



Protokoll der Generalversammlung vom 25. April 2003 im Hotel Goldener Brunnen / Gmunden

TOP 1 Begrüßung:

Der Obmann Dipl. Ing. Otfried Knoll begrüßt die zahlreich erschienenen Mitglieder des Vereins und richtet einen besonderen Gruß an Bürgermeister, Vizebürgermeister und Gemeinderäte der Stadt Gmunden, die an die Generalversammlung teilnehmen.

Bürgermeister Heinz Köppl überbringt in seiner Begrüßung die erfreuliche Nachricht von der am Tag zuvor stattgefundenen Gemeinderatssitzung, in welcher der Ausbau der Straßenbahn einstimmig beschlossen wurde. Bgm. Köppl betont, dass dies ein denkwürdiger Tag für die Gemeinde sei, an dem ein wichtiger Schritt in die Zukunft gesetzt wurde. Großer Dank gilt dem Verein für die Treue und vor allem für die Funktion als Triebfeder, ohne den Verein wäre das Projekt nicht zustande gekommen. Der Verein erfüllt eine wichtige und anerkannte Funktion in der Stadt. Besonderer Dank gilt auch dem Beirat Klaus Hölzl in seiner beruflichen Funktion in der Verkehrskoordinierung des Landes Oberösterreich, der die Projektarbeit vor allem schnell vorangetrieben hat.

TOP 2 Genehmigung der Tagesordnung; Genehmigung des Protokolls der letzten Generalversammlung

Die Tagesordnung und das Protokoll der ordentlichen Generalversammlung vom 26. Jänner 2001 werden einstimmig genehmigt.

TOP 3 Anträge an die Generalversammlung

Es liegt ein Antrag von Herrn Baalman, Verein Fahrgast, vor:
Herr Baalman meint, der Verein sollte sich im Internet präsenter zeigen.
Der Antrag wird unter TOP 12 behandelt.

TOP 4 Rückblick auf die Tätigkeit des Vereins

Der Obmann berichtet unter Hinweis auf den Tätigkeitsbericht, der allen Mitgliedern schriftlich zugegangen ist. Die konsequent sachliche Haltung des Vereins hat dazu geführt, dass die Stadt Gmunden ausdrücklich gewünscht hat, dass der Verein die Entstehung des Ausbaukonzeptes für die

Gmundner Straßenbahn fachlich begleitet. DI Knoll verweist auf die vielen und zeitaufwändigen Gespräche, Sitzungen und Präsentationen im Zusammenhang mit der Entstehung des Ausbaukonzeptes, die seitens des Vereines ehrenamtlich erfolgten. Die langjährigen Bemühungen haben sich gelohnt, das Ergebnis unterstreicht die Akzeptanz und Bedeutung des Vereins. Vor allem konnte mit der ebenfalls vom Verein initiierten und organisierten Nordhausen-Reise nachhaltige Überzeugungsarbeit geleistet werden, weil erkennbar wurde, mit welcher Begeisterung die Stadt, der Landkreis und die Stadtwerke Nordhausen den Ausbau ihres kleinen Straßenbahnbetriebes vorantreiben. Der Funke ist erfreulicherweise sofort auf Gmunden überggesprungen und das Thema „Ausbau der Straßenbahn zu einem modernen Verkehrsmittel“ wurde seitdem realistischer gesehen. Der Obmann betont, dass die Erstellung der Studie, an der der Verein auf Einladung der Stadt mitwirkte, harte Arbeit war, aber durchgehend in einem lösungsorientierten Klima erfolgt ist. Der Obmann bittet Herrn Hölzl (Amt der OÖ Landesregierung, Verkehrskoordinierung), auf die Ergebnisse der Ausbauüberlegungen und Varianten des Ausbaues der Gmundner Straßenbahn einzugehen.

TOP 5 Vorstellungen des Landes Oberösterreich zur Attraktivierung der Gmundner Straßenbahn.

Klaus Hölzl: Als Vorgriff auf ein Regionalverkehrskonzept für den Bezirk Gmunden beauftragte das Land OÖ gemeinsam mit der Stadt Gmunden und der Fa. Stern & Hafferl die Firma Bautechnik Linz mit der Erstellung einer Studie, welche ein Gesamtbild der möglichen Ausbaumaßnahmen der Gmundner Straßenbahn erzeugt. Ziel ist dabei die Abklärung der Rolle der Straßenbahn, die diese im noch zu erstellenden Regionalverkehrskonzept für den Bezirk Gmunden spielen soll. Die Stadt war daher gezwungen, sich zu positionieren, denn bisher fristete die Straßenbahn in der Verkehrsplanung der Stadt eher ein Schattendasein. Die Gesamtstudie, an der über ausdrücklichen Wunsch des Landes und der Stadt neben den Auftraggebern auch der Verein Pro Gmundner Straßenbahn maßgeblich mitgewirkt hat, kommt vorab zum Ergebnis, dass ein Ausbau der Straßenbahn nur dann Sinn macht, wenn vorher der Bestand (Strecke, Remise, Fahrzeuge) saniert werden. Der erste Schritt ist nun die Sanierung der Gleisanlagen in der Kuferzeile noch im Herbst 2003, die Ausschreibung der Arbeiten sollte in Kürze starten, um den Zeitplan einzuhalten. In Weiterer Folge sind eine neue Remise als Voraussetzung für neue, niederflurige Triebwagen und die Sanierung der restlichen Streckenabschnitte in Angriff zu nehmen. Aufgrund des Konsenses im Gemeinderat werden die nächsten Schritte die Führung der Straßenbahn über den Rathausplatz zum Seebahnhof und die Verknüpfung mit der Traunseebahn sein.

TOP 6 Präsentation der Ergebnisse der Studie von Bautechnik Linz zur gesamthaften Attraktivierung sowie zu den Ausbauvarianten der Gmundner Straßenbahn.

Ing. Wolfgang Eibensteiner (Fa. Bautechnik Linz) präsentiert die Ergebnisse der Gesamtstudie und beschreibt zunächst die Ausgangslage. Die vorhandene Infrastruktur – vor allem Gleise und Haltestellen – entsprechen nicht mehr heutigen Standards, auch der Fuhrpark ist überaltert. Der derzeitige Bestand gilt als eher unattraktiv. Die Studie beleuchtet die Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten der Trassenführung zum Seebahnhof, der Einbindung in die Lokalbahn Gmunden - Vorchdorf und des Remisenneubaues. Eibensteiner stellt alle Varianten und die dazu getroffenen Festlegungen vor. Das Ausbau- und Attraktivierungskonzept sieht mehrere Stufen vor:

- Sanierung der Gleisanlagen in der Kuferzeile
- In Zusammenarbeit mit den ÖBB Bahnhofsumbau, im Zuge der Errichtung einer neuen Remise für die Straßenbahn entsteht eine Park & Ride – Anlage
- Sanierung der Strecke zwischen Bahnhof und Kuferzeile
- Realisierung des Projektes „Zweigleisige Verlängerung zum Rathausplatz“ in Kombination mit der Weiterführung über die Traunbrücke und den Klosterplatz, Verknüpfung mit der Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf
- Anbindung der Talstation der Grünbergseilbahn oder der neu entstehenden Siedlung Sonnenhang

- Durch die Anbindung Grünbergseilbahn/Sonnenhang entsteht eine zweite Linie, die die Hauptlinie überlagert (ab 2010). Dadurch wird die Erschließung des SEP-Geländes sinnvoll ermöglicht, bis dahin Attraktivierung der Zugangswege und neue Haltestelle SEP.
- Die neuen Fahrzeuge sollen parallel zur Errichtung des Remisenneubaues beschafft werden.

Vbgm. Sageder stellt fest, dass ihn der einstimmige Gemeinderatsbeschluss und die Entscheidung für die große Lösung mit Stolz erfüllen. Noch heuer wird die Sanierung der Kuferzeile in Angriff genommen, die Gleise werden auf einer schall- und erschütterungsdämmenden Unterlage errichtet. Für die Anrainer wird die Lebensqualität dadurch wesentlich gesteigert und eine Referenzstrecke für die künftigen Ausbaustrecken geschaffen. Bis 2006 wird die gesamte Bestandsstrecke saniert, weiters wird ab 2004 im Hang neben der Haltestelle Hauptbahnhof eine Remise für sieben Straßenbahntriebwagen mit Park & Ride – Anlage am Dach errichtet. Es werden drei neue Niederflur-Triebwagen (+ Option auf zwei weitere) angeschafft. 2006 – 2010 erfolgt der zweigleisige Ausbau vom Franz-Josef-Platz zum Seebahnhof samt Verknüpfung mit der Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf. Als dritter Schritt im zehnjährigen Finanzierungs- und Planungszeitraum sind der Weiterbau zur Grünbergseilbahn und die Stichstrecke zum SEP vorgesehen (2012).

Der Obmann DI Knoll gibt seiner Freude über die klaren Aussagen und Ergebnisse Ausdruck, die viele vielleicht überraschen und ihn selbst sehr gerührt haben, denn was vor Jahren noch als Utopie des Vereines bezeichnet wurde, wird nun Realität. Die über 13 Jahre andauernden Bemühungen haben sich gelohnt. Obwohl Gmunden nicht unbedingt eine Straßenbahn-Stadt ist, geht sie nun aufgrund sachlicher Überzeugungsarbeit den richtigen Weg. Die Straßenbahn durchgehend bis zum Seebahnhof auszubauen ist ein mutiger Schritt, aufgrund der Kosten hatte sich der Verein in seiner Überzeugungsarbeit bisher auf das Projekt Rathausplatz beschränkt, ohne dieses Ziel aus den Augen zu verlieren. Aus diesem Grund hat der Verein bereits vor einigen Jahren der TU Wien, Institut für Eisenbahnwesen, eine Trassenstudie über den Rathausplatz und Klosterplatz zum Seebahnhof beauftragt, die nun in das Gesamtprojekt eingeflossen ist. Die Zieldiskussion im Rahmen der Aufgabendefinition der Straßenbahn für das Gmundner Verkehrskonzept hat die Richtigkeit dieser größeren Lösung bestätigt. Damit ist aber auch die konsequente Arbeit und die Zielrichtung des Vereines bestätigt worden. Ein Verein kann aber noch so gut sein, wenn die Stadt kein Interesse an seiner Arbeit zeigt. In Gmunden wurde deshalb mit viel Detailarbeit Überzeugungsarbeit geleistet und nun besteht eine besondere Situation: Wenn die Ziele klar sind, arbeiten die Leute mit viel Energie an der Umsetzung. Dass ein Verein einen massiven Finanzierungszuschuss zur Realisierung eines Straßenbahnprojektes leistet, ist außerdem eine einmalige Konstellation in Österreich. Dank gilt nochmals allen Beteiligten.

TOP 7 Diskussion

Es entwickelt sich einbe rege Diskussion über Trassenführung, Zeitplan und Finanzierung. Dabei wird erläutert, dass die Trassenführung ab Franz Josef-Platz bis Seebahnhof zweigleisig über den Rathausplatz und Klosterplatz erfolgt. Ein dort errichtetes Regen-Auffangbecken wurde bereits für die Belastung durch die Straßenbahn dimensioniert. Zur Finanzierung wird von Herrn Hölzl klargestellt, dass das Land Oberösterreich den Großteil der Gesamtfinanzierung übernimmt, wenn der Rest von der Stadt Gmunden und allfälligen Dritten getragen wird. Die Finanzierung der Sanierung der Kuferzeile ist bereits ausverhandelt und der Baubeginn sichergestellt.

TOP 8 Bericht des Kassiers

Der Kassier **Dir. Richard Stürmer** berichtet, dass im Zeitraum 1.1.2001 – 31.3.2003 Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen, Spenden und Zinsen von EUR 15.725,14 erzielt wurden. Nach Abzug aller Ausgaben, sowie Begleichung aller Rechnungen bis 31.3.2003 von EUR 8.545,32 steht dem Verein ein Betrag von EUR 74.616,42 als Vereinskaptal zur Verfügung. Anschließend bittet der Kassier um den Bericht der Rechnungsprüfer.

TOP 9 Entlastung des Vorstandes durch die Rechnungsprüfer

Herr GR Reingruber bedankt sich für die korrekte Kontoführung, die mit genauer und exakter Auflistung geführt wird. Er stellt den Antrag auf Entlastung des Kassiers und des Vorstandes, dieser wird einstimmig angenommen.

TOP 10 Neuwahl des Vorstandes

Es ist nur ein Wahlvorschlag eingelangt. Der Obmann stellt den Wahlvorschlag vor und unterstreicht, wie wertvoll und wichtig es ist, Entscheidungsträger von Stadt und Land in den Beirat einzubinden. Der Wahlvorschlag für Vorstand und Beiräte wird gemeinsam zur Abstimmung gebracht und einstimmig angenommen. Der neue Vorstand setzt sich somit wie folgt zusammen:

<u>Obmann:</u>	Dipl.Ing. Otfried Knoll
<u>Obmann-Stv.:</u>	Dipl.Ing. Helmut Koch
<u>Kassier:</u>	Dir. Richard Stürmer
<u>Kassier-Stv:</u>	Ing. Helmut Zwirschmayr
<u>Schriftführer:</u>	Ing. Günter Neumann
<u>Schriftführer-Stv:</u>	Robert Schrempf
<u>Rechnungsprüfer:</u>	GR Manfred Reingruber Franz Moser
<u>Beiräte:</u>	KR Dipl.Ing. Jochen Döderlein , GR. Karl-Heinz Eder , GR Beate Enzmann , Karl Frostel , Arch. Dipl.Ing. Gerhart Hinterwirth , Klaus Hölzl , Dipl.Ing. Otto Kienesberger , GR.Dipl.Ing.Dr. Franz Koroschetz , Bgm. Heinz Köppl , GR Dipl. Ing. Dr. Herbert Löcker , StR.Dir. August Mayer , Dir. Andreas Murray , VD Dipl.Ing. Walter Rathberger , Vizebgm. Wolfgang Sageder , Dir. Josef Tremel , Techn. Rat Ing. Karl Zwirschmayr
<u>Organisationsreferent:</u>	Torsten Veit

TOP 11 Beschlussfassung über Änderung der Vereinsstatuten

Der Obmann erläutert anhand des vorliegenden und allen Mitgliedern zugegangenen Entwurfes die vorgesehenen Änderungen der Vereinsstatuten. Eine Überarbeitung war aufgrund des neuen Vereinsgesetzes notwendig. Bei Einverständnis werden die neuen Vereinsstatuten bei der Vereinsbehörde eingereicht.

Dr. Meingast: Die §§ 2 und 15.3 sollten in der ursprünglichen Ausführung belassen werden, um eventuelle steuerliche Nachteile zu vermeiden.

DI Knoll: nimmt dies zur Kenntnis und teilt mit, diese Fragen mit einer Steuerberatungskanzlei zu prüfen.

Der Entwurf wird einstimmig genehmigt.

TOP 12 Beschlussfassung über die weitere Vereinsarbeit und Verwendung des Vereinsvermögens

Der Obmann geht auf den vorliegenden Antrag zur Internetpräsenz ein. Unabhängig davon wurde ein Angebot für die Erstellung einer professionellen Homepage eingeholt. Der Entwurf wird präsentiert. Auf der Homepage sollte die Vergangenheit der Straßenbahn nicht überbetont und vor allem die Zukunft präsentiert werden. In der Gliederung sind alle wesentlichen Interessensgebiete bedacht, die Umsetzung sollte rasch erfolgen. Auch die Öffentlichkeitsarbeit sollte wieder forciert werden, der Einsatz des Combino-Niederflurtriebwegens bietet den Anlass für Vor – und Nachbereitung der

Aktivitäten. Wichtig ist, dass der aus Nordhausen ausgeliehene Combino während seines Einsatzes ständig gut besetzt ist.

DI Koch: Der bevorstehende Einsatz des Combino-Triebwagens und des VVG-Jubiläums am 29. Juni 2003 ist Anlaß, die Arbeitsgruppe Öffentlichkeitsarbeit zu aktivieren. Für diverse Aktivitäten sollte ein finanzieller Rahmen festgelegt werden. Die Zusammenarbeit mit Herrn Werner Bartl hat sich beim letzten Mal gut bewährt.

DI Knoll ersucht Herrn Bartl, seine Ideen für die Öffentlichkeitsarbeit vorzustellen.

Hr. Bartl: Um den Medien Stoff zu geben, was hier los ist, was die Stadt bewegt, könnte z.B. eine Tafel mit dem Countdown bis zum ersten Einsatztag des Combino Aufsehen erregen. Weiters könnten täglich zehn Fahrgäste fotografiert werden, die einen positiven Kommentar zur Straßenbahn abgeben. Die Fotos werden dann in einer prominenten Auslage ausgestellt, der beste Spruch wird prämiert. Gmunden ist eine Straßenbahnstadt, eine Besonderheit, und sollte sich im Ranking mit anderen Straßenbahnstädten damit positionieren. Eine Straßenbahn ist eine Aufwertung für eine Stadt, dies könnte auch mit einem Preisausschreiben vermittelt werden, oder mit einem Wettspiel, bei dem man einen Tip abgeben kann, wieviel Fahrgäste während des Combino-Einsatzes mitfahren. Herr Bartl meint, dass für die Öffentlichkeitsarbeit ein Rahmen von 10.000,- bis 15.000,- € festgelegt werden sollte.

Bgm Köppl: Es wurden gute Ideen vorgetragen, doch die Höhe des genannten Betrages schreckt ihn. Schließlich hat der Verein das Geld mühselig zusammengetragen. Die Gemeinde wird jedenfalls mit einer amtlichen Mitteilung alle Bürger über das Verkehrsfest am 29. Juni 2003 informieren.

Vbgm Sageder: Im Rahmen einer Aussendung werden Gratisfahrtscheine an die Gmundner Bürger verteilt, denn jeder Gmundner sollte einmal mit dem Combino mitfahren.

Hr. Hölzl: Mitte Juni erscheint die nächste Ausgabe der OÖVV-Zeitung „Unterwegs“, hier wird das Gesamtprojekt beschrieben. Landeshauptmann-Stv. Erich Haider subventioniert den Combino-Einsatz, möglicherweise auch Werbeaktivitäten.

DI Koch: Es gilt, das Gesamtprojekt medial aufzubereiten.

DI Knoll fasst zusammen, dass sich das Fest am 29.6.2003 leicht promoten läßt. Es stellt sich aber die Frage, ob der Verein überhaupt einen finanziellen Rahmen für Öffentlichkeitsarbeit freigeben will.

Hr. Fleissner: Wenn der Combino wieder weg ist, entsteht ein Vakuum. Noch schwieriger wird die Baustellen-Tätigkeit mit unangenehmen Situationen für die Anrainer. Mit informativ gestalteten Hinweistafeln könnte der Bevölkerung vermittelt werden, hier geschieht etwas für die Zukunft, eine Verbesserung für die Fahrgäste.

Hr. Hölzl: Umfassende Informationen zur Baustellen-Tätigkeit könnten zum Beispiel auf der Homepage der Gemeinde vermittelt werden. Hier sollte der Nutzen der Bevölkerung beschrieben sein, was hat der Fahrgast davon, welche Umleitungen sind erforderlich, einfach eine Gesamtinfo für den Bürger.

Hr. Bartl: Der Verein hat 13 Jahre auf diese Situation hingearbeitet. Jetzt ist der Zeitpunkt, dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung dem Projekt dauerhaft positiv gegenüber steht und sich keine Gegner formieren.

Hr. Dietscher: Man sollte die Baustellen sehr ernst nehmen, um Probleme mit der Bevölkerung wie in Linz beim Bau der Auhof-Linie zu vermeiden. Eine Information nur via Internet ist zu einseitig.

DI Koch: Wir kennen eine Reihe von Projekten, die schon beschlossen waren und dann am Widerstand der Bevölkerung scheiterten. Wir sollten Mittel in die Hand nehmen, dass diese Situation nicht eintritt.

DI Knoll: Der Testeinsatz des Combino ist ein medialer Selbstläufer, jedoch sollte der Verein vor dem Fest Vorfreude schüren. Insbesondere aber für die Zeit danach sollte für diverse Aktivitäten und weitere Überzeugungsarbeit ein Rahmen festgelegt werden, d.h. eine Summe, mit der man tatsächlich etwas anfangen kann. Herr Bartl sollte beauftragt werden, umsetzbare Projekte zu entwickeln.

Ing. Neumann: Das Fest wird von der Stadt gut beworben, daher sollte sich der Verein auf Nachhaltiges konzentrieren.

Folgende Vorschläge werden zur Abstimmung gebracht:

Gesamtrahmen für Budget Öffentlichkeitsarbeit:	€ 15.000.-
Erstellung einer professionellen Homepage:	€ 1.000.-

Abstimmungsergebnis: Die vorgeschlagenen Maßnahmen und Budgets werden einstimmig angenommen.

TOP 13 Allfälliges

Der Obmann bedankt sich mit herzlichen Worten im Namen des Vereins beim Fahrmeister der Gmundner Straßenbahn, Herrn Walter Pamminger, für seinen Einsatz in 38 Dienstjahren und wünscht ihm alles Gute zum verdienten Ruhestand. DI Knoll betont, dass die Anwesenheit von 4 aktiven Straßenbahnern und dem Fahrmeister die besondere Verbundenheit zwischen dem Personal der Straßenbahn und den Vereinszielen unterstreicht. Der Obmann überreicht Herrn Pamminger einen großen Geschenkkorb des Vereines Pro Gmundner Straßenbahn. Herr Pamminger ist sichtlich gerührt.

DI Döderlein: Herzlicher Dank gilt allen, die hier beteiligt waren. An der Diskussion konnte man ablesen, wie sehr alle beeindruckt sind. Das Abstimmungsergebnis im Gemeinderat war sensationell. Dank gilt vor allem dem Verein für die Ausdauer und dem Obmann für die Regie im Hintergrund. Bei seiner Regieführung hat sich die Kombination aus dem stets bewiesenen „Können“ mit dem Personal und allen Entscheidungsträgern sowie die hohe fachliche Kompetenz nun als Motor des Erfolges erwiesen. Die Stadt Gmunden hat sich schon immer durch Innovationen ausgezeichnet. Früher hatte Gmunden drei Bahnhöfe und es entstand die Strategie, diese zusammenwachsen zu lassen. Nach der Umlegung der Endstation der Vorchdorfer Lokalbahn zum Seebahnhof folgt jetzt der letzte Schritt mit der Zusammenführung der Straßenbahn und der Lokalbahn. Damit wird das Hinterland besser eingebunden und der Komfort für die Fahrgäste wesentlich gesteigert. Beides lässt eine massive Frequenzerhöhung erwarten. Damit ist auch die Existenz dieser Bahnen abgesichert.

Hr. Veit: Die Mitgliedsbeiträge sollten für ein besseres „Handling“ auf den nächsthöheren Eurobetrag aufgerundet werden. Vorschlag: Erwachsene EUR 22,--, Kinder EUR 11,--, Familien EUR 26,--

Der Obmann ersucht die Generalversammlung um Zustimmung zur Abstimmung dieses Antrages.
Diese wird erteilt und der Vorschlag einstimmig beschlossen.

Mit bestem Dank an die Mitglieder für ihr Kommen und ihre Unterstützung sowie an den Vorstand und Beirat für die ehrenamtliche Mitarbeit schließt der Obmann die Generalversammlung in der Hoffnung, in zwei Jahren bei der nächsten Generalversammlung schon über die Umsetzung einzelner Abschnitte berichten zu können.

Für das Protokoll:

Robert Schrempf e.h.
Schriftführer-Stv.