



**MOBILITÄTSKONZEPT STEIRISCHES SALZKAMMERGUT**  
VERKEHRSMITTELÜBERGREIFENDES MOBILITÄTSKONZEPT  
FÜR DIE GEMEINDEN BAD AUSSEE, BAD MITTERNDORF,  
ALTAUSSEE UND GRUNDLSEE

Auftraggeber: Regionalverein Ausseerland  
Graz, Juli 2022, Version D-18

## Mobilitätskonzept Steirisches Salzkammergut

### AUFTRAGGEBER

**Anschrift:**

Regionalverein Ausseerland  
Bahnhofsstraße 95  
8990 Bad Aussee



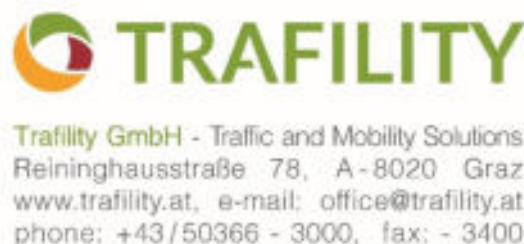
**Vertreten durch:**

Bgm. Franz Frosch  
(Obmann Regionalverein Ausseerland)

### AUFTRAGNEHMER

**Unter Mitarbeit von:**

DI Florian Koppelhuber  
DI Susanne Steiner  
DI Bernhard Schönthaler  
Florian Grater; BSc.  
Bernd Schmeißl



### Versionsmanagement

0-00 .... Erster Index für Bearbeitung bzw. Freigabe durch Auftraggeber A, B, .... Z

0-00 .... Zweiter Index für Bearbeitungsversionen Trafility GmbH

Version	Datum	Bemerkung
B-11	Dez. 2021	Abgabe Erstversion an AG
C-15	Juni 2022	Abgabe Vorabzug an AG
D - 18	Juli 2022	Abgabe an AG

<b>Inhalt</b>	<b>3</b>
<b>Abbildungen</b>	<b>5</b>
<b>1 Grundlagen</b>	<b>7</b>
1.1 Ausgangslage	7
1.2 Aufgabenstellung	7
1.3 Abgrenzungen	8
1.3.1 Zeitliche Abgrenzung	8
1.3.2 Räumliche Abgrenzung	8
1.3.3 Inhaltliche Abgrenzung	8
<b>2 Verkehrliche Ziele des Ausseerlandes</b>	<b>10</b>
2.1.1 Verkehrliche Ziel-Priorisierungen	11
2.2 Aufbau und Ziel des Mobilitätskonzepts	13
<b>3 Motorisierter Individualverkehr</b>	<b>15</b>
3.1 Verkehrserhebung - Zählkonzept	15
3.2 Verkehrserhebung – Ergebnisse	18
3.2.1 Dauerzählstellen	18
3.2.2 Querschnittszählung – eigene Erhebung	20
3.2.3 Fazit Analyse	27
3.3 Maßnahmen	27
3.3.1 Bad Aussee	27
<i>Einbahnsystem</i>	27
<i>Begegnungszone</i>	28
3.3.2 Grundlsee	29
<i>Begegnungszone</i>	29
<i>Geschwindigkeitsreduktionen</i>	31
3.3.3 Bad Mitterndorf	32
3.3.4 Gemeindeübergreifendes Parkleitsystem und Parkraumbewirtschaftung	34
<b>4 Öffentlicher Verkehr</b>	<b>36</b>
4.1 Bestandsanalyse	36
4.1.1 Fazit Bestandsanalyse ÖV	42
4.2 Anforderungen an das ÖV-System	42
4.3 Varianten von ÖV-Systemen	43
4.3.1 Ausseerland Bus	43
4.3.2 Ausseerjet Vollausbau	44
4.3.3 Kombination Ausseerland Bus und Ausseerjet	44
4.4 Wirkungsanalyse	45

4.5	ÖV-Konzept – Vision 2030+	46
<b>5</b>	<b>Mobilitätsmanagement Ausseerland – Vision 2030+</b>	<b>48</b>
<b>6</b>	<b>Mobilität im Ausseerland im Kulturhauptstadtjahr 2024</b>	<b>52</b>
<b>7</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>55</b>
	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>58</b>
	<b>Anhang</b>	<b>59</b>

## Abbildungen

Abbildung 1: Schematische Darstellung der vier Gemeinden und des Untersuchungsgebietes	8
Abbildung 2: Grundsätze der Verkehrsplanung	9
Abbildung 3: Ziele als Grundlage für verkehrsplanerisches Handeln	10
Abbildung 4: Anwendung des Konzeptes der Nachhaltigkeit in der Verkehrsplanung	11
Abbildung 5: Von der Vision zum Ziel	11
Abbildung 6: Priorisierung Gesamtkontext	12
Abbildung 7: Ziel-Priorisierung Verkehrsmittel	12
Abbildung 8: Ziel-Priorisierungen der einzelnen Gemeinden	13
Abbildung 9: Mobilitätskonzept Steirisches Salzkammergut Vision 2030+	14
Abbildung 10: Mobilitätskonzept Steirisches Salzkammergut 2024	14
Abbildung 11: Zählstellen Ausschnitt Altaussee bis Kainisch	15
Abbildung 12: Zählstellen Ausschnitt Bad Aussee	16
Abbildung 13: Zählstellen Ausschnitt Bad Mitterndorf bis Tauplitz	16
Abbildung 14: Verkehrsentwicklung der letzten 15 Jahre	18
Abbildung 15: Daten der Dauerzählstellen 2019 Ausschnitt 1	19
Abbildung 16: Daten der Dauerzählstellen 2019 Ausschnitt 2	19
Abbildung 17: Jahresganglinie 2019	20
Abbildung 18: Ergebnisse der Verkehrszählung Ausschnitt 1	21
Abbildung 19: Ergebnisse der Verkehrszählung Ausschnitt 2	22
Abbildung 20: Ergebnisse der Verkehrszählung Ausschnitt Bad Aussee	22
Abbildung 21: Wochengang Zählstelle 3 - B145, Bad Mitterndorf	23
Abbildung 22: Richtungsbezogene Tagesganglinie Zählstelle 3 - B145, Bad Mitterndorf	23
Abbildung 23: Wochengang Zählstelle 7, L702 Bad Aussee	24
Abbildung 24: Richtungsbezogene Tagesganglinie Zählstelle 7, L702 Bad Aussee	24
Abbildung 25: Wochengang Zählstelle 8, L703 Grundlsee	25
Abbildung 26: Richtungsbezogene Tagesganglinie Zählstelle 8, L703 Grundlsee	25
Abbildung 27: Wochengang Zählstelle 12, L702 Altaussee	26
Abbildung 28: Richtungsbezogene Tagesganglinie Zählstelle 12, L 702 Altaussee	26
Abbildung 29: Vorschlag für Einbahnsystem in Bad Aussee	28
Abbildung 32: Beispiel Begegnungszone Graz – Lendplatz (Quelle: <a href="https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/Um_den_Lendplatz_verkehrsberuhigt_und_bunt.html">https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/Um_den_Lendplatz_verkehrsberuhigt_und_bunt.html</a> )	29
Abbildung 30: Begegnungszone Grundlsee – Abschnitt 1	30
Abbildung 31: Begegnungszone Grundlsee - Abschnitt 2	30
Abbildung 33: Geschwindigkeitsbegrenzungen Grundlsee	31
Abbildung 34: Geschwindigkeitsbegrenzung Gößl	32
Abbildung 35: Geschwindigkeitsanzeige (Quelle: <a href="https://www.sierzega.com/de/produkte/geschwindigkeitsanzeigen">https://www.sierzega.com/de/produkte/geschwindigkeitsanzeigen</a> )	32

Abbildung 36: MIV-Maßnahmen Bad Mitterndorf	33
Abbildung 37: Begegnungszone Bad Mitterndorf	34
Abbildung 38: Parkleitsystem Übersicht	35
Abbildung 39: Liniennetzplan - Bestand	36
Abbildung 40: Fahrgastzahlen am Querschnitt	37
Abbildung 41: Einzugsgebiet Altaussee	38
Abbildung 42: Einzugsgebiet Bad Aussee	39
Abbildung 43: Einzugsgebiet Grundlsee	39
Abbildung 44: Einzugsgebiet Bad Mitterndorf	40
Abbildung 45: ÖV-Erreichbarkeit eines Ortszentrums in 15 min - Altaussee	40
Abbildung 46: ÖV-Erreichbarkeit eines Ortszentrums in 15 min – Bad Aussee	41
Abbildung 47: ÖV-Erreichbarkeit eines Ortszentrums in 15 min – Grundlsee	41
Abbildung 48: ÖV-Erreichbarkeit eines Ortszentrums in 15 min – Bad Mitterndorf	42
Abbildung 49: Anforderungen an das ÖV-System	43
Abbildung 50: schematischer Taktfahrplan	47
Abbildung 51: Mobilitätsmanagement „Das Salzkammergut sanft mobil“, eigene Abbildung	48
Abbildung 52: Mobilitätscenter Bad Aussee, eigene Abbildung	49
Abbildung 53: Ausseerland Card, Quellen: [1]	50
Abbildung 54: Finanzierung, eigene Abbildung	51
Abbildung 55: ÖV-Konzept Umsetzung bis Kulturhauptstadt 2024	54
Abbildung 10: Mobilitätskonzept Steirisches Salzkammergut 2024	54
Abbildung 56: Mobilitätskonzept Steirisches Salzkammergut Vision 2030+	56
Abbildung 10: Mobilitätskonzept Steirisches Salzkammergut 2024	57

# 1 Grundlagen

---

## 1.1 Ausgangslage

Das steirische Salzkammergut als gemeinsamer Begriff für das Ausseerland und das Hinterberger Tal, liegt eingebettet in einem naturschönen Raum zwischen dem Toten Gebirge und dem Dachsteingebirge in der Obersteiermark. Im Straßenverkehr dominiert wird die Region von der quer durchlaufenden B145 Salzkammergutstraße, die ausgehend vom steirischen Ennstal über Bad Aussee, Bad Ischl und Gmunden bis Vöcklabruck führt. Der öffentliche Verkehr ist geprägt durch die von den ÖBB betriebene Salzkammergutbahn, welche Stainach-Irdning im Ennstal mit Attnang-Puchheim an der Westbahn verbindet. Ergänzend zu diesen gemeinsamen Verkehrsachsen ergeben sich in den Orts- und Wohngebieten unterschiedliche Anforderungen bezogen auf die Verkehrsbelastungen und Erreichbarkeit.

Der Kultur- und Naturraum des Salzkammergutes bewirkt ergänzend einen hohen Urlaubs- und Ausflugsverkehr, was gerade in den Sommermonaten zu ausgeprägten Verkehrsspitzen führt und folglich zu unterschiedlichen Anforderungen im Jahresverlauf.

Die ähnliche Ausgangslage in den Gemeinden weist darauf hin, dass die Zusammenarbeit in Verkehrs- und Mobilitätsfragen zu gemeindeübergreifenden Lösungen und Verbesserungen durchwegs sinnvoll erscheint.

Mit insgesamt knapp 11.000 Einwohnern (Hauptwohnsitze) ist der Raum – mit ausgeprägten Zentren – dünn besiedelt. Umso wichtiger ist es, Mobilitätslösungen gemeinsam zu denken, um Synergien bestmöglich zu nutzen und für alle Einwohner und Besucher gute Lösungen zu finden.

## 1.2 Aufgabenstellung

An das Mobilitätskonzept steirisches Salzkammergut sind folgende Fragestellungen gerichtet:

- Welche verkehrlichen Probleme haben die einzelnen Gemeinden?
- Welche Maßnahmen können gesetzt werden, um die individuellen Probleme zu verbessern?
- Welche gemeinsamen verkehrlichen Ziele und Probleme der Gemeinden sind zu identifizieren und was wären mögliche Maßnahmen, um diese Probleme zu verbessern?
- Wie kann der Öffentliche Verkehr attraktiv, bedarfsgerecht, gemeindeübergreifend angeboten werden?
- Wo liegen kritische Punkte im motorisierten Individualverkehr und durch welche Maßnahmen kann die Erreichbarkeit verbessert und/oder die Belastungen für die Bevölkerung reduziert werden?
- Welche zusätzlichen Schritte sind notwendig, um detailliertere Maßnahmen entwickeln zu können?

## 1.3 Abgrenzungen

### 1.3.1 Zeitliche Abgrenzung

Das Analysejahr zur Erhebung des IST-Zustands wurde mit dem Jahr 2021 definiert. Die Wirkungen werden je nach Maßnahmen für das Analysejahr oder einen sinnvollen Prognosezeitraum ermittelt. Es erfolgt keine allgemeine Verkehrsprognose.

### 1.3.2 Räumliche Abgrenzung

Das Planungsgebiet umfasst das gesamte steirische Salzkammergut bestehend aus den Gemeinden Altaussee, Grundlsee, Bad Aussee und Bad Mitterndorf (siehe Abbildung 1).

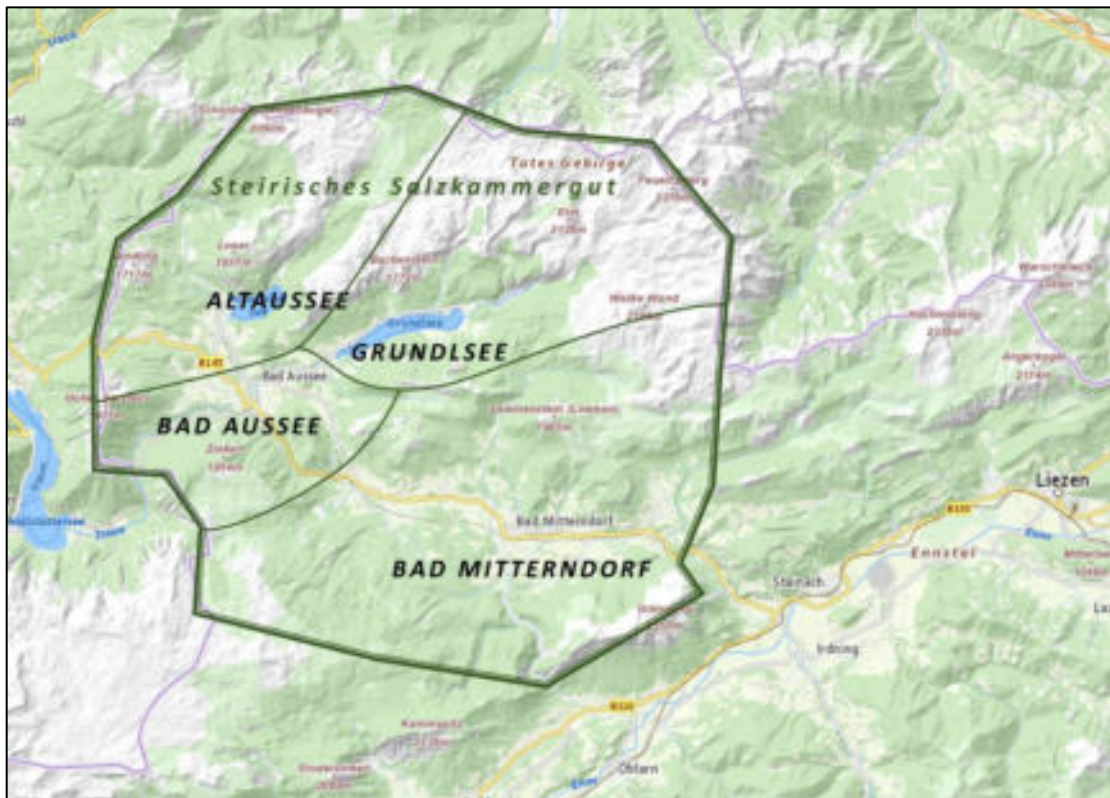


Abbildung 1: Schematische Darstellung der vier Gemeinden und des Untersuchungsgebietes

### 1.3.3 Inhaltliche Abgrenzung

Das Mobilitätskonzept Steirisches Salzkammergut umfasst die Verkehrsmittel Öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr. Für den Radverkehr wird ein separates Radverkehrskonzept erstellt (Trafility, Radverkehrskonzept Steirisches Salzkammergut, 2022).

#### Methode

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes Steirisches Salzkammergut richtet sich nach dem allgemein gültigen Planungsablauf für Verkehrsplanungsprojekte gemäß RVS 02.01.11. Eine vereinfachte grafische Darstellung ist Abbildung 1 zu entnehmen.



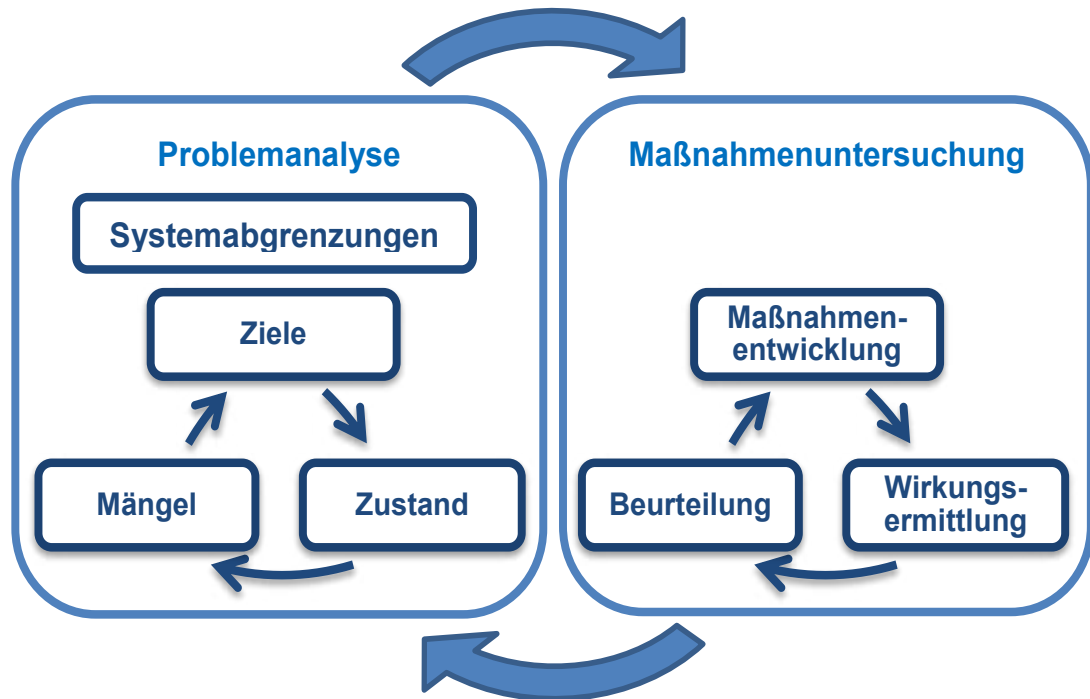


Abbildung 2: Grundsätze der Verkehrsplanung

Die Erarbeitung des Konzeptes ist ein iterativer Prozess, welche eine enge Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Gemeinden und den Verkehrsplanern erfordert.

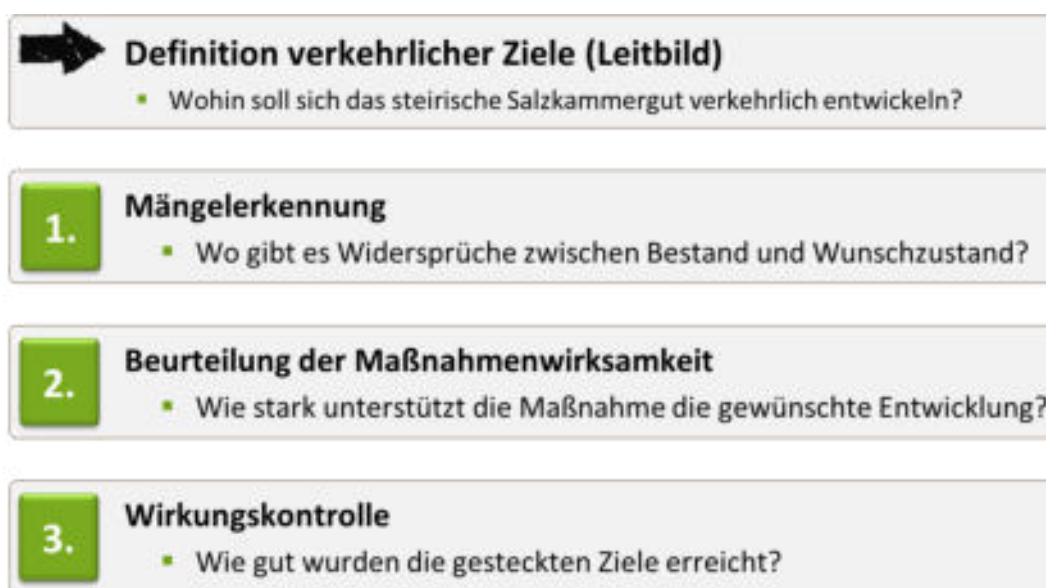
In einem Workshop werden gemeinsam Ziele bzw. Ziel-Priorisierungen festgelegt. Im Zuge einer Begehung und Befahrung des Projektgebiets wird der Ist-Zustand erhoben und daraufhin eine Bestandsanalyse für die Verkehrsmodi motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr durchgeführt. Aufbauend auf eine Problemanalyse werden Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in den beteiligten Gemeinden entwickelt. Die erarbeiteten Maßnahmen werden in einem iterativen Prozess zwischen den beteiligten Gemeinden und Trafility weiterentwickelt. Die Maßnahmenuntersuchung erfolgt ebenfalls getrennt für die Verkehrsmodi motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr. Die Problemanalyse und Maßnahmenuntersuchung werden im vorliegenden Bericht gemeinsam beschrieben.

## 2 Verkehrliche Ziele des Ausseerlandes

Verkehrsplanerisches Handeln zielt auf die Verbesserung eines gegenwärtig unerwünschten und mangelhaften Zustandes hin zu einem zukünftig erwünschten Zustand ab. Kernelement jeder Planung sind Maßnahmen, die als Handlungskonzepte diese Zustandsverbesserungen herbeiführen sollen. <sup>1</sup>

Maßnahmen sind Konzepte, die ziel- und problemorientiert zu entwickeln sind. Es ist immer von der Frage auszugehen, welche Probleme sind zu lösen und welche Ziele sollen damit erreicht werden. Die Maßnahmen der Verkehrsplanung und ihre Wirkungen stehen in einem komplexen System sozialer, ökonomischer und ökologischer Zusammenhänge, die im Zuge des Planungsablaufes so weit wie möglich integriert zu beachten sind. <sup>2</sup>

Die festgelegten Ziele liefern die Grundlage für verkehrsplanerisches Handeln. Sie sind Grundlage der Mängelerkennung, Basis für die Beurteilung der Maßnahmenwirksamkeit und dienen zur späteren Wirkungskontrolle in der Umsetzung der Maßnahmen (siehe Abbildung 3).



**Abbildung 3: Ziele als Grundlage für verkehrsplanerisches Handeln**

Die Einteilung der Ziele erfolgt nach dem Konzept der Nachhaltigkeit, welches das Zusammenspiel aus Ökonomie, Ökologie und Sozialem beschreibt. In Anwendung auf die Verkehrsplanung werden stellvertretend die Begriffe Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft verwendet. In Abbildung 4 sind mögliche Interessen bzw. Ideen, gegliedert nach den oben genannten Aspekten, angeführt. Für die Erstellung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes gilt es, die Interessen in diesem Spannungsfeld zu bewerten und im besten Fall ausgewogen zu berücksichtigen.

<sup>1</sup> Vgl. RVS 02.01.11, FSV (2013)

<sup>2</sup> Vgl. RVS 02.01.11, FSV (2013)



Abbildung 4: Anwendung des Konzeptes der Nachhaltigkeit in der Verkehrsplanung

### 2.1.1 Verkehrliche Ziel-Priorisierungen

Die Menschen haben bezüglich des optimalen Zustandes ihrer Gemeinden und der Region Steirisches Salzkammergut Vorstellungen. Viele Punkte darin haben eine Rückwirkung auf den Verkehr. Die erste Aufgabe im Mobilitätskonzept ist es daher, die bestehenden Visionen, unter Einbindung bestehender Einschränkungen und Voraussetzungen, zu erörtern und die verkehrlichen Priorisierungen für die einzelnen Gemeinden in einem gemeinsamen Workshop zu erarbeiten und zusammenzuführen.

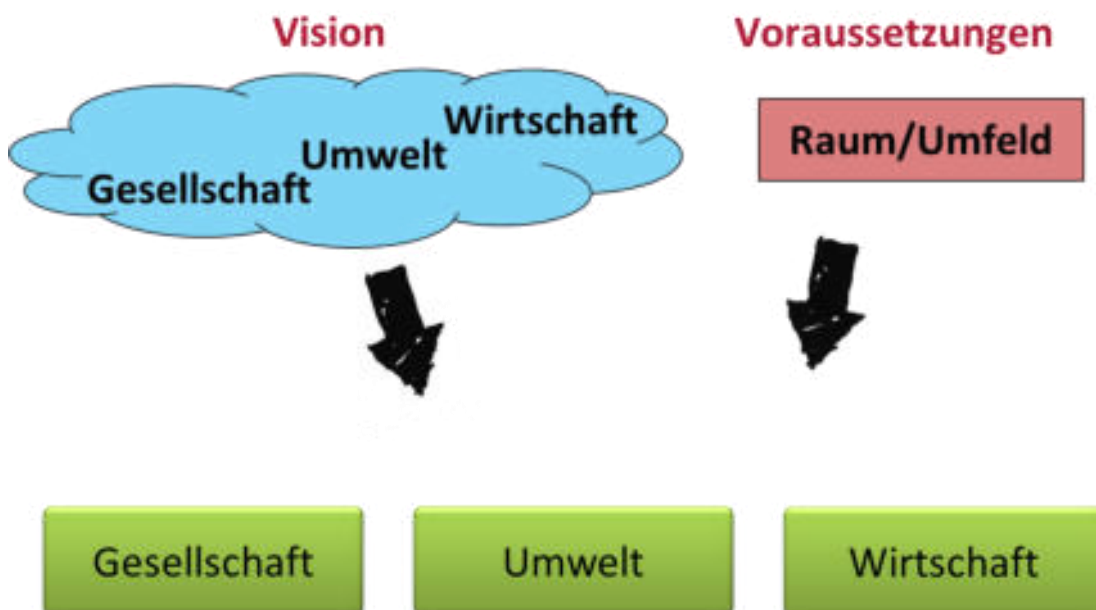


Abbildung 5: Von der Vision zum Ziel

Im Rahmen eines Workshops mit Vertretern der Gemeinden Altaussee, Bad Aussee, Grundlsee und Bad Mitterndorf sowie den mitwirkenden Verkehrsplanern wurde eine verkehrliche Ziel-Priorisierung für das Ausseerland erarbeitet. Diese Priorisierungen sind in Abbildung 6 bis Abbildung 8 dargestellt.

Die Priorisierungen im Gesamtkontext zeigen, dass alle 3 Aspekte für die Gemeinden wichtig sind und keiner der Aspekte ausgeschlossen werden darf, der Aspekt Wirtschaft jedoch tendenziell weniger priorisiert wird.



Abbildung 6: Priorisierung Gesamtkontext

Bei der Ziel-Priorisierung der Verkehrsmittel wird ersichtlich, dass der öffentliche Verkehr in diesem Konzept etwas mehr priorisiert werden soll als der motorisierte Individualverkehr. Die Priorität der Verkehrsmodi zu Fuß und Rad ist bei den Gemeinden sehr unterschiedlich hoch, diese Verkehrsmodi sind jedoch nicht Teil dieses Mobilitätskonzepts. Das Verkehrsmittel Rad wird im Radverkehrskonzept Steirisches Salzkammergut behandelt ((Trafility, Radverkehrskonzept Steirisches Salzkammergut, 2022).

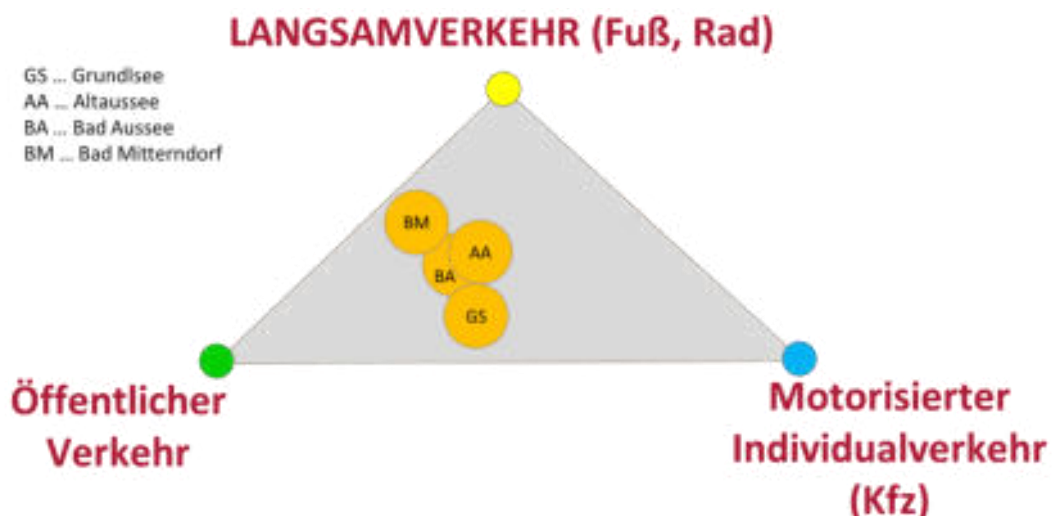


Abbildung 7: Ziel-Priorisierung Verkehrsmittel

Bei Priorisierung nach Alltagsverkehr oder Freizeit-, Urlaubs- und Gästeverkehr sehen die Gemeinden für das Mobilitätskonzept den Freizeit-, Urlaubs- und Gästeverkehr im Fokus.



Abbildung 8: Ziel-Priorisierungen der einzelnen Gemeinden

## 2.2 Aufbau und Ziel des Mobilitätskonzepts

Ziel ist es ein Mobilitätskonzept für alle Gemeinden im Ausseerland (Altaussee, Bad Aussee, Grundlsee und Bad Mitterndorf) zu erarbeiten, welches als Planungsgrundlage für die Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahren im Ausseerland dienen soll. Dabei sollen sowohl die gemeinsamen verkehrlichen Probleme des Steirischen Salzkammerguts verbessert werden als auch auf die jeweiligen Probleme der Gemeinden geachtet werden. Hierfür wird zuerst eine Bestandsanalyse je Verkehrsart durchgeführt und daran anknüpfend Maßnahmen entwickelt. Dabei werden gemeindeübergreifende Maßnahmen erarbeitet und auf kleinräumige Problemstellen der einzelnen Gemeinden eingegangen. Das Mobilitätskonzept soll derart konzipiert werden, dass durch das Zusammenwirken der Maßnahmen Verbesserungen sowohl im ÖV als auch im motorisierten Individualverkehr erreicht werden können. Der öffentliche Verkehr soll attraktiver gestaltet werden, gleichzeitig werden unter anderem leicht restriktive Maßnahmen im MIV gesetzt. In dem vorliegenden Bericht wird das Mobilitätskonzept Vision 2030+ vorgestellt, welches ein gemeinsames, langfristiges und nachhaltiges Mobilitätskonzept für das steirische Salzkammergut abbildet. Abbildung 9 zeigt das daraus resultierende Mobilitätskonzept Vision 2030+, welches im Zuge des Berichts erläutert wird.

Des Weiteren wird ein Mobilitätskonzept 2024 erarbeitet, welches im Vergleich zum Mobilitätskonzept 2030+ schneller umsetzbare Maßnahmen umfasst und bereits im Kulturhauptstadtjahr 2024 die Mobilität im steirischen Salzkammergut verbessern soll. Dieses ist in Abbildung 10 dargestellt.



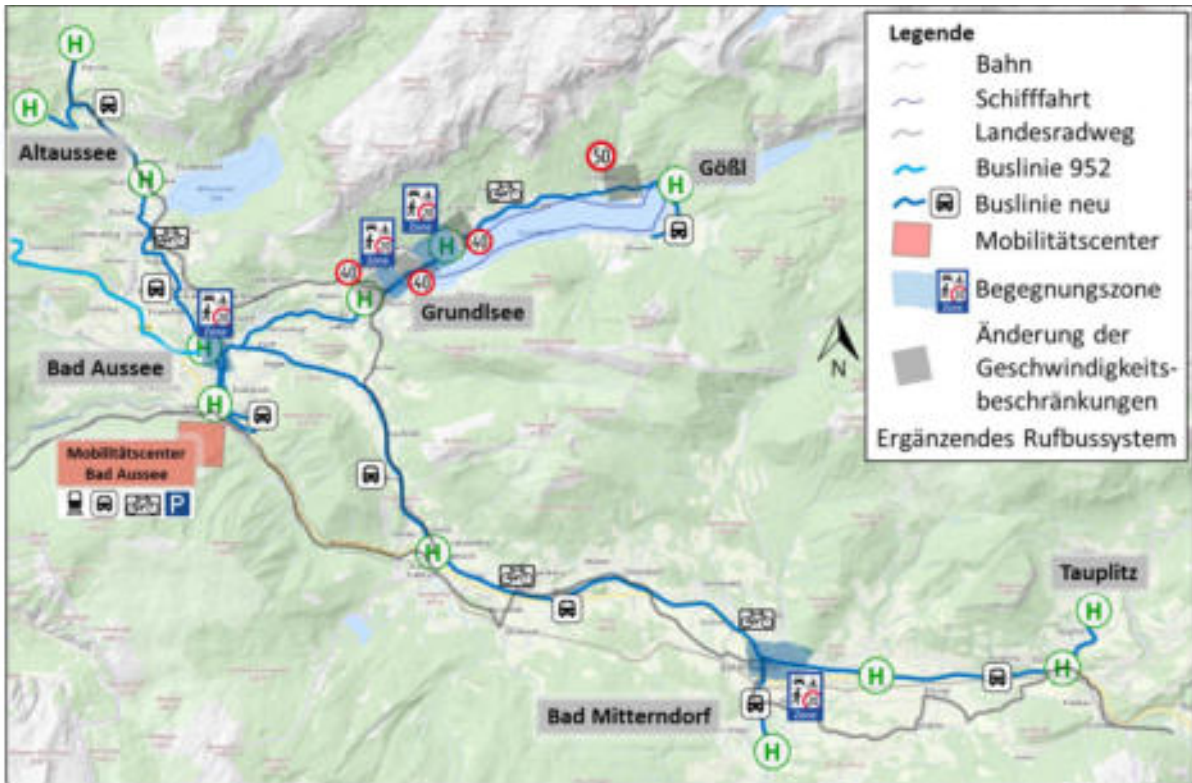


Abbildung 9: Mobilitätskonzept Steirisches Salzkammergut Vision 2030+

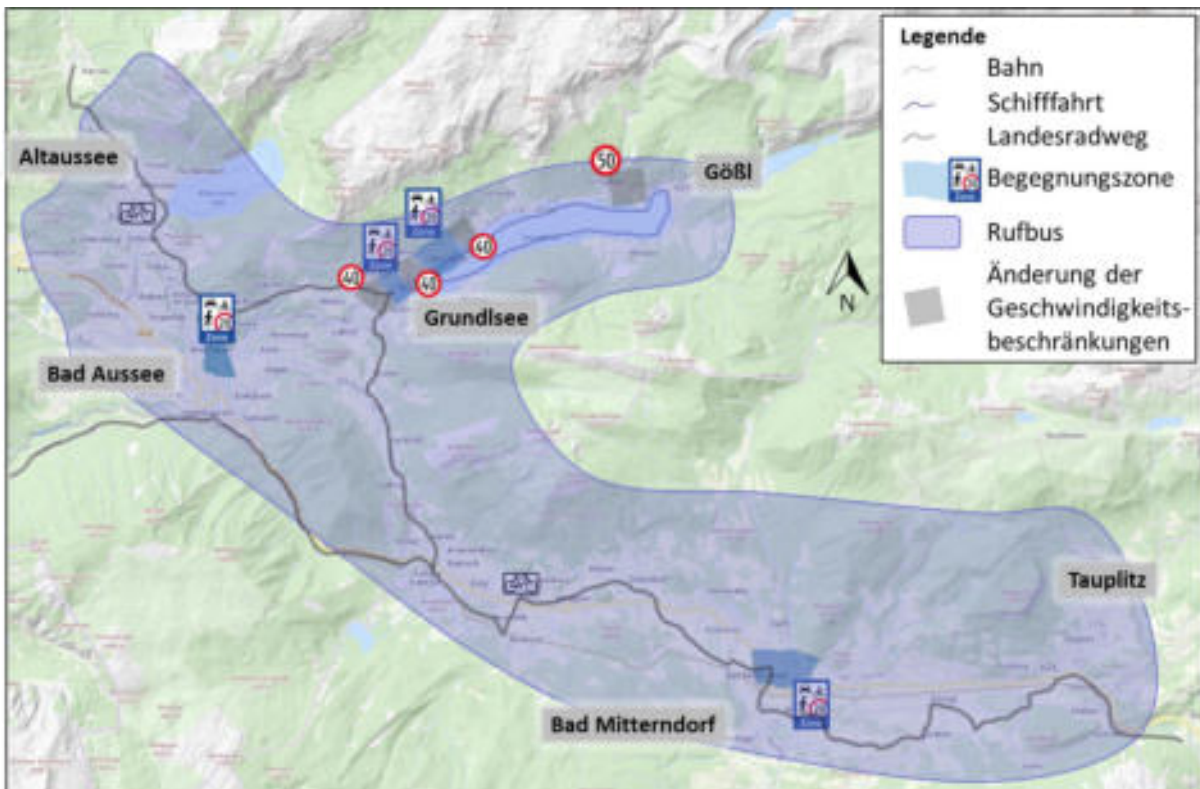


Abbildung 10: Mobilitätskonzept Steirisches Salzkammergut 2024

### 3 Motorisierter Individualverkehr

#### 3.1 Verkehrserhebung - Zählkonzept

Zur Erhebung der Verkehrsstärken im steirischen Salzkammergut wurden wochenweise Messungen an insgesamt 15 Querschnitten in den 4 Gemeinden durchgeführt. Zusätzlich dazu wurden die Daten von 8 Dauerzählstellen des Landes Steiermark im Planungsgebiet herangezogen und analysiert. Das Zählkonzept wird in den folgenden Abbildungen angeführt.

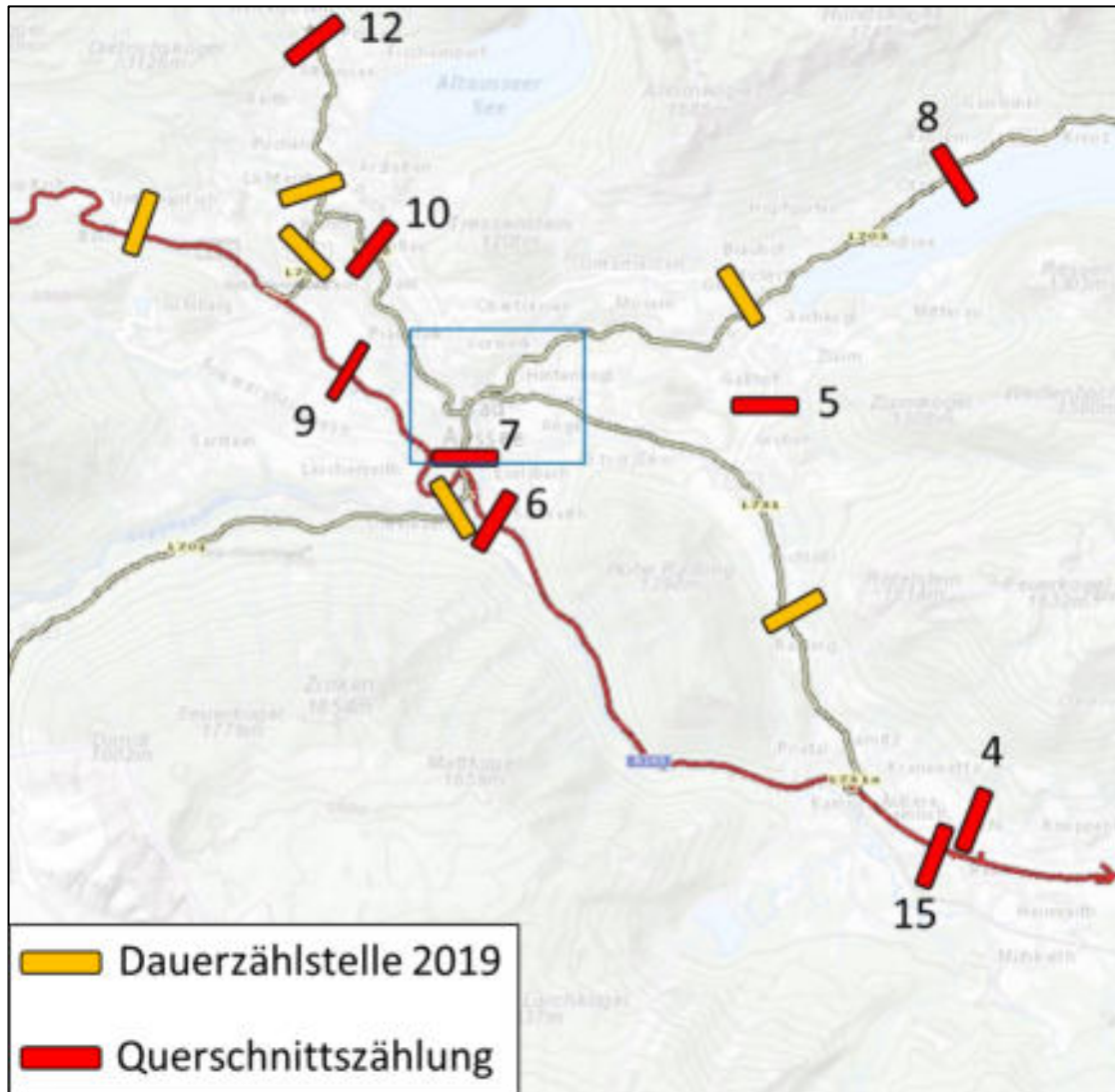


Abbildung 11: Zählstellen Ausschnitt Altaussee bis Kainisch

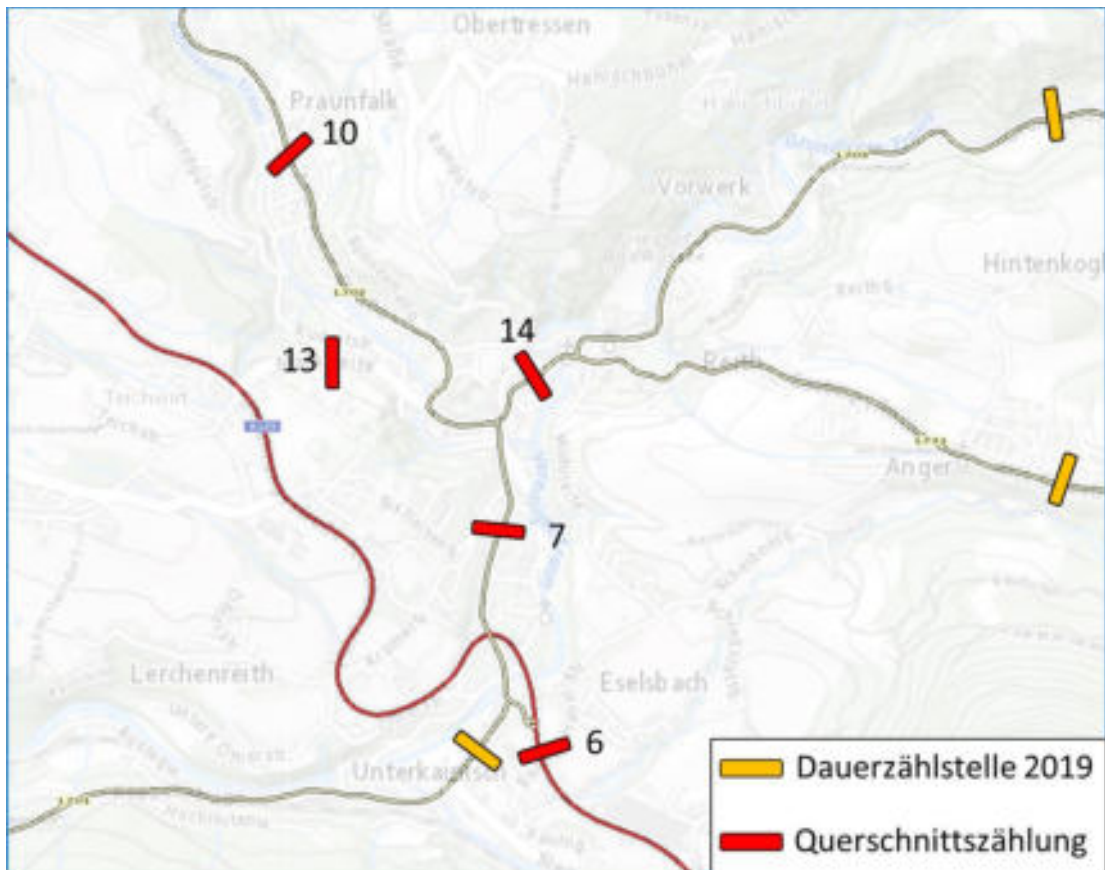


Abbildung 12: Zählstellen Ausschnitt Bad Aussee

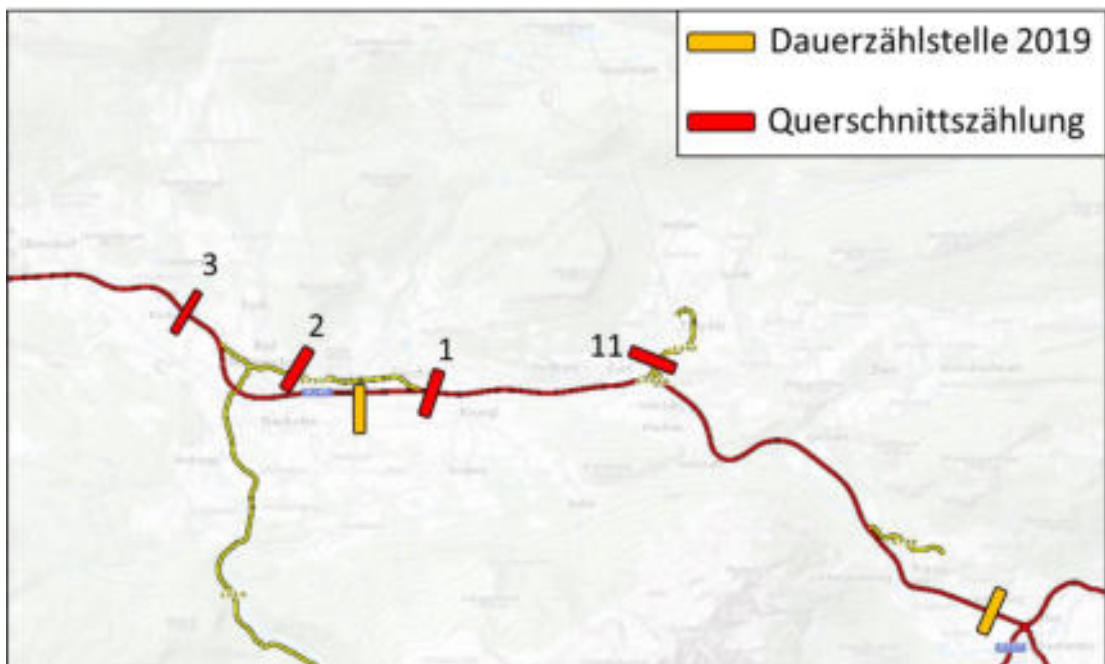


Abbildung 13: Zählstellen Ausschnitt Bad Mitterndorf bis Tauplitz



Die Querschnittszählungen wurden mit Seitenradargeräten durchgeführt. Die genauen Standorte sind Tabelle 1 zu entnehmen.

Zählstelle	Straße		Aufstellungsort
1	B 145	Salzkammergut Straße	vor Einfahrt Bad Mitterndorf
2	L 730	Mitterndorferstraße	in Bad Mitterndorf bei Aufsperrdienst Geweißler
3	B 145	Salzkammergut Straße	in Rödschitz nach Avanti - RFB OÖ
4	Gem	Gemeindestraße Pichl	in Pichl bei Ortstafel Ost
5	Gem	Gemeindestraße Gruben	in Gruben
6	B 145	Salzkammergut Straße	in Bad Aussee bei Rigipswerk
7	L 702	Altausseeerstraße	Regionalfernsehen
8	L 703	Grundlseerstraße	in Grundlsee
9	B 145	Salzkammergut Straße	in Bad Aussee Reitern/Pötschen - RFB Li
10	L 702	Altausseeerstraße	in Bad Aussee bei Emil Ertl Weg
11	L732	Tauplitzstraße	nach Auffahrtsrampe Richtung Tauplitz
12	L 702	Altausseeerstraße	in Altaussee Richtung Salzbergwerk
13	Gem	Gemeindestraße Marktleite	Rotes Kreuz Richtung Zentrum
14	L 703	Grundlseerstraße	in Bad Aussee bei Erzherzog Johann Brücke
15	B 145	Salzkammergut Straße	vor Einfahrt Pichl Ödensee

**Tabelle 1: Aufstellungsstandorte der Seitenradargeräte**

Die Verkehrsbelastungen wurden mit den Seitenradargeräten über einen Zeitraum von mindestens 7 Tagen erhoben. Einzelne Standorte wurden über zwei Wochen gezählt. Die Aufstellungszeiträume an den jeweiligen Standorten sind in Tabelle 2 ersichtlich.

Zählstelle	Straße		Aufstellungszeitraum
1	B 145	Salzkammergut Straße	14.04. bis 21.04.
2	L 730	Mitterndorferstraße	14.04. bis 21.04.
3	B 145	Salzkammergut Straße	14.04. bis 28.04.
4	Gem	Gemeindestraße Pichl	21.04. bis 28.04.
5	Gem	Gemeindestraße Gruben	28.04. bis 05.05.
6	B 145	Salzkammergut Straße	21.04. bis 05.05.
7	L 702	Altausseeerstraße	28.04. bis 05.05.
8	L 703	Grundlseerstraße	05.05. bis 12.05.
9	B 145	Salzkammergut Straße	28.04. bis 12.05.
10	L 702	Altausseeerstraße	28.04. bis 12.05.
11	L732	Tauplitzstraße	14.04 bis 21.04
12	L 702	Altausseeerstraße	05.05. bis 12.05.
13	Gem	Gemeindestraße Marktleite	28.04. bis 05.05.
14	L 703	Grundlseerstraße	28.04. bis 05.05.
15	B 145	Salzkammergut Straße	21.04. bis 28.04.

**Tabelle 2: Aufstellungszeitraum der Seitenradargeräte**

### 3.2 Verkehrserhebung – Ergebnisse

Für die Dauerzählstelle auf der B145 im Bereich des Pötschenpasses wurden die Verkehrsbelastungen der letzten 15 Jahre analysiert. Dabei zeigt sich, dass eine moderate Verkehrsentwicklung mit einer Zunahme von rund 1,2% pro Jahr vorliegt. Im Jahr 2020 wurden deutlich geringere Verkehrsbelastungen verzeichnet. Dies ist auf die im Jahr 2020 und 2021 herrschende Coronapandemie und dessen Einschränkungen zurückzuführen.

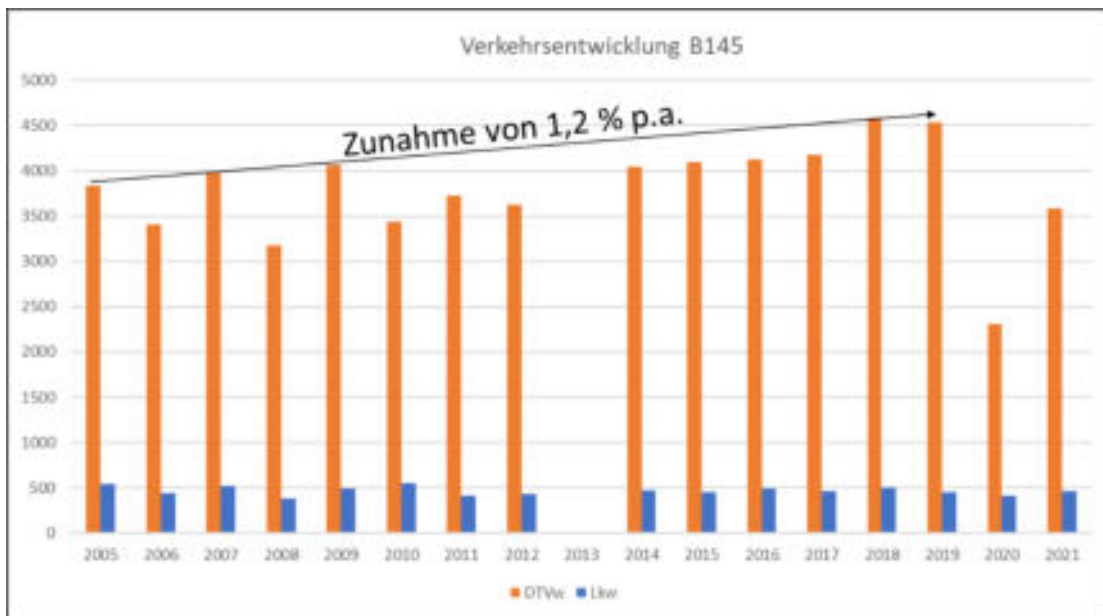


Abbildung 14: Verkehrsentwicklung der letzten 15 Jahre

#### 3.2.1 Dauerzählstellen

Aufgrund der im Jahr 2020 einsetzenden Coronapandemie und den damit einhergehenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung wurde bei Analyse der Verkehrszahlen der Dauerzählstellen auf das Jahr 2019, vor Einsetzen der Pandemie, zurückgegriffen. Die B145 weist nach der Abzweigung Trautenfels einen jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehr von rund 8 100 Kfz auf. Der Schwerverkehrsanteil beträgt in diesem Bereich 7%. Entlang der B145 Richtung Oberösterreich auf der Umfahrung bei Bad Mitterndorf verringert sich die Verkehrsbelastung im JDTV auf rund 6 100 Kfz mit einem SV-Anteil von 6% und rund 5 200 Kfz vor dem Ortsteil Lupitsch. Entlang der L731 wurde im Jahr 2019 ein jahresdurchschnittlicher täglicher Verkehr von rund 1 300 Kfz verzeichnet. Die L703 verzeichnete im Jahr 2019 einen JDTV von rund 2 600 Kfz mit einem SV-Anteil von rund 3%. Der jahresdurchschnittliche tägliche Verkehr auf der L702, welche von und nach Altaussee führt, lag im Jahr 2019 bei rund 4 600 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 5%. Die genauen Verkehrsbelastungen sind Abbildung 15 und Abbildung 16 zu entnehmen.

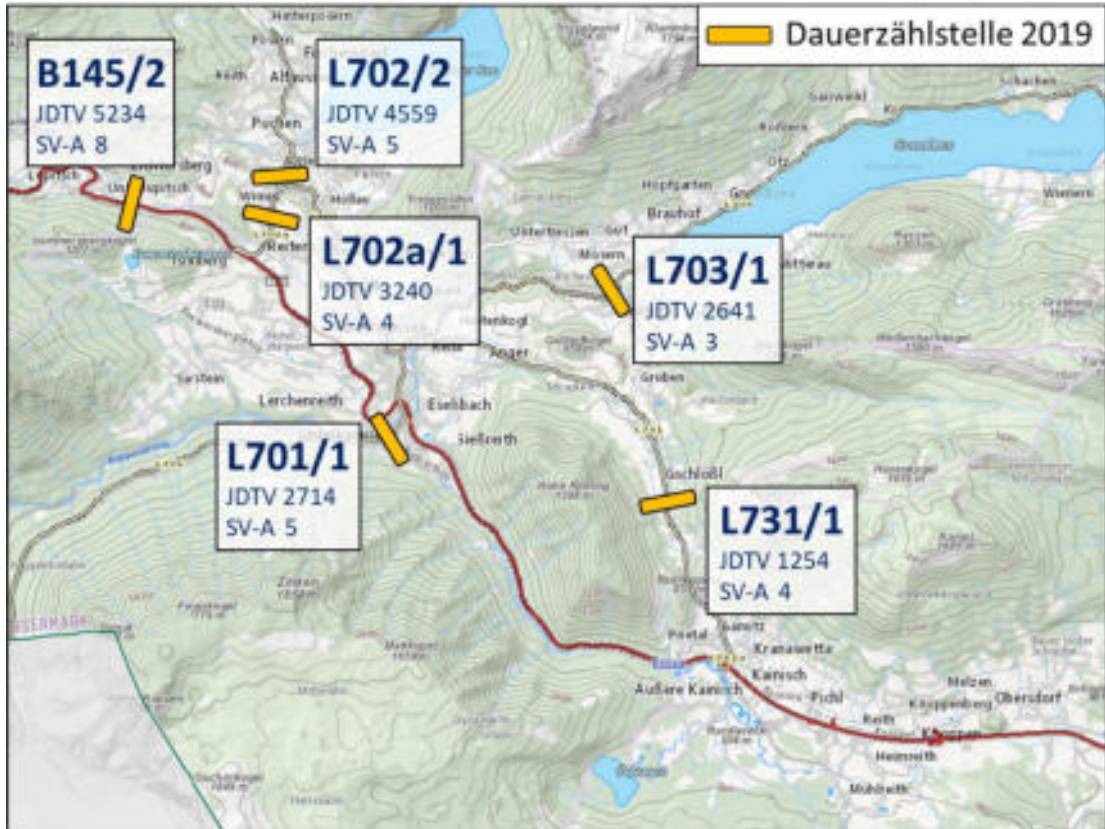


Abbildung 15: Daten der Dauerzählstellen 2019 Ausschnitt 1



Abbildung 16: Daten der Dauerzählstellen 2019 Ausschnitt 2

### 3.2.2 Querschnittszählung – eigene Erhebung

Im April 2021 wurden mit Seitenradargeräten die Querschnittsbelastungen an definierten Querschnitten erhoben. Aus Daten der Dauerzählstellen des Landes Steiermark geht hervor, dass Verkehrsbelastungen im April tendenziell unter dem Jahresdurchschnitt liegen. Die höchsten Verkehrsbelastungen sind von Juni bis September zu verzeichnen.

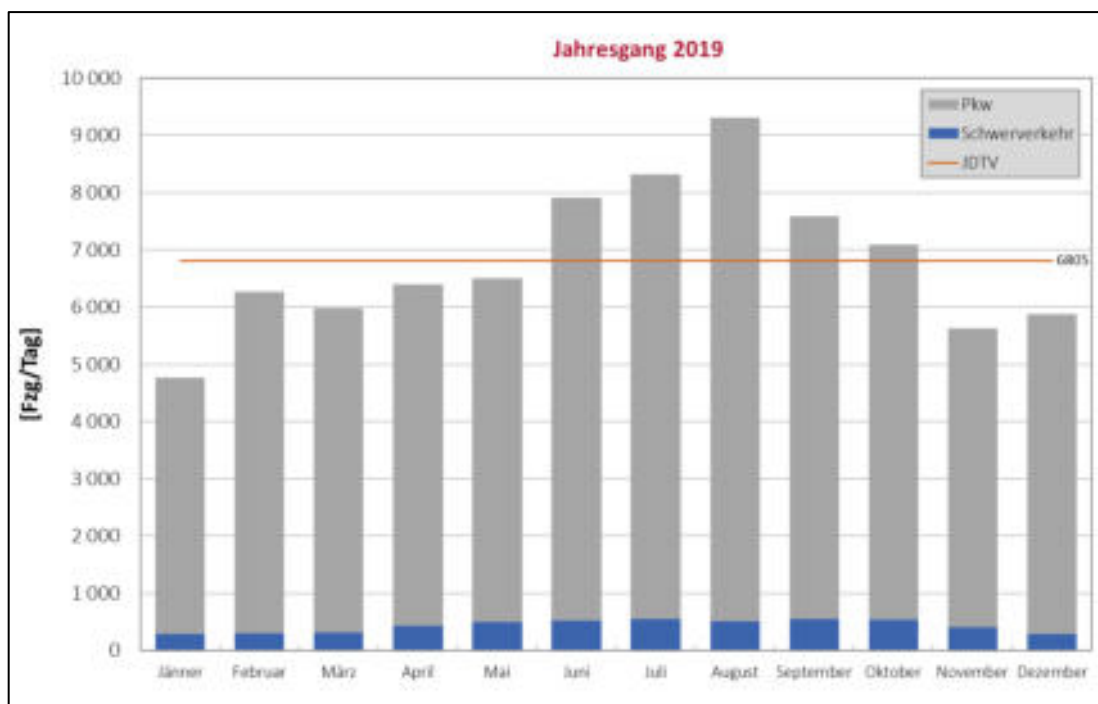


Abbildung 17: Jahresganglinie 2019

Die tatsächlich erhobenen Verkehrsbelastungen im Zählzeitraum wurden anhand von historischen Verkehrsdaten auf den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr hochgerechnet. Die folgenden Abbildungen zeigen den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr und den Schwerverkehrsanteil.

Es zeigt sich, dass der DTV<sub>w</sub> auf der B145 zwischen rund 6 100 Kfz und rund 7 100 Kfz liegt. Der Schwerverkehrsanteil liegt zwischen 7% und 8%. Abseits der B145 sind, mit Ausnahme von Bad Aussee Zentrum, deutlich geringere Verkehrsbelastungen zu verzeichnen. Die L732 von und nach Tauplitz weist einen durchschnittlichen werktäglichen Verkehr von rund 1 800 Kfz und einen SV-Anteil von rund 3,3% auf. Auf der L730, die durch das Ortszentrum von Bad Mitterndorf führt, werden Verkehrsbelastungen von 2 600 Kfz und ein SV-Anteil von etwa 2% verzeichnet. Die Grubenstraße weist einen durchschnittlichen werktäglichen Verkehr von 1 200 Kfz auf. Entlang des Grundlsees auf der L703 beträgt der DTV<sub>w</sub> rund 1 600 Kfz bei einem SV-Anteil von 2,9%. Zwischen Bad Aussee und Altaussee wird auf der L702 ein DTV<sub>w</sub> von rund 3 500 Kfz bei einem SV-Anteil von rund 3,9% verzeichnet. Auf der BlaasträÙe in Altaussee, welche auf den Loser führt, beträgt der DTV<sub>w</sub> rund 770 Kfz bei einem Schwerverkehrsanteil von rund 4%.



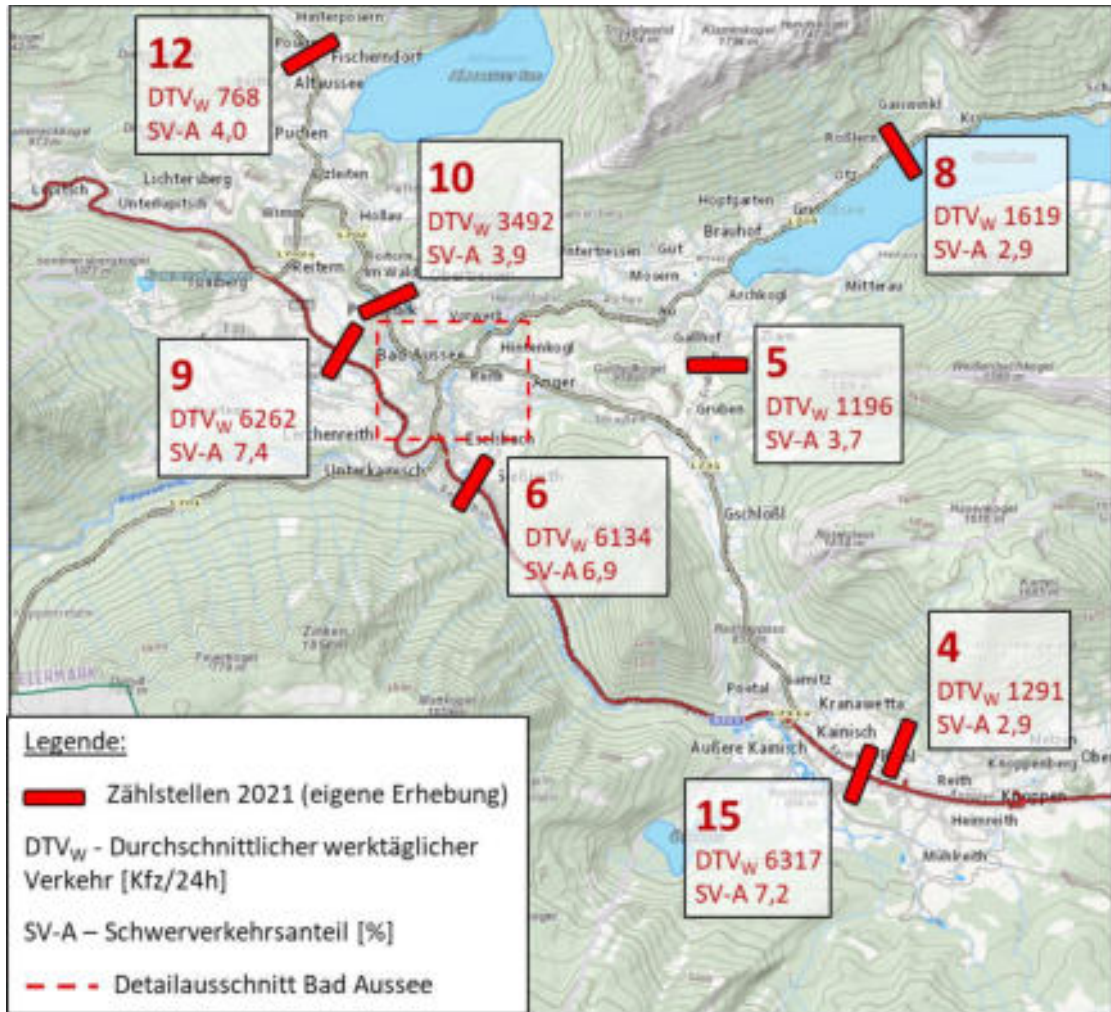


Abbildung 18: Ergebnisse der Verkehrszählung Ausschnitt 1

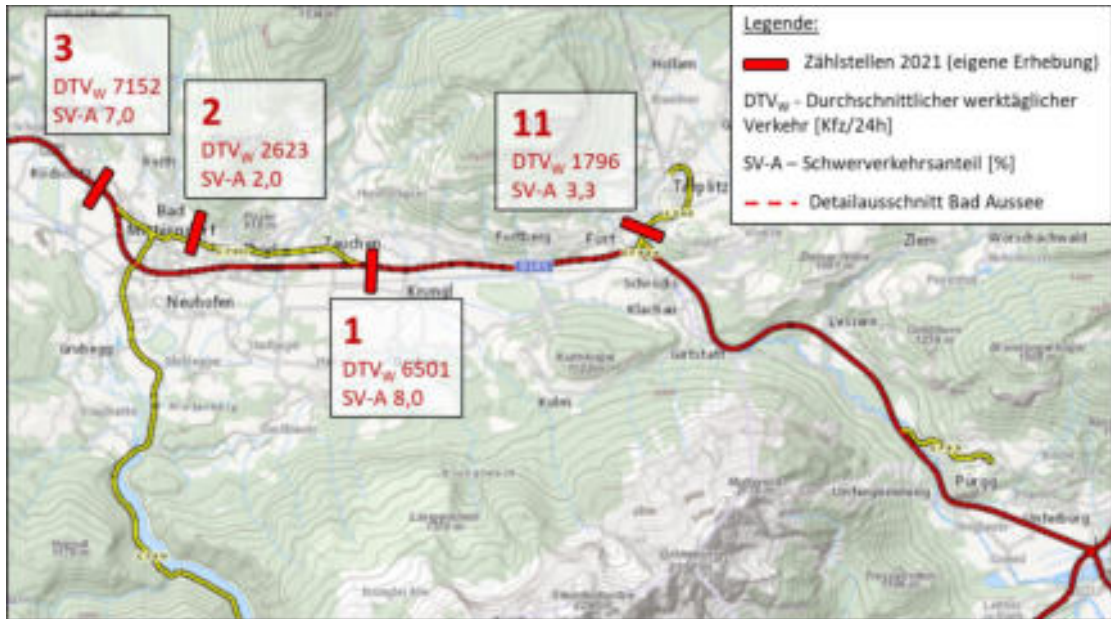


Abbildung 19: Ergebnisse der Verkehrszählung Ausschnitt 2

Der DTV<sub>w</sub> in Bad Aussee Zentrum beträgt rund 6 700 Kfz und ist somit höher als der DTV<sub>w</sub> auf der B145 vor der der Ortseinfahrt Bad Aussee.

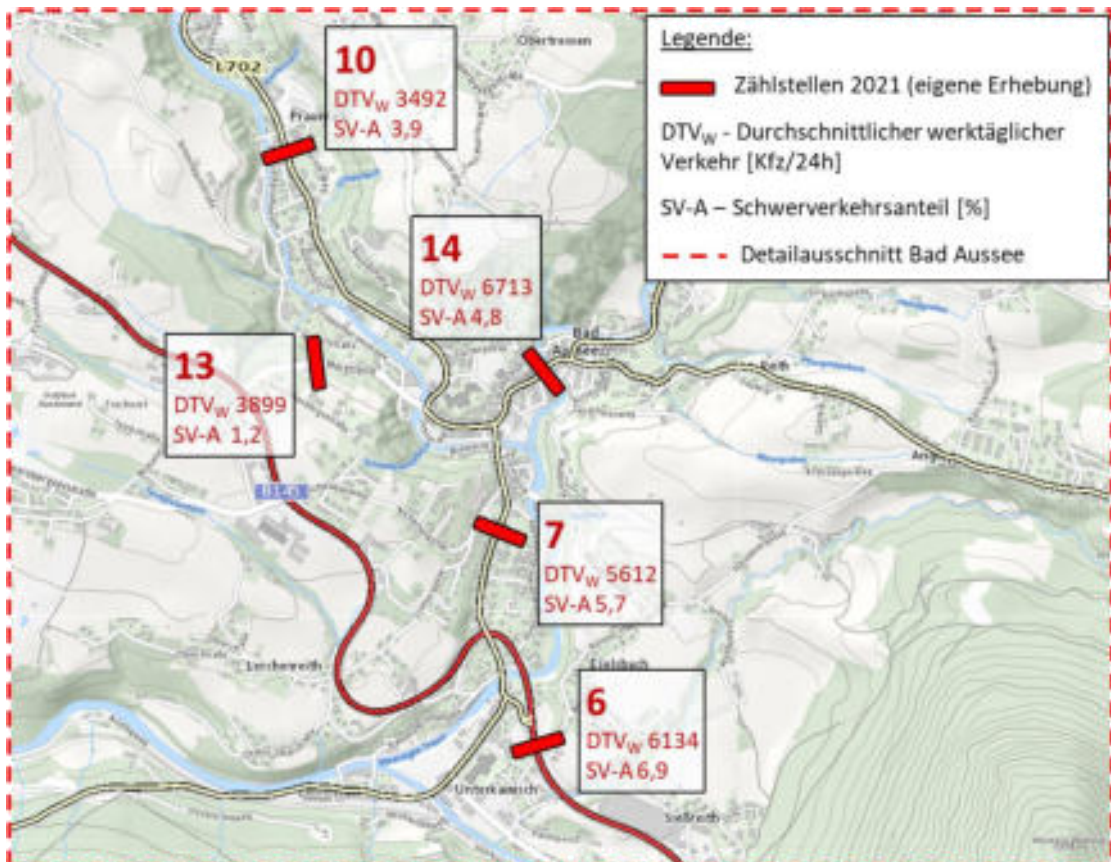


Abbildung 20: Ergebnisse der Verkehrszählung Ausschnitt Bad Aussee

Aus den Querschnittszählungen wurden die Verkehrsbelastungen im Wochengang, sowie im Tagesgang ermittelt. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die hochgerechneten Verkehrsbelastungen. Beispielhaft wird der Wochengang und Tagesgang für die Zählstellen 3, 7, 8 und 12 dargestellt. Die Zählstelle 3 an der B145 zeigt im Wochengang am Wochenende eine geringere Verkehrsbelastung, welche auf den Berufsverkehr zurückzuführen ist.

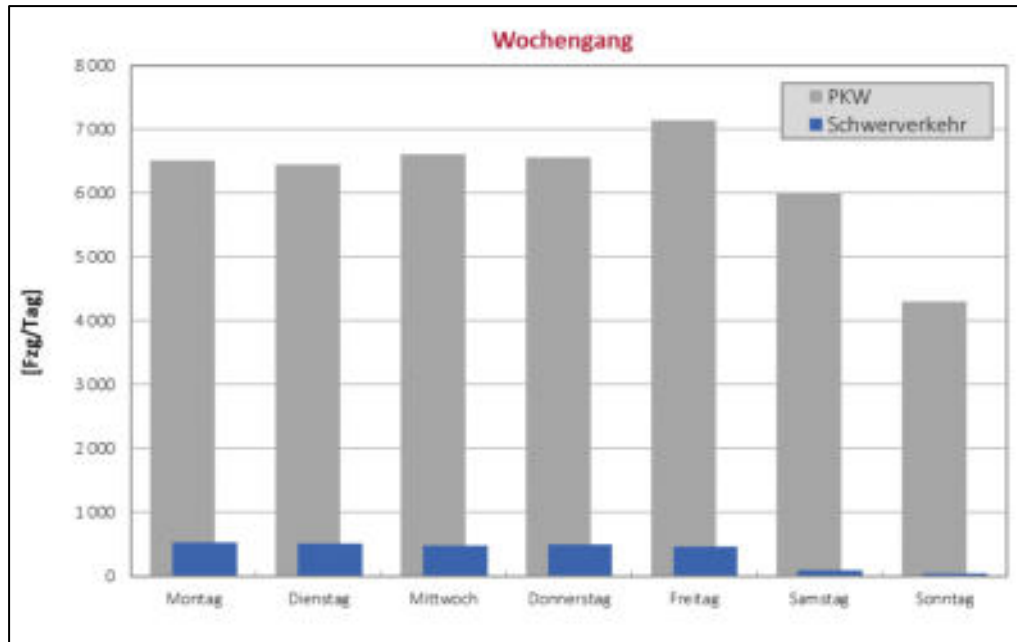


Abbildung 21: Wochengang Zählstelle 3 - B145, Bad Mitterndorf

Im Tagesgang zeigt sich an der Zählstelle 3 eine ausgeprägte Morgenspitze, sowie eine etwas geringer ausgeprägte Abendspitze. Dies lässt sich ebenfalls auf den Berufsverkehr zurückführen.

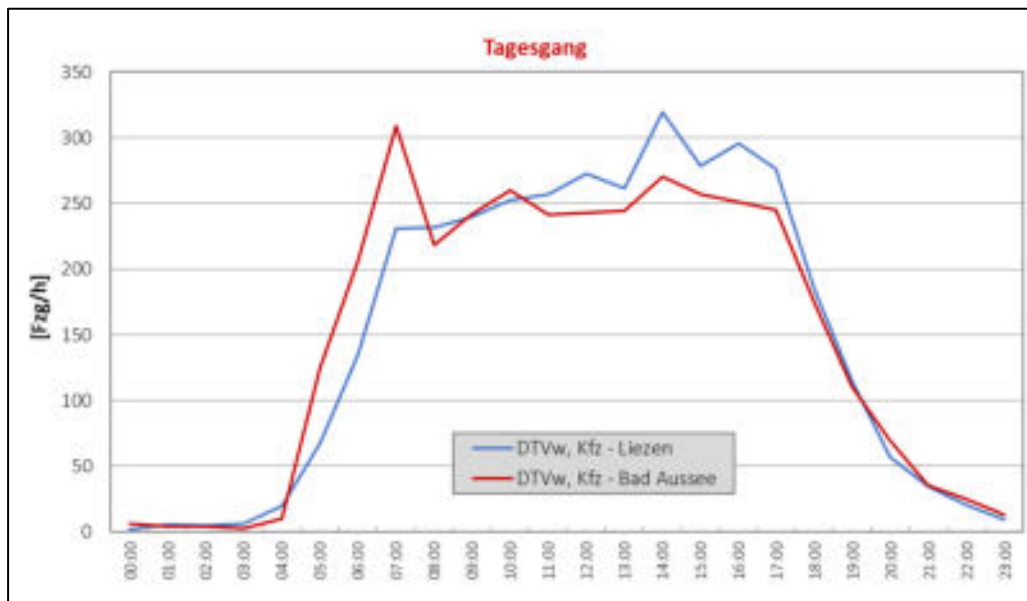


Abbildung 22: Richtungsbezogene Tagesganglinie Zählstelle 3 - B145, Bad Mitterndorf



Die Zählstelle 7 an der L702 zeigt im Wochengang eine stark verringerte Verkehrsbelastung am Wochenende. Auch hier zeigt sich der starke Kontrast zum werktäglichen Verkehr.

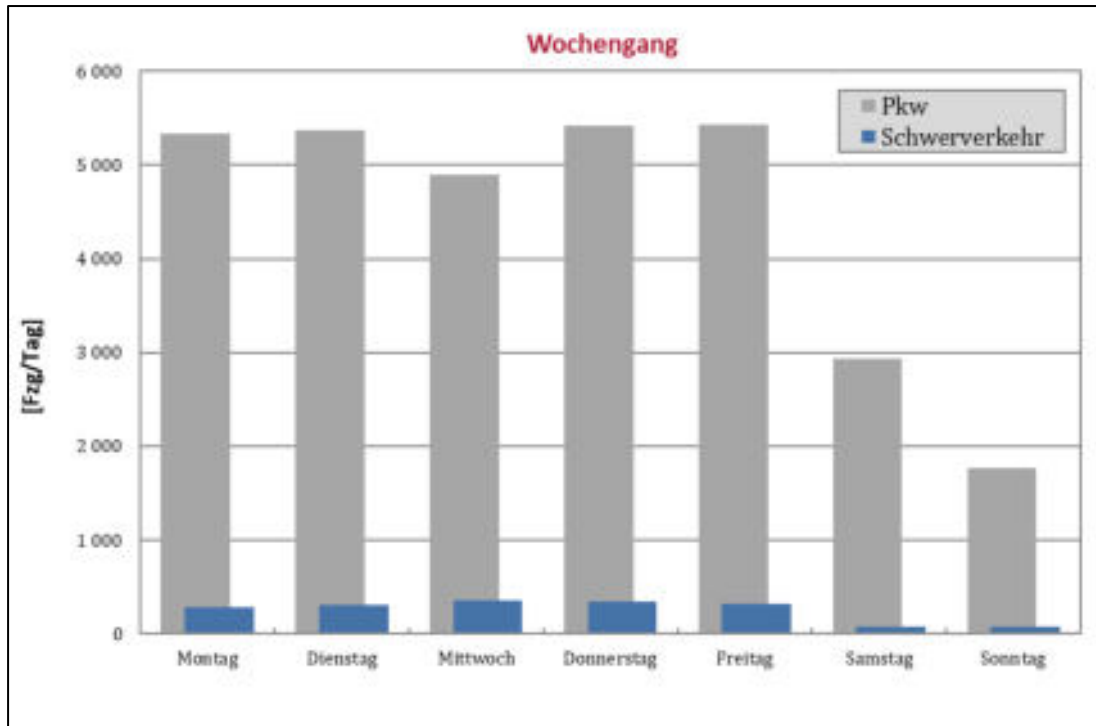


Abbildung 23: Wochengang Zählstelle 7, L702 Bad Aussee

Die Tagesganglinie weist in beiden Fahrtrichtungen keine ausgeprägten Spitzen auf, was auf eine stark gemischte Nutzung schließen lässt.

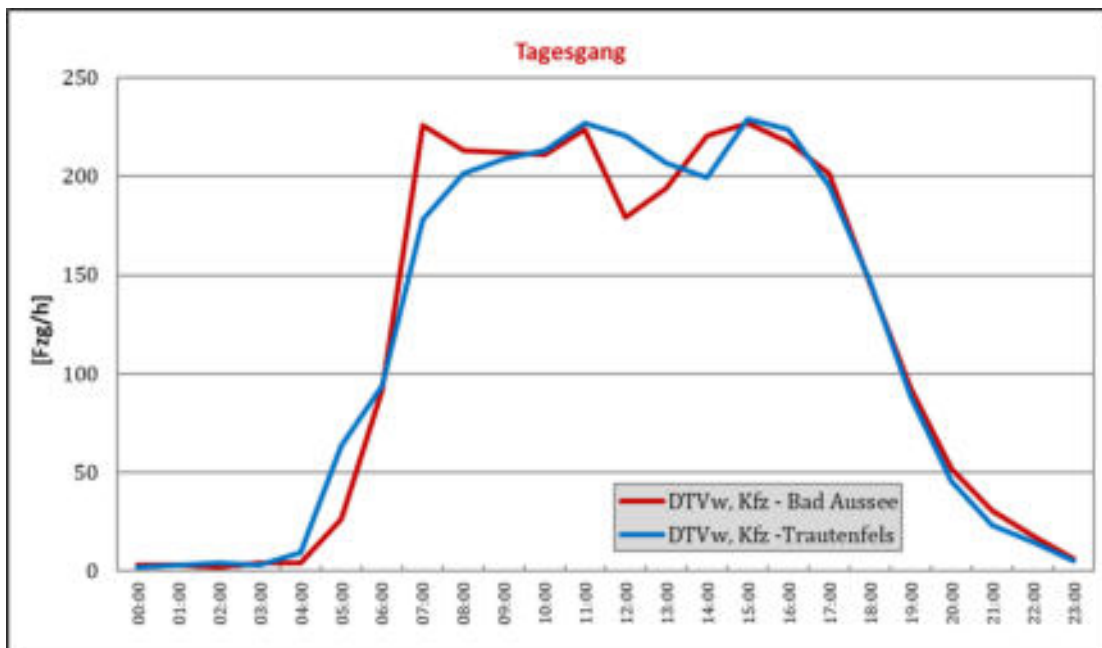


Abbildung 24: Richtungsbezogene Tagesganglinie Zählstelle 7, L702 Bad Aussee



Die Zählstelle 8 an der L703 zeigt im Wochengang eine starke Zunahme der Verkehrsbelastung am Sonntag. Dieser Wochengang lässt hier eine starke touristische Nutzung erkennen.

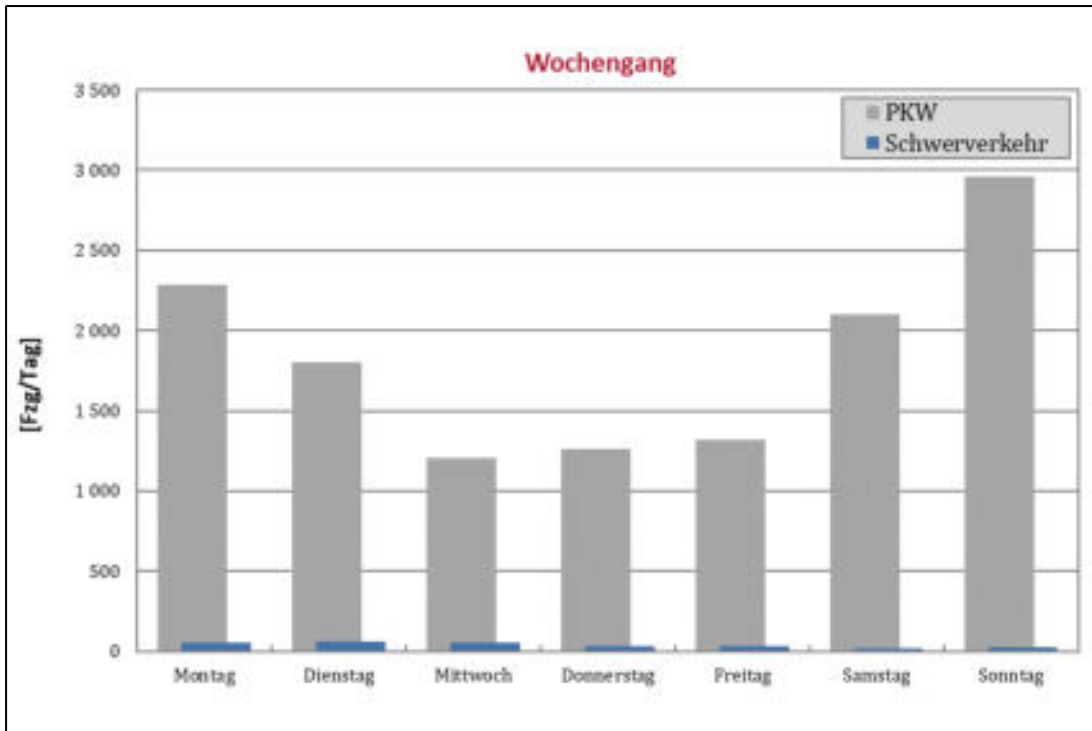


Abbildung 25: Wochengang Zählstelle 8, L703 Grundlsee

Im Tagesverlauf zeigt sich insbesondere Richtung Gößl eine ausgeprägte Spitze.

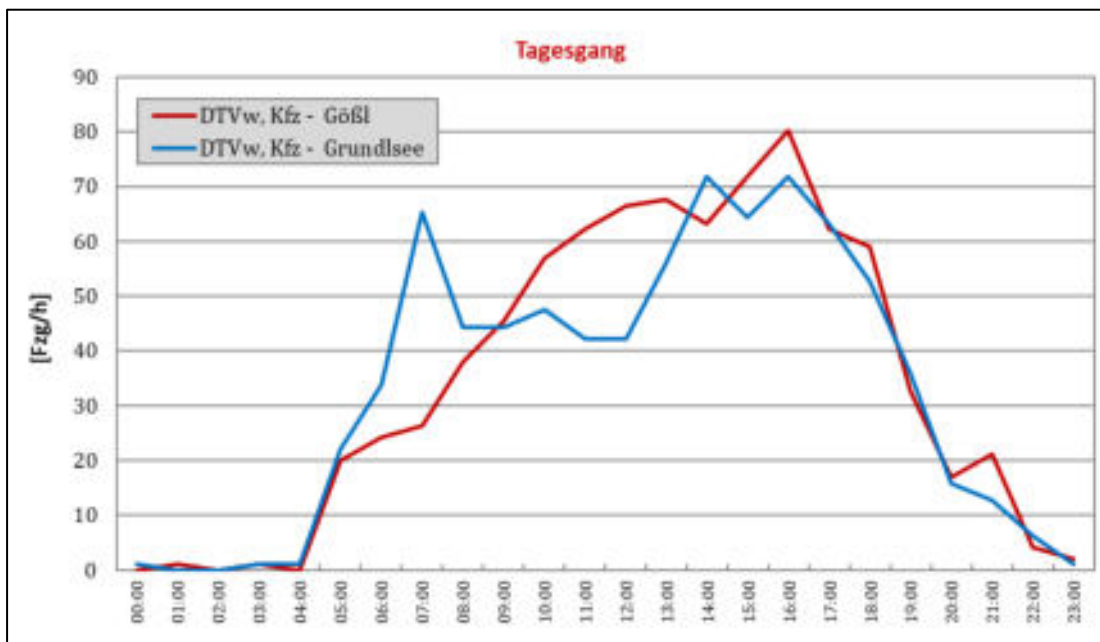


Abbildung 26: Richtungsbezogene Tagesganglinie Zählstelle 8, L703 Grundlsee

Die Zählstelle 12 an der L702 zeigt ebenso im Wochengang eine Zunahme der Verkehrsbelastung am Wochenende bis hin zum Wochenbeginn. Der Verlauf lässt auch hier eine touristische Nutzung erkennen.

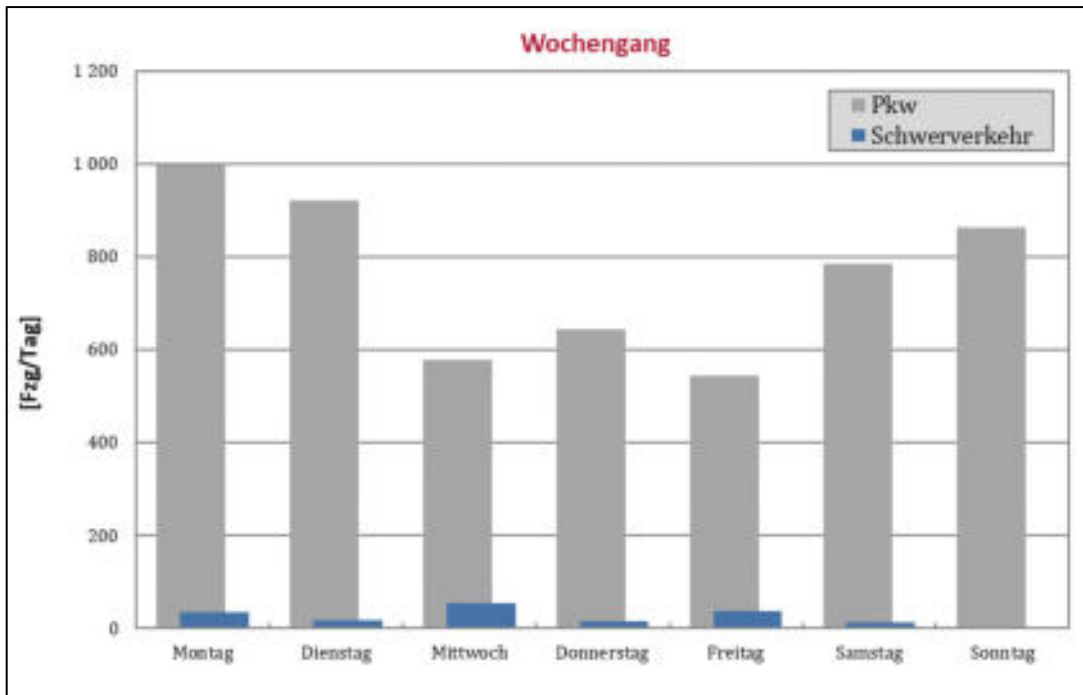


Abbildung 27: Wochengang Zählstelle 12, L702 Altaussee

Im Tagesgang lässt sich ebenso an dieser Zählstelle keine ausgeprägte Spitze ablesen. Auch zeigen beide Fahrtrichtungen einen annähernd symmetrischen Verlauf.

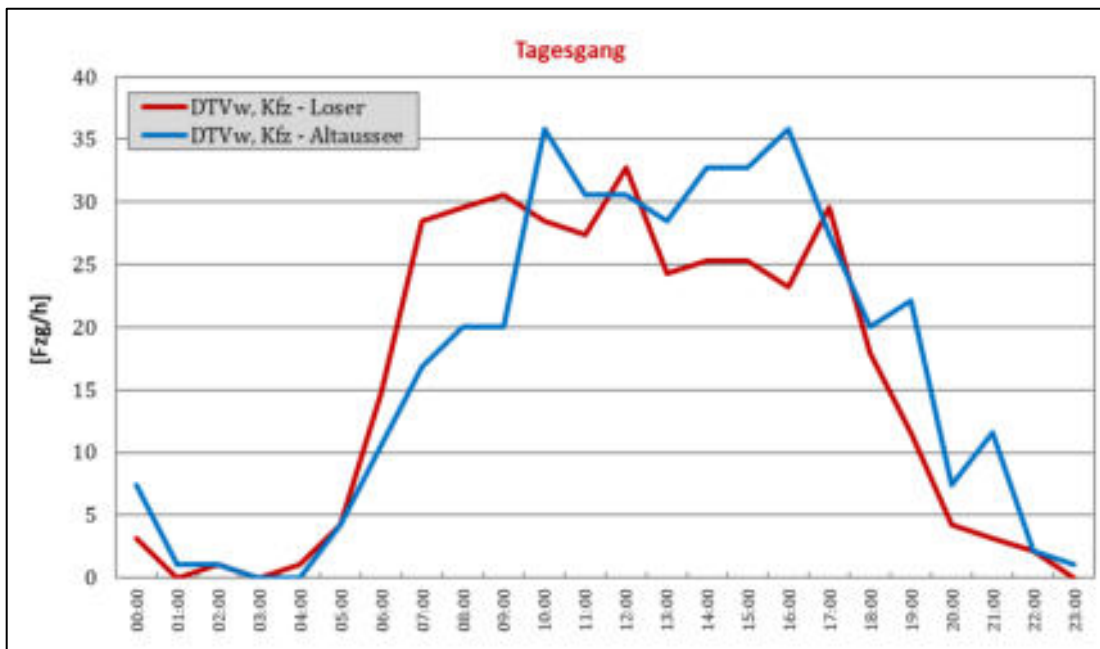


Abbildung 28: Richtungsbezogene Tagesganglinie Zählstelle 12, L 702 Altaussee

### 3.2.3 Fazit Analyse

Die Analyse der Verkehrsdaten der letzten 15 Jahren zeigt insgesamt eine moderate Verkehrsentwicklung in den letzten Jahren, wenngleich die Jahre 2020 und 2021 aufgrund der Corona-Pandemie als Ausnahme gesehen werden müssen. Dabei wird eine Abnahme der Verkehrsbelastungen während der Einschränkungen ersichtlich.

Die Auswertung der Jahresganglinie veranschaulicht, dass die höchsten Verkehrsbelastungen von Juni bis September auftreten. Bei Betrachtung der Wochenganglinie an der Zählstelle 7 entlang der L703 lassen erhöhte Verkehrsbelastungen am Wochenende auf vermehrt Ausflugsverkehr ersichtlich. Die Wochenganglinie an der L702 Bad Aussee zeigt ein umgekehrtes Bild mit höherer Verkehrsbelastung an den Werktagen. Die Tagesganglinien weisen teilweise eine kontinuierliche Belastung über den Tag auf, wie beispielsweise die Zählstelle 7 an der L703. Eine gering ausgeprägte Morgen- und Abendspitze ist an der Zählstelle 3 entlang der B145 bei Bad Mitterndorf ersichtlich.

## 3.3 Maßnahmen

Für die 4 Gemeinden wurden punktuelle Maßnahmen entwickelt, um kleinräumige Problemstellen zu entlasten. Zusätzlich dazu werden gemeindeübergreifende Maßnahmen erarbeitet, um die verkehrlichen Probleme des gesamten Ausseerlandes zu verbessern.

### 3.3.1 Bad Aussee

#### Einbahnsystem

Im Zentrum Bad Aussee befindet sich derzeit im Straßennetz eine Engstelle, an der ein gleichzeitiges Durchqueren des Verkehrs beider Fahrtrichtungen nicht möglich ist. Geregelt ist dieser Querschnitt mit einer Verkehrslichtsignalanlage, der die Durchfahrt jeweils für eine Richtung ermöglicht. Die durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung in Bad Aussee Zentrum beträgt rund 6 700 Kfz/Tag. Um diese Engstelle zu entlasten und das Zentrum auch für den Radverkehr verträglicher zu gestalten, wird ein Einbahnsystem empfohlen. Die Hauptstraße wird ab der Ausfahrt Kammerhofgasse bis zur Brücke über die Grundlseer - Traun Richtung Grundlsee zur Einbahnstraße. Der weitere Verlauf der Einbahnstraße führt über die Bäckerstraße und die Haslauergasse in die Gartengasse.

Variante 1 (V1) führt über den Kammerhofplatz und mündet in die Altausseeer Straße. Um diesen Abschnitt für den motorisierten Individualverkehr öffnen zu können, sind jedoch bauliche Maßnahmen notwendig.

Variante 2 (V2) führt die Gartengasse entlang bis in die Altausseeer Straße. Zusätzlich kann eine verkehrliche Umgestaltung des Chlumeckyplatzes empfohlen werden, beispielsweise ebenfalls als Einbahnstraße oder sogar als Begegnungszone, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Die Altausseer Straße und die Ischler Straße sind weiterhin in beide Fahrrichtungen befahrbar. Dadurch sind bei Fahrten von Bad Aussee nach Altaussee keine Umwege nötig, nur bei Fahrten von Grundlsee nach Bad Aussee wird die Verkehrsführung beeinträchtigt.



Abbildung 29: Vorschlag für Einbahnsystem in Bad Aussee

### Begegnungszone

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Verkehrssicherheit wird in Bad Aussee die Einführung einer Begegnungszone auf der Ischler Straße empfohlen.

Essenziell für den Erfolg einer Begegnungszone ist die Hervorhebung der Begegnungszone, um die Verkehrsteilnehmer auf die damit einhergehenden geänderten Verkehrsregeln aufmerksam zu machen. Zu Beginn und Ende einer Begegnungszone sind Schilder anzubringen. Des Weiteren ist zu empfehlen auch eine farbliche Markierung auf der Fahrbahn zu setzen oder die Fahrbahnoberfläche von der üblichen Fahrbahn abweichend zu gestalten.

**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zeigt eine in Graz bestehende Begegnungszone.



**Abbildung 30: Beispiel Begegnungszone Graz – Lendplatz (Quelle: [https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/Um\\_den\\_Lendplatz\\_verkehrsberuhigt\\_und\\_bunt.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/Um_den_Lendplatz_verkehrsberuhigt_und_bunt.html))**

### 3.3.2 Grundlsee

Derzeit besteht im Ortsgebiet Grundlsee eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50km/h, zusätzlich gibt es im Zentrum einen Abschnitt mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 40km/h.

#### Begegnungszone

In Grundlsee wird die Umgestaltung von 2 Engstellen im Ortsgebiet empfohlen. Diese sollen als Begegnungszonen ausgeführt werden:

- Verkehrsberuhigung durch Gleichberechtigung aller Verkehrsmittel
- Parken ist nur auf ausgewiesenen Parkplätzen erlaubt
- Empfohlen wird eine deutliche Abgrenzung der Begegnungszone durch farbliche Kennzeichnung etc.

Der erste Abschnitt, in dem eine Begegnungszone empfohlen wird, befindet sich vor dem Seehotel. In diesem Bereich stellen das Hotel und die Touristeninformation potenzielle Anziehungspunkte für den Tourismusverkehr dar, die zu Fußgänger- Rad- und MIV-Aufkommen führen. Aufgrund der momentanen baulichen Gegebenheiten sind derzeit keine Platzreserven für die Ausgestaltung sicherer Fuß- und Radwege vorhanden. Bei Einführung einer



Begegnungszone kommt es erfahrungsgemäß zu einer Verkehrsberuhigung, da alle Verkehrsteilnehmer dabei gleichberechtigt sind und eine Geschwindigkeitsreduktion erfolgt.

Auch bei Abschnitt 2, siehe Abbildung 32, zwischen dem Dorfwirtshaus Stöckl bis Schramlweg ist durch Einführung einer Begegnungszone eine Verkehrsberuhigung zu erwarten und kann somit empfohlen werden.



Abbildung 31: Begegnungszone Grundlsee – Abschnitt 1



Abbildung 32: Begegnungszone Grundlsee - Abschnitt 2

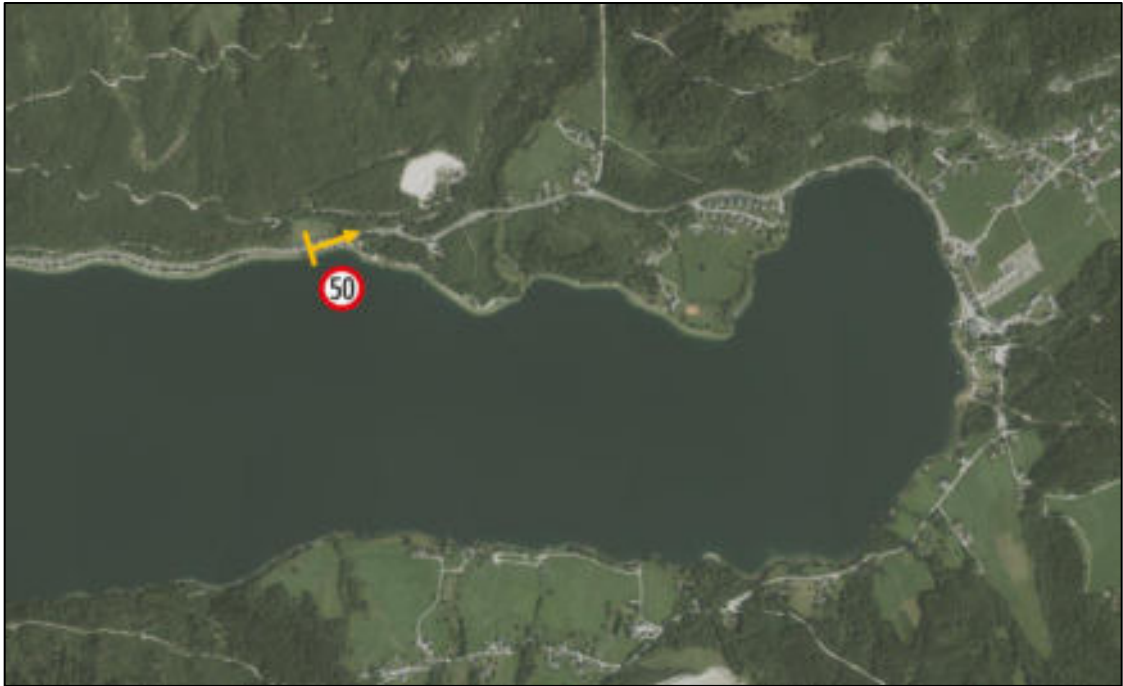
### Geschwindigkeitsreduktionen

Zusätzlich zur Einführung der Begegnungszonen in Grundlsee ist im Ortsgebiet außerhalb dieser Begegnungszonen eine Geschwindigkeitsreduktion auf 40km/h anzustreben. Bei Einführung der Begegnungszonen und keiner Erweiterung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 40km/h auf das gesamte Ortsgebiet wäre ein häufiger Wechsel der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten vorzufinden, dies kann durch Erweiterung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40km/h im gesamten Ortsgebiet vermieden und der Verkehrsfluss verbessert werden. Des Weiteren führt diese Geschwindigkeitsreduktion zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer Verringerung der Lärmbelastung.



**Abbildung 33: Geschwindigkeitsbegrenzungen Grundlsee**

Vor Gößl ist die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h vor der Bushaltestelle auf Höhe der Pension Ladner zu empfehlen. Dadurch werden einige Gefahrenstellen durch Ein- und -Ausparker vermindert und somit die Verkehrssicherheit erhöht.



**Abbildung 34: Geschwindigkeitsbegrenzung Gößl**

Um die Kfz-Fahrer für die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten zu sensibilisieren ist auf Radarkontrollen zu setzen. Alternativ kann durch Aufstellen von Geschwindigkeitsanzeigen eine erhöhte Aufmerksamkeit auf die gefahrene Geschwindigkeit bei den Kfz-Fahrern erzielt werden.



**Abbildung 35: Geschwindigkeitsanzeige**

(Quelle: <https://www.sierzega.com/de-de/produkte/geschwindigkeitsanzeigen>)

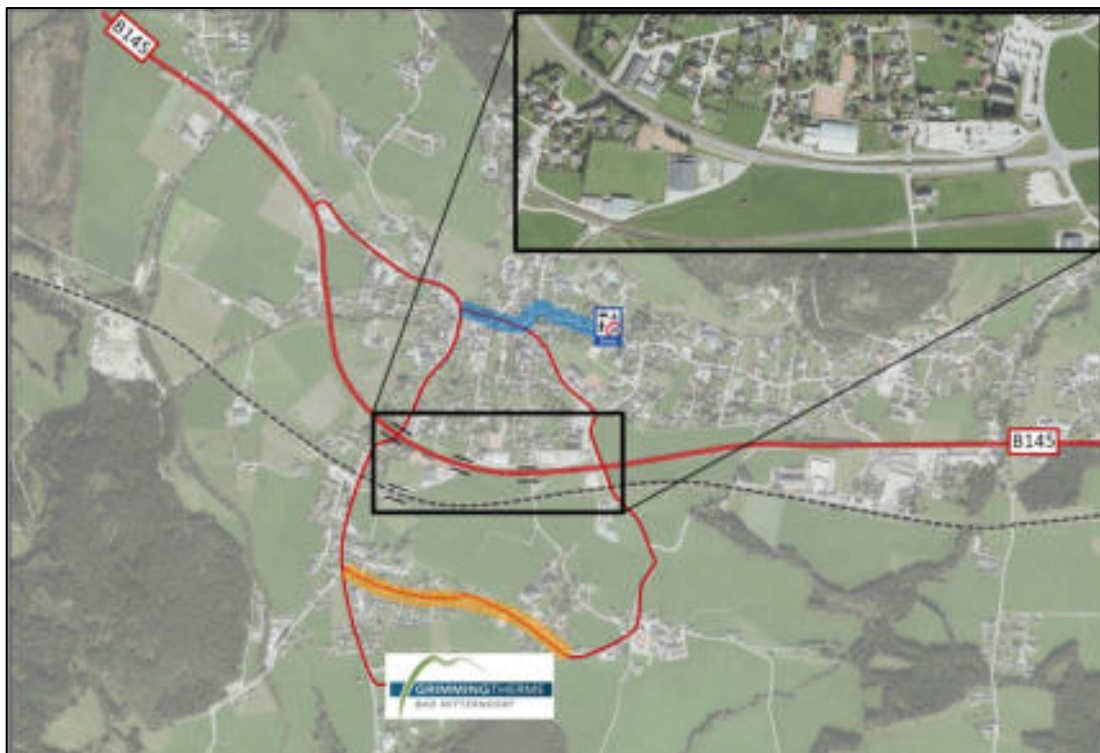
### 3.3.3 Bad Mitterndorf

Die Fahrtroute zur Grimming Therme führt derzeit entweder über die L730 – Mitterndorfer Straße Richtung Ortszentrum und in weiterer Folge über die L729 Pass-Stern- Straße. Die zweite Fahrtroute verläuft über die Neuhofenstraße durch die Neuhofen Siedlung zur Therme.

Eine Möglichkeit, um das Ortsgebiet und die Neuhofen Siedlung verkehrlich zu entlasten, wäre eine Zu- und Abfahrt von der B145 direkt auf die L729 oder den Sportplatzweg. Damit wird kein Verkehr durch das Ortsgebiet geleitet



Weiters ist eine verkehrsberuhigende Maßnahme wie beispielsweise die Einführung einer Spielstraße in der Neuhofen – Siedlung in der Neuhofenstraße zu empfehlen.



**Abbildung 36: MIV-Maßnahmen Bad Mitterndorf**

Im Ortsgebiet Bad Mitterndorf ist die Einführung einer Begegnungszone zwischen der Ungarischstraße und dem Friedhofsweg zu empfehlen. Die Wirkungen einer Begegnungszone und unterstützende Maßnahmen sind Kapitel 3.3.2 zu entnehmen.

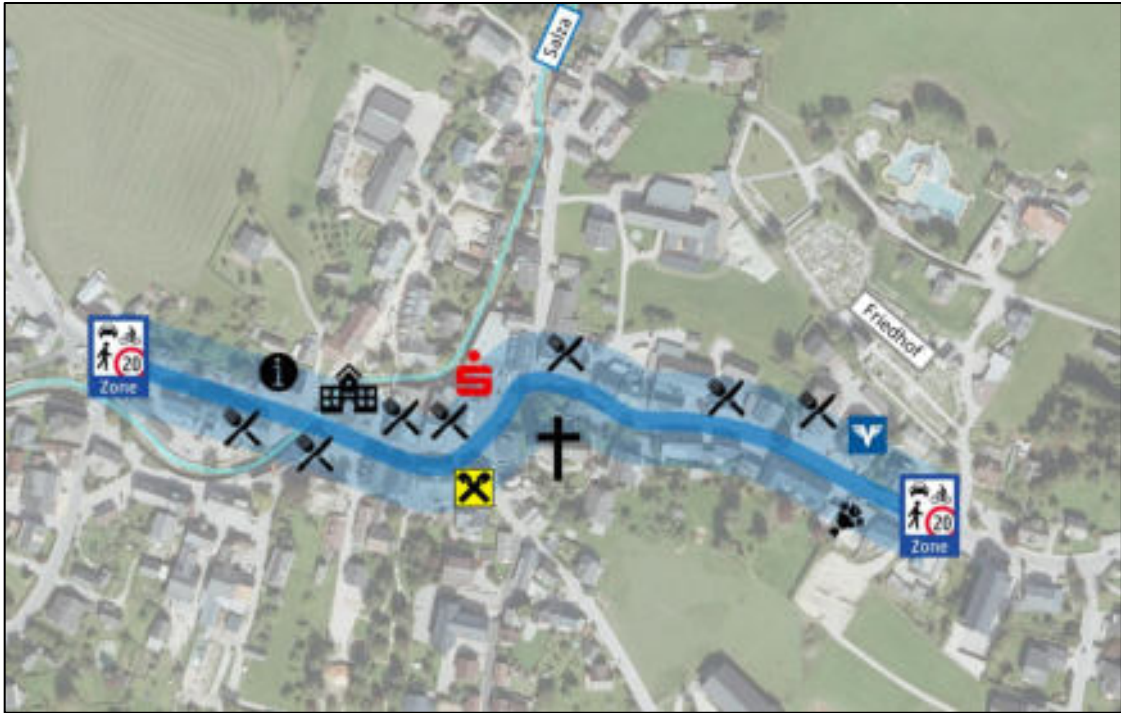


Abbildung 37: Begegnungszone Bad Mitterndorf

### 3.3.4 Gemeindeübergreifendes Parkleitsystem und Parkraumbewirtschaftung

Der Urlauber- und Tagesgästekverkehr bringt das steirische Salzkammergut zu den Spitzenzeiten verkehrlich an seine Grenzen. Ein Parkleitsystem in Kombination mit einer Parkraumbewirtschaftung soll den Parksuchverkehr in den Gemeinden reduzieren. Das Parkleitsystem soll bereits auf der B145 darauf hinweisen, ob bzw. wie viele Parkplätze in den einzelnen Gemeinden verfügbar sind und zum Zentralparkplatz in Bad Aussee leiten. Der Besucher soll möglichst früh informiert werden, dass es einen Parkplatzmangel an seinem Zielort gibt, und gleichzeitig auf die Alternative des Zentralparkplatzes in Bad Aussee hingewiesen werden. Dieser ist am Bahnhof Bad Aussee vorgesehen, wodurch der Verkehr nicht durch das Ortsgebiet geleitet wird. Vom Zentralparkplatz aus werden die Nutzer mit einem Bussystem, welches im Kapitel Öffentlicher Verkehr erläutert wird, an ihre Zielorte gebracht.

Zusätzlich zum Parkleitsystem ist auf eine angemessene Parkraumbewirtschaftung zu achten, welche Tages- und Saisonabhängig angepasst werden kann.

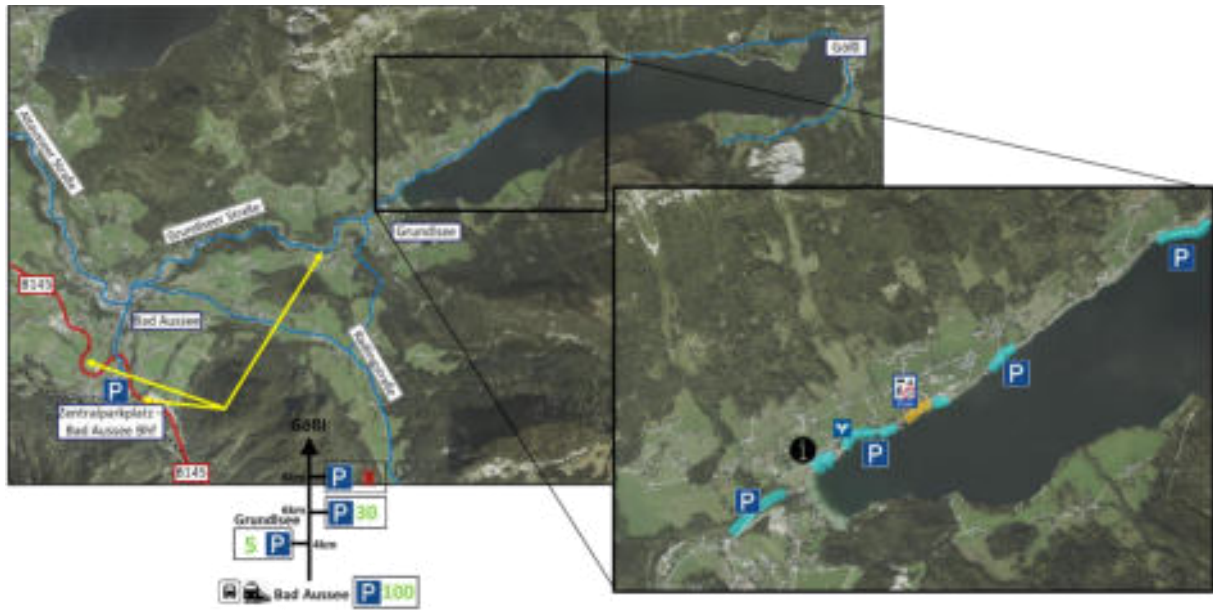


Abbildung 38: Parkleitsystem Übersicht

## 4 Öffentlicher Verkehr

### 4.1 Bestandsanalyse

Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ist die Salzkammergutbahn. Zusätzlich werden Buslinien im Salzkammergut betrieben, die das Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln ergänzen.

Die Analyse der Fahrpläne zeigt, dass mit dem derzeitigen Fahrplanangebot eine starke Ausrichtung auf den Schüler- und Freizeitverkehr getroffen wurde. Es gibt keinen klaren Taktfahrplan bei den einzelnen Buslinien im Bestand.



Abbildung 39: Liniennetzplan - Bestand

Für einige Reiserouten wurde ein Vergleich zwischen der Reisezeit mit dem Pkw und der Reisezeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt. Dies wird in Tabelle 3 dargestellt. Ersichtlich ist, dass sich die Reisezeit teilweise deutlich erhöht, wenn Strecken mit den öffentlichen Verkehrsmitteln statt mit dem PKW zurückgelegt werden. Dies betrifft unter anderem Wege zur Grimmingtherme oder auch die Strecke von Bad Mitterndorf Zentrum bis zum Kurhausplatz in Bad Aussee. Diese Analyse zeigt, dass es Verbesserungspotential im öffentlichen Verkehr gibt.



Tabelle 3: Vergleich von Reisezeiten - Bestand

Strecke	Reisezeit in [min]		RZV
	Pkw	ÖV	
Bad Mitterndorf Zentrum - Liezen Zentrum	25	27	1,08
Gemeindeamt Altaussee - Bad Aussee Kurhausplatz	9	10	1,11
Bad Aussee Kurhausplatz - Liezen Zentrum	36	55	1,53
Gemeindeamt Altaussee - Liezen Zentrum	41	64	1,56
Gemeindeamt Altaussee - Tauplitz	24	38	1,58
Gößl - Liezen	44	79	1,80
Grundsee - Liezen Zentrum	38	71	1,87
Bad Mitterndorf Zentrum- Bad Aussee Kurhausplatz	13	25	1,92
Grimmingtherme - Bad Aussee Kurhausplatz	15	45	3,00
Bad Mitterndorf Zentrum - Grimmingtherme	4	22	5,50



Abbildung 40: Fahrgastzahlen am Querschnitt

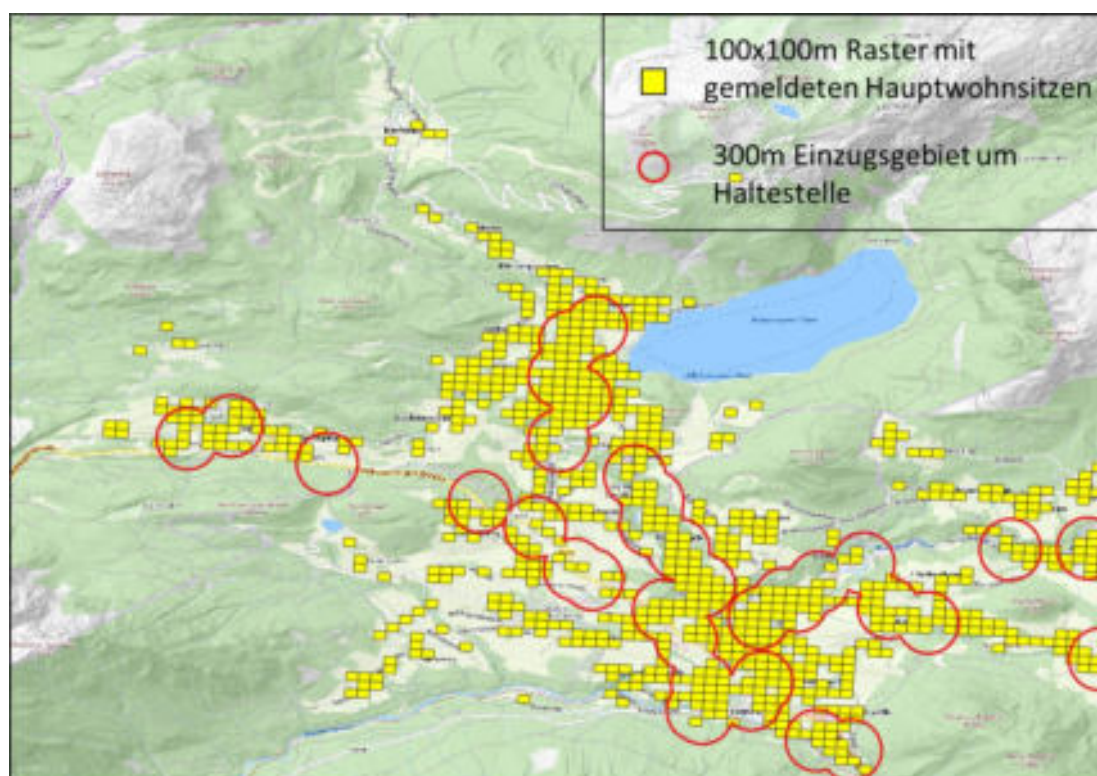
Für das derzeitige Linienbusnetz wird eine GIS-gestützte Analyse zur Ermittlung der Einzugsgebiete der Haltestellen durchgeführt. Dabei wird das Einzugsgebiet einer Haltestelle mit einem Radius von 300m rund um die Haltestellen definiert und mit den gemeldeten Hauptwohnsitzen verschnitten. Dabei zeigt sich, dass rund 69% der Einwohner des Ausseerlandes (gemeldete Hauptwohnsitze) eine Haltestelle innerhalb von 300m erreichen können. Das bedeutet, dass der Öffentliche Verkehr für rund ein Drittel der Wohnbevölkerung nicht attraktiv erreichbar ist. In Altaussee können rund 58% der Einwohner innerhalb von 300m eine Haltestelle erreichen, wobei der Ortsteil Lichtersberg von keiner Buslinie bedient wird. In Grundsee haben rund 62% der Einwohner innerhalb von 300m Zugang zu einer Haltestelle, in Bad Aussee rund 70% und in Bad Mitterndorf 73%.



**Tabelle 4: Einzugsgebiete der Haltestellen an einem Werktag**

	Einwohner	300m-ÖV-Erreichbarkeit	Anteil
Altaussee	1 879	1 092	<b>58%</b>
Bad Aussee	4 837	3 378	<b>70%</b>
Bad Mitterndorf	4 902	3 580	<b>73%</b>
Grundlsee	1 176	730	<b>62%</b>
<b>Summe</b>	<b>12 794</b>	<b>8 780</b>	<b>69%</b>

In den nachfolgenden Abbildungen werden die Einzugsgebiete der Haltestellen für die einzelnen Gemeinden graphisch dargestellt. Dabei wird ersichtlich, dass nicht von allen besiedelten Bereichen eine Haltestelle innerhalb von 300m zugänglich ist.



**Abbildung 41: Einzugsgebiet Altaussee**

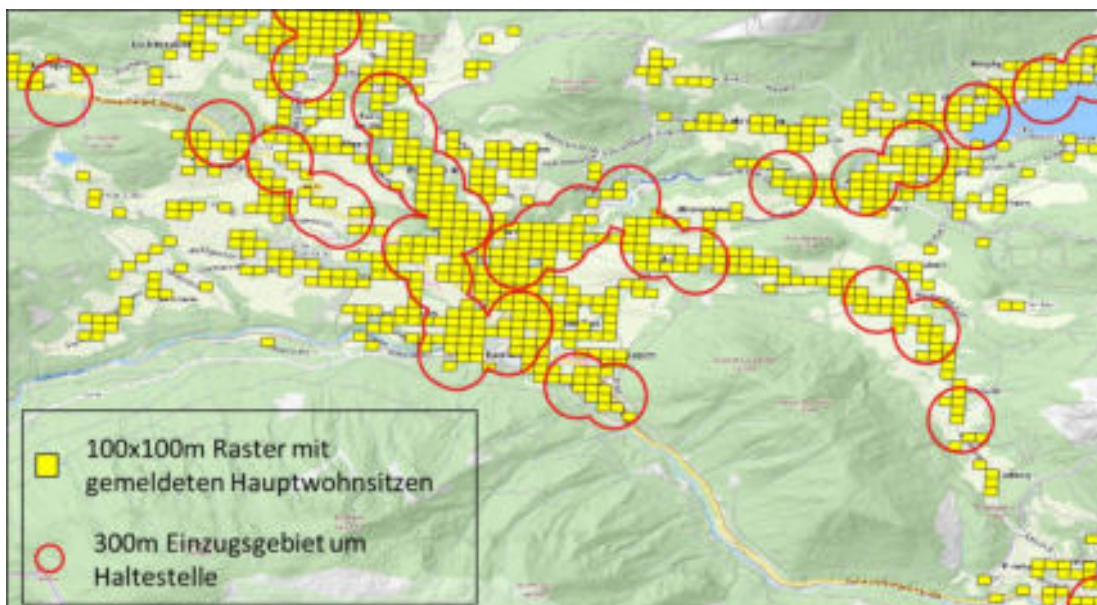


Abbildung 42: Einzugsgebiet Bad Aussee

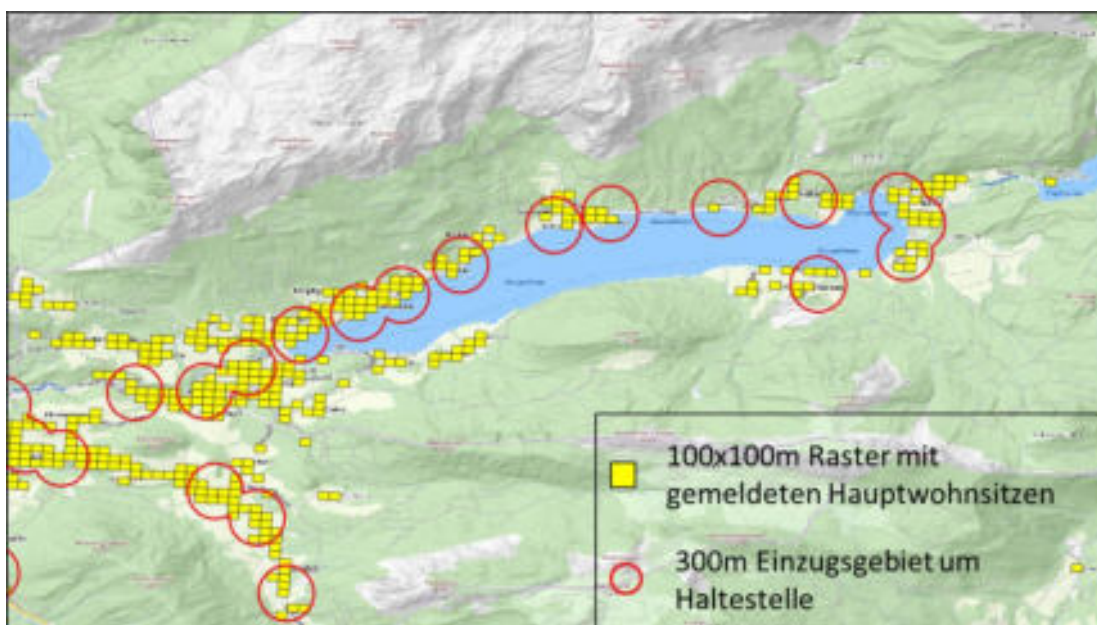


Abbildung 43: Einzugsgebiet Grundlsee

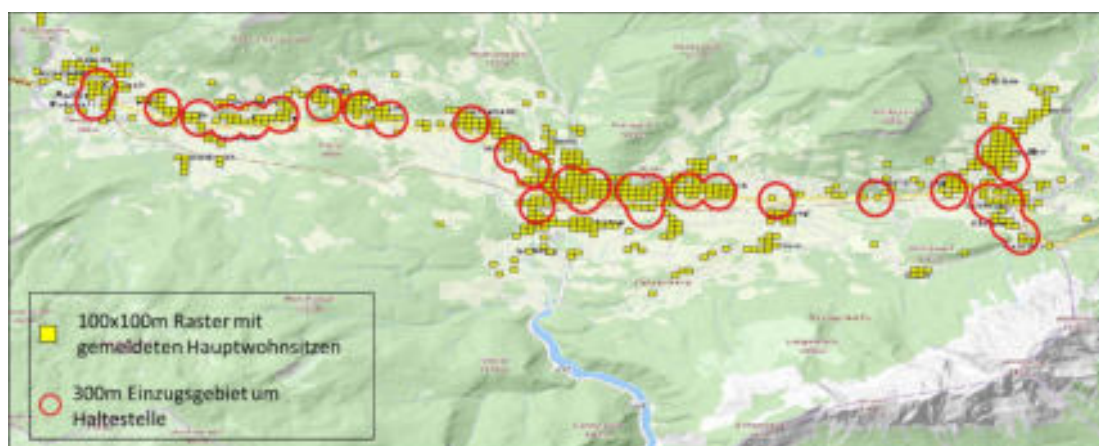


Abbildung 44: Einzugsgebiet Bad Mitterndorf

Des Weiteren werden jene Einzugsgebiete ermittelt, von welchen das Ortszentrum innerhalb von 15 Minuten erreichbar ist. Diese schematischen Darstellungen werden für jede Gemeinde in den folgenden Abbildungen aufgezeigt. Diese Abbildungen verdeutlichen, dass nicht von allen Siedlungsgebieten ein Ortszentrum innerhalb von 15 Minuten erreichbar ist.



Abbildung 45: ÖV-Erreichbarkeit eines Ortszentrums in 15 min - Altaussee



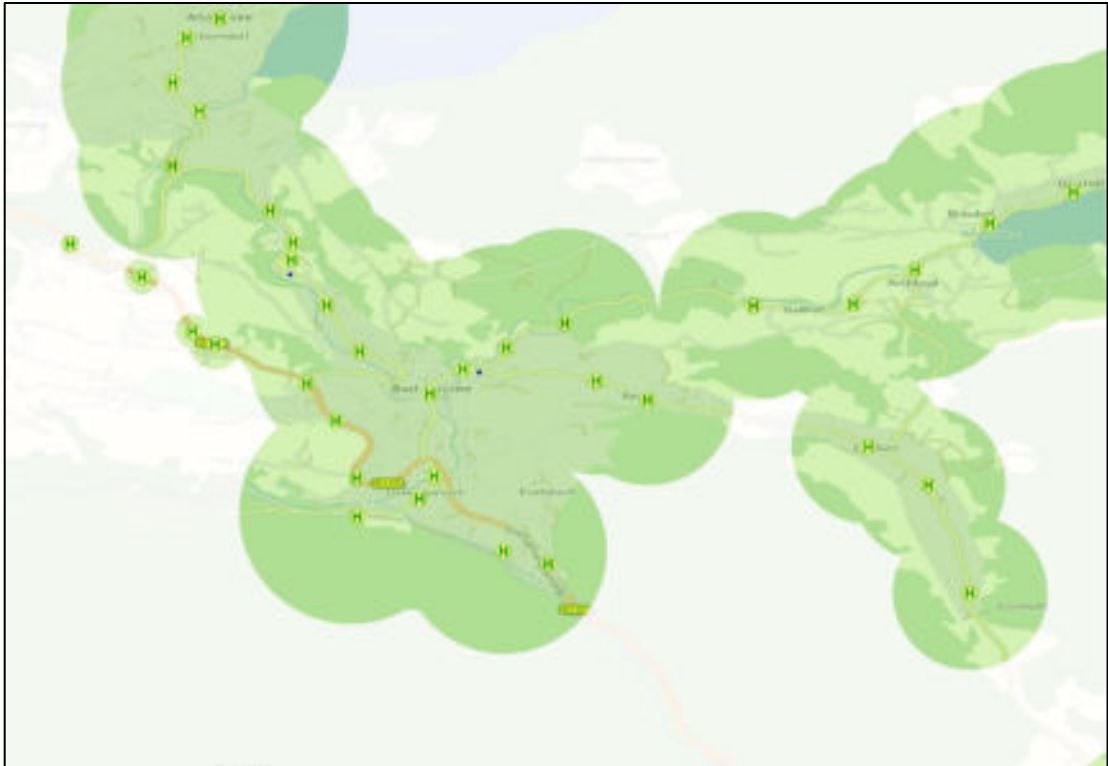
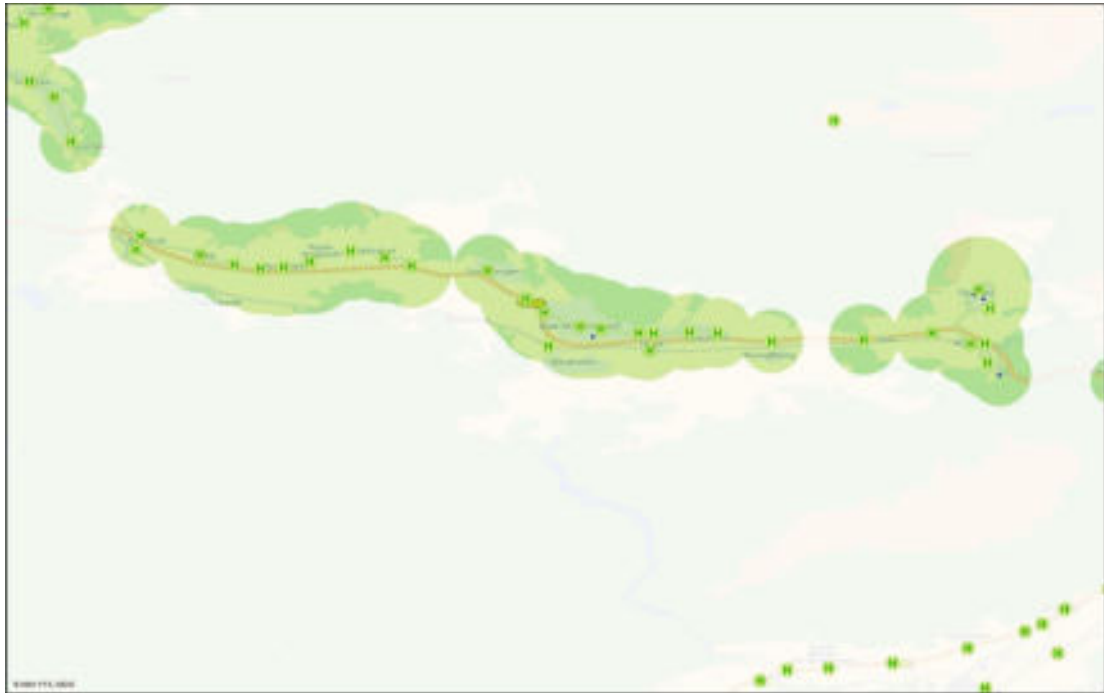


Abbildung 46: ÖV-Erreichbarkeit eines Ortszentrums in 15 min – Bad Aussee



Abbildung 47: ÖV-Erreichbarkeit eines Ortszentrums in 15 min – Grundsee



**Abbildung 48: ÖV-Erreichbarkeit eines Ortszentrums in 15 min – Bad Mitterndorf**

#### **4.1.1 Fazit Bestandsanalyse ÖV**

Im Bestand dient die Salzkammergutbahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs, diese wird ergänzt durch regionale Buslinien. Mit dem derzeitigen Fahrplanangebot wurde eine starke Ausrichtung auf den Schüler- und Freizeitverkehr getroffen. Der Reisezeitenvergleich zeigt, dass Fahrten mit dem ÖV auf einigen Routen deutlich rascher erfolgen als mit dem Pkw.

Die Topografie des Ausseerlandes und die klaren Zentralitäten begünstigen einen Linienverkehr. Derzeit ist der öffentliche Verkehr jedoch für rund ein Drittel der Bevölkerung nicht attraktiv erreichbar.

#### **4.2 Anforderungen an das ÖV-System**

Für die Entwicklung von ÖV-Konzepten ist die Definition der Anforderungen an das ÖV-System bzw. die Ziele dieses ÖV-System ein wesentlicher Teil. Diese ist essenziell, um einerseits das bestehende System auf Mängel analysieren zu können (Vergleich Soll- und Ist-Zustand) und andererseits die entwickelten Maßnahmen bzw. die erarbeiteten ÖV-Systeme auf deren Zielerfüllung prüfen und beurteilen zu können. In weiterer Folge lassen sich dadurch die gesetzten Maßnahmen bzw. das umgesetzte ÖV-System auf Wirksamkeit kontrollieren.

Für das steirische Salzkammergut sind aufgrund der speziellen Rahmenbedingungen durch den hohen Urlauberverkehr besondere Anforderungen an das ÖV-System gegeben. Kern der Vorhaben soll eine hohe Attraktivität sowohl für Einheimische als auch für Gäste sein. Nur dann kann der Umstieg vom Kfz auf den Öffentlichen Verkehr gelingen und somit der motorisierte Individualverkehr in den Gemeinden reduziert werden.



Für das ÖV-System wurden 8 Anforderungen bzw. Ziele definiert.

1. Verknüpfungsmöglichkeit mit der Bahn
2. Effiziente Anschlüsse und möglichst wenige Umstiege
3. Räumliche Erschließung der Siedlungsschwerpunkte
4. Attraktive zeitliche Erschließung
5. Attraktivität für Einheimische und Gäste
6. Verständlichkeit und Nutzbarkeit
7. Abdeckung Grundbedürfnisse (Schülerverkehr)
8. Kosteneffizienz

Abbildung 49: Anforderungen an das ÖV-System

### 4.3 Varianten von ÖV-Systemen

Unter Berücksichtigung der Anforderungen an das ÖV-System des Ausseerlandes wurden folgende Varianten erarbeitet.

#### 4.3.1 Ausseerland Bus

Die Variante Ausseerland Bus umfasst 3 Buslinien, welche nach Altaussee, Grundlsee und Bad Mitterndorf führen. Zentraler Ausgangspunkte sind dabei der Bahnhof Bad Aussee, sowie das Zentrum Bad Aussee. An diesen beiden Haltestellen ist ein Umstieg auf alle anderen Buslinien möglich. Busse verkehren heute in einem 30-/60- Minuten Takt. Bei der Bahn ist eine Taktverdichtung auf einen Stundentakt vorgesehen. Bei der Fahrplanerstellung ist auf eine Abstimmung der Buslinien untereinander, sowie auf eine Abstimmung mit der Bahn zu achten, um die Umsteigezeiten gering zu halten und um das gesamte ÖV-System möglichst effizient zu gestalten.

#### **4.3.2 Ausseerjet Vollausbau**

Beim Ausseerjet Vollausbau wird ein gemeindeübergreifendes Rufbussystem ohne Linienverkehr entwickelt. Das Haltestellenangebot ist flächendeckend, es gibt jedoch keine Fahrpläne oder festgelegte Fahrtrouten. Wird ein Bus benötigt, muss der Fahrtwunsch telefonisch oder per App angekündigt werden. Die Nutzer können zeitlich und örtlich flexibel auf das ÖV-System zurückgreifen. Nicht außer Acht gelassen werden darf der Schülerverkehr. Es werden ergänzende Schülerverkehrsbusse zu den Stoßzeiten im Linienbetrieb geführt, um auch für Schüler ein attraktives Bussystem anzubieten.

#### **4.3.3 Kombination Ausseerland Bus und Ausseerjet**

Diese Variante umfasst ein verknüpfendes Angebot aus Ausseerland Bus und Ausseerjet. Dabei ist im Gegensatz zur Variante „Ausseerland Bus“ das Netz der Busse deutlich kompakter. Ergänzt wird dieses kompakte Netz der Ausseerland Busse durch den Ausseerjet, um auch die räumliche Erschließung des übrigen Gebiets zu sichern. Die Ausseerland Busse verkehren nach Fahrplan im Linienbetrieb. Beim Ausseerjet muss der Fahrtwunsch mit der gewünschten Route individuell von den Nutzern angemeldet werden.

## 4.4 Wirkungsanalyse

Die erarbeiteten ÖV-Systeme werden auf ihre Wirksamkeit und die Erreichung der Anforderungen geprüft und bewertet. Hierfür werden den Zielen bzw. Anforderungen Indikatoren zugewiesen, um diese qualitativ messbar zu machen und bewerten zu können. Die Kriterien wurden nach ihrer subjektiven Bedeutung gewichtet. Dabei wurde beispielsweise der Kosteneffizienz eine höhere Priorität zugeordnet als der Attraktivität für Einheimische und Gäste.

Die ÖV-Systeme werden bewertet, wobei 1 die beste Bewertung und 5 die schlechteste Bewertung bedeutet. Die Ergebnisse werden in Tabelle 5 dargestellt.

**Tabelle 5: Wirkungsanalyse der ÖV-Systeme**

Ziel	Indikatoren	Bestand	Ausseerland Bus	Ausseerjet Voll	Kombi Ausseerland Bus und Ausseerjet	Gewichtung
Verknüpfungsmöglichkeit mit Bahn	qualitativ	4	1	2	1.5	5%
Effiziente Anschlüsse und möglichst wenige Umstiege	[Anzahl Umstiege]	2	1	1	3	5%
Räumliche Erschließung	Abdeckung des PG [%]	4	3	1	1	15%
Zeitliche Erschließung	Betriebszeiten [h/Tag]	4.5	2	1	1	15%
Attraktivität für Einheimische und Gäste	qualitativ	4.5	2	3	2	5%
Verständlichkeit und Nutzbarkeit	Einheitlichkeit [qualitativ]	3	1	4	5	15%
Abdeckung Grundbedürfnisse (Schülerverkehr)		2	1	5	1.5	10%
Kosteneffizienz	€	3	4	4	5	30%
Gesamtbewertung mit Gewichtung		3.35	2.40	2.90	3.03	

Aus der Wirkungsanalyse kristallisiert sich die Variante Ausseerland Bus als die beste heraus.

Um Änderungen im Ergebnis aufgrund anderer Betrachtungswinkel zu prüfen, wurde dieselbe Wirkungsanalyse mit anderer Gewichtung durchgeführt. (Gleichgewichtung aller Ziele, sowie Gewichtung auf Erschließung und Attraktivität und Verständlichkeit). Auch bei diesen Gewichtungen stellt sich die Variante Ausseerland Bus als die am geeignetste heraus (Sensitivitätsanalyse).

## 4.5 ÖV-Konzept – Vision 2030+

Um Anreize für die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs sowohl für Einheimische als auch Touristen zu schaffen, bedarf es eines in sich konsistenten, zeitlich abgestimmten ÖV-Konzepts. Oberstes Ziel muss es sein, dass durch eine sinnvolle Implementierung eine echte Alternative zum MIV und somit eine umweltfreundliche Lösung angeboten wird, die eine große Nachfrage nach sich zieht. Im Detail geht es darum, den Fahrplan zu verdichten, bedarfsgerecht die Linienführungen zu entwickeln und somit einen zielgerichteten Anschluss der wesentlichen Siedlungskerne in der Region zu ermöglichen. Den Rahmen für ein sinnvolles ÖV-Konzept mit kurzen Umsteigezeiten stellt der Stundentakt der Bahn dar. Des Weiteren wird empfohlen, die Linie 952 von Bad Ischl kommend geeignet an die in Folge beschriebenen Linienführungen abzustimmen und den Takt entsprechend zu verdichten, sowie die Führung bis zum Bahnhof Bad Aussee auszuweiten.



Um sich der übergeordneten Zielsetzung geeignet nähern zu können, könnten drei Buslinien eingerichtet werden. Den Ausgangspunkt des ÖV-Netzes soll jeweils der Bahnhof Bad Aussee darstellen.

Die längste Linie ist die im Plan gekennzeichnete grüne Route, die die wesentliche West-Ost-Verbindung in der Region darstellt. Sie verbindet die Kurstadt Bad Aussee mit dem Ortszentrum von Tauplitz. Ebenso an diese Linienführung angeschlossen ist die Gemeinde Bad Mitterndorf sowie drei Bahnhöfe, die den Anschluss ans Schienennetz herstellen.

Die blaue Linie verknüpft Bad Aussee mit Altaussee, wobei die Linie alternierend ins Loser Skigebiet sowie zum Salzbergwerk fährt.

Die Verbindung zum See sowie in weiterer Folge zur Jugendherberge im Südosten des Sees wird durch die rote Route erreicht. Sie verfügt sowohl über Anknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten auf die anderen beiden Buslinien, die zeitlich aufeinander abgestimmt sind. Sie könnte insbesondere in den Sommermonaten gut nachgefragt werden, weshalb eine saisonale Taktgestaltung empfohlen wird.

Zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs insbesondere für Touristen, könnten im Sommer manche Garnituren als Fahrradbus verkehren. Diese Möglichkeit müsste nicht vorab gebucht werden, sondern soll den Besuchern spontane Fahrten in der Region, wie zum Beispiel zum See, ermöglichen. Besonders anbieten würde sich ein derartiges Service im Zuge der Implementierung einer Vorteilscard „Ausseerland Card“, wie in den folgenden Kapiteln näher erklärt.

Grundlegend kann man davon ausgehen, dass der Takt, um eine entsprechende Attraktivierung zu erreichen, als 30 bzw. 60.min-Takt gestaltet sein sollte. Nur durch ein engmaschiges Öffi-Netz wird es möglich sein, die Reisezeiten an den MIV anzugleichen und somit eine wahre Alternative zum Pkw darzustellen.

	Ankunft Zug von AP	Ankunft Zug von St.I	Ankunft in min nach Abfahrt	Abfahrt HSt. Tour 1 (aktuelle Minute)	Abfahrt HSt. Tour 2 (aktuelle Minute)
Bad Aussee Bahnhof	42	15		47	17
Bad Aussee Zentrum			4	51	21
Altaussee Kurhaus			15	2	32
Altaussee Lösermaul			23	10	40
Pause				5	5
Altaussee Lösermaul				15	45
Altaussee Kurhaus			11	23	53
Bad Aussee Zentrum			19	34	4
Bad Aussee Bahnhof	42	15	23	38	8

Abbildung 50: schematischer Taktfahrplan



## 5 Mobilitätsmanagement Ausseerland – Vision 2030+

Zur Wahrung von im Ausseerland angestrebten Mobilitätszielen und der damit verbundenen notwendigen Durchsetzungsmaßnahmen braucht es im Ausseerland eine Steuerzentrale. Ein etabliertes Mobilitätsmanagement schafft hierbei den Überblick, vernetzt die unterschiedlichen Akteure, sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite, und fungiert als Koordinations- und Organisationsstelle in Mobilitätsfragen in der Region. Als zentraler Dreh- und Angelpunkt agiert ein Mobilitätsmanager, der in seiner Funktion sämtliche Agenden, von Anreise bis hin zu Mobilität vor Ort sowohl für Einheimische und Gäste vereint. Kurz um stellt er die unkomplizierte Anknüpfung von Kunden, Mobilitätsbetrieben sowie der Hotellerie dar. Physisch wird das Mobilitätsmanagement als Mobilitätscenter sichtbar. Hier gibt es wesentliche Informationen für das reibungslose Vorankommen in der Region. Es inkludiert unter anderem Hinweise zu Last-Mile-Optionen, Angeboten der sanften Mobilität sowie zu breit gestreuten Sharing-Angeboten. Inhaltlich stellt das Mobilitätsmanagement eine wesentliche, entscheidende Schnittstelle und Drehscheibe zwischen Nah- und Fernverkehr, aktiver, sanfter Mobilität und dem motorisierten Individualverkehr dar. Ein geeignetes Ticketingsystem sorgt, darin eingebettet, für entsprechende Anreize und bringt, im Brennpunkt der allgegenwärtigen Mobilitätswende, Lenkungseffekte mit sich. Grundlegendes Ziel ist die Attraktivierung von umweltfreundlicher Mobilität und gleichzeitig die Förderung des territorialen Kapitals durch regionale Angebote.



Abbildung 51: Mobilitätsmanagement „Das Salzkammergut sanft mobil“, eigene Abbildung

## Mobilitätsmanager

Der Mobilitätsmanager stellt die Leitstelle im Bereich des Mobilitätsmanagements dar. Um eine in sich konsistente Strategie als Region zu erzielen, braucht es eine umfassende Kooperation und Unterstützung von Betrieben in Mobilitätsfragen. So sorgt der Mobilitätsmanager für die Erstellung von attraktiven Mobilitätspackages und ist ein Bindeglied zwischen Transportunternehmen und Tourismusverantwortlichen. Darüber hinaus legt er den Hauptschwerpunkt auf die autofreie An- und Abreise von Gästen und Mitarbeitern. Im Fokus einer regionalen, ganz- und einheitlichen Mobilitätsstrategie gilt es, sowohl innerhalb des Ausseerlandes als auch von und nach Außen für einen reibungslosen Ablauf zu sorgen. Konkret heißt dies eine umfassende Inklusion von unterschiedlichen Akteuren, wie den ansässigen Betrieben, den Bundesbahnen sowie Gästen und Einheimischen. Beispielsweise auch die Förderung des Mobilitätsmanagements von einzelnen Firmen stehen auf der Agenda des Mobilitätsmanagers.

## Mobilitätscenter

Die Pforte in die Region stellt das sogenannte Mobilitätscenter dar, ein zentraler Verkehrsknotenpunkt. Hier erhalten ankommende Gäste umfassende Informationen, zum einen über die vielfältigen Mobilitätsangebote und Möglichkeiten der aktiven Mobilität und zum anderen über Angebote von Betrieben in der Region. Das Mobilitätscenter ist somit die physische Drehscheibe, um auf den regionalen Nahverkehr umzusteigen. Auch E-Bikes und E-Autos könnten hier angeboten werden. Hauptaufgabe des Informationscenters ist die persönliche Beratung vor Ort, Hinweise zu Angeboten der „Ausseerland-Card“ zu geben sowie die Bewerbung zeitsparender und vor allem umweltschonender Mobilität. Ein gut durchdachtes Leitsystem schafft einen guten Überblick über Möglichkeiten der Fortbewegung in der Region. Als besonders wesentlich gilt eine gute Abstimmung des Nah- und Fernverkehrs, um rasche Anschlüsse und somit ein rasches Vorankommen zu gewährleisten.

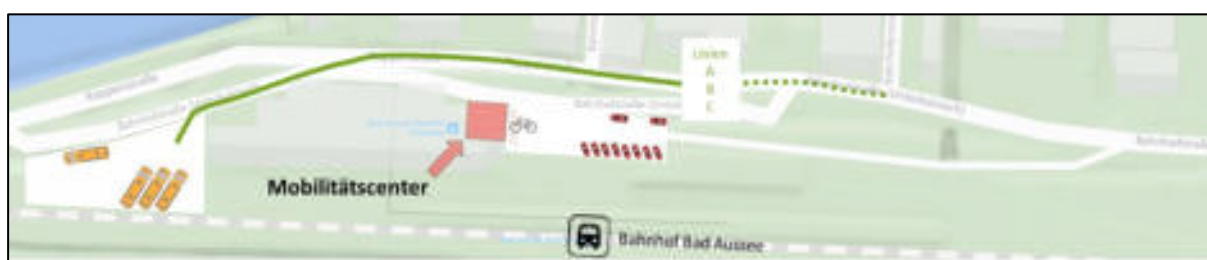


Abbildung 52: Mobilitätscenter Bad Aussee, eigene Abbildung

## Ticketing

Neben einer gezielten Informationskampagne und Angebotsbewerbung kann ein ausgeklügeltes Ticketing-System Anreize schaffen, den eigenen Urlaub, hinsichtlich des eigenen Mobilitätsverhaltens, umweltfreundlich zu gestalten. Ziel ist es Mobilitätspackages anzubieten, um sowohl einen Mehrwert für Betriebe und Gäste zu schaffen. Hierbei kommen die „Ausseerland-Card“ und die „Rail Inclusive Tours“ ins Spiel.

### Ausseerland-Card

Die „Ausseerland-Card“ kombiniert leistbare Nächtigungen mit vergünstigten Angeboten in der Region, wie beispielsweise Eintritte in Bäder und Skigebiete oder auch Führungen im Salzbergwerk. Voraussetzung für den Erwerb der Vorteilskarte könnte hierbei die Buchung einer Unterkunft oder eine umweltfreundliche Anreise sein. Neben den bereits angesprochenen Vorteilen könnte die „Ausseerland-Card“ eine Gratis-Nutzung des ÖV, vergünstigte Konditionen bei örtlichen Partnerbetrieben, ein Gratisbahnhofsshuttle, vergünstigte Nutzung von Angeboten der „sanften Mobilität“ oder auch Sharingangebote (Ski, E-bikes) beinhalten. Um auch für einheimische Bürger Vorteile zu gewährleisten, könnten bei der Implementierung des Systems gratis Monatskarten zur Verfügung gestellt werden.

Ein ähnliches Vorteilscardsystem wurde bereits in Kärnten am Weissensee umgesetzt und freut sich großer Beliebtheit.

### Rail Inclusive Tours

Das bereits in mehreren Modellregionen angewandte „Rail Inclusive Tours“-Modell stellt eine Gesamtbuchung von Bahn und Unterkunft oder anderen Attraktionen in der Region dar. Wird eine entsprechende Buchung abgeschlossen, so wird damit gleichzeitig das passende Mobilitätsangebot, sprich die umweltfreundliche An- und Abreiseoption, ausgewählt und muss nicht extra bezahlt werden. Bei Bedarf kann ein Abholservice mit Gepäckmitnahme beziehungsweise eine Kooperation mit dem regionalen ÖV angedacht werden. Ebenso möglich ist der Abschluss von Reiserücktrittsversicherungen, der sowohl eine Stornierung der Unterkunft als auch der Bahnfahrt inkludiert. Der große Vorteil des „Rail Inclusive Tickets“ ist neben des bereits bei der Buchung organisierten Angebotsrahmens (Anreise bzw. Hotel/Attraktion) auch das günstige Pauschalangebot, das sich unter jenem Preis befindet, der bei Einzelbuchungen entstehen würde.



Abbildung 53: Ausseerland Card, Quellen: [1]<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> [1]: <https://www.augsburger-allgemeine.de/augsburg/Augsburg-AVV-Bus-nimmt-an-Wochenenden-auch-Raeder-mit-id51004261.html>

[https://www.meinbezirk.at/klosterneuburg/c-lokales/ast-taxi-neues-service-in-planung\\_a2436586](https://www.meinbezirk.at/klosterneuburg/c-lokales/ast-taxi-neues-service-in-planung_a2436586)

<https://weissensee.news/weissensee-setzt-alles-auf-eine-karte/>

<https://www.hallstatt.net/service/anreise-3/anreise-zug/>

## Finanzierung

Die Finanzierung des Mobilitätsmanagements im Ausseerland könnte auf breite Beine gestellt werden. Drei wesentliche Säulen können dabei herangezogen werden.

Die Mobilitätspartnerbetriebe, bestehend aus Hotellerie, Freizeitangeboten und lokalen Mobilitätsanbietern steuern einen Betrag in die Gemeinschaftskasse bei (bei guter Angebotsannahme fließt wieder genügend Geld zurück). Parallel dazu unterstützen die teilnehmenden Gemeinden. Weiters gibt es EU-Förderungen, die in Betracht gezogen werden könnten. Hierbei stellt die Unterstützung der Region als LEADER-Region eine große Chance dar. Des Weiteren gibt es unter anderem Förderungen des BMK (beispielsweise klima:aktiv mobil – Mobilitätsmaßnahmen) oder des Landes Steiermark (Mikro-ÖV Förderung)

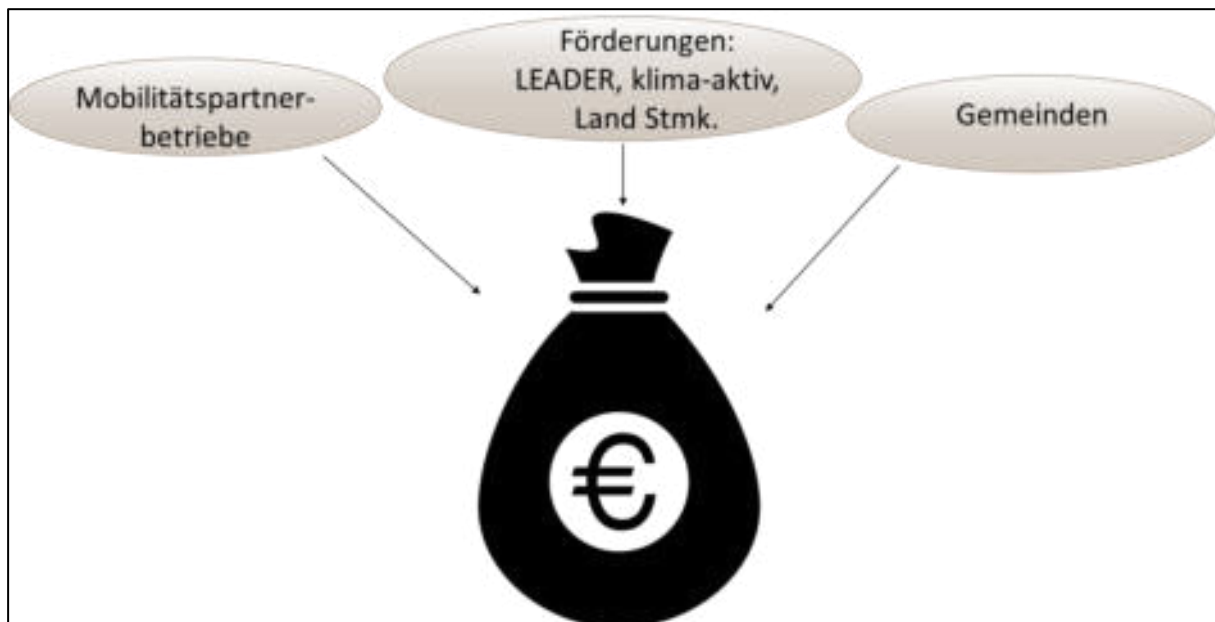


Abbildung 54: Finanzierung, eigene Abbildung

Eine weitere zu empfehlende Finanzierungsmöglichkeit ist die Nächtigungsabgabe. Ein Teil der Nächtigungsabgabe könnte direkt in die Finanzierung des ÖV-Systems fließen oder auch in die Finanzierung des Mobilitätsmanagements. Damit würde jeder Nächtigungsgast einen kleinen Beitrag zur Finanzierung leisten. Insgesamt würde aufgrund der vielen Nächtigungen im steirischen Salzkammergut ein wesentlicher Teil zur Finanzierung geleistet werden.

## 6 Mobilität im Ausseerland im Kulturhauptstadtjahr 2024

---

Das bisher vorgestellte Mobilitätskonzept Vision 2030+ ist ein gemeinsames, langfristiges Mobilitätskonzept. Um auch kurzfristig vor allem in Hinblick auf das Kulturhauptstadtjahr 2024 die Mobilität im Ausseerland zu verbessern, werden vorgehend schnell umsetzbare Maßnahmen empfohlen.

Im motorisierten Individualverkehr ist die Umsetzung der Begegnungszonen und Geschwindigkeitsreduktionen empfohlen. Des Weiteren wird die Implementierung eines Parkleitsystems empfohlen, welches vor allem den Parksuchverkehr reduzieren soll.

Ein schneller umsetzbares, alternatives ÖV-System basiert stark auf dem derzeit bestehendem ÖV-System.

### **Ergänzungen im bestehenden Busliniennetz**

Sollte eine Taktverdichtung auf der Bahnstrecke Obertraun – Stainach Irdning in den kommenden Jahren nicht möglich sein, ist es empfehlenswert am Wochenende einen zusätzlichen Bus zwischen Bad Goisern Jodschwefelbad und Bad Aussee, sowie zwischen Bad Aussee und Stainach-Irdning einzusetzen. Diese Busverbindung fährt im 2-Stundentakt. Die Bahnverbindung verbleibt ebenso im 2 Stundentakt. Die Busverbindung soll so eingetaktet sein, dass sie eine Stunde nach der Bahn fährt. Damit würde am Wochenende ein Stundentakt auf dieser Strecke gewährleistet werden, wobei diese stundenweise alternierend von der Bahn und dem Bus bedient wird.

Um die zwei großen Seen im Ausseerland besser mit den öffentlichen erreichen zu können, ist zu empfehlen vor allem am Wochenende einen weiteren Bus einzusetzen, welcher zwischen Altaussee und Grundlsee über Bad Aussee verkehrt. Dadurch wird die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel auch für Badegäste an Wochenenden attraktiver.

### **Zusätzliche Maßnahmen:**

#### *Rufbussystem:*

Ergänzend zum Busliniennetz soll ein Rufbussystem, beispielsweise der Postbus Shuttle, eingeführt werden, um eine größere räumliche Erschließung des Ausseerlandes zu ermöglichen. Dieses Rufbussystem soll den Kunden den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtern und die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel erhöhen. Das Netz an Rufbus-Haltestellen soll sehr dicht gestaltet sein, damit die zurückzulegende Strecke zu den öffentlichen Verkehrsmitteln kurzgehalten wird und somit die Attraktivität des ÖV für Einheimische sowie Touristen erhöht wird. Die Buchung des Rufbusses kann über eine App erfolgen.



*On demand Mitfahrbörse:*

Weiters kann das ÖV-System durch eine Mitfahrbörse erweitert werden. Diese kann in 2 Varianten ausgeführt sein:

- **Mitfahrbankerl:** Es werden im Ausseerland sogenannte „Mitfahrbankerl“ installiert. Diese sind explizit als solche gekennzeichnet. Personen können zu solchen Mitfahrbankerln gehen und auf eine Mitfahrgelegenheit warten. Es ist keine Vorabanmeldung des Fahrtwunsches nötig, das reine Warten beim Mitfahrbankerl signalisiert den Pkw-Fahrern, dass ein Fahrtwunsch besteht. Jeder Kfz-Fahrer kann anhalten und die wartende Person mitnehmen.

Dieses Konzept basiert stark auf Vertrauensbasis zwischen Fahrer und Passagier. Daher ist zu empfehlen Aufklärungsarbeit in der Bevölkerung zu leisten und für Notfälle ein Sicherheitskonzept zu überlegen, um kriminelle Handlungen zu unterbinden. des Systems zu verhindern.

- **App-basierte Mitfahrbörse:** Bei dieser Art der Mitfahrbörse wird eine App-basierte on demand Mitfahrbörse aufgebaut. Dabei können in einer App sowohl Fahrten inseriert als auch gebucht werden. Jede Person, die eine Fahrt mit dem Pkw durchführt, kann diese in der App eingeben und somit mit anderen teilen. Besteht ein Mitfahrwunsch einer anderen Person kann der Fahrer entschieden, ob der die Anfrage annimmt oder nicht. An Mitfahrgelegenheiten interessierte Personen können ihren Fahrtwunsch bzw. ihr Ziel in der App eingeben. Gibt es ein „Match“, so wird diese Person zum Haltepunkt navigiert, wo sie zusteigen kann. Der Fahrer wird vom Mitfahrer mit einer Fahrtkostenbeteiligung entlohnt.

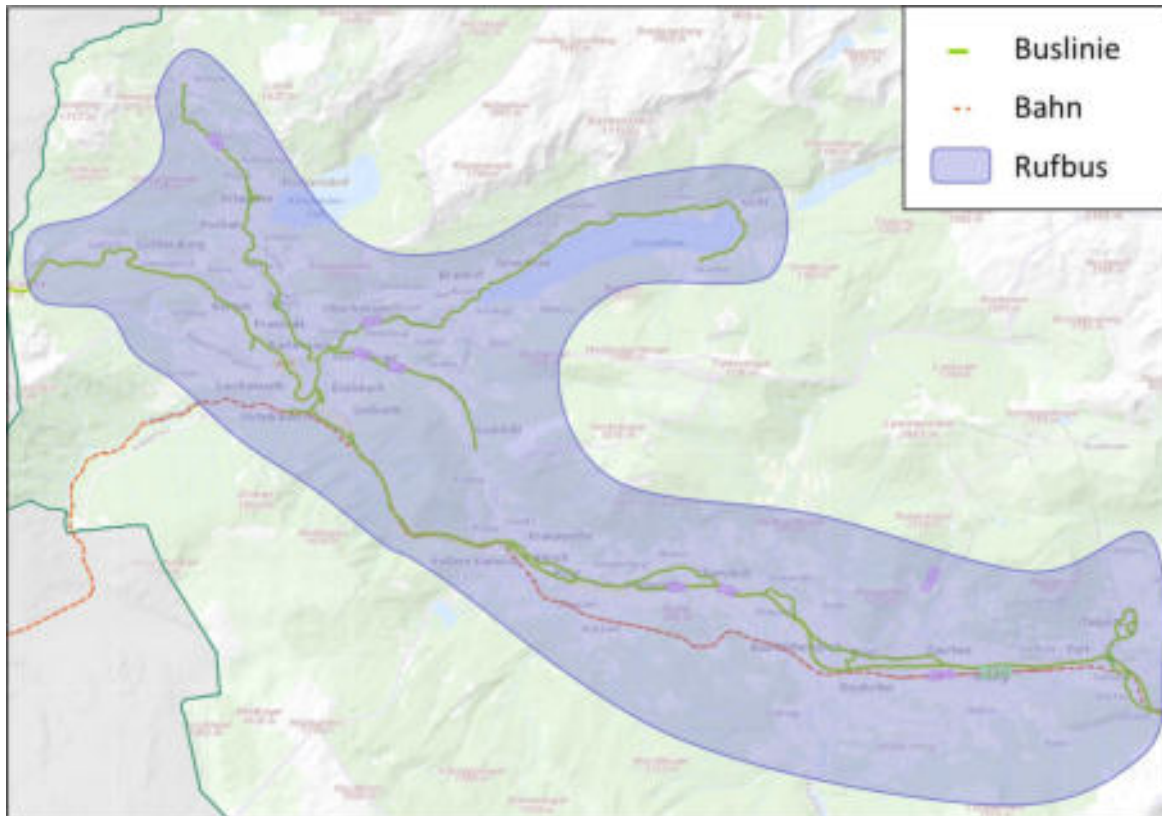


Abbildung 55: ÖV-Konzept Umsetzung bis Kulturhauptstadt 2024

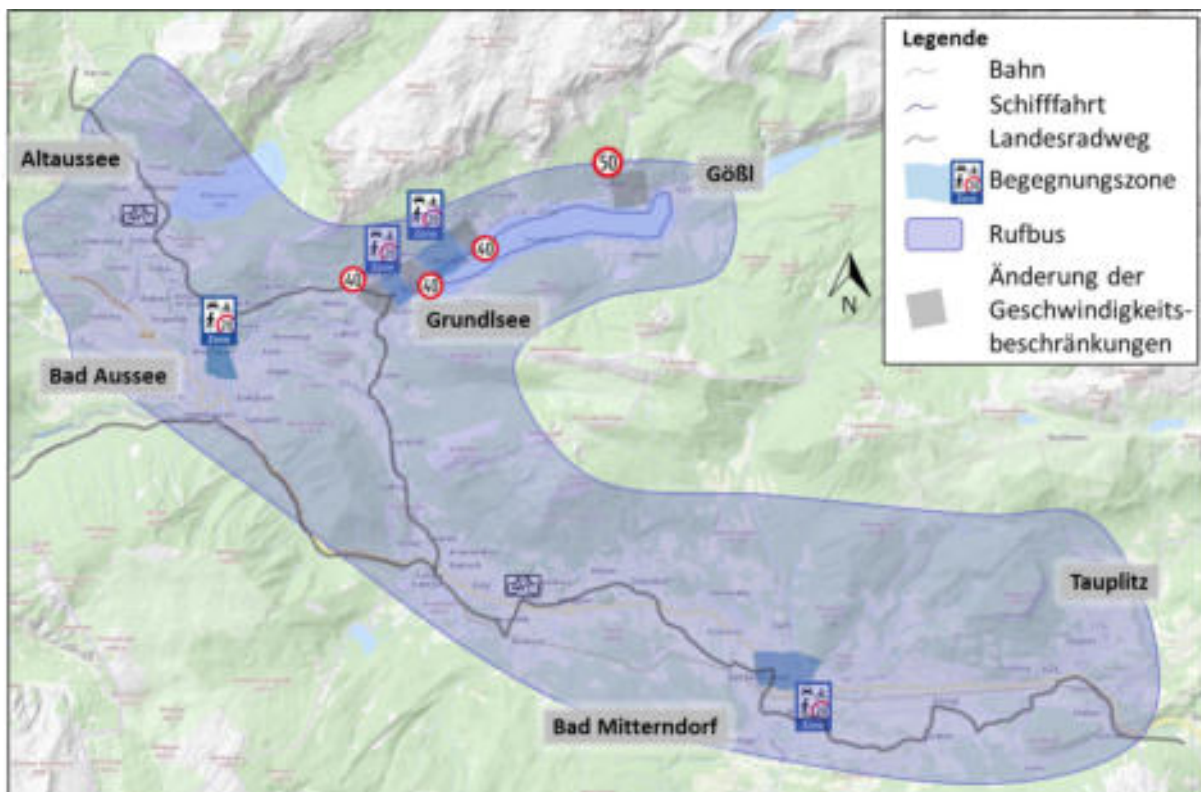


Abbildung 56: Mobilitätskonzept Steirisches Salzkammergut 2024

## 7 Zusammenfassung

---

Um die verkehrliche Situation im steirischen Salzkammergut zu verbessern, bedarf es ein gemeindeübergreifendes, verkehrsmittelübergreifendes Mobilitätskonzept. Sowohl der durch die einheimische Bevölkerung als auch der durch die Touristen hervorgerufene Verkehr soll verträglicher gestaltet werden. Dieses Mobilitätskonzept hat den Öffentlichen Verkehr und Kfz-Verkehr im Fokus. Es ist eng verwoben mit dem zeitgleich erstellten Radverkehrskonzept für das Ausseerland (Trafility, 2022). Einige Problemstellen sollen durch Einzelmaßnahmen entschärft werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Zur Erfassung der Verkehrsstärken wurde eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung durchgeführt, wobei die Verkehrsbelastungen an 15 Querschnitten im Projektgebiet selbst erhoben wurden. Zusätzlich dazu wurden die Daten der Dauerzählstellen des Landes Steiermark analysiert. Dabei zeigt sich ein durchschnittlicher werktäglicher Verkehr auf der B145 zwischen rund 6 100 Kfz und rund 7 100 Kfz liegt. Im Zentrum Bad Aussee ist ein  $DTV_w$  von rund 6 700 Kfz zu verzeichnen. An der L703 entlang des Grundlseees beträgt der  $DTV_w$  rund 1 600 Kfz, an der L732 von und nach Tauplitz rund 1 800 Kfz und an der L730, die durch das Ortszentrum von Bad Mitterndorf führt, 2 600 Kfz.

Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Bestand ist die Salzkammergutbahn, die im steirischen Abschnitt in einem 2-Stundentakt fährt. Ergänzend dazu werden Linienbusse geführt, deren Fahrplanangebot eine starke Ausrichtung auf den Schüler- und Freizeitverkehr aufweist. Ein Vergleich der Reisezeiten von Pkw und ÖV, veranschaulicht auf Reiserouten teilweise massiv längere Reisezeiten mit dem Umweltverbund. Weiters zeigt eine Erreichbarkeitsanalyse, dass für rund 69% der Bevölkerung eine Haltestelle innerhalb von 300m zu erreichen und somit attraktiv ist.

Zur Verbesserung diverser Problemstellen in den einzelnen Gemeinden wurden kleinräumige Maßnahmen entwickelt, beispielweise die Einführung von Begegnungszonen in Grundlsee und Bad Mitterndorf. Zur großflächigen Entlastung des Ausseerlandes und vor allem zur Verminderung des Parksuchverkehrs wird die Implementierung eines gemeindeübergreifenden Parkleitsystems empfohlen, welches bereits auf der B145 auf freie bzw. nicht freie Parkplätze in den einzelnen Gemeinden hinweist und zu dem alternativen Zentralparkplatz in Bad Aussee leitet.

Für den öffentlichen Verkehr wurden 3 mögliche Systeme in Betracht gezogen. Diese ÖV-Systeme wurden in einer Wirkungsanalyse mit einander verglichen. Hierfür wurden zuerst Anforderungen an das ÖV-System gestellt und diese mit Indikatoren belegt, um eine qualitativ messbare Gegenüberstellung vornehmen zu können. Aus dieser Wirkungsanalyse geht das System Ausseerland Bus als das geeignetste hervor und wird daher als langfristiges Ziel empfohlen. Dieses umfasst 3 Buslinien, eine nach Altaussee, eine nach Grundlsee und eine über Bad Mitterndorf nach Tauplitz. Empfohlen wird ein 30- bzw. 60 Minuten Takt. Bei der zeitlichen Taktung ist weiters auf eine Abstimmung mit dem Fahrplan der Bahn, als auch auf eine Abstimmung der Buslinien untereinander zu achten. Die Umsteigezeiten sollen effizient gestaltet und die Reisezeiten möglichst gering gehalten werden. Alle Linien halten am zentralen Knotenpunkt Bad Aussee Bahnhof sowie im Zentrum Bad Aussee. Somit ist an diesen beiden Haltestellen ein Umstieg auf alle anderen Linien möglich. Zusätzlich würde eine Verdichtung des

Fahrplans der Salzkammergutbahn auf einen Stundentakt eine Verbesserung darstellen. Die derzeit bestehende Buslinie 952 soll weiterhin betrieben werden, jedoch auf die Fahrpläne der neuen Routen abgestimmt werden.

Übergeordnet empfiehlt sich die Einführung eines Mobilitätsmanagements mit einem Mobilitätscenter als zentralen Verkehrsknotenpunkt am Bahnhof Bad Aussee. Dort sollen Gäste Informationen zu den Mobilitätsangeboten der Region erhalten können, sowie

Ein geeignetes Ticketing-System wie beispielsweise die Ausseerland-Card soll zusätzlichen Anreiz schaffen, den Umstieg vom Pkw auf den ÖV zu erleichtern und die Nutzung des ÖV attraktiv zu machen. Ziel ist es, umweltfreundliche Mobilität und den öffentlichen Verkehr möglichst attraktiv zu gestalten



Abbildung 57: Mobilitätskonzept Steirisches Salzkammergut Vision 2030+

Bis zum Kulturhauptstadtjahr 2024 wird empfohlen vorgehend Maßnahmen zu setzen, die schneller umsetzbar sind. Diese umfassen die Umsetzung der kleinräumigen Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr in den einzelnen Gemeinden wie die Einführung von Begegnungszonen und Geschwindigkeitsreduktionen. Im öffentlichen Verkehr wird empfohlen das bestehende Bussystem zu verstärken und auf der Strecke Bad Goisern Jodschwefelbad bis Bad Aussee, sowie weiter bis Stainach am Wochenende zusätzliche Busse einzusetzen, um so einen Stundentakt auf dieser Strecke (Bus und Bahn alternierend) zu gewährleisten. Des Weiteren wird auf der Strecke Altaussee über Bad Aussee nach Grundlsee die Einführung eines zusätzlichen Busses am Wochenende empfohlen, um diese mit den öffentlichen Verkehrsmitteln attraktiver erreichen zu können. Ergänzend zu dem bestehenden Bussystem ist zu empfehlen ein Rufbussystem einzuführen, um räumlich ein größeres Gebiet



erschließen zu können und somit die öffentlichen Verkehrsmittel auch jenen Personen zugänglich zu machen, die abgelegen von den Bushaltestellen der Linienbusse ihren Quell- oder Zielort haben.

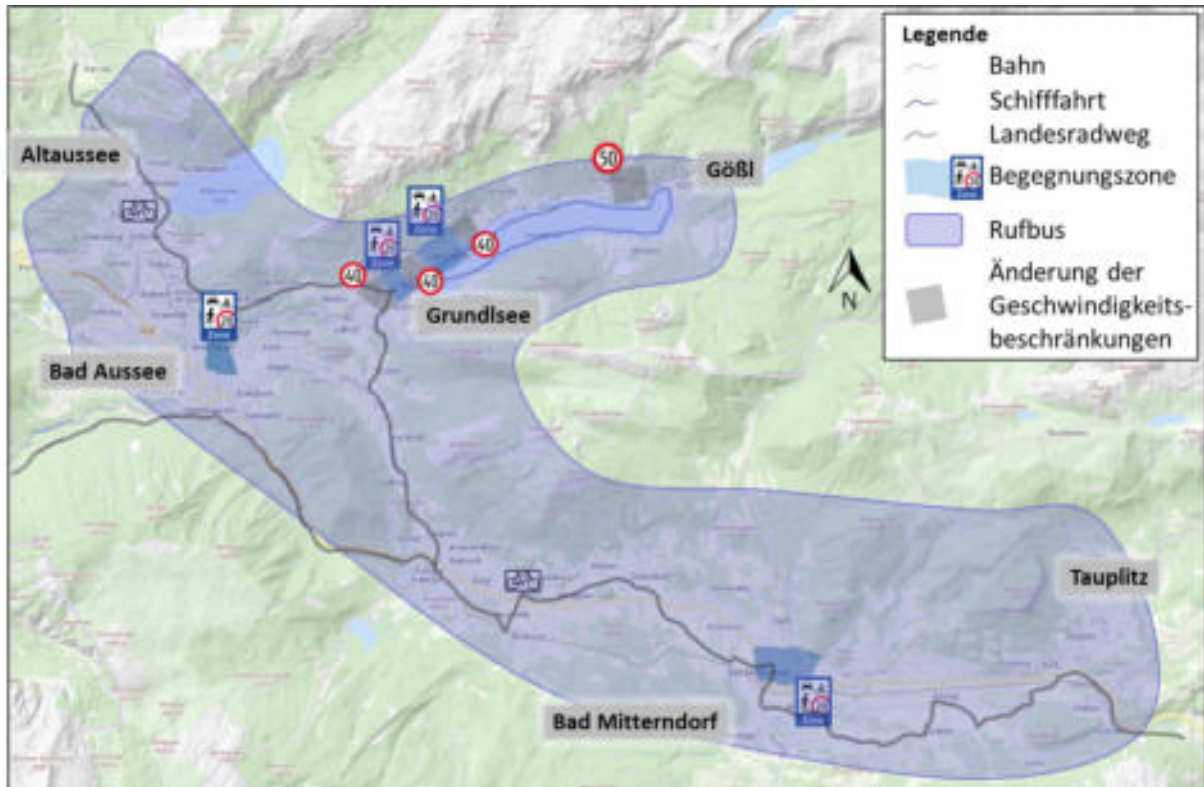


Abbildung 58: Mobilitätskonzept Steirisches Salzkammergut 2024



## Quellenverzeichnis

**RVS 02.01.11:** Grundsätze der Verkehrsplanung, Ausgabe März 2013.

**Statistik Austria:** Anzahl der Hauptwohnsitze

**Zähldaten des Landes Steiermark:** GIS Steiermark.

[1]: <https://www.augsburger-allgemeine.de/augsburg/Augsburg-AVV-Bus-nimmt-an-Wochenenden-auch-Raeder-mit-id51004261.html>

[https://www.meinbezirk.at/klosterneuburg/c-lokales/ast-taxi-neues-service-in-planung\\_a2436586](https://www.meinbezirk.at/klosterneuburg/c-lokales/ast-taxi-neues-service-in-planung_a2436586)

<https://weissensee.news/weissensee-setzt-alles-auf-eine-karte/>

<https://www.hallstatt.net/service/anreise-3/anreise-zug/>

[https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/Um\\_den\\_Lendplatz\\_verkehrsberuhigt\\_und\\_bunt.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/Um_den_Lendplatz_verkehrsberuhigt_und_bunt.html)

<https://www.sierzega.com/de-de/produkte/geschwindigkeitsanzeigen>

## Anhang

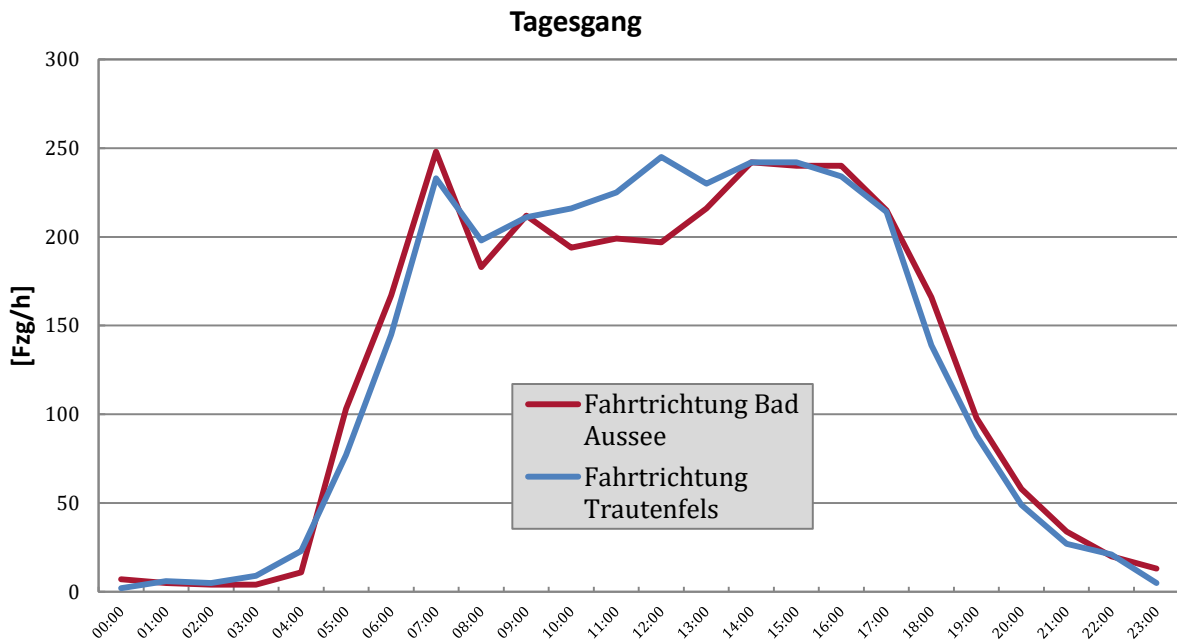
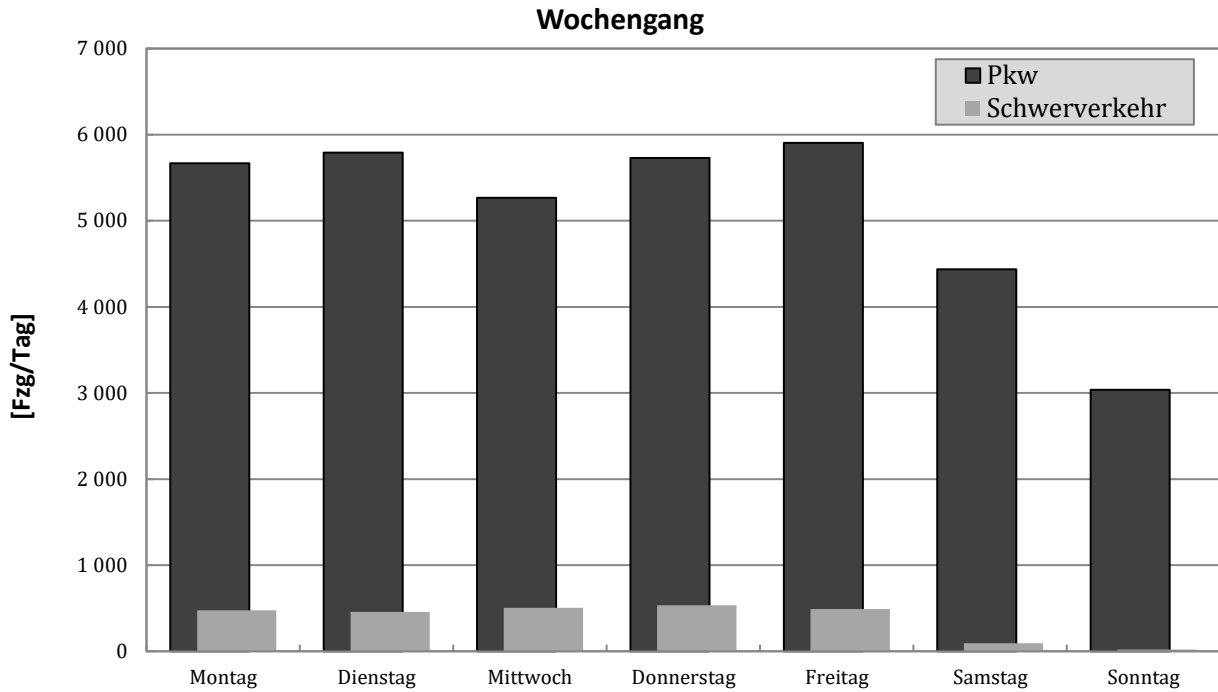
Zählstelle 1 - B145 Salzkammergutstraße, Einfahrt Bad Mitterndorf	A – 1
Zählstelle 2 - L730 Mitterndorferstraße, Bad Mitterndorf	A – 2
Zählstelle 3 - B145 Salzkammergutstraße, Rödschitz, RFB Liezen	A – 3
Zählstelle 3 - B145 Salzkammergutstraße, Rödschitz, RFB Bad Aussee	A – 4
Zählstelle 4 - Gemeindestraße Pichl, Pichl, Ortstafel Ost	A – 5
Zählstelle 5 - Gruben, Gemeindestraße Gruben	A – 6
Zählstelle 6 - B145 Salzkammergutstraße, Rigipswerk, RFB Bad Aussee	A – 7
Zählstelle 6 - B145 Salzkammergutstraße, Rigipswerk, RFB Liezen	A – 8
Zählstelle 7 - L702 Altausseeerstraße, Regionalfernsehen	A – 9
Zählstelle 8 - L703 Grundlseerstraße, Grundlsee	A – 10
Zählstelle 9 - B145 Salzkammergutstraße, Bad Aussee Reitern, RFB Liezen	A – 11
Zählstelle 9 - B145 Salzkammergutstr., Bad Aussee Reitern, RFB Bad Aussee	A – 12
Zählstelle 10 - L702 Altausseeerstraße, Bad Aussee, Emil Ertl Weg	A – 13
Zählstelle 11 - L732 Tauplitzstraße, Auffahrt Tauplitz	A – 14
Zählstelle 12 - L702 Altausseeerstraße, Altaussee	A – 15
Zählstelle 13 - Gemeindestraße Marktleite, Rotes Kreuz	A – 16
Zählstelle 14 - L703 Grundlseerstraße, Bad Aussee Erzh.-Joh.-Brücke	A – 17
Zählstelle 15 - B145 Salzkammergutstraße, Einfahrt Pichl Ödensee	A – 18

### Auswertung Seitenradargeräte

Zählstelle:	<b>Zählstelle 1 - B145 Salzkammergut Straße, Einfahrt Bad Mitterndorf</b>		
Zeitraum:	14.04.2021 - 21.04.2021		
DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	5 485	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	6,7%
DTV <sub>W 1)</sub>	6 162	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	8,0%
V <sub>85, Bad Aussee</sub>	109 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	8,0%
V <sub>85, Trautenfels</sub>	109 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	7,9%




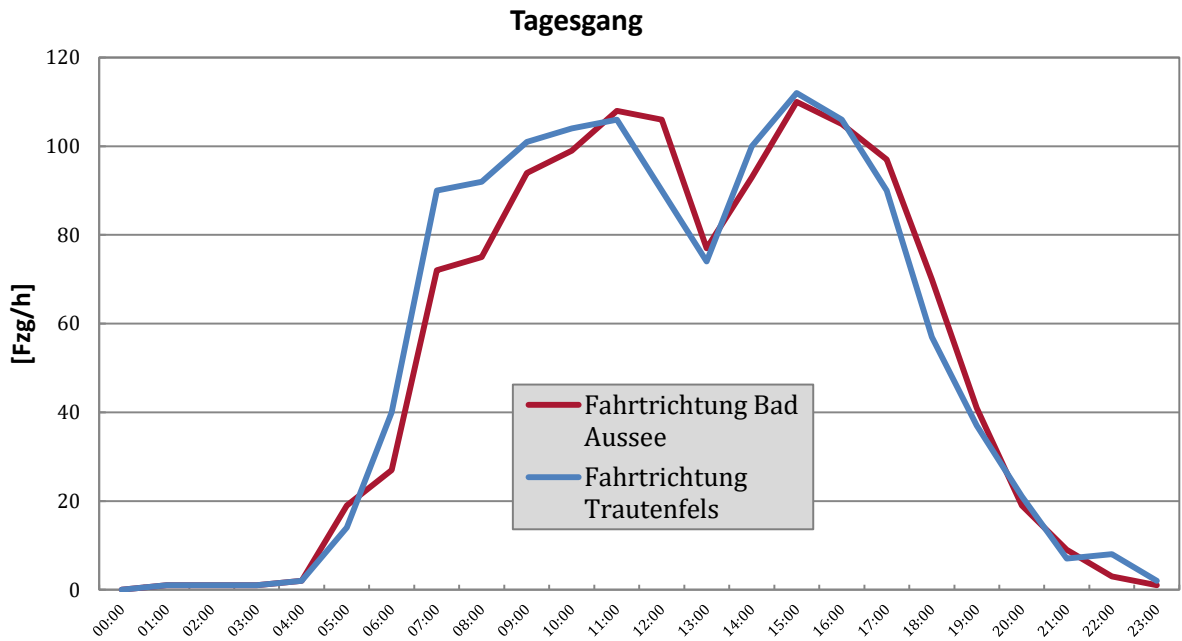
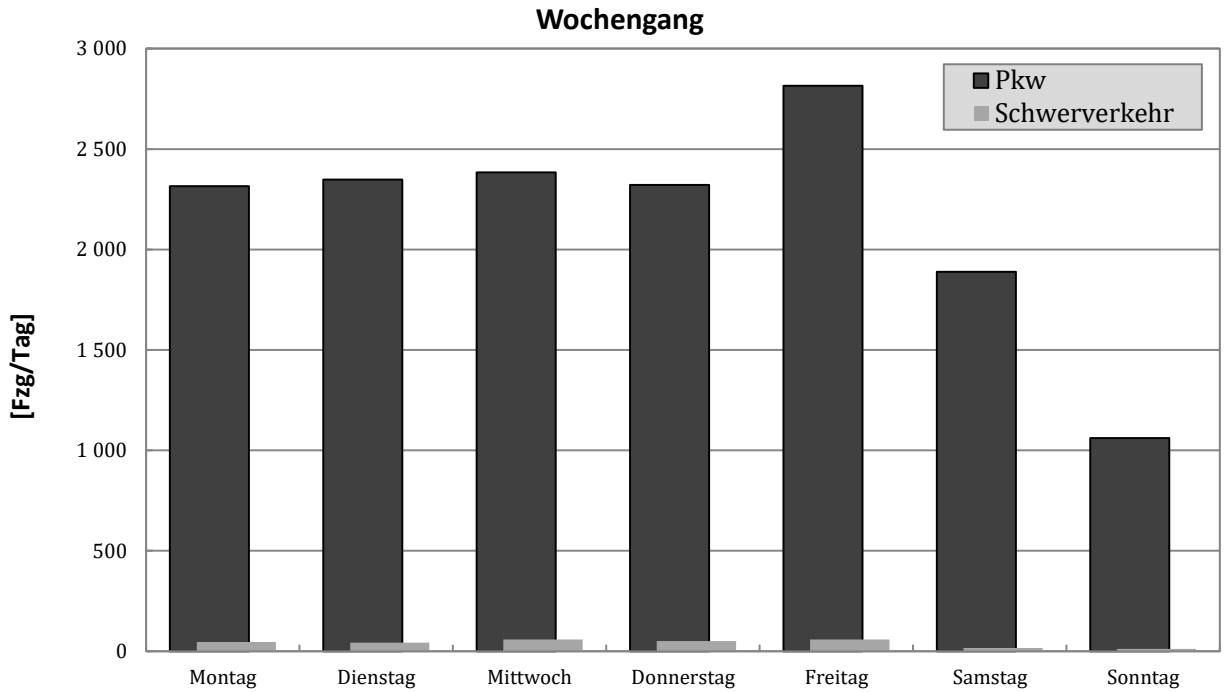
21-0030-01



1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum


### Auswertung Seitenradargeräte

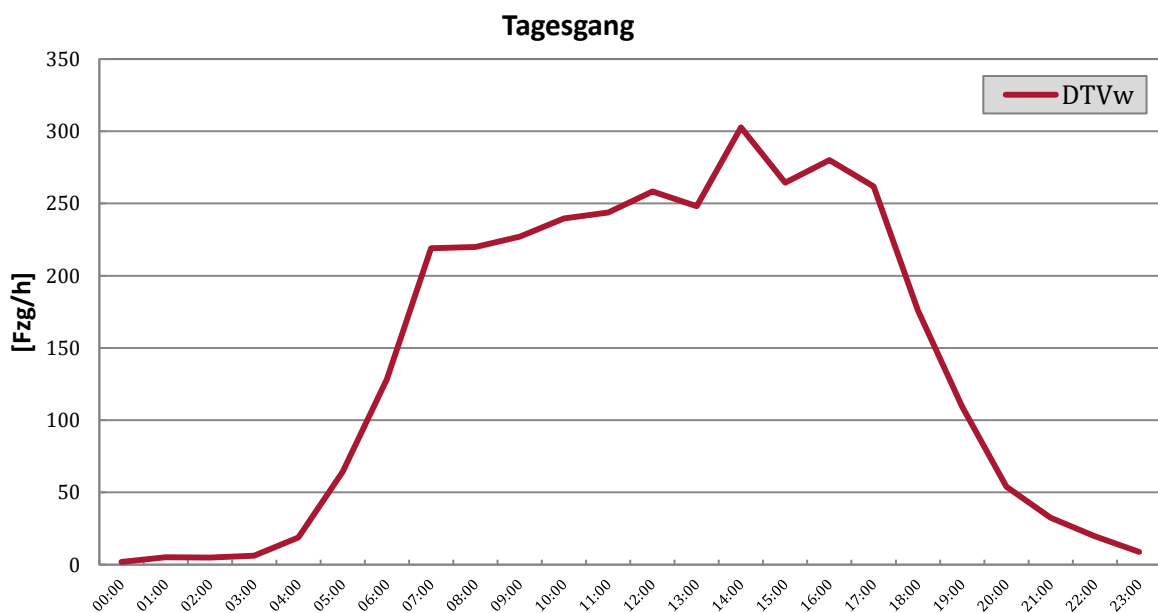
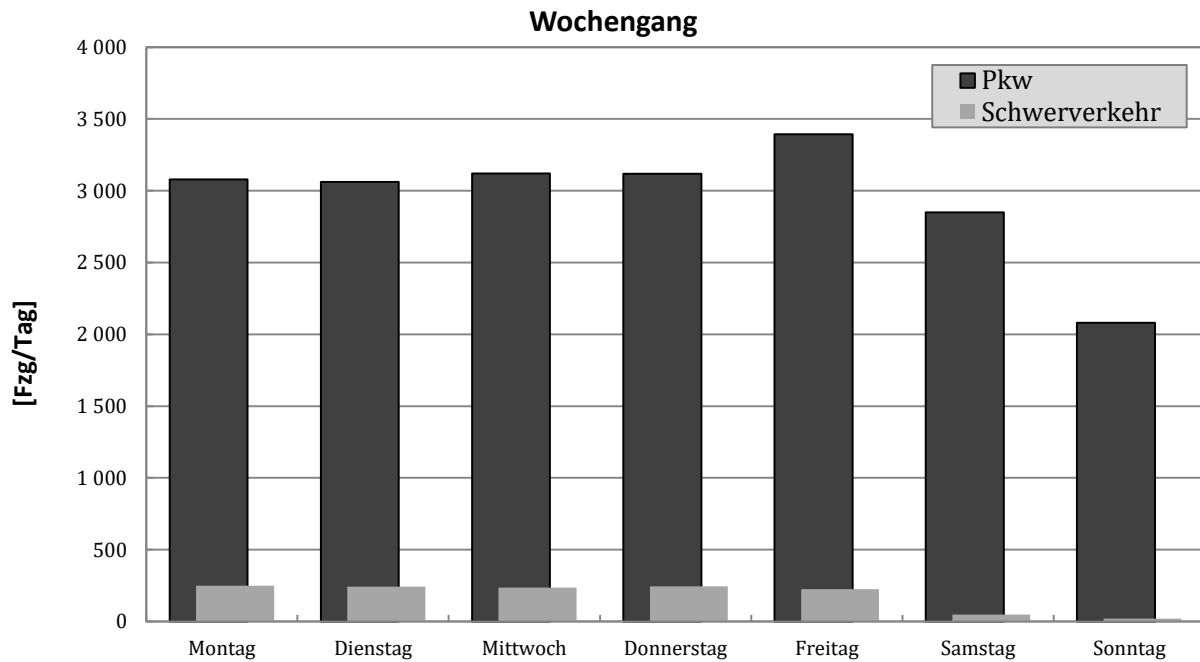
Zählstelle:	<b>Zählstelle 2 - L730 Mitterndorferstraße, Bad Mitterndorf</b>			
Zeitraum:	14.04.2021 - 21.04.2021			
DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	2 203	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	1,8%	21-0030-01
DTV <sub>W 1)</sub>	2 486	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	2,0%	
V <sub>85, Richtung Bad Aussee</sub>	54 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	9,1%	
V <sub>85, Richtung Trautenfels</sub>	52 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	8,9%	



1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum

## Auswertung Seitenradargeräte


Zählstelle:	<b>Zählstelle 3 - B145 Salzkammergutstraße, Rödschitz, RFB Liezen</b>			
Zeitraum:	14.04.2021 - 28.04.2021			
DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	3 139	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	5,8%	
DTV <sub>W 1)</sub>	3 395	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	7,1%	
V <sub>85</sub>	104 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	8,8%	21-0030-01
		Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	8,9%	

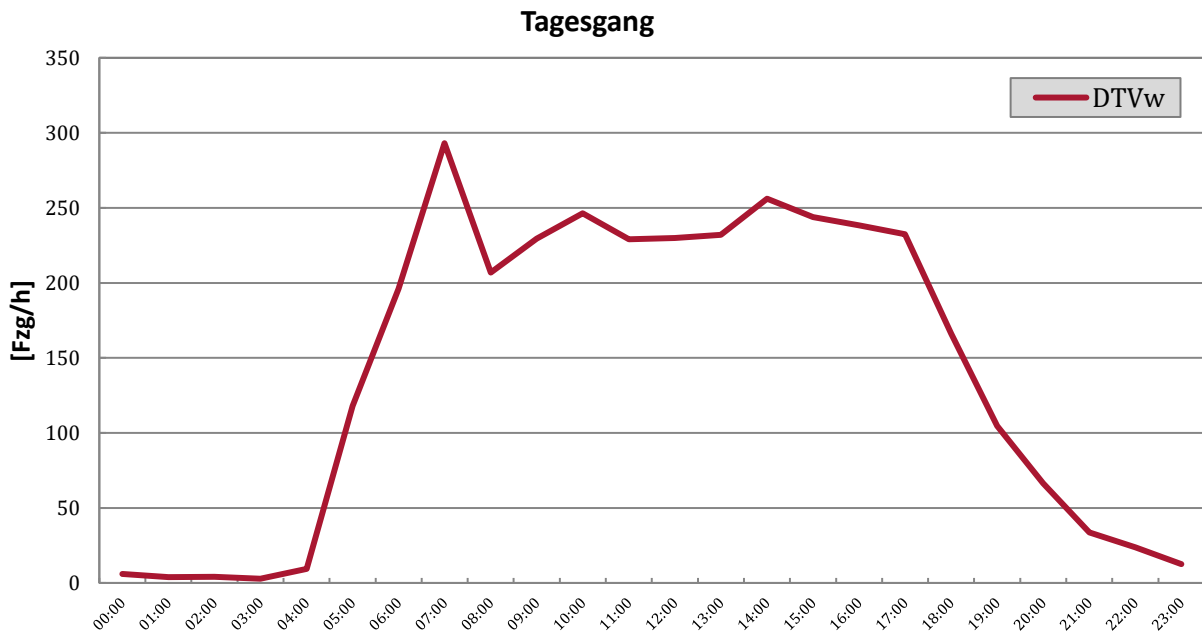
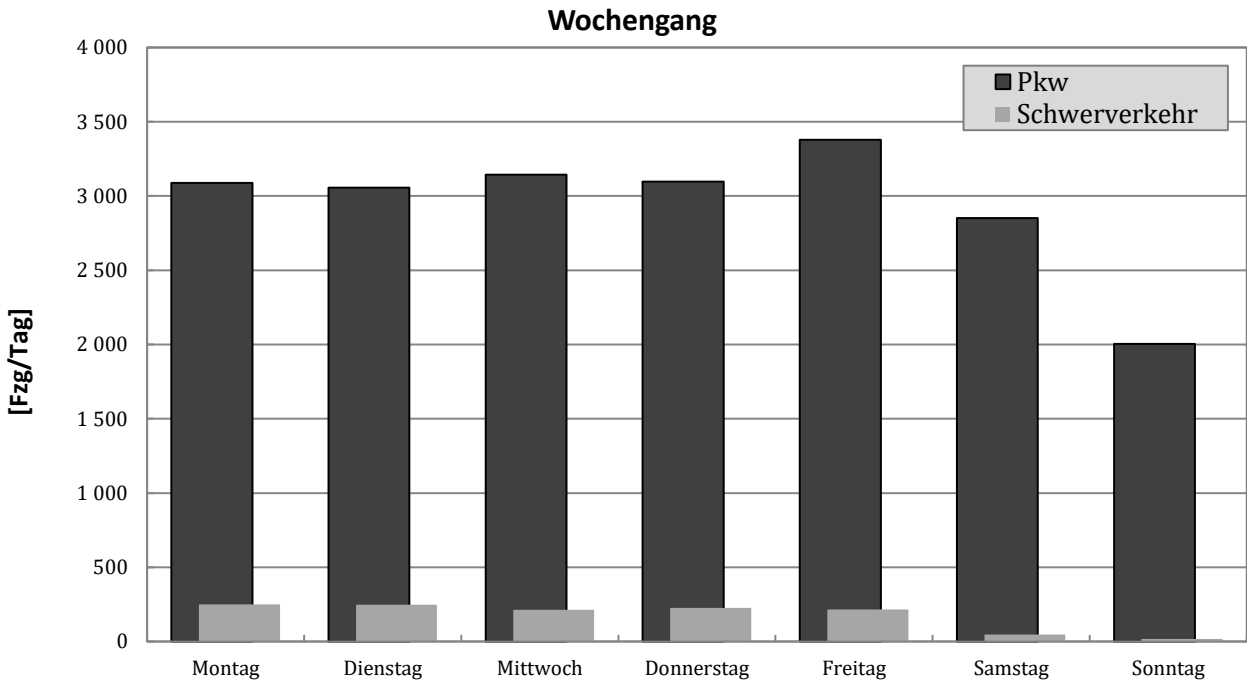


<sup>1)</sup> DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum



### Auswertung Seitenradargeräte

Zählstelle:	Zählstelle 3 - B145 Salzkammergutstraße, Rödschitz, RFB Bad Aussee			
Zeitraum:	14.04.2021 - 28.04.2021			
DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	3 120	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	5,6%	
DTV <sub>W 1)</sub>	3 384	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	6,8%	
V <sub>85</sub>	104 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	7,8%	21-0030-01
		Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	8,7%	



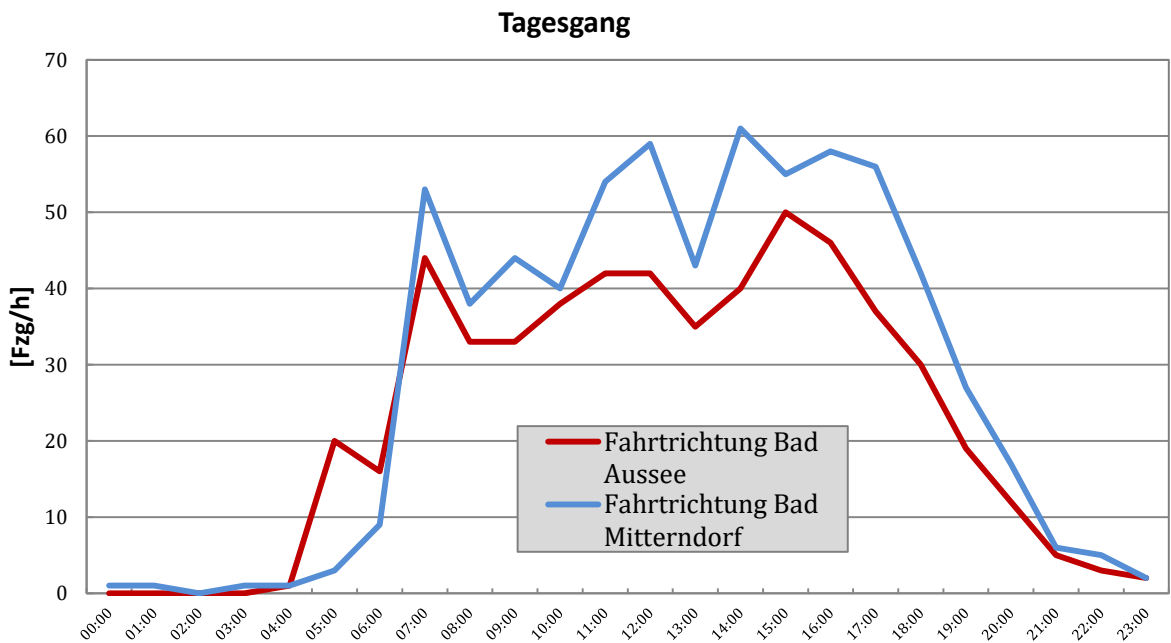
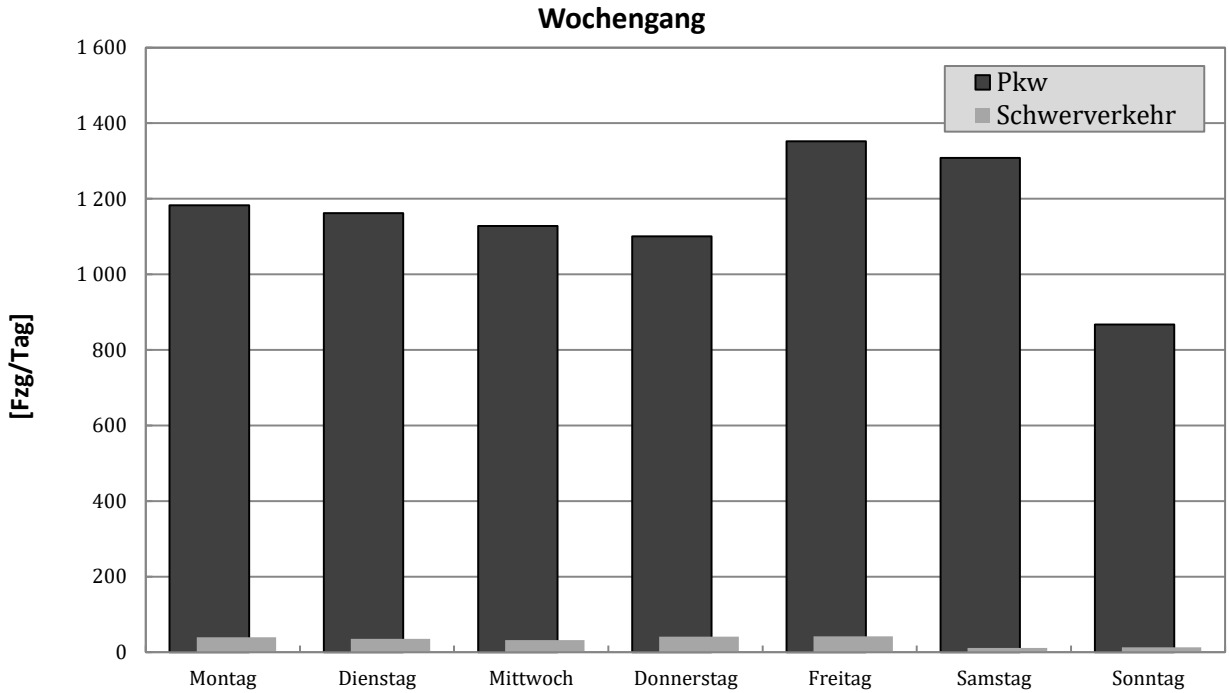
1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum

### Auswertung Seitenradargeräte

Zählstelle:	<b>Zählstelle 4 - Gemeindestraße Pichl, Pichl, Ortstafel Ost</b>		
Zeitraum:	21.04.2021 - 28.04.2021		
DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	1 189	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	2,5%
DTV <sub>W 1)</sub>	1 224	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	2,9%
V <sub>85, Bad Aussee</sub>	60 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	8,9%
V <sub>85, Bad Mitterndorf</sub>	61 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	8,6%



21-0030-01

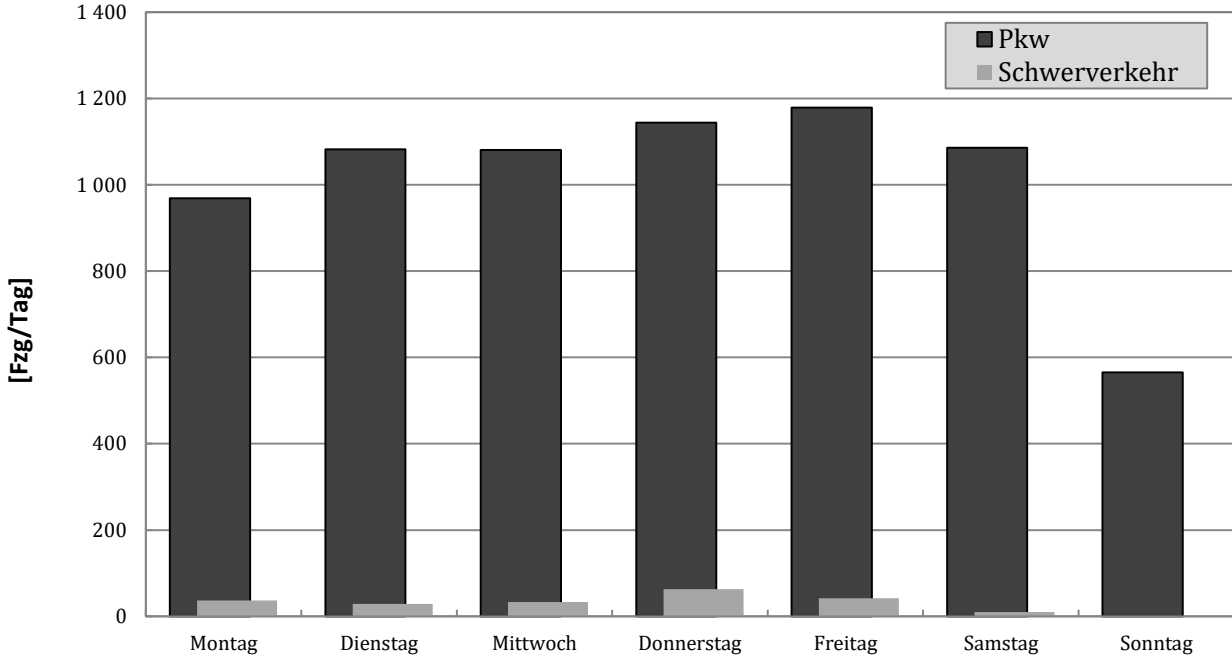


1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum

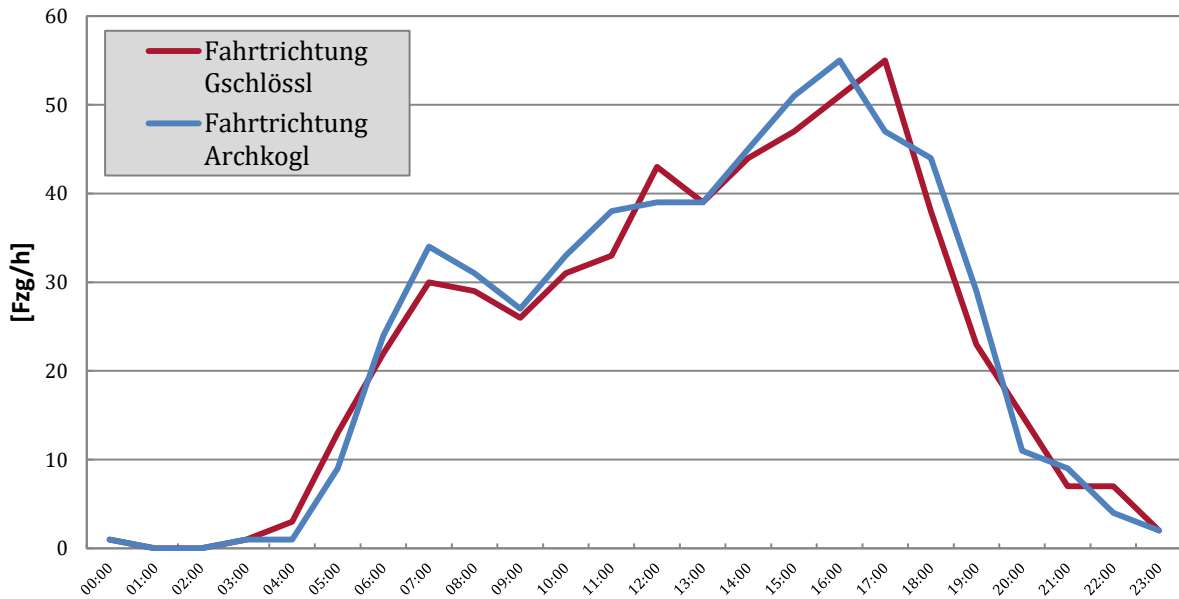
### Auswertung Seitenradargeräte

Zählstelle:	<b>Zählstelle 5 - Gruben, Gemeindestraße Gruben</b>			
Zeitraum:	28.04.2021 - 05.05.2021			
DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	1 047	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	2,9%	
DTV <sub>W 1)</sub>	1 134	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	3,7%	
V <sub>85, Richtung Gschlössl</sub>	63 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	9,5%	21-0030-01
V <sub>85, Richtung Archkogel</sub>	62 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	9,3%	

#### Wochengang



#### Tagesgang




1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum

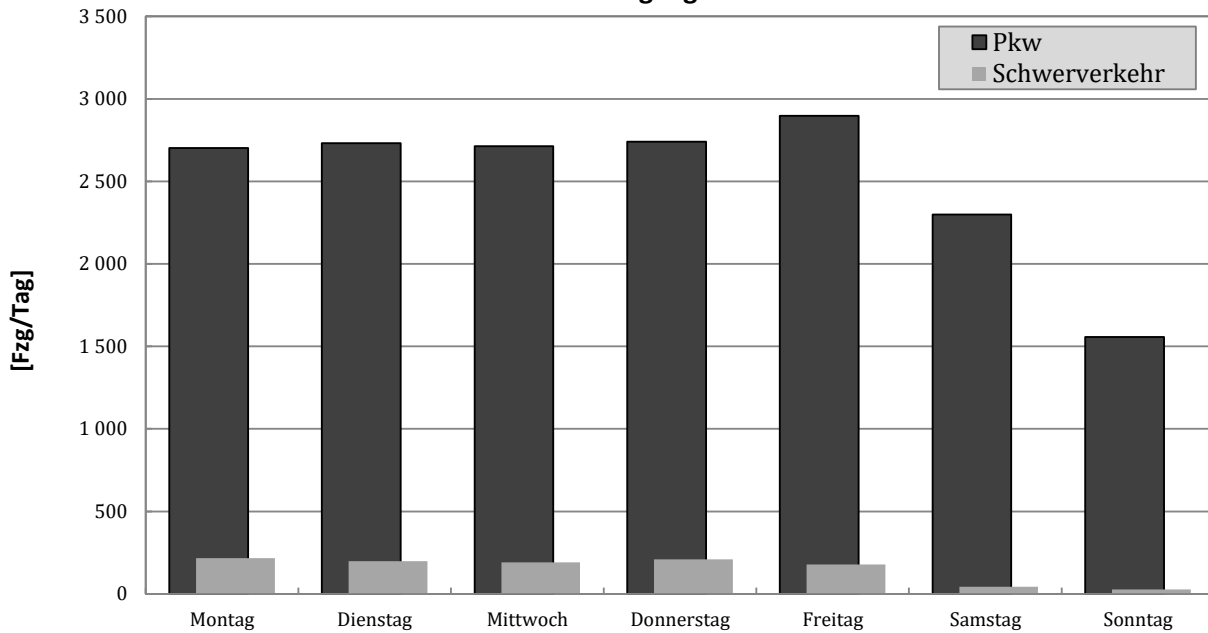
## Auswertung Seitenradargeräte

Zählstelle: **Zählstelle 6 - B145 Salzkammergutstraße, Rigipswerk, RFB Bad Aussee**

Zeitraum: 21.04.2021 - 05.05.2021

DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	2 672	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	5,7%	
DTV <sub>W 1)</sub>	2 956	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	6,7%	
V <sub>85</sub>	95 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	8,5%	21-0030-01
		Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	8,6%	

### Wochengang




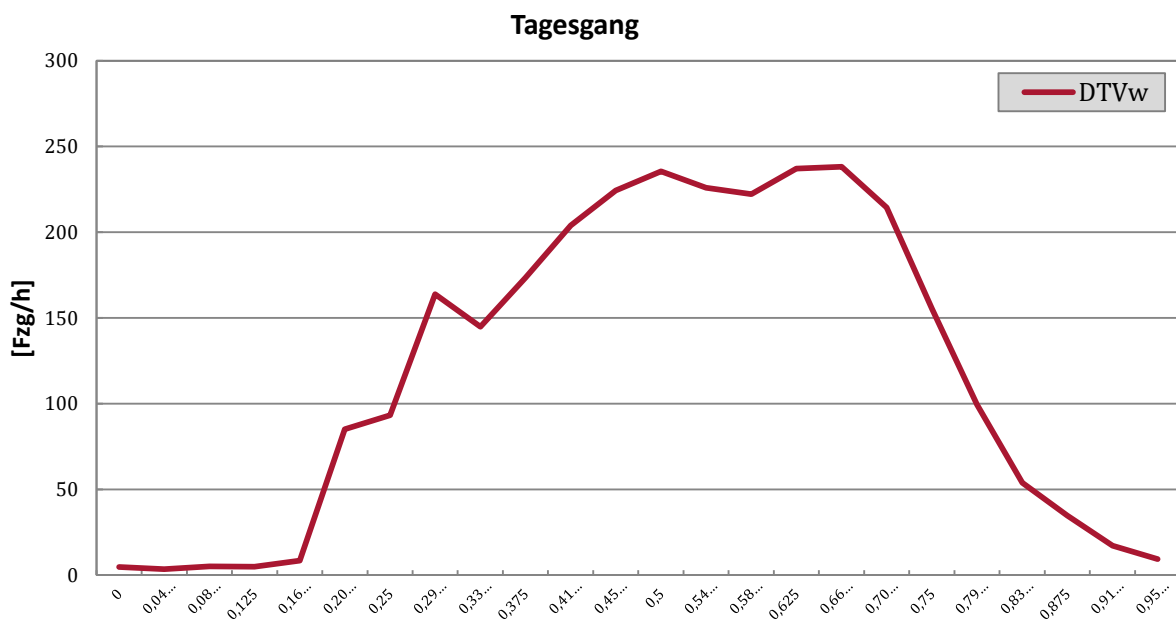
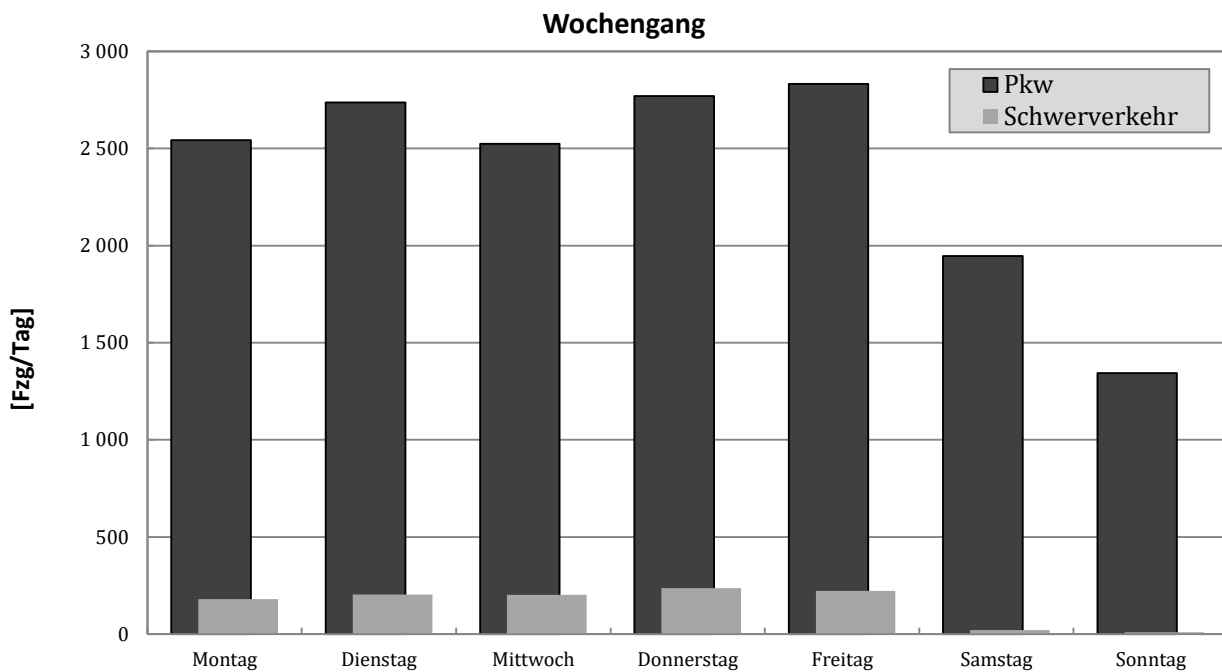
### Tagesgang



1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum

## Auswertung Seitenradargeräte

Zählstelle:	<b>Zählstelle 6 - B145 Salzkammergutstraße, Rigipswerk, RFB Liezen</b>			
Zeitraum:	21.04.2021 - 05.05.2021			
DTV <sub>Mo-So</sub> 1)	2 539	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	6,0%	
DTV <sub>W</sub> 1)	2 858	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	7,1%	
V <sub>85</sub>	95 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	8,7%	21-0030-01
		Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	8,3%	



1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum

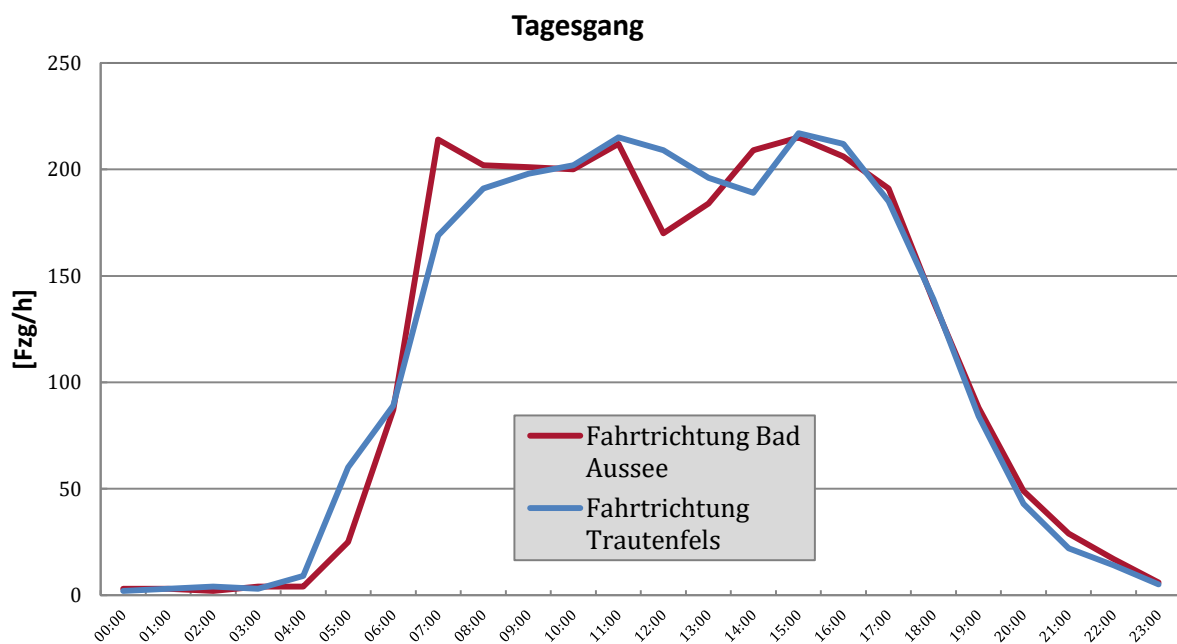
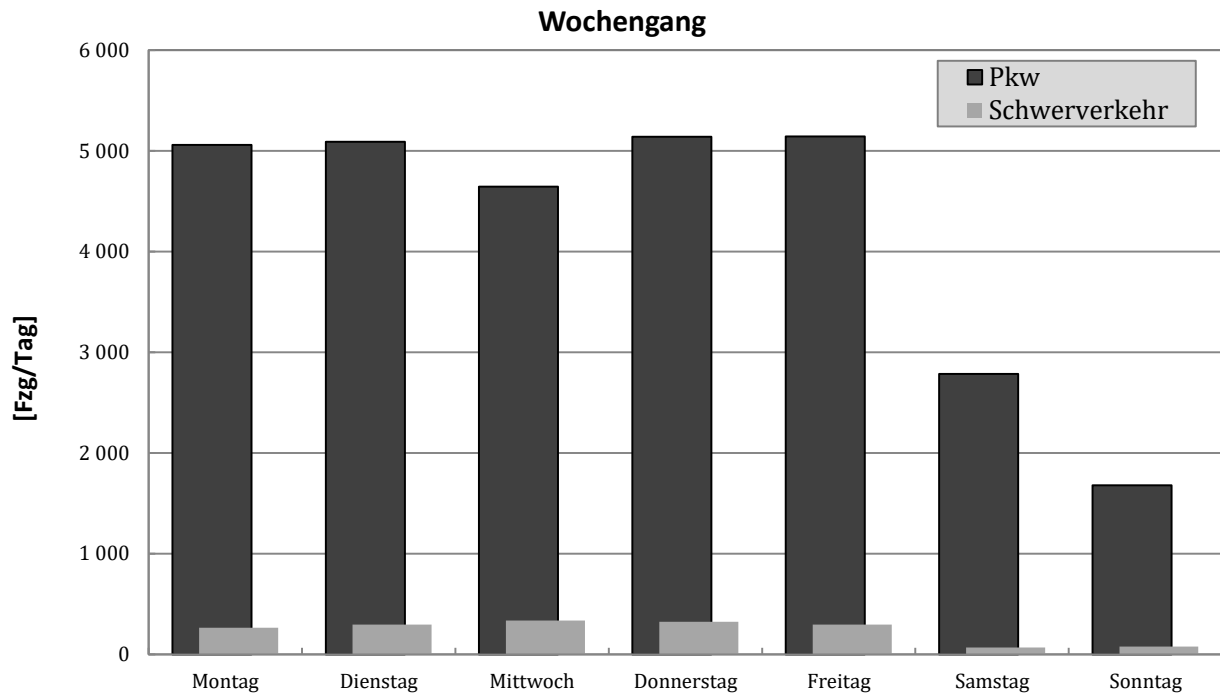


## Auswertung Seitenradargeräte

Zählstelle:	<b>Zählstelle 7 - L702 Altausseerstraße, Regionalfernsehen</b>		
Zeitraum:	28.04.2021 - 05.05.2021		
DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	4 455	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	5,3%
DTV <sub>W 1)</sub>	5 319	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	5,7%
V <sub>85, Bad Aussee</sub>	46 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	8,1%
V <sub>85, Trautenfels</sub>	46 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	8,1%




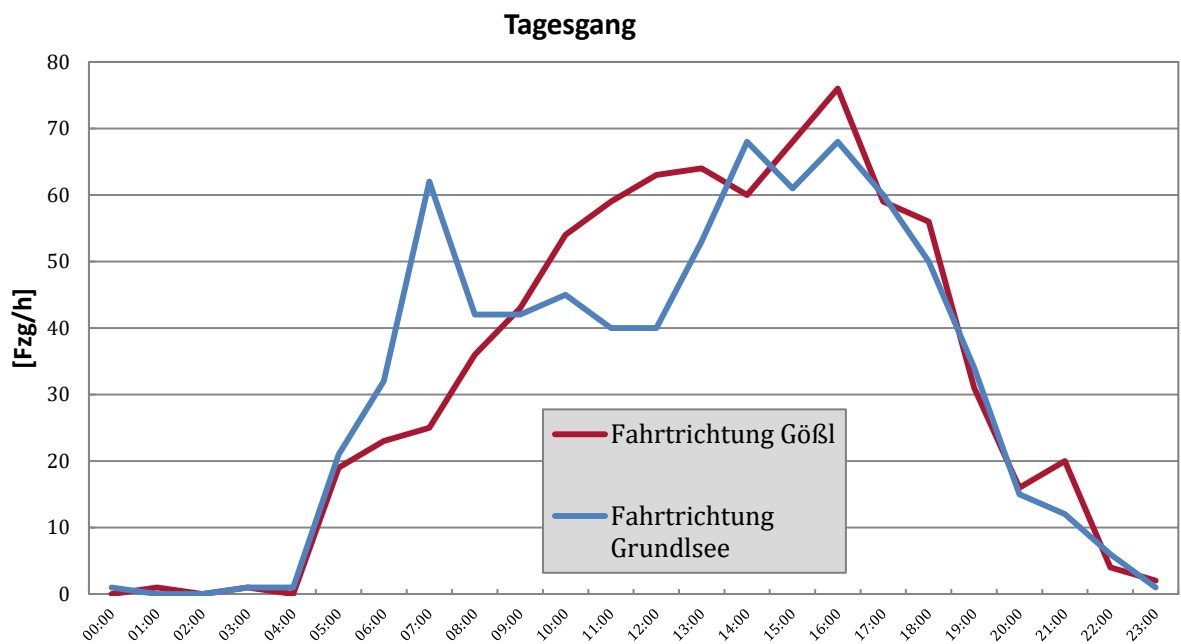
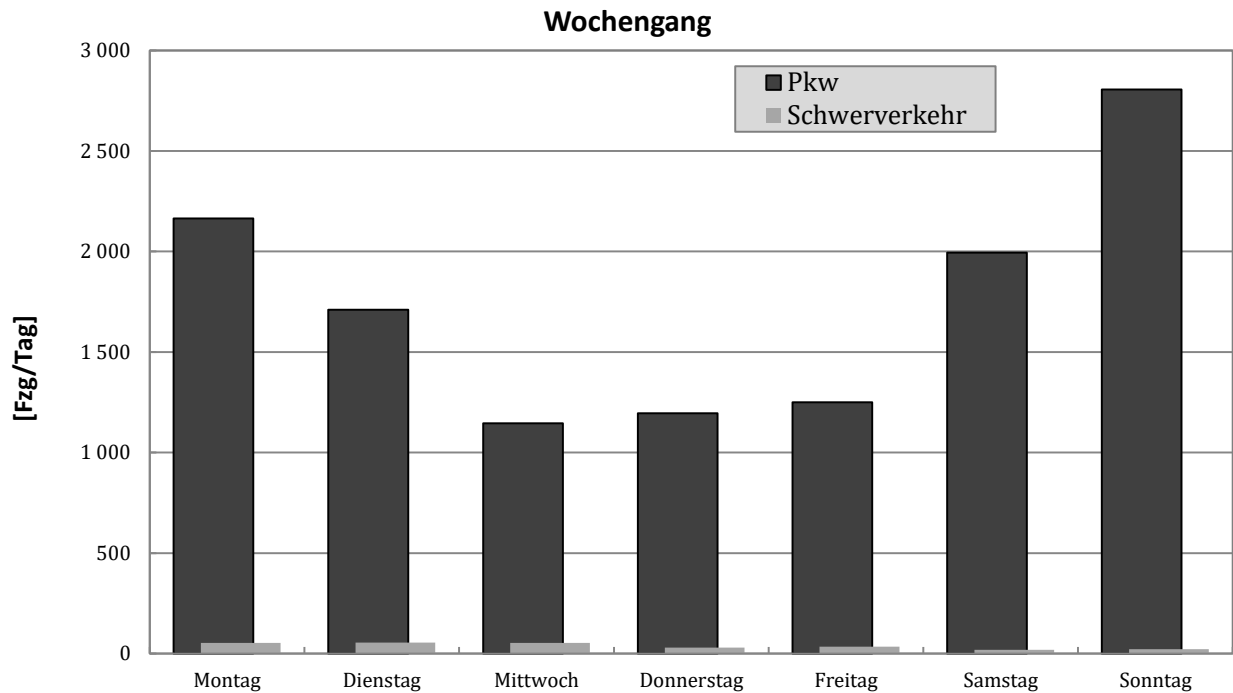
21-0030-01



1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum

## Auswertung Seitenradargeräte

Zählstelle:	<b>Zählstelle 8 - L703 Grundlseeerstraße, Grundlsee</b>			
Zeitraum:	05.05.2021 - 12.05.2021			
DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	1 786	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	1,9%	
DTV <sub>W 1)</sub>	1 535	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	2,9%	
V <sub>85, Gößl</sub>	81 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	9,7%	
V <sub>85, Grundlsee</sub>	78 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	9,4%	21-0030-01



1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum

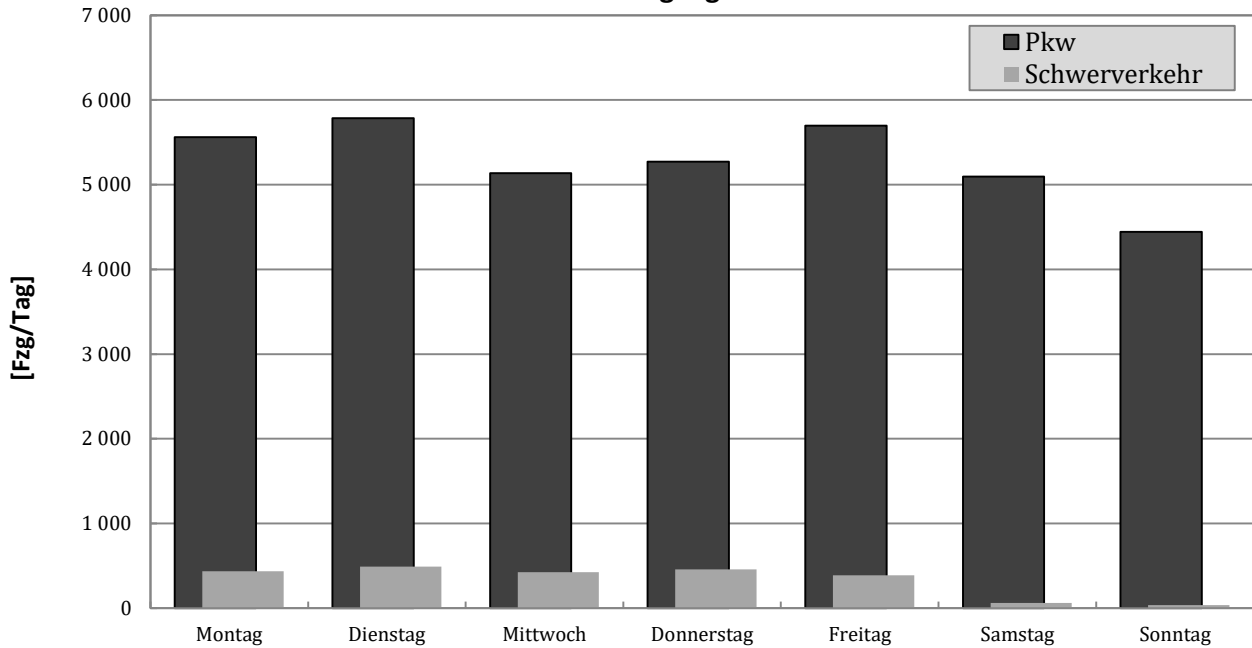
## Auswertung Seitenradargeräte

Zählstelle:	<b>Zählstelle 9 - B145 Salzkammergutstraße, Bad Aussee Reitern, RFB Liezen</b>		
Zeitraum:	28.04.2021 - 12.05.2021		
DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	2 767	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	5,9%
DTV <sub>W 1)</sub>	2 931	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	7,5%
V <sub>85</sub>	92 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	8,3%
		Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	8,2%

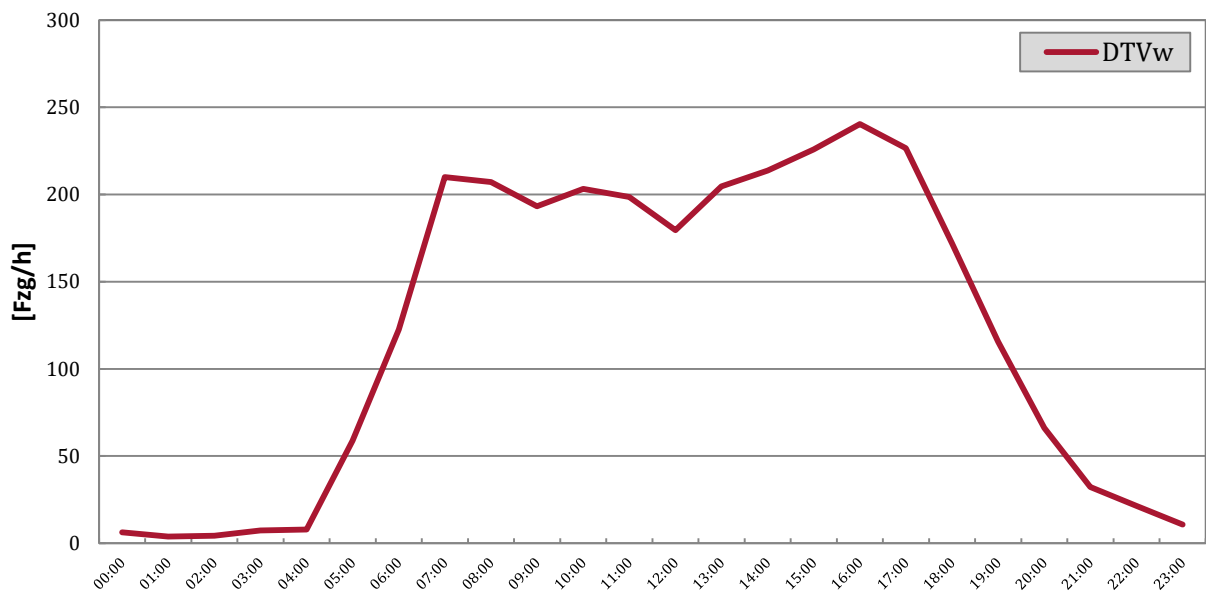


21-0030-01

### Wochengang




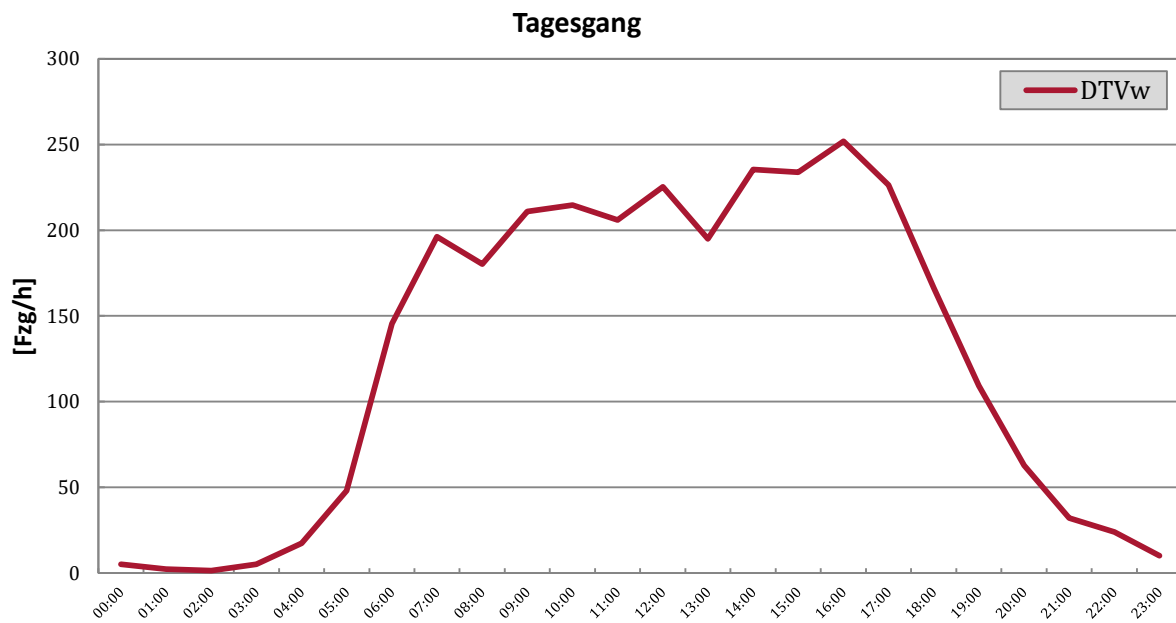
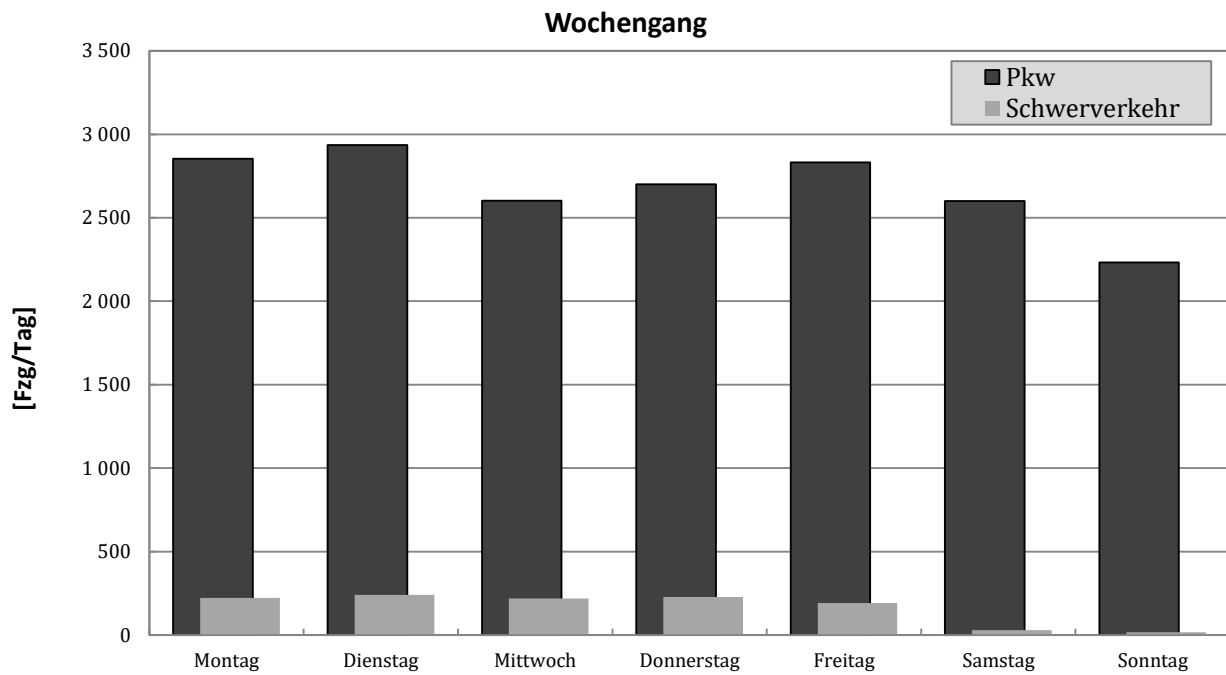
### Tagesgang



1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum

## Auswertung Seitenradargeräte

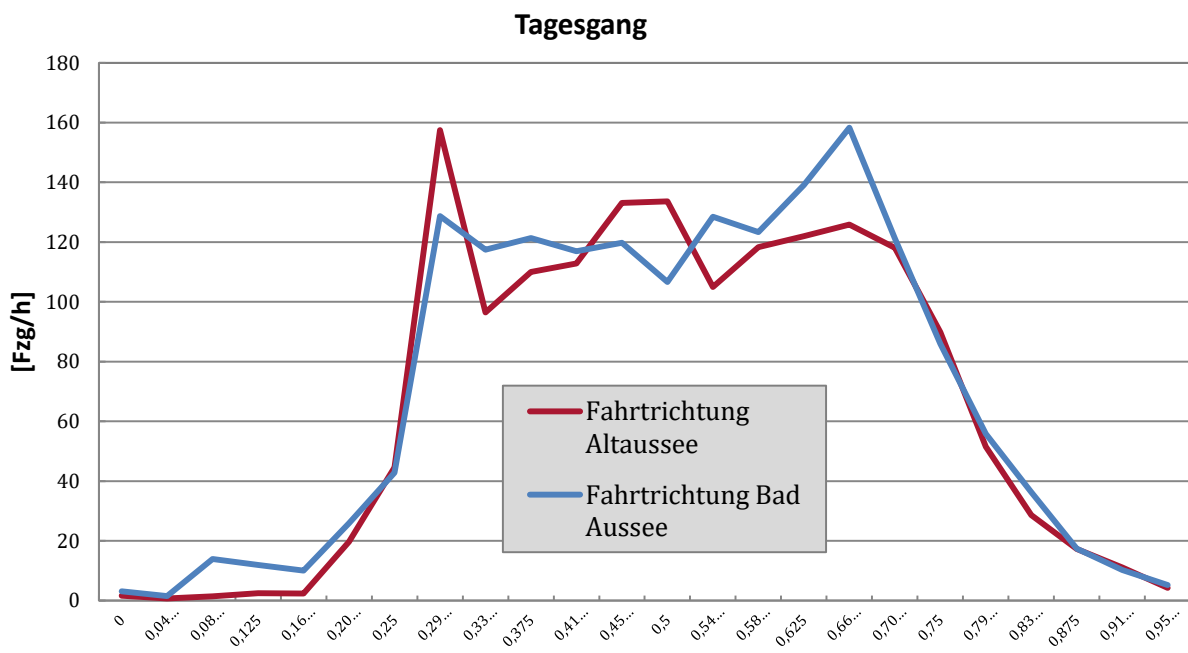
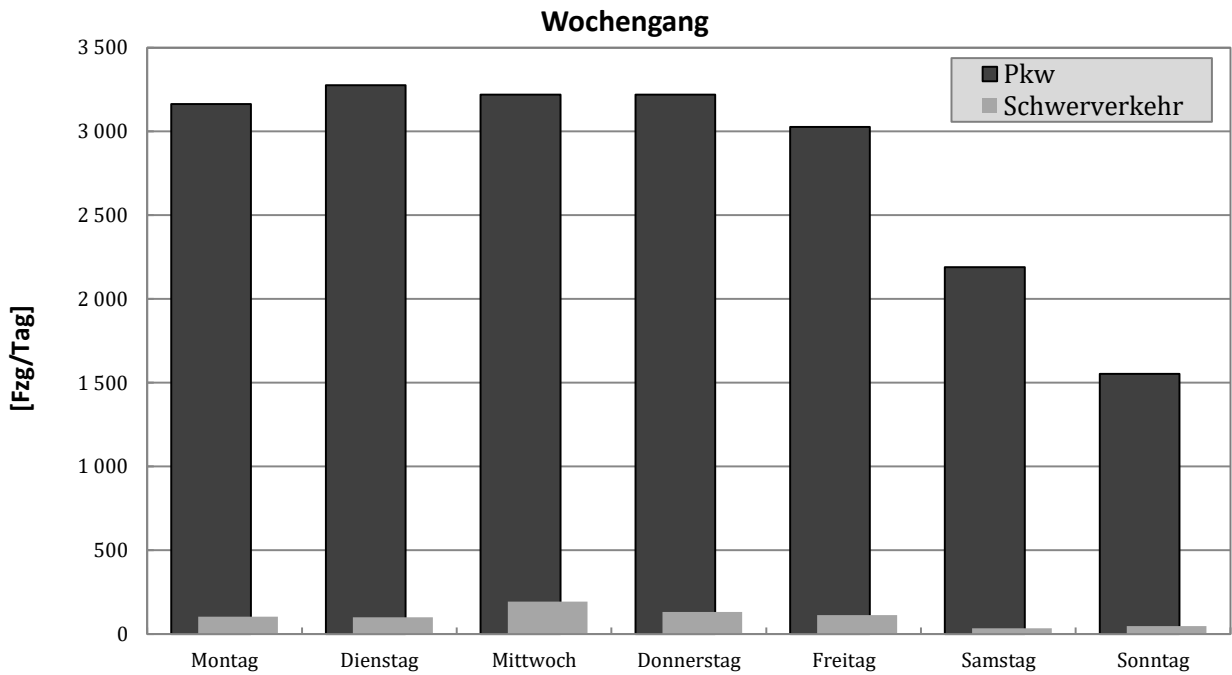
Zählstelle:	<b>Zählstelle 9 - B145 Salzkammergutstr., Bad Aussee Reitern, RFB Bad Aussee</b>			
Zeitraum:	28.04.2021 - 12.05.2021			
DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	2 844	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	5,7%	
DTV <sub>W 1)</sub>	3 005	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	7,3%	
V <sub>85</sub>	93 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	8,4%	21-0030-01
		Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	8,4%	



1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum

### Auswertung Seitenradargeräte

Zählstelle:	<b>Zählstelle 10 - L702 Altausseerstraße, Bad Aussee, Emil Ertl Weg</b>			
Zeitraum:	28.04.2021 - 12.05.2021			
DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	2 911	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	3,6%	
DTV <sub>W 1)</sub>	3 310	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	3,9%	
V <sub>85, Altausse</sub>	53 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	8,5%	21-0030-01
V <sub>85, Bad Aussee</sub>	50 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	8,6%	

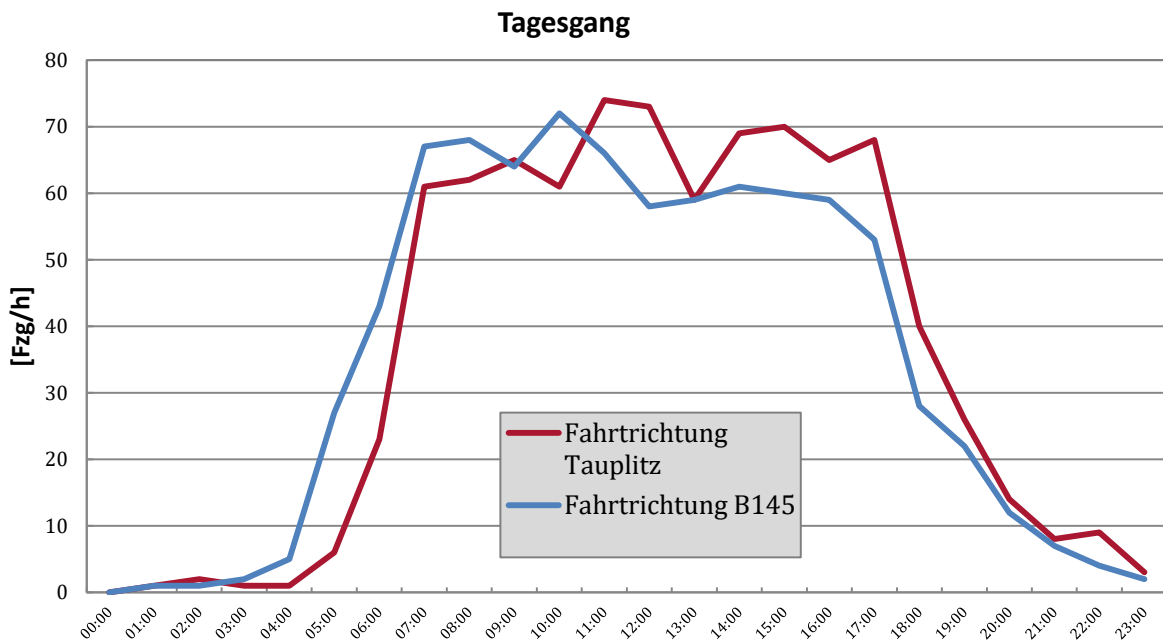
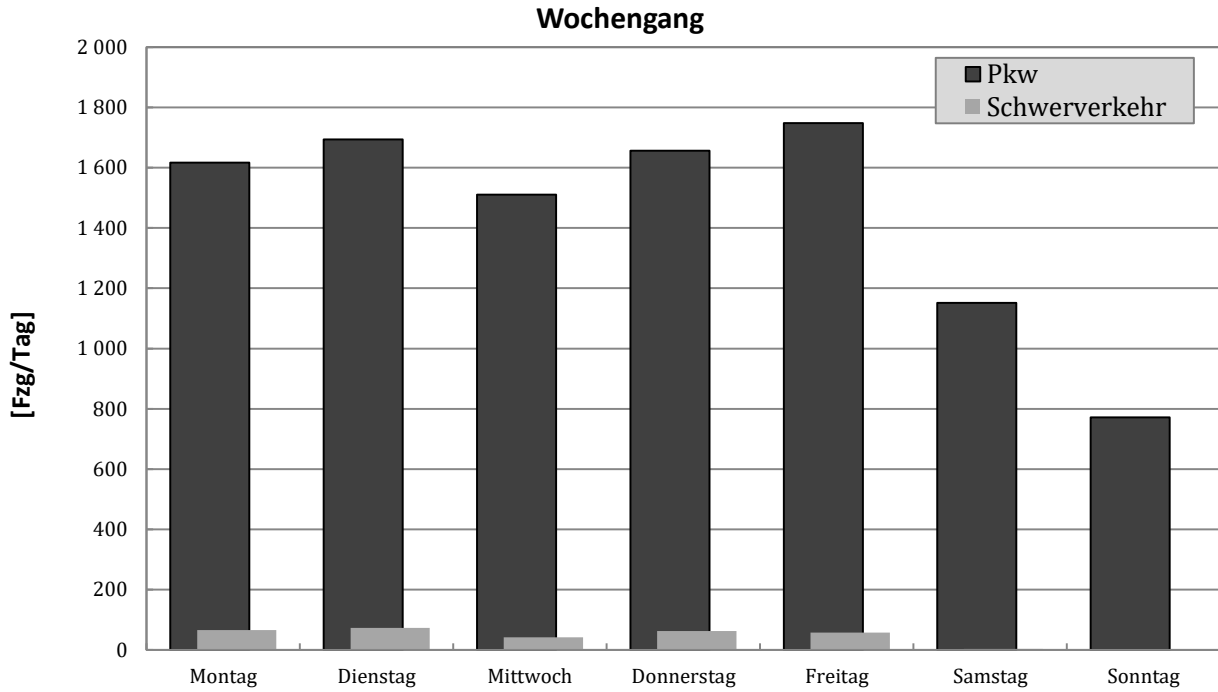


1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum



### Auswertung Seitenradargeräte

<b>Zählstelle 11 - L732 Tauplitzstraße, Auffahrt Tauplitz</b>				
Zeitraum: 14.04.2021 - 21.04.2021				
DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	1 489	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	2,6%	
DTV <sub>W 1)</sub>	1 702	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	3,3%	
V <sub>85, Tauplitz</sub>	76 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	8,5%	21-0030-01
V <sub>85, B145</sub>	71 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	8,2%	



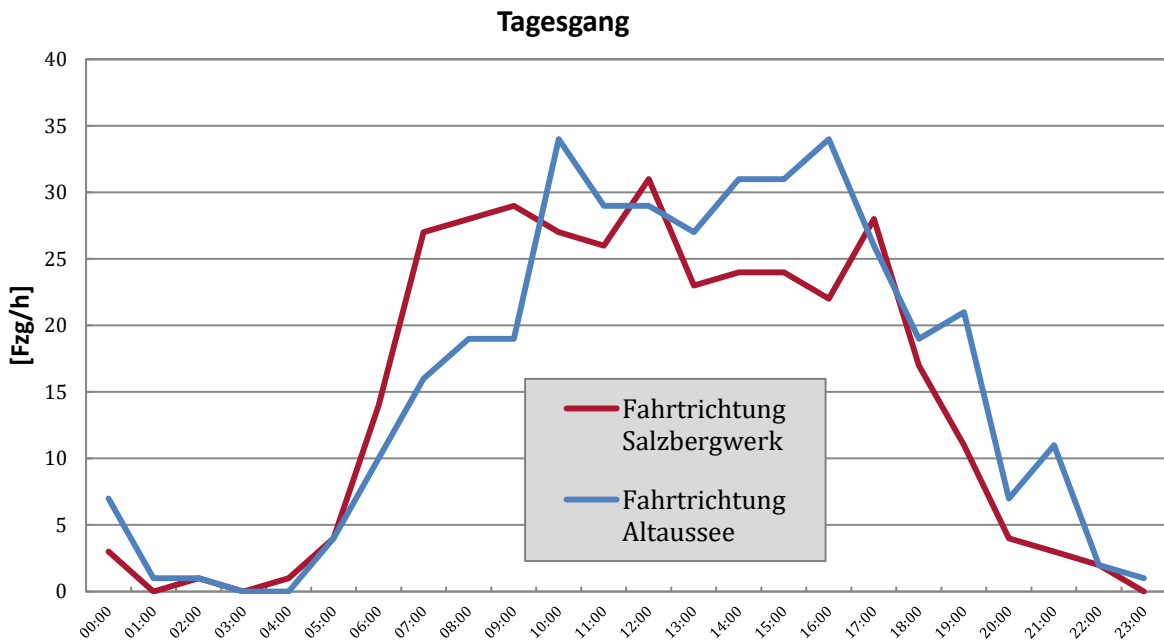
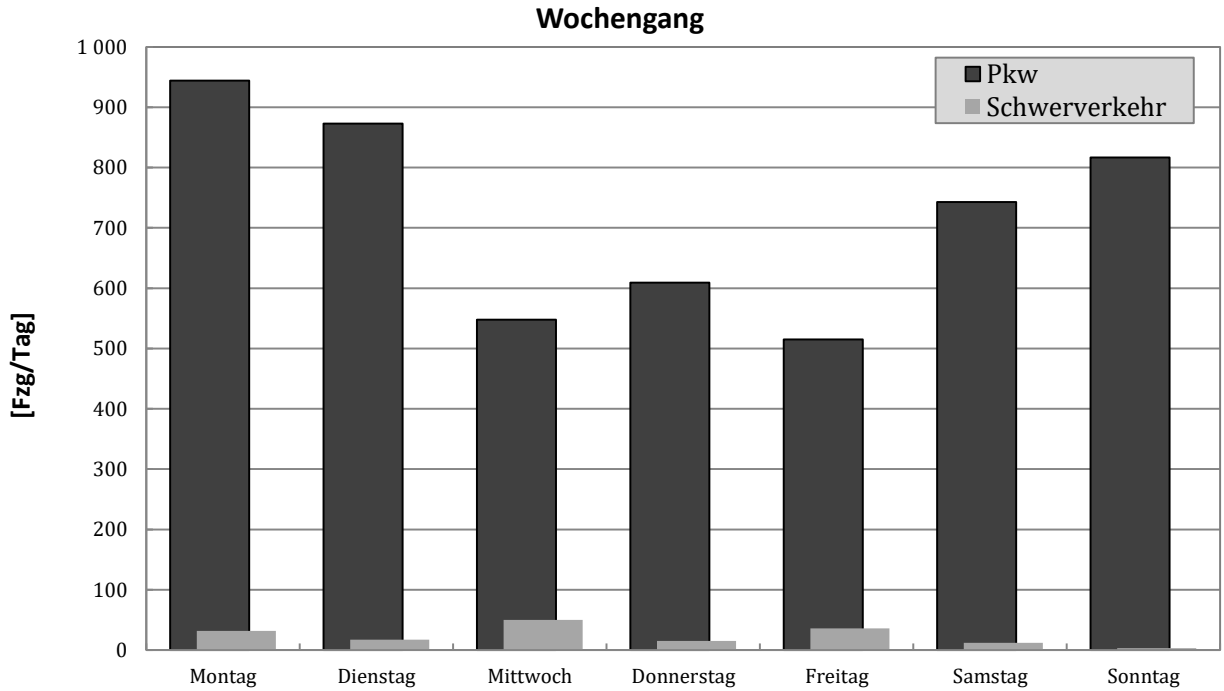
1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum

### Auswertung Seitenradargeräte

Zählstelle:	<b>Zählstelle 12 - L702 Altausseerstraße, Altaussee</b>		
Zeitraum:	05.05.2021 - 12.05.2021		
DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	744	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	3,1%
DTV <sub>W 1)</sub>	728	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	4,0%
V <sub>85, Salzbergwerk</sub>	57 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	8,7%
V <sub>85, Altaussee</sub>	53 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	8,4%




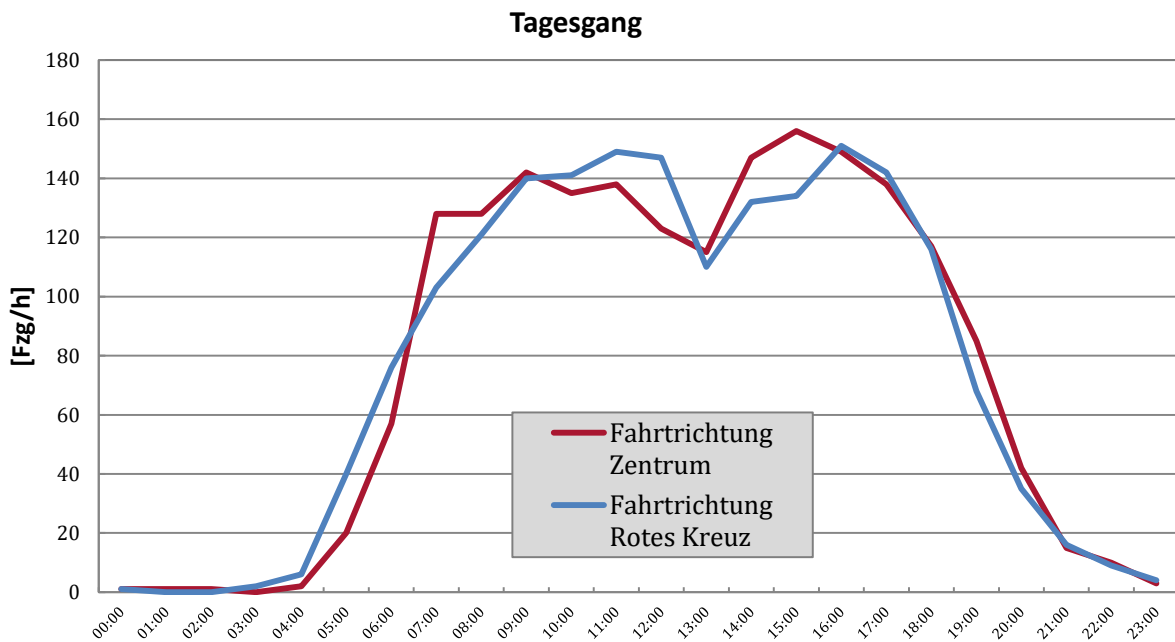
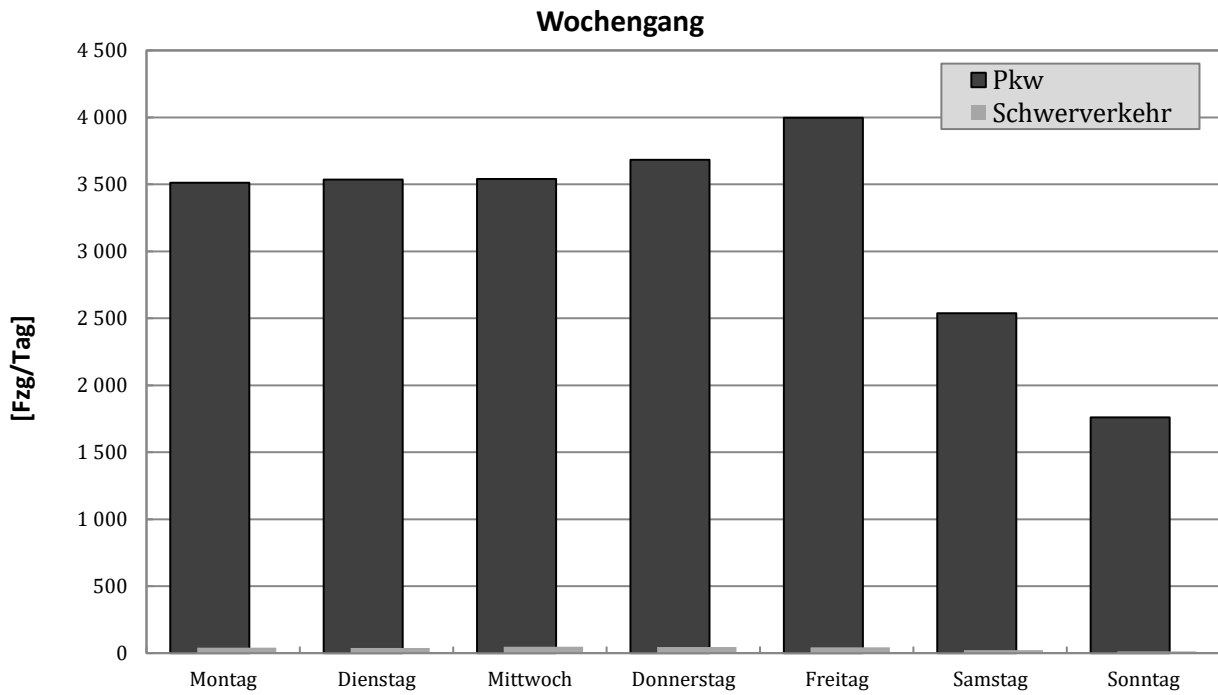
21-0030-01



1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum

### Auswertung Seitenradargeräte

Zählstelle:	<b>Zählstelle 13 - Gemeindestraße Marktleite, Rotes Kreuz</b>			
Zeitraum:	28.04.2021 - 05.05.2021			
DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	3 255	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	1,0%	21-0030-01
DTV <sub>W 1)</sub>	3 696	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	1,2%	
V <sub>85, Zentrum</sub>	47 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	8,1%	
V <sub>85, Rotes Kreuz</sub>	47 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	8,1%	



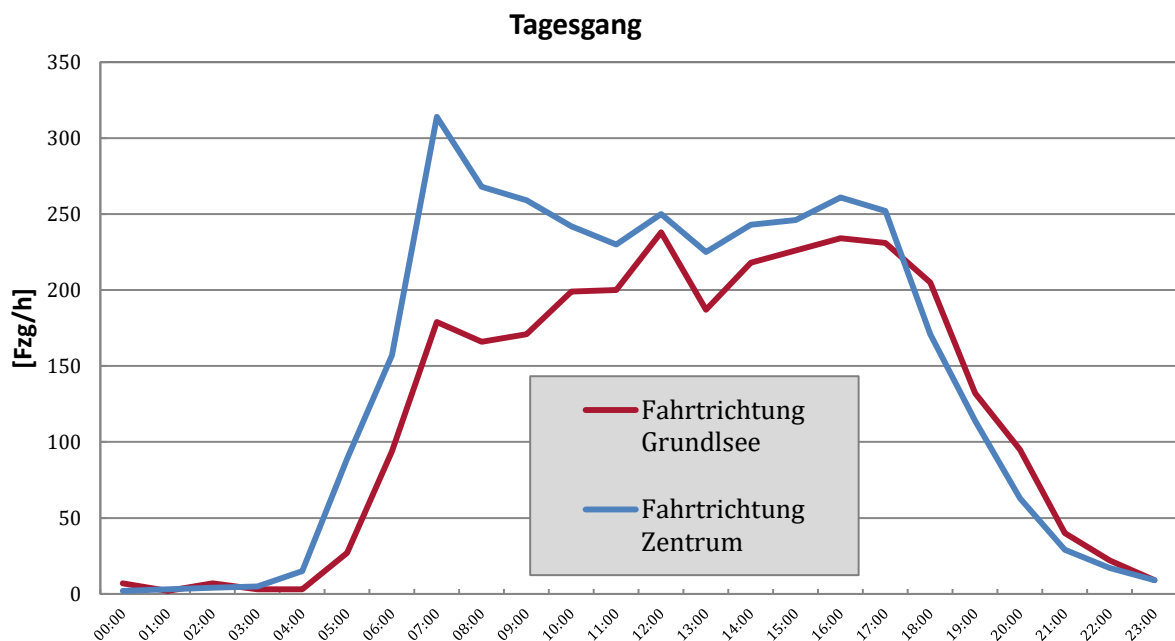
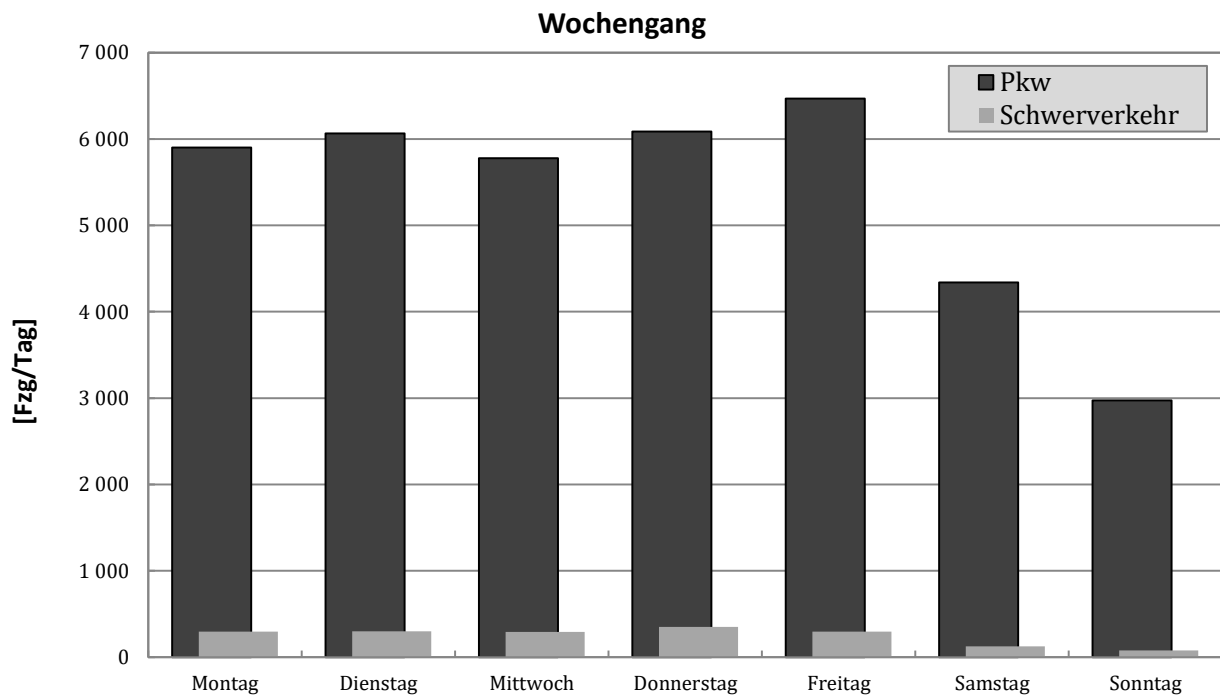
1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum

## Auswertung Seitenradargeräte

Zählstelle:	<b>Zählstelle 14 - L703 Grundlseeerstraße, Bad Aussee Erz.-Joh.-Brücke</b>		
Zeitraum:	28.04.2021 - 05.05.2021		
DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	5 625	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	4,4%
DTV <sub>W 1)</sub>	6 363	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	4,8%
V <sub>85, Zentrum</sub>	34 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	7,9%
V <sub>85, Grundlsee</sub>	32 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	7,8%



21-0030-01



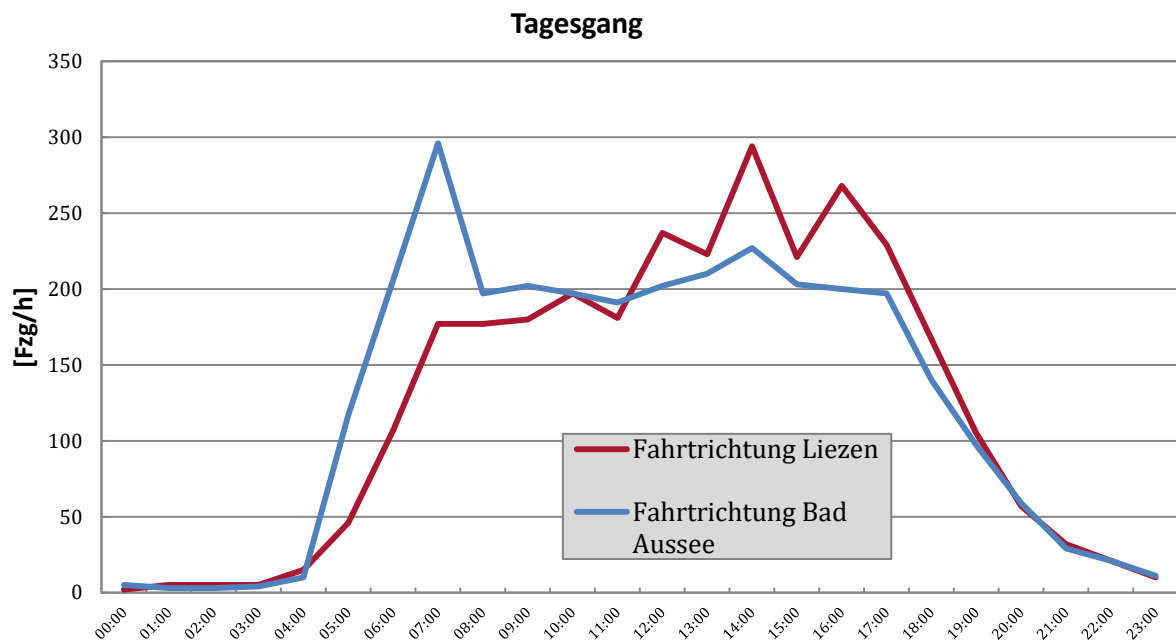
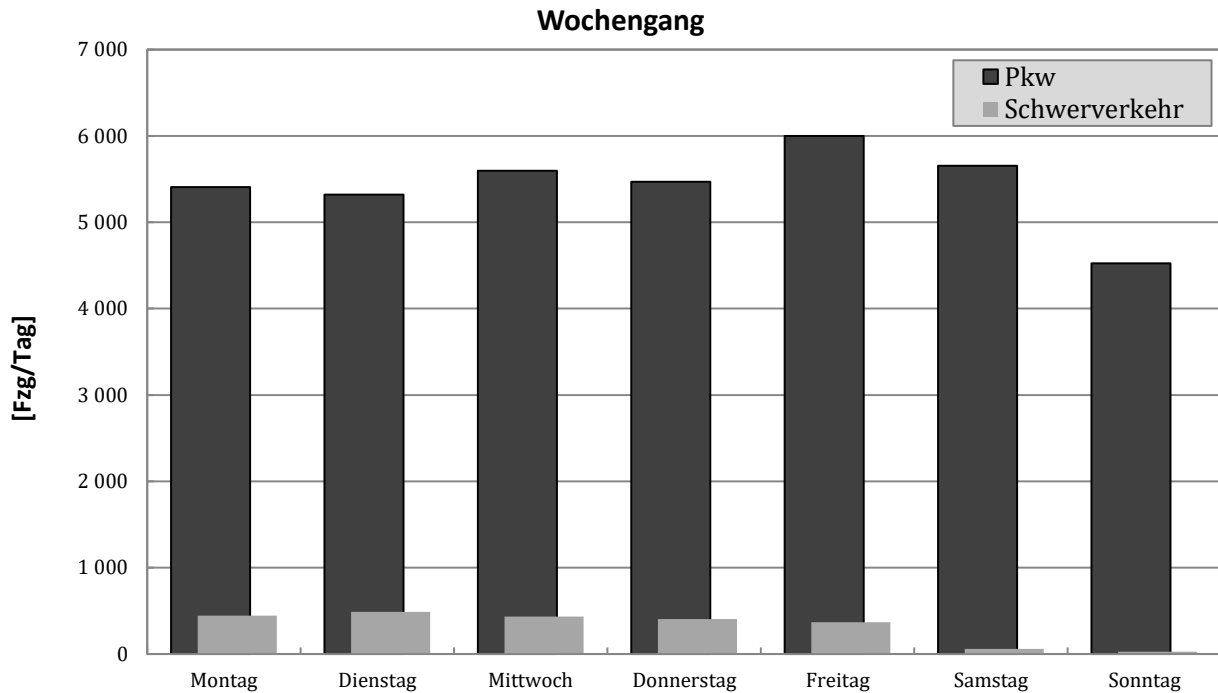
1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum

## Auswertung Seitenradargeräte

Zählstelle:	<b>Zählstelle 15 - B145 Salzkammergut Straße, Einfahrt Pichl Ödensee</b>		
Zeitraum:	21.04.2021 - 28.04.2021		
DTV <sub>Mo-So 1)</sub>	5 738	SV-Anteil DTV <sub>Mo-So</sub>	5,5%
DTV <sub>W 1)</sub>	5 988	SV-Anteil DTV <sub>W</sub>	7,2%
V <sub>85, Bad Aussee</sub>	113 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>Mo-So</sub>	8,8%
V <sub>85, Liezen</sub>	112 km/h	Spitzenstundenanteil DTV <sub>W</sub>	8,7%



21-0030-01



1) DTV<sub>Mo-So</sub> bzw. DTV<sub>W</sub> im Erhebungszeitraum