

Talschlußkonzept Reichraminger Hintergebirge

Teil II

**Planungsziele
Maßnahmen
Realisierungsschritte**

Helmut Koch

Jahresberichte 1993

Gefördert vom



Bundesministerium
für Umwelt, Jugend
und Familie



Für den Inhalt verantwortlich:

Dipl.-Ing. Helmut Koch
Kapellenweg 3
4810 Gmunden

Unter Mitarbeit von:

Susanne Judmayr
Roman Lassmann

Impressum:

Projekt Nationalpark Kalkalpen
Jahresbericht 6.5/1993

Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Nationalparkplanung
im Verein Nationalpark Kalkalpen
Obergrünburg 340
4592 Leonstein

Gefördert aus Mitteln des
Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie

Die zur Verfügung gestellte Infrastruktur
im Forschungszentrum Molln
wurde gefördert aus Mitteln des Landes Oberösterreich

TALSCHLUSSKONZEPT

REICHRAMINGER HINTERGEBIRGE



Teil II

Planungsziele
Maßnahmen
Realisierungsschritte

TALSCHLUSSKONZEPT

**REICHRAMINGER
HINTERGEBIRGE**

Teil II

**Planungsziele
Maßnahmen
Realisierungsschritte**

im Auftrag des
Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie

initiiert von der
Planungsstelle Nationalpark Kalkalpen

Auftragnehmer
Dipl.Ing. Helmut Koch
Ingenieurkonsulent für Raumplanung und Raumordnung

Bearbeiter
Dipl.Ing. Helmut Koch
Susanne Judmayr
Roman Lassmann

Gmunden im November 1993

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

1. AUFTRAG	3
2. PLANUNGSZIELE.....	4
3. REALISIERUNGSSTUFEN	5
4. DIE PHASE I.....	6
4.1 Grundsätzliches	6
4.2 Ordnen der Parkmöglichkeiten südlich von Sulzbach	7
4.3 Gestaltung des Parkplatzes Schallau (1. Teilausbau)	8
4.4 Info-Stelle am Parkplatz Schallau	9
4.5 Adaptierung Ortsplatz.....	10
4.6 Bemautung	10
4.7 Verkehrsleitsystem.....	11
4.8 Schaffung eines Nationalpark-Kombitickets	11
4.9 (Wieder-) Einrichtung eines Fahrradverleihs am Bahnhof	11
4.10 Ausweisung von Grillzonen.....	11
4.11 Kutschenfahrten ins Hintergebirge.....	11
4.12 Information der Besucher.....	12
5. DIE PHASE II.....	13
5.1 Grundsätzliches	13
5.2 Parkplatz Schallau (2. Teilausbau)	14
5.3 Bewirtschaftung des Parkplatzes Schallau	14
5.4 Kurzparkzone im Ortszentrum	14
5.5 Überlauf-Parkplatz Rastgrub	15
5.6 Sperre der Anzenbach Bezirksstraße	15
5.7 Talerbus	16
6. KOSTENSCHÄTZUNG	18
6.1 Allgemeines	18
6.2 Zusammenstellung.....	18
7. KURZFASSUNG (TEIL 1 UND 2)	20
8. VERWENDETE LITERATUR UND UNTERLAGEN	24
9. ANHANG	25

1. AUFTRAG

Die Planungsstelle Nationalpark Kalkalpen initiierte im Juni 1992 ein Konzept für die Verkehrsabwicklung im Reichraminger Hintergebirge. Die Auftragserteilung für das "Talschlußkonzept Reichraminger Hintergebirge" erfolgte durch das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie am 25. Mai 1993.

Neben einer Erhebung des derzeitigen Verkehrsaufkommens und einer Analyse der Entwicklungstendenzen soll ein an den Zielen einer nationalparkkonformen Entwicklung orientiertes Konzept für die Abwicklung des Ausflugsverkehrs während der Sommersaison ausgearbeitet werden.

Ziel des Konzeptes ist es,

- * ein nationalparkkonformes Verkehrsverhalten zu fördern,
- * die Belastungen durch den Kfz-Verkehr in Reichraming zu verringern, und
- * positive wirtschaftliche Impulse für Reichraming zu bewirken.

Die Planung erfolgte in Abstimmung mit

- * der Gemeinde Reichraming
- * der Nationalparkplanung,
- * dem Besucherlenkungskonzept für den Nationalpark, und
- * mit Information der betroffenen Bürger.

Das Planungsgebiet umfaßt das Tal des Reichramingbaches zwischen dem Bahnhof Reichraming und Anzenbach.

Für den im Juli 1993 veröffentlichten Teil I dieses Konzeptes wurde eine umfangreiche Problemanalyse mit Verkehrserhebungen und Besucherbefragungen durchgeführt. Von diesen ausgehend wurden Entwicklungsszenarien aufgezeigt und Planungsgrundsätze vorgeschlagen.

2. PLANUNGSZIELE

Ziel dieses Konzeptes ist es, die künftige Entwicklung in geordnete Bahnen zu lenken und nicht dem Zufall zu überlassen. Das Ausmaß und die Abwicklung des Besucherverkehrs im Reichraminger Hintergebirge soll sich in Übereinstimmung mit dem Besucherlenkungskonzept des Nationalparks an der Belastbarkeit von Ökologie und einheimischer Bevölkerung orientieren und bestimmte Belastungsgrenzen nicht überschreiten.

Das Konzept geht von den folgenden Zielvorgaben und Grundsätzen aus:

Maßnahmen zielgerichtet setzen

Maßnahmen sind nur dann notwendig, wenn der Besucherandrang groß ist. Das sind derzeit die Wochenenden während der Sommermonate. In der übrigen Zeit besteht kein Regelungsbedarf und die Zugänglichkeit des Gebietes bleibt unverändert.

Prinzip der Kostenwahrheit

Die Kosten für die Verkehrsregelung und die Pflege des Gebietes sollen vom Verursacher getragen werden. Gäste, die die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Füße, Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel) benutzen, werden von dieser Kostenpflicht ausgenommen.

Wirtschaftlicher Nutzen für die Gemeinde

Die Wirtschaft der Gemeinde Großraming soll vom Ausflugsverkehr mehr profitieren als heute. Gefördert wird daher nicht der durchfahrende, selbstversorgende Tagesgast, sondern der längerbleibende, qualitätsbewußte Gast.

Förderung des Umweltverbundes

Die Benützung der eigenen Füße, des Fahrrades und öffentlicher Verkehrsmittel bei der Anreise und im Gebiet soll gefördert werden. Dies geschieht durch die Schaffung attraktiver Angebote bei gleichzeitiger Einschränkung der Freizügigkeit für Autofahrer.

Zahlenmäßige Obergrenze für den PKW-Ausflugsverkehr

Die Zahl der Tagesgäste soll langfristig eine Obergrenze nicht überschreiten. Diese Obergrenze wird durch die Zahl der gleichzeitig abgestellten Autos definiert und liegt bei 650 Pkw. Sie leitet sich aus der Belastbarkeit der Bevölkerung und des Ökosystems ab. Das künftige Parkplatzangebot wird an dieser Vorgabe ausgerichtet.

Schrittweise und widerspruchsfreie Realisierung

Das Konzept sieht ein schrittweises Vorgehen vor. Ausgehend von einem Bündel von Sofortmaßnahmen (Phase 1) können schrittweise und abhängig von der künftigen Besucherentwicklung weitergehende Maßnahmen realisiert werden. Diese orientieren sich an einem Leitbild (Phase 2 des Konzeptes) und bauen auf den Maßnahmen der Phase 1 auf.

Ein weiterer wichtiger Planungsgrundsatz ist es, eine für alle Beteiligten (Bürger und Wirtschaft der Gemeinde Reichraming, Österreichische Bundesforste, Landesstraßenverwaltung und Nationalparkplanung) vertretbare Lösung zu finden. Von größter Bedeutung ist es dabei, die Reichraminger Bürger so gut wie möglich in den Planungsprozeß zu integrieren und Verständnis für die vorgesehenen Maßnahmen zu erreichen.

3. REALISIERUNGSSTUFEN

Im Konzept sind zwei Realisierungsstufen vorgesehen.

Die Phase I (Sofortmaßnahmen) kann sofort umgesetzt werden. Zur Realisierung dieses Maßnahmenbündels sind keine größeren und kostenintensiven baulichen Maßnahmen erforderlich. Auf Fremdgrund wird nur insoweit zugegriffen, als die Verfügbarkeit prinzipiell gegeben ist.

Die Phase II ist als mittelfristiges Leitbild oder Endausbau zu interpretieren. Die Umsetzung der hier vorgesehenen Maßnahmen hängt von der Finanzierung, der Grundstücksverfügbarkeit und nicht zuletzt von den mit Phase I gemachten Erfahrungen ab.

Die Maßnahmen der Phase I wurden so konzipiert, daß auch bei kurzfristiger Realisierung von Phase II kein verlorener Aufwand entsteht. Die zweite Realisierungsstufe stellt inhaltlich eine Weiterentwicklung der ersten dar.

Das Konzept ist "evolutionär" angelegt und besitzt eine gewisse innere Flexibilität. Wenn nach Realisierung von Phase I unvorhergesehene Probleme auftauchen, sich Änderungen im Besucherverhalten abzeichnen oder Teile des zweiten Maßnahmenbündels nicht realisierbar sind, so kann darauf mit Änderungen im Detail reagiert werden. Der Grundgedanke und damit die Wirkungsrichtung des Konzepts bleibt aber erhalten.

4. DIE PHASE I

4.1 Grundsätzliches

Das Halten und Parken an der Anzenbacher Bezirksstraße wird klar geregelt. Südlich der Abzweigung nach Sulzbach ist das Parken nur an den gekennzeichneten 8 Parkplatzstandorten möglich. Auf der übrigen Strecke wird ein beidseitiges Halte- und Parkverbot verordnet.

Ausgehend vom Prinzip der Kostenwahrheit (Verursacherprinzip) wird die Anzenbacher Bezirksstraße südlich der Abzweigung nach Sulzbach bemaute. Von der Maut ausgenommen sind Anrainer und Radfahrer.

Am ÖBF-Gelände Schallau wird eine neue Parkmöglichkeit für etwa 220 Pkw geschaffen. Die Benützung dieses Parkplatzes ist kostenlos.

Auf diesem Gelände wird durch Adaptierung des E-Werkes eine Informationsstelle eingerichtet, die an Sommerwochenenden besetzt ist. Hier werden Auskünfte erteilt, Mautkarten verkauft und Erfrischungen angeboten. Ein WC und eine große übersichtliche Informationstafel mit Hinweisen auf die örtliche Infrastruktur, das touristische Angebot und das Wander- und Radwegenetz runden das Angebot ab.

Der Ortsplatz wird kurzfristig durch entsprechende Beschilderung als Überlaufparkplatz mit rund 230 Stellplätzen genützt. Auch hier ist das Parken gebührenfrei.

Ein Verkehrsleitsystem, das schon auf der Bundesstraße beginnt leitet Besucher direkt zu den jeweils günstigsten Parkplätzen. Überlastungen werden angezeigt.

Für Besucher ohne Auto werden ein Nationalpark-Kombiticket, die (Wieder-) Einrichtung eines Radverleihs am Bahnhof und Kutschenfahrten vom Bahnhof Reichraming in das Hintergebirge angeboten.

Durch gezielte Informationen werden die Besucher über die neuen Regelungen informiert und auf die Anreisemöglichkeit ohne Auto (Bahn, Ennstalradweg) hingewiesen.

Die Regelung in der beschriebenen Form sollte (vorerst) auf Wochenenden und Feiertage in den Monaten Juni bis August beschränkt sein. Eine Ausdehnung der Gültigkeit kann aber bei Bedarf jederzeit durchgeführt werden.

In der übrigen Zeit ist die Anzenbacher Bezirksstraße so wie bisher für den gesamten Individualverkehr kostenlos befahrbar. Das Parken entlang der Anzenbacher Bezirksstraße südlich von Sulzbach ist aber nur an den gekennzeichneten Parkplätzen erlaubt. Auch unter der Woche besteht ein beidseitiges Halte- und Parkverbot abseits der ausgewiesenen Parkmöglichkeiten.

Die Infostelle bleibt unter der Woche unbesetzt, die Informationstafel bietet aber detaillierte Informationen. Kutschenfahrten werden nicht oder nur nach vorheriger Anmeldung durchgeführt.

Die Regelung wird dazu führen, daß ein Teil der Autofahrer das Auto bereits am Parkplatz Schallau abstellt. Besonders für Besucher mit Fahrrad am Autodach ist der Anreiz groß, gleich hier aufs Fahrrad umzusteigen: keine Maut, weniger Verkehr als heute auf der Bezirksstraße und kein wildes verkehrsfährdendes Parken in diesem Bereich.

Die Phase I besteht aus 11 Einzelmaßnahmen.

4.2 Ordnen der Parkmöglichkeiten südlich von Sulzbach

Verordnung

Durch Verordnung wird das Parken an der Anzenbacher Bezirksstraße südlich von Sulzbach neu geregelt. Es werden 8 gekennzeichnete Parkplätzen ausgewiesen. Entlang der übrigen Strecke wird ein beidseitiges Halte- und Parkverbot angeordnet.

Die 8 vorgesehenen Standorte reichen für insgesamt 200 Stellplätze. Die Parkflächen werden mit Hinweiszeichen 1a, § 53 StVO gekennzeichnet. Die Halte- und Parkverbotsbereiche werden mit Zeichen 13b, § 52 StVO an beiden Straßenrändern gekennzeichnet.

Um die Ordnung des ruhenden Verkehr vor allem an den Sommerwochenenden zu gewährleisten, ist eine gezielte Kontrolle durch die Exekutive notwendig. Vor allem kurz nach der Einführung der Regelung ist diese von größter Bedeutung.

Standorte

Parkmöglichkeiten sind an den folgenden 8 Standorten vorgesehen:

1. Kilometer 2,25 - Holzlagerplatz Parkmöglichkeit am Lagerplatz	10 Pkw
2. Dirnbach bei der Kapelle Parkmöglichkeiten auf der rechten und auf der linken Straßenseite, eine kleine Aufschüttung ist notwendig	20 Pkw
3. Dirnbach - Abzweigung Niglgraben Parken am (ehemaligen) Holzlagerplatz der ÖBF, ohne bauliche Maßnahmen nutzbar	20 Pkw
4. Kilometer 4,55 Parkmöglichkeit am Lagerplatz, Aufschüttung ist notwendig	35 Pkw
5. Kilometer 4,75 und 4,85 Kleine Parkflächen (2 Standorte) vorhanden	10 Pkw
6. Kilometer 5,5 - 5,55 Parken entlang der Straße ist möglich	10 Pkw
7. Abzweigung Weißenbach Parkmöglichkeit am Holzlagerplatz der ÖBF	35 Pkw
8. Parkplatz Anzenbach beim Schranken Bestehende Parkplätze bis zur Brücke	60 Pkw
GESAMT	200 Pkw

Bauliche Maßnahmen

Fünf der geplanten Parkplatzstandorte sind bereits jetzt ohne bauliche und gestalterische Maßnahmen nutzbar. Hierbei handelt es sich um die Standorte 1 (Kilometer 2,25 - Holzlagerplatz), 3 (Dirnbach - Abzweigung Niglgraben), 5 (Kilometer 4,75 und 4,85), 6 (Kilometer 5,5-5,55) und 8 (Parkplatz beim Schranken Anzenbach).

Für die drei übrigen Standorte sind kleinere bauliche Maßnahmen (Nivellierung und Aufschüttung) notwendig. Am Standort Dirnbach bei der Kapelle ist die derzeit vorhandene Parkfläche durch eine Aufschüttung für 20 Pkw-Abstellmöglichkeiten zu vergrößern. Der alte Lagerplatz bei Kilometer 4,55 ist durch eine Aufschüttung als Parkfläche für ca. 35 Pkw neu zu adaptieren.

Das für die Aufschüttungen nötige Schottermaterial ist vorhanden (Ausbaggerungen). Die Kosten für den Antransport des Materials und die Ausführung der Aufschotterung werden auf etwa AS 20.000.- geschätzt.

Grundstücksverfügbarkeit

Ein Teil der Parkplätze liegt auf Straßengrund, der Großteil der Standorte (Holzlagerplätze) ist im Besitz der Österreichischen Bundesforste. Verhandlungen bezüglich einer Anpachtung sind zu führen.

4.3 Gestaltung des Parkplatzes Schallau (1.Teilausbau)

Das ÖBF-Gelände Schallau soll als Parkplatz für 220 Pkw genutzt werden. Diese Fläche ist die einzige längerfristig verfügbare und für diesen Zweck geeignete.

Nach Angaben der Österreichischen Bundesforste ist die künftige Nutzung des ca. 10.000 m² großen Geländes derzeit nicht absehbar. Ein Eigenbedarf der Bundesforste ist derzeit nur in geringem Umfang gegeben. Künftig ist diese Fläche für den eigenen Betrieb nicht unbedingt notwendig.

Zur Nutzung des Geländes bestehen derzeit zwei konkrete Überlegungen: Standort für eine Hackschnitzelheizung und Jugendspielplatz. Beide Nutzungen sind mit der Ausgestaltung als (selten genutzter) Parkplatz prinzipiell vereinbar.

In der ersten Phase ist ein Vollausbau des Geländes als Parkplatz nicht möglich und auch nicht sinnvoll. Vielmehr sollen in der ersten Realisierungsphase nur die unbedingt notwendigen Veränderungen und Umbauten (Infostelle mit Imbiß, WC-Anlage, Bodenmarkierungen, Bepflanzung an der Bezirksstraße als Beschattung und Sichtschutz für die gegenüberliegenden Anrainer) vorgenommen werden.

Eine geordneten Nutzung des Geländes würde in der ersten Phase etwa 220 Pkw-Abstellplätze ermöglichen.

Gestaltungsarbeiten

Die zur Neugestaltung vorgesehene Fläche beträgt ca. 2000 m² und liegt direkt an der Anzenbach Bezirksstraße. Auf Grund der nur saisonalen Nutzung des Geländes (nur während der Sommermonate) als Parkfläche und der schöneren optischen Eingliederung in das Landschaftsbild wird eine wasserdurchlässige Schotterrasendecke vorgeschlagen.

Schotterrasen

Der humose Oberboden und das Erdreich wird maschinell abgezogen und seitlich abgelagert. Auf das Planum wird eine 15 cm mächtige Schottertragschicht (z.B. 15/60er Split) aufgebracht und in den Unterboden eingewälzt. Die Fahrgassen werden ausgesteckt und im Bereich der Fahrgassen wird auf der Schotterdecke der Oberbau errichtet. Der Oberbau im Bereich der Fahrgassen setzt sich aus einem 15 cm mächtigen Feinschottergemisch zusammen und wird auf den Unterbau aufgetragen, die Wiesenansaat ausgebracht und angewälzt. Im Bereich der vorgesehenen Pkw-Abstellflächen wird eine 15 cm mächtige Decke aus einem Sand-, Kies- Erdegemisch aufgebracht, die Wiesenansaat ausgebracht und leicht angewälzt.

Bei der Wahl des Wiesensaatgutes sind auf die örtlichen klimatischen Bedingungen, den Wasserhaushalt des Bodens und die erwartete Belastbarkeit achtzugeben. Gut geeignet dafür wäre eine Mischung aus *Lolium perenne* und *Poa pratensis*.

Bei einem Kosten-Richtwert von S 200.-/m² würden sich die Kosten auf etwa AS 400.000.- belaufen.

Bepflanzung

Um den Schotterrasen vor Austrocknung zu bewahren und die Parkfläche von den anliegenden Wohnhäusern optisch abzugrenzen ist eine ausreichende Bepflanzung sinnvoll.

Nach der Herstellung des Schotterrasens werden die Pflanzgruben für Bäume und Sträucher in der dafür notwendigen Tiefe ausgehoben (für Bäume mind. 1 Meter, für Sträucher ca. 50 cm).

Das Pflanzmaterial wird gesetzt und die Pflanzgruben werden mit dem abgezogenen Erdegemisch wieder verfüllt. Bei der Wahl des Pflanzmaterials ist standortgemäßen, schnellwüchsigem Material der Vorzug zu geben, um eine rasche und langanhaltende Wirkung zu erzielen.

Um eine ausreichende Bepflanzung und dadurch Beschattung zu erzielen ist das Setzen von ca. 30 Bäumen und 50 Sträuchern notwendig.

Bei einem Preis von S 6.000.- pro Baum und S 300.- pro Strauch belaufen würden sich die Kosten auf etwa S 180.000.- belaufen.

Gehsteig und Kurzparkplätze

Für Fußgänger wird im Bereich des Parkplatzes ein Gehsteig errichtet. Der Unterbau dafür wird im Zuge des Schotterrasenbaues hergestellt. Die Kosten für die Herstellung der Gehsteigbefestigung und der Bordsteinverlegung liegen bei S 1.800.-/lfm. Bei einer geplanten Länge von 180 Metern fallen Kosten von etwa S 324.000,- an.

Für das kurzzeitige Anhalten an der Infostelle wird eine Kurzparkmöglichkeit vorgesehen. Diese befindet sich direkt bei der Informationsstelle und bietet Platz für 8 Pkw. Bei Errichtungskosten von AS 300,-/m² ergeben sich Baukosten von etwa S 37.500,-.

Sonstige gestalterische Maßnahmen

Um ein geordnetes Parken im übrigen Bereich zu ermöglichen, ist das Anbringen von Bodenmarkierungen auf der befestigten Fläche zwischen der Lagerhalle und der geplanten Infostelle notwendig. Die Kosten dafür werden auf S 10.000.- geschätzt.

4.4 Info-Stelle am Parkplatz Schallau

Für die Information und Verköstigung der Besucher und den Verkauf von Mautkarten ist die Schaffung einer besetzten Infostelle samt dazugehöriger Infrastruktur notwendig. Dies soll durch Adaptierung einer Räumlichkeit im E-Werk direkt am Parkplatz Schallau erfolgen.

Diese Informationsstelle ist an Sommerwochenenden mit Personal besetzt (Mautkartenverkauf und Buffet). Unter der Woche ist der dort befindliche Informationsbereich zugänglich. Zwischen Info-Stelle und Parkplatz soll ein kleiner Gastgarten mit Sitzmöglichkeiten entstehen.

Im Bereich der Info-Stelle wird eine große übersichtliche Informationstafel aufgestellt, die auf die örtliche Infrastruktur, das touristische Angebot und das Wander- und Radwegenetz (geographische Informationskarte) hinweist. Am Parkplatz wird eine (mobile) WC-Anlage errichtet.

Kostenschätzung

Techn. Umbau Infostelle	S	250.000.-
Einrichtung und Geräte	S	50.000.-
Informationstafel	S	30.000.-
"Öko-WC"	S	50.000.-

4.5 Adaptierung Ortsplatz

Ergänzend zum Parkplatz Schallau wird der Ortsplatz als Parkplatz genutzt. Der alte Holzlagerplatz der ÖBF (Standort für das zukünftige Nationalparkzentrum) im Ortszentrum ist auf Grund seiner Größe (ca. 7000 m²) und Lage sehr gut dafür geeignet und soll die Funktion eines Überlaufparkplatzes haben.

Der Standort Ortsplatz kann bis zur Realisierung des Nationalparkzentrums als Parkfläche für etwa 230 Pkw genutzt werden, ohne daß bauliche und gestalterische Maßnahmen notwendig sind. Der Parkplatz ist mit der dafür notwendigen Infrastruktur auszustatten (Container-WC-Anlage).

4.6 Bemaufung

An den Sommerwochenenden soll die Anzenbacher Bezirksstraße südlich der Abzweigung nach Sulzbach bemaufung werden.

Zur rechtlichen Machbarkeit liegt eine - positive - schriftliche Stellungnahme des Amtes der OÖ Landesregierung vor. Die Einhebung einer Maut auf Bezirksstraßen ist demnach grundsätzlich möglich "wenn diese Maut auf privatrechtlicher Basis vom Straßenverwalter (Land OÖ - Bezirksstraßenverwaltung) eingehoben wird. Zuständig sowohl für die Einhebung der Maut als auch deren Verwendung wäre in jedem Fall des Land OÖ".

Die Mautstrecke beginnt bei der Abzweigung nach Sulzbach und umfaßt die gesamte südlich anschließende Bezirksstraße. Die Entrichtung der Maut erfolgt an der Infostelle durch Kauf einer Mautkarte. Stichprobenartige Kontrollen durch die Exekutive sind notwendig. Die Höhe der Maut beträgt öS 80,- pro Pkw.

Wenn die Parkplätze entlang der Mautstrecke ausgelastet sind, was aus der Anzahl der verkauften Mautkarten ersichtlich ist, wird den noch eintreffenden Pkw-Fahrern über das Verkehrsleitsystem mitgeteilt, daß keine Parkmöglichkeit mehr besteht. Dadurch wird verhindert, daß Besucher Mautkarten kaufen und dann keinen Parkplatz finden.

Ausgenommen von der Bemaufung werden die Anrainer und Einsatzfahrzeuge. Um eine Kontrolle der Regelung zu ermöglichen, ist es notwendig, die Pkw der Anrainer mit speziellen Kennplaketten auszustatten.

An der Zufahrt von Brunnbach wird keine Mautstelle errichtet. Wenn sich herausstellt, daß eine beträchtliche Zahl von Kraftfahrzeugen diesen Weg benützt um der Mautregelung auszuweichen, sollten Gegenmaßnahmen (z.B. die Sperre dieser Verbindung an Wochenenden) in Betracht gezogen werden.

4.7 Verkehrsleitsystem

Zur Lenkung des Pkw-Besucherverkehrs soll ein Verkehrsleitsystem eingerichtet werden. Dieses beginnt bereits auf der Bundesstraße und führt die Besucher zum bestgeeigneten Parkplatz.

Die Tafeln werden fix aufgestellt. Überlastungen an stark besuchten Sommerwochenenden werden angezeigt und Besucher werden dann auf den nächsten noch freien Parkplatz verwiesen. Der Wechsel der Anzeige müßte nach entsprechender Aufforderung durch die Infostelle händisch durch die Gendarmerie erfolgen.

Die Struktur des Verkehrsleitsystems ist in den Abbildungen im Anhang dargestellt.

Die Kosten für das Verkehrsleitsystem werden auf 57.000,- Schilling geschätzt.

4.8 Schaffung eines Nationalpark-Kombitickets

Nach dem Vorbild anderer Nationalparks und Ferienregionen sollte ein Nationalpark-Kombiticket eingeführt und beworben werden. Dieses Kombiticket sollte neben der ermäßigten Anreise per Bahn zusätzliche Leistungen enthalten.

Denkbar wäre eine Kombination mit Radverleih, mit einer Kutschenfahrt ins Hintergebirge oder mit freiem Eintritt ins Forstmuseum Reichraming.

4.9. (Wieder-) Einrichtung eines Fahrradverleihs am Bahnhof

Nachdem die Bundesbahn den Radverleih am Bahnhof eingestellt hat, sollte eine Reaktivierung versucht werden. Im Sinne der Förderung des Umweltverbundes Schiene - Rad sollte eine Verleihmöglichkeit, eventuell in Zusammenarbeit mit örtlichen Unternehmen, eingerichtet werden.

Ein Radverleih an der Infostelle beim Parkplatz Schallau wäre zwar organisatorisch leichter zu realisieren, da hier ohnehin Personal anwesend ist. Zur Förderung der Verkehrsmittelkombination Schiene - Rad ist dieser Standort jedoch nicht geeignet.

4.10 Ausweisung von Grillzonen

Zur Vermeidung von Geruchsbelästigungen der Anrainer und zur Prävention negativer Folgewirkungen auf das Bach-Ökosystem sollten entlang des Reichramingbaches Zonen ausgewiesen werden, in denen das Grillen nicht möglich ist. Die Festlegung dieser Zonen müßte im Rahmen eines Lokalausweises und mit Beteiligung der Nationalparkplanung erfolgen.

Die Grillzonen werden an der Infostelle am Übersichtsplan eingezeichnet. Am Bach werden die Zonen, in denen das Grillen verboten ist, mittels Hinweisschildern ausgewiesen.

4.11 Kutschenfahrten in das Hintergebirge

Als zusätzliche Attraktion für den Besucher des Reichraminger Hintergebirges sollen an den Sommerwochenenden Kutschenfahrten in den Bereich des zukünftigen Nationalparks angeboten werden. Gegen Voranmeldung kann eine Fahrt mit der Kutsche auch für größere Reisegruppen gebucht werden. Die Fahrt mit der Kutsche wird mit einer Verköstigung traditioneller einheimischer Speisen und Getränke und dem Besuch von Sehenswürdigkeiten gekoppelt.

Um eine direkte Anbindung an das bestehende öffentliche Verkehrsnetz zu erhalten, wird als Ausgangspunkt für die Kutschenfahrten der Bahnhof in Reichraming gewählt. So können Interessierte, die mit der Bahn anreisen, direkt ihre Fahrt mit der Kutsche fortsetzen. Ein entsprechendes Kombi-Tarifangebot sollte angeboten und beworben werden.

Linienführung und Fahrplan sollten in Zusammenarbeit mit der Nationalparkplanung festgelegt werden. Durch das Aufstellen von Hinweistafeln an den beiden Großparkplätzen und am Bahnhof, soll auf dieses Angebot aufmerksam gemacht werden.

Für die Durchführung dieser Kutschenfahrten hat sich bereits ein Interessent beworben.

4.12 Information der Besucher

Die (potentiellen) Besucher sollen knapp vor Beginn der Badesaison auf die neue Regelung und die neuen Angebote aufmerksam gemacht werden. Dadurch kann eine höhere Akzeptanz der Regelung erwartet werden und eine erste Profilierung von Reichraming als Nationalpark-Gemeinde erfolgen.

Zu empfehlen ist eine ausführliche Presseinformation (Pressefahrt). Durch Informationsbroschüren und deren Verteilung in den Haupteinzugsgebieten sollte über das neue Parkplatzangebot, die Bemaßung der Anzenbacher Bezirksstraße, die neue Infrastruktur und das gesamte touristische Angebot informiert werden. Diese Broschüren wären außerdem an der Info-Stelle Schallau und am Gemeindeamt aufzulegen. Die Nationalparkplanung informiert ebenfalls über die Regelung des Besucherverkehrs.

Die Kosten werden mit ca. AS 30.000.- pro Jahr angenommen.

5. DIE PHASE 2

5.1 Grundsätzliches

Die Maßnahmen der Phase II bauen auf jenen der Phase I auf. Mit Ausnahme der Bemaunung und des Überlauf-Parkplatzes am Ortsplatz bleiben diese weiter aufrecht.

An den Saison-Weekenden wird die Anzenbacher Bezirksstraße südlich von Sulzbach für den Kfz-Verkehr gesperrt. Ausgenommen von der Sperre sind Anrainer und öffentliche Verkehrsmittel.

Der Parkplatz Schallau wird auf 340 Stellplätze ausgebaut. Zusammen mit den Parkmöglichkeiten zwischen Nationalparkzentrum und Schallau stehen dann 410 Parkplätze im Bereich Reichraming zur Verfügung. Diese sind an den Sommerweekenden gebührenpflichtig. Der Verkauf der Parkscheine erfolgt an der Infostelle Schallau.

Durch die Errichtung des Nationalparkzentrums entfällt der Überlauf-Parkplatz am Ortsplatz. Ersatz wird im Bereich Rastgrub mit direkter Zufahrt von der Bundesstraße geschaffen. Von dort kann mit dem Fahrrad über den Ennstalradweg und verkehrsarme Straßen bis Reichraming und weiter ins Hintergebirge gefahren werden. Dieser neue Parkplatz sollte für eine Kapazität von 240 Pkw konzipiert werden.

Bei Überfüllung der Parkplätze im Bereich Reichraming werden Autofahrer über das Verkehrsleitsystem direkt zum Überlauf-Parkplatz geleitet. Das Parken ist hier gebührenfrei.

Um eine Verparkung des Ortszentrums durch Besucher zu vermeiden, die der Gebührenpflicht ausweichen, wird dort eine Kurzparkzone mit einer maximalen Parkdauer von 180 Minuten verordnet. Diese gilt nur an den Saisonweekenden. Bei Bedarf können für Bewohner Ausnahmen von der Kurzparkzone erteilt werden.

Als neues Zubringerverkehrsmittel wird der "Tälerbus Hintergebirge" eingeführt. Dieser dient als Zubringer zu den Badeplätzen zwischen Sulzbach und Anzenbach-Schranken, verkehrt aber zweimal täglich bis nach Unterlaussa und bietet damit vor allem für Wanderer eine Möglichkeit, ohne Auto die attraktiven Ziele im Hintergebirge zu erreichen. Der Fahrplan des Tälerbusses ist auf die Ankunft und Abfahrt der Züge abgestimmt.

Ergänzt wird der Tälerebus durch die bereits in Phase I vorgesehenen Kutschenfahrten.

Die Maßnahmen der Phase II bewirken eine massive Aufwertung der südlichen Anzenbacher Bezirksstraße für Radfahrer, Wanderer und Badegäste. Auch in Reichraming wird das Kfz-Verkehrsaufkommen durch die neue Parkplatzorganisation verringert. Das neue Angebot Tälerebus ermöglicht in Kombination mit der Bahn eine unbeschwerte Anreise auch ohne Auto. Die Lärm- und Schadstoffbelastung durch den Autoverkehr wird - vor allem im Nahbereich - verringert.

Außerhalb der Saison und unter der Woche ist das Hintergebirge bis zum Anzenbach-Schranken für den Individualverkehr zugänglich. Das Parken ist an den besonders gekennzeichneten Parkplätzen möglich. Der Parkplatz an der Abzweigung nach Weißenbach wird aufgelassen und wieder als Holzlagerplatz der ÖBF genutzt. Dies gleicht den Verlust an Lagerflächen durch den Vollausbau des Parkplatzes in der Schallau aus.

Der Parkplatz Schallau ist unter der Woche gebührenfrei, die Infotafel und die sanitären Anlagen bleiben aber zugänglich.

5.2. Parkplatz Schallau - 2. Teilausbau

Um die maximale Kapazität von 340 Pkw-Abstellplätzen zu erreichen, ist der Umbau des gesamten ÖBF-Geländes in der Schallau notwendig. Der Abriß der vorhandenen alten Lagerhalle und der beiden Werkstätten ist Voraussetzung für eine sinnvolle Gestaltung des Geländes.

Ein Vorschlag zur Detailgestaltung wurde ausgearbeitet und liegt als Lageplan bei. Prinzipiell ist anzumerken, daß die (gesamte) Fläche nur an wenigen Tagen des Jahres als Parkplatz genutzt wird. Bei der Detailgestaltung sollte daher darauf geachtet werden, daß anderweitige Nutzungen, z.B. als Ballspielplatz, Festplatz, möglich sind. Dies ist bei der vorgeschlagenen Befestigungsform mittels Schotterrasen prinzipiell möglich.

Ein Teil der Fläche kann auch als Kinderspielplatz gestaltet werden, wenn eine klare Trennung der Teilflächen erfolgt. Die Zahl der Stellplätze reduziert sich dann entsprechend.

Die in der Phase II zur Neugestaltung vorgesehene Fläche ist rund 6000 m² groß. Die Gestaltung ist in der gleichen Bauweise wie beim 1. Teilausbau auszuführen. Die Stellflächen und Fahrgassen werden durch Schotterrasen befestigt. Zur Bepflanzung wird einheimisches Pflanzmaterial verwendet.

Kosten

Bei Abrißkosten von etwa S 40.000,- pro Halle ergeben sich Gesamtkosten für den Abriß der 3 Lagerhallen von S 120.000,-. Für Transport und Deponierung des anfallenden Bauschuttes wird mit rund S 240.000,- gerechnet. Für den Abbruch, Transport und die Deponierung der befestigten Bodenflächen ist mit Kosten von S 155.000,- zu rechnen.

Für die Herstellung des Schotterrasens auf einer Fläche von etwa 6.000 m² ergeben sich bei einem Richtwert von S 200,-/m² Gesamtkosten in der Höhe von S 1.200.000,-. Für die Bepflanzung werden Kosten in der Höhe von S 240.000,- angenommen.

5.3 Bewirtschaftung des Parkplatzes Schallau

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen der Sommersaison werden der Parkplatz Schallau und die angrenzenden Parkmöglichkeiten beim Nationalparkzentrum bewirtschaftet. Insgesamt davon sind 410 Parkplätze betroffen.

Als Parkgebühr werden 80 Schilling pro Pkw vorgeschlagen. Die Parkscheine werden an der Infostelle Schallau (und bei der Nationalpark-Infostelle) verkauft und sind im Fahrzeug gut sichtbar anzubringen. Durch gelegentliche Kontrollen wird für eine ausreichende Akzeptanz der Bewirtschaftung gesorgt.

5.4 Kurzparkzone im Ortszentrum

Es ist zu befürchten, daß ein Teil der Besucher versucht, der Parkgebühr durch Parken außerhalb der dafür vorgesehenen Flächen zu entkommen. Eine Verparkung des Ortsbereiches wäre die Folge.

Um dies zu verhindern wird die Verordnung einer Kurzparkzone im gesamten Ortsbereich vorgeschlagen. Als maximale Parkdauer wären 180 Minuten optimal. Dadurch wäre das Parken für Gasthausbesucher und kurzbleibende Besucher möglich, für Dauerparker jedoch nicht. Anrainer können bei Bedarf Ausnahmegenehmigungen nach § 45 StVO zum zeitlich unbegrenzten Abstellen ihrer Fahrzeuge in der Kurzparkzone erhalten.

Die Kurzparkzone gilt an Samstagen, Sonn- und Feiertagen in der Sommersaison, also an den Tagen an denen der Parkplatz Schallau bewirtschaftet wird.

Die Kurzparkzone wird mit Zeichen 13d, § 52 StVO auf den Zufahrtsstraßen zum Ortszentrum kundgemacht.

5.5 Überlauf-Parkplatz Rastgrub

Der neue Standort hat die Funktion eines Überlauf-Parkplatzes, wenn die 410 Pkw-Abstellplätze im Ortsbereich von Reichraming ausgelastet sind. Wenn dies der Fall ist, wird durch das Verkehrsleitsystem auf diesen Umstand hingewiesen und die Besucher direkt auf die gebührenfreie Parkfläche außerhalb des Ortes geleitet.

Der genaue Standort hängt von Verhandlungen mit den Grundbesitzern ab. Prinzipiell ist der gesamte Bereich Rastgrub als Standort geeignet. Wesentlich ist die direkte Erreichbarkeit des Ennstalradweges ohne Querung der Bundesstraße. Bei einem Standort östlich der B 115 müßte eine sichere Quermöglichkeit geschaffen werden.

Die für das Abstellen von 240 Pkw erforderliche Fläche beträgt bei Berücksichtigung aller Nebenflächen und einer ansprechenden Bepflanzung und Gestaltung etwa 6000 m². Die Fläche sollte ähnlich wie beim Parkplatz Schallau mit einer Schotterrasendecke befestigt werden. Auf eine wenig störende Gestaltung ist besonderer Wert zu legen, da dieser Parkplatz nur an wenigen Tagen des Jahres genutzt wird und in der übrigen Zeit leersteht.

Zweckmäßig ist die Anpachtung der benötigten Flächen, da außerhalb der Saison keine Nutzung erfolgt. Aus diesem Grund sollte sich die Gestaltung des Platzes auf das Allernotwendigste beschränken.

Für die Herstellung des Schotterrasens auf einer Fläche von 6000 m² werden Kosten in der Höhe von S 1.200.000,- veranschlagt. Für eine ausreichende Bepflanzung, die der Gestaltung und Beschattung dient, werden Kosten in der Höhe von S 240.000,- angenommen. Für die Beschilderung werden weitere 30.000,- Schilling veranschlagt.

5.6. Sperre der Anzenbach Bezirksstraße

Die Anzenbacher Bezirksstraße wird an Samstagen, Sonn- und Feiertagen im Sommer für den Kfz-Verkehr gesperrt. Ausgenommen werden Anrainer und öffentliche Verkehrsmittel. Die Sperre betrifft den Bereich südlich der Abzweigung nach Sulzbach.

Zur rechtlichen Zulässigkeit einer Sperre liegt eine schriftliche Stellungnahme des Amtes der OÖ Landesregierung vor, die davon ausgeht, daß die Bestimmungen des § 43, Abs.2, lit.a der StVO auch auf Bezirksstraßen anzuwenden sind. Darin heißt es, daß "...die Behörde zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe, wenn und insoweit es zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen erforderlich ist, durch Verordnung für bestimmte Gebiete, Straßen oder Straßenstrecken für alle oder für bestimmte Fahrzeugarten dauernde oder zeitweise Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote zu erlassen" hat. Die zuständige Behörde wäre die Bezirkshauptmannschaft Steyr-Land.

Das hohe Verkehrsaufkommen an schönen Badetagen und die damit verbundenen Behinderungen und Belästigungen wären Anlaß für eine entsprechende Verordnung.

5.7 Tälerbus

Nach dem Vorbild der Lungauer Talerbusse wird die Einrichtung eines "Tälerbusses Hintergebirge" vorgeschlagen. Dieser ist als Ausgleichsmaßnahme zur Sperre der südlichen Anzenbach Bezirksstraße konzipiert. Hauptaufgabe ist daher die Erschließung des heute mit dem Auto frei erreichbaren Teiles am Reichramingbach.

Der Tälerbus pendelt daher ganztags zwischen dem Bahnhof, dem Ortszentrum dem Parkplatz Schallau und dem Anzenbach-Schranken. Zwischen Schallau und Schranken wird nach Bedarf gehalten: Fahrgäste geben dem Fahrer ihren Haltewunsch bekannt. Zusteigende Fahrgäste warten am Straßenrand und stoppen den Bus durch Handzeichen.

Der Fahrplan wird auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge am Bahnhof abgestimmt. Besucher die mit der Bahn anreisen, haben direkten Anschluß ins Hintergebirge.

Vorerst wird mit dem Einsatz von einem Fahrzeug (Kleinbus) das Auslangen gefunden. Eventuell notwendige Verdichtungen des Fahrplans sollten nachfrageorientiert vorgenommen werden.

Als neues attraktives Angebot wird die Führung von zwei Kursen bis Unterlaussa vorgeschlagen. Der Fahrplan ist auf die Bahn abgestimmt und bietet je eine Fahrmoglichkeit am Morgen und am Abend. Dadurch wird für Wanderer eine attraktive Anreisemöglichkeit ohne Auto angeboten.

Eine Führung der Linie über die Große Klause wäre zwar die attraktivste, wird aber in Übereinstimmung mit dem Besucherlenkungskonzept des Nationalparks nicht vorgeschlagen. Zweckmäßig ist eine Führung über Brunnbach, Stonitz und weiter über Weißwasser und Mooshohe nach Unterlaussa.

Wichtige Haltestellen

"Bahnhof Reichraming" - mit direktem Anschluß zu den Zügen

"Reichraming Nationalparkzentrum" - dient allem für Ortsbewohner

"Parkplatz Schallau" - Zusteigemoglichkeit für Besucher mit Pkw

"Anzenbach-Schranken" - für Wanderer Richtung Anzenbach

"Maier Alm" - für Wanderer Richtung Bodinggraben und Große Klause

"Abzweigung Brunnbach" - für Besucher aus Brunnbach, Lumplgraben und für Wanderer auf die Gschwendtalm

"Hirschkogelsattel" - für Wanderer auf die Anlaufalm

"Weißwasser" - für Wanderer in Richtung Schleierfall

"Mooshohe"

"Unterlaussa"

Die Haltestellen sind als solche zu kennzeichnen und mit der notwendigen Ausstattung (Name, Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Fahrplan und Lageplan) zu versehen.

Pro Einsatztag ist mit einer Kilometerleistung von 390 Kilometern zu rechnen. Bei einem Betrieb an 24 Tagen und einem Kilometertarif von S 11,- würden sich die Betriebskosten auf ca. S 100.000,- pro Jahr belaufen. Bei einem Kostendeckungsgrad von 20% entsteht ein jährlicher Betriebsabgang von 80.000,- Schilling.

Die Konzession für die Linie sollte von der Nationalparkverwaltung beantragt werden. Der Betrieb könnte im Auftrag des Konzessionärs durch ortsansässige Transportunternehmen erfolgen.

Für die Einrichtung der Haltestellen werden Kosten von rund S 200.000.- angenommen.

6. KOSTENSCHÄTZUNG

6.1 Allgemeines

Die Ermittlung der Kosten kann auf dieser Planungsebene nur grob und unter Stützung auf gängige Richtwerte erfolgen. Dies gilt ganz besonders für die laufenden Kosten, zum Beispiel für Pachten, Personal und die Erhaltung von Anlagen.

Die Schätzung der Investitionskosten erfolgt anhand von Kostenrichtwerten.

Für die laufenden Kosten, vor allem für Pachten und Personal wird ein Schätzwert für alle Maßnahmen einer Realisierungsstufe angegeben. Dies geschieht auch wegen der noch ausstehenden Verhandlungen über Pachtverträge und sonstige Vergütungen.

Bei die beiden neuen Parkplätzen (Schallau und Rastgrub) wird davon ausgegangen, daß die Flächen angepachtet werden. Prinzipiell wäre aber ein Erwerb ebenso möglich.

Den Kosten stehen auch Einnahmen durch Mauten (Phase I) und Parkgebühren (Phase II) gegenüber. Die Höhe der Einnahmen hängt von sehr vielen nicht exakt prognostizierbaren Faktoren ab. Nicht zuletzt spielt auch die Witterung eine große Rolle. So wären beispielsweise im Jahrhundertsommer 1992 wesentlich höhere Einnahmen zu erzielen gewesen als im verregneten Sommer 1993.

Bei der Schätzung der Einnahmen wird daher eine Bandbreite angegeben. Der obere Wert geht davon aus, daß die kostenpflichtigen Parkmöglichkeiten an 12 Tagen des Jahres ausgelastet sind. Das entspricht bei einer rund dreimonatigen Saison einer durchschnittlichen Auslastung der bewirtschafteten Parkplätze an Wochenenden von 50%. Der niedrigere Wert geht bei Phase I von einer durchschnittlichen Auslastung von 25%, bei Phase II von 35% aus.

6.2 Zusammenstellung

Investitionskosten

PHASE I

1. Ordnen der Parkmöglichkeiten südlich von Sulzbach	öS	52.000,--
2. Gestaltung des Parkplatzes Schallau (erste Stufe)	öS	951.500,--
3. Schaffung der Info-Stelle am Parkplatz Schallau	öS	380.000,--
4. Adaptierung Parkplatz Ortsplatz	öS	50.000,--
5. Bemaubung südlich von Sulzbach (an Saisonwochenenden)	öS	10.000,--
6. Verkehrsleitsystem	öS	57.000,--
7. Schaffung eines Nationalpark-Kombitickets		-
8. (Wieder-) Einrichtung eines Radverleihs am Bahnhof		-
9. Schaffung von Grill-Zonen	öS	10.000,--
10. Kutschenfahrten ins Hintergebirge	öS	10.000,--
11. Information der Besucher		-
GESAMT GERUNDET	öS	1.500.000,--

PHASE II

12. Ausbau und Gestaltung Parkplatz Schallau	öS	1.955.000,--
13. Bewirtschaftung des Parkplatzes Schallau	öS	10.000,--
14. Kurzparkzone 180 Minuten im Ort (an Saisonwochenenden)	öS	10.000,--
15. Gestaltung des Überlauf-Parkplatzes Rastgrub	öS	1.470.000,--
16. Sperre südlich von Sulzbach (an Saisonwochenenden)	öS	10.000,--
17. Tälérbus (an Saisonwochenenden)	öS	200.000,--
GESAMT GERUNDET	öS	3.600.000,--

Laufende Kosten

Phase I

Kosten für Pachten, Personal, Erhaltung und Information	öS	110.000,-- p.a.
---	----	-----------------

Phase II

Kosten für Pachten, Personal, Erhaltung und Information	öS	120.000,-- p.a.
Tälérbus	öS	80.000,-- p.a.
GESAMT	öS	200.000,-- p.a.

laufende Einnahmen

PHASE I

unterer Wert	öS	100.000,-- p.a.
oberer Wert	öS	200.000,-- p.a.

PHASE II

unterer Wert	öS	300.000,--
oberer Wert	öS	400.000,--

7. KURZFASSUNG (TEIL 1 UND 2)

Auftrag

Die Planungsstelle Nationalpark Kalkalpen initiierte im Juni 1992 ein Konzept für die Verkehrsabwicklung im Reichraminger Hintergebirge. Die Auftragserteilung erfolgte durch das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie im Mai 1993.

Auf der Grundlage einer Erhebung des derzeitigen Verkehrsaufkommens, einer Besucherbefragung und einer Analyse der Entwicklungstendenzen war ein an den Zielen einer nationalparkkonformen Entwicklung orientiertes Konzept für die Abwicklung des Ausflugsverkehrs während der Sommersaison auszuarbeiten.

Ziel des Konzeptes ist es,

- * ein nationalparkkonformes Verkehrsverhalten zu fördern,
- * die Belastungen durch den Kfz-Verkehr in Reichraming zu verringern, und
- * positive wirtschaftliche Impulse für Reichraming zu bewirken.

Die Planung erfolgte in Abstimmung mit

- * der Gemeinde Reichraming
- * der Nationalparkplanung,
- * dem Besucherlenkungskonzept für den Nationalpark, und
- * mit Information der betroffenen Bürger.

Zählung im Sommer 1992

Die Frequenzzählungen, die einen durchschnittlichen Badesonntag repräsentieren, zeigen Belastungen durch den fahrenden und stehenden Pkw-Verkehr auf, die als sehr hoch zu qualifizieren sind. In Reichraming wurden zwischen 8.00 und 20.00 Uhr 1.800 Pkw gezählt, in der Spitzenstunde fuhren 250 Pkw. Das entspricht einer Frequenz von mehr als 4 Fahrzeugen pro Minute. Am Nachmittag waren fast 400 Pkw im Gebiet abgestellt, zum großen Teil "wild" und entgegen den Bestimmungen der StVO am Straßenrand.

Nach Angaben der Gemeinde ist an Spitzentagen mit dem doppelten Verkehrsaufkommen zu rechnen. An diesen Spitzentagen überschreitet der Tagesausflugsverkehr bereits die Grenzen der Belastbarkeit dieses landschaftlich äußerst sensiblen Gebietes und untergräbt die Grundlagen des Qualitätstourismus. Besonders für Radfahrer, die wichtigsten Träger eines künftigen Qualitätstourismus, sind derartige Verkehrsbelastungen unerträglich, vor allem wenn man mit Kindern unterwegs ist.

Es zeichnet sich eine Entwicklung ab, die frühzeitig durch entsprechende Maßnahmen gesteuert werden sollte. Dies gilt ganz besonders für eine künftige Nationalparkgemeinde. Die Verordnung und Bewerbung des Nationalparks Kalkalpen kann ohne entsprechende Steuerung zu einer Eskalation der Besucher- und Verkehrsentwicklung führen.

Besucherbefragung 1992

Die Befragung ergab ein interessantes Bild des derzeitigen Besucherspektrums und zeigte deutlich zwei sehr unterschiedliche Besuchergruppen.

Eine größere Gruppe (knapp zwei Drittel), die vor allem zum Baden kommt, bleibt vor dem Anzenbach-Schranken. Diese Gruppe ist stark autoorientiert und fährt mit dem Auto möglichst nahe zum Badeplatz. Es werden sehr große Mengen Gepäck und Proviant mitgeführt. Diese Besucher kommen regelmäßig und vor allem aus der näheren Umgebung.

Die zweite Gruppe (etwa ein Drittel), die den inneren Teil des Hintergebirges besucht, hat einen weiteren Anreiseweg hinter sich und kommt seltener. Die Aktivitäten dieser Gruppe sind vielfältiger, vor allem das Radfahren hat einen sehr hohen Stellenwert. Diese Gruppe benützt seltener das eigene Auto und ist bereit, eine "beschwerlichere" Anreise mit dem Fahrrad in Kauf zu nehmen und weniger Gepäck und Proviant mitzunehmen. Die Neigung zur Konsumation ist in dieser Gruppe entsprechend größer.

Beide Besuchergruppen sehen Probleme in der derzeitigen Verkehrssituation. Mehrheitlich wird eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in einer Befreiung des Tales vom Autoverkehr gesehen: der am häufigsten genannte Verbesserungsvorschlag war, die Anzenbacher Bezirksstraße in Reichraming an Sommerwochenenden für den allgemeinen Pkw-Verkehr zu sperren. Ein "autogerechter Ausbau" wurde nur von einer sehr kleinen Gruppe von Besuchern als Lösungsmöglichkeit genannt.

Planungsgrundsätze

Das Konzept geht von den folgenden konkreten Zielvorgaben und Grundsätzen aus:

1. Maßnahmen sollen nur dann gesetzt werden, wenn der Besucherandrang groß ist. In der übrigen Zeit besteht kein Regelungsbedarf und die Zugänglichkeit des Gebietes bleibt unverändert.
2. Die Kosten der Maßnahmen und für die Pflege des Gebietes sollen vom Verursacher, also den Besuchern, getragen werden.
3. Die Gemeinde Großraming soll mehr als heute wirtschaftlichen Nutzen aus dem Ausflugsverkehr ziehen.
4. Die Benützung der eigenen Füße, des Fahrrades und öffentlicher Verkehrsmittel soll gefördert werden. Dies geschieht durch die Schaffung attraktiver Angebote bei gleichzeitiger Einschränkung der Freizügigkeit für Autofahrer.
5. Die Zahl der Besucher mit Pkw soll langfristig begrenzt werden. Die Obergrenze wird mit 650 Pkw festgelegt und resultiert aus der Belastbarkeit der Bevölkerung und des Ökosystems ab.
6. Das Konzept soll schrittweise realisiert werden. Ausgehend von einem Bündel von Sofortmaßnahmen können schrittweise und abhängig von der künftigen Besucherentwicklung weitergehende Maßnahmen realisiert werden. Diese orientieren sich an einem Leitbild und bauen auf den Sofortmaßnahmen auf.

Ein weiterer wichtiger Planungsgrundsatz ist es, eine für alle Beteiligten vertretbare Lösung zu finden. Von größter Bedeutung ist es, die Reichraminger Bürger so gut wie möglich in den Planungsprozeß zu integrieren und Verständnis für die Maßnahmen zu erreichen.

Realisierungsstufen

Im Konzept sind zwei Realisierungsstufen vorgesehen, die Phase I und die Phase II.

Die Phase I (Sofortmaßnahmen) kann sofort umgesetzt werden. Zur Realisierung dieses Maßnahmenbündels sind keine größeren und kostenintensiven baulichen Maßnahmen erforderlich. Auf Fremdgrund wird nur insoweit zugegriffen, als die Verfügbarkeit prinzipiell gegeben ist.

Die Phase II ist als mittelfristiges Leitbild oder Endausbau zu interpretieren. Die Umsetzung der hier vorgesehenen Maßnahmen hängt von der Finanzierung, der Grundstücksverfügbarkeit und nicht zuletzt von den mit Phase I gemachten Erfahrungen ab.

Die Maßnahmen der Phase I wurden so konzipiert, daß auch bei kurzfristiger Realisierung von Phase II kein verlorener Aufwand entsteht. Die zweite Realisierungsstufe stellt inhaltlich eine Weiterentwicklung der ersten dar.

Das Konzept ist "evolutionär" angelegt und besitzt eine gewisse innere Flexibilität. Wenn nach Realisierung von Phase I unvorhergesehene Probleme auftauchen, sich Änderungen im Besucherverhalten abzeichnen oder Teile des zweiten Maßnahmenbündels nicht realisierbar sind, so kann mit Änderungen im Detail reagiert werden. Der Grundgedanke und damit die Wirkungsrichtung des Konzepts kann aber erhalten bleiben.

Phase I

Die Phase I besteht aus 11 Einzelmaßnahmen. Deren Wirksamkeit ist auf Samstage, Sonn- und Feiertage der Badesaison beschränkt.

Das Halten und Parken an der Anzenbacher Bezirksstraße wird klar geregelt. Südlich der Abzweigung nach Sulzbach ist das Parken nur an den gekennzeichneten 8 Parkplatzstandorten möglich. Auf der übrigen Strecke wird ein beidseitiges Halte- und Parkverbot verordnet.

Ausgehend vom Prinzip der Kostenwahrheit (Verursacherprinzip) wird die Anzenbacher Bezirksstraße südlich der Abzweigung nach Sulzbach bemaute. Von der Maut ausgenommen sind Anrainer und Radfahrer.

Am ÖBF-Gelände Schallau wird eine neue Parkmöglichkeit für etwa 220 Pkw geschaffen. Die Benützung dieses Parkplatzes ist kostenlos.

Auf diesem Gelände wird durch Adaptierung des E-Werkes eine Informationsstelle eingerichtet, die an Sommerwochenenden besetzt ist. Hier werden Auskünfte erteilt, Mautkarten verkauft und Erfrischungen angeboten. Ein WC und eine große übersichtliche Informationstafel mit Hinweisen auf die örtliche Infrastruktur, das touristische Angebot und das Wander- und Radwegenetz runden das Angebot ab.

Der Ortsplatz wird kurzfristig durch entsprechende Beschilderung als Überlaufparkplatz mit rund 230 Stellplätzen genutzt. Auch hier ist das Parken gebührenfrei.

Ein Verkehrsleitsystem, das schon auf der Bundesstraße beginnt leitet Besucher direkt zu den jeweils günstigsten Parkplätzen. Überlastungen werden angezeigt.

Für Besucher ohne Auto werden ein Nationalpark-Kombiticket, die (Wieder-) Einrichtung eines Radverleihs am Bahnhof und Kutschenfahrten vom Bahnhof Reichraming in das Hintergebirge angeboten.

Durch gezielte Information werden die Besucher über die neuen Regelung informiert und auf die Anreisemöglichkeit ohne Auto (Bahn, Ennstalradweg) hingewiesen.

Die Regelung wird dazu führen, daß ein Teil der Autofahrer das Auto bereits am Parkplatz Schallau abstellt. Besonders für Besucher mit Fahrrad am Autodach ist der Anreiz groß, gleich hier aufs Fahrrad umzusteigen: keine Maut, weniger Verkehr auf der Bezirksstraße und kein wildes verkehrsgefährdendes Parken in diesem Bereich.

Phase II

Ergänzend zu den Maßnahmen von Phase I wird an den Saison-Wochenenden die Anzenbacher Bezirksstraße südlich von Sulzbach für den Kfz-Verkehr gesperrt. Ausgenommen von der Sperre sind Anrainer und öffentliche Verkehrsmittel.

Der Parkplatz Schallau wird auf 340 Stellplätze ausgebaut. Zusammen mit den Parkplätzen zwischen Nationalparkzentrum und Schallau stehen dann 410 Parkplätze im Bereich Reichraming zur Verfügung. Diese sind an den Sommerwochenenden gebührenpflichtig.

Durch die Errichtung des Nationalparkzentrums entfällt der Überlauf-Parkplatz am Ortsplatz. Ersatz wird im Bereich Rastgrub mit direkter Zufahrt von der Bundesstraße geschaffen. Von dort kann mit dem Fahrrad über den Ennstalradweg und verkehrsarme Straßen bis Reichraming und weiter ins Hintergebirge gefahren werden. Dieser neue Parkplatz wird mit einer Kapazität von 240 Pkw konzipiert.

Bei Überfüllung der Parkplätze im Bereich Reichraming werden Autofahrer über das Verkehrsleitsystem direkt zum Überlauf-Parkplatz geleitet. Das Parken ist hier gebührenfrei.

Um eine Verparkung des Ortszentrums durch Besucher zu vermeiden, wird dort eine Kurzparkzone mit einer maximalen Parkdauer von 180 Minuten verordnet. Bei Bedarf können für Bewohner Ausnahmen von der Kurzparkzone erteilt werden.

Der "Tälerbus Hintergebirge" dient als Zubringer zu den Badeplätzen zwischen Sulzbach und Anzenbach-Schranken, verkehrt aber zweimal täglich bis nach Unterlaussa und bietet damit vor allem für Wanderer die Möglichkeit, ohne Auto die attraktiven Ziele im Hintergebirge zu erreichen. Der Fahrplan des Tälerbusses ist auf die Ankunft und Abfahrt der Züge abgestimmt.

Ergänzt wird der Tälerbus durch Kutschenfahrten, die bereits in Phase I vorgesehenen sind.

Die Maßnahmen der Phase II bewirken eine massive Aufwertung der südlichen Anzenbach Bezirksstraße für Radfahrer, Wanderer und Badegäste. In Reichraming wird das Kfz-Verkehrsaufkommen durch die neue Parkplatzorganisation verringert. Das neue Angebot Tälerbuss ermöglicht in Kombination mit der Bahn eine unbeschwerte Anreise auch ohne Auto. Die Lärm- und Schadstoffbelastung durch den Autoverkehr wird - vor allem im Nahbereich - verringert.

Kosten

Die Sofortmaßnahmen der Phase I verursachen Investitionskosten von rund 1,5 Millionen Schilling. Pro Jahr fallen zusätzlich 110.000 Schilling laufende Ausgabe für Pachten, Personal, Information und Erhaltung an. Aus der Bemannung ist mit Einnahmen zwischen 100.000 und 200.000 Schilling pro Jahr zu rechnen. Damit ist voraussichtlich eine Finanzierung der laufenden Kosten möglich.

Für Phase II sind weitere 3,6 Millionen Schilling Investitionskosten nötig. Weiters ist mit 250.000 Schilling laufenden Ausgaben pro Jahr für Pachten, Personal, Erhaltung, Information und Tälerbuss zu rechnen. Die jährlichen Einnahmen aus Parkgebühren werden auf 300.000 bis 400.000 Schilling geschätzt. Hier zeichnet sich eine leichte Überdeckung der laufenden Kosten ab. Damit wird im Sinne der Kostenwahrheit von den Besuchern auch ein Beitrag zur Finanzierung der Investitionen geleistet.

Die Höhe der Maut und Parkgebühr wurde in den Berechnungen mit 80 Schilling pro Pkw und Tag angesetzt. Eine Änderung dieses Tarifes hat entsprechende Auswirkungen auf die jährlichen Einnahmen.

8. VERWENDETE LITERATUR UND UNTERLAGEN

Amt der OÖ Landesregierung, Naturschutzabteilung, Nationalpark Planung, Leitbild für den Nationalpark Kalkalpen, Leonstein 1993

Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten (Hrsg.), Automatische Straßenverkehrszählung, Jahresübersicht 1992, Wien 1993

Institut für angewandte Umwelterziehung, Regionalberatung Eisenwurzen, Besucherlenkungskonzept für den Nationalpark Kalkalpen, Teil 2, Zwischenbericht, im Auftrag des Vereins Nationalpark Kalkalpen, Steyr 1992

Sammer et.al., Mobilität der oberösterreichischen Wohnbevölkerung 1983 und 2011, im Auftrag des Amtes der OÖ Landesregierung und der ESG AG, Graz 1990

Sammer et.al., Mobilität in Österreich 1983 - 2011, im Auftrag des ÖAMTC, Graz-Wien 1990

9. ANHANG

ÜBERSICHT

Bild 1: Grundsätze und Planungsziele

Bild 2: Maßnahmenübersicht Phase I - Samstage, Sonn- und Feiertage

Bild 3: Maßnahmenübersicht Phase I - Werktage außer Samstag

Bild 4: Maßnahmenübersicht Phase II - Samstage, Sonn- und Feiertage

Bild 5: Maßnahmenübersicht Phase II - Werktage außer Samstag

Bild 6: Maßnahmenliste

Bild 7: Maßnahmenübersicht

Bild 8: Beispiel Verkehrsleitsystem

Bild 9: Tälerbus - Route und wichtige Haltestellen

Bild 10: Tälerbus - Fahrplanentwurf

Bild 11: Parkraumbilanz

Bild 12: Kostenzusammenstellung

Rechtsauskunft des Amtes der OÖ Landesregierung - Baurechtsamt betreffend Verkehrslenkungsmaßnahmen auf der Anzenbacher Bezirksstraße

Gestaltungsvorschlag Parkplatz Schallau - Phase I

Gestaltungsvorschlag Parkplatz Schallau - Phase II

Bild 1

GRUNDSÄTZE UND PLANUNGSZIELE

1. MASSNAHMEN PROBLEMBEZOGEN SETZEN
2. PRINZIP DER KOSTENWAHRHEIT
3. WIRTSCHAFTLICHER NUTZEN FÜR REICHRAMING
4. FÖRDERUNG DES UMWELTVERBUNDES
5. OBERGRENZE FÜR PKW-TAGESGÄSTE
6. SCHRITTWEISE UND WIDERSPRUCHSFREIE
REALISIERUNG

Bild 2

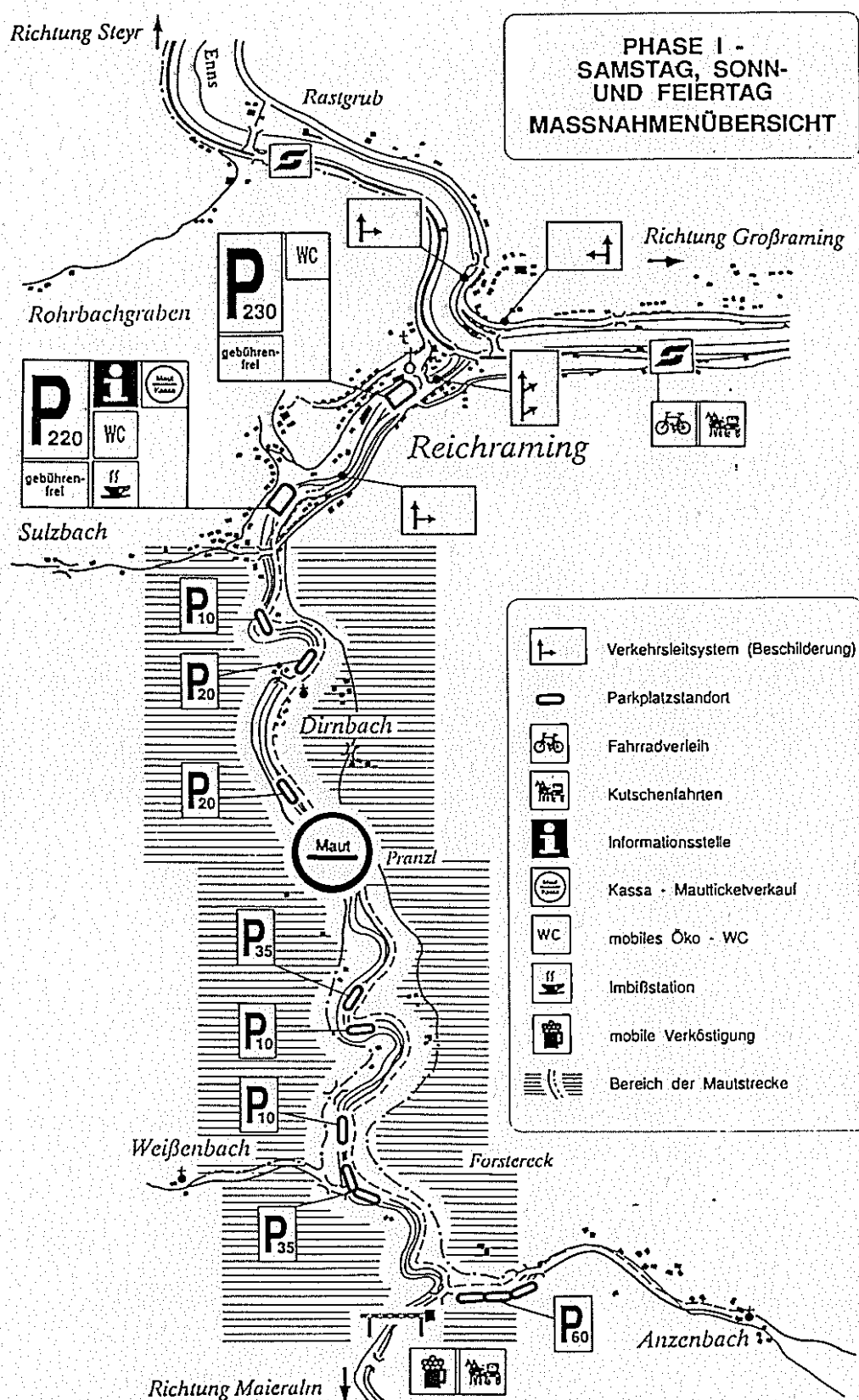


Bild 3

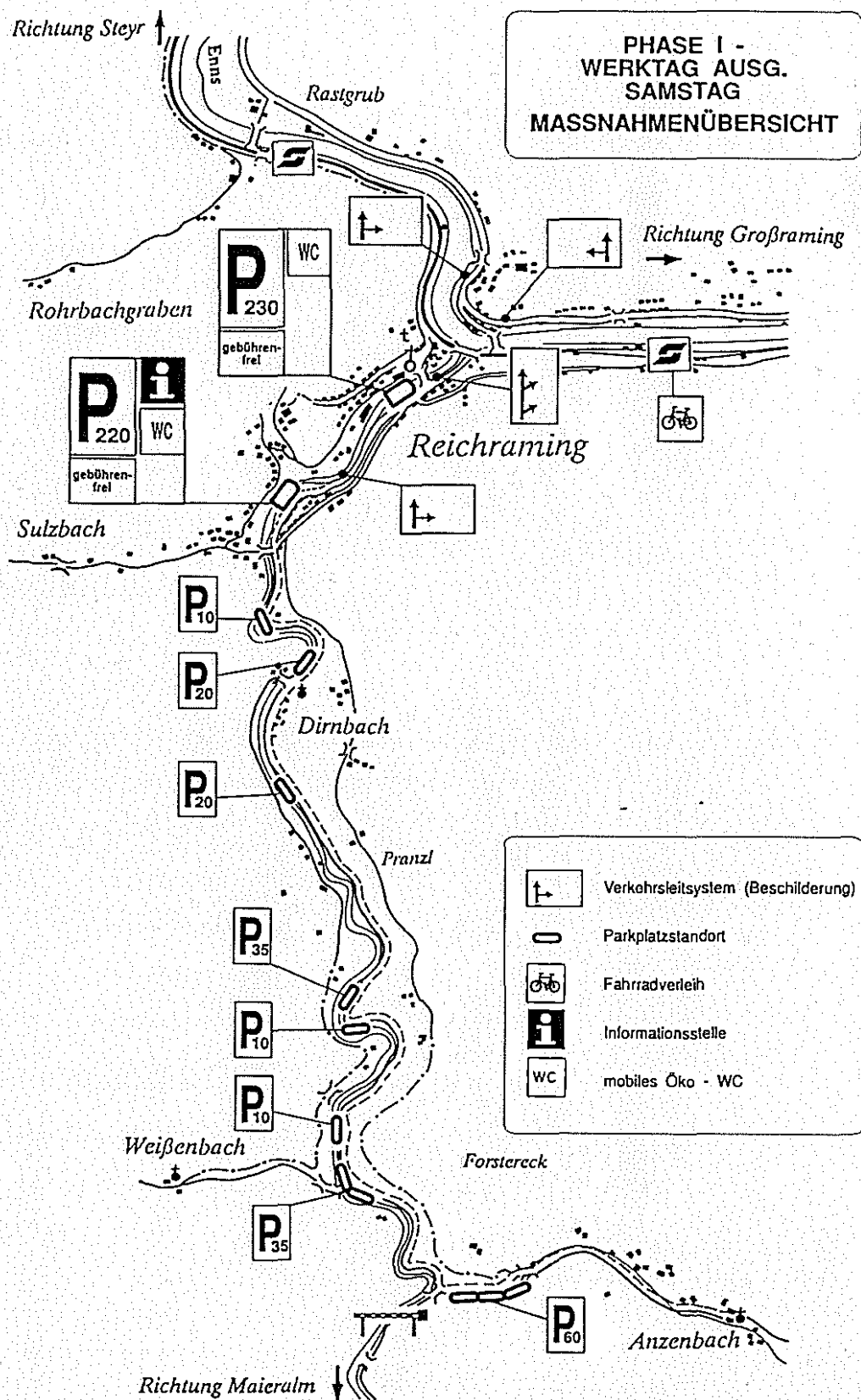


Bild 4

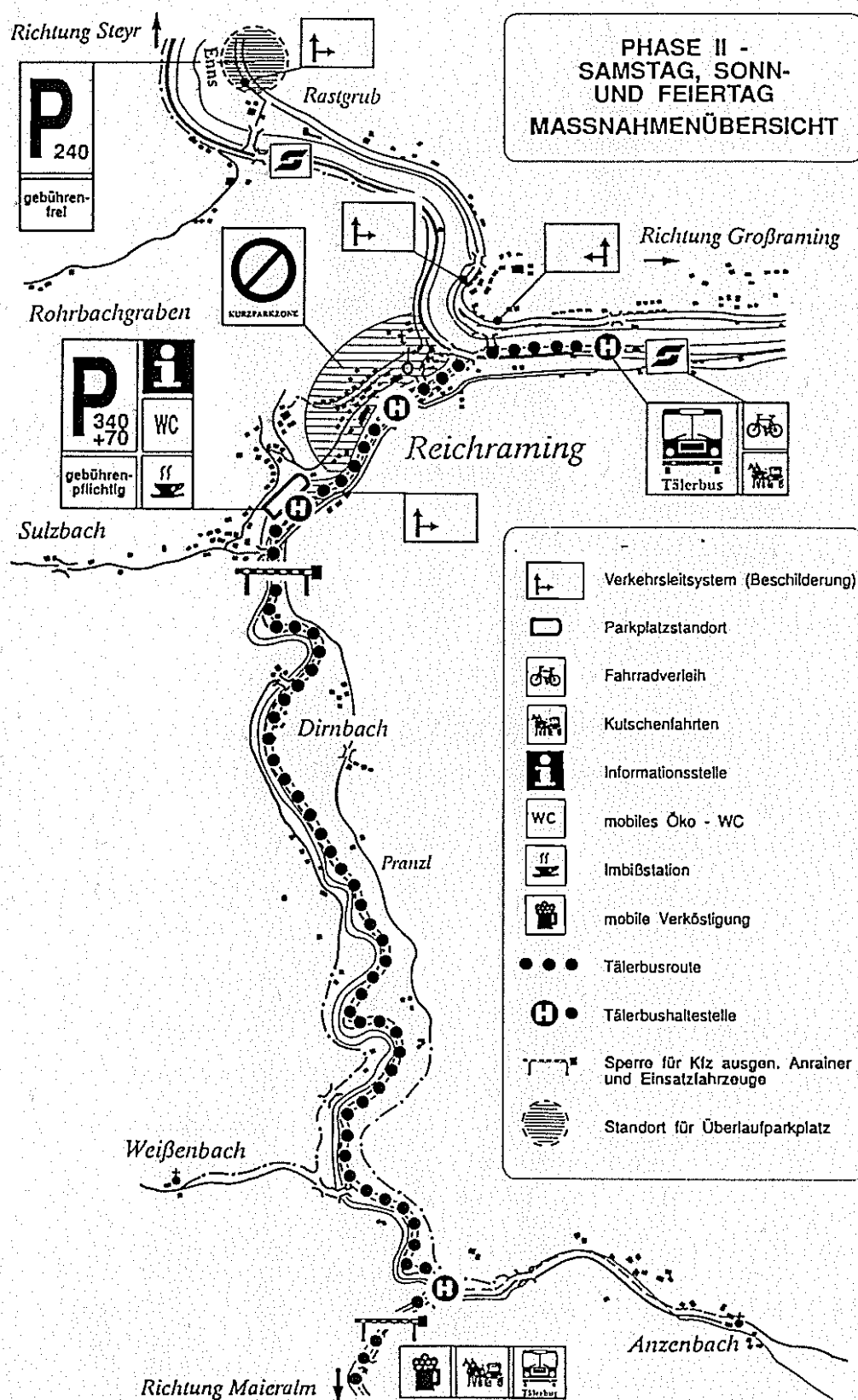


Bild 5

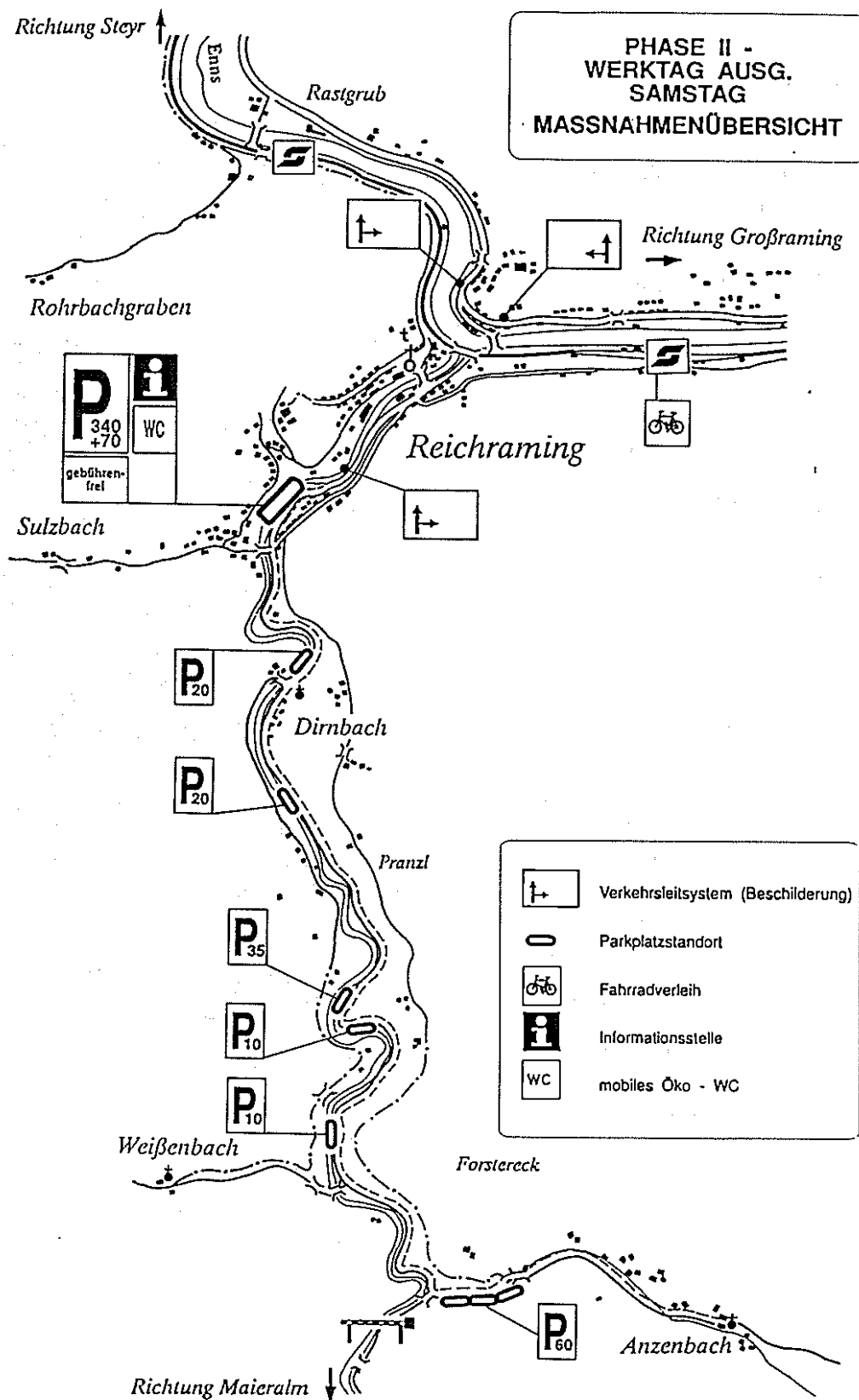


Bild 6

MASSNAHMENLISTE

PHASE I

1. Ordnen der Parkmöglichkeiten südlich von Sulzbach
2. Gestaltung des Parkplatzes Schallau (erste Stufe)
3. Schaffung der Info-Stelle am Parkplatz Schallau
4. Adaptierung Parkplatz Ortsplatz
5. Bemaatung südlich von Sulzbach (an Saisonwochenenden)
6. Verkehrsleitsystem
7. Schaffung eines Nationalpark-Kombitickets
8. (Wieder-) Einrichtung eines Radverleihs am Bahnhof
9. Schaffung von Grill-Zonen
10. Kutschenfahrten ins Hintergebirge
11. Information der Besucher

PHASE II

12. Ausbau und Gestaltung Parkplatz Schallau
13. Bewirtschaftung des Parkplatzes Schallau (an Saisonwochenenden)
14. Kurzparkzone 180 Minuten im Ort (an Saisonwochenenden)
15. Anpachtung und Gestaltung des Überlauf-Parkplatzes Rastgrub
16. Sperre südlich von Sulzbach (an Saisonwochenenden)
17. Talerbus (an Saisonwochenenden)

MASSNAHMENÜBERSICHT

	DERZEIT	PHASE I		PHASE II	
GÜLTIGKEIT	TÄGLICH	SAISON WOCHENENDEN	ÜBRIGE ZEIT	SAISON WOCHENENDEN	ÜBRIGE ZEIT
KFZ-ZUFAHRT BIS ANZENBACH	unbeschränkt möglich	kosten- pflichtig	unbeschränkt möglich	nicht möglich	unbeschränkt möglich
PARKEN SÜDLICH SULZBACH	ungeordnet	kosten- pflichtig	geordnet	nicht möglich	geordnet
PARKEN IM ORT	ungeordnet	geordnet	geordnet	kosten- pflichtig	geordnet
TÄLERBUS	-	?	-	in Betrieb	-
INFO-STELLE	-	besetzt	Info-Tafel	besetzt	Info-Tafel
RADVERLEIH	-	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden

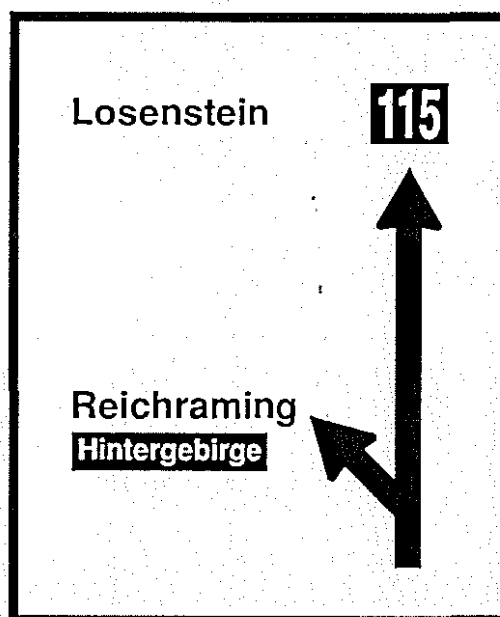
Bild 7

Bild 8

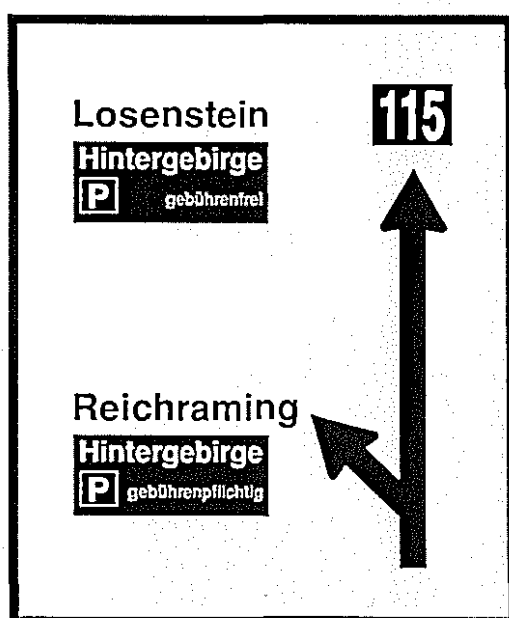
VERKEHRSLEITSYSTEM **Beispiel Phase II**

Vorwegweiser an der B 115, Fahrtrichtung Steyr, ca. 200 Meter südlich der Abzweigung nach Reichraming.

STELLUNG 1
 unter der Woche und außerhalb der Saison



STELLUNG 2
 Sommerwochenende



STELLUNG 3
 Sommerwochenende
 Parkplätze in Reichraming voll

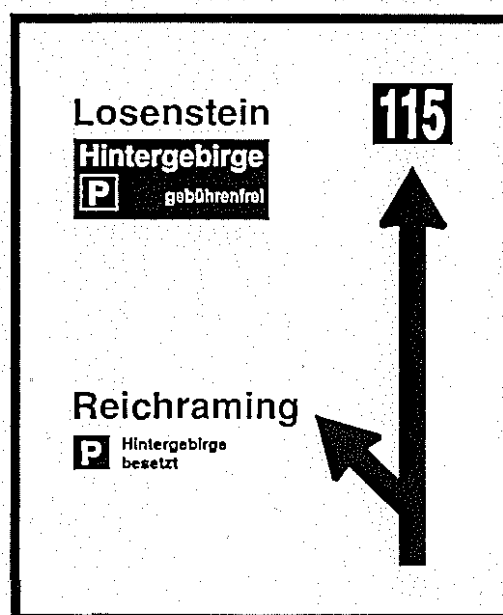


Bild 9

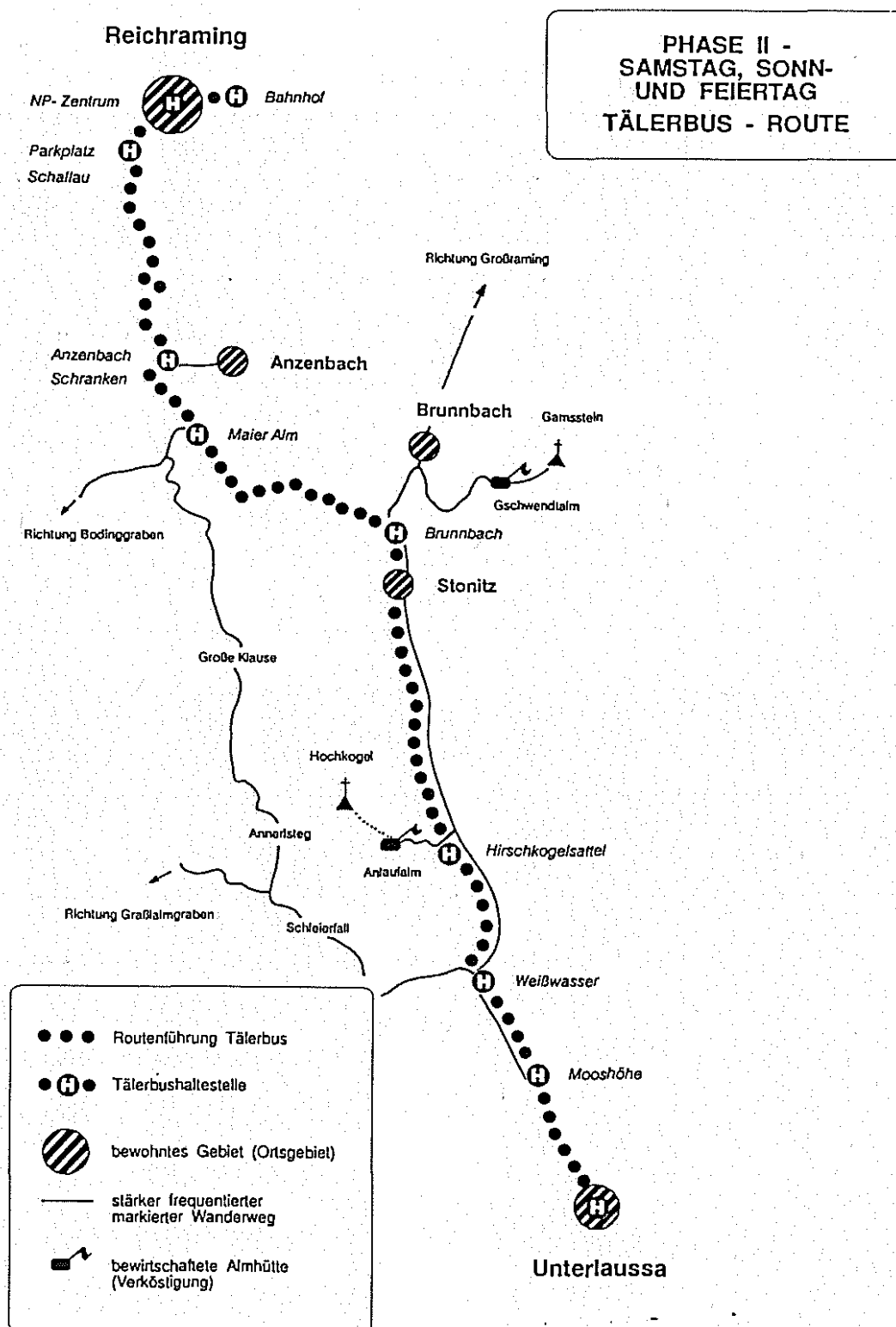


Bild 10
TÄLERBUS HINTERGEBIRGE
Fahrplanentwurf

VORMITTAG

<i>Bahn aus Steyr</i>	8.22	9.51				11.51	12.25			13.51
<i>Bahn aus Kleinreifling</i>	8.06		10.08			11.35	12.08			
Bahnhof Reichraming	8.25	9.55	10.25		11.25	11.55	12.25		13.25	13.55
Ortsplatz/NP-Zentrum	8.27	9.57	10.27	10.57	11.27	11.57	12.27	12.57	13.27	13.57
Anzenbach-Schranken	8.40	10.10	10.40	11.10	11.40	12.10	12.40	13.10	13.40	14.10
Unterlaussa	9.10									
Unterlaussa	9.10									
Anzenbach-Schranken	9.40	10.10	10.40	11.10	11.40	12.10	12.40	13.10	13.40	14.10
Ortsplatz/NP-Zentrum	9.53	10.23	10.53	11.23	11.53	12.23	12.53	13.23	13.53	14.23
Bahnhof Reichraming	9.55	10.25		11.25	11.55	12.25		13.25	13.55	14.25
<i>Bahn nach Steyr</i>	10.08			11.35	12.08					14.08
<i>Bahn nach Kleinreifling</i>				11.51		12.25		13.51		

NACHMITTAG

<i>Bahn aus Steyr</i>						15.51			17.51
<i>Bahn aus Kleinreifling</i>						16.08			17.51
Bahnhof Reichraming	15.20	15.50	16.20				17.50		
Ortsplatz/NP-Zentrum	15.22	15.57	16.22	16.52	17.22	17.52		18.22	
Anzenbach-Schranken	15.35	16.10	16.35	17.05	17.35	18.05		18.35	
Unterlaussa								19.05	
Unterlaussa								19.05	
Anzenbach-Schranken	15.35	16.05	16.35	17.05	17.35	18.05		19.35	
Ortsplatz/NP-Zentrum	15.48	16.18	16.48	17.18	17.48	18.18		19.48	
Bahnhof Reichraming	15.50	16.20			17.50	18.20		19.50	
<i>Bahn nach Steyr</i>	16.08				17.51	18.38		20.08	
<i>Bahn nach Kleinreifling</i>	15.51				17.51	19.14		19.51	

PARKRAUMBILANZ

BESTAND

PHASE I

PHASE II

Obergrenze für Pkw-Tagesgäste

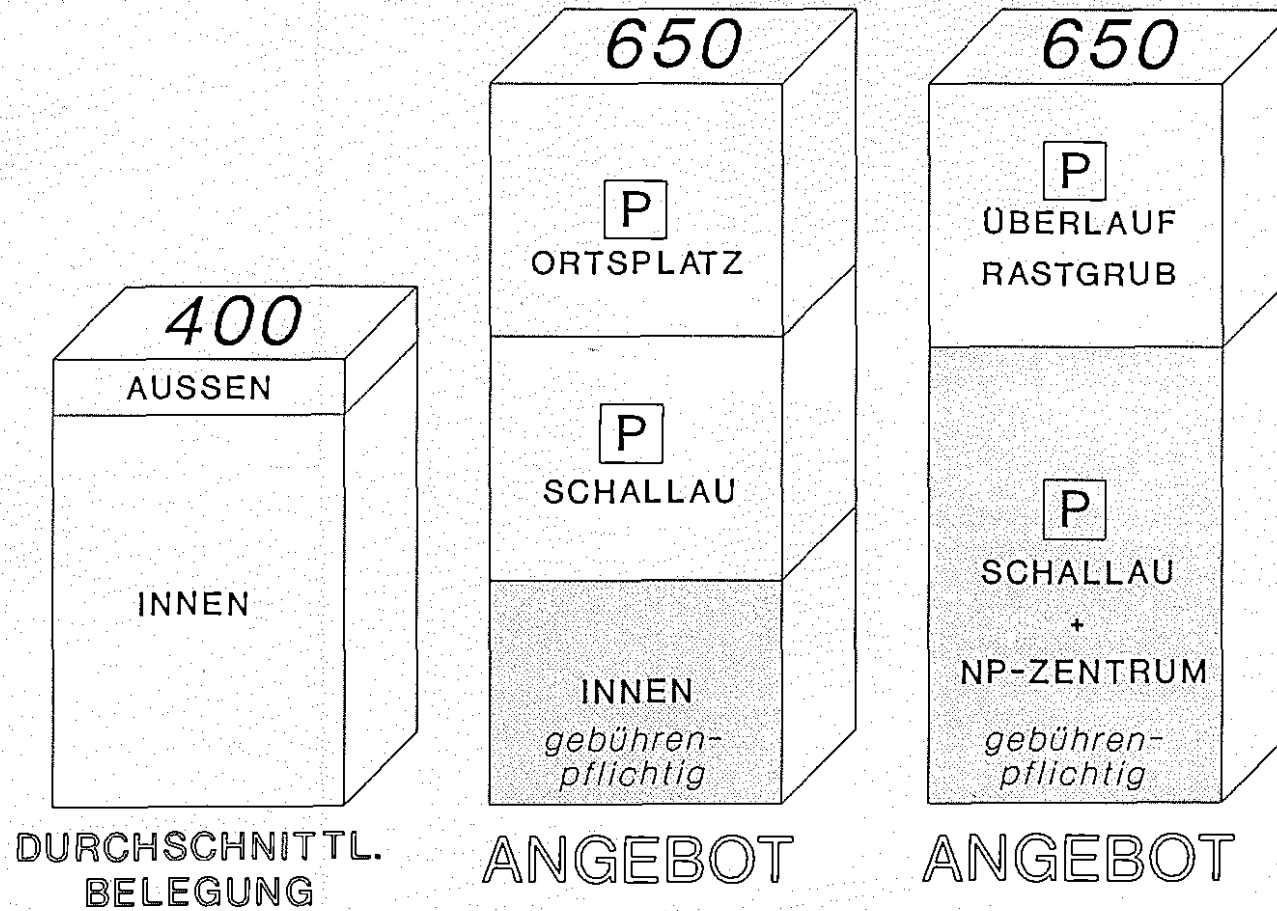
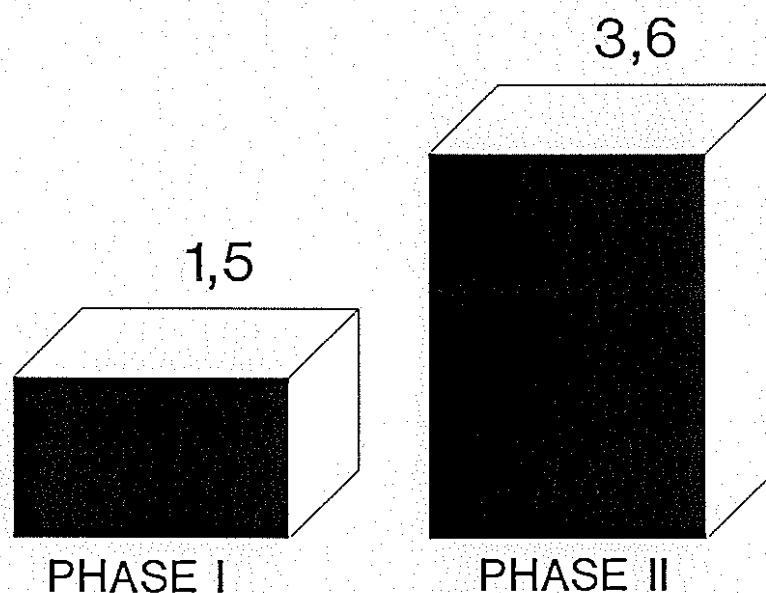


Bild 11

Bild 12

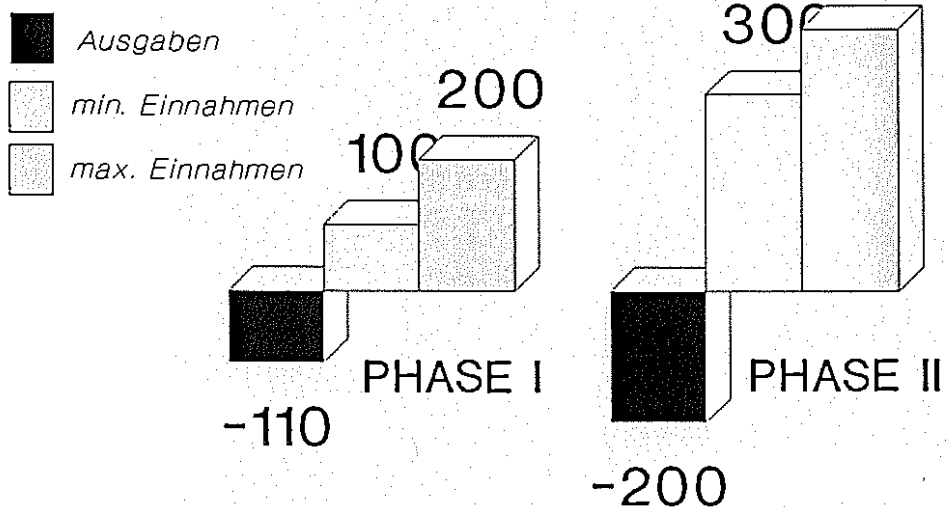
INVESTITIONSKOSTEN

in Mio Schilling



LAUFENDE EINNAHMEN LAUFENDE AUSGABEN

In Tausend Schilling p.a.



AMT DER O.Ö. LANDESREGIERUNG
4020 Linz, Kärntnerstraße 12

BauR - 151898/1 - 1993 Ru/Vi

Linz, am 19. August 1993

Bearbeiter: Dr. Rupprecht

Tel.Nr. 0732/6584/2445

DVR.0069264

Anzenbacher Bezirksstraße; Verkehrs-
lenkungsmaßnahmen - Rechtsauskunft

Herrn
Dipl.-Ing. Helmut Koch
Ingenieurkonsulent für
Raumplanung

Kirchenplatz 1
4810 Gmunden

Sehr geehrter Herr Diplomingenieur!

Zu Ihrer Anfrage vom 28.7.1993 betreffend die Möglichkeiten der Durchführung verschiedener verkehrsleitender Maßnahmen auf der Anzenbacher Bezirksstraße im Gebiet des zukünftigen "Nationalparks-Kalkalpen" darf Ihnen folgendes mitgeteilt werden:

1. Einhebung einer Maut:

Grundsätzlich ist die Einhebung einer Maut auch auf Bezirksstraßen möglich, wenn diese Maut auf privatrechtlicher Basis vom Straßenerhalter (Land Oberösterreich - Bezirksstraßenverwaltung) eingehoben wird. Wenngleich diese Vorgangsweise unter Hinweis auf mögliche Widersprüche zu Art. 4 Abs. 2 B-VG (Verbot der Errichtung von Zwischenzolllinien und sonstige Verkehrsbeschränkungen) in der Lehre als bedenklich bezeichnet wird (Krzizek, Das öffentliche Wegerecht, S 162 ff) so entspricht dies zumindest der gängigen Praxis aller in Österreich derzeit bemauteten Strecken.

Zu Problemen könnte dies allenfalls bei den Grundanrainern werden, wenn für die jederzeitige Benutzungsmöglichkeit eine Maut zu bezahlen wäre, würde dies doch, den auch für die Privatrechtsverwaltung geltenden Gleichheitsgrundsatz berühren (Anrainer an andere Bezirksstraßen hätten keine Maut zu entrichten).

Zuständig sowohl für die Einhebung der Maut als auch deren Verwendung wäre in jedem Fall das Land Oberösterreich - Landes- und Bezirksstraßenverwaltung.

2. "Sperrung" der Bezirksstraße:

Gemäß den Bestimmungen des § 43 Abs. 2 lit. a Straßenverkehrsordnung 1960 hat die Behörde (in diesem Fall die Bezirkshauptmannschaft Steyr-Land) zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe, wenn und insoweit es zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen erforderlich ist, durch Verordnung für bestimmte Gebiete, Straßen oder Straßenstrecken für alle oder für bestimmte Fahrzeugarten oder für Fahrzeuge mit bestimmten Ladungen dauernde oder zeitweise Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote zu erlassen.

Das angesprochene Fahrverbot (§ 52 lit. a Z. 1 StVO 1960) könnte also bei Zutreffen der oben genannten gesetzlichen Voraussetzungen erlassen werden.

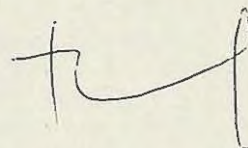
Wir hoffen Ihnen mit dieser Auskunft gedient zu haben. Auf Grund gesetzlicher Bestimmungen (Bundesverwaltungsabgabenverordnung) müssen wir Sie jedoch noch um die Vorlage einer S 120,-- Bundesstempelmarke ersuchen, mit der Ihr Ansuchen vergewährt werden muß.

Wir ersuchen um Ihr Verständnis und verbleiben

mit freundlichen Grüßen
Für die o.ö. Landesregierung:
Im Auftrag

Dr. W ö g e r b a u e r

F.d.R.d.A.:



Man siehe
Original
(Tatschluss-
konzept)