

# Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Landesinstitut für Volksbildung und Heimatpflege in Oberösterreich;  
Leiter: W. Hofrat Dr. Aldemar Schiffkorn.

26. Jahrgang (1972)

Heft 3/4

## INHALT

Landeshauptmann Dr. Erwin Wenzl: Umweltschutz in Oberösterreich — Information, Aufgaben, Bewußtseinsbildung . . . . .	77
Thilde Kranich: Entwicklungsachsen in Oberösterreich . . . . .	81
Harry Slapnicka: Vom „Sender Linz“ des Jahres 1928 zum „Landesstudio Oberösterreich“ des Jahres 1972 . . . . .	91
Alois Ernst Milz: Das Mühlviertel im „Boiohaemum celticum“ . . . . .	97
Ernst Fietz: Die „Steine“ von Windhaag bei Perg und die Geschichte des Schlosses . . . . .	108
Max Neweklowsky: Die Werkstatt der Florianer Bauernmöbel . . . . .	116
Rudolf Altmüller: Pillwein-Manuskripte in der Österreichischen Nationalbibliothek . . . . .	122
Walter Neweklowsky: Burgengründer — Uradelige Familien aus Oberösterreich (I) . . . . .	130
Die „Astrologische Calculation“ des Doktor Joseph Grünpeck (Josef Ofner) . . . . .	159
Der Bauer als Gestalter und Erhalter unserer Landschaft (Franz Vogl) . . . . .	161
Geographische Dissertationen über Oberösterreich 1961—1970 (Dietmar Assmann) . . . . .	164
25 Jahre „Oberösterreichisches Volksbildungswerk“ (Dietmar Assmann) . . . . .	166
Professor Dr. Wilhelm Jerger 70 Jahre (Erich Posch) . . . . .	168
Schrifttum . . . . .	172

# Entwicklungsachsen in Oberösterreich\*

Von Thilde Kranich

Mit 1 Karte im Text

## *Entwicklungsachsen als Teilleitbild der Raumordnung*

Um Raumordnung wirkungsvoll und sinnvoll betreiben zu können, bedarf es von Anfang an gewisser Zielvorstellungen, sogenannter „Leitbilder“<sup>1</sup>. Anhand der Leitbilder wird festgelegt, was mit dem Planungsraum zu geschehen hat. Für den Planungsraum, in diesem Fall das Bundesland Oberösterreich, müssen die Leitbilder in ihren Definitionen widerspruchsfrei sein. Dies gilt sowohl für die Flächen und Strukturen als auch für die daraus entstehenden Kosten und schließlich für die Menschen, die den einzelnen Räumen angehören.

Wegen der Vielfalt der raumbezogenen Ziele (z. B. auf dem Gebiet von Siedlung, Verkehr, Wirtschaft usw.) sind mehrere *Teilleitbilder* erforderlich, die einander jedoch nicht widersprechen dürfen. Teilleitbilder, die ja nichts anderes sind als *Raummodelle*<sup>2</sup>, sichern am ehesten die notwendige Objektivität, die in der Praxis der Raumplanung erforderlich ist.

*Entwicklungsachsen sind also Raummodelle*, die im wesentlichen dem Teilleitbild Siedlung und dem Teilleitbild Verkehr zugeordnet werden können. Das Teilleitbild *Siedlung* nimmt im Rahmen des Gesamtleitbildes der Raumordnung eine zentrale Stellung ein, da es die Bevölkerungsverteilung (Größe und Art der Siedlungen, Zentrale Orte oder ländliche Siedlungen), die Arbeitsplatzverteilung (Industriestandorte) und damit auch die Verkehrsbeziehungen enthält<sup>3</sup>.

Im Teilleitbild *Siedlung* nehmen die Entwicklungsachsen eine wichtige Stellung als Bindeglieder zwischen den Städten und anderen bedeutenden Siedlungen ein, wobei auch entlang der Entwicklungsachsen selbst Verdichtungen entstehen sollen. Entwicklungsachsen sind gekennzeichnet durch parallelführende und leistungsfähige Straßen und Eisenbahnen in Bereichen, in denen die Wirtschaftsstruktur gefördert werden soll.

## *Methodik der Bestimmung von Entwicklungsachsen*

Obwohl der Begriff „Entwicklungsachse“ oder auch „Aufbauachse“ in Raumordnung und Raumplanung häufig verwendet wird, gibt es dennoch kaum konkrete Aussagen über die Be-

stimmung oder den Inhalt von Entwicklungsachsen.

Die Definition von Schmitz<sup>4</sup> bezieht sich auf die Funktion der Entwicklungsachsen und auf die Mindestanforderungen an Verkehrsträgern.

Schmitz sieht bei der Ausprägung von Entwicklungsachsen drei Stufen vor:

*Entwicklungsachsen 1. Ordnung:* Sollten einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen Entwicklungsschwerpunkten 1. Ordnung untereinander und vergleichbaren Räumen außerhalb der Landesgrenzen ermöglichen. Sie sollten mindestens eine Straße und eine Eisenbahnstrecke für den *großräumigen* Verkehr umfassen.

*Entwicklungsachsen 2. Ordnung:* Sollten einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen Entwicklungsschwerpunkten 2. Ordnung untereinander und den Entwicklungsschwerpunkten 1. Ordnung, in strukturbedingten Sonderfällen auch zwischen Entwicklungsschwerpunkten entsprechender, Landesgrenzen überschreitender Verflechtungen ermöglichen. Sie sollen mindestens eine Straße und eine Eisenbahnstrecke für den *überregionalen* Verkehr oder eine Straße für den *großräumigen* Verkehr umfassen.

*Entwicklungsachsen 3. Ordnung:* Sollten bedarfsgerechten Leistungsaustausch der Entwicklungsschwerpunkte 3. Ordnung untereinander und von Entwicklungsschwerpunkten 1. und 2. Ordnung unter Berücksichtigung entsprechender, die Landesgrenzen überschreitender Verflechtungen ermöglichen. Sie sollten mindestens eine Straße für den *regionalen* Verkehr umfassen.

\*) Arbeit aus der Abteilung Raumordnung und Landesplanung des Amtes der öb. Landesregierung; Referent: Landeshauptmann-Stellv. Josef Fridl.

<sup>1</sup> Landesplanerische Leitbilder der Schweiz. Auszug aus dem ersten Zwischenbericht „Zielsetzungen und Konflikte“. Hsg. Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung an der ETH Zürich, S. 129 ff.

<sup>2</sup> Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung. Hsg. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1966, S. 1458 f.

<sup>3</sup> Daten zur Raumplanung. Zahlen, Richtwerte, Übersichten. Hsg. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1969, II E 1 2.

<sup>4</sup> Schmitz, G., Regionale Entwicklungsplanung im Ruhrgebiet. In: Stadtbauwelt 1972, H. 33.

In der Definition nach dem Bayerischen Landesplanungsgesetz heißt es: „In den Entwicklungsachsen sind Zentrale Orte und andere Siedlungsschwerpunkte an einer leistungsfähigen Verkehrsader aneinandergereiht. Aufgabe von Entwicklungsachsen ist die Verbesserung der Standorte und Bedingungen durch Zusammenhang der überörtlichen Infrastruktureinrichtungen. Entwicklungsachsen sollen zur Förderung entwicklungsbedürftiger Gebiete und zur Ordnung von Verdichtungsräumen beitragen<sup>5</sup>.“

Daraus wird schon der Zusammenhang zwischen Zentralen Orten und Entwicklungsachsen deutlich. Auch im Bundesland Oberösterreich zeigte sich im Zuge der Untersuchungen über „Die Zentralen Orte Oberösterreichs und ihre Einzugsbereiche“, welche derzeit beim Institut für Kommunalwissenschaften in Ausarbeitung stehen, eine Häufung von Zentralen Orten entlang einzelner Linien, die durch besonders gute infrastrukturelle Erschließung gekennzeichnet sind. Je mehr und je höherrangige solcher Einrichtungen im Raum nebeneinander gelagert sind, desto dichter ist in der Regel die Kette der daran gelegenen Zentralen Orte.

In verschiedenen Landesentwicklungsprogrammen der Bundesrepublik Deutschland sowie auch in regionalen Raumordnungsprogrammen in Österreich wurden Entwicklungsachsen räumlich ausgewiesen, ohne daß jedoch nach einheitlichen Kriterien vorgegangen worden wäre<sup>6</sup>.

Es spielen also äußerst mannigfaltige Faktoren bei der Bestimmung von Achsenstrukturen eine Rolle: z. B. der Verkehr, bestehende Zentrale Orte oder andere Schwerpunkträume, etwa Industriestandorte.

Aus diesem Grund ist es auch nicht möglich, etwa nur nach dem System der Verkehrserschließung, nach der Hierarchie der Zentralen Orte oder nur nach den Standorten von Industrie und Gewerbe ein logisches System von Entwicklungsachsen zu erhalten. Die Landesstruktur von Oberösterreich ist aus ihrer geographischen Lage und ihrer geschichtlichen Entwicklung heraus so vielschichtig und unterlag so vielen verschiedenen Einflüssen, daß diese Faktoren möglichst alle nach ihrer Wirkung in das Modell der Entwicklungsachsen einbezogen werden sollten. Die vor-

liegende Arbeit soll einen ersten Versuch in dieser Richtung darstellen.

#### *Gliederung und Bewertung der Entwicklungsachsen in Oberösterreich*

Die Einteilung der Entwicklungsachsen in drei Ordnungskategorien nach dem System von Schmitz<sup>7</sup> konnte für Oberösterreich im wesentlichen beibehalten werden. Lediglich innerhalb der Entwicklungsachsen 2. Ordnung wurde eine Zweiteilung nach der Intensität der Ausprägung vorgenommen. Für den oberösterreichischen Raum gilt nämlich die Tatsache, daß die Achsen der gleichen Kategorie, trotz gleicher oder ähnlicher Verkehrserschließung, im derzeitigen Stand ihrer Entwicklung starke Unterschiede in ihrer Ausprägung besitzen.

Wie später ausgeführt, läßt sich bei Entwicklungsachsen 1. Ordnung das System, auch allein auf den Verkehr bezogen, konsequent darstellen. Bei den Entwicklungsachsen 2. und 3. Ordnung müssen verschiedene Faktoren herangezogen werden, um die Achsenstruktur herausarbeiten zu können.

Deutlich ausgeprägte Entwicklungsachsen sind vor allem ein Charakteristikum fortgeschritten industrialisierter Zonen (vgl. Entwicklungsachsen 1. Ordnung). Im ländlichen Raum sind Entwicklungsachsen eher gedachte Linien, in denen sich die zukünftige Verdichtung von Bevölkerung, Siedlung und Wirtschaft entwickeln soll. Im ländlichen Raum überwiegt eher die Netzstruktur der Zentralen Orte, wie sie von Christaller erstmals als ordnendes System der Landschaft erkannt wurde<sup>8</sup>.

Die *Westbahnachse* (vgl. 1. Ordnung Nr. 1) hat in Oberösterreich eine Größenordnung, die auch *gesamteuropäisch* ins Gewicht fällt. Sie ist die Fortsetzung bzw. der letzte Ausläufer der sich

<sup>5</sup> Artikel 2 Nr. 4 Bayerisches Landesplanungsgesetz. Zit. aus: Raumordnungsbericht 1971 der Bayerischen Staatsregierung, S. 14 f.

<sup>6</sup> Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz, Hsg. Staatskanzlei Rheinland-Pfalz — Oberste Landesplanungsbehörde, Mainz 1969. — Wurzer, R., Stadtregion Linz. Strukturuntersuchung, Gestaltungsvorschläge.

<sup>7</sup> Siehe Anm. 4.

<sup>8</sup> Christaller, W., Die Zentralen Orte in Süddeutschland, Jena 1933.

durch ganz Europa erstreckenden West-Ost-Achse, die von den Ballungsgebieten Amsterdam/Rotterdam über das Ruhrgebiet und den Frankfurter Verdichtungsraum einerseits nach Würzburg, Nürnberg, Regensburg, Passau, andererseits über Mannheim, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München, Salzburg bis Wien reicht. Die östliche Fortsetzung in den osteuropäischen Raum hat durch den Zusammenbruch der Donaumonarchie und die Errichtung des Eisernen Vorhanges eine starke Unterbrechung erfahren müssen, wodurch eine indirekte Randlage von Österreich im gesamteuropäischen Verkehrsnetz entstand. Lediglich die Donau wird wieder einen engeren Zusammenhalt durch den Ausbau des Rhein-Main-Donau-Kanals bewirken.

Die Entwicklungsachsen 2. Ordnung können als für den *gesamtösterreichischen Raum* bedeutungsvoll angesehen werden und als bestehende und/oder zukünftige Träger der Wirtschaftsentwicklung gelten.

Die Entwicklungsachsen 3. Ordnung schließlich besitzen nur mehr für das Bundesland selbst gewisse Bedeutung; sie dienen im wesentlichen der Erschließung von bisher etwas hinter der allgemeinen Entwicklung zurückgebliebenen Landesteilen.

Bei Betrachtung der Zentralen Orte unter dem Gesichtspunkt der sie berührenden Achsen zeigt sich folgendes Bild:

Die überragende Bedeutung von *Linz* kommt deutlich zum Ausdruck: 4 Richtungen der Entwicklungsachsen 1. Ordnung, 5 Richtungen der Entwicklungsachsen 2. Ordnung, 1 Richtung der Entwicklungsachsen 3. Ordnung, so daß ein sternförmiges Ausstrahlen der Achsen von Linz zu erkennen ist.

An 2. Stelle folgt *Wels*: 2 Richtungen der Entwicklungsachsen 1. Ordnung, 2 Richtungen der Entwicklungsachsen 2. Ordnung.

Die 3. Stelle nimmt *Vöcklabruck* ein: 2 Richtungen der Entwicklungsachsen 1. Ordnung, 1 Richtung der Entwicklungsachsen 2. Ordnung, 2 Richtungen der Entwicklungsachsen 3. Ordnung. Die übrigen Zentralen Orte werden in höchstens 3 Richtungen von Achsen berührt.

Auch aus dieser Aufstellung läßt sich erkennen, daß Entwicklungsachsen sehr gut als Denkmodelle geeignet sind, um die Gestaltung und

zukünftige Entwicklung einer Region, eines Landesteiles, eines Bundeslandes oder des Bundesgebietes sinnvoll zu ermöglichen.

## BESTEHENDE ENTWICKLUNGSACHSEN IN OBERÖSTERREICH

### *Entwicklungsachsen 1. Ordnung:*

Nimmt man an, daß Entwicklungsachsen 1. Ordnung auch Entwicklungsschwerpunkte bzw. Zentrale Orte der obersten Stufe, also Landeshauptstädte, miteinander zu verbinden haben<sup>9</sup>, so ergibt sich daraus folgendes Bild:

1. *Westbahn-Achse* (West-Ost-Achse): Linz—Salzburg, Linz—Wien. Verkehrserschließung: Bundesstraße 1; ÖBB Wien—Linz—Salzburg; Westautobahn (A 1) im Bereich zwischen Vöcklabruck und Enns. Linzer Autobahn und Welser Schnellstraße geplant.

Bedeutende Zentrale Orte (in Oberösterreich): Enns, Linz, Marchtrenk, Wels, Lambach, Schwannstadt, Attnang-Puchheim, Vöcklabruck, Vöcklamarkt, Frankenmarkt, Straßwalchen (Salzburg).

Charakteristik: Die Achse Linz—Salzburg bzw. Linz—Wien ist die am besten entwickelte Achse in Oberösterreich. Verfolgt man sie in ihrem Verlauf, so zeigen sich darin jedoch verschiedene starke Ausprägungen. In jenen Bereichen, in denen sich nur die Westbahn und die Bundesstraße 1 befinden, ist die Verdichtung in wirtschaftlicher und baulicher Hinsicht wesentlich geringer als dort, wo sich im *unmittelbaren Nahbereich* auch noch die Autobahn als zusätzliches Begleitband dahinzieht (St. Valentin—Enns—Linz—Traun). Zwischen Enns und Linz kommt mit der *Donau* ein weiterer Verkehrsträger hinzu, welcher auf Grund der bestehenden sowie der geplanten Hafenanlagen den Raum zwischen Enns und Linz zu einem der attraktivsten Industriestandorte von Österreich werden läßt.

Die Fortsetzung der Achse von Enns/St. Valentin besteht eher in einer gedachten Linie. Sied-

<sup>9</sup> Neubewertung der Bundesstraßen in Oberösterreich. Unveröff. Manuskript der Abteilung Raumordnung und Landesplanung des Amtes der öö. Landesregierung.

lungstätigkeit und industriell-gewerbliches Geschehen werden weithin von landwirtschaftlichen Zonen abgelöst. Die Westbahn-Achse zwischen Linz und Wels zeigt sehr starke Verdichtungstendenzen im Bereich der Welser Heide (Traun, Hirsching, Marchtrenk, Wels). In der Region Vöckla-Ager, besonders in den Gemeinden Lambach, Stadl-Paura, in der Kleinregion Schwanenstadt, in Attnang-Puchheim, Vöcklabruck, Regau, Timelkam und Lenzing ist eine neuerliche Agglomeration von Siedlung und Wirtschaftsbetrieben zu erkennen. Eine neuerliche Verdichtung geringeren Ausmaßes zeigt sich noch im Raum Vöcklamarkt-Frankenmarkt sowie in Straßwalchen/Steindorf (Salzburg), dem Angelpunkt zur Matigtal-Achse (vgl. 2. Ordnung Nr. 7).

Zusammenfassend für die Westbahn-Achse kann also gelten, daß diese in Oberösterreich im wesentlichen vom OÖ. Zentralraum und der Region Vöckla-Ager bestimmt wird. Infolge der so deutlichen Achsenstruktur des OÖ. Zentralraumes wird auch immer wieder von einer „Bandstadt Linz-Wels“ und dem „Industrieband Linz-Enns“ als der einen Variante des Gestaltungsmodelles für diesen Bereich gesprochen.

Die andere Variante sieht eine mehr schwerpunktmäßige Konzentration der Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung um die Zentralen Orte Linz, Wels und Enns vor. Diese Entwicklung müßte jedoch vehement gesteuert werden, während sich der Trend zur Bandstadt von selbst ergibt.

2. *Pyhrnachse* (südlicher Teil der Nord-Süd-Achse): Linz—Graz Verkehrserschließung: Bundesstraße 138; ÖBB Linz—Graz; Pyhrn-Autobahn geplant.

Bedeutende Zentrale Orte: Linz, Neuhofen a. d. Krems, Kremsmünster, Kirchdorf a. d. Krems, Micheldorf, Windischgarsten.

Charakteristik: Diese Achse ist wesentlich schwächer ausgeprägt als die Westbahn-Achse. Die für das Zusammenrücken des Oberösterreichischen und des Steiermärkischen Zentralraumes dringend erforderliche Verkehrsverbindung ist durch die Alpen behindert. Sie enthält derzeit nur eine relativ langsame Eisenbahnstrecke und eine ebenfalls ausbaubedürftige Bundesstraße. Daraus zeigt sich auch die immer mehr steigende Bedeutung der Flugstrecke Linz—Graz. Die geplante Autobahn Linz—Graz (Pyhrn-Auto-

bahn) wird dieser Entwicklungsachse einen wesentlichen Bedeutungsgewinn bringen.

Die Pyhrn-Achse wird von der Kremstal-Achse (vgl. 2. Ordnung Nr. 1) von Linz bis Kirchdorf/Micheldorf und der Achse 3. Ordnung Nr. 10 von Micheldorf bis Windischgarsten überlagert.

3. *Prager Achse* (nördlicher Teil der Nord-Süd-Achse): Linz—Prag. Verkehrserschließung: Bundesstraße 125; ÖBB Linz—Summerau; Prager Autobahn langfristig geplant.

Bedeutende Zentrale Orte: Linz, Gallneukirchen, Pregarten, Freistadt.

Charakteristik: Die Prager Achse erfüllt als Achse 1. Ordnung keine Entwicklungsfunktion, da die Verkehrsbeziehung in die Tschechoslowakei „nur äußerst schwach ist“. Es besteht jedoch die Freistädter Achse (vgl. 2. Ordnung Nr. 4) im Bereich zwischen Linz und Freistadt.

*Entwicklungsachsen 2. Ordnung* lassen sich in Oberösterreich am besten als Verbindung der Zentralen Orte auf der Stufe der Bezirkshauptorte definieren. Sie werden auch der Definition von Schmitz<sup>10</sup> in Bezug auf den Verkehr gerecht. Mindestanforderung ist demnach „eine Straße (Bundes- oder Schnellstraße) und eine Eisenbahnstrecke für den überregionalen Verkehr“ oder „eine Straße für den großräumigen Verkehr (Autobahn)“.

Die Achsen 2. Ordnung zerfallen in Oberösterreich in zwei Kategorien nach der Dichte und Stärke der Besiedlung.

A) *Stark ausgeprägte Entwicklungsachsen 2. Ordnung*

1. *Kremstal-Achse*: Linz—Kirchdorf/Micheldorf. Verkehrserschließung: Bundesstraße 138, 139; ÖBB Linz—Graz; Pyhrn-Autobahn geplant.

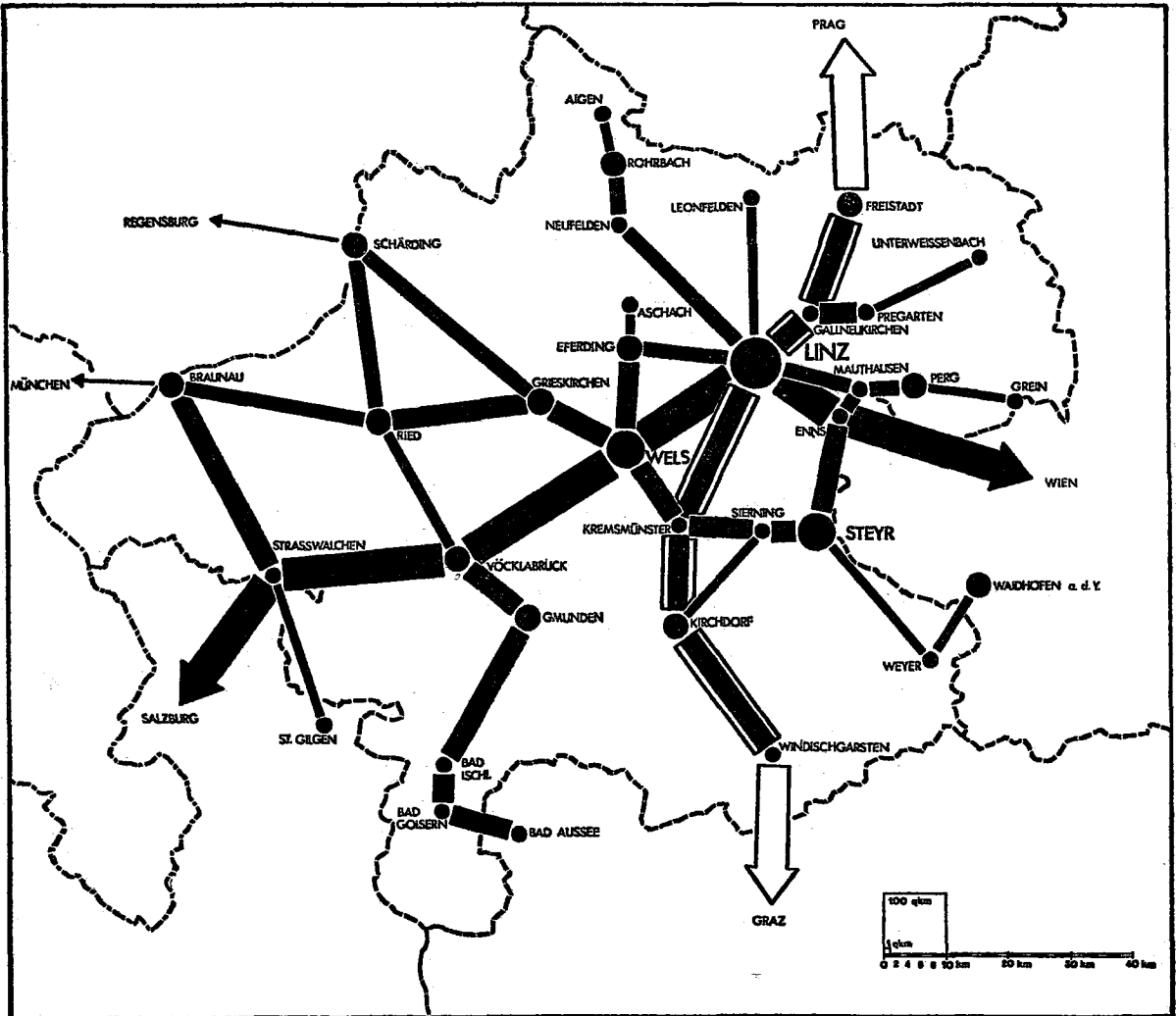
Bedeutende Zentrale Orte: Linz, Neuhofen, Wels, Kremsmünster, Kirchdorf, Micheldorf.

Charakteristik: Die Kremstal-Achse deckt sich mit dem nördlichen Bereich der Pyhrn-Achse (vgl. 1. Ordnung Nr. 2).

Nördlich von Kremsmünster teilt sich die Kremstal-Achse in einen Ast nach Linz und einen Ast nach Wels. Je nach dem zukünftigen Verlauf der

<sup>10</sup> Siehe Anm. 4.

# ENTWICKLUNGSSACHSEN IN OBERÖSTERREICH



- Entwicklungsachse 1. Ordnung
- Entwicklungsachse 2. Ordnung, stark ausgeprägt
- Entwicklungsachse 2. Ordnung, überlagert von schwach ausgeprägter Entwicklungsachse 1. Ordnung
- Entwicklungsachse 2. Ordnung, minder ausgeprägt
- Entwicklungsachse 3. Ordnung

**Amt der oö. Landesregierung  
Raumordnung und Landesplanung**  
Entwurf: Kranich, Weiss

Pyhrn-Autobahn, deren Trasse in diesem Bereich derzeit noch nicht endgültig festgelegt ist, wird der eine oder der andere Ast an Bedeutung gewinnen.

Die Kremstal-Achse soll sowohl als Entlastungsraum für die Bevölkerungs- und Wirtschafts-

entwicklung des OÖ. Zentralraumes dienen, als auch einen Wirtschaftsimpuls für die überwiegend agrarischen Gemeinden auf beiden Seiten der Entwicklungsachse darstellen. Ansatzpunkte dieser Wirtschaftsentwicklung stellen in der Regel die Zentralen Orte dar. Auf dieser Achse

besitzen neben Wels vor allem Kremsmünster und das zusammengdrängende Siedlungsgebiet von Kirchdorf/Micheldorf besondere Standortgunst.

### 2. Südliche Begrenzungsachse des OÖ. Zentralraumes: Wels—Steyr.

Verkehrerschließung: Bundesstraße 122; Eisenbahn aufgelassen; Voralpen-Autobahn geplant. Bedeutende Zentrale Orte: Wels, Kremsmünster, Bad Hall, Sierning, Steyr.

Charakteristik: Diese Achse ist durch eine Kette kräftig entwickelter Zentraler Orte gekennzeichnet, zwischen denen wieder landwirtschaftliche Zonen liegen. Die Zentralen Orte sind in ihrem Charakter sehr stark voneinander verschieden: Zwischen den beiden Viertelshauptstädten Wels und Steyr liegen Kremsmünster, welches, abgesehen von seiner kulturellen Bedeutung, eine große Skala von gesunden Klein- und Mittelbetrieben aufweist, ferner das gänzlich auf den Kurbetrieb ausgerichtete Bad Hall und schließlich der Markt Sierning, der immer mehr die Wohnfunktion für den Raum Steyr übernimmt.

### 3. Achse Untere Enns: Enns/St. Valentin—Steyr.

Verkehrerschließung: Bundesstraße 115; ÖBB St. Valentin—Hieflau; Steyrer Schnellstraße geplant.

Bedeutende Zentrale Orte: Enns, St. Valentin (Niederösterreich), Steyr.

Charakteristik: Diese Achse hat an den Bundesländern Oberösterreich und Niederösterreich Anteil und besitzt gute Industrie- und Gewerbestandorte an beiden Seiten der Enns. An einer gemeinsamen Planung beider Bundesländer wird derzeit gearbeitet.

Charakteristik für 2 und 3: Um den OÖ. Zentralraum nicht zur Gänze der Zersiedlung und Industrieansiedlung preiszugeben, sondern auch Grünbereiche und landwirtschaftlich genutzte Zonen zu erhalten, ist die Hauptentwicklung entlang der Achsen Linz—Wels (1. Ordnung Nr. 1), Wels—Steyr (2. Ordnung Nr. 2), Steyr—Enns (2. Ordnung Nr. 3) und Enns—Linz (1. Ordnung Nr. 1) vorgesehen. Dazwischen soll, abgesehen vom Raum Neuhofen, überwiegend landwirtschaftlich genutztes Gebiet bestehen bleiben.

### 4. Freistädter Achse: Linz—Gallneukirchen—Freistadt.

Verkehrerschließung: Bundesstraße 125; ÖBB Linz—Summerau; Prager Autobahn mittelfristig bis Gallneukirchen, langfristig bis Freistadt geplant.

Bedeutende Zentrale Orte: Linz, Gallneukirchen, Pregarten, Freistadt.

Charakteristik: Die Freistädter Achse deckt sich mit dem südlichen Teil der Prager Achse (vgl. 1. Ordnung Nr. 3).

Die beiden Verkehrsträger Bundesstraße und Eisenbahn werden in ziemlich weitem Abstand voneinander geführt. Dies bedingt eine besonders starke Streuung der Entwicklung im Bereich zwischen Gallneukirchen und Pregarten. Eine Bedeutungssteigerung dieses Schwerpunktraumes ist vor allem als Wohngebiet für die in Linz Beschäftigten zu erwarten. Der Berufspendelverkehr aus diesem Raum nach Linz hat große Bedeutung. Der Schwerpunktraum Freistadt besitzt größere Eigenständigkeit in wirtschaftlicher Hinsicht als der Schwerpunktraum Gallneukirchen/Pregarten. Dennoch ist auch die Pendelwanderung aus dem nördlichen Teil des Bezirkes Freistadt, vor allem aus den ländlichen Gemeinden, nach Linz sehr stark.

### 5. Innviertler Hauptachse (1. Teilstück): Wels—Grieskirchen—Ried.

Verkehrerschließung: Bundesstraße 141; ÖBB Wels—Passau—Regensburg; Innkreis-Autobahn geplant.

Bedeutende Zentrale Orte: Wels, Bad Schallerbach, Grieskirchen, Haag a. H., Ried i. I.

Charakteristik: Die Bezirkshauptstadt Grieskirchen gerät immer mehr in den Einfluß der kräftig expandierenden Viertelshauptstadt Wels und damit des OÖ. Zentralraumes. Daher wird sich in Zukunft gerade zwischen diesen beiden Städten eine zunehmende Entwicklung von Wirtschaft und Siedlungstätigkeit abzeichnen.

Der Bereich zwischen Grieskirchen und Ried führt noch durch überwiegend ländliches Gebiet; die Ausstrahlung der Viertelshauptstadt Ried ist derzeit noch überwiegend sternförmig. Auch ist die Entfernung zwischen Grieskirchen und Ried zu groß bzw. fehlt es an ausgeprägten Zentralen Orten dazwischen, als daß die Achsenstruktur

stark herauskommen würde. Mit der Errichtung der Innkreis-Autobahn werden sich jedoch neue Schwerpunkte an den Auf- und Abfahrtsstellen der Autobahn ergeben.

**6. Ager-Traun-Achse:** Vöcklabruck—Gmunden—Bad Goisern.

Verkehrerschließung: Bundesstraße 143, 145; ÖBB Attnang/Puchheim—Stainach/Irdning.

Bedeutende Zentrale Orte: Vöcklabruck, Attnang-Puchheim, Lenzing, Laakirchen, Gmunden, Ebensee, Bad Ischl, Bad Goisern, Bad Aussee (Steiermark).

Charakteristik: Die Ager-Traun-Achse ist in ihrem nördlichen Bereich ziemlich breit auseinandergezogen und umfaßt die Industriezonen sowohl des Ager-Tales (z. B. die Chemiefaser AG in Lenzing), als auch des Trauntales (z. B. die Papierfabriken in Laakirchen und in Steyrermühl). Eine Überlappung mit der Region Vöckla-Ager wird hier deutlich. Südlich von Gmunden ändert sich der Charakter der Ager-Traun-Achse. Hier herrscht die für die Wirtschaft des Salzkammergutes typische Mischstruktur vor, die teils geprägt ist vom Fremdenverkehr, teils vom Salzbergbau und dessen Folgebetrieben und teils von der Landwirtschaft. Durch den relativ begrenzten menschlichen Lebensraum und das tiefe Heranreichen von Gebirge und Ödland an die Talböden wird hier die achsenförmige Siedlungsstruktur besonders deutlich.

**7. Mattigtal-Achse:** Straßwalchen—Braunau.

Verkehrerschließung: Bundesstraße 157; ÖBB Straßwalchen—Braunau; Braunauer Schnellstraße geplant.

Bedeutende Zentrale Orte: Straßwalchen (Salzburg), Mattighofen, Mauerkirchen, Braunau.

Charakteristik: Das in Nord-Süd-Richtung verlaufende Mattigtal gilt als günstigster Standort für Industrieansiedlungen im westlichen Innviertel. Für diese Achse gilt die Entwicklungsfunktion im ländlichen Bereich besonders. Sie weist gegenüber den anderen Gemeinden des westlichen Innviertels deutliche Standortvorteile auf, vor allem durch die einheitliche, offene Tal Landschaft, die Eisenbahn und in Zukunft auch noch durch die Schnellstraße.

Das Mattigtal soll die Verbindung zwischen der Industriezone von Braunau, die im wesentlichen

von dem Aluminiumwerk Ranshofen-Berndorf gekennzeichnet ist, und dem bereits stark entwickelten, zum Salzburger Zentralraum gehörigen Bereich von Straßwalchen/Steindorf bilden.

Mit der Errichtung der Schnellstraße wird außerdem eine wichtige Fremdenverkehrs-Zubringerfunktion von Bayern in das Salzkammergut eintreten. (Fortsetzung dieser Achse siehe 3. Ordnung Nr. 9.)

*B) Minder ausgeprägte Entwicklungsachsen*

**2. Ordnung**

**8. Nibelungen-Achse (1. Teilstück):** Linz—Eferding.

Verkehrerschließung: Bundesstraße 129; Eferdinger Lokalbahn Linz—Eferding—Peuerbach.

Bedeutende Zentrale Orte: Linz, Eferding.

Charakteristik: Dieser westliche Ausläufer des OÖ. Zentralraumes hat überwiegend Wohnfunktion, was in der extrem starken Wohnbautätigkeit zum Ausdruck kommt. Größere Gewerbesiedlungen kommen nur neuerdings im Raum Eferding vor. Diese hängen häufig mit der Nahrungsmittelverarbeitung zusammen. Das Eferdinger Becken stellt bekanntlich ein äußerst fruchtbares und intensiv für den Gemüse- und Obstbau genutztes Gebiet dar. (Fortsetzung der Nibelungen-Achse [2. Teilstück] siehe Entwicklungsachse 3. Ordnung Nr. 2.)

**9. Machland-Achse:** Linz—Perg.

Verkehrerschließung: Bundesstraße 3; ÖBB Linz—Grein—Krems—Wien.

Bedeutende Zentrale Orte: Linz, Mauthausen, Perg.

Charakteristik: Wie entlang der Nibelungen-Achse überwiegt auch hier die Wohnfunktion für die im OÖ. Zentralraum Beschäftigten.

Als Industriestandort hat Mauthausen eine ziemlich günstige Position, da sie durch die Donaubrücke und die Autobahnauffahrt Enns eine gute Verkehrsanbindung besitzt. Dadurch ist auch die enge Bindung an den OÖ. Zentralraum und seine Entwicklungsachsen gegeben.

Die Bezirkshauptstadt Perg weist eine für das sonstige Mühlviertel bemerkenswerte Dynamik auf, sowohl bezogen auf den Wohnbau als auch auf Industrie- und Gewerbestandorte und soziale Einrichtungen. (Fortsetzung siehe 3. Ordnung, Nr. 4.)

#### 10. *Rohrbacher Achse*: Linz—Rohrbach.

Verkehrerschließung: Bundesstraße 127; ÖBB Linz—Aigen/Schlägl.

Bedeutende Zentrale Orte: Linz, Ottensheim, Neufelden, Rohrbach.

Charakteristik: Das Teilstück zwischen Linz und Ottensheim gehört noch dem OÖ. Zentralraum an und erfüllt in ähnlichem Ausmaß wie die Nibelungen-Achse und die Machland-Achse Wohnfunktion. Hierzu trug vor allem die Errichtung der Gartenstadt Puchenau bei, aber auch in Ottensheim konzentriert sich die Wohnbautätigkeit in den letzten Jahren sehr stark.

Westlich von Ottensheim bzw. Walding findet entlang des Verkehrsbandes von Bundesstraße und Bahn keine starke Entwicklung bis in den Raum Neufelden statt; auch hier bleibt das Wirtschafts- und Baugeschehen jedoch auf den Bereich Neufelden/Altenfelden beschränkt.

Erst im Raum Rohrbach/Berg hat sich wieder ein Schwerpunktraum gebildet.

Dennoch sind gerade im Raum Rohrbach große Anstrengungen auf dem Gebiet der Infrastruktur, etwa der Bau einer Schnellstraße nach Linz, erforderlich, da gerade hier die Abwanderung der bäuerlichen Bevölkerung ein großes Problem darstellt. Ein gut entwickelter Zentraler Ort Rohrbach mit gesunden Industrie- und Gewerbebetrieben wäre ein gutes Heilmittel gegen diese Abwanderung. (Fortsetzung siehe 3. Ordnung Nr. 6.)

#### 11. *Innviertler Hauptachse* (2. Teilstück): Ried—Braunau.

Verkehrerschließung: Bundesstraße 141; ÖBB Ried—Braunau; Rieder Schnellstraße geplant.

Bedeutende Zentrale Orte: Ried, Altheim, Braunau.

Charakteristik: Zwischen den relativ weit voneinander entfernt liegenden Zentralen Orten Ried, Altheim und Braunau bleiben die landwirtschaftlich genutzten Zonen noch ziemlich rein erhalten, obwohl die Wirtschaftskraft dieser drei Zentralen Orte beträchtlich ist. Alle drei Orte sind jedoch in wirtschaftlicher Hinsicht von Monostruktur gekennzeichnet: Ried von der Schiffabrik, Altheim von dem möbelerzeugenden Betrieb und Braunau vom Aluminiumwerk. Die Neuansiedlung von Industriebetrieben ist jedoch in diesen Orten wie im gesamten Innviertel un-

ter anderem durch die Nähe Bayerns, wohin zahlreiche Arbeitskräfte auspendeln, äußerst schwierig.

Charakteristik: Siehe auch gemeinsam 10, 11, 12.

#### 12. *Innviertler Hauptachse* (3. Teilstück): Ried—Schärding.

Verkehrerschließung: Bundesstraße 143, 142; ÖBB Ried—Schärding; Innkreis-Autobahn geplant.

Bedeutende Zentrale Orte: Ried, Auroldmünster, Schärding.

Charakteristik: Diese Achse durch das Antiesental ist zwar derzeit noch nicht sehr stark entwickelt, es ist jedoch zu hoffen, daß mit der Errichtung der Autobahn bedeutende Wirtschaftsimpulse kommen werden.

Charakteristik: Siehe auch gemeinsam 10, 11, 12.

#### 13. *Pramtal-Achse*: Grieskirchen—Schärding.

Verkehrerschließung: Bundesstraße 137; ÖBB Grieskirchen—Neumarkt/Kallham—Schärding.

Bedeutende Zentrale Orte: Grieskirchen, Neumarkt i. H., Andorf, Schärding.

Charakteristik: Diese Achse dürfte die schwächste Achse des Innviertels darstellen. Der überwiegend landwirtschaftliche Charakter scheint hier auch langfristig gewahrt zu bleiben.

Charakteristik für 11, 12, 13: Für das Innviertel gilt infolge seiner weithin ländlichen Ausprägung die *Achsenstruktur* noch nicht in dem Ausmaß wie in den Verdichtungszonen, insbesondere im OÖ. Zentralraum und in der Region Vöckla-Ager. Hier überwiegt derzeit noch die Netzstruktur des zentralörtlichen Systems (vgl. Einleitung).

*Entwicklungsachsen* 3. Ordnung besitzen nur mehr untergeordnete Bedeutung. Sie stellen entweder die Verlängerung von Entwicklungsachsen 2. Ordnung oder die Verbindung von Entwicklungsachsen 1. und 2. Ordnung bzw. von zwei Entwicklungsachsen 2. Ordnung dar. Auch sie sind auf das Verkehrsnetz und das Zentrale-Orte-System aufgebaut.

#### 1. *Linz—Bad Leonfelden*:

Verkehrerschließung: Bundesstraße 126.

Bedeutende Zentrale Orte: Linz, Bad Leonfelden.

Charakteristik: Diese Achse gewinnt eine besondere Bedeutung durch den Naherholungsverkehr vor allem in das im Sommer und im Winter

attraktive Fremdenverkehrsgebiet im Raum Leonfelden. Außerdem hat diese Achse eine wichtige Verkehrsfunktion für die Pendler des mittleren Mühlviertels.

#### 2. Eferding—Aschach:

Verkehrerschließung: Bundesstraße 130; ÖBB Wels—Aschach.

Bedeutende Zentrale Orte: Eferding, Aschach.

Charakteristik: Verlängerung der Nibelungen-Achse (vgl. 2. Ordnung Nr. 8). Mit dem Bau des Donaukraftwerkes Aschach hat dieser Markt einen guten Aufschwung genommen und sich als Standort für kleinere Industrie- und Gewerbebetriebe entwickelt. Besondere Bedeutung gewann Aschach für die Versorgung der bäuerlichen Bevölkerung durch die Errichtung des großen Lagerhauses der oberösterreichischen Warenvermittlung. Diese Entwicklung findet weiterhin auch im Bereich zwischen Aschach und Eferding ihren Niederschlag in Form von Wohnbautätigkeit und der Ansiedlung einiger Gewerbebetriebe.

#### 3. Vöcklabruck—Ried:

Verkehrerschließung: Bundesstraße 143.

Bedeutende Zentrale Orte: Vöcklabruck, Ampfwang, Eberschwang, Ried.

Charakteristik: Die Aufwertung dieser Achse wäre zur Erschließung des strukturschwachen Hausruck-Kohlenreviers von großem Wert, jedoch sind die Beziehungen zwischen der Region Vöckla-Ager und dem Innviertel in diesem Bereich zur Zeit noch eher als schwach zu bezeichnen. Es bestehen jedoch starke Bestrebungen zur Sanierung des Kohlenreviers, sowohl mit Hilfe des Fremdenverkehrs als auch durch die Ansiedlung von umweltfreundlichen Industrie- und Gewerbebetrieben, so daß sich diese Achse in Zukunft besser entwickeln könnte.

#### 4. Perg—Grein:

Verkehrerschließung: Bundesstraße 3; ÖBB Linz—Grein—Krems—Wien.

Bedeutende Zentrale Orte: Perg, Grein.

Charakteristik: Verlängerung der Machland-Achse (vgl. 2. Ordnung Nr. 9). Mit dem geplanten Ausbau der Bundesstraße 3 wird Grein, das sich auf dem Gebiet des Fremdenverkehrs einen Namen zu verschaffen sucht, besser an die Bezirkshauptstadt Perg und an den OÖ. Zentralraum angebunden sein.

#### 5. Pregarten—Unterweißenbach:

Verkehrerschließung: Bundesstraße 124.

Wichtigere Zentrale Orte: Pregarten, Unterweißenbach.

Charakteristik: Die Anbindung des nördlichen Teiles des unteren Mühlviertels ist ein dringendes Erfordernis im Sinne einer gesunden Landesstruktur. Da die Standorteignung des Gerichtsbezirkes Unterweißenbach derzeit weder für Industrie und Gewerbe, noch für den Fremdenverkehr besonders günstig ist, sollte wenigstens für eine rasche Erreichbarkeit der Verdichtungsgebiete gesorgt werden. Ebenso wie für den Bezirk Rohrbach (vgl. Entwicklungsachse 2. Ordnung Nr. 10) wäre auch hier der Bau einer Schnellstraße in den OÖ. Zentralraum die für den Raum Unterweißenbach glücklichste Lösung.

#### 6. Rohrbach—Aigen/Schlägl:

Verkehrerschließung: Bundesstraße 127; ÖBB Linz—Aigen/Schlägl.

Bedeutende Zentrale Orte: Rohrbach, Aigen.

Charakteristik: Verlängerung der Rohrbacher Achse (vgl. 2. Ordnung Nr. 10). Für die nordwestliche Ecke des Mühlviertels ist Rohrbach ein wichtiges Zentrum der Versorgung. Diese Tatsache ist auch durch den sich in diesen Randgebieten entwickelten Fremdenverkehr von Bedeutung. Der Fremdenverkehr kann sich hier, im bayerischen Grenzgebiet, besser entwickeln als im nordöstlichen Mühlviertel, da der überwiegende Teil der Fremden aus der benachbarten Bundesrepublik kommt. Ein weiteres Zentrum, vor allem auf kulturellem Gebiet, stellt seit jeher der Raum Aigen-Schlägl mit dem Stift Schlägl dar.

#### 7. Steyr—Weyer Markt:

Verkehrerschließung: Bundesstraße 115; ÖBB St. Valentin—Steyr—Hieflau.

Bedeutende Zentrale Orte: Steyr, Weyer Markt.

Charakteristik: Der Gerichtsbezirk Weyer, eines der erst in den Anfängen des Fremdenverkehrs stehenden Gebiete Oberösterreichs, leidet derzeit an der schlechten Verkehrsanbindung an Oberösterreich. Da die Straßenverbindung von Weyer über Waidhofen a. d. Ybbs nach Amstetten besser ausgebaut ist als in den Raum Steyr—Enns, geht die Tendenz von Weyer und deren Umlandgemeinden deutlich nach Niederösterreich.

**8. Steyr—Kirchdorf/Klaus:**

Verkehrerschließung: Bundesstraße 140; ÖBB Steyr-Garsten-Klaus.

Wichtigere Zentrale Orte: Steyr, Sierning, Grünburg a. d. St., Kirchdorf a. d. Krems.

Charakteristik: Die Strukturschwäche dieses Gebietes kommt derzeit in den Erwägungen der ÖBB zum Ausdruck, die Steyrtalbahn wegen unzureichender Rentabilität einzustellen. Ihre Erhaltung ist jedoch für die Wirtschaft dieses Raumes unbedingt notwendig.

**9. Straßwalchen (Salzburg)—St. Gilgen (Salzburg):**

Verkehrerschließung: Bundesstraße 154.

Bedeutende Zentrale Orte: Straßwalchen, Mondsee, St. Gilgen.

Charakteristik: Diese Achse stellt die Verlängerung der Mattigtalachse dar (vgl. 2. Ordnung Nr. 7) und ist ein wichtiger Verkehrsträger zwi-

schen Bayern und dem Salzkammergut, wodurch ihr besondere Bedeutung für den Fremdenverkehr zukommt.

**10. Kirchdorf/Micheldorf—Windischgarsten:**

Verkehrerschließung: Bundesstraße 138; ÖBB Linz-Graz; Pyhrn-Autobahn geplant.

Bedeutende Zentrale Orte: Kirchdorf, Micheldorf, Windischgarsten.

Charakteristik: Diese Achse deckt sich mit einem Teil der Pyhrn-Achse (vgl. 1. Ordnung Nr. 2). Südlich des auf dem Sektor von Industrie und Gewerbe ziemlich starken Raumes von Kirchdorf/Micheldorf beginnt die Fremdenverkehrszone des Pyhrn-Priel-Gebietes. Eine Bedeutungssteigerung ist hier vor allem im Winter zu erwarten, da das Gebiet bevorzugtes Wochenend-Skigebiet der Bevölkerung des OÖ. Zentralraumes darstellt (Hinterstoder, Windischgarsten, Spital am Pyhrn).