



VEREIN

Pro Gmundner Straßenbahn



Gmunden, am 26.11.2007

Protokoll der Generalversammlung vom 14. November 2007 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 den Herrn Vizebürgermeister und die Gemeinderäte der Stadt Gmunden, die an der Generalversammlung teilnehmen.

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

Die Tagesordnung der heutigen und das Protokoll der letzten ordentlichen Generalversammlung vom 7. Oktober 2005 werden einstimmig genehmigt.

TOP 3 Rückblick auf die Tätigkeit des Vereins

Der Obmann berichtet einleitend von der Präsentation der Ausbaupläne im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Frühjahr 2007. Auf höchster Beamtenebene wurden vertiefende Gespräche über die Mitfinanzierung des Projektes „Stadt-Regionalbahn“ durch den Bund geführt. Anhand der auch im BM VIT gezeigten Präsentation erläutert der Obmann die Aktivitäten der letzten Jahre und verweist dazu auf den auch schriftlich aufliegenden Tätigkeitsbericht. Unbestritten ist, dass die Gmundner Straßenbahn zur Identität der Stadt gehört. Ziel des Vereines ist daher, die kleine Straßenbahn in die Zukunft zu führen. Mit dem Zusammenschluss der Gmundner Straßenbahn und der Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf soll eine Stadt-Regionalbahn entstehen, die beide bisher isoliert verlaufenden Bahnen aufwertet. Die Durchbindung der Lokalbahn ins Stadtzentrum verspricht täglich rund 2000 Fahrgäste, die dann weitgehend umsteigefrei ihr Ziel erreichen. Zudem kann mit der leistungsfähigen Verbindung vom Umland ins Stadtzentrum ein großer Nutzen für die Region sowie ein wichtiger Beitrag zur Verkehrsentlastung der Stadt erreicht werden.

Der Obmann führt aus, dass in den letzten beiden Jahren vor allem Planungs- und Abstimmungstätigkeiten in beträchtlichem Umfang hinter den Kulissen zu verrichten waren. Für die eingehende Prüfung aller Voraussetzungen für den Zusammenschluss der Straßenbahn mit der Lokalbahn wurde ein einvernehmlicher Weg zwischen Land OÖ, Stadt, Verein und Fa. Stern & Hafferl abgestimmt und konsequent umgesetzt. Vor Allem wurde beschlossen, eine vertiefende Machbarkeitsstudie für die Errichtung der Verbindungsstrecke Franz-Josef-Platz – Seebahnhof bei einem technischen Büro mit ent-



Adresse:
Kuferzeile 32
A-4810 Gmunden
AUSTRIA

Telefon:
+43 (07612) 795-251
Telefax:
+43 (07612) 795-202

e-mail:
info@gmundner-strassenbahn.at
Internet:
www.gmundner-strassenbahn.at

Bankverbindung:
Hagebank-Volksbank
Vöcklabruck-Traunsee
regGenmbH.
Bankleitzahl:
42830

Kontonummer:
414 0000 0000
IBAN-Nr.:
AT214283041400000000
Swift-Code:
VBOEATWWVOE



sprechenden Referenzen in Auftrag zu geben und zu begleiten. Diese ist notwendig, um alle Fragen im Zusammenhang mit der Streckenführung, insbesondere durch das Trauntor und über die Traunbrücke zum Klosterplatz und die Einbindung in den Seebahnhof, genau zu prüfen. Für die zweigleisige Strecke - auch für Durchfahrt durch das Trauntor - liegt bereits ein positives Ergebnis vor, gegenwärtig wird die Tragfähigkeit der Traunbrücke geprüft. Beides geschieht unter Zugrundelegung eines „ungünstigen, weil breiten“ Fahrzeuges. Der Obmann weist dazu auf die aufliegenden Plandarstellungen hin. In einem weiteren Schritt ist das Funktionieren des Gesamtverkehrssystems mit durchgebundener Straßenbahn systemtechnisch zu simulieren, wobei auch auftretende Störfälle zu berücksichtigen sind. All das ist Voraussetzung, um die Zustimmung der Straßenverwaltung und damit die Freigabe des Projektes für die Finanzierung zu erzielen.

Für die weitere Sanierung der Bestandsstrecke waren die Erfahrungen mit den Sanierungsmaßnahmen in der Kuferzeile zu berücksichtigen und darauf aufbauend die weiteren Schritte vorzubereiten. Im Streckenabschnitt Bezirkshauptmannschaft – Franz-Josef-Platz wurden im Vorfeld der Sanierung umfangreiche Lärm- und Erschütterungsmessungen in den Häusern entlang der Esplanade von einem technischen Büro für Schalltechnik durchgeführt. Die Ergebnisse waren wiederum Basis für Expertenstudien namhafter Fachleute des Eisenbahnwesens, mit deren Unterstützung eine optimale Oberbaukonstruktion (Masse-Feder-System) entwickelt wurde. Mit diesen Erkenntnissen der Spezialisten wurde die Planungsleistung für die Sanierung ausgeschrieben und vergeben. Die dringend notwendigen Bauarbeiten begannen am 1. Oktober 2007 und sollen bei günstiger Witterung Ende November 2007 abgeschlossen sein.

Dritter Schwerpunkt der Planungen war die Endstation Seebahnhof der Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf. Die Planungen mussten unter Zeitdruck für das Hotelprojekt mehrfach geändert werden, wobei stets die Prämisse einzuhalten war, dass die künftige Lage bereits im Hinblick auf die Verlängerung der Strecke Richtung Traunbrücke ausgeführt werden muss, ohne jedoch den bestehenden Lokalbahnbetrieb zu beeinträchtigen. Eine Benützung des Klostergartens ist auf Basis der nun vorliegenden Variante nicht nötig.

Dabei hat sich gezeigt, dass die Zusammenarbeit zwischen Stadt, Land OÖ, Stern & Hafferl und Verein sehr stark ist und hervorragend funktioniert. Der Obmann bedankt sich bei Herrn Hölzl (Amt der OÖ Landesregierung, Verkehrskoordinierung) für sein Engagement und ersucht ihn, auf die aktuellen Positionen des Landes OÖ und die weiteren Schritte zum Ausbau der Gmundner Straßenbahn einzugehen.

Herr Klaus Hölzl erklärt dazu, dass man nun am Ende des ersten Abschnitts „Sanierung der Bestandsstrecke“ angelangt ist. Die Vorgabe von LHStv DI Haider lautet aber darüber hinaus, dass sicherzustellen ist, dass die Trasse für die Durchbindungsstrecke technisch machbar und tatsächlich verfügbar ist. Die projektmäßigen Voraussetzungen dazu wurden in den vergangenen 2 Jahren in der dazu notwendigen Geschwindigkeit geschaffen, wobei die koordinierende Rolle des Obmannes besonders hervorzuheben ist. Die Abläufe liegen nun im Zeitplan. 2008 sind wegen der Landesausstellung keine Bauarbeiten im Stadtzentrum geplant. Die Sanierung des Streckenabschnitts entlang der Salzkammergutbahn wurde zurückgereiht, da dieser Abschnitt sowie die geplante Abstellanlage für die Straßenbahnfahrzeuge im Zusammenhang mit dem Umbau des ÖBB-Bahnhofes Gmunden geplant werden wird.

Bis 2009 gilt es, alle Voraussetzungen für den Zusammenschluss der Straßenbahn und der Lokalbahn zu realisieren, damit das Projekt bis 2011 umgesetzt werden kann. Mit dem im nächsten Jahr geplanten Probeinsatz einer modernen Niederflurstraßenbahn sollen weitere Erfahrungswerte für die geplante Fahrzeugausschreibung gesammelt werden. Es ist wird angestrebt, für alle drei Stern & Hafferl – Meterspurbahnen (Straßenbahn Gmunden, Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf und Vöcklamarkt – Attersee) gemeinsam neue Fahrzeuge zu beschaffen und so einen günstigeren Preis zu erzielen. Als vorbereitende Maßnahme für das Regionalverkehrskonzept Gmunden und den geplanten Taktfahrplan auf der Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf erfolgt 2008 die Sanierung dieser Strecke. Mit den ÖBB





wird gegenwärtig über den Kauf des Bahnhofsareals Engelhof verhandelt. Bei den ÖBB werden dazu drei Varianten diskutiert, wobei auch eine völlige Aufgabe des Bahnhofes überlegt wird. Damit bestünde die Möglichkeit, die Lokalbahn künftig direkt an das Bahnhofsgebäude heranzuführen und auf dem Bahnhofsareal eine Park & Ride – Anlage zu errichten. Zukünftig wird es jedenfalls kein 3-Schienengleis mehr geben. Bei der im Zuge des Hotelprojektes erforderlichen Umgestaltung der Station Seebahnhof wird die Weiterführung der Bahn über die Traunsteinstrasse bereits jetzt berücksichtigt.

Dipl.-Ing. Knoll berichtet weiter, dass – als vierter Schwerpunkt der Vereinstätigkeit - im Zusammenhang mit der oberösterreichischen Landesausstellung 2008 definitiv beabsichtigt ist, einen Niederflur-Straßenbahnwagen einzusetzen. Derzeit laufen Verhandlungen über die Miete einer fabrikneuen Niederflur-Straßenbahn mit zwei Herstellerfirmen. Schon weit gediehen sind die Gespräche mit den Innsbrucker Verkehrsbetrieben und der Firma Bombardier Transportation über den Einsatz eines der neuen Innsbrucker Niederflurfahrzeuge. Voraussichtlich im Spätsommer 2008 soll für rund vier Wochen ein Innsbrucker Triebwagen in Gmunden und anschließend zwei Wochen auf der Traunseebahn zum Einsatz kommen. Ein längerer Einsatz ist seitens des Leihgebers IVB ausgeschlossen. Mit dem Probetrieb werden wichtige Erkenntnisse für die geplante Ausschreibung neuer Fahrzeuge gesammelt. Der Obmann bittet Herrn Schrepf, von der Vorstellung des ersten neuen Innsbrucker Niederflurwagens zu berichten.

Herr Robert Schrepf stellt anhand von Präsentationsfolien die neuen Innsbrucker Niederflur - Straßenbahnwagen aus der Familie „Flexity Outlook“ vor. Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe erneuern bis Ende 2008 mit dieser straßenbahn- und lokalbahntauglichen Type ihren gesamten Straßenbahn-Fuhrpark, die Investitionskosten für 22 Niederflurbahnen inklusive Adaptierung der Werkstatteinrichtung betragen 51 Mio. Euro. Die Barrierefreiheit und der einladend gestaltete Innenraum, der komplett podest- und stufenfrei zugänglich ist, sind zugkräftige Argumente für die Anwendung dieses Baukonzeptes. Das innsbrucker Fahrzeug ist mit 2,40 m für eine Straßenbahn relativ breit, aber noch immer deutlich schmaler als ein Bus (2,55 m). Die immer geforderte Wendigkeit ist damit und vor allem durch die Gliederkonstruktion sehr gut gegeben.

Dipl.Ing. Knoll erläutert, dass vor dem Einsatz dieses Wagentyps die Haltestellen zu adaptieren sind und ersucht Herrn Ing. Zwirchmayr, die bevorstehenden Bauarbeiten zu erläutern.

Ing. Helmut Zwirchmayr erklärt dazu, dass Anfang des Jahres 2008 die Haltestellen Tennisplatz und Rosenkranz für den künftigen Einsatz neuer Niederflur – Straßenbahnwagen adaptiert werden. Die Bahnsteige werden dabei auf 30 Meter verlängert und erhöht, damit ein barrierefreies Zusteigen in die neuen Niederflurwagen möglich ist. Die Haltestellen Bezirkshauptmannschaft und Franz-Josef-Platz werden gegenwärtig im Zuge der Gleiserneuerung angepasst. Die Haltestellen Keramik und Kuferzeile wurden bereits bei der vorangegangenen Streckensanierung adaptiert. Weiters wird Anfang 2008 ein Teil der Fahrleitung erneuert und an der Ausweiche Tennisplatz ein neues Unterwerk errichtet, um die Stromversorgung nach dem Stand der Technik sicherzustellen. Das alte Unterwerk ist für die Stromspitzen von neuen Fahrzeugen nicht mehr geeignet.

TOP 4 Bericht des Kassiers

Der Kassier Dir. Richard Stürmer berichtet, dass in der vergangenen Periode Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen, Spenden und Zinsen von insgesamt EUR 11.163,84 erzielt wurden. Nach Abzug aller Ausgaben sowie Begleichung aller Rechnungen bis 31.10.2007 in Höhe von insgesamt EUR 1.482,26 steht dem Verein ein Betrag von EUR 94.263,69 als Vereinskapiatal zur Verfügung. Anschließend bittet der Kassier um den Bericht der Rechnungsprüfer.





TOP 5 Bericht und Entlastung des Vorstandes durch die Rechnungsprüfer

Herr GR Reingruber berichtet von der der Generalversammlung vorangegangenen Rechnungsprüfung, die zu keinerlei Beanstandungen Anlass gegeben hat. Er 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 6 Neuwahl des Vorstandes

Es ist nur ein Wahlvorschlag eingelangt, der allen Anwesenden vorliegt. Der Wahlvorschlag für Vorstand und Beiräte wird gemeinsam zur Abstimmung gebracht und einstimmig angenommen. Der Obmann heißt das neue Vorstandsmitglied, Frau Mag. Agnes **Födinger** herzlich willkommen. Der neue Vorstand setzt sich somit wie folgt zusammen:

| | |
|-------------------------------|--|
| <u>Obmann:</u> | Dir. 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. Wolfgang Neumann |
| <u>Schriftführer-Stv.:</u> | Robert Schrempf |
| <u>Rechnungsprüfer:</u> | Mag. Agnes Födinger GR. Manfred Reingruber |
| <u>Beiräte:</u> | KR.Dipl.Ing. Jochen Döderlein , Arch. Dipl.-Ing. Rüdiger Fritz , Karl Frostel , Dipl.Ing. Inge Hinterwirth , Klaus Hölzl , Dipl.Ing. Otto Kienesberger , Dipl.Ing.Dr. Franz Koroschetz , Bgm. Heinz Köppl , Prof.Dipl.Ing.Dr. Herbert Löcker , Dir. August Mayer , Dir. Andreas Murray , Vst.Dir. Dipl.Ing. Walter Rathberger , Vizebgm. StR. Wolfgang Sageder , Dir. Josef Tremel |
| <u>Organisationsreferent:</u> | Torsten Veit |

Der Obmann bedankt sich namens des neu gewählten Vorstandes und Beirates für das Vertrauen und richtet einen Appell an den Beirat, dass dessen Mitarbeit im Verein und dessen Überzeugungsarbeit im jeweiligen Umfeld wichtig sind.

TOP 7 Anträge an die Generalversammlung

Es liegt nur ein Antrag von Prof.Dipl.Ing.Dr. Herbert Löcker vor: Der Verein möge sich dafür einsetzen,

- dass das neue Unterwerk an der Haltestelle Tennisplatz optisch dem Umfeld angepasst wird und nicht allzu sehr „in Beton ausartet“
- dass die Tarife bei den Nostalgiefahrten reformiert werden, der Einzelfahrschein als Tageskarte gilt
- dass eine Zusammenarbeit (sprich Kombiticket) mit den Pizzarestaurants am Hauptbahnhof bzw. am Franz-Josef-Platz eingerichtet wird, was vor allem jüngere Fahrgäste ansprechen soll
- dass der Straßenbahnfahrplan bei Fahrplanwechsel örtlichen Aussendungen oder Zeitungen beigegeben wird
- dass ein Dreischiengleis und damit die Führung der Straßenbahn bis Lambach geprüft wird.

Der Obmann ersucht den Geschäftsführer der Fa. Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft, Herrn Ing Neumann, auf diese Vorschläge einzugehen.





Ing. Neumann sagt zu, ab sofort die Rückfahrkarte der Nostalgiefahrten als Tageskarte anzuerkennen. Grundsätzlich dürfen die Nostalgiefahrten aber nicht günstiger als der Verbundtarif sein.

Die Beilage des Fahrplanes in geeigneter Form bei Printmedien wird genauer geprüft, es ist eine verfolgenswerte Idee. Es genügt aber nicht, allein einen Fahrplan der Straßenbahn zu verbreiten, auch die Citybuslinien sind immer gemeinsam zu betrachten. Ein Fahrplanheft wäre von Vorteil.

Bezüglich des Unterwerksgebäudes wird eine städtebaulich passende Lösung angestrebt, es müssen aber auch wirtschaftliche Gesichtspunkte beachtet werden. Bei der Umgestaltung der Haltestelle Tennisplatz müssen bei der Errichtung des neuen Unterwerks sowohl technische Voraussetzungen als auch gesetzliche Auflagen eingehalten werden. Es wird versucht, das Gebäude für das Unterwerk optisch der Umgebung anzupassen, gegenwärtig werden die Pläne im Bauausschuss behandelt.

Hinsichtlich der Pizza-Kooperation entwickelt sich eine Diskussion mit dem Ergebnis, dass Dr. Löcker ersucht wird, die Pizzabäcker zu Rabatten anzuregen, wenn jemand mit gültiger Straßenbahnfahrkarte eine Pizza kauft.

Herr Frischauf: Es sollte ein Inserat mit dem neuen Fahrplan geschaltet werden, aber nur dann, wenn sich der Fahrplan ändert. Es sollte wirksam sein und wenig kosten.

Dipl.-Ing. Koch: Eine regelmäßige Information der Bevölkerung ist wichtig. Mit Fahrplanwechsel werden mehr durchgehende Züge von/nach Linz angeboten. Darüber zu informieren ist wichtig.

Vbgm StR Sageder und Herr Hölzl: Ende März 2008 wird das Regionalverkehrskonzept für die Region Gmunden und Vöcklabruck umgesetzt, dabei ändern sich die Fahrpläne. Vom ÖÖVV wird ein neues Fahrplanheft aufgelegt, das die genannten Anforderungen abdeckt.

Dipl.-Ing. Knoll: Ein Dreischienengleis bis Lambach wäre zwar technisch machbar, jedoch ist die Bahnsteigauslegung und die Ausführung der Oberleitung für beide Spurweiten mit Kompromissen behaftet und teuer. Um dies weiterzuverfolgen, müsste ein sehr hoher Anteil durchgehend zwischen Gmunden und Lambach fahrender Fahrgäste gegeben sein.

Top 8 Diskussion

Herr Frischauf: Ist die Kapazität des Innsbrucker Fahrzeuges mit 56 Sitzplätzen ausreichend?

Dipl.-Ing. Knoll: Die derzeitigen Fahrzeuge haben 37 Sitzplätze. Das Sitzplatzkonzept der Bombardier-Fahrzeuge ist schon sehr ausgereizt, mehr Sitzplätze sind nur auf Kosten von Kinderwagen/Rollstuhl/Fahrradplätzen möglich. Grundsätzlich können auf der Lokalbahnstrecke auch mehrere Triebwagen gekuppelt werden. Allerdings wird ähnlich wie bei der Stubaitalbahn vorzugehen sein: Dort fuhren früher die Schülerzüge auch mit mehreren Beiwagen und wurden dann durch dichter fahrende Einzelwagen mit größerer Kapazität ersetzt, was sich bewährt hat.

Herr Baalman: Wie ist der aktuelle Stand beim geplanten Umbau des Hauptbahnhofs?

Herr Hölzl: Das Projekt ist fertig und mit Stadt und Land Oberösterreich abgestimmt, jedoch ist die Finanzierung noch offen.

Dr. Meingast: Ist eine Aufschüttung am Ende der Traunbrücke Richtung Klosterplatz nötig?

Dipl.-Ing. Knoll: Eine punktuelle Abrundung der Kuppe am Brückenwiderlager Traundorf wird notwendig sein, dies befindet sich gerade in der vertieften Prüfung.

Herr Pamminger: Wo werden künftig die neuen Triebwagen gewartet?





Dipl.-Ing. Knoll: Zukünftig wird in Vorchdorf ein neuer Werkstättentrakt zur Wartung der neuen Triebfahrzeuge errichtet werden müssen. In Gmunden soll eine neue Abstellhalle beim Hauptbahnhof errichtet werden. Das im nächsten Jahr zum Einsatz kommende Probefahrzeug wird in der alten Remise gewartet.

Dipl.-Ing. Kienesberger: Liegt eine Zustimmung der Straßenverwaltung für die Durchbindung der Straßenbahn vor? Wann wird die Lokalbahn-Endstation verlegt?

Dipl.-Ing. Knoll: Für die Durchbindung der Straßenbahn ist zur Zeit ein anspruchsvoller Abstimmungsprozess mit den Dienststellen des Landes im Gange. Als endgültige Lösung für die Verlegung der Lokalbahn-Endstation wurde von der Stadt die Variante 5b ausgewählt (Plan liegt auf), die Bauarbeiten können nach dem Abschluss des Eisenbahnrechtlichen Verfahrens begonnen werden.

Dir. August Mayer: Die neu geplante Lokalbahn – Endstation sollte rechtzeitig fertig sein, um das Hotel – Projekt im Zeitplan nicht zu gefährden. Schließlich sind die künftigen Hotelgäste auch ein Fahrgastpotential für die Stadt-Regionalbahn.

Herr Hölzl: Die Verlegung der Lokalbahn - Endstation kann erst erfolgen, wenn die ÖBB die Aufgabe des Abschnittes bzw. Stern & Hafferl die Verlegung der Endstation eisenbahnrechtlich beantragt haben. Auch sollen durch das Hotelprojekt keine Dauerprovisorien geschaffen werden. Die Kosten für die Verlegung der Lokalbahn – Endstation sind jedenfalls vorerst vom Hotel-Projektanten zu tragen.

Herr Frischauf: Könnte die Tiefgaragenzufahrt am Fanz-Josef-Platz ein Problem darstellen?

Dipl.-Ing. Knoll: Die Einfahrt samt signaltechnischer Regelung wird in der verkehrstechnischen Untersuchung besonders geprüft.

Herr Ulrich: Ist für die Stadt-Regionalbahn ein Zugsleitsystem vorgesehen und wo wird der Betrieb überwacht?

Dipl.-Ing. Knoll: Ein Zugsleitsystem wird es geben müssen, auf der Lokalbahn ist es schon vorhanden. Wo die Leitstelle eingerichtet wird, ist Sache des Betreibers. Wichtig ist, dass auf kurzfristig auftretende Probleme flexibel reagiert werden kann.

VbGm StR Sageder: Besonderer Dank gilt dem Obmann Dipl.-Ing. Knoll und Herrn Hölzl, ohne deren Einsatz die Umsetzung der Vereinsziele gar nicht möglich wäre. Die Beratung von LHStv. DI Haider erfolgt dabei so fundiert, dass mittlerweile auch schon vorzeigbare Ergebnisse erzielt werden konnten. Dank gilt auch allen politischen Fraktionen, die ja alle im Verein vertreten sind, dass die einhellige Zustimmung nicht abbröckelt. Eine funktionierende Lobby für ein Projekt, das in der Bevölkerung nicht unbestritten ist, ist von besonderer Beutung. Die Stadt bedankt sich ausdrücklich beim Verein, weil dieser für die Stadt die Lobbyarbeit übernimmt. Denn je näher die Realisierung des Zusammenschlusses der Straßenbahn mit der Lokalbahn rückt, umso größer wird auch die notwendige Überzeugungsarbeit und die verlangt nach verstärkter Öffentlichkeitsarbeit. In der Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel überwiegt der Frauenanteil, wünschenswert wäre, mehr Frauen für die Lobbyarbeit zu begeistern. Herr Sageder schließt mit den Worten „Auf in eine Straßenbahnzukunft in Gmunden“.

Herr Dietscher: Herr Dietscher sagt, nach dem Durchlesen des Tätigkeitsberichts war er sehr beeindruckt, was bisher geleistet wurde. Problematisch sieht er die Verkehrssituation im Zentrum von Gmunden, wenn die Straßenbahn sich in die Autokolonne einreihen muss, und fragt, wie das lösbar ist.





Dipl.-Ing. Knoll: Es muss der Nachweis erbracht werden, dass der Stau durch die Einbindung der Straßenbahn nicht mehr wird, um eine Zustimmung der Straßenverwaltung zu erhalten.

Zur allseits bekundeten Anerkennung der Vereinstätigkeit drückt der Obmann seine Freude aus, bemerkt aber gleichzeitig, dass es noch viel zu tun und zu kommunizieren gilt. Vor allem ist noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten, viele Leute können sich die Durchbindung der Straßenbahn noch nicht vorstellen. Es gibt aber auch vereinzelt Briefe von austretenden Mitgliedern, die dem Verein Untätigkeit und sogar Unfähigkeit vorhalten. Da seit 2003 keine spektakulären Fahrzeugeinsätze stattgefunden haben, ist die Öffentlichkeitswirkung der Vereinsarbeit naturgemäß in den letzten Jahren nicht so groß gewesen. Aber gerade in diesem Zeitraum waren umfangreiche und für den Fortgang des Projektes ganz wesentliche Arbeiten im Hintergrund zu verrichten, nachzulesen im Tätigkeitsbericht und in der neu aufgelegten Broschüre zur Vereinsgeschichte. Beide Druckwerke liegen hier auf und sind auch auf der Vereins-Homepage zu finden, die demnächst neu gestaltet werden wird. Der Obmann richtet daher an die anwesenden Mitglieder die Bitte um stärkere persönliche Mitarbeit und Kommunikation im jeweiligen Freundeskreis, um dem Projekt eine größere Basis mit Hintergrundwissen zu geben.

Herr Frischauf: Wenn Mitglieder wegen des langen Realisierungszeitraums der angekündigten Erweiterungsprojekte mit dem Austritt aus dem Verein drohen, ist es offenbar nicht gelungen, über die Komplexität der Sache ausreichend zu informieren.

Dipl.-Ing. Knoll: Es gibt einen klaren Planungsauftrag von Land OÖ und Stadt, der durch ebenso klare Beschlüsse abgesichert ist und einen Weg vorgibt, für den die Voraussetzungen schrittweise abzarbeiten sind. Dazu liegen wir genau im Plan. Bevor die technische und konsensuale Machbarkeit des Neubauabschnitts zwischen Franz-Josef-Platz und Seebahnhof nicht weitestgehend geklärt, ein Konsens mit den Betroffenen herbeigeführt und die Finanzierung gesichert sind, macht es aber keinen Sinn, in eine breite öffentliche Diskussion zu gehen. Der Verein wird seine Mitglieder nach Vorliegen der Ergebnisse intern sehr genau informieren, er muss Öffentlichkeitsarbeit aber so ansetzen, dass sie zum richtigen Zeitpunkt kommt und nicht kontraproduktiv wirkt. Im Zuge der allgemeinen Debatte um die Kuferzeile im Jahre 2005 wäre jede Öffentlichkeitsarbeit verlorener Aufwand gewesen. Sie ist notwendig aber dann, wenn Lösungen und Fakten auf dem Tisch liegen. Dann gilt es aktiv zu kommunizieren.

Herr Ulrich (wörtlich): Als langjähriger Bürgermeister und Funktionär bewundere ich, was Ihr hier leistet und schon erreicht habt. Ihr bewegt ein Projekt, das viele nicht wollen, aber die Politik will es. Aus einem Verein zur Unterstützung der Straßenbahn wurde ein gemeinsam getragenes Unternehmen, das fast einen komplett neuen Straßenbahnbetrieb auf die Beine gestellt hat. Ich erkläre überall stolz, dass ich Mitglied dieses Vereines bin und dabei sein darf, wenn hier nahezu ein Wunder vollbracht wird.

Herr Hölzl: Dies alles ist nur möglich, weil die Stadt hinter dem Projekt steht und sich alle 4 Fraktionen zur Umsetzung des Sanierungs-, Ausbau- und Zusammenführungsprojektes bekannt haben. Dies ist auch die Voraussetzung für die Mitfinanzierung des Landes OÖ. Bei den innerstädtischen Schienenprojekten in Europa, bei denen es naturgemäß auch anfangs Widerstände und Befürchtungen seitens der Bevölkerung gegeben hat, hat sich zumeist herausgestellt, dass diese unbegründet waren. Im Gegenteil konnte in vielen Fällen die Straßenbahn bereits nach kurzer Zeit in das tägliche Verkehrsgeschehen integriert werden und durch deutliche Fahrgaszuwächse auch zu einer Entspannung der innerstädtischen Verkehrssituation beitragen.





TOP 9 Beschlussfassung über die weitere Vereinsarbeit und Verwendung des Vereinsvermögens

Dipl.-Ing. Knoll: Berichtet, dass im Vorstand beschlossen wurde, der Öffentlichkeitsarbeit zum gegebenen Zeitpunkt entsprechendes Gewicht zu geben und dafür ein Budget von EUR 10.000,- zu beantragen. Gerade in der Stadt Gmunden ist wirkungsvolle Öffentlichkeitsarbeit zum richtigen Zeitpunkt wichtig.

Vbgm. StR Sageder: Die Öffentlichkeitsarbeit sollte zweigeteilt werden, einerseits „Pro Schienenfahrzeug“ sowie projektbezogen. Für die Öffentlichkeitsarbeit sollten Veranstaltungen wie die Eröffnungsfeier nach Sanierung der Gleise an der Esplanade genützt werden. 2008 findet auch der Österreichische Omnibustag wieder in Gmunden statt.

Dir. Mayer: Der Verein könnte die Medien der Stadt wie zum Beispiel die Stadtzeitung nutzen.

Dipl.-Ing. Koch: Die Öffentlichkeitsarbeit war vor rund vier Jahren intensiv und es wurde eine Erwartungshaltung aufgebaut. In den letzten Jahren war die Öffentlichkeitsarbeit bewusst zurückhaltender, weil das „Produkt“ noch nicht fertig ist. Das im Rahmen der letzten Generalversammlung beschlossene Budget von EUR 10.000,- für die Öffentlichkeitsarbeit wurde nicht aufgewendet und sollte in der bevorstehenden Periode als finanzieller Rahmen zur Verfügung stehen.

Mit Errichtung der Stadt-Regionalbahn entstehen auch stadtgestalterisch enorme Chancen. Die Durchbindung der Straßenbahn bietet die städtebauliche Chance, mit Errichtung der Gleise den gesamten Straßenzug neu zu gestalten. Mit einer Neugestaltung könnte ein gesamthafter Impuls für die Stadt gesetzt werden. Wir sollten positiv argumentieren, was das für die Stadt an Chancen bringen kann. Zunächst gilt es, mit den Vorarbeiten zu beginnen und die Ergebnisse der Planungen abzuwarten. Dann sollte massiv positive Stimmung aufgebaut werden, um das Projekt in der Bevölkerung zu verwurzeln.

Dr. Löcker: Zum passenden Zeitpunkt sollte unbedingt kommuniziert werden, dass Trauntor und Traunbrücke keine Hindernisse für die Straßenbahn sind und diese auch kein Hindernis für den Straßenverkehr ist.

Nach allgemeiner Diskussion soll folgendes Aktionsprogramm im Rahmen des Paketes „Öffentlichkeitsarbeit“ fortgeführt und umgesetzt werden:

1. Neuauflage eines informativen Prospektes „Strassenbahnzukunft“
2. Sonderbeilage in Lokalzeitungen
3. Abhaltung einer Informationsveranstaltung in Abstimmung mit Stadt, Land, Bund
4. Begleitung der Vorführfahrten mit einer fabrikneuen Niederflur - Straßenbahn
5. Betreuung der Haltestellen
6. Mehreinsatz des GM5 und GM100 durch personelle Hilfe des Vereins

Abstimmungsergebnis: Die vorgeschlagenen Maßnahmen und das Budget für Öffentlichkeitsarbeit werden einstimmig angenommen.

TOP 10 Allfälliges

Herr Aichenuer: Werden in der Kuferzeile noch weitere Schnitte in der Bodenplatte vorgenommen? Der Triebwagen 10 wirkt immer noch lauter.





Ing. Zwirchmayr: Die im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung vorgeschlagenen Maßnahmen wurden alle umgesetzt. Es wurden viele Lärmmessungen vor und nach dem Umsetzen von Maßnahmen durchgeführt. Die Schienen wurden geschliffen, Schallschürzen am GM 10 angebracht und 4 Trennschnitte gesetzt. Die Straßenbahn fährt jetzt leiser als ein Autobus oder LKW.

Herr Hölzl: Vom beauftragten Schallgutachter wurde immer wieder betont, dass nur die Summe der Maßnahmen (Schneiden, Schleifen, Schallschürzen am GM 10, neue Fahrzeuge) zu einer deutlichen und anhaltenden Verbesserung führen wird. Mit den vier Schnitten konnten bereits Verbesserungen erreicht werden, vor weiteren Schnitten soll aber erst die Auswirkung der zusätzlichen Maßnahmen, vor allem der Probereinsatz eines neuen Fahrzeuges im nächsten Jahr, abgewartet werden.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, fasst der Obmann zusammen, dass in der nächsten Funktionsperiode schwierige und intensive Überzeugungsarbeit zu leisten sein wird. Diese kann sich aber auf fundierte Planungen und Machbarkeitsuntersuchungen stützen. Entscheidend wird sein, wie gut es Verein, Stadt und Fa. Stern & Hafferl gelingt, die positiven Wirkungen des Projektes zu kommunizieren. Dazu sind alle Anwesenden und alle Mitglieder aufgefordert, Überzeugungsarbeit in ihrem eigenen Umfeld zu leisten, weil sich viele Leute die Durchbindung der Straßenbahn noch nicht vorstellen können. Daher ergeht die Bitte um persönliche Mitarbeit und Hilfe im Freundeskreis, das Projekt in jeder Hinsicht zu unterstützen. Vor Allem die Mund zu Mund - Propaganda ist wichtig.

Mit bestem Dank an die Mitglieder für ihr Kommen und die finanzielle Unterstützung sowie an den Vorstand für die ehrenamtliche Mitarbeit, insbesondere auch an den Organisationsreferenten Torsten Veit, schließt der Obmann die Generalversammlung.

Für das Protokoll:

Robert Schrempf e.h.
Schriftführer-Stv.

