Ausgabe 1 | 2014

Tradition verbindet. Zukunft bewegt.

STADT. REGIO.TRAM.
gmunden – vorchdorf

einfach tramtastisch

DAS MAGAZIN ZUM BAU DER STADT.REGIO.TRAM.

Jetzt geht´ los **Seite 3** | 120 Jahre Straßenbahn **Seite 10** | Experten im Gespräch **Seite 12**

Frauchen, Gassi fahren!

INHALT 1 | 2014

(v.l.n.r.) Ing. Günter Neumann, StR Wolfgang Sageder, DI Otfried Knoll, LH-Stv. Ing. Reinhold Entholzer, LH-Stv. Franz Hiesl, LAbg. Erich Rippl, Bgm. Heinz Köppl, DI Jochen Döderlein, Bgm. Johann Kronberger, Bgm. Franz Schimpl, Bgm. DI Gunter Schimpl

DIE ERSTE BAUPHASE

03 Jetzt geht´s los
05 Sanierung der unterirdischen Einbauten
05 So wird der neue Klosterplatz
06 Alles auf Hi-Tech-Schiene
06 Verkehrsregelung während Bauphase 1
07 Und der Gewinner ist ...

120 JAHRE STRASSENBAHN

10 Die Geburt einer Tradition

EXPERTEN IM GESPRÄCH

12 DI Markus Pichler, MAS
13 DI Stefan Holzer

Tradition verbindet. Zukunft bewegt.
STADT. REGIO.TRAM.
gmunden – vorchdorf

Impressum
Medieninhaber und Herausgeber: Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf AG
Adresse: Kuferzeile 32, 4810 Gmunden;
Layout: wazek & partner Linz; Fotocredits: Fischbacher,
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m. b. H., Shutterstock, privat;
Offenlegung nach dem § 25 Mediengesetz;
p.b.b. Erscheinungsort Gmunden

DIE ERSTE BAUPHASE.
JETZT GEHT´S LOS.

Eine Vision wird Wirklichkeit

Vor bereits 120 Jahren ging die Straßenbahn Gmunden erstmalig in Betrieb. Als kleinste Tram der Welt wurde sie zum Wahrzeichen und Kultsymbol der Stadt. Die Durchbindung der Straßenbahn zur stadt.regio.tram. Gmunden – Vorchdorf ist ein vergleichbarer Meilenstein, der die Zukunft Gmundens und seiner Umlandgemeinden nachhaltig bereichert.

Der erste Spatenstich ist getan, die erste Bauphase vom Seebahnhof bis zum Klosterplatz hat bereits begonnen und die Arbeiten schreiten zügig voran. Der erste Bauabschnitt wird bereits bis zum Jahresende abgeschlossen sein, wenn das Wetter nicht völlig verrückt spielt.

Heidi Mühlegger & Mag. Berti Oberwallner
Mitarbeiterin und Eigentümerin
Trafik am Klosterplatz

„Wir freuen uns, dass der Klosterplatz durch die Neugestaltung sehr attraktiv wird und vor allem, dass der Standort der Trafik unverändert bleibt".

Ab 2017 verkehrt die neue stadt.regio.tram. Gmunden – Vorchdorf.

UMSETZUNG DURCH RENOMMIERTE BAUUNTERNEHMEN

Viel Zeit nahm die Vorbereitungsphase zur Umsetzung der stadt.regio.tram. Gmunden – Vorchdorf in Anspruch und das ist auch gut so! Das Bauunternehmen Held & Francke aus Oberösterreich konnte im Rahmen einer EU-weiten Ausschreibung das erste Baulos für sich entscheiden. Für die Infrastrukturplanung zeichnet das Grazer Bauplanungsbüro IKK-ZT Ingenieurgemeinschaft verantwortlich und das Gestaltungskonzept stammt aus der heimischen Feder des Gmundner Planungsbüros kb + l architektur ZT GmbH, harmonisch abgestimmt mit den Ergebnissen der landesweit beachteten Bürgerbeteiligung durch die Stadt Gmunden.

In Rekordzeit setzen diese drei Unternehmen den ersten Bauabschnitt nun um. Das ideelle Erbe Kaiser Franz Josephs, der bereits anno dazumals Befürworter der Durchbindung war, findet damit den Auftakt zur Umsetzung.

FREIE FAHRT FÜR ALLE EINSATZKRÄFTE

„Durchschnittlich haben wir täglich ein bis zwei Einsätze. Während der aktuellen Bautätigkeiten erfolgt die Ausfahrt der Einsatzfahrzeuge über die Hochmüllergasse oder die Schiffslände. Alle bisherigen Einsätze verliefen problemlos. Wir stehen mit der Gemeinde und dem Bauträger in ständigem Kontakt, etwaige Probleme werden somit auf kürzestem Weg gelöst. Die durch die Trassenführung verloren gegangenen Einsatzparkplätze wurden für alle KollegInnen hinter der Zeugstätte ersatzweise geschaffen.

Auch durch den eigentlichen Betrieb der Straßenbahn sehe ich keine Probleme durch Behinderung der Einsatzkräfte, zumal es ja viele Beispiele gibt, wie solche Situationen in anderen Städten gelöst werden."

Gerald Kahrer
Kommandant
der FF Gmunden

Das Gesamtkonzept des neuen Klosterplatzes verbindet gekonnt Gmundens Tradition mit zeitgemäßer Moderne.
Als Begegnungszone bietet der neue Klosterplatz genügend Raum sowohl für den öffentlichen verkehr als auch für den Individualverkehr.

SANIERUNG DER UNTERIRDISCHEN EINBAUTEN

Zu Beginn der ersten Bauphase werden zunächst die unterirdischen Einbauten erneuert, verlegt und saniert. Im Detail bedeutet das:

- Schachteinstiege müssen an die Gleisanlage angepasst werden.
- Druckleitungen, Schieber- und Pumpschächte werden errichtet.
- Wasserversorgungsleitungen werden neu verlegt.
- Gasleitungen werden im Gehsteig integriert und veraltete Hausanschlüsse erneuert.
- Rohrpakete werden verbaut.
- Kabel- bzw. Schutzrohre müssen für die Beleuchtung, Verkehrssignalanlagen und für den Straßenbahnbetrieb im gesamten Baubereich verlegt werden.

Bei diesen baulichen Maßnahmen wird allerdings lediglich bis in eine Tiefe von maximal 1,5 Metern gegraben, wodurch aus technischer Sicht keine Auswirckungen auf die Gebäude zu erwarten sind. Somit ist Gmundens Infrastruktur bereit für jede Zukunft.

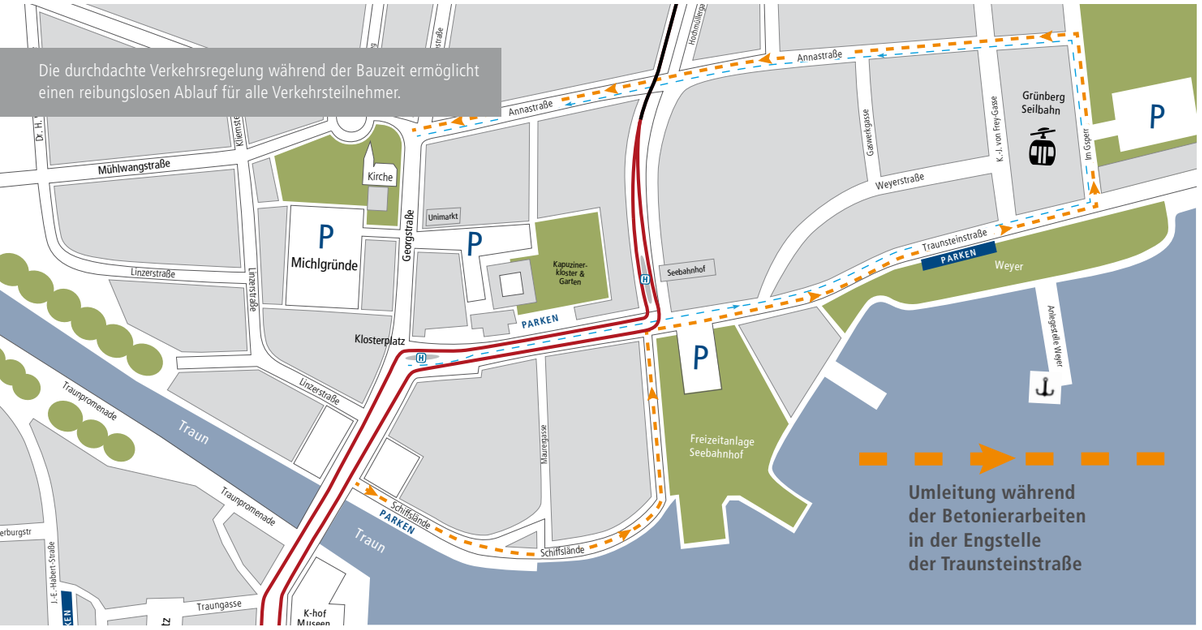
DI Roman Kaindl
Architekt kb + l architektur
ZT GmbH

„Die stadt.regio.tram. Gmunden – Vorchdorf ist eine große Zukunftschance und wichtiger Impulsmotor für Gmunden und die umliegende Region. Den nun 100 Jahre alten Plan einer Durchbindung der Straßenbahn heute mit zeitgemäßen Mitteln umsetzen zu dürfen, ist für mich natürlich eine besondere Ehre und Freude. Als stolzer Gmundner beschäftige ich mich schon lange mit den Möglichkeiten der Neugestaltung".

NEU AB 01/2015

Das Bauprojekt umfasst allerdings nicht nur die unterirdischen Arbeiten. Auch oberirdisch wird der Klosterplatz in neuem Glanz erstrahlen! Der Gmundner Architekt DI Roman Kaindl vom Planungsbüro kb + l architektur ZT GmbH befasst sich schon seit Langem mit der städtebaulichen Neugestaltung der Traunseestadt und konnte sich nicht nur durch seinen Heimatbezug für das Projekt qualifizieren, sondern vor allem auch durch seine bisherigen Arbeiten im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Sein Gestaltungskonzept für den neuen Klosterplatz nimmt besonders auf die Parkplatzlösung, den Haltestellenbereich und die Begegnungszone Rücksicht. Materialen wie Granit und Stahl sorgen für den Erhalt des traditionellen Gmundner Charmes und verbinden gekonnt Tradition und Moderne. Er schafft es, technische Notwendigkeiten mit den Ideen und Wünschen vieler engagierter Bürger zu einem Guss zu verbinden.



Die durchdachte Verkehrsregelung während der Bauzeit ermöglicht einen reibungslosen Ablauf für alle Verkehrsteilnehmer.

ALLES AUF HI-TECH-SCHIENE

So mancher Lkw wird in Zukunft mehr Erschütterung und Lärm verursachen, als die neue stadt.regio.tram. Gmunden – Vorchdorf. Den Grund dafür verraten wir bereits heute: „Masse-Feder-System“ lautet das Zauberwort für die geräusch- und erschütterungsarme Bauweise der zum Einsatz gebrachten Schiene. Mit elastischem Material ummantelt und auf Dämm-Matten verlegt, wird die Übertragung von Erschütterungen und Geräuschen massiv reduziert. Abschnittsweise Messungen der gesamten Strecke, welche den Untergrund und die Statik der in unmittelbarer Nähe befindlichen Gebäude berücksichtigen, ermöglichen genaue Ergebnisse. Dadurch können individuelle Baumaßnahmen am jeweiligen Streckenabschnitt vorgenommen werden. Bereits in der Vergangenheit, beispielsweise bei den Wiener U-Bahnen oder der Straßenbahn entlang des LKH in Graz, kam dieses neue System mit großem Erfolg zum Einsatz und auch der Abschnitt zwischen Bezirkshauptmannschaft und Klosterplatz verfügt über selbiges System. Der Unterschied: garantiert spürbar!

VERKEHRSREGELUNG WÄHREND BAUPHASE 1

Das Zu- und Ausfahren der stadt.regio.tram. in dem bzw. aus dem Seebahnhof wird in der Traunsteinstraße künftig durch eine zusätzliche Verkehrslichtsignalanlage geregelt. Ähnlich einem Eisenbahnübergang muss man bei Aufscheinen eines Gelb- bzw. Rotlichts anhalten. Befindet sich keine stadt.regio.tram. im Kreuzungsbereich, bleibt diese Verkehrslichtsignalanlage ausgeschaltet. Der Verkehr auf der Traunsteinstraße ist im ausgeschalteten Zustand bevorrangt.

Da während der Arbeiten in der Engstelle der Traunsteinstraße die Durchfahrt nicht möglich sein wird, wird der Verkehr ab ca. Mitte Oktober über die Schiffslände umgeleitet. Der Grund liegt u. a. bei den zu diesem Zeitpunkt durchzuführenden Betonierarbeiten, die eine Aushärtezeit von 28 Tagen in Anspruch nehmen. Die Geschäfte sind in dieser Zeit aber natürlich trotzdem erreichbar und auch die Feuerwehr kann selbstverständlich ausfahren. In Ausnahmefällen – natürlich nach Absprache mit den AnrainerInnen – kann es zu einer kurzfristigen Erschwerung der Zufahrt kommen.

Ing. Peter Stadler
Stadtbaudirektor der
Stadtgemeinde Gmunden

„Wir sind sehr bemüht, den Straßenverkehr so wenig wie nur irgendwie zu beeinträchtigen. Aus eigener Erfahrung wissen wir, wie lästig Behinderungen sein können. Im Namen aller Beteiligten möchten wir um Ihre Geduld bitten und Ihnen versichern, dass wir alles in unserer Macht stehende zur Entlastung unternehmen werden.“

Es wird gegraben, planiert und saniert. Selbst der Brunnen wurde im neuen Konzept berücksichtigt und erhält einen prominenten Standort.

UND DER GEWINNER IST ...

das oberösterreichische Bauunternehmen Held & Francke!

Erst Mitte August dieses Jahres war klar, wer den Zuschlag für die erste Bauphase erhalten wird. Bei einer EU-weiten Ausschreibung konnte die Firma Held & Francke das erste Baulos für sich entscheiden. Seit über 50 Jahren steht das Unternehmen für professionelle und verlässliche Abwicklung herausfordernder Projekte und weist zudem zahlreiche Referenzen im Straßenbau und der Errichtung von Gleisanlagen auf.

Der Auftrag für die zweite Bauphase wird erneut EU-weit ausgeschrieben werden – es bleibt also spannend!

Ing. Johann Knöll
technischer Geschäftsführer von
Held & Francke

„Die Firma Held & Francke ist eines der führenden Bauunternehmen in Österreich und nimmt die Herausforderung für dieses Jahrhundertprojekt in organisatorischer und technischer Komplexität mit Freude an. Aufgrund der Erfahrungen bei ähnlichen, innerstädtischen Bauprojekten die wir erfolgreich realisiert haben, sind wir uns der Verantwortung dieses anspruchsvollen technischen Bauvorhabens bewusst.“

Christine Zemann
war 18 Jahre lang
Stadträtin sowie Initiatorin
der Gmundner Festwochen
und des Töpfermarktes

ALLES HALB SO WILD

Als Anrainerin des Klosterplatzes sind Sie im Augenblick in die Bauarbeiten für die neue stadt.regio.tram. unmittelbar involviert. Wie geht es Ihnen?
Natürlich gibt es dann und wann Beeinträchtigungen: Lärm, Staub, Behinderungen. Ich habe aber den Eindruck, dass die Betreuung der Baustelle vorbildhaft ist. Die Baufirma agiert sehr umsichtig.

Welche Erwartungen haben Sie an die Durchbindung der Straßenbahn?
Ich freue mich persönlich und für die Stadt Gmunden über dieses Projekt. Es bringt eine Aufwertung in jeder Hinsicht. Was ich heute zu Fuß erledigen muss, kann ich in Zukunft bequem mit der Straßenbahn erreichen – und das barrierefrei.

... und für Gmunden?
Neben der Verbesserung der innerstädtischen Mobilität wird die Straßenbahn für eine Belebung sorgen und im Rahmen des Gesamtverkehrsplans zu einer Beruhigung des Durchzugsverkehrs führen.

Die prognostizierten Fahrgastzahlen werden immer wieder angezweifelt. Was sagen Sie dazu?
Ich bin keine Expertin – im Gegensatz zu den Erstellern der Potenzialanalyse. Ich gehe davon aus, dass dort Profis am Werk sind, die wissen, wovon sie sprechen.

Am Klosterplatz bleibt kein Stein auf dem anderen ...
Ja, und ich freue mich schon darauf. Wir reden hier von einer tollen städtebaulichen Aufwertung. Der Klosterplatz wird noch mehr als bisher Teil der Gmundner Innenstadt, in der man gerne wohnt und zu einem attraktiven Entree für alle BesucherInnen. Genauso wie die gesamte Straßenbahn unserer historischen Stadt ein modernes und zukunftsweisendes Erscheinungsbild geben wird.

DASS DIE STRASSENBAHN SCHON BALD VOR MEINER ORDINATION HALT MACHT, FREUT MICH SEHR.

„Öffentliche Verkehrsmittel werden in städtischen Zentren immer wichtiger. Mit der Straßenbahn wird Gmunden mit den Gemeinden Vorchdorf, Kirchham und Gschwandt verbunden. Betriebsansiedelungen, leistbare Gründe und die Nähe zu Gmunden machen die Region attraktiv für junge Familien, besonders dann, wenn die Infrastruktur passt. Und die Gmundner Innenstadt wird auch davon profitieren.“

Dr. Martin Mock
Zahnarzt

Christoph Putz
Blumen Putz

„Auch wenn die Einkaufssituation gerade etwas schwierig ist, bekommen unsere KundInnen Qualität und Service wie gewohnt.“

Philipp Costa
Red Zac Costa

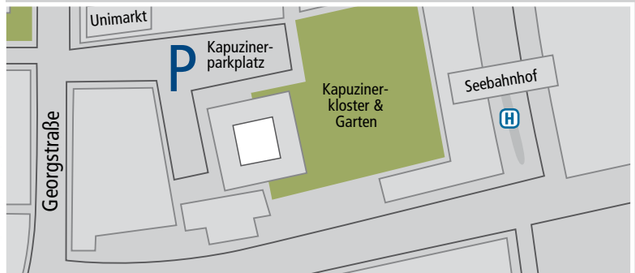
„Während der Bauphase stehen leider nur wenige Parkplätze zur Verfügung. Daher bekommen alle KundInnen Parkmünzen für den Kapuzinerparkplatz, um dort gratis parken zu können.“

Friseurehepaar Grabenberger-Binderman
Grabenberger Coiffeur

„Wir freuen uns auf die Neugestaltung des Klosterplatzes, der nun einen viel urbaneren Charakter bekommen wird.“

Benjamin Köck
Einrichtung & Design

„Mit der Durchbindung der stadt.regio.tram. und der Neugestaltung des Klosterplatzes wird dieser erstmals Teil des Stadtzentrums. Ich rechne mit einer spürbaren Belebung.“



DI Otfried Knoll
Raumplaner und Unternehmensberater, Obmann des Vereins „Pro Gmundner Straßenbahn", Leiter der Bachelor- und Masterstudiengänge für Eisenbahn-Infrastrukturtechnik an der FH St. Pölten

„Für Gmunden bedeutet die stadt.regio.tram. nicht nur ein modernes, urbanes Verkehrsmittel, sondern den Startimpuls für eine Stadterneuerung, die von Einheimischen und Gästen seit langem gewünscht wird. Unser Verein stellt der Stadt Gmunden einen sechsstelligen Euro-Betrag für die Realisierung dieser Jahrhundertchance zur Verfügung – das gab es woanders noch nie. Gmunden wird starkes internationales Interesse auf sich ziehen, wenn aus der kleinsten Straßenbahn der Welt die stadt.regio.tram. Gmunden – Vorchdorf wird, davon bin ich überzeugt."

DIE TAGESPOST VOM 15. AUGUST 1894:

„Eröffnung der elektrischen Localbahn. Aus Gmunden wird uns unterm 13. d. M. berichtet: Bei der heute, Montag vormittags, von 8 bis 10 ½ Uhr abgehaltenen polizeitechnischen Probefahrt ergaben sich nicht die geringsten Umstände, weshalb auch um 2 Uhr 18 Minuten nachmittags die fahrplanmäßige Eröffnung der elektrischen Localbahn erfolgen konnte. Nicht ohne Interesse war es, als sich eine Unzahl Reiter und auch einige Equipagen während der Probefahrt entlang der Bahnlinien entlang postiert hatten, um die Pferde an den Zugverkehr zu gewöhnen. Nur sehr wenige Pferde beachteten die Waggons, die der Fiaker aber ignorierten die Bahn förmlich, als verstünden sie es, dass ihnen durch dieselben das Brot geschmälert wird. Nach Beendigung der Probefahrt wurde zur Protokollaufnahme geschritten. (...)"

120 JAHRE STRASSENBAHN

Von Ross und Reiter zu Schiene und Fahrer

TECHNIK MIT TRADITION

Vor über **120 Jahren** also fuhr die erste Straßenbahn durch Gmunden. Damals noch durch ein kalorisches Kraftwerk elektrisch angetrieben, lieferte ab **1902** das Traunfall-Kraftwerk der GEAG (heute: GEG) den Strom für das hochmoderne, öffentliche Verkehrsmittel. Schon zu dieser Zeit war beim Hotel Bellevue eine Abzweigung nach Altmünster und eine Verlängerung zum Klosterplatz geplant, allerdings verstarben die beiden Gründer Josef Stern und Franz Hafferl, noch bevor dieses Vorhaben umgesetzt werden konnte. **1912** war dann anlässlich der Eröffnung der Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf auch die Verbindungsstrecke Traundorf – Rathausplatz geplant, der erste Weltkrieg und die Wirtschaftskrise verhinderten jedoch die Umsetzung. Die Straßenbahn blieb zwischen Bahnhof und Stadtzentrum das wichtigste Verkehrsmittel Gmundens, so wurde z. B. im Jahr **1946** die Rekordzahl von 730.000 Fahrgästen befördert.

1975 wurde zugunsten des Autoverkehrs die Strecke verkürzt, die Fahrgastzahlen nahmen rapide ab, die Finanzierung der Straßenbahn war für die GEG ab **1989** nicht weiter möglich und der Verein „Pro Gmundner Straßenbahn" wurde ins Leben gerufen, um den vielen Nutzern und Liebhabern der Straßenbahn eine Stimme und visionären Verkehrspolitikern in Gmunden Rückhalt zu geben. Immerhin hatte man in den vergangenen 100 Jahren unglaubliche 19 Millionen Personen befördert und die Straßenbahn war zum Wahrzeichen der Traunseestadt geworden. Der Verein „Pro Gmundner Straßenbahn" setzte sich sofort massiv für den Ausbau und eine nachhaltige Modernisierung des kleinsten Straßenbahnbetriebes der Welt ein. Er beschaffte aber auch für „Gmundens steilsten Stolz" den offenen Sommertriebwagen 100 mit Baujahr **1898** aus Linz – seither ein Juwel im Tourismus der Traunseestadt!

Ebenso organisierte der Verein die Probebetriebe mit modernsten Niederflurtriebwagen aus Nordhausen im Jahr **2003** und Innsbruck im Jahr **2008**: So konnten die Fahrgäste der Straßenbahn und der Traunseebahn erstmals „live" in die Zukunft blicken. Inzwischen wurde die bestehende Strecke technisch saniert und für den Einsatz neuer Fahrzeuge vorbereitet. Zahlreiche Umfragen, Informationsveranstaltungen mit der Gmundner Bevölkerung, Trassenstudien und Potenzialanalysen bestätigten:
Die Verbindung von Straßenbahn und Traunseebahn zur stadt.regio.tram. Gmunden – Vorchdorf ist machbar und verkehrspolitisch sinnvoll. Ab **2008** ging es dann Schlag auf Schlag: Die zweigleisige Verbindungsstrecke mit der Linienführung durch das Stadtzentrum wurde im Gemeinderat beschlossen, die Finanzierung des größten Investitionsanteiles durch das Land Oberösterreich zugesagt. Und nicht zuletzt wurde seitens des Vereines „Pro Gmundner Straßenbahn" ein immerhin sechsstelliger Eurobetrag zugunsten des Finanzierungsanteiles der Stadt Gmunden zur Verfügung gestellt. Nun konnten auch die neuen stadt.regio.tram.-Triebwagen ausgeschrieben und bestellt werden. Mit der Konzessionserteilung im **Februar 2013** wurde es amtlich: ab **Juni 2017** verbindet die stadt.regio.tram. beide Gmundner Stadtteile mit dem ÖBB-Bahnhof und mit den Nachbargemeinden bis Vorchdorf.

WIR VERSORGEN SIE MIT FAKTEN – NICHT MIT GERÜCHTEN!

DI Markus Pichler, MAS
Gesellschafter & Projektleiter
Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH

WIR FAHREN STRASSENBAHN!

Welche Potenziale hat die Straßenbahn in Gmunden?

„Die stadt.regio.tram. wird eines der wichtigsten Verkehrsmittel für die Wege von und nach Gmunden bzw. innerhalb der Region werden."

Maximaler Komfort für den Fahrgast: Die neue stadt.regio.tram. überzeugt mit Ergonomie und Barrierefreiheit.

Warum legen wir welchen Weg mit welchem Verkehrsmittel zurück? Mit dieser Frage beschäftigt sich die Verkehrsforschung seit Langem und kennt drei Hauptzwecke der Mobilität, die seit über hundert Jahren unverändert sind. Wir gehen zur Arbeit oder in die Schule, wir kaufen ein und wir verbringen unsere Freizeit außer Haus.

Stadt Gmunden hat 8 % ÖV-Anteil

Innerhalb der Stadt Gmunden werden täglich über 25.000 Wege zurückgelegt, davon schon heute 2.100 Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Quelle: Verkehrserhebung 2012 des Landes Oberösterreich). Diese Wege werden mit der Straßenbahn, der Traunseebahn und den Regional- und Citybussen bewältigt.

Mit diesem ÖV-Anteil von 8,4 % liegt Gmunden noch unter dem Durchschnitt in Oberösterreich. Mit der Straßenbahn-Verbindung über die Traun wird es gelingen, dass Menschen von den Bussen in die Bahn umsteigen. Aber auch im Fußgängerverkehr liegt ein großes Potenzial. Täglich gehen 1.130 Personen, kommend aus Richtung Seebahnhof, über die Traunbrücke. Einige davon können in Zukunft die stadt.regio.tram. nutzen. Insgesamt muss es ein Ziel der Politik sein, dass immer mehr Menschen öffentliche und umweltfreundliche Verkehrsmittel nützen.

Umland entwickelt sich positiv

Während die Bevölkerung in Gmunden kaum wächst, konnten die Gemeinden Kirchham und Gschwandt in den letzten fünf Jahren gesamt rund 5 Prozent mehr Einwohner/innen zählen. Laufend werden entlang der stadt.regio.tram.-Strecke neue Wohnhäuser errichtet. Auch immer mehr Unternehmen siedeln sich an. Die stadt.regio.tram. wird dabei eines der wichtigsten Verkehrsmittel für die Wege von und nach Gmunden bzw. innerhalb der Region werden.

Wie groß ist das Potenzial tatsächlich? Eine Million Fahrgäste im Jahr 2025

Im Jahr 2010 haben das Land Oberösterreich und Stern & Hafferl gemeinsam eine Studie beauftragt, die seriös abschätzen sollte, wie groß das Fahrgast-Potenzial der stadt.regio.tram. Gmunden – Vorchdorf sein wird. Im Jahr 2009 waren an einem Werktag auf der Traunseebahn durchschnittlich 770 Fahrgäste unterwegs, in der Straßenbahn waren es 890.

In einem standardisierten Berechnungsmodell wurde für das Jahr 2025 errechnet, dass dann rund 3.300 Fahrgäste an Werktagen die Tram nutzen werden. Das Potenzial wird abgeschöpft durch neue direkte und umsteigefreie Verbindungen, durch die bessere Erreichbarkeit des Gmundner Zentrums von den Anrainergemeinden der Traunseebahn und vom Bahnhof Gmunden, durch kürzere Reisezeiten, durch die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung entlang der Strecke, durch eine Neugestaltung der Buslinien, durch Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und durch eine generell zu erwartende Verlagerung hin zum öffentlichen Verkehr.

Zudem werden Reiseketten im ÖV möglich, die derzeit nicht oder nur bedingt attraktiv sind (z. B. Altmünster Bahnhof – Gschwandt).

DIE ZUSAMMENFASSUNG DER POTENZIALSTUDIE FINDEN SIE UNTER:
http://www.stadtregiotram-gmunden.at/
--> Downloads

MIT BAHN STATT BUS!

Warum ist Gmunden auf Schiene?

DI Stefan Holzer
Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr
Amt der oberösterreichischen Landesregierung

Gmunden hat eine über 100-jährige Eisenbahntradition – und während anderswo Schienen herausgerissen werden, werden diese in Gmunden neu gebaut. Denn Schienenverkehr bietet in Städten viele große Vorteile. Aus diesem Grund haben Stadt Gmunden und Land Oberösterreich 2012 die Entscheidung für die stadt.regio.tram.-Verbindung getroffen. Mit guten Gründen, wie uns DI Stefan Holzer vom Amt der oö. Landesregierung nach eingehender Prüfung sämtlicher Alternativen erklärt:

Was überzeugt Sie am Einsatz einer Straßenbahn gegenüber Bussen?

Öffi ist nicht gleich Öffi: Weltweit zeigt die Erfahrung, dass Züge und Straßenbahnen zumindest 20 Prozent mehr Fahrgäste als Busse haben. Denn das subjektive Komfort- und Sicherheitsgefühl eines Schienenfahrzeugs überzeugt die Fahrgäste. In Leonding fahren drei Jahre nach Inbetriebnahme 60 Prozent mehr Fahrgäste mit der Straßenbahn als früher mit den Bussen.

Und wieso genau hat man sich gegen umweltfreundliche E-Busse entschieden?

E-Busse (mit Akkus) sind noch nicht ausreichend erprobt. Die Wiener Linien setzen seit zwei Jahren solche Fahrzeuge ein, die jedoch nur über 13 Sitzplätze verfügen und laut Hersteller Siemens pro Stunde bis zu 15 Minuten Ladezeit benötigen. Alleine für die Zeit des Ladevorgangs benötigt man also Extra-Busse, die in dieser Zeit die Fahrpläne durchfahren.
Hingegen sind moderne Straßenbahnen die am besten erprobten Elektro-Mobile. Beim Bremsen wird Energie wieder in den Stromkreis rückgeführt, die Klimaanlagen sind optimiert und der Rollwiderstand beim Fahren ist sehr gering, womit die Energie effizient genutzt wird.

Man sagt, die Straßenbahn verfügt zudem über höhere Kapazitäten als ein Bus.

In der Tat: Zu Stoßzeiten in der Früh und am Nachmittag werden hunderte PendlerInnen und SchülerInnen in Gmunden transportiert. Die neuen Straßenbahn-Garnituren in Gmunden können 180 Personenaufnehmen und fahren alle 15 Minuten. Das entlastet den Straßenverkehr in Gmunden, wo sich schon heute täglich pro Stunde bis zu 18 Busse durch die Stadt bewegen. Die zukünftig zu erwartenden Fahrgäste würden noch weitere Busse in die Stadt hereinziehen und damit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung entgegenstehen.

Nicht nur die geringere Verkehrsbelastung spricht also für die Straßenbahn, auch die Langlebigkeit und Wirtschaftlichkeit werden als wesentliche Kriterien für die Straßenbahn genannt. In welchem Verhältnis steht deren Einsatzzeitraum tatsächlich?

Die Lebensdauer eine Straßenbahngarnitur beträgt mehr als 30 Jahre, während Busse alle acht bis zehn Jahre neu angeschafft werden müssen. Auch die höhere Kapazität ist wirtschaftlich sinnvoll, weil nur eine Fahrerin bzw. ein Fahrer ungleich mehr Fahrgäste transportieren kann, was die laufenden Kosten reduziert.

Die Durchbindung verspricht viele Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr in Gmunden. Wovon werden die Fahrgäste aber hauptsächlich profitieren?

Durch die Verbindung der beiden vorhandenen Bahnlinien ist es zukünftig nicht mehr nötig, permanent in der Stadt von der Bahn auf die Busse umzusteigen oder längere Wege zwischen Seebahnhof und Franz-Josef-Platz zu Fuß zu gehen. Die Fahrgäste können komfortabel sitzen bleiben. Alleine das ist ein großer Vorteil der stadt.regio.tram.

DIE NEUEN FAHRZEUGE
FÜR DIE stadt.regio.tram.

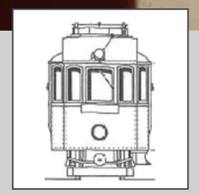
Nach einer EU-weiten Ausschreibung fiel die Wahl auf das Modell Tramlink V3 von Vossloh, das den Anforderungen an eine stadt.regio.tram. (SRT) voll entspricht. Dabei handelt es sich um eine reinrassige Straßenbahn, ausgelegt für den innerstädtischen Verkehr und ergänzt um Funktionalitäten, die den Betrieb in der Region (Traunseebahn) optimieren.

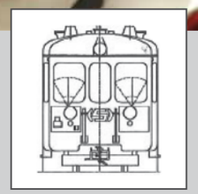
Bei einer Einstiegshöhe von nur 290 mm können die Bahnsteige entsprechend niedrig gehalten werden und stören das Straßenbild wenig. Die Zugänge sind somit barrierefrei und auch im gesamten Innenbereich treffen die Fahrgäste auf keine Stufe. Bei der Entwicklung der Straßenbahn war eines der wichtigsten Kriterien, die Geräusche und Vibrationen, die beim Anfahren, Fahren und Anhalten nach innen in das Fahrzeug sowie vor allem nach außen in die Umwelt gelangen, zu minimieren:

- Gummigefederte Räder
- Vermeidung von ausgeprägten Antriebsresonanzen durch akustische Entkopplung von Getriebe und Fahrmotor
- Gekapselte Fahrmotoren mit Flüssigkeitskühlung
- Geräuschoptimierte Verzahnung der Getriebe und seitliche Abdeckung des Fahrwerks (ohne Spalt)
- zusätzliche Dämmung der Rollgeräusche am Fahrwerk mittels Dämmstreifen
- Optimiertes Spurkranzschmierungssystem
- Geringe Geräuschbelastung durch die Klimaanlage im Innenstadtbereich (Lüfter schalten nicht auf Stufe 2)

Selbstverständlich erfüllt der Tramlink auch die neuesten europäischen Crashanforderungen und ist somit ein sehr sicheres Verkehrsmittel.

ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL IM VERGLEICH





	stadt.regio.tram.	aktuelle Straßenbahn	Linienbus	bestehende Fahrzeuge der Lokalbahn	Eisenbahn bzw. Zug
Fahrzeugbreite	2,40 Meter	2,48 Meter	2,6 Meter	2,7 Meter	3,15 Meter
Fahrzeuglänge	31,86 Meter	bis 16 Meter	bis 15 Meter	bis 65 Meter	bis 400 Meter
Fahrzeuggewicht	39 Tonnen	bis 17 Tonnen	bis 25 Tonnen	bis 120 Tonnen	600 Tonnen
Achslast	6,9 bis max. 10 Tonnen	4 bis max. 7,5 Tonnen	8 bis max. 11,5 Tonnen	7 bis max. 15 Tonnen	10 bis max. 25 Tonnen

Symbolgrafik

INFO-WAGGON

Informationen aus erster Hand bietet der neue Infopoint der stadt.regio.tram. am Gmundner Franz-Josef-Platz. Ein historischer Waggon, der früher auf der Attergaubahn im Einsatz war, wurde zum mobilen Infopoint umgewandelt und lädt jeden Dienstag von 8.30 bis 12.00 Uhr beim Salzträgerbrunnen am Franz-Josef-Platz zum Besuch ein. Der Info-Waggon gilt als Anlaufstelle für alle Informationen rund um den Zusammenschluss der Straßenbahn Gmunden mit der Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf.

BAUSTELLEN-SPRECHSTUNDE

Jeden Dienstag von 17:00 bis 19:00 Uhr informiert die Baustellen-Sprechstunde beim Baucontainer (Lacus-Felix Areal) individuell und detailliert zur aktuellen Bauphase. Nützen Sie die Gelegenheit und sprechen Sie persönlich mit den Bauverantwortlichen – damit keine Fragen offen bleiben!

www.stadtregiotram-gmunden.at

www.gmundner-info.at

www.gmundner-strassenbahn.at

YouTube
www.youtube.com/user/stadtregiotram

www.facebook.com/groups/stadtregiotram

Tradition
verbindet.
Zukunft
bewegt.

STADT. REGIO.TRAM.
gmunden – vorchdorf