Ausgabe 4 | 2015

Tradition verbindet. Zukunft bewegt.

STADT. REGIO.TRAM.
gmunden – vorchdorf

einfach tramtastisch

DAS MAGAZIN ZUM BAU DER STADT.REGIO.TRAM.

Das Baulos 2 **Seite 3** | Mehrwert für Gmunden **Seite 8** | Gemeinde Vorchdorf **Seite 20**

Modern, moderner Gmunden!

INHALT 4 | 2015

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., privat;
Offenlegung nach dem § 25 Mediengesetz; p.b.b. Erscheinungsort Gmunden

Tradition verbindet. Zukunft bewegt.

STADT. REGIO.TRAM.
gmunden – vorchdorf

03 Schluss mit der Lücke
06 Neues Leitsystem
07 Regional Mobil
09 Neues aus Valencia
10 Fragen – Antworten
12 Gmundner Begegnungen
14 jung mobil!
16 Öko Logisch!
17 SRT & Tourismus
18 Projekt BE.MO.RE
20 stadt.regio.tram. & Arbeitnehmer
22 SRT Gemeinde Vorchdorf

SCHLUSS MIT **DER LÜCKE!**

Im September ist es so weit: die nächste Bauphase für den Lückenschluss zwischen Traunseebahn und Gmundner Straßenbahn wird eingeleitet.

Von September 2015 bis Juni 2017 wird das Baulos 2 etappenweise in der Gmundner Innenstadt zwischen Franz-Josef-Platz und Klosterplatz umgesetzt. Mit baufreien Zeiten im August und im Advent wird besondere Rücksicht auf den Sommertourismus und das Weihnachtgeschäft genommen. Die Fertigstellung des Gesamtprojektes stadt.regio.tram. ist für Sommer 2017 geplant.

Höchste Priorität während der gesamten Bauzeit hat die uneingeschränkte Erreichbarkeit sämtlicher Geschäfte und Betriebe in der Innenstadt. Um dies zu gewährleisten, erfolgt der Bau in einzelnen Etappen.

Franz-Josef-Platz bis Graben von September bis November 2015

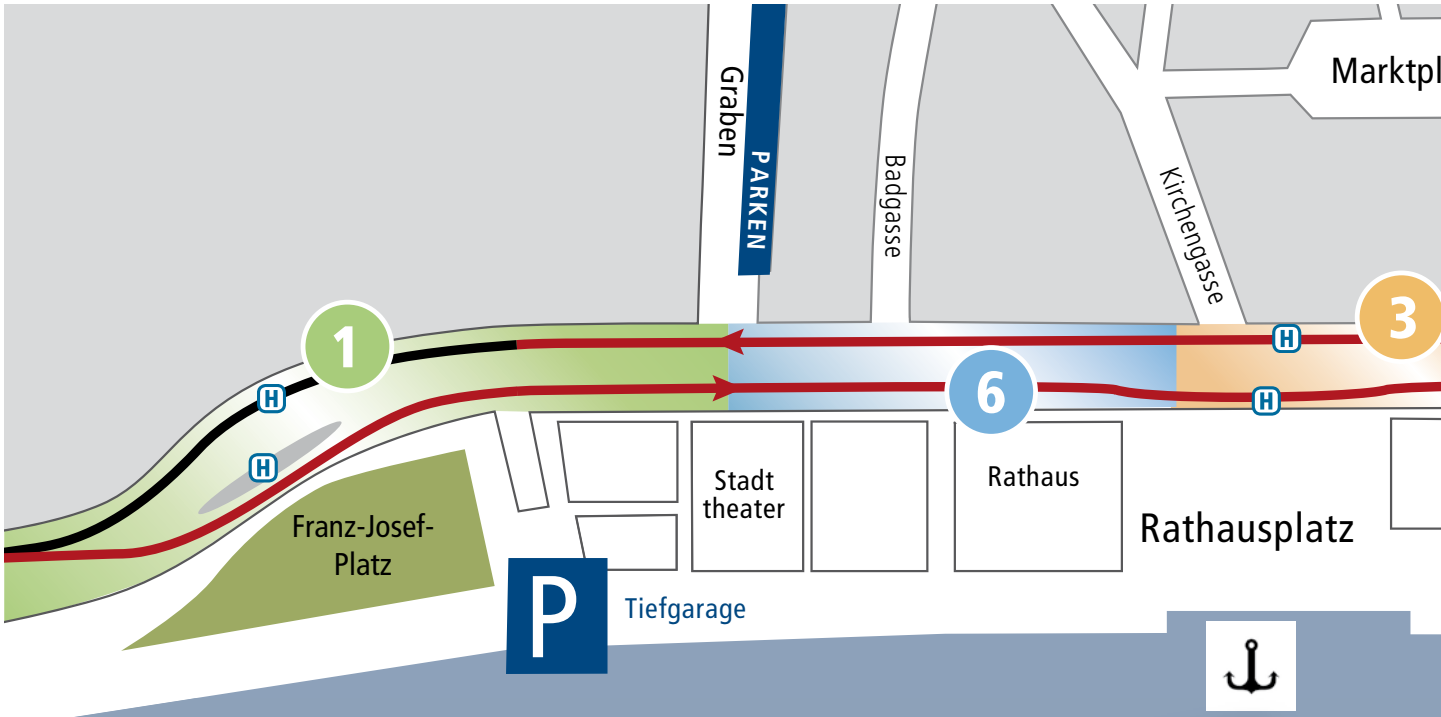
Als erster Bauabschnitt wird in Fahrtrichtung Klosterplatz die neue Schienentrasse zwischen Café Baumgartner und Graben errichtet. Am Franz-Josef-Platz entsteht eine neue Haltestelle, die vom Individualverkehr räumlich getrennt ist, sodass dieser nicht gestört wird. Weiters wird eine neue Busbucht für Linienbusse beziehungsweise eine Aus- und Zusteigestelle für Reisebusse errichtet. So entsteht ein neuer Knotenpunkt für die öffentlichen Buslinien und den Reisebusverkehr.

Der Einbau einer neuen Weiche auf Höhe Café Baumgartner erfolgt Anfang Frühjahr 2016.

Erreichbarkeit der Tiefgarage

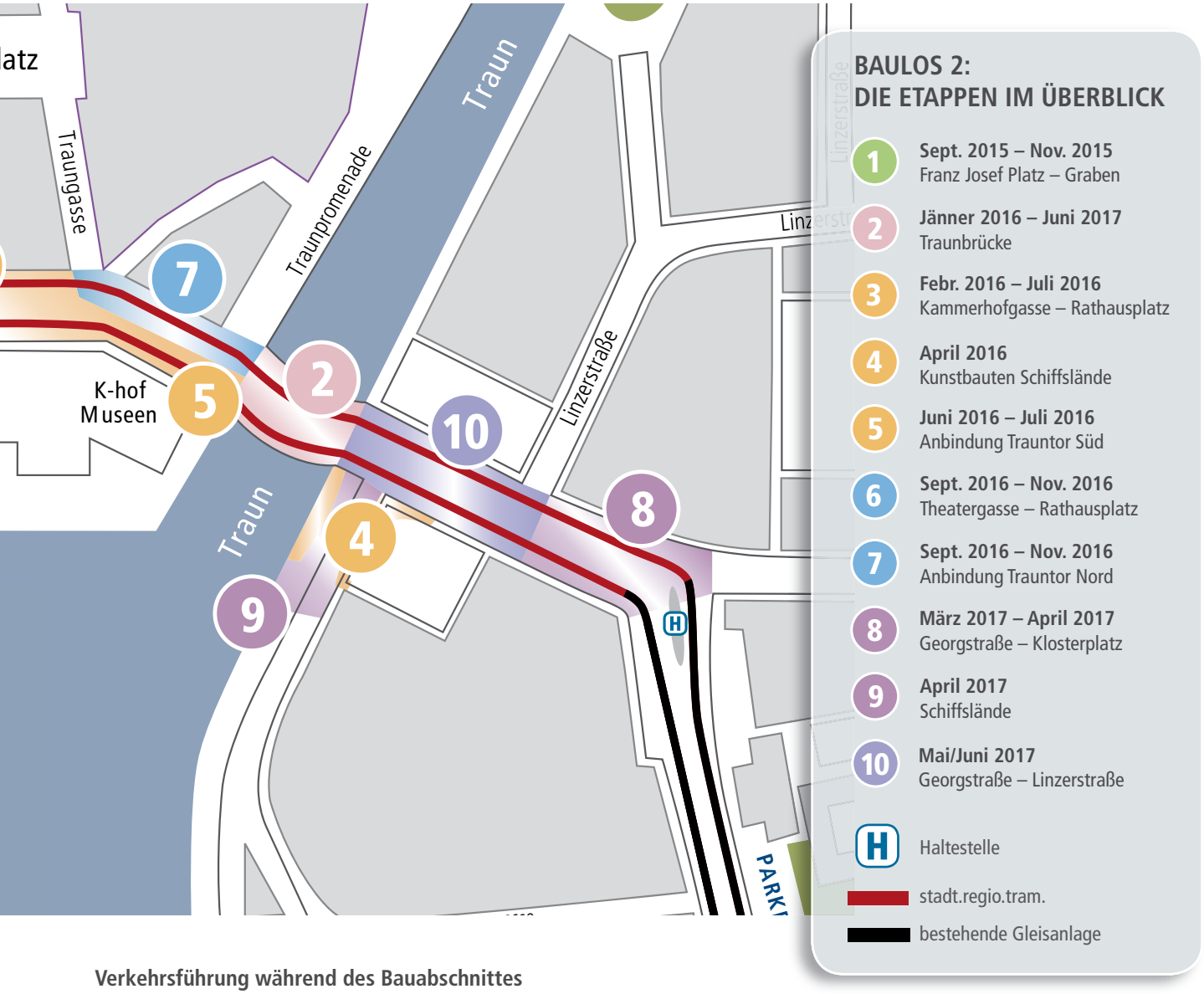
Grundsätzlich ist die Tiefgarage immer erreichbar. Teilweise wird die Zufahrt nur von einer Seite aus möglich sein. Fallweise wird es, zum Beispiel durch Asphaltierungsarbeiten, Behinderungen geben.

Von Ende September bis November wird eine Sperre im Bereich Graben und Franz-Josef-Platz notwendig sein. Trotzdem ist die Erreichbarkeit der Tiefgarage kein Problem. Von Regau kommend, ist es die idealste Variante, das Ziel großräumig über das Solarbad Altmünster anzupeilen. Befindet man sich bereits im nördlichen Stadtgebiet, führt der Weg über die Alois-Kaltenbruner Straße und durch die Kuferzeile. Die Bahnhofstraße und der Graben werden in Richtung Klosterplatz immer uneingeschränkt befahrbar sein.



Verkehrsführung während der Bauetappe 1

von ca. Ende September bis Ende November 2015



Verkehrsführung während des Bauabschnittes Franz-Josef-Platz bis Graben

1. Für Fahrzeuge, die über die Traunbrücke kommen, ist die Tiefgarage folgendermaßen zu erreichen: Graben – Bahnhofstraße – Kreisverkehr Energie AG, Alois-Kaltenbruner-Straße – Kuferzeile – B120
2. Fahrzeuge, die auf der B120 aus Richtung Altmünster kommem, erreichen die innerstädtischen Ziele über: B120 – Alois-Kaltenbruner-Straße – Kreisverkehr Energie AG – Bahnhofstraße – Graben

Empfehlung

Von Regau kommend ist es die idealste Variante, die Tiefgarage großräumig über die B145 und das Solarbad Altmünster anzupeilen. Das gilt auch für Lenker, die aus Richtung Laakirchen und Scharnstein kommen. Mit der neuen Ostumfahrung und der bestehenden Nordumfahrung ist dies der schnellste und bequemste Weg.

Öffentlicher Verkehr

Da die Durchfahrt Graben – Franz-Josef-Platz von etwa Ende September bis Ende November nicht möglich ist, werden die Buslinien 505, 515 und 523 sowie die Citybuslinie 2 in diesem Bereich nicht geführt. Die Haltestellen entlang der Esplanade – Franz-Josef-Platz, Bezirkshauptmannschaft und Jachtclub – werden in dieser Zeit nicht angefahren. Ersatzhaltestellen sind je nach Buslinie: Gmunden Busbahnhof in der J.-E.-Habertstraße, Pensionatstraße, Strandbad Gmunden.

Citybuslinie 2... wird über Graben und Bahnhofstraße bis zum Kreisverkehr Energie AG geführt, anschließend via Miller v. Aichholz Straße und Pensionat bis zum Schloss Ort und zur Umkehrschleife Strandbad, retour gleiche Route.

Linie 505... wird über die B145 geführt, mit einer Stichfahrt via Bahnhofstraße zur Habertstraße.

Linie 515... wird über Graben und Bahnhofstraße bis zum Kreisverkehr Energie AG geführt, anschließend via Miller v. Aichholz Straße und Pensionatstraße bis zur Bundeserziehungsanstalt.

Linie 523... (fährt analog der Linie 522) bereits ab Altmünster Bahnhof auf neuer Strecke via Altmünster Ortsmitte und Krankenhaus zur Habertstraße, retour gleiche Route.

Details entnehmen Sie den Umleitungs-Fahrplänen der jeweiligen Verkehrsunternehmen.

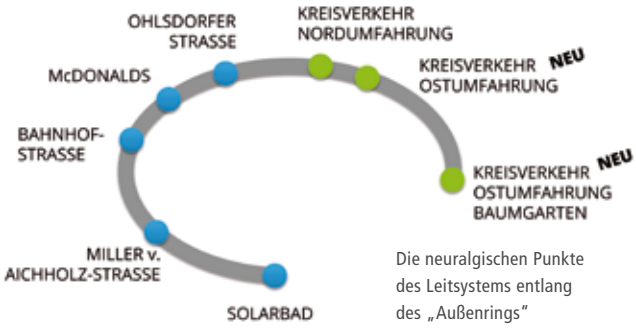
GMUNDEN **KOMMT AN!**

Symbolfoto

Das neue Leitsystem
Mit dem Leitsystem wird eine neue Ära eingeleitet. Ziel ist es, den Hauptverkehrsstrom nicht durch die Stadt, sondern entlang eines „Außenrings" zu führen und von dort aus – je nach Anfahrtsrichtung und Zielort – zu steuern. Damit werden die ersten Maßnahmen hin zu einer verkehrsberuhigten Innenstadt mit einer attraktiven Begegnungszone und mehr Besucherfrequenz gesetzt.

So kommen die Besucher Gmundens ans Ziel
Das neue Leitsystem schickt den Individualverkehr nicht mehr kreuz und quer durch die Innenstadt. Schon am nun fertiggestellten Umfahrungsring wird abgefragt, ob man ein Ziel am West- oder am Ostufer des Traunsees ansteuern möchte. Dorthin wird man dann mit einer sympathischen Beschilderung geleitet. An den Rändern des Stadtzentrums befinden sich in fußläufiger Nähe Pufferparkplätze für jene, die mit dem PKW besonders nahe an die Altstadt kommen wollen. „Zentrum Ostufer" (ehemals Michlgründe), „Seilergasse", und „Garage Zentrum Westufer" (ehemals Traunseegarage).

Zur besseren Orientierung für Besucher und Gäste gliedert sich das Leitsystem in den Bereich **Gmunden Westufer** und **Gmunden Ostufer.** Damit wird auch die einzigartige Lage von Gmunden am Traunsee unterstrichen.



Die neuralgischen Punkte des Leitsystems entlang des „Außenrings"

Zur besseren Orientierung für Besucher und Gäste

Update

Die Planungen für das Leitsystem sind abgeschlossen. Zu Redaktionsschluss startete gerade das behördliche Genehmigungsverfahren.

DIE SCHIENE ALS RÜCKGRAT DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs nimmt immer mehr an Fahrt auf. Warum Landeshauptmann-Stv. Reinhold Entholzer schienengebundene Verkehrsmittel als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs forciert, dazu nimmt er im Interview Stellung.

Sie haben vor kurzem Ihr dreijähriges Jubiläum als Verkehrs-Landesrat gefeiert. Es fällt auf, dass Ihre Leistungsbilanz mehrheitlich Schienenprojekte beinhaltet. Zufall oder Absicht?
Reinhold Entholzer: Absicht. Das Rückgrat eines leistungsfähigen und vor allem vom Individualverkehr unabhängigen öffentlichen Verkehrs ist nun einmal die Schiene. Den Fahrgästen ist schließlich nicht geholfen, wenn sie anstatt mit dem PKW mit einem Bus im Stau stehen. Darüber hinaus zeigen uns Studien und die Erfahrungen aus bereits realisierten Projekten, dass ein schienengebundenes Verkehrsmittel von der Bevölkerung besser angenommen wird.

Können Sie uns einige der von Ihnen angesprochenen Erfahrungswerte schildern?
Reinhold Entholzer: Bestes Beispiel ist sicher die StadtRegioTram Linz – Leonding – Pasching – Traun. Im ehemaligen Busverkehrsnetz waren 1,2 Millionen Fahrgäste pro Jahr unterwegs. Drei Jahre später konnten wir im neuen Schienenverkehrsnetz 3,8 Millionen Fahrgäste begrüßen.

Im persönlichen Gespräch mit den Fahrgästen wird mir gesagt, dass ein schienengebundenes Verkehrsmittel aufgrund des höheren Komforts und der Pünktlichkeit gegenüber Busverkehrssystemen bevorzugt wird.

Wie sieht es mit den Kosten aus?
Reinhold Entholzer: Betrachtet man die gesamte Lebensdauer dann zeigt sich, dass die Schiene enorm konkurrenzfähig ist. Generell halte ich aber nichts davon, ein Verkehrsmittel gegen ein anderes auszuspielen.

Der Busverkehr spielt in vielen Regionen eine enorm wichtige Rolle, dort findet auch eine ständige Angebotserweiterung statt. Dort wo es Schienenverbindungen gibt, oder deren Ausbau Sinn macht, haben Busse eine bedeutende Zubringerfunktion, aber das Rückgrat bleibt die Schiene.

UMFAHRUNG GMUNDEN-OST eröffnet!

Eine ganze Region atmet auf: Straßenbaureferent Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl gab am 1. August 2015 die Umfahrung Gmunden-Ost für den Verkehr frei. Die B120 Scharnsteiner Straße, eine wichtige Verkehrsverbindung in Richtung Almtal, verläuft zurzeit durch den Stadtkern von Gmunden. Mit der Eröffnung der Umfahrung Gmunden-Ost wird zum einen das Stadtgebiet von Gmunden vom Durchzugsverkehr entlastet sowie eine leistungsfähige Straßenverbindung in Richtung Almtal geschaffen. Das Gesamtinvestitionsvolumen für den 2,4 km langen neuen Straßenabschnitt beträgt rund 13,0 Mio. Euro. Mit dem Umfahrungsprojekt können täglich bis zu 3.800 Fahrzeuge verlagert werden. „Das bedeutet weniger Stau und mehr Verkehrssicherheit sowie höhere Lebensqualität für Gmunden", zeigt sich Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl bei der Eröffnung überzeugt.

Die Ostumfahrung mündet in die Nordumfahrung und zur Strecke nach Laakirchen.

Der neue Kreisverkehr in Baumgarten verbindet die Ostumfahrung mit den Straßen nach Gschwandt und Scharnstein.

Mit dem langersehnten Spatenstich für die Umfahrung Gmunden-Ost wurde am 24. August 2013 der erste Schritt zu mehr Verkehrssicherheit und Lebensqualität für die Region gesetzt. „Die Bevölkerung musste lange auf den Baubeginn warten, umso mehr ist der 1. August 2015 ein Freudentag für die verkehrsgeplagten Menschen", so Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl

Viele Unfälle – Umfahrung steigert Verkehrssicherheit!
Im Zeitraum von 2010 bis 2014 ereigneten sich 103 Unfälle mit 133 Personenschäden. Mit der Fertigstellung der Umfahrung sollen die zahlreichen Unfälle zukünftig der Vergangenheit angehören.

Heimische Wirtschaft profitiert vom Straßenbau
Das Gesamtinvestitionsvolumen beträgt 13 Millionen Euro. Die Straßen- und Brückenbauarbeiten für die Umfahrung Gmunden-Ost wurden nach EU-weiter Ausschreibung an die Bietergemeinschaft Felbermayr BauGmbH & Co KG und Mittendorfer BauGmbH & Co KG" vergeben. „Davon profitierte auch die regionale Wirtschaft und sicherte bzw. schaffte Arbeitsplätze in der Region", zeigt sich Landeshauptmann-Stellvertreter Hiesl erfreut.

v.l.n.r.: Bgm Rudolf Raffelsberger, Bgm Fritz Steindl, LHStv Franz Hiesl, LH Josef Pühringer, LAbg Martina Pühringer, Bgm Stefan Krapf

DIE ERSTEN FAHRZEUGE SIND BALD FERTIG!

Der Vossloh TramLink V3, so die nüchterne Bezeichnung für eines der modernsten stadt.regio.tram. Straßenbahnfahrzeuge der Welt, wird gerade im spanischen Valencia gefertigt. Anfang Dezember kommt das erste Fahrzeug nach Gmunden.

Im Vossloh-Werk Valencia wurden bereits zahlreiche Teile für alle neuen Fahrzeuge gefertigt. Beim ersten kam es Mitte August zur „Hochzeit". Das bedeutet, das Fahrwerk und das Fahrgestell wurden miteinander verbunden und bilden eine Einheit. Sobald das Fahrzeug fertiggestellt ist, wird es auf Herz und Nieren überprüft. Parallel dazu werden die nächsten Fahrzeuge im Werk fertiggestellt.

Insgesamt werden 11 Straßenbahnfahrzeuge gebaut: acht Fahrzeuge für die stadt.regio.tram. Gmunden-Vorchdorf und drei Fahrzeuge für die Attergaubahn zwischen Attersee und Vöcklamarkt. Im Vossloh TramLink V3 werden zahlreiche neue Erkenntnisse hinsichtlich Energieeinsparungen aus dem Wiener Forschungsprojekt Eco Tram verwirklicht.

Ein neues Wärmepumpensystem zum Beispiel verbraucht um 25% weniger Energie zum Heizen und Kühlen als herkömmliche Systeme. Gleichzeitig wird dadurch der Geräuschpegel wesentlich geringer.

Mitte November ist die Abnahme des ersten Fahrzeuges. Dann geht es auf die weite Reise von Valencia nach Vorchdorf, wo das neue Fahrzeug am 04. Dezember empfangen wird. Das zweite Fahrzeug wird bereits Anfang Jänner geliefert. Im Frühjahr 2016 nehmen die ersten drei neuen Fahrzeuge den Betrieb auf.

ANTWORTEN ANSTATT OFFENER FRAGEN

1. SIND DIE GESCHÄFTE ERREICHBAR?

Alle Geschäfte, die Gastronomie sowie die anderen Betriebe werden immer erreichbar sein. Für Fußgänger werden entsprechende Wege, Brücken und Zugänge zu den Geschäften errichtet, sodass diese sicher und jederzeit erreichbar sind.

2. WIRD ES NOCH PARKPLÄTZE GEBEN?

Durch den Baustellenbetrieb werden nur vereinzelt oberirdische Parkplätze wegfallen. Die Tiefgaragenplätze im Zentrum bleiben natürlich erhalten und so gut wie immer erreichbar.

3. WARUM DER ZWEIGLEISIGE AUSBAU?

Der zweigleisige Ausbau zwischen Café Baumgartner und Seebahnhof ist deshalb notwendig, weil die Tram im Fließverkehr mitfahren wird und nicht im Gegenverkehr geführt wird.

4. KANN MAN AUF DEN GLEISEN FAHREN?

Ja, natürlich. So wie im Bereich Klosterplatz werden auch im Zentrumsbereich die Schienen in die asphaltierte Fahrbahn eingebettet und auch von ein- und zweispurigen Fahrzeugen befahrbar sein.

5. BESTEHT GEFAHR FÜR DIE HISTORISCHE BAUSUBSTANZ?

Nein, denn jedes einzelne Gebäude entlang des Bauabschnittes wurde im Vorhinein durch unabhängige Gutachter, bestehend aus Statikern, Erschütterungsexperten und Geologen überprüft. Darüber hinaus gibt es umfassende Beweissicherungsverfahren, die Immobilieneigentümern eine rechtliche Sicherheit geben, sollten doch Schäden an Gebäuden auftreten.

6. WIRD DAS TRAUNTOR VERÄNDERT?

Nein, es sind keine baulichen Veränderungen notwendig. Wie auch in anderen Städten meistert die Tram diese enge Passage problemlos.

7. WERDEN DIE ALTEN SCHIENEN VERWENDET, DIE JETZT NOCH UNTER DER STRASSE LIEGEN?

Nein, die alten Schienen bis zum Rathausplatz entsprechen nicht mehr modernen Anforderungen, vor allem was den Unterbau für den Erschütterungsschutz betrifft.

8. WIE SIEHT DIE BAUMBILANZ AUFGRUND DER BAUARBEITEN AUS?

Im Bereich der Haltestelle ist es für die Bauarbeiten erforderlich zwei Baumreihen entlang des straßenseitigen Gehwegs zu entfernen. Drei Bäume werden ausgegraben und finden in Weyer eine neue Heimat. Die parkseitige Baumreihe wird nach Beendigung der Bauarbeiten wieder neu gepflanzt und – je nach Platzverhältnisse – um bis zu drei Bäumen vergrößert. Zwei Bäume finden weiters direkt in der Haltestelle Platz. Der Franz-Josef-Platz wird auch in Zukunft eine grüne Oase in der Gmundner Innenstadt sein. Für jene Bäume, die nicht wieder gepflanzt werden können, wird an anderer Stelle in Gmunden ein neuer Baum gepflanzt.

9. WAS WIRD NOCH GEBAUT?

Im Zuge der Bauarbeiten werden im Untergrund das alte Kanalnetz sowie die Wasser- und Gasleitungen saniert beziehungsweise erneuert. Die Traunbrücke wird neu gebaut und im gesamten Trassenbereich Verschönerungsmaßnahmen, wie zum Beispiel Pflasterungen, in die Tat umgesetzt. Alles zu sehr günstigen Konditionen für die Stadtgemeinde Gmunden.

10. WARUM EINE NEUE TRAUNBRÜCKE?

Die Traunbrücke steht auf mehr als 100 Jahre alten Holzpfahlfundamenten. Eine Garantie wird von Statikern für die Zukunft nicht mehr übernommen. Noch heuer geht die Brücke mit der B120 ins Eigentum der Stadt Gmunden über. In maximal 15 Jahren ist ein Neubau unumgänglich. Es ist technisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll, die aktuelle Brücke, deren Belastbarkeit deutlich unter den heutigen Normanforderungen liegt, zu verstärken. Die neue Traunbrücke soll auch Teil der Begegnungszone werden. Dementsprechend werden die Randsteine abgesenkt. Dadurch wird die neue Traunbrücke auch für die Fußgänger und Radfahrer wesentlich attraktiver.

11. WAS IST EINE BEGEGNUNGSZONE?

Ein Abschnitt, in dem jeder Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt ist. Es herrscht eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h, Halten und Parken ist nur auf dafür vorgesehenen Flächen erlaubt. Gleichberechtigung zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr animiert dazu, mit viel mehr Vorsicht und Rücksicht zu fahren. Niemand (mit Ausnahme der großen Brummer) wird ausgesperrt, aber auch niemand bevorzugt. Damit fällt für die Bewohner und Gäste der Innenstadt die unattraktive „Landesstraßen-Hürde" zwischen Seeseite und Altstadt. Die Gehsteigkanten werden in jenen Bereichen, die das sinnvoll erscheinen lassen, auf 3 cm abgesenkt – nicht überall, weil dabei auch Starkregen und Hochwasser eine Rolle spielen. Ähnliche, bekannte Beispiele sind die Linzer Landstraße oder die Mariahilfer Straße in Wien.

12. WO IST DIE BEGEGNUNGSZONE GEPLANT?

Entlang der neuen Trassenführung zwischen Klosterplatz und Graben. Zudem im innerstädtischen Bereich bis zur Pfarrhofgasse und entlang der Kuferzeile.

13. GIBT ES BAUSTELLEN-FREIE PHASEN?

Ja, im August 2016 sowie im Advent 2015 und 2016 wird es keine Bautätigkeiten in der Stadt geben. Damit wird Rücksicht auf den Sommertourismus und das Weihnachtsgeschäft genommen.

14. WIE VIEL KOSTET DAS PROJEKT UND WER ZAHLT WAS?

Insgesamt kostet das Projekt 30 Millionen Euro. Davon zahlen Bund und Land 80%. Die verbleibenden 20% also 6 Millionen Euro finanziert die Stadtgemeinde Gmunden. Für den erheblichen Mehrwert mit der neuen Brücke, den unterirdischen Erneuerungen und der optischen Neugestaltung des Zentrums sind dies sehr günstige Konditionen, wie sie die Stadtgemeinde in Zukunft nie wieder haben würde.

15. BRINGT DAS PROJEKT EINE REGIONALE WERTSCHÖPFUNG?

Fast alle beteiligten Firmen rund um das Projekt stadt.-regio.tram. stammen aus Oberösterreich oder aus anderen Teilen Österreichs. Viele Komponenten für die neuen Triebfahrzeuge stammen von österreichischen Produzenten. Das Projekt ermöglicht eine sehr breite direkte und auch indirekte Wertschöpfung - während und auch nach der Bauzeit.

16. WELCHE NEUE STRASSENBAHN WIRD DURCH GMUNDEN FAHREN?

Derzeit werden im spanischen Valencia die neuen Triebfahrzeuge des Typs Vossloh TramLink V3 gebaut. Hierbei handelt es sich um eine der modernsten Straßenbahnen der Welt, mit höchstem Fahrkomfort und Sicherheitsstandards. Der Tramlink V3 bietet 75 Sitzplätze und Multifunktionsbereiche für Rollstühle, Kinderwägen und Fahrräder. Durch die Niederflurtechnik und die baulichen Gegebenheiten bei den Haltestellen wird der Zugang zur Tram absolut barrierefrei sein.

17. AB WANN SIND DIE NEUEN STRASSENBAHNEN IM EINSATZ?

Anfang März 2016 werden die ersten drei neuen Straßenbahnen auf der Traunseebahn zwischen Klosterplatz und Vorchdorf in Betrieb gehen. Ab Sommer 2016 ist geplant, ein neues Fahrzeug auf der Straßenbahnlinie einzusetzen.

Im Zuge der Bauarbeiten rund um die stadt.regio. tram. in der Gmundner Innenstadt werden begleitend wichtige infrastrukturelle Maßnahmen umgesetzt. Auch das Stadtbild wird erheblich verschönert. Für die Gmundner Bevölkerung und die Besucher der Traunseestadt resultiert daraus ein deutlicher Mehrwert.

Mobilitätsstadtrat Wolfgang Sageder, seit genau 30 Jahren im Gmundner Gemeinderat und von Anfang an im Verkehrsausschuss tätig, verdeutlicht den großen Nutzen für die Stadt.

BEGEGNUNGSZONE

Herr Sageder, man hört immer wieder den Begriff Begegnungszone. Was ist darunter zu verstehen und wie kann man sich das vorstellen?

Wolfgang Sageder: „Eine Begegnungszone ist ein Bereich, in dem alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind. In dieser Zone gilt die maximale Höchstgeschwindigkeit von 20km/h. Vom Fußgänger, über Radfahrer bis zu Auto, Bus und Tram nimmt jeder auf den anderen besondere Rücksicht. "

Welche Vorteile ergeben sich aus der Begegnungszone?

Wolfgang Sageder: „Erstens einmal eine wichtige Entschleunigung in der Altstadt. Derzeit ist alles auf den Individualverkehr ausgerichtet. Rund 16.000 Fahrzeuge „durchschneiden" täglich die Stadt zwischen Traunbrücke und Graben. Die meisten davon haben aber die Innenstadt gar nicht als Ziel. Der Einzelne bleibt dabei auf der Strecke. Mit der Begegnungszone wird die Altstadt wieder ein Ort für die Menschen. Durch die Entschleunigung und gleichzeitige Verkehrsverminderung entsteht in Gmunden wieder ein Flair, wo man gerne verweilt und auch seine Einkäufe erledigt.

Durch die Neugestaltung mit Pflasterungen und anderen Gestaltungsdetails wird die Innenstadt optisch enorm aufgewertet. Die Zeiten, wo der Rathausplatz als Parkplatz verschwendet wird gehören dann endlich der Vergangenheit an. Ein bekanntes Beispiel ist die Linzer Landstraße, die seit der Einrichtung der Begegnungszone einen ungeahnten Boom erfährt. Ich habe mir noch zahlreiche weitere Beispiele im In- und Ausland angesehen. Zuletzt in der Stadt Ulm, auch dort funktioniert dieses Prinzip bestens."

Wo wird die Begegnungszone in Gmunden eingerichtet?

Wolfgang Sageder: „Auf der Tramstrecke zwischen Klosterplatz und Graben und auch in großen Teilen der Altstadt. Zum Beispiel der Marktplatz mit den umliegenden Gassen, sowie in der Kuferzeile. "

DER MEHRWERT FÜR ALLE GMUNDNERINNEN UND GMUNDNER

Wie genau sieht der Mehrwert für die Gmundnerinnen und Gmundner aus dem Projekt stadt.regio.-tram. aus?

Wolfgang Sageder: „Im Prinzip ist das die Hauptaussage: Es geht um viel mehr als ein Verkehrsprojekt! Die Gmundnerinnen und Gmundner bekommen neue Straßen, neue Plätze, neue Beleuchtung und Pflasterung und Einbauten. Der Kanal in der Theatergasse ist 65 Jahre alt. Da besteht höchster Handlungsbedarf. Und auch die Gas- und Wasserleitungen werden erneuert. Außerdem bekommen wir eine neue Traunbrücke. Aufgrund dieser unvergleichlichen Gesamterneuerung Gmundens sprechen wir von einem Jahrhundertprojekt."

Sind das nicht Maßnahmen, die auf einen Schlag enorm viel kosten?

Wolfgang Sageder: „Natürlich kostet das alles Geld, aber im Zuge des stadt.regio.tram.-Projektes profitiert die Stadtgemeinde von einer besonders hohen Förderung seitens des Landes. Solche Konditionen werden wir nie mehr in Anspruch nehmen können. Wenn wir zum Beispiel noch 15 Jahre mit dem Bau der neuen Brücke warten würden, wäre dies dann eine erheblich größere Kostenbelastung für die nächste Generation. Wir müssen jetzt die Chance beim Schopf packen!"

DAS NEUE VERKEHRSLEITSYSTEM

Durch die Bauarbeiten wird die Erreichbarkeit einiger Ziele für Gmunden-Besucher schwieriger sein. Wie steuert man dem entgegen?

Wolfgang Sageder: „Wichtig ist uns, dass das neue Leitsystem ein nachhaltiges ist. Es wird also auch nach der Bauphase bestehen bleiben. Wir wollen die Besucher zielgerichtet in die richtige Richtung führen. Die Stadt wird in zwei große Zonen eingeteilt: Gmunden Ostufer und Gmunden Westufer.

Glücklicherweise verfügen wir über ausreichende Umfahrungsstrecken, sodass niemand zwingend durch die Innenstadt fahren muss, wenn man zum Beispiel von Oberweis kommend zum Schloss Ort möchte, oder von Altmünster kommend zur Grünbergseilbahn. Die sehr plakativen und für Jedermann und -frau verständlichen Leitschilder beginnen bei den großen Stadteinfahrten und werden ins Zentrum hinein immer feingliedriger werden, bis zum einzelnen Parkplatz."

MEHR ALS EIN VERKEHRSPROJEKT!

DIE MOBILITÄT DER NÄCHSTEN GENERATIONEN

Für den Großteil der jungen Generation bedeutet Mobilität Mittel zum Zweck. Auf PS-starke Statussymbole können die meisten verzichten. Der Umweltgedanke ist heutzutage bei den jungen Menschen sehr stark verankert und deshalb auch wichtig.

Wir machten die Probe aufs Exempel und baten einige Schüler der Neuen Mittelschule Gmunden-Stadt, uns ihr Verständnis von Mobilität zu vermitteln. Dabei kamen überraschende Ansichten zum Vorschein:

Wir wollen keine Staus sondern bequem von A nach B!
Was für viele Vertreter der Generation 40+ oft noch eine Überwindung darstellt, gilt für die Teenager zwischen 12 und 13 Jahren bereits als Selbstverständlichkeit. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden bewusst täglich in Anspruch genommen. Die Gründe liegen auf der Hand:

UMWELTSCHONEND: Heute weiß jedes Kind, dass die Beförderung einer großen Anzahl an Personen gesammelt im Bus oder in der Straßenbahn wesentlich umweltfreundlicher ist, als eine große Anzahl einzelner Autos im Straßenverkehr.

PRAKTISCH: Wer mit der Straßenbahn fährt, ist sicher unterwegs und muss sich keine Gedanken über einen Parkplatz machen. Ausserdem kann man durch die längeren Fahrzeiten am Abend ausgiebiger fortgehen.

COOL: Wirklich cool ist, wer auf die Vernunft setzt. PS-verliebte Individualisten gehören mittlerweile einer aussterbenden Spezies an. Mit den Öffis erspart man sich ein Zweitauto – wenn das Angebot passt. Viel Geld in Anschaffung und Erhaltung, das man sich ersparen kann. Diese Einstellung wird sich auch nicht ändern, wenn die Teenager einmal ihren eigenen Führerschein besitzen.

„Nur Schüler?"
Eine Frage wollten die Teenager noch beantwortet wissen: was meint man eigentlich damit, wenn von gewissen Personen die Rede ist, dass „nur Schüler" in der Bahn oder im Bus sitzen? Was ist ein „nur Schüler?" Nur ein halber Mensch? Weniger wert...? Hat schon mal jemand „nur Pendler" gesagt? Die Grundlage hinter der Bezeichnung „nur Schüler" entbehrt jeder Logik. An dieser Stelle kann die Frage leider nicht beantwortet werden.

Für die Jugend dauert „das Ganze" mit der stadt.regio.tram. durch Gmunden schon viel zu lange. Wenn´s nach ihnen ginge, wäre die mobile Zukunft schon heute längst Realität.

ICH MÖCHTE GMUNDEN GENIESSEN!

Markus Medl, 23-jähriger Student aus Gmunden pendelt regelmäßig zur juridischen Fakultät nach Linz. Auch er kann die Fertigstellung der stadt.regio.tram. in Gmunden nicht mehr erwarten. Die Anbindung an die ÖBB-Strecke wird viel einfacher sein. Und wenn er in seiner Heimatstadt Gmunden ist, bietet die stadt.regio.tram. für ihn einen erheblichen Mehrwert.

„Mit der stadt.regio.tram. und der damit verbundenen Begegnungszone bekommt Gmunden endlich wieder das Flair zurück, das es sich verdient. Einerseits die geschichtsträchtigen Gebäude, andererseits eine moderne Form der Mobilität, auf die wir stolz sein werden. Die Automassen bleiben aus und Gmunden kann sich dadurch wieder weiter entwickeln. Ich möchte Gmunden genießen, genau so wie jeder Einheimische und jeder Besucher. Mit der stadt.regio.tram. geht's mit der Lebensqualität in der Traunseestadt noch weiter bergauf. Eine Diskussion über die Sinnhaftigkeit der stadt.regio.tram. verstehe ich nicht."

Markus Medl
23 Jahre, Jus-Student aus Gmunden

UMWELTFREUNDLICH – NACHHALTIG – STADT.REGIO.TRAM.!

Der öffentliche Verkehr und vor allem der Schienenverkehr ist eine ideale Alternative zum Individualverkehr. Vor allem wenn es darum geht, die Treibhausgase zu reduzieren.

Man kann natürlich niemand zwingen, statt mit dem Auto zu fahren, das Fahrrad zu nehmen, zu Fuß zu gehen oder auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Aber man kann Anreize dazu bieten, ist DI Otto Kienesberger, Gmundner Gemeinderat der Grünen, überzeugt.

Die Alternativen zum Auto lösen mehrere Probleme gleichzeitig:

- Staus werden vermindert
- die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen wird geringer
- wichtige Ziele des Klima- und Umweltschutzes werden erreicht

Die Ressourcen von Erdöl und Erdgas sind nicht unendlich vorhanden. Gleichzeitig sind deren Gewinnung und Transport mit erheblichen Umweltrisiken verbunden. Öl und Gas werden in Zukunft durch die Knappheit ein Luxusgut für ein paar wenige sein. Mit der Straßenbahn kann Gmunden hinsichtlich Mobilität eine weiche Landung hinlegen.

Hohe Energieeffizienz im öffentlichen Verkehr

Die Emissionen des motorisierten Individualverkehrs nehmen eine Schlüsselrolle bei den Umweltbelastungen ein. In Österreich sind die Emissionen aus dem Verkehr nach dem Kyoto-Ziel nicht gesunken, sondern seit 1990 sogar um rund zwei Drittel gestiegen. Die Straßenbahn hingegen zählt zu den umweltfreundlichsten Verkehrsmitteln.

Die Straßenbahn ist zudem mehr als ein Verkehrsmittel. Sie bietet die Chance der Umgestaltung des Straßenraumes in der Innenstadt. Mit der Begegnungszone in der Gmundner Innenstadt werden Anreize für die umweltfreundlichsten Verkehrsarten geschaffen: fürs Gehen und Radfahren!

DI Otto Kienesberger
Gmundner Gemeinderat, Die Grünen

KFZ-VERKEHR HAT HOHEN ENERGIEVERBRAUCH

*Besetztungsgrad: 1,17 Personen pro Fahrzeug

Quelle: Energieagentur 2009[EN], ÖBB 2011[EN], E-Control 2012[EN], Grafik: VCÖ 2012

TOURISMUS GANZ ÖFFENTLICH!

Das Mobilitätsverhalten der Urlauber in der Ferienregion Traunsee verändert sich von Jahr zu Jahr hin zum öffentlichen Verkehr. Ein Trend, der durch die neue stadt.regio.tram. Gmunden-Vorchdorf auch neue touristische Impulse in die Region bringt.

Zumeist sind es Großstädter, die ihren Urlaub in der Ferienregion Traunsee verbringen, darunter auch sehr viele junge Menschen. In den Großstädten verzichten immer mehr Leute auf ein eigenes Auto, weil es teuer, unpraktisch und durch die zumeist optimale Vernetzung öffentlicher Verkehrsmittel auch unnötig ist. Diese Urlauber reisen dann auch öffentlich zum Urlaubsort an. Umso wichtiger ist für diese Gäste eine gute Infrastruktur vor Ort. Auch viele Kongressbesucher reisen öffentlich nach Gmunden an.

Eine wichtige Vereinfachung für die Gäste wäre ein Allround-Ticket, mit dem man sämtliche Verkehrsmittel auf Straße, Schiene, Wasser und auf den Berg benutzen kann. In der Schweiz wird dieses Allround-Ticket bereits seit Jahren sehr erfolgreich angeboten.

Große Investitionen für die Allgemeinheit werden bei den Besuchern und Anrainern gleichermaßen goutiert. Bestes Beispiel dafür ist die neue Grünbergseilbahn. Allerdings hat man auf dem Grünberg auch zusätzliche Attraktionen wie die Sommerrodelbahn oder den Abenteuerspielplatz geschaffen. Die Grünbergseilbahn ist nur Mittel zum Zweck. So verhält es sich aus touristischer Sicht auch mit der stadt.regio.tram. in der Gmundner Innenstadt. Die Begegnungszone ist die Chance für die Stadt, neue Attraktionen zu schaffen. Grandios wäre zum Beispiel ein teils überdachter Rathausplatz für Veranstaltungen. Auch Nostalgiefahrten mit den historischen Straßenbahngarnituren durch die Stadt wären so eine Attraktion. Das würde auch sehr gut zum Thema „Entschleunigung für die Urlaubsgäste" passen.

Die stadt.regio.tram. ist aus mehreren touristischen Gesichtspunkten ein wichtiger Impulsgeber für die Zukunft. Was es braucht ist ein Konzept, das konsequent durchgezogen wird.

Andreas Murray
Tourismusdirekt, GF Ferienregion Traunsee

DI Horst Gaigg
Geschäftsführer Technologiezentrum
Salzkammergut GmbH

BETRIEBE – MOBILITÄT – RAUMENTWICKLUNG

Mit BEMORE, einem Projekt gefördert im Rahmen der Smart-Cities-Initiative des klima+energiefonds, konnten im Laufe des vergangenen Jahres zahlreiche neue Erkenntnisse hinsichtlich Energieraumplanung in der Stadtregion Gmunden gewonnen werden. Projektkoordinator DI Horst Gaigg vom Technologiezentrum Salzkammergut-Gmunden schildert im folgenden Interview was genau hinter BEMORE steckt.

Was war der Antrieb zu diesem Projekt?
Horst Gaigg: Man muss sich das so vorstellen: in der Region Gmunden-Traunsee leben nicht weniger als rund 50.000 Menschen in 9 Gemeinden. Vor allem die nördlichen Gemeinden in der Nähe der A1 haben sich in den vergangenen Jahren stark entwickelt, was die Ansiedlung von Privathaushalten aber auch Betrieben betrifft. Derzeit bieten sich vielversprechende Chancen, die Konstellation von Akteuren, Rahmeninstrumenten und Einzelprojekten zu bündeln und integrativ umzusetzen. Und um herauszufiltern, was es dafür braucht wurde das Projekt BEMORE ins Leben gerufen.

Wie war die Herangehensweise dabei?
Horst Gaigg: Das Projekt basiert auf drei Säulen: den Betrieben, der Mobilität und der Raumentwicklung. Als verbindendes Glied fungiert die stadt.regio.tram. Gmunden-Vorchdorf, die in allen drei Schwerpunkten eine wichtige Rolle spielt. Für jedes der drei Themen wurde ein spezialisiertes Ingenieurbüro beauftragt, die Paramater abzustecken und neue Konzepte zu erarbeiten.

Welche Ergebnisse konnten nach einem Jahr Projektarbeit erzielt werden?
Horst Gaigg: Nun, in Sachen Betriebe wurde zum Beispiel versucht, ein gemeinschaftliches Energiemanagement aufzubauen. Die Betriebe tauschen sich untereinander aus und profitieren von den Erfahrungen des anderen. So wird etwa eine technische Gebäudesanierungen rascher umgesetzt oder die Entscheidung für einen umweltfreundlichen Elektrostapler fällt leichter. Im Bereich Mobilität wurde festgestellt, dass die Zugänglichkeit zu den öffentlichen Verkehrsmitteln noch verbesserungswürdig ist. Die stadt. regio.tram. bildet das Rückgrat des regionalen öffentlichen Verkehrsnetzes. Jedoch braucht es noch zusätzlich ein so genanntes Mikro-ÖV-System als Zubringerdienst. Ein weiterer Schwerpunkt ist zum Beispiel die Schaffung einer einheitlichen Mobilitätskarte, die die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel wesentlich vereinfacht und dadurch noch attraktiver macht. Im Bereich Energieraumplanung geht es darum, dass man zum Beispiel beim Hausbau versuchen sollte, mehr auf qualitätsvolle Dichte im ländlichen Raum zu setzen. In Form von Reihenhäusern erspart man sich durch die Bauweise erhebliche Heiz- und Energiekosten. Und auch die Siedlungsnähe zur stadt.regio.tram. birgt Potential in der persönlichen Energie- und damit verbundenen Kostenersparnis, indem man etwa auf ein zweites Auto verzichten kann.

Was geschieht nun mit den Ergebnissen?
Horst Gaigg: Das vergangene Jahr und die daraus entstandenen Ergebnisse bilden die Basis für den Anfang der Umsetzung unter der daraus folgenden Verwirklichung einer wahren Smart-Region Gmunden-Traunsee. Die Expertisen verschwinden nicht in irgendeiner Schublade, sondern es gibt bereits fortlaufende Gespräche, wie man dieses und jenes Projekt verwirklichen könnte.

Was macht BE.MO.RE so einzigartig?
Horst Gaigg: Sicherlich die Tatsache, dass noch nie in dieser Art und Weise versucht wurde, sämtliche Schwerpunkte derart integrativ zu behandeln. Die Region ist als großes Ganzes zu betrachten, wenn man will wie ein großes Uhrwerk, bei dem auch das kleinste Zahnrädchen stimmen muss, um als Ganzes zu funktionieren. Dinge wie Gemeindegrenzen oder Angst vor Neuem sind da nur hinderlich. Bleiben wir beim Uhrwerk als Metapher für die Region Gmunden-Traunsee. Die stadt.regio.tram. würde ich als sehr wichtiges Pendel und Antriebsmotor bezeichnen.

Mag. Daniela Kain von klima+energiefonds bei ihren Ausführungen zum Projekt.

Der Bahnhof Engelhof war Ausgangspunkt der Veranstaltung am 23. Juni.

Die Projektbeteiligten von klima+energiefonds, stadtland, sattler energie consulting, komobile, Technologiezentrum Salzkammergut Gmunden und Stern & Hafferl Verkehr mit den Bürgermeistern aus Gmunden, Gschwandt, Kirchham und Vorchdorf.

Die stadt.regio.tram. als Mittelpunkt des BE.MO.RE Projektes und gleichzeitig als idealer „Vortragssaal".

KÖRPERLICH UND GEISTIG MOBIL IN DIE ARBEIT

Der Bezirk Gmunden ist ein wirtschaftlich sehr starker Bezirk. Der Tourismus im Süden und die Industrie im Norden bieten sehr viele Beschäftigungsmöglichkeiten. Umso wichtiger ist es, eine rasche und kostengünstige Erreichbarkeit der zahlreichen Arbeitsplätze zu schaffen.

Jacqueline Beyer, Geschäftsstellenleiterin des Arbeitsmarktservice Gmunden kann beruhigter als ihre Kollegen in anderen Bezirken sein. Die Arbeitsmarktzahlen von Juli 2015 verdeutlichen es sehr eindrucksvoll: entgegen der Österreichquote von 8,1 Prozent und der Oberösterreichquote von 5,6 Prozent lag die Arbeitslosenrate im Bezirk Gmunden bei „nur" 4,2 Prozent.

Ein Szenario bleibt jedoch immer gleich: Personen mit fehlender Ausbildung sind häufiger und länger von Arbeitslosigkeit bedroht. Gleichzeitig ist die Mobilität und die damit verbundene Flexibilität ein wichtiges Kriterium bei Einstellungsgesprächen. Ein hohes Maß an geistiger und auch körperlicher Mobilität verkürzt die Arbeitslosigkeit.

Zahlreiche Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind oft abhängig von einem gut funktionierenden und auch leistbaren öffentlichen Verkehrsnetz. Der Ausbau der stadt.regio.tram Gmunden-Vorchdorf ist ein wichtiger Schritt für die Mobilität aller Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen in der Region.

Jacqueline Beyer
Geschäftsstellenleiterin AMS-Gmunden

BESSERE VERBINDUNGEN FÜR ARBEITNEHMER

Im Norden des Bezirkes Gmunden sind mit großen Industriebetrieben wie der Miba AG oder den Papierfabriken die größten Arbeitgeber angesiedelt. Die Miba Sinter Austria AG mit Standort in Vorchdorf beschäftigt rund 700 Mitarbeiter, darunter auch zahlreiche Pendler aus anderen Gemeinden. Insgesamt sind es 95 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, die täglich aus den Gemeinden Ebensee, Gmunden, Gschwandt und Kirchham nach Vorchdorf pendeln.

Für Miba-Arbeiterbetriebsrätin Elfriede Schober und ihre Kollegen stellt der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes eine besondere Bedeutung dar. Neben dem Umweltschutzgedanken bietet der öffentliche Verkehr sozial schwachen Menschen die nötige Mobilität, die gerade im ländlichen Raum verlangt wird.

Durch den Ausbau der stadt.regio.tram. Gmunden-Vorchdorf ergeben sich für die Miba, aber auch für die anderen großen Arbeitgeber im Norden des Bezirkes neue Chancen:

- Gewinnung von noch mehr Lehrlingen und Mitarbeitern aus dem südlichen Bezirk.
- Der Arbeitsweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird erheblich attraktiver und gleichzeitig die Umwelt entlastet.
- Die Parkplatzsituation auf den Firmengeländen würde sich entspannen.

Vor wenigen Jahren wurde auf der Vorchdorferbahn eine eigene Haltestelle für den Miba Sinter Stützpunkt errichtet. Dadurch erhöhte sich bereits die „öffentliche" Pendleranzahl erheblich. Wünschenswert wäre auch die Wiederbelebung und der Ausbau der Schienenstrecke Gmunden-Laakirchen. Auch dort gibt es bekanntlich sehr viele Arbeitsplätze.

Anpassung der Betriebs- und Arbeitszeiten

Wichtig wäre es aus Sicht des Miba-Arbeiterbetriebsrates, dass der Fahrtakt der stadt.regio.tram. Gmunden – Vorchdorf nahtlos an jenen der Vorchdorferbahn anknüpft um lange Wartezeiten zu vermeiden. Perfekt wäre die Anpassung der Betriebszeiten mit den Arbeitszeiten im Industriebetrieb. Üblicher Dienstbeginn ist um 06.00 Uhr morgens, derzeit besteht nur für relativ wenige Arbeitnehmer die Möglichkeit öffentlich zur Arbeit zu fahren.

Elfriede Schober
BRV Arbeiterbetriebsrätin Miba Sinter Austria GmbH

STADT.REGIO.TRAM. GEMEINDE VORCHDORF

Gunter Schimpl
Bürgermeister Vorchdorf

Die Marktgemeinde Vorchdorf ist die nördlichste Gemeinde des Bezirkes Gmunden und weithin als Standort großer Industriebetriebe bekannt. Vorchdorf ist aber gleichzeitig eine sehr lebenswerte Gemeinde mit aktivem Ortskern.

Denkt man an Vorchdorf, fallen einem rasch einige Merkmale ein: die Lage an der Autobahn, große Industriebetriebe, die Eggenberger Brauerei, der große Faschingsumzug, vielfältige Gastronomie, der schöne Ortskern und natürlich auch der Bahnhof als einer der Ausgangspunkte der Traunseebahn und zukünftigen stadt.regio.tram. Gmunden-Vorchdorf. Bürgermeister DI Gunter Schimpl klärte uns im Gespräch über die Vielseitigkeit seiner Gemeinde auf.

Was macht den besonderen Charakter von Vorchdorf aus?
Gunter Schimpl: „Zum einen sind wir bekanntlich sehr von großen Industriebetrieben wie der Miba oder Wick geprägt, andererseits hat sich Vorchdorf seinen dörflichen Charakter erhalten und präsentiert sich als Markt voller Leben. Bester Beweis ist unser schöner Ortskern mit vielen gesunden Betrieben. Wir zählen insgesamt rund 7.500 Einwohner in der Marktgemeinde, das Vereinsleben ist sehr aktiv. In Vorchdorf tut sich immer etwas: zahlreiche Kulturveranstaltungen und Sportevents prägen den Jahresablauf. Bei uns wird auch sehr oft geheiratet und gefeiert. Die perfekten Locations dafür sind die Kitzmantelfabrik, die Brauerei Schloss Eggenberg und der Hof Groß Höllnberg."

Viele große Unternehmen in der Gemeinde bedeuten also auch viele Arbeitsplätze?
Gunter Schimpl: „Ja genau, rund 3.000 Menschen haben in Vorchdorf ihren Arbeitsplatz. Da ist das Thema Pendler natürlich ein sehr wichtiges. Für den Standort der Miba wurde zum Beispiel eine eigene Haltestelle der Regionalbahn errichtet."

Wie sieht die allgemeine wirtschaftliche Landschaft in Vorchdorf aus?
Gunter Schimpl: „Neben den bekannten Großbetrieben sind hier zahlreiche Klein- und Mittelbetriebe angesiedelt. Sehr stolz sind wir auf den Werbering mit derzeit 111 Mitgliedern. Das verdeutlicht das gelebte „Miteinander" in der Gemeinde. Auch gastronomisch haben wir einiges zu bieten: vom Tankstellen-Bistro bis zu Gourmet-Restaurants bereichern ca. 30 Gastro-Betriebe das vielfältige Angebot."

Wie stehen die Vorchdorfer zur stadt.regio.tram?
Gunter Schimpl: „Für uns ist die Bahn nach Gmunden traditionell sehr wichtig. Für die Schüler und Pendler, die täglich komfortabel ans Ziel kommen. Wir Vorchdorfer sehen die Regio-Tram als Transportmittel für einen „Kurzurlaub vor der Haustüre" nach Gmunden. Auch ich genieße oft dieses stressfreie Reisen in die Bezirkshauptstadt. Und mit der Anbindung durch die Stadt werden Behördengänge oder auch der Besuch des Wochenmarktes wesentlich vereinfacht. Wir freuen uns auf die fertige stadt.regio.tram Gmunden-Vorchdorf!"

MIT DER BAHN ZUM BIER

Ein besonderer Ausflugstipp ist seit 1994 die Fahrt mit der Traunseebahn zur Brauerei Schloss Eggenberg in Vorchdorf. Bei einer Brauereibesichtigung wird in die Geheimnisse des Bierbrauens eingeweiht und anschließend auf eine Bierverkostung mit Brezn eingeladen. Gruppen ab 10 Personen können Montag bis Samstag nach Voranmeldung dieses Angebot buchen.

Info:
07612 – 795 2003 (Stern Verkehr)

BESUCHEN SIE DEN STADT.REGIO.TRAM-INFOWAGGON AUF DEM GMUNDNER FRANZ-JOSEF-PLATZ

Jeden Dienstag steht Ihnen Christa Holzinger von Stern & Hafferl Verkehr von 08.30 – 12.00 Uhr für Fragen und Antworten rund um das Projekt zur Verfügung.

www.stadtregiotram-gmunden.at

www.gmundeninfo.at

www.gmundner-strassenbahn.at

YouTube
www.youtube.com/user/stadtregiotram

NEU!

www.facebook.com/stadtregiotram

Tradition verbindet. Zukunft bewegt.

STADT. REGIO.TRAM.
gmunden – vorchdorf