siedlungsschwerpunkte



Quelle: BEV Austrian Map, eigene Darstellung

## Bevölkerung und Siedlungsstruktur

Der Bezirk Liezen hat 82.235 Einwohner (Volkszählung 2001), das sind um 1,1 % mehr als bei der Volkszählung 1991. Die Tourismusregionen Bad Aussee und Schladming sind Zuwanderungsregionen, Irnding und Gröbming sind von Abwanderung betroffen. Der Bezirk hat 51 Gemeinden. Die bevölkerungsreichsten Gemeinden sind die Bezirkshauptstadt Liezen (6.908 Einwohner), Bad Aussee (5.086 Einwohner), Rottenmann (5.484 Einwohner), Schladming (4.570 Einwohner) und Trieben (3.808 Einwohner). Die Siedlungsstruktur ist stark von der Topografie bestimmt und konzentriert sich auf das Ennstal, das Paltental und einige Seitentäler. Allerdings gibt es auch Ansätze einer dispersen und dezentralen Siedlungsentwicklung. Vor allem im Westen des Bezirkes ist die Siedlungsdynamik durch die touristische Entwicklung stärker.

## **Wirtschaft und Arbeitsplätze**

Die Wirtschaftsschwerpunkte sind – gemessen an der Zahl der Arbeitsplätze – die Gemeinden Liezen, Schladming, Rottenmann und Bad Aussee mit jeweils mehr als 2.000 Arbeitsplätzen, sowie Stainach, Trieben, Gröbming, Admont, Bad Mitterndorf und Aigen im Ennstal mit jeweils über 1.000 Arbeitsplätzen.

Die Landwirtschaft hat mit etwa 10 % der Arbeitsplätze im Bezirk Liezen noch eine vergleichsweise hohe Bedeutung. Der breite Talboden des Ennstals bietet gute Voraussetzungen für den Futteranbau. In den Niederen Tauern überwiegt die Forstwirtschaft.

Die Wirtschaftssektoren sind regional stark konzentriert: im Paltental gibt es eine Vielzahl an industriellen Großbetrieben, die Stadt Liezen ist das Dienstleistungs- und Handelszentrum der Region. Das steirische Salzkammergut baut auf Gesundheitstourismus, die Dachstein-Tauern-Region auf Winter- und Sommer(sport)tourismus.

Bei einer etwa gleich bleibenden Zahl der Beschäftigten steigt die Zahl der Auspendler im Bezirk Liezen weiter an. Das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf liegt etwa im Durchschnitt der Steiermark, allerdings liegen das Medianeinkommen sowie die Steuerkraft-Quote unter dem Durchschnitt.

Abb. 3: Strukturdaten Bezirk Liezen

Gemeinde	Beschäftigte 2001	Einwohner 2001	Nächtigungen 2004
Admont	1.074	2.775	26.590
Aich	125	816	26.106
Aigen im Ennstal	863	2.566	69.055
Altaussee	561	1.883	110.399
Altenmarkt bei St.Gallen	630	941	570
Ardning	240	1.251	812
Bad Aussee	2.198	5.086	155.350
Bad Mitterndorf	885	3.218	240.127
Donnersbach	136	1.131	78.647
Donnersbachwald	84	365	74.439
Gaishorn am See	240	1.088	2.657
Gams bei Hieflau	67	645	1.191
Gössenberg	14	294	13.080
Gröbming	1.464	2.499	80.660
Großsölk	122	525	7.023
Grundlsee	242	1.283	150.093
Hall	216	1.832	7.045
Haus	800	2.527	242.189
Irdning	910	2.632	21.012
Johnsbach	40	173	18.303
Kleinsölk	77	604	9.096
Landl	320	1.357	24.462
Lassing	273	1.852	8.866

Gemeinde	Beschäftigte 2001	Einwohner 2001	Nächtigungen 2004
Liezen	4.915	6.908	8.182
Michaelerberg	114	523	20.363
Mitterberg	111	1.045	47.566
Niederöblarn	116	558	30.571
Öblarn	250	1.488	8.798
Oppenberg	15	277	1.051
Palfau	65	449	13.357
Pichl-Kainisch	217	780	10.714
Pichl-Preunegg	406	891	180.515
Pruggern	80	656	50.788
Pürgg-Trautenfels	222	1.014	6.022
Ramsau am Dachstein	847	2.701	643.248
Rohrmoos-Untertal	415	1.404	435.458
Rottenmann	2.464	5.489	5.976
Sankt Gallen	499	1.518	6.457
Sankt Martin am Grimming	87	761	15.242
Sankt Nikolai im Sölkta	37	517	7.488
Schladming	2.786	4.570	394.698
Selzthal	701	1.947	0
Stainach	1.359	2.029	1.113
Tauplitz	205	1.002	151.737
Treglwang	45	402	1.992
Trieben	1.319	3.808	946
Weißbach an der Enns	172	566	0



**Tourismus**

Im Bezirk Liezen werden etwa 40 % aller Nächtigungen in der Steiermark verbucht. Damit hält der Bezirk die Spitzenposition im Tourismus des Landes Steiermark. Die größte Zahl der Nächtigungen betrifft die Dachstein-Tauern-Region und das Steirische Salzkammergut. Ramsau am Dachstein ist die bedeutendste Tourismusgemeinde. Im mittleren und östlicheren Teil des Bezirks hat der Tourismus geringere Bedeutung.

**Verkehr**

Der Bezirk wird in Nord-Süd-Richtung durch die A9 Pyhrnautobahn und die Pyhrnbahn erschlossen, in Ost-West-Richtung durch die B 320 Ennstal Bundesstraße und die Bahnstrecken Selzthal – Bischofshofen und Selzthal – Hieflau. Die innerregionalen Erreichbarkeiten sind allerdings wegen der langen Seitentäler und der inneralpinen Lage schlecht, besonders gilt das für das Gesäuse bzw. den Raum Eisenwurzen. Die Region ist ungefähr gleich weit von Graz, Linz und Salzburg entfernt. Mit dem Auto kann die Landeshauptstadt Graz von Liezen in etwa 1½ Stunden erreicht werden, mit der Bahn braucht man von Liezen 2¼ Stunden, von Schladming etwa drei Stunden nach Graz.

### 3.2 ENTWICKLUNGSLEITBILDER UND KONZEPTE

Im **Generalverkehrsplan Österreich 2002** sind folgende Projekte für die Region Liezen von Bedeutung:

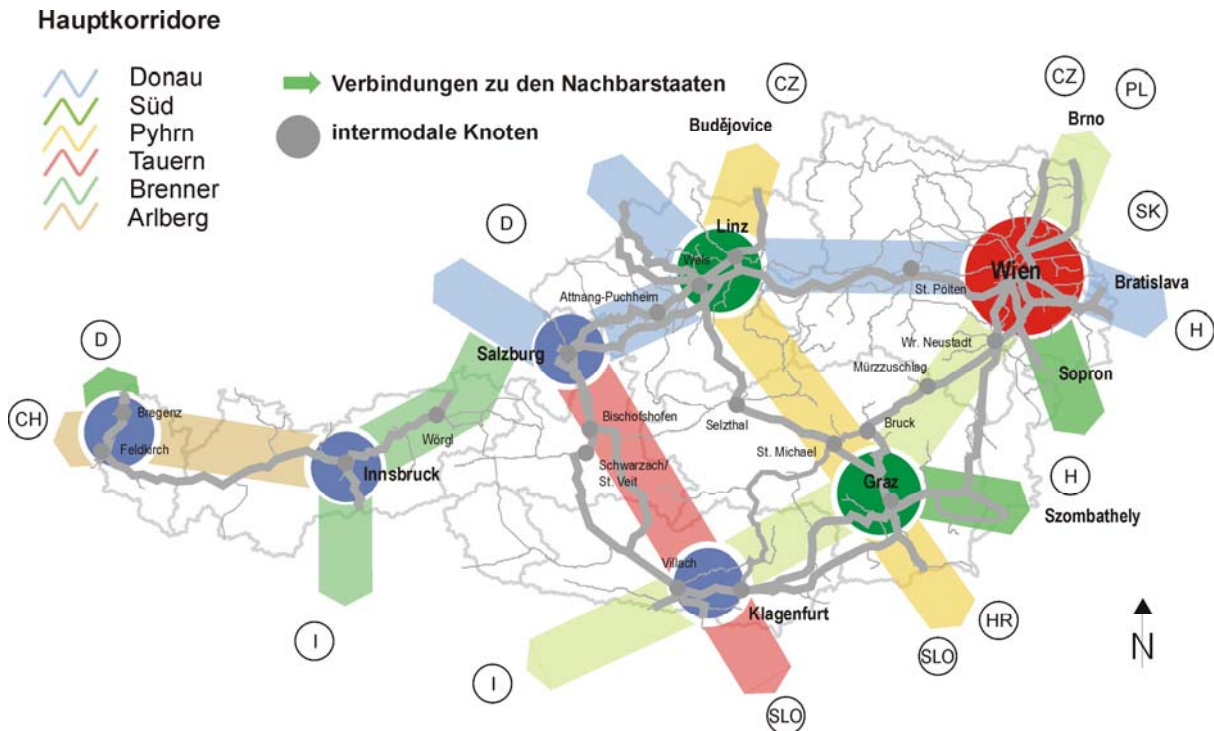
Abb. 5: Projekte der Region Liezen aus dem Generalverkehrsplan Österreich 2002

Straße	GVP-Ö 2002	
	Paket	Zeitraum
2. Röhre Bosrucktunnel A9	2	2012 – nach 2021
2. Röhre Lainbergtunnel A9	1	2002 – 2011
2. Röhren Klaus – St. Pankraz A9	1	2007 – 2021
Schön – Lainberg Nord A9	in Bau	2002 – 2006

Schiene	GVP-Ö 2002		ÖBB-Rahmenplan 2005-2010
	Paket	Zeitraum	Zeitraum
Bahnhöfe im Ennstal	1b	2007 – 2011	bis 2007
Tunnelsicherheit Bosrucktunnel	1b	2007 – 2011	bis 2007
Schleife Selzthal	1a	2002 – 2006	bis 2006
Ausbau Traun – Selzthal, Phase 1	1a	2002 – 2006	
Ausbau Traun – Selzthal, Phase 2	1b	2007 – 2011	
Ausbau Traun – Selzthal, Phase 3	2	nach 2021	

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2002

Abb. 6: Hauptkorridore im Generalverkehrsplan Österreich 2002



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2002

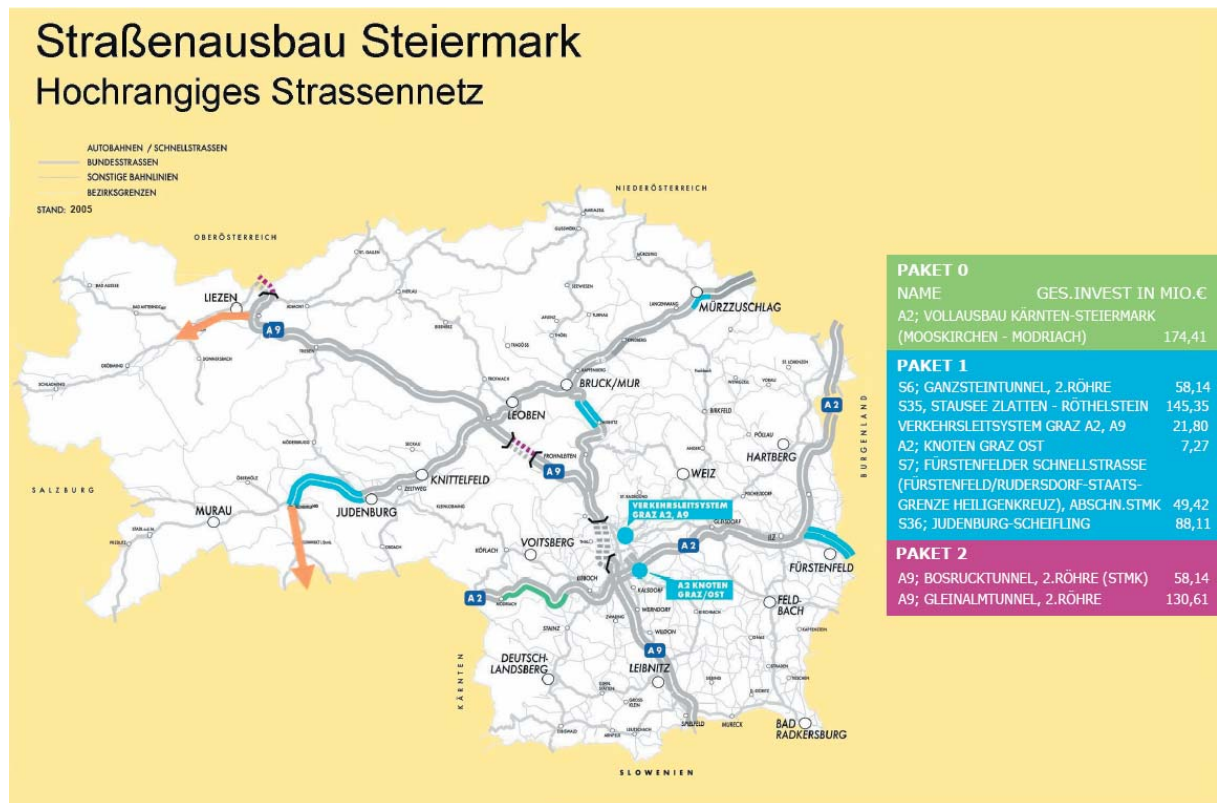
Die Ziele des Landes Steiermark wurden im Rahmen der Aktualisierung **des Landesverkehrsconzeptes** unter dem Leitbild „bewusst – behutsam – bewegen“ neu gefasst, jedoch von der Steiermärkischen Landesregierung noch nicht beschlossen. Für die gegenständliche Aufgabenstellung sind relevant:

- Reduzierung des Straßenverkehrs und Verhaltensänderung zu funktionsorientierter Mobilität
- Verbesserung des Angebots der umweltverträglichen Verkehrsmittel zur Steigerung der Nutzung (Personen- und Güterverkehr)
- Ausbau, Betrieb und Förderung von Verkehrsinfrastruktur nach dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit und dem Verursacherprinzip

Für die Region Liezen sind folgende Maßnahmen enthalten:

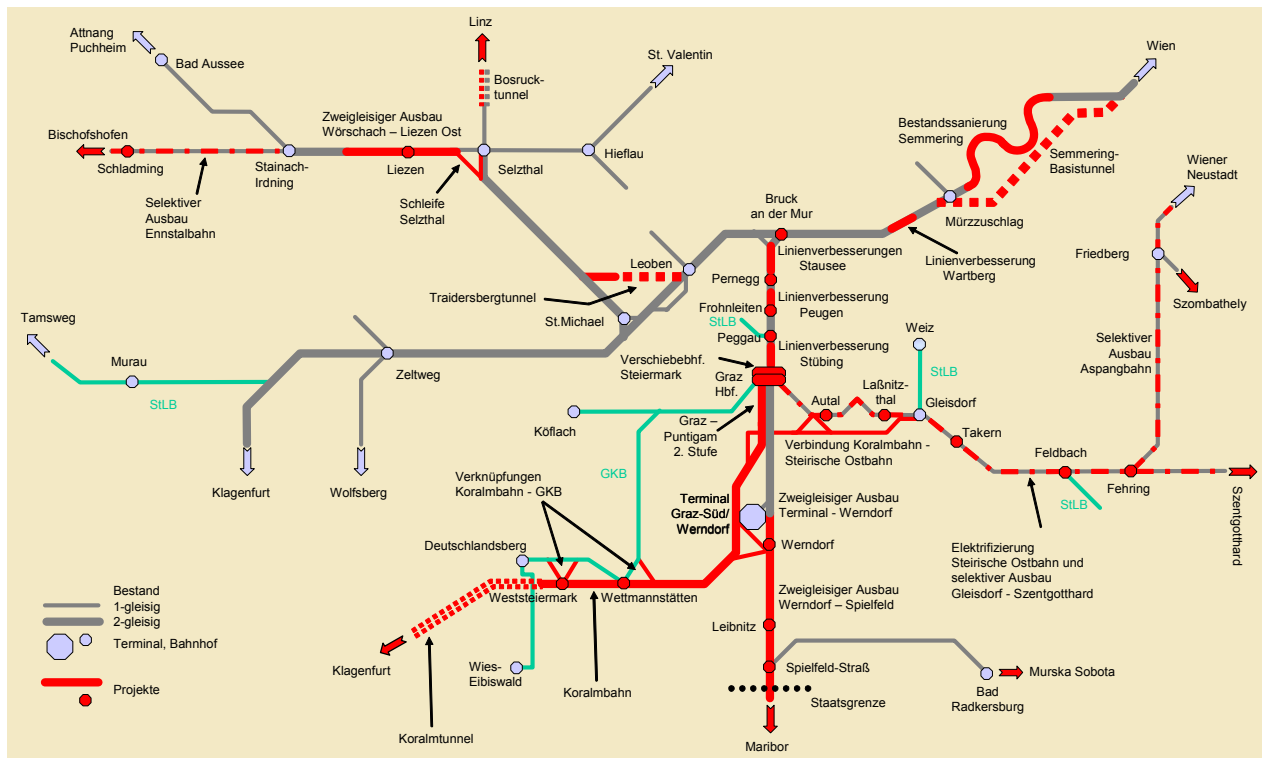
- Pyhrnbahn Selzthal – Linz
- Ausbau der B 320 zwischen Trautenfels und Liezen
- Schleife Selzthal als direkte Verbindung zwischen der Pyhrn- und der Ennstalstrecke
- Selektiver zweigleisiger Ausbau zwischen Liezen und Bischofshofen, Bahnhofsumbauten, Sicherungsanlagen, Betriebsausweichen und Überleitstellen, Liezen als Taktknoten

Abb. 7: Straßeninfrastrukturprojekte Steiermark



Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung

Abb. 8: Schieneninfrastrukturprojekte Steiermark



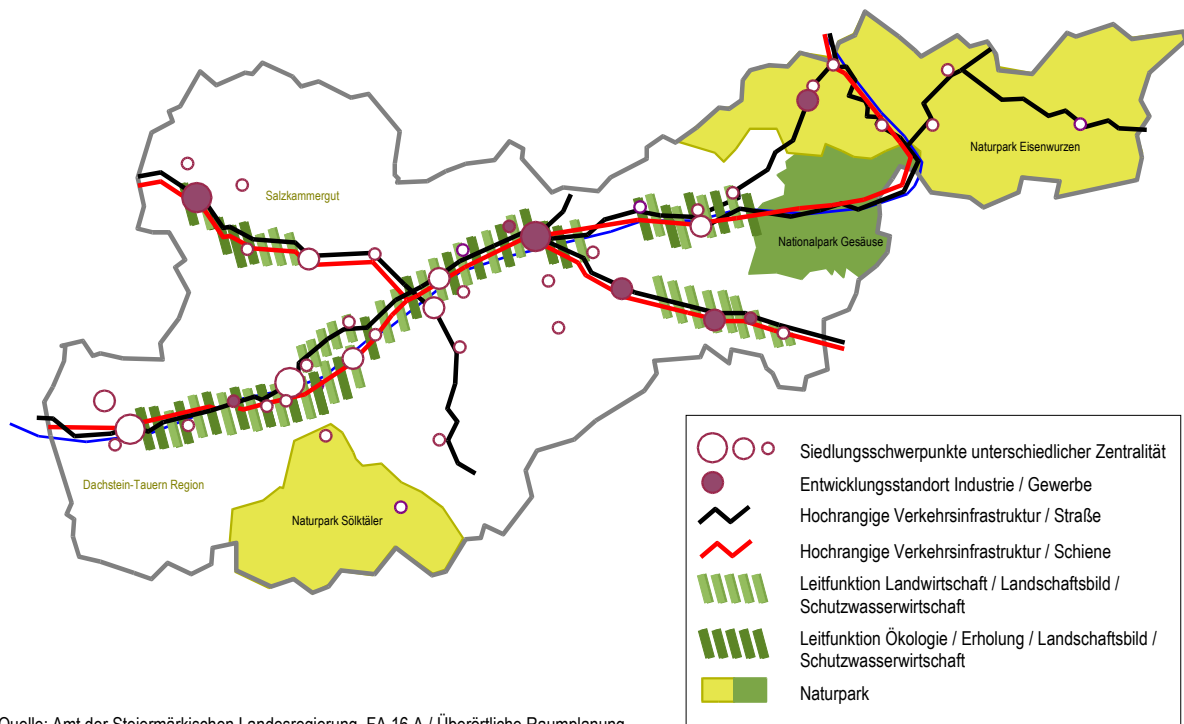
Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung

Zur Entwicklung der Tourismusregion und zur Aufwertung der Industriestandorte werden im **Regionalen Entwicklungsprogramm Liezen (2004)** folgende Leitprojekte genannt:

- Aufwertung der Ost-West-Verbindung (Ausbau der B 320 Ennstal Bundesstraße)
- Beschleunigung und Verbesserung des öffentlichen Verkehrs
- Ausbau der Telekommunikationsinfrastruktur

Abb. 9: Regionales Entwicklungsprogramm Liezen (Strukturmodell)

### Regionales Entwicklungsprogramm Liezen Strukturmodell



Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, FA 16 A / Überörtliche Raumplanung

Die Siedlungsentwicklung in Liezen verlief bis heute relativ kompakt und landschaftschonend. Einige Gemeinden wie Ramsau, Aigen und Ardnig weisen allerdings eine disperse Siedlungsstruktur auf. Im Siedlungswesen und auch für Handels- und Dienstleistungseinrichtungen gilt die Prämisse der dezentralen Konzentration. Die öffentlichen und privaten Versorgungseinrichtungen sollen gebündelt werden.

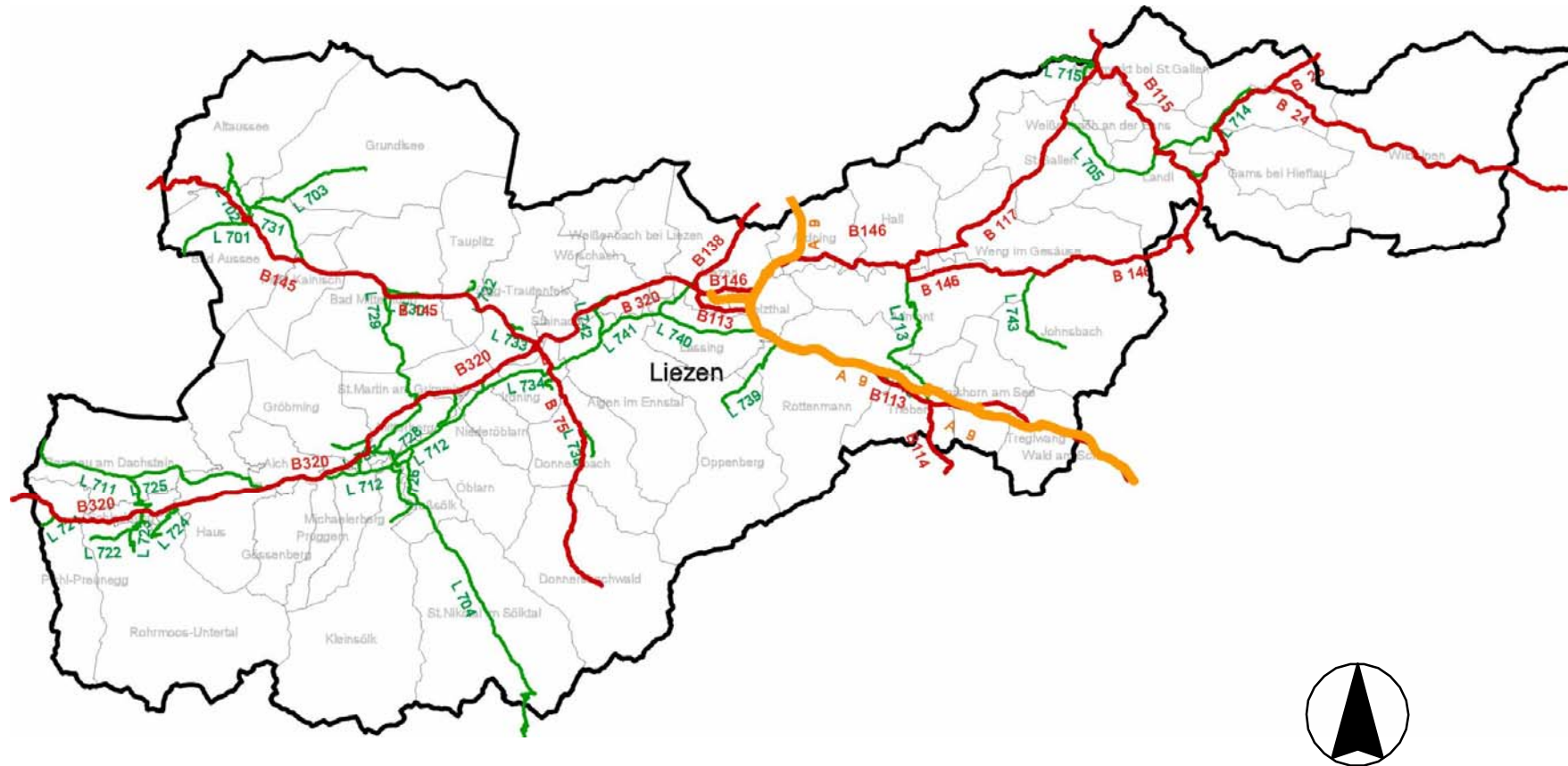
### **3.3 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR**

#### **3.3.1 Angebot**

Die Pyhrn Autobahn A9 erfüllt die hochrangige internationale und überregionale Erschließungsfunktion für den Raum Liezen. Die B 320 und B 145 sind nationale und regionale Hauptverbindungen. Die B 146, B 115 und B 117 haben eine hohe Bedeutung für die regionale Erschließung. Parallel zur A9 haben neben dem Landesstraßennetz die B 113 und die B 138 die Funktion eines regionalen Verteilnetzes.

Die kürzeste Verbindung von Liezen in den Süden Richtung Graz oder in den Norden Richtung Linz führt über die A 9. Die nationale und regionale Erschließung in West-Ost Relation erfolgt über die B 320 Richtung Schladming. In Richtung Salzkammergut bildet die B 145 eine regionale Verbindung im Anschluss an die B 320 in Trautenfels. Die regionale Erschließung im unteren Ennstal erfolgt durch die B 146, B 115 und die B 117 (siehe Abb. 10).

Abb. 10: Straßennetz im Bezirk Liezen



Quelle: GIS Steiermark, eigene Darstellung

### **3.3.2 Verkehrsnachfrage**

Die Verkehrsnachfrage wird mittels Verkehrsstärken dargestellt. Dafür wird der JDTV des Jahres 2003 herangezogen, er beschreibt den jährlichen, durchschnittlichen täglichen Verkehr.

Die A 9 weist im Bezirk Liezen Verkehrsstärken von etwa 8.000 Kfz/24 h (Bosrucktunnel) bis 23.000 Kfz/24 h (östlich von Liezen) auf. Auf der B 320 werden im Abschnitt Liezen – Trautenfels zwischen 13.000 Kfz/24h und 33.000 Kfz/24h verzeichnet. Zwischen Trautenfels und Schladming erreicht die B 320 Werte von 10.000 Kfz/24h bis 13.000 Kfz/24h. Die B 145 verzeichnet rd. 5.000 Kfz/24h bis 7.000 Kfz/24h.

Im unteren Ennstal sind die Verkehrsstärken vergleichsweise gering. Die B 146 erreicht zwischen Liezen und Admont 4.000 Kfz/24 h.



### **3.3.3 Verkehrssicherheit**

Die Unfalldaten aus dem Jahr 2004 zeigen Unfallschwerpunkte in folgenden Straßenabschnitten des Bezirks Liezen:

- B 145 im Bereich Kreuzung mit der westlichen Ortseinfahrt Bad Mitterndorf km 99,6
- B 146 im Bereich der Ortsdurchfahrt von Admont km 87,2
- B 741 im Bereich km 7,9
- B 320 im Bereich Kreuzung mit der B 145 km 53,5
- B 320 im Bereich Kreuzung mit der östlichen Ortseinfahrt Schladming km 19,2

Rund 30% der Unfälle mit Personenschaden ereignen sich im Ortsgebiet, 70% der Unfälle auf Freilandstraßen (siehe Abb. 12). Die Unfallschwere ist auf Freilandstraßen erwartungsgemäß hoch, mit 90% der tödlich Verletzten.

Abb. 12: Unfälle mit Personenschaden und Verletzte und Getötete Bezirk Liezen im Jahr 2003

	Unfälle m. Personenschaden	Tote	schwer Verletzte	Verletzte unbek. Grades	leicht Verletzte	Verunglückte gesamt	Verunglückte relativ
<b>im Ortsgebiet</b>							
Autobahnen	0	0	0	0	0	0	0,0%
Schnellstraßen	0	0	0	0	0	0	0,0%
Bundesstraßen	42	1	10	9	44	64	9,6%
Landesstraßen	42	1	13	3	34	51	7,6%
Gemeindestraßen	78	1	18	6	66	91	13,6%
<b>Summe</b>	<b>162</b>	<b>3</b>	<b>41</b>	<b>18</b>	<b>144</b>	<b>206</b>	<b>30,8%</b>
<b>im Freiland</b>							
Autobahnen	28	0	6	0	31	37	5,5%
Schnellstraßen	0	0	0	0	0	0	0,0%
Bundesstraßen	178	22	71	26	182	301	45,0%
Landesstraßen	53	1	13	4	49	67	10,0%
Gemeindestraßen	48	3	12	4	39	58	8,7%
<b>Summe</b>	<b>307</b>	<b>26</b>	<b>102</b>	<b>34</b>	<b>301</b>	<b>463</b>	<b>69,2%</b>
<b>GESAMT</b>	<b>469</b>	<b>29</b>	<b>143</b>	<b>52</b>	<b>445</b>	<b>669</b>	<b>100,0%</b>

Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung

Die Unfallstatistik 2002 und 2003 zeigt einen deutlichen Zuwachs der Verunglückten bei den einspurigen Kraftfahrzeugen (z. B. +100% bei Mopeds), jedoch einen Rückgang bei den mehrspurigen Kraftfahrzeugen (z. B. -10% mit Pkw). Bei den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern gibt es Rückgänge bei den verletzten Fußgängern, jedoch Zuwächse bei den verletzten Radfahrern. Grundsätzlich zeigt sich jedoch, dass die Unfallschwere bei allen Beteiligten zugenommen hat (siehe Abb. 13).

Abb. 13: Unfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung im Vergleich zwischen 2002 und 2003 Bezirk Liezen

Verunglückte	2002			2003			Differenz 2002 zu 2003 in %		
	Tote	Ver- letzte	Gesamt	Tote	Ver- letzte	Gesamt	Tote	Verletzte	Gesamt
Fußgänger	0	42	42	2	28	30	200 %	-33,33%	-28,57%
Radfahrer	1	44	45	1	67	68	0 %	52,27%	51,11%
Moped	0	23	23	1	45	46	100 %	95,65%	100,00%
Motorrad	1	47	48	3	50	53	200 %	6,38%	10,42%
Pkw-Insassen	11	472	483	20	416	436	81 %	-11,86%	-9,73%
Bus-Insassen	0	1	1	0	2	2	0 %	0,00%	100,00%
Lkw < 3,5 t	0	19	19	1	17	18	100 %	-10,53%	-5,26%
Lkw > 3,5 t	0	19	19	1	7	8	100 %	-63,16%	-57,89%
sonstiges	1	2	3	0	8	8	-100 %	300,00%	166,67%
SUMME	14	669	683	29	640	669	107 %	-4,33%	-2,05%

Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung

Der größte Anteil aller Unfälle mit Personenschaden sind Unfälle mit nur einem Beteiligten (z. B. Abkommen von der Straße), gefolgt von den Unfällen im Richtungsverkehr (z.B. Frontalkollision, siehe Abb. 14).

Abb. 14: Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltypen im Jahr 2003 Bezirk Liezen

Unfalltypenobergruppen	Verletzte			Getötete		
	Orts- gebiet	Frei- land	Summe	Orts- gebiet	Frei- land	Summe
Unfälle mit einem Beteiligten	59	192	251	0	12	12
Unfälle im Richtungsverkehr	28	80	108	0	0	0
Unfälle im Begegnungsverkehr	16	114	130	0	9	9
Unfälle bei Abbiegen (richtungsgleich)	17	13	30	0	1	1
Unfälle bei Abbiegen (frontal)	6	5	11	0	2	2
Rechtwinkelige Kollisionen (Queren)	15	9	24	0	0	0
Rechtwinkelige Kollisionen (Abbiegen)	24	19	43	0	2	2
Unfälle mit ruhendem Verkehr	2	0	2	0	0	0
Unfälle mit beteiligten Fußgängern	32	2	34	2	0	2
Sonstige Unfälle mit mehr Beteiligten	4	3	7	1	0	1
<b>Summe</b>	<b>203</b>	<b>437</b>	<b>640</b>	<b>3</b>	<b>26</b>	<b>29</b>

Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung

Die meisten im Verkehr verunglückten Personen gehören der Altersgruppe der 20 bis 29-Jährigen an, gefolgt von den 30 bis 39-Jährigen (siehe Abb. 15).

Abb. 15: UPS nach Altersgruppen 2003 Bezirk Liezen

Altersgruppe	Getötete	schwer Verletzte	Verletzte unbek. Grades	leicht Verletzte	Verunglückte gesamt	Verunglückte Relativ
0-5 Jahre	0	0	1	6	7	1,0%
6-9 Jahre	0	1	0	13	14	2,1%
10-13 Jahre	2	2	1	12	17	2,5%
14-17 Jahre	2	15	3	58	78	11,7%
18-19 Jahre	0	9	0	53	62	9,3%
20-29 Jahre	8	28	11	105	152	22,7%
30-39 Jahre	3	22	10	76	111	16,6%
40-49 Jahre	1	25	16	45	87	13,0%
50-59 Jahre	6	17	5	28	56	8,4%
60-69 Jahre	4	19	0	24	47	7,0%
>= 70 Jahre	3	5	5	24	37	5,5%
unbek. Alter	0	0	0	1	1	0,1%
<b>Summe</b>	<b>29</b>	<b>143</b>	<b>52</b>	<b>445</b>	<b>669</b>	<b>100,0%</b>

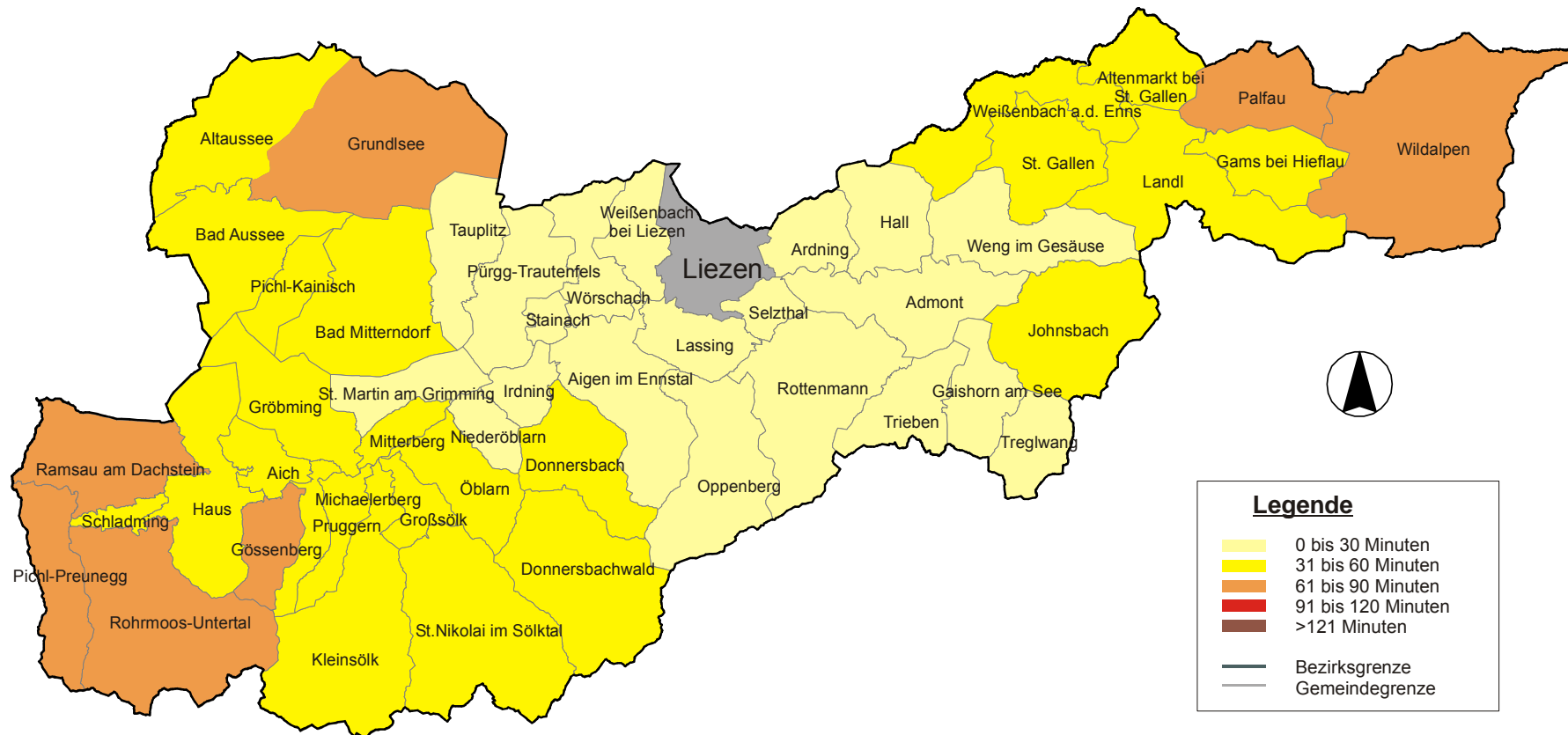
Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung

### 3.3.4 Erreichbarkeit

Für die Ermittlung der Erreichbarkeiten im MIV wurde ein freier Verkehrsfluss im Straßennetz vorausgesetzt. Temporäre Stauerscheinungen wurden in diesem Fall nicht berücksichtigt. Die Fahrzeiten wurden von jeder Gemeinde nach Liezen (Zentrum) und Graz (Zentrum) ermittelt.

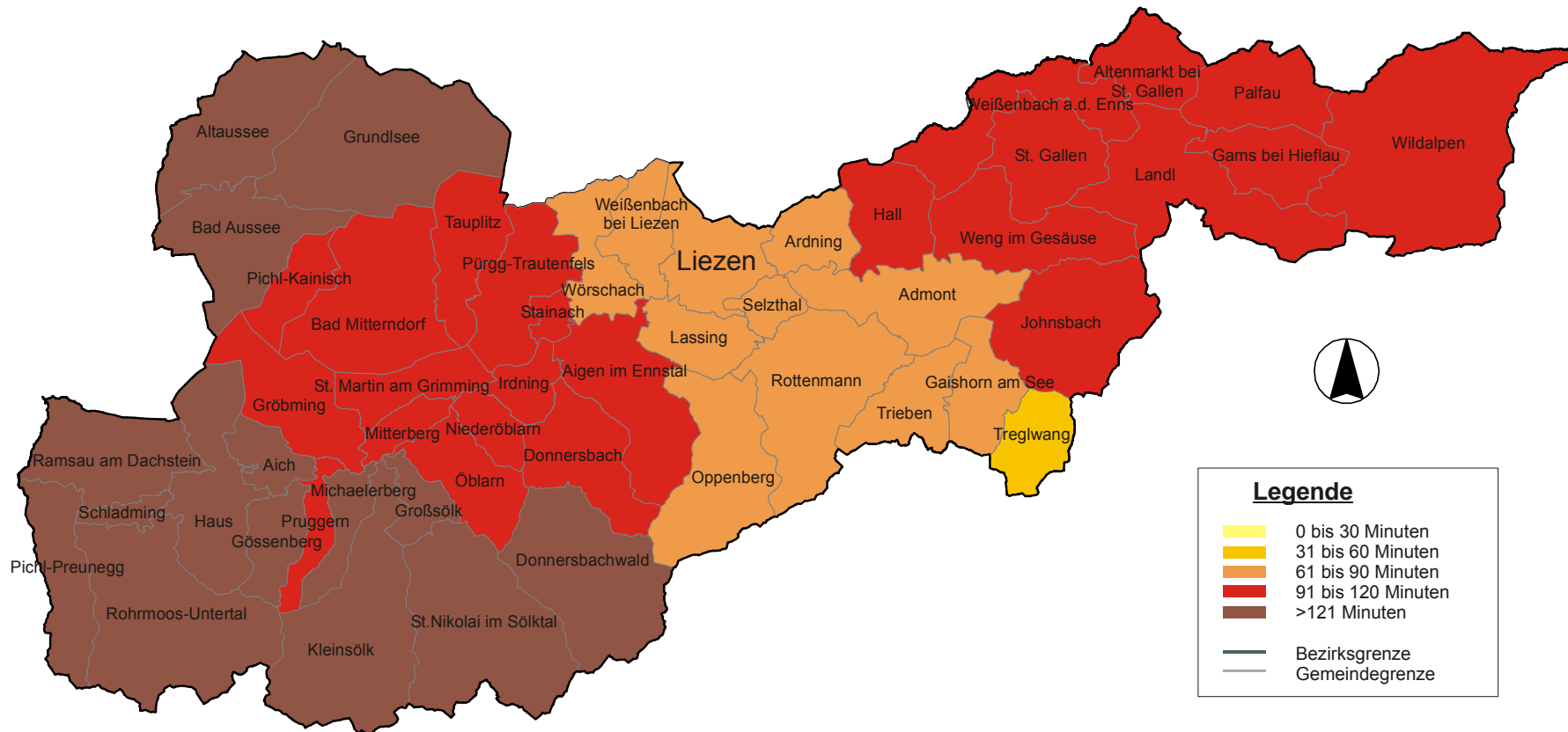
Die Bezirkshauptstadt Liezen ist von den meisten Gemeinden im Bezirk innerhalb von 60 Minuten mit dem Pkw erreichbar, lediglich von einigen Randgemeinden benötigt man über 60 Minuten (siehe Abb. 16). Graz ist von den meisten Gemeinden im Bezirk Liezen innerhalb von 120 Minuten erreichbar, lediglich aus einigen der westlichen Gemeinden benötigt man mehr als 120 Minuten (siehe Abb. 17).

Abb. 16: MIV-Fahrzeiten von den einzelnen Gemeinden in die Bezirkshauptstadt Liezen bzw. von der Bezirkshauptstadt in die Gemeinden



Quelle: GIS Steiermark, eigene Darstellung

Abb. 17: MIV-Fahrzeiten von den einzelnen Gemeinden nach Graz und von Graz in die Gemeinden des Bezirks Liezen



Quelle. GIS Steiermark, eigene Darstellung

### **3.4 ÖFFENTLICHER VERKEHR**

#### **3.4.1 Angebot im Schienenverkehr**

Durch den Bezirk Liezen verlaufen vier Bahnlinien, die sich hinsichtlich ihrer Funktionen und Anforderungen unterscheiden. Von besonderer Bedeutung für die Region ist die Eisenbahnverbindung Bischofshofen – Selzthal, die die Region über die Tauern- und die Pyhrnbahn mit den Landeshauptstädten Graz, Linz und Salzburg verbindet. Weiters bestehen regionale Schienenverbindungen vom Ennstal in Richtung Bad Aussee und über Gmunden zur Westbahn, sowie in Richtung Admont nach Eisenerz und nach Oberösterreich.

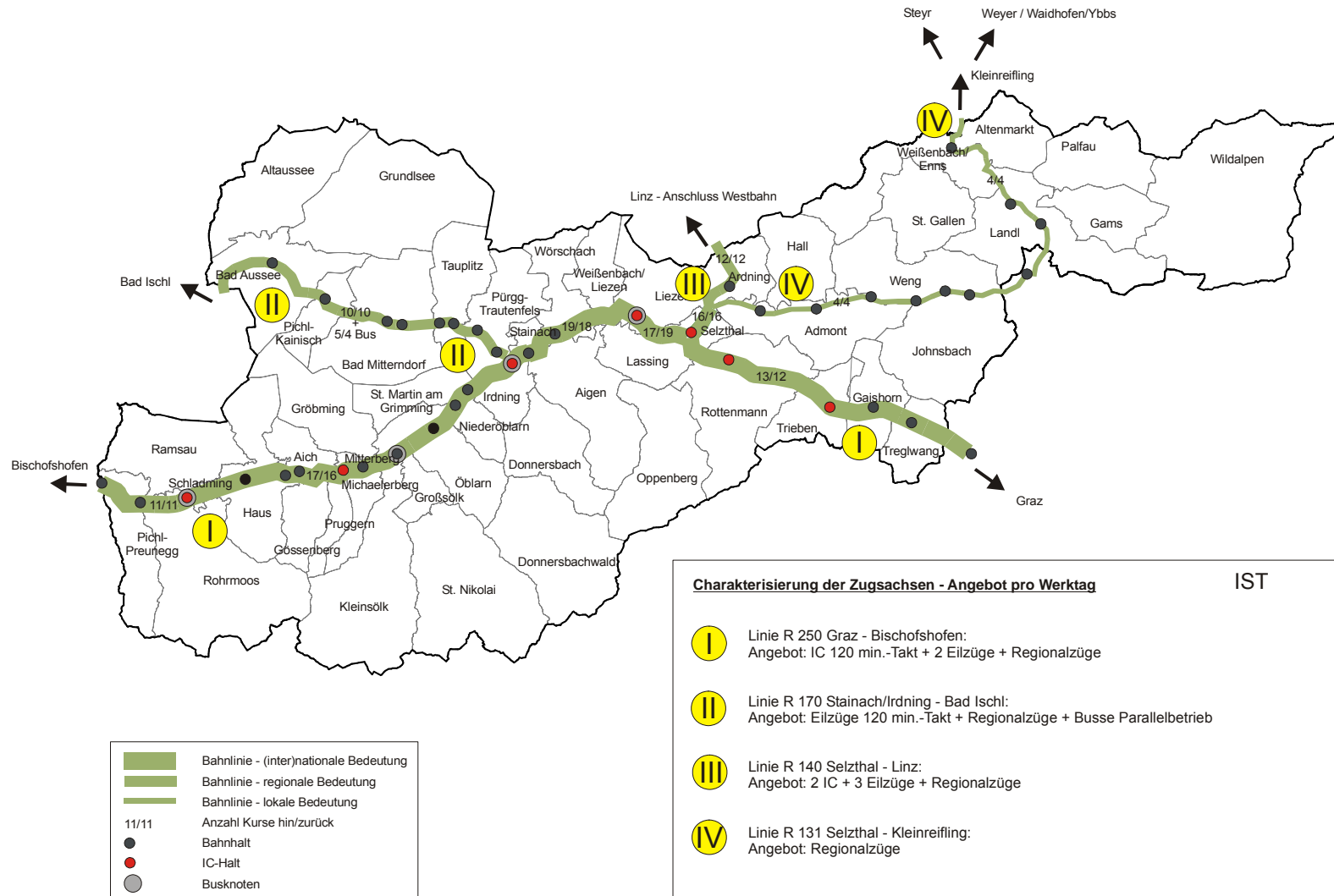
Die Linie **R 250 verbindet Graz mit Bischofshofen** und durchläuft den gesamten Bezirk in Ost-West-Richtung. Die Linie ist sowohl von internationaler als auch regionaler Bedeutung. Intercity-Verbindungen werden im 2-Stunden-Takt angeboten, darüber hinaus verkehren pro Tag zwei Eilzüge sowie mehrere Regionalzüge. Intercity-Züge halten in Schladming, Stainach-Irdning, Liezen, Selzthal, Rottenmann und Trieben. Die Regionalzüge halten darüber hinaus noch an 15 weiteren Haltepunkten.

Die Linie **R 170 verbindet das steirische mit dem oberösterreichischen Salzkammergut** und verläuft zwischen Stainach-Irdning und Bad Ischl. Die Linie ist überwiegend von regionaler Bedeutung, unter anderem im Tourismusverkehr. Das tägliche Angebot besteht aus Eilzügen im 2-Stunden-Takt, zur Verdichtung des Angebots werden zusätzlich Regionalzüge sowie Busse im Parallelbetrieb angeboten. Gehalten wird an insgesamt neun Haltepunkten.

Die Linie **R 140 verläuft in Nord-Süd-Richtung zwischen Selzthal und Linz**. Die Strecke ist eine Verbindung zur Westbahn mit Anbindung an das internationale Eisenbahnnetz. Das tägliche Angebot besteht aus zwei Intercity-Zügen, drei Eilzügen sowie Regionalzügen.

Die Linie **R 131 verläuft von Selzthal ausgehend**, in östlicher Richtung, den Nationalpark Gesäuse durchlaufend, bis Hieflau, danach Richtung Norden **bis Kleinreifling in Oberösterreich**. Diese Bahnverbindung hat vor allem lokale Funktion, insbesondere für die Schüler- und Arbeitspendler. Über den Bahnhof Kleinreifling gelangt man in östlicher Richtung nach Weyer bzw. Waidhofen/Ybbs, in westlicher Richtung nach Steyr. Diese drei Destinationen sind bedeutende Arbeits- und Schulstandorte. Die Bahnlinie ist auch für Touristen wichtig und ist in dem kleinregionalen Mobilitätskonzept „Xeismobil“ eingebunden. Das tägliche Angebot beschränkt sich auf Regionalzüge.

Abb. 18: Angebot im Schienenpersonenverkehr im Bezirk Liezen



### **3.4.2 Angebot im Busverkehr**

Im Bezirk Liezen werden derzeit 33 Buslinien im Regionalverkehr geführt, wobei einige Buslinien jedoch nur im Saisonbetrieb oder bei Bedarf verkehren. Acht Buslinien werden in Liezen, Gröbming, Schladming und Bad Aussee als Stadt- und Gemeindebusse eingesetzt. Fünf Buslinien werden samstags als „Saturday Nightline“ im Spätverkehr als Nachtbusse angeboten. Die „Saturday Nightline“ erschließt den ganzen Bezirk und führt zu den regionalen In-Lokalen und Diskotheken.

Von regionaler Bedeutung sind folgende Buslinien:

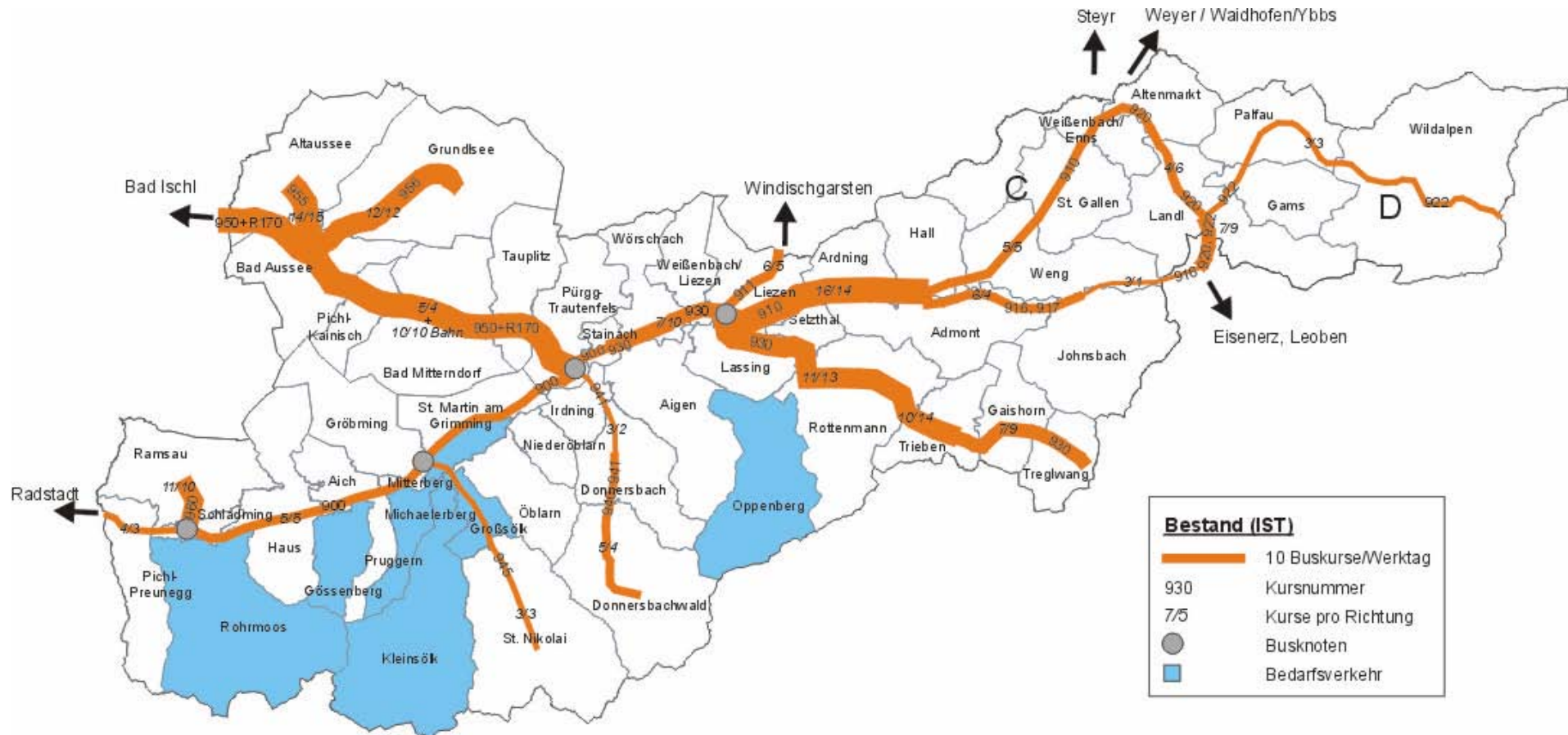
- Linie 950 (Bad Ischl) – Bad Aussee – Stainach-Irdning
- Linie 930 Stainach/Irdning – Treglwang
- Linie 910 zwischen Liezen und Admont

Alle übrigen Buslinien erfüllen vor allem Sammelfunktion und Funktionen im Schülerverkehr, sind Zubringer zu höherwertigen öffentlichen Verkehrsmitteln und dienen der Erschließung der Fläche. Auf Grund der Topologie des Bezirks und der von der Natur vorgegebenen verkehrlichen Hauptachsen verlaufen die Buslinien meist parallel zu den Bahnstrecken. Lediglich in einige wenige Seitentäler sowie über die Wildalpen verlaufen ausschließlich Busverkehre und kein Bahnverkehr.

Die große Bedeutung des Tourismus im Bezirk Liezen schlägt sich auch auf den öffentlichen Verkehr nieder. Vor allem in den Wintersportgemeinden, aber auch im Nationalpark Gesäuse und den im Süden gelegenen Wandergebieten, ist das Busangebot saisonabhängig und teilweise über Gemeindegrenzen hinweg koordiniert.

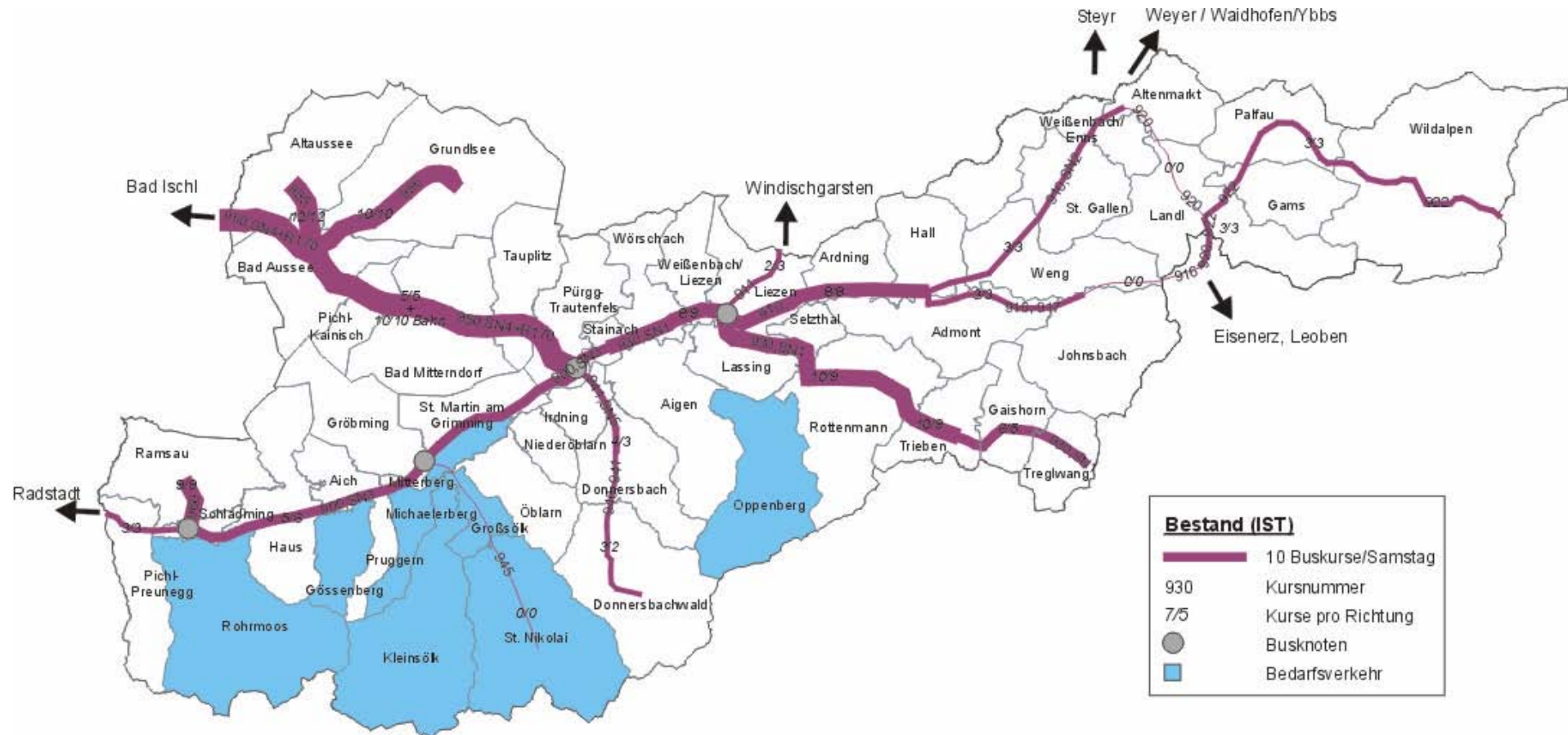
Die folgenden drei Abbildungen zeigen das Busangebot an Werktagen, Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen.

Abb. 19: Angebot Bus an Werktagen (Montag – Freitag)



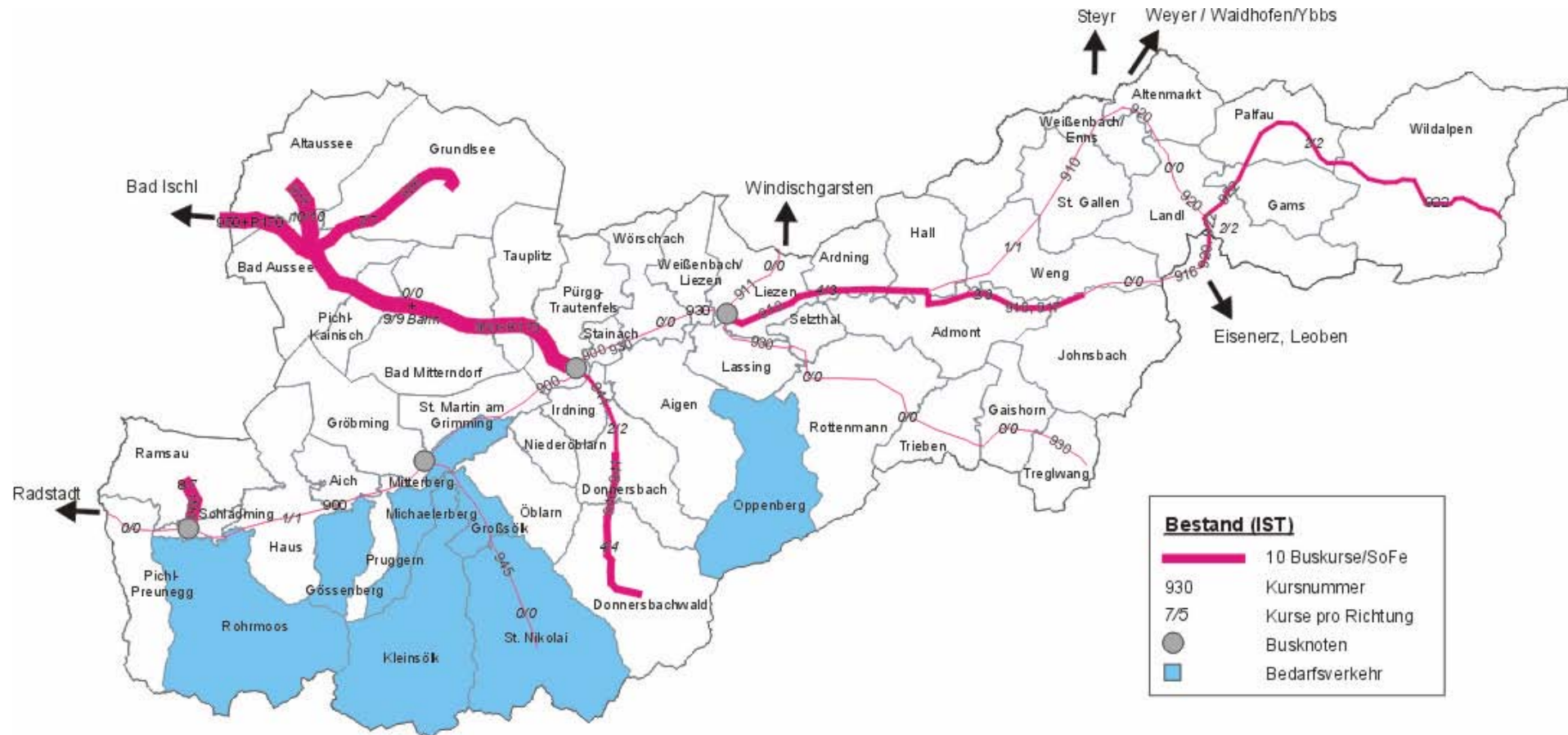
Quelle: GIS Steiermark, eigene Darstellung

Abb. 20: Angebot Bus an Samstagen



Quelle: GIS Steiermark, eigene Darstellung

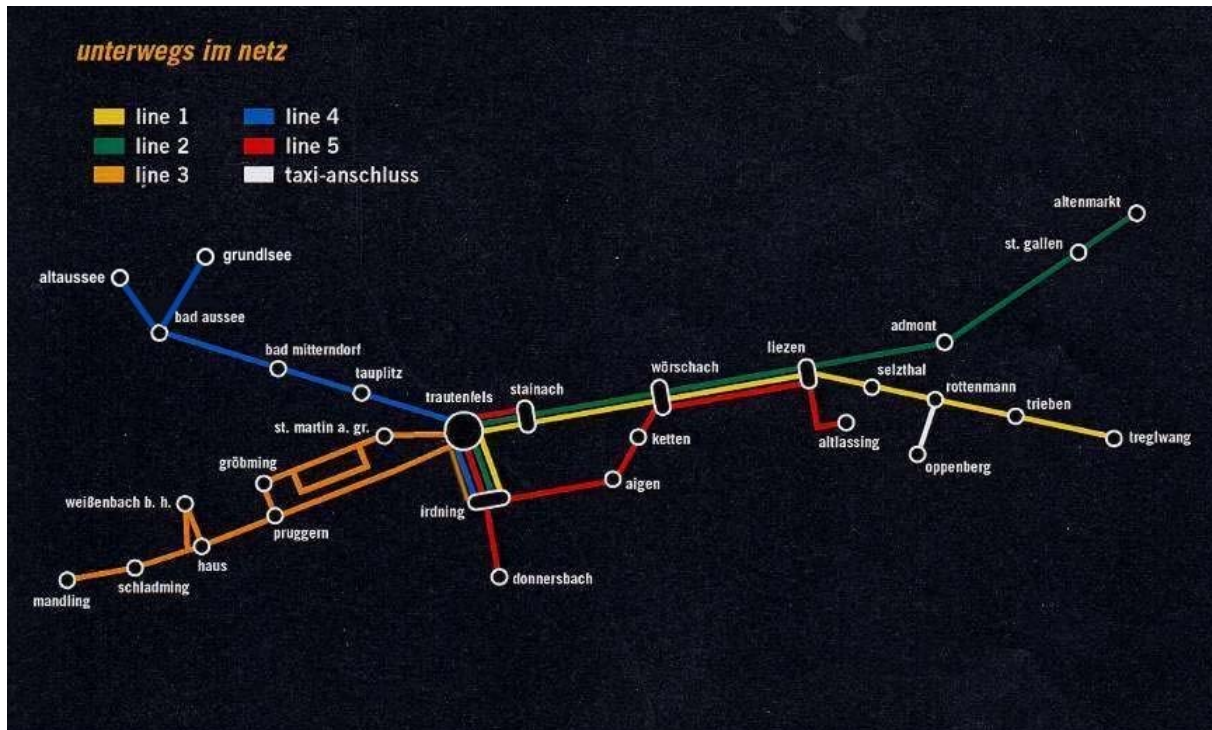
Abb. 21: Angebot Bus an Sonn- und Feiertagen



Quelle: GIS Steiermark, eigene Darstellung

Das Liniennetz der „Saturday Nightline“ wird in Abb. 22 dargestellt.

Abb. 22: Liniennetz der „Saturday Nightline“ im Bezirk Liezen



Quelle: Verkehrsverbund Steiermark

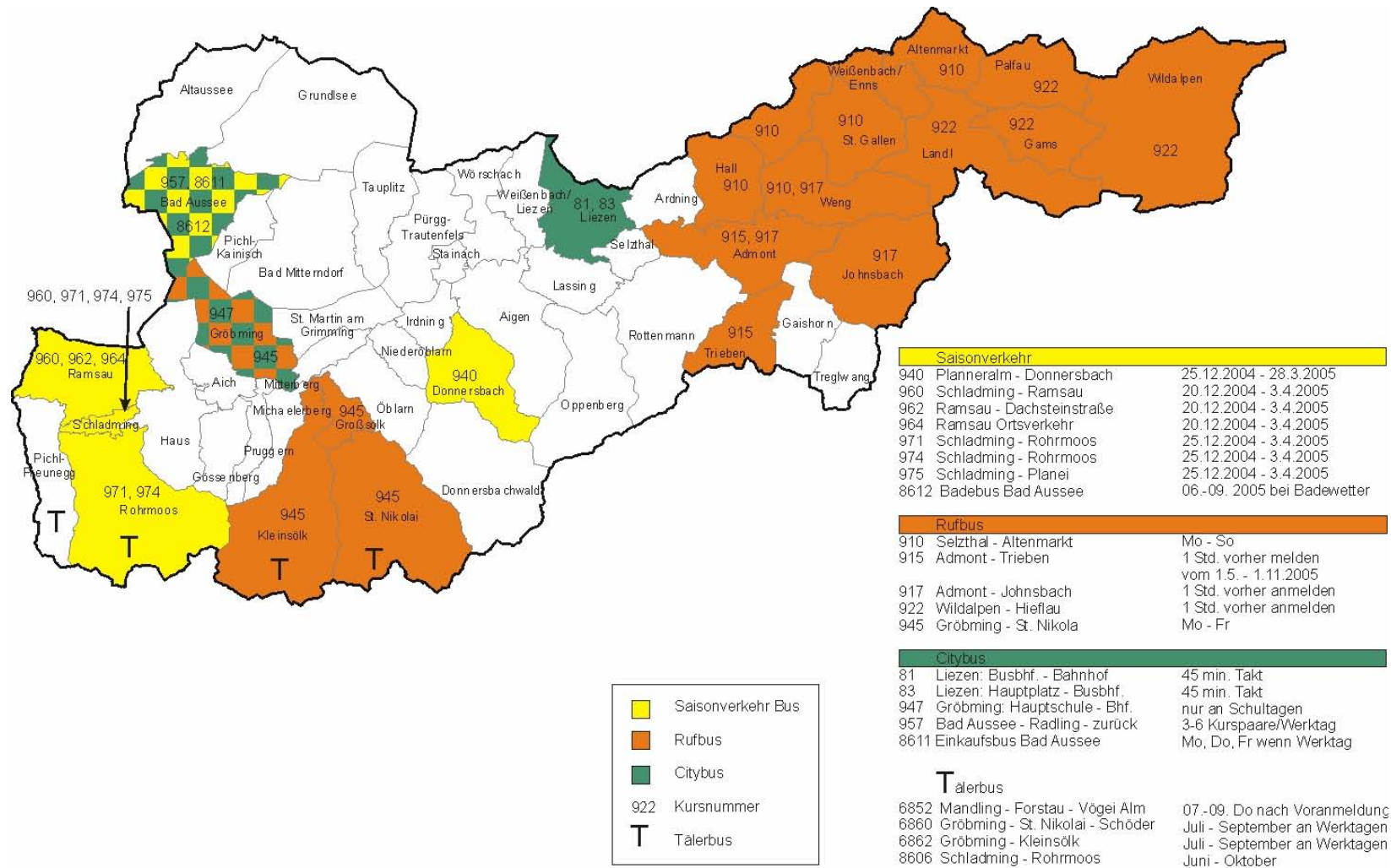
Im Bezirk Liezen werden verschiedene Arten von **Orts- und Bedarfsverkehren** angeboten:

- In den Gemeinden Schladming, Rohrmoos und Donnersbach werden zwischen Weihnachten und Ostern Skibusse eingesetzt.
- In Bad Aussee verkehrt in den Sommermonaten bei Badewetter ein so genannter Badebus.
- In den östlichen Gemeinden des Bezirks, im Gesäuse und dem Salztal, kommen Rufbusse zum Einsatz.
- Die Wandergebiete der südwestlich gelegenen Gemeinden Pichl-Preunegg, Rohrmoos, Kleinsölk und St. Nikolai sind in den Sommermonaten durch einen Tälerbus erschlossen.
- In den Gemeinden Liezen, Schladming, Bad Aussee und Gröbming werden City-Busse eingesetzt. Liezen wird mit zwei Linien bedient, die jeweils einen 45-Minuten-Takt fahren. In Schladming fahren von Montag bis Freitag drei Buslinien mit insgesamt 14 Kursen pro Tag. Anfangs- und Endpunkt ist jeweils der Hauptplatz von Schladming. Bad Aussee wird

werktags mit zwei Buslinien mit drei bis sieben Kurspaaren/Werktag bedient. In der Gemeinde Gröbming verkehrt an Schultagen ein Bus zwischen Hauptschule und Bahnhof.

In der Abb. 23 sind die Orts- und Bedarfsverkehre des Bezirks Liezen dargestellt.

Abb. 23: Orts- und Bedarfsverkehre im Bezirk Liezen



### **3.4.3 Mobilitätskonzept „Xeismobil“**

Das „Xeismobil“ ist Teil eines EU-Projekts und soll den umweltschonenden Verkehr und den sanften Tourismus zwischen Gesäuse und Hochschwab fördern. Insgesamt haben sich 16 Gemeinden zusammengeschlossen, um den öffentlichen Verkehr der Region zu erhalten und nachfrageorientiert zu verbessern. Folgende Gemeinden sind vertreten: Vordernberg, Eisenerz, Hieflau, Radmer, Johnsbach, Weng, Admont, Hall, Ardning, Landl, Weißenbach an der Enns, St. Gallen, Altenmarkt, Palfau, Gams und Wildalpen.

Die Bahn durch das Gesäuse (zwischen Selzthal und Kleinreifling) war auf Grund schlechter Nachfragerwerte von der Einstellung bedroht. Nur ein einziger Kurs hat den geforderten Rahmenvorgaben (mindestens 50 Fahrgäste) aus dem Verkehrsdienstvertrag zwischen Land und ÖBB entsprochen. Die gemeinsamen Planungen wurden im Dezember 2003 mit einem Fahrplanwechsel umgesetzt. Zur Abdeckung der Grundbedürfnisse werden künftig acht Bahnverbindungen (bisher 13) angeboten. Zusätzlich wird das Angebot durch ein mit Rufbussen ergänztes System vervollständigt. So werden die Hauptlinien zwischen Liezen und Admont bzw. Leoben und Eisenerz im Stundentakt geführt. Die ergänzenden Achsen zwischen Altenmarkt und Admont bzw. Altenmarkt und Eisenerz sind mit vier bis fünf ganzjährigen Kurspaaren pro Tag wesentlich aufgewertet worden. Die Rufbusse sollen vor allem dem Tourismusverkehr dienen.

Partner des Projekts sind die ÖBB, der Postbus und der Verkehrsverbund. In einer Mobilitätszentrale können alle Verkehrsverbindungen im Gesäuse erfragt werden.

Für die ersten drei Jahre sind Geldmittel im Ausmaß von 600.000 Euro vorgesehen. Das Projekt wird aus EU-Mitteln kofinanziert, 150.000 Euro bringt das Land Steiermark ein, 20.000 Euro die Region selbst, den Rest von 130.000 Euro teilen sich das Lebensministerium sowie das BMVIT.

Im Jahr 2005 wurde das System modifiziert, ab 2. Mai 2005 wurden verbesserte Fahrpläne eingesetzt.

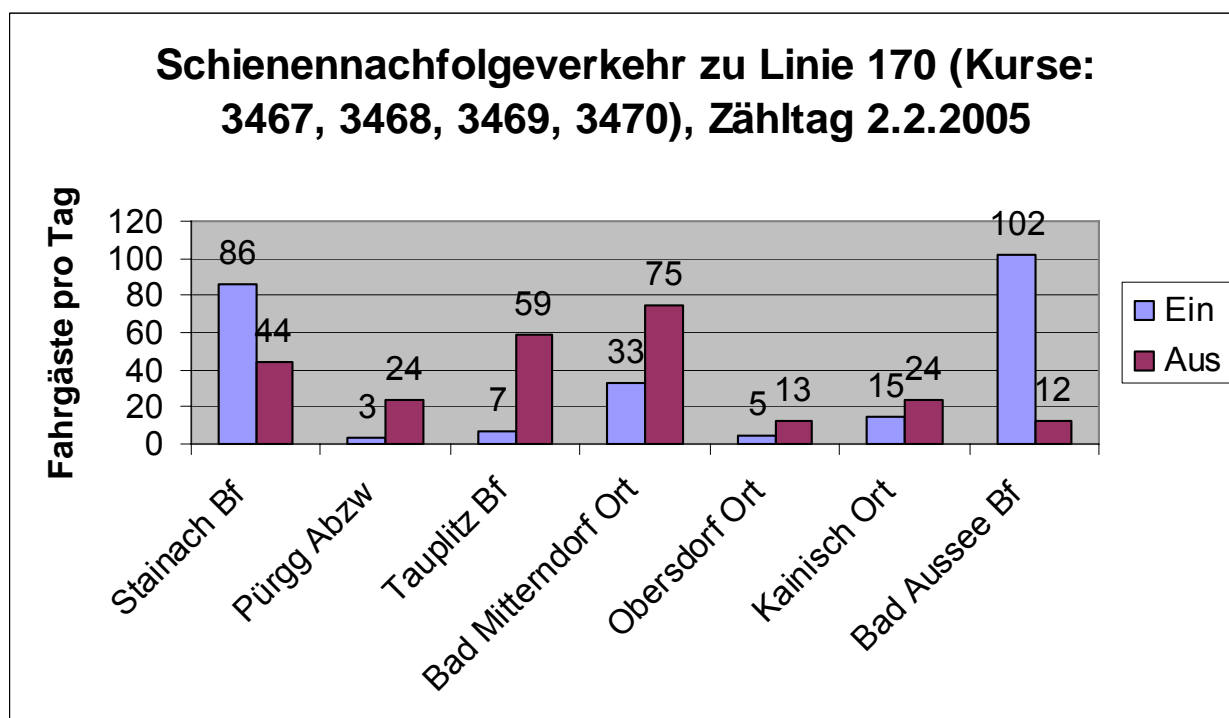
### 3.4.4 Verkehrsnachfrage

Die aktuellen Fahrgastzählungen für Bahn aus dem Jahr 2004 und Bus aus dem Jahr 2005 zeigen die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs im Bezirk Liezen.

#### BUS

Auf der Linie 950 Stainach – Bad Aussee zeigt die Teilzählung den stärksten Fahrgastwechsel in den Haltestellen Stainach Bahnhof, Bad Mitterndorf Ort und Bad Aussee Bahnhof.

Abb. 24: Fahrgastzählung Linie 950 Stainach-Bad Aussee

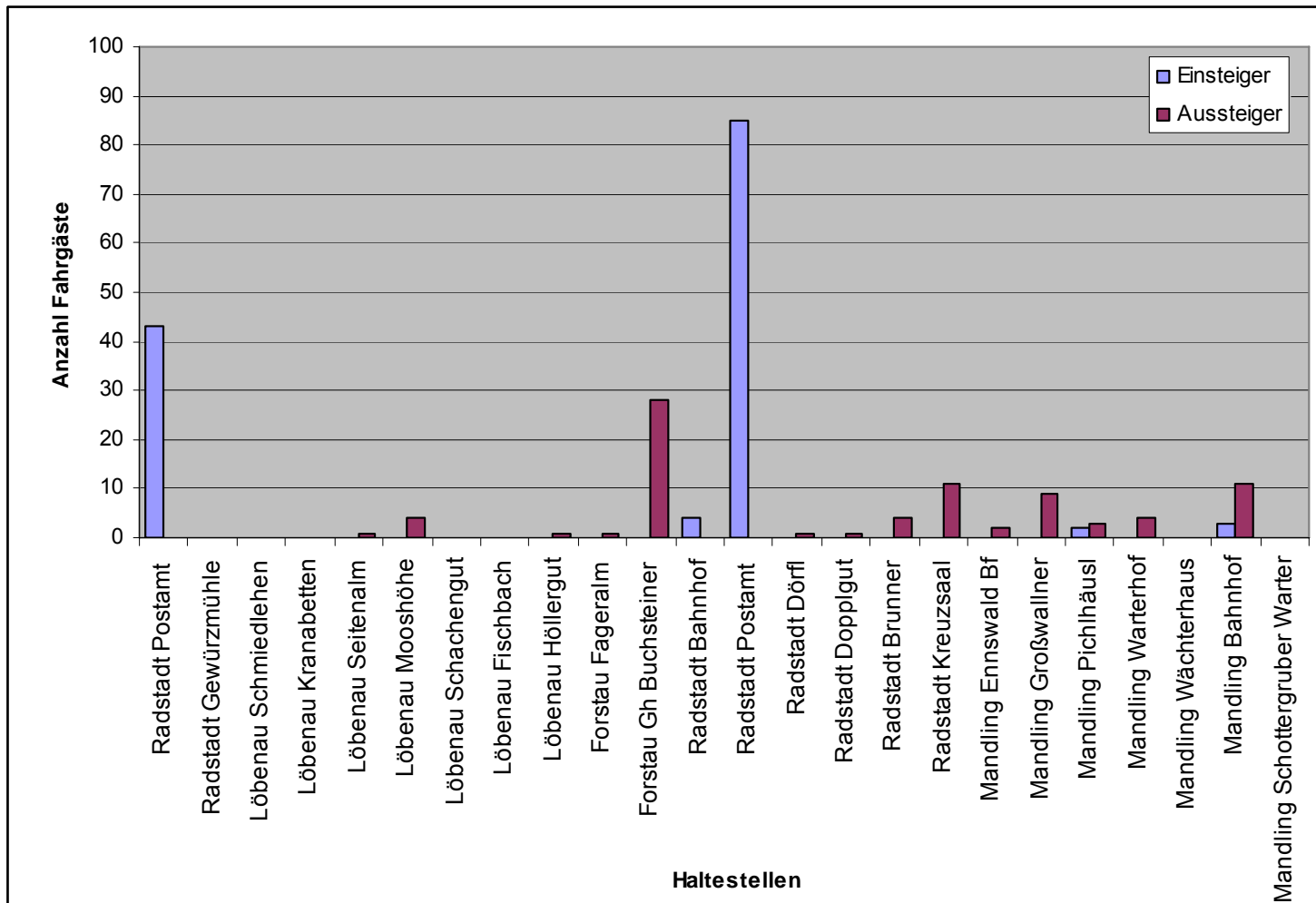


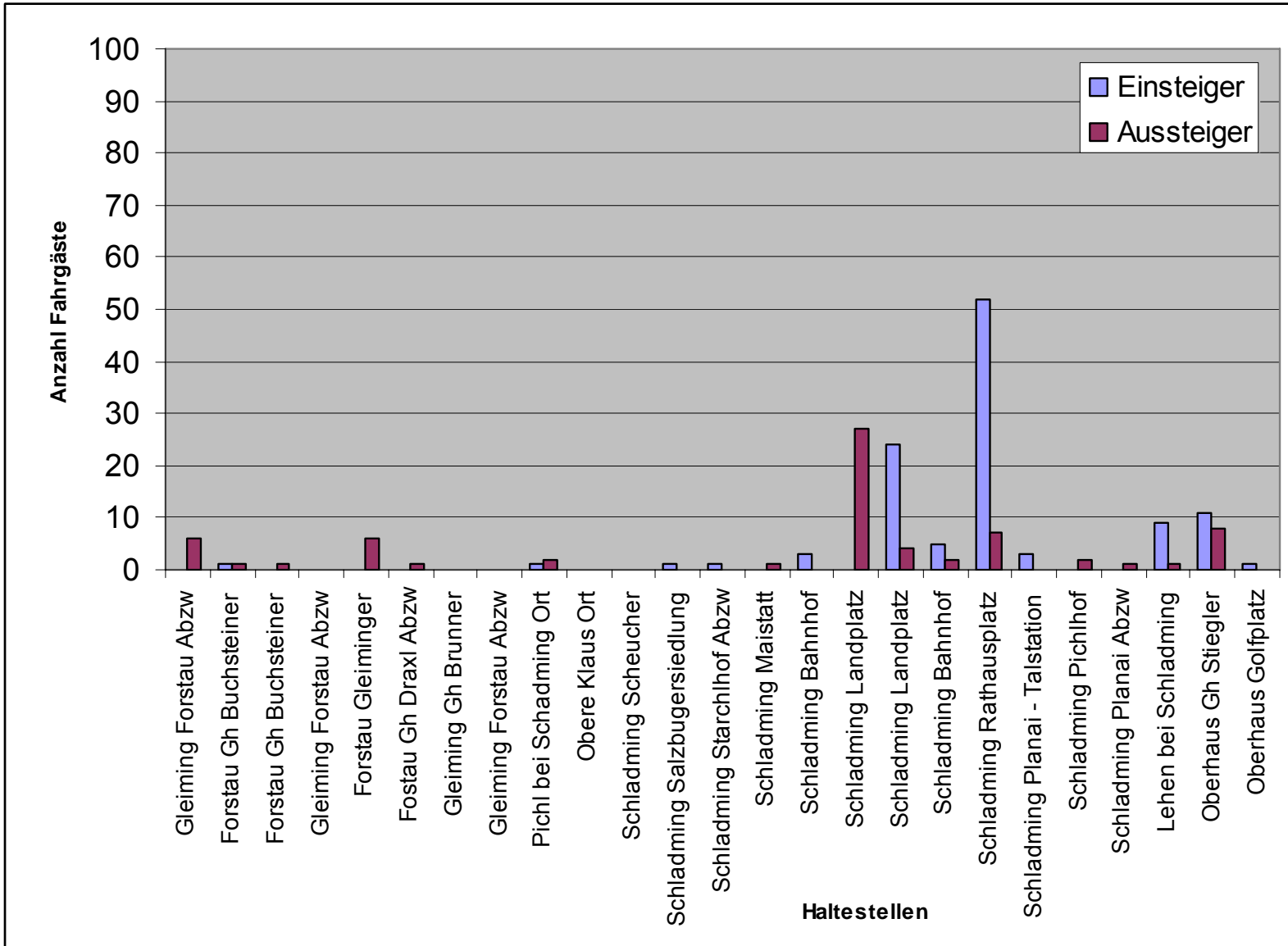
Quelle: ÖBB

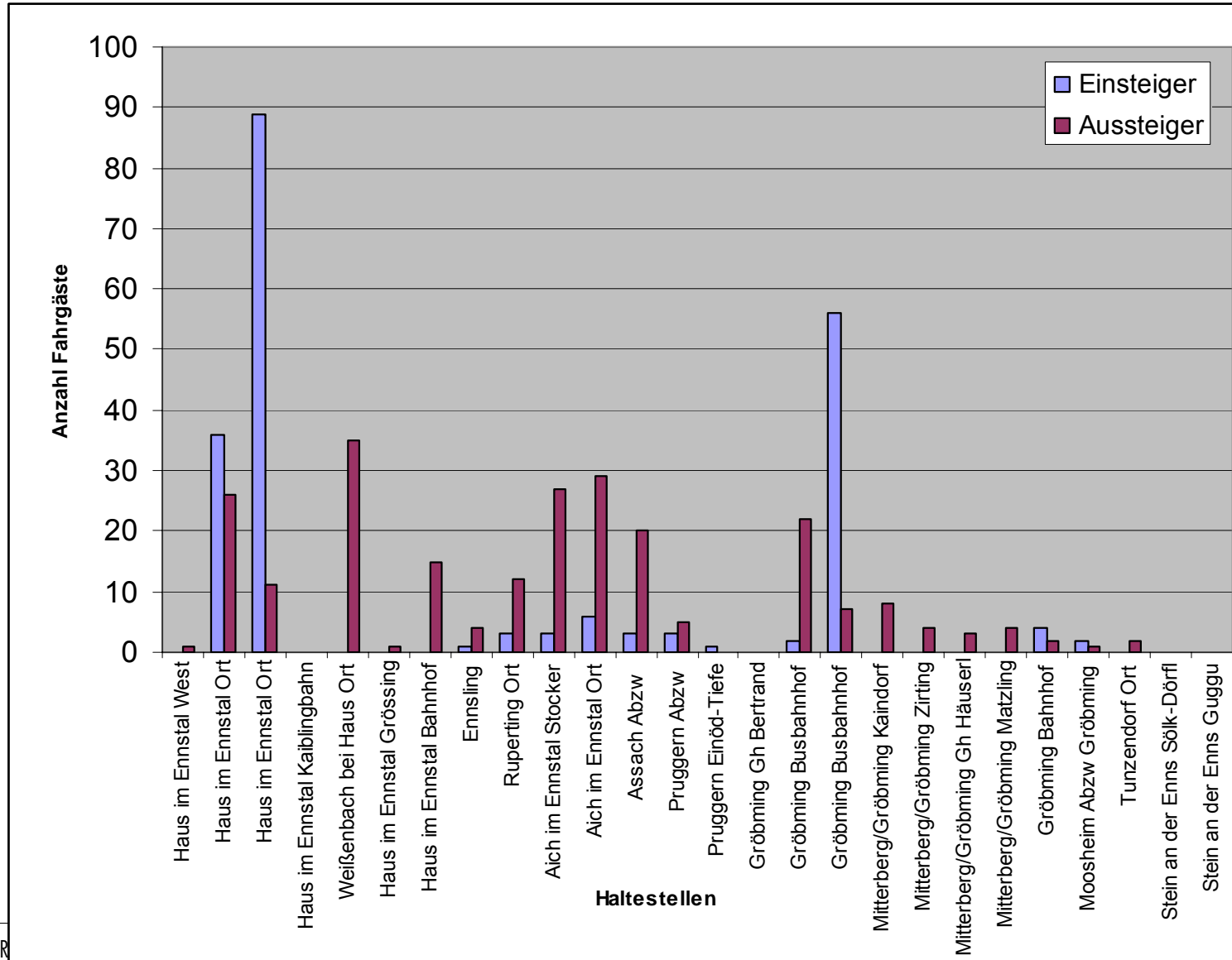
Auf der Linie 900 Radstadt- Stainach zeigt die Teilzählung den stärksten Fahrgastwechsel in den Schladming, Haus, Aich, Gröbming und Stainach.

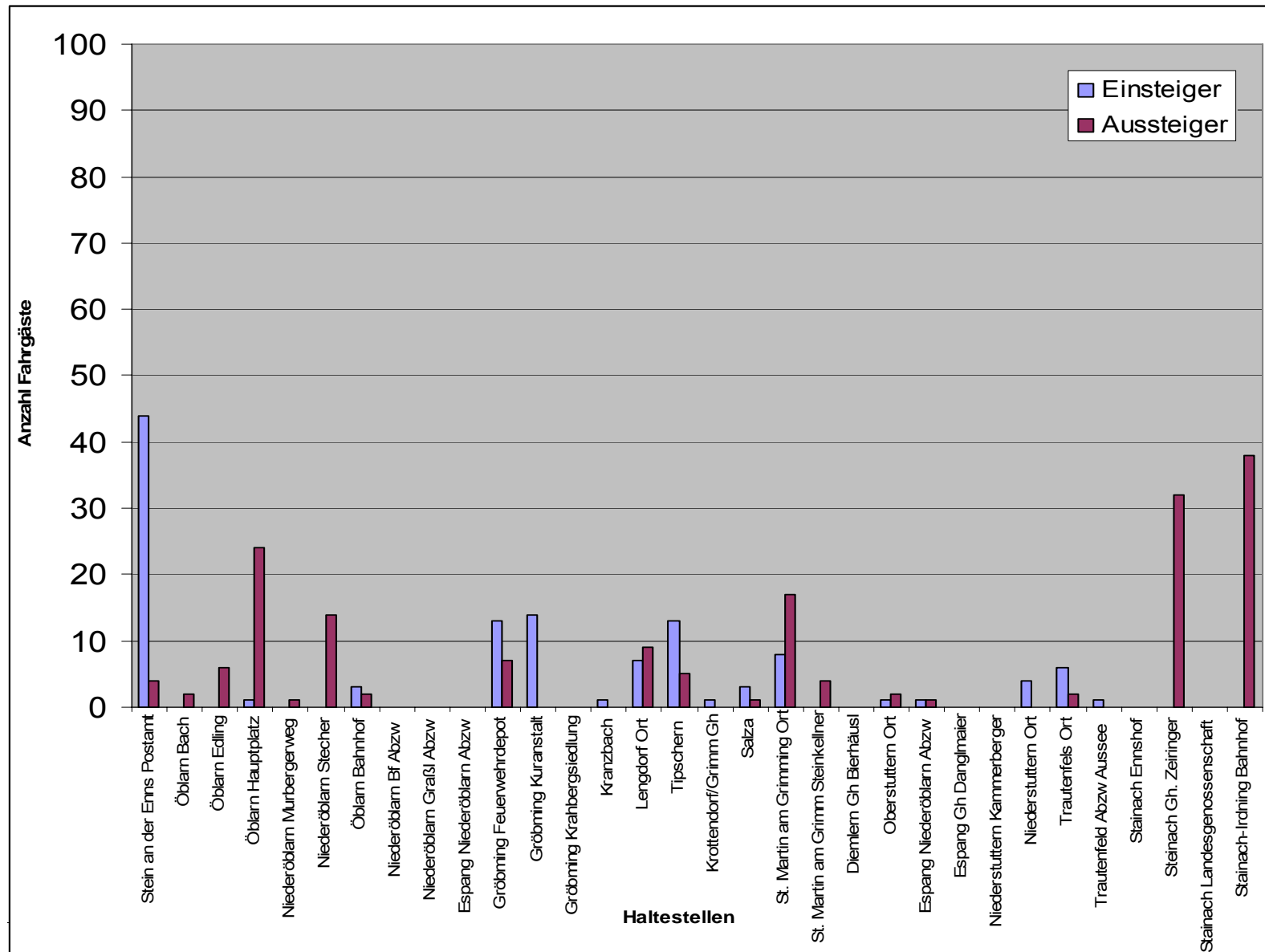
Abb. 25: Fahrgastzählung Linie 900 Radstadt – Stainach (Quelle: ÖBB)

(4 Abbildungen) 1 Werktag (Zählzeitraum: 13. bis 25. Juni 2005), nicht erfasste Kurse: 5:40 ab Schladming Lendplatz, 6:55 ab Mandling Bf., 10:17 ab Gröbming Bbf, 10:55 ab Schladming Bf , 13:00 ab Gröbming Bbf





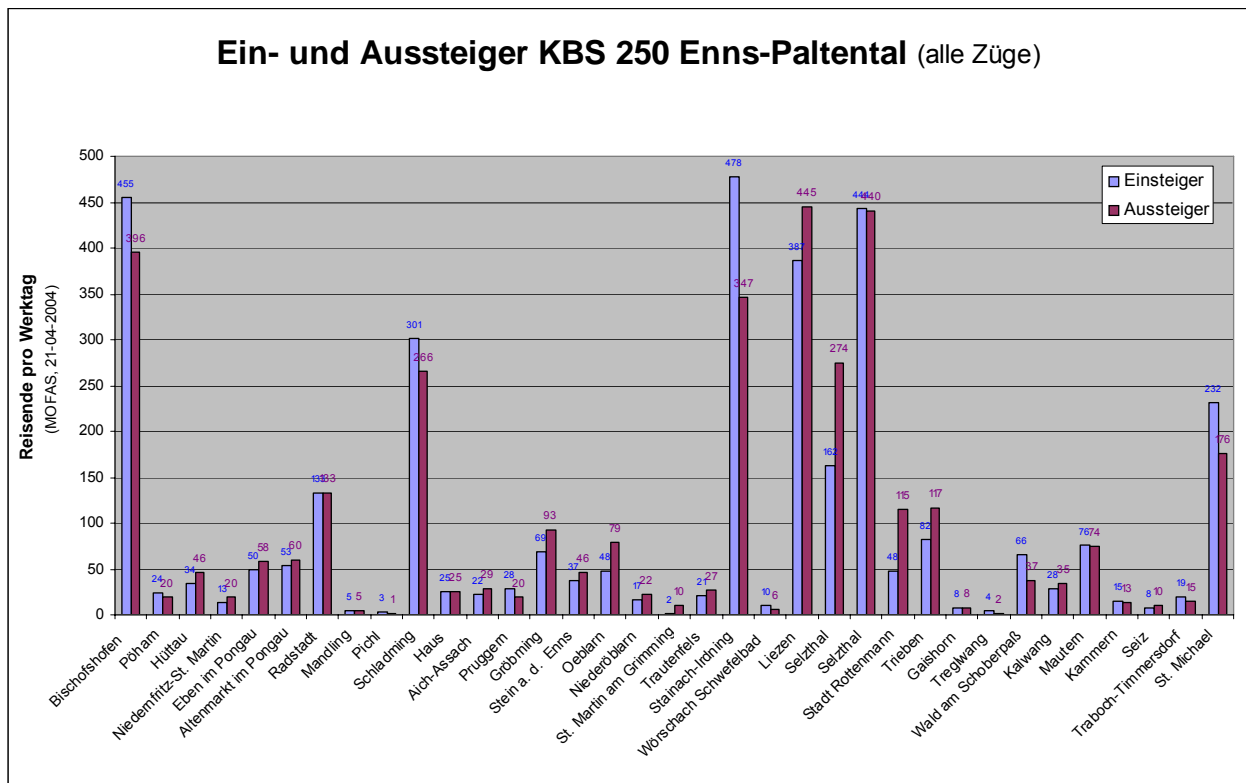




**BAHN**

Die Strecke Ennstal - Paltental weisen im Bezirk Liezen zwischen Selzthal und Schladming die Bahnhöfe Selzthal, Liezen, Stainach/Irdning, und Schladming die stärksten Fahrgastfrequenzen auf, im Abschnitt Selzthal – St. Michael sind an den Haltepunkten Rottenmann und Trieben die stärksten Fahrgastfrequenzen zu verzeichnen.

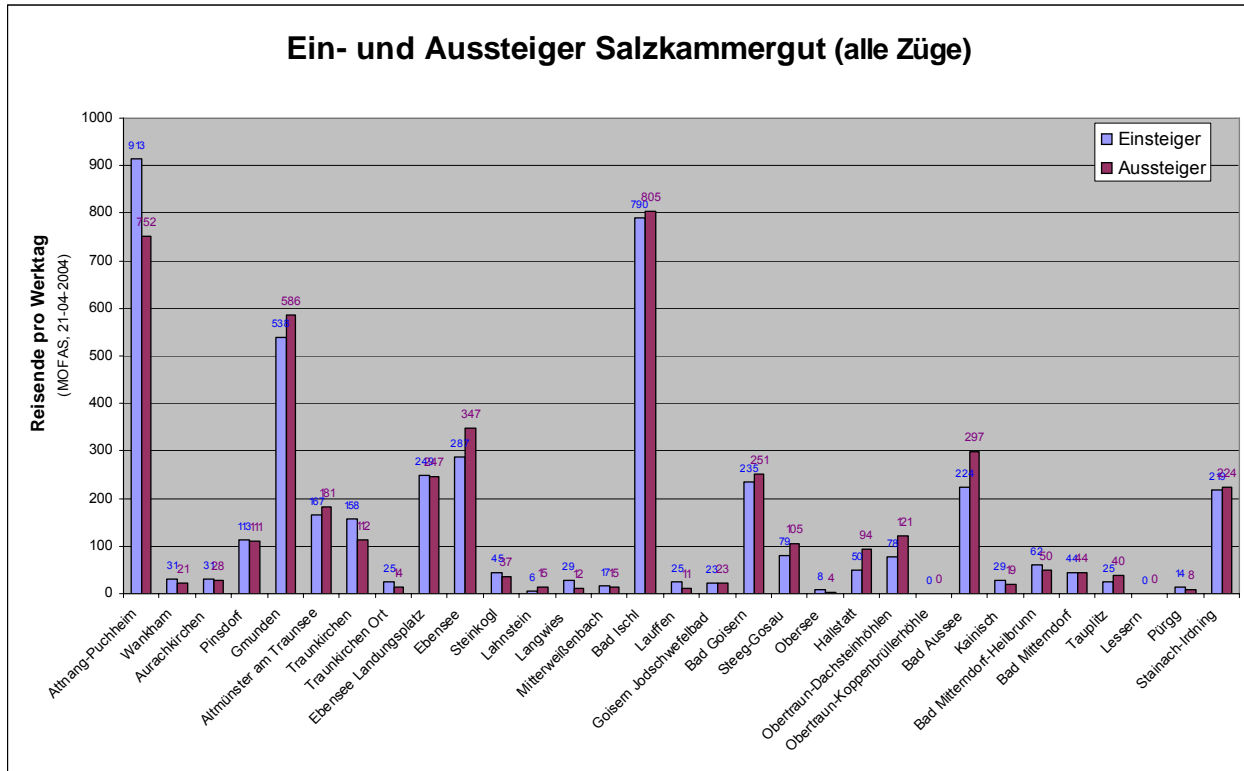
Abb. 26: Fahrgastzählung Strecke Ennstal - Paltental



Quelle: ÖBB

Auf der Strecke R 170 Stainach/Irdning – Bad Ischl weisen im Bezirk Liezen die Bahnhöfe Bad Aussee und Stainach/Irdning die stärksten Fahrgastfrequenzen auf.

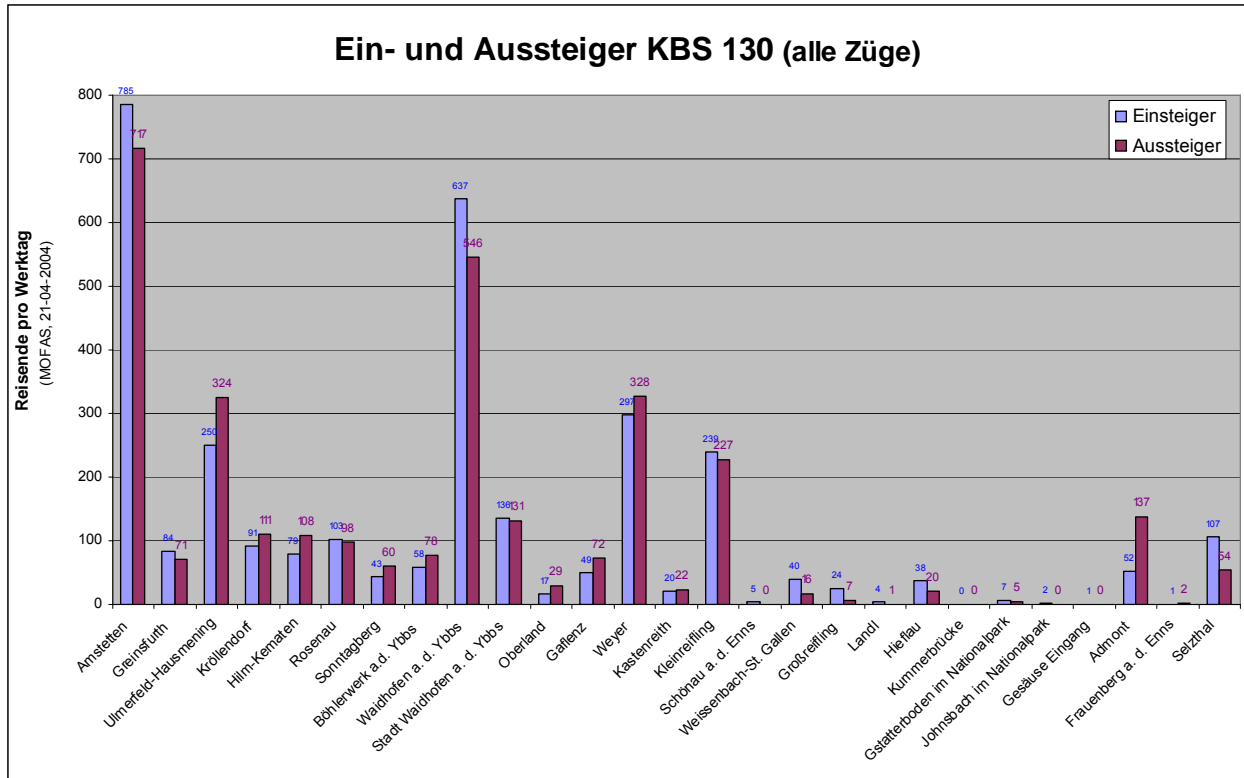
Abb. 27: Fahrgastzählung Strecke Stainach/Irdning – Bad Ischl



Quelle: ÖBB

Im Gesäuse weisen im Bezirk Liezen die Bahnhöfe Selzthal und Admont die stärksten Fahrgastfrequenzen auf.

Abb. 28: Fahrgastzählung Gesäuse Strecke



Quelle: ÖBB

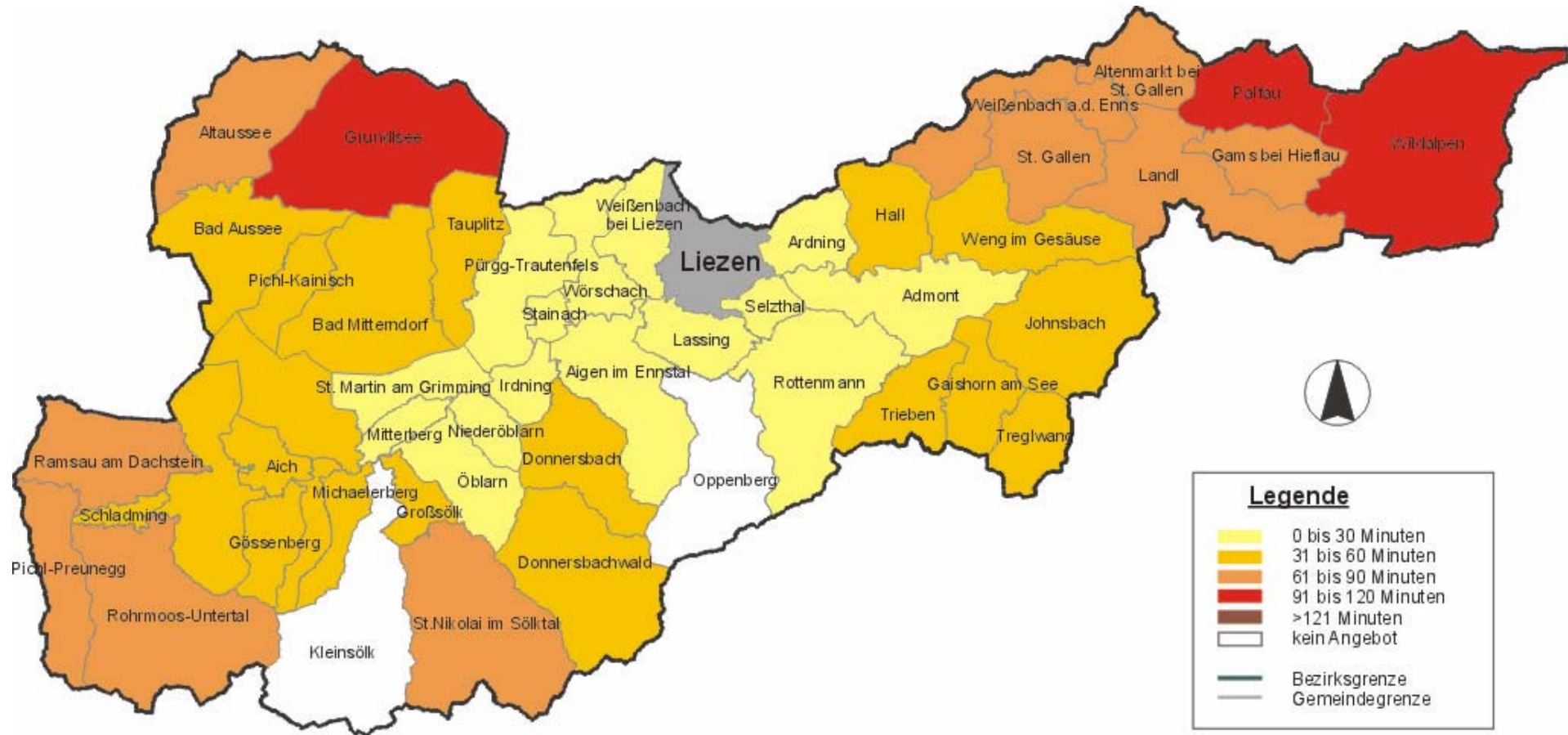
### **3.4.5 Erreichbarkeit**

Zur Ermittlung der Erreichbarkeiten wurden die Fahrzeiten mit Bahn oder Bus aus jeder einzelnen Gemeinde des Bezirks nach Liezen ermittelt. Aus den beiden Gemeinden Kleinsölk und Oppenberg besteht derzeit keine Möglichkeit, mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Liezen zu gelangen.

Die Bezirkshauptstadt ist von fast allen Gemeinden in weniger als einer Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Aus den peripheren Gemeinden Grundlsee, Palfau und Wildalpen benötigt man zwischen 90 und 120 Minuten, um nach Liezen zu gelangen.

Die nachfolgende Abbildung stellt die Reisezeiten im öffentlichen Verkehr aus den Gemeinden nach Liezen dar.

Abb. 29: Reisezeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln von den Gemeinden in die Bezirkshauptstadt Liezen



### 3.5 FAHRRADVERKEHR

Das Radwegenetz im Bezirk Liezen besteht aus Haupttrouten, welche der regionalen Erschließung dienen und die wichtigsten Anforderungen aus dem Tourismus abdecken.

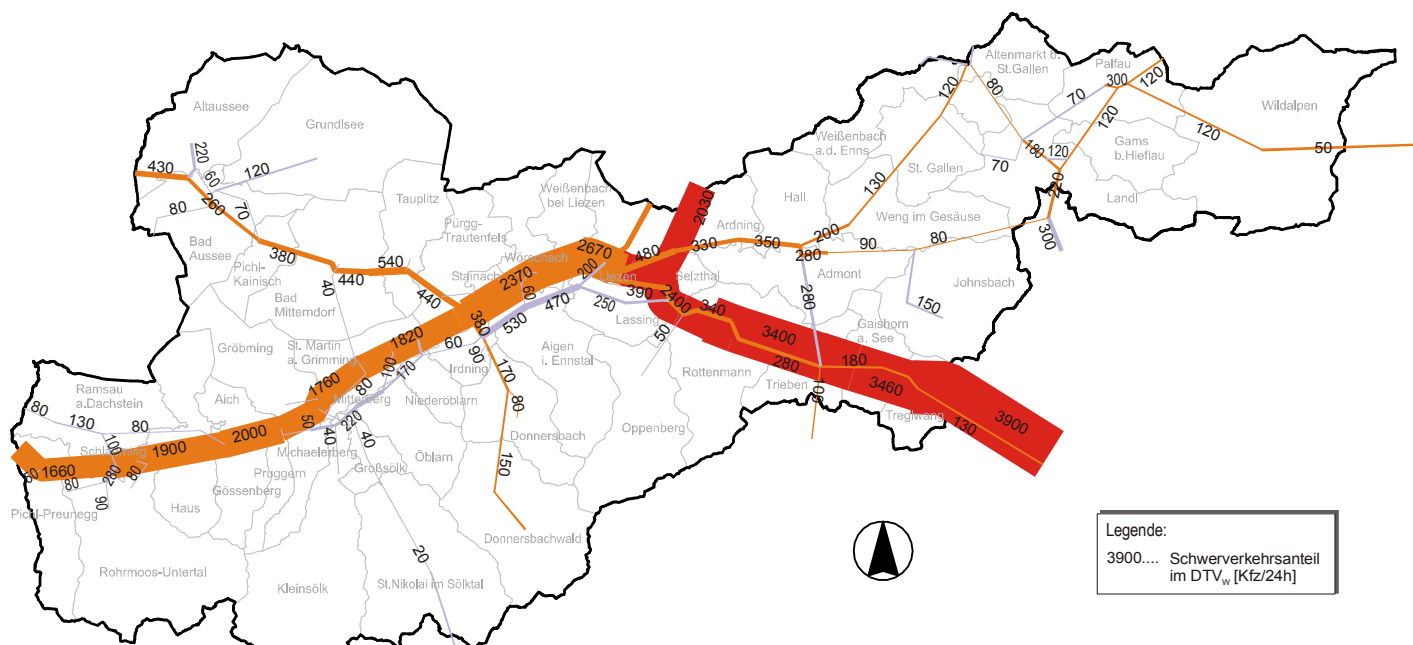
Im Bezirk Liezen verlaufen die folgenden Radrouten:

- R7 Ennstalradweg (Mandling – Gesäuseeingang)
- R15 Rastlandradweg (Treglwang – Selzthal)
- R19 Salzkammergutradweg (Trautenfels – Altaussee)

### 3.6 GÜTERVERKEHR

Die Haupttroute im Güterverkehr ist die A9 Pyhrnautobahn mit bis zu 4.000 Lkw / 24 Stunden. In West-Ost-Relation erreicht der Schwerverkehr auf der B 320 Werte zwischen knapp 1.700 Lkw/24h westlich von Schladming und 2.700 Lkw/24h bei Liezen. Zwischen 400 und 500 Lkw/24h befahren an einem durchschnittlichen Werktag die B 145 (siehe Abb. 30).

Abb. 30: Schwerverkehr im Jahr 2003



Quelle: GIS Steiermark, eigene Darstellung

Im Schienengüterverkehr zeigen sich ähnliche Verhältnisse in den Güterverkehrsachsen wie auf der Straße. Das größte Güterverkehrsaufkommen zeigt sich im Selzthal gefolgt vom Ennstal.

Abb. 31: Schienengüterverkehr im Jahr 2000

Strecke	Nettotonnen	
	proTag	Mio. tkm pro Jahr 2000/2001
Stainach-I. - Bad Aussee	871	9,2
Richtung Bischofshofen - Stainach	6.439	117,5
Stainach-I. - Selzthal	7.003	48,6
Richtung Kleinreifling - Hieflau	6.104	91,3
Hieflau - Selzthal	4.802	64,9
Richtung Linz - Selzthal	8.110	17,8
Selzthal - St. Michael	18.161	417,6

Quelle: ÖBB

#### 4 ANALYSE DER STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Die Verkehrsverhältnisse im politischen Bezirk Liezen lassen sich derart zusammenfassen:

- Die Erreichbarkeitsverhältnisse aus der Region zur Landeshauptstadt sind schlecht.
- Seit Jahrzehnten ist der Ausbau der Ennstal Straße umstritten – und dies vor dem Hintergrund kontinuierlicher Verkehrszunahmen, vor allem im östlichen Abschnitt.
- Das Ennstal ist Rückgrat des ÖPNV. Ansonsten sind die Busverbindungen wenig attraktiv. Es gibt einzelne für Touristen attraktive ÖV-Angebote, die jedoch wenig Nutzen für den Pendlerverkehr bringen. Insgesamt ist der ÖPNV nicht in der Lage, wesentliche Verkehrsanteile vom MIV zu übernehmen.
- Allerdings sind in der Region auch keine besonderen Verbesserungen der Erreichbarkeit vorgesehen, weil damit die vorhandenen Qualitäten beeinträchtigt werden könnten.

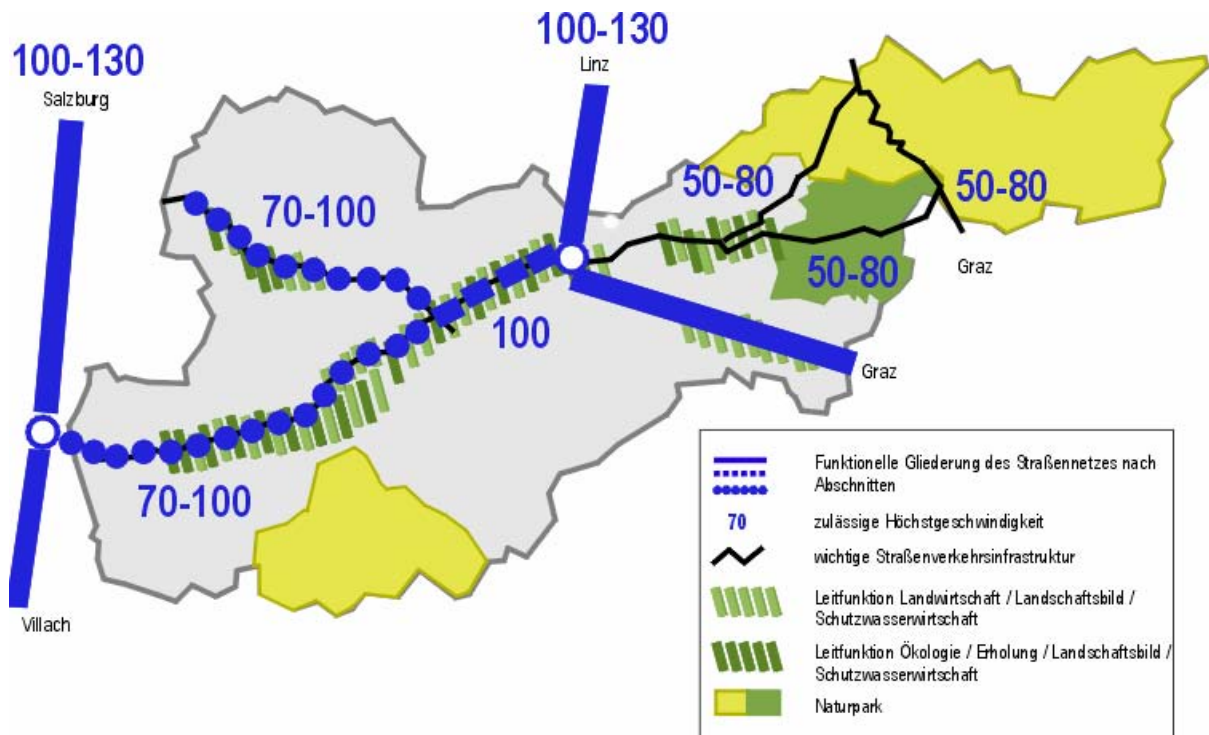
## 5 LEITBILD, ZIELE UND HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 5.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Die MIV-Erreichbarkeit wird durch die in Nord-Südrichtung verlaufenden Autobahnen A9 und A10 geprägt. Eine höchstrangige Verbindung im Zuge der B320 wurde vor der Verlängerung der Bundesstraßen im Jahr 2002 zwar diskutiert, aber nach Abwägung der zu erwartenden Beeinträchtigungen verworfen. Auch bei den Beratungen für das Regionalverkehrskonzept Liezen wurden die Vor- und Nachteile einer autobahnähnlichen Verbindung zwischen Liezen und Bischofshofen systematisch dargestellt; letztlich bestand Konsens, dass die Schutzansprüche und die Bewahrung vorhandener Qualitäten höher zu bewerten sind als eine verbesserte Erreichbarkeit durch eine höchstrangige Straße.

Aufbauend darauf wurde ein Funktionskonzept für das B-Straßennetz erarbeitet, das nach zulässigen Höchstgeschwindigkeiten differenziert ist. Höhere Verkehrswiderstände in hochwertigen Landschafts- und Erholungsräumen werden bewusst in Kauf genommen.

Abb. 32: Verkehrsleitbild MIV



Quelle: Eigene Darstellung

### **5.1.1 Funktionelle Netzbewertung**

Die Bedeutung der Straßen im Bezirk Liezen lässt sich im Wesentlichen aus folgenden Funktionen ableiten:

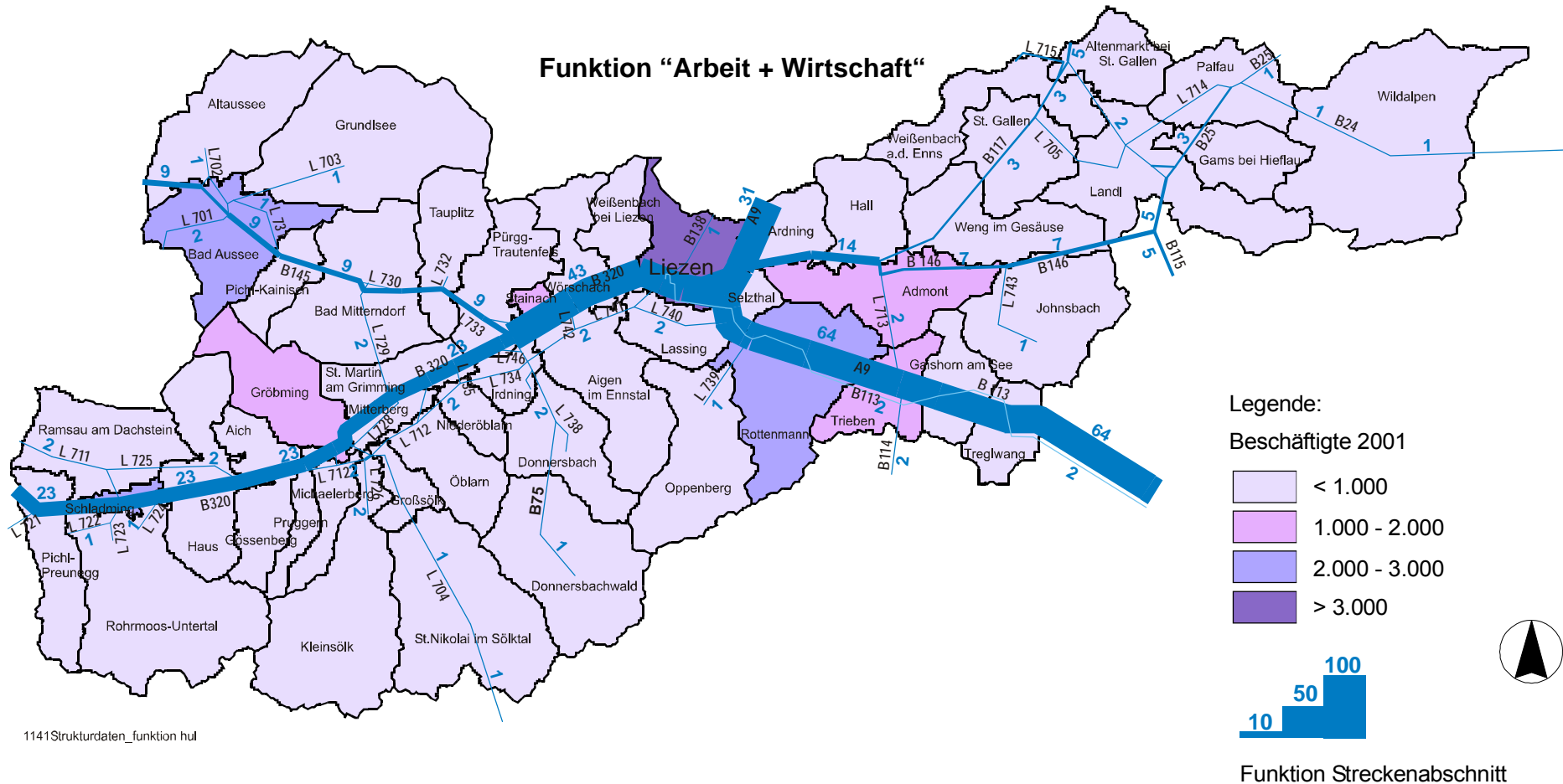
- Arbeit + Wirtschaft (Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte und für Arbeitspendler)
- Zentrale Orte + Versorgung (Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte und für Schulpendler)
- Tourismus (Erreichbarkeit der Tourismusregionen, wichtige Tourismusrouten)

#### **Funktion Arbeit + Wirtschaft**

Eine wichtige Aufgabe des Straßennetzes ist die Gewährleistung der Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte im Bezirk Liezen. Die überregionale Verbindungsfunktion in die benachbarten Wirtschaftsräume ist ebenso gefordert wie die regionale Erreichbarkeit für die Arbeitspendler. Als Indikator für die Bestimmung der Arbeits- und Wirtschaftszentren wird die Anzahl der Beschäftigten je Gemeinde herangezogen. Die Gemeinden mit der größten Anzahl an Beschäftigten sind Liezen, gefolgt von Schladming und Rottenmann, aber auch Gröbming, Stainach, Trieben und Bad Aussee weisen hohe Beschäftigungszahlen auf (siehe Abb. 3).

Für die Bestimmung der Funktion des Straßennetzes im Bereich Arbeit und Wirtschaft wird für jede Gemeinde ein nach den Beschäftigten gewichteter Wert ermittelt. Gemeinden mit  $\leq 1.000$  Beschäftigten werden mit dem Faktor eins, Gemeinden mit 1.000–2.000 Beschäftigten mit dem Faktor zwei, Gemeinden mit 2000–3.000 Beschäftigten werden mit dem Faktor drei und Gemeinden  $> 3.000$  Beschäftigten mit dem Faktor vier gewichtet. In weitere Folge wird auf das Straßennetz abschnittsweise mit dem für die angrenzenden Gemeinden ermittelten Funktionswert auf die regionalen und überregionalen Beziehungen umgelegt. Das Ergebnis der Überlagerung jeder Einzelfunktion ist in Abb. 33 dargestellt.

Abb. 33: Funktion Arbeit + Wirtschaft



Quelle: GIS Steiermark, Statistik Austria, eigene Darstellung

Neben der A9 erfüllt beim Kriterium „Arbeit und Wirtschaft“ die B320 die wichtigste Funktion, gefolgt von der B 145 und der B146 bis Admont.

### **Funktion Zentrale Orte + Versorgung**

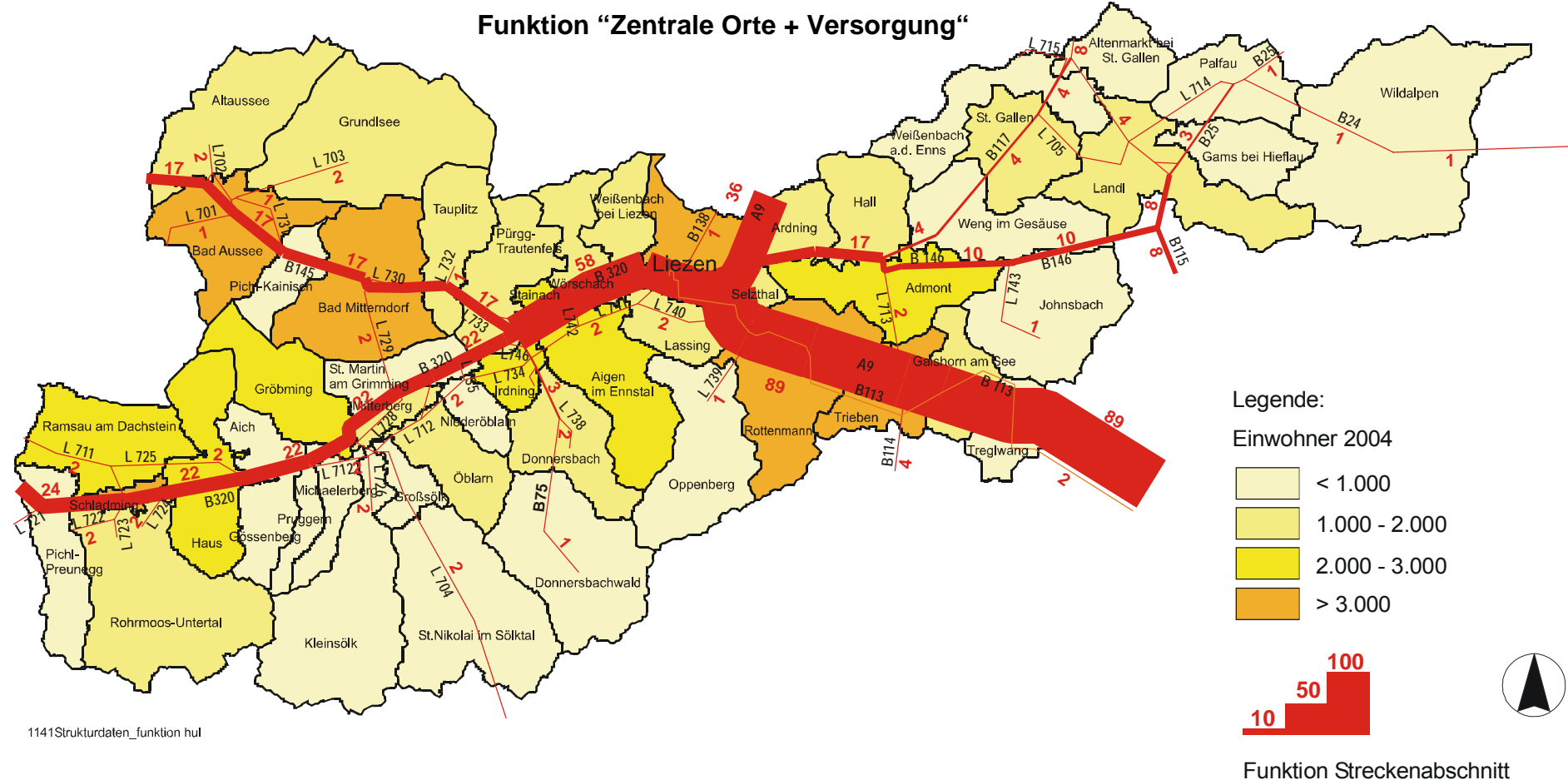
Eine wichtige Funktion des Straßennetzes besteht in der Gewährleistung der Versorgung und Erreichbarkeit der zentralen Orte. Neben der überregionalen Verbindungsfunktion zu den Bezirkshauptorten und Landeshauptstädten ist vor allem die regionale Erreichbarkeit der zentralen Orte im Bezirk Liezen und in den angrenzenden Bezirken gefordert.

Als Indikator für die Wichtigkeit der Erreichbarkeit wird die Einwohnerzahl je Gemeinde herangezogen. Die Gemeinden mit der größten Anzahl an Einwohnern sind Liezen, gefolgt von Rottenmann und Bad Aussee, aber auch Schladming, Trieben und Bad Mitterndorf weisen hohe Einwohnerzahlen auf (siehe Abb. 3).

Für die Bestimmung der Funktion des Straßennetzes im Bereich Zentrale Orte und Versorgung wird für jede Gemeinde ein nach der Einwohnerzahl gewichteter Wert auf das Straßennetz umgelegt, der von der jeweiligen Gemeinde ausgehend die überregionalen und regionalen Beziehungen abdeckt. Gemeinden mit Einwohnern mit  $\leq 1.000$  werden mit dem Faktor eins, Gemeinden mit 1.000–2.000 EW mit dem Faktor zwei, Gemeinden mit 2000–3.000 EW werden mit dem Faktor drei und Gemeinden  $> 3.000$  EW mit dem Faktor vier gewichtet. Das Ergebnis der Überlagerung jeder Einzelfunktion ist in Abb. 34 dargestellt.

Auch für die Funktion des Straßennetzes im Punkt zentrale Orte und Versorgung zeigt die B320 im Abschnitt Liezen – Trautenfels neben der A9 die höchste Funktion. Von Trautenfels nach Westen weist die B320 eine vergleichbare Funktion wie die B145 und die B146 bis Admont auf.

Abb. 34: Funktion Zentrale Orte + Versorgung



Quelle: GIS Steiermark, Statistik Austria, eigene Darstellung

Auch für das Kriterium „zentralen Orte und Versorgung“ hat die B 320 im Abschnitt Liezen-Trautenfels neben der A9 die höchste Funktion. Von Trautenfels nach Westen weist die B320 eine vergleichbare Funktion wie die B145 und die B146 bis Admont auf.

### **Funktion Tourismus**

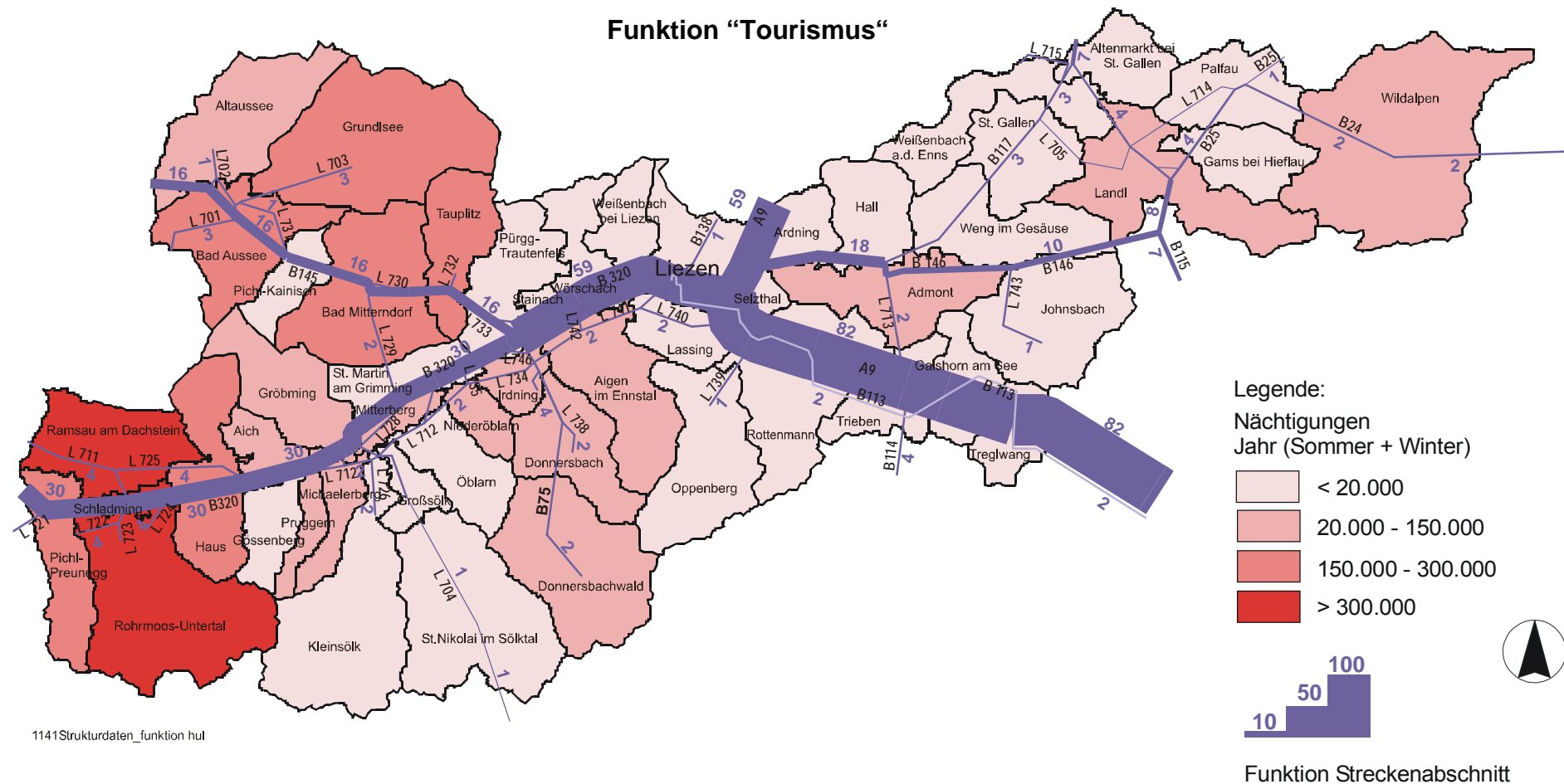
Der Tourismus hat im Bezirk Liezen einen hohen Stellenwert. Eine dementsprechende wichtige Funktion erfüllt das Straßennetz in der Erreichbarkeit der Tourismuskommunen. Neben der regionalen Verbindungsfunktion sind vor allem auch die überregionale Erreichbarkeit und die Verbindungen zu den Tourismusrouten erforderlich.

Als Indikator für die Bedeutung als Tourismuskommune wird die Zahl der Nächtigungen je Gemeinde herangezogen. Die Kommunen mit der größten Anzahl an Nächtigungen (Sommer und Winter zusammen) sind Ramsau am Dachstein, Rohrmoos und Schladming, aber auch Haus und Bad Mitterndorf weisen hohe Nächtigungszahlen auf (siehe Abb. 3).

Für die Bestimmung der Funktion des Straßennetzes bezüglich Tourismus wird für jede Gemeinde ein nach der Nächtigungszahl gewichteter Wert auf das Straßennetz umgelegt, der von der jeweiligen Gemeinde ausgehend die regionalen und überregionalen Beziehungen abdeckt. Kommunen mit weniger als 20.000 Nächtigungen/Jahr werden mit dem Faktor eins, Kommunen mit 20.000–150.000 Nächtigungen/Jahr mit dem Faktor zwei, Kommunen mit 150.000–300.000 Nächtigungen/Jahr werden mit dem Faktor drei und Kommunen >300.000 Nächtigungen/Jahr mit dem Faktor vier gewichtet. Das Ergebnis der Überlagerung jeder Einzelfunktion ist in Abb. 35 dargestellt.

Ähnlich der Funktion Wirtschaft erfüllt für den Raum Liezen aus Sicht der Tourismus neben der A9 die B320 über den gesamten Verlauf die wichtigste Funktion, gefolgt von der B 145 und der B 146 bis Admont.

Abb. 35: Funktion Tourismus



Quelle: GIS Steiermark, Statistik Austria, eigene Darstellung

### **5.1.2 Kategorisierung des Straßennetzes**

Aus der Überlagerung der drei maßgeblichen Funktionen ergibt sich die folgende funktionelle Gliederung des Straßennetzes für den Bezirk Liezen (siehe Abb. 36).

#### **Kategorie A: Nationale und internationale Hauptverbindung**

Kategorie A1: A9 Pyhrn Autobahn

Kategorie A2: B320 Liezen – Trautenfels

#### **Kategorie B: Regionale Hauptverbindung**

B320 Trautenfels – Aich

#### **Kategorie C: Regionale Nebenverbindung**

Kategorie C1: B145 Trautenfels – Bad Aussee

B146 Liezen – Admont

Kategorie C2: B146 Admont - Hieflau

B114 Triebener Straße

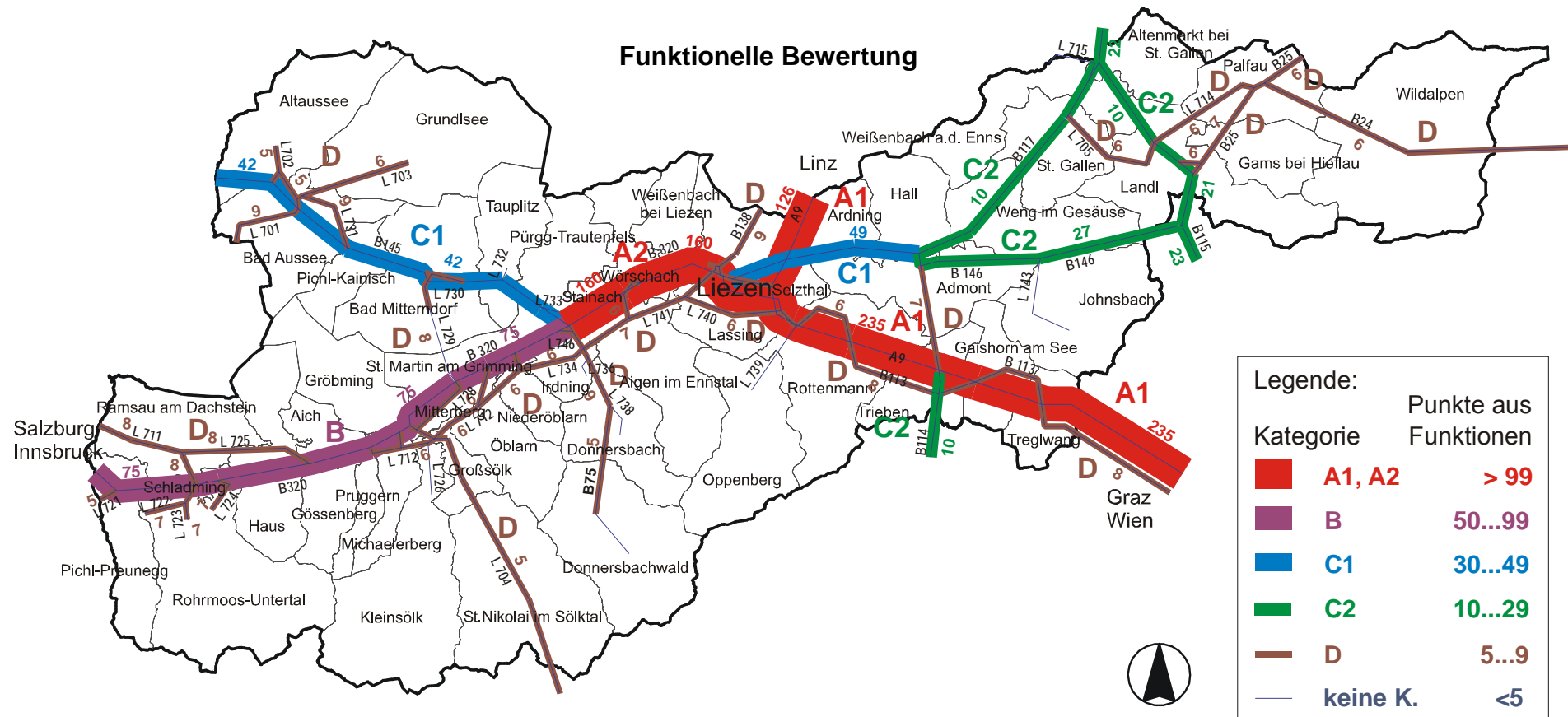
B115 Eisen Straße

B117 Buchauer Straße

Kategorie D: Regionales Verteilnetz

B 24, B25, B 75 bis Donnersbachwald, B 113,,B 138, L701, L702, L703, L704, L 705, L711, L712, L714, L721, L722, L723, L724, L725, L728, L729 bis Bad Mitterndorf, L731, L730, L734, L739, L740, L741

Abb. 36: Ergebnisse der funktionellen Bewertung des Straßennetzes



1141funkt\_bew\_IV\_hul

Quelle: GIS Steiermark, eigene Darstellung

Aus den festgelegten Kategorien werden folgende Anforderungsprofile an die Straßengestaltung abgeleitet:

Abb. 37: Anforderungsprofil an die Straßengestaltung

	Punkte aus Funktion	Querschnitt	Knoten	Ortsgebiet	SVO	Einmündungen im Freiland	Begleitwege	Radverkehrsanlagen	Betriebsgeschwindigkeit $V_B$ [km/h]	Bemutbarkeit
A1	>99	≥4 streifig mit Mittelstreifen	niveaufrei	nein	Autobahn	nein	nein	nein	80...100	ja
A2		2 – 4 streifig			Autostraße		ja	ja		ja
B	50...99	2 – 4 streifig	niveaufrei anstreben	Umfahrung anstreben	Autostraße	nein	ja	Radweg.	70...80	nein
C1	30...49	2 streifig	niveaufrei oder niveaugleich	möglich	Straße mit Vorrang	beschränkt	zum Teil	Radweg / Radfahrstr	60...75	nein
C2	10...29	2 streifig	niveaugleich	ja	Straße mit Vorrang	ja	möglich	Radweg / Radfahrstr	50...65	nein
D	5...9	2 streifig	niveaugleich	ja	-		-	-	...50	nein

Anmerkung: Qualität zum Teil kurz- bis mittelfristig und nur abschnittsweise realisierbar

VB...Betriebsgeschwindigkeit

In der Kategorie A2 soll die Querschnittsgestaltung an die erwartete Verkehrsstärke angepasst werden.

### **5.1.3 Funktionskonzept B 320 Ennstal Straße**

Die B 320 ist die regionale und überregionale Hauptverbindung der Region Liezen und verbindet die A 10 Tauernautobahn mit der A 9 Pyhrnautobahn. Die B 320 ist eine ehemalige Bundesstraße und wurde im Jahr 2002 vom Bund an die Länder Steiermark und Salzburg übertragen. Der Ausbau der B 320 ist seit Jahrzehnten umstritten. Von den Planungen wurde bislang nur die Umfahrung Stainach umgesetzt. Folgende Konflikte und Schwierigkeiten sind herauszuheben:

- Die Anrainer fordern eine Reduktion der Belastungen durch den Verkehr (Lärm, Schadstoffe).
- Die Verkehrsteilnehmer fordern eine Verbesserung des Verkehrsflusses.
- Die Planungen berühren Schutzgebiete.
- Die Verländerung der Bundesstraßen hat die Finanzierungsmöglichkeiten kompliziert und insgesamt erschwert.

Die B 320 ist im steirischen Abschnitt derzeit (2004) mit 10.000 bis 21.000 Kraftfahrzeugen pro Tag belastet. Der am stärksten belastete Abschnitt ist Liezen – Weißenbach; der Lkw Anteil beträgt 15 %. Die Verkehrsqualität ist unter anderem durch den Langsamverkehr der Landwirtschaft beeinträchtigt.

Der Ausbaustandard der B 320 im Abschnitt Mandling – A9 wurde aus der verkehrlichen Funktion (Kapitel 5.1.1) und den regionalpolitischen Diskussionen mit dem Planungsbeirat abgeleitet:

- aus der Verkehrsfunktion (Kapitel 5.1.1) ergibt sich eine Differenzierung in die Abschnitte A9 – Trautenfels und Trautenfels – Mandling: nur von der A9 bis Trautenfels ist eine höchstrangige Straße (Autobahn bzw. Autostraße mit Richtungstrennung) zweckmäßig.
- im regionalpolitischen Diskurs wurden die Vor- und Nachteile einer durchgehenden Autobahn zwischen der A9 und der A10 abgewogen. Die hohen Investitionskosten, die starken Eingriffe in Landschaft und Natur sowie die erwartbaren Projektwiderstände führten dazu, im Abschnitt westlich von Trautenfels eine Erhöhung der Verkehrsqualität unter Nutzung der Bestandsstrecke anzustreben.

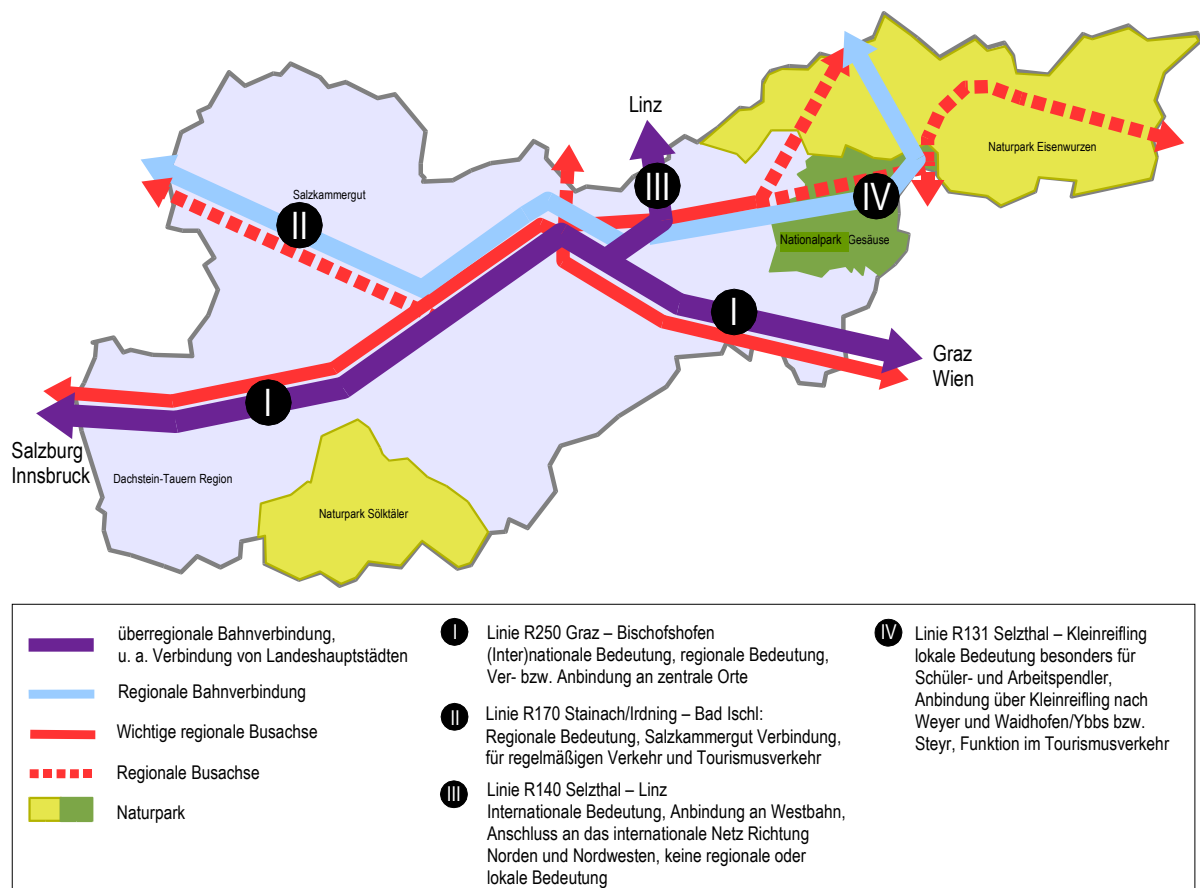
## 5.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR

### 5.2.1 Schienenverkehr

Auf der Schiene stellen die Achsen Graz – Bischofshofen und Graz – Linz wichtige nationale und internationale Verbindungen dar. Die Strecken Stainach/Irdning – Bad Ischl und Selzthal – Kleinreifling erfüllen im Wesentlichen eine regionale Verbindungsfunktion.

Die Perspektive für den öffentlichen Verkehr ist alles andere als rosig; es wird große Anstrengungen erfordern, das Angebot im Personenfernverkehr zu erhalten, auch im regionalen Schienenpersonenverkehr sind durch die Finanzierungsprobleme keine wesentlichen Verbesserungen zu erwarten. Abseits der Fernverkehrsknoten Schladming, Stainach/Irdning, Liezen und Selzthal wird der Busverkehr den Großteil des ÖPNV-Angebots übernehmen – hier sind Optimierungs- und Verbesserungspotenzial systematisch auszuloten.

Abb. 38: Verkehrsleitbild ÖV



### 5.2.2 Busverkehr

Die Anforderungen an die Busverkehre werden unter Berücksichtigung des „Masterplan Bus Steiermark“ definiert. Im Masterplan werden Bedienungsniveaus für Busstrecken in der gesamten Steiermark definiert. Mittels eines SOLL-IST-Vergleichs wird der Planungs-, Handlungs- bzw. Nachholbedarf aufgezeigt werden. Die Parameter sind unter anderem die Anzahl der Abfahrten je Haltestelle, die Anzahl der Einwohner je Gemeinde, die Einzugsbereiche und die Merkmale der Ortschaften (zentral/peripher). Die Festlegung der gewünschten Bedienungsniveaus hat sich aus den Definitionen der Angebote in den Neuplanungen der Postbuskorridore entwickelt. Stadtverkehre, City-Busse und ähnliches sind in dieser Kategorisierung nicht berücksichtigt. Die festgelegten Kategorien sehen wie folgt aus:

1. **Suburbane Achsen** sind Strecken vom Umland in die Landeshauptstadt, Verbindungen zwischen Ballungsräumen und Strecken in zentrale Orte. Das Angebot entspricht werktags mindestens 40 Abfahrten in beiden Richtungen (20 Kurspaare ganzjährig). Das Angebot sollte ganztägig vertaktet sein.
2. **Regionale Hauptachsen** betreffen Achsen aus dem weiteren Umland in die Landeshauptstadt und Verbindungen zwischen Bezirkshauptstädten bzw. in Bezirkshauptstädte. Das Angebot entspricht werktags mindestens 20 Abfahrten in beiden Richtungen (zehn Kurspaare ganzjährig). Das Angebot sollte, wenn möglich, zumindest außerhalb der Hauptverkehrsspitzen vertaktet sein.
3. **Regionale Ergänzungslinien** verbinden Subzentren oder sind untergeordnete Zubringer in der Region. Das Angebot entspricht werktags mindestens zehn Abfahrten in beide Richtungen (fünf Kurspaare ganzjährig). Es sollte auch ein Wochenendverkehr vorhanden sein.
4. **Bedarfsorientierter Verkehr** ist für die Flächenerschließung vorgesehen – primär zur Abdeckung des Schülerverkehrs.

Dieser Kategorisierung folgend wurden folgende Busachsen für den Bezirk Liezen definiert:

**Suburbane Achsen:** die Anforderungen für diese Kategorie konnte von keiner Busstrecke im Bezirk Liezen erfüllt werden.

**Regionale Hauptachsen:**

- Bad Aussee – Altaussee
- Bad Aussee – Grundlsee
- Stainach – Bad Aussee
- Schladming – Ramsau
- Schladming – Gröbming – Stainach – Liezen
- Liezen – Rottenmann – Trieben – Gaishorn
- Liezen – Admont

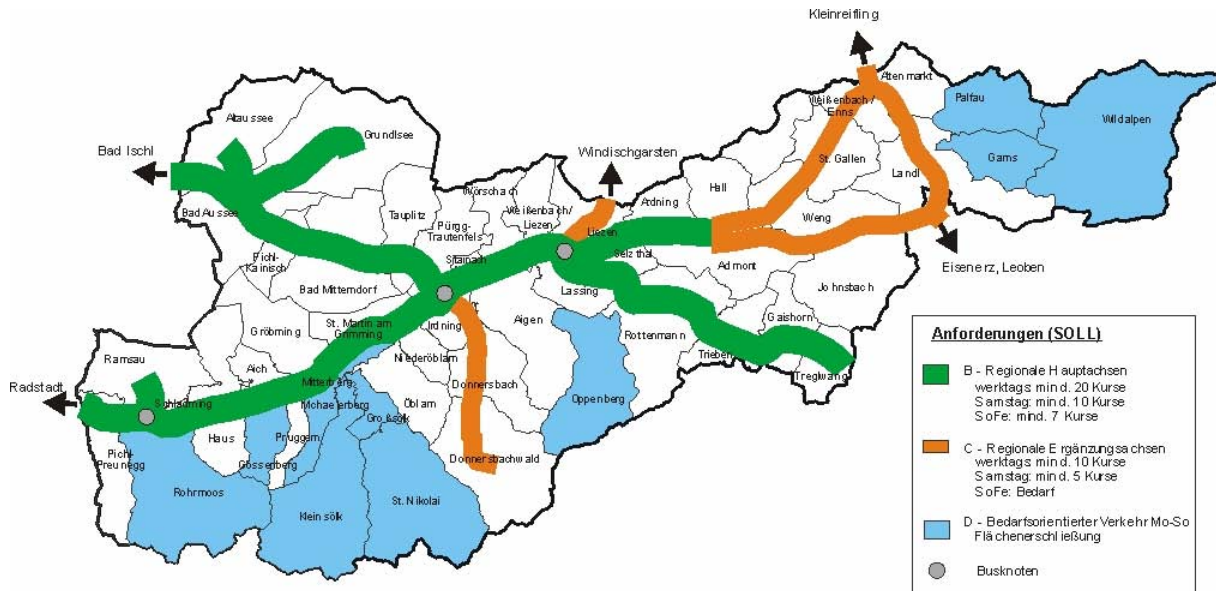
**Regionale Ergänzungsachsen:**

- Liezen – Spital/Pyhrn
- Admont – St. Gallen – Altenmarkt
- Eisenerz – Hieflau – Altenmarkt
- Stainach – Irdning – Donnersbach – Donnersbachwald - Riesneralm

**Bedarfsorientierter Verkehr:** Alle übrigen Busverbindungen bzw. -achsen des Bezirks fallen in diese Kategorie.

Ausgehend von diesen Kriterien lassen sich die Anforderungen an die Busverkehre im Bezirk Liezen folgender Maßen definieren:

Abb. 39: Anforderungen im Busverkehr



Anforderungen\_Bus\_dli(gra).odr

### 5.3 NICHT MOTORISIERTER VERKEHR

Schon angesichts der räumlichen Ausdehnung der Region ist ein gesamthafter Leitbild nicht zweckmäßig; allerdings soll in den Haupttrouten der Region der Radverkehr systematisch gefördert werden.

## **6 MASSNAHMENPROGRAMM**

### **6.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR**

#### **6.1.1 B 320 Ennstal Strasse**

Wie in Kapitel 5.1.3 beschrieben, wurde der Ausbaustandard der B 320 im Abschnitt Mandling – A 9 aus der verkehrlichen Funktion und der regionalpolitischen Diskussion abgeleitet. Angesichts dieser Ergebnisse und mit Hinweis auf das Leitbild wird ein Funktionskonzept gegliedert in zwei Abschnitte vorgeschlagen:

- Mandling – Trautenfels (Kategorie B, vgl. Abb. 37)
- Trautenfels – Liezen – A 9 (Kategorie A2, vgl. Abb. 37)

#### **Mandling – Trautenfels**

Zwischen Aich und Trautenfels sollen die bestehenden Begleitwege zur Aufnahme des Landwirtschafts- und Radverkehrs auf den gesamten Abschnitt ausgedehnt werden. Darüber hinaus wird ein Bestandsausbau mit einem zusätzlichen dritten Fahrstreifen für Überholvorgänge vorgeschlagen. Einige ausgewählte Abschnitte zwischen Schladming und Trautenfels mit einem solchen 3. Fahrstreifen sind in der Abb. 41 dargestellt.

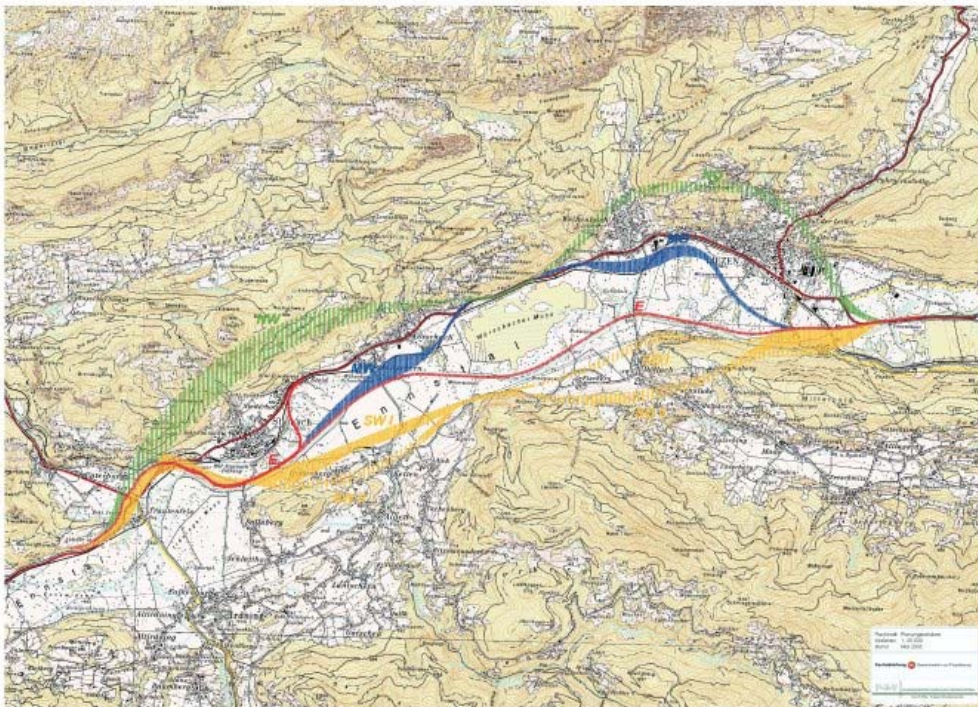
#### **Trautenfels – Liezen – A 9**

Zwischen Trautenfels und Liezen ist seit Frühjahr 2004 eine Variantenuntersuchung im Gange, gemeinsam mit Vertretern aller Interessensgruppen aus den betroffenen Gemeinden soll eine Lösung gefunden werden. Funktionell soll in diesem Abschnitt der Lokalverkehr vom Durchgangsverkehr getrennt werden – vor allem in Liezen, wo die MIV-Erreichbarkeit während saisonaler Verkehrsspitzen stark beeinträchtigt ist. Volkswirtschaftliche Gründe legen es nahe, die Wanne Stainach in die künftige Lösung einzubeziehen.

Derzeit werden vier Trassenkorridore diskutiert: zwei Korridore orientieren sich an den bisherigen Planungen, mit einer ennsnahen Trasse und einer bestandsnahen Trasse mit Umfahrungen von Wörschach und Weissenbach. Zusätzlich wurden zwei Varianten jeweils nördlich und südlich des Talbodens ins Spiel gebracht, die teilweise im Tunnel bzw. als

Unterflurtrasse geführt werden. Bei allen Varianten wird die Zuständigkeit bzw. Finanzierung ein wesentlicher Beurteilungsaspekt sein. Die Varianten und deren Ausbaustandards (Anzahl der Fahrstreifen, Anbaufreiheit) werden einer fachlichen Beurteilung (verkehrliche Wirksamkeit, technische Machbarkeit, Umwelt- und Raumverträglichkeit sowie Kosten und Finanzierbarkeit) unterzogen. Ein Ergebnis dieser Beurteilung soll Ende 2005 vorliegen. Eine Variantenentscheidung wäre damit vor dem Sommer 2006 möglich.

Abb. 40: Planungskorridore B 320 (Stand: Mai 2005)



Quelle: Planungsgruppe Ennstaler Verkehrsmodell 2005

### 6.1.2 Bauprogramm Landesstraßen

Dem verkehrlichen Leitbild und der funktionellen Gliederung des Straßennetzes entsprechend, wurde eine Prioritätenreihung der Straßenbauvorhaben erstellt. Darin sind weitere Maßnahmen aufgenommen, die zwischen den Gemeinden und der Straßenbauabteilung des Landes abgestimmt wurden (siehe Anhang).

Diese Prioritätenreihung steht unter den Budgetrestriktionen, die eine jährliche Investitionssumme von rund 10 Mio. € für den Bezirk Liezen vorsieht. Spezielle Instandhaltungsmaßnahmen sind nicht im Bauprogramm enthalten.

Abb. 41: B320 Abschnitt Schladming – Trautenfels

### B320 Schladming – Trautenfels Prüfung auf Abschnitte mit 3. Fahrstreifen



## 6.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR

### 6.2.1 Schienenverkehr

Im Generalverkehrsplan Österreich und auch im Landesverkehrskonzept der Steiermark sind für die Region Liezen folgende infrastrukturelle Maßnahmen vorgesehen:

- Schleife Selzthal
- Zweigleisiger Ausbau Wörschach – Liezen Ost
- Selektiver zweigleisiger Ausbau im Ennstal

Neben infrastrukturellen Maßnahmen geht es bei der Verbesserung des Schienenverkehrs in der Region Liezen vor allem um qualitative Maßnahmen: die Einführung eines Taktverkehrs, den Einsatz von Regionalzügen in der Hauptverkehrszeit, um die Ansprüche der Arbeits- und Schülerpendler besser zu erfüllen. Eine solche Angebotsverbesserung wird für die Ennstalstrecke R 250 sowie für die Strecke R 140 zwischen Selzthal und Linz vorgeschlagen.

Auf der **Strecke R 250** sollen neben dem Intercity-Angebot zwischen Graz und Salzburg auch Sprinter im 2-Stunden-Takt zwischen Bruck/Mur und Bischofshofen angeboten werden. Die Sprinter halten neben den derzeit angebotenen IC-Halten noch in Haus/Ennstal und Gröbming.

**Zwischen Selzthal und Linz** sollen die derzeit verkehrenden zwei IC-Verbindungen pro Tag um zwei Verbindungen erweitert werden. Daneben soll bei den Eilzügen ein 2-Stunden-Takt gefahren werden. Eine Anschlusssicherung an die Westbahn in Linz muss gewährleistet sein. Durch diese Maßnahmen soll die derzeit mangelhafte Anbindung an das internationale Bahnnetz deutlich verbessert werden.

Bei den beiden anderen Schienenstrecken im Bezirk Liezen (**R 170 Stainach/Irdning – Bad Ischl** und **R 131 Selzthal – Kleinreifling**) wird das derzeitige Angebot als ausreichend angesehen, die vorgeschlagenen Maßnahmen dienen lediglich der qualitativen Angebotsverbesserung.

Auf der Strecke **R 170** sollen in den Hauptverkehrszeiten verstärkt Regionalzüge zur Erfüllung der Pendleranforderungen, eingesetzt werden. Busse sollen wie bisher im Parallelbetrieb geführt werden, um die Versorgung in der Fläche zu gewährleisten.

Auf der Strecke **R 131** soll das derzeit fehlende Wochenendangebot durch Busverkehre und flexible Systeme ausgeglichen werden. Diese Maßnahmen dienen vor allem zur Erfüllung der Ansprüche im Tourismusverkehr.

Die Abb. 42 Abbildung zeigt die Anforderungen an den Schienenverkehr im Bezirk Liezen.





### 6.2.2 Busverkehr

Ausgehend vom Leitbild und dem Achsenkonzept (vgl. Kapitel 5.2.2) wurden folgende Anforderungen im Busverkehr im Detail definiert:

Abb. 43: Anforderungen Busverkehre Bezirk Liezen [Kurse/24 h]

Kategorie	werktags	Samstag	Sonn- und Feiertag
A – suburbane Achsen	40	30	16
B – regionale Hauptachsen	20	16	10
C – regionale Ergänzungslinien	10 + AST	4 + AST	AST
D – bedarfsorientierter Verkehr	SV / AST	SV / AST	AST

SV.....Schülerverkehre

AST.....Anrufsammeltaxi

Die Anzahl der Kurse wurde über qualitative Merkmale (Taktverkehr) bestimmt. Diese Merkmale sind für die einzelnen Kategorien der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Abb. 44: Merkmale für Anforderungen Busverkehre

Kategorie	Hauptverkehrszeit (6h – 8h, 12h – 14h, 16h – 19h)	Nebenverkehrszeit (8h -12h, 14h – 16h; Sa: 6h – 19h)	Sonn- und Feiertage (6h – 19h)	Spätverkehrszeit (19h – 24h)
A	60 ´-Takt +	60 ´-Takt	120 ´-Takt	120 ´-Takt +
B	120 ´-Takt +	120 ´-Takt	8 Kurse	2 Kurse
C	8 Kurse	2 Kurse	AST	AST
D	SV / AST	SV / AST	AST	AST

SV.....Schülerverkehre

AST.....Anrufsammeltaxi

Die drei nachfolgenden Abbildungen zeigen die Anforderungen an die Busverkehre sowie einen SOLL-IST-Vergleich in grafischer Form.

Abb. 45: Anforderungen an Busverkehre an Werktagen (Montag – Freitag)

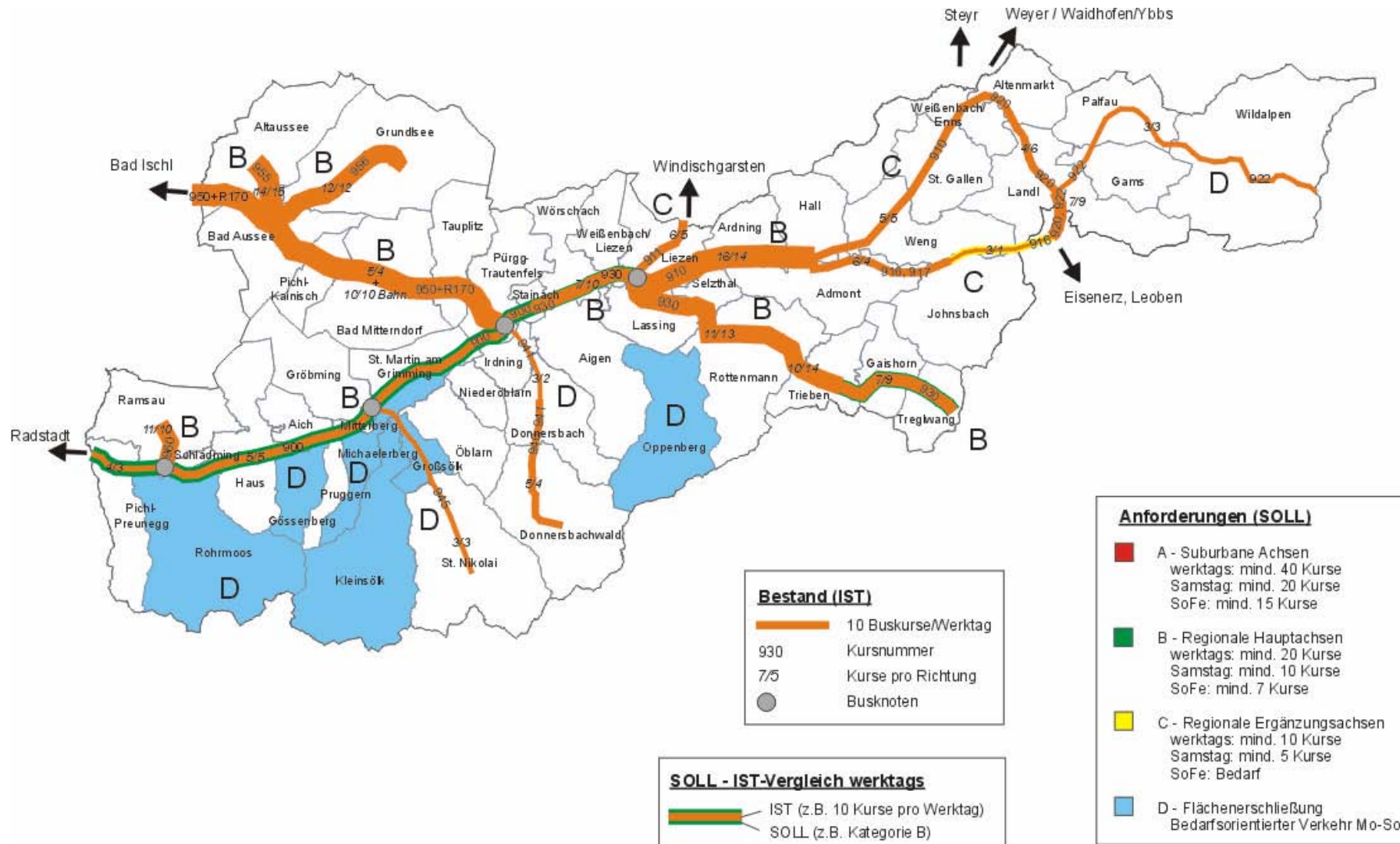


Abb. 46: Anforderungen an Busverkehre an Samstagen

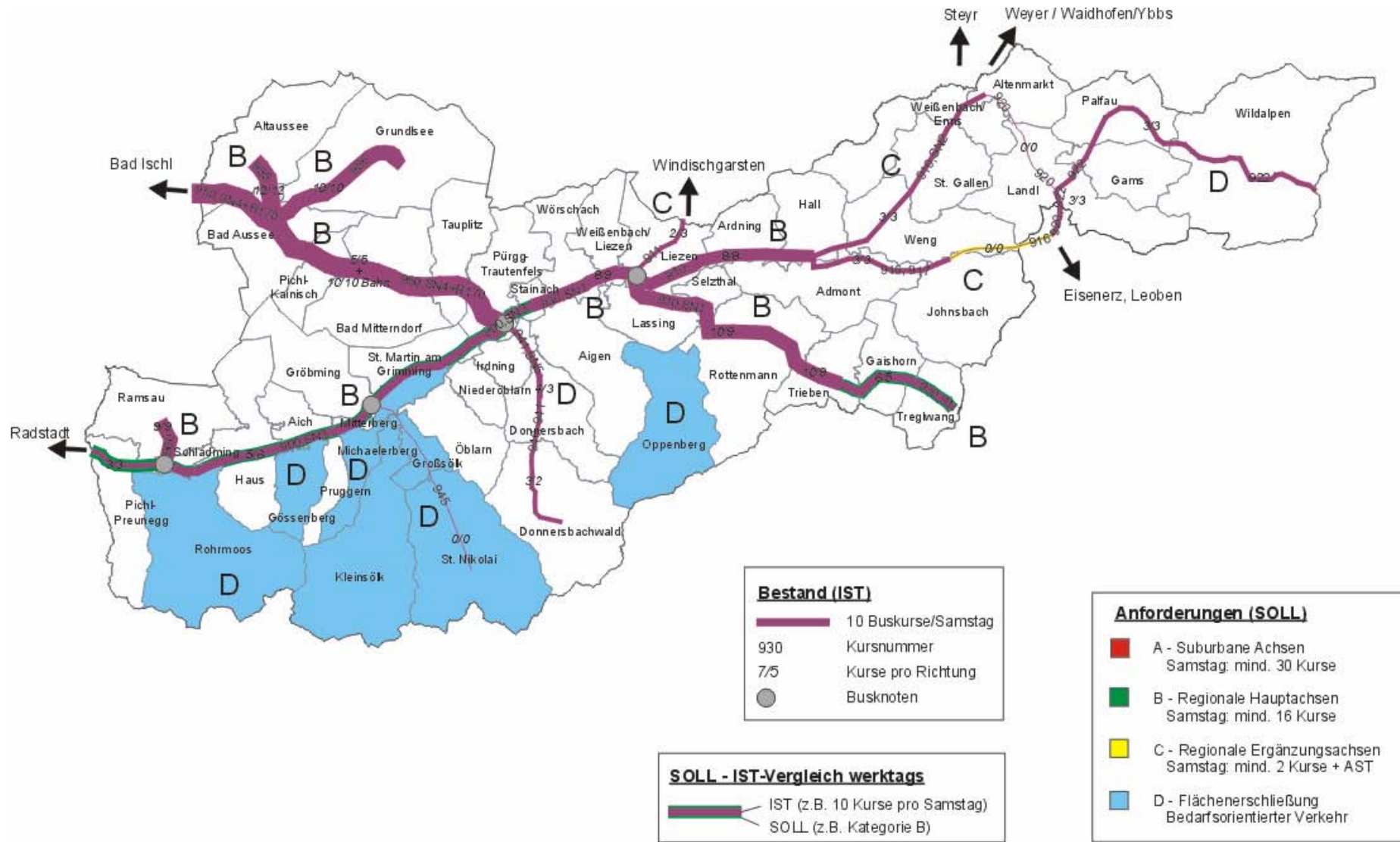
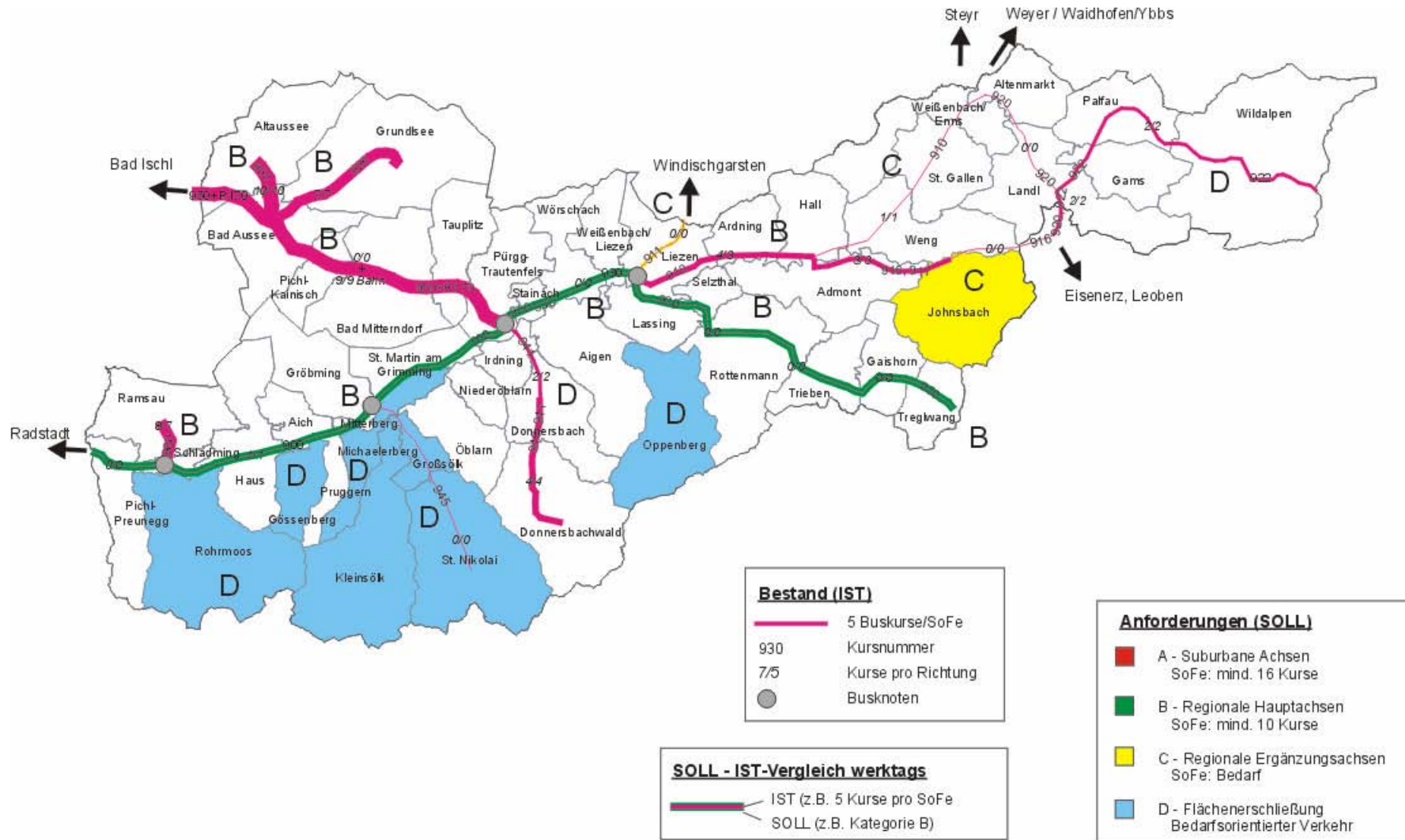


Abb. 47: Anforderungen an Busverkehre an Sonn- und Feiertagen



### **6.2.3 Anrufsammeltaxi (AST)**

Der Bezirk Liezen wird bereits derzeit von verschiedenen Bedarfsverkehren erschlossen (siehe Abb. 23). Besonders erwähnenswert hierbei ist das Mobilitätskonzept „Xeismobil“ (siehe Kapitel 3.4.3). Diese Bedarfsverkehre dienen hauptsächlich dem Tourismusverkehr. Um den vorgeschlagenen, gewünschten Bedienungsniveaus gerecht zu werden, müssen darüber hinaus weitere flexible, bedarfsorientierte Verkehrssysteme entwickelt werden, hierzu wird das Anrufsammeltaxi (AST) vorgeschlagen: Es verkehrt nach telefonischer Voranmeldung zu fahrplanmäßig festgelegten Abfahrtszeiten von den Haltestellen des Buslinienetzes zu den gewünschten Zieladressen im Bedienungsgebiet. Auf diesen Wegen werden je nach Anforderung mehrere Fahrgäste vom selben Fahrzeug transportiert. Als Bedienungszeiten werden im vorliegenden Fall die Zeiten, an denen keine Linienbusse verkehren (Neben- und Spätverkehr, Sonn- und Feiertag), vorgeschlagen. Die Disposition der Fahrzeuge (Taxis, Kleinbusse) erfolgt über Telefonzentralen der beteiligten Verkehrsunternehmen.

Als AST-Betreiber kommen Taxi- und Mietwagenunternehmen aus der Region in Betracht, die im Zuge einer Ausschreibung der gewünschten Leistungen durch den Verkehrsverbund und/oder die Gemeinden ausgewählt werden. Die Tarife zur Benutzung des AST müssen sich in das Tarifsystem des Steirischen Verkehrsverbundes einordnen. Die über die Tariferlöse hinausgehenden Aufwendungen werden von den Gemeinden der Region nach einem noch festzulegenden Schlüssel abzudecken sein.

### **6.3 FAHRRADVERKEHR**

Die Radwege im Bezirk Liezen verlaufen meist entlang der Hauptverkehrsrouten in den Tälern. Die Radwegeplanung des Landes Steiermark entspricht weitgehend den Ansprüchen der Region. Im Osten des Bezirks zwischen Weng, Hieflau und Wildalpen ist der Radweg R16 in Planung, weiters ist der Radweg R38 zwischen Eisenerz und Vordernberg, der R61 zwischen Bad Aussee und Alt Aussee und der R42 zwischen Rottenmann und Lassing in Planung (siehe ).

Abb. 48: Radverkehrsnetz



Quelle: GIS Steiermark, eigene Darstellung

## 6.4 MOBILITÄTSMANAGEMENT

Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Personen- und Güterverkehr, die neue Kooperationen initiiert. Mobilitätsmanagement soll

- das **Verkehrsverhalten** der BürgerInnen beeinflussen – mit dem Ziel, den Modal Split in Richtung **Umweltverbund** zu ändern
- die **effiziente Nutzung der Verkehrsmittel** und der Verkehrsinfrastruktur fördern, den Verkehr durch die Verringerung der Wegezähl im MIV und Distanzen reduzieren
- den **Informationsstand** über die verkehrspolitischen Ziele des Landes bei Bürgern und Bürgerinnen, Meinungsbildnern, Politikern und der Verwaltung erhöhen und
- die **Einstellung der Bevölkerung** zum Verkehr verändern.

Sowohl das Projekt „Xeismobil“ als auch die Initiative des Tälerbusses können dem Mobilitätsmanagement zugeordnet werden. Für die Region Liezen werden folgende zusätzliche Maßnahmen vorgeschlagen:

- Umsetzung eines Programms zum betrieblichen Mobilitätsmanagement im Ennstal
- Mobilitätsverträge mit Schulen, Betrieben, Gemeinden
- Erstellung eines Konzeptes für Mobilitätsmanagement bei größeren (Sport)Veranstaltungen
- Fußgängerleitsysteme
- Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Verstärkung der Tourist Cards für den ÖPNV

Insgesamt zielt das Mobilitätsmanagement in der Region Liezen auf die Vernetzung von Angeboten und soll private Initiativen in Richtung einer intelligenten, umweltschonenden Mobilität hervorbringen.

Wien, im Dezember 2005

Werner Rosinak  
Sepp Snizek

Bearbeitung: Martin Hulmak  
Markus Pichler  
Andrea Weninger

**ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

Abb. 1:	Vorgangsweise und Zeitplan Regionalverkehrskonzept Liezen.....	12
Abb. 2:	Lage der Region und Siedlungsschwerpunkte .....	13
Abb. 3:	Strukturdaten Bezirk Liezen.....	15
Abb. 4:	Naturräumliche Schutzgebiete in der Region Liezen.....	17
Abb. 5:	Projekte der Region Liezen aus dem Generalverkehrsplan Österreich 2002 .....	19
Abb. 6:	Hauptkorridore im Generalverkehrsplan Österreich 2002.....	20
Abb. 7:	Straßeninfrastrukturprojekte Steiermark .....	21
Abb. 8:	Schieneninfrastrukturprojekte Steiermark.....	22
Abb. 9:	Regionales Entwicklungsprogramm Liezen (Strukturmodell).....	23
Abb. 10:	Straßennetz im Bezirk Liezen .....	25
Abb. 11:	Gesamtverkehr JDTV im Jahr 2003 für den Bezirk Liezen .....	27
Abb. 12:	Unfälle mit Personenschaden und Verletzte und Getötete Bezirk Liezen im Jahr 2003 .....	29
Abb. 13:	Unfälle mit Personenschaden nach Verkehrsbeteiligung im Vergleich zwischen 2002 und 2003 Bezirk Liezen .....	30
Abb. 14:	Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltypen im Jahr 2003 Bezirk Liezen .....	31
Abb. 15:	UPS nach Altersgruppen 2003 Bezirk Liezen.....	32
Abb. 16:	MIV-Fahrzeiten von den einzelnen Gemeinden in die Bezirkshauptstadt Liezen bzw. von der Bezirkshauptstadt in die Gemeinden .....	33
Abb. 17:	MIV-Fahrzeiten von den einzelnen Gemeinden nach Graz und von Graz in die Gemeinden des Bezirks Liezen .....	34
Abb. 18:	Angebot im Schienenpersonenverkehr im Bezirk Liezen.....	36
Abb. 19:	Angebot Bus an Werktagen (Montag – Freitag) .....	38
Abb. 20:	Angebot Bus an Samstagen .....	39
Abb. 21:	Angebot Bus an Sonn- und Feiertagen.....	40
Abb. 22:	Liniennetz der „Saturday Nightline“ im Bezirk Liezen .....	41
Abb. 23:	Orts- und Bedarfsverkehre im Bezirk Liezen .....	43
Abb. 24:	Fahrgastzählung Linie 950 Stainach-Bad Aussee.....	45
Abb. 25:	Fahrgastzählung Linie 900 Radstadt – Stainach (Quelle: ÖBB).....	46
Abb. 26:	Fahrgastzählung Strecke Ennstal - Paltental .....	50
Abb. 27:	Fahrgastzählung Strecke Stainach/Irdning – Bad Ischl.....	51
Abb. 28:	Fahrgastzählung Gesäuse Strecke .....	52
Abb. 29:	Reisezeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln von den Gemeinden in die Bezirkshauptstadt Liezen .....	54
Abb. 30:	Schwerverkehr im Jahr 2003 .....	55
Abb. 31:	Schienengüterverkehr im Jahr 2000 .....	56
Abb. 32:	Verkehrsleitbild MIV.....	57
Abb. 33:	Funktion Arbeit + Wirtschaft.....	59
Abb. 34:	Funktion Zentrale Orte + Versorgung .....	61
Abb. 35:	Funktion Tourismus .....	63
Abb. 36:	Ergebnisse der funktionellen Bewertung des Straßennetzes .....	65

---

Abb. 37: Anforderungsprofil an die Straßengestaltung .....	66
Abb. 38: Verkehrsleitbild ÖV .....	68
Abb. 39: Anforderungen im Busverkehr .....	71
Abb. 40: Planungskorridore B 320 (Stand: Mai 2005).....	73
Abb. 41: B320 Abschnitt Schladming – Trautenfels .....	74
Abb. 42: Anforderungen an das Angebot im Bahnverkehr in der Region Liezen .....	77
Abb. 43: Anforderungen Busverkehre Bezirk Liezen [Kurse/24 h] .....	79
Abb. 44: Merkmale für Anforderungen Busverkehre .....	79
Abb. 45: Anforderungen an Busverkehre an Werktagen (Montag – Freitag) .....	80
Abb. 46: Anforderungen an Busverkehre an Samstagen.....	81
Abb. 47: Anforderungen an Busverkehre an Sonn- und Feiertagen .....	82
Abb. 48: Radverkehrsnetz.....	84

## **ANHANG**

Tabelle Bauprogramm Landesstraßen B

Str	Bezeichnung	Kategorie	Abschnitt	km von	km bis	Gemeinde	2006	2007	I 2008	II 2010	III	IV	DTV 2003	Anmerkungen
B 24	Hochschwab Straße	D	Dipplbauer - Eselbichl	34,40	34,90	Wildalpen				0,36			800-7%	
B 24	Hochschwab Straße	D	RW Wasserloch - Ewaldbrücke	47,57	48,63	Palfau				0,20			800-7%	
B 25	Erlauftal Straße	D	BV Mendling	69,70	73,50	Palfau			0,33				1200-10%	Sanierung
B 25	Erlauftal Straße	D	Raffelgabenbrücke	72,81		Palfau	0,25						1200-10%	
B 25	Erlauftal Straße	D	Faschingerbauer - Sandriegel	77,10	78,80	Palfau		1,40					1200-6%	
B 25	Erlauftal Straße	D	Gams Rest	79,25	80,39	Palfau				0,90			1200-6%	
B 25	Erlauftal Straße	D	Gams-Mooslandl 2. Teil Radstatthöhe	81,50	84,00	Landl, Gams					1,50		1200-6%	
B 75	Glattjoch Straße	D	Bahnunterführung Trautenfels	0,46		Pürgg-Trautenfels			0,60				3800-10%	Beitrag ÖBB-Maßn.
B 75	Glattjoch Straße	D	Donnersbach	6,75	7,70	Donnersbach		0,20					1900-9%	
B 75	Glattjoch Straße	k. K	Stroblbrücke	19,95		Donnersbachwald			0,20				300-10%	
B 75	Glattjoch Straße	k. K	Jagerpeterbrücke	20,69		Donnersbachwald				0,15			300-10%	Stahl-Holztragwerk, Übernahme Gemeinde
B 75	Glattjoch Straße	k. K	Schauppbrücke	21,11		Donnersbachwald				0,15			300-10%	Stahl-Holztragwerk
B 75	Glattjoch Straße	k. K	Wolfgrabenbrücke	21,66		Donnersbachwald					0,20		300-10%	Stahl-Holztragwerk
B 75	Glattjoch Straße	k. K	Rabenhauptbrücke	22,00		Donnersbachwald					0,15		300-10%	Stahl-Holztragwerk
B 75	Glattjoch Straße	k. K	Graschenbrücke	22,73		Donnersbachwald						0,30	300-10%	16-to Beschränkung, FT- Tragwerk
B 75	Glattjoch Straße	D	Lahrerbrücke	22,91		Donnersbachwald						0,30	300-10%	16-to Beschränkung, FT- Tragwerk
B 113	Schoberpass Straße	D	Schoberpass	34,95	36,90	Treglwang			0,22				900-10%	Sanierung
B 113	Schoberpass Straße	D	San Paltenbach- u. Triebenbachbrücke	44,30	48,05	Treglwang		0,25	0,20				900-10%	Sanierung
B 113	Schoberpass Straße	D	Edlach	50,30	51,85	Trieben			0,18				2900-8%	Sanierung
B 113	Schoberpass Straße	D	Palten-, Lehmgraben-, Maier-, Pürcher- u. Strechaubrücke	60,10		Rottenmann	0,48						3800-9%	
B 113	Schoberpass Straße	D	GRW Melzen - Selzthal	62,60	64,00	Selzthal				0,22			3600-8%	
B 114	Triebener Straße	D	Trieben - Sunk aoh	0,52	3,50	Trieben	3,50	3,50	3,00				2100-5%	Sonderfinanz. (50/50)
B 115	Eisen Straße	C2	Kirchenlandl + GRW	92,20	95,05	Landl			0,50				2000-9%	Sanierung
B 117	Buchauer Straße	C2	Eisenzieher - Pulvermacher	10,25	11,40	St. Gallen				0,73			1730-9%	

## Fortsetzung Bauprogramm Landesstraßen B

Str	Bezeichnung	Kategorie	Abschnitt	km von	km bis	Gemeinde	2006	2007	I 2008	II 2010	III	IV	DTV 2003	Anmerkungen
B 117	Buchauer Straße	C2	Sanierung Buchau	18,20	18,60	St. Gallen		0,30					1730-9%	
B 117	Buchauer Straße	C2	GW Grabnerhof	21,99	22,18	Hall						0,05	2500-8%	
B 117	Buchauer Straße	C2	Sanierung Grabnerhof	21,50	22,60	Hall			0,25				2500-8%	
B 138	Pyhrnpaß Straße	D	Bliem	81,57	83,24	Liezen		0,18					2850-8%	
B 145	Salzkammergut Straße	C1	Lupitsch	79,00	80,60	Altaussee	0,48						4800-9%	
B 145	Salzkammergut Straße	C1	Lupitsch - Bach	80,60	81,30	Badaussee		0,15					4800-9%	
B 145	Salzkammergut Straße	C1	ÖBB Überführung Kainisch	89,20	90,80	Badaussee	0,80						6300-6%	
B 145	Salzkammergut Straße	C1	LS Pichl-Kainisch	93,00		Pichl-Kainisch		0,30					6300-6%	
B 145	Salzkammergut Straße	C1	LS Knoppen	95,00		Pichl-Kainisch			0,30				6300-6%	
B 145	Salzkammergut Straße	C1	Kreuzung Bad Mitterndorf Bahnhofstraße	101,50	102,30	Bad Mitterndorf				0,20			5330-6%	DP erforderlich
B 145	Salzkammergut Straße	C1	LS Bad Mitterndorf Ost	102,37	103,12	Bad Mitterndorf	0,12							
B 145	Salzkammergut Straße	C1	Abbiegespur Kulm	105,30		Tauplitz			0,20				6700-7%	
B 145	Salzkammergut Straße	C1	Lawinengalerie Untergrimming Verlängerung	111,70	111,90	Pürgg-Trautenfels							6000-8%	Sonderfinanzierung 3,0 mio
B 146	Gesäuse Straße	C1	Reithal	69,00	74,00	Liezen			1,00				4800-10%	
B 146	Gesäuse Straße	C1	Bürgschacher West	75,10	75,40		0,50						4000-10%	
B 146	Gesäuse Straße	C1	Schallerhöhe	83,00	84,20	Hall		0,54					4400-8%	
B 146	Gesäuse Straße	C1	Oberhall	84,20	86,20	Hall			1,00				4400-8%	
B 146	Gesäuse Straße	C1	Westumfahrung Admont	85,00	87,50	Admont						4,40	6700-8	
B 146	Gesäuse Straße	C2	Tunnel Gesäuseeingang	94,40	95,20	Admont							1300-8	Sonderfinanzierung 8,7 mio
B 146	Gesäuse Straße	C2	Hartlsgrabenbrücke	107,68		Johnsbach	1,70	1,00					1000-10%	
B 146	Gesäuse Straße	C2	Lawinengalerie Bodingbauer II + III	108,20		Hieflau							1076-9	Sonderfinanzierung 4,0
B 320	Ennstal Straße	B	LS Pichl Preunegg - Mandling	8,50	8,80	Pichl-Preunegg				0,21			10759-15	
B 320	Ennstal Straße	B	LS Audorf	10,50		Pichl-Preunegg				0,25			10759-15	Einbindung, Sicht - Problem
B 320	Ennstal Straße	B	LS Pichl- Preunegg, Objekt Wachelbacher	12,70	12,88	Pichl-Preunegg				0,10			10759-15	
B 320	Ennstal Straße	B	LS Schladming West	17,70		Schladming				0,10			11100-15%	

## Fortsetzung Bauprogramm Landesstraßen B

Str	Bezeichnung	Kategorie	Abschnitt	km von	km bis	Gemeinde	2006	2007	I 2008	II 2010	III	IV	DTV 2003	Anmerkungen
B 320	Ennstal Straße	B	Ennsbrücke Schladming	18,09		Schladming		0,40	0,33				11100-15%	
B 320	Ennstal Straße	B	Knoten Schladming Ost niveaufrei	19,10		Schladming		0,40					11100-15%	Anteil LReg. Mitfinanz. Gemeinde
B 320	Ennstal Straße	B	LS Oberhaus	23,00		Haus				0,40			12700-15%	
B 320	Ennstal Straße	B	Kreuzung Oberhaus + LS	23,02	24,05	Haus		0,45					12700-15%	
B 320	Ennstal Straße	B	Begleitweg Haus MK 3.3, 3.4	24,05	25,70	Haus		(0,36)	0,36				12700-15%	Maßnahmenkatalog Ennstal (Sonderfinanz.)
B 320	Ennstal Straße	B	Verzögerungsspur Haus	25,10		Haus				0,10			12700-15%	
B 320	Ennstal Straße	B	LS Ruperting - Mayer	27,00		Haus				0,05			12700-15%	
B 320	Ennstal Straße	B	Ennsbrücke Aich	29,16		Aich		0,60					12500-16%	
B 320	Ennstal Straße	B	Anschluss Aich Ost/ Friesach MK 4.1	29,70	30,10	Aich			0,51				12500-15%	Maßnahmenkatalog Ennstal
B 320	Ennstal Straße	B	Begleitweg Assach - Pruggern	31,10	32,70		0,30						12500-15%	
B 320	Ennstal Straße	B	Simeterbühel MK 5.6	33,50	35,70	Michaelerberg, Gröbming		(8,00)	(8,00)		16,00		12500-15%	(Sonderfinanz. auf Grund hoher Bedeutung)
B 320	Ennstal Straße	B	Simeter + Stützmauer	34,50	35,10	Michaelerberg, Gröbming	0,70						12500-15%	
B 320	Ennstal Straße	B	LS Gröbming	36,00		Gröbming			0,24				12500-15%	
B 320	Ennstal Straße	B	Spitalgrabenbrücke	36,05		Gröbming				0,15			12500-15%	
B 320	Ennstal Straße	B	Verbreiterung Begleitweg Salza- L 712	44,00	45,70	St. Martin/Grimming	(8,00)		0,18				10100-15%	(Sonderfinanz. auf Grund hoher Bedeutung)
B 320	Ennstal Straße	B	Begleitweg Diemlern - Espang	46,70	48,00	St. Martin/Grimming	0,40						10100-15%	
B 320	Ennstal Straße	B	UF Espang MK 7.11	47,40	49,10	St. Martin/Grimming						7,50	10100-15%	
B 320	Ennstal Straße	B	Li- Abbieger Niederstuttern	50,40		Pürgg-Trautenfels			0,30				10100-15%	Beitragsleistung Gemeinde offen

## Fortsetzung Bauprogramm Landesstraßen B

Str	Bezeichnung	Kategorie	Abschnitt	km von	km bis	Gemeinde	2006	2007	I 2008	II 2010	III	IV	DTV 2003	Anmerkungen
B 320	Ennstal Straße	B	Kreuzung Trautenfels + Grimmingbachbrücken	53,50		Pürgg-Trautenfels	(3,00)	(3,00)	4,00	2,00			10000-15%	(Sonderfinanz. auf Grund hoher Bedeutung)
B 320	Ennstal Straße	A	Begleitweg Wörschach - Niederhofen	59,35	59,80	Wörschach			0,20				13200-15%	
B 320	Ennstal Straße	A	LS Maitschern Wörschach west	60,00		Wörschach			0,30				13200-15%	
B 320	Ennstal Straße	A	LS Liezen - West + Verzögerungsspur	65,41	65,89	Weißbach	0,40						19000-13%	
B 320	Ennstal Straße	A	LS Weissenbach	66,00		Weißbach			1,20				19000-13%	
B 320	Ennstal Straße	A	Liezen - Bahnhofweg	67,50		Liezen						0,10	19000-13%	Umbau Rampen
B 320	Ennstal Straße	A	Mandling - Trautenfels MK Neu	8,50	53,50	Pichl-Trautenfels		1,00	2,00	2,00	2,00		10000-16% 12500-15%	
B 321	Ennstal Straße	A	Trautenfels - Liezen ASFINAG	53,50	70,00	Trautenfels-Liezen							19000-13% 23000-15%	Finanzierung ASFINAG
	<b>SUMME Mio. Euro</b>						<b>9,63</b>	<b>10,67</b>	<b>17,60</b>	<b>8,27</b>	<b>19,85</b>	<b>12,65</b>		

## Legende:

0,15

kurzfristige Maßnahme

(3,00) (8,00)

mittelfristige Maßnahme die auf Grund der hohen Bedeutung durch Sonderfinanzierung früher als geplant realisiert werden soll (nicht in der Gesamtsumme enthalten)

1,18

mittelfristige Maßnahme

Tabelle Bauprogramm Landesstraßen L

Str	Bezeichnung	Kategorie	Abschnitt	km von	km bis	Gemeinde	2006	2007	I 2008	II 2010	III	IV	DTV	Anmerkungen
L 701	Koppentalstrasse	D	Sanierung Bad Aussee	0,50	1,70	Bad Aussee			0,50				1500-5%	DP zu aktualisieren
L 702	Altausseeerstraße	D	Postbrücke	0,81		Bad Aussee		0,30					2730-8%	
L 702	Altausseeerstraße	D	R61 GRW Bad Aussee-Altaussee	3,20	4,70	Altaussee			0,30				2730-8%	
L 703	Grundlseerstrasse	D	Umfahrung Bad Aussee Nord/Ost	0,00	1,50	Bad Aussee							3500-5%	Sonderfinanzierung ca.15,0 mio
L 703	Grundlseerstrasse	D	Umfahrung Bad Aussee Süd	1,50	2,30	Bad Aussee							3500-5%	Sonderfinanzierung ca.20,0 mio
L 703	Grundlseerstrasse	D	Erzherzog Johann Brücke (Mautbrücke)	0,25		Bad Aussee			0,50				3500-5%	DP fehlt
L 704	Sölkpaßstraße	D	Gatschberg	4,70	6,40	Großsölk		0,30					1000-4%	
L 705	Erbstraße	D	Nusserbrücke	0,24		St. Gallen	0,15						1100-6%	
L 711	Ramsauerstraße	D	ODF Ramsau + Karlwirt	6,49	11,20	Ramsau	0,40						2500-5%	
L 712	Steinerstrasse	D	Sattentalbrücke (z)	0,70		Pruggen			0,15				2200-10%	
L 712	Steinerstrasse	D	Nerwein	0,70	3,10	Michaelerberg			0,15				1800-10%	Sanierung
L 712	Steinerstrasse	D	Tunzendorf	4,10	5,30	Michaelerberg			0,25				2200-10%	Sanierung
L 712	Steinerstrasse	D	Niedergstatt	11,10	14,10	Öblarn			0,40				700-14%	Sanierung
L 713	Kaiseraustrasse	D	Dietmannsdorf	1,20	2,30	Trieben			0,30				2500-11%	DP fehlt
L 713	Kaiseraustrasse	D	Dietmannsdorfbachbrücke (Ornigbrücke)	1,84		Trieben			0,20				2500-11%	
L 714	Salzastrasse	D	Kirchkogl-Palfau	9,50	10,00	Palfau				0,40			1000-10%	
L 714	Salzastrasse	D	Bergbauernbrücke	9,86				0,18					1000-10%	
L 715	Laussastraße	D	Briefträgerbrücke			Weißbach/Enns							700-13%	Übereinkommen mit OÖ ?
L 722	Rohrmooserstraße	D	KVP Rohrmoos + ODF L 722/ L723, beitrug	3,55	3,85			0,10					1800-5%	
L 723	Untertalstrasse	D	Gehsteig Rohrmoos Untertal (Volksschule)	1,80	2,00	Rohrmoos-Untertal					0,04		1300-5%	

## Fortsetzung Bauprogramm Landesstraßen L

Str	Bezeichnung	Kategorie	Abschnitt	km von	km bis	Gemeinde	2006	2007	I 2008	II 2010	III	IV	DTV	Anmerkungen
L 725	Rössingstraße	D	Weißbach	2,50	4,50	Haus				0,50			1500-6%	Sanierung
L 725	Rössingstraße	D	Birnberg	6,80	7,70	Haus			0,25				1300-6%	Sanierung
L 726	Kleinsölkerstrasse	D	Reith	0,00	2,20	Kleinsölk			0,15				600-6%	Sanierung
L 727	Gröbmingerstrasse	k.K	Gröbming-Moosheim, 2. Teil	0,60	2,20	Gröbming, Michaelerberg				0,87			800-8	DP zu überarbeiten, Simeter
L 729	Pass-Stein-Strasse	D	Steinschlagsicherung	5,00	10,00	Bad Mitterdorf, St. Martin a. Grimming			0,15	0,15	0,15	0,30	300-3%	BH-Verordnung, Strasse gesperrt, ausg. Anrainer
L 729	Pass-Stein-Strasse	D	Konfinbrücke	7,88		Bad Mitterdorf						0,15	300-3%	BH-Verordnung, Strasse gesperrt, ausg. Anrainer
L 729	Pass-Stein-Strasse	D	Gewölbebrücke	8,98		St. Martin am Grimming						0,20	300-3%	BH-Verordnung, Strasse gesperrt, ausg. Anrainer
L 734	Öblamerstrasse	D	Diemlern	4,61	5,80	Niederöblarn, Irdning			0,80				800-7%	(mit Kreuzung L 735) DP erforderlich
L 734	Öblamerstrasse	D	Häuslbauer + Brücken	5,80	7,80	Irdning		0,50	0,50				800-7%	
L 734	Öblamerstrasse	D	Verlegung L734 Irdning West	9,50	10,40	Irdning			0,50	1,00			800-7%	Vorleistung Gmde. erfolgt
L 739	Oppenbergerstrasse	k.K	Radschuh + Brücken	4,10	6,15	Oppenberg	0,80	0,60					500-10%	
L 739	Oppenbergerstrasse	k.K	Oppenberg Ort	7,45	8,06	Oppenberg						0,36	500-10%	DP erforderlich
L 740	Lassingerstrasse	D	Liezen Letztmalige I-setzung	0,00	0,75	Liezen			0,15				2500-8%	
L 740	Lassingerstrasse	D	Liezen - Überführer	0,88	2,20	Liezen			0,15				2500-8%	sanierung
L 740	Lassingerstrasse	D	KVP Döllach (L 741)	4,10	4,50	Lassing				0,44			3900-12% 2500-10%	L 741, Aigenerstrasse von km 10,7 bis km 10,8
L 740	Lassingerstrasse	D	Fuchslucke	4,50	7,10	Lassing		0,20					2500-10%	
L 740	Lassingerstrasse	D	GRW Döllach-Fuchslucke (R 42)	4,50	7,10	Lassing				0,44			2500-10%	DP Entwurf
L 740	Lassingerstrasse	D	Altlassing	7,80	10,00	Lassing		0,25					2500-10%	

## Fortsetzung Bauprogramm Landesstraßen L

Str	Bezeichnung	Kategorie	Abschnitt	km von	km bis	Gemeinde	2006	2007	I 2008	II 2010	III	IV	DTV	Anmerkungen
L 741	Aigenerstrasse	D	Melzner	7,40	8,90	Aigen/Ennstal	0,35						3900-12%	
L 742	Wörschacherstraße	D	Ennsbrücke Maitschern	2,21		Wörschach, Aigen		0,33					1700-6%	
L 742	Wörschacherstraße	D	GRW Ketten - Wörschach	2,29	4,05	Wörschach, Aigen	0,22						1700-6%	
L 743	Johnsbacherstraße	D	Vermurung Johnsbach	2,21		Johnsbach	0,09						1700-6%	
<b>SUMME Mio. Euro</b>							<b>1,35</b>	<b>2,43</b>	<b>5,40</b>	<b>3,80</b>	<b>0,19</b>	<b>1,01</b>		

Legende:

Legende:

0,15

kurzfristige Maßnahme

1,18

mittelfristige Maßnahme