Schienenverkehr
abseits großer
Ballungsräume
Ansätze für
kundennahe
Lösungen
KNOLL
TRAFFIC & TOURISTIC
SOLUTIONS

Agenda

- Perspektiven
- Erfahrungen
- Diskussion
- SRT Gmunden - Vorchdorf

Perspektiven

- Mobilität ist **der** bestimmende Faktor individueller Lebensgestaltung. Mobilität nimmt weiter zu. Das wird auch so bleiben
- Negative Folgen zunehmender Mobilität werden verstärkt wahrgenommen
- Marktanteile und Standortvorteile werden künftig noch stärker über die Erreichbarkeit gewonnen oder verloren werden
- Auf das eigene Auto verzichtet nur, wer auch Alternativen hat
- Im Vordergrund des ÖPNV-Angebotes muss daher immer die Qualität der Dienstleistung stehen
- Steigendes Qualitätsbewusstsein erzwingt bei Dienstleistungen positiv besetzte Unterscheidungsmerkmale (USPs)
- Genau jene Unterscheidungsmerkmale lassen sich als regionale Identität positionieren, wenn sie glaubwürdig sind
- In diesem Kontext ist die Zukunft der Regionalbahnen zu sehen.

Realitäten

Damals wie heute gilt:

...daher gehört sie intelligent genutzt

Fotos: Otfried Knoll

Erhaltung von Infrastrukturanlagen

Grundlagen für die Erstellung von Investitions- und Instandhaltungsprogrammen sind im Wesentlichen:

- Gesetzliche Vorgaben (Gesetze, Verordnungen, Normen)
- Zugzahlen, Streckenbelastung
- Erhebung von Alter und Zustand der Anlagen (z.B. Oberbaubestand, Weichenbuch, diverse Anlagen-Bücher für Fahrleitungsanlagen, Unterwerke, Sicherungsanlagen, Telekommunikationseinrichtungen)
- Bahneigene Instandhaltungsvorschriften (z.B. Fahrweg, konstruktiver Ingenieurbau, Bahnstromanlagen, Sicherungsanlagen)
- Herstellervorschriften (z.B. Sicherungsanlagen, Weichenantriebe)
- Erfordernisse aus diversen Überprüfungen (z.B. Überschreiten von Eingriffsschwellen, Umsetzung von Maßnahmen aus Brückenüberprüfungen, Umsetzung von Maßnahmen aus EK - Überprüfungen)

Quelle: StH 2016

Nutzungsdauer von Infrastruktur

Die Nutzungsdauer der Anlagen ist abhängig von der Streckenbelastung und dem verwendeten Material.

Beispielsweise beträgt sie bei den von Stern & Hafferl betriebenen Strecken in der Regel:

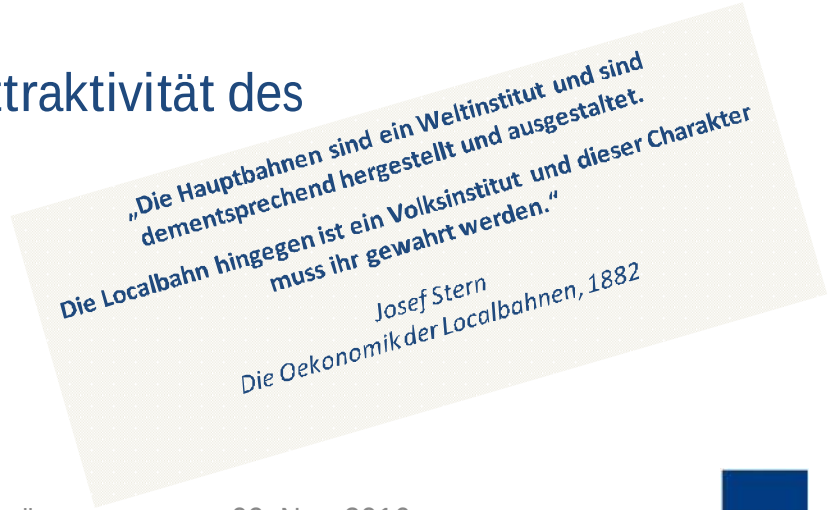
- 70 Jahre für Stahlschwellen
- 60 Jahre für Betonschwellen
- 40 Jahre für Holzschwellen
- 70 Jahre für Stahlmaste
- 60 Jahre für Betonmaste
- 50 Jahre für Holzmaste
- 25 Jahre für Sicherungs- und Telekommunikationsanlagen.

Quelle: StH 2016

Lokalbahnen - Teil des Verkehrssystems

- Lokalbahnen sind als zweckbestimmter Teil eines Gesamtsystems gebaut worden
- Gewollter Zweck war immer die örtliche, lokale Erschließung
- Sie waren und sind von der Attraktivität des Gesamt-ÖV-Systems abhängig
- Sie sind daher nur als zeitgemäße Einrichtungen existenzberechtigt
- Damit bestimmen sie aber auch die Attraktivität des Gesamtsystems!

Funktionalität bestimmt die Standards!



Effizienz, Adäquanz,...

Mögliche Beurteilungskriterien:

Verkehrspolitische Effizienz

- Erschließung der Regionen
- Schiene als Rückgrat des öffentlichen Verkehrssystems
- Standort- und Raumordnungspolitik, Beschäftigungspolitik
- Sozialpolitik (Daseinsvorsorge)

Verkehrswirtschaftliche Effizienz

- Aufgabenerfüllung im Gesamtnetz
- Beitrag zur Stärkung von Achsen
- Standortfaktoren (Arbeitsplätze, Wertschöpfung)
- Verlagerungseffekte, Klimaziele,...

Betriebswirtschaftliche Effizienz

- Produktionstechnische Synergien
- Kostendeckung
- Systemadäquanz.....

Was haben die Fahrgäste davon?

?

Beurteilungskriterien

- Gibt es im Rahmen anstehender Entscheidungen eine spezifische Entwicklungsstrategie für die betreffende Regionalbahn?
- Welchen Beitrag leistet die Regionalbahn bei der Verlagerung/Vermeidung von Straßenverkehr?
- Inwieweit trägt die Bahnlinie tatsächlich zur Regionalerschließung bei?
- Sind die Rahmenbedingungen der Finanzierung geeignet, Nebenbahnen in regionale Trägerschaft überzuführen und in dieser Trägerschaft zu attraktivieren?
- Kommt dabei ein vernünftig betreibbares Netz zustande?
- Sind regionale Partner vorhanden und sind diese kooperations- und beteiligungswillig?

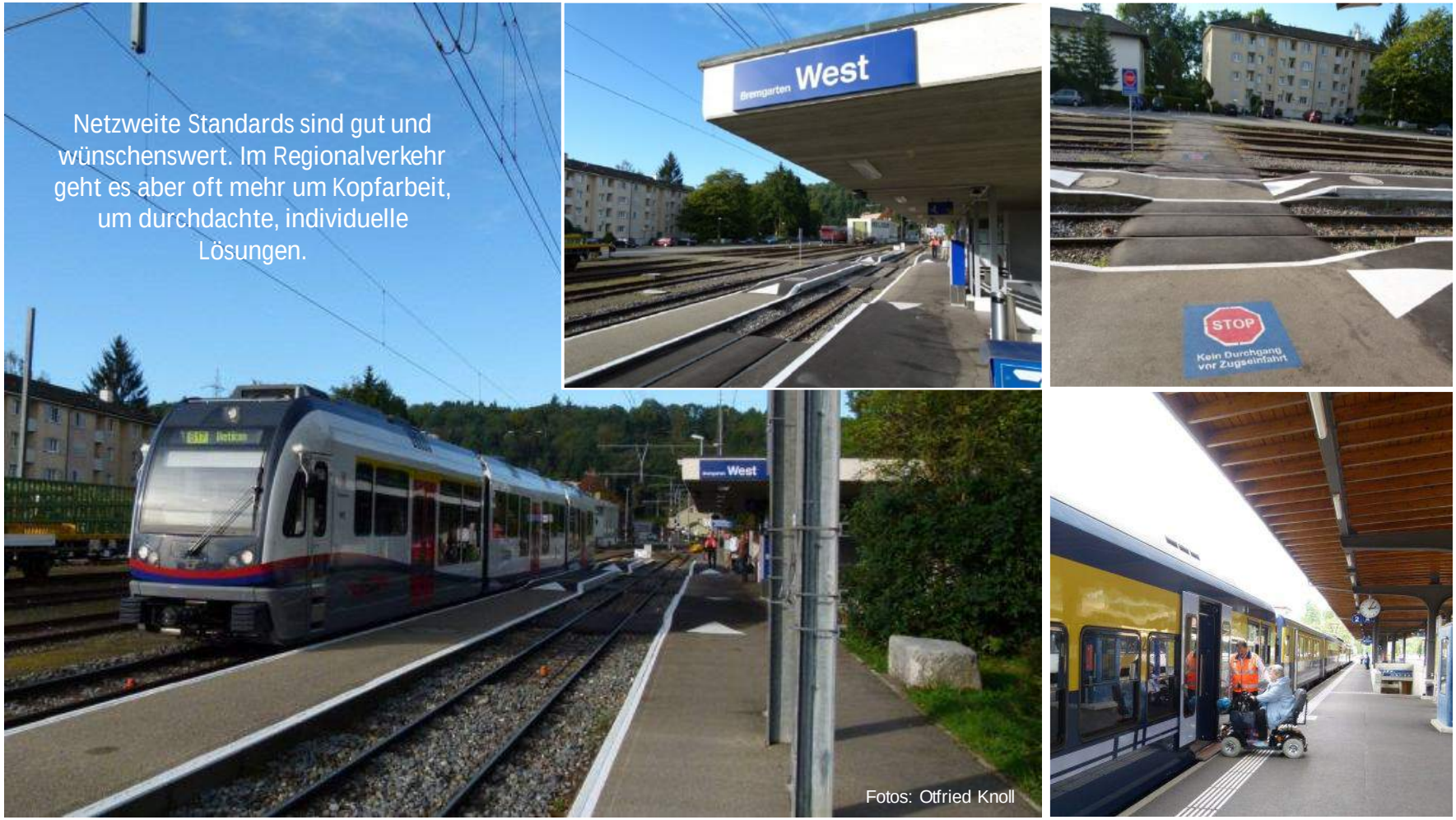
Kein Rezept, aber viele Zutaten

- Entscheidend für den Erfolg von Regionalbahnen ist, ob sie in der Region akzeptiert werden.
- Entscheidend ist auch, wie sie es schaffen, Multiplikatoren zu erreichen.
- Dazu müssen sie als „lifestyle-tauglich“ empfunden werden.
- Menschen aller Generationen müssen sich mit „ihrer Bahn“ identifizieren können.
- Es ist immer die Summe der kleinen Sympathiebringer, die alle zusammen wichtig sind.

Immer gegeben: Wahlfreiheit

Fotos: Otfried Knoll

Es muss nicht immer Neubau sein



Entwicklungen - Beispiel Tourismus

Tourismus damals: Im Vordergrund stand zuerst „Komme ich überhaupt hin“ => später: „Je mehr, desto besser“ => Folge: Massentourismus

- Tendenz erkennbar, dass der Freizeitverkehr mengenmäßig den Berufsverkehr überholt. Tatsächlich nimmt die Belastung touristischer Ziele mit Emissionen des Freizeitverkehrs zu
- Motiv für Freizeitverkehr: Ersatz von Alltagsbelastungen (auch des Berufsverkehrs) durch positive Erlebnisse.

Tourismus heute: Steigendes Qualitätsbewusstsein der Gäste erfordert neue Unterscheidungsmerkmale

- Wahrnehmung erfordert Profil. Profil bedeutet Orientierung
- Orientierung bedeutet Ausrichtung an den Wünschen der Gäste
- Trend in führenden Tourismusdestinationen: Angebote für Freizeitmobilität
- Regionen mit guten Mobilitätsangeboten haben aktuell gute Chancen, ein Alleinstellungsmerkmal (USP) zu begründen.

Vom Tourismus zum allgemeinen ÖV

Mögliches Ziel im Tourismus: Mobilität vor Ort von Pkw-Nutzung entkoppeln
Mögliches Ziel im Alltags-ÖV: Mobilität von Pkw-Besitz entkoppeln

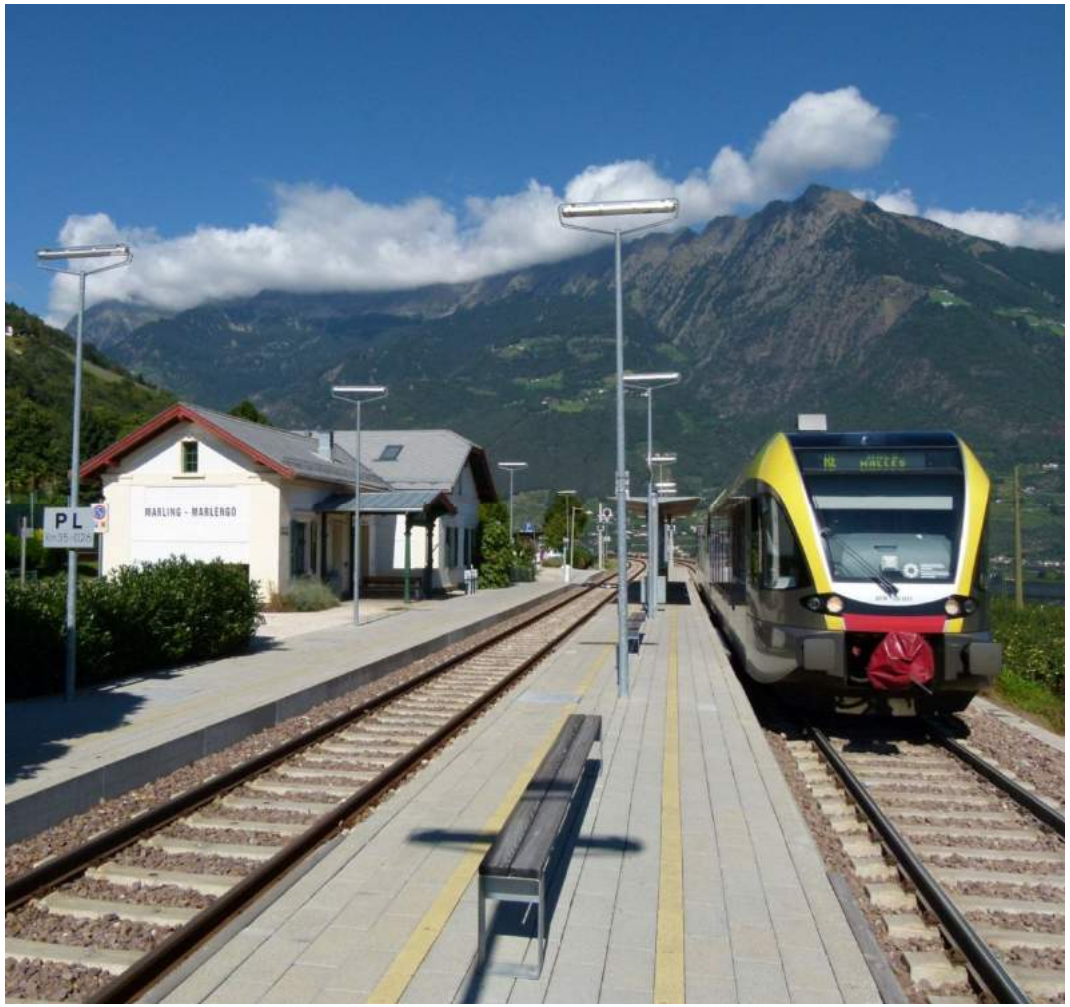
- Aus Muss- und Kann-Fahrern sollen **Ich-Will-Wählen-Fahrer** werden
- Hierbei geht es um Faktoren, die auf der Gefühlsebene ansetzen: Sicherheit, Sauberkeit, Freundlichkeit und Vorteilhaftigkeit für Alle
- Qualität im ÖV besteht nicht nur aus Taktfrequenz und Pünktlichkeit
- Ganz besonders geht es zunehmend auch um die „Wohnlichkeit“ der Verkehrsanlagen und Fahrzeuge
- Schmutzige und ungepflegte Warte“Häusln“ sind jedenfalls nicht Stand der Technik
- Es geht auch um die Nutzbarkeit im Sinne günstiger Tarife. Hier zeigt Südtirol, was Landesverkehrspolitik bewirken kann.

Ziel: Nahe bei den Menschen sein

Schweizer Lokalbahnen werden oft als besonders nahe bei ihren Kunden empfunden

Foto: Otfried Knoll

Zweck: Reisezeit nutzen, Funktionalität



Fotos: Otfried Knoll

Wohnliche Atmosphäre

Lifestyle-tauglich

Gut zugänglich

Haltestellen einmal anders - Bregenzerwald

Fotos: Klaus Matzka

Auch in Städten

- Straßenbahnen galten in den 1970er Jahren als antiquiert und die Stadtentwicklung behindernd
- In Frankreich erkannte man, dass es nicht genügt, neue Straßenbahnen zu bauen, sondern man musste die städtische Bevölkerung „anders abholen“: Mit der gleichzeitigen Erneuerung des öffentlichen Raumes, sowohl in Wohnquartieren als auch in den Zentren
- Architektonisch qualitätsvolle Ausstattungsmerkmale an Strecken, Oberleitungen, Haltestellen und Fahrzeugen bilden dort immer ein abgestimmtes Ganzes.
- Wiedereinführung der Straßenbahnen in mittlerweile über 20 französischen Städten

Déjà vu? Otto Wagners Stadtbahn!

Aufwertung des öffentlichen Raumes

Wiedereinführung der Tram Dijon

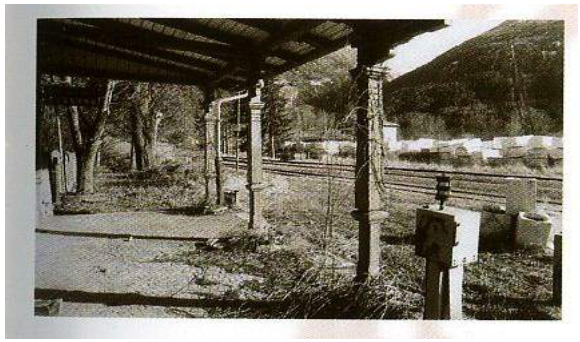
Fotos: Otfried Knoll

Von der Idee zur USP

- Dem Land Südtirol ist es gelungen, die Themenführerschaft bei der Angebotsqualität eines landesweiten öffentlichen Verkehrssystems zu übernehmen
- Integrationsgrad und Angebotsdichte sind beeindruckend, noch mehr aber das innovative Tarifsystem, mit dem gezielt öffentliche Mobilität auch für junge Leute und Senioren gefördert wird
- LH Durnwalder ließ in seiner 5. Regierungserklärung 2008 mit dem Satz aufhorchen: „Ich glaube, dass die große Zeit des Individualverkehrs vorbei ist. Er ist ein Opfer seines eigenen Erfolgs. Die große Zeit des öffentlichen Nahverkehrs, seine Renaissance, steht noch bevor."
- Das sichtbare Handlungsportfolio des Landes bestätigt diese Haltung
- Hintergrund des klar erkennbaren Wertewandels war das im ÖPNV Südtirols wichtigste Projekt der letzten beiden Jahrzehnte: Die erfolgreiche Wiederinbetriebnahme einer Lokalbahn.

Vinschgerbahn Meran - Mals

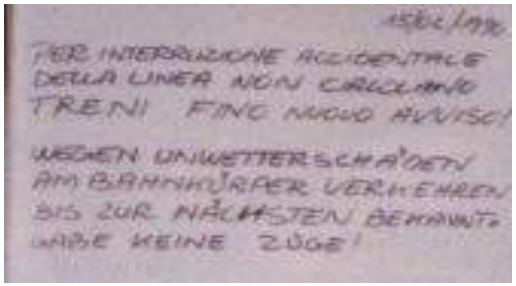
Werbeprospekt von Trafoi. Man erwartet sich einen touristischen Aufschwung durch die Bahn.



1991 scheint an der zum „Ramo Secco“ erklärten Vinschgerbahn alles besiegelt. Die Bahn ist eingestellt. Bahnhöfe und Bahnanlagen verfallen.

Vinschgerbahn Meran - Mals

Ab 1991 wird diese Parole an Bahnhöfen, Unterführungen und zahlreichen öffentlichen Gebäuden im gesamten Vinschgau aufgemalt. Die Provokation wird auch als solche aufgefasst, führt aber letztlich zum Erfolg.



Reaktivierung Vinschgerbahn

- Die „Kein Zug – Keine Stimmen“ - Aktion leitete eine Phase verstärkter Bewusstseinsbildung bei Bürgern und Politikern ein
- In der Frage der Reaktivierung war es nicht anders als seinerzeit beim Bahnbau: Es gab es Leader, Mitläufer und Gegner
- Die Unterstützung aus der Region, durch die Gemeinden, durch die Tourismusverbände und durch die Bevölkerung war unterschiedlich, von abwartend bis massiv
- Letztlich wurde das Land Südtirol zur treibenden Kraft
- Die Bahnanlagen wurden in einem politisch günstigen Zeitfenster in das Landeseigentum übernommen, ein neues Betriebskonzept entwickelt und die Strecke grundlegend erneuert
- Den Gemeinden wurden Aufgaben zugewiesen.

Reaktivierung Vinschgerbahn

- Die Vorwärtsstrategie des Landes – die auch erst nach langem Zögern erkennbar wurde – wird inzwischen allseits anerkannt
- Ohne die Überzeugungsarbeit vieler Persönlichkeiten aus dem Vinschgau wäre das Land aber nicht als Alleinfinanzier zu gewinnen gewesen: Die Investitionskosten einschließlich Beschaffung von 12 Niederflur– Dieseltriebwagen betrugen rund 120 Mio. €
- 2005 Wiederaufnahme des Betriebes, sofort sehr hohe Nachfrage, prognostizierte Fahrgastzahl 1 Mio pro Jahr weitaus übertroffen
- Sehr bald Kapazitätsengpässe durch starken Tourismus- und Fahrrad-Mitnahmeverkehr
- Aktuell ist die Elektrifizierung der Gesamtstrecke in Bau
- Die Vinschgerbahn als DAS Erfolgsbeispiel Südtiroler Verkehrspolitik war nur der Beginn vielfältiger Attraktivierungsmaßnahmen landesweit.

Markanter Erfolg

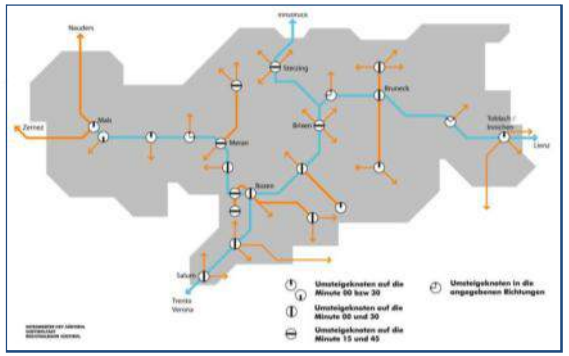
2007: 1,8 Mio Fahrgäste
2010: 2,0 Mio Fahrgäste

Fotos: Otfried Knoll (2), STA (1)

Erfolgsfaktoren Vinschgerbahn

- Bürger und politische Vertreter vor Wiederinbetriebnahme vom Projekt überzeugt (allerdings nicht alle!)
- Intensive Einbindung der Gemeinden
- Taktfahrplan, gute Abstimmung der Bus- und Bahnfahrzeiten
- Fahrzeiten nur wenig länger als auf der Straße
- Verlässlichkeit und Pünktlichkeit, insbes. Anschlusssicherung
- Komfort (ebener Einstieg bei 55 cm Bahnsteighöhe)
- Park+Ride und gute Fahrradabstellmöglichkeiten
- Radverleihsystem Südtirol Rad
- Sauberkeit (die Züge werden nach jeder Fahrt gereinigt)
- Niedrige Fahrpreise, insbesondere bei Zeitkarten
- „Swissness gepaart mit Italianità“.

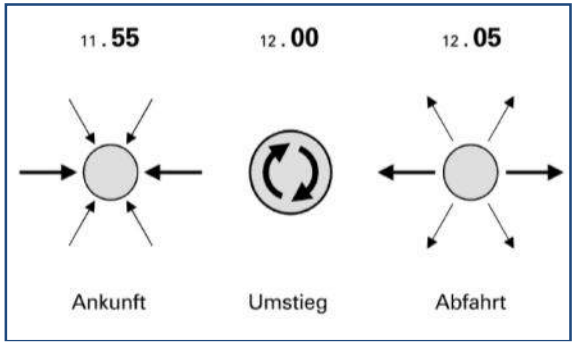
Öffentlicher Nahverkehr in Südtirol



1. Meilenstein

Südtirol Takt:

- Einführung Stunden- und Halbstundentakt
- flächendeckendes öffentliches Verkehrsnetz
- Feinabstimmung aller Fahrpläne
- nahtloses Umsteigen Bus/Bahn



AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL
Abteilung 38 - Mobilität
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTO ADIGE
Ripartizione 38 - Mobilità
2

Öffentlicher Nahverkehr in Südtirol

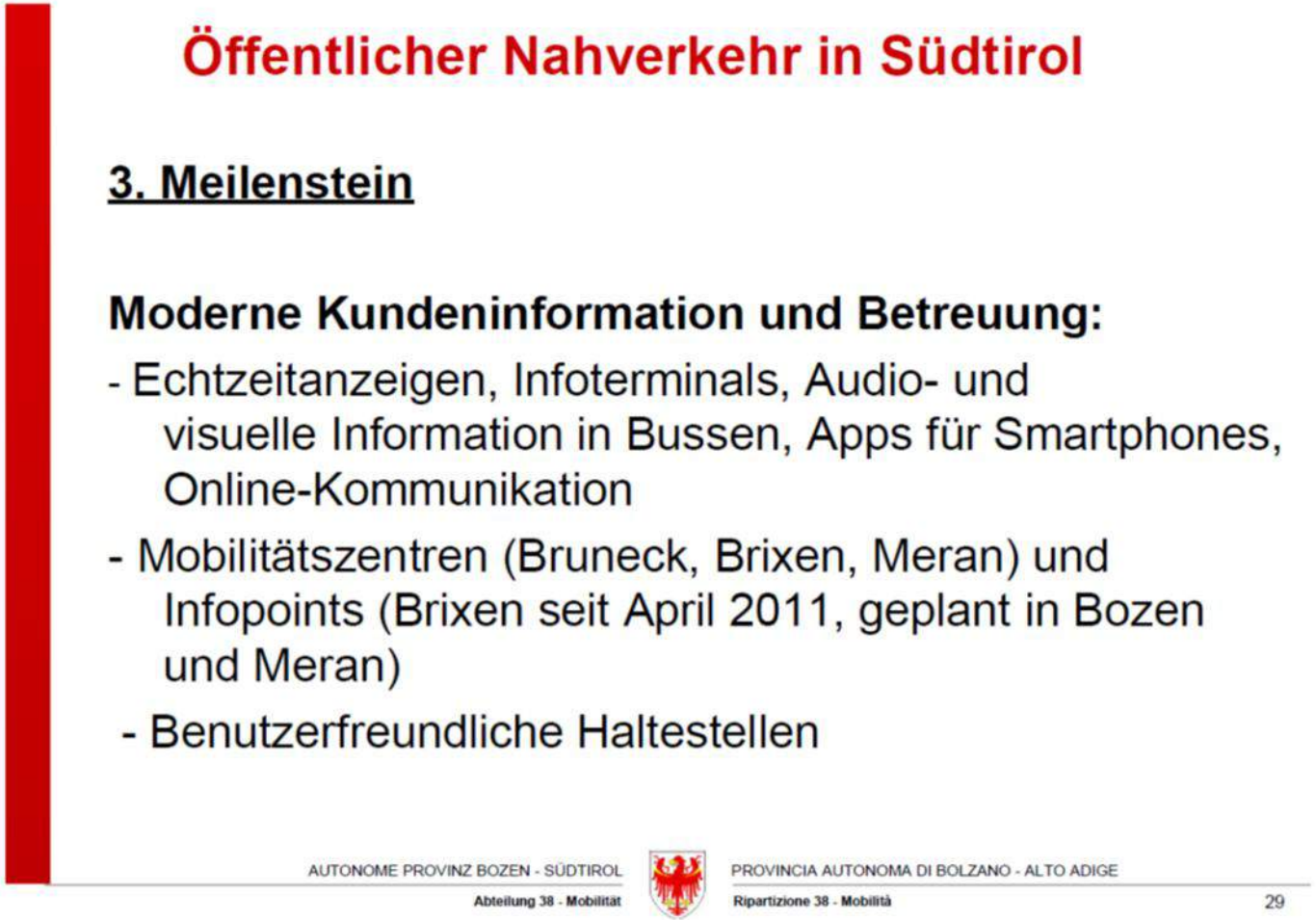
2. Meilenstein

Ausbau und Modernisierung des öffentlichen Verkehrsnetzes für eine moderne Mobilität:

- Vinschger Bahn
- Pustertal Bahn
- neue Bahnhöfe
- neue Busse
- Citybusse
- Rittner Seilbahn und Trambahn
- Mendelbahn

AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL
Abteilung 38 - Mobilität
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTO ADIGE
Ripartizione 38 - Mobilità
8

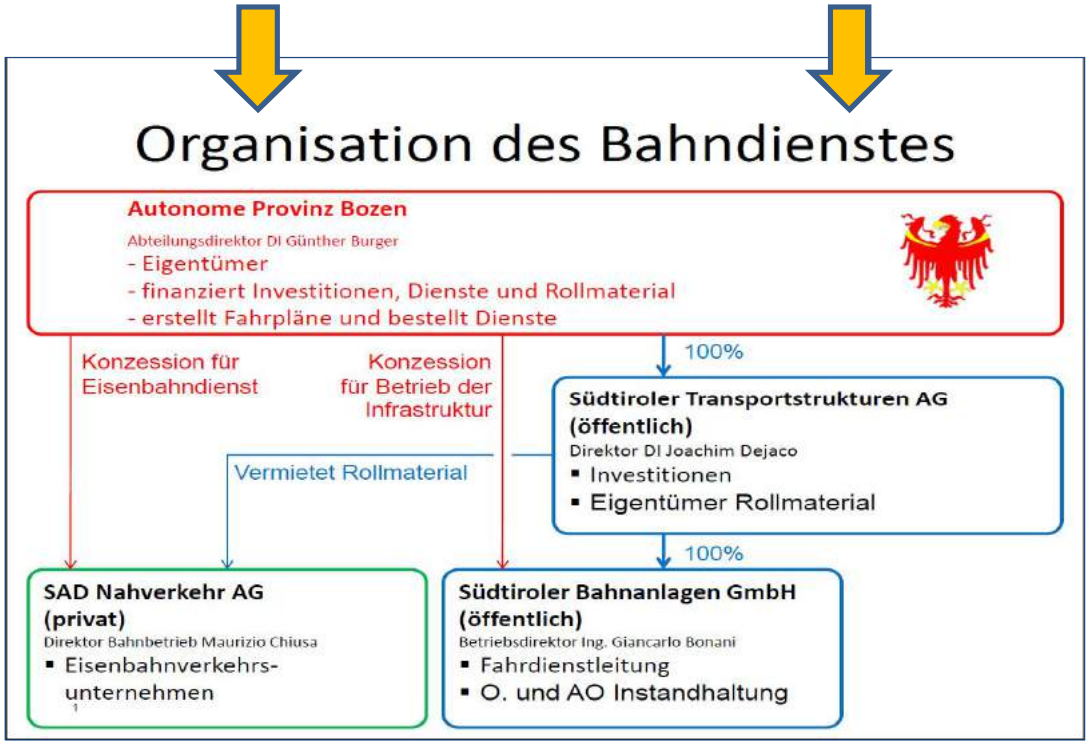
Öffentlicher Nahverkehr in Südtirol



Öffentlicher Nahverkehr in Südtirol

Organisation ÖPNV in Südtirol

Verkehrspolitische Ziele des Landes Südtirol



Quelle: STA

Steuerung, Wahrnehmung von Eigentümerinteressen in unterschiedlicher Kombination (Eigenbetriebe, Mischbetriebe, FG-Information, Umfeldgestaltung)

Kundengerechte Infrastruktur

- Neben Eigenbetrieben wie der Rittnerbahn und der Vinschgerbahn findet im Pustertal auch ein Mischbetrieb mit der Italienischen Staatsbahn auf staatlicher Infrastruktur statt.
- Die für Kunden wichtigen Infrastrukturen (Bahnhöfe, Bahnsteige) werden vermehrt vom Land Südtirol übernommen und nach den Landesinteressen gestaltet.
- Konsequente Ausstattung der Bahnhofsvorplätze nach dem Park & Ride – Prinzip.
- Hohe Bahnsteige erlauben rasches Ein- und Aussteigen auch für Rollstuhlfahrgäste.
- Zugänge und Beleuchtung wurden verbessert, leichter lesbare Fahrpläne mit interessanten Umgebungsinformationen angebracht.
- Nahezu alle Stationen des öffentlichen Verkehrs verfügen inzwischen über dynamische Abfahrtsanzeiger.

Bahnhöfe im Pustertal

Auf eine sorgfältige Schnittstellenausbildung zwischen Natur und Technik, auch bei den Zugängen für Fußgänger zur Bahn und bei Park + Ride, wird landesweit großer Wert gelegt.

Bahnhöfe im Vinschgau

Fotos: Otfried Knoll

Mit der neuen, landeseigenen Organisationstruktur wurde vielfach Neuland betreten. Z. B. wurden die vorher perfekt restaurierten Bahnhöfe mit zeitgemäßen Wartebereichen und Informationseinrichtungen ergänzt und dann in die Obhut der Vinschger Gemeinden gegeben.

Durchgängige Qualitätsstrategie

Fotos: Otfried Knoll

Innovative Verknüpfung Bahn - Seilbahn

Fotos: Otfried Knoll (4), STA (1)

Kurze Wege Seilbahn - Bahnstation

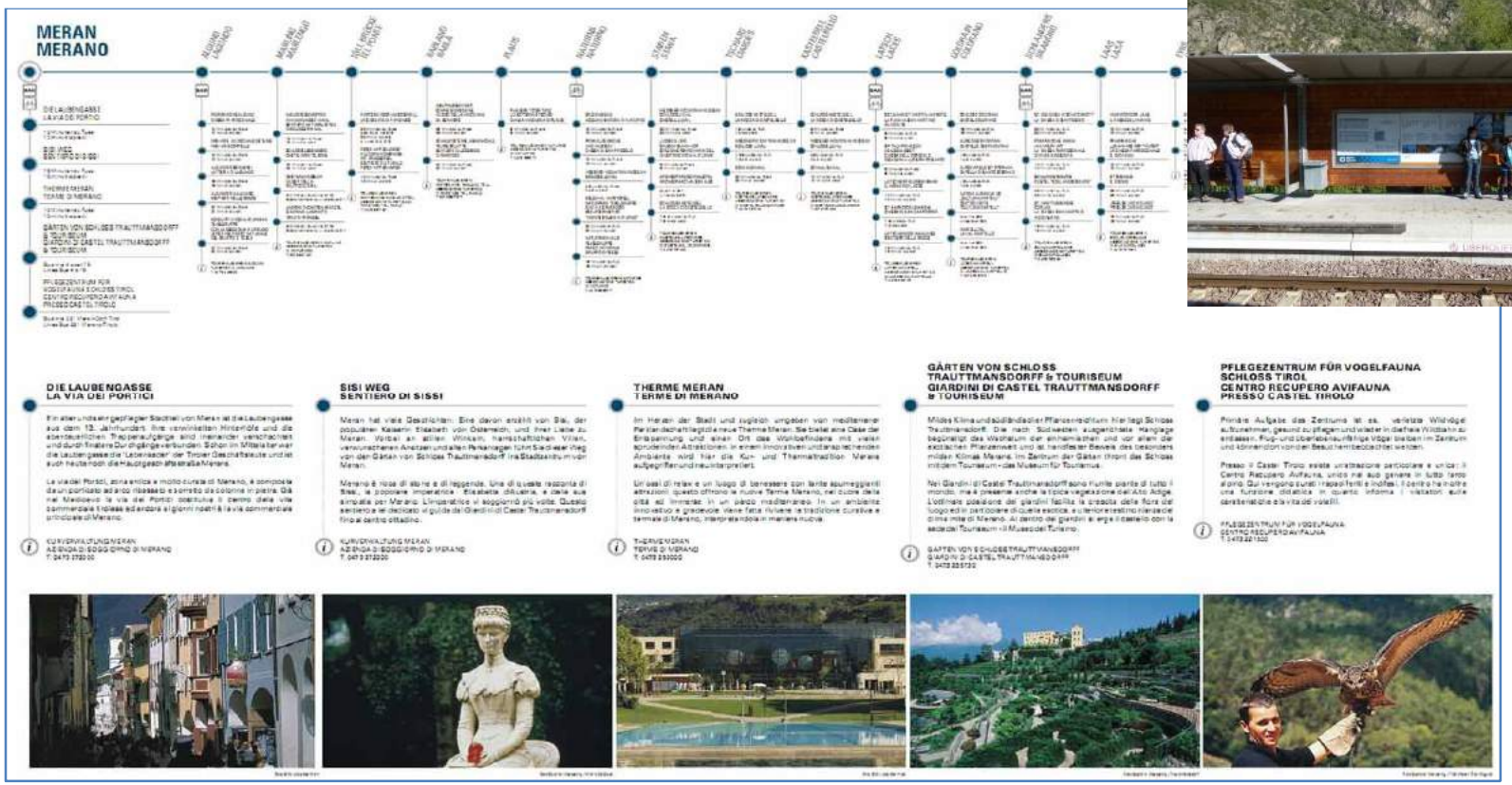
Fotos: STA

Erkenntnisse aus Südtirol

In der Umsetzung einer durchgängigen Vorwärtsstrategie kommt den Gemeinden eine wichtige Rolle zu:

- Wenn die Vernetzung mit dem Alltagsgeschehen gelingen, der Alltagsverkehr an Attraktivität gewinnen soll, sind auch die alltäglichen Dinge zu lösen
- Dies betrifft z.B.
  - Die Gestaltung der Gemeinde-Homepage mit Bezug zur Bahn
  - Kompetente Mobilitätsberatung in Gemeindeämtern, ggf. auch Fahrkartenverkauf und Jobticket-Beratung
  - Die Übernahme der Erhaltung, Gestaltung und Pflege von Haltestellen
  - Brauchbare Informationen an den Haltestellen
  - Eine gute Einbindung der Bahnstationen in Rad- und Fußwegenetze
  - Die Parkraumbewirtschaftung und Zufahrtsbeschränkungen für Kfz
  - Die Unterstützung der Bahnen bei der Bereitstellung und Erhaltung von Radabstellanlagen und Park + Ride Plätzen.

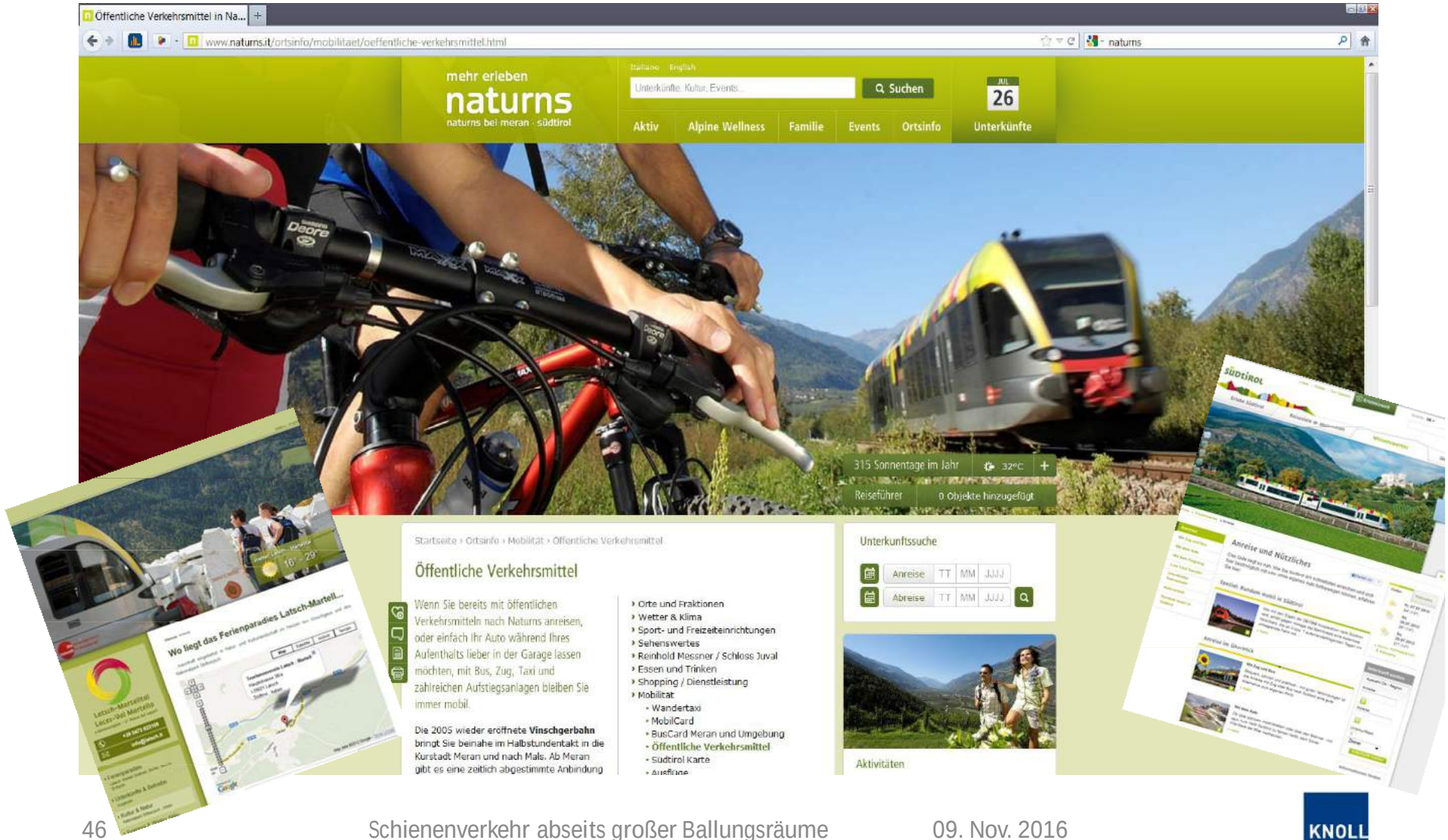
Informationen an Stationen



Je übersichtlicher, ansprechender und selbsterklärender vorgefundene Informationen an der Station wirken, umso eher werden auch Wartezeiten in Kauf genommen. Besonders gut kommen Umgebungsinformationen an, die auch für Kinder verständlich sind, z. B. einfach bebilderte Beschreibungen der umliegenden Wege und Sehenswürdigkeiten.

Quelle: STA

Homepages Vinschger Gemeinden



Usedomer Bäderbahn

Grafiken: UBB

Engagiertes Vorgehen

- Die DB erklärte die Usedomer Bäderbahn zum Pilotprojekt für die Regionalisierung von Nebenstrecken und setzte dieses Projekt zügig um
- Die UBB als eigens gegründete 100%-Tochter der DB AG (heute DB Regio) übernahm 1995 als integriertes Eisenbahnunternehmen 54 km Strecke, alle desolaten Bahnhöfe und Fahrzeuge
- Anstelle der Eisenbahnfähre wurde eine neue, kombinierte Straßen- und Bahnbrücke zum Festland errichtet und so der Anschluss an das Fernverkehrsnetz sichergestellt
- Seit Herbst 2002 fährt die UBB im Rahmen des Projektes „Vorpommernbahn“ auch über die elektrifizierte DB-Hauptstrecke nach Stralsund und weiter nach Barth
- 2008 wurde die Strecke auf der ehemaligen Trasse wieder in die nun polnische Stadt Swinoujscie verlängert.

Raumordnung und Angebot

- Alle Planungen der Raumordnung berücksichtigen die UBB
- In Planung befindliche Wohngebiete wurden direkt an die Bahntrasse in der Nähe der Haltestelle gelegt oder es wurden neue Haltestellen – auch für touristische Ziele – geschaffen
- Außerhalb der Bädersaison verkehrt die UBB im Stundentakt, in der Sommersaison wird der Fahrplan teilweise auf einen Halbstundentakt verdichtet
- Im 2-Stundentakt verkehren die Züge bis Stralsund auf der DB-Hauptstrecke, zusätzlich verkehren Schnellzüge ab Berlin und Köln
- Der Fahrplan enthält genügend Pufferzeit für das Verladen von Fahrrädern, die Zuverlässigkeit liegt bei über 99% aller Zugfahrten
- Auf der parallelführenden Hauptstraße der Insel kommt es in der Hochsaison hingegen häufig zu ausgedehnten Staus
- Die UBB ist von der Straße aus gut sichtbar.

UBB Bahnhöfe

Fotos: Otfried Knoll

UBB Marktpräsenz

- Die UBB ist auf der Insel sehr präsent, sie gehört offenkundig zum Alltag
- Dazu tragen die tadellos renovierten Bahnhöfe mit attraktiven Vorplätzen, Parkmöglichkeiten, dem Radverleihsystem UsedomRad und Zusatzeinrichtungen (Restaurant, Pizzeria, Ausstellung, Reisezentrum) bei
- In jedem Hotel oder Tourismusbetrieb liegen augenfällig Informationen in sympathischer Aufmachung auf
- Die UBB informiert über ihre Angebote regelmäßig in lokalen Printmedien, da diese gerne gelesen werden und eine hohe Reichweite erzielen
- Die UBB betreibt bewusst konservatives Marketing, hauptsächlich im Print-Bereich: An alle 40.000 Haushalte der Insel und über die Tourismusbüros werden Informationsblätter mit Taschenfahrplan verteilt
- Werbeflächen für Dritte werden im Bahnbereich nur in geringem Umfang bereitgestellt und auch nur, wenn die Angebote zur Bahn passen
- Die für die Bahn mittlerweile nicht mehr benötigten Güterschuppen werden in ihrem historischen Erscheinungsbild erhalten und teilweise vermietet (Radverleih, Lager für Strandkörbe).

UBB Bahnhofsnutzungen

UBB Personal

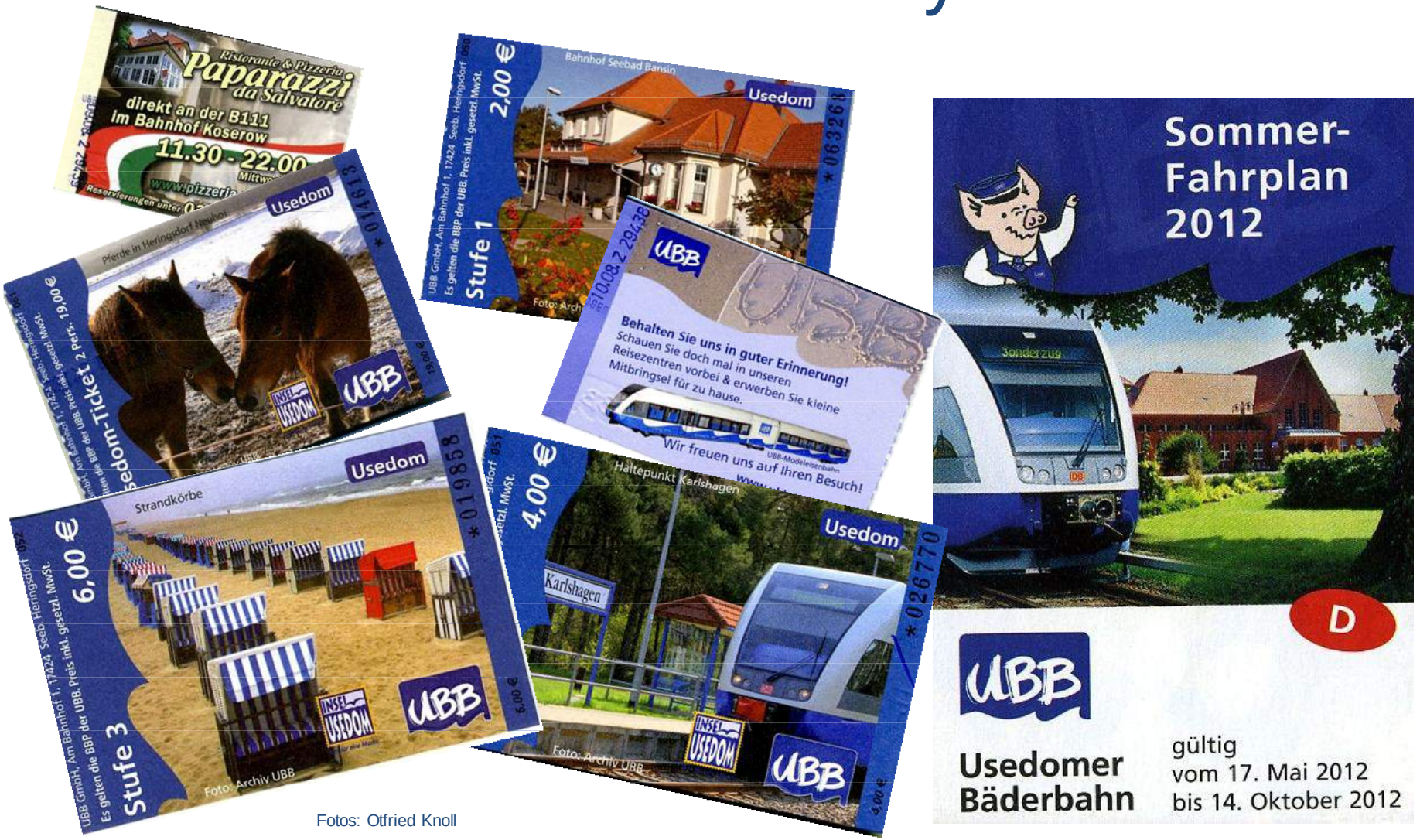
- 70% der Fahrgäste sind Feriengäste
- Die UBB setzt bewusst auf Kundendienstpersonal beim Fahrkartenverkauf: An zahlreichen Bahnhöfen gibt es besetzte Kassen, 3 Reisezentren mit Zusatzleistungen wie Fernverkehrsfahrkarten, Zimmervermittlung und Reisebüro, Buch- und Souvenirverkauf, aber keine Automaten
- Die Schaffner werden gezielt auch als Kundenbetreuer ausgebildet, weil dies laut UBB in einer touristisch geprägten Region mit vielen, mit dem Angebot der UBB nicht vertrauten Fahrgästen einfach notwendig ist
- Es wird seitens der Geschäftsführung ausdrücklich in Kauf genommen, dass bei starkem Andrang manchmal nicht alle Fahrgäste abkassiert werden, um gewünschte Informationen auch im Zug so ausführlich wie notwendig zu geben
- Ziel ist, die Hemmschwelle für bahn-ungewohnte Fahrgäste so niedrig wie möglich zu halten.

UBB Personal

UBB Fahrkartensystem

- Tages- und Mehrtageskarten werden an den wichtigsten Hotelrezeptionen und in Agenturen verkauft. Die UBB hat mit über 300 Partnern Agenturverträge abgeschlossen. Diese verkaufen insbesondere auch Gemeinschaftstickets zwischen Schifffahrt und Bahn
- Zeitkarten entsprechen dem Bedarf der Einwohner, für Urlauber und Ausflugsgäste gibt es Tageskarten für eine oder zwei Personen, Tageskarten mit Rad, Familientageskarten und Familienwochenkarten
- Die Fahrausweise zeigen stimmungsvolle Bilder, auf der Rückseite Werbung von Bahn-Partnerbetrieben (Restaurants usw.) und sind bei Sammlern beliebt
- Der Geschäftsführer der UBB betont, dass nahezu jeder Fahrgast sein Ticket mitnimmt und damit zur Müllvermeidung beiträgt
- Die UBB befördert jährlich über 45.000 Fahrräder und betreibt hier bewusst eine Hochpreispolitik: Die Fahrrad-Tageskarte kostet € 4,50
- Alle Betriebe auf der Insel achten darauf, dass Feriengäste die UBB für Fahrten auf der Insel, aber auch für die die An- und Rückfahrt benützen.

UBB Fahrkartensystem



Fotos: Otfried Knoll

UsedomRad und Bahn

Fotos: Otfried Knoll

Erfolgsfaktoren

- Struktur des Unternehmens an Aufgabe angepasst
- Bahn als aktiver Bestandteil der regionalen und örtlichen Verkehrskonzepte
- Gelungenes durchgängiges Branding, regionsweit gepflegte Bahnhofsensembles
- Gutes Verhältnis zu planenden/bestellenden Institutionen
- Taktfahrplan mit Verdichtungen nach Bedarf/Saison
- Anbindung an/Durchbindung auf Hauptbahn, funktionierende Anschlüsse, Abstimmung mit Zubringerbussen
- Einwohnerdichte, Nächtigungsintensität
- Gutes Verhältnis zu Gemeinden => Bebauungspläne
- Verständliche Information, freundliches und motiviertes, hilfsbereites Personal
- Enge Einbindung in die regionale Tourismuswirtschaft, nach Möglichkeit Hotels und Agenturen als Vertriebspartner, Bahnbewusstsein bei touristischen Dienstleistern
- Aktives Zugehen auf Schulen und junge Leute
- Aufscheinen in allen Regionalprospekten: Wer kennt die Bahn und ihre Angebote?
- Bindung der Einheimischen, z. B. mit Reisezentren, Gastronomie am Bf.

Branding

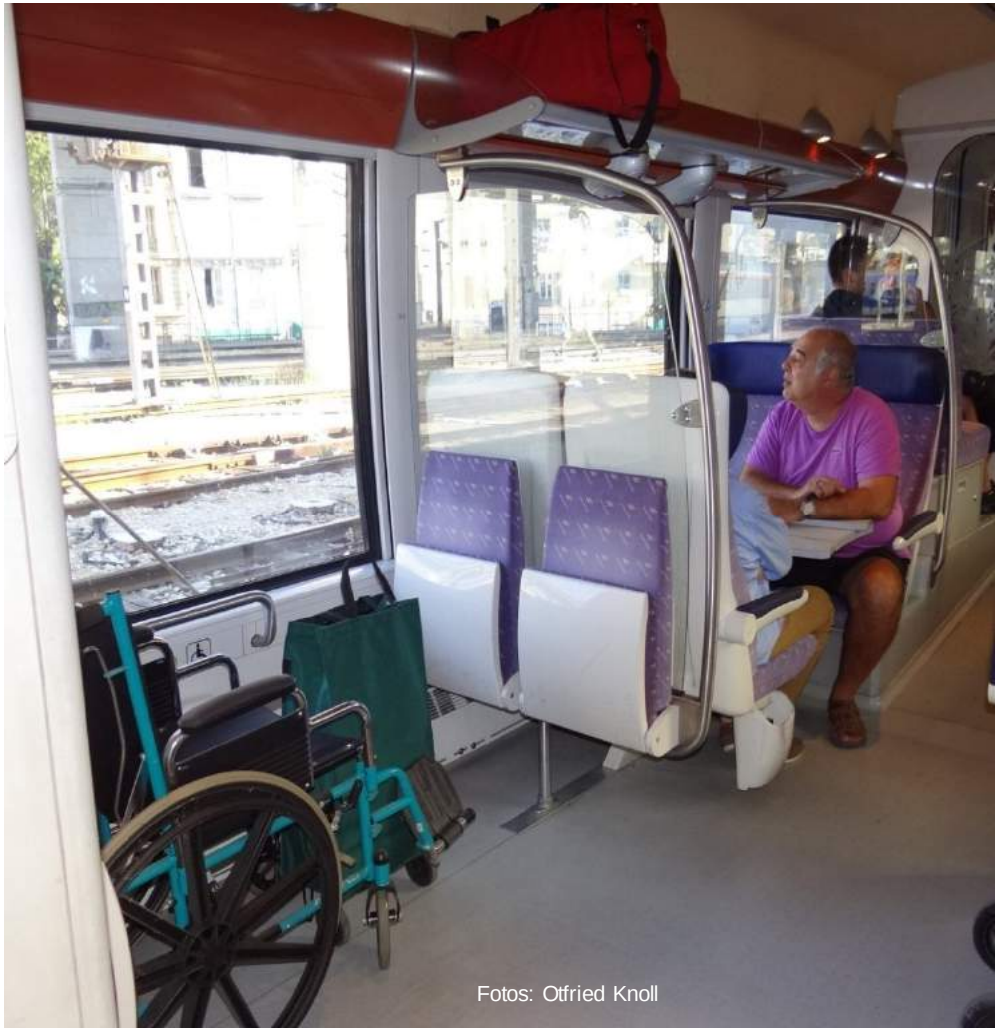
Regionalbahnanschluss zum TGV

Foto: Otfried Knoll

Keine Rede von Nostalgie

Fotos: Otfried Knoll

Gute Aussicht und Platz für alle



Fotos: Otfried Knoll

...mit Kino-Bestuhlung

Fotos: Otfried Knoll

...in der ersten Reihe

... aber auch im Alltagsverkehr

Fotos: Otfried Knoll

Bequeme Sitze, funktionelle Gepäckräume und große Fenster, durch die man auch dann schauen kann, wenn man einmal stehen muss – wichtige Merkmale für einen zeitgemäßen Alltags-Marktauftritt.

Platz für Gepäck- und Sportgeräte

Fotos: Otfried Knoll

Die kleinen Dinge

Fotos: Otfried Knoll

USP Zermatt: Mobilität ohne Pkw

Foto: Klaus Matzka

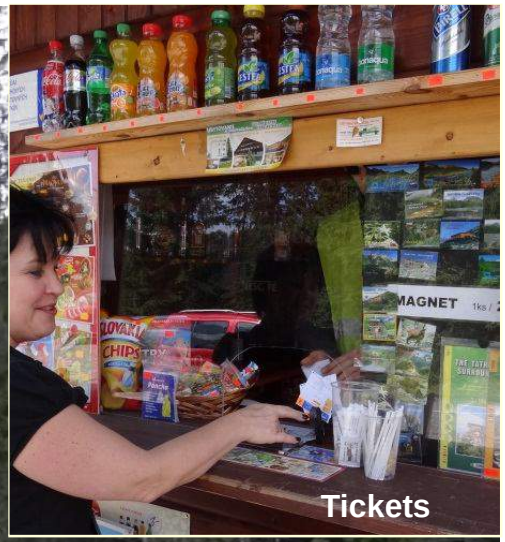
Foto: Otfried Knoll

USP Zermatt: Logistik ohne Lkw

Foto: Otfried Knoll

Bahnen in der Hohen Tatra

Same time, same station: Multi-purpose-service



Fotos: Otfried Knoll

...auch im Ortszentrum

Foto: Otfried Knoll

Vorher – Nachher: Hst. Kogl VA

Fotos: Otfried Knoll (2), StH (1)

Hst. Neuhub vorher - nachher

Fotos: Otfried Knoll (1), StH (1)

Neuer Haltestellenstandard

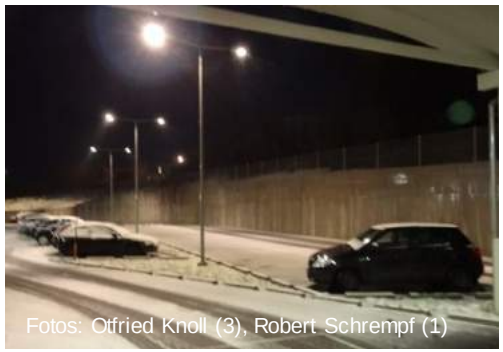
Fotos: Otfried Knoll (4), StH (2)

Gemeinsam mit der Bevölkerung!

Bf Peuerbach vorher - nachher

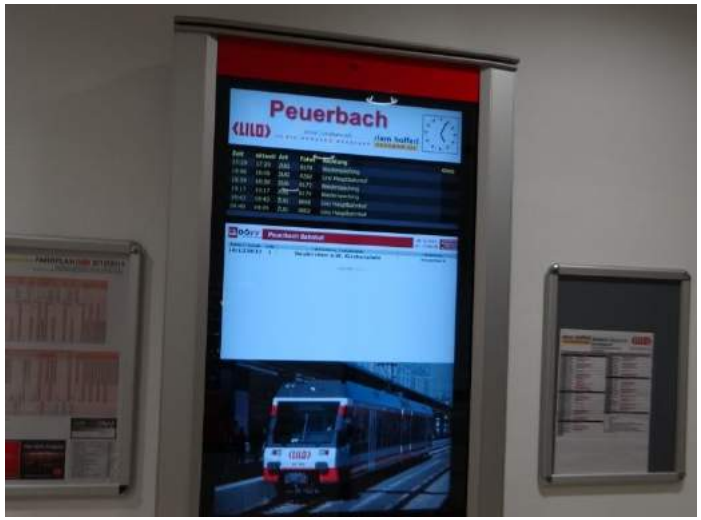
Fotos: StH (1), Robert Schrempf (2)

Bf. Peuerbach neu



Fotos: Otfried Knoll (3), Robert Schrempf (1)

Bf Peuerbach Kundenbereich innen



Fotos: Otfried Knoll

Lokalbahnhöfe

Treffpunkt für Alle.
Mit vielfältigsten Funktionen.

Fotos: Otfried Knoll

Multimodaler Knoten Vorchdorf-E.

Fotos: Otfried Knoll

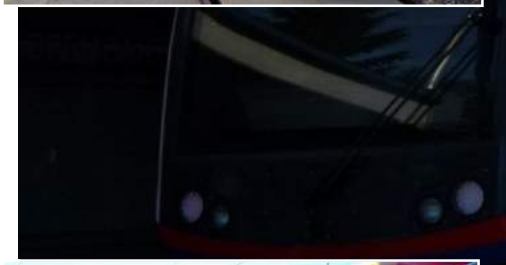
Möglichst nahe bei den Kunden

Haltestelle Karl z‘ Neuhub

Karl z‘ Neuhub

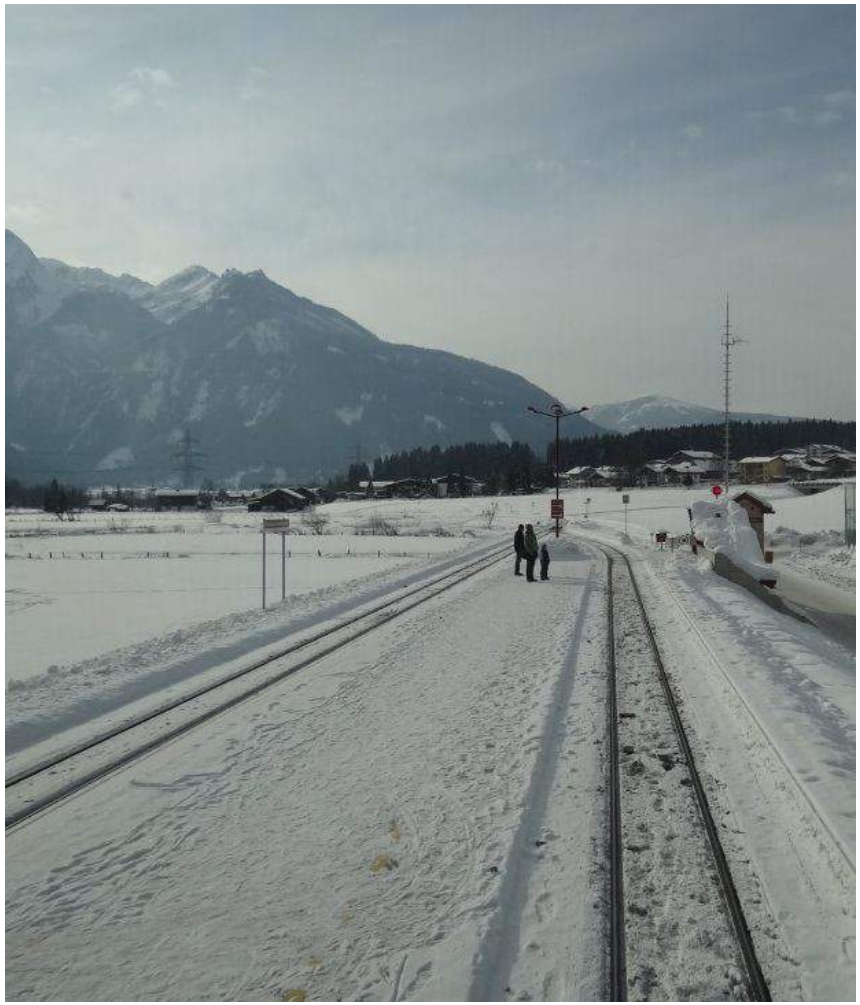
Fotos: Otfried Knoll

Barrierefreiheit ohne teuren Umbau



Fotos: Otfried Knoll

Schnelle Kreuzungsabwicklung



Fotos: Otfried Knoll

EK-Sicherung

Fotos: Otfried Knoll (2), Walter Stramitzer (2)

Schweizer Drehleuchten-System

Fotos: Otfried Knoll

Schulwegsicherung zur Haltestelle

Neue Entwicklungen bei StH

ZIEL

Erhöhung der Sicherheit bei Eisenbahnkreuzungen bei Reduzierung der Investkosten.

Reduktion des Verkabelungsaufwandes entlang der Strecke für zukünftige Installationen von technischen EK-Sicherungen

Entfall des EK-Überwachungssignals im Bremswegabstand und Einbindung in das ZLS, damit die Gefahr der Missachtung eines EK-Signals seitens des Tfzf reduziert wird

RAHMENBEDINGUNG

Die EisbKrV (Eisenbahnkreuzungsverordnung) aus 2012 schreibt verpflichtend

- eine Evaluierung ALLER Eisenbahnkreuzungen Österreichs bis 2024 vor,
- sowie eine TECHNISCHE SICHERUNG (Sicherungsanlage) bis spätestens 2029.

Bisherige EKSA Eisenbahnkreuzungs-Sicherungsanlagen wurden

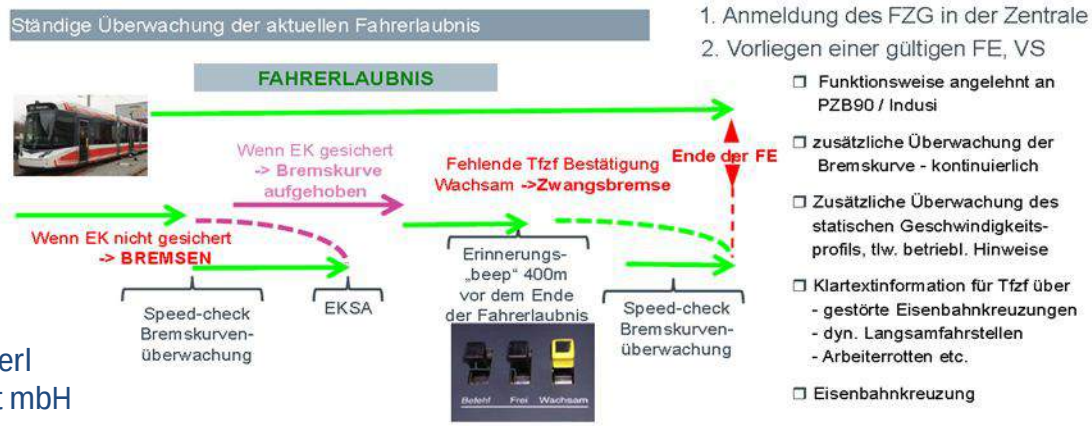
- ausschließlich in der höchsten Sicherheitsstufe SIL4 ausgeführt,
- hohe Kosten u.a. durch kilometerlange Verkabelung der Einschaltsensoren und Überwachungssignale (im Bremswegabstand) prägen die Anlagen
- bei vielen Ausführungen liegt das Anhalten der Zuges vor gestörten Sicherungsanlagen in der Entscheidung des Lokführers (Lichtsignal), kein technischer Eingriff in die Bremsanlage des Zuges

Quelle: Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH

Neue Entwicklungen bei StH

Funkgestützte Kommunikation zwischen Zügen und Eisenbahnkreuzungen reduzieren die Gesamtkosten

- Bei Annäherung an die Eisenbahnkreuzung schickt der Zug per Funk einen Einschaltbefehl an die Sicherungsanlage der Eisenbahnkreuzung (Entfall der kabelgebundenen Sensorik)
- Die Sicherungsanlage ihrerseits teilt dem Zug zeitgerecht die ordnungsgemäße Sicherung der Eisenbahnkreuzung mit, andernfalls wird der Zug automatisch vor der Eisenbahnkreuzung angehalten
- Durch das automatische Anhalten des Zuges können die EK-Überwachungssignale (lange Kabelwege für Bremswegabstand) entfallen, EKüS direkt vor der EK bleiben bestehen.



Quelle: Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH

StadtRegioTram Gmunden - Vorchdorf

Ausgangslage

Straßenbahn & Traunseebahn

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

Straßenbahn

seit 1894
ca. 2,3 km
Eingleisig mit Ausweichen
600V Gleichstrom

Traunseebahn
(Lokalbahn Gmunden - Vorchdorf)

seit 1912
ca. 14,9 km
eingleisig mit Ausweichen
750V Gleichstrom

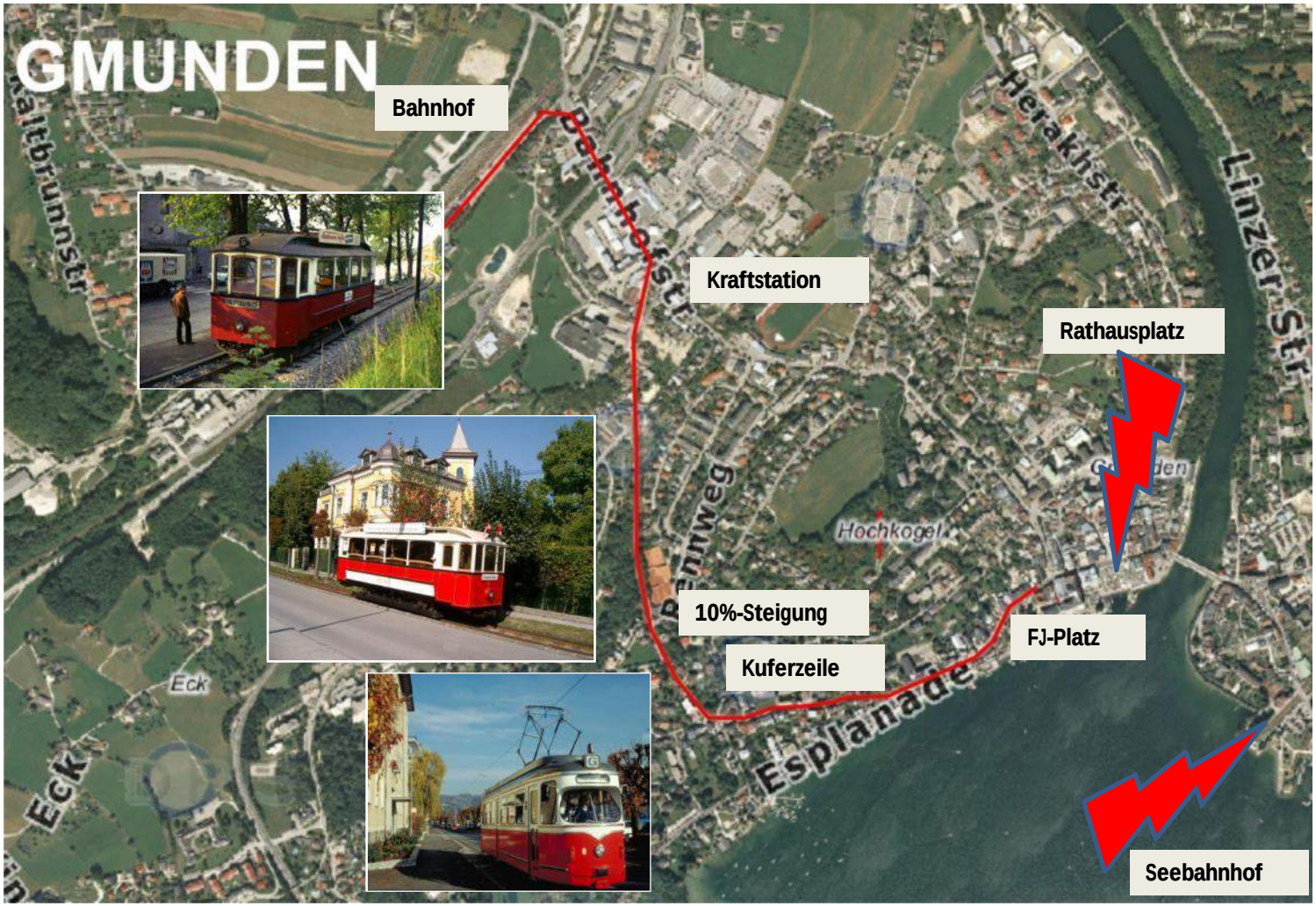
1975 Verkürzung der Strecke, 1988 Einstellungsdebatte

Unattraktive Endstation am Stadtrand, steiler Fußweg ins Zentrum

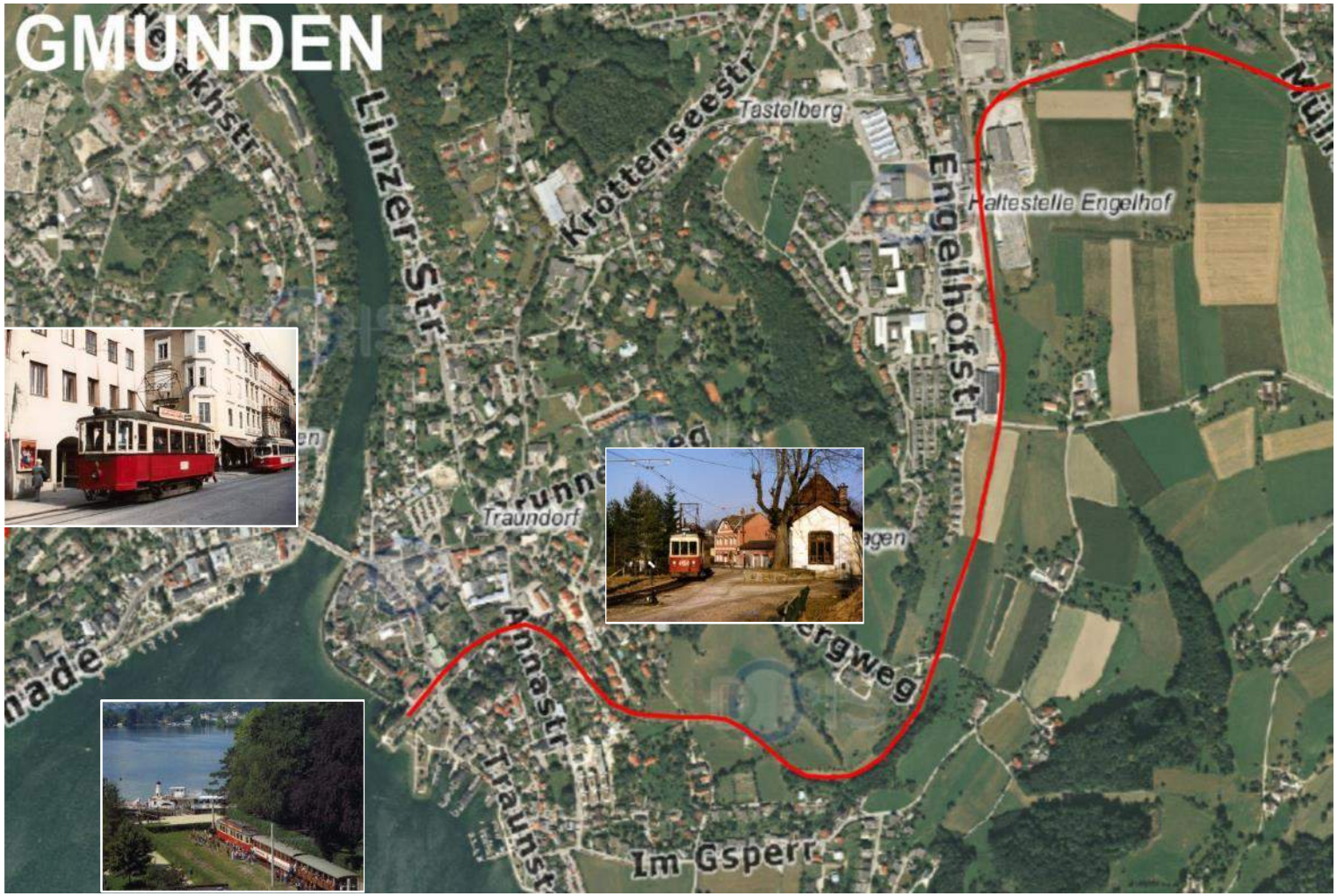
Land Oberösterreich VERKEHR · gmunden Keramik. Stadt. · Lokalbahn Gmunden - Vorchdorf AG Traunseebahn · Verein Pro Gmundner Straßenbahn

KNOLL TRAFFIC & TOURISTIC SOLUTIONS

Straßenbahn Gmunden



LB Gmunden - Vorchdorf

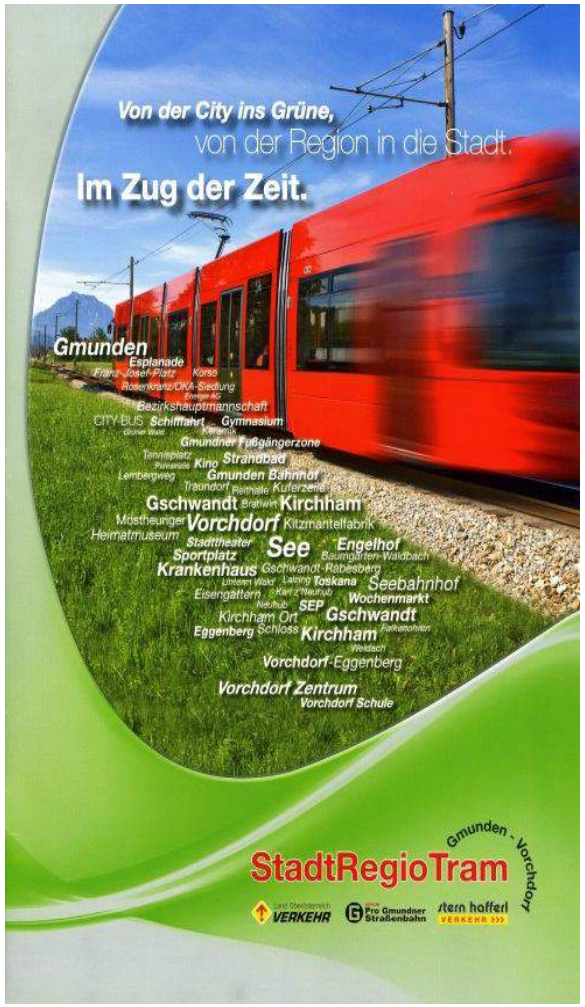


Verträumte Lokalbahn

Fotos: Otfried Knoll

Zu schön, um eingestellt zu werden

Meilensteine Gesamtprojekt



- **Überzeugungsphase ab 1988:** Der Stadt Gmunden wird die Bedeutung ihres bislang verkannten Kleinods – der kleinste Straßenbahnbetrieb der Welt – als touristischer Wert einer klimafreundlichen Verkehrsanbindung bewusst gemacht. Wichtige Partner waren die Touristiker und Werbefachleute auf Regions- und Landesebene.
- **Einstellungsdebatte Straßenbahn**, zeitgleich mit der Erstellung des Gmundner Generalverkehrsplanes.
- **Volksbegehren 1989** gegen die Einstellung und für die Wiederverlängerung in das Stadtzentrum, **Gründung des Vereines Pro Gmundner Straßenbahn.**
- **Planungsphase ab 1989,** Verlängerung der Traunseebahn zum Seebahnhof 1990.
- **1990 im GVP verankert: Wiederverlängerung der Straßenbahn in das Stadtzentrum**.
- **1995: Mangels Umsetzung des GVP durch die Stadt** nimmt der Verein Pro Gmundner Straßenbahn die zweigleisige Planung der Verlängerungsstrecke vorerst bis zum Rathausplatz selbst in die Hand. Das Projekt und die darauf aufbauenden verkehrstechnischen Simulationen werden in alle Fraktionen und meinungsbildenden Clubs in Gmunden vorgestellt. Parallel ständige Projektkommunikation bei maßgeblichen Bundes- und Landesstellen.
- **2003 Trassenauswahl für die Verbindung beider Bahnen**, einstimmiger Beschluss im Gmundner Gemeinderat.
- **2007 liegt das generelle Projekt einreichfähig vor.**
- **Vom Verein Pro Gmundner Straßenbahn organisierte Probebetriebe** in den Jahren 2003 und 2008 mit ausgeliehenen Niederflur-Neubautriebwagen bewirken ein Umdenken in Bevölkerung und Politik. Sie ermöglichen die Finanzierung der Bestandssanierung beider Bahnen und die Planung des Durchbindungsprojektes.
- **2013 Finanzierungsbeschlüsse zur Umsetzung des Gesamtprojektes** mit überwältigender Mehrheit im Gmundner Gemeinderat und OÖ Landtag.

1990 Traunseebahn bis zum See

Von der Vision zur Realität

Vision: Traunbrücken-Bahn

Nach Verlängerung der Vorchdorfer Bahn schwebt Stern & Hafferl historischer Plan vor

GMUNDEN (SZ/ja). Kaiserwetter und jede Menge Attraktionen vom Nulltarif, Dampfer-Rundfahrten auf der „Gisela" und einem Spielwaggon für Kinder bis hin zum Live-Auftritt einer Dixieland-Band und einer großen Tombola füllten den Gmundner Seebahnhof am Sonntag mit annähernd 3000 Gästen. Zu feiern gab's eine eisenbahngeschichtliche Rarität. In Zeiten, in denen es vielen Lokalbahnen an den Kragen geht, verlängerte die Firma Stern & Hafferl ihre Strecke Gmunden – Vorchdorf um 300 Meter. Von der Verlegung der Endstation von der Annastraße zum Seebahnhof und den neuaufgelegten Kombi-Angeboten für Radfahrer, mit Schiffahrt und Grünbergseilbahn erhofft sich das Unternehmen eine Erhöhung der Jahresfrequenz um etwa 10 Prozent. Auch ein anderes Projekt, das der Erste Weltkrieg unmittelbar vor seiner Verwirklichungvereitelt hat, ist wieder ein beträchtliches Stück nähergerückt – eine durchgehende Schienenverbindung über die Gmundner Traunbrücke.

Zwei Projekte gab's in der Vergangenheit, die eine Straßenbahnverbindung zum Seebahnhof schon vorsahen. 1894 wollte man die Tramway über eine eigene Traunbrücke und die Gmundner Schiffslände zum Seebahnhof führen. Das 1912 im letzten Moment geplatzte Projekt – es war fertig verhandelt und stand vor dem Baubeginn – sah eine Trassenführung zur Georgstraße, über den Klosterplatz und über die damals neue Traunbrücke vor.

Zum Festakt am Vormittag waren viele prominente Gäste gekommen, die dem Verkehrsbetrieb und auch der Stadt zur Bahnverlängerung gratulierten. Dipl.-Ing. Jochen Döderlein, er ist Hauptbetriebsleiter und einer der beiden Geschäftsführer, hieß die Bürgermeister der Bahngemeinden willkommen, von denen Erwin Herrmann aus Gmunden und Karl Hutterer aus Kirchham auch ans Rednerpult traten. Man sah hohe Beamte aus der Verkehrsministerium, den stellvertretenden Bezirkshauptmann Hofrat Dr. Wolfram und auch den Leiter der ÖBB-Direktion Linz, Helmut Aflenzer, der gegenüber seinen Bahnhofspartnern unterstrich, daß das Zusammenstehen für einen ökologischen Verkehr und nicht Konkurrenz das Verhältnis zu Stern & Hafferl präge. Er bekam daraufhin ein T-Shirt mit der Devise für die Radfahrbahn – „Bergauf mit dem Zug, bergab wie im Flug" – mit auf den Weg.

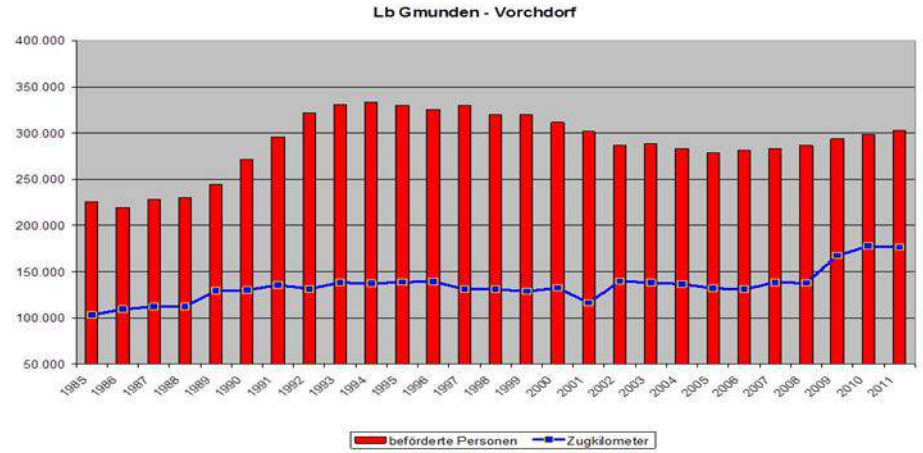
Nachdem Zentralbetiebsratsobmann Leopold Himsl unter großem Applaus die Vision einer Bahn über die Traun vorgestellt hatte, segneten die Pfarrer Schicklberger und Schrader den neuen Bahnabschnitt.

Von Dutzenden Fotografen und tausenden Besuchern umlagert: die erste in den Seebahnhof einfahrende Garnitur der Vorchdorfer Bahn, die Betriebsleiter Dipl.-Ing. Otfried Knoll persönlich steuerte. SZ/Foto: Aigner

Lokalbahnen verlängert

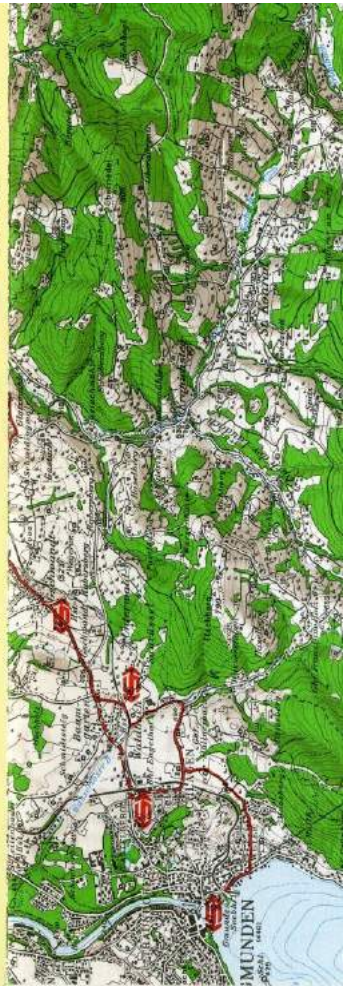
Gleich zwei Lokalbahnstrecken hat die oberösterreichische Bahn-Gesellschaft Stern & Hafferl verlängert. Seit letzten Sonntag fährt die Lokalbahn Gmunden–Vorchdorf bis zum Gmundner Seebahnhof. Die Streckenlänge vergrößerte sich zwar nur um etwa 300 Meter, doch liegt der Seebahnhof gegenüber der bisherigen Endstation Traundorf wegen der kürzeren Fußwege ins Zentrum wesentlich attraktiver. Die Endhaltestelle Traundorf wird aufgelassen und durch eine Haltestelle bei der Annastraße ersetzt. Statt der bisherigen mechanischen Schrankenanlage wird es lediglich eine Lichtzeichenanlage geben. Ebenfalls verlängert wurde die Lokalbahnstrecke Lambach–Haag, die nunmehr bis Wels läuft. Stern & Hafferl kommt damit einem jahrelangen Wunsch der Pendler nach, die eine umsteigefreie Verbindung gefordert hatten. Gefahren wird mit „westbahntauglichen" Zweisystemtriebwagen.

Sie wünschten sich nur eines – ständig eine so große Auslastung wie an diesem Eröffnungstag, sagten die Stern-&-Hafferl-Chefs beim Festakt. SZ/Foto: Aigner



Seit 1990 Touristisches Highlight

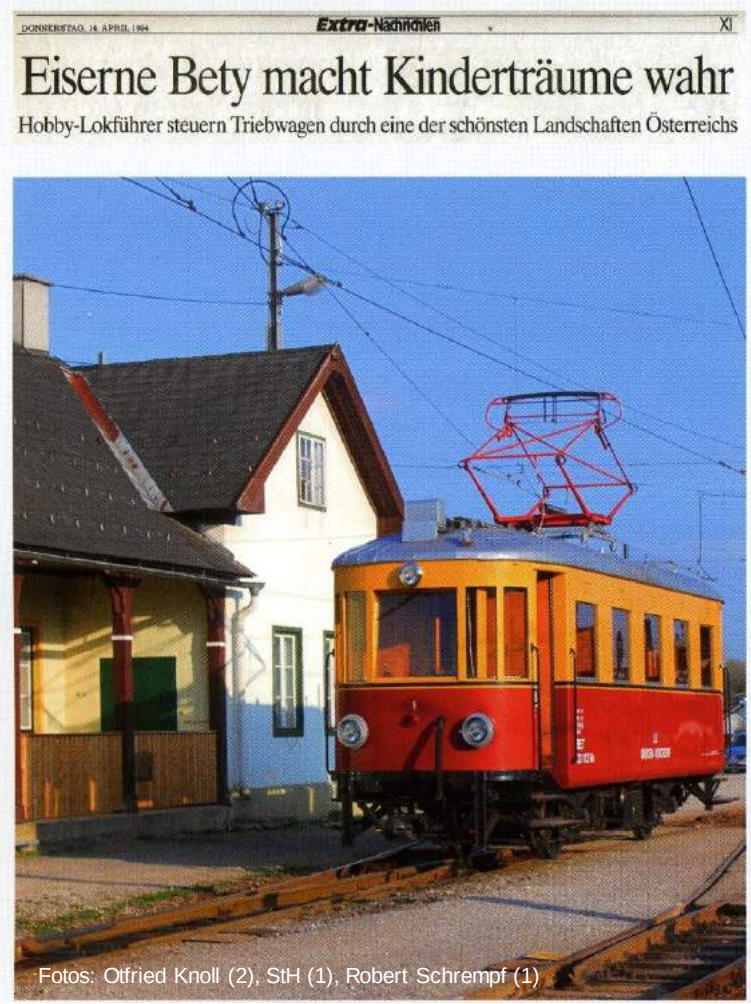
Als Umweltspur in die Natur



Frühstück in der Lokalbahn

Fotos: Otfried Knoll

Es einmal selbst tun…


DONNERSTAG, 14. APRIL 1994 Extra-Nachrichten XI

Eiserne Bety macht Kinderträume wahr

Hobby-Lokführer steuern Triebwagen durch eine der schönsten Landschaften Österreichs

Fotos: Otfried Knoll (2), StH (1), Robert Schrempf (1)

2003 Aufbruchsstimmung!

Fotos: Otfried Knoll (3), StH (1)

Talk über die Straßenbahn-Zukunft: Dipl.-Ing. Jochen Döderlein (v. l.), Vizebürgermeister Wolfgang Sageder, Siemens-Direktor Friedrich Pressl, Bürgermeister Heinz Köppl und Moderator DI Otfried Knoll (Obmann von „Pro Gmundner Straßenbahn"). FOTOS: FELLNER

Die Niederflur-Straßenbahn „Combino" ist der ganze Stolz der deutschen Kleinstadt Nordhausen, der dahinter stehende Nostalgie-Wagen „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 109 Jahre alten Straßenbahn-Remise, versammelten sich Samstag abend die höchsten Repräsentaten der Stadtgemeinde (alle vier Fraktionen machten mit!), der Fa. Stern & Hafferl und des Vereines „Pro Gmundner Straßenbahn" auf Einladung der Fa. Siemens (Hersteller des „Combino") zum von Dipl.-Ing. Otfried Knoll kompetent moderierten Talk über das Thema „Gmundens 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 Sageder (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 Startlöchern – 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 wagten die Organisatoren des Jubiläums „10 Jahre Verkehrsverbund Gmunden". Und sie schafften ihn in eindrucksvoller Weise, mit einem erfreulich großen Interesse der Politik, Wirtschaft rung. Am strahlend heißen Wochenende war Gmunden nostalgischer 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 Straßenbahn, war vielbestaunter „Stargast" 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 netten 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 Sonntag-Nachmittag war die Eröffnung der Citybuslinie Gmunden – Pinsdorf, die nun von 6 bis 18 Uhr im Stundentakt verkehrt. Damit steigt das Citybus-Angebot von 150.000 auf 235.000 Kilometer im Jahr, die Bürgermeister Heinz Köppl und Dieter Helms besiegelten diese mobile „Nachbarschaft" per Handschlag.

Ausgelassen war das VVG-Fest mit einem Kinderprogramm und gemütlichem Teil am Stadtplatz – jetzt geht's daran, die Ärmel hochzukrempeln und Gmundens öffentlichen Verkehr in eine gute Zukunft zu lenken.

Die handelnden Personen 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 Pamminger (Bildmitte).

2003 Probebetrieb Combino

Fotos: Otfried Knoll (1), StH (2), Robert Schrempf (1)

VEREIN Pro Gmundner Straßenbahn

KNOLL TRAFFIC & TOURISTIC SOLUTIONS

Klare Botschaften an die Politik

Foto: Otfried Knoll

Fotomontagen: Josef Reiter

SRT - Projektübersicht

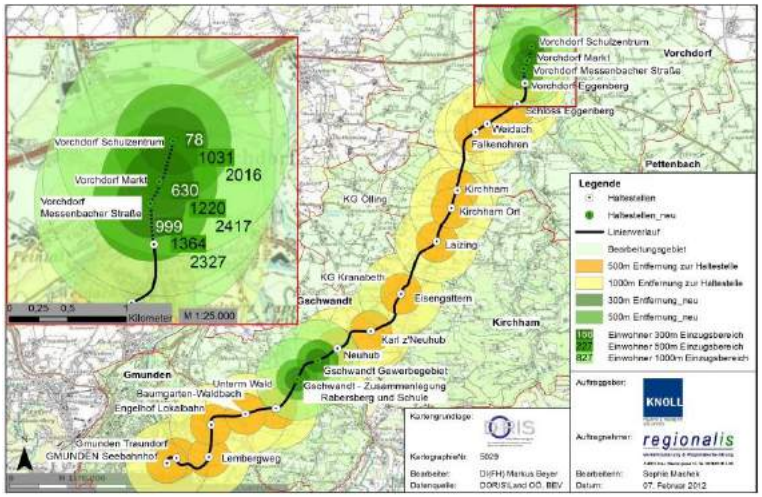
Nutzen der Durchbindung

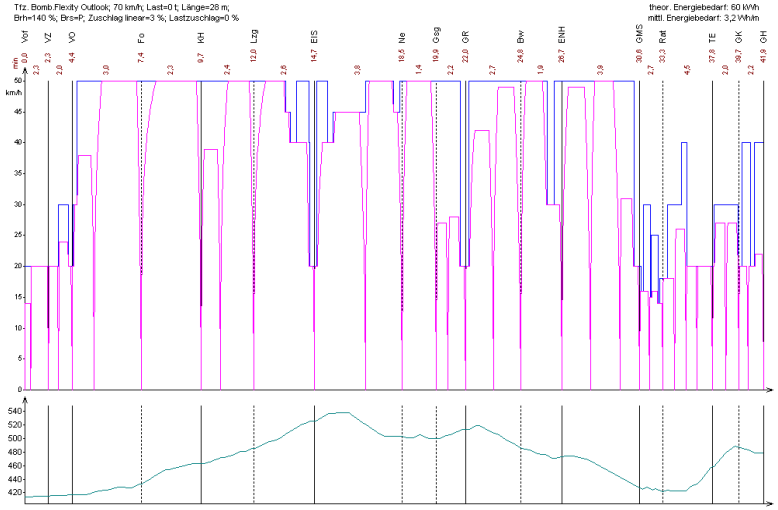
- Umsteigefreie Verbindung für die Fahrgäste der wachsenden Siedlungs- und Wirtschaftsgebiete Gschwandt - Kirchham - Vorchdorf
- Direkt ins Zentrum von Gmunden und zu den wichtigen Schulen
- Direkt zum Hauptbahnhof (Salzkammergutbahn ÖBB)
- Höherer Komfort, kürzere Fahrzeiten
- Dadurch größere Attraktivität gegenüber dem MIV (CO_2 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

Landesstrategie OÖ

- Gesamtverkehrskonzept des Landes OÖ fordert **Trendumkehr** in Richtung ÖV, Rad- und Fußverkehr
- Lückenschluss ermöglicht **Ausschöpfen vorhandener Fahrgastpotentiale** auf der gesamten Strecke. Zumindest Verdoppelung der Fahrgastzahlen lt. Studien
- StadtRegioTram ermöglicht **wirtschaftlichen Betrieb der Gesamtstrecke** – ohne Durchbindung mittelfristig keine Straßenbahn!
- Errichtungskosten 30 Mio. €. **Finanzierung: 80 % Land OÖ, 20 % Stadt Gmunden** inkl. externe Beiträge (Verein Pro Gmundner Straßenbahn!)
  Davon Straßenbahndurchbindung 30%, Neubau Traunbrücke 24 %, städtische Infrastruktur samt Planung 46%
- Anschaffung von **11 Neufahrzeugen** (Niederflur, Zweirichtungsbetrieb). Fahrzeuge im Eigentum des EVU, aber **Zugriffsoption** bei neuem VDV. Finanzierung über Verkehrsdienstevertrag gemäß VO 1370/2007 – inkl. Fahrzeugkomponente, Vertragspartner Bestellorganisation OÖVV. Landeshaftung für Fremdfinanzierung (Leasing) über 33 Mio. Euro
- Verkehrsleistung: Bestand 2015: 250.000 km/a. Ab Durchbindung: 450.000 km/a
- Bestellkosten > 5 Mio Euro pro Jahr inkl. Fahrzeugleasing. Annähernd zur Gänze vom Land OÖ finanziert
- Überzeugungsarbeit ermöglichte politische Meinungsbildung auf Landes- u. Gemeindeebene
- Engagierte Personen in allen Organisationseinheiten (Verein Pro Gmundner Straßenbahn, Gemeinden, Land OÖ...)
- Regionsdenken, Motivation auch durch Bürgermeister der Regionsgemeinden.

Attraktivierungskonzept StH 2012

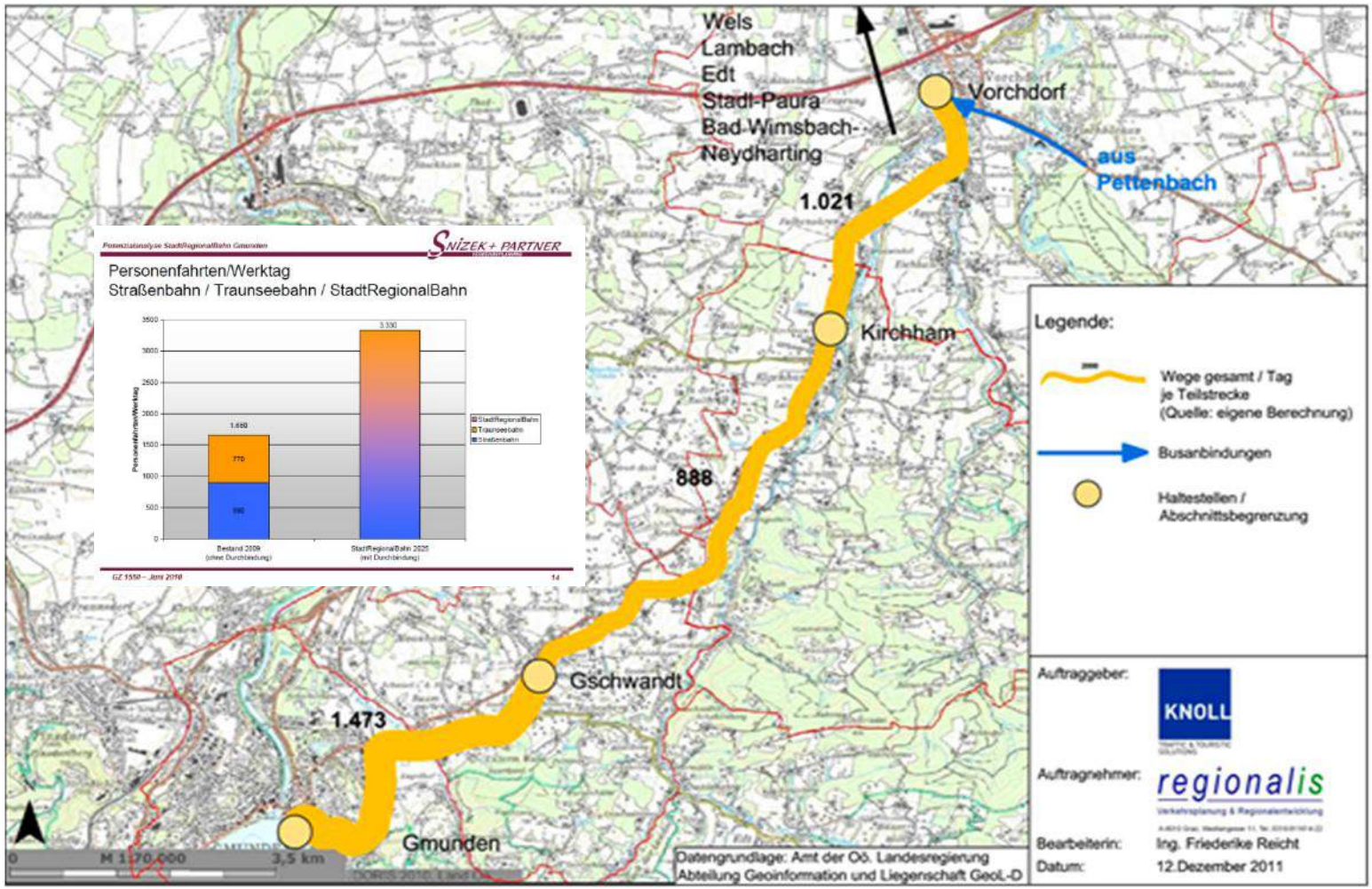




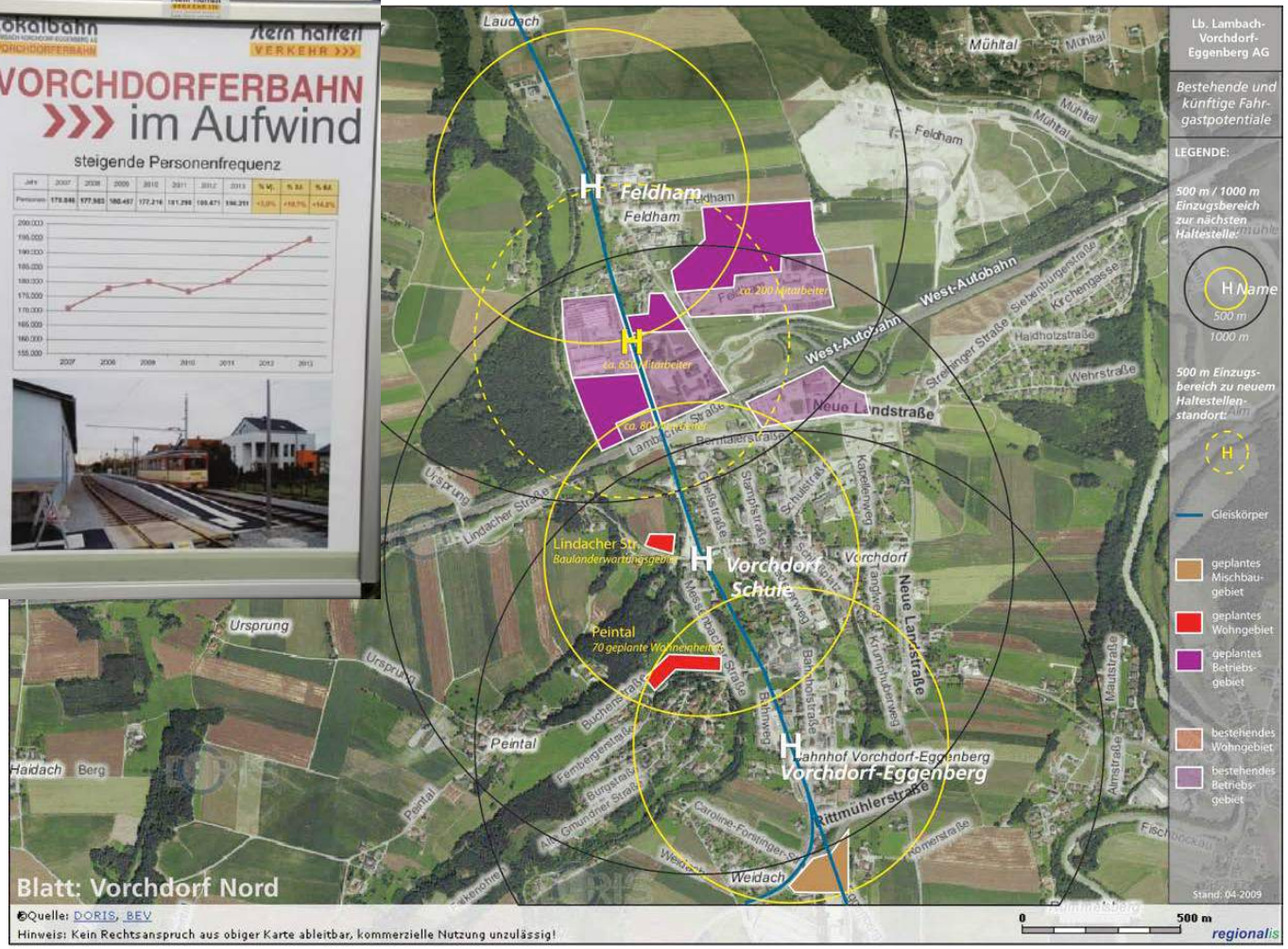
Ziel: Attraktiv auch in der Region

Fotos: Otfried Knoll (3), StH (1), Werner Fritthum (1)

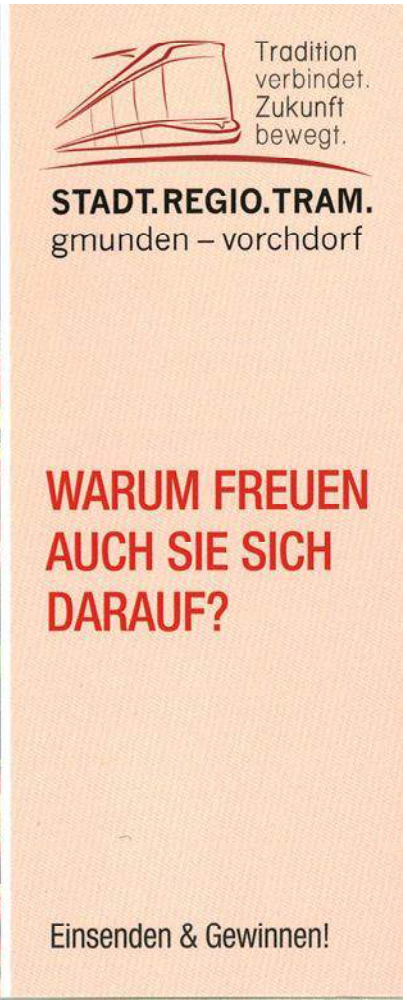
Potentialanalysen



Ziele und Quellen bestmöglich erschließen



Immer das Positive betonen



Anerkannte 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 Tegensee 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. FOTOS: KN

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, Radfahrer, 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."

Streckenbegradigungen

2013 Detailplanung

Bauabschnitte 2014 – 2018

2014 Neubaustrecke Seebf. - Klosterplatz

...2014 bereits Realität

Foto: StH

In Betrieb: Verlängerung Klosterplatz

Fotos: Otfried Knoll

2015 Franz Josef Platz - Graben

Einbindung Straßenbahn im ÖBB-Bf

Fotos: Otfried Knoll (2), StH (2)

2016 Graben - Rathausplatz

Fotos: Otfried Knoll

2016 Trauntor und Traunbrücke

Fotos: StH

Ausblick

Was wirklich wichtig ist:
Regionale Identität
Verankerung in Gemeinden
Pünktlichkeit
Sicherheit
Persönliche Betreuung
Und was wirklich ganz wichtig ist:
Kann ich der Nachbarin erzählen, dass ich die Öffis benütze?
Foto: Otfried Knoll

Fazit

Moderne Technik mit dem Verständnis für Tradition und Regionalität zu verbinden, ist eine große Herausforderung, aber keine automatische Erfolgsgarantie

Erfolg stellt sich meistens dann ein, wenn Lösungen mit individueller Ausprägung gefunden werden

Dazu gehören Mut, Fachkenntnis, aber vor allem ein Feeling für regionale Zusammenhänge und Bedürfnisse der Kunden

Bahnen, die auf diese Weise marktnah geführt werden, sind ein zeitgemäßes Angebot an die Region, vernunft-orientiert mobil zu sein

Solche Bahnen werden auch alle Diskussionen überdauern.

Danke für Ihr Interesse.
Gerne diskutiere ich mit Ihnen.

KNOLL
TRAFFIC & TOURISTIC SOLUTIONS

Dipl.-Ing. Otfried Knoll
Kremser Gasse 19
3100 St. Pölten
Tel: +43 (0)2742 / 725 22
Mobil: +43 (0)676 / 617 75 15
otfried.knoll@knoll-tts.com
www.knoll-tts.com