



S-BAHN PINZGAU

ZUSÄTZLICHE HALTESTELLEN REGIONALES ENTWICKLUNGSKONZEPT

DEZEMBER 2009



Büro für Verkehrs- und Raumplanung
F. RAUCH

K. SCHLOSSER

BVR



S-BAHN PINZGAU

ZUSÄTZLICHE HALTESTELLEN REGIONALES ENTWICKLUNGSKONZEPT



Büro für Verkehrs- und Raumplanung

Karl-Kapferer-Straße 5 • A 6020 Innsbruck

Tel (0512) 57573710 • Fax (0512) 575737 20 • office@bvr.at • www.bvr.at

Dipl.-Ing. Friedrich Rauch
Ingenieurkonsulent für Raumplanung
und Raumordnung

Dipl.-Ing. Klaus Schlosser
Zivilingenieur für Bauwesen

Bearbeitung: Markus Dörfler

Innsbruck, Dezember 2009

INHALT

1	AUFGABENSTELLUNG UND AUFTRAG	6
2	VERWENDETE UNTERLAGEN	7
3	DATENGRUNDLAGEN ANALYSE	9
	3.1 Planungs- und Untersuchungsgebiet	9
	3.2 Bestehendes ÖPNV Angebot.....	10
	3.2.1 Eisenbahnlinien.....	10
	3.2.2 Buslinien	12
	3.3 Strukturdaten	14
	3.4 Analyse bestehender Haltestellen.....	29
	3.5 Mängelanalyse.....	31
4	KONZEPTION INFRASTRUKTURAUSBAU	35
	4.1 Mögliche Neue Haltestellen	35
	4.2 Auswirkungen der neuen Haltestellen.....	38
	4.3 Auswirkungen an bestehenden Haltestellen	40
5	BETRIEBSKONZEPT BAHN.....	42
	5.1 Betriebsszenario 1	43
	5.2 Betriebsszenario 2	44
	5.3 Betriebsszenario 3	45
	5.4 Betriebsszenario 4	46
	5.5 Betriebsszenario 5	48
6	WIRKUNGSANALYSE	49
	6.1 Ermittlung der Standortqualität einer Haltestelle	51
	6.2 Verkehrsaufkommen in Folge der Nutzungsstruktur	54
	6.3 Standardisierte Bewertung.....	55
	6.4 Abschätzung der Nachfrageänderung	56
7	STRATEGIEEMPFEHLUNG	57

8	SEKTORALES REGIONALES ENTWICKLUNGSKONZEPT (GEM. § 11 ABS. 5 SROG).....	59
8.1	Vorbemerkung	59
8.2	Überblick über die aktuelle Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung in den Bahn - Anrainergemeinden	59
8.3	Bestehende räumliche Entwicklungsvorstellungen der an der Bahn gelegenen Gemeinden	62
8.4	Möglichkeiten zu einer verstärkten Siedlungsentwicklung an der Bahn	69
8.5	Zusammenfassende Bewertung;	79
8.6	Vorschläge zur Anpassung der räumlichen Entwicklungskonzepte der Gemeinden.....	82
	ANHANG	I

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 3-1:	Planungs- und Untersuchungsgebiet.....	9
Abbildung 3-2:	Planungsstand Salzburgtakt 2010	11
Abbildung 3-3:	Linien des öffentlichen Verkehrs in Salzburg.....	12
Abbildung 3-4:	Verteilung der Hauptwohnsitze (Kartenausschnitt Raum Saalfelden)	15
Abbildung 3-5:	Verteilung der Beschäftigten (Kartenausschnitt Raum Zell am See).....	16
Abbildung 3-6:	Pendlerströme im Untersuchungsgebiet (alle Verkehrsmittel)	19
Abbildung 3-7:	Schülerpendlerströme im Untersuchungsgebiet (alle Verkehrsmittel)	21
Abbildung 3-8:	Einzelhandelsstandorte (Kartenausschnitt Zell am See)	22
Abbildung 3-9:	Einzelhandelsflächen [m ² VFL] pro Gemeinde	23
Abbildung 3-10:	Anzahl der Nächtigungen pro Gemeinde	24
Abbildung 3-11:	Gegenüberstellung der verbauten Fläche zur aktuellen Flächenwidmung	25
Abbildung 3-12:	Höherrangiges Straßennetz mit den Verkehrsstärken (JDTV) 2005 im Untersuchungsgebiet	26
Abbildung 3-13:	Automatische Zählstelle 21, B 311 Pinzgauer Straße Verkehrsentwicklung seit 1970.....	27
Abbildung 3-14:	Geplanter Umbau des Bahnhofes Bruck-Fusch; Quelle BauCon, Stand 09.2008.....	29
Abbildung 4-1:	Kilometrierung der Westbahnstrecke und Profil der Einwohnerdichte entlang der Bahnstrecke.....	36
Abbildung 4-2:	Gesamtübersicht der Profile für die Einzugsbereiche 500 m (oben) und 1.000 m (unten).....	37
Abbildung 4-3:	Geplante Haltestellen im Raum Zell am See.....	38
Abbildung 5-1:	Salzburg Takt 2010.....	42

Abbildung 5-2:	Betriebsszenario 1	43
Abbildung 5-3:	Betriebsszenario 2	45
Abbildung 5-4:	Betriebsszenario 3	46
Abbildung 5-5:	Betriebsszenario 4	47
Abbildung 5-6:	Betriebsszenario 5	49
Abbildung 6-1:	Aggregationsvorschrift	54
Abbildung 8-1:	Einwohnerentwicklung 1991, 2001 – 2009; Quelle: Statistik Austria.....	60
Abbildung 8-2:	Entwicklung der Zahl der Beschäftigten (ohne Land- und Forstwirtschaft) in der Arbeitsgemeinde 1991, 2001, 2006; Quelle: Statistik Austria	61

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 3-1:	Westbahnstrecke Schwarzach/St.Veit – Hochfilzen.....	10
Tabelle 3-2:	regionale Linien im Pinzgau	13
Tabelle 3-3:	innerstädtische Linien Saalfelden.....	13
Tabelle 3-4:	Schüler nach Schulstandort und Schultyp [Schüler]	17
Tabelle 3-5:	Verkehrsentwicklung 1998 – 2008	28
Tabelle 3-6:	Allgemeine Informationen zu den Haltestellen	30
Tabelle 3-7:	Zielerreichung Qualitätsstandard B	30
Tabelle 3-8:	Zielerreichung Qualitätsstandard C.....	31
Tabelle 3-9:	Zielerreichung Qualitätsstandard D.....	31
Tabelle 4-1:	Auswertung der Strukturdaten Im Einzugebereich 500 m der neuen Haltestellen	39
Tabelle 4-2:	Auswertung der Strukturdaten Im Einzugebereich 1.000 m der neuen Haltestellen	39
Tabelle 4-3:	Auswertung der Strukturdaten Im Einzugebereich 500 m der bestehenden Haltestellen.....	40

Tabelle 4-4:	Auswertung der Strukturdaten Im Einzugebereich 1.000 m der bestehenden Haltestellen.....	41
Tabelle 4-5:	Vergleich der Strukturdaten im Einzugsbereich der bestehenden und mögliche neuen Haltestellen	41
Tabelle 6-1:	Einsteiger in Fahrtrichtung Leogang	50
Tabelle 6-2:	Kriterium Erschließungsqualität.....	51
Tabelle 6-3:	Kriterium Angebotsqualität	52
Tabelle 6-4:	Kriterium Integration des Standortes.....	53
Tabelle 6-5:	Fahrtenaufkommen in Abhängigkeit der Stadtgröße.....	55
Tabelle 6-6:	Nachfrageänderung auf Grund der Betriebsszenarien....	56

1 AUFGABENSTELLUNG UND AUFTRAG

Der Pinzgauer Zentralraum ist ein attraktiver Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandort, in dem es derzeit aufgrund der beschränkten Leistungsfähigkeit des Straßennetzes regelmäßig zu Verkehrsüberlastungen im Bereich Zell am See – Schüttdorf kommt.

Es soll daher untersucht werden, wie der Schienenpersonennahverkehr auf der bestehenden Bahnstrecke für die potentiellen Kunden attraktiver gestaltet und die Bahn als Rückgrat des ÖPNRV im Pinzgau besser genutzt werden kann.

Dazu sind mehrere Varianten zur künftigen Angebotsgestaltung (Fahrplanverbesserung, Neubau und/oder Verlegung von Bahnhaltestellen, Verbesserung der Zugänglichkeit,...) zu entwickeln und deren verkehrliche Wirkungen abzuschätzen. Weiters sind auch Vorschläge für die Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf das Bahnangebot auszuarbeiten.

Die Umsetzung der als zweckmäßig beurteilten infrastrukturellen Maßnahmenbündel ist ein Regionales Entwicklungskonzept gemäß § 11 Abs. 5 ROG 2009 zu erarbeiten, aufbauend auf den Vorgaben des Salzburger Mobilitätskonzeptes, des Rahmenplanes Öffentlicher Verkehr sowie des Salzburger Landesentwicklungsprogramms.

Der Regionalverband Pinzgau hat die Ziviltechniker, Dipl.-Ing. Friedrich Rauch und Dipl.-Ing. Klaus Schlosser mit der Erstellung des Regionalen Entwicklungskonzeptes S-Bahn Pinzgau beauftragt.

Die Bearbeitung der Studie wurde von einer Arbeitsgruppe begleitet, die sich aus folgenden Mitgliedern zusammensetzte:

- Regionalverband Pinzgau: Michael Payer
- Amt der Salzburger Landesregierung Referat Landesplanung SAGIS: DI Gerlinde Born
- Amt der Salzburger Landesregierung Referat Verkehrsplanung und Öffentlicher Verkehr: Dr. Ulrich Rückert
- Büro für Verkehrs- und Raumplanung: DI Klaus Schlosser und Markus Dörfler

2 VERWENDETE UNTERLAGEN

- Büro für Verkehrs- und Raumplanung: *ÖPNV Fahrgasterhebung 1996*; Innsbruck 1997 (BVR 1997)
- Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung Verkehrsplanung:
 - *Mobilität mit Qualität, Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006 - 2015*; Salzburg 2006 (AdSL 2006)
 - *Salzburg Takt 2010*, Planungsstand September 2009
- Amt der Salzburger Landesregierung, Referat Landesplanung SAGIS: *Georeferenzierte Daten*:
 - 125 m Rasterdaten Bevölkerung / Hauptwohnsitze, Datenstand 2008
 - 125 m Rasterdaten Beschäftigte, Datenstand 2001
 - Schulstandorte, Kindertagesstätten, Datenstand 2008
 - Pendlerströme, Datenstand 2001
 - Einzelhandelsstandorte Adressbezogen, Datenstand 2008
 - Standorte von Krankenhäusern, medizinischen Einrichtungen, Senioreneinrichtungen, Datenstand 2008
 - Standorte im Tourismus: Bergbahnen, Museen, Badestellen, Campingplätze,... Datenstand 2008
 - Siedlungsstruktur, -entwicklung, Verbauung 2003
 - Örtliche Raumplanung REK, Flächenwidmung, Datenstand 2008
 - Digitaler Straßengraph (NavTech), Digitale Katastermappe, Orthophotos von Befliegungen 2002-2004 und 2007, Waldflächen, Gewässer
- Amt der Salzburger Landesregierung, Fachbereich Tourismus: *Tourismusjahr 2007/2008* unter:
http://www.salzburg.gv.at/tourismusjahr_2007_2008-4.pdf

- Amt der Salzburger Landesregierung, Landesstatistischer Dienst: *Erwerbs- und Schülerpendler/innen 2001 nach überwiegend benutztem Verkehrsmittel*, Statistik Austria Volkszählung 2001
- Statistik Austria : *Schülerinnen und Schüler 2007/08 nach Gemeinden und Schultypen*, unter:
http://www.statistik.at/web_de/static/schuelerinnen_und_schueler_2007_08_nach_gemeinden_und_schultypen_029965.xls
- Statistik Austria: *Ein Blick auf die Gemeinde*, unter:
<http://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=5>
- Österreichische Bundesbahnen: *Kursbuch 200, 201 220*, unter:
http://www.oebb.at/pv/de/Servicebox/Fahrplanabfrage/Kursbuch_aktuell/index.jsp
- Verkehrsverbund Salzburg: *Linienfahrpläne 2008*, unter:
http://efa.svv-info.at/svv/index_de.htm
- Postbus: *Liniennetzplan Bundesland Salzburg*, unter:
http://postbus.at/de/Regionen/Salzburg/Fahrplan/Liniennetz_Bundesland_20080110.pdf
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Arbeitsgruppe "Verkehrsplanung": *ÖPNV und Siedlungsentwicklung Planungshilfe für die kommunale Bauleitplanung (FGSV 134)*, 1999

3 DATENGRUNDLAGEN ANALYSE

3.1 Planungs- und Untersuchungsgebiet

Das Planungsgebiet umfasst jenes Gebiet, für das im Rahmen der Aufgabenstellung Aussagen getroffen und Maßnahmen erarbeitet werden. Es erstreckt sich im Wesentlichen auf die Gemeinden entlang der Westbahnachse von Schwarzach bis Hochfilzen.

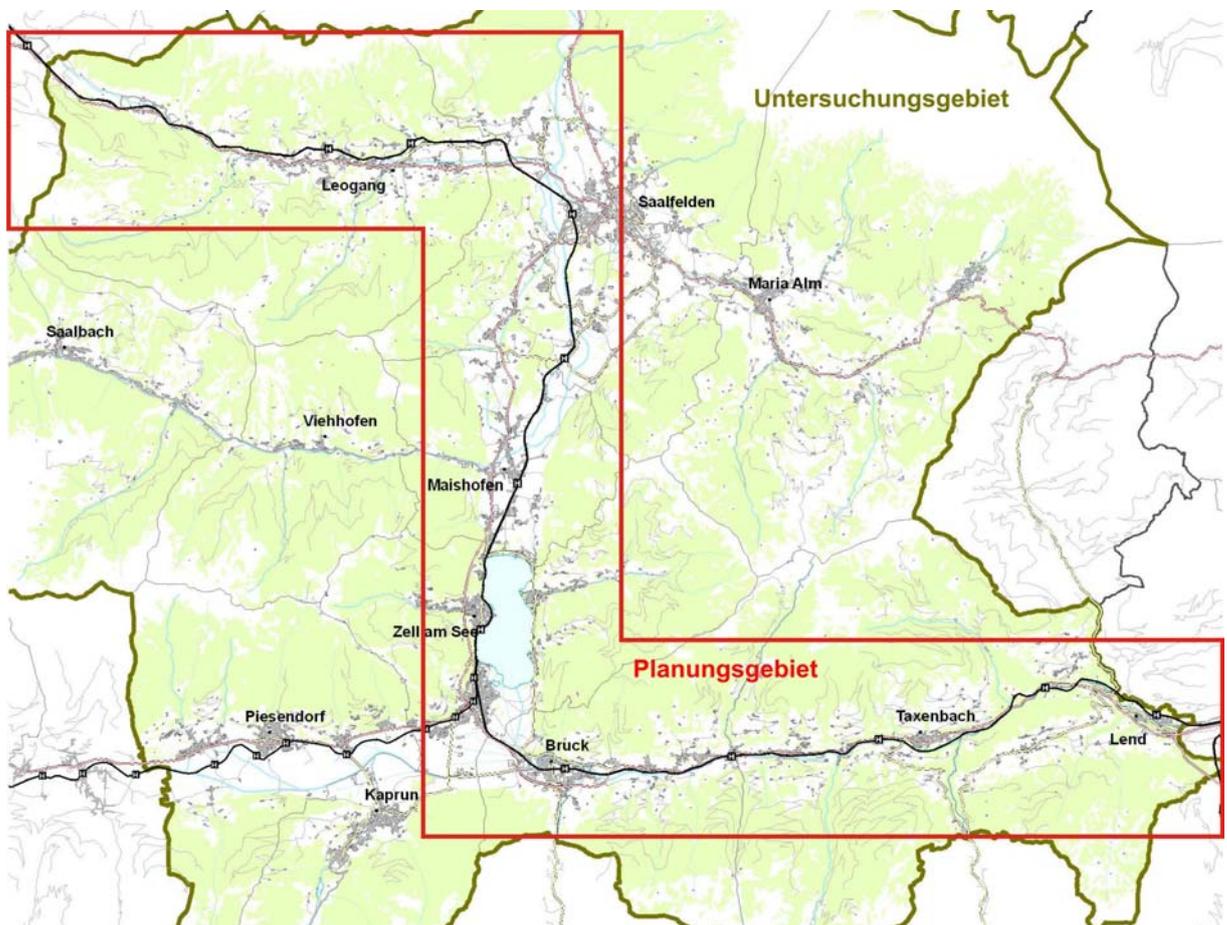


Abbildung 3-1: Planungs- und Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst zusätzlich zum Planungsgebiet auch jenes Gebiet, von dem das Verkehrsgeschehen im Planungsgebiet wesentlich beeinflusst und mit dem das Planungsgebiet funktionell verflochten ist. Die Größe des Untersuchungsgebietes richtet sich nach der Aufgabenstellung. Das Untersuchungsgebiet wird von

Seiten des Regionalmanagements Pinzgau festgelegt und umfasst die Gemeinden Leogang, Saalfelden, Maishofen, Zell am See, Bruck an der Großglocknerstraße, Taxenbach und Lend - unter zusätzlicher Berücksichtigung der Einbindung von Maria Alm, Saalbach-Hinterglemm, Viehofen, und Kaprun.

3.2 Bestehendes ÖPNV Angebot

3.2.1 Eisenbahnlinien

Die Schieneninfrastruktur des Pinzgauer Zentralraumes besteht im Wesentlichen aus der von der ÖBB bedienten Westbahn (Schwarzach / St. Veit – Hochfilzen) und der Pinzgauer Lokalbahn (Schmalspur) von Zell am See nach Mittersill (Wiederaufbau der Strecke bis Krimml derzeit in Arbeit).

Die Westbahnstrecke ist durchgehend von Schwarzach bis Hochfilzen zweigleisig ausgebaut.

Ausgehend vom Bahnhof Schwarzach/St.Veit finden sich in Richtung Westen entlang der Westbahn folgende Bahnhaltstellen, Abstände und Fahrzeiten (Kursbuch Stand 2008).

Bahnhof	Distanz	Fahrzeit R	IC	REX	R /S-bahn
	[km]	[min]			
Schwarzach-St. Veit	0	0	X	X	X
Lend	8	9		(X)	X
Eschenau	4	5			X
Taxenbach-Rauris	5	6		X	X
Gries im Pinzgau	5	5			X
Bruck-Fusch Bahnhof	5	5		X	X
Zell am See Bahnhof	6	6	X	X	X
Maishofen-Saalbach	5	5			X
Gerling im Pinzgau	4	3			X
Saalfelden Bahnhof	4	4	X	X	X
Leogang-Steinberge	6	6			X
Leogang Bahnhof	2	3			X
Hochfilzen Bahnhof	10	10		X	X
Summe	64	67			

Tabelle 3-1: Westbahnstrecke Schwarzach/St.Veit – Hochfilzen

Mit den derzeitigen REX-Verbindungen zwischen Schwarzach/St. Veit und Saalfelden wird derzeit ein Stundentakt angeboten. Betrachtet man den Salzburgtakt 2010 (Planungsstand September 2009) wird ersichtlich, dass künftig ein Stundentakt von Salzburg bis Wörgl angestrebt wird, wobei bei jeder zweiten Fahrt ein Umsteigen in Schwarzach/St.Veit erforderlich ist.

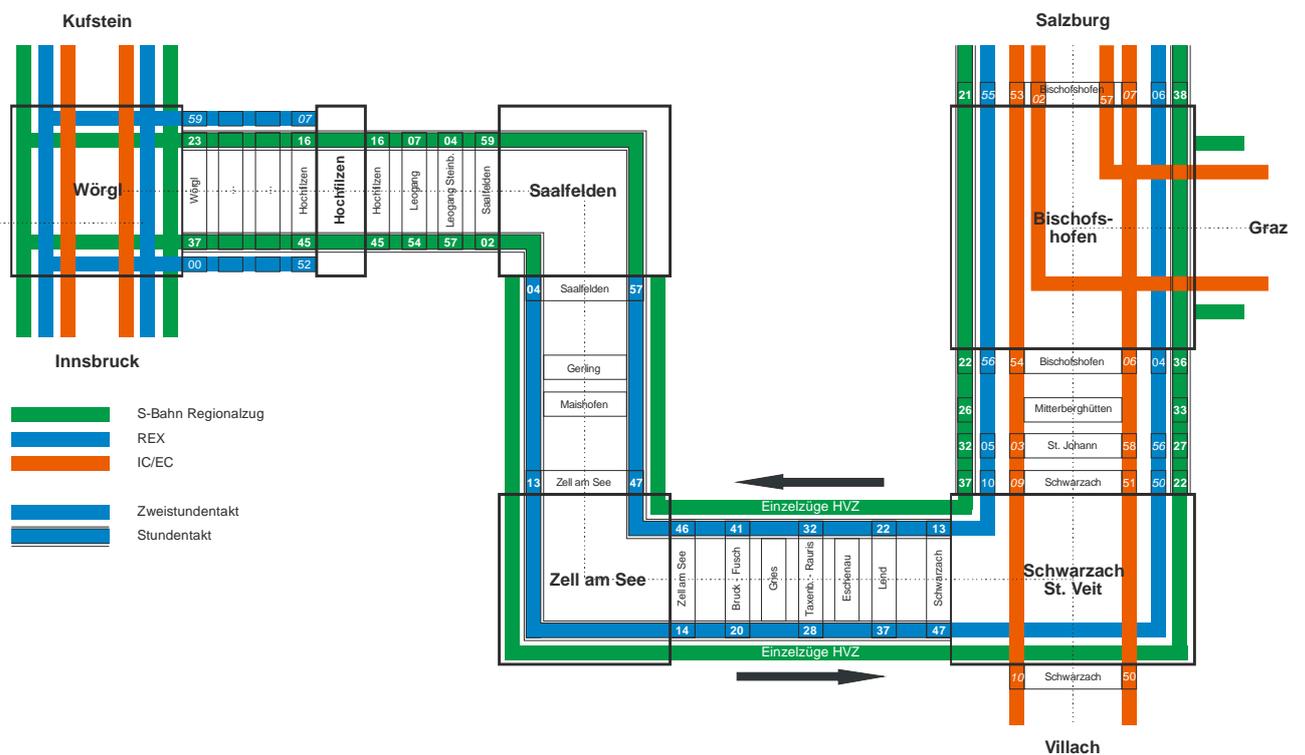


Abbildung 3-2: Planungsstand Salzburgtakt 2010

Südlich des Bahnhofs Zell am See zweigt in Richtung Westen die Pinzgauer Lokalbahn ab. Derzeit ist die Strecke bis Mittersill eingeleisig ausgebaut, und wird derzeit bis Krimml wieder aufgebaut. Ausweich- bzw. Begegnungsmöglichkeiten sind nur in den Bahnhöfen möglich.

Im Untersuchungsgebiet liegen folgende Haltestellen: Bahnhof Zell am See, Tischlerhäusl, Kitzsteinhornstraße, Bruckberg, Zeller Moos, Bruckberg – Golfplatz, Fürth - Kaprun, Piesendorf Piesendorf – Bad und Walchen.

Im Folgenden ist je eine Übersichtstabelle zu den im Untersuchungsgebiet betriebenen Linien (innerstädtisch und regional) dargestellt. Regionallinien, die über das Untersuchungsgebiet hinaus verkehren sind in grauer Farbe dargestellt.

Linie	von	nach	Besonderheiten	Takt	Kurspaare
				[h]	[-]
260	Zell am See	Salzburg	Stundentakt bis Saalfelden Postamt	-	4 (Direkt)
620	Saalfelden	Dienten am Hochkönig	Stundentakt bis Maria Alm	1	13
640	Zell am See	Rauris		-	6
650	Zell am See	Fusch /Glstr - Ferleiten	Stundentakt bis Fusch/Glstr	1	8
660	Thumersbach	Kaprun	Stundentakt Zell - Thumersnach	1	12
			Halbstundentakt Zell - Kaprun	0,5	24
670	Zell am See	Krimml	Parallelbetrieb Pinzgauer Lokalbahn	1	15
680	Zell am See	Saalbach-Hinterglemm	Saalbach - Taktverdichtung im Sommer	1	14
690	Saalfelden	St. Johann i.Tirol	11 Verbindungen bis Hochfilzen	-	2

Tabelle 3-2: regionale Linien im Pinzgau

Linie	Route	Takt	Kursanzahl	
		[h]	[-]	
61	Citybus Saalfelden 1	Postamt - Bahnhof - Postamt - Föhrenweg - Postamt	0,5	24
62	Citybus Saalfelden 2	Postamt - Ramseiden - Seniorenhaus Farmach - Postamt	1	12
63	Citybus Saalfelden 3	Postamt - Ritzensee - Haid - Bahnhof - Postamt	1	12
64	Stadtverkehr Saalfelden	Bahnhof - Postamt - Bsusch - Postamt - Bahnhof	-	11
65	Stadtverkehr Saalfelden	Postamt - Bahnhof - Pernerbauer - Postamt	1	12
66	Stadtverkehr Saalfelden	Höhere Internatsschule - Postamt - Bahnhof - Postamt	-	11

Tabelle 3-3: innerstädtische Linien Saalfelden

Auf Grund der geografischen Gegebenheiten ist im Salzaachtal zwischen Taxenbach und Bruck an der Großglocknerstr. der Parallelbetrieb von Bus und Bahn unvermeidbar.

Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bahn mit Anschlussmöglichkeiten sind im Untersuchungsgebiet die Bahnhöfe Taxenbach, Bruck-Fusch, Zell am See und Saalfelden.

3.3 Strukturdaten

Für die Erstellung des Regionalen Entwicklungskonzeptes S-Bahn Pinzgau wurden aktuelle, georeferenzierte Strukturdaten von Seiten des Amtes der Salzburger Landesregierung zur Verfügung gestellt. Detaillierte Karten für das Gesamte Untersuchungsgebiet sind im Anhang enthalten:

- Karte 3-4: Einwohner 2008 pro Rasterzelle
- Karte 3-5: Beschäftigte 2001 pro Rasterzelle
- Karte 3-6: Schulstandorte nach Schultyp und Schüleranzahl
- Karte 3-7: Arbeitspendler 2001 Land Salzburg u. Bezirk Kitzbühel
- Karte 3-8: Schülerpendler 2001 Land Salzburg u. Bezirk Kitzbühel
- Karte 3-9: Einzelhandelsflächen 2008/09, bedarfskategorisiert
- Karte 3-10: Touristische Einrichtungen
- Karte 3-12: Flächenwidmung im Untersuchungsgebiet
- Karte 3-13: Verbaute Flächen im Untersuchungsgebiet 2003
- Karte 3-14: Verbaute Flächen und Flächenwidmung im Untersuchungsgebiet 2003

Bevölkerung:

Für die Darstellung der Bevölkerungsverteilung wurden georeferenzierte Rasterdaten verwendet. Jeder Punkt in der Abbildung 3-4 entspricht der Anzahl der Hauptwohnsitze je Rasterzelle, wobei eine Rastergröße von 125 x 125 m verwendet wurde.

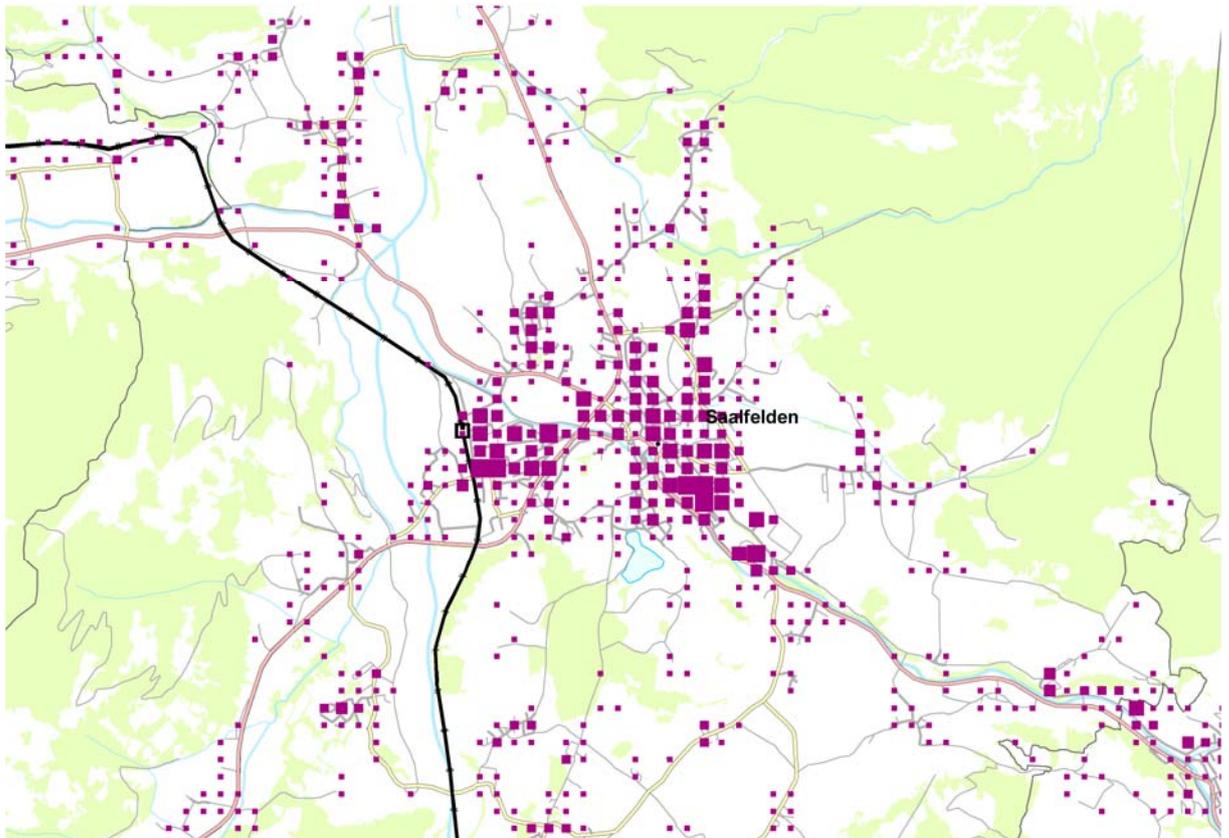


Abbildung 3-4: Verteilung der Hauptwohnsitze (Kartenausschnitt Raum Saalfelden)

Im Untersuchungsgebiet ist die Zahl der Einwohner mit Hauptwohnsitz per 31.10.2008 mit 52.962 Personen anzugeben. Die drei Einwohnerstärksten Gemeinden im Untersuchungsgebiet sind Saalfelden (15.848 HWS) Zell am See (9.691 HWS) und Bruck an der Großglocknerstraße.

Beschäftigte:

Für die Darstellung der Verteilung der Beschäftigten wurden ebenfalls georeferenzierte Rasterdaten verwendet. Jeder Punkt in der Abbildung 3-5 entspricht der Anzahl der Beschäftigten je Rasterzelle, wobei eine Rastergröße von 125 x 125 m verwendet wurde. Für das gesamte Untersuchungsgebiet stehen Rasterdaten aus dem Jahr 2001 zur Verfügung.

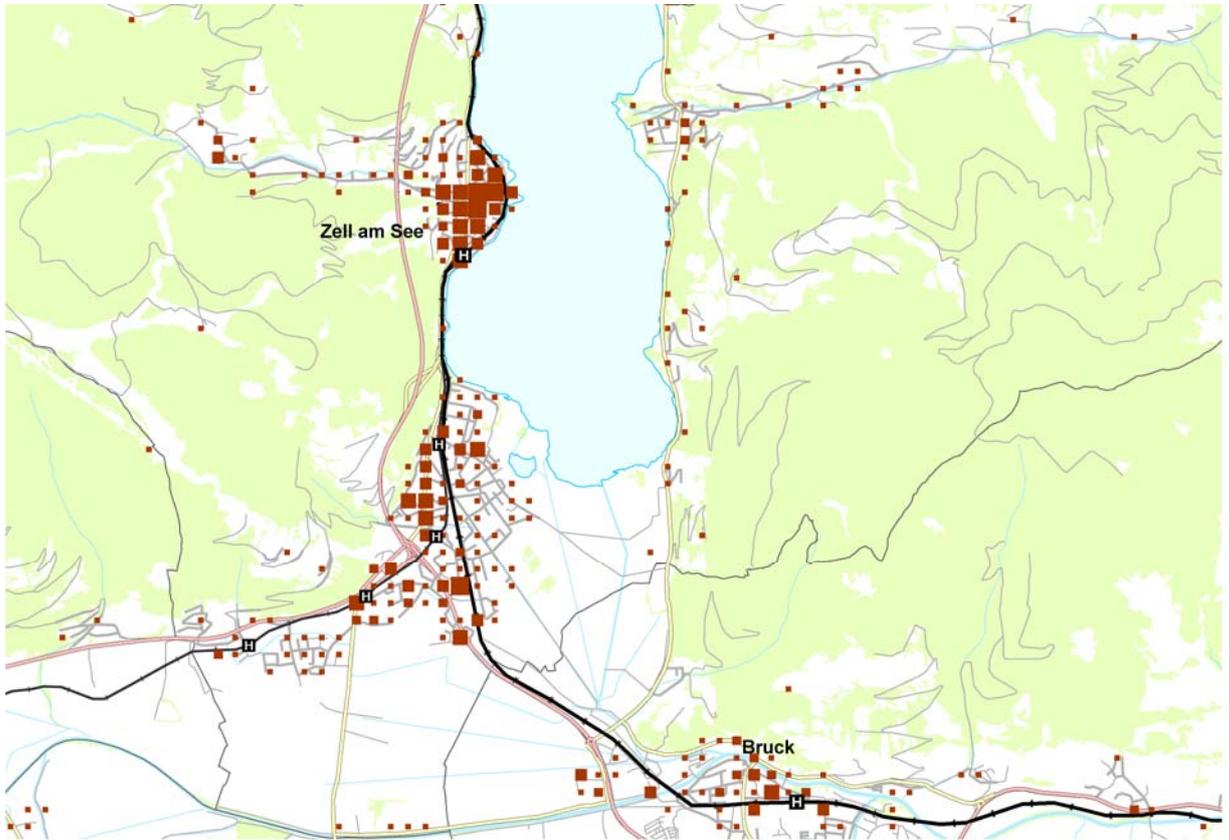


Abbildung 3-5: Verteilung der Beschäftigten (Kartenausschnitt Raum Zell am See)

Im Untersuchungsgebiet ist die Zahl der Beschäftigten im Jahr 2001 mit 22.977 Personen anzugeben. Bei der Probezählung 2006 wurden in Zell am See 1.199 Arbeitsstätten bzw. 6.535 Beschäftigte, in Saalfelden 1.302 Arbeitsstätten bzw. 6.251 Beschäftigte und in Kaprun 359 Arbeitsstätten bzw. 1.829 Beschäftigte erhoben.

Schulstandorte/ Kinderbetreuung:

Für das Regionale Entwicklungskonzept S-Bahn Pinzgau wurden nur Schulstandorte verortet und mit den entsprechenden Schülerzahlen ergänzt. Bei den Kinderbetreuungsstätten ist davon auszugehen, dass Kinder die nächstgelegene Einrichtung (im Ort) besuchen und somit kein Potential für die S-Bahn darstellen.

Die Gemeinde mit den meisten Schülern am Schulstandort im Untersuchungsgebiet ist Saalfelden (3.547 Schüler) vor Zell am See (2.126 Schüler). Eine detaillierte Auflistung der Schüler nach Schulstandort und Schultyp ist in Tabelle 3-4 sowie die Lage der Schulen ist im Anhang ersichtlich.

Gemeinde des Schulstandortes	Insgesamt	Davon in ...											
		Volks-schulen	Haupt-schulen	Sonder-schulen	Poly-techn. Schulen	AHS-Unter-stufe	AHS-Ober-stufe	Berufs-schulen	Berufs-bildende mittlere Schulen	Sonstige berufsbild. (Statut-) Schulen	Berufs-bildende höhere Schulen	Schulen im Gesund-heitswesen	
Bramberg am Wildkogel	567	187	187	-	-	-	-	-	-	145	-	48	-
Bruck an der Großglocknerstraße	806	225	223	40	-	-	-	-	-	318	-	-	-
Dienten am Hochkönig	35	35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fusch an der Großglocknerstraße	22	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hollersbach im Pinzgau	55	55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kaprun	399	116	283	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Krimml	40	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lend	175	70	105	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Leogang	275	142	133	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lofer	333	82	251	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maishofen	350	138	212	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maria Alm am Steinernen Meer	121	121	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mittersill	999	289	411	-	101	-	198	-	-	-	-	-	-
Neukirchen am Großvenediger	388	122	251	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Niedernsill	136	136	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Piesendorf	201	201	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rauris	335	166	169	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saalbach-Hinterglemm	118	118	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saalfelden am Steinernen Meer	3.547	727	715	53	103	446	327	-	227	48	901	-	-
Sankt Martin bei Lofer	55	55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stuhlfelden	132	96	-	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Taxenbach	361	126	148	34	53	-	-	-	-	-	-	-	-
Unken	74	74	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uttendorf	384	132	252	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Viehhofen	26	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wald im Pinzgau	70	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Weißbach bei Lofer	23	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zell am See	2.126	376	266	19	87	310	165	414	60	-	334	95	-

Tabelle 3-4: Schüler nach Schulstandort und Schultyp [Schüler]

Pendler

Die gemeindefeinen Pendlerdaten stammen aus der Volkszählung 2001, wobei zwei wesentliche Gruppen Erwerbs- und Schülerpendler zu unterscheiden sind.

Erwerbspendler

Nach den Ergebnissen der Volkszählung 2001 arbeiteten 49,7% der Erwerbstätigen im Pinzgau in einer anderen als ihrer Wohngemeinde, pendelten also regelmäßig zwischen Wohn- und Arbeitsort.

Ein weiteres Ergebnis der Volkszählung 2001 ist, dass im Bezirk Pinzgau 32.647 Erwerbstätige täglich mit dem Auto (Fahrer/Beifahrer) zur Arbeit fahren. Es sind dies 66,7% aller Beschäftigten, für die der tägliche Arbeitsweg erhoben wurde. 7,0 % benützen öffentliche Verkehrsmittel, 8,7% gehen zu Fuß in die Arbeit und 11,9% arbeiten zu Hause oder am Wohngrundstück bzw. eigenen Hof. 4,5% fahren mit dem Fahrrad und nur 1,0% benützen ein Motorrad oder Moped.

Die Gemeinde mit den meisten Einpendlern im Untersuchungsgebiet ist Zell am See (4.161 Einpendler) gefolgt von Saalfelden (2.135 Einpendler). Betrachtet man die Auspendler so weist Saalfelden 2.521 und Zell am See 1.680 Auspendler auf.

Für das Regionale Entwicklungskonzept S-Bahn Pinzgau wurden alle Pendlerbeziehungen der Erwerbstätigen im Bundesland Salzburg und dem angrenzenden Bezirk Kitzbühel aus der Volkszählung 2001 gefiltert. Um die Pendlerströme (Matrix mit 139 x 139 Beziehungen) im Untersuchungsgebiet besser darstellen zu können, wurden die Gemeinden außerhalb des Untersuchungsraumes zu Gebieten aggregiert.

In Abbildung 3-6 sind die Pendlerbeziehungen Erwerbstätigen aus der Volkszählung 2001 grafisch dargestellt. Die hellgrauen Kreise stellen die Zahl der Pendler pro Gemeinde dar, wobei das grüne Kreissegment den Anteil der Einpendler und das violette Kreissegment den Anteil der Auspendler repräsentiert. Die Balken zwischen den Gemeinden verdeutlichen die Pendlerströme, die Farbe und die Breite des Balkens erlauben Rückschlüsse über die Anzahl der

Pendler. Zusätzlich zur Abbildung 3-6 ist im Anhang eine detaillierte Tabelle mit den Pendlerbeziehungen enthalten.

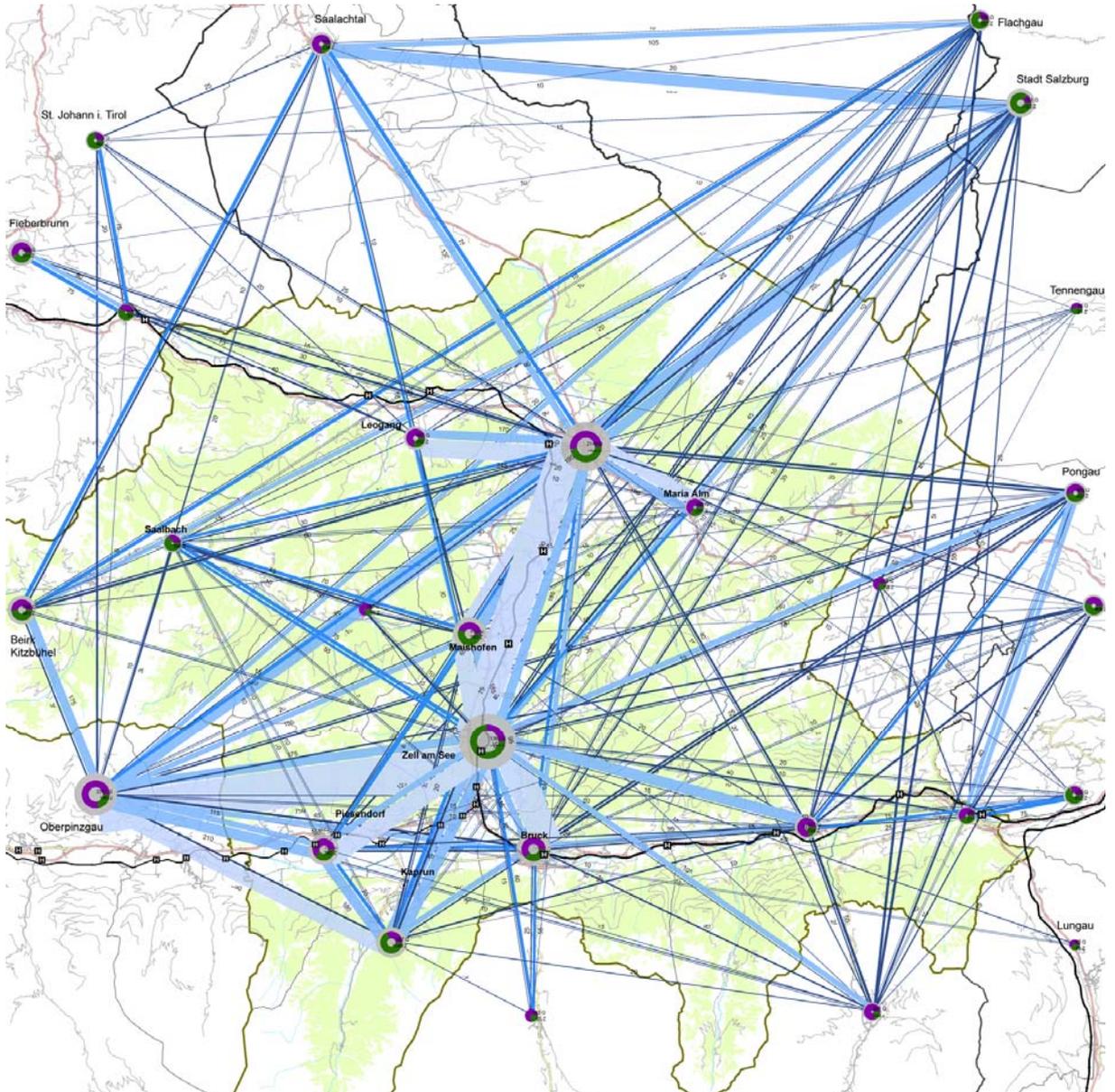


Abbildung 3-6: Pendlerströme im Untersuchungsgebiet (alle Verkehrsmittel)

Schülerpendler

Laut Volkszählung 2001 besuchen 56,5 % der rund 13.550 Schüler eine Schule in ihrer Wohngemeinde. Ein Drittel (38,5%) sind Auspendler innerhalb des Bezirkes, d.h. ihre Schule liegt in einer anderen Pinzgauer Gemeinde. Die Anteile variieren verständlicherweise stark nach dem Schultyp. Die Gemeindebinnenpendleranteile bewegen sich zwischen 97,9% bei den Volksschulen und 13,3% bei den berufsbildenden mittleren Schulen.

Die Volkszählung erfasste auch das Verkehrsmittel für den täglichen Hinweg zur Schule. 3.967 Schüler, in etwa ein Drittel der Schüler im Pinzgau (33,2%) legen den Weg zur Schule zu Fuß zurück. Wieder ist dieser Anteil bei den Volksschulen am höchsten (56,6%) und bei den berufsbildenden Schulen am niedrigsten (7,2%). Etwas mehr als die Hälfte (54,4% oder 6.520) benützen öffentliche Verkehrsmittel, und zwar größtenteils den Autobus (Bahn 859, Bus 5.661).

Für das Regionale Entwicklungskonzept S-Bahn Pinzgau wurden alle Pendlerbeziehungen der Schüler und Studenten im Bundesland Salzburg und dem angrenzenden Bezirk Kitzbühel aus der Volkszählung 2001 gefiltert. Um die Pendlerströme (Matrix mit 139 x 139 Beziehungen) im Untersuchungsgebiet besser darstellen zu können, wurden die Gemeinden außerhalb des Untersuchungsraumes zu Gebieten aggregiert.

In Abbildung 3-7 sind die Pendlerbeziehungen der Schüler aus der Volkszählung 2001 grafisch dargestellt. Die hellgrauen Kreise stellen die Zahl der Pendler pro Gemeinde dar, wobei das grüne Kreissegment den Anteil der Einpendler und das violette Kreissegment den Anteil der Auspendler repräsentiert. Die Balken zwischen den Gemeinden verdeutlichen die Pendlerströme, die Farbe und die Breite des Balkens erlauben Rückschlüsse über die Anzahl der Pendler. Zusätzlich zur Abbildung 3-7 ist im Anhang eine detaillierte Tabelle mit den Pendlerbeziehungen enthalten.

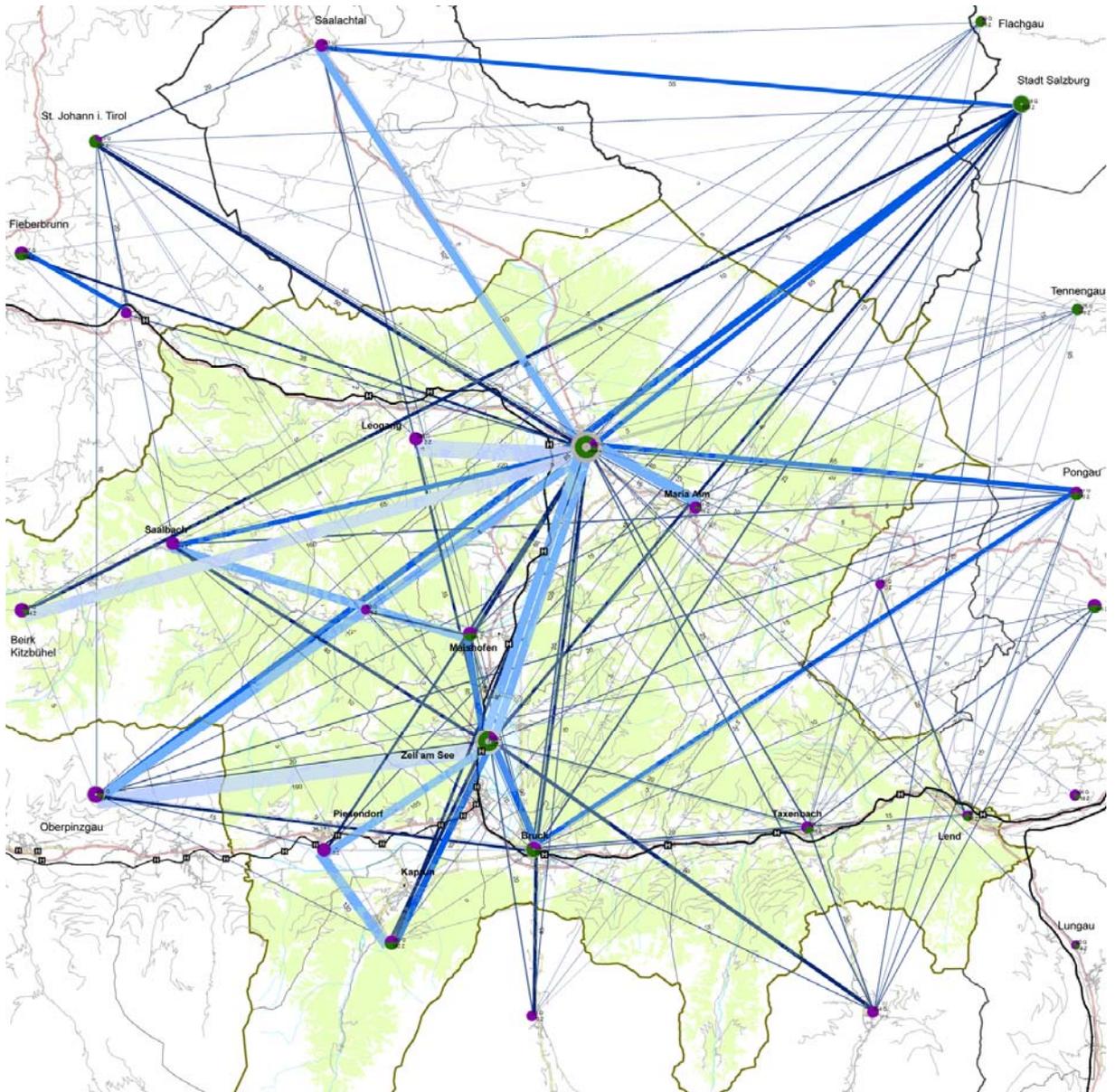


Abbildung 3-7: Schülerpendlerströme im Untersuchungsgebiet (alle Verkehrsmittel)

Einzelhandelsstandorte:

Im Jahr 2008 wurde durch die Abteilung 7 eine Erhebung der Einzelhandelsstandorte im Untersuchungsgebiet auf Grundlage der von der CIMA in den Jahren 2004/2005 durchgeführten SABEV-

Untersuchung durchgeführt. Neben der Adresse wurden die Branche, das Sortiment und die Verkaufsfläche erhoben. Um die 16 erhobenen Branchen nach CIMA übersichtlicher klassifizieren zu können wurde eine Unterscheidung in Kurz-, Mittel- und Langfristiger Bedarf eingeführt. Die Einzelhandelsstandorte für den Raum Zell am See sind in Abbildung 3-8 ersichtlich.

Im Untersuchungsgebiet stehen 2008 44.019 m² Verkaufsflächen für kurzfristigen, 46.404 m²VFL für mittelfristigen und 44.683 m² VFL für langfristigen Bedarf zur Verfügung, 230 m² werden keiner Kategorie zugeordnet. In Summe ergeben sich so 132.336 m² Verkaufsfläche. Auf Gemeindeebene weisen Zell am See 47.676 m² und Saalfelden 43.667 m² Verkaufsfläche auf, das entspricht rund 70 % der Einzelhandelsflächen im Untersuchungsgebiet. Eine Verteilung der bedarfskategorisierten Verkaufsflächen ist in Abbildung 3-9 dargestellt.

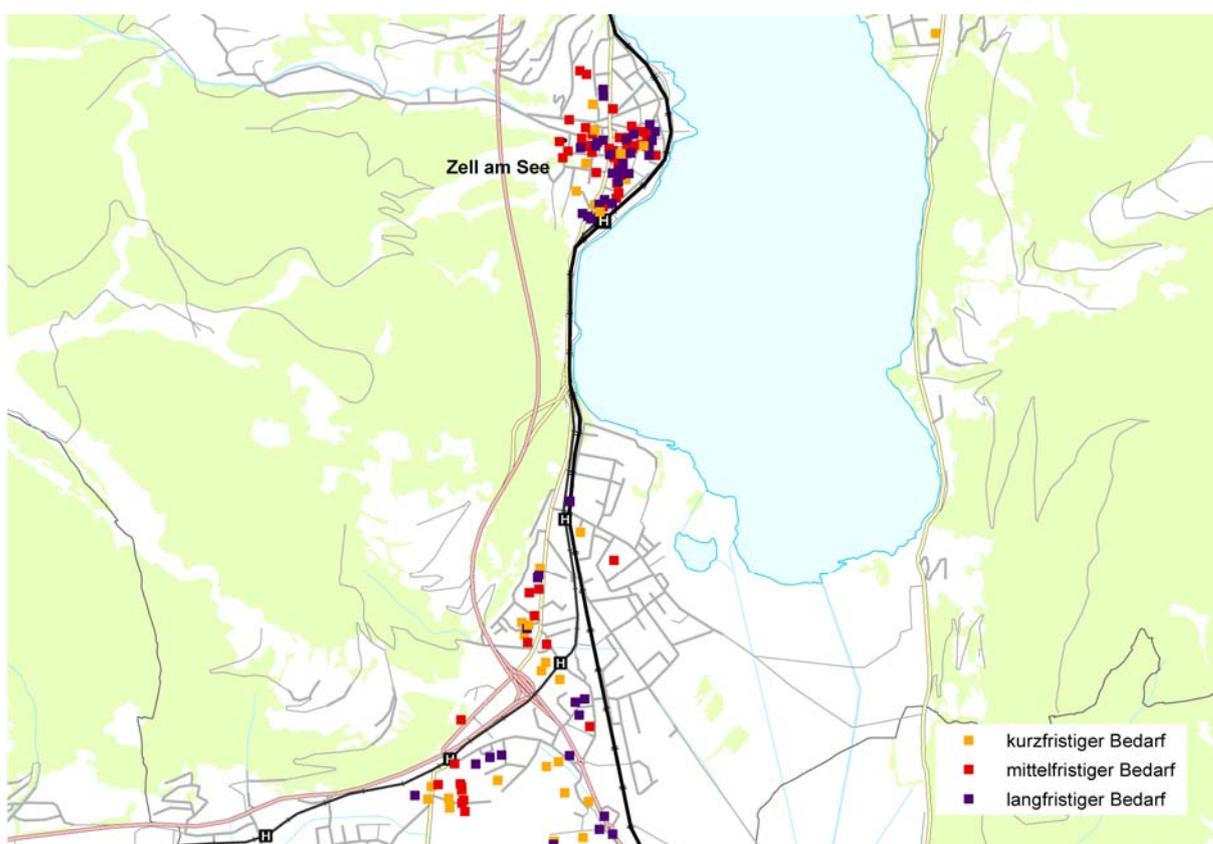


Abbildung 3-8: Einzelhandelsstandorte (Kartenausschnitt Zell am See)

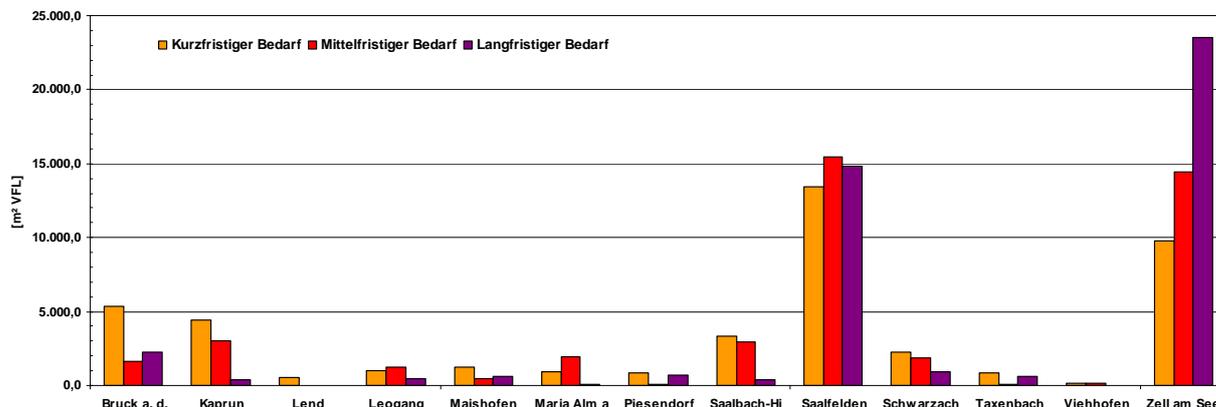


Abbildung 3-9: Einzelhandelsflächen [m² VFL] pro Gemeinde

Medizinische Einrichtungen:

In das Regionale Entwicklungskonzept S-Bahn Pinzgau sind folgende medizinische Einrichtungen die im Untersuchungsgebiet liegen eingeflossen:

- Apotheken
- Bettenführende Krankenanstalten
- Selbstständige Ambulatorien
- Seniorenpflegeheime

Die adressgenaue Lage und die Lage zur Bahnlinie ist in der im Anhang befindlichen Abbildung dargestellt.

Tourismus:

Als wesentliche Touristische Ziele wurden definiert und planlich dargestellt:

- Kongresszentren
- Museen
- Badestellen (Strandbäder, Therme)
- Schigebiete (Parkplätze, Aufstiegshilfen (Bergbahnen), Schipisten, Rodelbahnen)
- Campingplätze

Neben den Touristischen Einrichtungen sind ein weiterer wesentlicher Punkt die Nächtigungszahlen. Das Amt der Salzburger Landesregierung, Fachbereich Tourismus weist für das Tourismusjahr 2007/2008 6.439.521 Nächtigungen im Untersuchungsgebiet aus. Rund 31,2 % oder 2.007.531 Nächtigungen entfallen auf Saalbach-Hinterglemm, 22 % oder 1.417.735 Nächtigungen auf Zell am See und 11,3 % oder 732.132 Nächtigungen auf Kaprun.

In Abbildung 3-10 ist die Verteilung der Nächtigungen im Untersuchungsgebiet ersichtlich, wobei bei den Nächtigungen eine Unterscheidung nach Unterkunftsgeber getroffen wurde. Besonders muss die Gemeinde Bruck an der Großglocknerstraße erwähnt werden mit dem Campingplatz Sportcamp Woferlgut (rund 120.000 Nächtigungen/Jahr).

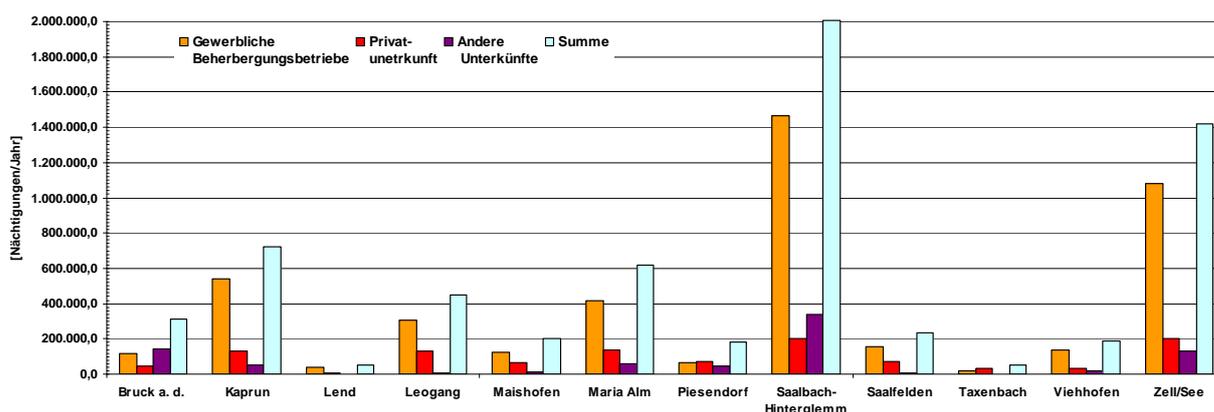


Abbildung 3-10: Anzahl der Nächtigungen pro Gemeinde

Siedlungsstruktur:

Um die Siedlungsstruktur im Untersuchungsgebiet beurteilen zu können stehen die Entwicklung der verbauten Flächen und aktuelle Flächenwidmungspläne zur Verfügung. Während die Darstellung der verbauten Fläche das Wachstum oder die Flächenmäßige Entwicklung einer Gemeinde im Laufe der Vergangenheit abbildet, weist die Flächenwidmung zukünftige Entwicklungstendenzen aus.

Auf Grund der verschiedenen Aktualitäten von verbauten Flächen (Datenstand 2003) und Flächenwidmungsplan (Datenstand 2008) ist die Ermittlung der Flächenreserven mit Fehlern behaftet.

In der Abbildung 3-11 ist die aktuelle Flächenwidmung der Verbauung von 2003 (grau) im Raum Saalfelden gegenübergestellt, wobei bei der FLW nur Wohngebiete (orange), Mischgebiet (rot), Betriebsgebiete (violett) und Sonstige Baulandwidmungen (rosa) berücksichtigt wurden.

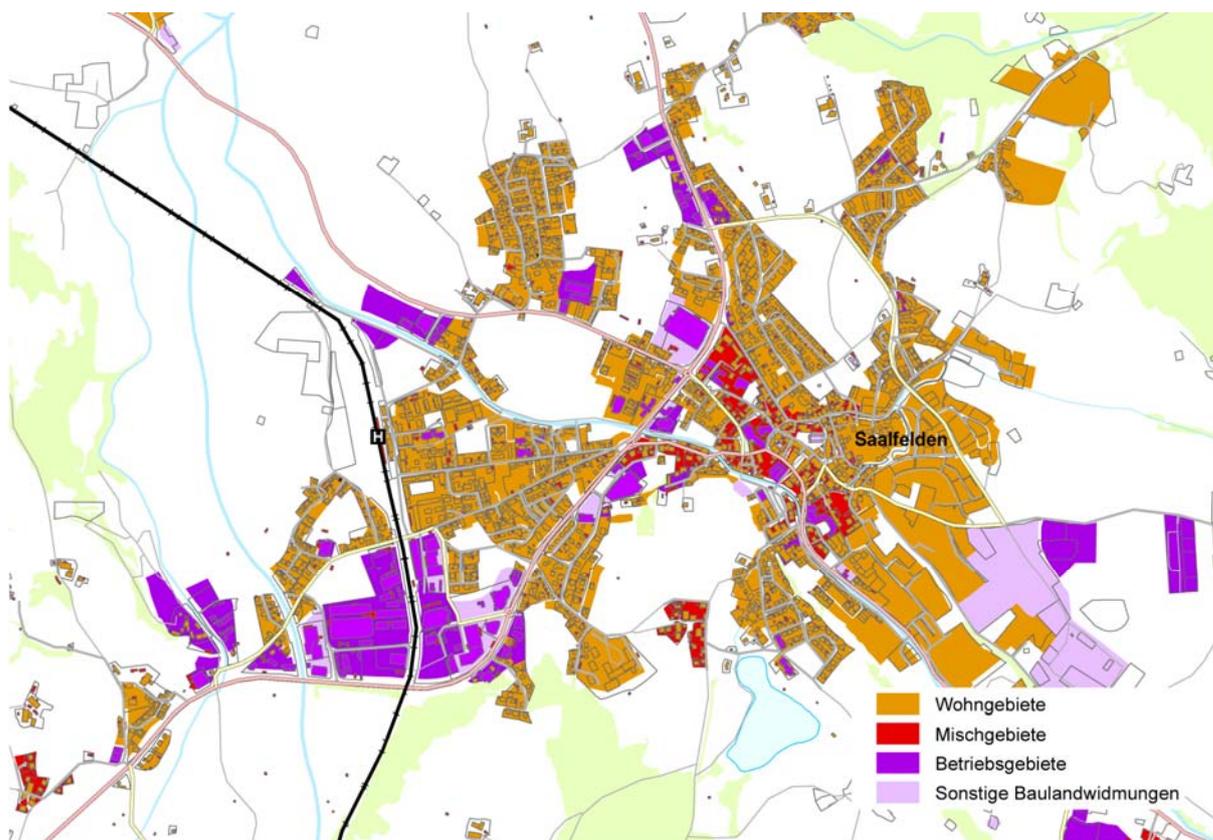


Abbildung 3-11: Gegenüberstellung der verbauten Fläche zur aktuellen Flächenwidmung

Ein weiteres Instrument, vor allem für die Abschätzung künftiger Potentiale und Entwicklungen der Gemeinden, sind Räumliche Entwicklungskonzepte. Im Rahmen der Bearbeitung des Regionalen Entwicklungskonzept S-Bahn Pinzgau hat man sich darauf verständigt nur die REK von Bruck an der Großglocknerstraße, Zell am See und Saalfelden genauer zu betrachten.

Verkehr MIV:

Das hochrangige Straßennetz im Untersuchungsgebiet wird gebildet von B 311 Pinzgauer Straße, B 168 Mittersiller Straße und B 164 Hochkönig Straße. Weitere Landesstraßen L sind die L 112 Rauriser-, L 257 Brucker-, L 271 Großglockner-, L 247 Thumersbacher-, L 215 Kapruner- und L 111 Glemmtal Straße.

Betrachtet man den Jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehr 2005 so liegen die Querschnitte mit den höchsten Belastungen rund 18.000 Kfz/24h auf der B 311 Pinzgauer Straße zwischen Bruck und Schüttdorf sowie im Zentrum von Saalfelden.

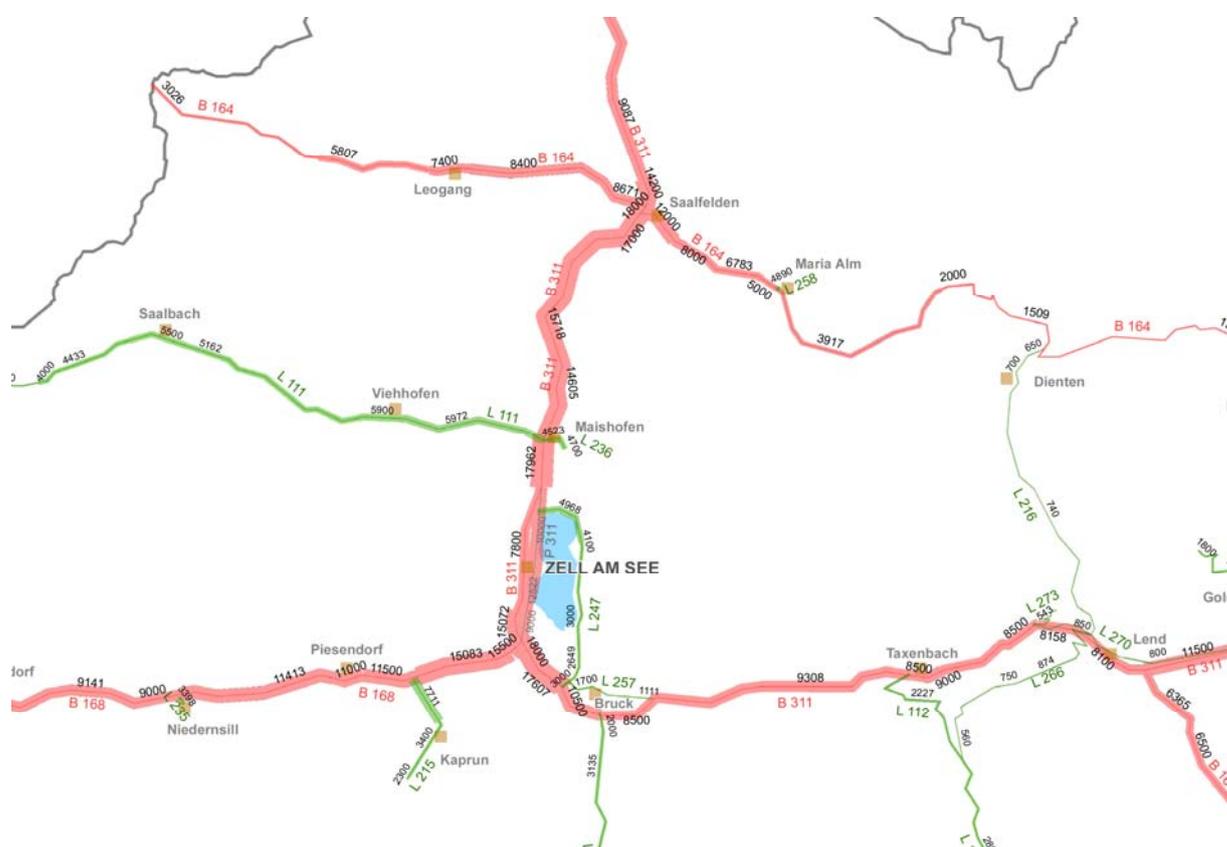


Abbildung 3-12: Höherrangiges Straßennetz mit den Verkehrsstärken (JDTV) 2005 im Untersuchungsgebiet

Um die Zunahme des MIV auf dem höherrangigen Straßennetz zu verdeutlichen wird die Verkehrsentwicklung an der automatischen Zählstelle 21, B 311 Pinzgauer Straße Abbildung 3-13 südlich von Saalfelden herangezogen.

Dargestellt sind jeweils die Entwicklung von

- DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr aller Tage eines Jahres),
- DTVw (durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen Dienstag bis Donnerstag) und
- DTVs (durchschnittlicher täglicher Verkehr an Sonn- und Feiertagen)
- DTVu (durchschnittlicher täglicher Verkehr im Urlaubszeitbereich)

über den Zeitraum von 1970 bis 2008 (Abbildung 3-1).

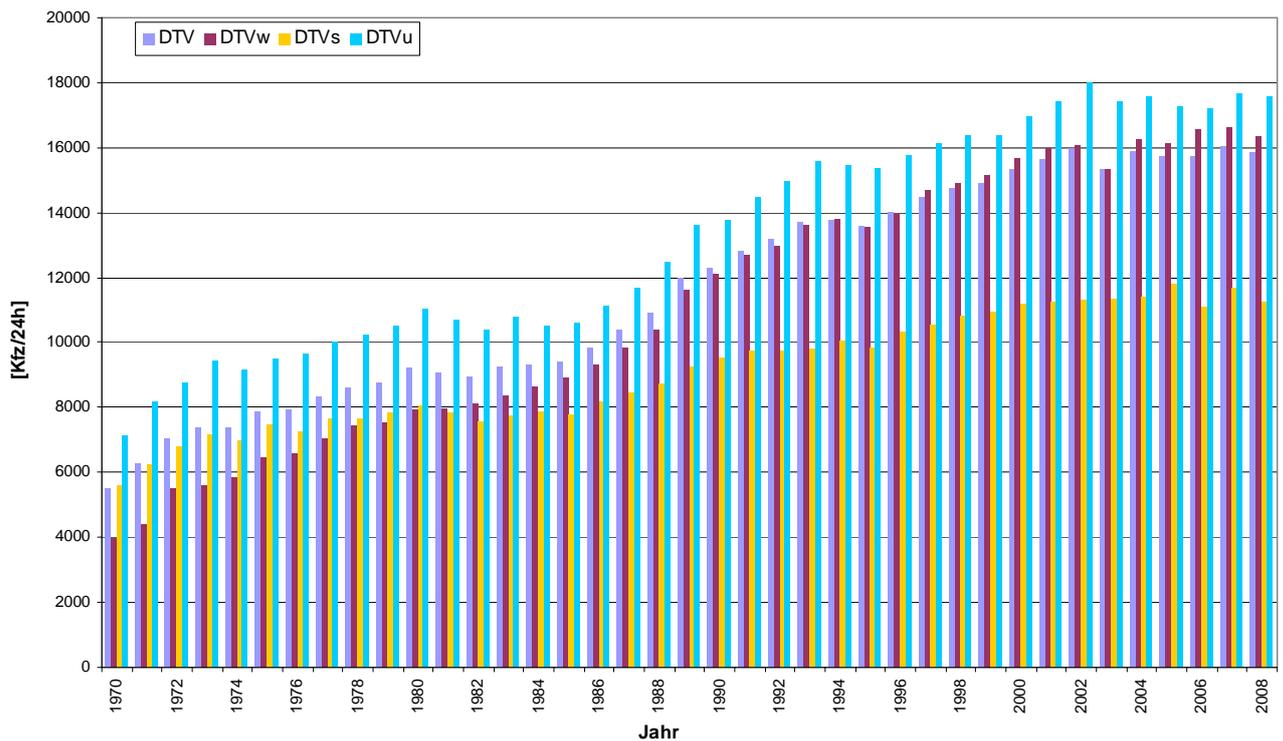


Abbildung 3-13: Automatische Zählstelle 21, B 311 Pinzgauer Straße
Verkehrsentwicklung seit 1970

Bei Betrachtung der Entwicklung des DTV von 1970 bis 2008 hat die Belastung an der B 311 in Saalfelden Süd von rund 5.500 Kfz/24h im Jahr 1970 auf 15.900 Kfz/24h im Jahr 2008 zugenommen, das entspricht in etwa einer Verdreifachung des Verkehrs. Die höchsten Be-

lastungen an der Zählstelle wurden 2002 mit einem DTV von knapp unter 16.000 Kfz/24 erhoben

Dabei hat der DTV_w die dynamischste Entwicklung erfahren und liegt im Jahr 2008 deutlich über dem $DTVs$ und über dem DTV . 1970 lag der DTV_u um 80 % über dem DTV_w , im Jahr 2008 nur mehr um etwa 8 %.

Bei Betrachtung der letzten 10 Jahren ist die dynamische Entwicklung bis 2002 hervorzuheben. Seit 2002 ist nur mehr beim DTV_w (+ 1,6 %) ein Zuwachs zu erkennen. In Tabelle 3-5 sind die Werte von 1998 jenen von 2008 gegenübergestellt. Die Zunahme in 10 Jahren beträgt beim DTV_w + 9,4 % und stellt damit den höchsten Wert dar. Der DTV verzeichnete in den letzten 10 Jahren ebenfalls einen Zuwachs von 7,3 %, jedoch trat hier im Vergleich zu 2002 eine leichter Rückgang von - 0,8 % ein.

	DTV	DTV_w	$DTVs$	DTV_u	TV max
1998	14.764	14.933	10.802	16.413	20.756
2002	15.971	16.080	11.303	18.016	22.196
2008	15.840	16.336	11.277	17.583	20.448
Veränderung 98 - 08	7,3%	9,4%	4,4%	7,1%	-1,5%

Tabelle 3-5: Verkehrsentwicklung 1998 – 2008

	EC/IC		REX			Regional					
	6	9	1	3	5	2	4	7	8	10	11
	Zell am See	Saalfelden	Lend	Taxenbach	Bruck / Glstr.	Eschenau	Gries im Pinzgau	Maishofen	Gerling	Leogang Steinberge	Leogang
Anzahl der Bahnsteige	6	3	1	1	1	2	2	2	2	2	1
Bahnsteighöhe hoch/mittel/keiner	hoch	hoch	mittel	hoch	hoch	mittel	mittel	hoch	hoch	hoch	hoch
Lage der Bahnsteige außen/innen	außen, innen	außen, innen	außen	innen	innen	außen	außen	außen	außen	außen	innen
Unterführung ja/nein	ja	ja	nein	ja	ja	überführung	nein	ja	ja	Brücke	ja
Pkw-Stellpl. - Anzahl	ca. 80-100	ca. 80	ca. 10	40	110	ca. 10	nein	ca. 30	2	ca. 10	ca. 35
Bushaltestelle - Entfernung	direkt	direkt	50	50	direkt	50-150	50	entfällt	50	600	300
Radabstellanlage - Typ	gut / schlecht	schlecht	gut	schlecht	gut	nein	gut	schlecht	schlecht	schlecht	nein
Radabstellanlage - Anzahl	ca. 60	ca. 30	6	8	ca. 20	0	6	11	10	3	0
Zugang Bahnsteig	gut	gut	gut	gut	gut	mittel	gut	gut	gut	mäßig	gut
Anbindung Rad- und Gehwegnetz	gut	gut	gut	gut	gut	schlecht	mittel	mittel	mittel	mittel	schlecht

Tabelle 3-6: Allgemeine Informationen zu den Haltestellen

Im Untersuchungsgebiet werden drei Qualitätsstufen unterschieden:

- B** Schwarzach - St. Veit, Zell am See und Saalfelden
- C** Lend, Taxenbach und Bruck Fusch
- D** Restliche Haltestellen

B	EC/IC		REX			Regional					
	6	9	1	3	5	2	4	7	8	10	11
	Zell am See	Saalfelden	Lend	Taxenbach	Bruck / Glstr.	Eschenau	Gries im Pinzgau	Maishofen	Gerling	Leogang Steinberge	Leogang
Leiteinrichtung für Blinde	nein	nein									
Telefon	ja	ja	ja		ja			ja			ja
Briefkasten	ja	nein	ja		ja						
Taxistandplatz	ja	ja									
Kurzzeitparkmöglichkeiten	nein	ja									
Pkw-Dauerparkplätze	ja	ja									
Behindertenparkplätze	?	ja	ja								
Notrufsäulen	nein	nein									
Abfallbehälter mit Mülltrennung	nein	nein									
Aufzug zum Bahnsteig	ja	ja		ev. in Bau	in Bau						
Fremdenverkehrshinweise	ja	nein									
Stadtpläne	nein	nein						ja			
Service-Säule für Kundenbetreuung	nein	nein									
Kundenschalter	ja	ja			geschl.						
Info Automat Touch Screen	nein	nein									
Wagenstandsanzeiger fest	nein	ja									
Wegleitsystem	ja	ja									
Warteraum	ja	ja	ja		ja						
Gepäckschließfach	ja	ja									

Tabelle 3-7: Zielerreichung Qualitätsstandard B

C	EC/IC		REX			Regional					
	6	9	1	3	5	2	4	7	8	10	11
	Zell am See	Saalfelden	Lend	Taxenbach	Bruck / Glstr.	Eschenau	Gries im Pinzgau	Maishofen	Gerling	Leogang Steinberge	Leogang
Parkplätze für einspurige Kfz	nein	nein	nein	nein	nein						
Öffentliche Toiletten	ja	ja	ja	nein	ja						
Dynamische Anzeigen	ja	ja	nein	ev. in Bau	ev. in Bau						
Abschrägung der Bordsteinkanten für Rollstuhlfahrer, Niveaugleichheit der Wege	teilweise	teilweise	nein	ev. in Bau	ev. in Bau						
Kiss and Ride	?	ja	nein	nein	nein						
Ticketschalter	ja	ja	geschl.	nein	geschl.						
Kiosk	ja	ja	nein	nein	nein						
Radabstellanlage überdacht	ja	ja	ja	ja	nein		nein	ja	ja	nein	

Tabelle 3-8: Zielerreichung Qualitätsstandard C

D	EC/IC		REX			Regional					
	6	9	1	3	5	2	4	7	8	10	11
	Zell am See	Saalfelden	Lend	Taxenbach	Bruck / Glstr.	Eschenau	Gries im Pinzgau	Maishofen	Gerling	Leogang Steinberge	Leogang
Haltestellenkennzeichnung	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja, alt
Haltestellenbezogener Fahrplan	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Linienübersicht	nein	ja	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	ja	ja
Sitzgelegenheiten	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	teilweise	ja	ja	nein
Tariffinweise	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Abfallbehälter	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja
Witterungsschutz	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Radabstellanlage	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	tw.	nein
Lautsprecher	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein (?)	ja	ja	ja	ja
Fahrkartenautomat	ja	ja	ja	nein (?) *	ja	nein **	ja	nein **	nein **	nein **	ja
Information Verbundpartner	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Bahn - Busverknüpfungen	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	nein	nein
Uhr	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein

* Fahrkartenautomat nach Umbau vorhanden

** derzeit nicht geplant lt. ÖBB

Tabelle 3-9: Zielerreichung Qualitätsstandard D

3.5 Mängelanalyse

Folgende Mängel können aus der Betrachtung des Öffentlichen Verkehrs und speziell zu den besichtigten Haltestellen im Untersuchungs- und Planungsgebiet mit besonderem Bezug zum Bahnverkehr festgestellt werden

- Mangelnde Anbindung von bedeutenden Siedlungsschwerpunkten an das Bahnnetz
- Ungünstige Lage mancher Haltestellen (fehlende Anbindung ans Verkehrsnetz)
- Geringe Zahl an Verknüpfungspunkten mit den übrigen Linien des Öffentlichen Verkehrs
- Mangelnde Anbindung der Buslinien an die Bahnhöfe und Haltestellen.
- Parallelführungen von Buslinien zu den Bahnlinien

Lend:

- Lage: Die Gemeinde Lend weist keine geschlossene Siedlungsstruktur (mehrere größere Siedlungsgebiete) auf. Der Bahnhof liegt rund 1 km (fußläufige Entfernung) östlich des Zentrums auf der linken Salzachseite in einem von der Industrie geprägtem Gebiet.
- Barrierefrei: nein - die Bahnsteige sind oberirdisch zugänglich weisen aber nur mittlere Höhen auf

Eschenau:

- Lage: Eschenau, ein Ortsteil von Taxenbach, ist durch seine Lage auf der nördliche Seite des Salzachtales geprägt. Der Bahnhof liegt rund 2 km (fußläufige Entfernung (Höhenunterschied) südlich des Zentrums auf der linken Salzachseite im Talboden.
- Keine ausreichende Anzahl für P&R Stellplätze, zudem in ungünstiger Lage (Fotodokumentation Anhang)
- Barrierefrei: nein – der Zugang zum Bahnsteig ist nur über eine Brücke und Stiegen möglich.

Taxenbach:

- Zustand der baulichen Anlagen / optischer Eindruck: derzeit im Umbau
- Lage: Der Bahnhof liegt rund 1,5 km (fußläufige Entfernung) westlich des Zentrums auf der linken Salzachseite im Talboden. In den letzten Jahren wurde sukzessive die Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer verbessert.
- Anzahl der P&R Stellplätze wird im Zuge des Bahnhofumbau es erhöht.
- Barrierefrei: ja – Unterführung und Lift nach Umbau

Gries:

- Lage: Der Bahnhof liegt im Zentrum des Brucker Ortsteils Gries.

- Die Zufahrtssituation und die Parkmöglichkeiten sind auf Grund der Lage zwischen der B 311 Pinzgauer Straße und der Salzach unzureichend. (Eventuell Umbau und Verbesserung im Zuge der Errichtung des KW Gries).
- Barrierefrei: ja – Die Hochbahnsteige sind oberirdisch zugänglich.

Bruck:

- Zustand der baulichen Anlagen / optischer Eindruck: derzeit im Umbau
- Lage: zentrumsnah
- Anzahl der P&R Stellplätze wird im Zuge des Bahnhofumbau- es erhöht.
- Barrierefrei: ja – Unterführung und Lift nach Umbau

Zell am See:

- Lage: zentrumsnah
- P&R Stellplätze in geringer Zahl vorhanden
- Kapazitätsprobleme am Bahnhofsvorplatz in der Hauptsaison, (Taxi, Hol- und Bringverkehr Linienbusse,...)
- Barrierefrei: ja, Lifte

Maishofen:

- Lage: Der Bahnhof liegt östlich des Zentrums am Ortsrand
- Barrierefrei: nein - Unterführungen sind vorhanden, jedoch kein Lift bzw. Rampen

Gerling:

- Zustand der baulichen Anlagen / optischer Eindruck: wurde modernisiert
- Lage: zwischen Streusiedlungen an der Verbindungsstraße Harham – Bsusch Letting, Gerling

- Keine ausreichende Anzahl für P&R Stellplätze (Schotterplatz)
- Barrierefrei: nein - Unterführung ist vorhanden, jedoch kein Lift bzw. steile Rampen

Saalfelden:

- Lage: am westlichen Stadtrand, nördlich des Betriebsgebietes
- Barrierefrei: ja, Lifte

Leogang-Steinberge:

- Zustand der baulichen Anlagen / optischer Eindruck: wurde im Zuge von Gleisarbeiten modernisiert
- Lage: im Ortsteil Rosenthal zwischen Streusiedlungen
- geringe Anzahl von P&R Stellplätze
- Barrierefrei: nein - Unterführung der Bahn im Zuge der Gemeindefstraße Rosenthal – Ullach, Zugang zu den Bahnsteigen über Schotterwege (Fotodokumentation)

Leogang:

- Lage: westlich des Zentrums, außerhalb des bebauten Gebietes am Hang
- Neue Wohnbebauung in Bahnhofsnähe
- Barrierefrei: nein – Unterführung ist vorhanden, Zugang zum Bahnsteig über Treppen (steile Rampen)

4 KONZEPTION INFRASTRUKTURAUSBAU

4.1 Mögliche Neue Haltestellen

Die Findung möglicher neuer Haltestellen erfolgte in mehreren Stufen:

- Einführung einer Kilometrierung der Westbahnstrecke zwischen Schwarzach st. Veit und Hochfilzen
- Bildung von Puffern (Einzugsbereich Kreisdurchmesser 500 und 1.000 m) alle 250 m
- Auswertung der raumbezogenen Daten die innerhalb eines Puffers liegen mit dem Programm ESRI ArcMap 9.2
- Darstellung der Raumbezogenen Daten in Form von Profilen und Tabellen
- Findung von möglichen Haltestellen anhand der Profile (Einzelfaktoren und über alle Faktoren gemeinsam)
- Übertragen der Haltestellen in die Natur (Orthophoto und Lokalaugenschein)
- Bildung von neuen Einzugsgebieten mit fußläufigen Entfernungen (500 und 1.000 m), Überschneidungsbereiche werden entsprechend den örtlichen Gegebenheiten aufgeteilt.
- Tabellarische Auswertung der möglichen Haltestellen und Reihung

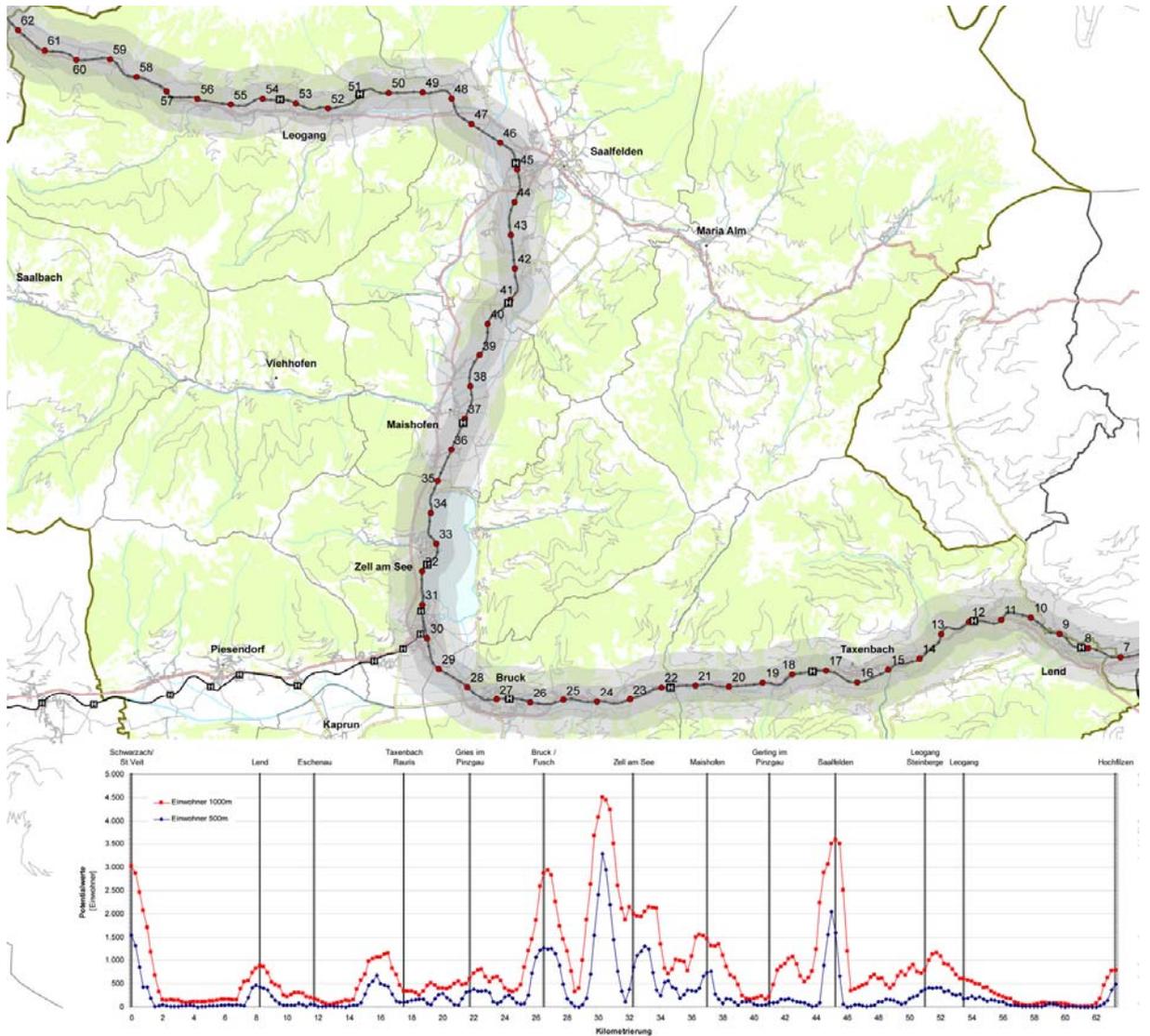


Abbildung 4-1: Kilometrierung der Westbahnstrecke und Profil der Einwohnerdichte entlang der Bahnstrecke

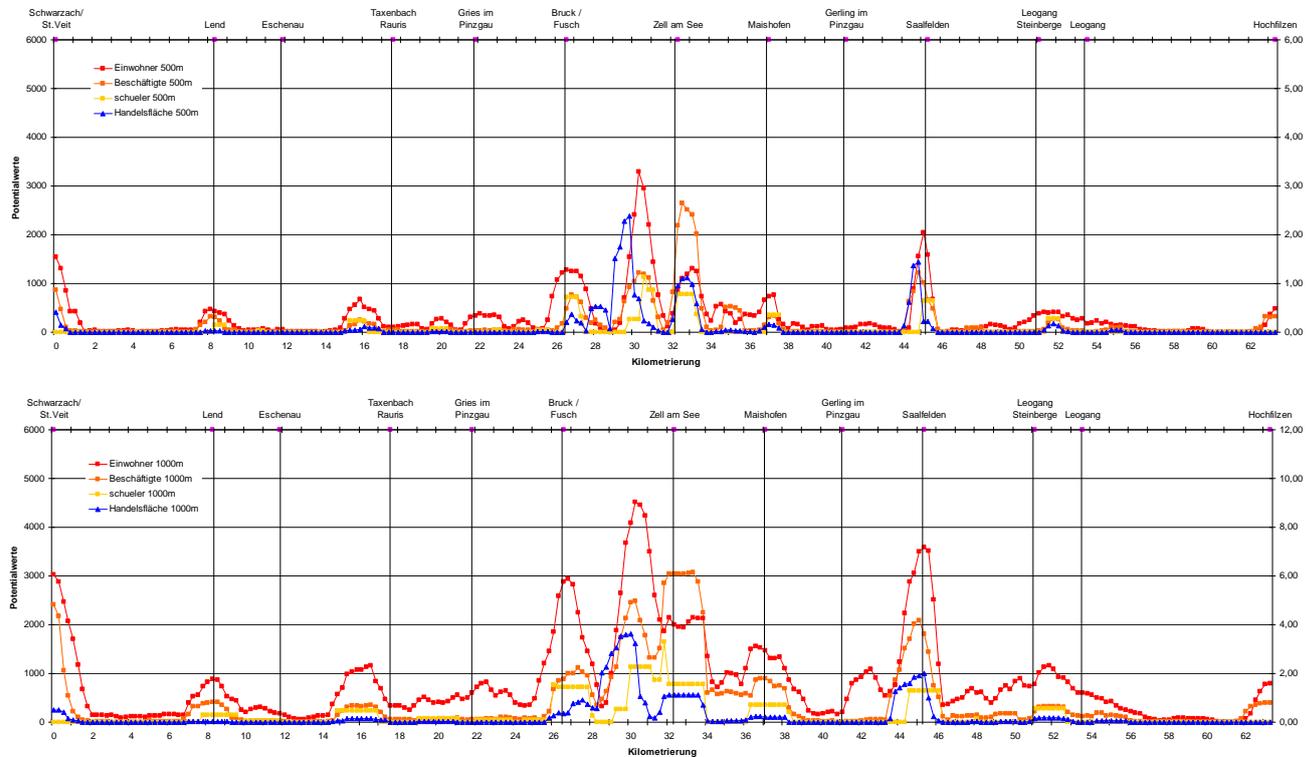


Abbildung 4-2: Gesamtübersicht der Profile für die Einzugsbereiche 500 m (oben) und 1.000 m (unten)

Auf Grund der Profile wurden folgende Bereiche für eine weitere Untersuchung festgelegt:

- Bruck West – Bereich Maximarkt
- Schüttdorf – Bereich Sochor Areal
- Schüttdorf – Bereich Tischlerhäusl
- Zell am See Nord – Badhaussiedlung (Krankenhaus 1.500 m)
- Saalfelden – Bsuch
- Saalfelden – Süd Industriegebiet
- Saalfelden – Zentrum (Stichbahn)

4.2 Auswirkungen der neuen Haltestellen

Für die festgelegten Haltestellen wurde eine vertiefte Untersuchung der Einzugsbereiche durchgeführt. Die Standorte der Haltestellen wurden mittels Orthophoto präzisiert und auch vor Ort erkundet.

Anstelle der kreisförmigen Einzugsgebiete wurden nun die tatsächlichen fußläufigen Weglängen herangezogen und somit polygonförmige Einzugsbereiche definiert, wobei das Straßennetz noch durch Rad- und Gehwegverbindungen in den betroffenen Gebieten ergänzt wurde.

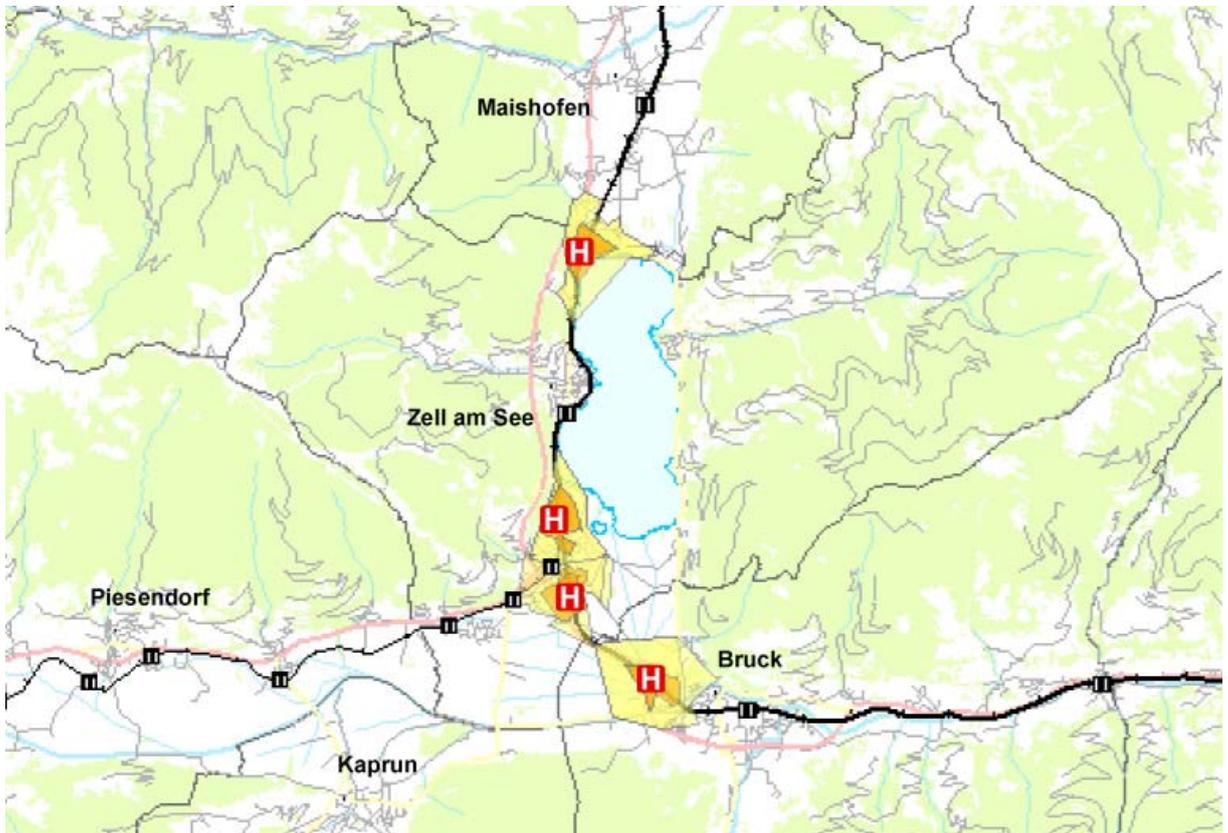


Abbildung 4-3: Geplante Haltestellen im Raum Zell am See

Überschneidungsbereiche vor allem im Bereich Schüttdorf (Sochor und Tischlerhäusl) und Saalfelden wurden nach den örtlichen Gegebenheiten, den Zugangsmöglichkeiten sowie der Attraktivität der Haltestelle aufgeteilt. Im Gegensatz zu den Voruntersuchungen wurden

diese vertieften Auswertungen mit aktuellen Daten zu den Beschäftigten (Telefonische Umfrage der betroffenen Gemeinden), in den folgenden zwei Tabellen mit Rot hervorgehoben, durchgeführt. Weiters sind die höchsten Werte je Kategorie auch farbig hinterlegt.

Einzugsbereich 500 m		Bruck West	Sochor	Tischlerhäusl	Zell am See Nord	Bsuch	Saalfelden Süd	Saalfelden Zentrum
		500 m	500 m	500 m	500 m	500 m	500 m	500 m
Einwohner	[Pers.]	92	336	1.011	343	34	45	1.137
Beschäftigte	[Pers.]	275	556	407	74		737	1.230
Schulen	[Pers.]			869				420
Einzelhandelsflächen	kurzfristiger [m ²]	4.318	2.848	80	120		90	8.590
	mittelfristiger [m ²]	825	1.835	100	200		1.921	5.540
	langfristiger Bedarf [m ²]		11.935	530	60		10.520	1.185
Touristischen Einrichtungen								Kongress
gewidmete Flächen	[m ²]	87.968	163.731	187.981	57.135		132.213	246.999
verbaute Flächen	[m ²]	32.392	126.449	165.543	50.930	15.852	139.724	234.103

Tabelle 4-1: Auswertung der Strukturdaten Im Einzugsbereich 500 m der neuen Haltestellen

Die Ergebnisse der Auswertung für die polygonförmigen Einzugsbereiche mit 500 m fußläufiger Entfernung sind in Tabelle 4-1 ersichtlich. Die Haltestelle Saalfelden Zentrum liegt nicht direkt an der Westbahn und wird deshalb nur informell angeführt. Die Haltestelle mit dem höchsten Einwohner- 1.011 und Schülerpotential 869 ist Tischlerhäusl. Das höchste Potential bei den Beschäftigten mit rund 797 Beschäftigten (SIG Combibloc 380 Besch.) und Einzelhandelsflächen für mittelfristigen Bedarf weist Saalfelden Süd auf. Das höchste Potential bei Einzelhandelsflächen für kurzfristigen Bedarf weist die Haltestelle Bruck West und bei Einzelhandelsflächen für langfristigen Bedarf die Haltestelle Sochor auf.

Einzugsbereich 1.000 m		Bruck West	Sochor	Tischlerhäusl	Zell am See Nord	Bsuch	Saalfelden Süd	Saalfelden Zentrum
		500 m	500 m	500 m	500 m	500 m	500 m	500 m
Einwohner	[Pers.]	390	1.638	2.795	656	303	312	3.830
Beschäftigte	[Pers.]	419	1.336	1.088	548	24	1.048	2.780
Schulen	[Pers.]		268	869				829
Einzelhandelsflächen	kurzfristiger [m ²]	4.318	5.407	337	160		90	11.046
	mittelfristiger [m ²]	825	4.334	120	200	30	1.921	13.012
	langfristiger Bedarf [m ²]	365	17.160	530	130		10.520	2.545
Touristischen Einrichtungen		Camping	Areit Bahn	Strandbad	Camping			
					Strandbad			
gewidmete Flächen	[m ²]	278.023	495.545	506.797	167.961	78.240	346.855	733.442
verbaute Flächen	[m ²]	203.567	338.351	428.957	142.309	96.198	344.433	693.739

Tabelle 4-2: Auswertung der Strukturdaten Im Einzugsbereich 1.000 m der neuen Haltestellen

Betrachtet man die Auswertung für die 1.000 m Einzugsbereiche in Tabelle 4-2 der neuen Haltestellen so setzten sich die Haltestellen Sochor und Tischlerhäusl deutlich ab. Zudem bietet die Haltestelle Sochor noch die meisten Reserveflächen für zukünftige Entwicklungen (gewidmetes Betriebsgebiet am ehemaligen Flughafen) auf.

Neben diesen quantifizierbaren Strukturdaten (Einwohner, Beschäftigte,...), sind bei manchen Haltestellen weitere Potentiale anzuführen:

- Bruck West – Campingplatz Woferlgut im 1.000 m Einzugsbereich mit rund 120.000 Nächtigungen/Jahr
- Sochor Areal – vorhandene Freiflächen für kurzfristige Entwicklungsmöglichkeiten (Wohnen und Gewerbe)
- Zell am See Nord – Krankenhaus Zell am See 1.500 m entfernt

4.3 Auswirkungen an bestehenden Haltestellen

Für die bestehenden Haltestellen wurden ebenfalls die tatsächlichen fußläufigen Weglängen herangezogen und so polygonförmige Einzugsbereiche definiert, wobei das Straßennetz noch durch Rad- und Gehwegverbindungen in den betroffenen Gebieten ergänzt wurde. Überschneidungsbereiche mit den möglichen neuen Haltestellen in Bruck-Fusch und Saalfelden wurden nach den örtlichen Gegebenheiten, den Zugangsmöglichkeiten sowie der Attraktivität der Haltestelle aufgeteilt. Weiters wurden in Saalfelden die telefonisch erhobenen Beschäftigtenzahlen (rot) berücksichtigt.

Einzugsbereich 500 m		Lend	Eschenau	Taxenbach	Gries	Bruck-Fusch	Zell am See	Maishofen	Gerling	Saalfelden	Leogang Steinberge	Leogang
		500 m	500 m	500 m	500 m	500 m	500 m	500 m	500 m	500 m	500 m	500 m
Einwohner	[Pers.]	163	5	70	264	238	518	436	18	1.425	186	85
Beschäftigte	[Pers.]	105		42	25	395	1.571	131		459	9	
Schulen	[Pers.]					726	782	0		654		
Einzelhandelsflächen	kurzfristiger	[m ²]	313		38	220	1.894	570		235		
	mittelfristiger	[m ²]				15	5.587	50		320		
	langfristiger Bedarf	[m ²]				215	1.653	300		1.430		
Touristischen Einrichtungen												
gewidmete Flächen	[m ²]	42.071		28.154	64.701	133.911	123.851	128.431		141.978	35.093	35.832
verbaute Flächen	[m ²]	24.546	2.305	32.476	55.059	104.031	122.233	109.318	14.805	145.024	38.600	28.782

Tabelle 4-3: Auswertung der Strukturdaten Im Einzugsbereich 500 m der bestehenden Haltestellen

Betrachtete man die einzelnen Strukturdaten so heben sich vor allem bei einem Einzugsbereich von 1.000 m die Haltestellen Bruck-Fusch, Zell am See und Saalfelden (reduzierter Einzugsbereich) hervor.

Einzugsbereich 1000 m		Lend	Eschenau	Taxenbach	Gries	Bruck-Fusch	Zell am See	Maishofen	Gerling	Saalfelden	Leogang Steinberge	Leogang
		1.000 m	1.000 m	1.000 m	1.000 m	1.000 m	1.000 m	1.000 m	1.000 m	1.000 m	1.000 m	1.000 m
Einwohner	[Pers.]	363	23	1.011	345	1.782	1.589	1.069	76	1.837	413	350
Beschäftigte	[Pers.]	330		452	32	792	2.901	489	1	640	49	26
Schulen	[Pers.]	145				726	782	350		654		
Einzelhandelsflächen	[m²]	328			38	789	2.079	990		235	25	
kurzfristiger	[m²]					783	6.922	257		320	170	50
mittelfristiger	[m²]					2.085	2.213	335		1.430		
langfristiger Bedarf	[m²]											
Touristischen Einrichtungen												
gewidmete Flächen	[m²]	88.505		18.475	98.933	537.169	304.348	250.114		277.458	112.706	117.976
verbaute Flächen	[m²]	60.595	8.475	19.352	81.667	413.644	281.345	218.873	37.579	309.550	118.842	133.382

Tabelle 4-4: Auswertung der Strukturdaten im Einzugsbereich 1.000 m der bestehenden Haltestellen

In der abschließenden Tabelle werden die ausgewählten Strukturdaten in den Einzugsbereichen der bestehenden und neuen Haltestellen gegenübergestellt. Betrachtete man die Zahl der Hauptwohnsitze oder auch der Beschäftigten im Einzugsbereich 1.000 m der Haltestellen (ohne Saalfelden Zentrum) so kann dieses Potential gegenüber dem Bestand um rund 80 % gesteigert werden. Bei den Schulstandorten erfolgt eine Steigerung der Erreichbarkeit um knapp 50 %. Betrachtet man das Angebot der Verkaufsflächen so ist eine Zunahme von 143 % vor allem durch die HAST Sochor und Saalfelden Süd zu verzeichnen.

		Haltestellen Alt Einzugsbereich		Haltestellen Neu Einzugsbereich		Haltestellen Neu * Einzugsbereich	
		500 m	1.000 m	500 m	1.000 m	500 m	1.000 m
Einwohner	[Pers.]	4.349	7.917	1.861	6.094	2.998	9.924
Beschäftigte	[Pers.]	3.147	5.302	2.049	4.463	3.279	7.243
		0	0	0	0	0	0
Schulen	[Pers.]	2.162	2.657	869	1.137	1.289	1.966
Einzelhandelsflächen	[m²]	3.270	4.484	7.456	10.312	16.046	21.358
kurzfristiger	[m²]	5.972	8.502	4.881	7.430	10.421	20.442
mittelfristiger	[m²]	3.598	6.063	23.045	28.705	24.230	31.250
langfristiger Bedarf	[m²]						
Touristischen Einrichtungen			19.049		46.447		73.050
gewidmete Flächen	[m²]	724.343	1.815.363	629.028	1.873.421	876.027	2.606.863
verbaute Flächen	[m²]	664.055	1.696.428	530.890	1.553.815	764.993	2.247.554

(* mit Hst Saalfelden Zentrum)

Tabelle 4-5: Vergleich der Strukturdaten im Einzugsbereich der bestehenden und mögliche neuen Haltestellen

5 BETRIEBSKONZEPT BAHN

Der Vergleich und die Entwicklung der Betriebsszenarien basiert auf dem Salzburg Takt 2010 Planungsstand September 2009 des Amtes der Salzburger Landesregierung - Abteilung 6 Landesbaudirektion - Referat Verkehrsplanung und Öffentlicher Verkehr.

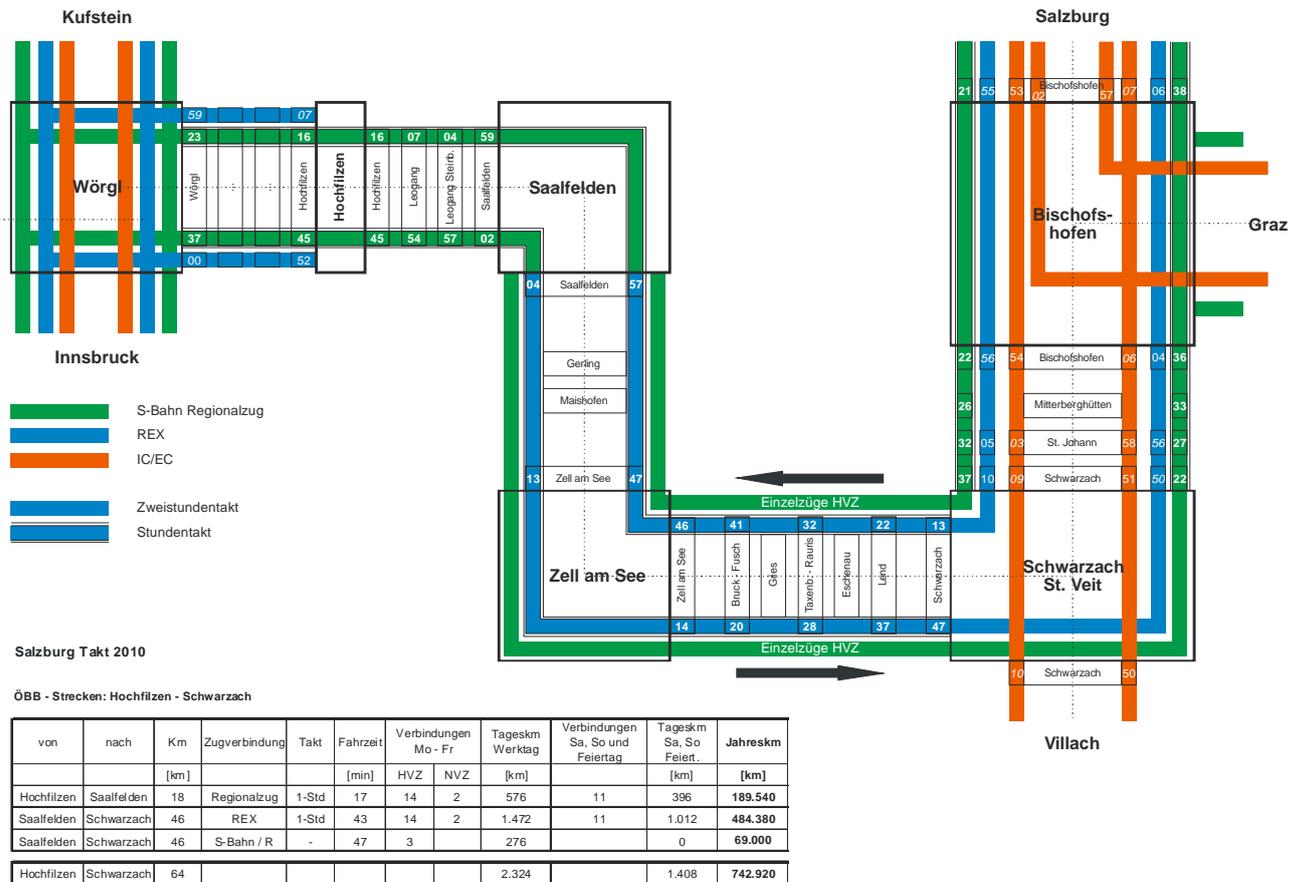


Abbildung 5-1: Salzburg Takt 2010

Für den Westbahnabschnitt Schwarzach/St.Veit – Hochfilzen sieht der Salzburg Takt 2010 einen Stundentakt in beiden Richtungen vor, wobei jede zweite Stunde eine durchgehende Verbindung (ansonsten Umsteigemöglichkeit in Schwarzach) von und nach Salzburg angeboten wird. Weiters verkehren zwischen Saalfelden und Salzburg einzelne S-Bahn-Verbindungen in der Hauptverkehrszeit. Mit dem vorliegenden Salzburg Takt 2010 werden im Jahr 742.920 Zugkilometer bereitgestellt.

5.1 Betriebsszenario 1

Das Betriebsszenario wurde aus dem Salzburg Takt 2010 heraus entwickelt und sieht einen ergänzenden S-Bahn Betrieb von Schwarzach/St.Veit bis Hochfilzen im Stundentakt vor. Im Gegensatz zum REX bedient die S-Bahn alle Haltestellen entlang der Strecke und fungiert als Kollektor in Ri. Salzburg bzw. Verteiler in Richtung Tirol. Die Ankunfts- Und Abfahrtszeiten der S- Bahn sind auf die Anschlussmöglichkeiten der REX Züge in und aus Ri. Salzburg in Schwarzach/St.Veit ausgerichtet um hier eine gute Anknüpfung zu ermöglichen. An Werktagen werden von 06 – 19 Uhr 14 Verbindungen (Stundentakt) und 2 Verbindungen am Abend angeboten. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen sind insgesamt 11 Verbindungen (Zweistundentakt) vorgesehen.

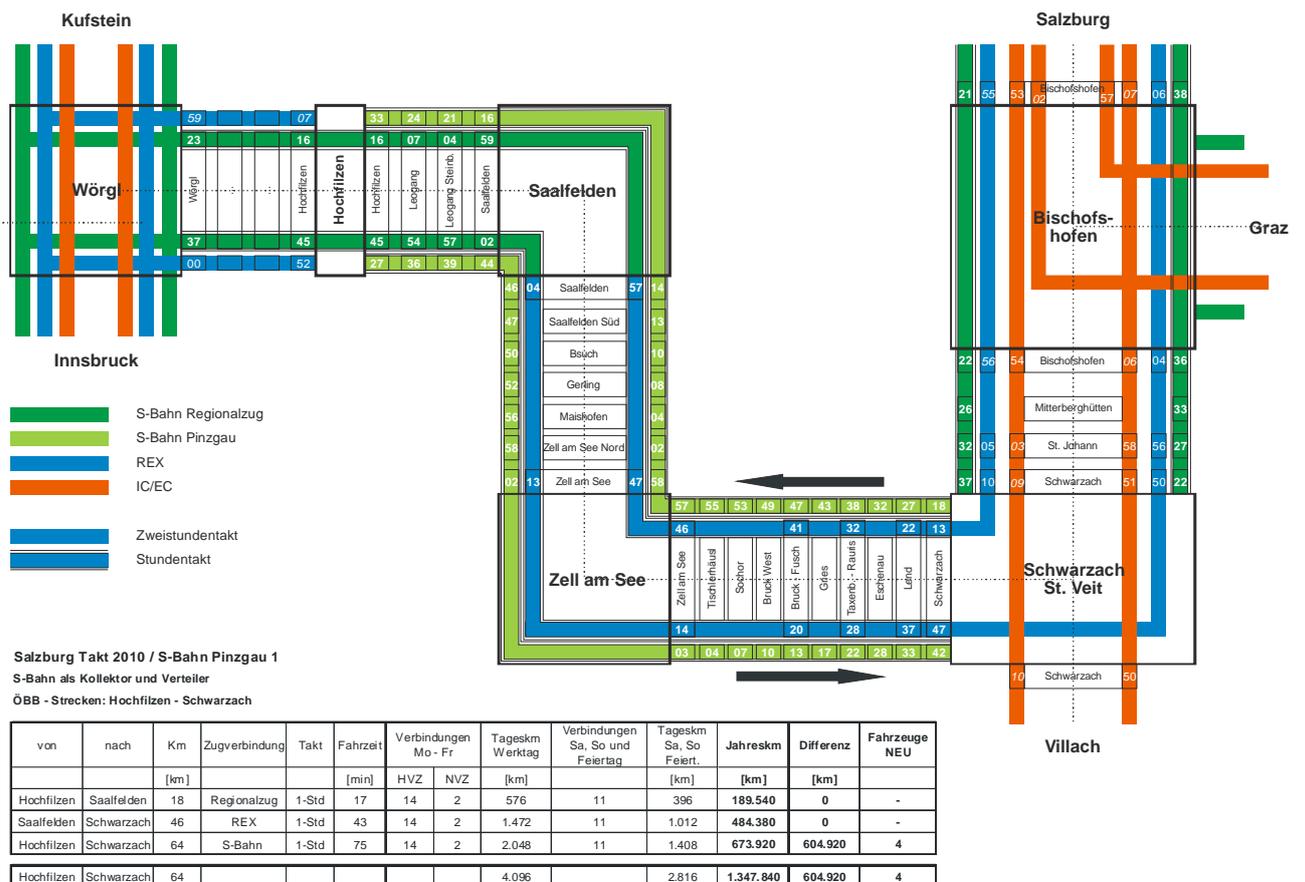


Abbildung 5-2: Betriebsszenario 1

Für die Berechnung der Jahresschienenkilometer werden 250 Werktage und 115 Samstage, Sonn und Feiertage herangezogen. Für das Betriebskonzept 1 - Stundentakt Schwarzach/St.Veit – Hochfilzen errechnen sich somit zusätzlich 604.920 jährliche Schienenkilometer. Unter Berücksichtigung der Fahrzeiten (zusätzlich 1,5 min je neuer Haltestelle), Wendezeiten und Anschlußzeiten an den Endbahnhöfen errechnet sich ein Fahrzeugbedarf von 4 Garnituren für den S-Bahn Betrieb.

5.2 Betriebsszenario 2

Im Gegensatz zum Betriebsszenario 1 sieht das Betriebsszenario 2 einen S-Bahn Betrieb von Schwarzach/St.Veit bis Saalfelden im Stundentakt vor. Auch hier bedient die S-Bahn alle Haltestellen entlang der Strecke und fungiert als Kollektor in Ri. Salzburg bzw. Verteiler in Richtung Tirol. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S- Bahn sind auf die Anschlussmöglichkeiten der REX Züge in und aus Ri. Salzburg in Schwarzach/St.Veit ausgerichtet um hier eine gute Anknüpfung zu ermöglichen. An Werktagen werden von 06 – 19 Uhr 14 Verbindungen (Stundentakt) und 2 Verbindungen am Abend angeboten. An Sam-, Sonn- und Feiertagen sind insgesamt 11 Verbindungen (Zweistundentakt) vorgesehen.

Für die Berechnung der Jahresschienenkilometer werden 250 Werktage und 115 Sam, Sonn und Feiertage herangezogen. Für das Betriebskonzept 2 - Stundentakt Schwarzach/St.Veit – Saalfelden errechnen sich somit zusätzlich 415.380 jährliche Schienenkilometer. Unter Berücksichtigung der kürzeren Fahrzeiten (zusätzlich 1,5 min je neuer Haltestelle), Wendezeiten und Anschlußzeiten an den Endbahnhöfen errechnet sich ein Fahrzeugbedarf von 3 Garnituren für den S-Bahn Betrieb.

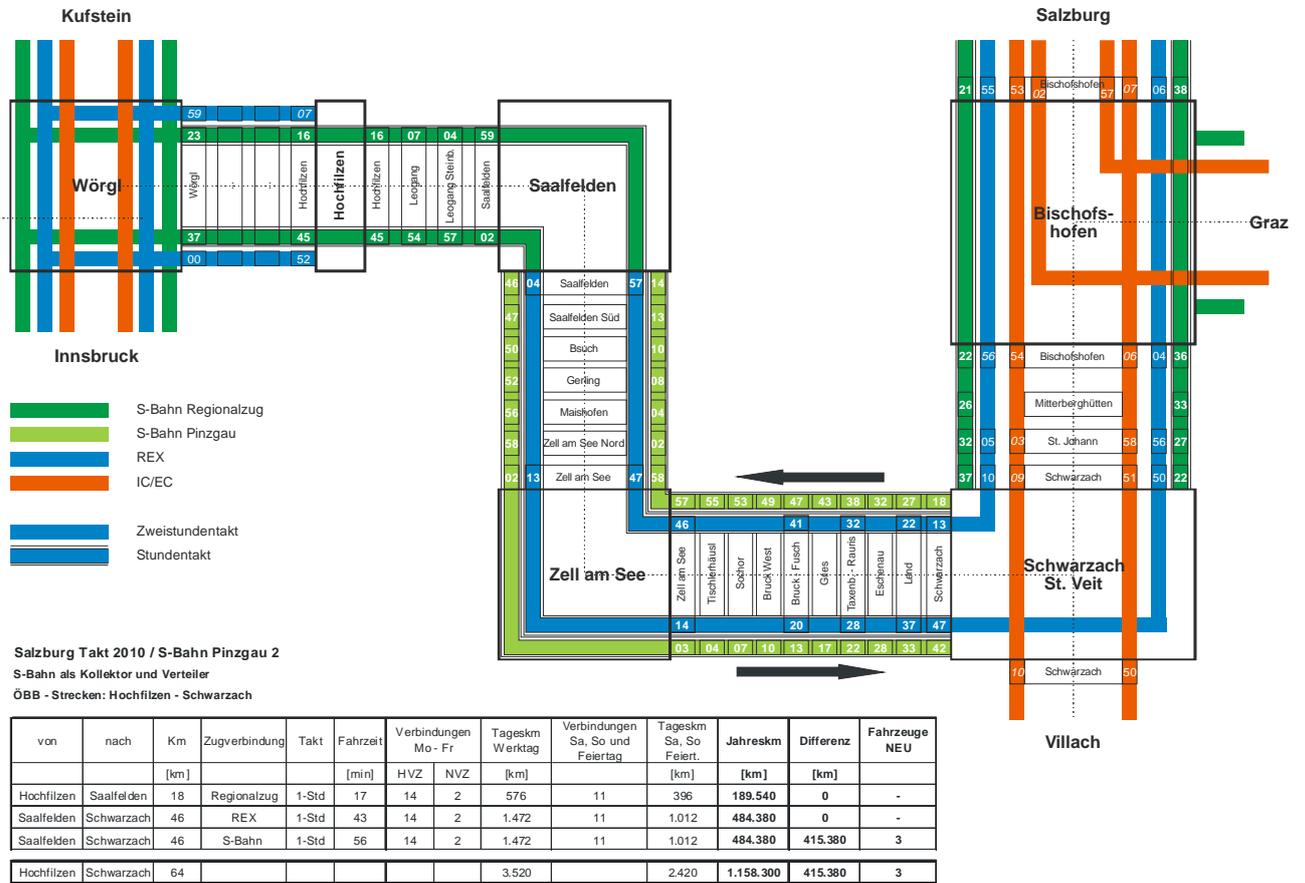


Abbildung 5-3: Betriebsszenario 2

5.3 Betriebsszenario 3

Im Gegensatz zum Betriebsszenario 1 sieht das Betriebsszenario 3 einen ergänzenden S-Bahn Betrieb von Schwarzach/St.Veit bis Hochfilzen im Stundentakt vor, der zum Stundentakt des REX in etwa um 30 min versetzt ist, wobei indirekt auf die Kollektor bzw. Verteiler Funktion (für die REX Anschlüsse) der S-Bahn verzichtet wird. In Schwarzach/St.Veit ergibt sich aber eine Umsteigemöglichkeit auf die S-Bahn in und aus Richtung Salzburg. An Werktagen werden von 06 – 19 Uhr 14 Verbindungen (Stundentakt) und 2 Verbindungen am Abend angeboten. An Sam-, Sonn- und Feiertagen sind insgesamt 11 Verbindungen (Zweistundentakt) vorgesehen.

Für die Berechnung der Jahresschienenkilometer werden 250 Werktage und 115 Sam, Sonn und Feiertage herangezogen. Für das

Betriebskonzept 3 - Stundentakt Schwarzach/St.Veit – Hochfilzen errechnen sich somit zusätzlich 604.920 jährliche Schienenkilometer. Unter Berücksichtigung der Fahrzeiten (zusätzlich 1,5 min je neuer Haltestelle), Wendezeiten und (günstigeren) Anschlusszeiten an den Endbahnhöfen errechnet sich ein Fahrzeugbedarf von 3 Garnituren für den S-Bahn Betrieb.

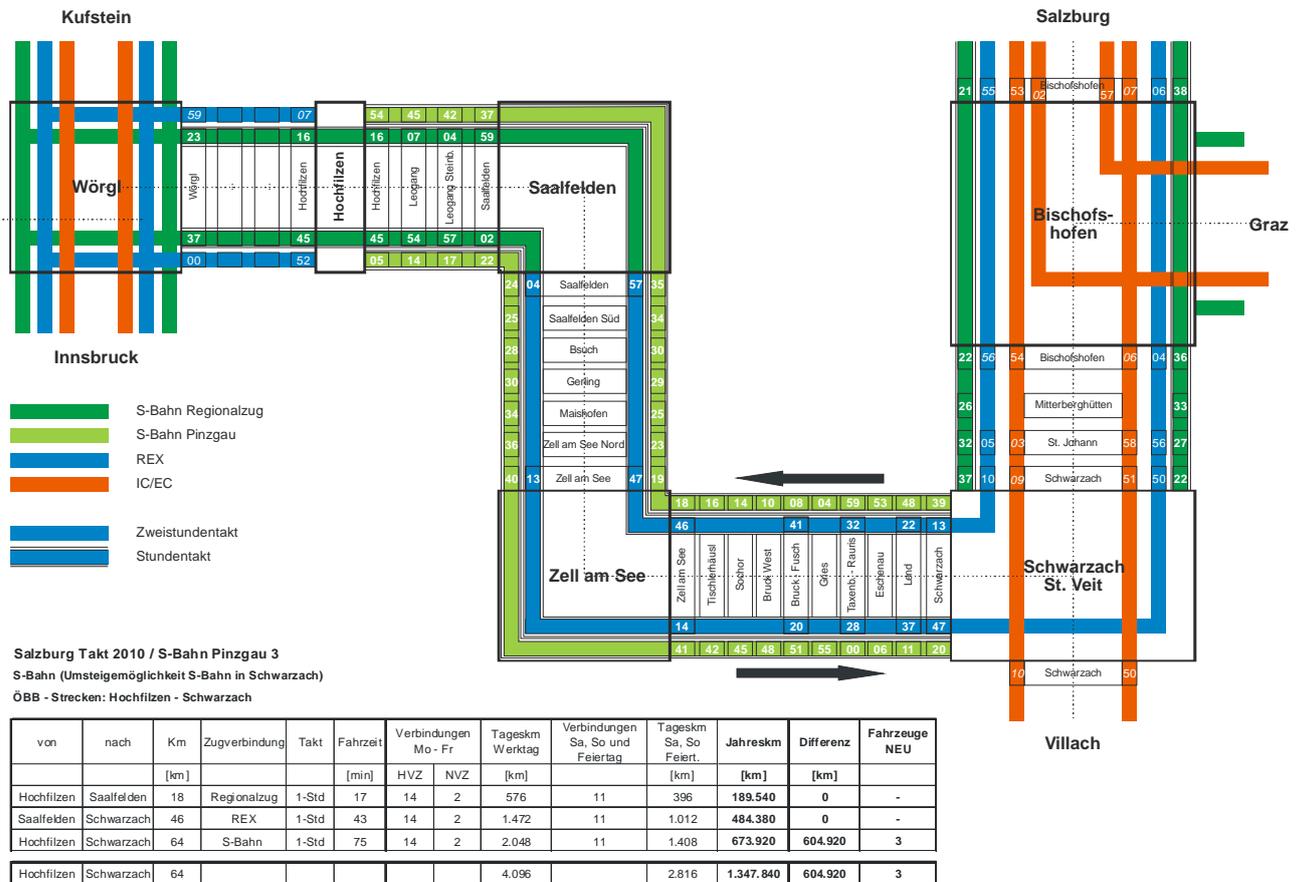


Abbildung 5-4: Betriebsszenario 3

5.4 Betriebsszenario 4

Das Betriebsszenario 4 sieht einen S-Bahn Betrieb von Taxenbach-Rauris bis Saalfelden im Stundentakt vor. Auf Grund der Prämisse eines geringen Fahrzeugbedarfs ist der Stundentakt der S-Bahn um 20 min in Zell am See versetzt. In und aus Richtung Salzburg ergeben sich in Taxenbach Anschlussbrüche von rund 15 min, in Saalfel-

den in und aus Richtung Tirol 35 min. An Werktagen werden von 06 – 19 Uhr 14 Verbindungen (Stundentakt) und 2 Verbindungen am Abend angeboten. An Sam-, Sonn- und Feiertagen sind insgesamt 11 Verbindungen (Zweistundentakt) vorgesehen.

Für die Berechnung der Jahresschienenkilometer werden 250 Werktage und 115 Sam, Sonn und Feiertage herangezogen. Für das Betriebskonzept 4 - Stundentakt Taxenbach-Rauris – Saalfelden errechnen sich somit zusätzlich 236.370 jährliche Schienenkilometer. Unter Berücksichtigung der Fahrzeiten (zusätzlich 1,5 min je neuer Haltestelle), Wendezeiten und (günstigeren) Anschlußzeiten an den Endbahnhöfen errechnet sich ein Fahrzeugbedarf von 3 Garnituren für den S-Bahn Betrieb.

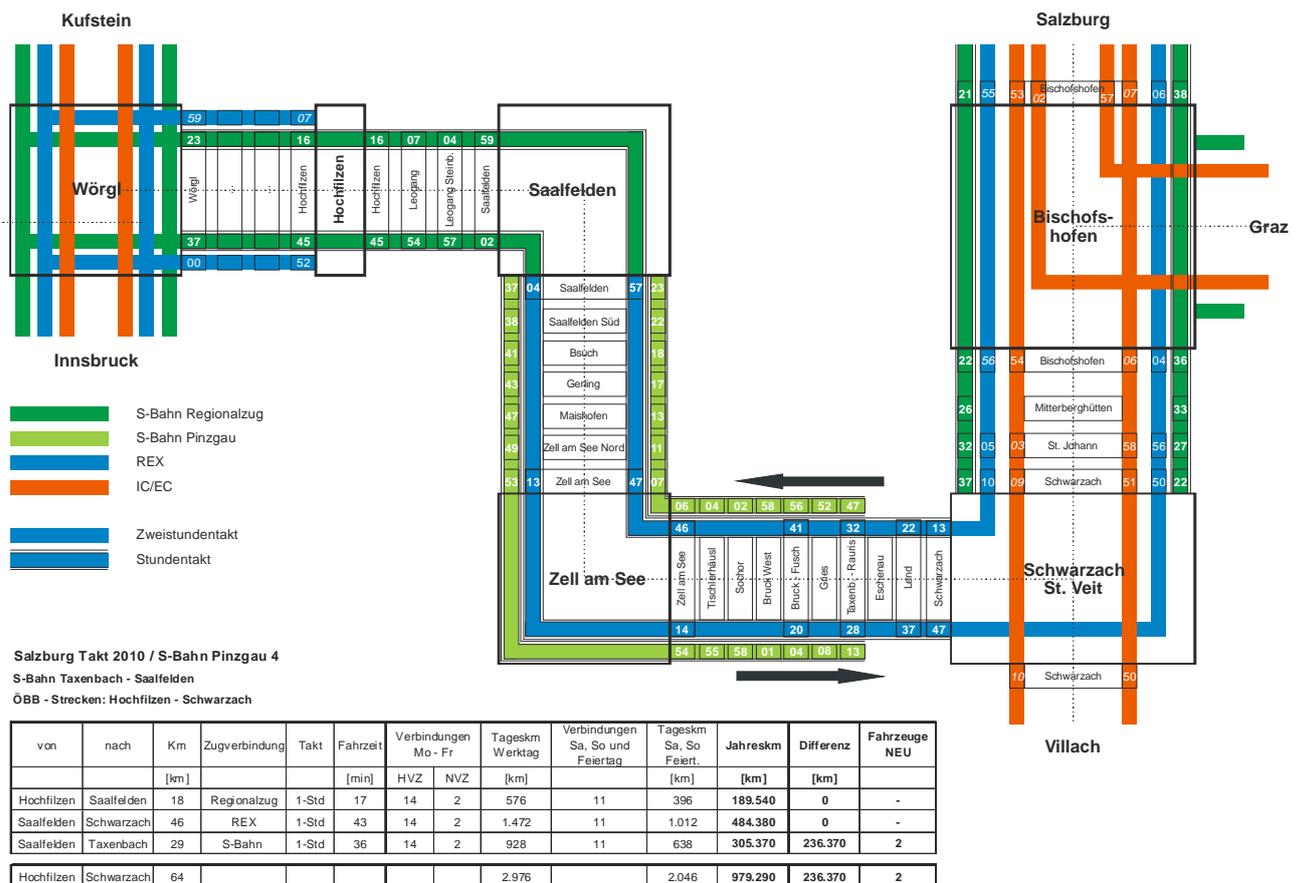


Abbildung 5-5: Betriebsszenario 4

5.5 Betriebsszenario 5

Das Betriebsszenario 5 (Minimalvariante) wurde bei der Besprechung am 11.11.09 angeregt und sieht einen S-Bahn Betrieb von Bruck-Fusch bis Saalfelden im Stundentakt vor. Da es sich hier um einen Inselbetrieb handelt und keine Anschlüsse in Richtung Salzburg bzw. Tirol vorgegeben sind und der Prämisse den Betrieb mit einem Schienenfahrzeug zu bewältigen wurde der Stundentakt der S-Bahn um 30 min in Saalfelden zum REX versetzt. Somit ergeben sich in Bruck-Fusch Anschlussbrüche, in und aus Richtung Salzburg von rund 20 min. An Werktagen werden von 06 – 19 Uhr 14 Verbindungen (Stundentakt) und 2 Verbindungen am Abend angeboten. An Sam-, Sonn- und Feiertagen sind insgesamt 11 Verbindungen (Zweistundentakt) vorgesehen.

Für die Berechnung der Jahresschienenkilometer werden 250 Werktage und 115 Sam, Sonn und Feiertage herangezogen. Für das Betriebskonzept 4 - Stundentakt Taxenbach-Rauris – Saalfelden errechnen sich somit zusätzlich 131.070 jährliche Schienenkilometer. Unter Berücksichtigung der Fahrzeiten (zusätzlich 1,5 min je neuer Haltestelle), Wendezeiten und (günstigeren) Anschlußzeiten an den Endbahnhöfen errechnet sich ein Fahrzeugbedarf von 1 Garnitur für den S-Bahn Betrieb.

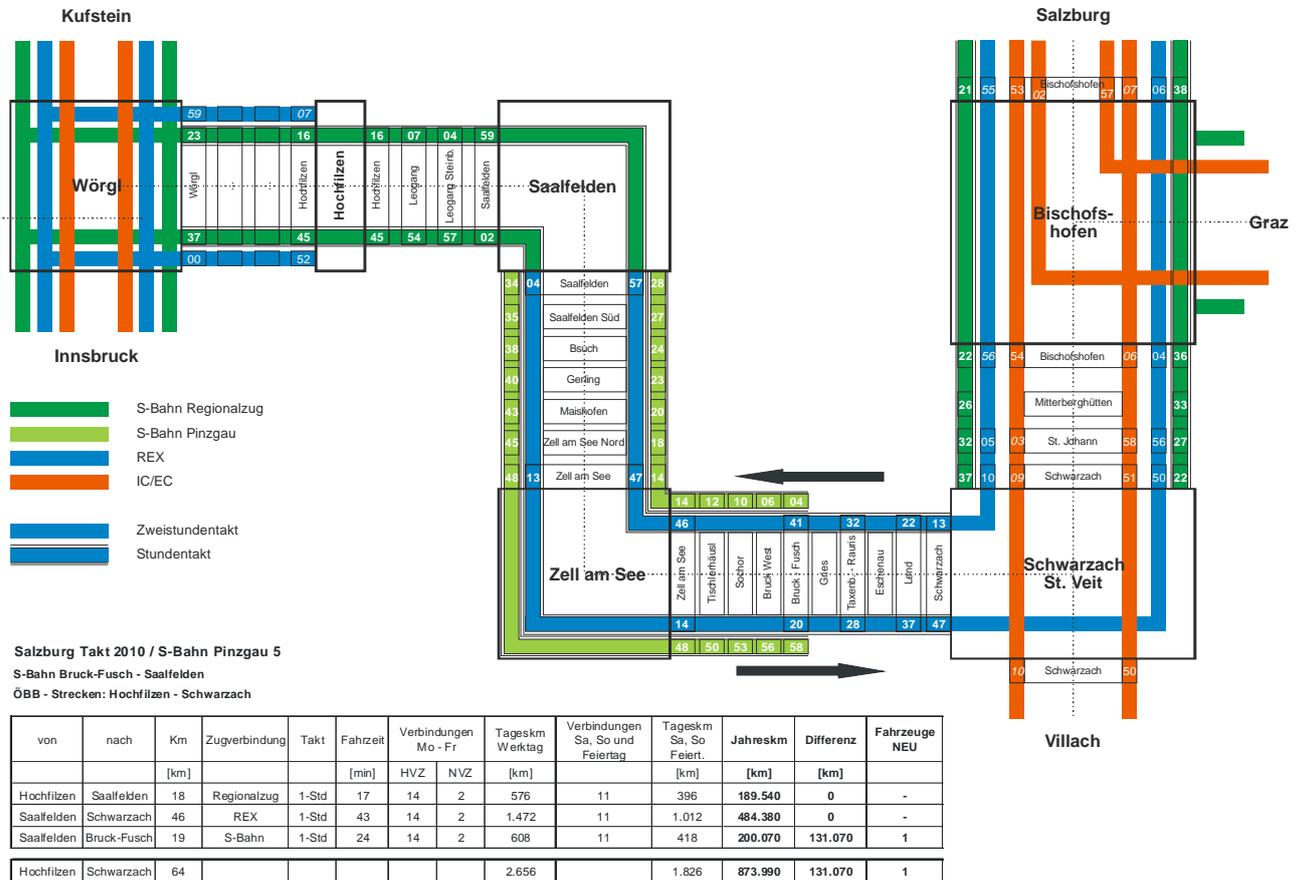


Abbildung 5-6: Betriebsszenario 5

6 WIRKUNGSANALYSE

Die Wirkungsanalyse ist eine Quantifizierung der zu erwartenden Nachfrageeffekte auf Basis der vorgeschlagenen infrastrukturellen Maßnahmen (Haltestellenfindung) und einem Szenario zum Betriebskonzept.

Grundlagen für die Wirkungsanalyse sind die ÖPNV Fahrgasterhebung in Salzburg – Werktagsnormalverkehr Herbst aus dem Jahr 1996 sowie die aktuellen Strukturdaten. Weiters liegen der Abschätzung der Nachfrage die Betriebsszenarien 3 und 5 zu Grunde, wobei jeweils auch eine Stichbahn in das Zentrum von Saalfelden als Untervariante mitberücksichtigt wurde.

ÖPNV-FAHRGASTERHEBUNG 1996 SALZBURG - WERKTAGSNORMALVERKEHR HERBST

		nach																																						
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35				
		Salzburg Hbf	Salzburg Gnigl	Salzburg Parsch	Salzburg Aigen	Salzburg Süd	Elsbethen	Puch-Oberalm	Hallein	Vigaun	Kuchl	Golling-Abtenau	Tenneck	Werfen	Pfarrwerfen	Bischofshofen	Mitterberghütten	St.Johann im Pg.	Schwarzach-St.V.	Lend	Eschenau	Kitzlochklamm	Taxenbach-Rauris	Gries im Pinzgau	Bruck-Fusch	Zell am See	Maishofen-Saalbach	Gerling im Pinzgau	Saalfelden	Leogang-Steinberge	Leogang	Hütten	Hochfilzen	Fieberbrunn	St.Johann in Tirol	Kitzbühel				
VON	1	39	6	11	14	8	48	364	29	85	189	15	20	24	280	6	129	103	3	1	1	5	13	118		40		3		1	4	8	6	1573						
	2																																					96		
	3																																						40	
	4																																						68	
	5																																						164	
	6																																						15	
	7																																						31	
	8																																						632	
	9																																						19	
	10																																							54
	11																																						259	
	12																																						29	
	13																																						40	
	14																																						46	
	15																																							449
	16																																						29	
	17																																						153	
	18																																						287	
	19																																						36	
	20																																						14	
	21																																						4	
	22																																						47	
	23																																						44	
	24																																						103	
	25																																						331	
	26																																						9	
	27																																						3	
	28																																						288	
	29																																						15	
	30																																						3	
	31																																						0	
	32																																						0	
	33																																						0	
	34																																						0	
	35																																							0
		0	39	6	14	18	11	71	453	58	290	493	74	85	54	651	45	360	421	123	14	17	66	3	100	435	32	22	502	72	18	10	36	64	151	73	4881			
		Summe Aussteiger																																						

Fahrtrichtung von Salzburg nach Leogang - 4881 Personen

Tabelle 6-1: Einsteiger in Fahrtrichtung Leogang

Für die Abschätzung wurden mehrere Parameter definiert und folgender Berechnungsweg festgelegt:

- Analogieschlüsse zu bestehenden Haltestellen (Ähnlichkeiten bei Lage, Größe und Anzahl der Halte)
- Definition von Umfeldfaktoren bzw. der Standortqualität
- Faktoren der standardisierten Bewertung
- Schienenbonus gegenüber belasteter B 311 Pinzgauer Straße

6.1 Ermittlung der Standortqualität einer Haltestelle

Kriterium 1: Erschließungsqualität

Mit diesem Kriterium ist zu prüfen, wie die räumliche Zugänglichkeit des Standortes einer Neubaumaßnahme zum ÖPNV einzuschätzen ist. Die Zugänglichkeit stellt den ersten Widerstand dar, den ein potentieller Fahrgast zu überbrücken hat, bevor er den ÖPNV nutzen kann. Sie wird damit zum Schlüsselkriterium für die Wahl des Verkehrsmittels. Die Bewertung hinsichtlich dieses Kriteriums erfolgt nach Tabelle 6-2. Es kann sich ergeben, daß die Einstufung aufgrund der Örtlichkeit modifiziert werden muß, wenn z.B. dunkle, unsichere Wege vorliegen. Es sollte immer von der tatsächlichen Entfernung und nicht von Luftlinien ausgegangen werden.

- Für die Erschließung mit schienengebundenem öffentlichen Personenverkehr (z.B. Eisenbahn, S-Bahn, U-Bahn oder Straßenbahn) sind die Entfernungen im Einzugsbereich eines vorhandenen oder geplanten Haltepunktes maßgeblich;
- Im schienengebundenen öffentlichen Personenverkehr kann der Einzugsbereich erweitert werden, wenn besondere Qualitäten des Zubringersystems eine gute Erreichbarkeit des Haltepunktes gewährleisten. Dazu gehört insbesondere ein gut ausgebildetes Rad- und Fußwegenetz.

Kriterium 1: Erschließungsqualität	Einzugsbereiche von Haltestellen (Abdeckung von 90 % der Neubaupläche)				
	0 Punkte	1 Punkt	2 Punkte	3 Punkte	4 Punkte
Im Busverkehr	Keine Linie in der Nähe	1.000 m – 3.000 m	500 m – 1.000 m	300 m – 500 m	< 300 m
Im schienengebundenen Nahverkehr (mit entsprechendem Zubringer: Bus/Rad)	Keine Linie in der Nähe	1.500 m – 3.000 m	1.000 m – 1.500 m	500 m – 1.000 m	< 500 m

Tabelle 6-2: Kriterium Erschließungsqualität

Kriterium 2: Angebotsqualität

Mit diesem Kriterium wird die Bedienungshäufigkeit (zeitliche Bedienung) des ÖPNV an den Haltestellen des geplanten Neubaugebietes für diejenigen Linien ermittelt, die bedeutsame Nutzungen innerhalb der Stadt oder Region anfahren. Stellvertretend soll hier die Gesamtzahl der Bedienungen an einem normalen Werktag zur Schulzeit verwendet werden. Als bedeutsame Nutzungen werden hier gesehen: Regionale Zentren, Arbeitsplatzschwerpunkte, Ausbildungsplätze, Freizeitschwerpunkte und Schnittstellen zum Regionalverkehr und zum Fernverkehr (Bahnhof).

Die Fahrtmöglichkeiten können für die relevanten (d.h. fußläufig gut erreichbaren) Haltestellen aus dem Fahrplan entnommen werden. Über den aktuellen Fahrplan hinaus sollten auch zukünftig geplante Fahrtenhäufigkeiten berücksichtigt werden.

Kriterium 2: Angebotsqualität	Fahrtmöglichkeiten pro Werktag und Richtung			
	1 Punkt	2 Punkte	3 Punkte	4 Punkte
Verdichtungsraum	< 16	16-32	33-50	> 50
Ländlicher Raum	< 8	8-16	17-25	> 25

Tabelle 6-3: Kriterium Angebotsqualität

In dieser Bewertung wird zwischen dem Verdichtungsraum (hier Bevölkerungsdichte ab 150 Einwohner/ qkm) und dem ländlichen Raum (hier Bevölkerungsdichte bis 150 Einwohner/qkm) unterschieden. Für die Angebotsqualität ist von Bedeutung, dass die Fahrten, die zur Beurteilung herangezogen werden, ohne dass man umsteigen muss, auch zu wesentlichen Zielen wie dem Zentrum, den Standorten der Daseinsvorsorge oder auf kurzem Wege zu Knotenpunkten für die wichtigen Umsteigebeziehungen führen.

Kriterium 3: Integration des Standortes

Mit diesem Kriterium soll geprüft werden, wie gut die Erreichbarkeit wesentlicher Nutzungen im Nahbereich von dem zu beurteilenden Standort aus ist. Diese Prüfung geht von dem Gedanken aus, dass integrierte Standorte den Umweltverbund begünstigen, da Wege im

Nahbereich eher zu Fuß oder mit dem Fahrrad und nicht mit dem MIV erledigt werden. Es bilden sich weniger Wegeketten, bei denen schon durch einen Fahrzweck die Notwendigkeit der MIV-Nutzung für die gesamte Wegekette bestimmt wird. Somit können integrierte Standorte die ÖPNV-Nutzung stärken.

Kriterium 3: Integration des Standortes	Erreichbarkeit im Umweltverbund				
	0 Punkte	1 Punkt	2 Punkte	3 Punkte	4 Punkte
3.1 Lage des Standortes zum Ortszentrum bzw. Ortsteilzentrum	Nicht vorhanden	Fuß-/Radwegentfernung > 1.500 m	Fuß-/Radwegentfernung 1.000 m – 1.500 m	Fuß-/Radwegentfernung 500 m – 1.000 m	Liegt im Zentrum oder Fuß-/Radwegentfernung < 500 m
3.2 Lage des Standortes zu den Arbeitsplatzschwerpunkten	Nicht vorhanden	Fuß-/Radwegentfernung > 2.500 m	Fuß-/Radwegentfernung 1.500 m – 2.500 m	Fuß-/Radwegentfernung 750 m – 1.500 m	Liegt am Arbeitsplatzschwerpunkt oder Fuß-/Radwegentfernung < 750 m
3.3 Lage des Standortes zu Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten	Nicht vorhanden	Fuß-/Radwegentfernung > 3.000 m	Fuß-/Radwegentfernung 1.500 m – 3.000 m	Fuß-/Radwegentfernung 750 m – 1.500 m	Einrichtungen am Standort vorhanden oder Fuß-/Radwegentfernung < 750 m

Tabelle 6-4: Kriterium Integration des Standortes

3.1 Lage des Standortes zum nächstgelegenen Ortszentrum /Ortsteilzentrum: Eine fußläufige Erreichbarkeit ist bis zu 500 m gegeben, ab dieser Entfernung nimmt die Pkw-Nutzung erkennbar zu.

3.2 Lage des Standortes zu den Arbeitsplatzschwerpunkten: Von den Erwerbstätigen wird eine fußläufige Distanz von 750 m zu den Arbeitsstätten akzeptiert. Für Erwerbstätige liegt die Distanzschwelle bei Nutzung des Rades bei ca. 2.500 m.

3.3. Lage des Standortes zu Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten: Ähnlich wie bei Arbeitswegen akzeptieren Fußgänger bei Freizeitaktivitäten eine maximale Distanz von 1.500 m und Radfahrer von 3.000 m.

Einschätzung der Standortqualität

Entsprechend der Aggregationsvorschrift: Abbildung 6-1 wird die Gesamtpunktezahl der Haltestelle bestimmt und somit kann eine Reihung beziehungsweise verbale Beurteilung erfolgen.

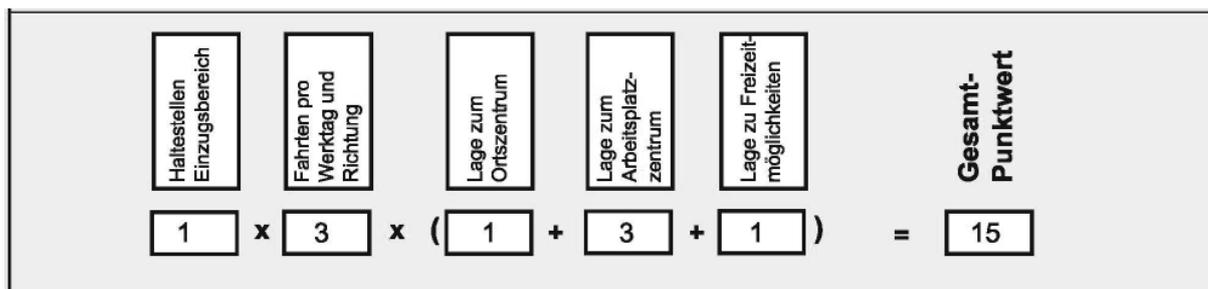


Abbildung 6-1: Aggregationsvorschrift

Als Haltestellen mit guter Eignung aufgrund der ÖPNV Erschließung und Integration (55 – 130 Punkte) können die HST Saalfelden Zentrum (80) und Tischlerhäusl (64) bezeichnet werden. Haltestellen mit geringer Eignung (15 - 54 Punkte) sind Bruck West (54) Sochor (48) Zell am See Nord (24) und Saalfelden Süd (24). Die Haltestelle Bsusch ist nach den oben genannten Kriterien ein MIV orientierter Standort.

6.2 Verkehrsaufkommen in Folge der Nutzungsstruktur

Das Fahrtenaufkommen des Planungsgebietes ist abhängig von Art und Maß der vorgesehenen baulichen Nutzung. Das Fahrtenaufkommen von Wohngebieten kann - unter Verwendung der siedlungsstrukturellen Ausgangsdaten des Planungsgebietes (Einwohner, Beschäftigte, Schulplätze) – mit Hilfe eines Berechnungsansatzes (z.B. mit Prognoseverfahren oder mit Verkehrsmodellrechnungen) ermittelt werden. Die Anzahl zusätzlicher Fahrgäste ist dabei von vielen unterschiedlichen Randbedingungen abhängig. Dazu können zählen:

- Siedlungsstruktur (Einwohnerdichte)
- Bevölkerungsstruktur
- Altersstruktur
- Angebotsdichte und Einhaltung des Fahrplanes

Für die Abschätzung des Fahrtenaufkommens von Gewerbe-, Industrie- und Sondergebieten lassen sich keine allgemeingültigen Berechnungswerte angeben; hier muß – insbesondere zur Abschätzung der Wirtschaftlichkeit einer ÖPNV-Linie - jeder Einzelfall auf der Basis der vorgesehenen Nutzungen gesondert untersucht werden. Eine wesentliche, aber allein nicht ausreichende Bestimmungsgröße für das Verkehrsaufkommen dieser Gebiete stellt die Anzahl der Beschäftigten dar. Hiermit lässt sich das Verkehrsaufkommen der Beschäftigten bestimmen - sowie unter Verwendung von nutzungsart-spezifischen Grobkennwerten – der Besucher- und Lieferverkehr größenordnungsmäßig abschätzen.

Stadtgröße	ÖPNV-Fahrten pro Einwohner und Tag
Großstadt (> 400.000 Einwohner)	0,55 – 0,75
Großstadt (bis 400.000 Einwohner)	0,40 – 0,60
Mittelstadt (bis 100.000 Einwohner)	0,20 – 0,40
Kleinstadt (bis 30.000 Einwohner)	0,10 – 0,30

Tabelle 6-5: Fahrtenaufkommen in Abhängigkeit der Stadtgröße

6.3 Standardisierte Bewertung

Die Standardisierte Bewertung (Ausgabe 2006) ist eine volkswirtschaftliche Kosten Nutzen Rechnung, wobei ein Verfahren zur Modal-Split-Berechnung in Folge einer Verbesserung des ÖPNV Angebotes, unter Zugrundelegung von Plan- und Istfall, mitberücksichtigt wird. Das Verfahren wurde von Prof. Heimerl (Stuttgart) und Intraplan (Frankfurt) zur Bewertung von Infrastrukturinvestitionen im ÖPNV entwickelt und bezieht lediglich den MIV und ÖPNV in die Berechnung ein.

Das Verfahren der Standardisierten Bewertung vergleicht immer 2 Fälle, den Mit- und Ohne Fall dabei werden die Auswirkungen des geänderten Fahrplan- und Haltestellenangebotes (Reduktion der Reisezeiten Zugangszeit, Wartezeit an der Haltestelle, Fahrzeugfolgezeit, Bedienzeit,...) bewertet. Die daraus resultierenden ÖV Widerstandsmatrizen (Reisezeiten) für die verschiedenen Planfälle werden mit der MIV Widerstandsmatrix (MIV Reisezeit, Fahrtweite, Parkplatzverfügbarkeit) verglichen. Somit können für die verschiedenen

Planfälle vereinfachte Abschätzungen der Änderung des Modal Split erfolgen.

6.4 Abschätzung der Nachfrageänderung

Ausgehend vom Fahrtenaufkommen einer Kleinstadt 0,1 – 0,3 ÖPNV Fahrten pro Einwohner und Tag, den tatsächlich erhobenen ÖPNV-Fahrten 1996 aufgrund einer Fahrgasterhebung und den ermittelten Standortqualitäten wurden die Nachfrageänderungen abgeschätzt. Weiters wurde in Rechnung gestellt, dass bei einer Verdoppelung des Taktangebotes eine Fahrgastzunahme von rund 10 % zu verzeichnen ist (Verkehrsträgerübergreifendes Modell Planungsraum Lienz; BVR 2009). Somit errechnen sich für die Betriebsszenarien **3** und **5** folgende Nachfrageänderungen, wobei zwischen den Subvarianten mit und ohne HST Saalfelden Zentrum zu unterscheiden ist.

HST	EINSTEIGER			BETRIEBSSZENARIO 3		BETRIEBSSZENARIO 5	
	Ri. Leogang	Ri. Salzburg	Summe Bestand	ohne Saalfelden Zentrum	mit Saalfelden Zentrum	ohne Saalfelden Zentrum	mit Saalfelden Zentrum
Schwarzach-St.V.	287	421	710	760	810	710	710
Lend	36	123	160	170	180	160	160
Eschenau	14	14	30	30	30	30	30
Kitzlochklamm	4	17	20	0	0	0	0
Taxenbach-Rauris	47	66	110	120	130	110	110
Gries	44	3	50	50	60	50	50
Bruck-Fusch	103	100	200	210	230	210	220
Bruck West				70	70	50	50
Sochor				380	410	260	290
Tischlerhäusl				470	510	330	360
Zell	331	435	770	820	880	810	850
Zell Nord				90	100	60	70
Maishofen-Saalbach	9	32	40	140	160	120	140
Gerling	3	22	30	30	30	30	30
Bsuch				30	40	30	30
Saalfelden SÜD*				300	210	210	150
Saalfelden*	288	502	790	840	680	830	660
Saalfelden Zentrum*				0	1.080	0	760
Leogang-Steinberge	15	72	90	100	100	90	90
Leogang	3	18	20	20	20	20	20
Hütten	0	10	10	0	0	0	0
Hochfilzen	0	36	40	40	50	40	40
			3.070	4.670	5.780	4.150	4.820

* geänderte Einzugsflächen (Potentiale) aufgrund von Überschneidungen der Einzugsbereiche in Saalfelden

Tabelle 6-6: Nachfrageänderung auf Grund der Betriebsszenarien

Mit dem Betriebsszenario **3** ohne die HST Saalfelden Zentrum kann eine Steigerung um 52 % erreicht werden. Mit einer Haltestelle Saalfelden Zentrum ist eine Steigerung um 88 % zu erwarten. Wesentlich geringer 35 % ohne, 57 % mit Saalfelden Zentrum fallen die Zunahmen beim Szenario 5 in Folge des Inselbetriebes aus.

7 STRATEGIEEMPFEHLUNG

Für die Implementierung der S- Bahn Pinzgau wird folgende vorgangsweise vorgeschlagen:

- Vertiefte Ausarbeitung des Betriebsszenarios **5** in enger Abstimmung mit der ÖBB
- Start des S-Bahnbetriebes zwischen Bruck-Fusch und Saalfelden im Stundentakt, in Kombination mit den REX Verbindungen kann annähernd ein 30 min Takt im Zentralraum an den bestehenden Haltestellen realisiert werden
- Durch den Inselbetrieb (keine Vertaktung mit REX) ist eine flexiblere Anpassung an Schulzeiten und dgl. gegeben
- Bestmögliche Anpassung an Touristische Potentiale
- Rasche Umsetzung einer Haltestelle in Schüttdorf
- Freihaltung der Flächen für Haltestellen mit den entsprechenden Mitteln der Raumordnung und schrittweise Umsetzung der weiteren Haltestellen in Absprache mit der ÖBB-Infrastruktur
- Überprüfung und Anpassung der Buslinien an den Verknüpfungspunkten mit der Bahn vor allem im Bereich Saalfelden
- Langfristig soll das Ziel sein, bei entsprechender Kundenfrequenz, das Betriebsszenario **3** zu realisieren

Auf Basis dieser Untersuchungen wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber und der projektbegleitenden Arbeitsgruppe folgende Empfehlung zur Umsetzung möglicher neuer Haltestellen ausgesprochen:

- Bruck West – Bereich Maximarkt
- Schüttdorf – Bereich Sochor Areal (der Park & Ride Platz kann entfallen)
- Schüttdorf – Bereich Tischlerhäusl
- Zell am See Nord – Badhaussiedlung (Krankenhaus 1.500 m)
- Saalfelden – Bsuch
- Saalfelden – Süd Industriegebiet

8 SEKTORALES REGIONALES ENTWICKLUNGSKONZEPT (GEM. § 11 ABS. 5 SROG)

OPTIMIERUNG DER ABSTIMMUNG ZWISCHEN SIEDLUNGS- STRUKTUR / KÜNFTIGER SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND DER WESTBAHN ALS RÜCKGRAT DES ÖPNRV IM PINZGAU

BAHN-ANRAINERGEMEINDEN ZWISCHEN LEND UND LEOGANG

8.1 Vorbemerkung

Die von den Gemeinden des Regionalverbandes Pinzgau angestrebte S-Bahn im Pinzgau erfordert erhebliche finanzielle Mittel bei den Ausbaumaßnahmen wie auch im laufenden Betrieb. Im Sinne des effizienten Einsatzes der Mittel ist es erforderlich, soweit möglich eine gegenseitige Abstimmung der Entwicklung der Siedlungsstruktur und des Angebotes der S-Bahn (Haltestellensituierung, Fahrplan) vorzunehmen, um einerseits die an der Bahn gelegenen Hauptsiedlungsgebiete gut zu erschließen und andererseits auch bei der weiteren Siedlungsentwicklung auf die bestehende Bahnstrecke und deren Funktion als Rückgrat des ÖPNRV Bezug zu nehmen.

In diesem Sinne erfolgte einerseits die Überprüfung der bestehenden räumlichen Entwicklungsvorstellungen der an der Bahn gelegenen Gemeinden anhand der Aussagen und Festlegungen der Räumlichen Entwicklungskonzepte (REKs) und andererseits eine Prüfung der Möglichkeiten, die künftige Siedlungsentwicklung verstärkt an der Bahn auszurichten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass haltestellen-nahe Siedlungslagen einerseits eine gute Zugänglichkeit der Bahn und höhere ÖPNRV-Anteile ermöglichen, andererseits für dieses „Heranrücken“ an die Bahn Restriktionen für immissionsempfindliche Nutzungen aufgrund des Schienenlärms bestehen.

8.2 Überblick über die aktuelle Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung in den Bahn - Anrainergemeinden

Die räumliche Entwicklung der Gemeinden wird maßgeblich von der bisherigen bzw. der künftigen Bevölkerungsentwicklung bestimmt.

Darüber hinaus stellt auch die wirtschaftliche Entwicklung (Gewerbe, Handel und Dienstleistungen) einen maßgeblichen Einflussfaktor dar.

Einwohnerentwicklung 1991 - 2009

Vor der Kurzdarstellung der Entwicklungsvorstellungen der einzelnen Gemeinden wird kurz die Einwohnerentwicklung seit 1991 skizziert (Abbildung 8-1).

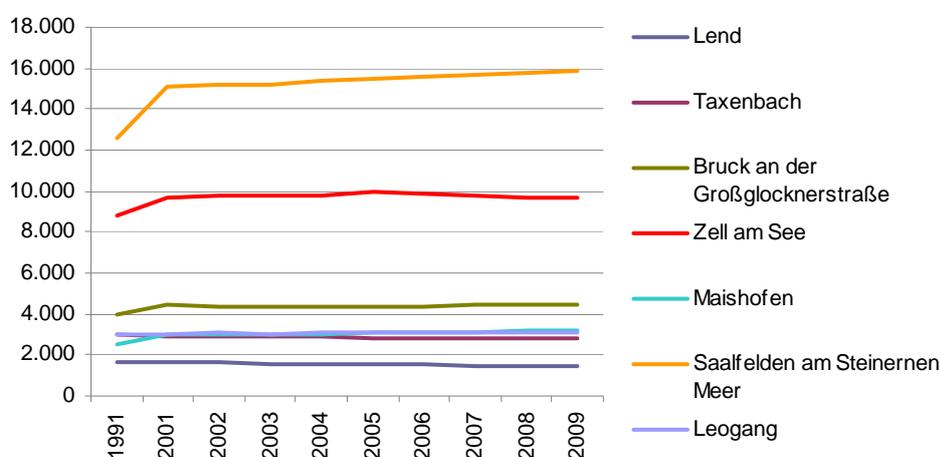


Abbildung 8-1: Einwohnerentwicklung 1991, 2001 – 2009; Quelle: Statistik Austria

Zwischen 1991 und 2001 verzeichneten von den 7 direkt an der Bahn gelegenen Gemeinden die 4 Gemeinden Bruck an der Großglocknerstraße, Zell am See, Maishofen und Saalfelden deutliche Einwohnerzuwächse zwischen 10 % (Zell am See) und knapp 20 % (Saalfelden), während die Einwohnerzahl in den Gemeinden Lend, Taxenbach und Leogang bereits in dieser Periode stagnierte (Leogang) oder leicht sank.

Zwischen 2001 und 2009 weisen nur mehr die beiden Gemeinden Maishofen mit + 5,5 % und Saalfelden mit + 5 % eine deutlich positive Bevölkerungsentwicklung auf, während die anderen Gemeinden stagnieren bzw. sogar eine deutliche Einwohnerabnahme zu verzeichnen hatten (Lend: - 7%, Taxenbach: - 5%).

Entwicklung der Zahl der Beschäftigten 1991 - 2006

Die Entwicklung der Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort im Zeitraum 1991 – 2001 (ohne Land- und Forstwirtschaft) zeigt in den Gemeinden Lend und Taxenbach Rückgänge um 14 bzw. 4%, während in den anderen Gemeinden Zuwächse zwischen 9 und 35 % erreicht wurden; in Maishofen betrug die Zunahme sogar, ausgehend von 933 Beschäftigten im Jahr 1991, 81 %.(Abbildung 8-2).

In der Periode 2001 – 2006 (aktuellere Werte sind nicht verfügbar) konnten nur die Gemeinden Lend und Bruck Zuwächse erzielen, in den anderen Gemeinden stagnierte die Beschäftigtenzahl oder reduzierte sich um 5 % (Zell am See) bis 10 % (Taxenbach, Maishofen, Leogang).

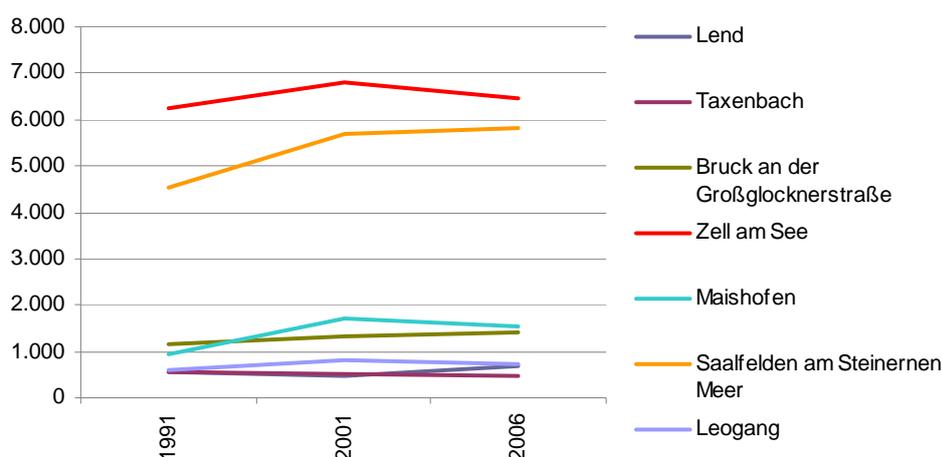


Abbildung 8-2: Entwicklung der Zahl der Beschäftigten (ohne Land- und Forstwirtschaft) in der Arbeitsgemeinde 1991, 2001, 2006; Quelle: Statistik Austria

8.3 Bestehende räumliche Entwicklungsvorstellungen der an der Bahn gelegenen Gemeinden

Zur Erfassung der räumlichen Entwicklungsvorstellungen erfolgte eine Sichtung der Räumlichen Entwicklungskonzepte (REKs) der einzelnen Gemeinden durch Einsichtnahme im Amt der Salzburger Landesregierung Referat Landesplanung SAGIS. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass der Aktualitätsstand der Programme sehr unterschiedlich ist und neben Konzepten aus dem Jahr 1997 auch solche aus dem Jahr 2008 stehen.

Gemeinde Lend:

Stand des räumlichen Entwicklungskonzeptes:

Dezember 1997 (mit einzelnen Änderungen)

Bestehende Bahnhofpunkte:

- Bahnhof Lend, etwas östlich des Hauptortes Lend an der orografisch linken Salzachseite gelegen

Bestehende Siedlungsstruktur:

Die Siedlungsstruktur von Lend ist geprägt durch die schmale Talfurche des Salzachtales mit dem Hauptort Lend und die südwestlich von Lend gelegen, teilweise talartig ausgebildete Mittelgebirgsterrasse mit dem Ortsteil Embach und zahlreichen Weilern.

Einwohnerentwicklung:

In Lend hält der Bevölkerungsrückgang bereits seit 1971 an. Seit 2001 hat Lend über 7 % der Einwohner verloren.

Festlegungen des REK zur Siedlungsentwicklung:

Das REK sieht die Konzentration der Bevölkerung in den Hauptorten Lend und Embach vor. Der Ortsteil Embach liegt auf der Hangterrasse deutlich abseits der Bahn: Ziel zur Bevölkerungsentwicklung ist das Halten der Einwohnerzahl, was allerdings in den letzten Jahren nicht gelungen ist, und die Sicherung der wirtschaftlichen Basis der Gemeinde Lend, die stark durch einen metallverarbeitenden Betrieb geprägt ist.

Gemeinde Taxenbach:*Stand des räumlichen Entwicklungskonzeptes:*

April 1996 (mit einzelnen Änderungen)

Bestehende Bahnhofpunkte:

- Bahnhaltestelle Eschenau, im tief eingeschnittenen Salzachtal unterhalb der an der nördlichen Flanke des Salzachtales gelegenen Ortsteile Hundsdorf und Eschenau
- Bahnhof Taxenbach, westlich des Zentrums zwischen den Ortsteilen Hasenbach und Höf bzw. zwischen der B 311 Pinzgauer Straße und Salzach gelegen
- Haltestelle Gries, knapp außerhalb der westlichen Gemeindegrenze auf Gemeindegebiet von Bruck gelegen

Bestehende Siedlungsstruktur:

Die Siedlungsstruktur ist durch die bandförmige Aufreihung der Ortsteile großteils auf den südexponierten Hängen des Salzachtales geprägt.

Der Bahnhof der Gemeinde Taxenbach liegt, für eine fußläufige Erschließung der Siedlungsgebiete sehr ungünstig, zwischen den Ortsteilen Taxenbach Zentrum (Entfernung ca. 1,5 km) und Högmoos (Entfernung ca. 2,5 km). Am Bahnhof erfolgt auch die Anbindung der Buslinie ins Rauriser Tal. Für die westlichen Ortsteile von Taxenbach ist auch die Haltestelle Gries von Bedeutung.

Einwohnerentwicklung:

Die Gemeinde Taxenbach weist eine stagnierende bzw. leicht rückläufige Bevölkerungsentwicklung auf.

Festlegungen des REK zur Siedlungsentwicklung:

Gemäß dem REK soll sich die Siedlungsentwicklung auf den Hauptort Taxenbach und den Ortsteil Högmoos konzentrieren, wobei in Högmoos die Grenzen der räumlichen Entwicklung gemäß REK beinahe erreicht sind. Der Hauptort selbst weist, auch im Hinblick auf das freizuhaltende Blickfeld auf die Kirche am südlichen Ortsrand, kaum mehr Erweiterungsmöglichkeiten auf, die sonstigen, am nördli-

chen Talhang des Salzachtales gelegenen Weiler und Ortsteile sollen gemäß REK aufgrund der mangelnden Infrastruktur nicht weiter ausgebaut werden. Auch für die Leyrerfeldsiedlung (Ortsteil Lacken) an der westlichen Gemeindegrenze zu Bruck und nahe der Bahnhofstestelle Gries (Gemeinde Bruck) werden nur geringe Entwicklungsmöglichkeiten gesehen.

Die gewerbliche Entwicklung konzentriert sich im Ortsteil Högmoos.

Gemeinde Bruck an der Großglocknerstraße:

Stand des räumlichen Entwicklungskonzeptes:

Februar 1999 (mit einzelnen Änderungen)

Bestehende Bahnhofpunkte:

- Haltestelle Gries, an der östlichen Gemeindegrenze zu Taxenbach gelegen
- Bahnhof Bruck, zentral direkt im östlichen Anschluss an das Ortszentrum gelegen

Bestehende Siedlungsstruktur:

Die Siedlungsstruktur ist geprägt durch den Hauptort Bruck und mehrere, am südexponierten Hang des Salzachtales aufgereihte Ortsteile und Weiler. An der nordexponierten südlichen Talflanke bestehen nur kleinflächige, überwiegend bäuerlich geprägte Siedlungsansätze. Am westlichen Ortsrand des Hauptortes entstand in den letzten Jahren ein ausgedehntes Gewerbegebiet mit Betrieben des produzierenden Gewerbes und Großformen des Einzelhandels.

Einwohnerentwicklung:

Die Gemeinde Bruck an der Großglocknerstraße verzeichnete von 1991 bis 2001 einen deutlichen Einwohnerzuwachs, seither stagniert die Einwohnerzahl bei ca. 4.400 Einwohnern. Im REK wurde für 2007 noch eine Zielgröße der Einwohnerzahl von 5.000 angegeben, d.h. die Entwicklung verlief wesentlich schwächer als erwartet.

Festlegungen des REK zur Siedlungsentwicklung:

Gemäß dem REK soll sich die Siedlungsentwicklung auf den Hauptort Bruck und den östlich des Hauptortes gelegenen Ortsteil St. Georgen konzentrieren. In den anderen Ortsteilen soll nur eine „verhältnismäßige und vorsichtige“ Siedlungsentwicklung erfolgen. In St. Georgen ist keine großflächige Erweiterung vorgesehen, aber eine großzügige Arrondierung im Randbereich der Meissnitzersiedlung am östlichen Ortsrand. In den Ortsteilen südlich der B 311 soll keine weitere Siedlungsentwicklung erfolgen.

Im Hauptort Bruck bestehen großflächige Entwicklungsmöglichkeiten südöstlich und südwestlich des Ortszentrums zwischen Bahnstrecke und B 311 Pinzgauer Straße. Für den gewerblichen Bereich sieht das REK Entwicklungsmöglichkeiten westlich des Ortszentrums im Zwickel zwischen der B 311 und der Salzach sowie teilweise auch nördlich der B 311 vor.

Stadtgemeinde Zell am See:*Stand des räumlichen Entwicklungskonzeptes:*

Dezember 2008

Bestehende Bahnhaltepunkte:

- Bahnhof Zell am See, am südöstlichen Rand des Ortszentrums zwischen Ort und Zeller See gelegen

Bestehende Siedlungsstruktur:

Die Lage des Hauptortes ist gekennzeichnet durch die sehr beengte Lage zwischen dem See und den Abhängen der westlich anschließenden Berge (Schmittenhöhe bzw. des Wankrautkopf). Südöstlich und südwestlich von Schüttdorf bestehen zwar noch unbebaute Flächen, dabei handelt es sich aber um naturkundlich wertvolle Flächen und Feuchtgebiete (im Südosten) bzw. grenzt im Südwesten der Flugplatz Zell an.

Der dicht bebaute Ortsteil Schüttdorf liegt zwar direkt an der Bahnstrecke, verfügt aber derzeit über keinen Bahnhaltepunkt der Westbahn.

Einwohnerentwicklung:

Die Stadtgemeinde Zell am See verzeichnete zwischen 1991 und 2001 noch einen Bevölkerungszuwachs um 10 % und erreichte 2005 ihren Höchststand mit 9.928 Einwohnern; seither ist wieder eine Abnahme auf aktuell ca. 9.660 Einwohner zu verzeichnen.

Festlegungen des REK zur Siedlungsentwicklung:

Gemäß REK konzentrieren sich die eher kleinflächigen Möglichkeiten zur Siedlungserweiterung hinsichtlich der Einwohner auf die Ortsteile Schüttdorf und Zellermoos/Limberg und hinsichtlich der Ansiedlung von Betrieben auf das Gebiet südwestlich von Schüttdorf. Richtung Zeller See schließt das REK aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und der Wertigkeit der Landschaft eine weitere Siedlungsentwicklung aus.

Gemeinde Maishofen:*Stand des räumlichen Entwicklungskonzeptes:*

März 1999

Bestehende Bahnhaltepunkte:

- Bahnhof Maishofen
- Haltestelle Gerling (etwas nördlich der Gemeindegrenze auf Gemeindegebiet Saalfelden)

Bestehende Siedlungsstruktur:

Das Hauptsiedlungsgebiet der Gemeinde Maishofen erstreckt sich westlich der Saalach mit mehreren, im breiten Talboden gelegenen und durch Freilandbereiche voneinander getrennten Ortsteilen.

Einwohnerentwicklung:

Die Einwohnerentwicklung verlief in Maishofen zwischen 1991 und 2001 mit einer Zunahme von 19 % sehr dynamisch, seit 2001 hat sich dieses Wachstum stark verringert (+ 5,5 %), ist aber das stärkste aller Gemeinden an der Westbahn im Bezirk Zell am See.

Festlegungen des REK zur Siedlungsentwicklung:

Der Hauptort Maishofen grenzt direkt westlich an den Bahnhof an. Gemäß dem REK soll sich die Siedlungsentwicklung künftig auf den Bereich der beiden benachbarten Ortsteile Maishofen und Kirchham (nördlich von Maishofen) konzentrieren, wobei die Entwicklung primär nach Osten, zur Bahn hin, erfolgen soll. In den anderen Ortsteilen soll keine stärkere Siedlungsentwicklung erfolgen.

Für den gewerblichen Bereich werden Erweiterungsmöglichkeiten westlich des Ortsteils Prielau, an der Gemeindegrenze zu Zell am See, vorgesehen.

Stadtgemeinde Saalfelden am Steinernen Meer:*Stand des räumlichen Entwicklungskonzeptes:*

1998 (mit einzelnen Änderungen)

Bestehende Bahnhaltepunkte:

- Haltestelle Gerling (am Südrand des Gemeindegebietes)
- Bahnhof Saalfelden

Bestehende Siedlungsstruktur:

Das Hauptsiedlungsgebiet der Stadt Saalfelden umfasst den Ortskern östlich der B 311 sowie die östlich und westlich daran anschließenden Ortsteile. Dazu kommen noch mehrere größere Ortsteile an der Nord-Süd-Achse entlang der Saalach.

Einwohnerentwicklung:

Die Bevölkerungsentwicklung ist durch einen Zuwachs um knapp 20 % zwischen 1991 und 2001 geprägt, gefolgt von einer deutlich abgeschwächten, aber kontinuierlichen Zunahme seither (2001 – 2009: + 5 %). Die im REK genannte Zielgröße für Ende 2006 von 16.190 Einwohnern wurde mit 15.529 Einwohnern nicht erreicht.

Festlegungen des REK zur Siedlungsentwicklung:

Das REK definiert folgende Siedlungsschwerpunkte:

- Ortszentrum
- Bereich Saalfelden West (Dorfheim, Bereich Bahnhofstraße/Zollerstraße und den Bereich westlich der B 164 und der Urs-lau)
- Saalfelden Ost (Kapsfeld West, Keilfeld, Obsmarkt, Emacherfeld, Bürstenbinderfeld)
- Lenzing
- Bsusch
- Haid

Mit Ausnahme des Bereiches Saalfelden West liegen die genannten Siedlungsschwerpunkte nicht direkt an der Bahn. Im gewerblichen Bereich konzentriert sich die Entwicklung auf die Flächen direkt nördlich und westlich des Bahnhofes.

Gemeinde Leogang:*Stand des räumlichen Entwicklungskonzeptes:*

April 2007

Bestehende Bahnhaltepunkte:

- Haltestelle Leogang Steinberge
- Haltestelle Leogang

Die Haltestelle Hütten zwischen Leogang und dem Bahnhof Hochfilzen wurde vor einigen Jahren aufgrund der geringen Frequenz aufgelassen.

Bestehende Siedlungsstruktur:

Die Siedlungsstruktur der Gemeinde Leogang ist durch eine perlenförmige Abfolge von Siedlungsteilen entlang der B 164 Hochkönig Straße gekennzeichnet, die sich teilweise von der Leoganger Ache

bis zur am nördlichen Talhang verlaufenden Bahnstrecke ausdehnen bzw. südlich der Bahn von einer Reihe weiterer Ortsteile begleitet werden.

Ein touristischer Schwerpunkt hat sich in den letzten Jahren im Ortsteil Hütten mit mehreren neuen Hotels den Aufstiegshilfen auf den Asitz und dem Bikepark Leogang entwickelt.

Einwohnerentwicklung:

Leogang weist in der Beobachtungsperiode seit 1991 weitgehend konstant eine Einwohnerzahl zwischen 3.330 und 3.090 Einwohnern auf.

Festlegungen des REK zur Siedlungsentwicklung:

Das REK sieht für Leogang keine neuen Wohnsiedlungsstandorte vor. Gewisse Entwicklungspotentiale im Bereich der bahnnahe Ortsteile bestehen in Ecking und Neuhäusl, und in größerem Umfang in Rosental.

Für die gewerbliche Entwicklung sind nur abseits der Bahn gelegenen Standorte an der B 164 vorgesehen.

8.4 Möglichkeiten zu einer verstärkten Siedlungsentwicklung an der Bahn

Neben der Schaffung neuer Bahnhaltepunkte im Nahbereich bestehender Siedlungen besteht auch die Möglichkeit, bestehende bahnnahe Siedlungen gezielt zu Entwicklungsschwerpunkten aufzuwerten und damit die Zahl der Einwohner bzw. Beschäftigten oder der Kunden zentralörtlicher Einrichtungen im fußläufigen Einzugsbereich eines Haltepunktes zu erhöhen. Dies gilt neben bestehenden Bahnhalten grundsätzlich auch für neue oder zu verlegende Haltepunkte.

Die REKs wurden daher auch dahingehend analysiert, ob und inwieweit Möglichkeiten und Ansätze zur Erweiterung bestehender bahnnahe Siedlungen bestehen und ob durch die Errichtung neuer oder die Verlegung bestehender Bahnhalte eine bessere Erreichbarkeit bestehender und/oder zu entwickelnder Siedlungsräume erfolgen kann.

Für jede Gemeinde wurden beurteilt:

- das Potential der bahnnahen Ortsteile aufgrund der Festlegungen im REK und der absehbaren Entwicklungsdynamik, um in einem ersten Schritt unabhängig von der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit einer Haltestelle das bestehende bzw. künftig mögliche Fahrgastpotential des Ortsteiles einzuschätzen,
- das Potential im direkten Umfeld der bestehenden Bahnhaltepunkte; die Nutzung dieses Potentials ist wirtschaftlich von besonderem Interesse, da keine Neuanlage einer Bahnhaltestelle erforderlich ist;
- das Potential im direkten Umfeld möglicher neuer Bahnhaltepunkte (sofern solche in der jeweiligen Gemeinde in Betracht gezogen werden) als Kombination zwischen der Einschätzung der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit einer neuen Haltestelle und des damit erschließbaren Fahrgastpotentials.

Das Potential umfasst jeweils nicht nur die künftig möglichen Nutzungen (Entwicklungspotential), sondern auch die bestehenden Nutzungen, um auch das aufgrund der bereits vorhandenen Nutzungen bestehende Fahrgastpotential zu berücksichtigen.

Die Einstufung erfolgte in den Bewertungsstufen

- keines,
- gering,
- mittel,
- hoch,

wobei bezüglich der Nutzungsschwerpunkte in

- Wohnen,
- Arbeiten und
- Versorgen (überörtlich bedeutsame öffentliche und private Dienstleistungen wie Krankenhaus, mittlere und höhere Schulen, überörtlich bedeutsame Handelsstandorte etc.)

unterschieden wurde.

Die Ergebnisse wurden planlich in den Karten 5-1 bis 5-14 im Anhang dargestellt.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die folgenden Vorschläge und Überlegungen noch nicht mit den Gemeinden abgestimmt sind. Diese Abstimmung ist im Rahmen des Planungsprozesses zwingend noch durchzuführen.

Gemeinde Lend:

Für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Nähe der Bahnstrecke fehlen in Lend die topographischen Voraussetzungen, da die Bahnstrecke im tief eingeschnittenen Salzachtal verläuft und die schmalen Talflächen und anschließenden Hänge, soweit sinnvoll möglich, bereits bebaut sind.

Einstufung des Potentials der bahnnahen Ortsteile aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur, der Festlegungen im REK und der absehbaren Entwicklungsdynamik:

Lend: mittel (Wohnen/Arbeiten)

Einstufung des Potentials im direkten Umfeld der bestehenden Bahnhaltdepunkte:

Lend: mittel (Wohnen/Arbeiten)

Gemeinde Taxenbach:

Für eine stärkere Anbindung der Gemeinde Taxenbach an die Bahn bestehen grundsätzlich 2 Möglichkeiten:

- Eine verstärkte Siedlungsentwicklung im Nahbereich der bestehenden Bahnhaltdepunkte; dafür sind allerdings die Möglichkeiten im Bereich des Bahnhofes Taxenbach geländebedingt sehr ungünstig (steiler bewaldeter Hang). Der Ortsteil Lacken liegt zwar günstig zur Haltestelle Gries, er stellt jedoch innerhalb des Gemeindegebietes einen peripher gelegenen Ortsteil mit großen Entfernungen zu den zentralörtlichen Einrichtungen der Gemeinde dar.

- Der Ersatz des Bahnhofes Taxenbach durch zwei neue Haltestellen im Bereich unterhalb des Hauptortes Taxenbach und auf Höhe des Ortsteiles Högmoos:

Die Bahnstrecke unterhalb des Ortes Taxenbach liegt allerdings an einem steilen Hang und in einem engen Bogen, sodass eine Realisierung eines Haltepunktes voraussichtlich nur mit massiven baulichen Maßnahmen möglich wäre, die durch das erschließbare Einwohnerpotential von Taxenbach und dessen bescheidene Entwicklungsperspektiven nicht gerechtfertigt sind.

Im Bereich des Ortsteiles Högmoos wäre die Errichtung einer Haltestelle zwar grundsätzlich leichter möglich, allerdings liegt der Haltepunkt Gries nur ca. 1,5 km entfernt.

Bei einer Verlegung des Bahnhofes Taxenbach stellt sich die Thematik der Anbindung der Buslinie ins Rauriser Tal, die an einer Haltestelle Taxenbach direkt unterhalb des Hauptortes Taxenbach jedenfalls nicht möglich ist.

Die Verlegung des Haltepunktes Taxenbach in den Bereich direkt südlich des Ortes Taxenbach ist aufgrund des geringen Entwicklungspotentials, der hohen Kosten und der fraglichen technischen Machbarkeit sowie der fehlenden Busanbindung für das Rauriser Tal nicht zielführend.

Die Neuerrichtung einer Haltestelle beim Ortsteil Högmoos ist dennoch eventuell in Verbindung mit einer Verlegung der Haltestelle Gries zum Brucker Ortsteil St. Georgen in Betracht zu ziehen:

In der westlichen Nachbargemeinde Bruck wird dem Ortsteil Gries im REK kein wesentliches Entwicklungspotential zugesprochen, während für den Ortsteil St. Georgen, der über keinen Bahnhaltepunkt verfügt, ein stärkeres Potential gesehen wird. Gemeindeübergreifend mit Taxenbach wäre daher die Möglichkeit gegeben, anstelle der bestehenden Haltestelle Gries zwei neue Haltestellen in St. Georgen (Gemeinde Bruck) und in Högmoos (Gemeinde Taxenbach) zu errichten, sodass diese beiden Entwicklungsschwerpunkte der beiden Gemeinden über einen direkten Bahnanschluss verfügen würden.

Einstufung des Potentials der bahnnahen Ortsteile aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur, der Festlegungen im REK und der absehbaren Entwicklungsdynamik:

Taxenbach: mittel (Wohnen/Arbeiten)

Hasenbach: gering (Wohnen)

Högmoos: mittel (Wohnen/Arbeiten)

Lacken: gering (Wohnen)

Einstufung des Potentials im direkten Umfeld der bestehenden Bahnhaltepunkte aufgrund der Festlegungen im REK und der topographischen Gegebenheiten:

Eschenau : keines

Bhf. Taxenbach: keines

Gries (an der Gemeindegrenze) : gering (Wohnen)

Einstufung des Potentials im direkten Umfeld möglicher neuer Bahnhaltepunkte:

Högmoos: mittel (Wohnen, Arbeiten)

Gemeinde Bruck an der Glocknerstraße:

Die Siedlungserweiterungsgebiete südöstlich und südwestlich des Ortszentrums liegen sehr günstig zum Bahnhof und bieten sich daher für eine auf die Bahn ausgerichtete Siedlungsentwicklung an. Einschränkungen bestehen für immissionsempfindliche Nutzungen aufgrund der Bahn selbst und der B 311 Pinzgauer Straße.

Der zweite Entwicklungsstandort St. Georgen liegt ca. 1,4 km von der Bahnhaltestelle Gries entfernt und damit außerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit.

Der gewerbliche Entwicklungsschwerpunkt Bruck West liegt ca. 1,5 km westlich des Bahnhofes. Für die dortigen Gewerbe-, Handels – und Dienstleistungsbetriebe ist der Bahnhof Bruck zu weit entfernt. Ein neuer Bahnhaltepunkt „Bruck West“ könnte diesen Mangel beheben und die direkte Erreichbarkeit des Gewerbegebietes für die Be-

schäftigen und die Kunden der Betriebe gewährleisten. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die bestehenden Betriebsstrukturen stark am MIV orientiert sind.

Für den zweiten Einwohner-Entwicklungsschwerpunkt St. Georgen liegt die bestehende Haltestelle Gries ungünstig. Auf Höhe des Ortes St. Georgen könnte eine Bahnhaltstelle errichtet werden, die allerdings nur ca. 1,2 km von der Haltestelle Gries entfernt wäre. Da das Entwicklungspotential von St. Georgen gemäß REK beschränkt ist, ist eine zusätzliche Bahnhaltstelle derzeit nicht erforderlich. Es sind allerdings die Entwicklungsvorstellungen mit der Nachbargemeinde Taxenbach abzustimmen (siehe dort).

Einstufung des Potentials der bahnnahen Ortsteile aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur, der Festlegungen im REK und der absehbaren Entwicklungsdynamik:

Gries: gering (Wohnen)

St. Georgen: mittel (Wohnen)

Hauserdorf/Hundsdorf: gering (Wohnen)

Bruck Ort: hoch (Wohnen/Arbeiten)

Gewerbegebiet Bruck West: mittel (Arbeiten/Versorgen)

Einstufung des Potentials im direkten Umfeld der bestehenden Bahnhaltpunkte aufgrund der Festlegungen im REK und der topographischen Gegebenheiten:

Haltestelle Gries: gering (Wohnen)

Bahnhof Bruck: hoch (Wohnen/Arbeiten/Versorgen)

Einstufung des Potentials im direkten Umfeld möglicher neuer Bahnhaltpunkte:

Bruck West: mittel (Wohnen/Arbeiten/Versorgen)

Stadtgemeinde Zell am See:

Die potentiellen Siedlungserweiterungsgebiete von Zell am See liegen, mit Ausnahme kleinflächiger Abrundungen, in Schüttdorf, Zel-

lermoos und Limberg. Von diesen Ortsteilen liegt nur Schüttdorf im Nahbereich der Bahn. Die Freiflächen südöstlich des Zeller Siedlungsgebietes entlang der Bahn sind als Tabuflächen zu bezeichnen (naturkundlich wertvolle Gebiete, Grünkeil zwischen Bruck und Zell, Sicherheitszone des Flughafens Zell), die daher für eine weitere Siedlungsentwicklung nicht in Betracht kommen.

Als Hauptansatzpunkt für eine bessere Nutzung der Bahn für den ÖPNRV in Abstimmung mit der Siedlungsstruktur erweist sich daher die Schaffung ein oder zwei neuer Bahnhaltstellen in Schüttdorf, die sowohl für größere Wohngebiete als auch für die Gewerbeflächen entlang der B 311 und nördlich des Flughafens von Bedeutung sind.

Bezüglich der gewerblichen Entwicklung ist im Ortsteil Badhaus/Prielau an der nördlichen Gemeindegrenze zu Maishofen eine erhöhte Dynamik gegeben. Einem neuen Bahnhofpunkt in diesem Bereich kommt daher, auch in Verbindung mit dem ca. 1,5 km östlich gelegenen Bezirkskrankenhaus Zell am See, eine mittlere Bedeutung zu,

Einstufung des Potentials der bahnnahen Ortsteile aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur, der Festlegungen im REK und der absehbaren Entwicklungsdynamik:

Schüttdorf: hoch (Wohnen/Arbeiten/Versorgen)

Zell am See: hoch (Wohnen/Arbeiten/Versorgen)

Badhaus/Prielau: mittel (Arbeiten/Versorgen) (Entfernung zum Bezirkskrankenhaus 1.500 m)

Einstufung des Potentials im direkten Umfeld der bestehenden Bahnhofpunkte aufgrund der Festlegungen im REK und der topographischen und naturkundlichen Gegebenheiten:

Bahnhof Zell am See: hoch (Wohnen/Arbeiten/Versorgen)

Einstufung des Potentials im direkten Umfeld möglicher neuer Bahnhofpunkte:

Schüttdorf – Sochor: hoch (Wohnen/Arbeiten/Versorgen)

Schüttdorf - Tischlerhäusl: hoch (Wohnen/Arbeiten)

Badhaus/Prielau: mittel (Arbeiten/Versorgen)

Gemeinde Maishofen:

In Maishofen bestehen sehr gute Voraussetzungen für eine stärkere Siedlungsentwicklung im Nahbereich der Bahn, da in den Ortsteilen Kirchham und Maishofen entsprechende Potentiale nach Osten hin gegeben sind. Der Bahnhof Maishofen liegt günstig zu einem solchen Siedlungsschwerpunkt.

Potentiale bestehen für die gewerbliche Entwicklung im Ortsteil Prielau, an dem in den letzten Jahren eine starke Arbeitsplatzzunahme erfolgte. Im Falle einer Realisierung der Bahnhaltestelle Zell am See Nord würde auch der Ortsteil Prielau von dieser Haltestelle profitieren.

Einstufung des Potentials der bahnnahe Ortsteile aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur, der Festlegungen im REK und der absehbaren Entwicklungsdynamik:

Oberreit/Prielau: mittel (Arbeiten/Versorgen)

Unterreit/Badhausfeld: gering (Wohnen)

Maishofen/Kirchham: hoch (Wohnen)

Mitterhofen gering (Wohnen)

Einstufung des Potentials im direkten Umfeld der bestehenden Bahnhaltepunkte aufgrund der Festlegungen im REK und der topographischen Gegebenheiten:

Bahnhof Maishofen: hoch (Wohnen)

Haltestelle Gerling: keines

Einstufung des Potentials im direkten Umfeld möglicher neuer Bahnhaltepunkte:

Haltestelle Prielau (Zell am See Nord): mittel (Arbeiten/Versorgen)

Stadtgemeinde Saalfelden am Steinernen Meer:

Die Stadtgemeinde Saalfelden verfügt zwischen Bahnhof und Ortszentrum noch über erhebliche Entwicklungsreserven, die sich für eine auf die Bahn abgestimmte Siedlungsentwicklung anbieten.

Von den abseits des Hauptortes gelegenen Entwicklungsschwerpunkten liegt nur der Ortsteil Bsuch in der Nähe zur bestehenden Bahntrasse (Entfernung ca. 500 m)

Entwicklungspotentiale sind für den Ortsteil Gerling zu nennen, der derzeit über keine nahegelegene Bahnhaltestelle verfügt. Der Ortsteil ist ca. 1 km von der Bahnstrecke entfernt.

Möglichkeiten zur besseren Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf das Bahnangebot bieten sich in Saalfelden selbst durch entsprechende bauliche Verdichtung an den östlich an den Bahnhof anschließenden Siedlungsgebieten sowie durch Verlegung der siedlungsfern gelegenen Haltestelle Gerling auf Höhe des Ortsteiles Bsuch und dessen stärkere Entwicklung zur neuen Haltestelle hin.

Eine weitere Möglichkeit wäre die Schaffung einer neuen Haltestelle westlich von Lenzing, zu deren Einzugsbereich neben den Saalfeldener Ortsteilen Lenzing und Wiesersberg/Piebing auch der Ortsteil Ecking der Gemeinde Leogang zu zählen wäre. Diese potentielle Haltestelle befindet sich allerdings in einem derzeit völlig unbesiedelten Bereich, sodass die fußläufige Erreichbarkeit nicht oder nur bedingt gegeben ist.

Einstufung des Potentials der bahnnahen Ortsteile aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur, der Festlegungen im REK und der absehbaren Entwicklungsdynamik:

Bsuch: mittel (Wohnen)

Haid: mittel (Wohnen)

Saalfelden: hoch (Wohnen/Arbeiten/Versorgen)

Lenzing: mittel (Wohnen)

Wiesersberg/Piebing: gering (Wohnen)

Einstufung des Potentials im direkten Umfeld der bestehenden Bahnhaltepunkte aufgrund der Festlegungen im REK und der topographischen Gegebenheiten:

Haltestelle Gerling: keines

Saalfelden: hoch (Wohnen/Arbeiten/Versorgen)

Einstufung des Potentials im direkten Umfeld möglicher neuer Bahnhaltedpunkte:

Haltestelle Bsusch/Haid: mittel (Wohnen)

Haltestelle Saalfelden Süd: hoch (Arbeiten/Versorgen)

Haltestelle Ecking/Lenzing: gering (aufgrund der großen Entfernung zu den bestehenden Ortsteilen)

Gemeinde Leogang:

Die Entwicklungsreserven und –potentiale der Gemeinde Leogang liegen überwiegend im Bereich entlang der B 164 Hochkönig Straße und nur in vergleichsweise untergeordnetem Maße in den, in Bahnnahe gelegenen Ortsteilen. Die Lage der Bahn am Talhang ist für eine stärkere Verknüpfung mit der Siedlungsentwicklung ungünstig. Dazu kommt, dass aufgrund der gegebenen Siedlungsstruktur an der B 164 auch bei einem Ausbau des Bahnangebotes eine Buslinie auf der B 164 mit einer relativ dichten Taktfolge (60 Minuten) erforderlich sein wird.

Die Möglichkeiten zur stärkeren Abstimmung der Siedlungsentwicklung von Leogang auf die Bahn müssen daher als gering eingestuft werden. Das größte Potential besteht dabei im Nahbereich der Haltestelle Leogang Steinberge. An der Gemeindegrenze zu Saalfelden bieten sich gewissen Potentiale für eine neue Haltestelle zwischen dem Leoganger Ortsteil Ecking und dem Saalfeldener Ortsteil Lenzing, wobei eine fußläufige Erreichbarkeit allerdings nicht oder nur bedingt gegeben ist. In diesem Bereich sollte die Möglichkeit einer Haltestelle offengehalten werden.

Die Bahnhaltedstelle Hütten wurde vor mehreren Jahren aufgelassen. Aufgrund der Entwicklung im Bereich der Talstation der Leoganger Bergbahn (Asitz) mit der Neuerrichtung mehrerer Hotels und dem Bikepark Leogang ist die Neuerrichtung der Haltestelle in besserer Zuordnung zur Talstation der Seilbahn und zu den Hotels in Betracht zu ziehen.

Einstufung des Potentials der bahnnahen Ortsteile aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur, der Festlegungen im REK und der absehbaren Entwicklungsdynamik:

Ecking: mittel (Wohnen)

Sinning: gering (Wohnen)

Rosental: mittel (Wohnen)

Leogang Ort: gering (Wohnen)

Sonnrain: gering (Wohnen)

Einstufung des Potentials im direkten Umfeld der bestehenden Bahnhaltepunkte aufgrund der Festlegungen im REK und der topographischen Gegebenheiten:

Haltestelle Leogang Steinberge: mittel (Wohnen)

Haltestelle Leogang: gering (Wohnen)

Einstufung des Potentials im direkten Umfeld möglicher neuer Bahnhaltepunkte:

Haltestelle Lenzing/Ecking: gering (aufgrund der großen Entfernung zu den bestehenden Ortsteilen)

Haltestelle Hütten: mittel (Arbeiten/Versorgen) (Talstation Leoganger Bergbahn)

8.5 Zusammenfassende Bewertung;

In der folgenden Tabelle wurden die bestehenden und die möglichen neuen Bahnhaltepunkte aufgelistet und hinsichtlich des bestehenden Potentials aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur und der Festlegungen der REKs bzw. des künftig zusätzlich möglichen Potentials (bei Anpassung der REKs) bewertet in den 4 Bewertungsstufen

- keines
- gering
- mittel
- hoch.

Bei den möglichen Haltepunkten erfolgte eine Einstufung in die Kategorien

- kurzfristig zweckmäßig,
- langfristig zweckmäßig und
- Realisierbarkeit offenhalten

Bahnhaltepunkt	Potential Bestand	<u>zusätzliches</u> Potential künftig	Zweckmäßigkeit (bei neuen Haltepunkten)
Lend	mittel	gering	
Eschenau (Taxenbach)	keines	keines	
Taxenbach	mittel	gering	
Högmoos (Taxenbach) (neu) ¹⁾	gering	mittel	Realisierbarkeit offenhalten
Gries (Bruck)	gering	gering	
St. Georgen (Bruck) (neu) ²⁾	gering	mittel	Realisierbarkeit offenhalten
Bhf. Bruck	hoch	hoch	
Bruck West (neu)	mittel	mittel	kurzfristig zweckmäßig
Schüttdorf Sochor (Zell am See) ³⁾	hoch	mittel	kurz- bzw. langfristig zweckmäßig
Schüttdorf Tischlerhäusl (Zell am See) ³⁾	hoch	mittel	kurz- bzw. langfristig zweckmäßig
Bhf. Zell am See	hoch	gering	
Badhaus/Prielau (Zell am See Nord)	mittel	mittel	Realisierbarkeit offenhalten
Maishofen	mittel	hoch	
Gerling (Saalfelden)	keines	keines	
Bsuch (Saalfelden) neu	mittel	mittel	kurzfristig zweckmäßig als Ersatz von Gerling
Saalfelden	hoch	hoch	
Ecking (Leogang) /Lenzing (Saalfelden) (neu)	gering	gering	Realisierbarkeit offenhalten
Leogang Steinberge	mittel	mittel	
Leogang	gering	gering	
Hütten neu (Leogang)	mittel	mittel	Realisierbarkeit offenhalten

- 1) ersetzt zusammen mit der neuen Haltestelle St. Georgen die Haltestelle Gries
- 2) ersetzt bei Realisierung zusammen mit der neuen Haltestelle Högmoos die Haltestelle Gries
- 3) eine der beiden neuen Haltestellen ist kurzfristig zu realisieren, die andere langfristig

8.6 Vorschläge zur Anpassung der räumlichen Entwicklungskonzepte der Gemeinden

Aufbauend auf der Analyse der Festlegungen in den REKs und der Beurteilung der Potentiale an möglichen neuen Bahnhaltepunkten ergeben sich für die Standortgemeinden folgende Vorschläge zur Anpassung der räumlichen Entwicklungskonzepte:

Gemeinde Lend:

- Erhaltung einer dichten Besiedlung im Umfeld des Bahnhofes Lend entsprechend dem bestehenden REK

Gemeinde Taxenbach:

- Variante 1: Entwicklung des Ortsteiles Lacken als Siedlungsschwerpunkt (ausgerichtet auf die Bahnhaltestelle Gries) oder
- Variante 2: – Entwicklung des Siedlungsschwerpunktes Högmoos mit Errichtung einer Bahnhaltestelle in Högmoos und Aufgabe der Haltestelle Gries in Abstimmung mit der Gemeinde Bruck

Gemeinde Bruck an der Glocknerstraße:

- Weiterführung der Entwicklung in den Erweiterungsgebieten südöstlich und südwestlich des Bahnhofes Bruck mit maßvoller Verdichtung der Bebauung in den fußläufig zum Bahnhof gelegenen Bereichen
- Ausbau des Entwicklungsstandortes St. Georgen mit Neuerrichtung einer Bahnhaltestelle und gleichzeitiger Aufgabe der Haltestelle Gries in Abstimmung mit der Nachbargemeinde Taxenbach. Anstelle der Haltestelle Gries würden bei Umsetzung dieses Vor-

schlages zwei neue Haltestellen in St. Georgen und Högmoos errichtet.

- Flächenvorsorge für eine Bahnhaltestelle Bruck West und Förderung der baulichen Verdichtung im Bereich um die künftige Haltestelle insbesondere mit arbeitsplatzintensiven und nicht primär am Autokunden orientierten Einrichtungen und Betrieben.

Stadtgemeinde Zell am See:

- Flächenvorsorge für die neuen Haltestellen Schüttdorf – Sochor und Schüttdorf – Tischlerhäusl mit Verdichtung der Bebauung im fußläufigen Einzugsbereich der Haltestellen
- Flächenvorsorge für die Haltestelle Badhaus/Prielau (Zell am See Nord)

Gemeinde Maishofen:

- Forcierung der Siedlungsentwicklung in den Ortsteilen Kirchham und Maishofen entsprechend dem bestehenden REK mit Erweiterung des Siedlungsgebietes Richtung Bahntrasse unter Berücksichtigung eines ausreichenden Immissionsschutzes

Stadtgemeinde Saalfelden:

- Flächenvorsorge für eine Verlegung der Haltestelle Gerling auf Höhe des Ortsteiles Bsuch und Erweiterung des Ortsteiles Bsuch in Richtung zur neuen Haltestelle
- Verdichtung der Siedlungsgebiete östlich des Bahnhofes Saalfelden

Gemeinde Leogang:

- Flächenvorsorge für eine neue Bahnhaltestelle auf Höhe der Siedlungen Lenzing (Saalfelden) und Ecking (Leogang) als langfristige Perspektive
- Forcierung der Möglichkeiten zur Siedlungserweiterung im Nahbereich der Haltestelle Leogang Steinberge (Ortsteil Rosental)
- Flächenvorsorge für eine neue Bahnhaltestelle Hütten auf Höhe der Talstation der Leoganger Bergbahn