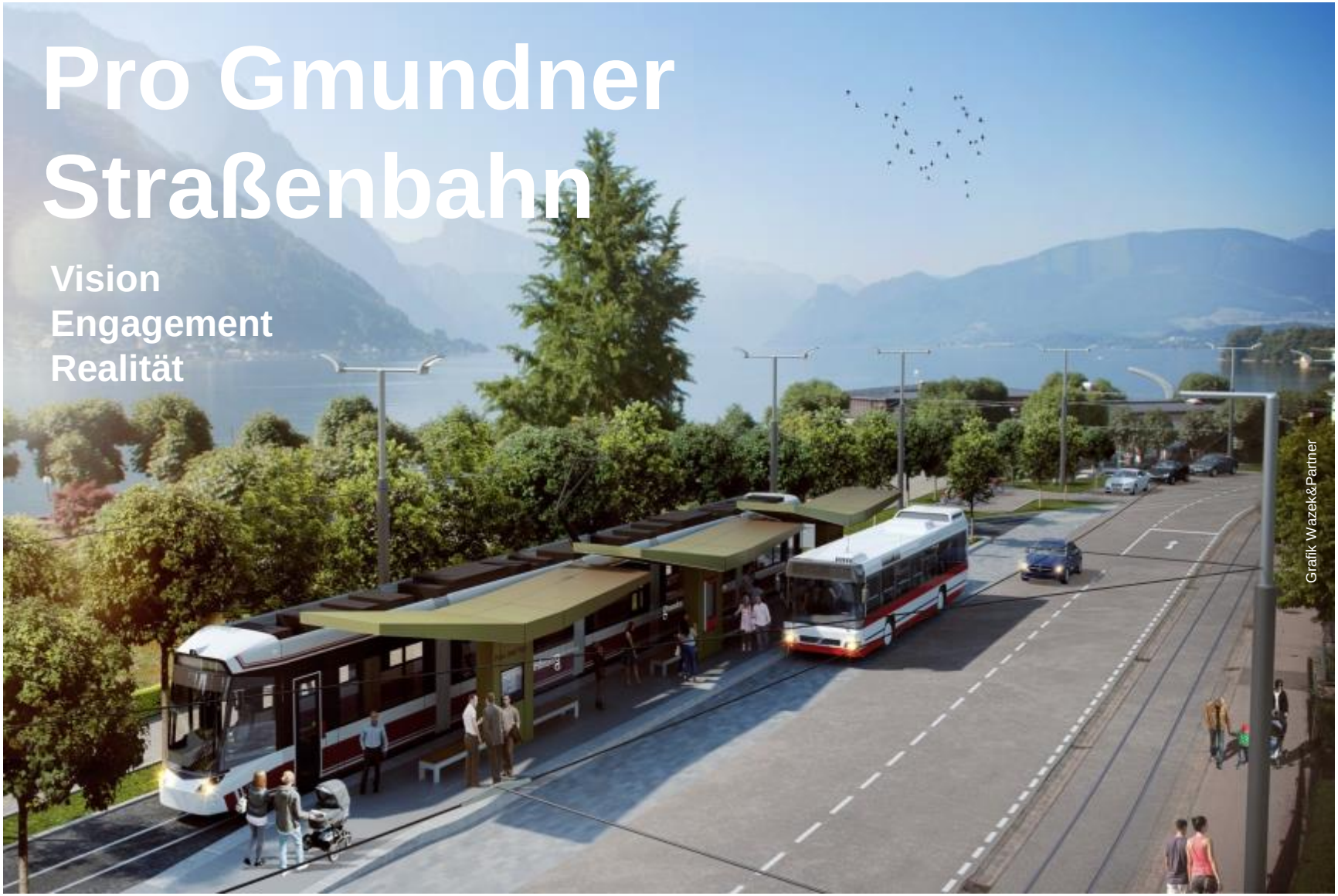
Pro Gmundner Straßenbahn

Vision
Engagement
Realität


Grafik Wazek&Partner

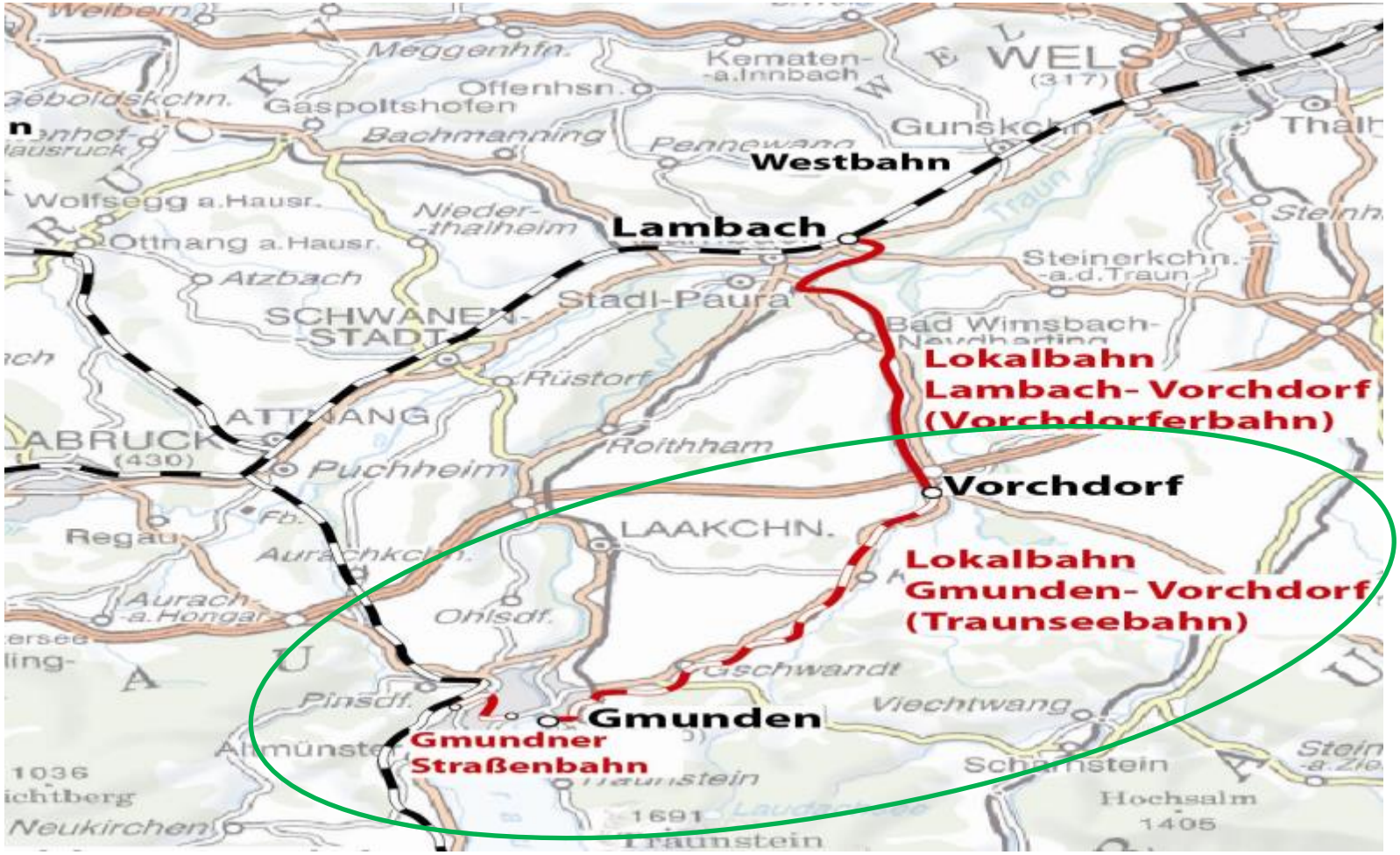
VEREIN Pro Gmundner Straßenbahn

VCÖ MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

Zusammenfassung

- In Gmunden (13.500 EW) verbindet eine der kleinsten und steilsten Straßenbahnen der Welt den weitab vom Stadtzentrum gelegenen ÖBB-Bahnhof mit dem Stadtkern am Traunsee. Jenseits der Traun lagen zum Zeitpunkt des Beginns des Projektes die Bahnhöfe Traundorf und Seebahnhof, die Stadt hatte somit 3 Bahnhöfe, die nicht miteinander verbunden waren.
- Straßenbahn und Lokalbahn Gmunden - Vorchdorf waren zwei technisch ähnliche elektrische Schienenverkehrsmittel, deren Potential ausbaufähig war, was jedoch nicht erkannt wurde: Nach einer Verkürzung der Innenstadtstrecke im Jahr 1975 sollte die Straßenbahn 1988 gänzlich eingestellt werden, um die Stadt noch autogerechter zu machen.
- Eine mutige Privatinitiative erzielte mehr als 6.300 Unterstützungserklärungen gegen die Einstellung und für den Ausbau der Straßenbahn zu einem modernen Verkehrsmittel.
- 1989 wurde der Verein Pro Gmundner Straßenbahn gegründet, der in den folgenden Jahren zum Taktschläger und Mitfinanzier des Projektes stadt.regio.tram Gmunden - Vorchdorf wurde.
- Heute, nach langjähriger Überzeugungsarbeit des Vereines Pro Gmundner Straßenbahn, sind Verkehrsberuhigung und Entlastung der Gmundner Innenstadt vom starken Durchzugsverkehr (ca. 14.000 Pkw täglich) erklärtes Ziel der Stadt Gmunden. Die stadt.regio.tram Gmunden - Vorchdorf wird zusammen mit einer neuen Begegnungszone im Zentrum, der inzwischen eröffneten Nord-Umfahrungsstraße, einem neuen Verkehrsleitsystem und einer optimierenden Angleichung des bestehenden Citybus-Netzes einen wesentlichen Beitrag dazu leisten. Sie wird nicht nur die Lebens- und Aufenthaltsqualität in Gmundens Zentrum nachhaltig verbessern, sondern insbesondere auch eine wirtschaftliche Belebung der Stadt bewirken.
- Vor allem bietet die stadt.regio.tram Gmunden - Vorchdorf jungen Menschen und Menschen, die ohne Auto mobil sein wollen, eine zeitgemäße Fortbewegungsmöglichkeit.
- Das Gesamtprojekt, das durch den Verein Pro Gmundner Straßenbahn initiiert, maßgeblich vorangetrieben und finanziell unterstützt wird, umfasst mehrere Phasen. Im Lauf der Jahre wurde aus einer mutigen Initiative ein einzigartiges gemeinsames Projekt von Land Oberösterreich, Stadt Gmunden, Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH und Verein Pro Gmundner Straßenbahn. Keine Phase wäre ohne die vorhergehende möglich gewesen.

Übersicht


Westbahn
Lambach
Lokalbahn
Lambach- Vorchdorf
(Vorchdorferbahn)
Vorchdorf
Lokalbahn
Gmunden- Vorchdorf
(Traunseebahn)
Gmunden
Gmundner
Straßenbahn
WELS
Gunskchn.
Steinerkchn.
-a.d.Traun
Bad Wimsbach-
Stadl-Paura
SCHWANEN-
-STADT
ATTNANG
LAAKCHN.
Puchheim
Roithham
Rüstorf
Ohlsdf.
Pinsdf.
Viechtwang
Schlierbach
Hochsalm
1405
Gaspoltshofen
Bachmanning
Wolfsegg a.Hausr.
Ottnang a.Hausr.
Atzbach
Regau
Aurach
-a.Hongar
Neukirchen
Almünster
Traunstein
Steinh.
Thalh

Daten

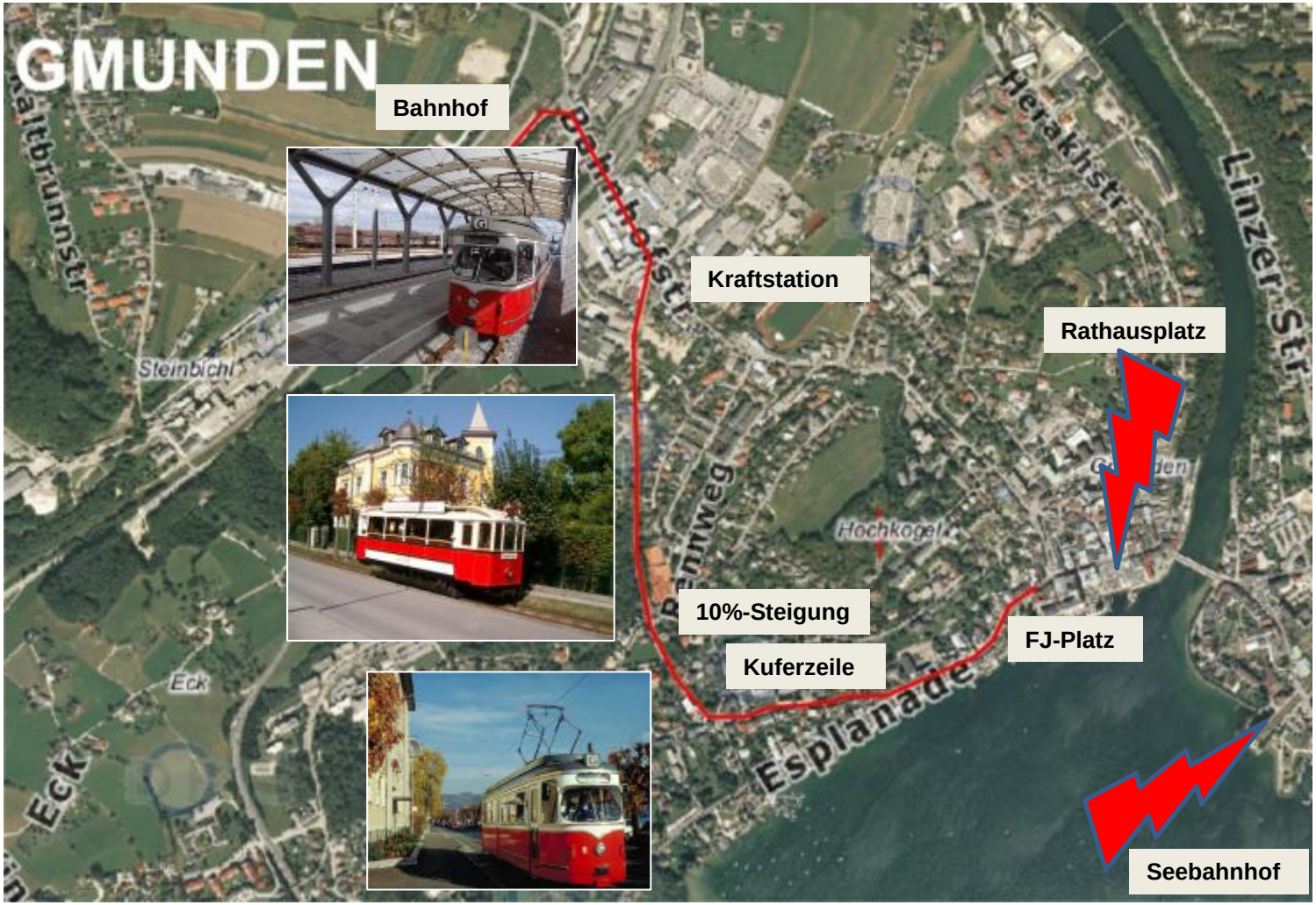
Straßenbahn Gmunden

- Inbetriebnahme 13.8.1894 als elektrische Lokalbahn
- 10% Steigung, 61 Höhenmeter auf 2,55 km Länge, 600 V =
- 1938 Umkonzessionierung als Straßenbahn
- Endhaltestelle: Franz Josef-Platz, bis 1975 Rathausplatz
- 5 Triebwagen und 5 Mann Personal
- Seit 1991 Taktfahrplan zu den ÖBB-Zügen am Bf. Gmunden, Fahrzeit 9 min
- Seit 1993 Verkehrsverbund Gmunden
- 310.000 FG pro Jahr

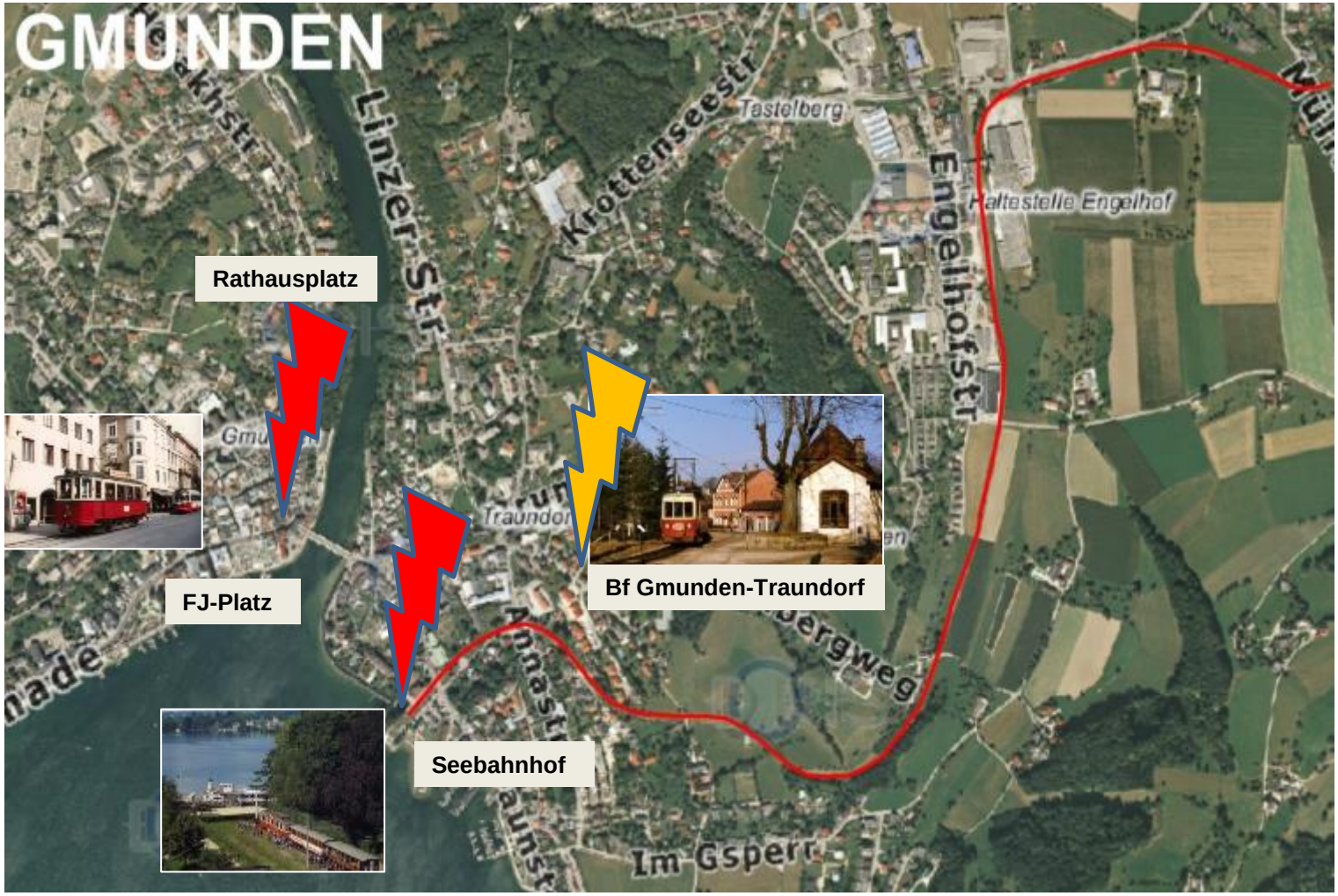
Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf

- Inbetriebnahme Gmunden-Traundorf – Vorchdorf 21.3.1912
- 4 % Steigung, 122 Höhenmeter auf 14,9 km Länge, 750 V =
- Verlängerung um 350 m zum Seebahnhof 27.5.1990
- Verlängerung um 250 m zum Klosterplatz als Straßenbahn 13.12. 2014
- 7 Triebwagen, davon 2 bis 2016 von IVB angemietet
- Taktfahrplan seit 1967, Fahrzeit heute 26 min
- 320.000 FG pro Jahr

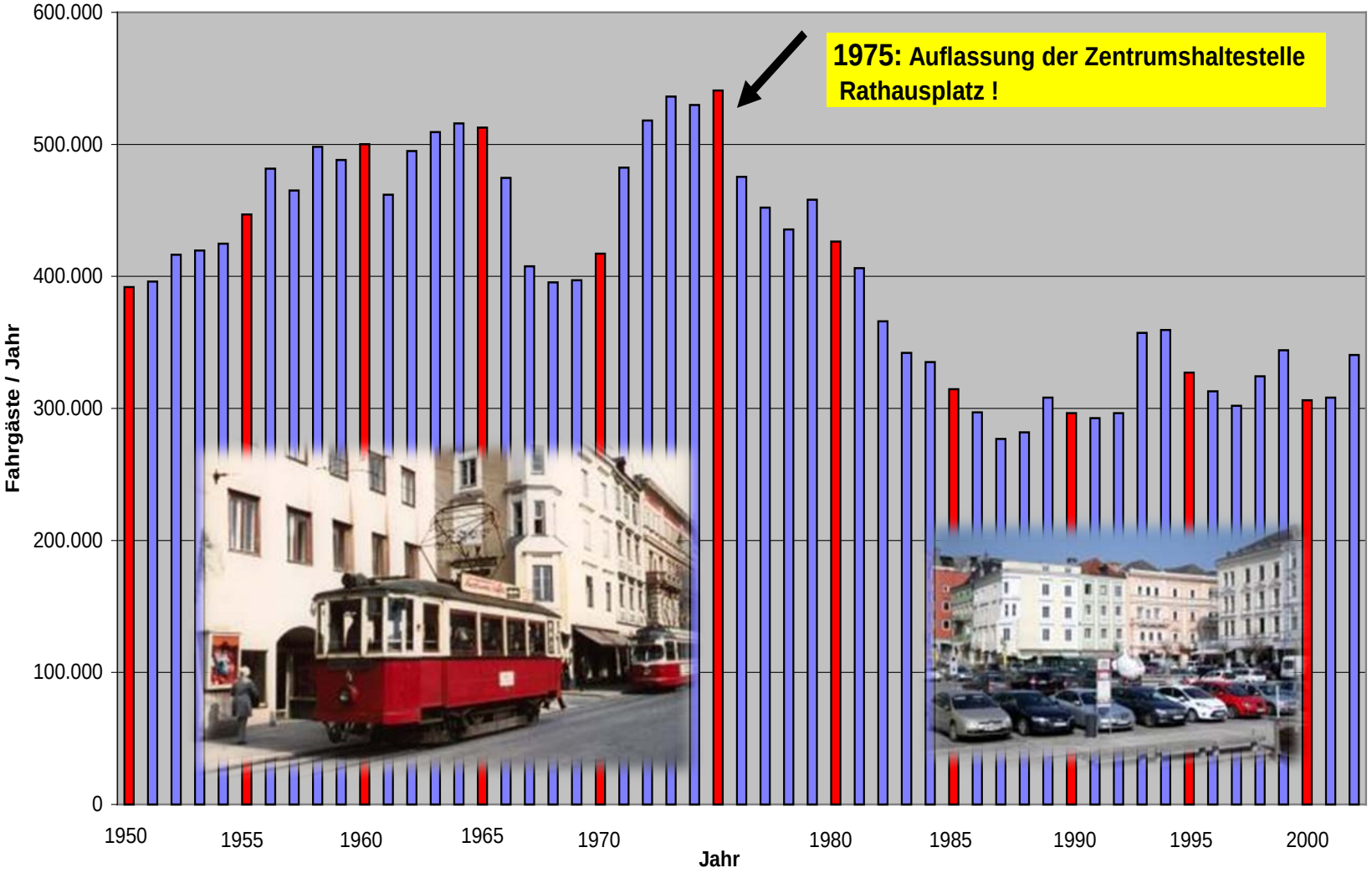
Straßenbahn Gmunden



LB Gmunden - Vorchdorf



1975 Anfang vom Ende?



Projektphasen I

- 1989 - 2002: Bewusstseinsbildung gegen die Gesamteinstellung und für die Wiederverlängerung der Straßenbahn zum Rathausplatz (Teilstrecke seit 1975 eingestellt), über 6.300 Unterstützungserklärungen. Daraufhin Gründung des Vereines Pro Gmundner Straßenbahn durch den damaligen Bürgermeister und den damaligen Eigentümer der Straßenbahn. Anstatt die unrealistische Zielvorgabe der Gründer umzusetzen (Deckung des Betriebsabganges der Straßenbahn durch Mitgliedsbeiträge) gelang es, eine effiziente Bewußtseinsbildung in der Stadt und belastbare Planungen für die Zukunft der Straßenbahn zu realisieren. Dazu war es notwendig, Überzeugungsarbeit in der Stadt Gmunden über die Bedeutung ihres Kleinods – damals kleinster Straßenbahnbetrieb der Welt, eine der steilsten Straßenbahnen der Welt, touristischer Wert einer klimafreundlichen Verkehrsanbindung - zu starten. Wichtige Partner waren die Touristiker und Werbefachleute auf Regions- und Landesebene, aber auch die Bürgermeister entlang der Strecke nach Vorchdorf.

- Die erste Planungsphase begann 1990 mit der Verlängerung der Traunseebahn zum Seebahnhof auf der Trasse der eingestellten ÖBB-Linie Lambach - Gmunden. In der Folge konnten Straßenbahn und Lokalbahn im Tourismusangebot der Region neu positioniert werden: Radverleih am Seebahnhof, Besetzung des Bahnhofes im Sommer mit Studentinnen, Radwege entlang der Strecke, Einsatz eines Buffetwagens, Einführung der Bratlzüge und Brauereizüge, Angebote für Kongresstouristen usw., Remise als Kleinkunstbühne und Veranstaltungsort, beliebt auch bei Politikern, Schaffung eines Netzwerkes samt Partnerschaften im In- und Ausland, spektakuläre Probebetriebe mit Pferdebahn und Beiwagen auf der Gmundner Esplanade, Beschaffung und Umbau des Cabrio-Triebwagens 100 von der Linzer Pöstlingbergbahn als Flaggschiff für touristische Fahrten. Darüber hinaus wurden zahlreiche Verbesserungen an Fahrzeugen und Haltestellen der Straßenbahn mit Vereinsmitteln finanziert.

1989 Vereinsgründung

Über 6.300 Unterstützungserklärungen führen zur Gründung des Vereines Pro Gmundner Strassenbahn.
Statt die unrealistische Zielvorgabe der Gründer (Deckung des Betriebsabganges der Straßenbahn durch Mitgliedsbeiträge) umzusetzen, gelang es vielmehr, eine Bewusstseinsbildung in der Stadt zu etablieren und in weiterer Folge belastbare Planungen für die Zukunft der Gmundner Straßenbahn vorzuschlagen.

Bewußtseinsbildung und Charme-Offensive

Legendäre Fahrten und Feste

1990: Lokalbahn bis zum See

Neue Touristische Highlights

Mit der Bahn zum Bier
(Brauerei Schloß Eggenberg)

Nostalgiefahrten auf der Straßenbahn

Hobbylokführer auf der Traunseebahn

Bratlzug auf der Traunseebahn

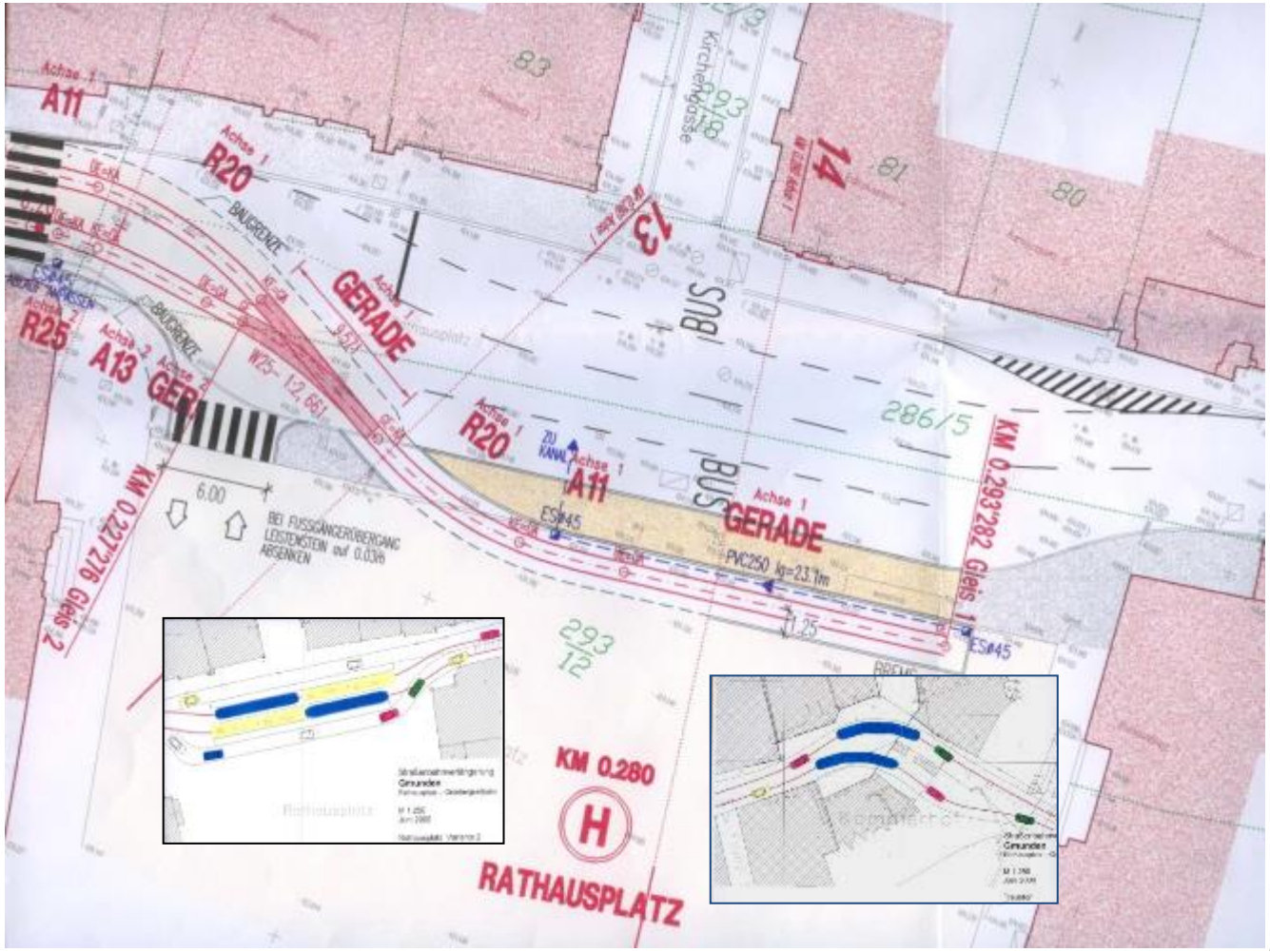
Projektphasen II

- 1990 entstand auch der Gmundner Generalverkehrsplan, bei dem es gegen anfangs heftige Widerstände gelang, die Wiederverlängerung der Straßenbahn in das Stadtzentrum als Ziel zu verankern.

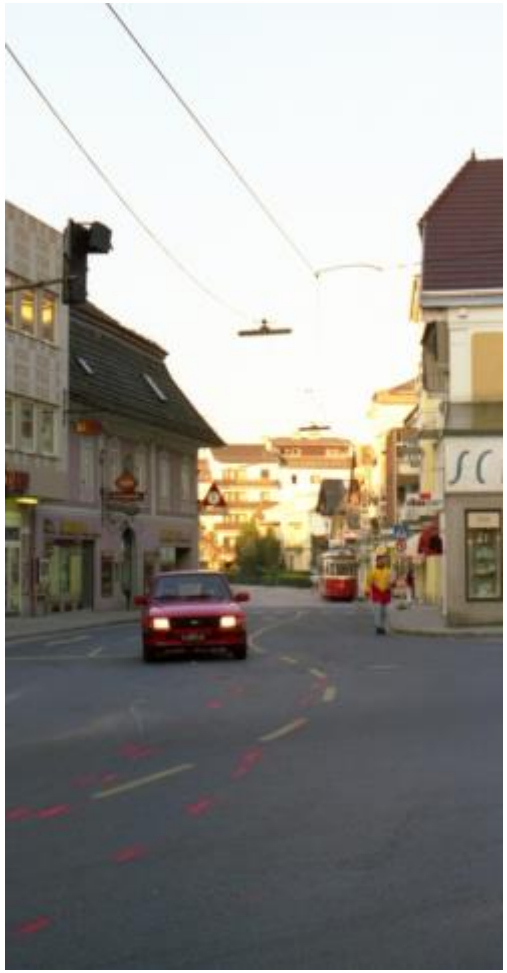
- Mangels Umsetzung des GVP durch die Stadt nahm der Verein Pro Gmundner Straßenbahn dann 1995 die Planung einer zweigleisigen Strecke zunächst bis zum Rathausplatz selbst in die Hand. Das Projekt und die darauf aufbauenden, vom Verein finanzierten verkehrstechnischen Simulationen wurden in allen Fraktionen und meinungsbildenden Clubs (Rotary, Lions usw.) vorgestellt. Seit dem Vorliegen der verkehrstechnischen Echtzeit-Simulationen konnte auch die Stadtregierung verstärkt zur Mitarbeit gewonnen werden.

- Mit der vollständigen Reorganisation des Straßenbahnbetriebes im Hinblick auf rationellste Betriebsführung samt Einführung des Taktfahrplanes konnten die Voraussetzungen für eine Verknüpfung der Straßenbahn mit dem Neuen Austrotakt 1991 geschaffen und deren Einbindung in den geplanten Gmundner Verkehrsverbund vorgesehen werden. So gelang es, die seitens der Stadt Gmunden ursprünglich nicht vorgesehene Einbindung der Straßenbahn in diesen städtischen Verbund vertraglich zu vereinbaren und damit ihren Bestand neuerlich abzusichern.

Erste Ausbaupläne: Zweigleisig zumindest zum Rathausplatz



Einbindung Multiplikatoren



Projektphasen III

- 2003 - 2012: Der Verein Pro Gmundner Straßenbahn initiiert und organisiert Studienreisen mit Landes- und Gemeindevertretern, ermöglicht die Ausleihung von modernen Niederflurtriebwagen aus Nordhausen und Innsbruck für mehrwöchige Probebetriebe, die die Tauglichkeit von Fahrzeugen "Von der Stange" für die Gmundner Verhältnisse (extreme Steigung, enge Radien) beweisen. Als Folge führen grundlegende Gemeinderatsbeschlüsse zur Ausarbeitung der Varianten für die geplante Verbindungsstrecke. Das Land OÖ beauftragt die Sanierung der Bestandsstrecken von Straßenbahn und Lokalbahn für barrierefreien Zugang sowie den Ausbau der Stromversorgung.
- Der Verein organisiert planende Experten, finanziert die Öffentlichkeitsarbeit (Druck von Projektbroschüren, Gestaltung von Bürgerversammlungen unter Einbindung von in- und ausländischen Experten) zur Vorstellung und Diskussion des Verbindungsprojektes. Potenzialanalysen, aufbauend auf die künftigen Betriebsprogramme, werden von Stern & Hafferl beauftragt. Im Auftrag des Landes OÖ und der Stadt Gmunden begleitet der Obmann des Vereines Pro Gmundner Straßenbahn alle Planungen.
- 2013 - 2017: Gezielte Öffentlichkeitsarbeit im Vorfeld der Finanzierungsbeschlüsse in den Gemeinden Gmunden, Gschwandt, Kirchham und Vorchdorf, Gewinnung der Anrainergemeinden als aktive Verbündete. Finanzierungsbeschlüsse im gmundner Gemeinderat und im oö. Landtag, Ausschreibung der Bauarbeiten für die Verbindungsstrecke und der Neufahrzeuge durch Stern & Hafferl, Baubeginn.
- Die Gesamtlänge der 2-gleisigen Verbindungsstrecke beträgt rund 900 m, der erste Bauabschnitt Gmunden Seebahnhof - Hst. Klosterplatz ging nach nur 3 Monaten Bauzeit bereits im Dezember 2014 in Betrieb. Der zweite Bauabschnitt Franz Josef Platz – Graben wurde im November 2015 fertiggestellt, gegenwärtig ist der dritte Bauabschnitt zum Rathausplatz in Fertigstellung. Sodann folgt der Lückenschluss mit dem Streckenabschnitt durch das Trauntor inkl. Neubau der Traunbrücke bis 2018.

2003: Probebetrieb Combino

VEREIN Pro Gmundner Straßenbahn

Aufbruchsstimmung!

Talk über die Straßenbahn-Zukunft: Dipl.-Ing. Jochen Döderlein (v. l.), Vizebürgermeister Wolfgang Sagmeister, Siemens-Direktor Friedrich Preisl, Bürgermeister Heinz Köppl und Moderator Dr. Otfried Knoll (Gäste von „Pro Gmundner Straßenbahn"). Fotos: Hauer

Die Niederflur-Straßenbahn „Combino" ist der ganze Stolz der deutschen Kleinstadt Nordhausen, der dahinter stehende Nostalgie-Waggon „GM 100" das Prunkstück der Gmundner Straßenbahn – dazwischen liegen technische Welten.

VERKEHR / Stargäste Combino & Big Jay

Straßenbahn-Zukunft hat schon begonnen

GMUNDEN / Auf historischem Boden, in der 108 Jahre alten Straßenbahn-Remise, versammelten sich Samstag abend die höchsten Repräsentanten der Stadtgemeinde (die vier Fraktionen machten mit!), der Fa. Stern & Hafferl und des Vereines „Pro Gmundner Straßenbahn" auf Einladung des Fa. Siemens. (Hersteller des „Combino") zum von Dipl.-Ing. Otfried Knoll kompetent moderierten Talk über das Thema „Gemeinsam Straßenbahnzukunft beginnt". Mit dabei auch die Vertreter aus der thüringischen Stadt Nordhausen, die „Leihgeber" der modernen Niederflur-Straßenbahn „Combino".

Bürgermeister Heinz Köppl und Verkehrsreferent Vizebürgermeister Wolfgang Sagmeister (der „geistige Vater" des VVG) legten in Kooperation mit der Fa. Stern & Hafferl (Dir. Dipl.-Ing. Jochen Döderlein) ein klares Bekenntnis zu einer zukunftsweisenden und nachhaltigen Verkehrsplanung ab. Der Verein „Pro Gmundner Straßenbahn" (Obmann Otfried Knoll) stellt aus den Mitgliedsbeiträgen 1 Mill. Schilling zur Verfügung. Applaus!

Zwei Stargäste: Combino & Big Jay

Nach der hochinteressanten Powerpoint-Präsentation u. a. durch Verkehrsplaner Dipl.-Ing. Helmut Koch scharte am Remisen-Vorplatz die Zukunft in den Starlichtern – der „Combino" fuhr vor, die Türen öffneten sich und der großartige Saxofon-Virtuose Big Jay McNeely & The Bad Boys schwebten in eine neue Straßenbahn-Zukunft.

Zur „Straßenbahn-Zukunft" gibt's eine 12-seitige Broschüre des Vereines „Pro Gmundner Straßenbahn", zu lesen wie ein spannender Roman, zu beziehen beim Verein oder unter www.gmundner-strassenbahn.at

VERKEHR / Ein visionäres Gmunden feierte das Fest „10 Jahre Verkehrsverbund"

Viele ziehen kräftig an einem (Schienen)Strang

GMUNDEN / Traditionelles mit Hochmodernem in Harmonie zu verbinden – diesen Spagat wagen die Organisatoren des Jubiläums „10 Jahre Verkehrsverbund Gmunden". Und sie schafften ihn in eindrucksvoller Weise, mit einem erfreulich großen Interesse der Politik, Wirtschaft und besonders der Bevölkerung. Am strahlend heißen Wochenende war Gmunden zeitweilig der Tummelplatz von Oldtimer-Autobussen, die anlässlich des 3. Österr. Omnibustages durchs Stadtgebiet kutschierten, aber auch ein Ort, an dem Visionäres anschaulich gemacht wurde – der „Combino", eine hochmoderne Niederflur-Straßenbahn, war vielbestaunter „Hingucker" auf der Linie der kleinsten Straßenbahn der Welt. Viele Fahrgäste hatte der „Combino", wer noch nicht mitgefahren ist, kann dies nur noch bis Ende dieser Woche nachholen – leider verlässt die „Leihgabe" der Stadt Nordhausen (Thüringen (D)) nach einer Probefahrt am Montag auf der Strecke Vorchdorf – Gmunden wieder den Traunsee.

Übrigens: Gmunden revanchiert sich an den neuen Gästen aus Nordhausen nächstes Jahr mit dem „100er-Wagen" als Leihgabe zur dortigen Landesgartenschau.

Das Seil-Wettziehen Citybus gegen den mit 24 Tonnen doppelt so schweren „Combino" mussten die Basket Swans gegen die Prominenz gewinnen.

Höhepunkt am Sonntagnachmittag war die Entführung der Citybus-Gmunden – Pinsdorf, dann von 6 bis 18 Uhr im Stundentakt verkehrt. Dann setzt das Citybus-Angebot von 150.000 auf 235.000 Kilometer bis Ende, die Bürgermeister Heinz Köppl und Dieter Helms benutzten diese mobile „Nachbarschaft" per Handschlag. Angeklungen war das VVG-Fest mit einem Kinderprogramm und gemütlichem Teil am Stadtplatz – jetzt geht's daran, die Ernst-Hochkreitnerplatz- und Gmundens öffentlichen Verkehr in eine gute Zukunft zu lenken.

Die Gmundner Pensionisten stehen am Start, die Bevölkerung wird's mit Interesse begleiten ...

GOTTFRIED FELLNER

Big Jay McNeely, begleitet von Otfried Knoll, brachte die Remise zum Glühen.

Die Swans zogen den Citybus, die Prominenz keuchte mit dem doppelt so schweren „Combino" hinterher.

Ehrung zweier Straßenbahner – „Urgesteine": Robert Moser und Walter Pammingger (Bildmitte).

Variantenprüfung

2004 Start Streckensanierung

NUMMER 19. GMUNDEN 5

VERKEHR / Tolle Teamarbeit von Land, Stadt, Stern & Hafferl und „Pro Straßenbahn"

Straßenbahn wird für die Zukunft fit gemacht

GMUNDEN / Prachtvolles Wetter begleitete am Freitag Nachmittag die Spatenstichfeier zur General-Erneuerung der Gmundner Straßenbahn im Abschnitt Kuferzeile. Die von Gmundens Verkehrsreferent Vizebürgermeister Wolfgang Sageder („Vater des Gmundner Verkehrsverbundes") begrüßte und bestens gelaunte Prominenz feierte „Gmundens Straßenbahn-Zukunft".

Oberösterreichs Verkehrsreferent LHStv. Dipl.-Ing. Erich Haider („Ich habe in Gmunden sehr teure Freunde") dankte der Stadt, der Fa. Stern & Hafferl und dem Verein „Pro Straßenbahn" für deren beispielhaftes Engagement und versicherte den 75-Prozent-Beitrag des Landes, für die erste Etappe 800.000 Euro! LHStv. Erich Haider: „Ich garantiere der Straßenbahn weitere Spatenstiche!"

Spatenstich zur Erneuerung und Erweiterung der Gmundner Straßenbahn: Bürgermeister Heinz Köppl (v. l.), Jochen Döderlein, LHStv. Erich Haider, Straßenbahner Walter Aichenauer und Ottfried Knoll. FOTO: FELLNER

Bezirkshauptmann Mag. Edgar Hörzing bezeichnete das Projekt „Kuferzeile" als wichtigen und richtigen Schritt in die Zukunft der Straßenbahn. Dipl.-Ing. Ottfried Knoll („Mein Glaube und der Glaube unserer 450 Mitglieder an die Straßenbahn ist ungebrochen") vom Verein „Pro Straßenbahn" brachte die Spatenstichfeier auf den Punkt: „Mit dem heutigen Tag wird ein lieb gewordenes Relikt für die Zukunft fit gemacht". Knoll & Co stellen für die Zukunft der Straßenbahn 70.000 Euro Vereinsspenden in Aussicht.

Auch für Dipl.-Ing. Jochen Döderlein, den Geschäftsführer der Fa. Stern & Hafferl, war's ein großer Tag: „Wir schaffen hier grundlegend Neues in Sachen öffentlicher Verkehr. 110 Jahre nach Eröffnung der Straßenbahn wird diese im August 2004 auf schallgedämmtem Untergrund dahingleiten".

Bürgermeister Heinz Köppl zeigte sich hoch erfreut, dass alle vier Fraktionen hinter der Erneuerung und dem Ausbau der Straßenbahn stehen. Köppl: „Der öffentliche Verkehr hat Priorität, bis zum Jahr 2012 fährt unsere moderne Straßenbahn bis zum Seebahnhof". Da applaudierten auch die zu Bier & Würstl geladenen Nachbarn, das LMS-Quartett spielte einen Tusch. GOTTFRIED FELLNER

2004 Neubaustrecke Kuferzeile

2005 Neubau Ausweiche
Gmundner Keramik

2007

Sanierung Esplanade

Einbau Masse – Feder - System

2008 Haltestelle
Rosenkranz barrierefrei

2008 Neubau Ausweiche und Unterwerk Tennisplatz

Starkes Presse-Echo

INVESTITION

1,5 Millionen für Modernisierung der Bim

Neue Haltestellen für die Straßenbahn

GMUNDEN • Grund zum Feiern hatte am Donnerstag die Gmundner Straßenbahn und mit ihr die ganze Traunseestadt. Es galt offiziell die sanierte Trasse der „kleinsten Straßenbahn der Welt" mit heutigen Anforderungen entsprechenden Haltestellen in Betrieb zu nehmen.

Die Feier lief an der Haltestelle Rennweg ab, die barrierefrei ausgestaltet nicht nur verkehrstechnisch, sondern auch fürs Auge gefällig geworden ist. Für die neuen Haltestellen Rennweg mit Rosenkranzstraße und Energie AG – Kreisverkehr wandte man rund 1,5 Mill. Euro Investitionskosten auf, die zu 75 Prozent durch das Land und zu 25 Prozent durch die Stadtgemeinde Gmunden finanziert wurden.

Damit sind von der Infrastruktur her alle Voraussetzungen für die weitere Modernisierung und den Ausbau der Straßenbahn geschaffen. Diese gehen in zwei Richtungen: die Verlängerung der Bahn ins Traundorf mit Anbindung an die Vorchdorfer Lokalbahn und die Anschaffung neuer Niederflur-Triebwagen, von denen einer bereits zur Probe in diesem Jahr kommen wird. Als Eröffnungsakt entfernte Landesverkehrsreferent LH-Stv. Erich Haider den „sperrbaren Klemmkeil" von der neuen Gleisanlage, assistiert von Ing. Günther Neumann (Stern & Hafferl), Bürgermeister Heinz Köppl, Verkehrsstadtrat Wolfgang Sageder, LA Arnold Schenner und dem Vorsitzenden des Vereines „Pro Straßenbahn" Otfried Knoll.

LH-Stv. Erich Haider beim Entfernen des Klemmkeils mit den Ehrengästen. Foto: Frostel

PROJEKT / HAK-Schülerinnen erkundeten die Meinung betroffener Fahrgäste

Ja zur Verbindung der Lokal- mit Straßenbahn

Fahrgäste und Ortsbewohner befragt

Zusammenschluss bringt Vorteile

GMUNDEN

VERKEHR

Bim wurde bequemer

Trasse der Straßenbahn ist jetzt auf dem neuesten Stand gebracht.

Die sanierte Teststrecke wurde vollkommen neu gestellt.

Verbreitung für neue Fahrzeuge

VEREIN Pro Gmundner Straßenbahn

VCÖ MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

2008 Probebetrieb Flexity

Ziel: Attraktivät der Region

2008 Generelles Projekt

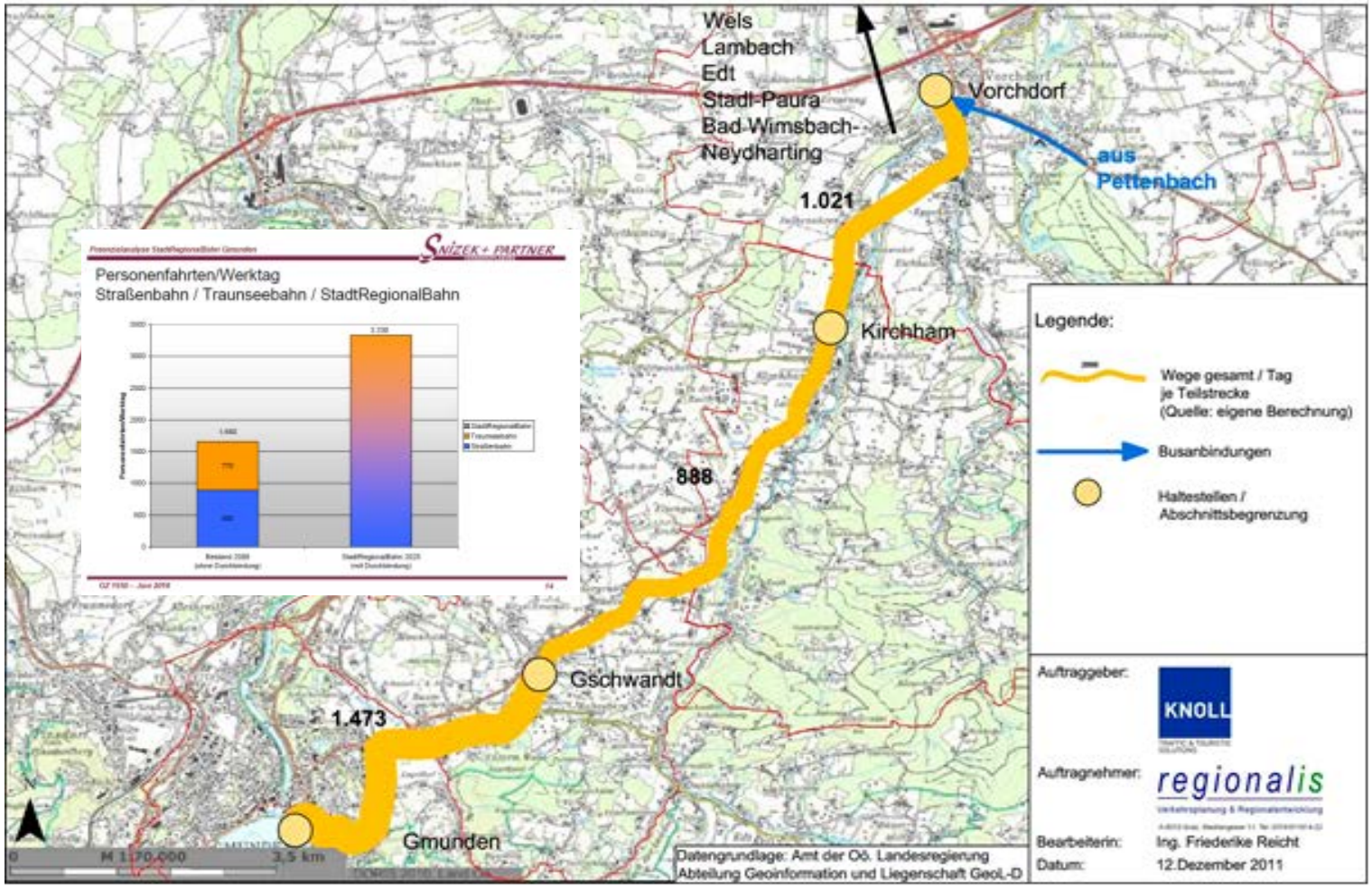
Projekt Eckdaten

- Zweigleisige Strecke, ca. 900 m Länge
- Mischverkehrsprinzip (MIV+ÖV)
- Nutzung des bestehenden Verkehrsraumes
- Vorrang SRT bei der koordinierten Ampelschaltung
- Verkehrsabhängige Steuerung der Ampelanlagen
- Befahrung mit 100% Niederflur-SRT-Garnituren
- Schallgedämmter Gleiskörper
- Neubau Traunbrücke (90 m) mit verbesserter Linienführung, Fuß- und Radwegen
- Begegnungszone im Innenstadtbereich

Herausforderungen

- Bei der Planung musste einerseits auf die extremen Streckenparameter Bedacht genommen werden, die auch für die Fahrzeugkonzepte eine Herausforderung dargestellt haben. Hier waren die Ergebnisse der vom Verein Pro Gmundner Straßenbahn initiierten Probebetriebe von 2003 und 2008 besonders wertvoll. Andererseits musste auf historische Bausubstanz und schwierige Bodenverhältnisse sowie Lärm- und Erschütterungsschutz besonders Rücksicht genommen werden. Auf der kurzen Strecke kamen alle nur denkbaren Schwierigkeiten vor.
- 2009 geriet das Projekt der Verbindungsstrecke erstmals in den Wahlkampf. Nach einer Phase des Stillstandes war erneut professionelle Überzeugungsarbeit notwendig, bis die Detailprojekte beauftragt werden konnten. Hier war der Verein Pro Gmundner Straßenbahn besonders gefordert.
- Größte Herausforderung war stets die Überzeugungsarbeit innerhalb der Stadt Gmunden, weil die Realisierung des Durchbindungsprojektes von einer örtlichen Gruppierung immer als Eingriff in die Freiheit der Autofahrer und Gefahr für bestehende Gebäude betont wurde und damit wahltaktische Rückzieher der damals aktiven Entscheidungsträger bewirkte. Hingegen zeigten sich die Gemeinden Gschwandt, Kirchham und Vorchdorf in den letzten Jahren als verlässliche Projektpartner und Befürworter einer ökologisch ausgerichteten Verkehrsplanung.
- In der Bauphase ab 2014 hat sich die Einrichtung einer professionellen Öffentlichkeitsarbeit nach dem Vorbild französischer Projektumsetzungen als besonders wichtig erwiesen. Der direkte Kontakt und offene Kommunikation mit betroffenen Geschäftsleuten und Anrainern waren ein wesentlicher Erfolgsbaustein.

Potentialanalysen



Quellen: KNOLL TTS: Zukunftsorientierte Entwicklung Stern & Hafferl Südbahnen, St. Pölten 2012.
Potenzialanalysen: Snizek + Partner, Wien und Regionalis, Graz.

Nutzen der Durchbindung

- Umsteigefreie Verbindung für die Fahrgäste von den und in die wachsenden Siedlungs- und Wirtschaftsgebiete Gschwandt - Kirchham - Vorchdorf
- Direkt ins Zentrum von Gmunden und zu den wichtigen Schulen
- Direkt zum Hauptbahnhof (Salzkammergutbahn ÖBB)
- Höherer Komfort, kürzere Fahrzeiten
- Dadurch größere Attraktivität gegenüber dem MIV (CO2 Einsparung)
- Gemeinsamer Fahrzeugpark und Werkstätte für beide Streckenäste
- Auf Basis von aktuellen Verkehrserhebungen und dem Einsatz eines Verkehrsmodells führt die Durchbindung zu einer **Verdoppelung der Personenfahrten pro Werktag** gegenüber der heutigen Nachfrage auf beiden Strecken.
- Neubau wichtiger städtischer Infrastruktur: Straßen, Gehwege, Plätze, Leitungsbau, Stadtgestaltung

Impuls zur Stadtgestaltung

Klare Botschaften

VEREIN Pro Gmundner Straßenbahn

VCÖ MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

Bewusstseinsbildung

Das Positive betonen

Tradition verbindet. Zukunft bewegt.

STADT.REGIO.TRAM.
gmunden – vorchdorf

WARUM FREUEN AUCH SIE SICH DARAUF?

Einsenden & Gewinnen!

Vorbildwirkung

DIENSTAG, 2. JULI 2013

Tegernseer Zeitung

MOBILITÄTSKONZEPT GEFORDERT

Die Ringbahn in Fahrt bringen

Die Idee, eine Ringbahn um den Tegernsee fahren zu lassen, lässt Heino Seeger, Chef der Tegernsee-Bahn nicht los. Zumal jetzt in Oberösterreich ein ähnliches Modell beschlossen wurde. Der erste Schritt für eine neue Verkehrsplanung wäre ein Mobilitätsgutachten. Dessen Finanzierung ist weiter ungeklärt.

VON CHRISTINA JACHERT-MAIER

Die Gmundner Straßenbahn (linkes Bild) soll mit der Traunseebahn Richtung Vorchdorf verbunden werden. Ein Projekt, das als Vorbild für eine Ringbahn um den Tegernsee dienen könnte. Das rechte Bild entstand im Februar 2012 am Tegernseer Bahnhof. Es zeigt den Gelenktriebwagen GTW 28 der Schweizer Firma Stadler bei einer Testfahrt. Das Modell würde sich laut Heino Seeger für den Einsatz rund um den Tegernsee eignen.

Tegernseer Tal – Es war bei einer CSU-Versammlung zum Thema Verkehr im Januar 2012, als Heino Seeger erstmals seine Idee einer Tegernsee-Ringbahn vorstellte (wir berichteten). Der Ring ist nicht ganz geschlossen: Zwischen Tegernsee und Rottach-Egern gibt's keinen Platz für Gleise, auch nicht für schmale. Das Bähnchen würde von Tegernsee über Kaltenbrunn und Bad Wiessee bis nach Kreuth rollen. „Ich würde auch über die Wiesen zum Wallberg fahren", sagt Seeger. Der frühere BOB-Chef ist nun Geschäftsführer der Tegernsee-Bahn, die den Kommunen Tegernsee und Gmund sowie dem Landkreis gehört. Nur die Ausweitung des Schienenverkehrs, so Seeger, könne das Verkehrsproblem des Tegernseer Tals lösen. „Ansonsten könnten wir höchstens Hubschrauberlandeplätze bauen oder Schnellboote einsetzen."

Die kühne Idee stieß bislang in der Politik nur auf verhaltene Begeisterung. Tatsächlich stehen viele Fragezeichen hinter dem Projekt. Wer soll es finanzieren? Wo könnten die Gleise laufen? Wird eine solche Bahn überhaupt genutzt? Seeger ist davon überzeugt, dass eine Ringbahn wirtschaftlich betrieben werden könnte. „Sonst gäbe es in München keine Straßenbahn." Ein Vorbild, meint Seeger, könnte die StadtRegioTram Gmunden-Vorchdorf in Oberösterreich sein. 2014 soll mit dem Streckenbau begonnen werden. Die Kosten belaufen sich auf 30 Millionen Euro, 80 Prozent davon trägt das Land Oberösterreich.

Unterdessen kommt die Verkehrsplanung fürs Tegernseer Tal nicht recht voran. Nötig sei ein Mobilitätsgutachten, meint Seeger. Eine einfache Verkehrsstudie reiche nicht aus. Erfasst werden müsse alles, was sich bewegt oder der Bewegung diene, also auch Fußgänger, Radlfahrer, Eisenbahn, Busse und Schiffe. „Und dies mit einem Ausblick über Siedlungsstrukturen und Entwicklungen unter Berücksichtigung des Ausdehnungsbedürfnisses der Stadt München ins Umland", meint Seeger.

Eine solche Untersuchung für den Landkreis ist schon länger im Gespräch. Angesichts der drängenden Verkehrsprobleme im Tegernseer Tal wünschen sich die Bürgermeister der Gemeinden rund um den See, dass die Situation im Tal vorab unter die Lupe genommen wird. 20 000 bis 30 000 Fahrzeuge rollen pro Tag zum Tegernsee. Die meisten kommen, um zu bleiben. Der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs betrage 90 Prozent, hatte Eva Weber vom Staatlichen Bauamt Rosenheim im vergangenen Herbst festgestellt. Da gab es schon Gespräche mit einem Verkehrsplanungsbüro. Und eine Vereinbarung, wie Gmunds Bürgermeister Georg von Preysing festhält. Die Finanzierung eines Gutachtens fürs Tal soll demnach zu je einem Drittel von den Gemeinden, dem Kreis und der Standortmarketing-Gesellschaft SMG getragen werden.

Letztere ist inzwischen mit der Verkehrsplanung im Landkreis beauftragt. „Aber es ist nicht so, dass wir ein Budget dafür hätten", sagt SMG-Geschäftsführer Alexander Schmid. Die SMG organisiere Verkehrsforen, um die Problematik zu beleuchten und zu diskutieren. Im Herbst werde es ein Forum für den Öffentlichen Personennahverkehr geben. Eine Studie koste Geld, erinnert Schmid. „Und es nützt nichts, nur wieder Papier zu produzieren." Zuvor müsse klar sein, dass man mit der Analyse auch etwas anfangen könne. Eine solche müsse im Übrigen den ganzen Landkreis umfassen. Wenn die Tal-Gemeinden vorab eine Studie wollen, müssten sie für die Finanzierung sorgen.

Bürgermeister Preysing will das Thema bei dem nächsten Treffen der Tal-Bürgermeister noch im Juli aufgreifen. Die Idee einer Ringbahn fände er im Übrigen gut: „Wenn sie denn Platz hat."

Projektumsetzung Meilensteine

2004 - 2013	Sanierung der Bestandsstrecken
2013	Einreichplanung Neubaustrecke
2013 14. Februar	Gemeinderatsbeschluss
2013 13. Juni	Landtagsbeschluss
2013 12. Juli	Start der Fahrzeugausschreibung
2013 28. November	Eisenbahnrechtliche Konzession für Bau und Betrieb einer Straßenbahn Seebf. - FJ-Platz
2014 27. Jänner	Vertragsunterzeichnung Neufahrzeuge
2014 27. März	Eisenbahnrechtliche Bauverhandlung
2014 04. Juli	Eröffnung Seebahnhof nach Umbau
2014 02. September	Baubeginn Seebahnhof – Klosterplatz
2014 13. Dezember	Inbetriebnahme Seebahnhof – Klosterplatz
2015 08. Mai	Inbetriebnahme neue Bahnhofseinbindung
2015 01. September	Baubeginn FJ-Platz - Graben (inzwischen fertiggestellt)
2016 15. Februar	Baubeginn Graben - Rathausplatz
2016 12. März	Inbetriebnahme der Neubautriebwagen auf der Lokalbahnstrecke

2014 Ausschreibung Neubautriebwagen Gmunden

Barrierefreie neue Fahrzeug-generation Tramlink Gmunden

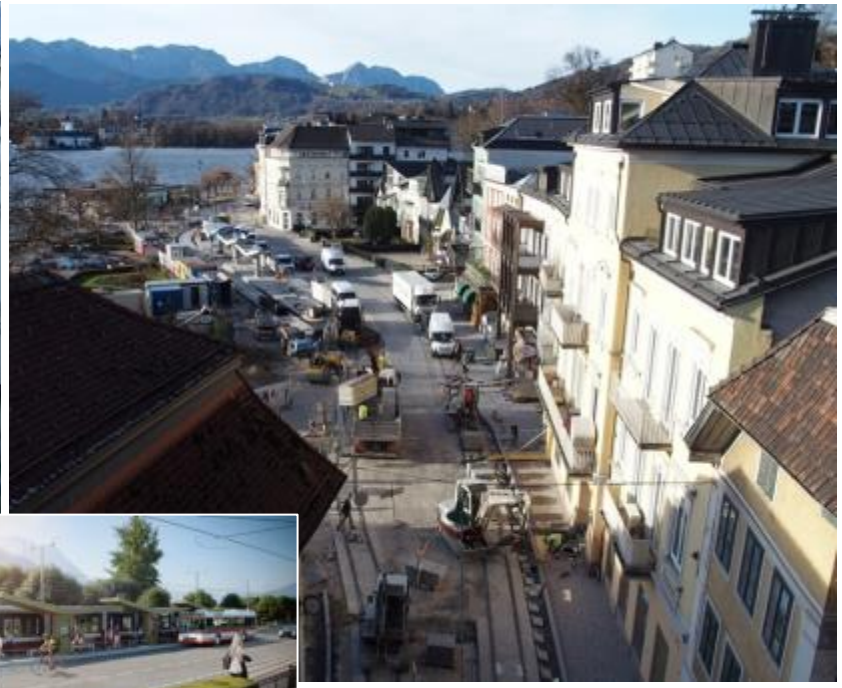
Quelle: Vossloh Konsortium Oberösterreich

2014 Seebahnhof - Klosterplatz

Seebahnhof - Klosterplatz

2014 Eröffnung Klosterplatz

2015 Franz Josef – Platz - Graben

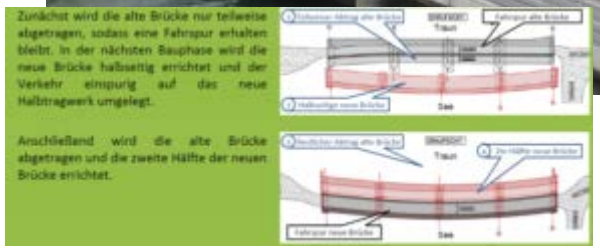


2015 Einbindung Straßenbahn in den ÖBB-Bahnhof

2016 Einsatz Neufahrzeuge

2016 Graben - Rathausplatz

2017 Neubau Traunbrücke



Finanzierung durch den Verein

Als sichtbares Zeichen der Mitfinanzierung zugunsten der Stadt Gmunden hat der Verein Pro Gmundner Straßenbahn u. a. die vollständige Finanzierung der Verzweigungsweiche zum zweigleisigen Innenstadtabschnitt übernommen.

14 Verein Pro Gmundner Straßenbahn

WWW.GMUNDNER-STRASSENBAHN.AT

DIE WEICHE
IN DIE ZUKUNFT

Pro Gmundner Straßenbahn

Der Verein Pro Gmundner Straßenbahn finanziert aus eigenen Mitteln die neue Weiche bei der sogenannten Kurzkurve im Bereich Café Baumgartner. Ein weltweit einzigartiges Projekt!

Der Verein Pro Gmundner Straßenbahn setzt sich seit mehr als 25 Jahren für den Erhalt und den Ausbau der Gmundner Straßenbahn zu einem modernen Verkehrsmittel ein. Sämtliche Umsetzungsprojekte für die Verwirklichung des stadtregionalen Projektes wurden maßgeblich vom Verein begleitet. Die Kleingruppe durch die Innenstadt befindet sich bereits in der Umsetzung. Deshalb wird die Weiche nahezu zeitgleich Vereinsmitteln zugunsten der Stadt Gmunden für die Realisierung der Innenstadtbahn zur Verfügung stellen. Zusammen mit schon früher gelebten Investitionsschritten handelt es sich dabei um rund 200.000.- Euro privaten Geld, das die Stadt nützen wird. Das ist weltweit einzigartig. Mit der Abzweigung bei der Kurzkurve im Bereich Café Baumgartner wird diese Weichenstellung in die Zukunft unübersehbar und ein mehr als symbolträchtiger, wichtiger Beitrag des Vereins Pro Gmundner Straßenbahn sein.

Viel mehr als gegossener Stahl

Lieferant der Rillenschienenweiche ist die Voestalpine Weichensysteme in Österreich. Die Wertschöpfung bleibt also auch bei der Weiche im Lande. Sie hat eine Länge von 14,550 mm, eine Breite von 2.621mm und ein Gewicht von ca. 1t. Die Weiche ist aus Gründen von Stromströmen (um das Abfließen des Rückstromes in das Erdreich zu verhindern) und zur zusätzlichen Körperschalldämmung vollkommen mit Gummiprofilen versehen. Sie ist als Rückfallweiche ausgeführt, das bedeutet, dass sie gedämpft immer in eine definierte Stellung zurückkehrt. Zusätzlich ist sie mit einer Weichenheizung und Endlagenprüfen ausgestattet. Mittels der Endlagenprüfer wird über Weichensignale den Fahrzeuglenkern die Lage der Weiche angezeigt. Auch wird die Einschaltung der Verkehrsstromsicherungsanlage für die Querung der Esplanade in den Höhe Café Baumgartner durch die Lage der Weiche bestimmt.

„Für Gmunden bedeutet die Stadt regen hatte einen gewaltigen Impuls, der wir stolz sind, zusammen mit dem Land Oberösterreich zu unterstützen. Schon jetzt kommen in und ausländische Delegationen nach Gmunden, um dieses einzige Projekt zu studieren!"

Dr. Helmut Kroll
Obmann Verein Pro Gmundner Straßenbahn

Aktuelle Presse

Thomas Bernhard wäre zufrieden: Verein spendete für die Straßenbahn-Durchbindung eine Weiche

Seit gestern wird die Weiche verlegt, ab 22. März fährt die Gmundner Tramway zum Franz-Josef-Platz

GMUNDEN. Mit Beginn des Frühlings kann die Straßenbahn wieder bis zu ihrer (vorläufigen) Endhaltestelle am Franz-Josef-Platz fahren. Gestern wurde die Weiche angeliefert, die auf Höhe der Konditorei Baumgartner eingebaut wird.

Bei der Weiche handelt es sich um ein Geschenk des Vereins „Pro Gmundner Straßenbahn". Dieser wurde 1989 gegründet, als die kürzeste Straßenbahnlinie der Welt von der Schließung bedroht war. Thomas Bernhard schickte damals einen Leserbrief an die Salzkammergut-Zeitung, in dem er sich für die „Erhaltung der Straßenbahn und ihrer Weiterführung" einsetzte. Denkbar war damals allerdings nur die Erweiterung zum Rathausplatz. Später sollte sich herausstellen, dass der Leserbrief der letzte Text war, den der weltberühmte Schriftsteller vor seinem Tod veröffentlichte.

Verein Pro Straßenbahn ließ eine Weiche springen. Foto: OÖN

Auch der Straßenbahnverein kämpfte nicht nur für die Rettung der Straßenbahn, sondern für ihre Vollendung durch die Anbindung an die Traunseebahn – so wie ursprünglich geplant.

Weil das jetzt passiert, hat der Verein seine Rücklagen aufgelöst und unterstützt das Projekt mit 200.000 Euro. Darin enthalten sind auch die Kosten für die Weiche.

Diese wird bis zum 21. März eingebaut. Danach kann die Tramway wie bisher zum Franz-Josef-Platz fahren. Das Abzweigen auf die andere Straßenseite, um zur neuen seeseitigen Haltestelle zu fahren, ist vorerst nicht möglich, weil es noch keine Oberleitung gibt.

Ob die Straßenbahn die neue Haltestelle anfahren soll, so lange die Durchbindung nicht komplett ist, wird derzeit heftig diskutiert. „Es gibt für beide Varianten triftige Argumente", sagt Christa Holzinger, Sprecherin von Stern & Hafferl.

Die seeseitige Haltestelle wäre moderner und attraktiver – auch zum Umsteigen auf Autobusse. Allerdings müssten die Garnituren dafür die Straße queren. *(ebra)*

Bezirksrundschau Salzkammergut | Nr. 01, 07./08. Januar 2016

Verein Pro Straßenbahn unterstützt stadt.regio.tram

GMUNDEN. Vor Weihnachten fanden wieder Fahrten mit dem Jugendstil-Triebwagen Nr. 5 der Gmundner Straßenbahn aus dem Jahr 1911 statt. Heinz Schöfbänker lud als Ehrengast Otfried Knoll, Vorstand des Departments Bahntechnologie und Mobilität und Studiengangsleiter für Bahntechnologie und Management von Bahnsystemen an der Fachhochschule St. Pölten, ein. Als Obmann des Vereines Pro Gmundner Straßenbahn ist er seit Jahrzehnten treibende Kraft hinter allen Modernisierungs- und Ausbauplänen für die – noch – kleinste Straßenbahn der Welt. Als die Gmundner Straßenbahn 1988 eingestellt werden sollte, war es seiner Initiative zu danken, dass diese Pläne storniert und in das Gegenteil verkehrt worden sind. Aus den Mitgliedsbeiträgen der Straßenbahn-Community und freiwilligen Spenden wurde ein beträchtliches Finanzierungsvolumen aufgebaut. Ein großer Teil wurde für die Straßenbahn investiert, aber der noch größere Teil angespart. Im Jahr 2016 wird der Verein nun der Stadt Gmunden ein besonderes Geschenk machen. Um den Finanzierungsanteil der Stadt Gmunden an der stadt.regio.tram zu reduzieren, wird der Verein Pro Gmundner Straßenbahn der Stadt einen sechsstelligen Betrag zur Verfügung stellen, mit dem unter anderem die Abzweigweiche am Franz Josef-Platz finanziert wird.

Bürgermeister Stefan Krapf, Günter Neumann, Otfried Knoll und Stadtrat Wolfgang Sageder.

Impressum

Verein Pro Gmundner Straßenbahn
Kuferzeile 32
4810 Gmunden
Tel. 07612/795-2141
Email: info@gmundner-strassenbahn.at
www.gmundner-strassenbahn.at

Idee, Fotos und Gestaltung
Dipl.-Ing. Otfried Knoll
Obmann