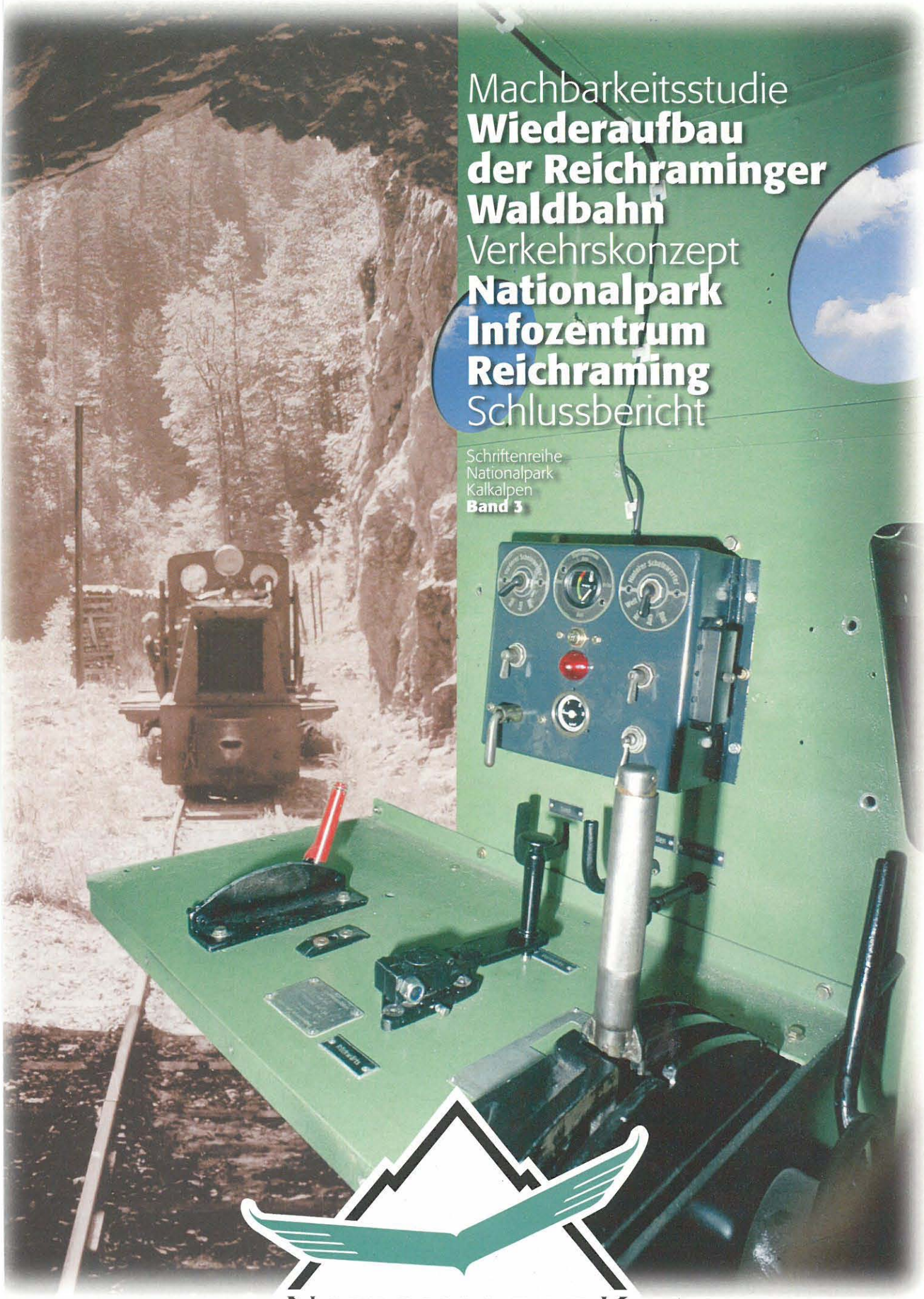


Machbarkeitsstudie **Wiederaufbau der Reichraminger Waldbahn** Verkehrskonzept **Nationalpark Infozentrum Reichraming** Schlussbericht

Schriftenreihe Nationalpark Kalkalpen **Band 3**

NATIONALPARK KALKALPEN

Machbarkeitsstudie **Wiederaufbau der Reichraminger Waldbahn** Verkehrskonzept **Nationalpark Infozentrum Reichraming** Schlussbericht 1999/2000

Auftraggeber
Nationalpark O.ö. Kalkalpen Ges.m.b.H.

Auftragnehmer
DI Helmut Koch
Ingenieurkonsulent für Raumplanung und Raumordnung
TRAFICO Verkehrsplanung, Gmunden
DI Otfried Knoll
Geschäftsführer NÖ Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH (NÖVOG), St. Pölten
DI Fritz Muchitsch
Zivilingenieur für Bauwesen
Büro Kirsch – Muchitsch & Partner, Linz

Bearbeiter
DI Helmut Koch TRAFICO Verkehrsplanung
DI Michael Madreiter TRAFICO Verkehrsplanung
DI Otfried Knoll NÖVOG
DI Fritz Muchitsch Büro Kirsch – Muchitsch & Partner
Ing. Manfred Wieser Büro Kirsch – Muchitsch & Partner

Gmunden/Linz/St. Pölten, im September 2000

NATIONALPARK
KALKALPEN

INHALTSVERZEICHNIS

0 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN

1 AUFTRAG UND ZIELSETZUNGEN DER ARBEIT 1

TEIL A VERKEHRSKONZEPT NATIONALPARK INFOZENTRUM REICHRAMING

2 ANALYSE DES BESUCHERVERKEHRS 1998 5

2.1 BESUCHER 1998 NACH AKTIVITÄTSGRUPPEN 5
2.2 VERKEHRSMITTELWAHL BEI DER ANREISE 6
2.3 BESUCHERAUFKOMMEN 1998 NACH MONATEN UND HAUPTAKTIVITÄTEN 7
2.4 BESUCHERAUFKOMMEN – DURCHSCHNITTLICHES WOCHENENDE IM SPITZENMONAT 1998 7

3 PROGNOSE BESUCHERVERKEHR 9

3.1 BESUCHERENTWICKLUNG 1998 => 2008 10
3.1.1 Entwicklungsszenarien 10
3.1.2 Besucherentwicklung nach Hauptaktivitäten 10
3.1.3 Besucher des NP Informationszentrums 11
3.2 VERÄNDERUNG DER VERKEHRSMITTELWAHL 1998 => 2008 12
3.3 VERTEILUNG DES BESUCHERAUFKOMMENS 2008 13
3.3.1 Besucherverteilung Reichraminger Hintergebirge 13
3.3.2 Besucherverteilung NP Informationszentrum 14
3.4 PARKRAUMBILANZ 16
3.4.1 Stellplatzbedarf Reichraminger Hintergebirge 16
3.4.2 Stellplatzbedarf beim Nationalpark Informationszentrum 18

4 VERKEHRSKONZEPT NATIONALPARK INFORMATIONSZENTRUM 21

4.1 PARKRAUMKONZEPT 24
4.2 VERBINDUNG BAHNHOF / RASTGRUB – SCHALLAU – BRUNNBACH 28
4.3 FINANZIELLE ANREIZE 29
4.4 MARKETING 31
4.5 BEVORZUGTE BEHANDLUNG VON BESUCHERN OHNE AUTO 32
4.6 KOSTEN VERKEHRSKONZEPT NATIONALPARK INFOZENTRUM 34
4.6.1 Grundlagen der Kostenermittlung 34
4.6.2 Kostenschätzung 34

TEIL B MACHBARKEITSSTUDIE WIEDERAUFBAU DER REICHRAMINGER WALDBAHN

5 HISTORISCHER RÜCKBLICK 36

5.1 WALDBAHNEN - EIN TRANSPORTSYSTEM DES FRÜHEN 20. JAHRHUNDERTS 36
5.2 ENTSTEHUNG DER WALDBAHN REICHRAMING 37
5.3 DIE HINTERGEBIRGSWALDBAHN 40
5.4 PERSONENVERKEHR 44
5.5 PERSONAL 46
5.6 DIE FAHRZEUGE 46
5.7 DER WALDBAHNBETRIEB 53
5.8 GRÜNDE FÜR DIE AUFLASSUNG DER WALDBAHN 56
5.9 VERBLEIB DER FAHRZEUGE 59
5.10 TECHNISCHE DATEN DER WALDBAHN (HINTERGEBIRGSSTRECKE): 61
5.11 QUELLEN 62

6 MACHBARKEIT GLEISANLAGEN UND REMISE 64

6.1 UNTERSUCHTE STRECKENABSCHNITTE 64
6.2 GRUNDLAGEN FÜR DIE PLANUNG 64
6.3 VARIANTEN 1, 1A, 1B: NATIONALPARK INFOZENTRUM REICHRAMING – BAHNHOF REICHRAMING 66
6.3.1 Variante 1 66
6.3.2 Variante 1A 66

6.3.3 Variante 1B *66*

6.4 VARIANTEN 2, 2A: NATIONALPARK INFOZENTRUM REICHRAMING – HST. RASTGRUB 69
6.5 VARIANTE 3: NATIONALPARK INFOZENTRUM REICHRAMING – BRUNNBACHSCHULE 72
6.6 VARIANTEN 4, 4A: BRUNNBACHSCHULE - SCHAFGRABEN 72
6.7 BEURTEILUNG DER UNTERSUCHTEN VARIANTEN 73
6.8 GROBKOSTENÜBERSICHT 74

7 BETREIBERGESELLSCHAFT UND RECHTLICHE FRAGEN 75

7.1 RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN 75
7.2 ORGANISATORISCHE RAHMENBEDINGUNGEN 77
7.3 EMPFEHLUNG 80

8 BETRIEBSPROGRAMM UND KOSTEN WALDBAHN 81

8.1 BETRIEBSDAUER 81
8.2 ZUBRINGERVERKEHR MIT DEM WALDBAHN-SHUTTLE 81
8.3 FAHRZEUGE FÜR DAS WALDBAHN-SHUTTLE 84
8.4 WALDBAHNBETRIEB 87
8.5 KOSTEN WALDBAHN 88
8.5.1 Betriebskosten *88*
8.5.2 Fahrzeuge und Fahrzeug-Beschaffungskosten *89*
8.5.3 Streckenbau mit gebrauchtem Oberbaumaterial *96*
8.5.4 Finanzierungsbeispiel Projekt „Flascherlzug 2000" der Marktgemeinde Stainz: *97*

9 QUELLENVERZEICHNIS 98

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1: Arbeitspakete und deren Verknüpfung untereinander 2
Abbildung 1-2: Sitzungs- und Besprechungstermine 3
Abbildung 2-1: Besucherstruktur 1998 – Verteilung nach Hauptaktivitäten 5
Abbildung 2-2: Verkehrsmittelwahl bei der Anreise 1998 – Anteile nach Hauptaktivitäten 6
Abbildung 2-3: Besucherverteilung 1998 nach Monaten und Hauptaktivitäten 7
Abbildung 2-4: Besucheraufkommen an durchschnittlichem Wochenende im Spitzenmonat (Tagesganglinie) 8
Abbildung 3-1: Verschneidung möglicher Entwicklungsszenarien der Besucherzahlen und Verkehrsmittelwahl. 9
Abbildung 3-2: Szenarien der Besucherentwicklung 1998 => 2008 11
Abbildung 3-3: Verkehrsmittelwahl bei der Anreise – Gegenüberstellung 1998 / Szenarien 2008 13
Abbildung 3-4: Verkehrsmittelwahl bei der Anreise – Gegenüberstellung 1998 / Szenarien 2008 13
Abbildung 3-5: Besucherverteilung 2008 (mittlere Besucherentwicklung) nach Monaten und Hauptaktivitäten 14
Abbildung 3-6: NP Informationszentrum - Besucherverteilung 2008 nach Monaten (mittlere Besucherentwicklung) 15
Abbildung 3-7 Bestehendes Stellplatzangebot in Reichraming 17
Abbildung 3-8: Parkraumbilanz – durchschnittliches Wochenende im Spitzenmonat 18
Abbildung 4-1: Verkehrskonzept NP Informationszentrum – Mo-Fr und außerhalb der Saison 22
Abbildung 4-2: Verkehrskonzept NP Informationszentrum – Wochenende in der Saison 23
Abbildung 4-3: Stellplatzangebot NP Informationszentrum 24
Abbildung 4-4: Übersichtstafel aus Richtung Steyr 26
Abbildung 4-5: Wegweisung an den Ausfahrten aus Richtung Steyr 26
Abbildung 4-6: Beschilderung beim NP Informationszentrum 27
Abbildung 4-7: Beschilderung für Reisebusse 27
Abbildung 4-8: Kombi-Tickets im Verkehrsverbund Steiermark für die Messe Graz (li.) bzw. Landesausstellung 1999 (re.) 29
Abbildung 4-9:Lageschema mit Hinweis speziell auf die autofreie Anreise 33
Abbildung 5-1: Bauetappen der Reichraminger Waldbahn 63
Abbildung 6-1: Wiederaufbau der Waldbahn - Übersicht über die untersuchten Abschnitte 65
Abbildung 6-2: Übersichts-Lageplan Varianten 1, 1A, 1B 67
Abbildung 6-3: Profile zu den Varianten 1, 1A 68
Abbildung 6-4: Profile zu den Varianten 2, 2A 69
Abbildung 6-5: Übersichts-Lageplan Varianten 2, 2A 70
Abbildung 6-6: Übersichts-Lageplan Variante 3 71
Abbildung 6-7: Profil zu den Varianten 4, 4A 72
Abbildung 6-8: Grobkostenschätzung bei Bau durch konzessioniertes Bauunternehmen 74
Abbildung 7-1: Waldeisenbahn Muskau 78
Abbildung 7-2: Waldeisenbahn Muskau 79
Abbildung 8-1: Fahrplan Waldbahn-Shuttle 83

FOTOVERZEICHNIS

Foto 5-1: Die Waldbahn Reichraming 36
Foto 5-2: Der Schallauer Rechen ca. 1930 37
Foto 5-3: Dampfzug der Waldbahn auf der Brunnbachstrecke Anfang der dreißiger Jahre. Mangels eigener Personenwagen wurden die Waldarbeiter auf den Trucks befördert. 38
Foto 5-4: Verbindungsstrecke zum Bf. Reichraming, 1957. 38
Foto 5-5: Verbindungsstrecke bei der Eisenbahnbrücke 39
Foto 5-6: Verbindungsstrecke im Ortsgebiet Reichraming 39
Foto 5-7: Bau der Hintergebirgsstrecke, ca. 1948 40
Foto 5-8: Die Kreuzung Waldbahn – ÖBB, 1964 41
Foto 5-9: Lok 1 (I) auf der Verladerampe im Bf. Reichraming, 1957 41
Foto 5-10: Auf massiven Blechträgerbrücken wurden der Große Bach und seine Seitenarme überquert. Lok 4 (I), 1957. 42
Foto 5-11: Einer der zahlreichen Tunnel der Hintergebirgsstrecke mit Lok 4 (I), 1957. 42
Foto 5-12: Die Kurvengängigkeit der Waldbahnzüge ist gut ersichtlich. Im Vordergrund eine Zubringerstraße zur Waldbahn, die auch nur über die Waldbahn zu erreichen war. 43
Foto 5-13: Holz aus dem Hintergebirge – ein unerschöpfbarer Reichtum für Reichraming. 1967 43
Foto 5-14: Eröffnungszug der Hintergebirgswaldbahn, 1949. 44
Foto 5-15: Waldbahnzug mit Lok 4 (I) und dem urtümlichen Personenwagen 4, 1957. 44
Foto 5-16: Beschränkt-öffentlicher Personenverkehr, 1969 45
Foto 5-17: Planskizze der Waldbahnwagen 46
Foto 5-18: Der GEBUS-Triebwagen auf Probefahrt auf der Salzkammergutlokalbahn. 47
Foto 5-19: Der in einen Personenwagen umgebaute GEBUS-Triebwagen, 1957. 47
Foto 5-20: Die Waldbahnwagen 1-3. Links der Wagen 3, Endzustand nach zweitem Umbau (aus GEBUS-Triebwagen).1970. 48
Foto 5-21 Doppeltrucks, 1970 48
Foto 5-22: Buttenwagen mit Lok 3 in Brunnbach, 1969. 49
Foto 5-23: Kraxenwagen am Bf. Reichraming, 1967. 50
Foto 5-24: Brückenwagen in der Schallau, 1970. 50
Foto 5-25: Die Draisine mit 8 PS, 1971. 51
Foto 5-26: Die 20 PS – Draisine, 1964 51
Foto 5-27: Die Draisine mit VW-Motor, 1971. 52
Foto 5-28: Die Waldbahnwerkstätte in der Schallau, 1971. 52
Foto 5-29: Lok 4 (I) zieht die Personenwagen 1 – 3, vollbesetzt mit Forstarbeitern, in den Wald. 1963 53
Foto 5-30: Bergfahrender Waldbahnzug mit Lok 4 (I), 1957 54
Foto 5-31: Talfahrender Zug mit Lok 3, Buttenwagen und beladenen Trucks, 1964. 55
Foto 5-32: Letzte Holzverladung am Bf. Reichraming. Lok 4 (II), 23.6.1971 56
Foto 5-33 Abbauzug bei der Abzweigung Weißenbach, 1970. 57
Foto 5-34: Straßenbau auf der Bahntrasse, 1971. 57
Foto 5-35: Abzweigung Wällerhütte, 1972 58
Foto 5-36: Zurückgelassenen Lok 1 (II) bei der großen Klause, 1971. 58
Foto 5-37 Lok 3 als späteres Denkmal in der Schallau, 1972 59
Foto 5-38: Verladung der Lokomotiven 4 (II), 5 und 2 am Bf. Reichraming, 1972. 59
Foto 8-1: Bummelzug Wildschönau 86
Foto 8-2: Die Waldbahnwagen 1 und 2 im Einsatz bei der Zillertalbahn 90
Foto 8-3: Waldbahnlok 5 im Feldbahnmuseum Freiland (FIM) 91
Foto 8-4: Reichraminger Trucks im Feldbahnmuseum Freiland (FIM) 92
Foto 8-5: Personenwagen von Mürzzuschlag – Hönigsberg im Feldbahnmuseum Freiland (FIM) 92
Foto 8-6: Aus diesem Wagen der LBP-H könnte ein „Cabriowagen“ entstehen. 93
Foto 8-7: Zum Vergleich: Offener Personenwagen der Torfbahn Bürmoos 93
Foto 8-8: Auf Güterwagen-Untergestellen neu aufgebaute Personenwagen der IRR Lustenau 94
Foto 8-9: Garnitur der IRR mit geschlossenen Personenwagen und „Cabriowagen“ 95

0 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN

Die jährlichen **Besucherzahlen** im „Reichraminger Teil" des Nationalparks Kalkalpen werden in den kommenden Jahren steigen. Es mit einer Verdoppelung der Besucherzahlen in den nächsten zehn Jahren zu rechnen, von heute 50.000 auf 100.000 Besucher pro Jahr. Gründe hierfür sind die wachsende Bekanntheit des Nationalparks, die steigende Beliebtheit des Enns- und Hintergebirgsradweges, das geplante Nationalpark Informationszentrum in Reichraming und der in dieser Studie vorgeschlagene Wiederaufbau eines Teilstückes der Reichraminger Waldbahn.

Trotz der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Förderung der autofreien Anreise wird die Zahl der Kfz gegenüber heute zunehmen. Die schon heute unzureichenden Parkmöglichkeiten im Bereich Reichraming können diese Zunahme nicht verkraften und **ohne zielorientierte** und abgestimmte **Maßnahmen** ist vor allem in der Saison mit **zunehmenden Verkehrsproblemen**, vor allem im Bereich des ruhenden Verkehrs, zu rechnen.

Das Verkehrskonzept Nationalpark Informationszentrum Reichraming schlägt daher insgesamt **17 Einzelmaßnahmen** vor, die auch in Zukunft eine problemlose Erreichbarkeit der Region und eine nationalparkgerechte, das heißt möglichst umweltschonende Verkehrsabwicklung, gewährleisten sollen. Die wichtigsten Maßnahmen sind:

- Schaffung eines **Shuttle-Verkehrs** zwischen dem **Bahnhof Reichraming** und dem **Nationalpark Informationszentrum**, abgestimmt auf den Bahnverkehr, um eine optimale Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu gewährleisten. Dieser Shuttle-Verkehr verkehrt täglich während der Saison, an Werktagen als bedarfsorientierter Rufbus, an den Wochenenden als fahrplanmäßiger Verkehr im Stundentakt.
- Maßnahmen zur **Förderung** der Anreise mit dem **Fahrrad** (über den Enns- und Hintergebirgsradweg).
- **Beschränkung** der Zahl der **Parkplätze** beim **Nationalpark Informationszentrum** auf das unbedingt erforderliche Ausmaß (85 Stellplätze).
- Errichtung eines **Auffangparkplatzes** im Bereich **Rastgrub**, um einen Teil des Kfz-Verkehrs schon vor dem Ortsgebiet von Reichraming abzufangen. Ein Parkleitsystem dient der Orientierung der Besucher.
- **Bewirtschaftung** der **Parkplätze** im Ortsbereich von Reichraming.
- Verbesserung des **Marketings** und der **Anreise-Information** für die Besucher mit dem Ziel, die Alternativen zum eigenen Auto zu fördern.

- Kooperationen mit dem Verkehrsverbund und den ÖBB zur Schaffung attraktiver **Ausflugspackages** mit öffentlichen Verkehrsmitteln und in Kombination mit dem Fahrrad.
- Bevorzugte Behandlung von autofreien Gästen.

Die dafür erforderlichen **Investitionen** liegen bei rund 5 Millionen Schilling (inklusive der Stellplätze beim geplanten Nationalpark Informationszentrum). Die jährlichen **Betriebskosten** des Rufbus-Shuttles (ohne Wochenendverkehr) betragen 100.000 Schilling. Aus der Parkraumbewirtschaftung sind **Einnahmen** von 150.000 bis 300.000 Schilling pro Jahr zu erwarten.

Für den geplanten **Wiederaufbau** eines Teilstückes der Reichraminger **Waldbahn** wurden vier **Streckenabschnitte** (mit Untervarianten) untersucht:

- Bahnhof Reichraming – Nationalpark Informationszentrum: als Zubringerverkehrsmittel zur Bahn
- Parkplatz Rastgrub – Nationalpark Informationszentrum: als Zubringerverkehrsmittel zur Bahn und zum Auffangparkplatz
- Nationalpark Informationszentrum – Brunnbach: als Transportmittel im Hintergebirge
- Brunnbach – Schafgraben / Klause: als touristische Attraktion

Eine technische Prüfung der Varianten zeigte, dass vor allem das Teilstück **Brunnbach – Schafgraben/Klause** für einen Wiederaufbau **zu empfehlen** ist. Das rund 2 Kilometer lange Teilstück hat vor allem touristische Funktion und liegt in einer landschaftlich reizvollen Umgebung. Probleme der übrigen Varianten sind zum Teil massive Eingriffe in Bachufer und Siedlungsgebiete, Konflikte mit dem sonstigen Straßenverkehr, mit den Radfahrern (Hintergebirgsradweg) und die hohen Investitionskosten.

Um eine **Mehrbelastung** der **Lumplgraben Straße** durch Besucher der Waldbahn zu **vermeiden**, werden folgende Begleitmaßnahmen vorgeschlagen:

- Einrichtung eines **Waldbahn-Shuttle**-Verkehrs an den Betriebstagen der Waldbahn. Dieser Shuttle verkehrt im Stundentakt zwischen dem Auffangparkplatz Rastgrub, dem Bahnhof Reichraming, dem Nationalpark Informationszentrum Reichraming und der Brunnbachschule über Anzenbach.
- Der Waldbahn-Shuttle soll mit attraktiven Fahrzeugen (z.B. Straßen-Bummelzug, umgebauter Forst-Lkw, alter Autobus) betrieben werden, um schon die **Anreise** zu einem **Teil des Erlebnisses** zu machen. Die Kombination mit dem Fahrrad soll durch die Mitnahmemöglichkeit gefördert werden.

- Einführung **kostengünstiger Pauschalangebote** für die Anreise (per Bahn), Benützung des Waldbahn-Shuttle, Besuch des Nationalpark Informationszentrums und Benützung der Waldbahn.
- **Bewirtschaftung** der **Parkplätze** im Bereich der Brunnbachschule

Es wird vorgeschlagen, am Endpunkt der Waldbahnstrecke **weitere Attraktionen** anzubieten. In Frage kommen dabei Schauanlagen zur Holzverladung auf der Waldbahn und gastronomische Angebote in Kooperation mit den ansässigen Bauern.

In einem **historischen Rückblick** wurde der ehemalige Betrieb der **Waldbahn** umfassend dokumentiert. Dieser Rückblick umfasst auch eine Bestandsaufnahme von ehemaligem Rollmaterial und dessen Verfügbarkeit.

Für den künftigen **Betrieb** der Waldbahn wird als rechtliche Grundlage das **Veranstaltungsgesetz** vorgeschlagen. Für den Betrieb sollten ein gemeinnütziger Verein und eine Betriebsgesellschaft gegründet werden, die den Betrieb gemeinsam abwickeln. Dies gewährleistet einerseits eine professionelle Betriebsabwicklung, andererseits eine Einbindung idealistisch gesinnter Vereinsmitglieder.

Die **Waldbahn** sollte an den Wochenenden von **Mai bis Oktober** im Zeitraum von 10.00 bis 18.00 Uhr verkehren. Mit einer Garnitur könnte ein Stundentakt gefahren werden, bei Bedarfsspitzen könnte auf einen Halbstundentakt verdichtet werden. Der Waldbahn-Shuttle wäre fahrplanmäßig mit der Waldbahn abzustimmen. Die Kosten des Waldbahnbetriebes würden bei 426.000 Schilling pro Jahr liegen, wenn das Personal bezahlt werden müsste. Wenn aber, so wie bei allen Museumsbahnbetrieben üblich, idealistisch gesinnte Personen ohne Bezahlung den Betrieb führen, liegen die Kosten deutlich darunter. Kapitalkosten sind darin nicht enthalten.

Beim Kauf von **Fahrzeugen** ist mit einer Summe von rund 1,2 Million Schilling pro Garnitur (eine Lok und vier bis fünf Personenwagen) zu rechnen.

Für den **Bau der Strecke** ist – bei Durchführung durch ein konzessioniertes Bauunternehmen – mit einem Betrag von rund 20 Millionen Schilling zu rechnen. Wenn, wie bei allen Museumsbahnen üblich, altbrauchbares Material erworben wird und unentgeltliche Arbeitsleistungen von idealistisch gesinnten Vereinsmitgliedern berücksichtigt werden, sind auch deutlich geringere Kosten möglich.

Derzeit besteht noch ein begrenzter Markt für altbrauchbares Material und für passende Fahrzeuge. Dazu wurden in der Studie detaillierte Recherchen durchgeführt und Kontaktadressen angeführt.

1 AUFTRAG UND ZIELSETZUNGEN DER ARBEIT

Im Mai 1999 vergab der Nationalpark Kalkalpen den Auftrag, ein Verkehrskonzept für das geplante Nationalpark Informationszentrum in Reichraming, inklusive einer Machbarkeitsstudie zum Wiederaufbau (von Teilstrecken) der ehemaligen Reichraminger Waldbahn zu erarbeiten.

Die **Reichraminger Waldbahn** wurde im Jahr 1971 stillgelegt, abgebaut und durch Forststraßen ersetzt. Die Waldbahn war jahrzehntelang das Wahrzeichen von Reichraming und vor allem des Reichraminger Hintergebirges.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sollte untersucht werden, inwieweit ein Wiederaufbau eines oder mehrerer Teilstücke der Waldbahn machbar und zweckmäßig ist. Für einen Wiederaufbau standen mehrere Möglichkeiten zur Diskussion, wobei auch unterschiedliche Funktionen einer wiederaufgebauten Teilstrecke denkbar erschienen:

- Umweltgerechtes und attraktives Verkehrsmittel für Besucher im Nationalpark
- Umweltgerechtes und attraktives Verkehrsmittel zwischen dem Bahnhof Reichraming und dem Nationalpark Infozentrum, als wichtiges Element für attraktive Anreisepackages mit der Bahn
- Umweltgerechtes und attraktives Verkehrsmittel für Badegäste im Sommer zwischen dem Bahnhof Reichraming, dem Nationalpark Infozentrum und den Badeplätzen entlang des Anzenbaches
- Touristische Attraktion und künftiges Wahrzeichen des Nationalparks
- „Lebendiges" historisches Ausstellungsobjekt zum Thema Waldwirtschaft im Hintergebirge

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie waren folgende Fragen zu prüfen:

- Welche Streckenabschnitte kommen für einen Wiederaufbau in Frage, inklusive einer Prüfung der erforderlichen baulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen zur Regelung des Straßenverkehrs
- Welche Funktion kann eine wiederaufgebaute Teilstrecke haben (touristische Attraktion, Teilstrecke mit echter Verkehrsfunktion)
- Wie sieht ein zweckmäßiges Betriebsprogramm aus, mit Angabe des Fahrplanes und den einzusetzenden Betriebsmitteln
- Prüfung der Wirtschaftlichkeit mit Angabe der erforderlichen Investitionskosten, laufenden Betriebskosten und zu erwartenden Einnahmen, sowie Vorschlägen zur (dauerhaften) Finanzierung
- Organisatorische Voraussetzungen für den künftigen Betrieb mit Vorschlägen zur Betreibergesellschaft und rechtlichen Fragen

Im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie war ein **Verkehrskonzept** für das künftige **Nationalpark Infozentrum in Reichraming** zu erarbeiten. Dabei geht es im wesentlichen um die Frage, wie der künftige Besucherverkehr möglichst nationalparkgerecht, das heißt mit möglichst wenig störendem Autoverkehr, abgewickelt werden kann. Diese Arbeit ist mit der Frage einer Reaktivierung der Reichraminger Waldbahn verknüpft. Hierbei sind Varianten mit und ohne Waldbahn bzw. verschiedenen Streckenabschnitten zu untersuchen.

Für das Verkehrskonzept waren vor allem folgende Fragen zu untersuchen:

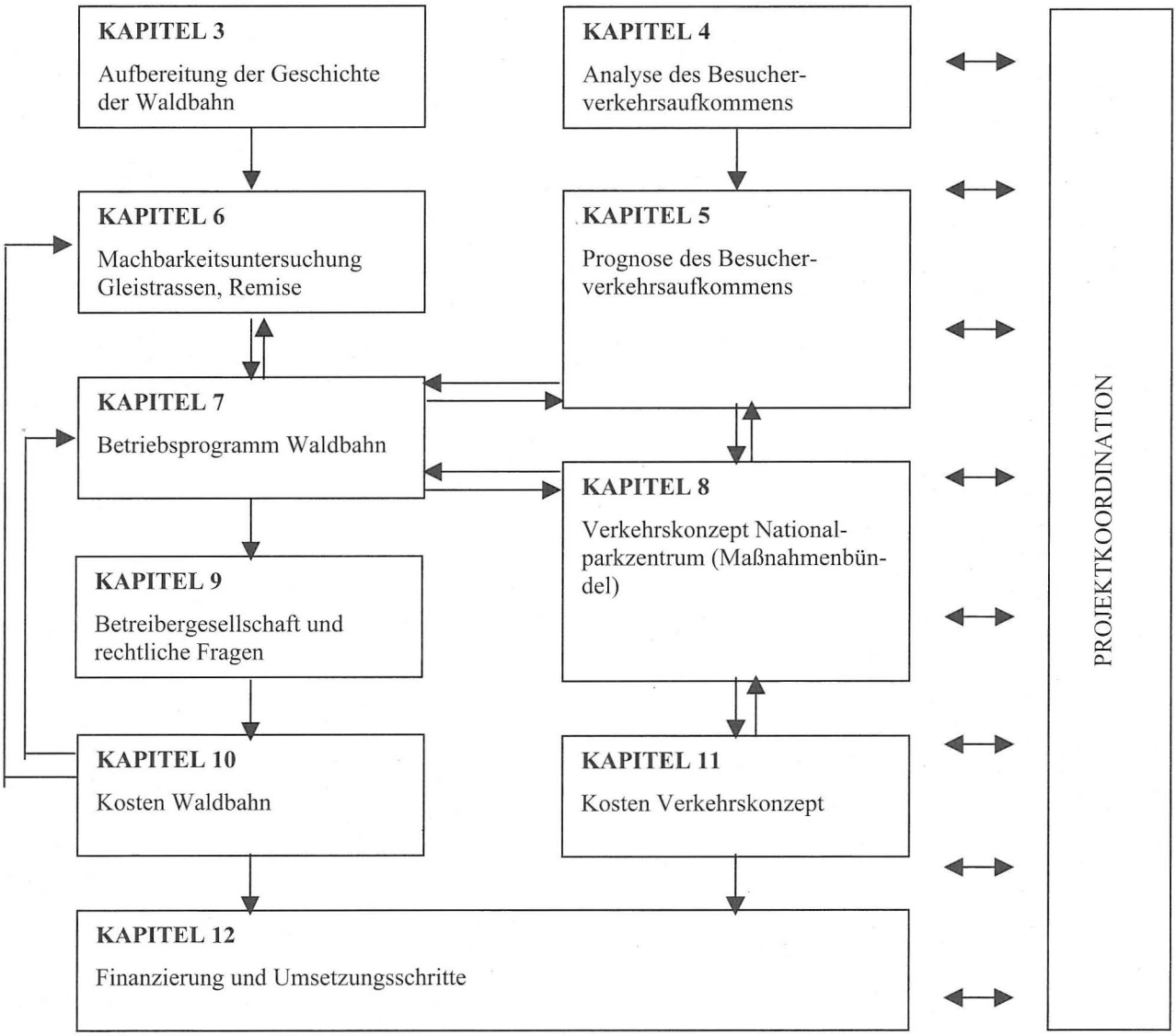
- Analyse und erste Prognose des Besucherverkehrs
- Maßnahmenansätze zur Verkehrslenkung
- Prognose des Besucherverkehrs nach Verkehrsmitteln (mit/ohne Maßnahmenbündel)
- Vorschlag eines umsetzungsreifen Maßnahmenbündels zur Abwicklung des Besucherverkehrs

Um einen hohen Praxisbezug zu gewährleisten, wurde die Arbeit in enger Kooperation mit

- der Nationalpark Verwaltung (Auftraggeber),
- der Gemeinde Reichraming,
- den für die Umsetzung und Finanzierung zuständigen Landes- und Bundesstellen, sowie Unternehmen

durchgeführt.

Abbildung 1-1: Arbeitspakete und deren Verknüpfung untereinander



Die Bearbeitung erfolgte in Kooperation der folgenden Büros bzw. Personen:

- **Trafico Verkehrsplanung** Gmunden, Dipl.-Ing. Helmut Koch
  Inhaltliche Schwerpunkte: Gesamt-Projektkoordination, Analyse und Prognose Besucherverkehr, Verkehrskonzept Nationalpark Infozentrum
- **Büro Kirsch – Muchitsch & Partner** Linz, Dipl.-Ing. Fritz Muchitsch
  Technische Prüfung der untersuchten Waldbahntrassen
- **Dipl.-Ing. Otfried Knoll**, St.Pölten
  Dokumentation der Geschichte der Waldbahn, rechtliche Fragen, Fahrzeuge, Kosten und Betriebsprogramm Waldbahn samt Zubringerverkehr

Im Zuge der Bearbeitung wurde eine Vielzahl von Besprechungen abgehalten. Um dies zu dokumentieren, sind die wichtigsten Besprechungstermine in der folgenden Tabelle zusammengestellt.

Abbildung 1-2: Sitzungs- und Besprechungstermine

Datum	**Zweck**	**Ort**
Mi, 26.5. 1999	Vorbesprechung mit Hr. Dr. Mayrhofer	Leonstein
Mo, 5.7. 1999	Projektbesprechung Machbarkeitsstudie	Reichraming, GA
Do, 18.11. 1999	Begehung möglicher Waldbahntrassen	Reichraming
Fr, 26.11. 1999	Besprechung mit Arch. Aichholzer & Klein	Wien
Mo, 24.1. 2000	Interne Koordinierungsbesprechung	Linz
Mo, 31.1. 2000	Zwischenpräsentation	Reichraming, GA
Mi, 12.4. 2000	Besprechung weitere Vorgangsweise in kleiner Gruppe	Steyr
Mi, 23.8. 2000	Interne Koordinierungsbesprechung	Linz
Do, 31.8. 2000	Schlußpräsentation	Reichraming, GA

TEIL A

VERKEHRSKONZEPT

NATIONALPARK INFOZENTRUM

REICHRAMING

2 ANALYSE DES BESUCHERVERKEHRS 1998

Im folgenden wird das derzeitige Besucheraufkommen (Bezugsjahr 1998) im Reichraminger Hintergebirge planungsrelevant aufbereitet und analysiert. Die Daten basieren auf telefonischen Abschätzungen durch Vertreter der Nationalpark Verwaltung, der Österr. Bundesforste (Nationalpark Forstverwaltung), der Gemeinde Reichraming und der Tourismusregion Ennstal. Weiters wurden Untersuchungen (Zählungen, Befragungen) im Rahmen des *Talschlusskonzeptes Reichraminger Hintergebirge 1993* zur weiteren Bearbeitung herangezogen.

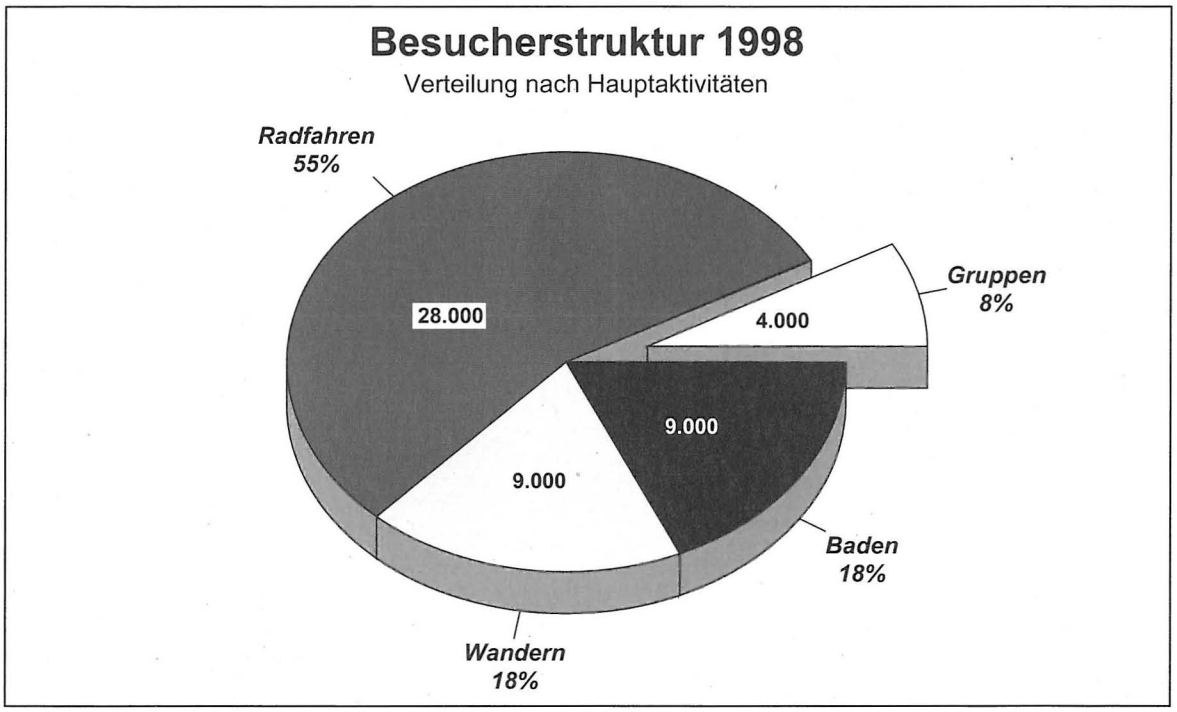
Die Ergebnisse der vorliegenden Analyse wurden mit den Auftraggebern abgestimmt und verstehen sich als grobe Richtwerte des Besucheraufkommens.

2.1 Besucher 1998 nach Aktivitätsgruppen

Im Jahr 1998 kamen insgesamt rd. 150.000 Besucher in den Nationalpark Kalkalpen, davon besuchten rd. 1/3 bzw. **50.000 Besucher** das Reichraminger Hintergebirge.

Die Verteilung der Besucher im Jahr 1998 nach Hauptaktivitäten ist in Abbildung 2-1 dargestellt.

Abbildung 2-1: Besucherstruktur 1998 – Verteilung nach Hauptaktivitäten



Rd. **90%** aller **Besucher** im Reichraminger Hintergebirge reisen **spontan** an, diese rd. 46.000 Besucher teilen sich nach Hauptaktivitäten wie folgt auf:

- 60% Radfahren (rd. 28.000 Besucher),
- 20% Wandern (rd. 9.000 Besucher),
- 20% Baden (rd. 9.000 Besucher).

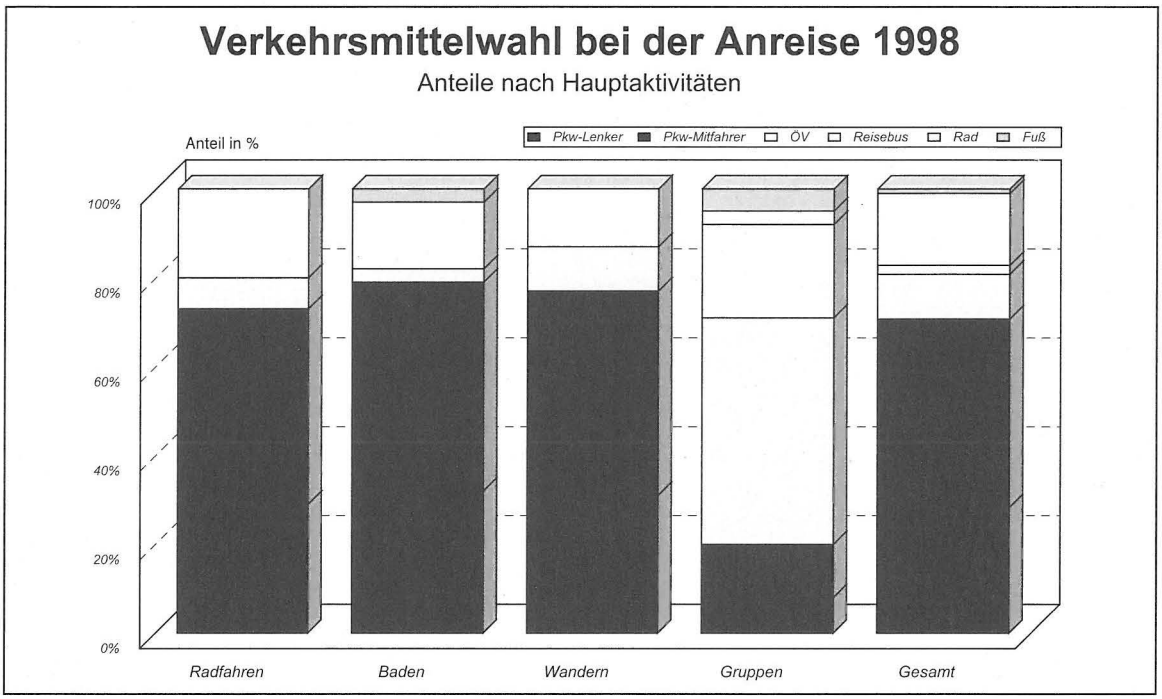
Knapp **10%** aller Besucher (rd. 4.000 Besucher) reisen in Form **organisierter Gruppen** (rd. 160 Gruppen) an, davon

- 70% bzw. 2.800 Besucher in 85 Schul-, Kinder- und Jugendgruppen – durchschnittliche Gruppengröße 33 Personen,
- 30% bzw. 1.200 in sonstigen Gruppen organisiert anreisende Besucher (75 Gruppen) – durchschnittliche Gruppengröße 17 Personen.

2.2 Verkehrsmittelwahl bei der Anreise

Rund **70% aller Besucher** im Reichraminger Hintergebirge reisen 1998 mit dem privaten **Pkw** an, 16% mit dem Rad und 10% mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die übrigen Besucher (4%) reisen mit Reisebussen oder zu Fuß an (vgl. Abbildung 2-2).

Abbildung 2-2: Verkehrsmittelwahl bei der Anreise 1998 – Anteile nach Hauptaktivitäten



RADFAHREN: Zum Radfahren reisen **mehr als 70% der Besucher mit dem eigenen Pkw** an, nur 15% der Besucher kommen bereits mit dem eigenen Rad in das Reichraminger Hintergebirge. Die Kombination Bahn + Rad hat mit rd. 7% einen nur geringen Anteil.

BADEN: Bei der Hauptaktivität Baden ergibt sich ein gegenteiliges Bild, während der ÖV-Anteil nur 3% beträgt, wird hier der **höchste MIV-Anteil** erreicht. Knapp **80%** der Besucher reisen mit dem privaten Pkw an, wobei allerdings zu beachten ist, daß knapp ¼ der MIV-Anreisen in Kombination mit dem Fahrrad stattfinden.

ORGANISIERTE GRUPPEN: Der mit Abstand **höchste ÖV-Anteil** wird bei Gruppen erreicht, **über 50%** aller in organisierten Gruppen anreisenden Besucher kommen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, weitere 20% mit Reisebussen ins Hintergebirge. Bei Schul-, Kinder- und Jugendgruppen reisen sogar rd. 90% der Besucher mit ÖV bzw. Reisebussen an, der MIV-Anteil liegt bei 3%. Bei „sonstigen" Gruppen reisen knapp 30% der Besucher mit ÖV bzw. Reisebussen an, während rd. 60% der Besucher den privaten Pkw zur Anreise nutzen.

2.3 Besucheraufkommen 1998 nach Monaten und Hauptaktivitäten

Die Saison erstreckt sich von **Mitte April bis Ende Oktober**, außerhalb dieses Zeitraumes ist vor allem aufgrund der Sperre des Hintergebirgsradweges kein nennenswertes Besucheraufkommen zu verzeichnen. Mit rd. 25% des gesamten Besucheraufkommens (rd. 12.500 Besucher) ist der **Juli Spitzenmonat** (vgl. Abbildung 2-3). Mehr als 2/3 aller Besucher werden in den Monaten Juni bis August verzeichnet.

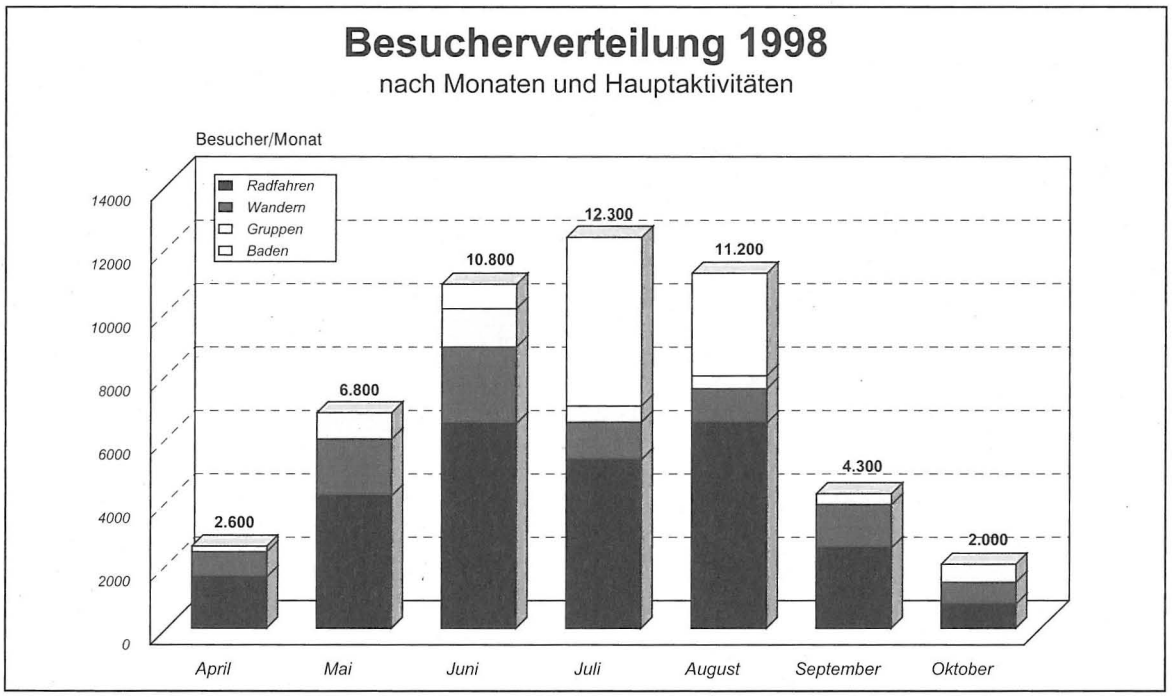
RADFAHREN: Das **Maximum** an Besuchern mit der Hauptaktivität Radfahren wird in den Monaten **Juni** und **August** mit jeweils rd. 6.500 Personen, gefolgt vom Juli mit rd. 5.300 Besuchern erreicht. In den Monaten April, Mai, Juni und September liegt der Anteil von Radfahren an den gesamten Aktivitäten um 60%.

WANDERN: Wandern als Hauptaktivität erreicht im **Vorsommer** mit rd. 1.800 (Mai) bzw. 2.400 (Juni) Besuchern das Maximum.

BADEN: Die Badesaison erstreckt sich in Reichraming von **Mitte Juni bis August**, wobei die Besucherspitze im Juli erreicht wird. Bei knapp der Hälfte aller Besucher im Juli ist Baden die Hauptaktivität (Baden im Reichramingbach).

ORGANISIERTE GRUPPEN: Die mit Abstand meisten organisierten Gruppen (1.200 Personen) besuchen das Reichraminger Hintergebirge im **Juni**, gefolgt vom Mai mit rd. 800 und Oktober mit knapp 600 Besuchern (vor allem Schullandwochen im Nationalpark).

Abbildung 2-3: Besucherverteilung 1998 nach Monaten und Hauptaktivitäten

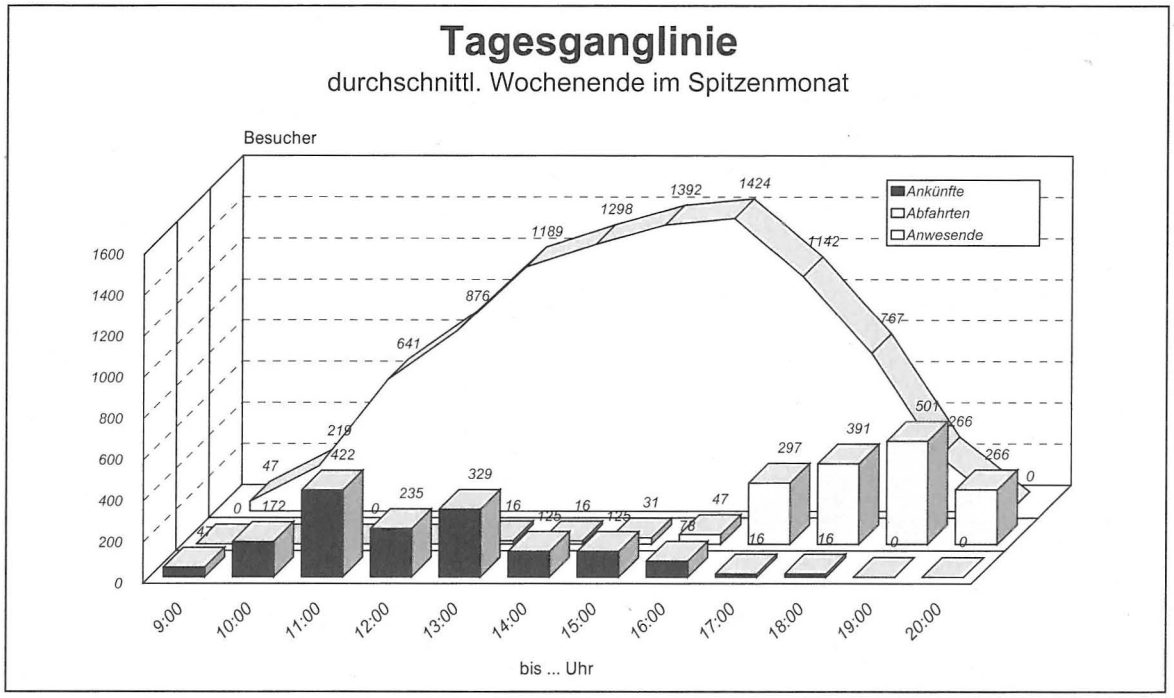


2.4 Besucheraufkommen – durchschnittliches Wochenende im Spitzenmonat 1998

An einem durchschnittlichen Wochenende im Juli (Spitzenmonat) befanden sich 1998 rd. **1.600 Besucher/Tag** im Hintergebirge (Ausgangsbasis: Verkehrserhebung Talschlusskonzept 1993).

Laut Talschlusskonzept kommen bis 12.00 Uhr rd. 56% und zwischen 12.00 und 13.00 Uhr weitere 21% der Besucher ins Hintergebirge. Die Abreise setzt um 16.00 Uhr ein, Zwischen 18.00 und 19.00 Uhr reisen rd. 30% der Besucher ab. Maximal sind rd. 1.400 Besucher **gleichzeitig anwesend** (zwischen 14.00 und 16.00 Uhr), das sind rd. **90% der Gesamtbesucher** (vgl. Abbildung 2-4).

Abbildung 2-4: Besucheraufkommen an durchschnittlichem Wochenende im Spitzenmonat (Tagesganglinie)



An einem durchschnittlichen Wochenende im Juli sind maximal 1.400 Besucher gleichzeitig anwesend. Bei einem MIV-Anteil von knapp 80% und einem mittleren Besetzungsgrad von 2,5 werden somit bis zu **450 Stellplätze** benötigt. Das Besucheraufkommen und damit der Stellplatzbedarf entspricht **Montag bis Freitag** rund **50%** des Wochenendwertes.

Parkverhalten in Reichraming

Generell ist laut Auskunft der Gendarmerie an Badewochenenden im Juli ein „Auffüllen" der Parkmöglichkeiten von innen (Anzenbachschranken) nach außen (Ortszentrum Reichraming) festzustellen. Rd. **30%** der 450 gleichzeitig abgestellten Pkw werden **abseits der gekennzeichneten Parkplätze** geparkt, davon größtenteils im Bereich des Halte- und Parkverbotes

- illegal auf **privatem Gut** entlang der Anzenbacher Bezirksstraße bzw.
- am Straßenrand mit gültigem **Parkschein** für die bewirtschafteten und bereits ausgelasteten Parkplätze südlich der Schallau.

3 PROGNOSE BESUCHERVERKEHR

Auf Basis der Ergebnisse der Analyse des derzeitigen Besucheraufkommens 1998 im Reichraminger Hintergebirge, künftiger geplanter Aktivitäten des Nationalparks bzw. der Region sowie aufbauend auf Erfahrungswerten vergleichbarer Nationalparke wird im folgenden das künftig zu erwartende Besucheraufkommen prognostiziert. Als **Prognosehorizont** wird das Jahr **2008** gewählt.

Als wesentliche Eingangsgrößen für das Verkehrskonzept NP Informationszentrum sowie für das Betriebsprogramm Waldbahn werden mögliche **Entwicklungsszenarien** hinsichtlich

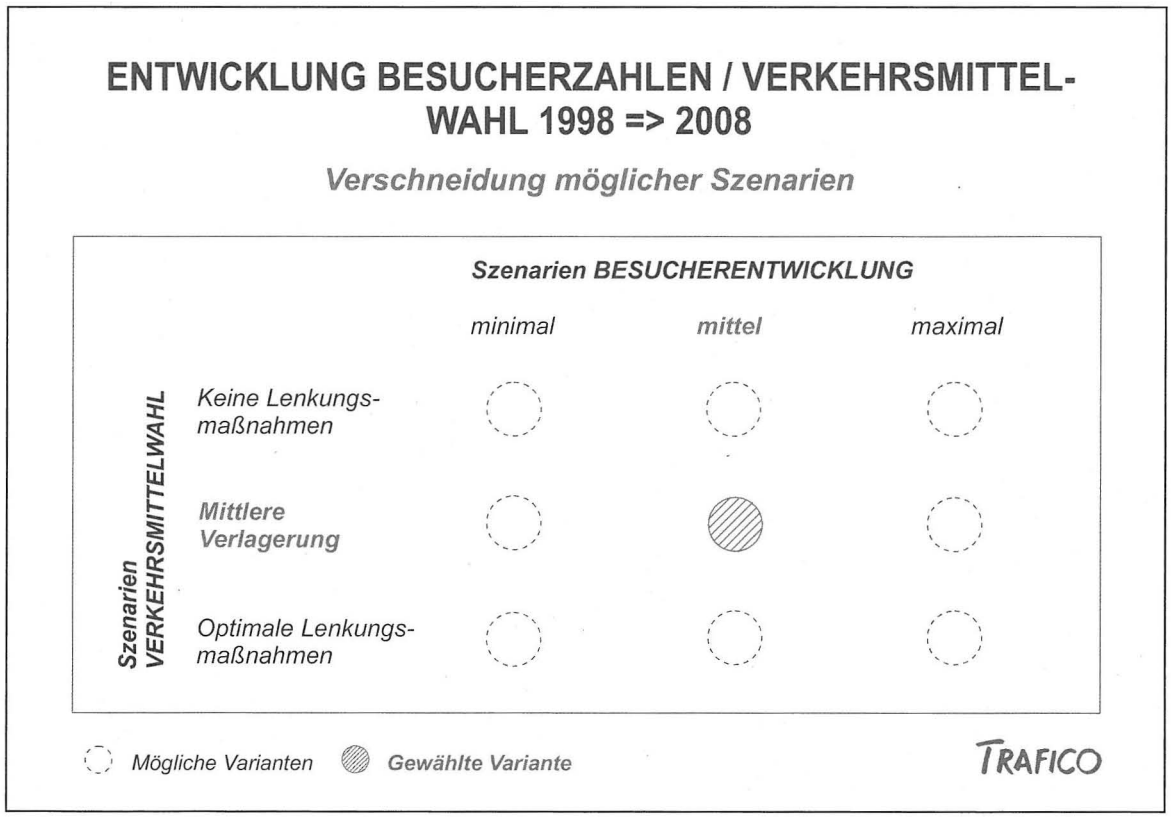
- der Besucherzahlen und
- der Verkehrsmittelwahl bei der Anreise

untersucht.

In Abhängigkeit von den umgesetzten Maßnahmen und allgemeine Rahmenbedingungen werden verschiedene Szenarien der Besucherentwicklung (minimal, mittel und maximal) bzw. der Verkehrsmittelwahl (keine Lenkungsmaßnahmen, mittlere Verlagerung und optimale Lenkungsmaßnahmen) untersucht (vgl. Abbildung 3-1).

Als wahrscheinlichste Variante wird den weiteren Überlegungen eine mittlere Besucherentwicklung und Verlagerung bei der Verkehrsmittelwahl zugrunde gelegt.

Abbildung 3-1: Verschneidung möglicher Entwicklungsszenarien der Besucherzahlen und Verkehrsmittelwahl



3.1 Besucherentwicklung 1998 => 2008

3.1.1 Entwicklungsszenarien

Minimale Besucherentwicklung (+ 50%)

Das Szenario einer minimalen Besucherentwicklung stellt den „Planungsnullfall" im Reichraminger Hintergebirge dar.

Die Tourismusinfrastruktur bleibt im Vergleich zu 1998 unverändert und die touristische Vermarktung der Region wird gegenüber heute nicht weiter forciert. Das NP Informationszentrum in Reichraming wird nicht errichtet, der (teilweise) Wiederaufbau der Reichraminger Waldbahn findet nicht statt.

Eine Zunahme der Besucherzahlen ergibt sich aus der wachsenden Bekanntheit einerseits des Nationalparks („Nationalparkeffekt"), andererseits des Hintergebirgs- und Ennsradweges.

Mittlere Besucherentwicklung (+ 100%)

Analog zum Szenario einer minimalen Entwicklung bleibt die Tourismusinfrastruktur im Vergleich zu 1998 unverändert und die touristische Vermarktung der Region wird nur gering forciert.

Die Bekanntheit einerseits des Nationalparks („Nationalparkeffekt"), andererseits des Hintergebirgs- und Ennsradweges nimmt weiter zu. Das **NP Informationszentrum** in Reichraming wird errichtet, weiters wird ein Teil der **Reichraminger Waldbahn** wiederaufgebaut.

Das Verkehrskonzept NP Informationszentrum sowie das Betriebsprogramm Waldbahn basieren auf diesem Entwicklungsszenario.

Maximale Besucherentwicklung (+ 150%)

Dieses Szenario stellt die Obergrenze hinsichtlich der Entwicklung der Besucherzahlen dar, eine noch darüber hinausgehende Besucherentwicklung wäre aus ökologischen Gesichtspunkten laut Vertretern der Nationalpark Verwaltung mit dem Nationalpark nicht verträglich.

Wie bei den bereits genannten Szenarien wird auch der maximalen Besucherentwicklung eine wachsende Bekanntheit des Nationalparks und des Hintergebirgs- und Ennsradweges, die Errichtung des NP Informationszentrums sowie der teilweise Wiederaufbau der Reichraminger Waldbahn zugrunde gelegt.

Darüber hinaus wird der **„Planetenradweg"** Weyer – Losenstein – Steyr errichtet, die **Tourismus-Infrastruktur** massiv ausgebaut und ein offensives **Tourismusmarketing** betrieben.

3.1.2 Besucherentwicklung nach Hauptaktivitäten

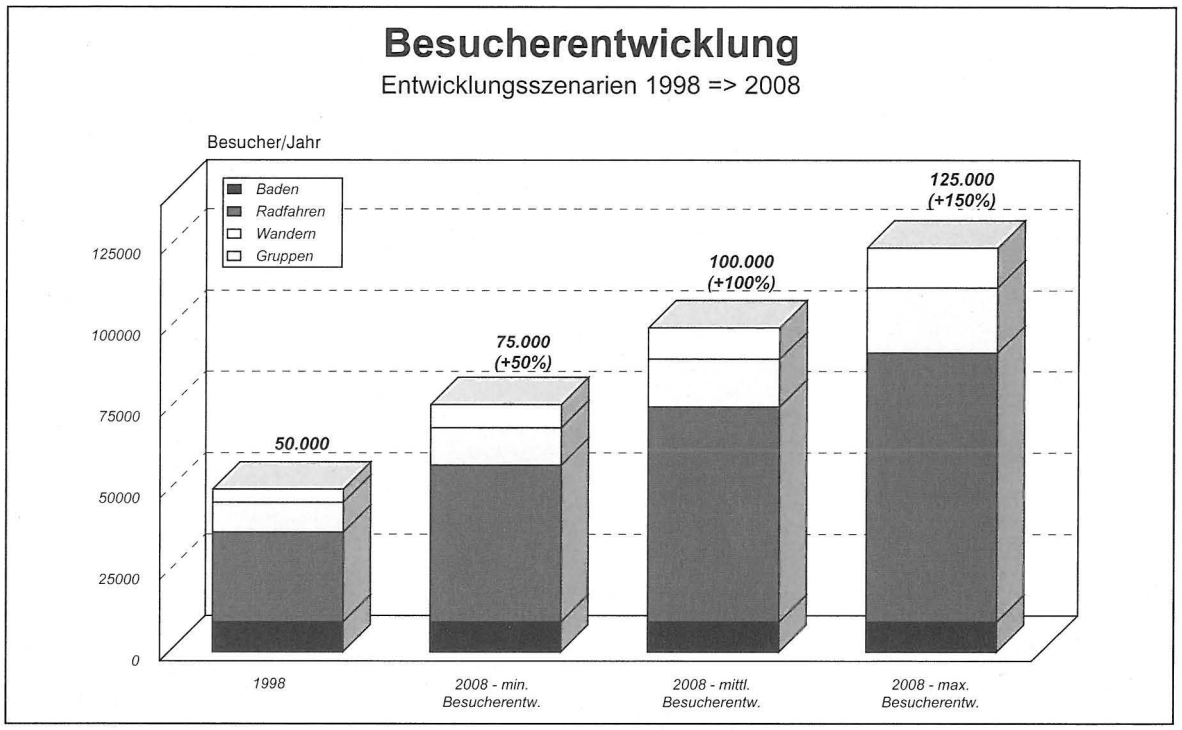
Die Szenarien der Besucherentwicklung 1998 => 2008, differenziert nach den Hauptaktivitäten sind in Abbildung 5-2 dargestellt.

In Abhängigkeit von den umgesetzten Maßnahmen und allgemeinen Rahmenbedingungen ergibt sich folgende Entwicklung der Besucherzahlen **nach Hauptaktivitäten**:

- Radfahren +75% bis +150%
- Baden +/-0% (keine Zunahme)
- Wandern +25% bis +65%
- organisierte Gruppen +75% bis +200% (höchste Zunahme)
- NP Infozentrum 25.000 Besucher (Annahme: 50% der 50.000 Besucher kommen hauptsächlich wegen Infozentrum)

Insgesamt wird eine 50%ige (minimale Entwicklung) bis zu 150%ige Zunahme (maximale Entwicklung) der Besucherzahlen prognostiziert. Bei einer **mittleren Entwicklung** (gewählte Variante) wird von einer Zunahme von **+100%** bzw. **+50.000 Besuchern** ausgegangen.

Abbildung 3-2: Szenarien der Besucherentwicklung 1998 => 2008



3.1.3 Besucher des NP Informationszentrums

Während beim in Bau befindlichen NP Zentrum in Molln als Sitz der NP Verwaltung der Schwerpunkt im Bereich Wissenschaft und Forschung liegt, wendet sich das geplante NP Informationszentrum in Reichraming an ein breites Zielpublikum (Ausflugsbesucher, Schulklassen, Bewohner der Region).

Den Besuchern des Nationalparks Kalkalpen bietet das Haus in der Schallau allgemeine Informationen über Touren, Aktivitäten sowie Nächtigungsmöglichkeiten, einen Überblick über Aufgaben und Ziele des Nationalparks sowie über verschiedene Veranstaltungen und die Ausstellung „Lebensraum Wald" vertiefende Informationen zu speziellen Sachthemen.

Neben Einrichtungen der NP Kalkalpen GmbH wird die Nationalpark Forstverwaltung der Österreichischen Bundesforste ihren Sitz im NP Infozentrum haben.

Nach seitens der Nationalpark Verwaltung angestellten Berechnungen wird davon ausgegangen, daß jährlich rd. **50.000 Besucher** das geplante NP Informationszentrum in Reichraming frequentieren werden. Weiters wird angenommen, daß bei rund 50% der Besucher (25.000 Besucher) der Besuch des Informationszentrums den Hauptzweck im Hintergebirge darstellt.

Das NP Informationszentrum stellt für organisierte Gruppen einen wesentlichen Bestandteil des Besuches in Reichraming dar (Erlebnisausstellung, Ausgangspunkt für Führungen, etc.). Dementsprechend wird davon ausgegangen, daß alle organisierten Gruppen (knapp 10.000 Besucher/Jahr) im Rahmen ihres Aufenthaltes in Reichraming das Informationszentrum besuchen werden.

Erfahrungsgemäß wird der Besuch eines NP Informationszentrums in der Regel mit anderen Aktivitäten verbunden. Die rund 40.000 spontan anreisenden Besucher/Jahr kombinieren ihren Besuch vor allem mit den Aktivitäten Radfahren und Wandern, für im Sommer im Reichramingbach badende Besucher erlangt das Informationszentrum die geringste Bedeutung. Diese beschränkt sich z.B. auf einen Besuch des Cafés bei der Abreise.

3.2 Veränderung der Verkehrsmittelwahl 1998 => 2008

Szenario: Keine Lenkungsmaßnahmen

In diesem Szenario wird davon ausgegangen, daß **keinerlei Anreizsysteme** zur vermehrten Anreise im Umweltverbund (ÖV, Rad, Fuß) geschaffen werden.

Aufgrund der vermehrten Anreise über den Enns- und Hintergebirgsradweg im Rahmen einer mehrtägigen Radtour (wachsende Bekanntheit) wird eine **Steigerung** des Anteils der bereits **mit dem Rad anreisenden Besucher** um rd. +5% auf 21% und im Gegenzug eine entsprechende Reduktion des ÖV-Anteiles (neu rd. 5%) angenommen.

Szenario: Optimale Lenkungsmaßnahmen

Um eine optimale Verlagerung zu sanften Anreiseformen zu erreichen, ist eine **konsequente Umsetzung** folgender Maßnahmen erforderlich (vgl. Kapitel 4):

- Optimierung des **ÖV-Angebotes** (inklusive Transfer von bzw. zu allen Zügen),
- **Bewerbung** der ÖV-Anreise in allen NP Foldern / Broschüren
- mit **Auflistung** der besten Bahnverbindungen in den Nationalpark,
- Finanzielle **Anreizsysteme** zur vermehrten Anreise ohne privaten Pkw (Parkplatzbewirtschaftung, Kombiangebote, Anreisepackages etc.),
- **Benutzervorteile** für Besucher ohne Auto,
- Minimierung von **Konfliktpunkten** mit dem MIV für Radfahrer und Fußgänger.

Bei optimaler Umsetzung der genannten Maßnahmen ist insgesamt eine **Reduktion** des **MIV-Anteils** auf rd. 45% möglich (**-25%** im Vergleich zu 1998). Im Gegenzug kann der Anteil der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie mit dem Fahrrad auf jeweils rd. 25% gesteigert werden.

RADFAHREN: Steigerung des Anteils der bereits mit dem Rad anreisenden Besucher um rd. +10% auf 30% und beinahe Vervierfachung des ÖV-Anteiles von 7% auf 25% bei Reduktion des MIV-Anteils auf nunmehr 45%.

BADEN: Vermehrte Anreise mit dem Rad (+5%) durch konsequente Stellplatzpolitik und entsprechende Reduktion des MIV-Anteils, ansonsten keine Veränderungen.

WANDERN: Zunahme des ÖV-Anteiles 15% auf 25%, Reduktion des MIV-Anteils auf rd. 60%

ORGANISIERTE GRUPPEN: Zunahme der Anreise mit Reisebussen (+4%) bzw. mit öffentlichen Verkehrsmitteln (+10%).

Szenario: Mittlere Veränderungen der Verkehrsmittelwahl

In diesem Szenario werden die für eine optimale Verlagerung erforderlichen **Lenkungsmaßnahmen** nur **teilweise** umgesetzt. Dabei wird der **MIV-Anteil** bei der Anreise um rd. 15% auf nunmehr **55%** reduziert. Der Anteil der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie mit den Fahrrad wird um jeweils rd. 7-8% auf je rd. 20% gesteigert.

Bei organisierten Gruppen wird eine Zunahme der Anreise mit Reisebussen um +4% angenommen, in Summe aller Aktivitäten führt diese Zunahme allerdings nur zu geringfügigen Veränderungen.

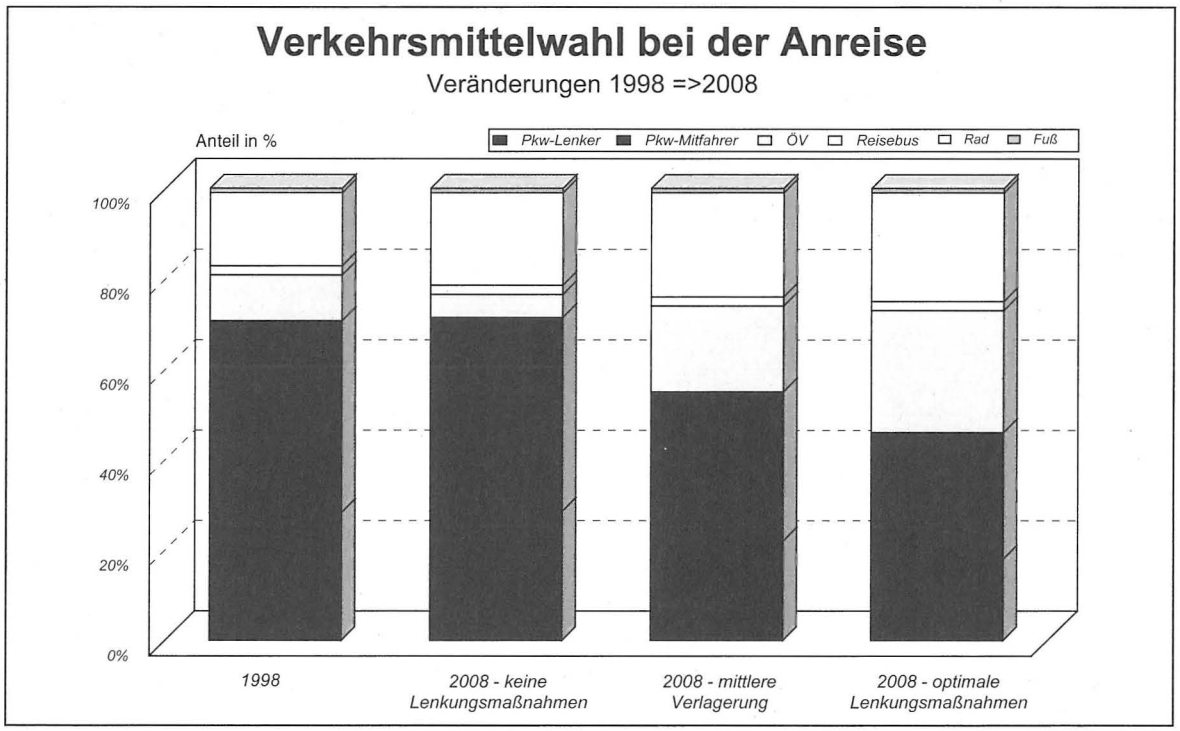
Dem Verkehrskonzept NP Informationszentrum wurde hinsichtlich der Veränderung der Verkehrsmittelwahl ein mittleres Verlagerungspotential zugrundegelegt.

In Tabelle 3-3 sowie in Abbildung 3-4 sind die derzeitige Verkehrsmittelwahl bei der Anreise sowie die unterschiedlichen Szenarien der Verkehrsmittelwahl 2008 dargestellt.

Abbildung 3-3: Verkehrsmittelwahl bei der Anreise – Gegenüberstellung 1998 / Szenarien 2008

Anreiseverkehrsmittel	1998	2008 – keine Lenkungsmaßn.	2008 – mittlere Verlagerung	2008 – optimale Lenkungsmaßn.
MIV (Pkw-L+M)	70%	70% *(+/-0%)*	55% *(-15%)*	45% *(-25%)*
ÖV	10%	5% *(-5%)*	18% *(+8%)*	26% *(+16%)*
Reisebus	3%	3% *(+/-0%)*	3% *(+/-0%)*	3% *(+/-0%)*
Rad	16%	21% *(+5%)*	23% *(+7%)*	25% *(+9%)*
Fuß	1%	1% *(+/-0%)*	1% *(+/-0%)*	1% *(+/-0%)*
Gesamt	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Abbildung 3-4: Verkehrsmittelwahl bei der Anreise – Gegenüberstellung 1998 / Szenarien 2008



3.3 Verteilung des Besucheraufkommens 2008

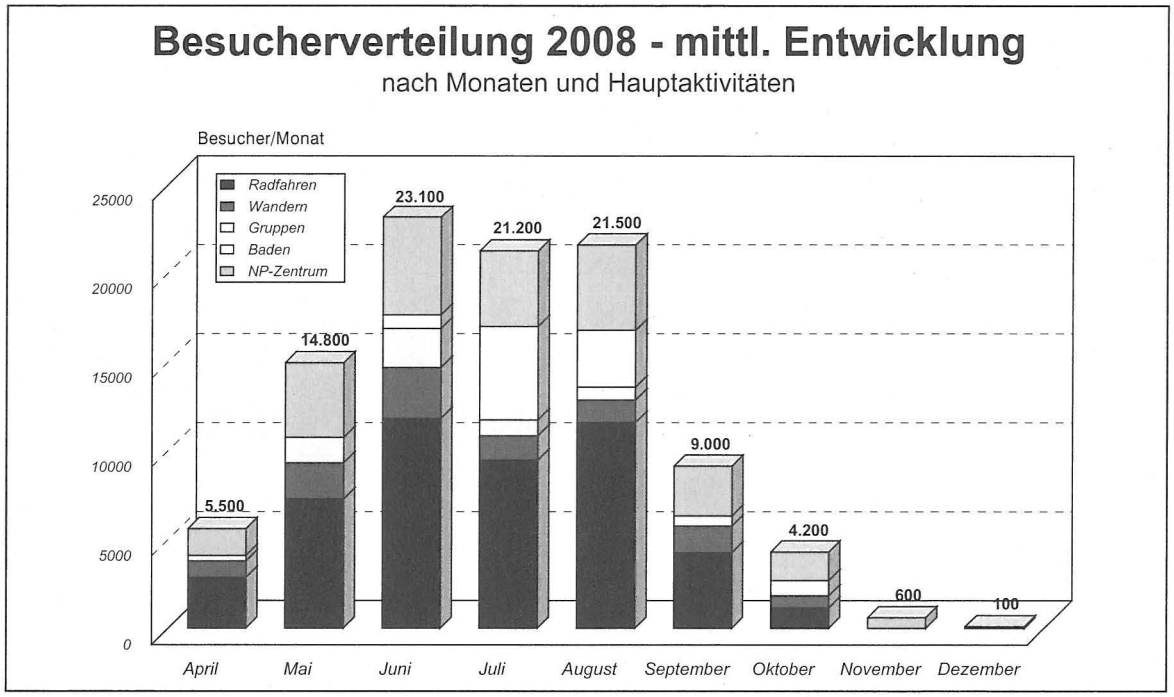
3.3.1 Besucherverteilung Reichraminger Hintergebirge

Bei einer mittleren Besucherentwicklung (gewählte Variante) verlagert sich der **Spitzenmonat** aufgrund der sinkenden Bedeutung der Hauptaktivität Baden von Juli auf **Juni** mit rd. 23.100 Besuchern, gefolgt vom August (21.500 Besucher) und Juli (21.200 Besucher).

Im Vergleich zu 1998 verliert Baden als Hauptaktivität stark an Bedeutung, der Anteil am gesamten Besucheraufkommen halbiert sich auf 25%. Radfahren gewinnt stark an Bedeutung, 2008 stellt **Radfahren in allen Monaten** die **wichtigste Aktivität** dar (vgl. Abbildung 5-4).

Im nunmehrigen Spitzenmonat Juni ist bei rd. 2/3 aller Besucher Radfahren die Hauptaktivität. Der Anteil organisierter Gruppen am Besucheraufkommen nimmt im Vorsommer (Mai, Juni) sowie im Herbst (Oktober) weiter zu.

Abbildung 3-5: Besucherverteilung 2008 (mittlere Besucherentwicklung) nach Monaten und Hauptaktivitäten



Bei mittlerer Besucherentwicklung beträgt das geschätzte Besucheraufkommen im Hintergebirge an einem **durchschnittlichen Wochenende im Juni** (=Spitzenmonat) **rd. 3.200 Besucher/Tag**.

Der stärkste Besucherzustrom findet zwischen 10.00 und 11.00 Uhr vormittags statt. Maximal sind rd. 3.000 Besucher gleichzeitig anwesend (zwischen 14.00 und 16.00 Uhr). Dieser Wert entspricht 90% der Gesamtbesucher.

Montag bis Freitag entspricht das Besucheraufkommen rd. 50% des Wochenendwertes bzw. rd. 1.600 Besuchern/Tag im Spitzenmonat.

Es wird angenommen, daß bei einem (teilweisen) Wiederaufbau der Waldbahn in Brunnbach rund 8.000 Besucher pro Jahr dieses Angebot nützen werden.

3.3.2 Besucherverteilung NP Informationszentrum

Das NP Informationszentrum in Reichraming wird voraussichtlich von **April bis Dezember** für Besucher geöffnet sein. Innerhalb dieses Zeitraumes werden von Seiten der Nationalpark Verwaltung rd. 50.000 Besucher/Jahr erwartet.

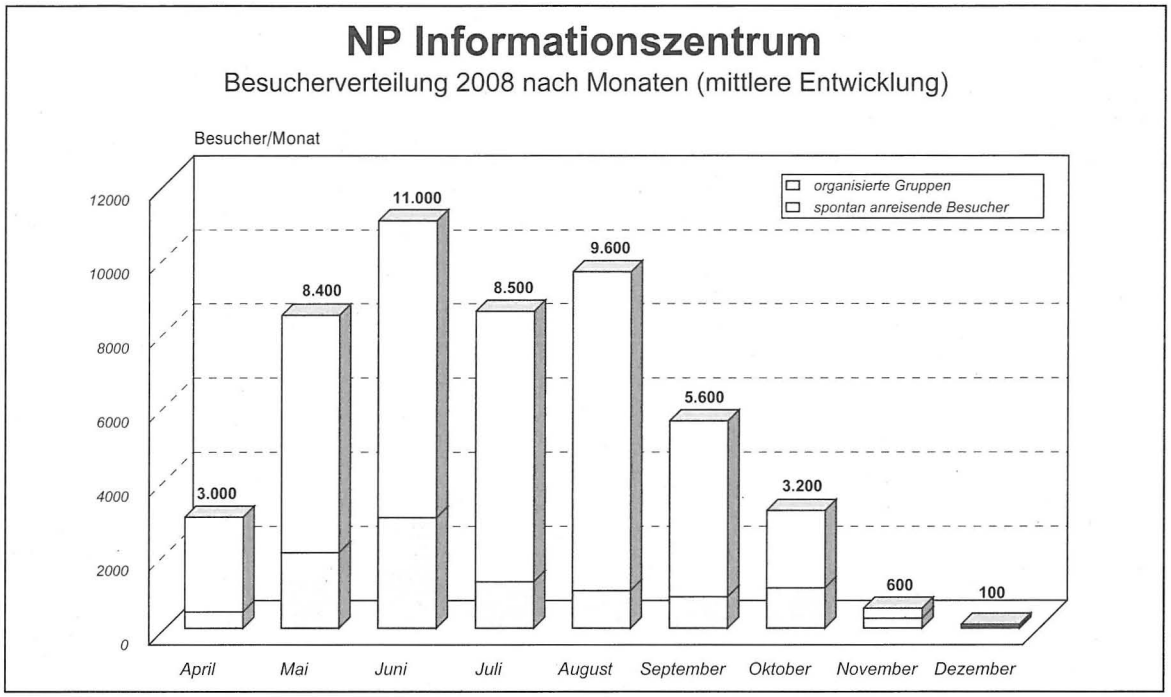
Abgeleitet von Erfahrungen bzw. Besucherstatistiken anderer Nationalparke, insbesondere des Nationalparks Bayrischer Wald (Hans-Eisenmann-Haus) sowie des Nationalparks Neusiedlersee – Seewinkel (Nationalparkhaus Illmitz), wird die Besucherverteilung nach Monaten prognostiziert.

Das Besuchermaximum wird im **Juni** mit **rd. 11.000 Besuchern** bzw. durchschnittlich 360 Besuchern/Tag erreicht. In den Monaten Mai, Juli und August wird das NP Informationszentrum von rd. 8.500 – 9.500 Besuchern (durchschnittlich 280 – 310 Besucher/Tag) frequentiert. In den Monaten November und Dezember ist das Besucheraufkommen mit rd. 600 bzw. rd. 100 Besuchern vergleichsweise gering.

Vor allem in den Monaten Mai, Juni und Oktober finden Schullandwochen bzw. Schulausflüge in den Nationalpark statt. Dementsprechend besuchen die mit Abstand meisten **organisierten Gruppen** das NP Informationszentrum im Juni (knapp 3.000 Besucher), gefolgt vom Mai mit rd. 2.000 Besuchern.

In Abbildung 3-6 ist die Besucherverteilung 2008, unterschieden in organisierte Gruppen und spontan anreisende Besucher, nach Monaten dargestellt.

Abbildung 3-6: NP Informationszentrum - Besucherverteilung 2008 nach Monaten (mittlere Besucherentwicklung)



Das **maximale Besucheraufkommen** im NP Informationszentrum beträgt an **Wochenenden** rd. **750 Besucher/ Tag**. Von diesen 750 Personen besuchen bis zu 500 Besucher die Ausstellung „Lebensraum Wald" (die Kapazitätsgrenze wird mit 250 gleichzeitig anwesenden Ausstellungsbesuchern erreicht). Die Ausstellungsbesucher verweilen im Durchschnitt ein bis zwei Stunden, bei Schlechtwetter auch länger im Informationszentrum.

Die übrigen rd. 250 Besucher suchen das Informationszentrums nur kurz auf, um allgemeine Informationen über den Nationalpark, Touren, Aktivitäten und Nächtigungsmöglichkeiten einzuholen bzw. um den NP Shop oder das Café zu besuchen.

Besucherspitzen treten v.a. an den **verlängerten Wochenenden im Mai und Juni** sowie an sonnigen Sommerwochenenden auf. Generell beträgt die Bandbreite des täglichen Besucheraufkommens im Zeitraum von April bis Oktober 100 – 750 Besucher/Tag, im November und Dezember deutlich weniger.

An **durchschnittlichen Wochenenden** im Spitzenmonat frequentieren rd. **350 Besucher/Tag** das Informationszentrum. Erfahrungen im Nationalpark Neusiedlersee – Seewinkel zeigen, daß individuell anreisende Tagesgäste vor allem bei Schönwetter und in Kombination mit anderen Aktivitäten (z.B. Radfahren) das Informationszentrum besuchen.

Von den rd. 350 Besuchern besuchen bis zu 250 Personen die Ausstellung und halten sich somit längere Zeit im Informationszentrum auf, während die übrigen 150 Besucher nur allgemeine Informationen einholen und nur kurz verweilen.

Montag bis Freitag beträgt das Besucheraufkommen bei mittlerer Besucherentwicklung im Spitzenmonat rd. 200-350 Besucher/Tag. Bis zu 200 Personen besuchen die Ausstellung, die übrigen rd. 150 Besucher verweilen nur kurz, um allgemeine Informationen einzuholen.

3.4 Parkraumbilanz

3.4.1 Stellplatzbedarf Reichraminger Hintergebirge

Bestehendes Angebot

Insgesamt bestehen **315 Stellplätze** in Reichraming, davon sind **160 bewirtschaftet** und 155 nicht bewirtschaftet (vgl. Abbildung 3-7).

Innerhalb der Schallau bestehen in Summe 185 Stellplätze, davon

- 160 bewirtschaftete Stellplätze südlich von Dirnbach und
- 25 nicht bewirtschaftete Stellplätze in Dirnbach.

Im Bereich **Ortszentrum Reichraming – Schallau** bestehen in Summe 130 Stellplätze, davon

- 90 nicht bewirtschaftete Stellplätze im Ortszentrum und
- 40 nicht bewirtschaftete Stellplätze bei der Wehranlage zwischen Schallau und Ortszentrum.

Bereits 1998 werden an Sommerwochenenden knapp 140 Pkw abseits der ausgewiesenen Parkplätze abgestellt (in der Regel illegal auf privatem Gut bzw. mit gültigem Parkschein für die bereits ausgelasteten Parkplätze am Straßenrand).

Prognostizierter Stellplatzbedarf

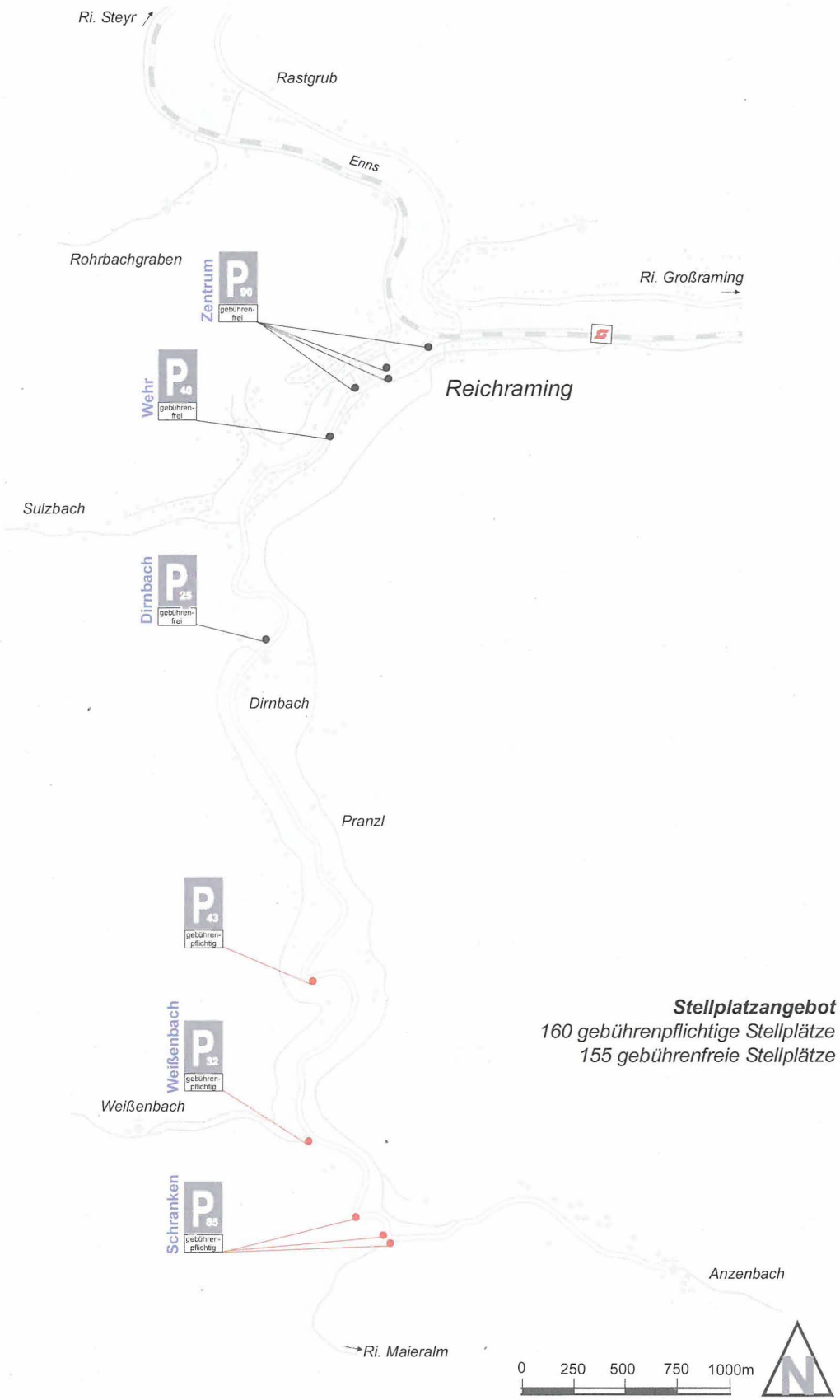
Durchschnittliches Wochenende im Spitzenmonat: Bei einer mittlerer Besucherentwicklung 1998 => 2008 beträgt der prognostizierte Stellplatzbedarf in Abhängigkeit von der zukünftigen Verkehrsmittelwahl zwischen 540 (optimale Lenkungsmaßnahmen) und 770 Stellplätze (keine Lenkungsmaßnahmen).

Bei einer **mittleren Verlagerung** (Hauptszenario – MIV Anteil 55%) und einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 2,5 werden rd. **650 Stellplätze** benötigt. Mit dem bestehenden Angebot in Reichraming kann nur die Hälfte des prognostizierten Bedarfes abgedeckt werden, es **fehlen** demnach rd. **335 Stellplätze**! Ohne geeignete Maßnahmen würde sich die Zahl der illegal abgestellten Pkw im Vergleich zu 1998 mehr als verdreifachen und damit der Parkdruck auf das Zentrum von Reichraming weiter steigen!

Ohne verkehrliche **Lenkungsmaßnahmen** und bei maximaler Besucherentwicklung würde sich der **Stellplatzbedarf** im Vergleich zu 1998 sogar **verdoppeln.** In diesem Szenario wären an durchschnittlichen Wochenenden bis zu 950 Pkw gleichzeitig abgestellt.

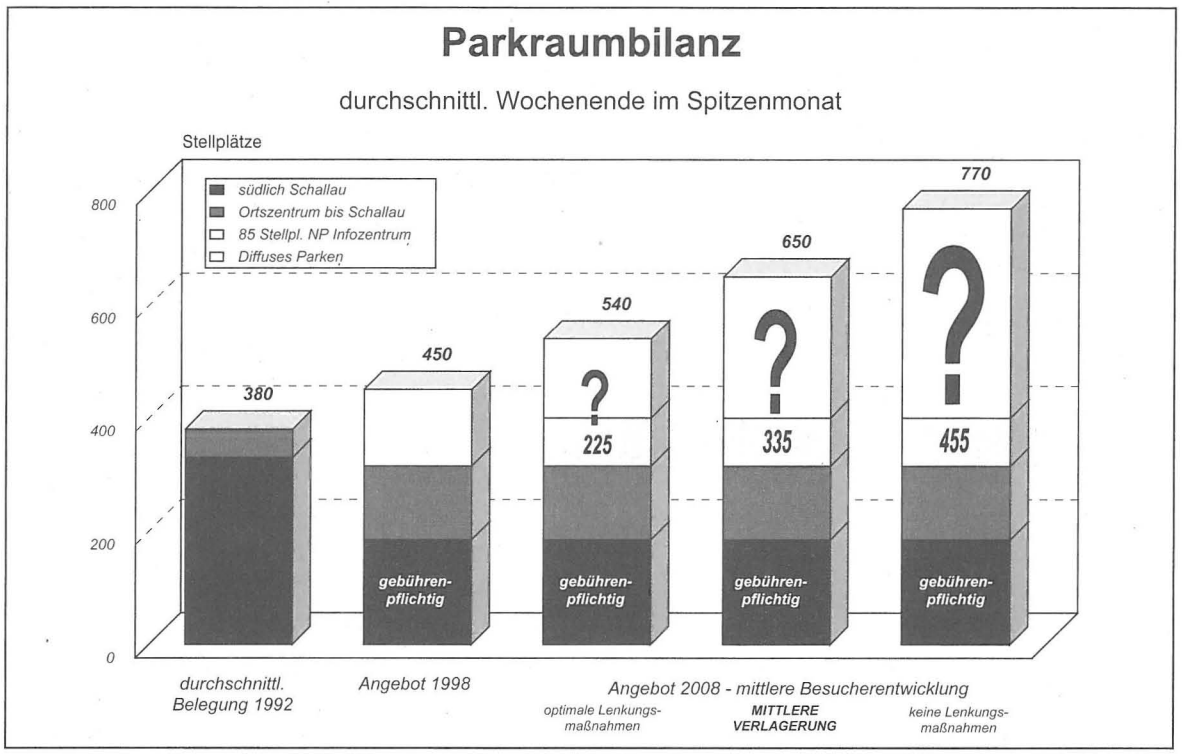
Montag bis Freitag entspricht das Besucheraufkommen bzw. der Stellplatzbedarf rd. 50% des Wochenendwertes (rd. 1.500 gleichzeitig anwesende Besucher bzw. 325 Stellplätze). Dieser Bedarf kann mit dem bestehenden Angebot nahezu zur Gänze abgedeckt werden.

Abbildung 3-7 Bestehendes Stellplatzangebot in Reichraming



Stellplatzangebot
160 gebührenpflichtige Stellplätze
155 gebührenfreie Stellplätze

Abbildung 3-8: Parkraumbilanz – durchschnittliches Wochenende im Spitzenmonat



3.4.2 Stellplatzbedarf beim Nationalpark Informationszentrum

Ausgangslage

Laut **OÖ Bautechnikverordnung** (§45-46) besteht bei der Neuerrichtung von Bauten eine generelle Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen. Die erforderliche Anzahl an Stellplätzen wird im Zuge des Bauverfahrens von der Baubehörde (unter Beiziehung des zuständigen Bezirksbauamtes) festgelegt. Die Bezugsgröße je Stellplatz (Nutzfläche, Besucherplätze etc.) ist abhängig von der Art der geplanten Nutzung.

Als wesentliche Eingangsgröße für das Verkehrskonzept NP Informationszentrum wurde die aus der OÖ Bautechnikverordnung abgeleitete erforderliche Anzahl an Stellplätzen gemeinsam mit dem zuständigen Amtssachverständigen (Hr. Krendl, Bezirksbauamt Steyr Land) abgeschätzt. Auf Basis der vom Architekturbüro Aichholzer und Klein erstellten Raumbedarfsauflistung (Stand 21.7.1999) bzw. der maximalen Besucherkapazität der Ausstellung (maximal 250 gleichzeitig anwesende Personen) ist demnach die Errichtung von rd. **105 Stellplätzen erforderlich**. Darüber hinaus sind Stellplätze zur Abstellung von Autobussen zu berücksichtigen.

Vor allem aufgrund des Fehlens von ausreichenden Flächen in der Schallau ist § 46 Abs. 2 der OÖ BauTV (Ausnahmen von der Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen) von Bedeutung für das NP Informationszentrum. Demzufolge ist bei besonderer örtlicher Lage und ausreichender **Möglichkeit einer** den öffentlichen Verkehr nicht behindernden **anderweitigen Abstellung** eine teilweise **Stundung** der Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen grundsätzlich möglich.

Stellplatzbedarf

Die nach der OÖ BauTV erforderlichen rd. 105 Stellplätze stellen einen von den geplanten Raumnutzungen und Raumgrößen bzw. von der maximal möglichen Zahl an Ausstellungsbesuchern über Richtwerte abgeleiteten theoretischen Stellplatzbedarf dar. Dieser Wert bildet den aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen maximal möglichen Bedarf ab.

Der tatsächliche Stellplatzbedarf ist entsprechend der Besucherverteilung saisonal und nach Wochentagen unterschiedlich. Außerdem können in der Praxis zwischen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen wegen der unterschiedlichen zeitlichen Verteilung Synergien genutzt werden. Beispielsweise werden die Mitarbeiterstellplätze der Bundesforste an den Wochenenden nicht benötigt und können somit zur Abdeckung von Bedarfsspitzen im Besucherverkehr mitverwendet werden.

Hinsichtlich der **Aufenthaltsdauer** im NP Informationszentrum wird davon ausgegangen, daß **Ausstellungsbesucher** in Summe bis zu drei Stunden im Informationszentrum verweilen, während **Kurzbesucher**, die sich nur einen Überblick über den Nationalpark schaffen wollen, allgemeine Informationen einholen bzw. den NP Shop besuchen, maximal eine Stunde in der Schallau bleiben. Bei Angestellten der Bundesforste bzw. der NP GmbH sowie bei Seminarteilnehmern wird angenommen, daß sie ihren Stellplatz den ganzen Tag über benötigen.

Organisierte Gruppen besuchen das NP Informationszentrum fast ausschließlich Montag bis Freitag. Sie zeichnen sich durch einen extrem niedrigen MIV-Anteil (unter 10%) aus. Deshalb wird angenommen, daß insgesamt der MIV-Anteil Montag bis Freitag aufgrund des hohen Anteils von organisierten Gruppen an den Gesamtbesuchern mit 50% unter bzw. umgekehrt an Wochenenden mit 60% über dem Durchschnitt von 55% liegt.

Stellplatzbedarf Montag bis Freitag im Spitzenmonat

- **Mitarbeiter**: Laut NP Verwaltung werden **30 Stellplätze** für Angestellte der Bundesforste bzw. der NP GmbH benötigt.
- **Seminarbesucher**: Laut OÖ BauTV sind für Seminarbesucher **20 Stellplätze** zu errichten (Richtwert 5m² Nutzfläche je Stellplatz).
- **Ausstellungsbesucher**: Den seitens der Ausstellungsplaner (Fr. Dr. Kreissl) prognostizierten durchschnittlich 200 Besuchern/Tag entspricht ein Stellplatzbedarf für rd. 40 Pkw (50% MIV-Anteil, Besetzungsgrad 2,5). Bei einer Beschränkung der **Parkdauer** auf maximal **180 min** und dem zeitlichen Anreiseverhalten entsprechend dem Talschlusskonzept reduziert sich dieser Bedarf auf knapp **25 Stellplätze** (max. 63% gleichzeitig anwesende Pkw).
- **Kurzbesucher**: Für 150 Besucher bzw. 35 Pkw (55% MIV-Anteil, Besetzungsgrad 2,5) sind bei einer Beschränkung der **Parkdauer** auf **60 min** unter **10 Stellplätze** erforderlich (max. 27% gleichzeitig anwesende Pkw).
- **Gesamt**: In Summe ergibt sich somit bei einer zeitlichen Beschränkung der Parkdauer ein Bedarf in der Höhe von **85 Stellplätzen**. Können die Pkw zeitlich unbegrenzt abgestellt werden, so sind 125 Stellplätze erforderlich.

Stellplatzbedarf durchschnittliches Wochenende

- **Mitarbeiter**: An Wochenenden werden seitens der Bundesforste keine bzw. seitens der NP GmbH nur ein Teil der Mitarbeiterstellplätze benötigt. Demzufolge wird der Bedarf auf **15 Stellplätze** geschätzt.
- **Seminarbesucher**: Laut Auskunft der NP Verwaltung sind für Wochenenden keine Seminare geplant. Somit sind hierfür keine Stellplätze erforderlich.
- **Ausstellungsbesucher**: Den seitens der Ausstellungsplaner (Fr. Dr. Kreissl) prognostizierten durchschnittlich 200 Besuchern/Tag entspricht ein **Stellplatzbedarf** für rd. **50 Pkw** (60% MIV-Anteil, Besetzungsgrad 2,5). Bei einer Beschränkung der Parkdauer auf maximal 180 min und dem zeitlichen Anreiseverhalten entsprechend dem Talschlusskonzept reduziert sich dieser Bedarf auf knapp 35 Stellplätze (max. 63% gleichzeitig anwesende Pkw).
- **Kurzbesucher**: Für 150 Besucher bzw. 36 Pkw (60% MIV-Anteil, Besetzungsgrad 2,5) sind bei einer Beschränkung der **Parkdauer** auf **60 min** knapp **10 Stellplätze** erforderlich (max. 27% gleichzeitig anwesende Pkw).
- **Gesamt**: In Summe ergibt sich somit bei einer zeitlichen Beschränkung der Parkdauer ein Bedarf in der Höhe von 60 Stellplätzen. Können die Pkw ausgen. Kurzbesucher zeitlich unbegrenzt abgestellt werden, so sind **75 Stellplätze** erforderlich.

Stellplatzbedarf Spitzenwochenende

- **Mitarbeiter**: An Wochenenden werden seitens der Bundesforste keine bzw. seitens der NP GmbH nur ein Teil der Mitarbeiterstellplätze benötigt. Demzufolge wird der Bedarf auf unter **15 Stellplätze** geschätzt.
- **Seminarbesucher**: Laut Auskunft der NP Verwaltung sind für Wochenenden keine Seminare geplant. Somit sind hierfür keine Stellplätze erforderlich.
- **Ausstellungsbesucher**: Den seitens der Ausstellungsplaner (Fr. Dr. Kreissl) prognostizierten maximal 500 Besuchern/Tag entspricht ein **Stellplatzbedarf** für rd. **120 Pkw** (60% MIV-Anteil, Besetzungsgrad 2,5). Bei einer Beschränkung der Parkdauer auf maximal 180 min und dem zeitlichen Anreiseverhalten entsprechend dem Talschlusskonzept reduziert sich dieser Bedarf auf knapp 75 Stellplätze (max. 63% gleichzeitig anwesende Pkw).
- **Kurzbesucher**: Für 250 Besucher bzw. 60 Pkw (60% MIV-Anteil, Besetzungsgrad 2,5) sind bei einer Beschränkung der **Parkdauer** auf **60 min** bis zu **10-15 Stellplätze** erforderlich (max. 27% gleichzeitig anwesende Pkw).
- **Gesamt**: In Summe ergibt sich somit bei einer zeitlichen Beschränkung der Parkdauer ein Bedarf in der Höhe von 105 Stellplätzen. Können die Pkw ausgen. Kurzbesucher zeitlich unbegrenzt abgestellt werden, so sind **150 Stellplätze** erforderlich.

4 VERKEHRSKONZEPT NATIONALPARK INFORMATIONSZENTRUM

Die Erstellung des Verkehrskonzeptes NP Informationszentrum erfolgt unter Beachtung folgender Planungsgrundsätze:

- Umwelt- und nationalparkgerechte Lenkung der Besucherströme,
- Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes,
- Anlasten der Kosten für die Verkehrslenkung nach dem Verursacherprinzip,
- Vermeidung zusätzlicher Verkehrsbelastungen für die Bevölkerung in Reichraming.

Ausgehend von der Prognose des Besucheraufkommens und der künftigen Verkehrsmittelwahl wird im Sinne einer umweltverträglichen Abwicklung der zu erwartenden Besucherströme beim geplanten NP Informationszentrum in der Schallau folgendes Maßnahmenbündel vorgeschlagen (vgl. Abbildung 4-1, Abbildung 4-2).

1. **Parkraumkonzept**
   - Beschränkte Errichtung von Stellplätzen beim NP Informationszentrum,
   - Abstellen von Reisebussen außerhalb von Reichraming,
   - Errichtung eines Auffangparkplatzes in Rastgrub,
   - Parkleitsystem für Pkw und Reisebusse.
2. **Verbindung Bahnhof / Rastgrub – Schallau – Brunnbach**
   - An Wochenenden Shuttle Verkehr Rastgrub / Bahnhof – NP Infozentrum – Brunnbach (Waldbahn),
   - Montag bis Freitag Rufbus Bahnhof – NP Informationszentrum,
   - Kutschenfahrten Bahnhof – NP Infozentrum – Brunnbach (Waldbahn),
   - Schaffung einer attraktiven fußläufigen Verbindung vom Bahnhof zum NP Informationszentrum.
3. **Finanzielle Anreize**
   - Waldbahn Package (Ausstellung + Shuttle + Waldbahn),
   - OÖVV Kombi-Ticket (Ausstellung bzw. Waldbahn Package),
   - Ermäßigter Fahrradverleih für Bahnanreisende,
   - Ermäßigungen für Busanreisende,
   - Parkraumbewirtschaftung.
4. **Marketing für die Anreise ohne Auto**
   - Anreise ohne Auto als integrierter Bestandteil des Gesamtmarketings,
   - Kooperation mit dem OÖ Verkehrsverbund bzw. den ÖBB.
5. **Bevorzugte Behandlung von Besuchern ohne Auto**
   - Ausstiegsstelle für Busanreisende / Shuttle-Haltestelle unmittelbar bei NP Informationszentrum,
   - Errichtung von Radabstellanlagen unmittelbar beim NP Informationszentrum Schallau.

Die Einzelmaßnahmen werden im folgenden ausführlich beschrieben

Abbildung 4-1: Verkehrskonzept NP Informationszentrum – Mo-Fr und außerhalb der Saison

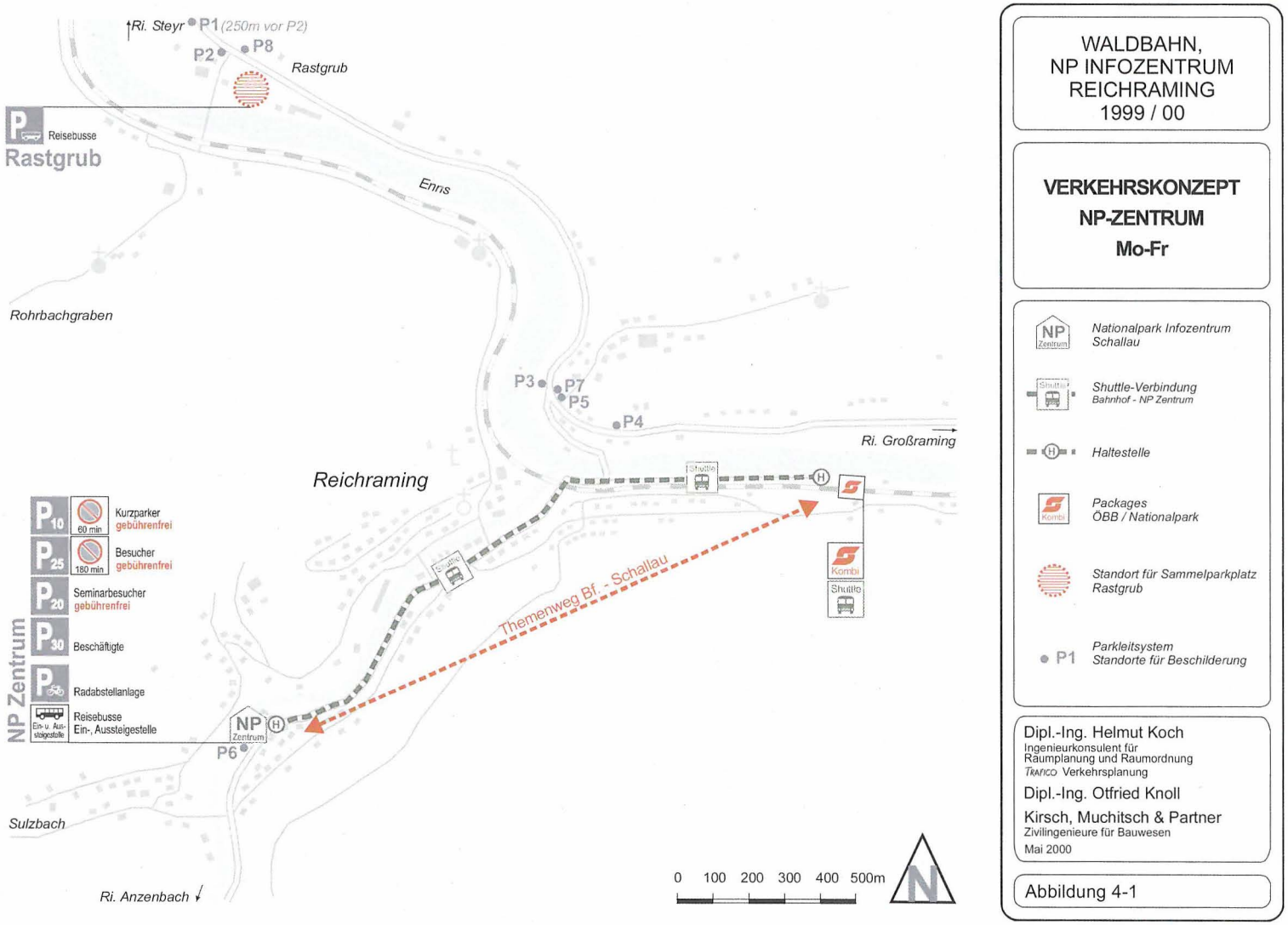
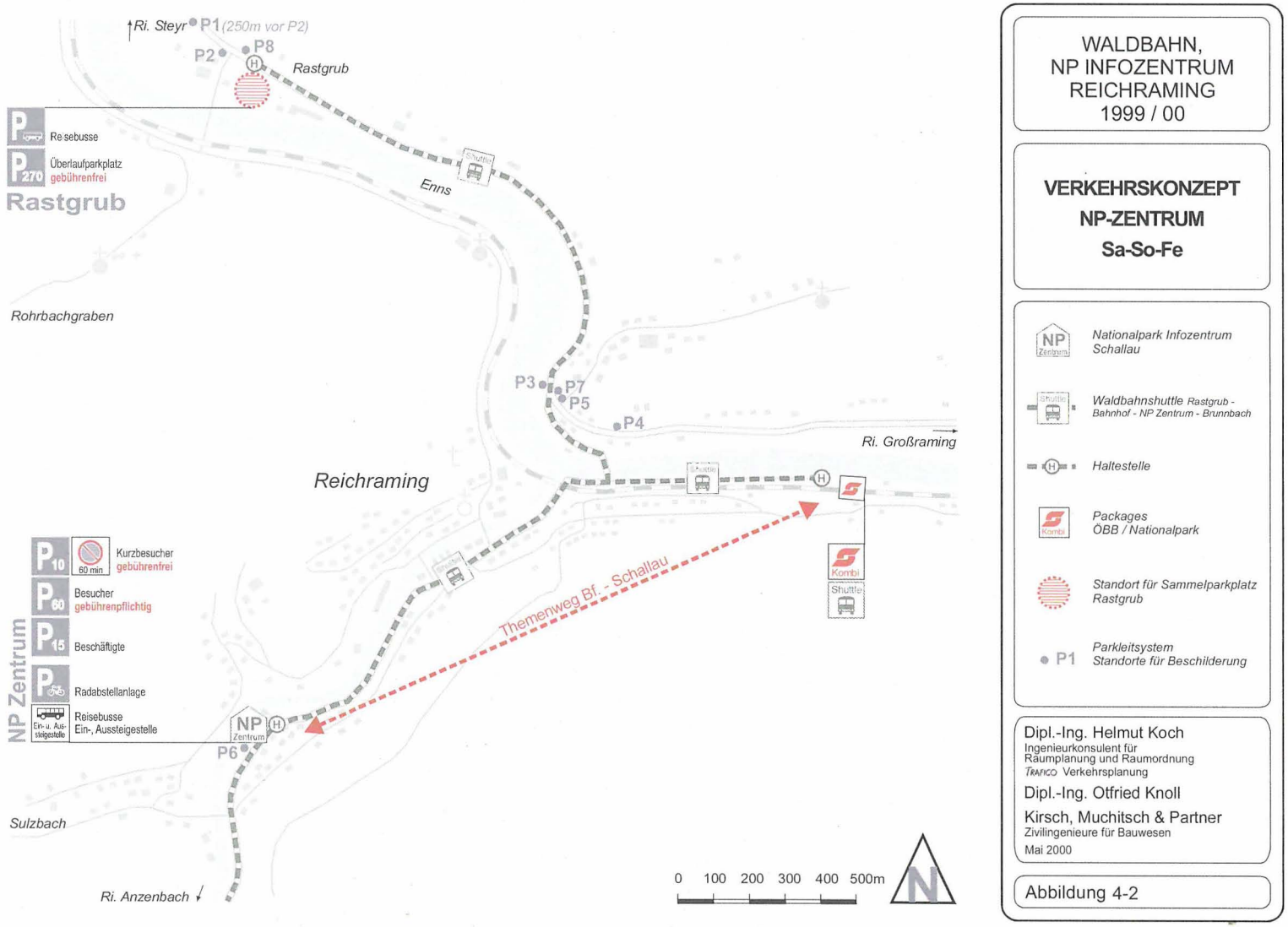


Abbildung 4-2: Verkehrskonzept NP Informationszentrum – Wochenende in der Saison



4.1 Parkraumkonzept

In Reichraming und insbesondere in der Schallau mangelt es grundsätzlich an geeigneten Flächen für die Errichtung von Parkplätzen. Es liegt aber auch im Selbstverständnis eines NP Informationszentrums, das Stellplatzangebot im näheren Umkreis weitestgehend einzuschränken. Dies auch, um die Verkehrsbelastung der Bewohner von Reichraming nicht noch weiter ausufern zu lassen.

Bei der Dimensionierung des Parkplatzes beim NP Informationszentrums können Synergien zwischen den einzelnen Nutzungsansprüche genutzt werden. Beispielsweise werden die Mitarbeiterstellplätze der Bundesforste sowie die Stellplätze für Seminarbesucher an den Wochenenden nicht benötigt und können zur Abdeckung von Bedarfsspitzen im Besucherverkehr mitverwendet werden.

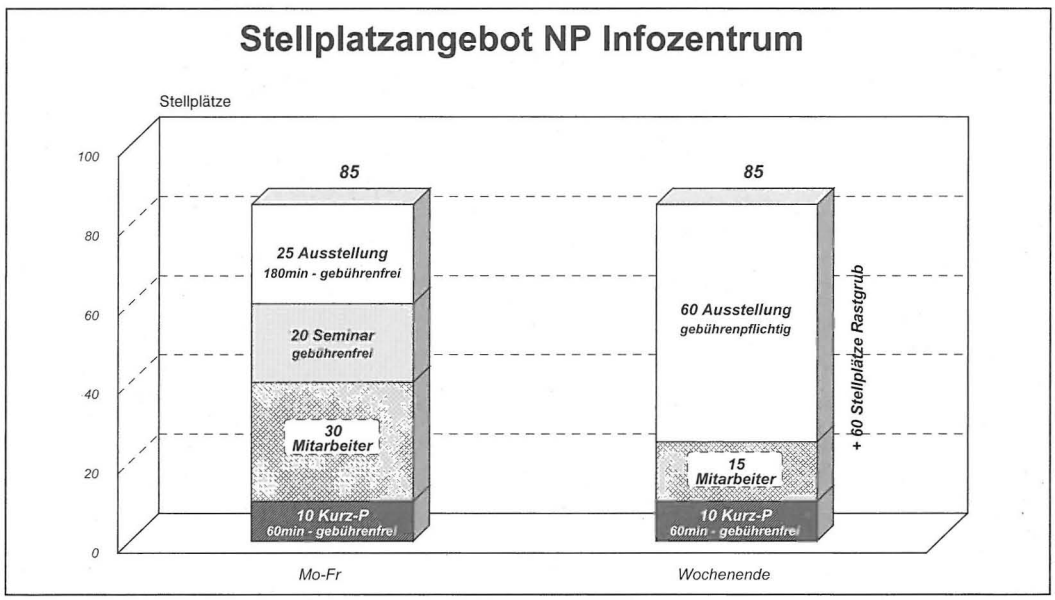
Maßnahme 1: Beschränkte Errichtung von Stellplätzen beim NP Informationszentrum

Der prognostizierte Parkraumbedarf beim NP Informationszentrum beträgt während der Woche rd. 85 bzw. an durchschnittlichen Wochenenden in der Saison rd. 60 Stellplätze. An Spitzentagen werden bis zu 105 Stellplätze benötigt. Diese Werte basieren auf der Annahme, daß die Besucher nur während ihres Aufenthalts im NP Informationszentrums ihren Pkw in der Schallau abstellen, für anschließende Aktivitäten jedoch einen der bestehenden Parkplätze im Hintergebirge nutzen.

Kurzbesucher, die sich im NP Informationszentrum nur einen kurzen Überblick über den Nationalpark schaffen wollen, allgemeine Informationen einholen bzw. den NP Shop besuchen, bleiben erfahrungsgemäß kürzer als eine Stunde. Die für diese Besuchergruppe erforderlichen **10 Stellplätze** sollten bei klarer **räumlicher Trennung** von den übrigen Parkmöglichkeiten z.B. als Schrägparker am Straßenrand errichtet werden. Um zu gewährleisten, daß diese Stellplätze auch tatsächlich nur von Kurzbesuchern genutzt werden, sollte Mo-So die **zulässige Parkdauer** auf **60min** beschränkt werden! Eine Bewirtschaftung dieser Stellplätze ist nicht zweckmäßig.

Von den während der Woche benötigten **75 Stellplätzen** für die **Mitarbeiter, Seminarbesucher** und **Ausstellungsbesucher** können 40 Stellplätze als Parkdeck unterhalb des aufgeständerten NP Informationszentrums sowie 35 Stellplätze im Anschluß daran auf gleichem Niveau im Freien errichtet werden. Um zu gewährleisten, daß jene 25 Stellplätze, die für Ausstellungsbesucher vorgesehenen sind, diesen auch tatsächlich zur Verfügung stehen, wird Mo-Fr eine Beschränkung der zulässigen Parkdauer auf 180 min empfohlen. Da während der Woche im Hintergebirge ausreichend Stellplätze vorhanden sind, kann der Pkw nach dem Besuch des NP Informationszentrums auf einem der bewirtschafteten Parkplätze zeitlich uneingeschränkt abgestellt werden.

Abbildung 4-3: Stellplatzangebot NP Informationszentrum



An **Wochenenden** finden keine Seminare statt, für Mitarbeiter werden nur 15 Stellplätze benötigt. Die somit nicht benötigten 35 Stellplätze stehen zusätzlich für Ausstellungsbesucher (gesamt 60 Stellplätze) zur Verfügung. Damit kann an durchschnittlichen Wochenenden in der Saison – auch ohne zeitliche Beschränkung der Parkdauer – der gesamte **Stellplatzbedarf** für Ausstellungsbesucher in der Schallau **abgedeckt** werden.

Da an Sommerwochenenden das Stellplatzangebot im Hintergebirge ohnehin äußerst knapp ist, wird empfohlen, die Parkdauer für Ausstellungsbesucher zeitlich nicht zu beschränken. Damit können Ausstellungsbesucher ihren Pkw auch für weitere Aktivitäten im Hintergebirge beim NP Informationszentrum abgestellt lassen. Im Gegenzug sollten allerdings die 60 Besucherstellplätze als in das Stellplatzangebot im Hintergebirge integrierter Teil auch **bewirtschaftet** werden.

Während an durchschnittlichen Sommerwochenenden 60 Stellplätze ohne zeitliche Beschränkung der Parkdauer ausreichen, werden an Spitzenwochenenden für Ausstellungsbesucher bis zu 120 Stellplätze benötigt. Zur Abdeckung des Spitzenbedarfes ist es erforderlich, 60 Stellplätze in das Vorfeld von Reichraming auszulagern. Hierfür wird die Errichtung eines gebührenfreien Auffangparkplatz in Rastgrub empfohlen (Maßnahme 3).

Maßnahme 2: Abstellen von Reisebussen außerhalb von Reichraming

Während die Situierung der Ein- bzw. Ausstiegsstelle für Reisebusse (ist zugleich Shuttle-Haltestelle) unmittelbar im Eingangsbereich des NP Informationszentrums zweckmäßig ist, sollten die Reisebusse außerhalb von Reichraming in Rastgrub abgestellt werden.

Es wird empfohlen, fünf Parkstände zu errichten und diese in den geplanten Auffangparkplatz Rastgrub zu integrieren. In diesem Zusammenhang sollte ein eigenes Parkleitsystem für Reisebusse installiert werden (Maßnahme 4). Um ein problemloses Wenden der Busse in der Schallau zu gewährleisten, ist die Errichtung einer eigenen Wendeschleife für Reisebusse notwendig.

Maßnahme 3: Errichtung eines Auffangparkplatzes in Rastgrub

Zur Abdeckung von Bedarfsspitzen im ruhenden Verkehr wird die Errichtung eines Auffangparkplatzes mit **270 Stellplätzen** in Rastgrub empfohlen. Dieser Standort hat die Funktion eines Überlaufparkplatzes, wenn an Spitzentagen die 85 Stellplätze beim NP Informationszentrum bzw. die 315 bestehenden Stellplätze im Hintergebirge ausgelastet bzw. überlastet sind. Ist dies der Fall, werden die Besucher über das Parkleitsystem auf diesen Umstand hingewiesen und direkt auf die gebührenfreie Parkfläche im Vorfeld des Nationalparks geleitet.

Aber nicht nur an Spitzentagen stellt der Auffangparkplatz in Rastgrub insbesondere für jene knapp 40% der MIV-Anreisenden, die mit dem Fahrrad am Autodach nach Reichraming kommen, eine Alternative zur direkten Fahrt in das Hintergebirge dar. Er liegt unmittelbar am Ennsradweg, ist **gebührenfrei** und **ohne zeitliche Beschränkung der Parkdauer**. An Saisonwochenenden von Mai bis Oktober besteht zusätzlich die Möglichkeit, mit dem Waldbahn-Shuttle vom Auffangparkplatz in Rastgrub zum NP Informationszentrum bzw. in das Hintergebirge zu gelangen.

Darüber hinaus sollen am Auffangparkplatz in Rastgrub fünf Parkstände für Reisebusse errichtet werden.

Maßnahme 4: Parkleitsystem für Pkw und Reisebusse

Zur **Lenkung des Pkw-Besucherverkehrs** sowie für Reisebusse soll in Reichraming ein Parkleitsystem errichtet werden. Dieses beginnt bereits an der Bundesstraße und führt die Besucher zum bestgeeigneten Parkplatz.

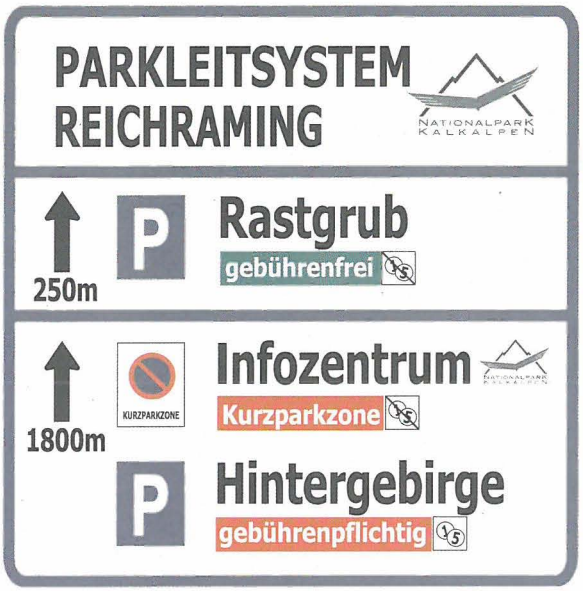
Darüber hinaus werden an stark besuchten Sommerwochenenden **Überlastungen** der Parkplätze im Hintergebirge angezeigt und die Besucher auf den Überlaufparkplatz in Rastgrub verwiesen. Der Wechsel der Anzeige (Einschiebetafel „besetzt") müßte im Bedarfsfall händisch durch einen Mitarbeiter des NP Informationszentrums erfolgen. Eine ferngesteuerte elektronische Wechselwegweisung wäre zu prüfen.

Die Standorte für die einzelnen Elemente der Wegweisung sind in Abbildung 4-1 dargestellt.

Beschilderung an der Bundesstraße

Um die Besucher frühzeitig auf das Parkleitsystem aufmerksam zu machen, sollten an der Bundesstraße bereits rd. 250 Meter vor den ersten Ausfahrten **Übersichtstafeln** errichtet werden (P1, P4). Diese geben im Vorfeld einen Überblick über das Parkplatzangebot (gebührenfreie und bewirtschaftete Stellplätze sowie Stellplätze mit zeitlich beschränkter Parkdauer).

Abbildung 4-4: Übersichtstafel aus Richtung Steyr



Standort: P1 3500/2500

Die Wegweiser an der Bundesstraße unmittelbar vor den **Ausfahrten** nach Reichraming (P3, P5) bzw. nach Rastgrub (P2, P8) entsprechen vom Prinzip her den Übersichtstafeln. Die Hauptaussage, die durch die unterschiedliche Farbgebung (grün / rot) unterstrichen werden soll, ist:

- **Rastgrub** ist gebührenfrei sowie ohne zeitliche Beschränkung der Parkdauer und liegt am Radweg zum NP Informationszentrum bzw. in das Hintergebirge,
- während die Parkdauer beim **NP Informationszentrum** zeitlich beschränkt ist und
- die Stellplätze im **Hintergebirge** gebührenpflichtig bzw. besetzt (Einschiebetafel) sind.

Abbildung 4-5: Wegweisung an den Ausfahrten aus Richtung Steyr

P Hintergebirge zum Einschieben: **besetzt**

Standort: P2 2500/2500

P Hintergebirge zum Einschieben: **besetzt**

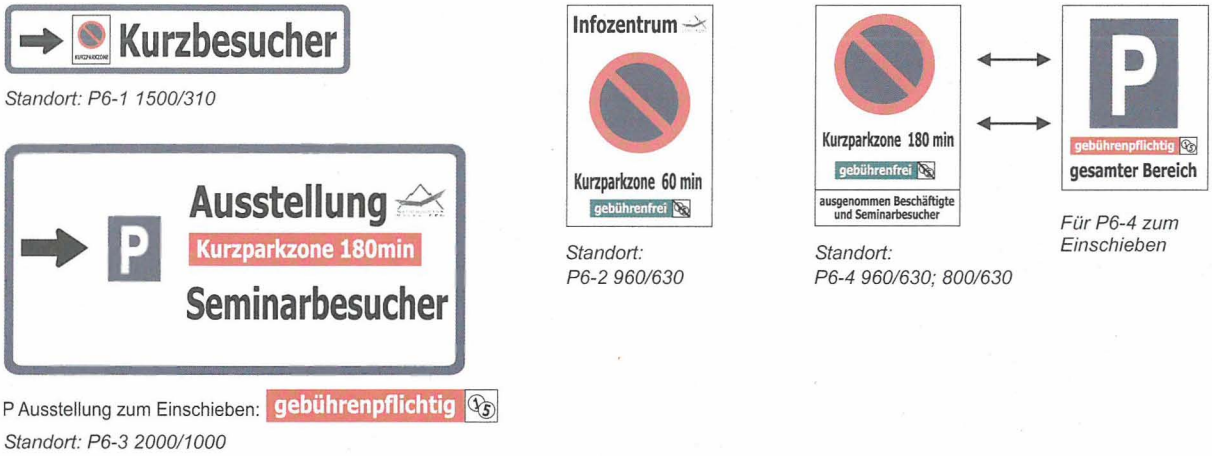
Standort: P3 2500/1600

Beschilderung beim NP Informationszentrum

Beim NP Informationszentrum werden die getrennten **Einfahrten** zu den 10 Stellplätzen für Kurzbesucher (P6-1) sowie zum Parkplatz für Ausstellungs- und Seminarbesucher mit Einschiebetafel (P6-3) beschildert. Die Beschilderung an den Parkplätzen kennzeichnet die Kurzparkzone zu 60 bzw. 180 Minuten (P6-2, P6-4), wobei Beschäftigte und Seminarbesucher von dieser Regelung ausgenommen werden. Für das Schild P6-4 ist für Wochenenden aufgrund der Bewirtschaftung ohne zeitliche Beschränkung der Parkdauer eine Einschiebetafel erforderlich.

Die Beschilderung beim NP Informationszentrum ist in folgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 4-6: Beschilderung beim NP Informationszentrum

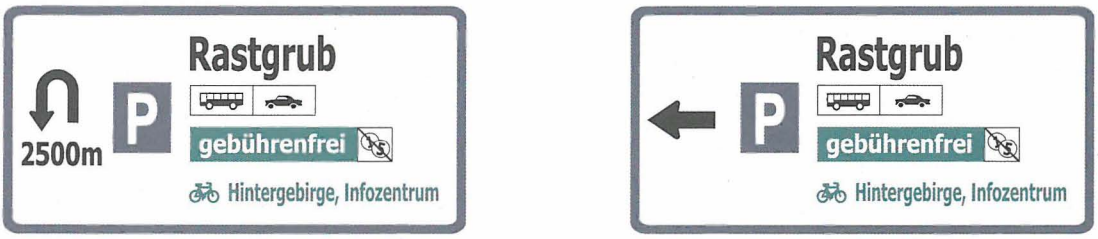


Beschilderung für Reisebusse

Zum NP Informationszentrum ist für die Reisebusse keine eigene Wegweisung erforderlich. Um allerdings die Busse von der Ein- bzw. Aussteigestelle (= Shuttle-Haltestelle) weiter zu den Parkständen in Rastgrub zu leiten, wird eine eigene Beschilderung empfohlen (P6-5, P7, P8).

Diese Beschilderung weist auch Pkw-Besuchern, die sich bereits in der Schallau befinden, den Weg zu dem gebührenfreien Auffangparkplatz in Rastgrub.

Abbildung 4-7: Beschilderung für Reisebusse



Standort: P6-5 2000/1000

Standort: P7, P8: 2000/1000

4.2 Verbindung Bahnhof / Rastgrub – Schallau – Brunnbach

Maßnahme 5: Waldbahn-Shuttle Rastgrub / Bahnhof – Schallau – Brunnbach

Als Zubringer zur wieder errichteten Waldbahn in Brunnbach wird ab Rastgrub ein Waldbahn-Shuttle betrieben. Das Waldbahn-Shuttle verkehrt über den Bahnhof Reichraming und das NP Informationszentrum Schallau nach Brunnbach.

Um für mit der Bahn anreisende Besucher ein attraktives Angebot zu schaffen, sind die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten in Reichraming **auf die Bahn abgestimmt**.

Neben der Zubringerfunktion zur Waldbahn in Brunnbach stellt das Waldbahn-Shuttle an Wochenenden **für Bahnanreisende** vom Bahnhof Reichraming eine attraktive **Verbindung zum NP Informationszentrum** dar (vgl. auch Maßnahme 6)!

Maßnahme 6: Rufbus Bahnhof – Schallau

Das NP Informationszentrum liegt rd. 2 km vom Bahnhof Reichraming entfernt und damit außerhalb des fußläufigen Einzugsbereiches. Für eine attraktive Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist daher die Führung eines Shuttles sinnvoll.

An **Wochenenden** von Mai bis September besteht durch die Führung des Waldbahn-Shuttles von Rastgrub nach Brunnbach eine attraktive Verbindung vom Bahnhof in die Schallau (Maßnahme 5). Dabei wird **ohne vorherige Anmeldung** ein unmittelbarer Anschluß von allen Zügen aus St. Valentin um 9.18, 11.17 und 13.16 Uhr bzw. zu allen Zügen nach St. Valentin um 14.40, 16.40 und 18.40 Uhr hergestellt.

Außerhalb der Verkehrstage des Waldbahn-Shuttles (**Montag bis Freitag** sowie außerhalb der Saison) wird empfohlen, einen **bedarfsorientierten Abholservice** vom Bahnhof in Form eines Rufbus-Shuttles zu schaffen. Um abgeholt zu werden, fordert der Bahnanreisende mindestens 30 Minuten vor Zugankunft in Reichraming telefonisch den Rufbus an. Anzustreben wäre, daß die Anmeldung auch beim **Schaffner** erfolgen kann und der Fahrtwunsch über den nächsten Fahrdienstleiter an das NP Informationszentrum weitergeleitet wird.

Da auf der Strecke Kleinreifling – St. Valentin tagsüber ein 2 Stundentakt besteht, könnten die Shuttleverkehre grundsätzlich von einem Beschäftigten des NP Informationszentrums nebenbei miterledigt werden. Der Shuttle-Verkehr würde rechtlich einem Mietwagengewerbe mit Pkw entsprechen, hierfür wäre der Erwerb einer Konzession nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz durch die NP Verwaltung erforderlich.

Als leichter umzusetzende Alternative wird empfohlen, ein ansässiges Mietwagenunternehmen mit der Abwicklung des Shuttle-Verkehrs zu beauftragen. In diesem Zusammenhang bietet sich eine **Integration in den Regionalverkehr Ennstal (RVE)** an. Der Shuttle-Verkehr Bahnhof – Schallau ließe sich ohne zusätzliches Fahrzeug in die bestehende Anruf-Sammel-Taxi Verbindung Damhofer – Rohrbachgraben – Reichraming (Bf.) integrieren.

Maßnahme 7: Kutschenfahrten

Bereits heute werden für organisierte Gruppen von der Familie Schwarzlmüller **Kutschenfahrten** mit Rahmenprogramm in das Hintergebirge angeboten. Diese stellen auch in Zukunft einen wesentlichen Bestandteil der Besucherlenkung (für bestimmte Zielgruppen) dar.

Maßnahme 8: Fußwegverbindung Bahnhof – Schallau

Als Alternative zur Inanspruchnahme des Shuttle-Verkehrs soll für ÖV-Anreisende vom Bahnhof Reichraming in die Schallau eine attraktive Fußwegverbindung geschaffen werden. Entsprechend dem Ausstellungskonzept (E. Kreissl, M. Krejcarek, J. Spörk) wird eine gestaltete Wegführung in Form eines **Themenweges** vorgeschlagen.

4.3 Finanzielle Anreize

Finanzielle Anreize erleichtern die Entscheidung der Besucher, bei der Anreise in den Nationalpark auf den Pkw zu verzichten. Diese Anreize können direkt (z.B. Ermäßigungen bei der Bahn) und / oder indirekt (z.B. Parkgebühren) gesetzt werden. Für das NP Informationszentrum werden folgende Maßnahmen empfohlen:

Maßnahme 9: Waldbahn Package (Ausstellung + Shuttle + Waldbahn)

Der geplante teilweise Wiederaufbau der Waldbahn in Brunnbach ist funktionell als (ergänzender) Bestandteil des NP Informationszentrums zu sehen. Über Inhalte der Ausstellung „Lebensraum Wald" wird zwischen den beiden Einrichtungen ein unmittelbarer Bezug hergestellt, der durch die Führung eines Waldbahn-Shuttles untermauert wird.

Vor allem aber soll durch eine gezielte Besucherlenkung über das NP Informationszentrum in Reichraming eine zusätzliche Verkehrsbelastung der Lumplgraben-Straße (Großraming – Brunnbach) weitestgehend unterbunden werden. Als direkter **Anreiz zur Anreise über Reichraming** wird empfohlen, ein **vergünstigtes Package-Angebot** zu schaffen, das den Eintritt zur Ausstellung „Lebensraum Wald", die Fahrt mit dem Shuttle Reichraming – Brunnbach sowie die Fahrt mit der Waldbahn beinhaltet.

Maßnahme 10: OÖVV Kombi-Ticket (Ausstellung bzw. Waldbahn Package)

Als direkter finanzieller Anreiz zur vermehrten Anreise mit der Bahn wird neben der Einrichtung eines Shuttle-Verkehrs vom Bahnhof die Ausgabe eines regionalen Kombi-Tickets vorgeschlagen. Das OÖVV Kombi-Ticket sollte an allen Fahrkartenschaltern in Oberösterreich und bei jedem Schaffner erhältlich sein.

Besucher des NP Informationszentrums und/oder der Waldbahn in Brunnbach, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen, erhalten dabei im Vorverkauf für den Besuch der **Ausstellung** bzw. für das **Waldbahn Package eine Ermäßigung** um beispielsweise 15 ATS sowie einen um 30% **ermäßigten OÖVV-Fahrschein**, kombiniert in einem Kombi-Ticket. Die Fahrt mit dem Shuttle vom Bahnhof zum NP Informationszentrum ist in diesem Ticket integriert.

Abbildung 4-8: Kombi-Tickets im Verkehrsverbund Steiermark für die Messe Graz (li.) bzw. Landesausstellung 1999 (re.)

Verkehrsverbund
Steiermark

Kombikarte
GFMI99 Eintritt 60.-
Gültig
08.05.99
Schladming
Graz
Via Leoben

VK Zonenanz: 19

Gesamtpreis S**430.-

990002 inkl. USt.
0003/0805990810 00002551

Gutschein für

GFMI99 Eintritt 60.-

Preis S***60.-

990002 inkl. 20% USt.
0003/0805990810 00002551

Verkehrsverbund
Steiermark

Kombikarte
LA 99 Verkehr
Gültig
08.05.99
Mürzzuschlag
Knittelfeld

Zone: 102 103 104 105
106 810 811 911

VK Zonenanz: 8

Gesamtpreis S**230.-

990002 inkl. USt.
0003/0805990903 00002552

Gutschein für

LA 99 Verkehr

Preis S***50.-

990002 inkl. 20% USt.
0003/0805990903 00002552

DIE VERBUND LINIE

Von außerhalb Oberösterreichs mit der Bahn anreisende Besucher erhalten bei Vorweisen der Bahnfahrkarte eine dem OÖVV Kombi-Ticket entsprechende Ermäßigung für den Ausstellungsbesuch bzw. das Waldbahn Package, die Fahrt mit dem Shuttle vom Bahnhof in die Schallau ist kostenlos.

Vergleichbar mit dem vorgeschlagenen OÖVV Kombi-Ticket sind die im Verkehrsverbund Steiermark bereits heute ausgegeben Kombi-Tickets für die Grazer Messe und die Landesausstellung (vgl. Abbildung 4-8).

Maßnahme 11: Ermäßigter Fahrradverleih für Bahnanreisende

In der Schallau besteht ein Mountainbike-Verleih der Österreichischen Bundesforste. Um für Bahnanreisende ein attraktives Angebot zu schaffen, wird vorgeschlagen, bei Vorweisen der Fahrkarte eine **Ermäßigung** z.B. um 10% (entspricht Gruppentarif ab 10Personen) zu gewähren.

Maßnahme 12: Ermäßigungen für Busanreisende

Durch eine forcierte Anreise mit Reisebussen wird eine direkte und umweltschonende Anreise auch aus kleineren Städten und ländlichen Gebieten ermöglicht.

Als finanziellen Anreiz zur Anreise mit Reisebussen wird vorgeschlagen, analog zum OÖVV Kombi-Ticket auch für Busanreisende eine Ermäßigung (um z.B. 15 ATS/Person) für die **Ausstellung** bzw. das **Waldbahn Package** zu gewähren.

Maßnahme 13: Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung versteht sich als indirekter finanzieller Anreiz zur autofreien Anreise. Die für das Abstellen des privaten Kraftfahrzeuges verlangten Gebühren sollten zumindest kostendeckend sein, das heißt den Aufwand (samt Überwachung) für die Bereitstellung des Stellplatzes decken. Anzustreben ist allerdings, mit der Parkgebühr auch einen Finanzierungsbeitrag für Alternativen zur Anreise mit dem Auto zu leisten.

- **Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Reichraming**

An Wochenenden (Mai bis September) ist das Stellplatzangebot in Reichraming bereits heute äußerst knapp. Um den prognostizierten künftigen Bedarf decken zu können, wird im vorliegenden Konzept die Errichtung eines Überlaufparkplatzes direkt am Ennsradweg in Rastgrub empfohlen. Auf diesem Parkplatz kann das Auto gebührenfrei und zeitlich unbeschränkt abgestellt werden.

Als finanzielle Lenkungsmaßnahme, den Pkw auch tatsächlich bereits im Vorfeld von Reichraming in Rastgrub, abzustellen wird vorgeschlagen, die bereits im Hintergebirge Mo-So bestehende **Parkraumbewirtschaftung** auf die derzeit noch gebührenfreien Stellplätze in Reichraming (**Zentrum, Wehr und Dirnbach**) auszudehnen.

Als klare Lösung ist die Bewirtschaftung aller Parkplätze in Reichraming anzustreben, als Minimalvariante sollte die Bewirtschaftung zumindest auf die Parkplätze Dirnbach und Wehr ausgedehnt werden!

- **Bewirtschaftung NP Informationszentrum**

Montag bis Freitag und außerhalb der Saison soll das Parken beim NP Informationszentrum bei Beschränkung der Parkdauer auf 60 min (Kurzbesucher) bzw. 180 min (Ausstellungsbesucher) **gebührenfrei** möglich sein. Durch die zeitliche Beschränkung der Parkdauer wird sichergestellt, daß die Stellplätze tatsächlich nur von Besuchern des NP Informationszentrums genutzt werden.

Während der Woche bestehen im Hintergebirge ausreichend freie Stellplätze, so daß nach dem Besuch des NP Informationszentrums für weitere Aktivitäten der Pkw auf einem der gebührenpflichtigen Parkplätze im Hintergebirge zeitlich unbeschränkt abgestellt werden kann.

An **Wochenenden** (Mai bis September) ist das Stellplatzangebot in Reichraming bereits heute äußerst knapp. Somit fehlen ausreichende Möglichkeiten, nach dem Ausstellungsbesuch noch einen freien Parkplatz im Hintergebirge vorzufinden. Aus diesem Grunde werden an Wochenenden die Stellplätze für Ausstellungsbesucher beim NP Informationszentrum als Teil des gesamten Stellplatzangebotes im Hintergebirge **bewirtschaftet**. Eine zeitliche Beschränkung der Parkdauer erfolgt nicht. Ausgenommen von dieser Regelung sind jene Stellplätze, die für Kurzbesucher beim NP Informationszentrum eingerichtet werden. Sie sind auch an Wochenenden gebührenfrei, die Parkdauer ist auf maximal 60 min beschränkt.

Für Besucher, die das **Package Waldbahn** in Anspruch nehmen, besteht die Möglichkeit, den Pkw **gebührenfrei** in Rastgrub abzustellen und bereits ab Rastgrub mit dem **Shuttle** nach Brunnbach zu fahren. Hierfür ist es zweckmäßig, die Besucher bereits vorab von diesem Angebot und den vertakteten Abfahrtszeiten des Shuttles zu informieren!

- **Bewirtschaftung Brunnbach**

Durch eine gezielte Besucherlenkung über das NP Informationszentrum in Reichraming soll eine zusätzliche Verkehrsbelastung der Lumplgraben-Straße von Großraming kommend weitestgehend unterbunden werden. Neben der Auflage eines Waldbahn Packages wird empfohlen, die bestehenden **Stellplätze in Brunnbach** zu **bewirtschaften** und das bestehende Stellplatzangebot nicht auszuweiten.

Die Höhe der Parkgebühr sollte zumindest so gewählt werden, daß für vier Personen der Parkschein + Waldbahn teurer sind als das Shuttle + Waldbahn!

4.4 Marketing

Maßnahme 14: Anreise ohne Auto als integrierter Bestandteil des Gesamtmarketings

Zur Förderung der Anreise ohne Auto reicht die Schaffung attraktiver Angebote nicht aus. Das beste Angebot wird nur dann in Anspruch genommen, wenn der Besucher darüber ausreichend informiert ist. In diesem Sinne ist **in jeder Publikation** und in jedem Folder des Nationalparks bzw. der Tourismusregion gezielt auf die Anreisemöglichkeit ohne Auto hinzuweisen. Die autofreie Anreise muß ein selbstverständlicher Bestandteil der Gesamtwerbung werden.

Dabei genügt es nicht, dem Besucher zu sagen, daß er mit der Bahn anreisen kann. Dem Besucher müssen vielmehr all jene Vorteile vermittelt werden, welche für ihn aus der Anreise ohne Auto resultieren. Er soll in allen Publikationen über Kombi-Tickets bzw. Packages sowie über die besten Zugverbindungen in den Nationalpark informiert werden (vgl. Abbildung 4-9) und erfahren, wo er diese erwerben kann. Wesentlich ist, den Besucher auch **über** die aus der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. mit dem Rad resultierenden **finanziellen Vorteile** zu **informieren** (Kombi-Ticket, ersparte Parkgebühr etc.).

Darüber hinaus wird empfohlen, beispielsweise in Kooperation mit dem OÖ Verkehrsverbund für den gesamten Nationalpark einen **eigenen Folder** zur Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. mit dem Rad herauszugeben. In diesen Foldern sollten alle relevanten Fahrpläne und Angebote, z.B. kombiniert mit Wandertipps ausführlich und leicht verständlich beschrieben werden.

Ein nachahmenswertes Marketingkonzept stellt jenes im Nationalpark Bayrischer Wald dar. Hier wird die autofreie Anreise bereits heute konsequent beworben (Slogan „Natur schützen – Bahn und Bus benützen"). In den Nationalpark Foldern wird auf die Anreise ohne Auto hingewiesen, ein eigener Folder widmet sich dem vom VCD ausgezeichneten Igelbus-System bzw. der Bahn und im regionalen Tourismuskatalog wird die autofreien Anreise auf knapp drei A4 Seiten ausführlich beworben. Im Vergleich dazu ist der Anreise mit dem Auto nur ein Absatz gewidmet.

In den bestehenden Foldern des Nationalparks Kalkalpen fehlen Hinweise auf alternative Anreiseformen, es ist im Lageschema nur das Straßennetz zur Orientierung abgebildet. Im Sinne einer umweltverträglichen Abwicklung der Besucherverkehre wird deshalb empfohlen, im **Lageschema** speziell auf die **Anreisemöglichkeit ohne Auto** hinzuweisen. In der Abbildung 4-9 ist ein entsprechender Gestaltungsvorschlag dargestellt. In dieser oder ähnlicher Form sollte die Rückseite von allen Nationalpark Foldern gestaltet sein!

Maßnahme 15: Kooperation mit dem OÖ Verkehrsverbund bzw. mit den ÖBB

Parallel zur Bewerbung der autofreien Anreise über nationalparkeigene Publikationen wird eine enge Kooperation mit dem OÖ Verkehrsverbund (OÖVV) sowie mit den ÖBB empfohlen.

Neben der Schaffung gemeinsamer Packages und Kombi-Angebote sollen diese auch gemeinsam beworben werden. Hierfür bieten sich als Medien auf Seiten des **OÖVV** vor allem Plakate und die Zeitschrift „Unterwegs" an, die für die Fahrgäste in Oberösterreich aufgelegt wird.

Für jedes Bundesland legen die **ÖBB** eigene Broschüren auf, in denen Reisetips für Ausflüge mit der Bahn zusammengestellt sind. Diese Broschüren (z.B. „**Oberösterreich erfahren**") sind in allen Bahnhöfen erhältlich und beschreiben nicht nur ausgewählte und mit der Bahn erreichbare Ausflugsziele, sondern informieren auch über besondere Angebote und Vergünstigungen speziell für Bahnanreisende. Eine Aufnahme des Nationalparks Kalkalpen mit seinen Angeboten speziell für Bahnanreisende in die Broschüre „Oberösterreich erfahren" wird empfohlen.

Die ÖBB Broschüre **Bahn & Rad** eignet sich als Medium, um zum einen die Ermäßigung bei der Fahrradmiete in der Schallau für Bahnanreisende zu bewerben (Nationalpark als Radverleih-Partner der ÖBB) und andererseits im Teil „Routentipps" den Hintergebirgsradweg gemeinsam mit dem NP Informationszentrum und der Waldbahn zu bewerben.

Neben einer gezielten Bewerbung der Anreise mit der Bahn **erhöht** die Aufnahme des Nationalparks Kalkalpen in die Broschüren der ÖBB generell die **Bekanntheit des Nationalparks** und stellt damit einen nicht zu unterschätzenden Marketingeffekt für die Nationalpark Region dar!

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, einen **IC-Zug**, der eine gute Anschlussverbindung nach Reichraming herstellt, **„Nationalpark Kalkalpen"** zu benennen. In den in allen IC- und EC-Züge aufliegenden **Zugbegleitern** der ÖBB besteht ebenfalls die Möglichkeit, die Anreise mit der Bahn effektiv und zielgruppenorientiert zu bewerben.

4.5 Bevorzugte Behandlung von Besuchern ohne Auto

Maßnahme 16: Ausstiegsstelle für Reisebusse / Shuttle-Haltestelle

Im Sinne einer nationalparkgerechten Besucherlenkung wird ein möglichst hoher Anteil an ohne Auto anreisenden Besuchern angestrebt. Dieses Ziel sollte auch bei der Situierung der Shuttle-Haltestelle, die auch als Ein- und Aussteigestelle für Reisebusse dient, seinen Niederschlag finden.

Die Shuttle-Haltestelle bzw. Ein- und Aussteigestelle soll nicht auf einer Restfläche am Rande der Schallau errichtet werden, sondern gemeinsam mit den Radabstellanlagen (vgl. Maßnahme 17) unmittelbar im Eingangsbereich des NP Informationszentrums Platz finden. Die per Rad, Bahn oder Reisebus anreisenden Besucher müssen sich bereits bei der Ankunft als VIPs fühlen.

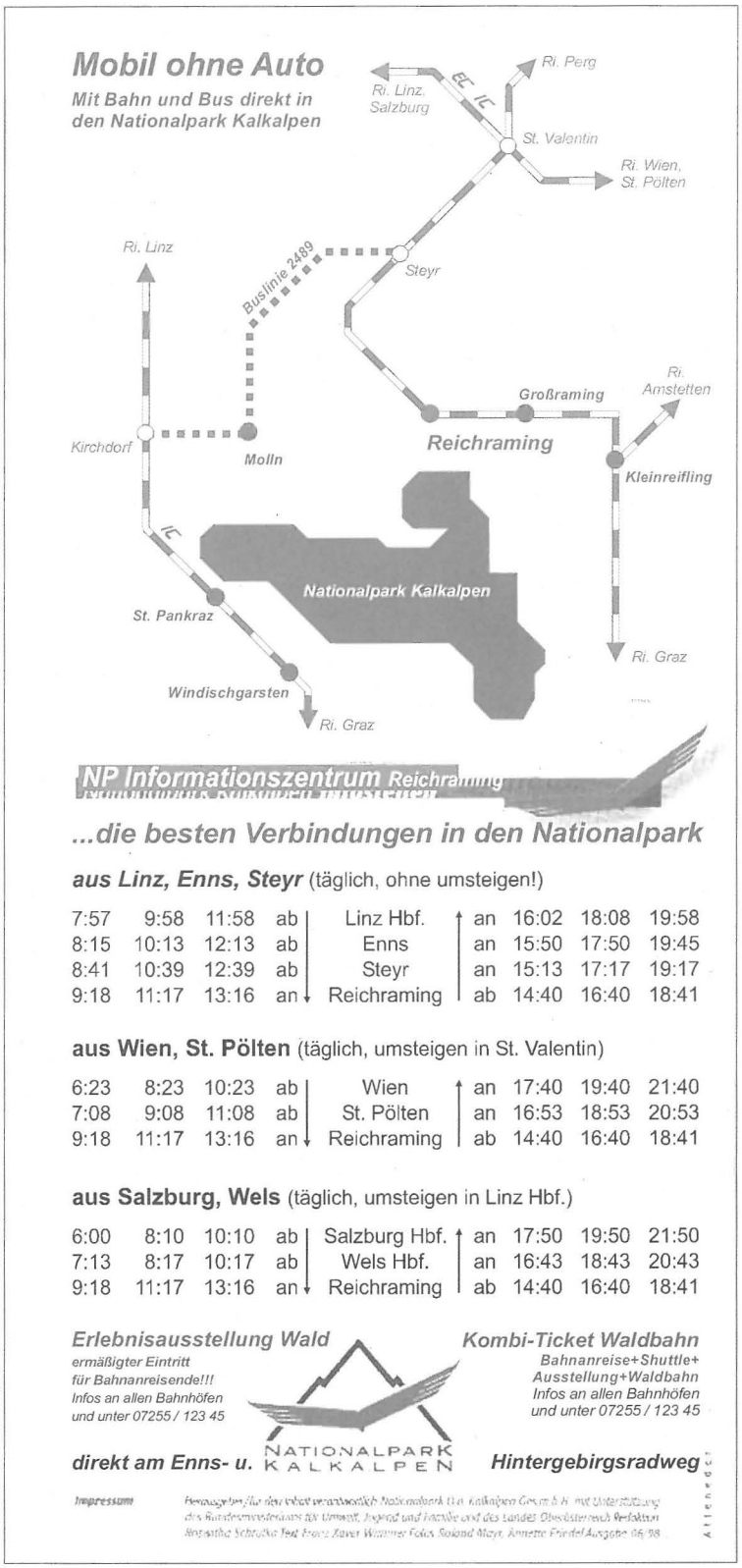
Da die Reisebusse in Rastgrub abgestellt werden sollen, ist in der Schallau eine geeignete Wendemöglichkeit (z.B. Wendeschleife) zu errichten.

Maßnahme 17: Errichtung von Radabstellanlagen

Aufgrund der Lage des NP Informationszentrums unmittelbar am Enns- und Hintergebirgsradweg stellen Radfahrer eine wesentliche Zielgruppe für das NP Informationszentrum dar. Gerade auch deshalb ist die Errichtung attraktiver Radabstellanlagen besonders wichtig.

Es wird empfohlen, die Radabstellanlage unmittelbar im Eingangsbereich des NP Informationszentrums zu situieren und für 50 Abstellplätze zu dimensionieren. Dabei ist der Ausführung als Anlehnbügel gegenüber anderen Typen von Fahrradständern der Vorzug zu geben, da hier der Rahmen diebstahlssicher abschließbar ist und das Rad (v.a. die Felgen) nicht beschädigt werden kann.

Abbildung 4-9:Lageschema mit Hinweis speziell auf die autofreie Anreise



4.6 Kosten Verkehrskonzept Nationalpark Infozentrum

4.6.1 Grundlagen der Kostenermittlung

Die Ermittlung der Kosten kann auf dieser Planungsebene nur grob und unter Verwendung gängiger Richtwerte erfolgen.

Laufende Kosten wurden für Pachten (Rastgrub) und den Rufbus-Shuttle (Bahnhof – Schallau) abgeschätzt. Für die Parkraumüberwachung, die Wartung der Parkscheinautomaten sowie den Austausch der Wechselschilder wurden keine zusätzlichen Personalkosten angenommen, da diese Tätigkeiten von bestehendem Personal miterledigt werden können.

Bei dem neuen Auffangparkplatz in Rastgrub wird davon ausgegangen, daß die Flächen gepachtet werden. Grundsätzlich wäre aber ein Erwerb ebenso möglich.

Den Kosten stehen auch Einnahmen durch Parkgebühren gegenüber. Die Höhe der Einnahmen hängt von vielen nicht exakt prognostizierbaren Faktoren (z.B. Wetter) ab. Aus diesem Grund wird bei der Abschätzung der Einnahmen eine Bandbreite angegeben.

4.6.2 Kostenschätzung

Investitionskosten

1.	Parkplatz Rastgrub (inkl. P Reisebusse)	2.600.000 ATS
2.	Stellplätze beim NP Infozentrum (ohne Parkdeck)	1.500.000 ATS
3.	Ausweitung Bewirtschaftung Hintergebirge	300.000 ATS
4.	Bewirtschaftung NP Infozentrum	100.000 ATS
5.	Parkleitsystem mit Wechselschildern	300.000 ATS
6.	Radabstellanlage beim NP Infozentrum	200.000 ATS
	Gesamt	**5.000.000 ATS**

Laufende Kosten

7.	Pacht Rastgrub	30.000 ATS/Jahr
8.	Rufbus Bf. – NP Infozentrum (ohne Waldbahn Shuttle!)	70.000 ATS/Jahr
	Gesamt	**100.000 ATS/Jahr**

Laufende Einnahmen

Parkraumbewirtschaftung	150.000 – 300.000 ATS/Jahr

TEIL B

MACHBARKEITSSTUDIE

WIEDERAUFBAU DER

REICHRAMINGER WALDBAHN

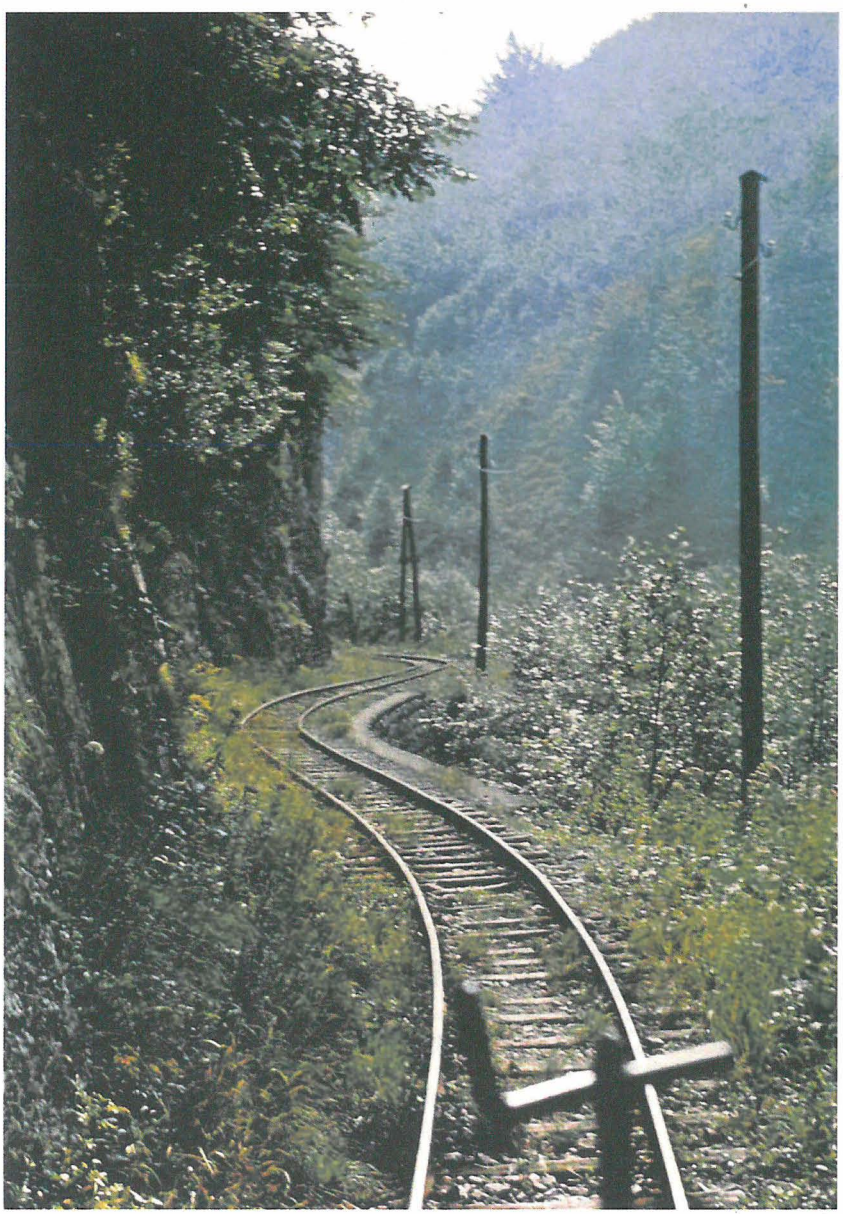


Foto: Zeitschrift Merian, Archiv FIM

5 HISTORISCHER RÜCKBLICK

5.1 Waldbahnen - ein Transportsystem des frühen 20. Jahrhunderts

Der Bau von Waldbahnen zur Aufschließung schwer zugänglicher Gebiete forstlicher Nutzung erreichte zu Beginn des 20. Jahrhunderts seinen Höhepunkt. In Österreich entstand eine Vielzahl technisch höchst unterschiedlicher Waldbahnsysteme. Von der einfachen Rollbahn mit animalischer Traktion bis zu solide gebauten Strecken mit Personenverkehr reichte die Palette. Die Waldbahnen waren unverzichtbares Transportmittel einer fast hundertjährigen Epoche forsttechnischen Aufschwunges. Aufgrund ihrer angepaßten Bauweise wurden sie zum Symbol einer geglückten Verbindung ökonomischer Erfordernisse und ökologischer Rücksichtnahme. Es waren schließlich rein ökonomische Gründe, die zur Auflassung dieser heute so romantisch anmutenden Transportsysteme führten. In der Forstindustrie galten jedoch seit jeher die Gesetze der Marktwirtschaft, und kostengünstige Bringungstechniken anzuwenden war und ist in dieser Sparte wie kaum anderswo eine Frage der Existenz. Im Jahr 1974 verkehrte der letzte Waldbahnzug in Österreich zwischen Langau und Lunz am See.

Foto 5-1: Die Waldbahn Reichraming

Foto: Luft, Archiv: Knoll

Unter den österreichischen Waldbahnbetrieben hat die Waldbahn Reichraming - und hier vor allem die Hintergebirgsstrecke - aufgrund der Größe des Netzes, aber auch aufgrund der hohen Systemstandards stets eine Sonderstellung eingenommen. Wenngleich auch nicht der breiten Öffentlichkeit zugänglich, war sie doch weitum bekannt. Im Rahmen dieses Gutachtens soll deshalb auch die Geschichte dieses hochinteressanten Betriebes anhand vorliegender Unterlagen und Quellen nochmals dargestellt werden. Die Quellen sind am Schluß dieses Kapitels genannt.

Zu dem am 31.1.2000 in Reichraming präsentierten Zwischenbericht, zu dem allfällige Ergänzungen insbesondere auch zur Geschichte der Waldbahn erbeten worden waren, trafen keine Anmerkungen mehr ein.

5.2 Entstehung der Waldbahn Reichraming

Im Gebiet des heutigen Nationalparks Kalkalpen wurde bereits im 14. Jahrhundert Holz geschlagen. Im Tal des Reichramingbaches und seinen Seitentälern wurde das Holz bis ins Ortsgebiet von Reichraming getriftet und dort beim „Schallauer Rechen" angeländet. Die eisenverarbeitende Industrie hatte hohen Bedarf an Holzkohle. Für deren Erzeugung eignete sich auch das durch die Trift stark beschädigte Holz. Als aber fossile Kohle zu Beginn des 20. Jahrhunderts bereits mittels Eisenbahn billiger bezogen werden konnte, fiel die Nachfrage nach Holzkohle stark ab. Für die weitere Nutzung der Wälder mußte eine Transportmöglichkeit zur Gewinnung qualitativ hochwertigen Holzes gefunden werden.

Foto 5-2: Der Schallauer Rechen ca. 1930

Archiv FIM

Bereits 1912 wurde im Weißenbachtal eine einfache Rollbahn zum Holztransport errichtet. Über diese Strecke ist wenig überliefert, außer, dass der Betrieb ohne Maschinenkraft erfolgte. Das Holz wurde mit der Rollbahn bis zum Großen Bach gebracht und ab dort weiter getriftet. Der Anstoß zum Bau der Hauptstrecke der Waldbahn kam 1916, als im Brunnbach- und Weißwassergebiet vom Wind 70.000 fm Fichten geworfen wurden. Das meiste Holz blieb, durch den Arbeitermangel im Krieg bedingt, liegen, und so kam es 1919 zu einer Borkenkäferkatastrofe, durch die bis 1922 eine Million Festmeter Holz vernichtet wurden. Von 1919 bis 1923 wurde von der Schallau - dem alten Lager- und Ländeplatz in Reichraming - bis Brunnbach durch das am meisten betroffene Gebiet entlang des Pleissabaches eine insgesamt 22 km lange Waldbahn gebaut, wodurch ca. 5.430 ha der insgesamt 13.820 ha umfassenden Waldungen erschlossen wurden. Abzweigungen bei km 4,2 ins Weißenbachtal (3 km lang) und bei km 13,9 Richtung Bäckerlager (2,3 km lang) dienten als Zubringer bzw. Verlängerung der Hauptlinie. Der Bau der Waldbahn erfolgte durch die Firma Mayreder. Die Betriebsbewilligung erteilte das Staatsamt für Land- und Forstwirtschaft am 31.1.1920 für die genannten Strecken.

Foto 5-3: Dampfzug der Waldbahn auf der Brunnbachstrecke Anfang der dreißiger Jahre. Mangels eigener Personenwagen wurden die Waldarbeiter auf den Trucks befördert.

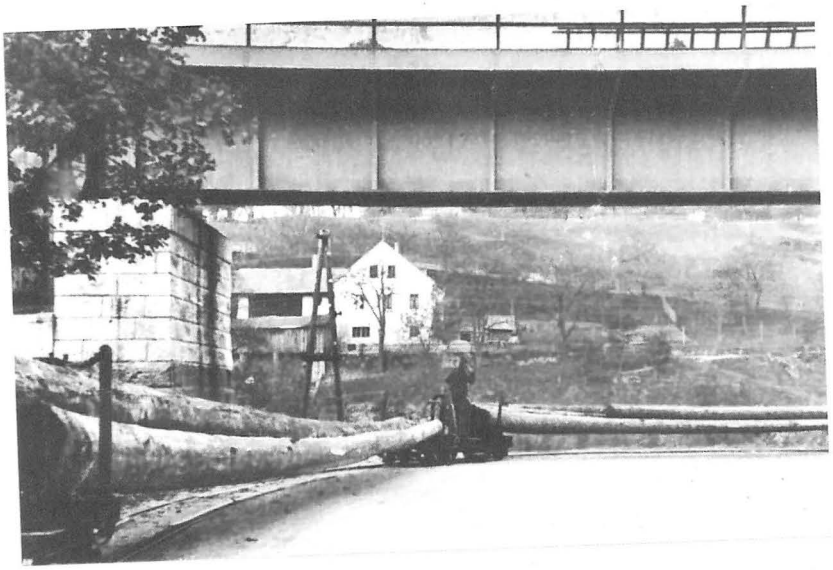
Archiv FIM

Am 2.5.1922 wurde der Reichraminger Holzindustrie AG von der Bezirkshauptmannschaft Steyr die Bewilligung zum Bau der Verbindungsstrecke von der Schallau zum ÖBB-Bahnhof Reichraming (1,8 km) erteilt. Die Verbindungsstrecke folgte weitgehend der vorhandenen Straße im Ortsgebiet von Reichraming.

Foto 5-4: Verbindungsstrecke zum Bf. Reichraming, 1957.

Foto: Luft, Archiv: FIM

Foto 5-5: Verbindungsstrecke bei der Eisenbahnbrücke



Archiv FIM

Foto 5-6: Verbindungsstrecke im Ortsgebiet Reichraming

Archiv FIM

Im Gebiet des sogenannten Reichraminger Hintergebirges verblieb es zunächst auch weiterhin beim Triften, weil die Weiterführung der Waldbahn wegen des steilen, oft schluchtartigen Felsgeländes auf außergewöhnlich große Bauschwierigkeiten stieß. Dennoch wurde 1936 die „Große Klause", mittels derer das Triftwasser im Hintergebirge gestaut wurde, letztmalig geschlagen, und im Sommer 1938 wurde mit den Unterbauarbeiten für eine Fortsetzung der Waldbahn zur Hauptaufschließung des Hintergebirges begonnen. Wegen Arbeitskräftemangels mußten die Arbeiten 1942 wieder eingestellt werden .

5.3 Die Hintergebirgswaldbahn

Nach dem zweiten Weltkrieg herrschte große Nachfrage nach Rohholz aller Art. Deshalb begann im Sommer 1947 der Bau einer 15,9 km langen Zweiglinie der bestehenden Waldbahn von der Mairalm (in km 7) den „Großen Bach" bachaufwärts und 1948 von Weißwasser bachabwärts; mit Rücksicht auf die gegebenen Verhältnisse hatte man sich für den endgültigen Ausbau der Waldbahn statt des kostspieligeren Straßenbaues entschieden. Maßgeblich dafür, daß nicht bereits mit Lkw befahrbare Forststraßen errichtet wurden, sondern statt dessen die Waldbahn weiter ausgebaut wurde, war, daß die entlang der Enns führende Straße (die alte Eisenstraße) für einen Verkehr mit Schwerfahrzeugen noch in keiner Weise geeignet war. Ein Ausbau war damals nicht abzusehen. Außerdem ergaben sich in den Nachkriegsjahren für einen Straßenbau in das Hintergebirge weit größere Schwierigkeiten als für die Ausweitung des Waldbahnnetzes, zumal bereits ein Waldbahn-Fuhrpark und entsprechende betriebliche Infrastrukturen vorhanden waren.

Foto 5-7: Bau der Hintergebirgsstrecke, ca. 1948

Archiv FIM

Der Bau der Waldbahn in das Hintergebirge, der ab 1949 auch durch ERP-Mittel gestützt wurde, konnte 1951 beendet werden. Im Herbst dieses Jahres wurde auch für den Umschlag von den Waldbahnwagen in die Wagen der Bundesbahn gegenüber der Bahnstation Reichraming eine 140 m lange Verladeeinrichtung geschaffen. Diese war durch eine schienengleiche Kreuzung der Waldbahn mit der Bundesbahn zu erreichen.

Foto 5-8: Die Kreuzung Waldbahn – ÖBB, 1964

Foto: Pospischil, Archiv: FIM

Foto 5-9: Lok 1 (I) auf der Verladerampe im Bf. Reichraming, 1957

Foto: Luft, Archiv: FIM

Die als „Hintergebirgswaldbahn" bezeichnete Neubaustrecke war 15,859 km lang, hatte 19 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 1922 m und 41 Brücken, von denen acht geschweißte Blechträgerbrücken mit Längen von 16 - 27 m waren.

Foto 5-10: Auf massiven Blechträgerbrücken wurden der Große Bach und seine Seitenarme überquert. Lok 4 (I), 1957.

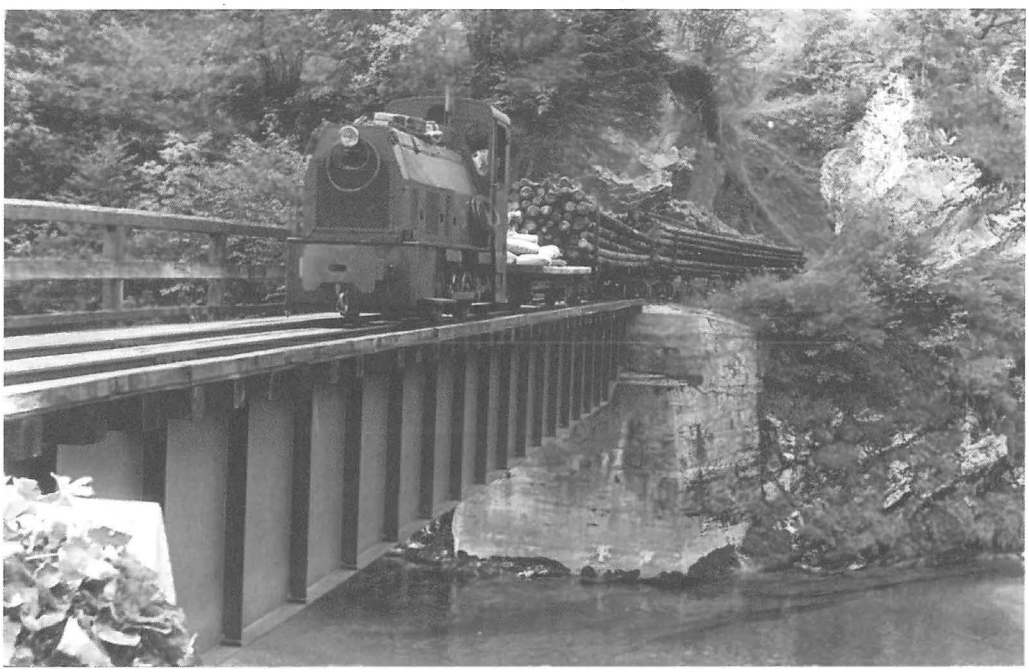


Foto: Luft, Archiv: FIM

Foto 5-11: Einer der zahlreichen Tunnel der Hintergebirgsstrecke mit Lok 4 (I), 1957.

Foto: Luft, Archiv: FIM

Der längste Tunnel, der Untere Haseltunnel, war 339,2 m lang. Das Höchstgefälle war 32 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser 40 m. Die Kurven waren innen verbreitert, so daß Hölzer bis 20 m Länge befördert werden konnten.

Foto 5-12: Die Kurvengängigkeit der Waldbahnzüge ist gut ersichtlich. Im Vordergrund eine Zubringerstraße zur Waldbahn, die auch nur über die Waldbahn zu erreichen war.

Archiv FIM

Die Waldbahn überwand auf der Strecke zwischen Mairalm und Weißwasser einen Gesamthöhenunterschied von 142 m mit einem Durchschnittsgefälle von 9 ‰. Welch gewaltige Leistungen zum Bau dieser Bahn in schwierigstem Gelände notwendig waren, kann man schon daraus ersehen, daß je Meter Trasse 7,37 m³ Erde und Fels bewegt werden mußten. Die Gesamtbaukosten der Hintergebirgswaldbahn betrugen 14,9 Mio. Schilling, sie waren jedoch durch den Wert der lagernden und vorher nicht abtransportierbaren Althölzer reichlich gedeckt. Der jährliche Einschlag in den durch die Waldbahn aufgeschlossenen Gebieten betrug rund 23.500 fm.

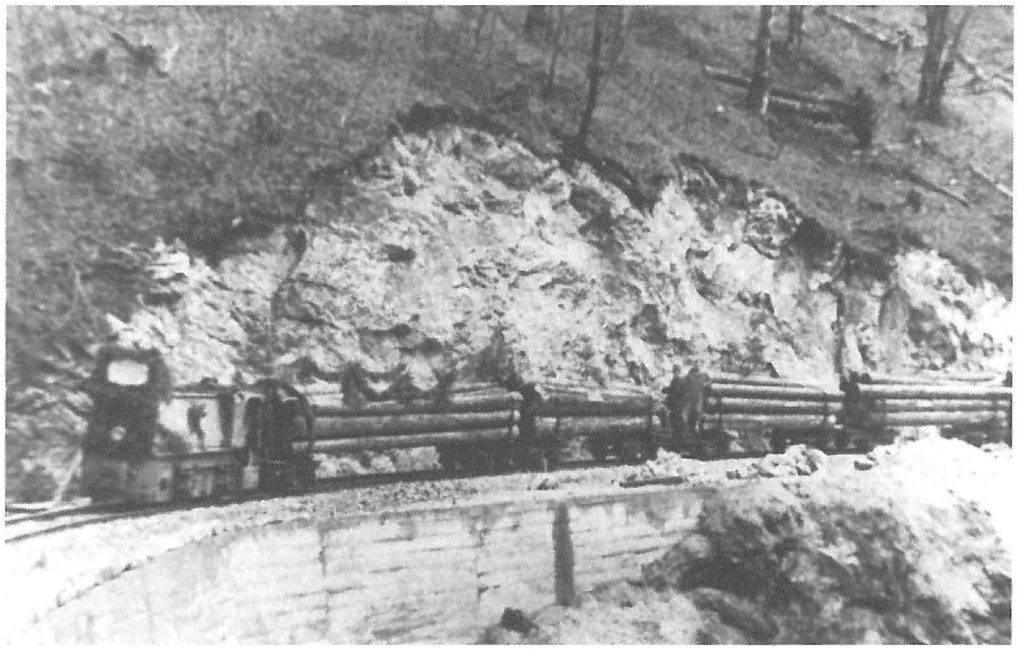
Foto 5-13: Holz aus dem Hintergebirge – ein unerschöpflicher Reichtum für Reichraming. 1967.

Foto: Domesle, Archiv: FIM

Zur Heranbringung des Holzes aus den Seitengräben wurden Zubringerwege mit einer Länge von 61 km und Baukosten in der Höhe von 14 Mio. Schilling angelegt. Der Transport des Holzes aus den Seitengräben zu den Umschlagplätzen der Waldbahn erfolgte mit Traktoren und Lkw, die mit der Waldbahn auf eigenen Transportwagen zum jeweiligen Einsatzort transportiert wurden.

Die Aufschließung des Reichraminger Hintergebirges stellte nach zeitgenössischen Quellen die schwierigste und flächenmäßig größte Forstaufschließung in Österreich dar, durch die Rundholz mit einem Gesamtwert von jährlich 5 Mio. Schilling der österreichischen Wirtschaft zur Verfügung gestellt werden konnte. Bei den Fällungs-, Vor- und Aufbringungsarbeiten konnten ganzjährig etwa 150 Forstarbeiter beschäftigt werden. Alle Anlagen wurden von Forstingenieuren der österreichischen Bundesforste geplant und trassiert, fast alle Bauten in Eigenregie der Bundesforste hergestellt.

Foto 5-14: Eröffnungszug der Hintergebirgswaldbahn, 1949.



Archiv FIM

5.4 Personenverkehr

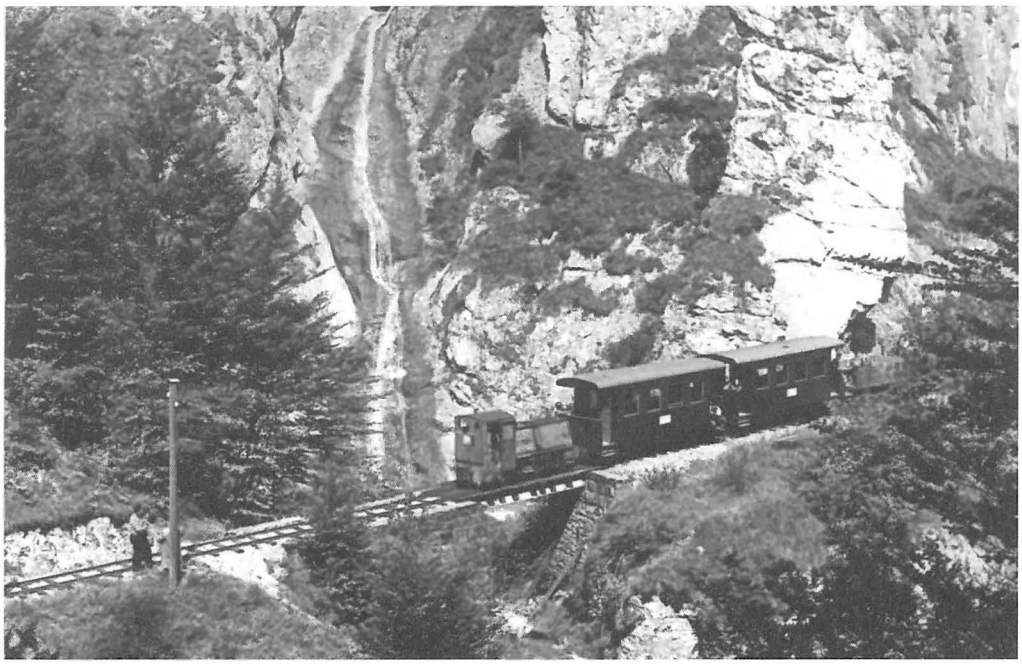
Die Waldbahn diente in erster Linie dem Holz- und Materialtransport. Auch die Forstarbeiter wurden mit den Waldbahnzügen zu ihren Arbeitsplätzen gebracht.

Foto 5-15: Waldbahnzug mit Lok 4 (I) und dem urtümlichen Personenwagen 4, 1957.

Archiv FIM

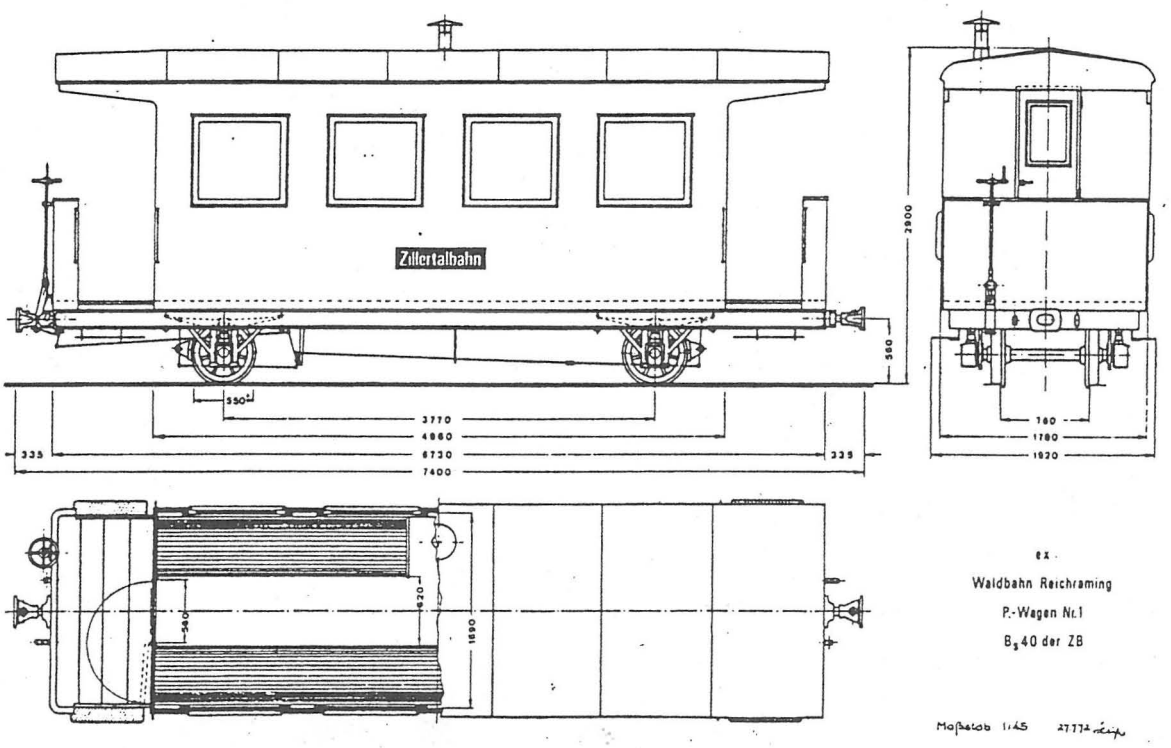
Da die Waldbahn nicht als öffentliche Eisenbahn - für die wesentlich strengere Sicherheitsbestimmungen gelten – gebaut worden war, durften Personen, die nicht dem Forstbetrieb angehörten, nicht befördert werden. Um einem begrenzten Personenkreis die Benützung der Waldbahn dennoch zu ermöglichen, mußte ein sogenannter beschränkt-öffentlicher Verkehr eigens bewilligt werden. De facto dürfte es sich dabei um die Legalisierung bestehender Gebräuche gehandelt haben. 1943 erfolgte die (offizielle) Aufnahme des beschränkt-öffentlichen Verkehrs nach Brunnbach, 1953 wurde zugleich mit der Bewilligung zum Betrieb der Hintergebirgsstrecke auch die Bewilligung für den beschränkt-öffentlichen Verkehr auf der Waldbahn bis Weißwasser erteilt. Der genehmigte Personenkreis umfaßte Beamte der Behörden, Ärzte, Forstbedienstete und deren Angehörige, Holzkäufer, Jagd- und Fischereipächter, Weideparteien und Teilnehmer an Lehrwanderungen forstlicher Schulen. Diese Bestimmung wurde streng eingehalten und viele Besucher des Hintergebirges bedauerten Zeit ihres Bestehens, die Waldbahn nicht benützen zu dürfen.

Foto 5-16: Beschränkt-öffentlicher Personenverkehr, 1969



Archiv FIM

Foto 5-17: Planskizze der Waldbahnwagen



Archiv FIM

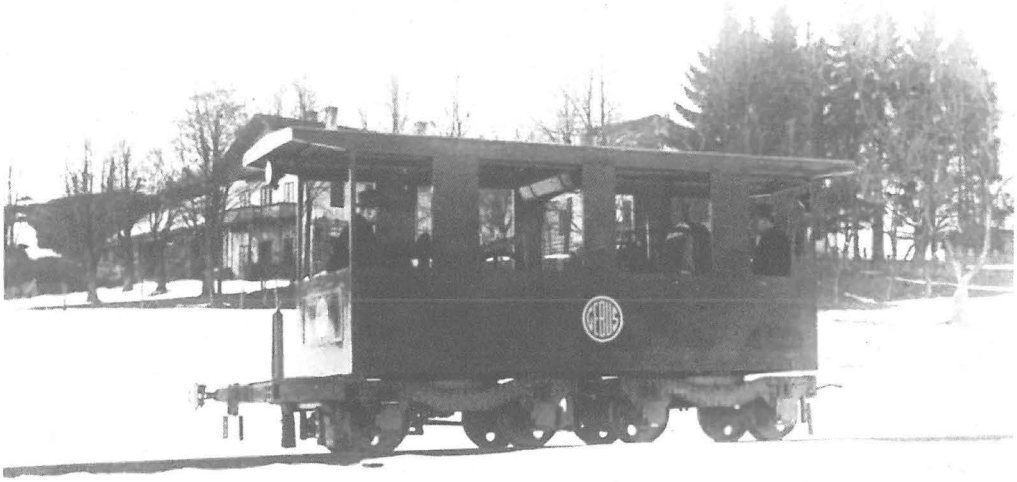
5.5 Personal

Die Waldbahn wurde professionell geführt, es gab Dienstkategorien wie bei einem Eisenbahnbetrieb, allerdings mit oft übergreifenden Tätigkeitsprofilen im Sinne rationeller Produktion. Anläßlich einer aufsichtsbehördlichen Überprüfung der Waldbahn wurde als Personalstand festgehalten: 1 Betriebsleiter und 1 Stellvertreter (in Personalunion Fahrdienstleiter), 3 Lokomotivführer, 1 Draisinenführer, 1 Werkstättenleiter, 2 Schlosser, 1 Schmied, 1 Hilfsarbeiter, 2 Bahnrichter, 4 Bremser, 8 Mann Oberbaupartie. Einer weiteren Quelle zufolge waren als Ladearbeiter zusätzlich 12 Mann eingesetzt.

5.6 Die Fahrzeuge

In den ersten Betriebsjahren wurden – nach unbefriedigenden Erfahrungen mit Motorfeldbahntriebwagen aus Heeresbeständen - als Triebfahrzeuge Dampflokomotiven verwendet, zwei davon trugen Namen (Schallau und Brunnbach). Nach Bau der Teilstrecke Schallau - Bahnhof Reichraming kam eine benzin-elektrisch angetriebene Maschine – eine Art Triebwagen - von Gebus dazu, da Dampflokomotiven für diesen Abschnitt gemäß der vom Ministerium für Land- und Forstwirtschaft herausgegebenen Betriebsordnung nicht zugelassen worden waren.

Foto 5-18: Der GEBUS-Triebwagen auf Probefahrt auf der Salzkammergutlokalbahn.



Archiv FIM

1939 und dann mit fortschreitendem Bau der Hintergebirgswaldbahn kamen neue Diesellokomotiven zum Einsatz. Nach dem Zweiten Weltkrieg standen kurzfristig wieder Dampflokomotiven in Betrieb, die von der amerikanischen Besatzungsmacht zugewiesen worden waren.

Im Personenverkehr standen erst ab 1953 geschlossene, heizbare Wagen zur Verfügung. Zwei davon wurden auf zweiachsigen Untergestellen der Steyrtalbahn, einer auf dem vierachsigen Fahrwerk (2Drehgestelle) der Gebus-Lokomotive in der eigenen Waldbahnwerkstätte gebaut.

Foto 5-19: Der in einen Personenwagen umgebaute GEBUS-Triebwagen, 1957.

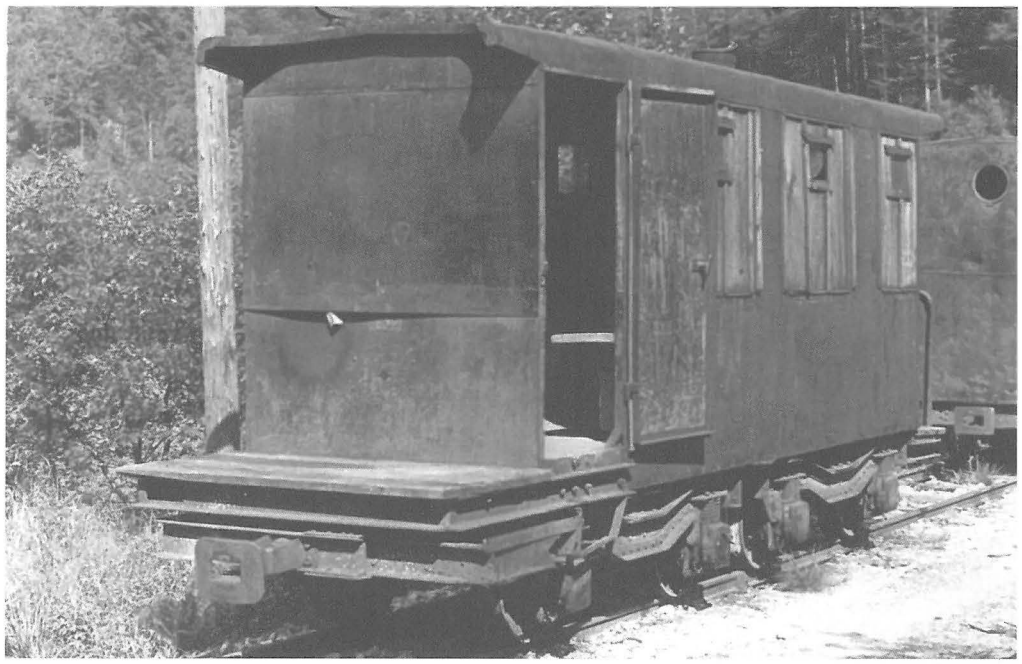


Foto: Luft, Archiv: FIM

Foto 5-20: Die Waldbahnwagen 1-3. Links der Wagen 3, Endzustand nach zweitem Umbau (aus GEBUS-Triebwagen).1970.

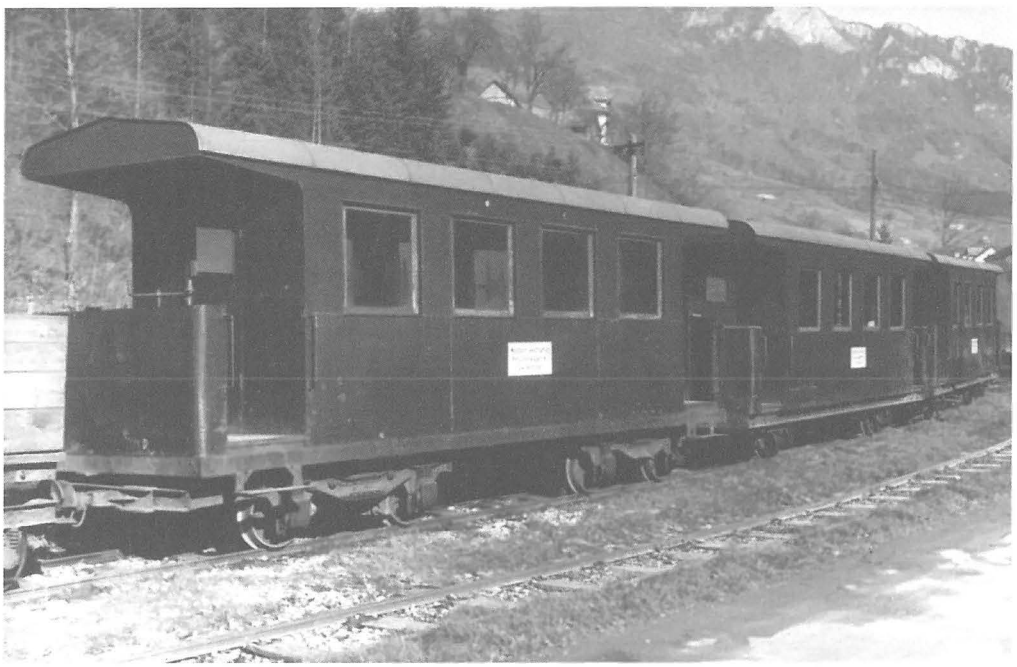


Foto: Domesle, Archiv: FIM

Über den vierten Wagen, obwohl er durch Fotos belegt ist, konnten keine Unterlagen aufgefunden werden.

Für den Holztransport wurden sogenannte „Doppeltrucks" – zweiachsige Fahrgestelle mit einem drehbaren Rungenaufsatz - mit einer Ladefähigkeit von 8 - 10 t verwendet. 130 Trucks, die Hälfte mit Handbremse, waren vorhanden. Sie dienten der Langholzbeförderung. Die Stämme wurden jeweils auf ein gebremstes und ein ungebremstes Drehgestell verladen. Beide Trucks waren nur durch die Ladung verbunden, es kam aber gemäß der vorhandenen Quellen nie zum Zerreißen eines Zuges. Mit einem Waldbahnzug konnten 20 Doppeltrucks mit 150 – 200 fm Holz nach Reichraming befördert werden.

Foto 5-21 Doppeltrucks, 1970.

Foto: Domesle, Archiv: FIM

Weiters waren in Betrieb:

- 8 Butten (einfache offene Güterwagen, die aber auch für Personen-, Pferde- und Materialtransporte verwendet wurden)
- 3 Schotterbutten zum Transport von Gleisschotter
- 1 Spritzwagen zur Unkrautvertilgung
- 4 Brückenwagen zur Autobeförderung
- 16 Kraxen (2 Trucks, die durch zwei lange Balken verbunden sind). Sie dienten der Brennholzbeförderung (Ladekapazität je 10 fm)
- 4 Personenwagen (Eigenaufbau der Bahnwerkstätte auf vorhandenen Untergestellen, Längsbänke mit 17 Plätzen, Heizung mit Kohlenofen)
- 1 Schneepflug

Foto 5-22: Buttenwagen mit Lok 3 in Brunnbach, 1969.

Foto: Luft, Archiv: FIM

Foto 5-23: Kraxenwagen am Bf. Reichraming, 1967.

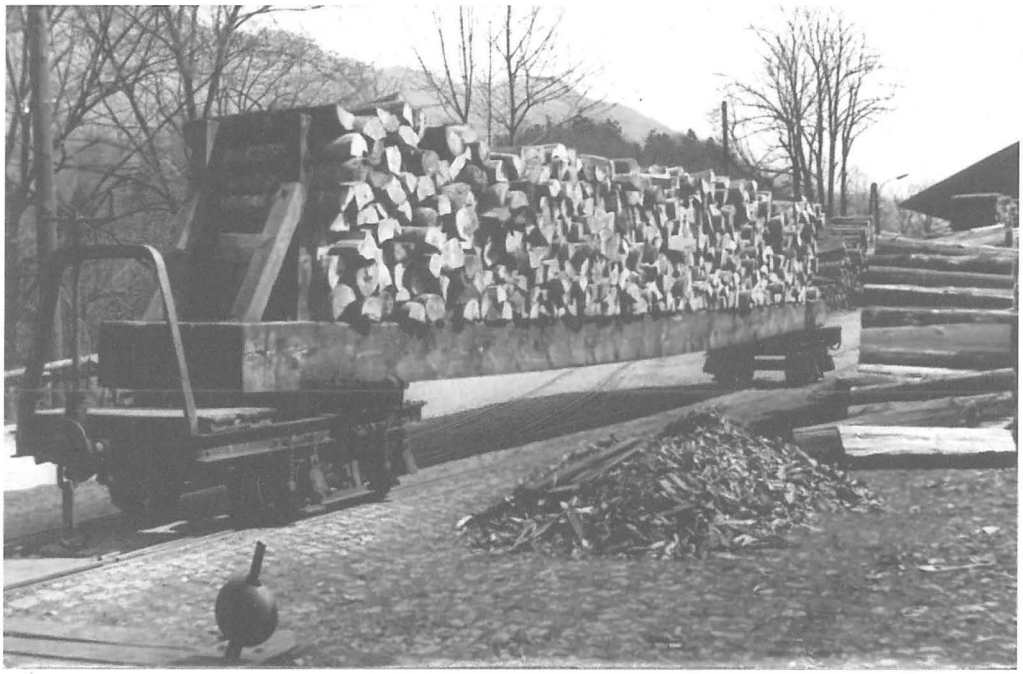


Foto: Domesle, Archiv: FIM

Foto 5-24: Brückenwagen in der Schallau, 1970.

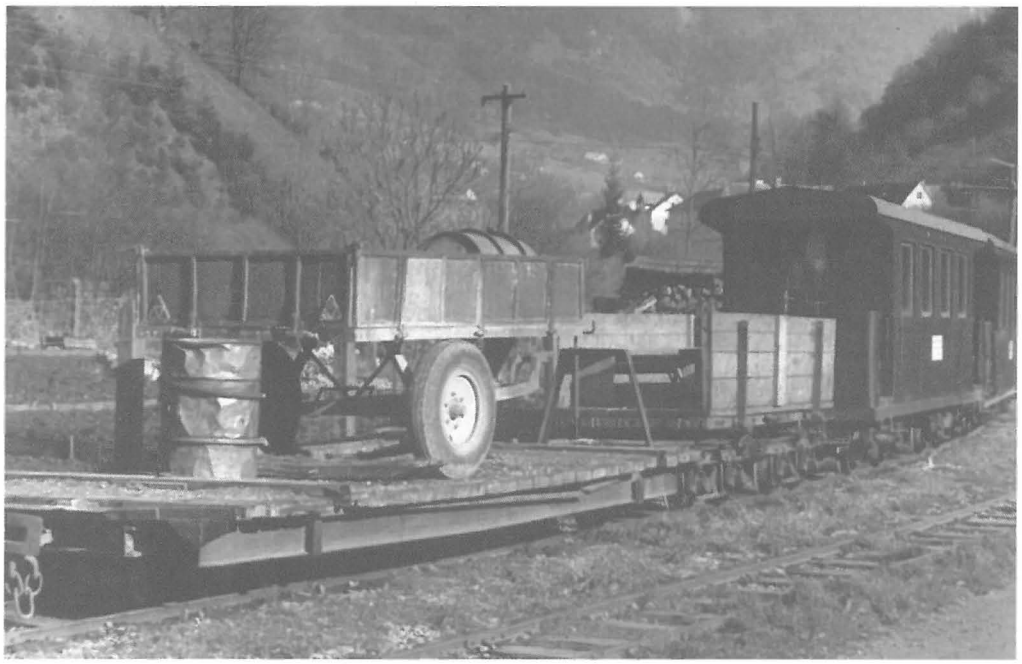


Foto: Domesle, Archiv: FIM

Ferner verfügte die Bahn über drei Draisinen, eine kleine mit 8 PS von Austro-Daimler, eine größere mit 20 PS und eine in den sechziger Jahre in der eigenen Werkstätte entstandene Draisine mit VW-Industriemotor, leichtmetallverkleidet und mit gepolsterten Sitzen.

Foto 5-25: Die Draisine mit 8 PS, 1971.

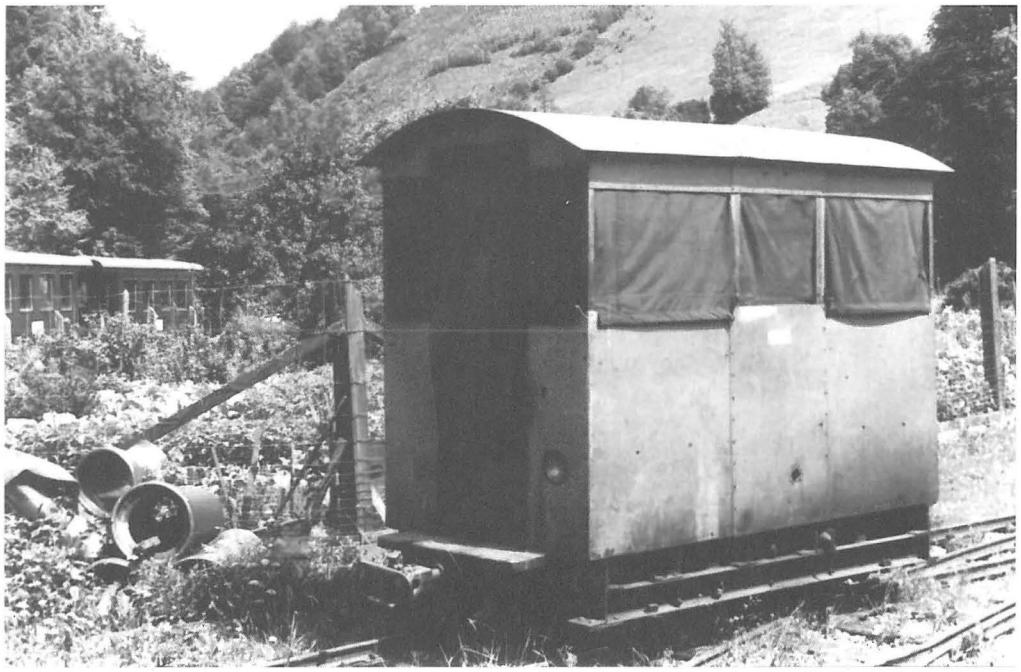


Foto: Kupfer, Archiv: FIM

Foto 5-26: Die 20 PS – Draisine, 1964

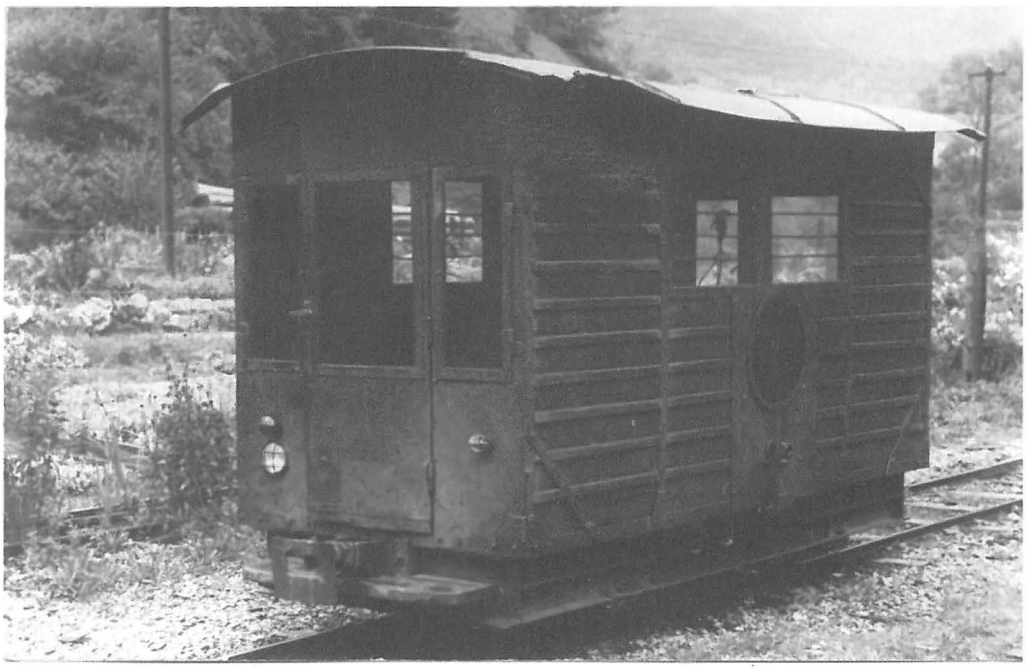


Foto : Pospischil, Archiv : FIM

Foto 5-27: Die Draisine mit VW-Motor, 1971.

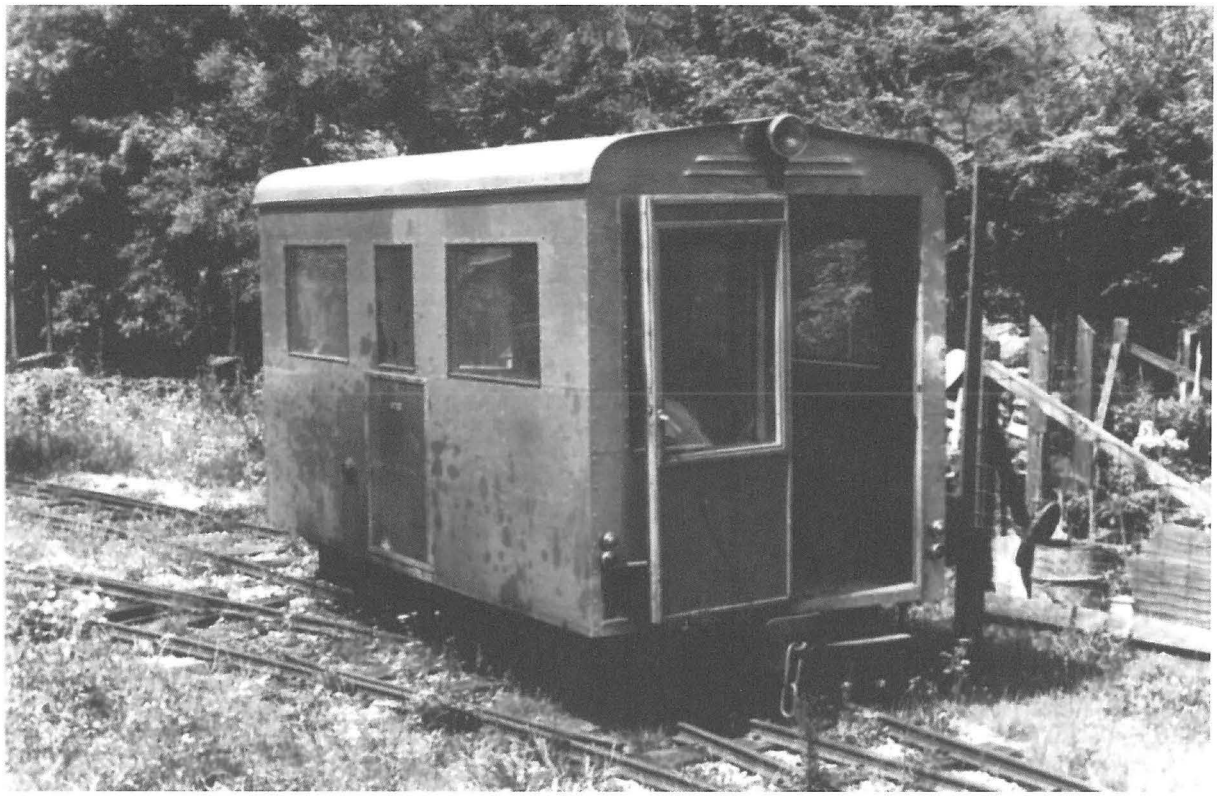


Foto: Kupfer, Archiv: FIM

Die Waldbahnwerkstätte war in einem erst in den fünfziger Jahren neu errichteten Gebäude eingerichtet und mit modernen Maschinen gut ausgestattet. Das Gebäude in der Schallau steht noch heute.

Foto 5-28: Die Waldbahnwerkstätte in der Schallau, 1971.

Foto: Domesle, Archiv: FIM

5.7 Der Waldbahnbetrieb

Die Waldbahn diente neben dem Abtransport des geschlägerten Holzes auch der Beförderung der Forstarbeiter an ihre Arbeitsplätze, der Nachschaffung von Ersatzteilen sowie des Treibstoffes für Motorsägen und Kraftwagen. Ab Aufnahme des Betriebes auf der Hintergebirgsstrecke verkehrten Montag bis Freitag zwei Regelzugpaare auf der Hintergebirgsstrecke, die Strecke nach Brunnbach wurde nach Bedarf bedient. Samstag und Sonntag ruhte der Verkehr. Der erste Zug fuhr um 6.30 Uhr vom Bahnhof Schallau ab und kam ungefähr um 11 Uhr wieder in der Schallau an. Der zweite Zug fuhr um 12.30 Uhr in den Forst und kam ungefähr um 18.30 Uhr zurück. Dazwischen verkehrten auch Bedarfszüge. Der erste Zug in den Wald und der letzte Zug heraus führten üblicherweise jeweils einen Personenwagen mit. Montag früh und Freitag abend waren stets alle drei Personenwagen eingesetzt, denn die meisten Forstarbeiter wohnten die Woche über an ihren Arbeitsplätzen und wurden am Wochenende aus dem Wald herausbefördert.

Foto 5-29: Lok 4 (I) zieht die Personenwagen 1 – 3, vollbesetzt mit Forstarbeitern, in den Wald. 1963.

Foto: Pospischil, Archiv: FIM

Ein Waldbahnzug bestand in der Regel aus 20 Doppeltrucks, dies entsprach einer Berglast von 40 t, welche auf 30 ‰ Steigung auch die Grenzlast darstellte. Mit einer solchen Garnitur konnten talwärts 150-200 fm Blochholz nach Reichraming gefrachtet werden. Nach vorliegenden Quellen beförderte die Waldbahn von 1953 bis 1963 rund 350.000 fm Holz und nahezu 200.000 Personen.

Foto 5-30: Bergfahrender Waldbahnzug mit Lok 4 (I), 1957.

Foto: Luft, Archiv: FIM

Der Betrieb wurde eisenbahnmäßig nach einer von der obersten Eisenbahnbehörde genehmigten Betriebsvorschrift unter der Verantwortung eines geprüften Betriebsleiters geführt. Die Betriebsvorschrift lehnte sich stark an jene der ÖBB an, auch die Funktionsbezeichnungen wie Fahrdienstleiter, Triebfahrzeugführer, Zugführer und Bremser glichen jenen der ÖBB.

Auf den Strecken Schallau - Brunnbach und Mairalm – Unterweißwasser verkehrten die Züge nach einem Buchfahrplan. Die Bedienung der sogenannten Flügelgleise Schallau – Bahnhof Reichraming, Brunnbach – Hanslgraben, Ausweiche Weißenbach – Lager Weißenbach und Hasl – Wällerhütte erfolgte mit Verschubfahrten. Auf diesen Flügelgleisen durfte sich jeweils nur eine Verschubfahrt befinden.

Da sich oft mehrere Züge gleichzeitig auf der Strecke befanden, mußten die Zugfahrten gesichert werden. Dazu tat in der Waldbahnverwaltung in der Schallau ein Fahrdienstleiter Dienst, und entlang der gesamten Strecke verlief eine Telefon-Freileitung. Die Triebfahrzeugführer mußten sich während der Fahrt von den Betriebsstellen telefonisch beim Fahrdienstleiter melden. Er erteilte dann die Erlaubnis zur Weiterfahrt.

Zwischen den Bahnhöfen Schallau einerseits und der Verladerampe am ÖBB-Bahnhof Reichraming andererseits bestand eine eigene Telefonleitung mit dem Stellwerk 1 des Bahnhofes Reichraming, über die ein eigenes Zugmeldeverfahren abgewickelt wurde. Die niveaugleiche Gleiskreuzung mit der ÖBB-Strecke war in die Sicherungsanlage des Bahnhofes Reichraming einbezogen. Die Erlaubnis zur Fahrt über die Gleiskreuzung erfolgte neben der telefonischen Freigabe auch durch optische Verschubsignale des Stellwerkswärters.

Zur Sicherung gegen das Entrollen von Wagen befanden sich an den Abstellgleisen und an bestimmten Punkten der Strecke Entgleisungsschuhe und Gleissperrbäume.

Die Regelfahrzeiten für ausgelastete Güterzüge entsprechend der Betriebsvorschrift betrugen:

- Strecke Schallau – Brunnbach (13,5 km): Bergfahrt 90min, Talfahrt 75 min.
- Strecke Maieralm – Unterweißwasser (13,0 km): Bergfahrt 90 min, Talfahrt 75 min
- Strecke Schallau – Unterweißwasser (20,0 km): Bergfahrt 140 min, Talfahrt 115 min
- Strecke Schallau – Reichraming (1,8 km): Berg- und Talfahrt je 22 min
- Strecke Brunnbach – Hanslgraben (3,0 km): Berg- und Talfahrt je 38 min

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit betrug 15 km/h , der Bremsweg 60 m. Auf den Flügelgleisen einschließlich der Strecke Schallau – Bahnhof Reichraming waren nur 5 km/h zugelassen. Wegen des Gefälles von 32 ‰ bei der Einfahrt in den Bahnhof Schallau (talwärts) durfte die Einfahrgeschwindigkeit dort ebenfalls nur 5 km/h betragen, auch für alle Weichen und Radien unter 40 m galt diese Höchstgeschwindigkeit.

Foto 5-31: Talfahrender Zug mit Lok 3, Buttenwagen und beladenen Trucks, 1964.

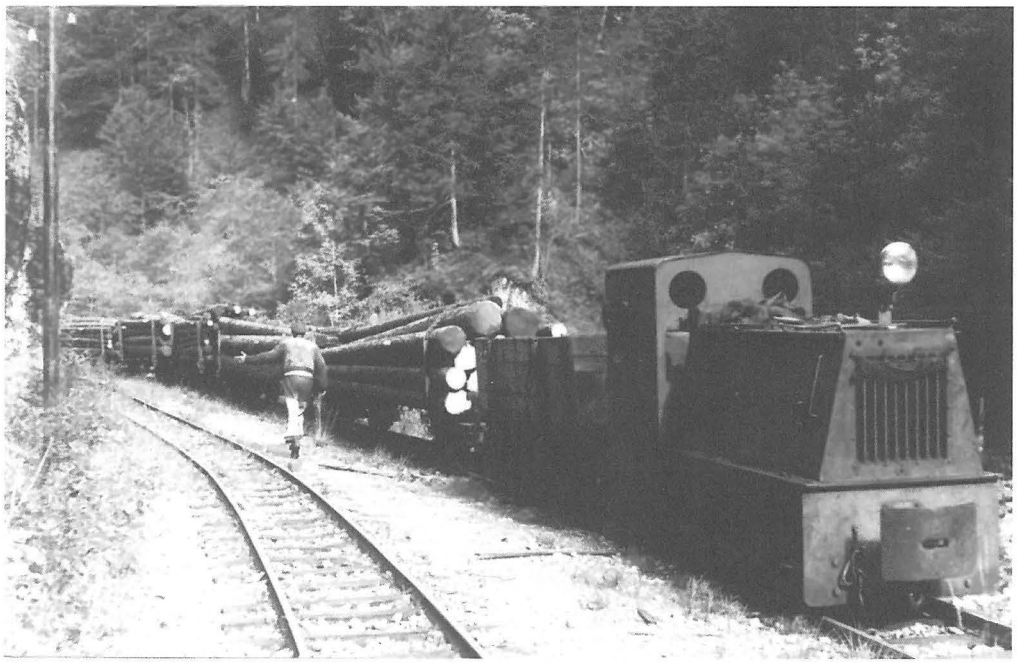


Foto: Pospischil, Archiv: FIM

Die Bedienung der Bremsen erfolgte händisch durch Bremser. Abhängig von der Streckenneigung waren je Streckenabschnitt Verhältniszahlen zwischen beladenen Doppeltrucks und Bremsern vorgeschrieben. Die Diesellokomotiven waren mit dem Lokomotivführer allein besetzt, doch mußte der Zugführer mit den Einrichtungen der Lok soweit vertraut sein, daß er in Notfällen einspringen und Unfälle verhindern konnte.

Am Abend des jeweiligen Betriebstages wurde in der Fahrdienstleitung vor versammelter Mannschaft das Fahrprogramm für den Folgetag festgelegt.

5.8 Gründe für die Auflassung der Waldbahn

Gesamthaft gesehen erwies sich der Ablauf der Holzbringung entsprechend den im Laufe der Jahre geänderten Transportverhältnissen zunehmend als unwirtschaftlich. Die mehrmaligen Be- und Umladearbeiten verursachten hohe Kosten. Auch die Betriebs- und Erhaltungskosten der Waldbahn wurden immer größer und erreichten Ende der sechziger Jahre jährlich mehr als 1 Mio. Schilling.

Neben kostenmäßigen Überlegungen war für den Entschluß, die Waldbahn aufzulassen und durch Forststraßen zu ersetzen, insbesondere die Tatsache entscheidend, daß die Bundesstraße entlang der Enns ausgebaut wurde und nun für schwere Lastkraftwagen befahrbar war. Dadurch wurde es - bei Vorhandensein des notwendigen Waldstraßennetzes - möglich, das Holz loco Straße zu verkaufen.

Die Kosten der Errichtung von Forststraßen (einschließlich sonstiger Anlagen) auf den bisherigen Waldbahntrassen (Länge rund 27 km) wurden von den Bundesforsten damals mit ATS 6.250.000,- kalkuliert. Durch den Verkauf des Fahrparks der Waldbahn und der Schienen sollte jedoch ein Betrag von rund ATS 1 Mio. hereingebracht werden, so dass sich der tatsächlich für den Straßenbau aufzubringende Betrag auf ATS 5.250.000,- vermindern sollte. Für den Ankauf von Straßenfahrzeugen (darunter Kleinbusse für den Arbeitertransport) und von Maschinen für die Straßenerhaltung wurden rund ATS 1 Mio. S als notwendig erachtet.

Nach den Berechnungen der Bundesforste verminderte sich durch den Wegfall des Waldbahntransportes die Kostenbelastung je Festmeter Holz um ATS 30,-, das ergab für die vordem mittels Waldbahn transportierte Holzmenge von jährlich rund 23.500 fm eine Kostenersparnis von rund ATS 705.000,- jährlich. Die von den Österr. Bundesforsten aufzubringenden Kosten der Umstellung von Waldbahn auf Straßen von ATS 5.250.000,- sollten sich somit in einem Zeitraum von rund 7 ½ Jahren amortisiert haben. Weitere Vorteile durch die Umstellung auf Straßenbetrieb wurden insbesondere durch eine wesentliche Verkürzung der Fahrzeit zum und vom Arbeitsplatz gesehen.

Mit einer Pressefahrt Ende Oktober 1970 wurde der Waldbahnbetrieb offiziell eingestellt, der letzte Zug fuhr am 2. Juni 1971 von der großen Klause nach Reichraming. Holz wurde dann letztmalig am 23. Juni 1971 von der Waldbahn in ÖBB-Waggons umgeladen, während an den Enden der Strecke bereits die Abbauarbeiten weit fortgeschritten waren.

Foto 5-32: Letzte Holzverladung am Bf. Reichraming. Lok 4 (II), 23.6.1971.

Foto: Domesle, Archiv: FIM

Foto 5-33 Abbauzug bei der Abzweigung Weißenbach, 1970.

Foto: Domesle, Archiv: FIM

Die bisherige Waldbahntrasse wurde nach Abtragung der Bahnanlagen verbreitert, und zwar im vorderen Bereich auf 6 m, ansonsten auf 4,5 m (mit Ausweichen). Dazu war auch eine beträchtliche Vergrößerung der Tunnelprofile und eine Verbreiterung der Brücken notwendig. Sämtliche Arbeiten erfolgten in Eigenregie der Österreichischen Bundesforste durch den Einsatz eines Straßenbauzuges des Bau- und Maschinenhofes Steinkogl. Die Arbeiten wurden zeitlich und räumlich so eingeteilt, daß auch während der Umstellung der Forstbetrieb weitergeführt werden konnte. Die Hauptarbeiten begannen 1971 und waren nach etwa einem Jahr abgeschlossen.

Foto 5-34: Straßenbau auf der Bahntrasse, 1971.

Foto. Kupfer, Archiv: FIM

Foto 5-35: Abzweigung Wällerhütte, 1972.

Archiv FIM

Foto 5-36: Zurückgelassenen Lok 1 (II) bei der großen Klause, 1971.

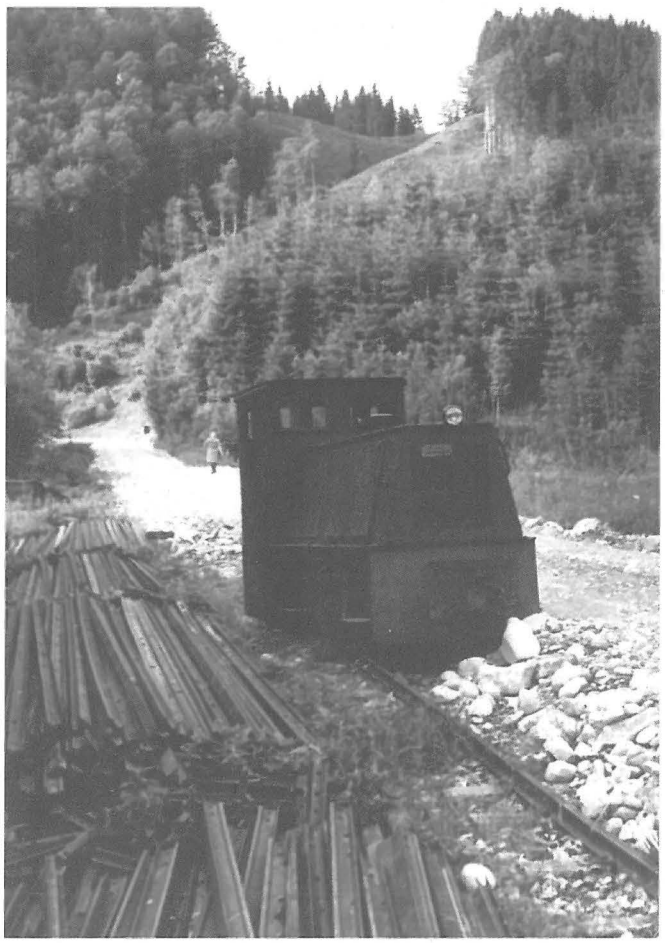


Foto: Domesle, Archiv: FIM

5.9 Verbleib der Fahrzeuge

Es sind nur jene Fahrzeuge angeführt, die noch in den sechziger Jahren auf der Waldbahn in Betrieb standen.

Nach der Einstellung des Waldbahnbetriebes konnten zahlreiche Fahrzeuge von Idealisten vor der Verschrottung bewahrt werden. Im Jänner 1972 wurden 3 Dieselloks, eine Draisine und 12 Wagen per Bahn nach Kärnten (Gurktal-Museumsbahn) und Tirol (Zillertalbahn) verbracht. Eine Lokomotive (Nr. 3) mit zwei angehängten Trucks blieb in Reichraming und wurde als Denkmal vor der Forstverwaltung aufgestellt. Hingegen kam die Wiederinbetriebnahme der Waldbahn Offensee (OÖ), für die die Lok 1 (II) vorgesehen war, nicht zustande und die Maschine wurde in Offensee verschrottet.

Foto 5-37 Lok 3 als späteres Denkmal in der Schallau, 1972

Foto: Domesle, Archiv: FIM

Foto 5-38: Verladung der Lokomotiven 4 (II), 5 und 2 am Bf. Reichraming, 1972.

Foto: Neumann, Archiv: Knoll

Verbleib der Fahrzeuge im einzelnen:

- **Lokomotiven**
  - Lok 1 (I) (Deutz 1939) 1960 in Reichraming verschrottet
  - Lok 1 (II) (Gmeinder 1964) nach Überstellung zur Waldbahn Offensee dort 1972 verschrottet
  - Lok 2 (Gmeinder 1944) 1972 an Gurktalbahn
  - Lok 3 (Gmeinder 1944) als Denkmal in Reichraming verblieben, derzeit in Rekonstruktion
  - Lok 4 (I) (Deutz 1941) 1965 ausgemustert
  - Lok 5 (O&K 1939) 1972 an Gurktalbahn, heute in Freiland (FIM). Treibstange defekt. Leihgabe möglich.
  - Lok 6 (Jung 1941) als Lok 4 (II) 1972 an Gurktalbahn, heute zerlegt in Hirschwang (ÖGLB), Motor und Getriebe defekt, zu verkaufen (ATS 10.000.-)
  - Lok 7 (Jenbacher 1951) als Lok 6 (II) 1968 in Reichraming verschrottet
- **Draisinen**
  - Draisine 1 (Thier/ Austro Daimler) verschrottet
  - Draisine 2 (Austro Daimler) 1972 an Gurktalbahn
  - Draisine 3 (Eigenbau ÖBF) Fahrgestell 1972 an Gurktalbahn, Untergestell dzt. VEF Schwechat, Wagenkasten im Wald bei Reichraming als Jausenhütte verblieben
- **Personenwagen**
  - Personenwagen 1 (Steyrtalbahn/ÖBF) 1972 an Zillertalbahn
  - Personenwagen 2 (Steyrtalbahn/ÖBF) 1972 an Zillertalbahn
  - Personenwagen 3 (Gebus/ÖBF) 1972 an Gurktalbahn, dann Steyrtalbahn/Museumsbahn Ampflwang, 1999 an Zillertalbahn
  - Der vierte Personenwagen wurde mit unbekanntem Datum verschrottet.
- **Güterwagen**

  Von den Güterwagen blieben 2 Trucks in Reichraming als Denkmal, je zwei weitere befinden sich in Gußwerk (Steiermark; Fa. MT Eisenbahnbedarf) und 4 in Freiland (NÖ; Feld- und Industriebahnmuseum FIM).

  Sechs Trucks gelangten nach Stainz (Steiermark; Stainzer Flascherlzug). In Stainz befindet sich auch noch ein Scheiterwagen, der auf 2 Trucks nach einem Original nachgebaut wurde. Man ist in Stainz bezüglich Verkauf oder Leihgabe von Reichraminger Fahrzeugen gesprächsbereit.

  Kontaktadressen siehe Quellenverzeichnis.

5.10 Technische Daten der Waldbahn (Hintergebirgsstrecke):

- Unterbauplanumbreite in der Geraden: 3 m
- Spurweite 760 mm
- Minimalradius: 40 m
- Die innenseitig verbreiterten Kurven gestatteten einen Transport von 20 m langen Stämmen.
- Oberbau (auf der Hintergebirgswaldbahn errichtet nach den für Schmalspurbahnen geltenden Vorschriften der ÖBB):
    - Hintergebirgshauptstrecke Schienengewicht: 17,9 kg/lfm
    - Übrige Strecken 9 bzw. 12 kg/lfm
    - Schwellenabstand: 70 cm
    - Höchstneigung im Streckengleis 32 ‰
    - Nebengleise bis 60 ‰

Baukosten Hintergebirgsstrecke (1949):

1 km fertige Strecke:	Unterbau	ATS 380.000,--
	Oberbau	ATS 200.000,--
	zusammen	ATS 580.000,--

5.11 Quellen

Persönliche Recherchen

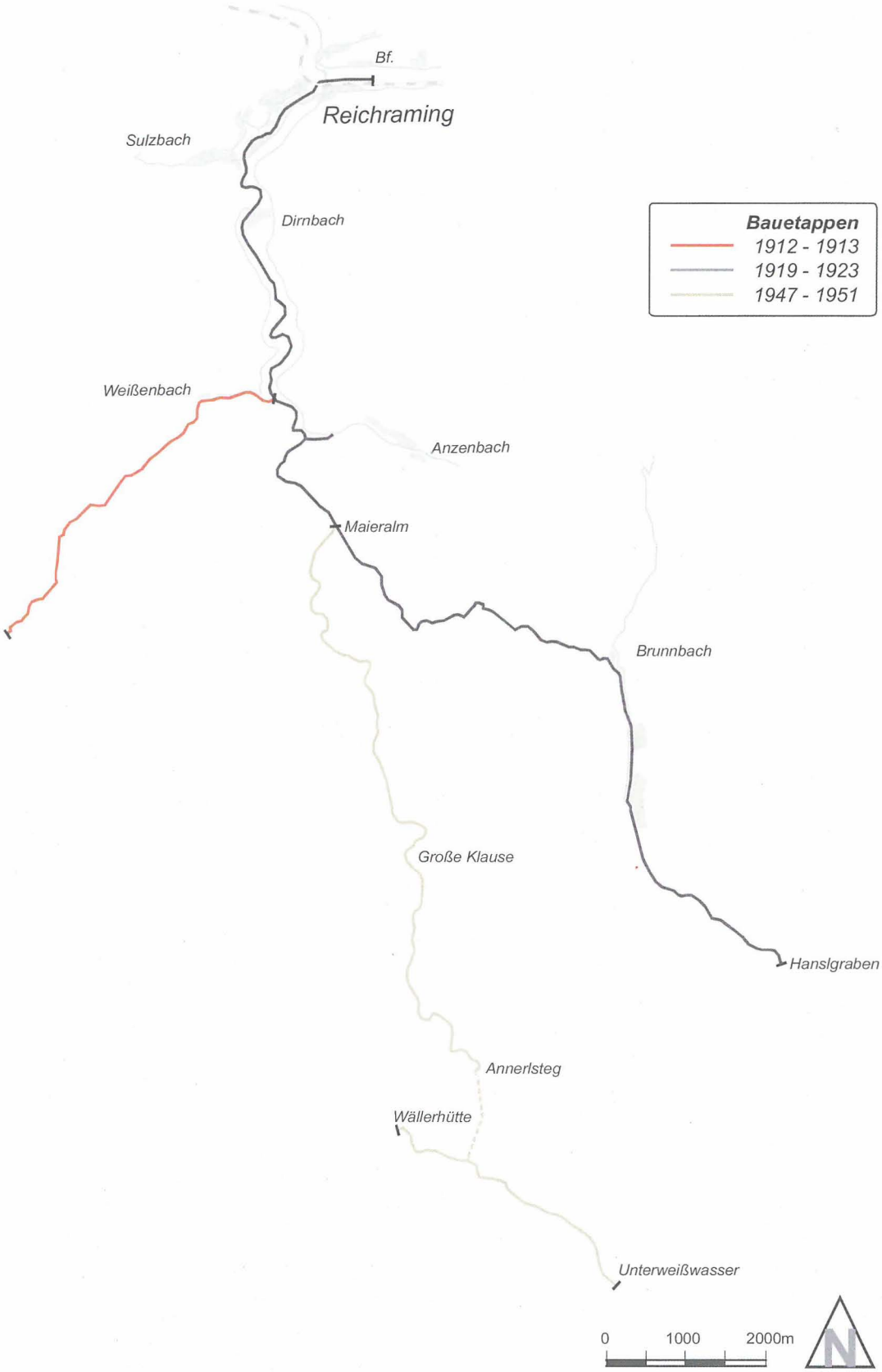
- Archiv und Auskünfte des Feld- und Industriebahnmuseums Freiland (FIM)
  Kontakt: Ing. Kurdiovsky, Missindorfstraße 26, 1140 Wien, Tel. 01/98 42 354
- Auskünfte der Steyrtal-Museumsbahn
  Kontakt: ÖGEG, Herr Lobner, Tel. 0664/38 122 98
- Auskünfte der Nostalgiebahnen in Kärnten
  Kontakt: Ing. Prix, Lipizach 23, 9065 Ebental, Tel. 0463/740 367
- Auskünfte Stainzer Flascherlzug
  Kontakt: Herr Mandl, Bahnhof Stainz, 8510 Stainz, Tel. 0664/55 41 577
- Auskünfte Zillertalbahn AG
  Kontakt: Ing. Tollinger, Zillertalbahn AG, 6200 Jenbach, Tel. 05244/606-0
- Auskünfte Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen ÖGLB
  Kontakt: Dr. Schiendl, Tel. 01/79 83 175

Literatur

- Aschauer, Oberösterreichs Eisenbahnen, 1964
- Baschug, Ottokar, Ein Tag auf der Waldbahn von Reichraming. Wald- und Holzarbeiter 12/1958 und 1/1959
- Gadenz, Kurt, Die Waldbahn im Hintergebirge bei Reichraming. Eisenbahn 1/1954
- Hafner, Franz, Letzte Fahrt mit der Waldbahn Reichraming. Allgemeine Forstzeitung 12/1970
- Hohn, Manfred, Waldbahnen in Österreich. Verlag Slezak 1980
- Pospischil, Peter, Die Waldbahn Reichraming. Eisenbahn 2/1965
- Steinen, Robert, Schmalspur gegen Borkenkäfer. Merian Oberösterreich 1975
- P.M., Technik statt Waldbahnromantik. Hobby 3/1971
- Anonym, Abbau der Reichraminger Waldbahn. Eisenbahn 10/1971

An dieser Stelle sei Allen, die Informationen zur Verfügung stellten, sehr herzlich gedankt.

Abbildung 5-1: Bauetappen der Reichraminger Waldbahn



6 MACHBARKEIT GLEISANLAGEN UND REMISE

6.1 Untersuchte Streckenabschnitte

Folgende Streckenabschnitte wurden – zum Teil mit Untervarianten – untersucht. Eine Übersicht zeigt Abbildung 6-1.

VARIANTE 1,1A,1B	Nationalpark Infozentrum Reichraming – Bhf. Reichraming Streckenlänge 1.8 km
VARIANTE 2,2A	Nationalpark Infozentrum Reichraming – Hst. Rastgrub Streckenlänge 2.6 km
VARIANTE 3	Nationalpark Infozentrum Reichraming – Brunnbachschule Streckenlänge 11.1 km
VARIANTE 4,4A	Brunnbachschule – Schafgraben - (Klause) Streckenlänge 1.8 km (2.3 km Var. 4A)

6.2 Grundlagen für die Planung

Die technischen Planungsgrundlagen bildeten die für Schmalspurbahnen geltenden Vorschriften der ÖBB:

Spurweite :	***760mm***	(gemäß ÖNORM B4003 Teil 1 Bild 5)
Lichtraum :	***3.65m***	(gemäß ÖNORM B4003 Teil 1 Bild 5)
Mindestradius :	***40.00m***	(gemäß ZOV 7 Tafel 7/5)
Neigungsverhältnisse :		
Variante 1,1A,1B	*4 ‰*	
Variante 2,2A	*max. 35 ‰*	
Variante 2A	*max. 35 ‰*	
Variante 3	*13 ‰*	
Variante 4,4A	*16 ‰*	

Zusammenfassend kann in bezug auf die Trassierung erläutert werden, dass versucht wurde,

- trotz der teilweise sehr engen Platzverhältnisse (Verbauung , Fahrbahnen , Gehsteige)
- unter Berücksichtigung des Platzbedarfes für den Individualverkehr
- eine für die Waldbahn optimierte Trassenlage zu finden

Abbildung 6-1: Wiederaufbau der Waldbahn - Übersicht über die untersuchten Abschnitte

6.3 Varianten 1, 1A, 1B: Nationalpark Infozentrum Reichraming – Bahnhof Reichraming

6.3.1 Variante 1

Die geplante Trasse beginnt beim Nationalpark Infozentrum Reichraming und verläuft weiter in der Anzenbach Bezirksstraße liegend bis zum Zentrum Reichraming. Von dort aus liegt die Trasse weiterhin in der Straße bis zum Bahnhof Reichraming.

Eine Engstelle ergibt sich bei der Bundesbahnbrücke, an dieser Stelle muss der Mindestradius von R=40m angewendet werden. Der Straßenabschnitt von der Ennsbrücke bis zum Bahnhof Reichraming ist relativ schmal, so dass die Gleislage in diesem Streckenabschnitt in Straßenmitte situiert wird. Das Ende der Trasse befindet sich beim Bahnhof Reichraming.

Problematisch bei dieser Variante ist die Verkehrsabwicklung , besonders der Begegnungsfall Waldbahn mit PKW oder Lkw-Verkehr, es sind daher umfangreiche Lichtsignalanlagen über Teile der Strecke erforderlich. Weiters bedeutet auch die Schienenlage in der Straße für die Radfahrer ein gewisses Hindernis.

6.3.2 Variante 1A

Die geplante Trasse beginnt beim Nationalpark Infozentrum Reichraming und verläuft weiter in der Anzenbach Bezirksstraße liegend bis zum Zentrum Reichraming, von dort wird die Trasse in den vorhandenen Gehsteig (eigener Gleiskörper) bis zur Ennsbrücke gelegt.

Eine Engstelle ergibt sich bei der Bundesbahnbrücke, an dieser Stelle muß der Mindestradius von R=40m angewendet werden. Der Straßenabschnitt von der Ennsbrücke bis zum Bahnhof Reichraming ist sehr schmal , die Gleislage der Trasse wird in diesem Streckenabschnitt mittig in die Straße gelegt. Das Ende der Trasse befindet sich beim Bahnhof Reichraming.

Für die Variante 1A gelten die gleichen Verkehrsabwicklungsprobleme wie bei der Variante 1.

6.3.3 Variante 1B

Die geplante Trasse beginnt beim Nationalpark Infozentrum Reichraming und verläuft weiter in der Anzenbach Bezirksstraße liegend bis km 0,6 , ab diesem Zeitpunkt folgt die Trasse dem rechten Bachufer des Ramingbaches (Stützmauern erforderlich) bis zum Zentrum Reichraming, von dort wird die Trasse in den vorhandenen Gehsteig (eigener Gleiskörper) bis zur Ennsbrücke gelegt.

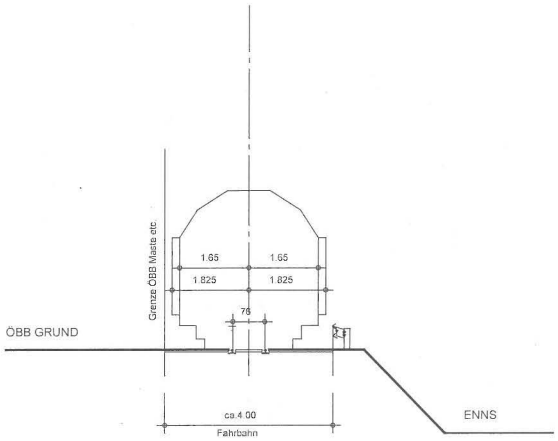
Negativ zu bemerken wäre die sehr nahe Gleisverlegung bei bestehenden Wohngebäuden.

Im übrigen gelten die Beschreibungen von Variante 1A.

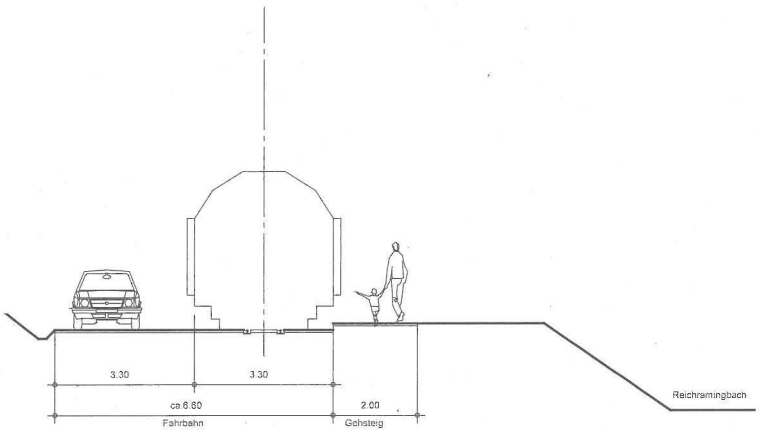
Abbildung 6-2: Übersichts-Lageplan Varianten 1, 1A, 1B

Abbildung 6-3: Profile zu den Varianten 1, 1A

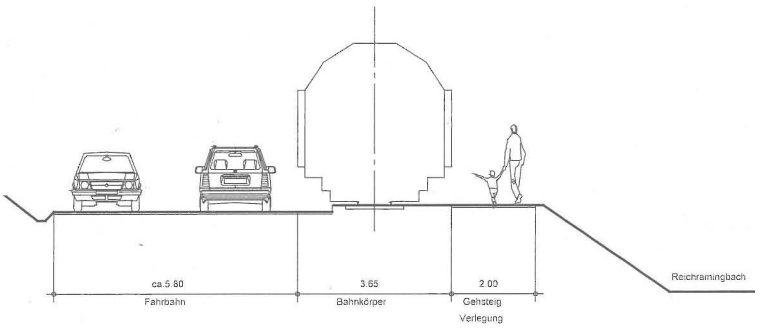
VARIANTE 1
Bereich Zufahrt
Bhf Reichraming



Bereich nach ÖBB
Brücke Richtung
Zentrum



VARIANTE 1A



6.4 Varianten 2, 2A: Nationalpark Infozentrum Reichraming – Hst. Rastgrub

Die geplante Trasse beginnt beim Nationalpark Infozentrum Reichraming, anschließend wird der Ramingbach überquert und entlang des linken Ufers bis zum neuen Fußgängersteg auf eigenem Gleiskörper geführt. Nach dem Fußgängersteg wird die Trasse auf einer Halbbrücke entlang des linken Ramingbachufers bis zur bestehenden Straßenbrücke über den Ramingbach situiert.

Nach der Querung der Straße wird die Trasse in eine bestehende Nebenstraße Richtung ÖBB Strecke gelegt, (Bereich mit max. Steigung von ***35 ‰)*** um anschließend in paralleler Lage zur ÖBB Trasse bis zur Haltestelle Rastgrub zu gelangen.

Die Anbindung zur ÖBB Strecke könnte auch mit einem Tunnelabschnitt (Länge ca.90m) erfolgen. Entlang der ÖBB-Strecke sind bei einigen Streckenabschnitten Felsabträge erforderlich.

Die VARIANTE 2A ist zu Beginn identisch mit der Führung der Variante 2 , die Querung des Ramingbaches erfolgt jedoch erst bei km 0.2.

Abbildung 6-4: Profile zu den Varianten 2, 2A

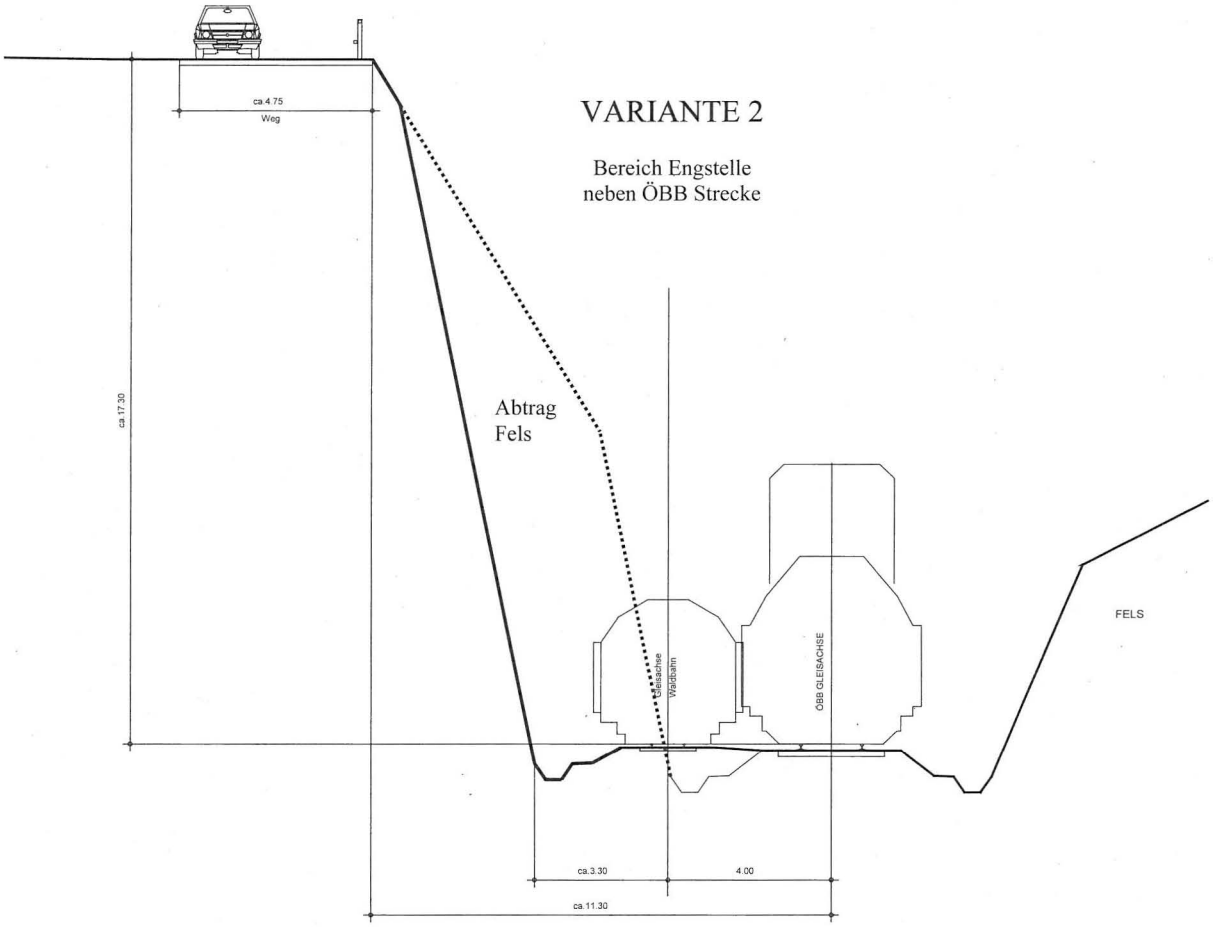


Abbildung 6-5: Übersichts-Lageplan Varianten 2, 2A

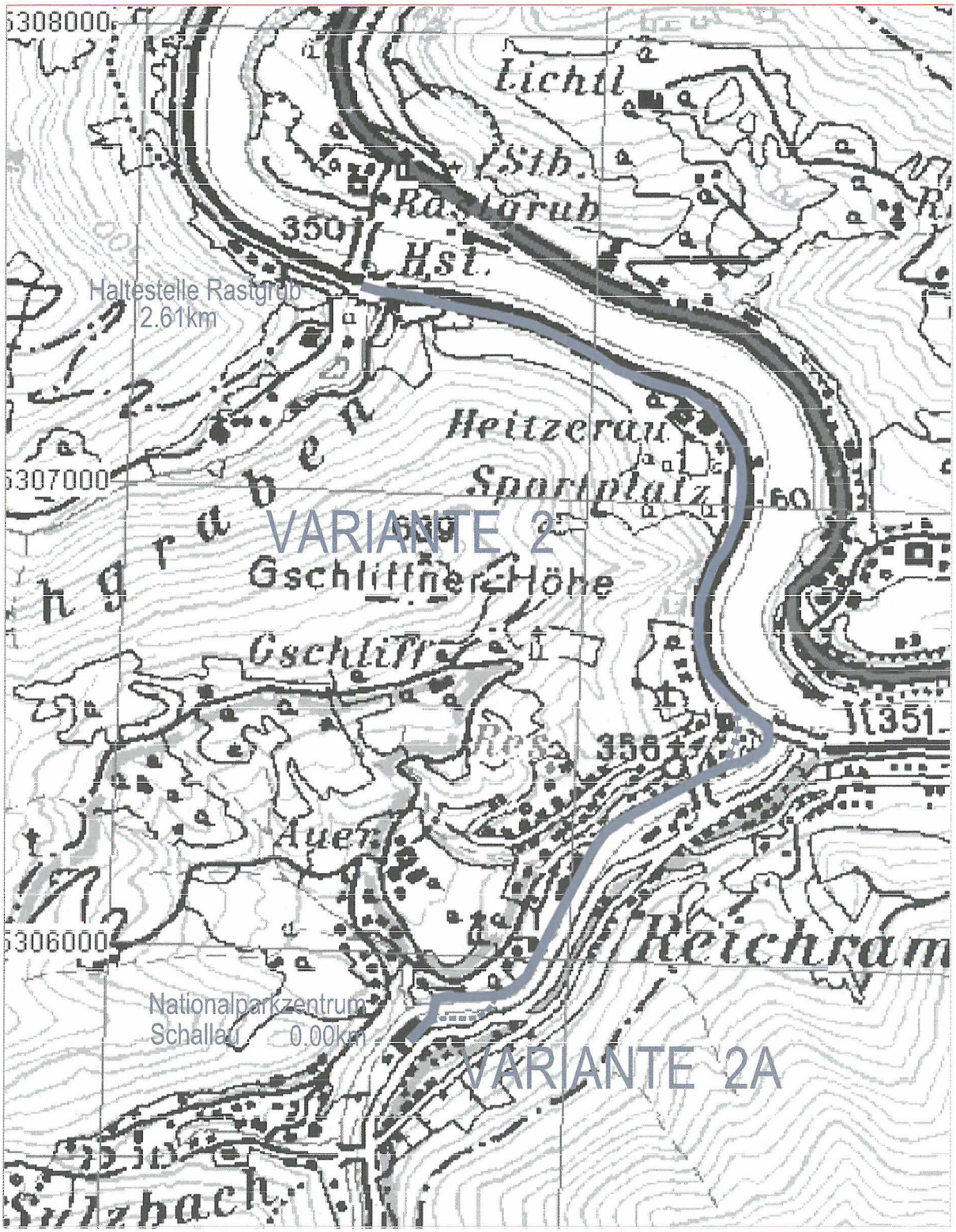
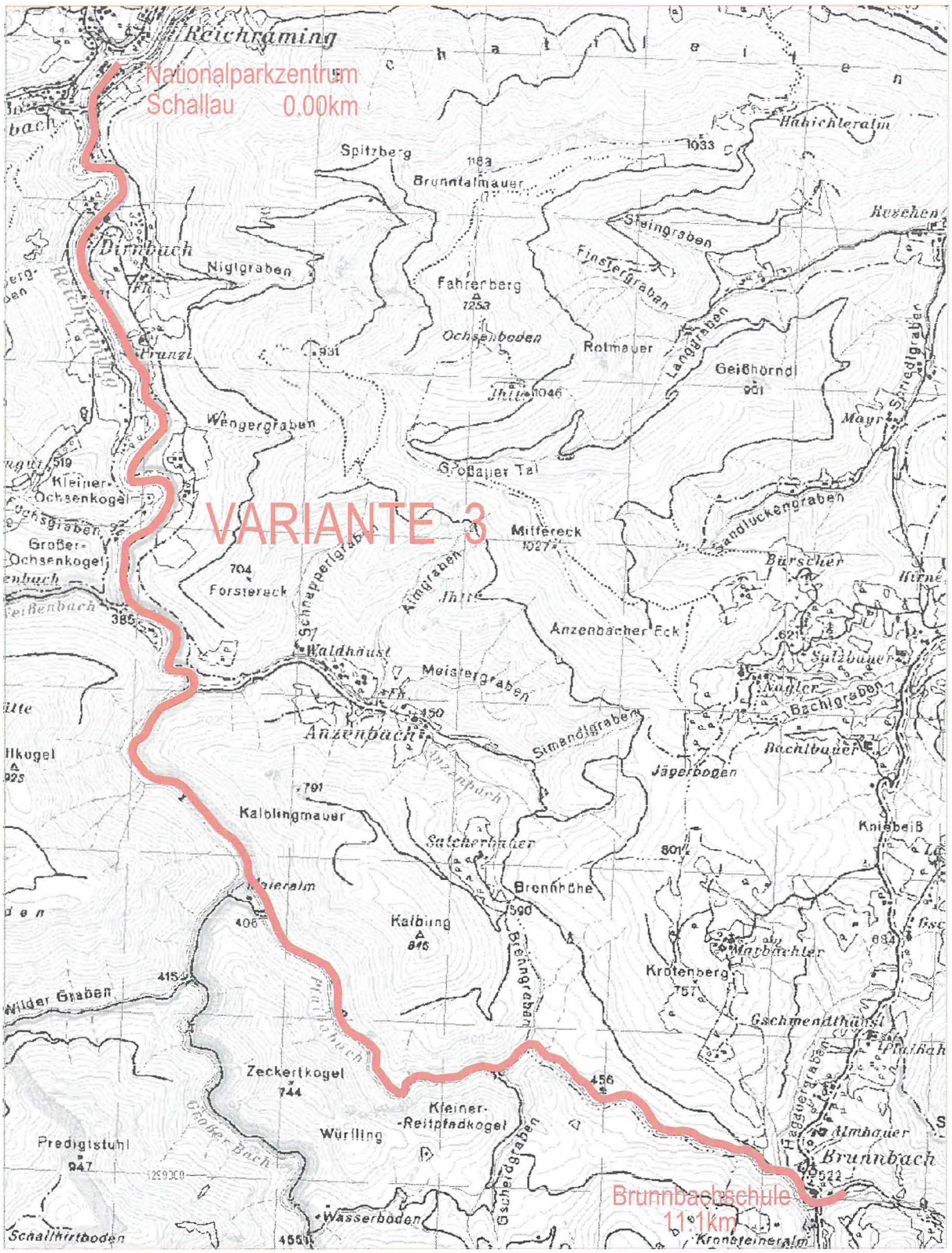


Abbildung 6-6: Übersichts-Lageplan Variante 3



6.5 Variante 3: Nationalpark Infozentrum Reichraming – Brunnbachschule

Die geplante Trasse beginnt beim Nationalpark Infozentrum Reichraming, anschließend wird die Strecke in der bestehenden Anzenbach Bezirksstraße geführt, wobei eine teilweise seitliche Lage mit eigenem Gleiskörper möglich ist.

Bei der Abzweigung nach Anzenbach verläßt die geplante Trasse die Bezirksstraße und wird in der bestehenden Forststraße bis zum Streckenende, der Brunnbachschule, geführt.

Bei dieser Variante ist die Verkehrsabwicklung mit Radfahrern und Autofahrern nicht sehr günstig.

- Gefahr für Radfahrer infolge Befahrens des Gleises in Längsrichtung
- Weiters ist auch die Holzbringung in diesem Bereich erschwerend,
- Behinderung des Verkehrs und Beschädigung des Gleiskörpers ist möglich.
- Sperren während der Holzschlägerungen und der Verladetätigkeiten

Der Streckenbereich Abzweigung Anzenbach bis zur Brunnbachschule (bestehende Forststraße) muß für die geplante Streckenführung befestigt werden.

6.6 Varianten 4, 4A: Brunnbachschule - Schafgraben

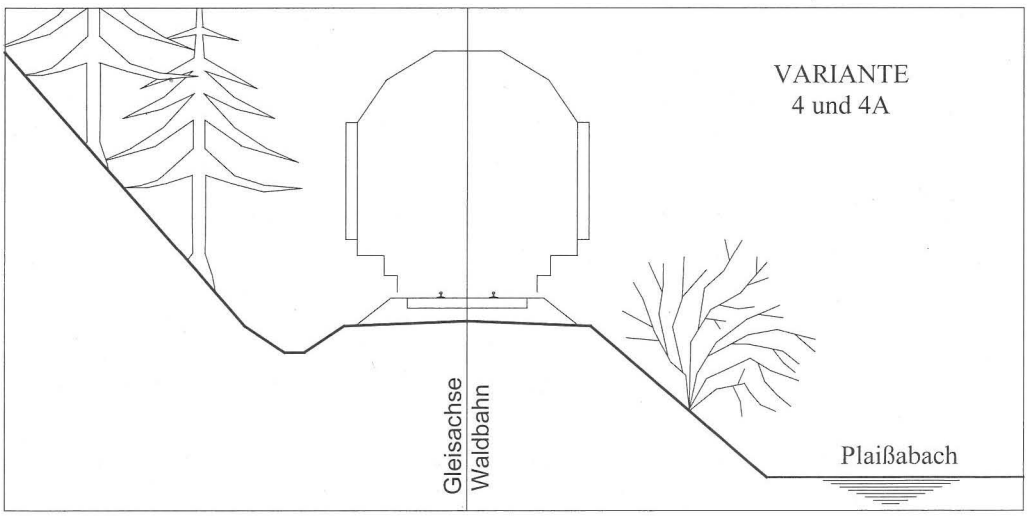
Der Streckenbeginn ist bei der Brunnbachschule , nach ca.100m wird der Plaißabach gequert, um auf der ehemaligen Waldbahntrasse bis zur Klause zu gelangen.

Nach dem Schafgraben (Haltestelle) ist ein weiteres kleines Brückenbauwerk erforderlich , um die geplante Remise und somit das Streckenende der Variante 4 zu erreichen.

Bei der Variante 4A soll die Bahnstrecke auf eine Länge von ca.500m , auf der bestehenden Waldbahntrasse , bis zur Klause weitergeführt werden.

Bei den Varianten 4 und 4A gibt es keine Behinderung des öffentlichen Verkehrs.

Abbildung 6-7: Profil zu den Varianten 4, 4A



6.7 Beurteilung der untersuchten Varianten

VARIANTE 1,1A,1B: Nationalpark Infozentrum Reichraming – Bhf. Reichraming (Streckenlänge 1.8 km)

Bei diesen Varianten steht die Zubringerfunktion im Vordergrund. Die dabei notwendige Streckenführung durch das Ortsgebiet von Reichraming ist nur mittels aufwendigen Lichtsignalanlagen möglich. Der hauptsächlich in der Straße liegende Gleiskörper ist für das Radfahren hinderlich.

VARIANTE 2,2A: Nationalpark Infozentrum Reichraming – Hst. Rastgrub (Streckenlänge 2.6 km)

Diese Variante dient ebenfalls dem Zubringerdienst. Bei der geplanten Trasse sind umfangreiche Felsabtragsarbeiten entlang der ÖBB Strecke erforderlich. Weiters sind aufwendige Kunstbauten (Pfahlbrücke entlang des Ramingbaches und eine Brücke über den Ramingbach) notwendig.

VARIANTE 3: Nationalpark Infozentrum Reichraming – Brunnbachschule (Streckenlänge 11.1 km)

Die Variante 3 soll eine touristische Verbindung zur Brunnbachschule herstellen. Da ein Teil der Strecke auf der bestehenden Forststraße liegt, sind Probleme mit der Holzbringung zu erwarten (Behinderung , Beschädigung des Gleiskörpers, Gleissperren während der Arbeiten erforderlich).

VARIANTE 4,4A: Brunnbachschule – Schafgraben (- Klause), Streckenlänge 1.8 km (2.3 km)

Die Variante 4,4A ist als touristische Attraktion anzusehen. Ihre auf der ehemaligen Trasse der Waldbahn liegende Streckenführung ermöglicht einen reibungslosen Betrieb ohne Behinderung des öffentlichen Verkehrs. Weiters können Kosten bei der Unter- und Oberbauherstellung eingespart werden.

Aufgrund der vorliegenden Trassenstudien wird vom Auftraggeber die Variante 4 (4A) positiv beurteilt und sollte bei weiteren Überlegungen für eine Revitalisierung dieser Variante der Vorzug gegeben werden.

6.8 Grobkostenübersicht

Zur Vorlage der Machbarkeitsstudie werden für die geplanten Baumaßnahmen die Kosten im Groben abgeschätzt. Genaue Kosten können nur nach Durchführung der Ausschreibung der Bauleistungen angegeben werden, da gewisse Kostenanteile zur Zeit sehr starken Schwankungen unterliegen.

Rohrdurchführungen, Versorgungsleitungen im unmittelbaren Ortsbereich werden kostenmäßig mit einem Dekkungsbeitrag berücksichtigt

Bei Durchführung der Bauarbeiten durch konzessionierte Bauunternehmungen ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

Abbildung 6-8: Grobkostenschätzung bei Bau durch konzessioniertes Bauunternehmen

VARIANTE	Streckenlänge	Kosten
1,1A	1.8 km	ATS 34,0 Mio.
1B	1.8 km	ATS 37,3 Mio.
2,2A	2.6 km	ATS 71,5 Mio.
2,2A	2.6 km	ATS 89,0 Mio. (Tunnellösung)
3	11.1 km	ATS 164,3 Mio.
4	1.8 km	ATS 18,9 Mio.
4A	2.3 km	ATS 23,1 Mio.

In der vorstehenden Grobkostenschätzung ist **nicht** inkludiert:

- Umsatzsteuer
- Kosten für Grundeinlösungen
- Kosten für Planungen, Vermessung, Behördenverfahren u.ä.
- Remise für 2 Lokomotiven und 5 Waggons (Annahme netto ATS 6.0 Mio.)

7 BETREIBERGESELLSCHAFT UND RECHTLICHE FRAGEN

7.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Aufgrund der Entscheidung des Auftraggebers, die Wiedererrichtung der Waldbahn abseits öffentlicher Straßen im Bereich Brunnbach als ca. 2 km lange Attraktionsstrecke zu verfolgen, wurden entsprechende Abstimmungen mit dem Amt der oberösterreichischen Landesregierung vorgenommen. Darauf aufbauend wird empfohlen, den künftigen Waldbahnbetrieb unter den Rahmenbedingungen des oberösterreichischen Veranstaltungsgesetzes (Landesgesetz) zu betrachten. Dies deshalb, weil ein Betrieb nach dem Regime des Eisenbahngesetzes für eine derart kurze Strecke von der Verfahrensabwicklung, den zu gewärtigenden technischen und Umweltauflagen, der Zuständigkeit des Verkehrsarbeitsinpektorates und den auferlegten Pflichten für den Betriebscharakter einer Museums-Waldbahn mehr Nachteile als Vorteile bringt. Auch werden alle Museumsbahnen in Österreich nach den jeweils gültigen Landes-Veranstaltungsgesetzen betrieben. In Oberösterreich sind dies derzeit die Steyrtal-Museumsbahn (Dampf- und Dieselbetrieb) und die Florianerbahn (elektrischer und Dieselbetrieb). Die meisten dieser Bahnen werden auf vorhandenen, stillgelegten Strecken betrieben. Es wurden aber auch schon Bahnen vollkommen neu errichtet und nach Veranstaltungsgesetz konzessioniert: Die Mariazeller Museumstramway und die Seetramway in Klagenfurt.

Um eine Bahn nach Veranstaltungsgesetz zu betreiben, ist eine entsprechende Bewilligung (Konzession) erforderlich, die bei der zuständigen Behörde (Landesregierung oder zuständige Bezirkshauptmannschaft) zu beantragen ist und mit Bescheid erteilt wird. Im Falle der Variante Brunnbachtrasse ist die zuständigen Behörde die BH Steyr-Land, weil keine bezirksübergreifenden Projekte betroffen sind.

Folgende Bedingungen sind üblicherweise zu erfüllen:

- Benennung geeigneter verantwortlicher Personen
- Abschluß einer Haftpflichtversicherung
- Technische Gutachten von beeideten Sachverständigen zur Strecke und zu den Fahrzeugen; sowohl anläßlich deren Inbetriebnahme als auch jährlich wiederkehrend
- Erstellen und Einhalten von zu genehmigenden Betriebsvorschriften
- Ausbildung und Überwachung des Personals
- Führen von Aufzeichnungen

Die Erfüllung dieser Voraussetzungen für den Betriebsstättengenehmigungsbescheid wird anhand von Lokalaugenscheinen bzw. jährlich wiederkehrend durch Gutachten festgestellt.

Beispiele nach Veranstaltungsgesetz genehmigter Museumsbahnen sind die Höllentalbahn und die Ybbstalbahn-Bergstrecke in Niederösterreich:

Beide Bahnen werden hauptsächlich an Wochenenden in der Sommersaison betrieben. Das Personal sind durchwegs Vereinsmitglieder, die ihren Dienst freiwillig versehen. Der Betrieb erfolgt eisenbahnmäßig, d.h. die innerhalb der Genehmigung nach Veranstaltungsgesetz angewendeten Bestimmungen stellen gewissermaßen eine Obergrenze dar. Gerade deshalb eignen sie sich aber gut zur Orientierung.

Verantwortliche Personen

Als verantwortliche Personen sind für jede Strecke ein Technischer Referent (Betriebsleiter) und mehrere Tagesgeschäftsführer benannt. Der Tagesgeschäftsführer hat während des Betriebes persönlich anwesend zu sein. Seine Person ist in einem Betriebsbuch festzuhalten, in dem auch alle Prüfberichte, Gutachten, Vorkommnisse usw. aufbewahrt werden müssen. Der jeweilige Tagesgeschäftsführer trägt die Verantwortung für die Sicherheit der Fahrgäste als „Teilnehmer an der Veranstaltung". Der Technische Referent ist im wesentlichen der Ansprechpartner für die Behörden. Er entscheidet aufgrund der vorliegenden Gutachten und Überprüfungen über die Verkehrszulässigkeit von Fahrzeugen und Streckenteilen.

Haftpflichtversicherung

Deckungssumme für den Einzelfall ATS 50 Mio. Prämienhöhe pro Jahr ca. ATS 25.000,-.

Gutachten

Jährliche Gutachten vor Saisonbeginn durch je einen bautechnischen und einen fahrzeugtechnischen Sachverständigen. Die Honorare hierfür sind aus idealistischen Gründen meist gering.

Fahrzeuge

Es dürfen nur solche Triebfahrzeuge und Wagen auf solchen Gleisanlagen eingesetzt werden, für die ein gültiger Betriebsstättengenehmigungsbescheid aufgrund des Veranstaltungsgesetzes vorhanden ist. Die Fahrzeuge und Gleisanlagen haben sich in einem Zustand zu befinden, der dem Gutachten entspricht, welches dem Bescheid zugrundeliegt.

Kreuzungen mit öffentlichen Straßen

Solche sind mit Verkehrszeichen entsprechend StVO und EkVO zu sichern. In Einzelfällen (bei Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen) können auch technische Sicherungen vorgeschrieben werden.

Ausbildung des Personals

Der Konzessionsbescheid legt die Kenntnis bestimmter Abschnitte aus eisenbahnbetrieblichen Regelwerken fest. Wer im Betriebsdienst Verwendung finden will, hat als erste Stufe eine Grundprüfung abzulegen, deren Stoff jenem entspricht, wie er in Lehrgängen für Betriebsdienst und Technik an ÖBB-Schulen vermittelt wird. Anschließend erfolgt die Tätigkeit im Betrieb vor Ort, bevor vor dem technischen Referenten eine Prüfung abgelegt wird. Die Kosten der Grundausbildung betragen etwa ATS 5.000,- pro Kurs. Durch ÖBB-Schulungsbeamte erfolgt jährlich eine Auffrischungsprüfung. Die Kosten hierfür betragen rund ATS 6.000,-.

Anmerkung: Die Ausbildung und Prüfung des Personals kann unter Wahrung des Sicherheitsaspektes auch anderwärtig erfolgen. ÖBB-Prüfungen sind nicht zwingend.

7.2 Organisatorische Rahmenbedingungen

Die meisten Bahnen, die nach dem Veranstaltungsgesetz betrieben werden, sind direkt oder in Kombination mit einer Betriebsgesellschaft als Verein organisiert. Idealistisch gesinnte Vereinsmitglieder erbringen in der Regel freiwillig alle Arbeitsleistungen und zahlen zusätzlich Mitgliedsbeiträge zur Erreichung des Vereinszweckes. Auch bei Bahnen, die nach anderen gesetzlichen Grundlagen betrieben werden, sind häufig Vereine unterstützend tätig, z.B. bei der Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierung in Vorarlberg/Schweiz.

Die Kombination von Verein und Betriebsgesellschaft macht vor allem aus Haftungsgründen und steuerlich (Vorsteuerabzug) Sinn. Gesellschaften erhalten üblicherweise auch bessere Bankkonditionen als Vereine. Andererseits ist in Vereinen die Beschäftigung ehrenamtlich tätiger Personen zulässig.

Drei Beispiele dazu:

ÖGLB/NÖLB
Die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen (ÖGLB) ist als idealistisch gesinnter Verein tätig und kümmert sich auf den vorher beschriebenen Strecken der Höllentalbahn und der Ybbstalbahn-Bergstrecke um die Erhaltung der Fahrzeuge und Anlagen. Diese Strecken – ursprünglich schmalspurige Eisenbahnen mit Personen- und Güterverkehr - wurden von den bisherigen Eigentümern nach erfolgter Stillegung von der NÖLB (NÖ Lokalbahnen Betriebsgesellschaft mbH & Co KG) gepachtet. Auch alle übrigen kaufmännisch zu führenden Belange werden von der NÖLB wahrgenommen, die Gesellschaft hält insbesondere auch die Konzessionen nach dem Veranstaltungsgesetz und ist Projektträger bei der Inanspruchnahme von Förderungen. Teilhaber der NÖLB sind der Verein ÖGLB (Komplementär), Gemeinden und Privatpersonen (Kommanditisten).

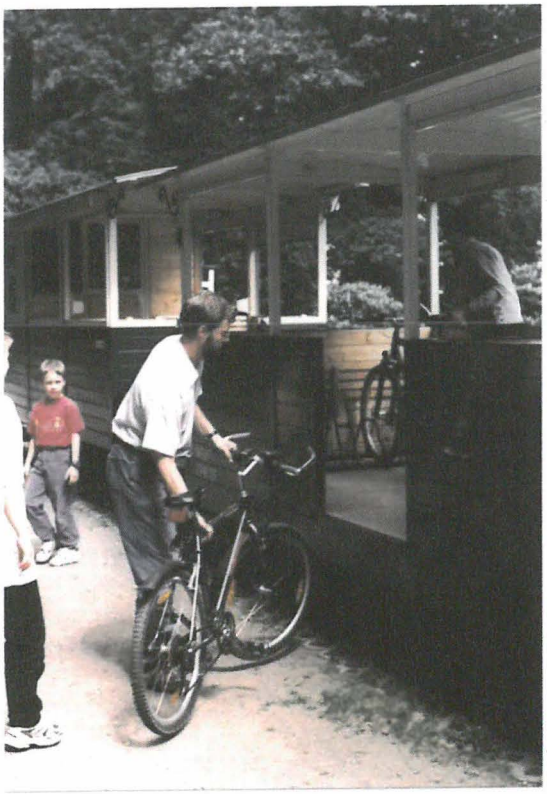
Florianerbahn
Bei der Florianerbahn, einer auf der Trasse einer ehemaligen Überlandstraßenbahn betriebenen Museumsbahn, hält der „Club Florianerbahn" die Konzession nach dem Veranstaltungsgesetz. Er kümmert sich um den Betrieb der Personenbeförderung, den Betrieb des Museums, die Wartung und Renovierung der Fahrzeuge und die Vermarktung touristischer Leistungen. Der Verein hat – im Gegensatz zur GmbH – die Möglichkeit, Spenden entgegenzunehmen. Er ist aber nicht vorsteuerabzugsberechtigt. Ungünstig an dieser Konstruktion ist, daß der Vereinsvorstand für das betriebliche Risiko haftet.

Die „Florianerbahn Forschungs- und Errichtungsgesellschaft mbH" ist dagegen für die Sanierung und Wartung der Infrastruktur (Strecke, Gebäude, Energieversorgung) sowie für die Liegenschaftsverwaltung zuständig. Daneben existiert noch die „Florianer Bahn Service-GmbH" als Handels- und Dienstleistungsbetrieb.

Waldeisenbahn Muskau
Die Waldeisenbahn Muskau war keine mit der Reichraminger Waldbahn vergleichbare Holzförderbahn, sondern innerbetriebliches Transportmittel eines Großindustriellen mit beträchtlicher räumlicher Ausdehnung. Ursprünglich zur Holzabfuhr gebaut, entstand im Laufe der Zeit ein weit verzweigter Industriebahnbetrieb, der Ton- und Kohlegruben, Mühlen, Sägewerke u.v.m. verband. Ende der siebziger Jahre wurde das zuletzt von der Deutschen Reichsbahn betriebene Industriebahnnetz stillgelegt und großteils abgebaut. Der Verein Waldeisenbahn Muskau hat unter Ausnutzung der Fördermöglichkeiten nach der Deutschen Wiedervereinigung die Voraussetzungen geschaffen, bereits abgetragene Strecken wieder zu errichten und Fahrzeuge neu zu bauen. Die heutige Waldeisenbahn Muskau dient ausschließlich touristischen Zwecken unter Bewahrung alter Substanz. Die im Personenverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind Neuaufbauten auf Feldbahndrehgestellen.

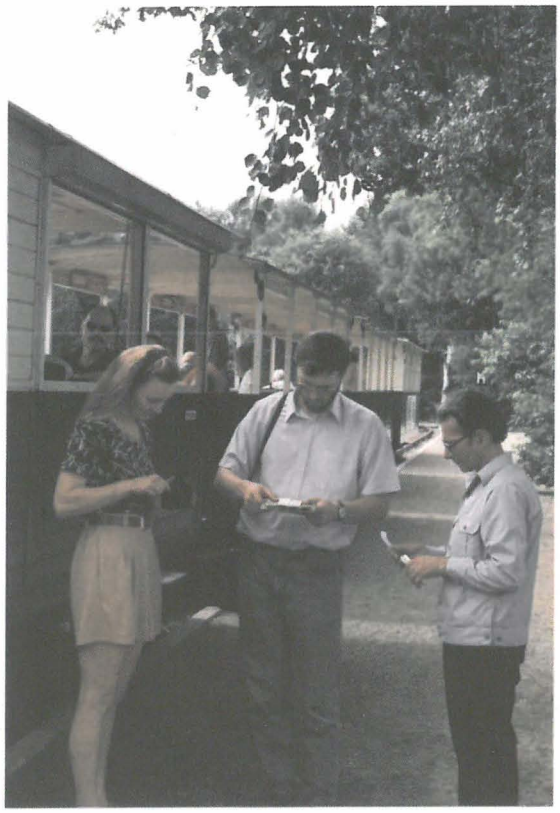
Der eingetragene Verein „Waldeisenbahn Muskau" kümmert sich in erster Linie um historische Belange und die Fahrzeuge. Da der Verein nicht zuschussfähig ist, wurde vom zuständigen Landkreis und den interessierten Gemeinden die „Gesellschaft zur Betreibung der Waldeisenbahn Muskau mbH" gegründet. Mittels dieser Gesellschaft konnten ABM-Maßnahmen und EU-Fördergelder (Rechar II – Technische Denkmale, Einzelobjekte) in Anspruch genommen werden. Nach Auskunft der dortigen Verantwortlichen wäre der Wiederaufbau der bereits abgetragen gewesenen Waldeisenbahn Muskau ohne diese Fördermaßnahmen (die heute nicht mehr angesprochen werden können) nicht möglich gewesen, da mit ABM-Kräften sowohl Strecken als auch Wagen gebaut wurden. Die ABM-Maßnahmen erfolgten in Trägerschaft des zuständigen Landratsamtes.

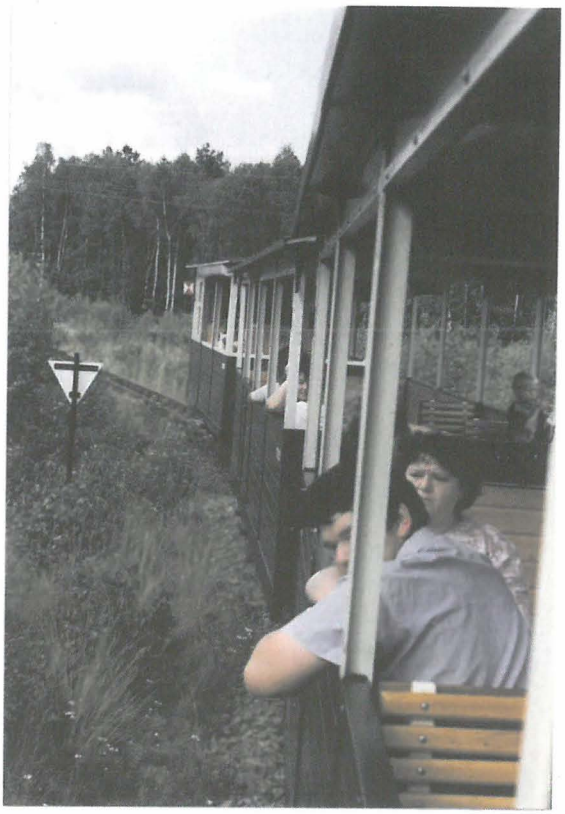
Abbildung 7-1: Waldeisenbahn Muskau



Fotos: Knoll

Abbildung 7-2: Waldeisenbahn Muskau





Fotos: Knoll

7.3 Empfehlung

Die dargestellten Kombinationen von Verein und Betriebsgesellschaft haben sich, wenn auch individuell unterschiedlich organisiert, bewährt. Für den Betrieb der Waldbahn muß dementsprechend eine maßgeschneiderte gesellschaftsrechtliche Konstruktion, die die Vorteile idealistischer Tätigkeit (Verein, Fahrzeugerhaltung) und kommerzieller Notwendigkeiten (Rechtsträgerschaft, Erlöserzielung, Einkauf, Vorsteuerabzugsfähigkeit, Haftungsbegrenzung usw.) kombiniert, im Zusammenwirken mit allen Beteiligten gefunden werden.

Dazu ist zunächst unter allen Befürwortern der Waldbahn eine Standortbestimmung der Interessenslage vorzunehmen und danach mit Stärken/Schwächen-Profilen eine Aufgabenteilung zu definieren. Unter Beiziehung eines Steuerberaters wären dann für die künftige Trägerschaft die geeignete Konstruktion zu ermitteln und entsprechende Satzungen zu entwerfen, die im Falle des Vereines der Vereinsbehörde zur Nichtuntersagung vorzulegen sind. Hierfür gibt es Musterstatuten. Die Betriebsgesellschaft sollte zweckmäßigerweise Synergien mit anderen Geschäftsfeldern des Nationalparks nutzen.

Zusammenfassend könnte eine mögliche Aufgabenteilung so aussehen:

Verein:

- Kümmert sich um alle historischen und musealen Belange (Fahrzeuge, Archiv, Betreuung Interessierter)
- Sammelt Spenden
- Leistet freiwillige Arbeit

Betriebsgesellschaft:

- Hält Veranstaltungskonzession
- Hält allfällige Beteiligungen
- Schließt Verträge, z.B. mit Transportunternehmen
- Kümmert sich um kaufmännische und personelle Belange
- Ist vorsteuerabzugsberechtigt
- Ist Förderungsempfänger

8 BETRIEBSPROGRAMM UND KOSTEN WALDBAHN

Aufgrund der Trassenstudien des Büros Kirsch-Muchitsch und dem vom Auftraggeber gefaßten Beschluß, nur die Variante „Brunnbach" (Variante 4) weiterzuverfolgen, wird im Folgenden das Betriebsprogramm der künftigen Waldbahn entwickelt und, soweit es die vorliegenden Datengrundlagen erlauben, ökonomisch bewertet.

Kostenangaben verstehen sich generell ohne die gesetzliche USt.

Da die Variante 4 mit 1,8 km bzw. - bei Erweiterung bis zur Klause als Variante 4A – mit 2,3 km Länge für eine eigenständige Attraktion zu kurz ist, muß auf ergänzende Zusatzfunktionen von vornherein Bedacht genommen werden. Deshalb werden auch Fragen des Zubringerverkehrs Rastgrub – Bf. Reichraming – Brunnbachschule beleuchtet.

Der nachträglich eingebrachte Wunsch des Auftraggebers, die Minimalvariante eines reinen Waldbahn-Schaubetriebes auf 200m Länge ohne Personenbeförderung zusätzlich zu untersuchen, wird im Ergebnis ebenso dargestellt. Die Schaustrecke kann im Prinzip an jedem geeigneten Platz errichtet werden.

Somit sind betrieblich-kostenmäßig 3 Waldbahn-Varianten zu bewerten:

- A: Brunnbachschule – Schafgraben, Länge 1,8 km
- B: Brunnbachschule – Schafgraben – Klause, Länge ca. 2,3 km
- C: Schaustrecke ohne Personenbeförderung, Länge ca. 0,2 km

8.1 Betriebsdauer

Entsprechend den Vorstellungen der Nationalpark Verwaltung soll ein künftiger Waldbahnbetrieb an Wochenenden von Mai bis Oktober stattfinden. Die Betriebszeit dauert an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen von 10.00 bis 18.00 Uhr in Abstimmung mit dem Zubringerverkehr.

Für die Varianten A und B gelten somit 58 Betriebstage, rechnerisch werden jedoch 60 Betriebstage veranschlagt, womit auch allfällige Zusatzveranstaltungen abgedeckt sind.

Für die Variante C eines reinen Schaubetriebes gilt eine Betriebszeit nur an Samstagen von 14.00 bis 18.00 Uhr, das sind 26 Betriebstage pro Saison.

8.2 Zubringerverkehr mit dem Waldbahn-Shuttle

Da die Waldbahn gemäß getroffener Trassenentscheidung selbst keine echte Transportfunktion erfüllen kann, ist der Waldbahnbetrieb mit dem Zubringerverkehr – insbesondere mit dem unten näher beschriebenen Waldbahn-Shuttle – eng abzustimmen.

Damit soll auch eine gesteigerte Verkehrsbelastung der Lumplgraben-Straße (Großraming – Brunnbach) vermieden werden, weshalb der Besucherverkehr nationalparkgerecht über das NP Informationszentrum in Reichraming gelenkt werden soll. Das Waldbahn-Shuttle spielt hierbei eine wesentliche Rolle und soll als besondere Attraktion mit direktem Bezug zum Nationalpark vermarktet werden.

Das Waldbahn-Shuttle verkehrt auf der Strecke Parkplatz Rastgrub – Ennstal-Radweg / Bundesstraße (die Routenführung hängt von den einzusetzenden Fahrzeugen ab) – fakultativ Stichfahrt zum Bahnhof Reichraming zur Bedienung von ÖBB-Zügen – NP Informationszentrum – Anzenbach – Brunnbach und zurück. Die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten am Bahnhof Reichraming werden insoweit auf den Zugfahrplan abgestimmt (vgl. Tabelle 8-1), daß mit der Bahn an- und abreisende Besucher Anschluß haben. Hierfür verkehrt das Waldbahn-Shuttle im 2-Stundentakt über den Bahnhof Reichraming (Stichfahrt), ansonsten zeitversetzt im 2-Stundentakt auf der direkten Strecke zwischen Rastgrub und Brunnbach über das NP Informationszentrum. Für das Wenden am Bahnhof Reichraming und bei den Endstationen wäre ein Wendekreis mit mindestens 23m Durchmesser freizuhalten!

Durch die vom allgemeinen Besucher-Radverkehr getrennte Führung des Waldbahn-Shuttles über den Güterweg Anzenbach - Brunnbach werden gegenseitige Beeinträchtigungen vermieden. Laut NP Forstverwaltung ist geplant, noch im Jahr 2000 den Abschnitt Anzenbach - Brennhöhe zu asphaltieren. Zur Vermeidung unzumutbarer Staubentwicklungen sollten vor Inbetriebnahme des Shuttle-Verkehrs auch die verbleibenden rund 3,5km bis Brunnbach asphaltiert werden.

Das Waldbahn-Shuttle erfüllt an Wochenenden somit zwei Funktionen:

- Es stellt für Bahnanreisende vom Bahnhof Reichraming eine attraktive Verbindung zum NP Informationszentrum dar.
- Es verbindet den Parkplatz Rastgrub mit dem NP Informationszentrum und dieses mit der Waldbahnstrecke in Brunnbach.

Beide Funktionen zusammen ergeben eine optimale Ergänzung der Waldbahn und sichern deren Erreichbarkeit auf umweltgerechte Art.

Bei einer durchschnittlichen (rechnerischen) Fahrgeschwindigkeit von 25 km/h beträgt die reine Fahrzeit Rastgrub – NP Informationszentrum Schallau – Brunnbachschule über Anzenbach 41 Minuten, inklusive der Stichfahrt zum Bahnhof 45 Minuten. Hierbei sind keine Aufenthalte berücksichtigt. Dies erfordert ein Fahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 40 km/h und entsprechender Motorleistung. Bei straffer Betriebsführung und guter Organisation des Ein- und Aussteigens ist die Fahrzeit inklusive der Umkehrzeiten für einen Zweistundenumlauf eines Fahrzeuges ausreichend. Für den geplanten Zweistundentakt benötigt man daher zwei Garnituren. Sollte eine geringere Durchschnittsgeschwindigkeit gefahren werden, was von den eingesetzten Fahrzeugen bzw. der genehmigenden Behörde abhängt, verlängern sich die Fahrzeiten entsprechend. Als Untergrenze kann eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h gesehen werden. Allenfalls müsste für die längere Strecke über den ÖBB-Bahnhof Reichraming ein anderes Fahrzeugkonzept gewählt werden als für die kürzere, direkte Strecke.

Das Waldbahn-Shuttle Rastgrub – Bahnhof Reichraming - Schallau – Brunnbach führt an 60 Betriebstagen je 5 Hin- und Rückfahrten im Zweistundentakt aus. Dies ergibt an 60 Tagen mit je 5 Fahrten pro Richtung und einer rechnerischen Sitzplatzanzahl von 50 Personen eine theoretische Beförderungskapazität von 250 Personen pro Tag und Richtung oder 15.000 Personen pro Saison und Richtung. Ebenso verkehrt mit einer zweiten Garnitur ein Waldbahn-Shuttle auf der direkten Strecke Rastgrub – Schallau – Brunnbach im Zweistundentakt, zeitlich um eine Stunde versetzt. Diese 4 Hin- und Rückfahrten pro Richtung ergeben eine zusätzliche Kapazität von 200 Personen pro Tag und Richtung bzw. von 12.000 Personen pro Saison und Richtung.

In Summe werden mit dem Waldbahn-Shuttle 27.000 Plätze pro Saison und Richtung angeboten. Die rechnerische Anzahl der Sitzplätze ist, um auf der sicheren Seite zu bleiben, geringer als die tatsächlich verfügbare (abhängig von der gewählten Ausstattung der Fahrzeuge).

Für die weiteren Berechnungen wird von einer tatsächlichen Zahl von 12.000 Fahrgästen pro Saison und Richtung für das Waldbahn-Shuttle ausgegangen.

Der Zubringerverkehr wird als konzessionspflichtiger Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz zu führen sein, welcher in die Zuständigkeit des Amtes der OÖ. Landesregierung fällt. Zum Einsatz kommende Fahrzeuge sind zu typisieren, die Lenker müssen über eine Lenkerberechtigung der Gruppe D verfügen.

Für das Waldbahn-Shuttle über den Bahnhof Reichraming (Streckenlänge 18,5 km) ergeben sich pro Betriebstag zwischen 9 und 19 Uhr insgesamt 10 Fahrten (185 km), für das Waldbahn-Shuttle auf der kürzeren, direkten Strecke Rastgrub – Brunnbach (17,2 km) zwischen 10 und 18 Uhr insgesamt 8 Fahrten (137,6 km). Einschließlich erforderlicher Leerfahrten werden pro Betriebstag insgesamt 330 km mit dem Waldbahn-Shuttle zurückgelegt.

Bei beiden Shuttles ist jeweils nur ein Lenker erforderlich. Je Betriebstag sind deshalb 330 bzw. pro Saison 19.800 Nutzkilometer mit einem realitätsnahen Kostensatz zu bewerten.

Abbildung 8-1: Fahrplan Waldbahn-Shuttle

SAMSTAG, SONN- UND FEIERTAG VON MAI BIS OKTOBER

Rastgrub – Reichraming Bf. – NP Infozentrum – Brunnbach

	Kurs 1	Kurs 3	Kurs 5	Kurs 7	Kurs 9	Kurs 11	Kurs 13	Kurs 15	Kurs 17
Rastgrub P	9.10	10.10	11.10	12.10	13.10	14.10	15.10	16.15	17.15
Zug von Linz	*9.18*	I	*11.17*	I	*13.16*	I	*15.17*	I	*17.17*
Reichraming Bf.	9.20	I	11.20	I	13.20	I	15.20	I	17.20
NP Infozentrum	9.23	10.23	11.23	12.23	13.23	14.23	15.23	16.23	17.23
Brunnbach	9.55	10.55	11.55	12.55	13.55	14.55	15.55	16.55	17.55

Brunnbach – NP Infozentrum – Reichraming Bf. – Rastgrub

	Kurs 2	Kurs 4	Kurs 6	Kurs 8	Kurs 10	Kurs 12	Kurs 14	Kurs 16	Kurs 18
Brunnbach	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00
NP Infozentrum	10.32	11.32	12.32	13.32	14.32	15.32	16.32	17.32.	18.32
Reichraming Bf.	10.35	I	12.35	I	14.35	I	16.35	I	18.35
Zug nach Linz	*10.39*	I	*12.39*	I	*14.41*	I	*16.40*	I	*18.41*
Rastgrub P	10.45	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45	17.45	18.45

Als Richtgröße eignen sich die von der Wirtschaftskammer Österreich, Fachverband der Autobusunternehmungen, mit Stand 1.5.2000 unverbindlich empfohlenen Sätze für den Gelegenheitsverkehr mit Autobussen bei einer Busgröße von 50 Sitzplätzen (Standardbus). Sie betragen ATS 11,20 pro Nutzkilometer und ATS 495.-pro Stunde. Beide Sätze zusammen ergeben den Gesamtpreis. In den Sätzen sind Personal-, Versicherungs- und Betriebsstoffkosten sowie Abschreibungen enthalten. Da diese Empfehlung unverbindlich bleibt, können die jeweils beauftragten Unternehmen in Entsprechung der tatsächlichen Gegebenheiten die Tarife sowohl nach unten als auch nach oben modifizieren, der angegebene Richtwert ist aber ein offizieller und dient hier zur Orientierung.

In diesem Zusammenhang ist zu betonen, daß der Bundeskollektivvertrag für die Dienstnehmer in den privaten Autobusbetrieben bei der endgültigen Fahrplanerstellung beachtet werden muß, da die Einsatz-, Lenk- und Ruhezeiten der Lenker genau einzuhalten sind. Als Sicherheitspuffer für Pausenzeiten bzw. Ablösen werden deshalb pro Betriebstag zusätzlich 2 Stunden Zeitkosten berücksichtigt.

Für den gesamten Waldbahn-Shuttleverkehr ergeben sich somit Betriebskosten von rund ATS 13.600,- pro Betriebstag, bei 60 Betriebstagen rund ATS 820.000,- pro Saison. Diese Kosten sind weitgehend unabhängig vom Fahrzeugkonzept.

Zwischenergebnis:

Das Waldbahn-Shuttle verursacht bei Einsatz von zwei Garnituren gemäß obigem Fahrplan Betriebskosten von rund ATS 820.000,- pro Saison.

Bei einem Durchschnittserlös von ATS 50.- pro Fahrgast (Hin- und Rückfahrt) wären Einnahmen von ATS 600.000.- pro Jahr zu erwarten.

8.3 Fahrzeuge für das Waldbahn-Shuttle

Da das Waldbahn-Shuttle als gewerblicher Omnibusverkehr geführt werden soll, wäre es naheliegend, hierfür Busse einzusetzen. Sie können individuell beschafft werden, und ansässige Unternehmer deren Betrieb durchführen. Der Erlebniswert einer Busfahrt ist jedoch eher gering und wenig geeignet, die Fahrt in den Nationalpark als zusätzliche Attraktion zu vermarkten. Im Hinblick auf die Kürze der wiederaufgebauten Waldbahnstrecke sind zusätzliche Attraktionen aber sehr wünschenswert.

Es sollte daher ein Transportmittel zum Einsatz kommen, das eine gewisse Signalwirkung vermittelt und durch seine Originalität als unverwechselbarer Bestandteil des Nationalparks bekannt werden kann.

Originell wären z.B. umgebaute Lkws, auf deren Ladefläche Bänke montiert sind, oder Oldtimerbusse mit Anhänger. Problematisch bei all diesen Lösungen ist die Zulassung für den Verkehr auf öffentlichen Straßen, die Platzkapazität und die Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder. Eine genehmigungsfähige Alternative sind dagegen sogenannte

Straßen-Bummelzüge:

Wenngleich sie nur als Zug-Attrappen angesehen werden können, sind sie insbesondere bei Kindern sehr beliebt und insgesamt weit verbreitet. Es wird eine breite Palette von Modellen angeboten. Die Fahrzeuge stehen in verschiedener Größe und Ausführung, verglast oder offen, zur Verfügung. Derartige Bummelzüge werden grundsätzlich wie Busse im Ein-Mann-Betrieb gefahren.

Weit verbreitet sind Bummelzüge mit einer auf 10 km/h beschränkten Höchstgeschwindigkeit. Mit bestimmten Auflagen und Lenkern mit Omnibus-Lenkerberechtigung verkehren aber zahlreiche Bummelzüge mit bis zu 25 km/h Höchstgeschwindigkeit, z.B. vom Bahnhof Mattersburg zur Burg Forchtenstein (7 km). Obwohl bereits im Ausland Ausnahmegenehmigungen für höhere Geschwindigkeiten erteilt wurden, hat das Amt der OÖ. Landesregierung eine höhere Geschwindigkeit als 25 km/h für Bummelzüge vorläufig abgelehnt. Sollten diese Fahrzeuge aber in die engere Wahl kommen, müssten nochmals Detailgespräche zu Sicherheitsfragen geführt werden. Im Rahmen dieses Projektes ist die Fahrzeit der Shuttles von der zulässigen Geschwindigkeit stark abhängig, so dass die endgültige Routenfestlegung erst nach weiteren Abstimmungsgesprächen erfolgen sollte.

Zwei Modelle werden hier näher betrachtet:

- **Bummelzug Wildschönau, Eigenbau:**

  Lokomotive: auf Basis eines John Deere-6210 SE-Allradtraktors, 95 PS, Aufbau wegklappbar, Fahrerkabine klimatisiert, Druckluftbremse, Dampferzeuger, Audioanlage.

  Wagen: 2-achsige Anhänger, Vierradlenkung, 2-Kreis-Druckluftbremse, Heizung, Beleuchtung, Audioanlage, pneumatische Türverriegelung. Kapazität je 50 Personen.

  Der Kraftstoffverbrauch beträgt rund 6 l/h.

  Der Wendekreis für die gesamte, 26 m lange Garnitur beträgt ca. 15 m. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 10 km/h durch Sperre des 1. Ganges begrenzt. Deshalb ist kein besonderer Führerschein erforderlich.

- **Tschu-Tschu-Bahnen, Handel mit Straßen-Minizügen**

  Diese in Deutschland ansässige Firma ist auf Minibahnen für Straßenbetrieb spezialisiert. Die angebotenen Züge sind auch vom TÜV Wien geprüft. Grundsätzlich sind solche Züge EU-weit für den Betrieb auf öffentlichen Straßen mit 25 km/h zugelassen. Ausnahmegenehmigungen für 40 km/h wurden bereits erteilt. Aus der breiten Produktpalette würde sich für den Waldbahn-Shuttle-Verkehr gemäß Kapitel 8-2 folgende Zugskonfiguration am besten eignen (Angaben der Firma Tschu Tschu, Preise ab Werk, jeweils inkl. Lautsprecheranlage):

  - Lokomotive U 90 MD auf Basis Mercedes Unimog, 5-Zylinder/2,9 l-Motor mit 122 PS, Allradantrieb, Servolenkung, Servokupplung, extreme Steigfähigkeit. Dieselverbrauch für 8 Stunden Volllastbetrieb 30 Liter.
    Stärkere Motoren sind nach Bedarf verfügbar.

  - Wagen: Dreiachsige, halbgeschlossene Wagen Type „Superjumbo", 8 Sitzreihen in Fahrtrichtung mit insgesamt je 32 Plätzen, somit 64 Plätze pro Garnitur. Am Heck der Wagen kann durch individuelle Gestaltung des Innenraumes Platz für Fahrräder und/oder Rollstühle geschaffen werden, so dass in jedem Fall die Kapazität eines Reisebusses aufgenommen werden kann.

  Nach Angaben der Fa. Tschu-Tschu kann zusätzlich noch ein einachsiger Fahrradtransporter für 6 Fahrräder mit Auflaufbremse an eine solche Garnitur angehängt werden, wenn eine Videoüberwachung erfolgt. Dies ist problemlos machbar.

  Die Fahrzeuge sind mit 3 Bremssystemen ausgerüstet, Ersatzteile sind nach Firmenangabe in jedem guten Lkw-Servicebetrieb zu bekommen.

  Lieferzeit: ca. 5 Monate

Foto 8-1: Bummelzug Wildschönau

Foto: Stadler, Archiv Knoll

Resumee:

Das Waldbahn-Shuttle verursacht mit zwei Garnituren Betriebskosten von rund ATS 820.000,- pro Saison.

Die Beschaffungskosten für zwei Bummelzugsgarnituren betragen rund ATS 4,6 Mio.
Dazu ist anzumerken, daß die Beschaffungskosten einer kompletten Straßen-Bummelzugsgarnitur sehr nahe jenen eines konventionellen Linienbusses liegen. Die Anwendung der Kostensätze der Wirtschaftskammer, die ja auch die Abschreibungskomponente beinhalten, ist daher für konventionelle Busse ebenso wie für Bummelzüge gerechtfertigt. Inwieweit die Beschaffungskosten allein über die Kostensätze finanziert werden können, muß Verhandlungen mit den in Frage kommenden Busunternehmen vorbehalten bleiben.

8.4 Waldbahnbetrieb

Das Waldbahn-Shuttle wird gemäß Kapitel 8.2 von rechnerisch ca. 12.000 Besuchern (max. 24.000 Fahrten hin und zurück) pro Saison in Anspruch genommen. Geht man weiters von einer etwa 70 prozentigen Nutzungsbereitschaft der mit dem Shuttle angekommenen Besucher für die Waldbahn aus, so können etwa 8.400 Fahrgäste (max. 17.600 Fahrten hin und zurück) für die Betriebsvarianten A und B identifiziert werden.

Sinnvollerweise wird die Waldbahn mit einer Garnitur und in einem stündlichen Grundtakt betrieben werden. Damit sind jeweils von 10.00 bis 17.00 Uhr Anschlüsse zum Waldbahn-Shuttle gegeben. Zwischendurch können weitere Fahrten bei einem minimalen Zugabstand von 30 Minuten geführt werden, womit allfällige Bedarfsspitzen kompensiert werden können. Als Transportkapazität der Waldbahn werden rechnerisch nur 60 Personen pro Zug angenommen. Damit kann bei 8 täglichen Fahrten eine Kapazität von 480 Besuchern pro Tag bzw. 28.800 Personen pro Saison angeboten werden (ohne Zwischentakte). Wenn auch diese Kapazität unter der oben getroffenen Annahme von 12.000 Shuttle-Benutzern auf den ersten Blick nur zu 30% ausgenutzt erscheint, ist sie durchaus notwendig, um einerseits Bedarfsspitzen abzufangen, andererseits um den Fahrgästen auch ein bequemes Sitzen zu ermöglichen. Die Garniturlänge kann je nach Besucherandrang durch Beigabe oder Abstellen von Wagen verändert werden.

Eine zweite Garnitur sollte zweckmäßigerweise betriebsbereit in Reserve gehalten werden. Die dafür erforderlichen Fahrzeuge sind kostenmäßig entsprechend Kapitel 8.4.1 zu berücksichtigen. Es wird aber der zukünftigen Betriebsführung vorbehalten bleiben, zu entscheiden, inwieweit die Waldbahn - aber auch die Shuttles - redundant betrieben werden sollen. Denkbar ist sicherlich auch ein Betrieb mit insgesamt nur einer Garnitur.

Aufgrund der Länge der Strecke von 1,8 km (Variante A) bzw. 2,3 km (Variante B) und einer realistischen Durchschnittsgeschwindigkeit der Waldbahnzüge von 12 km/h ergibt sich pro Richtung eine Fahrzeit von 9,25 min (A) und von 11,5 min (B). In beiden Fällen ist dies bei straffer Betriebsführung inklusive notwendiger Umkehrzeiten ausreichend für einen Halbstundentakt. Wie erwähnt, kann aber mit einem Stundentakt grundsätzlich das Auslangen gefunden werden.

8.5 Kosten Waldbahn

8.5.1 Betriebskosten

Bestimmender Faktor der Betriebskosten sind die Personalkosten und zu einem geringeren Teil die Treibstoffkosten sowie sonstige Sachkosten.

Personalkosten:

Im günstigsten und – wie die Erfahrungen mit allen Museumsbahnen im In- und Ausland zeigen – keineswegs unrealistischen Fall werden alle Dienstleistungen rund um die Waldbahn von Idealisten erbracht und die Personalkosten des laufenden Betriebes sowie der Wartung gehen gegen Null.

Im ungünstigsten Fall sind alle Personale zu bezahlen. Zweckmäßigerweise wird dann das Lokpersonal von jenem Unternehmen gestellt werden, das die Shuttleverkehre betreibt, also als Buslenker (Berufskraftfahrer) ausgebildet ist. Dieser Lenker wird sowohl den Lokfahrdienst am Wochenende besorgen als auch im Durchschnitt einen Tag pro Woche die Wartung der Fahrzeuge ausführen. Bei einer rechnerischen Einsatzzeit von 9 Stunden pro Betriebstag und 8 Stunden pro Werkstättentag ergeben sich bei Anwendung des Bundeskollektivvertrages für das private Omnibusgewerbe und einer Zahl von 60 Betriebstagen und 25 Werkstättentagen sowie weiteren 5 Werkstättentagen zu 8 Stunden für Arbeiten an der Strecke Personalkosten des Lokführers inklusive 30% Lohnnebenkosten pro Saison von rund ATS 120.000,-.

Da das Lokpersonal von einem Busunternehmen gestellt werden sollte, ist es Sache des beauftragten Unternehmens, für Personalreserven zu sorgen. Dies wird üblicherweise im Verrechnungssatz berücksichtigt. Es macht aber Sinn, für Spitzenzeiten kostenmäßig mit einem Sockelbetrag vorzusorgen. In diesem Sockelbetrag wäre auch noch eine gewisse Unternehmervergütung unterzubringen, so dass bei vorsichtiger Rechnung die Personalkosten des (der) Lokführer(s) ATS 150.000,- pro Saison betragen werden.

Pro Zuggarnitur wird ein Zugbegleiter für die Betreuung der Fahrgäste und Mithilfe beim Verschub in den Endstationen eingesetzt. Diese Tätigkeit wird von Saisonkräften oder Studenten auf Basis eines vereinbarten Monatsgehaltes wahrgenommen werden. Die Einsatzzeit beträgt ebenfalls 9 Stunden pro Betriebstag. Zusätzlich werden 5 Tage mit 8 Stunden für Mithilfe in der Werkstätte und weitere 5 Tage für Arbeiten an der Strecke kalkuliert. Der Einfachheit halber wird ein Monatsgehalt (80 Stunden je Monat) von brutto ATS 8.000,- angesetzt. Die Lohnnebenkosten betragen auch hier 30%. Bei 6 Monate dauernder Saison entstehen somit Zugbegleiterkosten von ATS 62.200,-, für Eventualitäten aufgerundet ATS 80.000,-. Diese Werte gelten gleich für die Varianten A und B.

In der Variante C eines reinen Schaubetriebes sollten keine Personalkosten entstehen, da davon auszugehen ist, dass ein derartiger Minimalbetrieb auf rein idealistischer Basis zu führen wäre und keine Erlöse erzielt werden. Sollte sich dies als nicht machbar erweisen, können als Budgetwert ATS 30.000,- angesetzt werden.

Fahrzeug-Materialkosten

Entsprechend Kapitel.8.5.2 ist für den Waldbahnbetrieb von folgenden Jahres-Sachkosten auszugehen:

Lokomotiven:
Materialkosten je ATS 10.000,-

Summe Lokomotiven (Varianten A + B): ATS 20.000,-
Summe Lokomotive Variante C: ATS 5.000,-

Wagen:
Materialkosten Personenwagen je ATS 5.000.-
Materialkosten Holzwagen je ATS 2.000,-

Summe Wagen (Varianten A + B): ATS 33.000,-
Summe Wagen Variante C: ATS 8.000,-

Treibstoff- und sonstige Sachkosten:

Als mittleren Wert (unabhängig von den letztendlich eingesetzten Lokomotiven) kann man unter Berücksichtigung der im Kapitel 8.5.2 angeführten Beispiele von einem Treibstoffverbrauch von durchschnittlich 2 l/h bzw. 30 l /100 km ausgehen. Die Varianten A und B unterscheiden sich dabei nur marginal, weshalb für diese Varianten ein aufgerundeter Tagesverbrauch von 20 l zugrundegelegt wird. Der Saisonverbrauch beträgt dann 1200 l, zu heutigen Dieselpreisen bewertet betragen die Treibstoffkosten somit rund ATS 14.000,- pro Saison.

Für die Variante C beträgt der Treibstoffverbrauch pro Saison rund 200 l, die Treibstoffkosten rund ATS 2.500,- pro Saison.

Motoröl und Schmiermittel können in den Varianten A und B mit ATS 2.000,-, sonstige Sachkosten mit ATS 5.000.- veranschlagt werden, in der Variante C mit insgesamt ATS 4.000,-.

Für Werkzeuge, Baumaterial, Oberbaustoffe, Unkrautvertilgung usw. können in den Varianten A und B pro Saison ATS 50.000,- angesetzt werden, für sonstige Sachkosten im Bereich Substanzerhaltung ATS 30.000,-. Bei der Variante C verringern sich diese Werte auf insgesamt ca. ATS 20.000,-.

An Versicherungskosten für den Waldbahnbetrieb können ATS 35.000,- pro Saison veranschlagt werden, für die Variante C ATS 5.000,-.

Für jährlich wiederkehrende Gutachten und Prüfungen sollten ATS 7.000,- budgetiert werden.

Somit stellen sich die Betriebskosten in den einzelnen Varianten wie folgt dar:

Varianten A + B

Personalkosten Lokführer	150.000,-
Personalkosten Zugbegleiter	80.000,-
Materialkosten	53.000,-
Treibstoff- u. sonstige Sachkosten	21.000,-
Substanzerhaltung	80.000,-
Versicherung	35.000,-
Gutachten, Prüfungen	7.000,-
Summe	426.000,-

Variante C

Personalkosten	30.000,-
Materialkosten	13.000,-
Treibstoff- u. sonstige Sachkosten	6.500,-
Substanzerhaltung	20.000,-
Versicherung	5.000,-
Gutachten, Prüfungen	5.000,-
Summe	79.500,-

Kapitalkosten bleiben in dieser Betrachtung außer Ansatz.

8.5.2 Fahrzeuge und Fahrzeug-Beschaffungskosten

Zahlreiche Fahrzeuge der Waldbahn Reichraming existieren in verschiedenen Museen in mehr oder weniger gutem Zustand. Im Kapitel 5.9 sind alle noch vorhandenen Fahrzeuge und ihre Standorte beschrieben. Kontaktadressen und Ansprechpartner finden sich im zugehörigen Quellenverzeichnis.

Die wiedererrichtete Waldbahn im Bereich Brunnbach soll im wesentlichen zwei Gesichtspunkten gerecht werden:

1. Ein historisch getreuer Betrieb mit Originalfahrzeugen zur Dokumentation der Geschichte der Holzbringung. Diese Betriebsart kann entweder auf einer eigenen, kurzen Schaustrecke oder aber in sinnvoller Kombination entsprechend Pkt. 2. erfolgen.

2. Ein touristisch orientierter Erlebnisverkehr mit Garnituren für die Personenbeförderung.

Die Zusammenstellung eines betriebsfähigen Zuges gemäß Punkt 1. erscheint aufgrund der positiven Haltung mehrerer Besitzer von Originalfahrzeugen zumindest für eine reine Holzbringungsgarnitur durchaus vorstellbar.

Die drei bis zur Betriebseinstellung verwendeten Personenwagen der Waldbahn sind jedoch bei ihrer heutigen Besitzerin, der Zillertalbahn, unabkömmlich. Hier muß versucht werden, mit anderen Fahrzeugen eine vergleichbare Erscheinungsform zu erzielen. Mit gewissen Einschränkungen existieren für diesen Zweck geeignete Fahrzeuge.

Foto 8-2: Die Waldbahnwagen 1 und 2 im Einsatz bei der Zillertalbahn

Foto: Zillertalbahn (Sauer), Archiv Knoll

Lokomotiven

Von den ehemaligen Waldbahn-Diesellokomotiven sind die Maschinen 2, 3, 5 und 6 noch vorhanden und ein Erwerb grundsätzlich möglich, die Lokomotive 3 befindet sich ohnehin in Reichraming. Pro Lokomotive kann ein Kaufpreis von ATS 40.000,- angesetzt werden, welcher im Rahmen der Recherchen zwar als Dimension teilweise genannt wurde, grundsätzlich aber nur als Rechengröße dient, da auch Leihgaben von den heutigen Besitzern als vorstellbar bezeichnet wurden. Kosten der Instandsetzung der einzelnen verfügbaren Lokomotiven können im Rahmen dieses Gutachtens nicht angegeben werden, da hierzu ein genauer und umfangreicher Befund für jede Lokomotive erstellt werden muss. Vor allem wird die Frage der Ersatzteilverfügbarkeit eine Rolle spielen. Üblicherweise werden historische Lokomotiven von Interessenten (Vereinsmitgliedern oder Förderern) freiwillig und ohne Arbeitskosten instandgesetzt, für Ersatzteile sollten jedoch vorsichtshalber mindestens ATS 100.000,- je Lokomotive budgetiert werden, für Fremdarbeit ATS 60.000,-, somit zusammen rund ATS 200.000,- pro revitalisierter Lokomotive - unter der Voraussetzung freiwilliger Arbeitsleistung.

Die geringe Längsneigung der Waldbahnstrecke in Brunnbach erlaubt bei zweimänniger Besetzung der Züge aller Voraussicht nach den Verzicht auf eine durchgehende Luftbremse, was den Aufbau der Lokomotiven und Wagen ganz wesentlich vereinfacht und verbilligt. Eine endgültige Aussage hierzu wird aber erst anlässlich der Betriebsstättengenehmigung möglich sein.

Foto 8-3: Waldbahnlok 5 im Feldbahnmuseum Freiland (FIM)

Foto: Knoll

Weitere Abbildungen der Waldbahnlokomotiven finden sich im Kapitel „Historischer Rückblick".

Holzwagen

Güterwagen, vornehmlich wohl Trucks mit aufgeladenen Baumstämmen, wären im Wege von Leihgaben verfügbar. Bei 4 Truckpaaren kann für die Betriebsfähigmachung unter der Annahme kostenloser Arbeitsleistung durch Idealisten mit rund ATS 100.000,- als Budgetgröße gerechnet werden.

Zwischenergebnis

Die Beschaffungs- und Revitalisierungskosten für eine Lokomotive mit Holzbringungsgarnitur können als Budgetgröße mit ATS 300.000,- veranschlagt werden. Auch dieser Wert gilt nur unter der Voraussetzung großteils freiwilliger Arbeitsleistung.

Foto 8-4: Reichraminger Trucks im Feldbahnmuseum Freiland (FIM)

Foto: Knoll

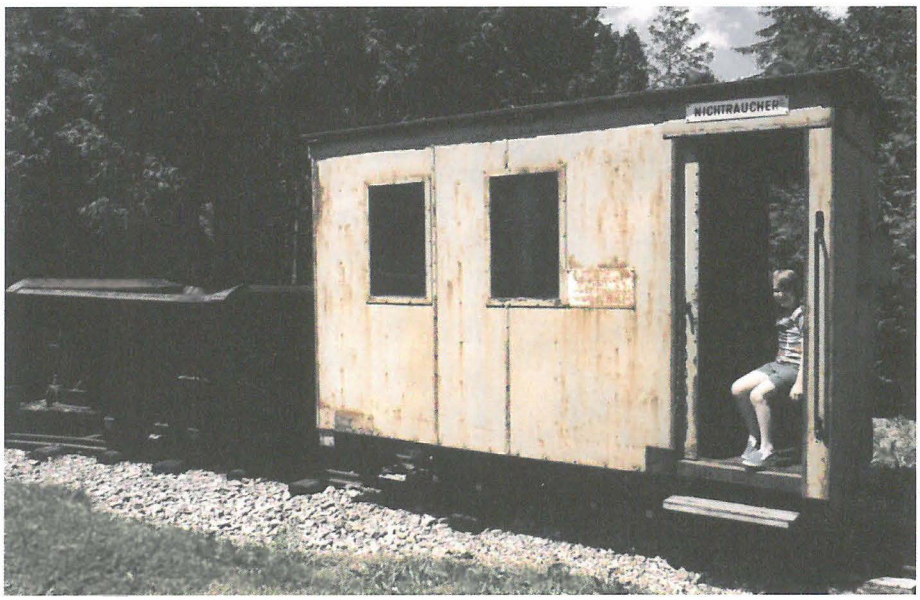
Personenwagen

Für Personenwagen sind grundsätzlich zwei Wege vorstellbar:

Umbau bzw. Revitalisierung existierender Fahrzeuge

Im Feld- und Industriebahnmuseum Freiland existieren 3 Personenwagen und ein Gepäckwagen der ehemaligen Industriebahn Mürzzuschlag – Hönigsberg. Diese Wagen waren für 760 mm Spurweite gebaut und wurden (mit einer Ausnahme) auf 600 mm umgespurt. Ein Rückbau auf 760 mm ist möglich. Die drei Personenwagen bieten jeweils 12 Sitzplätze, der Gepäckwagen (ursprünglich für den Transport werksinterner Poststücke benützt) könnte für den Transport von Rucksäcken benützt werden und bietet darüber hinaus 2 Sitzplätze.

Foto 8-5: Personenwagen von Mürzzuschlag – Hönigsberg im Feldbahnmuseum Freiland (FIM)



Fotos: Knoll

Ebenso existiert im Feld- und Industriebahnmuseum Freiland ein vierachsiger Hochbordwagen (Güterwagen) in der Spurweite 760 mm der Lokalbahn Payerbach – Hirschwang, der mit einer längs zur Fahrtrichtung in der Fahrzeugmitte angeordneten Doppelsitzbank ausgerüstet werden könnte und dann Platz für 24 Personen bieten würde.

Foto 8-6: Aus diesem Wagen der LBP-H könnte ein „Cabriowagen" entstehen.

Foto: Knoll

Foto 8-7: Zum Vergleich: Offener Personenwagen der Torfbahn Bürmoos

Foto: Knoll

Zusammen würde eine derartige Garnitur, bestehend aus 5 Wagen, 62 Sitzplätze bieten. Dies ist für die in Aussicht genommene Kapazität des Zubringerverkehrs ausreichend.

Die genannten Fahrzeuge wären als Dauerleihgaben für Betriebszwecke verfügbar, mit der Auflage, sie museal zu erhalten und die historische Substanz nicht zu verändern. An Material- und Fremdaufwand sind pro Wagen mindestens ATS 200.000,-, zusammen also rund ATS 1 Mio., als Budgetwert zu veranschlagen. Zu betonen ist in diesem Zusammenhang, daß für die betriebsfähige Adaptierung dieser Fahrzeuge handwerkliches Geschick und ein gewisses Know-how im Fahrzeugbau Voraussetzung sind. Der Budgetwert ist anzuwenden, wenn diese Arbeiten von Freiwilligen erledigt werden können. Erfahrungen von anderen Museumsbahnen lassen dies jedoch durchaus erwarten.

Neubau von Wagenkästen auf Untergestellen von Eisenbahnwagen

Die Waldbahn Reichraming hat seinerzeit diesen Weg beschritten und die Personenwagen 1 und 2 auf Güterwagen-Untergestellen der Steyrtalbahn aufgebaut. Auch die Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierung (IRR) in Lustenau hat für ihre Besucherzüge sehr ähnliche Fahrzeuge gebaut.

Foto 8-8: Auf Güterwagen-Untergestellen neu aufgebaute Personenwagen der IRR Lustenau

Bild VN

Derartige geschlossene Personenwagen hätten je nach Anordnung der Sitzbänke 20-24 Sitzplätze. Es sollten mindestens 3 Wagen beschafft werden. Diese Personenzugsgarnitur kann grundsätzlich auch geteilt werden, so dass dann zwei kürzere Garnituren bzw. eine Betriebs- und eine Reservegarnitur zur Verfügung stehen. Zusätzlich sollte der oben erwähnte umgebaute offenen Güterwagen als „Cabriowagen" in jedem Zug mitgeführt werden.

Foto 8-9: Garnitur der IRR mit geschlossenen Personenwagen und „Cabriowagen"

Verlag Leutwiler, Archiv Knoll

Zwischenergebnis

Für eine Personenzugsgarnitur, bestehend aus 5 revitalisierten, teilweise rückgespurten, vorhandenen Museumswagen aus dem Feld- und Industriebahnmuseum (Leihgaben) sind als Budgetgröße rund ATS 1 Mio. zu veranschlagen. Diese Garnitur hätte 62 Sitzplätze.

Für eine Garnitur mit 3 geschlossenen Personenwagen ähnlich den ehemaligen Waldbahnwagen (Neuaufbauten auf zu erwerbenden Güterwagenuntergestellen) sowie dem entliehenen „Cabriowagen" beträgt der Budgetwert unter günstigen Verhältnissen unter Berücksichtigung von Erfahrungen der Steiermärkischen Landesbahnen ebenfalls rund ATS 1 Mio. Diese Garnitur hätte insgesamt 84-96 Sitzplätze, in der verkürzten Version mit nur 3 Wagen 64-72 Sitzplätze.

Die genannten Budgetwerte sind entsprechend dem Eigenleistungsanteil veränderlich und sind eher als Untergrenze zu betrachten.

Da im Personenverkehr jedenfalls eine zweite Lokomotive verfügbar sein sollte – schließlich ist die Waldbahn eine wesentliche Attraktion des Gesamtkonzeptes - wären zwei Lokomotiven betriebsbereit vorzuhalten und kostenmäßig zu berücksichtigen. Die zweite Lokomotive kann aber – eine ausreichende Höchstgeschwindigkeit vorausgesetzt – von der musealen Holzbringungsgarnitur genommen werden.

Die Fahrzeugbeschaffungskosten bei Erwerb/Leihgabe der vorgenannten Fahrzeuge betragen dann insgesamt (Budgetwerte!) ATS 1,5 Mio.:

2 revitalisierte historische Lokomotiven	ca. 0,4 Mio.
4 revitalisierte historische Holzwagen (Trucks)	ca. 0,1 Mio.
5 bzw. 4 Personenwagen	ca. 1,0 Mio.
Summe	ca. 1,5 Mio.

Resumee

Man kann davon ausgehen, daß auf begrenzte Zeit noch ein entsprechender Markt an gebrauchten schmalspurigen Lokomotiven und Fahrgestellen für Personenfahrzeuge existiert. Es liegt deshalb an der Marktkenntnis und dem Verhandlungsgeschick der handelnden Personen, hier durchaus kostengünstig - möglicherweise auch zum reinen Schrottpreis - Fahrzeuge zu beschaffen. Je nachdem, ob die historische Spurweite als unveränderbar gesehen wird oder aber auch andere Spurweiten in Frage kommen – vor allem bei der Variante des touristischen Personenverkehrs – kann auf einen mehr oder weniger großen Markt zurückgegriffen werden.

Aber selbst Neubaulokomotiven sind in einer Größenordnung um ATS 1 Mio. zu bekommen, mit dem großen Vorteil, bestehende Wartungs- und Vertriebsstrukturen für Ersatzteile nützen zu können.

Der Gutachter ist bei näherem Informationsbedarf gerne behilflich.

Kontaktadressen

Siehe auch unter Kapitel 5.11

Amt für Maschinen- und Elektrotechnik der OÖ. Landesregierung, Ing. Huber, Tel. 0732/7720-3522

Tschu-Tschu Mini Trains, Regensburger Straße 127, D-92318 Neumarkt, Tel. 0049/ 9181/20 777

Gesellschaft zur Betreibung der Waldeisenbahn Muskau mbH, Brunnenstraße 11, D-02943 Weißwasser, Tel.: 0049/3576/261 423

Maschinenfabrik Fritz Rensmann GmbH & Co., Bünnerhelfstraße 33, D-44379 Dortmund, Tel.: 0049/231/17 80 18

Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Neufahrergasse 2, 4040 Linz, Tel. 0732/25 03 45

Steiermärkische Landesbahnen, Direktion, Radetzkystraße 31, 8010 Graz, Tel.: 0316/ 81 25 81

Waldviertler Schmalspurbahnverein, Postfach 1, 3950 Gmünd NÖ, Tel.: 0663/91 27 903 bzw. 01/53464-4114

Internationale Rheinregulierung, Dipl.-Ing. Bergmeister, Postfach 308, 6893 Lustenau, Tel.: 05577/82395

8.5.3 Streckenbau mit gebrauchtem Oberbaumaterial

Die in Kapitel 6.8 angegebenen Baukosten für die Waldbahn können – eine genaue Prüfung der örtlichen Situation vorausgesetzt – unter Umständen deutlich unterschritten werden, wenn sich Idealisten für den Streckenbau finden und mit altbrauchbarem Oberbaumaterial gebaut werden kann.

Die Beschaffung von gebrauchtem Material (Altschienen) zur Herstellung der künftigen Waldbahnstrecke ist eine empfehlenswerte Alternative zum Neukauf. Die in Österreich bereits etablierten Museumsbahnen beschaffen ihren Oberbaubedarf aus Gebrauchtbeständen der ÖBB oder der Privatbahnen. Als Richtwert für Schienen können als Obergrenze derzeit etwa ATS 3,0 je kg Schiene (Metergewicht z.B. 27kg) angesetzt werden, d.h. rund ATS 160.000,- je km Gleis bei dem mittelschweren Schienenprofil mit 27 kg/m. Für das Befestigungsmaterial (Kleineisen) können auf aktueller Basis ATS 30.000,- je km Gleis angesetzt werden, somit in Summe rund ATS 190.000,- je km Gleis ohne Schotter und Schwellen. Weichen für 760 mm Spurweite werden derzeit gebraucht ab ATS 40.000,- pro Stück angeboten. Alle Preise verstehen sich entsprechend derzeitigem Zustand ab Ausbauort exklusive Verladung und Transport, exkl. USt.

Schienen gleichen Profils konnten aufgrund entsprechender Kontakte im Jahr 1999 von mehreren Vereinen jedoch um den Kilopreis von ATS 0,5 – 0,9 beschafft werden. Gerade bei altbrauchbaren Oberbaustoffen sind je nach Verhandlungsgeschick erhebliche Abweichungen bei den Einkaufspreisen möglich.
Aktuell würde auch die Florianerbahn Schienen mit 17 kg/m, die sich als Waldbahnprofil bestens eignen, zum Preis von ATS 100,- je Laufmeter Gleis ab Baustelle zum Verkauf anbieten. Dieses Profil ist beim Bau der Hintergebirgswaldbahn für die Hauptstrecke verwendet worden.

Als Schwellen werden bei den österreichischen Museumsbahnen üblicherweise gebrauchte, in gutem Zustand befindliche Holzschwellen der ÖBB verwendet. Diese Normalspurschwellen werden auf 1,60 m Länge (für Spurweite 760 mm) gekürzt und die dem jeweiligen Schienenprofil entsprechenden Unterlagsplatten neu montiert. Schwellen können häufig zu Bagatellpreisen erworben werden, da sich das jeweilige Bahnunternehmen die Entsorgung erspart. Außer im Oberbaustofflager Linz-Wegscheid der ÖBB können bei allen Bahnunternehmungen Österreichs Altschwellen laufend bezogen werden.

Adressen für Oberbaustoffe:

- Direktion der Steiermärkischen Landesbahnen, Radetzkystraße 31, 8010 Graz, Tel.:0316/81 25 81
- Florianerbahn Forschungs- und Errichtungs-GmbH, Alter Bahnhof, 4490 St. Florian, Tel.:07224/4333
- Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH, Kuferzeile 32, 4810 Gmunden, Tel.:07612/795-260
- MT Eisenbahnbedarf, 8630 Mariazell, An der Museumsbahn, Tel.:03882/3014
- Salzburger Lokalbahn, 5020 Salzburg, Plainstraße 70, Tel.:0662/450 777-6120
- ÖBB- Oberbaustofflager Linz/Wegscheid, Tel 0732/565 23 26-5500

8.5.4 Finanzierungsbeispiel Projekt „Flascherlzug 2000“ der Marktgemeinde Stainz:

Der Flascherlzug verkehrt auf einer stillgelegten und in weiterer Folge von den Steiermärkischen Landesbahnen an die Marktgemeinde Stainz verkauften Strecke mit 760 mm Spurweite. Die ursprünglich vorhandene Einbindung dieser Schmalspurbahn in den Bahnhof Preding-Wieselsdorf der Graz-Köflacher Eisenbahn wurde 1980 abgebaut. Dies erwies sich bei der zukunftsorientierten Attraktivierung der Strecke schon bald als schwerer Nachteil, weil die Bahn-Zubringermöglichkeit aus Graz damit fehlte.

Im Rahmen des EU-Leader-Projektes „Flascherlzug 2000“ wurde deshalb neben anderen umfangreichen Attraktivierungsmaßnahmen an der Gesamtstrecke, Ankauf von Waggons usw. vor allem die Wiedererrichtung der 1,2 km langen Verbindungsstrecke zum Bahnhof Preding-Wieselsdorf zur Förderung angemeldet.

Bedingung für die LEADER-Kofinanzierung mit EU-Mitteln ist, dass sich mehrere Gemeinden solidarisch verpflichten, ihren Teil zu den geplanten Maßnahmen beizutragen. Im Falle „Flascherlzug 2000“ wirkten die Landesfremdenverkehrsorganisation, die Gemeinden entlang der Strecke, der den Flascherlzug unterstützende Verein und die EU zusammen.

Der Streckenneubau auf teilweise vorhandener Trasse erforderte inklusive notwendigem Grundankauf und Neubau eines Durchlasses für einen Bach bei Einsatz altbrauchbarer Oberbaustoffe, freiwilligem Arbeitseinsatz und maschineller Unterstützung durch ein Bahnbauunternehmen lediglich Mittel in Höhe von ATS 3,4 Mio. (exkl. MWSt.) oder rund ATS 2,8 Mio. pro km Strecke samt Rangieranlage im Endbahnhof. Die Preise entsprechen dem Finanzierungsstand 1999.

Kontakt: Gemeinde Stainz, Herr OAR Leitl, Tel.: 03463/2203-12

9 QUELLENVERZEICHNIS

- Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), Fahrpläne Österreich, Jahresausgabe 2000/2001
- OÖ Bautechnikverordnung, LGBL Nr. 106/1994 i.d.g.F., §45-46
- *Nationalpark Forstverwaltung,* Statistik über Führungen organisierter Gruppen im Nationalpark 1998 (Datenträger)
- *Schwarzlmüller, M.,* Tourismuskonzept der Gemeinde Reichraming, Reichraming 1998
- *Kreissl, E. et. al.,* Nationalpark OÖ Kalkalpen, Ausstellung „Lebensraum Wald" (Arbeitstitel) Reichraming – Konzept, Ternberg, 1999
- *Oberösterreichischer Verkehrsverbund – OÖVV,* Fahrpläne Regionalverkehr Ennstal 1999/2000
- *Koch, H.,* Talschlusskonzept Reichraminger Hintergebirge, Gmunden, 1993

Telefonische / schriftliche Auskünfte

- Architekturbüro Aichholzer & Klein, Raumbedarfsauflistung NP Informationszentrum (Stand: 210799), Email, 1.12.1999
- *NP Neusiedlersee - Seewinkel,* Hr. Lang, Tel. und schriftl. Auskunft zur Besucherverteilung und –struktur 1998, 1999 beim NP Haus Illmitz am 10.2.2000
- *Bezirksbauamt Steyr Land*, Hr. Krendl, Abschätzung der erforderlichen Stellplätze beim geplanten NP Informationszentrum (Basis Raumbedarfsauflistung Arch. Klein), 12.5.2000
- *Tourismusverband Reichraming,* Hr. Schwarzlmüller, Tel. Auskunft zur Besucherstruktur, 07.1999
- *Nationalpark Forstverwaltung,* Hr. Kammleitner, Tel. Auskunft zur Besucherstruktur, 07.1999
- *Nationalpark OÖ Kalkalpen GesmbH,* Hr. Mayrhofer, Hr. Pölz, Tel. Auskunft zur Besucherstruktur und –Verhalten, 07.1999
- *Nationalpark OÖ Kalkalpen GesmbH,* Hr. Pölz, Schriftl. Auskunft zum NP Informationszentrum Reichraming, 2.11.1999
- *NP Bayrischer Wald,* Hr. Pöhlmann, Hr. Bäuml, Tel. und schriftl. Auskunft zur Besucherverteilung und –struktur im Nationalpark bzw. beim NP Haus, 07.-09.1999
- *Nationalparkregion Ennstal*, Hr. Wick, Tel. Auskunft zur Besucherstruktur, Einschätzung der weiteren Entwicklung, 10.1999

Weitere Quellen werden im Kapitel 5 genannt.

Die Vision lebt!

Experten warnen vor den hohen Kosten einer Wiedererrichtung der Waldbahn ins Reichraminger Hintergebirge. Vielen tut dabei das Herz weh, weil damit Chancen und Vorteile im wahrsten Sinne des Wortes „auf der Strecke" bleiben könnten. Naturbegeisterte, Nostalgiker, Zeitzeugen, Touristiker, Gemeindeverantwortliche und Verkehrsexperten wollen jedoch nicht aufgeben, denn:

1. *Die Waldbahn ins Hintergebirge war über sechs Jahrzehnte die Lebensader von Generationen von Holzknechten, Jägern und Förstern und ihren Familien.*
2. *Das kulturhistorische Erbe muss erhalten bleiben.*
3. *Mit der Waldbahn könnte ein notwendiges öffentliches Verkehrsmittel zum und vom Nationalpark Informationszentrum Reichraming angeboten werden. Das Verkehrskonzept dazu wurde erstellt.*
4. *Selbst kleine Streckenabschnitte einer Waldbahn besitzen hohe touristische Attraktivität und könnten Zubringerdienste leisten.*
5. *Teile der Waldbahn sind zielgruppenspezifische Angebote, die das Ennstal und den Ort Reichraming bereichern.*

Besonderer Dank gebührt jenen Begeisterten, die die letzte in Reichraming verbliebene Diesellok im Jahr 2000 wieder in Betrieb gesetzt haben, den Österreichischen Bundesforsten, den Gemeinden Reichraming und Großraming sowie der Europäischen Union, dem Land Oberösterreich und dem Regionalforum Steyr-Kirchdorf, die diese Studie ermöglicht haben.

Dr. Erich Mayrhofer,
Nationalpark Direktor

LEADER II

LAND OBERÖSTERREICH

ÖBf Österreichische Bundesforste AG

Gemeinde **Großraming**

Gemeinde **Reichraming**

NATIONALPARK KALKALPEN

Impressum © *Nationalpark Kalkalpen 2001* **Titelbilder** *Archiv ÖBf AG, Franz Xaver Wimmer* **Zitiervorschlag** *Nationalpark O.ö. Kalkalpen Ges.m.b.H. (2001): Machbarkeitsstudie Wiederaufbau der Reichraminger Waldbahn und Verkehrskonzept Nationalpark Infozentrum Reichraming – 1999/2000 – Band 3; Schriftenreihe Nationalpark Kalkalpen, Molln* **Herausgeber** *Nationalpark O.ö. Kalkalpen Ges.m.b.H., Nationalpark Allee 1, A-4591 Molln* **Grafik Design** *Atteneder (Umschlag, Schmutztitel, Vorwort)* **Herstellung** *Druckerei Mittermüller, Rohr*

1. Auflage, März 2001 · Eigenverlag

Eigenverlag
März 2001

NATIONALPARK
KALKALPEN