

# **90 Jahre ÖVG** **1926 - 2016**

## **Jahresbericht** **2015**

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> Peter KLUGAR	5
<b>Innovative Themen für die Verkehrswirtschaft und -wissenschaft</b> Sebastian KUMMER	8
<b>Die ÖVG 1926 – 2016</b>	
<b>40 Jahre Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft</b> Maximilian SCHANTL (aus Verkehrsannalen, Heft 2/1976)	11
<b>Die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft im Wandel der Zeit: Handlungsmöglichkeiten in der Zukunft</b> Yasmin TRAXLER	17
<b>Die ÖVG-GmbH und die unmittelbare Vergangenheit der ÖVG</b> Heinz H. BUTZ, Veronika KESSLER, Thomas KRATOCHVIL	21
<b>Die ÖVG und die 90-Jahre-Feier</b> Peter FALLER, Csaba SZÉKELY	25
<b>Die internationale Plattform der verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften</b> Sebastian BELZ	29
<b>Die ÖVG im Jahr 2030</b>	
<b>Die Verkehrswissenschaft im Jahr 2030</b> Florian POLTERAUER, Johannes KEHRER, Matthias LANDGRAF, Florian POTOTSCHNIG, Stefan WALTER	41
<b>Gedanken und Wünsche an die ÖVG im Jahr 2030</b> Albert WALDHÖR	43
<b>An die ÖVG im Jahre 2030 - Gedanken und Wünsche zur zukünftigen Ausrichtung</b> Harald FREY	45
<b>An die ÖVG im Jahr 2030</b> Alfred VEIDER	47
<b>Jahresbericht 2015</b>	
<b>Landesstellen</b>	51
<b>Arbeitskreise</b>	61
<b>Vortragszyklus Verkehrsinfrastruktur</b>	73
<b>Kuratorium: Kamingespräche</b>	79
<b>Die Junge ÖVG</b>	81
<b>Veranstaltungen 2015</b>	83
<b>Die Organe der ÖVG</b>	91
<b>Mitgliederstatistik</b>	93

## Vorwort

Dipl.-Ing. Peter KLUGAR

Präsident der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft

Die Gründung der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft vor 90 Jahren, der 14. Kongress der Europäischen Plattform der Verkehrswissenschaften (EPTS) sowie die Verleihung des Friedrich List- und auch des Peter Faller-Preises sind ein würdiger Anlass, um eine hochkarätige wissenschaftliche Tagung in Wien zu veranstalten und wesentliche Ergebnisse dieser Tagung in einem Tagungsband zu kommunizieren.



Wir freuen uns sehr, Ihnen Beiträge zur Geschichte der ÖVG und die Ausführungen der Referenten des 14. Europäischen Verkehrskongresses, der unter dem Titel „Mobilität 4.0 - Quo vadis Europa“ am 16. Juni 2016 veranstaltet wird, präsentieren zu können.

Die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft hat es sich zur Aufgabe gemacht, den Dialog zwischen Wissenschaft und Praxis auf dem Gebiet des Verkehrswesens zu fördern.

Mitglieder der ÖVG sind über 100 Unternehmen und Institutionen aus allen Bereichen des österreichischen Verkehrswesens und der Verkehrsforschung sowie über 500 Einzelpersonen.

Elf Kuratoriumsmitglieder fördern in ganz besonderer Weise sowohl inhaltlich als auch finanziell die Ziele unserer Gesellschaft.

Basis unserer wissenschaftlichen Arbeit sind die verschiedenen Veranstaltungen, die Tätigkeit in den 10 Arbeitskreisen und in der Jungen ÖVG, unsere Publikationen sowie die Landesstellen in allen neun Bundesländern. International vernetzt sind wir über die Europäische Plattform der Verkehrswissenschaften, in der verkehrswissenschaftliche Gesellschaften aus zehn Ländern vertreten sind.

Sowohl inhaltlich als auch organisatorisch führen wir pro Jahr zwischen 15 und 20 Tagungen, Kongresse und Seminare mit Themen aus allen Bereichen des Verkehrswesens durch.

Traditionell bilden sowohl die Veranstaltungen zum öffentlichen Personenverkehr auf Straße und Schiene als auch der Güterverkehr einen Schwerpunkt.

Organisatorische, finanzielle und technische Aspekte werden dabei behandelt.

Darüber hinaus beschäftigen sich unsere Veranstaltungen beispielsweise auch mit der Förderung einer grundlagenorientierten Verkehrsforschung, mit der Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb aber auch mit Themen aus dem Luftverkehr oder der Schifffahrt.

Das Spektrum reicht von großen Kongressen mit mehreren hundert Teilnehmern aus aller Welt zu technischen Fragen bis zu kleinen aber feinen Symposien beispielsweise zum Paradigmenwechsel im Stadtverkehr.

Wichtig sind auch Seminare zur Information über aktuelle Entwicklungen im Verkehrsrecht oder bei den technischen Standards.

Kamingespräche mit interessanten Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft sowie zahlreiche Exkursionen zu Verkehrseinrichtungen runden diesen Teil der Tätigkeit der ÖVG ab.

Ein zweites wichtiges Standbein der Tätigkeit ist die Zusammenarbeit in den Arbeitskreisen. Wesentlich dafür ist der interdisziplinäre Austausch über aktuelle Entwicklungen und Fragestellungen, die Erarbeitung von neuen Erkenntnissen sowie die inhaltliche Vorbereitung von Veranstaltungen.

Derzeit sind sechs Arbeitskreise aktiv, vier Arbeitskreise werden derzeit inhaltlich und personell neu ausgerichtet. Die Arbeitskreise E-Mobility und Rail and Road Traffic Management wurden in letzter Zeit neu gebildet.

Einige Gruppen arbeiten seit mehreren Jahren zusammen, manche werden nur für eine Themenstellung gebildet und lösen sich dann auf oder werden inhaltlich neu positioniert.

Die Teilnahme ist zumeist für alle Mitglieder offen, bei einigen Themen erfolgt sie über Zustimmung der Gruppe oder spezielle Einladung.

Grundsätzlich bemühen wir uns, ein möglichst großes Meinungsspektrum zu den verschiedenen Fragestellungen im Bereich des Verkehrs abzudecken. So kann es zu einem fruchtbaren Dialog kommen, den wir insbesondere bei den Veranstaltungen und Arbeitskreisen fördern. Wenn Mitglieder ihre Meinung in der Öffentlichkeit äußern, tun sie dies im eigenen Namen und nicht im Namen der ÖVG.

Dies hat den Vorteil, dass wir eine neutrale Plattform für die möglichst sachliche Diskussion kontroverser Themen bleiben und nicht - wie Lobbyingorganisationen - in ein „inhaltliches Eck“ gedrängt werden.

Sehr klar positioniert hat sich unsere Gesellschaft zum Thema der Notwendigkeit der grundlagenorientierten Verkehrsforschung. Wir treten bei den zuständigen Ministerien für den Ausbau und die Stärkung dieses Forschungszweiges ein.

Erkenntnisse aus der Arbeit der ÖVG und Beiträge junger Wissenschaftler werden in der „ÖZV - Österreichischen Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“ veröffentlicht. Die ÖVG-Homepage mit umfangreicher Online-Dokumentation, die ÖVG-Newsletter, Tagungsbände und der Jahresbericht sowie einzelne Handbücher ergänzen unsere Publikationen.

Erfreulich entwickelt hat sich in der letzten Zeit die „Junge ÖVG“, die jungen Mitgliedern und Interessenten mittlerweile ein großes, spannendes Netzwerk mit unterschiedlichen Veranstaltungen bietet. Die Teilnehmer kommen sowohl von Forschungseinrichtungen, Universtäten und Hochschulen, aber auch von Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen.

Im Rahmen der Jungen ÖVG hat sich auch das vielbeachtete SciNet Wissenschaftsforum entwickelt, in dem junge Wissenschaftler aus verschiedenen Ländern Forschungsergebnisse präsentieren.

Der nach dem langjährigen Präsidenten und nunmehrigen Ehrenpräsidenten benannte Peter Faller Nachwuchsförderungspreis wird einmal jährlich für wissenschaftliche Arbeiten vergeben. Die Beurteilung der Arbeiten erfolgt durch Mitglieder des „Boards of Professors“ unter dem Vorsitz unseres rührigen wissenschaftlichen Leiters Prof. Sebastian Kummer.

Als besondere Stärke unserer Gesellschaft sehe ich die regionale Gliederung. Es bestehen Landesstellen in allen neun Bundesländern. Diese setzen regional relevante Veranstaltungen und Exkursionen um. Darüber hinaus werden die Jahrestreffen von den Landesstellen in den Bundesländern organisiert.

Nachdem ich die Präsidentschaft im Jahr 2008 übernahm, war in den ersten zwei Jahren die organisatorische und personelle Neuausrichtung eine besondere Herausforderung. Insbesondere die wirtschaftliche Situation erforderte unsere volle Aufmerksamkeit. Im Jahre 2009 wurde zur Professionalisierung der Arbeit die neue Struktur entwickelt. Neben dem Verein, der wie schon zuvor durch Präsidium und Vorstand geleitet wird, wurde eine 100% Tochtergesellschaft, die ÖVG GmbH, gegründet, die in eigener Verantwortung die Veranstaltungen durchführt und finanziert. Ein reichlich rigides Sparprogramm wurde entwickelt und nun über Jahre konsequent umgesetzt. Außer dem Geschäftsführer der Tochtergesellschaft und den zwei Teilzeitassistentinnen im Büro arbeiten die Funktionäre ehrenamtlich. Die Funktion eines angestellten Generalsekretärs wurde aufgegeben. Diese Struktur, die auch weitreichende personelle Änderungen nach sich zog, hat sich nach ein, zwei herausfordernden Jahren bewährt, sodass derzeit sowohl der Verein als auch die GmbH auf wirtschaftlich gesunden Beinen stehen. Die GmbH wird durch einen Beirat gesteuert, dessen Vorsitz der Vorstand der Asfinag, Dr. Klaus Schierhackl, innehat.

Die wissenschaftliche Arbeit hat sich in den letzten Jahren erfreulich entwickelt. Ein breites Spektrum von Themen wurde aufgegriffen, viele aktuelle Fragen aus dem Verkehrswesen konnten behandelt werden. Durch die Durchführung von Ad hoc-Seminaren zu brennenden Themen hat sich die Zahl der Veranstaltungen vergrößert. Auch die Zahl der Teilnehmer konnte gesteigert werden. Neue Arbeitskreise haben sich gebildet, neue Schwerpunkte konnten gesetzt werden.

Die Junge ÖVG, das ÖVG Update mit den Mitgliedern des Kuratoriums und dem „Board of Professors“, die neue Form der Jahrestagungen, Sci Net, die internationale Zusammenarbeit in der europäischen Plattform, die Verbesserungen im Bereich der Kommunikation wie die Homepage und der Facebook-Auftritt, neue internationale Veranstaltungsreihen zeugen - um nur Schlagworte zu nennen - von der Agilität des „alten“ Vereins.

Um die zukünftige Entwicklung richtig zu steuern, muss man die Stärken und Schwächen analysieren. Das verkehrswissenschaftliche Umfeld hat sich verändert. Neue Mitbewerber tummeln sich am Markt der für uns relevanten Veranstaltungen. Andere Gesellschaften und Unternehmungen organisieren Tagungen vom für die Teilnehmer hochpreisigen Segment bis zu Gratisveranstaltungen. Die wirtschaftliche Situation hat sich seit 2008 insgesamt eingetrübt, Sponsoren und Gebietskörperschaften sind zurückhaltender geworden.

Auf der anderen Seite ist das Thema Verkehr weiterhin ein sehr aktuelles. Neue Entwicklungen wie zum Beispiel das automatisierte Fahren werden rascher umgesetzt als es vor kurzem noch prognostiziert wurde. Politische Veränderungen kommen schneller und haben gravierende Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt wie die Bevölkerungsentwicklung im Wiener Raum durch Migrationsbewegungen.

Wir müssen diese Strömungen analysieren und notwendige Anpassungen rasch durchführen.

Unter Beibehaltung unserer Stärke bei technischen Themen und bei Themen der Kooperation von Schiene und Straße werden wir verstärkt die Probleme des Menschen im sich ändernden Umfeld behandeln und neue Schwerpunkte bei der Automatisierung setzen. Die Bildung des Arbeitskreises Nachrichtenverkehr ist ein Schritt in diese Richtung.

Adaptionen des Veranstaltungskonzeptes werden auf die Konkurrenzsituation auszurichten sein. Hier wird eine breite Vielfalt von Themen hinsichtlich der Verkehrsträger und der aktuellen sozialen und technischen Entwicklungen von ausschlaggebender Bedeutung sein.

Weitere Schritte wird es im Bereich der Werbung neuer - insbesondere junger - Mitglieder geben müssen. Dazu sind Maßnahmen notwendig, die den Nutzen unserer Arbeit für die einzelnen Mitglieder weiter erhöhen. Wir denken dabei auch an die Erhöhung der Zahl der Gratisveranstaltungen. Die starke Internationalisierung unserer Arbeit - zum Beispiel durch die Weltbankkonferenz oder die neue Südosteuropaschiene gemeinsam mit einem deutschen Fachblatt - sowie neue Wege in der Öffentlichkeitsarbeit werden wichtige Teile unserer Arbeit sein.

Ich bedanke mich bei allen Mitgliedern und allen ehrenamtlichen Funktionsträgern. Insbesondere danken möchte ich aber meinen Mitstreitern, den GeneralsekretärInnen Veronika Kessler und Heinz Butz, dem wissenschaftlichen Leiter Sebastian Kummer, dem Kassier Karl Pumper, dem Geschäftsführer der ÖVG-GmbH, Thomas Kratochvil, unserem Chefredakteur Gerhard Gürtlich und den Assistentinnen im Büro, Frau Rödinger und Frau Popovics, für ihre langjährige Unterstützung.

Wien, im Juni 2016

## Innovative Themen für die Verkehrswirtschaft und -wissenschaft

Univ.-Prof. Dr. Sebastian KUMMER

Wissenschaftlicher Leiter der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft



Das Jahr 2015 war für die ÖVG in vielfältiger Hinsicht ein sehr gutes. Wir konnten das breite Spektrum und die hohe Qualität der Veranstaltungen beibehalten und mit der Erstellung des Positionspapiers zur verkehrswissenschaftlichen Forschung und Forschungsförderung sowie zwei Workshops in Zusammenarbeit mit dem bmvit konnten wesentliche Impulse gegeben werden. Die ÖVG Jahrestagung fand in Bregenz statt und gab den Teilnehmern einen Einblick in die verkehrswissenschaftliche Arbeit und die praktischen Herausforderungen in Vorarlberg.

Auch das Jahresthema für 2016: „Mobilität 4.0: Digital Nachhaltig!“ soll zur Diskussion anregen. Durch die ständig voranschreitende Digitalisierung und Automatisierung als Treiber erleben wir zurzeit sowohl in der Güter- als auch in der Personenmobilität eine regelrechte Revolution:

- Güter werden mit Hilfe des „Internets der Dinge“ in Zukunft nicht nur beschafft, sondern immer öfter auch nach individuellem Wunsch produziert, distribuiert und entsorgt.
- Reisende wiederum werden sich nicht nur in umfassender Weise verkehrsträgerübergreifend über Reisemöglichkeiten informieren und Wege planen können, vielmehr werden auch nach individuellem Wunsch und Bedarf Mobilitätsdienstleistungen in dieser Weise gebucht, genutzt und abgerechnet.
- Die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft als Plattform für den Dialog zwischen Wissenschaft und Praxis möchte diesen Trend verstärkt in den Fokus rücken.

Die Chancen und Risiken der Digitalisierung werden, unter besonderer Berücksichtigung der Auswirkungen für nachhaltigen Verkehr, in den zehn ÖVG Arbeitskreisen, die alle verkehrsrelevanten Bereiche aus den Gebieten Technik, Betriebswirtschaft, Volkswirtschaft, Logistik, Raumplanung, Rechtswesen und Sozialwissenschaften umfassen, ebenso behandelt wie in den Veranstaltungen der Landesstellen in den Bundesländern.

Überdies haben wir den von der ÖVG zur Feier ihrer Gründung vor 90 Jahren gestalteten Europäischen Verkehrskongress am 16.6.2016 in Wien dem Thema: „Mobilität 4.0 – Quo Vadis Europa?“ gewidmet. Als Vortragende für diesen Kongress konnten hochrangige US-amerikanische, europäische und österreichische Wissenschaftler sowie führende Unternehmer und Manager gewonnen werden.

Der umfassende Dialog zwischen Wissenschaftlern und Praktikern soll der Verkehrswirtschaft sowie der Verkehrspolitik wissenschaftliche Entscheidungshilfen zu diesem für Österreich wichtigen Zukunftsthema zur Verfügung zu stellen. Sie sehen, es bleibt spannend und von der ÖVG werden auch im Jahr 2016 wieder maßgebliche Impulse ausgehen!

# ÖVG

## 1926 - 2016



**90 Jahre**  
1926 - 2016



# 40 Jahre Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft

Maximilian SCHANTL

## Vorbemerkung

Die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft feierte 1966 den 40. Jahrestag ihres Bestandes. Aus diesem Anlaß fand am 12. Jänner im Anschluß an die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft im Festsaal der Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Wien eine Jubiläumsveranstaltung statt. Der Präsident der ÖVG, Maximilian Schantl, gab einen Überblick über die Tätigkeit der Gesellschaft in den abgelaufenen vierzig Jahren. Dieser Bericht wird hiermit den Lesern unserer Mitteilungen zur Kenntnis gebracht. Er läßt das verdienstvolle Wirken der ÖVG und damit deren Bedeutung erkennen.



o. Professor Dr. Leopold L. Illetschko, Vorstand des Institutes für Transportwirtschaft an der Hochschule für Welthandel Wien, hielt in der Jubiläumsveranstaltung den Festvortrag über das Thema „Der Verkehr als Wissenschaftsgebiet und Bildungselement“.

Der kleine Beitrag der Herausgeber der Mitteilungen der ÖVG zu dem Bestandsjubiläum ist das neue Kleid, das sei ihnen durch eine veränderte Umschlagsgestaltung geben. Sie hoffen, der Zeitschrift, die ihre objektive und sachliche Berichterstattung auch in Hinkunft beibehalten wird, damit einen persönlichen Charakter zu geben.

Meine sehr verehrten Damen und Herren!

Für die heutige Veranstaltung ist ein doppelter Anlaß gegeben: zum ersten dient sie der Durchführung unserer satzungsgemäß alljährlich abzuhaltenden ordentlichen Hauptversammlung und zum zweiten der Erinnerung an das 40jährige Bestehen der Gesellschaft. Dieser Umstand, den ich kurz durch die Bekanntgabe wesentlicher Daten würdigen möchte, ist es auch, der unserer Zusammenkunft einen besonderen Rahmen durch die Abhaltung eines Festvortrages verleiht. Es ist zwar kein für eine Jubiläumsfeier sonst bedeutsamer Zeitabschnitt von 50, 75 oder 100 Jahren im Bestand der Gesellschaft nun vollendet, aber im Hinblick auf die Entwicklung des Verkehrswesens gerade in den letzten 40 Jahren sollte die Arbeit der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft auch aus dem gegebenen Anlaß eines 40jährigen Bestandes unserer Gesellschaft betrachtet werden.

In den 40 Jahren seit ihrer Gründung hat unsere Gesellschaft viel erlebt. Einbezogen in die wechselvolle jüngste Geschichte Österreichs hat die Gesellschaft Höhen und Tiefen unseres Landes gesehen. Diese vier Dezennien liegen gerade in einem Zeitraum, in dem sich auf fast allen Gebieten des Verkehrs gewaltige Veränderungen vollzogen haben.

Es war das große Verdienst von Hochschulprofessor **F r a n z D ö r f e l**, ausgehend von seinem damaligen Institut für Verkehrs- und Versicherungswesen an der Hochschule für Welthandel in Wien, nicht nur der Verkehrswissenschaft eine wirtschaftswissenschaftliche Richtung gegeben, sondern erstmals und beispielgebend für andere Länder eine verkehrswissenschaftliche Gesellschaft gegründet zu haben. Bei der am 12. Jänner 1926 stattgefundenen Gründungsversammlung haben Hochschulprofessor **F r a n z D ö r f e l** und der damalige Tarifkonsulent und Beauftragte der Deutschen Reichsbahn in Wien, **J o s e f R e i f**, der Gesellschaft die Zielsetzung gegeben, „zwischen Theorie und Praxis des Verkehrswesens in seiner Gesamtheit ein Bindeglied zu schaffen, das beide in ihren Bestrebungen unterstützt“.

In der Geschäftsführung waren Professor **D ö r f e l** als Erster Vorsitzender und später dann Konsulent **R e i f** als Geschäftsführender Vorsitzender mit Hingabe und Erfolg tätig. Ihre Zielsetzungen versuchte die Gesellschaft, nach dem Willen ihrer Gründer, durch rege Vortragstätigkeit, Studienreisen, verkehrswissenschaftliche Diskussionen sowie durch Veranstaltung von Leseabenden zu erreichen. Die Betrachtungen waren zunächst vornehmlich auf kommerzielle Angelegenheiten, im besonderen auf Tariffragen und Fragen des Eisenbahnbeförderungsrechtes ausgerichtet.

So ergab sich ein Aufstieg der Gesellschaft unter der zielbewußten Führung ihrer Gründer und unter der tätigen Mitarbeit des gesamten Vorstandes sowie der zahlreicher werdenden Mitglieder. Ich darf an dieser Stelle einfügen, daß die Herren **R e i f** und **D ö r f e l** nun schon seit Jahren verstorben sind. Herr **R e i f** starb im Jahre 1949, Herr **D ö r f e l** im Jahre 1959.

Schon in den ersten Jahren des Bestehens der Gesellschaft wurde sie von der Universität Wien durch fallweise Überlassung eines Hörsaales zur Durchführung von Diskussions- und Vortragsabenden gefördert. Als ein weiterer Förderer der Gesellschaft trat das Bundesministerium für Handel und Verkehr auf, das seine Unterstützung zusagte. Aktuelle Probleme wurden mit Vertretern dieses Ministeriums erörtert. Nicht unerwähnt soll an dieser Stelle sein, daß auch die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen schon im Jahre 1929 der Gesellschaft eine größtmögliche Förderung zugesagt hatte, einen großen Block von Mitgliedschaften für ihre Beamten erwarb und schon damals Herrn Sektionschef Dipl.-Ing. **J o s e f S c h m i d t** in den Vorstand der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft entsandte.

Bereits im Jahre 1927 wurde, um das Interesse für das Verkehrswesen zu beleben, von der Gesellschaft über das Thema „Welche Lehren ergeben sich für Österreich aus der organisatorischen Neugestaltung der europäischen Eisenbahnverwaltungen...?“ ein Preisausschreiben veranstaltet. Die nächsten Jahre waren durch die Abhaltung „Internationaler Verkehrswissenschaftlicher Wochen“, durch die Gründung von Arbeitsgemeinschaften in der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, wovon besonders die Arbeitsgemeinschaft über Fragen des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechtes erfolgreich tätig war, gekennzeichnet. Es kam auch zur Bildung eines Forschungsinstitutes für den Fremdenverkehr. Interessante Studienreisen führten nach Giurgiu, Bukarest, Konstanza, Istanbul, Smyrna, Venedig, Triest, Amsterdam, Rotterdam, zu den Rhein- und Mainhäfen, nach Split, Susak, Florenz, Genua und Mailand.

Auf eine Periode des Aufstieges folgte, als im Jahre 1938 die Gesellschaft zwangsweise in der Deutschen Wissenschaftlichen Vereinigung für Verkehrswesen aufging, eine solche des Stillstandes. Aber schon kurz nach dem Ende des zweiten Weltkrieges, am 8. August 1945, wurde in einer Vorstandssitzung von Hochschulprofessor Hofrat **F r a n z D ö r f e l** auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft als ein Sprachrohr für Theorie und Praxis des Verkehrswesens für den Wiederaufbau des Verkehrs im neuen Österreich wieder zu aktivieren. Dieser einstimmig angenommene Vorschlag wurde bei der am 30. April 1946 stattgefundenen Hauptversammlung bestätigt. Bei der Wiederaufnahme der Tätigkeit der Gesellschaft zählte der Vorstand schon 13 Mitglieder, darunter auch den damaligen Zentraldirektor des Österreichischen Verkehrsbüros, Hofrat Dr. **A n t o n K r o g n e r**, der im Jahre 1949 zum Zweiten Vorsitzenden-Stellvertreter und zwei Jahre später zum Ersten Vorsitzenden-Stellvertreter gewählt wurde. Schon im selben Jahre befaßte sich der Vorstand mit einer Arbeitsgemeinschaft über Fragen des österreichischen Straßenwesens und ferner mit einer, die Vorschläge für die neue österreichische Eisenbahnverkehrsordnung ausarbeiten sollte.

Die weiteren Jahre waren durch eine zielstrebige Vortragstätigkeit gekennzeichnet. Die Gesellschaft förderte im Jahre 1947 das damals gegründete Forschungsinstitut für Fremdenverkehr an der Hochschule für Welthandel durch rege Zusammenarbeit; ein Preisausschreiben über das Thema „Gesamteuropäische Verkehrswerbung“ wurde ausgeschrieben, das von Zentraldirektor Hofrat Dr. **A n t o n K r o g n e r** und Chefredakteur **G u s t a v O. F r i e d l** finanziert worden war. Es wurde über die Frage der Errichtung einer eigenen österreichischen Hochseeschifffahrt beraten und das Ergebnis in einer 67 Seiten umfassenden Denkschrift niedergelegt. Ferner wurde im Jahre 1947 die Frage der Abgrenzung und Abstimmung des handelspolitischen und verkehrspolitischen Aufgabenkreises des Freihafens und der Freihandelszone in Wien, des Freihafens in Linz und der Freihandelszonen in Innsbruck und Villach zur Diskussion gestellt. Ein Ausschuß für die Beratung aktueller Verkehrsprobleme hatte sich mit diesem Fragenkomplex zu befassen. Auch wurde in Proponentenkomitees mitgewirkt. Ein Exposé der Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Kärnten zur Errichtung einer Zollfreizone Villach wurde anlässlich der Tagung der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft in Villach im Jahre 1948 ausgearbeitet. Die im Jahre 1952 in Tirol gegründete Zollfreizonen-Gesellschaft m. b. H. und die später in Linz gegründete Österreichische Zollfreizonen-Betriebs-Aktiengesellschaft können als ein indirekter Erfolg dieser zielstrebigen Initiative der Gesellschaft gewertet werden.

Im Jahre 1947 wurde mit der Einrichtung von verkehrswirtschaftlichen Weiterbildungskursen begonnen und im Jahre 1949 wurde eine Reihe von verkehrswirtschaftlichen Weiterbildungskursen, u. zw. für die Sektoren Luftschifffahrt, Eisenbahnwesen, Kraftfahrwesen, Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt, Nachrichtenwesen und Spedition eingerichtet. Unter der umfassenden Tätigkeit der Gesellschaft wäre noch die im gleichen Jahre erfolgte Eingabe

an den Bundeskanzler zu erwähnen, die im wesentlichen einen von anderen Verbänden mitgezeichneten Vorschlag zur Bildung einer eigenen Kommission für Verkehrskoordinierung enthält.

Mit der Gründung der Landesstelle Oberösterreich im Jahre 1952 wurde ein Schritt in der Richtung getan, die Tätigkeit der Gesellschaft auf eine breitere Grundlage zu stellen. Schon ein Jahr später erfolgte die Konstituierung der Landesstelle Steiermark, 1954 entstand die Landesstelle Tirol und 1955 eine solche in Salzburg. Im gleichen Jahre wurde in Kärnten eine Landesstelle gegründet, und das Jahr 1961 sah die Entstehung einer Landesstelle im westlichsten Bundesland, in Vorarlberg. Diese Verbreiterung der Tätigkeit der Gesellschaft ist von einem stetigen Ansteigen der Mitgliederzahl begleitet gewesen. Schon Ende 1952 belief sie sich auf 266, um zum Jahresende 1960 1208 Mitglieder zu erreichen. Derzeit halten wir bei 1261 Mitgliedern.

Dieser letzte Abschnitt der Gesellschaft ist von gewissen organisatorischen Maßnahmen gekennzeichnet, die im Jahre 1952 begannen, in welchem Jahre mir die Ehre zuteil wurde, zum ersten Vorsitzenden der Gesellschaft gewählt zu werden. Diese Maßnahmen fanden unter anderem in Statutenänderungen, in der Wahl eines Zweiten Vorsitzenden, in der Person des großen Förderers der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Generaldirektor Kommerzialrat **A r n o l d F r i e s z**, in der Wahl eines Geschäftsführenden Vorsitzenden, als der sich bis zu seinem 1960 eingetretenen Tod Herr Hofrat **F r i e d r i c h T a x** große Verdienste erwarb, und später (1961) in der Wahl eines Dritten Vorsitzenden in der Person des Herrn Vorstandsdirektors i.R. der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Dr. **H e l m u t F o l t i n e k**, in der Wahl eines Generalsekretärs in der Person des Herrn Dr. **V i k t o r V o d n y a n s k y** und eines Wissenschaftlichen Sekretärs in der Person des wissenschaftlich verdienstvollen Herrn o. Univ. Professors Dr. **K a r l L e c h n e r** ihren Ausdruck.

In den erwähnten Abschnitt fällt unter anderem die vorübergehende Gründung zahlreicher Ausschüsse, an deren Stelle dann ein Exekutivkomitee beauftragt wurde, sich mit den wissenschaftlichen Arbeiten der Gesellschaft zu befassen und den Vorstand über die Tätigkeit zu unterrichten, um eine entsprechende Ergänzung des Exekutivkomitees für konkrete wissenschaftliche Arbeiten zu gewährleisten. Dieses im Jahre 1954 gegründete Exekutivkomitee soll den Vorstand durch selbständige Ausarbeitung gewisser Angelegenheiten von der laufenden Geschäftsführung entlasten und die Behandlung von Gegenständen vorbereiten, deren Erledigung dem Vorstand vorbehalten bleibt. Bedeutsam war die Ausarbeitung eines Berichtes über die Finanzierung der Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen, die Erstellung eines Gutachtens über die Möglichkeiten einer Sanierung der österreichischen Personenschiffahrt auf der Donau und eine Stellungnahme zur Denkschrift der EWG-Kommission in Brüssel über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik vom Standpunkte der österreichischen Verkehrs- und Wirtschaftsinteressen. Wichtig waren bisher ebenso die Studien, Ausarbeitungen und sonstigen Schritte der Landesstellen, insbesondere in Kärnten und Tirol, über aktuelle Verkehrsfragen in den betreffenden Ländern. Höhepunkt der Tätigkeit der Gesellschaft bilden die alljährlich abwechselnd in einem bestimmten Bundesland und unter dem Ehrenschutz des Herrn Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft stattfindenden Verkehrswissenschaftlichen Tagungen.

Auf Anregung von Generaldirektor Kommerzialrat **A r n o l d F r i e s z** und mit dessen gütiger Unterstützung und mit besonderer Förderung durch den Vorstand des Institutes für Transportwirtschaft an der Hochschule für Welthandel Wien, Herrn o. Professor Dr. **L e o p o l d L. I l l e t s c h k o**, wurde alljährlich mit sehr schönem Erfolg ab dem Jahre 1955 ein Transportwirtschaftlicher Kurs abgehalten. Im Jahr 1965 hatte sich in selbstloser Weise Herr Chefredakteur **G u s t a v O. F r i e d l** besonders um die Organisation des Kurses bemüht, und es ist erfreulich, daß dieser Kurs eine sehr starke Frequenz aufwies.

Diese Verbreitung des Arbeitsfeldes der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft wäre ohne den selbstlosen Einsatz aller Funktionäre und die Förderung durch verschiedene Stellen nicht möglich gewesen. So war es unter anderem auch dank der Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft möglich, ab dem Jahre 1957 ein eigenes Mitteilungsblatt herauszugeben, das seither sechsmal jährlich erscheint und für dessen Inhalt der Wissenschaftliche Sekretär der Gesellschaft, Herr o. Univ. Professor Dr. **K a r l L e c h n e r**, verantwortlich zeichnet. Unterstützt und in so weit gespanntem Rahmen erst ermöglicht wurde das Erscheinen dieser Mitteilungen durch die unermüdliche Arbeit des Redaktionskomitees, in dem schon seit Anbeginn unter anderem unser verehrtes Ehrenmitglied, Herr Sektionschef Dipl.-Ing **J o s e f S c h m i d t**, mitarbeitete. Ihm und den anderen Mitgliedern des Komitees ist es zu verdanken, daß die Veröffentlichungen unserer Gesellschaft weit über den bloßen Mitteilungscharakter hinausgehen, zumal darin auch Arbeiten führender Wissenschaftler und Praktiker abgedruckt werden. Damit konnten sowohl der Praxis als auch der Theorie im Verkehrswesen wertvolle, auf wissenschaftlichem Niveau stehende Unterlagen vermittelt werden. In den

Jahren 1957 bis einschließlich 1965 sind 126 Vorträge und Abhandlungen, 209 Mitteilungen aus der verkehrswissenschaftlichen Literatur, 252 Buchbesprechungen und unzählige Kurzberichte erschienen. Die Mitteilungen der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft haben jetzt eine Auflagezahl von 1600 Exemplaren. Sie werden nicht nur an die Mitglieder der Gesellschaft, sondern auch an Interessenten in 21 ausländische Staaten versendet.

Es darf auch nicht unerwähnt bleiben, daß seit dem Jahre 1946 über 200 Exkursionen und Betriebsbesichtigungen vorgenommen wurden. Es wurden zudem rund 40 große Studienreisen im Inland und in das Ausland durchgeführt.

In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, daß schon anlässlich der Vorstandssitzung vom 7. Mai 1946 über ein offizielles Verlautbarungsorgan beraten wurde. Dank des großzügigen Entgegenkommens des Herausgebers der Internationalen Fachzeitung für Verkehrswirtschaft *V e r k e h r*. Herrn Chefredakteur *G u s t a v O. F r i e d l*, erfüllt diese in aller Welt Verbreitung findende Zeitschrift die erwähnte Funktion in ganz hervorragender Weise. Die Gesellschaft hat Herrn Chefredakteur *G u s t a v O. F r i e d l* viel zu verdanken. Seine Zeitschrift und seine Bibliothek sind eine Fundgrube für verkehrswissenschaftliche Arbeiten und amtliche Studien mit wissenschaftlicher Fundierung.

Es würde in diesem Rahmen zu weit führen, alle jene Arbeiten zu erwähnen, die von Mitgliedern unserer Gesellschaft verfaßt und veröffentlicht worden sind. Ein Blick auf die Mitgliederliste zeigt auch, welch hohen Ansehens sich unsere Gesellschaft erfreut. Wir verehren in der Person des verstorbenen Hochschulprofessors Hofrat *F r a n z D ö r f e l* unseren Ehrenpräsidenten und in den Herren Sektionschef i.R. Dr. *W i l h e l m R a u s c h e r*, Sektionschef i.R. Dipl.-Ing. *J o s e f S c h m i d t*, Univ.-Professor Dr. *F r a n z E g e r t* und o. Professor Dr. *L e o p o l d L. I l l e t s c h k o* unsere Ehrenmitglieder.

Aber nicht nur in Österreich selbst hat der Name unserer Gesellschaft einen guten Klang, sondern auch das Ausland weiß unsere Tätigkeit zu schätzen. Das beweist die große Anzahl der ausländischen korrespondierenden Mitglieder, welche alle hervorragende Wissenschaftler und Verkehrspraktiker sind, und die zahlreichen Beziehungen zu den verschiedensten in- und ausländischen Instituten, wovon ich nur mit besonderer Freundschaft die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft und das Verkehrshaus der Schweiz mit der ihm als Sektion angeschlossenen Schweizerischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft nennen möchte.

Die in der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft für die Erörterung der Probleme des Verkehrswesens tätigen Kräfte haben eine starke Unterstützung im Kreise des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins gefunden. Die verschiedensten Verkehrsprojekte und die damit zusammenhängenden Bestrebungen sind als Ganzes vom Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein stets kritisch geprüft und auf ihre Zweckmäßigkeit hin untersucht worden. Dazu kommt die wertvolle Hilfe, die wir vom Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein dadurch erhalten, daß uns von ihm die Benützung des Konferenzzimmers für die Abhaltung von Vorstandssitzungen ermöglicht und der Vortragssaal in seinem Vereinshaus durch viele Jahre überlassen wurde.

Es muß auch mit Dankbarkeit der wertvollen Kontakte gedacht werden, die bei Verkehrsfragen mit den im Verband der Österreichischen Straßengesellschaft stehenden Fachkräften, der Arbeitsgemeinschaft für Raumforschung, der Österreichischen Geographischen Gesellschaft und des Donaueuropäischen Instituts seit vielen Jahren gepflegt werden können. Mit Dankbarkeit gedenken wir auch der fruchtbaren Verbindung mit jenen Vereinen, Verbänden und Institutionen, die, entsprechend ihren auf die Förderung der Entwicklung von besonderen Verkehrsmitteln oder von Zweigen der Verkehrswissenschaft ausgerichteten Zielsetzungen, wie z.B. das Institut für Fremdenverkehrsforschung und der Verein der Tarifeure, durch Veröffentlichungen und Veranstaltungen von Vorträgen das Wissen um das Verkehrswesen bereichern.

Zu groß ist – um sie einzeln hervorheben zu können – die Zahl der Praktiker, die in staatlicher verantwortlicher Stellung als Beamte in den verschiedenen Ressorts, bei der Bahn, bei der Post- und Telegraphenverwaltung, der Donauschifffahrt, den kommunalen Stellen, den Fremdenverkehrseinrichtungen und den Forschungsinstituten oder als Richter, Interessenvertreter im Verkehrsgewerbe, oder als Redakteure heute mit Verkehrsfragen befaßt sind und durch repräsentative Reden, Vorträge und Aufsätze Zeugnis für die Behandlung von Verkehrsfragen ablegen und beachtliche Ansätze einer Steigerung der forschenden und lehrenden Aktivitäten erkennen lassen.



Will man aber einer intensiveren wissenschaftlichen Behandlung von Verkehrsfragen weiter den Weg bereiten, so ist in erster Linie eine Entwicklung der Institute und Seminare für Verkehrswissenschaft im weitesten Sinne anzustreben. Die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft ist im Laufe ihrer nunmehr 40-jährigen Tätigkeit fördernd für die Einrichtung und Ausgestaltung solcher wissenschaftlicher Einrichtungen eingetreten, andererseits aber bestrebt, diese in dauerndem Kontakt mit der Tagesarbeit der Verkehrspraxis zu halten. Es war sehr erfreulich, daß das von unserem Ehrenpräsidenten Hochschulprofessor Franz Dörfel im Jahre 1921 an der Hochschule für Welthandel gegründete Institut von o. Professor Dr. Leopold L. Illertschko in ein Institut für Transportwirtschaft umgewandelt und unter seiner Leitung mit seinem Seminar weiter ausgebaut worden ist und daß der leider schon verstorbene Landesstellenleiter in der Steiermark, Hochschulprofessor Dr. Ing. Alois Pendl, an der Technischen Hochschule Graz sein Institut für Eisenbahn- und Straßenbau auch nach der Richtung der Verkehrswissenschaft und der Verkehrsgeographie hin ausgebaut hatte. Die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft hat es auf ihre Fahnen geschrieben, die Fortentwicklung der Verkehrswissenschaft nicht nur durch die Pflege schon bestehender Institute und Seminare, sondern auch durch die Schaffung weiterer Professuren auf dem Gebiet der Verkehrswirtschaft und die Errichtung einer Pflegestätte für das Verkehrsrecht als einer eigenen Disziplin an den Universitäten zu sichern. Die Gründe hierfür sind wiederholt von namhaften Vertretern des Verkehrswesens dargelegt worden.

Ich brauche nur noch zu unterstreichen, daß die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft die Sorge um einen für die Verkehrswissenschaft begeisterten Nachwuchs als eine Aufgabe von besonderer Wichtigkeit erkennt. Wir, die wir einer älteren Generation nun angehören, glauben, ein festes Grundgebäude errichtet zu haben, auf dem sich gut weiter aufbauen läßt. Das aber muß im verstärkten Maße einer jüngeren Generation übertragen werden. Es sei deshalb an dieser Stelle ein Wunsch ausgesprochen: So wie unsere hohen Schulen braucht auch die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft einen für die Wissenschaft begeisterten Nachwuchs, der bereit ist, auf manchen materiellen Vorteil zu verzichten, um dem Geist zu dienen.

Damit darf ich die Bitte verbinden, unsere heutige Hauptversammlung und den folgenden Festvortrag als einen Auftakt zu weiterem gemeinsamen Vorgehen zu betrachten. Es gilt, noch unendlich viel auf dem Wege zu einer echten und umfassenden österreichischen Verkehrsordnung zu leisten, die auch schon vor Jahrzehnten und teilweise Jahrhunderten Gewordenem, Gewolltem und Geschaffenem emporkommt und in der wir eine Synthese für die Verkehrsarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel finden müssen, die im Gedanken an die große Belastung der Wirtschaft durch die Transportkosten – um zuletzt mit den Worten Piraths zu sprechen – der Volkswirtschaft bei guter Verkehrsbedienung ein Minimum von Belastung durch Transportkosten zumutet. Wie ich schon vor zehn Jahren gesagt habe, werden wir allein schon daran einen weiteren schönen Erfolg unserer Arbeit sehen können, wenn es gelingt, noch weiter in breiterer Schicht die Erkenntnisse zu fördern, daß in den mannigfaltigen und komplizierten Beziehungen des Verkehrswesens mit Schlagworten und Gemeinplätzen nichts auszurichten ist.



**90 Jahre**  
1926 - 2016

## Die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft im Wandel der Zeit: Handlungsmöglichkeiten in der Zukunft\*)

Yasmin TRAXLER

Die ÖVG wurde am 12. Jänner 1926 von Franz Dörfel gegründet. Franz Dörfel war Institutsvorstand für Verkehrs- und Sicherungswesen an der damaligen Hochschule für Welthandel (heutige Wirtschaftsuniversität Wien). Er wurde von Josef Reif unterstützt, der Tarifkonsulent und Beauftragter der Deutschen Bahn war.

Das Hauptziel des Vereins war es, ein Zusammentreffen von Akademikern und Leuten aus der Wirtschaft zu ermöglichen. Das zweite Ziel des Vereins war die wissenschaftliche Recherche. Die Themen der ÖVG beschäftigten sich damals hauptsächlich mit den Tarifen für die Bahn, dem zivilen Flugverkehr und den Seetransportwegen. Weitere Interessen des Vereins waren die Bahnregulierungen und die Abkommen zwischen Straße und Schiene.

Die erste internationale Verbindung des Vereins wurde mit dem Institut für Verkehrs- und Versicherungswesen in Köln geschaffen. Anschließend wurden Studentenbesuche organisiert. So fand beispielsweise eine Kurzreise zur Besichtigung der Häfen an der Nordsee in Bremen und Hamburg statt.

Im Jahr 1928 hatte der Verein bereits 287 Mitglieder. Die erste große Veranstaltung die sogenannte „Woche der Verkehrswissenschaft“ fand in Wien 1929 statt. Hierbei wurden Fragen in Bezug auf die Bahn diskutiert u. a. die Beziehung zwischen Politik und Bahn. Auch Mitarbeiter der Bahn aus den angrenzenden Nachbarländern nahmen an der „Woche der Verkehrswissenschaft“ teil.



Im Jahr 1932 veröffentlichte der Verein seine eigene Zeitschrift, das sogenannte „Wirtschaftsjournal“. Ein Jahr später gründete der Verein sein eigenes Institut für Fremdenverkehrsforschung an der Hochschule für Welthandel. Zeitgleich wurden ausländische Verkehrswissenschaftler zu Ehrenmitgliedern ernannt wie z.B. der Generalsekretär der Schweizer Bundesbahn. Diese Ehrenmitgliedschaft erhielten mindestens noch 10 weitere Verkehrswissenschaftler.

Das „10-jährige Jubiläum“ des Vereins wurde anlässlich der „dritten Woche der Verkehrswissenschaft“ im Jahr 1936 gefeiert. Hierbei wurde die Konkurrenzsituation zwischen Bahn und Straße diskutiert.

Im Jahr 1938 wurde der Verein vorübergehend stillgelegt. Nach dem Krieg war Franz Dörfel derjenige, der die erste Versammlung einberief und die Aktivitäten wieder aufnahm. Im Jahr 1946 organisierte der Verein die „internationale Woche der Verkehrswissenschaft“. Zu diesem Zeitpunkt waren bereits Akademiker der Alliierten Streitkräfte aktive Mitglieder der ÖVG. Die Zeitschrift „Verkehr“ übernahm die Vereinszeitschrift der ÖVG.

Im Jahr 1946 gründete der Verein einen Arbeitsausschuss für zollfreie Waren in Österreich, der nachhaltige Resultate im Bereich der Regulierungen und der Lagerung brachte. Im selben Jahr wurde ein „Workshop“ für die Vermessung im Bahnbereich und Kurse für Mitarbeiter der Bahn veranstaltet. Im Jahr 1950 beanspruchte der Verein finanzielle Unterstützung. Da Franz Dörfel im Jahre 1950 an der Hochschule für Welthandel emeritierte, war im Präsidium der ÖVG 1951 eine Neuwahl erforderlich. Franz Dörfels Nachfolger als Präsident der ÖVG wurde Maximilian Schantl, der im Zeitraum von 1955 bis 1969 ÖBB-Generaldirektor war.

Die „fünfte Woche der Verkehrswissenschaft“ fand 1952 statt. Hier hielten österreichische Experten und Experten aus dem Ausland Vorträge zum Thema „Verkehrsprobleme von heute“. Alle Berichte wurden in der Zeitschrift „Verkehr“ publiziert. Anschließend wurden regionale Vereinsgruppen in die Bundesländer verlegt und immer mehr wissenschaftliche Arbeitskreise begannen mit ihren wissenschaftlichen Recherchen. Im wissenschaftlichen Bereich publizierte Franz Lechner für „Wirtschaft und Verkehr“, während Peter Faller Leopold Illetschko als Institutsvorstand für Verkehrswissenschaft an der damaligen Hochschule für Welthandel folgte.

Im Jahr 1954 wurde ein Kongress anlässlich des 100. Geburtstags der Semmering-Bahn organisiert. Ein wichtiges Ereignis für die ÖVG, die eine wichtige Rolle dabei spielte. Die internationalen Beziehungen mit den Universitäten von Triest, Dresden und Zilina wurden gestärkt. Im Jahre 1960 überstieg die Mitgliederzahl der ÖVG bereits die 1000er Marke.

Im Jahre 1969 bekamen die Arbeitsausschüsse neue Impulse als die Arbeitsausschüsse für Verkehrsrecht (1969), Eisenbahntechnik (1971) und für Betriebswirtschaft des Verkehrswesens (1973) gegründet wurden.

Im Jahre 1971 fand die erste internationale eisenbahntechnische Veranstaltung statt, die sich alle zwei Jahre wiederholte. Hierbei nahmen 170 Bahnexperten aus 21 Ländern der Welt teil. Herwig Rauchbauer war verantwortlich für diese Veranstaltungen und war zeitgleich Stellvertretender Generaldirektor der ÖBB. Sein Nachfolger hieß Roman Jaworski, der ebenfalls Stellvertretender Generaldirektor der ÖBB war. Ihm folgte Gérard Presle als Direktor dieser Veranstaltung.

Arnold Friesz wurde in den folgenden Jahren zum Präsidenten der ÖVG gewählt. Ab 1977 wurde Ludwig Weiss neuer Präsident der ÖVG. Im Jahr 1980 folgte den zuvor genannten Präsidenten Karl Halbmayr als neuer Präsident.

Im Jahre 1974 war Peter Faller bereits Vorstandsmitglied, 1980 wurde er Vizepräsident, 1986 wurde er Wissenschaftlicher Leiter und 1990 wurde er zum Präsidenten und Wissenschaftlichen Leiter ernannt. Wichtige Veranstaltungen, die in seiner Ära stattfanden, waren unter anderem folgende Veranstaltungen: „Verkehr und Entwicklung in Grenzregionen nach Öffnung der Grenzen in Europa“ (Eisenstadt/Burgenland; 1994), „Infrastruktur als Wettbewerbsfaktor: Verkehrs- und datennetze bestimmen die Erreichbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit von Standorten“ (St. Pölten/Niederösterreich; 1997), „Das moderne Verkehrsunternehmen als Logistikpartner der Wirtschaft“ (Linz/Oberösterreich; 1998), „Strategische Allianzen im Bereich Transport-Verkehr-Logistik“ (Salzburg/Salzburg; 1998), „Internationales Verkehrssymposium“ (Knittelfeld/Steiermark; 1999), „Internationales Verkehrssymposium bzw. Jubiläumskongress 75 Jahre ÖVG“ (Wien/Bratislava/Budapest; 2001), „Internationales Verkehrssymposium bzw. EU-Verkehrspolitik für bessere Transportsysteme“ (Bregenz/Vorarlberg; 2002) und „Internationales Verkehrssymposium“ (Innsbruck/Tirol; 2004). Seit 2005 ist Peter Faller Ehrenpräsident der ÖVG.



Seit 1997 arbeitet der Arbeitskreis Logistik in enger Kooperation mit der Bundesvereinigung Logistik Österreich (BVL-Ö).

Im Laufe der Zeit wurden immer wieder neue Arbeitskreise gegründet, unter anderem der Arbeitskreis für Verkehrsrecht (2000), Arbeitskreis für Verkehrsträger (2002), Arbeitskreis für Kombiverkehr (2006), Arbeitskreis für Verkehrswissenschaftliche Erhebungs-, Analyse- und Bewertungsmethoden (2010), Arbeitskreis für Schienenfahrzeuge (2010) und e-mobility (2012).

Wilhelmine Goldmann folgte als Präsidentin der ÖVG Peter Faller von 2005 bis 2008. Seit 2008 ist Peter Klugar Präsident der ÖVG.

Die Zeiten haben sich gewandelt, so auch die Gesellschaft und ihre Arbeitswelt. Früher war es möglich Veranstaltungen und Symposien groß aufzuziehen und diese auch über mehrere Tage hinweg stattfinden zu lassen. Große traditionelle Empfänge wie sie die ÖVG in der Vergangenheit erlebte z.B.: der erste Kongresstag in Wien im Rathaus, gibt es heute nicht mehr. Dies ist heute nicht mehr möglich, da Personen aus der Wirtschaft, speziell Führungskräfte, in ihren Arbeitsprozess sehr eingebunden sind und es kaum Möglichkeiten gibt mehrere Tage vom Arbeitsplatz fernzubleiben. So ist es in der heutigen Zeit auch schwierig internationale Vortragende für Veranstaltungen der ÖVG zu gewinnen.

Trotzdem verzeichnete die ÖVG im Jahr 2011 ein sehr erfolgreiches Jahr. Einige bewährte Veranstaltungen wurden fortgesetzt und neue, aktuelle Themen wurden aufgegriffen, die im Rahmen von Symposien umgesetzt wurden z.B.: „Tarife im öffentlichen Verkehr“ und „Grundlagen des Zielnetzes der ÖBB“. Die größte Tagung mit über 500 Teilnehmern war die Fahrwegtagung in Salzburg namens „Fahrwegoptimierung des Rad/Schiene-Systems Verkehrsgerechte Infrastruktur – technisch-wirtschaftliche Strategien“. Neben den neuen Arbeitskreisen „Schienenfahrzeuge“ und „Wissenschaftliche Bewertungsmethoden“ aus dem Jahr 2010, wurde im Jahr 2011 der Arbeitskreis „E-Mobility“ gegründet. Dieser Arbeitskreis beschäftigt sich mit dem Zusammenwirken zwischen öffentlichen Verkehr und neuen Formen der Elektromobilität. Auch die finanzielle Lage des Vereins verbesserte sich im Jahr 2011. Davor kam es zu einer neuen Struktur innerhalb des Vereins. Die ÖVG-GmbH wurde geschaf-



fen und damit eine transparente Arbeitsteilung zwischen Verein und GmbH.

Weiteres stellt für Sebastian Kummer die ÖVG von den Anfängen bis heute eine Art Achterbahn dar. Von großen Veranstaltungen mit Ausflügen als gesellschaftliche Ereignisse bis hin zu Veranstaltungen an denen sich kaum internationale Vortragende engagieren. Nach diesen Jahren des Aufschwungs der ÖVG in der Vergangenheit, wurde jedoch nicht verabsäumt in den Jahren danach viel Zeit und Energie in die ÖVG zu stecken. Trotz all dieser Arbeit ist aus heutiger Sicht der Rückfluss sehr gering und die ÖVG stellt mehr eine gesellschaftliche Verpflichtung dar, bei der das Kosten-Nutzen Verhältnis schwach ausgeprägt ist. Im Laufe der Zeit wurde versucht diesen „Wandel“ zu berücksichtigen. Es wurden die Veranstaltungsformate geändert, Themenstellungen wurden an Aktuelles angepasst und die ÖVG wurde professionalisiert, d.h. das Management der ÖVG wurde bezahlt.



Dennoch gab es eine Entwicklung, die schwierig war. Die vielen Wechsel der Präsidenten innerhalb der ÖVG und die teilweise unglücklichen Personalentscheidungen brachten die ÖVG in eine wirtschaftlich schwierige Situation. Nach der finanziellen Sanierung des Vereins und dem gleich bleibenden Aktivitätenniveau kann heute von einer positiven Entwicklung gesprochen werden.

Die Zukunft der ÖVG ist ungewiss, dennoch gibt es bereits heute unterschiedliche Ideen und Handlungsempfehlungen von Funktionären der ÖVG.

In Zukunft müssen die Stärken des Vereins, wie die Internationalität und die Großveranstaltungen, mehr betont werden und der „Brückenschlag“ zwischen Wissenschaft und Praxis ist verbesserungswürdig. Die Praxis zeigt nämlich die Probleme auf und die Wissenschaft ist dazu da Lösungen zu finden.

Die ÖVG sollte vermehrt Wissenschaftlicher und Menschen aus der Praxis zusammenführen und den dadurch gewonnenen Erfahrungsschatz besser ausloten. Aktuelle Themen sollten weiterhin von der ÖVG aufgegriffen werden und verkehrsübergreifendes Denken sollte forciert werden. Eventuell könnten in Zukunft auch Kooperationen gebildet werden zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Die ÖVG hat nämlich ein breites verkehrswissenschaftliches Spektrum und sollte deshalb auf ihren traditionellen Stärken aufbauen wie beispielsweise den Fahrwegtagungen, dem öffentlichen Personennahverkehr, den neuen Technologien (Verkehrstelematik, ITS) und dem Schienengüterverkehr.

Eine weitere Aufgabe, der sich die ÖVG in Zukunft widmen sollte ist der „Nachwuchs“. Die ÖVG gewinnt nämlich kaum junge Akademiker für ihre Ideen, da es wenige junge Menschen gibt, die bereit sind, sich für den gesellschaftlichen Nutzen allein zu engagieren.

Weiteres wird es wichtig sein, die mediale Vermarktung der ÖVG voranzutreiben, die Jugendarbeit zu fördern, die vermehrte Einbindung von Professoren und der verbesserte Austausch zwischen Wissenschaft und Praxis. Damit diese Ziele in Zukunft erreicht werden können, sollten in Zukunft vermehrt Kontakte mit den unterschiedlichen Universitäten und Studenten geknüpft werden und die Idee von „Board of Professors“ fortgesetzt werden. Ebenfalls sollten die Arbeitskreise und der Peter Faller Preis dem Verein auch in Zukunft erhalten bleiben. Die Zukunft der ÖVG kann in der vermehrten Zusammenarbeit mit den Schwesterngesellschaften liegen, die Entwicklung eines neuen Standbeins im Bereich Ausbildung bzw. die Erhaltung des derzeitigen Standards des Vereins.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Zukunft der ÖVG in der Akquisition und Einbindung von jungen Wissenschaftlern liegt. Dieser Prozess startete bereits mit der Gründung des SciNet - Junge ÖVG und auch Aktivitäten, die bereits in der Vergangenheit geschaffen wurden, wie z.B. das SciNet Wissenschaftsforum oder der Peter Faller Preis bilden die heutigen Säulen der Jungen ÖVG.

\*) Auszug aus der Bachelorarbeit gleichen Titels



**90 Jahre**  
1926 - 2016

## Die ÖVG-GmbH und die unmittelbare Vergangenheit der ÖVG

Heinz H. BUTZ, Veronika KESSLER, Thomas KRATOCHVIL

Am Anfang dieses Jahrtausends entschied sich die ÖVG für einen Weg, der sie inhaltlich breiter, jünger und aktiver werden lassen sollte. Dieser Weg gestaltete sich für längere Zeit als steiniger als ursprünglich geplant und beinhaltete Maßnahmen, wie einen umfangreichen Strategieprozess, verstärkte Nachwuchsarbeit und vermehrte Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern. Auch wurden die Führungsorgane durch eine personelle Aufstockung inhaltlich aufgewertet.



Dank dem hohen Engagement der involvierten Funktionäre konnten diese gesteckten Ziele sukzessive erreicht werden. Aufgrund einer extrem hohen Fluktuation der MitarbeiterInnen im ÖVG-Büro litt allerdings die Effizienz der Umsetzung der Maßnahmen und die finanzielle Lage der ÖVG verschlechterte sich merkbar. Auch hier waren es dann wieder die Ehrenamtlichen, die einsprangen und Schlimmeres verhindern konnten. Der Einsatz einer neuen Datenbank, ein neuer Internetauftritt, verstärkte Mitgliederwerbung, die Professionalisierung beim Sponsoring, der Aufbau neuer Arbeitskreise und die Regionalisierung der Veranstaltungen - vor allem der Jahrestagungen in den Bundesländern - führte letztendlich dazu, dass die ÖVG gemessen an den Parametern Mitgliederzahl und Teilnehmer an Veranstaltungen in eine bis heute anhaltende Wachstumsphase eingetreten ist.

Nachdem in den darauffolgenden Jahren die Aktivitäten auch ein wirtschaftliches Ausmaß erreicht haben, das nach einer höheren Professionalisierung verlangte, entschied sich der Vereinsvorstand, die ÖVG-GmbH zur Abrechnung aller steuerrechtlich relevanten Umsätze ins Leben zu rufen. Die steuerrechtlichen Probleme anderer vergleichbarer Vereine waren in diesem Zusammenhang mahnende Beispiele. Gleichzeitig sollte diese Betriebsgesellschaft den Ansprüchen an eine betriebswirtschaftliche Orientierung Rechnung tragen.

Im Juni 2009 erfolgte die offizielle Errichtung der GmbH. Das Konzept für die Ausrichtung in Zusammenarbeit mit Juristen und Steuerberatern sowie die Funktion des Geschäftsführers übernahm Helmut PRIPFL, der leider im vergangenen Herbst viel zu früh verstorben ist. Die Tätigkeiten der Geschäftsführung überwachte von Anfang an bis heute der Beirat unter der Leitung von Klaus-Michael SCHIERHACKL. Nachdem Helmut PRIPFL die ÖVG-GmbH in der Startup-Phase begleitete, folgten in kurzer Abfolge Bea WINGER und Verena ABU-DAYEH als Geschäftsführerinnen. Seit Februar 2011 ist Thomas KRATOCHVIL für die Geschicke der ÖVG-GmbH verantwortlich.

In diesen letzten fünf Jahren der Geschichte der ÖVG und der ÖVG-GmbH sind vielzählige Entscheidungen getroffen und umgesetzt worden, die nachhaltig zum Fortbestand beigetragen haben und ein Ausmaß an Aktivitäten im steigenden Umfang ermöglichen. So konnten die administrativen Abläufe im ÖVG-Büro optimiert und klar strukturiert werden und durch ein umfangreiches Insourcing viele Abhängigkeiten von externen Kostenentwicklungen kalkulierbar gemacht werden. Gleichzeitig war es möglich, die Anzahl der Veranstaltungen und die damit verbundenen Teilnehmerzahlen signifikant zu steigern, ohne dabei die gesetzten Erwartungen hinsichtlich der Qualität zu unterschreiten. Des Weiteren wurde die Büroinfrastruktur auf den neuesten Stand gebracht, der Internetauftritt komplett überarbeitet und erweitert und neue Kommunikationskanäle geöffnet. All diese Leistungen konnten mit einem Personalstand von zwei Teilzeitkräften im Sekretariat und einem Vollzeit-Geschäftsführer gemeistert werden. Dabei sollte aber nicht vergessen werden, dass ein großer Teil der Leistungen von den ehrenamtlichen Generalsekretären, Landesstellen- und Arbeitskreisleitern erbracht wird. Die Tatsache, dass sowohl das Präsidium und die Generalsekretäre als auch die MitarbeiterInnen im ÖVG-Büro in den vergangenen Jahren annähernd gleich geblieben sind, sorgt zusätzlich für stabile Arbeitsbedingungen. Die in der Zwischenzeit gefestigten Strukturen erlauben nun aber auch bei personellen Veränderungen reibungslose Übergänge.

Neben den bestehenden und über die Jahrzehnte zur Tradition gewordenen großen und kleineren Veranstaltungen, ist es in den vergangenen Jahren auch gelungen, neue Aktivitäten zu entwickeln und neue Zielgruppen anzusprechen. Auch dadurch ist ein Fortbestand der ÖVG über die nächsten Jahrzehnte hinweg garantiert. Denn mittlerweile ist die ÖVG in ihrer aktuellen Form aus der heimischen Verkehrsszene aber auch darüber hinaus nicht mehr wegzudenken. Solange die Entwicklungen des Verkehrs derart rasant fortschreiten, werden uns die Ideen nicht ausgehen.

## **Chronologie der letzten Jahre**

### **2010**

Die ÖVG hat ein umfassendes Arbeitsprogramm umgesetzt. Besonders erfreulich war es, dass es gelungen ist, die Arbeitskreise „Schienenfahrzeuge“ und „Verkehrswissenschaftliche Erhebungs-, Analyse- und Bewertungsmethoden“ zu gründen. Ersterer beschäftigt sich mit Fahrzeugen des städtischen Nahverkehrs und hat sich mit einer Vielzahl an Untergruppen ein sehr anspruchsvolles Arbeitsprogramm vorgenommen. Zweiterer setzt wieder einen starken wissenschaftlichen Schwerpunkt in der Verkehrsforschung.

Nach einer langen Pause ist es im Juni wieder gelungen, unter der Federführung der Landesstelle Niederösterreich eine gut besuchte ÖVG-Jahrestagung in St. Pölten zum Thema „Zukunft Mobilität“ abzuhalten. Dieser Weg soll in weiterer Folge mit jährlich wechselnden Veranstaltungsorten eine Fortsetzung finden. Ausgesprochen spannende Ergebnisse gab es auch beim Peter Faller Nachwuchsförderungspreis für den wissenschaftlichen Nachwuchs.

### **2011**

Es wurden nicht nur viele bewährte Veranstaltungen fortgesetzt, es ist auch gelungen - teilweise recht kurzfristig - neue, aktuelle Themen aufzugreifen und in fachlich hochstehenden, gut besuchten Symposien zu präsentieren. Die Themen „Tarife im öffentlichen Verkehr“ und „Grundlagen des Zielnetzes der ÖBB“ seien hier unter einigen anderen beispielhaft genannt.

Die umfassendste und mit über 500 Teilnehmern größte Veranstaltung war die Fahrwegtagung in Salzburg unter dem Thema „Fahrwegoptimierung des Rad/Schiene-Systems Verkehrsgerechte Infrastruktur – technisch-wirtschaftliche Netzstrategien“. Mit der zweiten ÖVG-Jahrestagung in Eisenstadt gab diese sozusagen „wiederbelebte“ Veranstaltungsreihe ein kräftiges Lebenszeichen.

Nach der Gründung neuer Arbeitskreise im Vorjahr ist es auch 2011 gelungen, einen neuen Arbeitskreis zu entwickeln. Unter der Leitung von Dr. Harald Frey von der TU Wien wurden die Arbeiten zum Thema „E-Mobility“ aufgenommen. Das „E“ im Titel des Arbeitskreises soll in diesem Zusammenhang nicht ausschließlich als „Elektro-“ sondern vielmehr als „Ergänzende“ verstanden werden.

### **2012**

Wir konnten dank der optimierten Nutzung der vorhandenen Ressourcen im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung von neun auf zwölf Veranstaltungen erzielen. Das entspricht einem Plus von exakt 30 Prozent. Insgesamt 24 Seminare, Vortragsveranstaltungen und Kamingespräche wurden ebenso durchgeführt wie zahlreiche Exkursionen. Die Jahrestagung in Graz zum Thema „Innovative Steiermark - Attraktive Verkehrslösungen“, die Tagungen „ÖPNV & Shared Space“, „Schiengüterverkehr in der Fläche“ und das 1. Forum Verkehrsinfrastruktur „Hochleistungsbahn in Österreich“ konnten die meisten Teilnehmer verzeichnen.

Die neun Arbeitskreise haben ihre wissenschaftliche Arbeit fortgesetzt und wesentliche Arbeitspakete abgeschlossen. Beispielsweise sei der Arbeitskreis „Verkehrswissenschaftliche Erhebungs-, Analyse- und Bewertungsmethoden“ erwähnt, der Ergebnisse im Rahmen eines Symposiums „xFCD - Informationstechnologie mit Potenzial für Verkehr und Mobilität“ im März präsentiert hat sowie der Abschluss von drei Teilpaketen im Rahmen des Arbeitskreises Schienenfahrzeuge. Die Junge ÖVG und der Zyklus Infrastruktur haben interessante Referenten präsentiert.

## 2013

Die Tätigkeiten der ÖVG-GmbH erfolgten gemäß den Vorgaben des Vereins und erstreckten sich zum überwiegenden Anteil auf die operative Umsetzung von Tagungen, Symposien und Seminaren. Die Ideen und Inhalte zu diesen Veranstaltungen entstanden in den Arbeitskreisen, im Vorstand und teilweise auch spontan in Gesprächen zwischen einzelnen Mitgliedern. Unabhängig vom Ursprung ist der Prozess von der Idee zur Umsetzung mittlerweile bestens eingespielt. Diese Lerneffekte haben es uns daher erlaubt, die Anzahl der Veranstaltungen und damit auch die Teilnehmerzahl im abgelaufenen Jahr nochmals zu steigern. Insgesamt konnten bei den 14 durchgeführten Veranstaltungen über 1.250 Teilnehmer begrüßt werden.

Mit dem Symposium „Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur – EU-Strategie für den Donaauraum“ konnte eine weitere sowohl von den Vortragenden als auch von den Teilnehmern stark international ausgerichtete Veranstaltung organisiert werden. Die Jahrestagung 2013 zum Thema „Mobilitätsstandort Oberösterreich - Innovativer Verkehrsknotenpunkt“ fand in Linz statt.

Die verschiedenen Arbeitskreise waren sehr aktiv. Insgesamt fanden 27 Sitzungen statt. Zum Thema E-Mobility hat der Arbeitskreis im März im Rahmen einer Tagung erste Arbeitsergebnisse präsentiert. Das SciNet Wissenschaftsforum und der Peter Faller-Preis, organisiert von den Jungen ÖVG, waren mittlerweile schon gewohnte und wichtige Fixpunkte der Jahresarbeit. Unter dem Titel „ÖVG Update“ trafen sich Mitglieder des Boards of Professors und Vertreter der Unternehmen unseres Kuratoriums zum zweiten Gedankenaustausch über strategische Fragen.

## 2014

Die ÖVG konnte insgesamt 15 Veranstaltungen anbieten, die ein großes thematisches Spektrum repräsentieren. Die inhaltliche Bandbreite reichte vom Schienengüterverkehr über den Personennahverkehr bzw. Stadtverkehr, die Infrastruktur bis hin zum Binnenschiff und der Luftfahrt. Außergewöhnlich war die historische Veranstaltung über den Schienen- und Straßenverkehr im Ersten Weltkrieg. Aber auch technische Themen wie die Harmonisierung von Nahverkehrsschienenfahrzeugen waren im Jahresprogramm zu finden. Auch haben wir der Diskussion und dem Dialog mit den Zuhörern mehr Platz eingeräumt. Ganz besondere Akzente konnten wir durch Vorträge von Experten außerhalb der Verkehrswissenschaft im engeren Sinn setzen.

Darüber hinaus fand wieder ein SciNet Wissenschaftsforum statt. Der Peter Faller-Nachwuchsförderungspreis wurde an junge Wissenschaftler vergeben und ein neuer Arbeitskreis, der sich mit dem Thema „Rail and Road Traffic Management“ beschäftigt, hat Mitte des Jahres seine Arbeit mit viel Schwung aufgenommen.

## 2015

Hinsichtlich der Tagungsinhalte war das Jahr 2015 sehr stark international geprägt. Neben der Fahrwegtagung, bei der rund 600 Teilnehmer Vorträge aus über zehn Ländern hörten, fand ein mehrtägiges Seminar für Vertreter der Weltbank statt und das bereits etablierte Donaauraum-Symposium fand eine erfolgreiche Fortsetzung. Bezüglich der Veranstaltungsorte wurde hingegen einer vermehrten Regionalisierung Rechnung getragen. Neben Wien wurden Veranstaltungen in Linz, Salzburg, Bregenz und Mödling angeboten.

Die Aktivitäten des Kuratoriums und der Jungen ÖVG konnten signifikant gesteigert werden und bilden somit eine solide Grundlage für den künftigen Mitgliederstand.

Ein wichtiges Projekt dieses Jahres war auch die Schaffung eines neuen und zeitgemäßen Internetauftritts der ÖVG, der den Mitgliedern einen übersichtlichen und raschen Zugriff auf die relevanten Informationen bietet. Ganz nebenbei wurde auch noch das optische Erscheinungsbild überarbeitet und umgesetzt.



**90 Jahre**  
1926 - 2016



## Die ÖVG und die 90-Jahre-Feier

Peter FALLER, Csaba SZÉKELY

Székely: Gibt es Ihrer Meinung nach überhaupt Gründe, dieses heutige Fest zu feiern?

Faller: Durchaus! Da ist zunächst einmal die Gründungsidee zu würdigen. Die 1926 gegründete ÖVG ist ihren Statuten nach eine Brückenschlaggesellschaft. Sie sollte Verkehrswissenschaft und Verkehrswirtschaft zusammenführen, d.h. eine gemeinsame Plattform für Theorie und Praxis sein, ausgehend von der Tatsache, dass die realen Probleme in der Verkehrspraxis auftreten, wohingegen die Verkehrswissenschaft einen Vorrat an Problemlösungsmethoden besitzt und diesen Instrumentenkasten auch ständig erweitert. Diese Gründungsidee von Professor Franz DÖRFEL verrät erstaunlichen Weitblick; sie entspricht nämlich durchaus unserem heutigen Wissenschaftsverständnis: Wissenschaft soll nicht nur Gelehrsamkeit sein und sich ausschließlich im Elfenbeinturm abspielen; sie soll auch nicht nur eine Art gesellschaftlicher Aufputz sein, sondern empirisch arbeiten, d.h. real vorhandene Probleme methodenorientiert aufgreifen und für diese Probleme in nachvollziehbaren Schritten Lösungsvorschläge erarbeiten. Dass bei diesen Lösungsvorschlägen nach Karl POPPER mit dem Begriff Objektivität sehr zurückhaltend umgegangen werden muß, versteht sich heute von selbst.



Székely: Die Verkehrspraxis tritt ja zunächst einmal in Form der Verkehrsträger in Erscheinung: Schiene, Straße, Luftverkehr, Schifffahrt. Und für einzelne dieser Verkehrsträger gab es ja schon lange vor 1926, vor allem an den Technischen Hochschulen, eigene Lehrstühle. Wie ist es zu erklären, dass diese Brückenschlaggesellschaft nicht von der technischen Hochschulseite, sondern von einer Wirtschaftshochschule ausging?

Faller: Zum einen erklärt sich das aus den historischen Gegebenheiten: Nach dem I. Weltkrieg mußte das kleiner gewordene Österreich Exporterlöse erwirtschaften; denn die Produkte aus den ehemaligen Kronländern waren nun Importgüter und mussten in Devisen bezahlt werden. Das lenkte den Blick automatisch auf den Welthandel. Und da Welthandel ohne Transport ein Ding der Unmöglichkeit ist, erlangte die Verkehrswirtschaft damals eine starke Beachtung.

Zum anderen erklärt sich diese Gründungsinitiative aus dem besonderen fachlichen Zugang, den die Ökonomie zum Verkehrssektor hat: Einerseits stellen sich Wirtschaftlichkeitsfragen bei jedem Verkehrsträger, andererseits interessieren den Ökonomen die Verkehrsträger auch in ihrer Gesamtheit, weil nur ein Verkehrssektor mit multimodalem Geschwindigkeitsspektrum den Verladern aus Industrie und Handel die auf ihren Märkten benötigte Flexibilität garantiert.

Székely: So viel zu der offensichtlich sehr weitblickenden Gründungsidee von 1926. Frage: Gibt auch die anschließende Umsetzung dieser Idee in den nachfolgenden neun Jahrzehnten Anlass zum Feiern?

Faller: Ich denke schon. Aus eigener Erfahrung kann ich zwar nur die Zeit ab 1972/73 beurteilen; für die Zeit davor bin ich auf schriftliche Quellen angewiesen. Als ich zum ersten Mal an einer Veranstaltung der ÖVG teilnahm (1972 in Linz; ich damals noch Assistent an der Univ. München), war diese Linzer Jahrestagung ein perfekt organisierter großer Kongress mit in- und ausländischen Vortragenden, circa 350 Teilnehmern und einem fachlichen Besichtigungsprogramm, zu dessen Abwicklung jedesmal fünf Omnibusse vollbesetzt im Einsatz waren. Und mein erster Eindruck hat sich in den Folgejahren bestätigt: Die ÖVG war bereits in den siebziger Jahren eine gesamtösterreichische, auch in den Bundesländern stark auftretende und dort durch sehr aktive Landesstellen gut abgestützte Vereinigung mit anspruchsvollen Programmen, einer sichtbar auch internationalen Ausrichtung und mit sehr guten ausländischen Fachkontakten.

Ab 1973, als ich an der Hochschule für Welthandel die Nachfolge von Prof. Dr. Leopold L. ILLETCHKO angetreten hatte - und somit der Nach-Nachfolger von Professor Franz DÖRFEL war, wurden meine Kontakte zur ÖVG sehr bald enger und auch arbeitsintensiver: 1974 Vorstandsmitglied; 1980 Vizepräsident; 1986 Wissenschaftlicher Leiter; 1990 Präsident und Wissenschaftlicher Leiter.

Man muß sich vor Augen halten, dass dies die Zeit des Eisernen Vorhangs war: Österreich lag 44 Jahre an einer Toten Grenze und dahinter mit einem militärischen Sperrgebiet. Diese Abschottung hat ihre Spuren hinterlassen. Aber trotz dieser Widrigkeiten pflegte die ÖVG auch die Fachkontakte zu den osteuropäischen Verkehrsexperten. Besonders intensiv waren die Kontakte zu dem sehr mitgliederstarken Ungarischen Verkehrswissenschaftlichen Verein (KTE). Unter dem langjährigen Präsidenten und Eisenbahnexperten Prof. Dr. Endre KERKÁPOLY wurden ständige Arbeitskreise geschaffen, die sowohl in Budapest und Wien als auch in Grenznähe konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Bahnverbindungen zwischen Ungarn und Österreich zu erarbeiten hatten.

Und als später (1990) unser ungarisches ÖVG-Mitglied, der Verkehrsexperte Prof. Dr. Dénes HUNKÁR Botschafter der Republik Ungarn in Österreich wurde, drängte er unverzüglich auf Grenzerleichterungen nach dem Vorbild der Verkehrsflüsse zwischen Österreich und der Schweiz.

Székely: Damals war Ungarn nicht nur die fröhlichste, sondern auch die am meisten westorientierte Baracke im Ostblock.

Aber lag nicht der Schwerpunkt der internationalen Kooperation der ÖVG vorwiegend doch im deutschen Sprachraum? In Deutschland und der Schweiz gibt es ja seit langem ähnlich strukturierte Gesellschaften. Damals waren es origineller Weise noch zwei deutsche Staaten.

Faller: Genau! Den intensivsten Gedanken- und Erfahrungsaustausch hatte die ÖVG mit der deutschen Schwestergesellschaft DVWG und der schweizerischen SVWG. Hier gab es zwei Kooperationsebenen:

Unser dreitägiges Internationales Verkehrssymposium, das die ÖVG jährlich im Frühsommer mit circa 300 Teilnehmern an einem attraktiven Tagungsort in einem der neun Bundesländer veranstaltete, lockte über viele Jahre jeweils eine starke Gruppe deutscher und schweizerischer Verkehrsfachleute an. Lange Zeit galt es als das Vorrecht der Schweiz, dass ein Mitglied der SVWG-Gruppe am Eröffnungstag - im Namen aller ausländischen Teilnehmer - Grußworte sprach. Solange Deutschland geteilt war, gab es auch bei den wissenschaftlichen Kontakten eine Zweiteilung: Bei unseren ÖVG-Symposien begegneten sich Verkehrsexperten aus der BRD und der DDR, letztere vor allem von der Verkehrshochschule „Friedrich List“ in Dresden. Vortragende aus der DDR waren meist leicht erkennbar an der ideologisch ausgeschmückten Einleitung; das war damals für die Ausreiseerlaubnis nach Österreich unabdingbar. Wenn aber die konkreten Sach- und Methodenfragen diskutiert wurden, funktionierte der Erfahrungsaustausch perfekt.

Bei der Rückschau auf diese jährlichen Großveranstaltungen mit jeweils auch einem umfangreichen Besichtigungsprogramm muss man allerdings berücksichtigen, dass in den letzten drei Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts die Arbeitswelt noch nicht so hektisch war wie heute. Solange das Internet mit seinen Möglichkeiten der Schnellinformation nicht zur Verfügung stand, waren Fachkongresse praktisch die wichtigsten Informationsbörsen für Berufstätige. Im Jubiläumsjahr 2001, also nach dem EU-Beitritt Österreichs, waren die nachbarschaftlichen Beziehungen im Donaauraum inzwischen so gut, dass wir das Jubiläumssymposium „75 Jahre ÖVG“ sogar gemeinsam mit den benachbarten ausländischen Schwestergesellschaften durchführen konnten: Kongresstag eins in Wien, Kongresstag zwei auf Einladung von SPS pri SAV in Bratislava und Kongresstag drei auf Einladung von KTE in Budapest.

Székely: Sie sprachen auch von einer zweiten Kooperationsebene, um welche handelte es sich da?

Faller: Parallel dazu gab es die etwas kleinere, zweite Kooperationsebene der Drei-Länder-Seminare von DVWG, ÖVG und SVWG (auch D-A-CH-Seminare genannt) mit Spezialthemen und circa 100 Teilnehmern, wobei die Tagungsorte in etwa „rund um den Bodensee“ festgelegt wurden: Feldkirch (1986), Lindau (1990 und 2000), Innsbruck (1992), St. Gallen (1995), Salzburg (1998), Grainau am Eibsee (1996) und Basel (1997). Jede der drei Gesellschaften hatte aus ihrem Land jeweils 2 Experten als Vortragende beizusteuern. Diesen Veranstaltungstyp erfolgreich zu gestalten und dabei kostendeckend zu bleiben, war keine leichte Aufgabe; aber wenn man einen umsichtig und verantwortungsvoll planenden ÖVG-Generalsekretär wie Dkfm. Dr. Helmut BAUDISCH an seiner Seite hatte, konnte das gelingen.

Székely: Apropos Veranstaltungstypen, deren gibt es in Unserer Gesellschaft mehrere.

Faller: Selbstverständlich. Daneben müssen besonders zwei Veranstaltungstypen der ÖVG erwähnt werden, weil sie in punkto Internationalität besonders herausragen:

- Die Serie der weltweit beachteten Salzburger Schienenverkehrskongresse, die seit Jahren gemeinsam von Firma Plasser & Theurer mit dem ÖVG-Arbeitsausschuss Eisenbahntechnik (Fahrweg) organisiert werden. Bis



zu 600 Bahnexperten aus allen Kontinenten treffen sich zu Vorträgen und Diskussionen mit dem Schwerpunkt Bahninfrastruktur. „Schienen der Welt“ wäre mein Vorschlag, falls ich für die Vielfalt des hier Gebotenen eine kurze Inhaltsangabe liefern müsste. ÖVG-seitig haben hier vor allem die Führungskräfte Gen.-Dir. Prof. Dr. Roman JAWORSKI, Gen.-Dir. Helmut HAINITZ und Prof. Dr. Klaus RIESSBERGER vorbildlich gewirkt.

- Weiters fanden in Wien in Mehrjahresintervallen World Bank Round Tables statt, ebenfalls gemeinsam organisiert mit Bank Austria und Firma Plasser & Theurer. Ziel dieser Round Tables war die Beratung der Bahnen jeweils einer bestimmten Staatengruppe über die technischen und finanziellen Möglichkeiten der Modernisierung der Schienennetze durch ein Expertenteam der Weltbank.

Székely: Das Fest „90 Jahre ÖVG“ fällt heuer zusammen mit einem Kongress der EPTS, das ist die Europäische Plattform der Verkehrswissenschaften. Wie zu hören ist, soll die ÖVG beim Zustandekommen dieser Plattform eine nicht unwichtige Rolle gespielt haben.

Faller: Ja, durchaus! Es gab dazu eine Vorberatung in Budapest am 21. September 2000, und bei dem Drei-Länder-Seminar 2000 in Lindau wurde am 5. Oktober auf einem Bodenseeschiff die Bereitschaft der verschiedenen Gesellschaften zur Mitwirkung ganz konkret abgefragt und festgehalten. Daraufhin konnte 2001 am Nachmittag des 18. Juni im Wiener Hafen das Gründungsprotokoll der Europäischen Plattform unterzeichnet werden. Der Wiener Hafen war damals Exkursionsziel am ersten Kongresstag des ÖVG-Symposiums 2001; die Delegierten trafen sich im Verwaltungsgebäude unter dem Vorsitz des DVWG-Präsidenten Prof. Dr. Gerhard HEIMERL zur Unterzeichnung des Gründungsprotokolls. So erklärt sich die Bezeichnung „Wiener Protokoll“, wenn von der Gründung der Europäischen Plattform EPTS die Rede ist.

Székely: Nun haben wir ausgiebig über die internationale Kooperation gesprochen. Wie sah das denn innerösterreichisch aus? Österreich als eines der kleineren Länder hat doch schon seit langem Vereine mit ähnlicher Zielsetzung wie die ÖVG. Gab es da auch Zusammenarbeit? Oder eher Konflikte?

Faller: Sowohl als auch. Grundsätzlich gilt, dass eine Vielzahl von Vereinen mit ähnlicher Zielsetzung in großen Staaten mühelos verkraftet wird, während dies im kleineren Staat relativ rasch zum Problem werden kann. Und die Erfahrung lehrt, dass wenn sich im großen Nachbarland ein neuer Aufgabenschwerpunkt herauskristallisiert und dort dafür eine Vereinsgründung erfolgt, es nur eine Frage der Zeit ist, bis auch im kleineren Land ein neuer Verein hinzukommen wird – mit allen Konsequenzen, bis hin zum Mitgliederverlust.

Wir bei der ÖVG haben diese Diskussionen auch führen müssen. Als z.B. die Österreichische Gesellschaft für Verkehrspolitik gegründet wurde, die statutenmäßig eher dem deutschen Verkehrsforum Bahn entspricht, war diesbezüglich Nachdenken angesagt. Die Leitungsgremien der ÖVG haben damals entschieden, dass an der Gründungsidee „Verkehrsträgerübergreifende Gesellschaft“ festgehalten werden soll, verbunden mit der Strategie „Wetteifern - mit guten Ideen, interessanten Themen und wichtigen Denkanstößen!“

Eine sehr gute Form der Zusammenarbeit wurde mit der Bundesvereinigung Logistik Österreich gefunden: Auf Anregung des damaligen Präsidenten der BVL-Ö, KR Gen.-Dir. Prof. Friedrich MACHER wurde 1995 ein gemeinsamer Arbeitskreis von BVL-Ö und ÖVG für die Schwerpunkte Logistikmanagement, Logistikausbildung und Zertifizierung von Logistik-Knowhow gegründet. Der Arbeitskreis stand von 1997 bis 2014 unter der Leitung von Prof. Dr. Brigitta RIEBESMEIER und kann für diesen Zeitraum auf die stolze Zahl von 120 gut besuchten Abendveranstaltungen verweisen.

Gleichermaßen erfolgreich arbeitet seit Jahren eine zweite, ebenfalls verkehrsträgerübergreifende Kooperationsplattform von WKO/Industrie, ÖVG und BVL-Ö, die gemeinsam von Dr. Karl FROHNER und Mag. Hagen PLEILE geleitet wird. Die Mittwochabende des „Zyklus Infrastruktur“ am Schwarzenbergplatz sind in der Regel ausgebucht.

Székely: Ein wichtiges Ereignis für Österreichs Wirtschaft war der Beitritt des Landes zur Europäischen Union am 1. Jänner 1995. Wie hat sich dieses Ereignis auf die Grundausrichtung der ÖVG ausgewirkt. Musste die ÖVG eine Strategieänderung vornehmen?

Faller: Strategieänderung – nein! Die ÖVG hat schon 1988 die HALBMAYER-Festschrift mit dem Titel „Verkehrspolitik im Kräftefeld der europäischen Integration“ herausgebracht. Beim ÖVG-Symposium 1989 in Zell am See wurde das Thema „Die Dynamik des Europa-Verkehrs“ in voller Breite behandelt. Viele andere Publikationen zeigen, dass in dieser spannenden Zeit vor dem Beitritts-Referendum die ÖVG ihre Aufgabe als neutrales Diskussionsforum ernsthaft wahrgenommen hat. An der EU-Verkehrspolitik interessierte den Verkehrssektor damals vor allem die Frage der praktischen Umsetzung.

Eine gewisse Ernüchterung war nicht zu vermeiden, weil die Verkehrswissenschaft hinter den vorteilhaft klingenden Slogan „Österreich – im Herzen Europas“ immer wieder ein großes Fragezeichen setzen musste; denn in Wahrheit wären kürzere Entfernungen zu den Seehäfen für die heimische Wirtschaft günstiger. Und tatsächlich hat in diesem Punkt seit 1995 eine Bewusstseinsänderung stattgefunden: Die Bedeutung der logistischen Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Österreich ist den politischen Entscheidungsträgern heute voll bewusst.

Székely: Nun haben Sie punktuell auch bereits die Publikationsarbeit der ÖVG erwähnt. Welche Schwerpunkte waren da die wichtigsten?

Faller: Da nenne ich an erster Stelle die Publikationsreihe „ÖVG Spezial“. Den Startschuss für diesen Publikationstypus gab 1981 ÖVG-Präsident Sektionschef Dr. Karl HALBMAYER. Der Dokumentationsband „Verkehrswissenschaftliche Forschung in Österreich 1970 bis 1980“ trägt die Nummer 1 dieser Reihe. Der damals noch junge ÖVG-Chefredakteur Dr. Gerhard GÜRTLICH wurde mit dieser Aufgabe betraut, und vor allem ihm und seinem Engagement ist es zu verdanken, dass diese Schriftenreihe bis zum Jahr 2015 auf insgesamt stattliche 107 Bände angewachsen ist.

Auch eine großangelegte Forschungsarbeit kann die ÖVG vorweisen; deren Ergebnisse wurden in Band 17a und Band 17b der Publikationsreihe „ÖVG Spezial“ veröffentlicht. Zum Jubiläumsjahr 1987 (Motto „150 Jahre Eisenbahn in Österreich“) unternahm die ÖVG in den Jahren 1986 bis 1990 eine internationale Delphi-Studie zum Thema „Die Zukunftschancen der Eisenbahn“ – als Geburtstagsgeschenk an die ÖBB. Befragt wurden weltweit 378 Verkehrsexperten von Universitäten, Forschungsinstituten, Planungsbüros, Verkehrsministerien und Bahnverwaltungen in allen Kontinenten. Die Rücklaufquote war in beiden Befragungsrunden sehr erfreulich: in Runde 1 = 63,8 %, in Runde 2 = 68,9 %. Die quantitativ auswertbaren Ergebnisse, vor allem aber auch die zum Teil sehr pointierten Statements zur Bahnentwicklung sind in Band 17a und 17b der Publikationsreihe ÖVG Spezial nachzulesen.

Allein die Ausarbeitung des Fragebogens, der ja weltweit richtig verstanden werden sollte, war ein gewaltiges Stück Arbeit. Man stelle sich vor, wir hätten z.B. das Wort „Transit“ nicht erläutert, einen Begriff, der im deutschen Sprachraum dem Güterverkehr zugeordnet wird, in der englischen Fachsprache jedoch vorwiegend dem Personentransport mit Massenverkehrsmitteln; die Antworten dazu wären konfus ausgefallen und hätten nicht verwendet werden können.

Kollege Antti TAVITIE aus Finnland (später Weltbank) meinte, die Ergebnisse dieser Arbeit seien so interessant, dass wir versuchen sollten, nach der Fertigstellung dieser Delphi-Studie dazu von Wien aus unbedingt eine weltweite Telekonferenz mit den befragten Verkehrsexperten zu organisieren. Aber Telekonferenzen waren damals leider noch sehr teuer.

Székely: Lassen Sie uns zum Schluß noch den Versuch eines Blickes in die Zukunft tun: Wird die ÖVG auch künftig benötigt werden?

Faller: Da beginne ich meine Antwort mit einem Zitat meines Vorgängers: ÖVG-Präsident Sektionschef Dr. HALBMAYER sagte in einer Präsidiumssitzung in den achtziger Jahren einmal: „Als Behörde brauche ich diese Gesellschaft dringend, weil ich in ihr das Gras wachsen höre, was in punkto Gestaltungsaufgaben in absehbarer Zeit auf das Verkehrsministerium zukommen wird.“ Der Politprofi HALBMAYER wusste sehr genau: Die aktuellen Wünsche der Menschen präsentiert mir der Wähler selbst; Informationen über Veränderungen und künftigen Verkehrsbedarf erfahre ich auf diesem Wege allerdings nicht. Und in der Tat ist die Behandlung zukunftsrelevanter Fragen das Lebenselixier einer verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft. Im Grunde gibt es für den Typus Brückenschlaggesellschaft theoretisch nur zwei existenzgefährdende Ereignisse, nämlich 1. Schlechte Arbeit des Sekretariates und/oder 2. den Rückfall in die Bedeutungslosigkeit.

Székely: Das Sekretariat leistet sehr gute Arbeit, sodass von ihm diesbezüglich keine Gefahr ausgeht.

Faller: Dabei wäre das zweite Ereignis, die Bedeutungslosigkeit, die weitaus größere Gefahr. Mit ihr wäre dann zu rechnen, wenn die ÖVG in ihren Programmen und bei ihren Aktivitäten den zukunftsrelevanten Fragen zu wenig Platz einräumen würde. Das Tagungsprogramm des diesjährigen 14. Europäischen Verkehrskongresses zeigt aber sehr deutlich, dass die ÖVG unter ihrem jetzigen Präsidenten ÖBB-Vorstandsdirektor i.R. DI Peter KLUGAR und dem Wissenschaftlichen Leiter Univ.-Prof. Dr. Sebastian KUMMER hervorragende Arbeit leistet und in punkto Zukunftsthemen die ‚Nase im Wind‘ hat – ganz im Sinne der Gründungsidee, die vor 90 Jahren realisiert wurde und auf deren Umsetzung die ÖVG mit Stolz zurückblicken darf.

# Die internationale Plattform der verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften

Sebastian BELZ

## 1. Einführung

Zur Geschichte der ÖVG gehört untrennbar auch die langjährige Tradition der internationalen, insbesondere der europäischen Aktivitäten des Vereins. Verkehr ist schon seit geraumer Zeit keine nationale Angelegenheit mehr, er spielt sich im gesamten europäischen Raum und über Grenzen hinweg ab. Internationaler Güter- und Personenverkehr ist die praktizierte Ausformulierung eines Bekenntnisses der Völker zu Europa, das seinesgleichen in der Geschichte sucht: so viel Austausch, so viel Wissen mit-, von- und übereinander wie heute gab es nie zuvor.



Und es sind dieser Austausch und dieses Wissen, die uns Stabilität, Sicherheit und Frieden in Europa gegeben haben. Die vergangenen 70 Jahre seit dem Ende des 2. Weltkrieges mögen gegenwärtig als eine lange Periode erscheinen – für die kulturelle Entwicklung des europäischen Kontinents repräsentieren sie jedoch einen gerade erst beginnenden epochalen Wandel. Auf dem Weg zu einem wirklich tragfähigen, gemeinsamen Verständnis, was Europa sein will und werden soll, verlieren wir allmählich die wichtigen Zeitzeugen der Gründergeneration mit ihren persönlichen Erfahrungen von kriegsbedingter Gewalt, Leid und Entbehrungen.

Als ihr Credo konnten sie uns in erster Linie lehren, wie Europa niemals wieder werden darf. Es ist Aufgabe der heute Handelnden, dieses Vermächtnis in ein modernes Verständnis zu transponieren, positiv zu besetzen und mutig zu definieren, was den Kontinent künftig ausmachen soll. Die aktuell große Dynamik und oft hohe Emotionalität der Ansichten muss deshalb in ihrer ganzen Widersprüchlichkeit nicht zwingend zur Negierung des Erreichten führen. Harte Diskussionen und Kontroversen müssen vielmehr ausgetragen werden, gerade weil wir ein so vielfältiges kulturelles Erbe besitzen. Wie sonst sollten die Völker Europas einander mit all ihren Ängsten, Nöten und spezifischen Sichtweisen besser verstehen lernen, wenn nicht durch den ausdauernden Diskurs? Das „Haus Europa“ verträgt, ja: es erfordert die Debatte. Ständen die Geburtswehen des Kontinents noch unter dem Eindruck von Erschöpfung und klaren Sieger-Verlierer-Strukturen, so muss sein Erwachsenwerden viel mehr von gleichberechtigten Partnern und ihrer Bereitschaft zur Übernahme einer starken globalen Führungsrolle ohne gleichzeitige Durchsetzung eigener Hegemonieansprüche bestimmt werden.

Das künftige Gepräge Europas ist heute noch nicht sicher zu prognostizieren. Eine schlichte Rückkehr zu nationalstaatlichen Strukturen wird es aber alleine schon deshalb nicht geben können, weil zu viele Menschen in den letzten Jahrzehnten bereits europäisch zu leben gelernt haben. Diese Fähigkeit wird die wichtigste Basis für die langfristig tragfähige europäische Weiterentwicklung werden.

Verkehr hat in der Vergangenheit sicher einen großen Teil dazu beigetragen, dass wir heute dieses Europa haben. Auch für die Zukunft sind die Weichen gestellt, damit die Verstetigung des Prozesses gelingen kann. Und so ist es nur folgerichtig, dass die ÖVG ihre Verantwortung schon früh wahrgenommen und sich Europa zugewandt hat und dieses Engagement seit vielen Jahrzehnten mit viel Energie und großem Erfolg betreibt.

## 2. Die Anfänge: DACH-Kongresse

Erste koordinierte Aktivitäten der drei deutschsprachigen Länder Österreich, Schweiz und Deutschland liegen bereits 30 Jahre zurück. Auf Initiative des damaligen Präsidenten der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG), Prof. Peter Faller, und seiner präsidialen Kollegen von der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) Prof. Hellmuth Stefan Seidenfus und der Schweizerischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (SVWG) Prof. Claude Kaspar fanden seit Herbst 1986 Gemeinschaftsveranstaltungen der drei Gesellschaften statt, die sich schnell unter dem Begriff „DACH-Kongress“ etablierten (DACH = Deutschland – Austria – Confoederatio Helvetica). Über einen Zeitraum von 15 Jahren wurde eine internationale Veranstaltungsreihe von herausragender Qualität im deutschsprachigen Raum geschaffen.

Titel	Veranstaltung	Jahr	Ort
Transitverkehre durch Österreich, die Schweiz und die Bundesrepublik Deutschland	1. DACH-Kongress	1986	Feldkirch (A)
Neue Aufgaben der Spedition im Rahme verkehrslogistischer Entwicklungen	2. DACH-Kongress	1988	St. Gallen (CH)
Innovative Kooperationsformen im Verkehr	3. DACH-Kongress	1990	Lindau (D)
Traffic Management – Vorhandene Transportkapazitäten besser nutzen!	4. DACH-Kongress	1992	Innsbruck (A)
Logistikstrategien bzw.- konzepte in Industrie und Handel als Herausforderung für die Verkehrswirtschaft	5. DACH-Kongress	1994	St. Gallen (CH)
Verkehr im Spannungsfeld von Ökologie, Wettbewerb und technischen Innovationen	6. DACH-Kongress	1996	Grainau (D)
Der Verkehr in Europa im Spannungsfeld zwischen Marktwirtschaft und Reglementierung	7. DACH-Kongress	1997	Basel (CH)
Strategische Allianzen im Bereich Transport – Verkehr – Logistik	8. DACH-Kongress	1998	Salzburg (A)
Europäische Eisenbahnpolitik – Letzte Chance für Europas Eisenbahnen?	9. DACH-Kongress	2000	Lindau (D)

Tab. 1: Übersicht über die DACH-Kongresse, 1986-2000

### 3. Die Europäische Plattform der Verkehrswissenschaften



Abb. 1: Gruppenbild der Präsidenten und Generalsekretäre der EPTS-Mitglieder in Budapest 2012 (© Schmidt)

Einen 10. DACH-Kongress gab es im eigentlichen Sinne nicht mehr. Im Laufe der vorangegangenen neun Kongresse kristallisierte sich zunehmend heraus, dass eine ausschließliche Fokussierung des Augenmerks auf die drei Länder Deutschland, Österreich und der Schweiz zwar eine Erweiterung des vormaligen rein nationalen Blickwinkels darstellte, aber vor dem Hintergrund einer generellen Europäisierung der Verkehrsströme nicht mehr als einen Anfang hin zu einer weitergefassten europäischen Grundlage auf der Basis möglichst aller europäischen Länder darstellen konnte. So war es nur folgerichtig, dass auf zwei Treffen im September 2000 (Budapest) und am Rande des 9. DACH-Kongresses im Oktober 2000 (Lindau) die Möglichkeiten zur Erweiterung des Mitgliederkreises ausführlich mit weiteren interessierten europäischen Gesellschaften diskutiert wurden. Eine Arbeitsgruppe der Generalsekretäre und Geschäftsführer dieser Gesellschaften unter Leitung von Dr. Obendorfer (ÖVG) und Dr. Haase (DVWG) wurde gegründet mit dem Ziel, die Gründungsmodalitäten einer künftigen Europäischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft zu klären. Nach mehrmonatigen Verhandlungen und zahlreichen Gesprächsrunden u.a. mit den zuständigen Generaldirektionen in Brüssel stand schließlich fest, dass der Prozess aus rechtlichen und finanziellen Gründen in zwei Stufen geteilt stattfinden sollte. So kam es im Juni 2001 in Wien anlässlich des 75jährigen Geburtstages der ÖVG zu einer größer angelegten Beratung nationaler verkehrswissenschaftlicher Gesellschaften, um über die Gründung einer Europäischen Plattform der Verkehrswissenschaften als Arbeitsgemeinschaft zu verhandeln. Ergebnis dieser Zusammenkunft war eine Absichtserklärung zur weiteren Zusammenarbeit im europäischen Maßstab, das Wiener Protokoll:

#### WIENER PROTOKOLL

über die Gründung einer Europäischen Plattform der Verkehrswissenschaften

Die Erweiterung und Vollendung der Europäischen Union konfrontiert zunehmend nicht nur die verkehrsbezogenen akademischen Einrichtungen der Ingenieur-, Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, sondern auch die in den Mitglieds- und Beitrittsstaaten der Union tätigen verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften mit einer Vielzahl offener wissenschaftlich aufzuarbeitender, verkehrsrelevanter Themenstellungen. Nur eine nachhaltige, auf möglichst breiter Basis begründete Kooperation der einzelnen Europäischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften und ver-



gleichbaren Einrichtungen wird in der Lage sein, die europaweit reich vorhandenen wissenschaftlichen Ressourcen zu erschließen und zu bündeln, um den an den Verkehrswissenschaften interessierten akademischen Nachwuchs auf die Erfordernisse und Herausforderungen einer europaweit agierenden Verkehrswirtschaft vorzubereiten und den Entscheidungsträgern von Politik und Wirtschaft wissenschaftlich fundierte Vorschläge für die Ausformung einer europäischen Verkehrspolitik anbieten zu können.

In Anbetracht der mit der bevorstehenden Erweiterung der Union verbundenen verkehrsrelevanten Konsequenzen wird den in den Beitrittsländern tätigen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften bzw. Einrichtungen die Mitwirkung an einer Kooperation angeboten.

Die unterzeichneten Partner bringen ihren festen Willen zum Ausdruck, eine „Europäische Plattform der Verkehrswissenschaften“ zu entwickeln und auf dieser Grundlage längerfristig zur Gründung einer „Europäischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft“ zu kommen.

In diesem Sinne bekunden die unterzeichneten Gesellschaften ihre feste Absicht,

- den Fragen und Problemen der Gestaltung der europäischen Verkehrspolitik und der europäischen Verkehrsentwicklung mit innovativen Ansätzen bei der Auswahl ihrer Aktivitäten und Arbeitsprogramme besondere Aufmerksamkeit zu widmen;
- einen regelmäßigen und intensiven Gedanken- und Informationsaustausch, insbesondere über Themen transnationaler bzw. regionaleuropäischer Natur einzurichten und zu pflegen;
- partnerschaftlich relevante Themenstellungen europäischer Dimension gemeinsam zu definieren, zu formulieren und wissenschaftlich aufzuarbeiten;
- in regelmäßiger Folge „Europäische Verkehrskongresse“ in jeweils einem der Mitgliedsländer durchzuführen;
- gemeinsam den Dialog untereinander sowie mit Politik und Wirtschaft zu transnationalen, das Verkehrswesen betreffenden Themen zu initiieren und in gemeinsamen Veranstaltungen und Veröffentlichungen an die Fachöffentlichkeit zu tragen. Dazu wird ein eigenes Internet-Portal erstellt, das auch als virtuelle Diskussionsplattform angelegt ist;
- ihre periodischen Publikationen regelmäßig gegenseitig auszutauschen und mittelfristig eine eigene Schriftenreihe unter dem Titel „Europäische Schriften zum Verkehr“ herauszugeben;
- sich über ihre Veranstaltungen regelmäßig zu unterrichten und den gegenseitigen Zugang zu diesen einzuräumen;
- eine gemeinsame Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zu realisieren;
- der Nachwuchsförderung im europäischen Verkehrswesen eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen, den Austausch von Studierenden und Absolventen der Verkehrswissenschaften an Universitäten und Hochschulen zu fördern und Weiterbildungsangebote zu unterstützen.

Wien, am 18. Juni 2001

Das Wiener Protokoll stellt somit die Keimzelle für die Institutionalisierung der europäischen Ebene dar. Hier wurden erstmals die gemeinsamen Absichten von zunächst neun nationalen europäischen verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften ratifiziert, die die Arbeit in diesem größeren Rahmen erst ermöglichten. Neben den drei DACH-Staaten unterzeichneten auch Vertreter aus Ungarn, Polen, Tschechien, Kroatien, Slowenien und der Slowakei das Wiener Protokoll. Dies war die Geburtsstunde der Europäischen Plattform der Verkehrswissenschaften, maßgeblich ermöglicht durch das engagierte Vorgehen insbesondere der ÖVG-Seite.

#### **4. Die Europäischen Verkehrskongresse und die Präsidenten der Europäischen Plattform**

Ein wesentliches Resultat des Wiener Protokolls war die daraus erwachsende Aufgabe zur Veranstaltung eines jährlichen Europäischen Verkehrskongresses (ETC), der - beginnend 2002 mit der DVWG in Berlin - jeweils abwechselnd von einer nationalen Gesellschaft in deren Land ausgerichtet werden sollte. Die Europäischen Verkehrskongresse sind somit die Nachfolger der DACH-Kongresse im größeren europäischen Maßstab. Mittlerweile hat sich auch diese Veranstaltungsreihe bestens etabliert und wird z. B. regelmäßig auch von Abgeord-

neten des EU-Parlaments besucht. Im Jahr 2016 findet der ETC bereits zum 14. Mal statt.

Bezüglich der Führung der Europäischen Plattform wurde von Anfang an nach dem Prinzip verfahren, dass der Präsident der Plattform immer von derjenigen Gesellschaft gestellt wird, die den nachfolgenden Verkehrskongress ausrichtet. Das Amt des Präsidenten wechselt folglich jährlich mit Ende des Verkehrskongresses vom Ausrichter des aktuellen Kongresses zum Ausrichter des nächstjährigen Kongresses. Dieses Rotationsprinzip ist damit auch ein Bekenntnis zur Gleichberechtigung zwischen den Plattform-Partnern.



Abb. 2: Traditionelle Übergabe der Kongressflagge zum nächsten Ausrichter des ETC: Prof. Elzbieta Zaloga reicht 2011 in Warschau die Flagge an Dr. Janos Toth, Generalsekretär der KTE in Budapest weiter; (© Warsaw School of Economics)

Titel	Veranstaltung	Jahr	Ort	Präsident/in
Der Verkehr in den Städten	1. Europäischer Verkehrskongress	2002	Berlin (D)	Prof. Gerhard HEIMERL
Gegenwärtige Veränderungen auf dem Europäischen Transportmarkt	2. Europäischer Verkehrskongress	2003	Szczecin (PL)	Prof. Hubert BRONK
Ausbau der Verkehrsverbindungen zwischen Nord- und Südeuropa	3. Europäischer Verkehrskongress	2004	Opatija (HR)	Prof. Franco ROTIM
Die Zukunft der Mobilität in Europa	4. Europäischer Verkehrskongress	2005	Salzburg (A)	Prof. Peter FALLER
Aufbruch nach Europa	5. Europäischer Verkehrskongress	2006	Brno (CZ)	Prof. Kvetoslava KORINKOVA
Die Sicherheit des Verkehrs - Sicherer Verkehr	6. Europäischer Verkehrskongress	2007	Budapest (HU)	Prof. Sandor GYURKOVICS
Mobilität – Umwelt – Energie: Perspektiven und Visionen	7. Europäischer Verkehrskongress	2008	Berlin (D)	Prof. Heiner HAUTAU
Mobile Gesellschaft - Sicherheit im Verkehr	8. Europäischer Verkehrskongress	2010	Stuttgart (D)	Prof. Knut RINGAT
Wettbewerblicher und nachhaltiger Verkehr	9. Europäischer Verkehrskongress	2011	Warszawa (PL)	Prof. Elzbieta ZALOGA
Neue Wege im Stadt- und Regionalverkehr	10. Europäischer Verkehrskongress	2012	Budapest (HU)	Dr. Janos FONAGY
Verkehr als wissenschaftliche Disziplin	11. Europäischer Verkehrskongress	2013	Praha (CZ)	Prof. Miroslav SVITEK
Mobilität für ein vereintes Europa	12. Europäischer Verkehrskongress	2014	Brussels (B)	Prof. Bogusław LIBERADZKI
EU Verkehr: Nachfrage und Bedarf	13. Europäischer Verkehrskongress	2015	Zagreb (HR)	Prof. Ivica BAKOVIC
Mobility 4.0 – Quo Vadis Europa?	14. Europäischer Verkehrskongress	2016	Wien (A)	Dipl.-Ing. Peter KLUGAR

Tab. 2.: Übersicht über Europäischen Verkehrskongresse und Präsidenten der Europäischen Plattform, 2002-2016

## 5. Das Generalsekretariat der Europäischen Plattform

Eine wechselhafte Geschichte hat das Generalsekretariat, die zentrale operative Einheit der Europäischen Plattform genommen. Wurde im Jahre 2001 in Wien noch festgelegt, dass die Institution des Generalsekretärs dauerhaft bei der größten beteiligten Gesellschaft, der DVWG in Berlin, verbleiben sollte, bemühte sich die Mitglieder in den Folgejahren um eine größere Ausgewogenheit der finanziellen und organisatorischen Verantwortung zwischen den Partnern der Plattform. In der Konsequenz gab die DVWG das Generalsekretariat nach vier Jahren im Sommer 2005 an die ÖVG ab, die ihrerseits dadurch ein noch stärkerer Protagonist im Rahmen der Europäischen Entwicklung wurde. Doch auch Wien blieb danach nur für zwei Jahre Sitz des Generalsekretariats. Mit Ablauf der Amtszeit des ungarischen Präsidenten wurde auch für das Generalsekretariat das Rotationsprinzip eingeführt. Seit Mai 2007 sollte der Sitz nun alljährlich zu der Gesellschaft, die den nächstjährigen Kongress ausrichtet, wechseln. Damit war für ein Jahr erneut Berlin Sitz des Generalsekretärs der Europäischen Plattform.

Die Abkehr von einer dauerhaften Dienst- und Geschäftsstelle in Form eines Sitzes des Generalsekretariats an einem einzigen, festen Ort musste sicher vor dem Hintergrund der geringen Bereitschaft zur wechselseitigen Kostenverrechnung für erbrachte Gemeinleistungen zwischen den Partnergesellschaften der Europäischen Plattform gesehen werden: man erhoffte sich durch die „doppelte Rotation“ eine größtmögliche Gerechtigkeit bei der Lastenverteilung ohne die Notwendigkeit realer Finanzflüsse. Von Anfang an wurde dieser kurzfristige Vorteil gegenüber den anerkannten Mängeln einer fehlenden kontinuierlichen Präsenz für Außenstehende wie Mitglieder kontrovers diskutiert. Die Gegner dieser Lösung fürchteten ob solch eines beständigen Wechsels Effizienzverluste bis hin zur Funktionsunfähigkeit der EPTS.

Unerwartet kam es im Laufe des Jahres 2008 zu einem nochmaligen Strategiewechsel. Da die DVWG ab diesem Zeitpunkt nicht mehr über einen hauptamtlichen Hauptgeschäftsführer verfügte, erarbeitete der amtierende EPTS-Präsident Prof. Heiner Hautau (DVWG) eine Übergangslösung, die gleichwohl bis heute funktioniert. Er bat Sebastian Belz, bis dato Vorsitzender des Europäischen Jungen Forums (YFE), das Generalsekretariat im Ehrenamt und mit reduziertem Aufwand zu übernehmen. Diese Lösung wurde von den anderen EPTS-Mitgliedern sehr begrüßt und es wurde gleichzeitig vereinbart, die faktisch nie angewandte Rotation bis auf Weiteres auszusetzen. Dieses ungewöhnliche Modell sichert der EPTS den nötigen organisatorischen Rahmen seit nunmehr acht Jahren. Im Falle künftig wieder steigender Mittelverfügbarkeit ist dabei jederzeit eine Rückkehr zum Rotationsprinzip oder einem hauptamtlichen Generalsekretariat möglich.

Generalsekretär	Zeitraum	Gesellschaft und Sitz
Dr. Ralf HAASE	2001 bis Juni 2005	DVWG, Berlin
Dr. Helmut PRIPFL	Juli 2005 bis April 2007	ÖVG, Wien
Dr. Claus JAHNKE	Mai 2007 bis Juni 2008	DVWG, Berlin
Sebastian BELZ	Seit Juli 2008	DVWG, Wuppertal

Tab. 3: Übersicht über die Generalsekretäre der Europäischen Plattform

## 6. Das Junge Forum der Europäischen Verkehrswissenschaften – Young Forum of European Transport Sciences (YFE)

Ein weiteres erklärtes Ziel der Unterzeichner des Wiener Protokolls war es, analog zur in einigen nationalen Gesellschaften (z. B. DVWG, KTE) aufkommenden verstärkten Zuwendung zur Nachwuchsarbeit auch auf europäischer Ebene einen solchen Schwerpunkt zu setzen. Es dauerte insgesamt rund zwei Jahre, bis ein europäisches Junges Forum aus der Taufe gehoben werden konnte. Erste Vorarbeiten dazu leistete seit 2001 der „Arbeitskreis International des Jungen Forums der DVWG“. Hier fanden sich – zunächst noch lose und nur durch ihr Interesse legitimiert – junge Verkehrswissenschaftler zusammen, um die anspruchsvolle Idee einer internationalen Nachwuchsvereinigung zu spinnen. Der stetig größer werdende Interessentenkreis ermöglichte es bald erste Exkursionen und Fachvorträge zu veranstalten und auch das heute allseits bekannte Signet der Europäischen Plattform – die blaue Brücke / Welle / Straße / Schiene, die vom europäischen Sternenkreis umschlossen wird – wurde von diesem Arbeitskreis entwickelt.



Abb. 3: Unterzeichnung der Budapester Erklärung zur Gründung des YFE 2003 (© Böttcher)

Parallel dazu wurde an einer formalen Institutionalisierung gearbeitet. Nach einem Auftakttreffen im Rahmen des 1. Europäischen Verkehrskongresses 2002 in Berlin mit Vertretern des wissenschaftlichen Nachwuchses aus allen Partnerländern der Europäischen Plattform, an dem auch der Abgeordnete des Europäischen Parlamentes Ulrich Stockmann als Schirmherr teilnahm, begann die konkrete Gründungsphase für ein Europäisches Junges Forum. Diese Phase dauerte etwas über ein Jahr an und fand ihren Abschluss in einer dreitägigen Gründungskonferenz in Budapest, auf der mit der Budapester Erklärung vom 04.07.2003 die Gründungsakte des „Young Forum of European Transport Sciences (YFE)“ von Vertretern des verkehrswissenschaftlichen Nachwuchses aus neun europäischen Ländern ratifiziert werden konnte.

### BUDAPESTER ERKLÄRUNG ZUR GRÜNDUNG DES JUNGEN FORUMS DER EUROPÄISCHEN VERKEHRSWISSENSCHAFTEN (YFE)

Die Erweiterung der Europäischen Union bedeutet für alle im Verkehrsbereich Aktive die Auseinandersetzung mit einer Vielzahl neuer wissenschaftlich aufzuarbeitender Themenstellungen. Nur eine auf breiter Basis begrün-

dete Kooperation der Länder Europas wird in der Lage sein, die europaweit vorhandenen wissenschaftlichen Ressourcen zu erschließen und zu bündeln, die für die Lösung dieser Themenstellungen erforderlich sind. Dies gilt in besonderem Maße für die Nachwuchskräfte des Verkehrswesens und die an den Verkehrswissenschaften Interessierten jungen Menschen. Ihre Aufgabe ist es, sich der Herausforderung der zukünftigen Gestaltung des europäischen Verkehrssystems zu stellen; daher ist ihre frühzeitige Qualifizierung und die Möglichkeit zur freien Forschung sowie zu Informationsbeschaffung und -austausch in Fragen des Verkehrswesens auf internationaler Ebene erforderlich. Ein notwendiger Schritt scheint in diesem Zusammenhang die Bildung einer Ebene im europäischen Maßstab zu sein, die das gegenseitige persönliche Kennenlernen und den fachlichen Austausch zwischen allen Interessierten ermöglicht.

Aus diesem Grunde wird am heutigen Tage das Junge Forum der Europäischen Verkehrswissenschaften gegründet.

Das Junge Forum der Europäischen Verkehrswissenschaften versteht sich bei seiner Arbeit als Teil einer zu gründenden Europäischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft. Es ist daher keine eigenständige Gesellschaft, sondern betrachtet sich als Arbeitsgruppe interessierter Personen bis zum Alter von 40 Jahren. Eine formale Mitgliedschaft ist dafür nicht erforderlich. Das Junge Forum der Europäischen Verkehrswissenschaften beabsichtigt bis zum Jahr 2004 die Erarbeitung und Verabschiedung einer Richtlinie zur Strukturierung seiner Organisation. Mit dem heutigen Tag benennt das Junge Forum der Europäischen Verkehrswissenschaften aus seiner Mitte kommissarisch einen Sprecher und drei Stellvertreter, die die interne Organisation leiten und als Ansprechpartner nach Außen fungieren.

Die Unterzeichnenden laden ausdrücklich alle Interessierten ein, sich gleichberechtigt in das Junge Forum der Europäischen Verkehrswissenschaften einzubringen. Die Unterzeichnenden bringen ihren Willen zum Ausdruck, das Junge Forum der Europäischen Verkehrswissenschaften zu entwickeln und auf dieser Grundlage in Fortführung der „Europäischen Plattform der Verkehrswissenschaften“ zur Gründung einer „Europäischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft“ beizutragen.

In diesem Sinne bekunden die Unterzeichnenden ihre gemeinsamen Ziele ,

- 1.den Fragen und Problemen der Gestaltung der europäischen Verkehrspolitik und der europäischen Verkehrsentwicklung mit innovativen Ansätzen bei der Auswahl ihrer Aktivitäten und Arbeitsprogramme besondere Aufmerksamkeit zu widmen;
- 2.einen regelmäßigen und intensiven Gedanken- und Informationsaustausch, insbesondere zu Themen mit transnationaler bzw. regionaleuropäischer Ausrichtung aufzubauen und zu pflegen;
- 3.partnerschaftlich relevante Themenstellungen europäischer Dimension gemeinsam zu definieren, zu formulieren, wissenschaftlich aufzuarbeiten und zu veröffentlichen;
- 4.in regelmäßiger Folge „Europäische Verkehrskongresse des Jungen Forums“ durchzuführen;
- 5.den Dialog zu transnationalen, das Verkehrswesen betreffenden Themen zu initiieren, und in gemeinsamen Veranstaltungen und Veröffentlichungen an die Fachöffentlichkeit zu tragen;
- 6.sich über ihre nationalen Veranstaltungen regelmäßig zu unterrichten und den gegenseitigen Zugang zu diesen einzuräumen;
- 7.der Nachwuchsförderung im europäischen Verkehrswesen eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen, den Austausch von Studierenden und Absolventen der Verkehrswissenschaften an Universitäten und Hochschulen zu fördern und Weiterbildungsangebote zu unterstützen.

Budapest, den 04.07.2003

Seitdem ist das YFE fester Bestandteil der Europäischen Plattform geworden und übernimmt dabei zunehmend auch Verantwortung für die Ausgestaltung des Europäischen Friedrich-List-Preises und von Teilen des Europäischen Verkehrskongresses.

Einen weiteren wichtigen Schritt zur Institutionalisierung machte das YFE auf dem 5. Europäischen Verkehrskongress 2006 in Brno. Dort wurden die YFE-Richtlinien beschlossen, die unter anderem die Mitgliedsbedingungen genau regeln und einen festen Wahlmodus für das YFE-Board, das oberste Gremium des YFE, festlegen. Mit dieser klaren organisatorischen Struktur ist das YFE der Europäischen Plattform sogar einen Schritt voraus.



Aus heutiger Sicht kann man feststellen, dass viele Funktionäre des YFEs der ersten Stunde inzwischen zu festen Größen in den Strukturen ihrer jeweiligen nationalen Gesellschaften geworden sind, sei es in den Präsidien oder den Geschäftsführungen. Diese Entwicklung ist außerordentlich zu begrüßen, hebt sie doch die Arbeit der EPTS durch diese exzellente Vernetzung ihrer Akteure auf mittlere Sicht auf eine ganz neue Qualitätsstufe. Das amtierende YFE-Board unter dem Vorsitz von Nils-Friso Weber (DVWG) hat sich vorgenommen, die Erfahrungen des YFE um- und weitsichtig zu nutzen und sich in den laufenden Prozess zur weiteren Ausgestaltung der EPTS aktiv einzubringen.

Amtsperiode	Mitglieder
2003-2006	Sebastian BELZ (Deutschland, Vorsitz), Zdenek MICHL (Tschechien), Dr. Markus OSSBERGER (Österreich), Dr. Janos TOTH (Ungarn)
2006-2008	Sebastian BELZ (Deutschland, Vorsitz), Alexander KTENAS (Griechenland), Dr. Veselko PROTEGA (Kroatien), Dr. Janos TOTH (Ungarn), Frantisek VICHTA (Tschechien)
2008-2010	Sebastian BELZ (Deutschland, Vorsitz), Alexander KTENAS (Griechenland), Luka NOVACKO (Kroatien), Robert VARGA (Ungarn), Frantisek VICHTA (Tschechien)
2010-2012	Josef KOCOUREK (Tschechien), Alexander KTENAS (Griechenland, Vorsitz), Tomasz KWARCINSKI (Polen), Luka NOVACKO (Kroatien), Robert VARGA, Budapest (Ungarn)
2013-2015	Josef KOCOUREK (Tschechien), Alexander KTENAS (Griechenland, Vorsitz), Tomasz KWARCINSKI (Polen), Luka NOVACKO (Kroatien), Robert VARGA, Budapest (Ungarn)
Seit 2015	Prof. Josef KOCOUREK (Tschechien), Tomasz KWARCINSKI (Polen), Florian POLTERAUER (Österreich), Adam TÖRÖK (Ungarn), Nils-Friso WEBER (Deutschland, Vorsitz)

Tab. 4: Übersicht über die Mitglieder des YFE-Boards

### 7. Der Europäische Friedrich-List-Preis

Seit dem Jahr 2004 verleihen das YFE und die Europäische Plattform den Europäischen Friedrich-List-Preis an herausragende Nachwuchswissenschaftler im Verkehrsbereich. Nach einem noch namenlosen ersten Jahr war schnell klar, dass der Preis aufgrund des großen Zuspruchs aus allen Partnerländern der Plattform und darüber hinaus zu einer dauerhaften Einrichtung ausgebaut werden sollte. Als Pate wurde eine Persönlichkeit ausgewählt, die so früh und vorausschauend wie keine zweite für den Europäischen Gedanken in Verbindung mit verkehrlichen Fragestellungen steht: Friedrich List. Seine einzigartigen Verdienste um das europäische Verkehrswesen machten ihn zum idealen Namensgeber, der innerhalb der EPTS vollkommen unumstritten war.



Abb. 4: Friedrich-List-Preisverleihung in Salzburg 2005 durch Prof. Peter Faller (© ÖVG)

Ausgezeichnet werden alljährlich in zwei Kategorien die beste Diplomarbeit (MSc. Thesis oder vergleichbar) und die beste Promotionsarbeit (PhD oder vergleichbar) mit Relevanz für den europäischen Verkehr. In die Liste der Preisträger reihen sich Wissenschaftler der unterschiedlichsten Fachdisziplinen und Bildungseinrichtungen ein – die Vielfalt der eingereichten Arbeiten ist so bunt wie Europa selbst. Die Auszeichnungen werden 2016 bereits zum 11. Mal verliehen.

Jahr	Kategorie	Preisträger	Titel der Arbeit
2004	Promotion	Dr. Gebhard WULFHORST (Deutschland)	Flächennutzung und Verkehrsverknüpfung an Personenbahnhöfen
2004	Diplom	Liebgard FUCHS (Österreich)	Straßengütertransit auf der Brennerachse A 12 / A 13
2005	Promotion	Dr. Deike PETERS (USA)	Planning for a Sustainable Europe? A Case Study of EU Transport Infrastructure Policy in the Context of Eastern Enlargement

2005	Diplom	Christina PASCHALIDOU (Griechenland)	Assessment of National Policy Frameworks for Urban Transport
2006	Promotion	Dr. Akli BERRI (Frankreich)	Dynamics of household car ownership and transport expenditures – Analysis on individual and semi-aggregated data
2006	Diplom	Tomas POTESIL (Tschechien)	The transport technological-economic solution of area Olomouc (Centre)- Region
2007	Promotion	Dr. Eckard SZIMBA (Deutschland)	Identification, Measurement, and Explanation of Interdependence between Transport Infrastructure Projects of the Trans-European Network
2007	Diplom	Zsolt BENCZE (Ungarn)	Analysis of the test results obtained on the slag embankment of the motorway M6
2008	Promotion	Dr. Sabine LIMBOURG (Belgien)	Planification strategique de Systemes de transport de marchandises en Europe: Modeles de localisations optimales de hubs de conteneurs sur un reseau multimodal
2008	Diplom	Alexander VOGT (Deutschland)	International and National Rail Freight in the European Union
2010	Promotion	Dr. Sebastian KLABES (Deutschland)	Algorithmic Railway Capacity Allocation in Competitive European Railway Market
2011	Promotion	Dr. Malgorzata ZIELENKIEWICZ (Polen)	The effectiveness of public regulation in preventing failures of the market mechanism as an example of railway transport
2011	Diplom	Sebastian FROHWANN (Deutschland)	Perspektiven für die Finanzierung länderübergreifender Öffentlich-Privater Partnerschaften in der Europäischen Union
2012	Promotion	Dr. Artem KORZHENEVYCH (Ukraine)	Modelling spatial economic effects of transport infrastructure policies: a computable general equilibrium approach
2012	Master	Marketa VAVROVA (Tschechien)	Development of an electronic vehicle miles travelled toll model
2013	Promotion	Dr. Rita MARKOVITS-SOMOGYI (Ungarn)	Complex technological and economic efficiency assessment methods in freight transport and logistics with special emphasis on data envelopment analysis
2013	Master	Agnieszka WAZNA (Polen)	Analysis of the transport accessibility of the Pomeranian Voivodeship
2015	Promotion	Dr. Steffen SCHRAMM (Schweiz)	Forecasting the Duration of Rail Operation Disturbances
2015	Master	Tomas BORIL (Tschechien)	Model solution of traffic emission load in a real area of Sporilov, Prague

Tab. 5: Übersicht über die Preisträger des Europäischen Friedrich-List-Preises 2004-2015

## 8. Die Europäische Plattform heute

Fünfzehn Jahre nach ihrer Gründung in Wien hat die Europäische Plattform heute über ein Dutzend Mitglieder und Interessenten. Neben der Vorbereitung und Durchführung der Kongresse hat die Plattform immer auch wichtige Hintergrundarbeit geleistet, so z. B. im Rahmen der gegenseitigen Information über Veranstaltungen, eines umfangreichen Zeitschriftenaustausches oder den Arbeiten an einem eigenen Internetauftritt ([www.epts.eu](http://www.epts.eu)), der 2007 online ging. Bei der Betrachtung der Mitgliederzahl ist zu beachten, dass nicht in allen Ländern bezüglich der Organisation der Verkehrswissenschaften Strukturen vorherrschen, die mit jenen in Österreich vergleichbar sind. Zahlreiche Länder verfügen nicht über eine nationale verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, die quasi ein natürliches Interesse an einem Beitritt zur Europäischen Plattform haben würde. In kleineren Ländern gibt es oft nur wenige Hochschulen und Institute, die sich überhaupt mit Verkehrsfragen befassen, so dass dort eine

übergeordnete nationale Gesellschaft entbehrlich ist. In Westeuropa stehen hingegen trotz großer Vielfalt der verkehrswissenschaftlichen Ausbildungsgänge fast durchweg berufsständische oder monodisziplinäre Verbände an der Stelle von fächerübergreifenden verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften. Beides hat in der Vergangenheit dazu geführt, dass es bisher noch nicht gelungen ist, die Europäische Plattform in allen Ländern Europas vollständig zu etablieren. Inwiefern diesen Bemühungen nach Abdeckung ganz Europas künftig größerer Erfolg beschieden sein wird, bleibt abzuwarten. Das Ziel, die Plattform-Arbeit so breit wie möglich abgestützt zu betreiben, wird weiter verfolgt. Jedoch muss konstatiert werden, dass die weitere Ausdehnung der Europäischen Plattform wohl nur langfristig erfolgen kann und die Arbeit mittelfristig eher auf Basis der aktuellen Mitglieder fortgeführt werden wird.



Abb. 5: Arbeitssitzung der EPTS im Europäischen Parlament unter Vorsitz von Prof. Boguslaw Liberadzki, Brüssel 2014 (© Vogt)

Ergänzend sollen die Kontakte zur Europäischen Union intensiviert werden, denn eine frühzeitig koordinierte Vorgehensweise mit der EU-Administration kann einen Erfolg der Bemühungen um einen Ausbau der Plattform hin zu einer Europäischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft bestmöglich absichern. Hierzu dienen aktuell regelmäßige Gesprächsrunden zwischen Generalsekretariat sowie Präsidenten der EPTS und Mitgliedern des Europäischen Parlamentes und der Europäischen Kommission. Vorläufiger Höhepunkt dieser Entwicklung ist der Europäische Verkehrskongress des Jahres 2014, der erstmals in Brüssel direkt in den Gebäuden des EP stattfand.

Land	Organisation
Deutschland	Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (DVWG), Berlin
Österreich	Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG), Wien
Schweiz	Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (SVWG), Bern
Polen	Institut für Transport und Logistik, Universität Szczecin
Polen	Vereinigung der polnischen Verkehrsingenieure (SITKO), Warszawa
Tschechien	Tschechische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (CSVTS), Praha
Ungarn	Ungarischer Verkehrswissenschaftlicher Verein (KTE), Budapest
Slowakei	Slowakische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, Zilina
Kroatien	Kroatische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (HZDP), Zagreb
Slowenien	Slowenische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, Maribor
Italien	Italienische Gesellschaft für Ökonomie und Transport (SIET), Urbino
Mazedonien	Universität Bitola

Tab. 6: Übersicht über die Mitglieder der EPTS, 2016

### 9. Ein Ausblick

Die EPTS hat in den vergangenen 15 Jahren ihre Fähigkeit zur europäischen Zusammenarbeit in der verkehrswissenschaftlichen Landschaft eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Wichtige gemeinsame Projekte wie der jährliche Europäische Verkehrskongress (ETC) und die jährliche Auslobung des Friedrich-List-Preises sind mittlerweile institutionalisierte, feste Größen in den Agenden der Mitglieder und darüber hinaus. Das YFE hat sich ebenfalls etabliert und bereichert die EPTS durch eigene, zielgruppenspezifische Angebote. Die EPTS hat heute ein junges Team an Akteuren, die die Planungen für die weitere Zusammenarbeit des Netzwerkes bereits viele Jahre in die Zukunft fortreiben.

Gleichzeitig sind verschiedene Ziele, wie die vollständige Institutionalisierung einer Europäischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, aber weiterhin offene Zukunftsprojekte. Hier wird sich zeigen müssen, ob es in den kommenden Jahren personelle und finanzielle Mittel geben wird, die diesen Prozess signifikant beschleunigen können. Die aktuell sehr dynamische Situation in Europa wird dabei weder als Hindernis noch als Treiber gesehen. Beide Perspektiven scheinen möglich.

Zusammenfassend kann die ÖVG wohl mit Recht stolz darauf sein, den europäischen Weg so frühzeitig und so nachhaltig eingeschlagen zu haben. Nicht alle Entwicklungen sind vor 30 Jahren vorhersehbar gewesen. Nicht alle Prozesse hatten über die gesamte Zeitspanne eine zwingende Stringenz. Aber genau diese Fähigkeit, sich an die realen Bedarfe und Bedürfnisse anzupassen, den Fortlauf eher mit einigen Ideen als mit einem fertigen Konzept zu betreiben, ist positiv zu bewerten. Nur durch die fortwährende Bereitschaft, innerhalb der EPTS die Bedürfnisse aller Partner ernst zu nehmen und immer wieder die eigene Struktur entsprechend nach zu justieren, entstand die notwendige Flexibilität, die erst die Basis für solch langfristig stabile Partnerschaften ist.

Ich bin mir sehr sicher, dass die ÖVG auch künftig innerhalb der EPTS und innerhalb der europäischen Verkehrswissenschaften eine zentrale Rolle spielen wird. Herzlichen Glückwunsch zu 90 Jahren ÖVG und zu 30 Jahren Europa-Engagement!

# Die ÖVG im Jahr 2030





## Die Verkehrswissenschaft im Jahr 2030

Florian POLTERAUER, Johannes KEHRER, Matthias LANDGRAF, Florian POTOTSCHNIG, Stefan WALTER



Ob Pferdekutsche, Flugzeug oder autonom fahrendes Auto: Seit Jahrhunderten wenden wir Menschen im Schnitt rund 80 Minuten am Tag für Mobilität auf und unternehmen dabei 3,6 Wege. Im Gegensatz dazu haben

sich die täglich zurückgelegte Reiseweite sowie die Verkehrsmittelwahl über den Lauf der Zeit stark verändert. Sowohl im Berufs- als auch im Freizeitverkehr sind ähnliche Trends zu beobachten: Der kurze Wochenendtrip zum Beispiel führt heutzutage in eine europäische Metropole und nicht mehr an die heimische Seenlandschaft – und dennoch, es bleibt ein Wochenendtrip mit dem gleichen Zeitbudget für An- und Abreise wie eh und je.

Der Mobilitätsmarkt scheint derzeit mit Riesenschritten der nächsten Revolution entgegenzusteuern: Sharing wird modern, autonomes Fahren steht vor der Tür und die Digitalisierung dominiert scheinbar alle Bereiche des täglichen Lebens. Vor dem Hintergrund einer langfristigen Betrachtung wollen wir die Mobilität 2030 und die Rolle der Verkehrswissenschaften anhand von vier Kernaussagen charakterisieren.

*„Wir tendieren grundsätzlich dazu, technologische Entwicklungen zu überschätzen und gesellschaftliche zu unterschätzen.“ (Matthias Horx)*

Vielfach lehrt die jüngere Geschichte, dass prognostizierte Auswirkungen technologischer Fortschritte gar nicht oder nur in weitaus geringerem Ausmaß tatsächlich eingetreten sind: Man denke dabei an den seit nunmehr 40 Jahren „demnächst“ einsetzenden Trend zur Heimarbeit („Teleworking“), Überschallfliegen oder Weltraumtourismus.

Dahingegen wurden wesentliche Veränderungen hinsichtlich Verkehrsmittelwahl und täglicher Reiseweite von Entwicklungen ausgelöst, deren Einfluss vollkommen unterschätzt wurden: Das Umweltbewusstsein der 1980er ermöglichte eine Renaissance der Eisenbahn, Billigflieger revolutionierten das Gelegenheits-Reiseverhalten und Smartphones veränderten die Zugangsmöglichkeiten zu öffentlichen Verkehrsmitteln grundlegend.

Aufgrund dieser Beobachtungen müssen wir uns eingestehen, dass der Einfluss von Digitalisierung, Sharing und autonomem Fahren noch gar nicht prognostiziert werden kann. Außerdem wird die Gesellschaft auch weiterhin Entwicklungen hervorbringen, die wir uns derzeit überhaupt nicht vorstellen können.

Die Verkehrswissenschaft steht also einer großen Planungsunsicherheit gegenüber. Gerade deshalb darf nicht übersehen werden, dass die eingangs erwähnten Konstanten bislang noch jede Revolution überdauerten – die Entwicklung der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur sowie der Verkehrsinfrastruktur folgen deutlich längeren Entwicklungszyklen. Veränderungen samt Fehlentwicklungen in diesen Bereichen werden die Verkehrswissenschaft auch künftig vor große Probleme stellen – egal, ob wir von unserem autonomen Fahrzeug chauffiert werden oder uns vollvernetzt, multimodal und smart in der City bewegen.

*„Auch ein grüner Stau ist ein Stau“ (Michael Lichtenegger)*

Der allgemein erwartete Entwicklungssprung hin zu autonomen Fahrzeugen und elektrisch betriebenen Autos birgt eine nicht zu unterschätzende Gefahr. Denn selbst wenn die umweltschädlicheren Kraftfahrzeuge durch elektrisch betriebene Fahrzeuge ersetzt werden, vermögen diese nicht alle Probleme zu lösen. Im Gegenteil – sie könnten eine trügerische Nachhaltigkeit vermitteln.

Sobald der Mensch einen Weg zurücklegen will, benötigt er dazu physische Infrastruktur, sei es ein Trampelpfad oder eine zehnspurige Autobahn. Diese Infrastruktur hat im Sinne der Allgemeinheit möglichst effizient und schonend mit vorhandenen Ressourcen umzugehen.

Mobilität benötigt vor allem eines, nämlich Platz. Besonders in urbanen Räumen mit hoher Bevölkerungsdichte gilt es daher umso mehr, diesen möglichst effizient zu nutzen. Dafür sind bekanntlich Fußgängerverkehr, ÖPNV

und Radverkehr viel besser geeignet als der motorisierte Individualverkehr. Wenn nun der herkömmliche fossil betriebene Personenkraftwagen durch ein Elektroauto oder ein autonom fahrendes Auto ersetzt wird, dann wird dadurch kein neues Verkehrsmittel erfunden, es wird lediglich die technische Umsetzung verändert.

Es ist daher dringend notwendig, die Potentiale dieser neuen Technologien dort einzusetzen, wo sie am effizientesten mit den endlichen Ressourcen umgehen.

Die Verkehrswissenschaft muss in diesem Bereich weit in die Verkehrspolitik hinein wirken: Wenn wir nicht jetzt die Rahmenbedingungen schaffen, wie Mobilität in Zukunft aussehen soll, werden weiterhin mehrere unimodale Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt – und eine multimodale Zukunft rückt in die Ferne, statt näher zu kommen.

*„Man verliert die meiste Zeit damit, dass man Zeit gewinnen will.“ (John Steinbeck)*

Tatsächlich scheinen die Bemühungen, den Menschen Mobilitätszeit zu ersparen, eine gegenteilige Wirkung zu haben. Zumeist werden damit Strukturen gefördert, die eine Änderung des Mobilitätsverhaltens nahezu unmöglich machen.

Zieht man die Mobilitätszeit und die Wegeanzahl wie eingangs erläutert als Konstante heran, so zeigt sich, dass der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf Systemebene nur einen Effekt hat: Die tägliche Reiseweite wird erhöht, es können Räume erschlossen und besiedelt werden, die noch vor ein paar Jahrzehnten nicht im Einzugsbereich gelegen wären.

Vor allem in der Vergangenheit wurden neu erschlossene Siedlungsgebiete nahezu ausschließlich als monofunktionale Strukturen ausgebildet, wodurch Verkehrsströme über noch weitere Distanzen abzuwickeln waren.

Bemühungen, diesem Effekt durch die „Stadt der kurzen Wege“ entgegenzuwirken, könnten zu einer nachhaltigen Veränderung der Strukturen führen – die bestehenden, über fast 50 Jahre entstandenen strukturellen Fehlentwicklungen können jedoch faktisch unmöglich verändert werden.

Die Aufgabe der Verkehrswissenschaft ist es, in bestehenden Strukturen eine möglichst ressourcenschonende Mobilität zu ermöglichen und gleichzeitig zu verhindern, die Fehler der Vergangenheit zu wiederholen. Die Erhaltung bestehender Infrastruktur muss gewährleistet werden, ohne den Blick für Neues zu verlieren. Infrastruktur muss bedarfsorientiert (re-)dimensioniert werden, insbesondere wenn Investitionen in Erhaltung und Ersatz anstehen. Vor allem aber müssen Entwicklungen der Verkehrsträger koordiniert werden – um Parallelitäten, die den Konkurrenzkampf zwischen Verkehrssystemen fördern, anstatt deren Synergien zu nutzen, zu vermeiden.

*„Das letzte Auto, das gebaut werden wird, wird ein Sportwagen sein.“ (Ferry Porsche)*

Statt sich auf technologische Innovationen zu verlassen, deren Effekte auf das kollektive Mobilitätsverhalten wie bereits erläutert äußerst unberechenbar sind, sehen wir in der menschlichen Wahrnehmung und deren Interpretation das größte Potential für nachhaltige Veränderungen. Die Emotionalität im Verkehrswesen wird so lange ein Faktor sein, so lange es von Menschen genutzt wird. Der Wunsch nach Individualität und Sicherheit liegt in der menschlichen Natur – dem muss auch in der Verkehrsplanung Rechnung getragen werden.

Andere emotionale Faktoren wie etwa das Auto als Statussymbol auf der einen Seite oder der möglichst umweltbewusste Umgang mit Ressourcen auf der anderen Seite sind jedoch viel eher als kulturelle Strömungen zu sehen, welche durch gezielte Bewusstseinsbildung auch beeinflusst werden können. Gesellschaftliche Veränderungen führen demnach viel eher zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten als technische Innovationen. Als Beispiel dient etwa die Heimarbeit: Die technische Innovation, „Teleworking“ zu ermöglichen, existiert schon lange, der große Zuspruch blieb jedoch zunächst lange Zeit aus. Soziale Entwicklungen wie innovative Arbeitszeitenmodelle oder das Streben nach möglichst ausgewogener „Work Life Balance“ hingegen sind sehr wohl ausschlaggebend für den Erfolg neuer Arbeitsformen – samt geändertem Mobilitätsverhalten.

Für die Verkehrswissenschaft bringt die Zukunft eine Vielzahl an Aufgaben mit sich. Sozialen Entwicklungen muss zwar einerseits passiv Rechnung getragen werden – ohne jedoch zu vergessen, sie auch aktiv beeinflussen zu können. Beachtet man diese Aspekte, dann sind Veränderungen hin zum effizienten, umwelt- und menschenfreundlichen Verkehrswesen denkbar. Ein bloßes Verlassen auf technische Innovationen wird dafür jedoch nicht ausreichen.



## Gedanken und Wünsche an die ÖVG im Jahr 2030

Albert WALDHÖR

Herzliche Gratulation zum Jubiläum! 90 Jahre ÖVG sind eine klare Erfolgsgeschichte!

Der Blick zurück erfreut, macht stolz und spiegelt wider wie viel Gutes geschehen ist.

Die Gegenwart zeigt, wo wir stehen. Wir sehen den Wandel in der Gesellschaft, in der Wirtschaft, in der Technik und im gesamten Leben. Wir sehen wie schnell die Welt geworden ist - wie digital, wie herausfordernd.

*„Nichts ist so beständig wie der Wandel“ (Heraklit)*

Auf der Spurensuche nach den Gedanken und Wünschen an die ÖVG im Jahr 2030 ist es wohl angebracht zuerst eine Standortbestimmung vorzunehmen.



Was ist die ÖVG jetzt? Den Statuten nach eine Non-Profit-Organisation und eine unabhängige Vereinigung von Persönlichkeiten aus Politik, Wissenschaft, Praxis, sowie zahlreichen Privatpersonen, die sich mit allen Belangen des Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehrs sowie der Logistik befassen und die ein Bindeglied für den Dialog zwischen Forschung, Politik und Praxis bilden.

Wer ist die ÖVG? Der Vorstand, die Mitglieder und die vielen verkehrsbewegten Menschen aus allen Sparten des Verkehrssektors, welche sich für die Themen des Verkehrs interessieren und sich für eine bessere Verkehrswelt engagieren.

Die Herausforderungen der Zukunft stehen in der Tür und wollen wahrgenommen, angenommen und bewältigt werden. Da scheinen Themen die gerade eben durch Vorträge, Seminare und die Medien thematisiert wurden, wie E-Fahrzeuge, Multimodalität, Car- und Bike-Sharing, ein Auskunftssystem und eine Ticketing Lösung für das gesamte Land, schon fast überholt. Gerade jetzt diskutieren wir in unserer Branche Zukunftsthemen wie Digitalisierung, Big Data, automatisiertes und autonomes Fahren, neue Antriebstechnologien, Robotik, Pervasive Computing, Industrie 4.0, Klimaziele, Energiethemen und was das alles in Zukunft für uns bedeuten kann. Wir fragen uns auch: Wo bleibt der Mensch? Was braucht der Kunde wirklich? Fragen über Fragen, die in der Zukunft eine ganz entscheidende Rolle spielen werden.

Doch sind wir denn überhaupt schon in der Gegenwart angekommen? Sich mit der Zukunft zu beschäftigen ist gut und wichtig, die Aufgaben der Vergangenheit sind aber noch immer nicht erledigt. „Work in progress“, heißt das auf Neudeutsch. Einige der erwähnten Themen von „gestern“, wie z. B. die Multimodalität, sind noch nicht erledigt und schon laufen wir den neuesten Themen, den neuesten Trends hinterher. Jetzt ist es Zeit inne zu halten, Orientierung zu finden, zu analysieren, neu zu ordnen und zurück zu den Hausaufgaben zu gehen. Denn, die Zukunft ist jetzt!

*„Die Zukunft sind nur Gedanken aus der Vergangenheit, die zu Ende gedacht werden wollen.“ (Gerrit Kesten)*

Nicht nur zu Ende gedacht, sondern zuallererst zu Ende bearbeitet. Das ist das Thema. Danach beschäftigen wir uns mit den Themen der Zukunft, die wir schon sehen, aber die noch in weiter Ferne liegen. Der Blick in die Zukunft ist unsicher. Was wird kommen?

Für die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft mit Blick auf 2030 wird sich am eingangs formulierten „Was sind wir?“ und „Wer sind wir?“, nicht allzu viel ändern. Welche Themen wir anpacken und wie wir sie bearbeiten, wie wir die besten Köpfe aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung zusammenbringen, wie wir uns vernetzen, wie Informationen ausgetauscht werden, damit müssen wir uns auseinander setzen. Und damit, was die neuen Technologien mit uns machen, welche Chancen und Risiken sie für uns bringen werden. Und sie nutzen. Für uns und zum Wohle aller.

Die virtuelle Welt zeigt uns neue Möglichkeiten auf, ohne große Reisen jederzeit und überall alle Informationen verfügbar zu haben, sich austauschen zu können, an Projekten zu arbeiten. Viele Unternehmen nutzen die neuen Möglichkeiten schon. Im Verkehrssektor noch kaum welche. Produktivität, Effizienz und Kundenorientierung zu leben, das wird auch eine Herausforderung für die ÖVG. Auf die Werte, das Denken und Verhalten der jungen Generation einzugehen. Sich zu erneuern, zu wachsen, sich den Zeiten anzupassen, wird unausweichlich notwendig sein.

Vielleicht gibt es dann, als Beispiel, statt endlosen Besprechungsrunden mehr virtuelle Plattformen über die man sich trifft. Ohne lange An- und Abreise. Der Austausch über die neuen Medien als völlig normale Handlung, so wie die Bedienung von Internet, Facebook, WhatsApp und Co. heute alltäglich ist.

Auch Vorträge und Seminare wird es weiter geben. Wahrscheinlich als Webinare jederzeit und überall abrufbar. Virtuelle Wissenswelten, angelegt, bearbeitet und moderiert von der ÖVG, das könnte eine Vision für die Zukunft sein. Um eine Perspektive von der Zukunft zu erhalten, sehen wir uns doch den Umgang der heutigen Jugend mit den neuen Medien an. Im Jahr 2030 werden viele der jetzigen Generation „Smartphone und Internet“ in Führungspositionen sein. Sie werden die Art und Weise des Zusammenlebens, der Kommunikation und somit maßgeblich die Regeln des gesellschaftlichen Lebens bestimmen.

*Die einzige Möglichkeit, Menschen zu motivieren, ist die Kommunikation. (Lee Iacocca)*

Über allem steht die Frage: Wie werden wir uns in Zukunft vernetzen? Wie werden wir miteinander kommunizieren? Werden Computer und Roboter große Teile der jetzt von Menschen wahrgenommenen Arbeit ersetzen? Was bleibt für die Menschen dann zu tun?

Nach einer Studie der Oxford University sollen in den nächsten zwei Jahrzehnten 40 bis 50 Prozent aller Arbeitsplätze durch Roboter ersetzt werden. In den Bereichen wo Kreativität, Verhandlungsgeschick und Einfühlungsvermögen gebraucht werden, also bei den Kernkompetenzen der Menschen, sieht die Prognose anders aus. So hilfreich der technologische Wandel auf der einen Seite ist, so große Herausforderungen stellt er uns auch.

Für die ÖVG bedeutet das diese Entwicklungen wahrzunehmen und eine Plattform zu bilden welche vernetzt, informiert und begleitet, mögliche Entwicklungen aufzeigt, jene Menschen welche an Themen der Zukunft arbeiten bestmöglich vernetzt um Lösungen zu skizzieren und sinnvolle Wege und Alternativen aufzuzeigen.

Das bedeutet für die ÖVG aber auch jetzt zu handeln. Schlanke Strukturen herzustellen, schnelle Entscheidungswege zu finden. Einen einfachen Zugang zu Informationen und einen offenen Meinungs austausch zu gewährleisten. Die Einbindung der Jungen in die Gesamtheit der ÖVG sicherzustellen und nicht als isolierte Gruppe zu organisieren. Die Qualitäten der Jungen und Älteren zu verknüpfen. Die besten Köpfe des Landes einzubinden. Gemäß den Statuten, der Marktplatz für den Informationsaustausch über alle Professionen und Gruppierungen hinweg zu sein. Schnell, effizient und qualitativ. Unabhängig und nah am Geschehen. Als Mitgestalter der Zukunft des Verkehrswesens. Vernetzend, einbindend und lösungsorientiert.

Den USP der ÖVG, nämlich eine unabhängige Plattform für verkehrsbewegte Menschen aus Politik, Wissenschaft und Praxis zu sein auf die schon existierende und sich weiter rasend entwickelnde virtuelle Welt zu übertragen, mit dem Gespür für gerade aktuelle und neue Themen, mit Qualität in allen Belangen, das könnte die ÖVG im Jahr 2030 sein. Erfolgreich, dynamisch und kundenorientiert. Das bedeutet große Änderungen, die jetzt und nicht erst morgen begonnen werden müssen. Was es dazu braucht? - Visionen, Ziele, Maßnahmen, Willen und Mut.

*„Die Zukunft hat viele Namen: Für Schwache ist sie das Unerreichbare, für die Furchtsamen das Unbekannte, für die Mutigen die Chance.“ (Victor Hugo)*

## An die ÖVG im Jahre 2030 - Gedanken und Wünsche zur zukünftigen Ausrichtung

Harald FREY

Was können wir über die Zukunft sagen? – Sie ist ungewiss, aber in einem entsprechenden Rahmen gestaltbar. Prognosen, Szenarien und letztendlich Erwartungshaltungen bilden vielfach die Grundlage von Planungen und Abschätzungen zur Entwicklung der Realität. Viel entscheidender aber sind die Zielsetzungen. Diese leiten sich im Verkehrssystem aus übergeordneten Zielen wie Ökologie, Ressourcenverbrauch, Soziologie, Wirtschaft etc. ab. Die Veränderungen und Herausforderungen in diesen Bereichen werden auch das Verkehrssystem in den nächsten Jahrzehnten massiv verändern.



Erste Ansätze dazu zeigen sich bereits in vielen internationalen Städten. Das Paradigma eines Zusammenhanges zwischen Motorisierung bzw. Wachstums des motorisierten Individualverkehrs und Wohlstand ist beispielsweise nicht mehr gültig und weicht schrittweise den Qualitätsansprüchen der Bevölkerung an ihre Stadt, die nicht mehr durch das Auto determiniert sind. Digitalisierung und Automatisierung von Fahrzeugen werden nicht nur das Verkehrsgeschehen verändern, sondern führen zu spannenden wissenschaftlichen und gesellschaftspolitischen Fragestellungen.

### Rollenbild

Welche Rolle wird jedoch die Wissenschaft in diesem dynamischen Umfeld einnehmen und welche Anforderungen stellt dies an wissenschaftsnahe Organisationen wie die ÖVG?

In welchem Rahmen werden neue und unkonventionelle Ideen diskutiert und mit dem traditionellen Stand der Technik verglichen?

Bringt uns die Extrapolation bisheriger (Denk-)Strukturen weiter oder vergrößert sie lediglich die Probleme?

Erzeugt die immer stärker anwendungsorientierte Forschungsförderung basierend auf einem (selbst verordneten) Innovationsdruck nichts anderes als einen Wiederholungswahn?

Die Bedeutung und die Notwendigkeit grundlagenorientierter Verkehrs- und Mobilitätsforschung wurde im Jahr 2015 in der ÖVG diskutiert, sollte aber in Zukunft nach außen hin stärker betont und auch gelebt werden. Die Unabhängigkeit der Forschung als Suche nach Antworten und Erklärungen ist dabei zentrales Element. Ein kritischer Diskurs über Theorien, Planungen und Projekte ist notwendig und zuzulassen.

### Vernetzung, Schnittstellen und Zuordnung

Die Digitalisierung hat den Austausch von Information und Erkenntnissen nicht nur enorm beschleunigt, sie stellt uns auch vor die herausfordernde Aufgabe aus der Fülle an Informationen, die für uns relevanten zu filtern. Die ÖVG wird sich in dieser „neuen Unübersichtlichkeit“ noch stärker und klarer positionieren, ihre „Marke“ nach außen hin vermitteln und auch interne Strukturen und Formate überdenken müssen. Verkehrs- und gesellschaftspolitische Themen sollten in einem breiten und mit Ressourcen ausgestatteten „open-innovation-lab“ für die ÖVG aufbereitet und diskutiert werden. Ein verstärkter wissenschaftlicher Austausch, sowie die Erhöhung des Internationalisierungsgrades durch Kooperationen und Publikationstätigkeiten sollten in der Struktur der ÖVG verankert werden.

Entscheidend in einer Epoche zunehmender Spezialisierungen ist die Einordnung von wissenschaftlichen Erkenntnissen in einen (gesellschaftlichen) Gesamtkontext. Permanente Rückkopplung, Ein- sowie Zuordnung der Forschung am Detailspekt sind notwendig. Dafür ist Verständnis und Kenntnis von Systemeigenschaften und deren Zusammenhängen notwendig. Die Frage der Verantwortungsethik bringt dies in den - bisher meist vernachlässigten - Kontext klassischer technischer und Ingenieurdisziplinen ein. Dieses Thema sollte in Zukunft in Bezug auf den Planungsprozess und dessen Entscheidungshierarchien in der ÖVG behandelt und dabei auch verstärkt politische Verantwortlichkeiten diskutiert werden. Das Neue scheint (noch) nicht vorstellbar, eine Rangordnung der Werte wird höchstens implizit, auf pragmatischer und projektbezogener Ebene ersichtlich, eine Diskussion über eine Veränderung der Wertehierarchie zwischen Politik-, Verwaltungs- und Planer-Ebene findet (noch) nicht ausreichend statt.

Durch die zunehmende Vernetzung der Verkehrssysteme ist eine Auseinandersetzung mit der Entwicklung des Gesamtsystems Verkehr über alle Verkehrsträger verstärkt notwendig. Vielfältige öffentliche Verkehrssysteme und innovative Mobilitätsdienstleistungen gewinnen weltweit an Bedeutung für die Bewältigung der Mobilitätsanforderungen im Personen- und Wirtschaftsverkehr. Ein Forschungsschwerpunkt der ÖVG muss deshalb auch auf einer integrierten Betrachtung der Lösungs- und Optimierungsansätze im Gesamtsystem Verkehr liegen. Dies könnte auch die ÖVG und die Schnittstellen zwischen den thematischen Arbeitskreisen noch vor Herausforderungen stellen.

### **Warum es die ÖVG auch in den nächsten 90 Jahren braucht...**

Planung wird durch politische und gesellschaftliche Kräfte bestimmt. Dazu gehört auch die Planung oder der Beschluss, was nicht geplant wird. Diese Flexibilität für nachkommende Generationen zu berücksichtigen, fällt vielen unter den heutigen Zwängen und Abhängigkeiten schwer. Verkehrspolitische Diskussionen unterscheiden sich heute nur graduell von jenen der 1970er Jahre, die Beharrungskräfte und das Festhalten an überholten Paradigmen prägen nach wie vor viele Entscheidungsprozesse. Zahlreiche (kostenintensive) Maßnahmen haben in der Vergangenheit Probleme nicht gelöst, sondern verstärkt.

Potenzial zur Informationsvermittlung und einem intensivierten Dialog zwischen Forschung, Politik und Praxis besteht also sicherlich auch für die kommenden Jahrzehnte. Mit knapper werdenden Ressourcen (auch finanziell) und einer sich verändernden Gesellschaftsstruktur muss die Systemperspektive den relevanten Blickwinkel darstellen. Die ÖVG trägt in ihrer Struktur die wesentlichsten Bausteine, um diesen Herausforderungen gewachsen zu sein und auch flexibel auf Veränderungen reagieren zu können. Ihr 90-jähriges Bestehen ermöglicht ihr – ganz im Sinne Wilhelm von Humboldts (1767-1835) - aus der Vergangenheit für die Zukunft zu lernen. Damit verfügt sie über eine solide Grundlage für weitere erfolgreiche Jahrzehnte! Ich gratuliere!

## An die ÖVG im Jahr 2030

Alfred VEIDER

Wer hätte das gedacht. Da formiert sich im Jahr des Herrn 1926 im Nachkriegsösterreich eine unabhängige Vereinigung von Persönlichkeiten quer durch viele gesellschaftliche Gruppen mit dem Ziel, sich künftig mit Belangen des Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehrs sowie der zugehörigen Logistik zu befassen. Welch eine Weitsicht ist diesen Gründern zu attestieren. Zu einer Zeit, als quer über die Länder eines aufgewühlten Kontinents gerade mal erste Schritte zur Einführung von öffentlichen Radioprogrammen gemacht werden, an der Schwelle der technischen Machbarkeit von dem was wir heute „Fernsehen“ nennen, begibt man sich in einen Dialog zwischen Forschung, Politik und Praxis zu keinem geringeren Thema als dem der Mobilität von Personen, Gütern, und Daten.



Ich gebe zu, als ein in Wien in Physik ausgebildeter Österreicher war mir das Jahr 1926 bislang eher als jenes geläufig, in welchem Erwin Schrödinger in mehreren Arbeiten ein bis heute gültiges Fundament der Quantenmechanik einführte. Eine Leistung die man später mit dem Nobelpreis für Physik auszeichnete und die sich im Stellenwert der „Schrödingergleichung“ in der aktuellen Naturwissenschaft und Technik noch immer widerspiegelt. Vielleicht wäre es übertrieben zu denken, die erwähnte Gründungsphase 1926 hat die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft mit der selben Einsicht und Vorausschau beseelt wie Schrödinger. Klar ist aber, dass man damals mit dem Thema Mobilität eine bis heute relevante Fragestellung aufgegriffen und konsequent verfolgt hat. Und so spiegelt sich aktuell auch das Thema in praktisch allen gesellschaftlichen Gruppen wieder, in Österreich, in Europa, weltweit. Weitsichtig für wahr.

Nun, nichts ist so gut, als dass man es nicht verbessern könnte. In diesem Zusammenhang erinnere ich mich gerne an das Jubiläumsjahr des 90 jährigen Bestehens der ÖVG. Man schrieb das Jahr 2016. Ein unglaublich dichtes Jahr so in der Rückschau. Zunächst ist mir erinnerlich, dass man dem Genie Albert Einstein ein weiteres Mal Respekt zollte: die im Rahmen seiner Allgemeinen Relativitätstheorie gemachte Vorhersage zur Existenz von Gravitationswellen wurde pünktlich nach 100 Jahren eindrucksvoll experimentell bestätigt. Die wissenschaftliche Welt zeigte sich entzückt, und wie bei Einstein üblich konnte man ein allgemeines zustimmendes Raunen quer durch alle Gesellschaftsschichten vernehmen. War ja auch mehr als berechtigt, nimmt man den Stellenwert, den andere Aspekte seiner Entdeckungen beispielsweise bei der satellitengestützten Lokalisierung schon damals spielten. Und auch wenn man in Europa erst am Anfang der Galileo Ära war, so zeichnete sich doch die Wichtigkeit moderner Lokalisierungstechnik – nicht zuletzt für den Verkehrssektor in allen Modi - voll ab.

Das Silicon Valley Innovationsunternehmen Google hatte denn auch ziemlich zeitgleich die ersten – und vielbeachteten - Erfolge im autonomen Fahren vermeldet. Da spielte das Global Positioning System GPS eine wichtige Rolle, und die USA hatten damit gegenüber dem europäischen Galileo mehr als ein Vierteljahrhundert mehr an Erfahrung. Quasi im Sog dieser Dynamik zeichnete sich schon damals ab, welche Konsequenzen hier für Individual- wie Güterverkehr zu erwarten waren und wie vor allem der traditionell starre Schienenverkehrssektor unter Druck geraten würde.

Und überhaupt Google: im besagten ÖVG-Jubiläumsjahr 2016 gelang dem Unternehmen mit seiner britischen Acquisition „DeepMind“ ein weiterer Coup: das Computerprogramm „AlphaGo“, bezwang in einem denkwürdigen Match gegen den Koreaner Lee Sedol einen der weltbesten zeitgenössischen Meister eines damals vor allem im asiatischen Raum verbreiteten uralten Spiels namens „Go“. Die möglichen Spielkonstellationen übertreffen deutlich die Anzahl der Atome im uns bekannten Universum. Die Art und Weise wie AlphaGo das Problem mithilfe neuronaler Netze und selbstlernenden Algorithmen meisterte gilt seitdem gemeinhin als Meilenstein im Bereich Maschinenlernen und künstlicher Intelligenz.

Obwohl das 2016 nicht wirklich in aller Tragweite erkannt wurde war damit der Weg für weiterführende Computeranwendungen auch in den komplexesten Problemstellungen geebnet. Das sollte wie wir heute wissen auch den Mobilitätssektor nachhaltig beeinflussen. Digital für wahr.

Ein dritter Aspekt ist mir aus dem Jubiläumsjahr noch in Erinnerung: die E-Mobilität hatte ebenfalls kräftige Lebenszeichen gegeben. Da hatte zunächst Linde den Prototyp eines Fahrrads vorgestellt, welches seinen elektrischen Antrieb statt der bis dahin üblichen eigentümlichen Batterien mittels einer Brennstoffzelle versorgte. Und der kalifornische visionäre Elektrofahrzeughersteller Tesla stellte mit dem Modell 3 sein erstes



breitentaugliche Elektroauto vor. Wir wissen was aus diesen beiden Initiativen folgte. Während man sich vormals unter Autobesitzern u.a. darüber unterhielt, welchen Benzin oder Dieserverbrauch man auf 100 km mit seinem Gefährt haben würde, sprechen dieselben Menschen jetzt davon, welche Menge Wasserdampf sie bei gleicher Fahrleistung aufgrund der Stromgewinnung in der Wasserstoff Brennstoffzelle emittieren. Umweltfreundliche Gewinnung von Wasserstoff durch Elektrolyse, Emission von Wasser beim Fahren. Nachhaltig fürwahr.

Gewohnt einsichtig hatte die ÖVG ihr Jubiläumsjahr 2016 unter das Jahresthema „Mobilität 4.0: Digital und Nachhaltig“ gestellt. Obige Ereignisse sollten aus Sicht der ÖVG nicht nur Beachtung finden, man wollte sie engagiert aufgreifen, sie im bewährten Format des interdisziplinären Dialogs erörtern und auf mögliche Praxisanwendungen aus österreichischer und europäischer Sicht hin untersuchen. 90 Jahre nach ihrer Gründung wurden in der ÖVG die Zeichen der Zeit erneut richtig erkannt. Die Zunahme der Weltbevölkerung, der Trend zur Urbanisierung, die ungebrochene Nachfrage nach Mobilität jeglicher Art einerseits. Die unglaublichen technologischen und wissenschaftlichen Fortschritte andererseits. Gleichzeitig wurde man sich gerade in diesem Jubiläumsjahr neuerlich der Begrenztheit aller irdischen Ressourcen bewusst, der unabdingbaren Notwendigkeit, mit den Gegebenheiten unseres blauen Planeten sorgsam umzugehen. Mit „Mobilität 4.0 – Digital und Nachhaltig“ hatte man ein Jahresthema gewählt, das sowohl im lokalen als auch im globalen Kontext das oben gezeichnete Spannungsfeld kraftvoll auf den Tisch brachte.

Österreich bereitete dafür gute Voraussetzungen mit seinem schon damals vergleichsweise hohen öffentlichem Verkehrsanteil, seinem guten Modalsplit Straße-Schiene, seinem bei aller strukturellen Trägheit verantwortungsvollem Umgang mit Umwelt und Ressourcen. Und die international beachteten Kompetenzen im Land – sei es bei den Verkehrsunternehmen oder den Herstellern, in der Ausbildung oder den politischen Rahmenbedingungen – wurden erneut vorausschauend eingesetzt. So gelang es, dass österreichische Vorstellungen nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme, zugeschnitten auf die Bedürfnisse der Menschen, weit über die Landesgrenzen hinaus vermehrt Beachtung und Akzeptanz fanden.

Möglicherweise hat nicht zuletzt die spezielle Lage Österreichs etwas beigetragen. Im Jubiläumsjahr 2016 war der Phase der kontinentalen Euphorie 25 Jahre nach der Öffnung des Eisernen Vorhangs Ernüchterung gefolgt. Brutale Ernüchterung. Die großen Migrationsströme rund um den Exodus aus dem bürgerkriegs-geplagten Syrien hatten der europäischen Öffnungs- und Toleranzkultur ein nahezu abruptes Ende gesetzt. Ein weiteres Mal wurde uns die geschichtliche Lektion erteilt, dass Zäune schneller errichtet sind als man sie abbaut. Und gerade in dieser Situation wurde nicht nur für jene die sich professionell mit Mobilität beschäftigten schließlich klar: die allgegenwärtige und andauernde Nachfrage nach Mobilität gründet sich auch in unserer Sehnsucht nach Freiheit. Mobilität überwindet Grenzen und Distanzen. Für Personen, Güter, Daten. Sie tut das naturgemäß in einer von allen Beteiligten mitgetragenen Form, konsensual, verbindend, den unterschiedlichen Interessen Rechnung tragend, die Vertraulichkeit wahrend. Natürlich ist das nicht immer einfach. Natürlich erfordert das mitunter langen Atem und jedenfalls Kurstreue. Viele Möglichkeiten des Scheiterns, geringe Erfolgschancen. Genau hier brauchen wir Institutionen wie die ÖVG. Mutig und besonnen zugleich voranschreiten, die Zeichen der Zeit erkennen, die Fakten kompetent aufbereiten, den Diskurs suchen, die Menschen überzeugen. Im Land und darüber hinaus.

Mobilität verbindet Menschen. Menschen verbinden sich für Mobilität. Unsere Arbeit in diesem Sinn weiter zu führen, war und ist das Richtige zu tun.

ÖVG, Glück auf!



# Jahresbericht 2015



**90 Jahre**  
1926 - 2016

## Bericht der Landesstelle Burgenland

Csaba SZÉKELY, Anton BUBITS

Die Tätigkeitsschwerpunkte der Landesstelle Burgenland konzentrierten sich auf verkehrspolitische Hintergrundarbeit in Ostösterreich und in Westungarn sowie auf die Unterstützung der benachbarten Landesstellen und des ÖVG-Büros bei der Vorbereitung von Veranstaltungen.

Zu erwähnen sind diesbezüglich vor allem zwei Veranstaltungen:

„Modernisierung der Eisenbahn Infrastruktur – EU-Strategie für den Donauraum“ am 5. November 2015 und „Moderne Regionalbahnen als Basis künftigen Fahrgastwachstums“ am 10. November 2015.



Die für März 2015 vorgesehene gemeinsame Veranstaltung der Landesstellen Wien, Niederösterreich und Burgenland zum Thema „Mikro ÖV: Öffentlicher Verkehr in der Fläche“ in Eisenstadt wurde auf Vorschlag des ÖVG-Büros als bundesweite Veranstaltung im September 2015 in Salzburg vorbereitet. Aufgrund nicht ausreichender Anmeldungen musste die Veranstaltung abgesetzt werden.

Zusätzliche wirkte die ÖVG-Landesstelle gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Burgenland und der Industriellenvereinigung Burgenland an der „Plattform Ostbahn“ mit. Die Zielsetzung dieser Plattform besteht darin, Initiativen für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Südburgenland zu ergreifen.

Einerseits geht es konkret um den seit Jahren verzögerten Baubeginn für die Schnellstraße S7 zwischen der Anschlussstelle Ilz-Fürstenfeld der A2 und der ungarischen Staatsgrenze bei Heiligenkreuz.

Andererseits hat die Initiative „Plattform Ostbahn“ die Verbesserung und Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Graz-Jennersdorf-Szentgotthárd zum Ziel.

Die Landesstelle Burgenland versteht sich darüber hinaus als Bindeglied zur Schwesterorganisation der ÖVG in Ungarn, zur KTE (Verkehrswissenschaftliche Vereinigung). Und zwar sowohl mit dem zentralen Büro in Budapest, als auch mit den regionalen Organisationen in den Komitaten Győr-Moson-Sopron und Vas.

## Bericht der Landesstelle Kärnten

Willibald SCHICHO, Gerhard ESCHIG



Gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Kärnten war für den Zeitraum vom 20. bis 22. Mai 2015 eine **Exkursion nach Brüssel** geplant, wo Treffen mit hochrangigen Vertretern der EU und Österreichs auf dem Programm standen. Wie beispielsweise Thomas Egermaier, Attaché des BMVIT, Markus Stock, Leiter der Wirtschaftskammer Österreich in Brüssel, Harald Ruijters, EU Kommission - Referatsleiter Transeuropäische Netzwerke, Silke Brocks, EU Kommission - Assistentin des EU Koordinators für den Kernnetzkorridor Baltisch-Adriatische Achse, Victor Vaugoin, Leiter Vertretung der ÖBB in Brüssel, Bernhard Jelinek, AS-FINAG Strategie int. Beziehungen und die Mitorgani-

satorin Martina Rattinger, Vertreterin des Landes Kärnten in Brüssel. Leider kam diese Veranstaltung wegen zu geringer Teilnehmeranzahl diesmal nicht zustande.

Das Thema „**Logistik-Cluster Kärnten**“, das anlässlich der ÖVG Jahrestagung 2014 in Warmbad Villach breiten Raum einnahm, wurde auch 2015 weiterverfolgt. So lud der Aufsichtsratsvorsitzende der Landesholding einen ExpertInnenkreis am 8. Juni 2015 zum Runden Tisch „Dry Port Villach Süd/Fürnitz“ ein, der in einem offenen Diskurs eine Analyse und die Festlegung der weiteren Vorgangsweise diskutierte.

Am 18. Juni 2015 fand eine Besichtigung „**Großverschiebebahnhof Villach - Süd**“ statt. Diese Güterverkehrsdrehscheibe in Richtung Süd- und Südosteuropa als Verbindung zu den Seehäfen an der Adria ist ein wichtiges Tor von und nach Asien auf der Baltisch-Adriatischen Achse. Hier werden täglich bis zu 3.600 Güterwagen auf über 100 Ausgangszügen zusammengestellt. Anhand einer Videovorführung und der Besichtigung der Leitzentrale mit anschließender Diskussion konnten sich die TeilnehmerInnen über den aktuellen Stand informieren.

Am 11. September 2015 konnten wir im Zuge einer Revision die **Lawinerverbauungen der ÖBB am Feuersang** besichtigen. Unter fachkundiger Führung des Lehnenwärters Robert Unterrainer konnten wir die präventiven Maßnahmen hautnah auf 2000 m Höhe bei „Kaiserwetter“ erleben. Da sich Wetterextreme häufen, sind für die Gewährleistung von sicheren Verkehrswegen immer kürzere Reaktionszeiten erforderlich. Die ÖBB setzten mit Investitionen in Lawinerverbauungen, Steinschlagschutznetze und Wildbachsprengen auf Prävention statt auf punktuelle Gefahrenabwehr.

Am 21. September 2015 fand der **4. Österreichische Regionalbahntag**, vom Klimabündnis Österreich mit Unterstützung vom BMLFUW in Kooperation mit den ÖBB, dem Land Kärnten und der Stadt Feldkirchen in Feldkirchen in Kärnten statt. Mit einer Sonderfahrt im ÖBB cityjet von St. Veit/Glan nach Feldkirchen.

Experten des Regionalbahnthemas diskutierten über die Themen: „Wie kommt die Bahn zum Kunden“, „Bedeutung der Regional- und Nebenbahnen im österr. Gesamtverkehrssystem“, Die Rolle der Regionalbahnen als Rückgrat des ÖV im Mobilitätsmasterplan 2035 in Kärnten“, „Regionalbahnen als Teil des modernen Lebensstils in Österreich“, Bahnhöfe als städtische Subzentren“, „int. und nationale Beispiele“.

ÖVG Kärnten konnte sich dazu Besucherplätze sichern. Anbei die Adresse des dazugehörigen Videos, um dessen Info uns das Klimabündnis gebeten hat: [https://www.youtube.com/watch?feature=player\\_embedded&v=Vq07RLtX5Ng](https://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=Vq07RLtX5Ng)

Am 21. Oktober 2015 wurden wir auch zum **Unternehmertag der Wirtschaftskammer Kärnten** in das Congress Center Villach eingeladen, wo im Rahmen des gemeinsamen Spartentages „Transport und Verkehr/Industrie“ Alexander Till, Leiter des Hafen Marketing Repräsentanz Wien, über „den Logistik-Standort Kärnten am Schnittpunkt der Baltisch-Adriatischen Achse“ referierte. Weiters sprachen die Keynote speakers Christian Gálvez/Persönlichkeitstrainer und Wolfgang Grupp/Trigema über „Unternehmer - Helden von Heute und Morgen“ bzw. die „Verantwortung und Leistung der Unternehmer sind die Voraussetzung für sichere Arbeitsplätze“.

## Bericht der Landesstelle Niederösterreich

Friedrich ZIBUSCHKA, Andreas JUHASZ

Die für 30. September 2015 in Salzburg – gemeinsam mit den Landesstellen Burgenland und Wien – geplante Veranstaltung zum Thema „Wer bringt Bewegung in der Gemeinde? Öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum“ musste wegen zu geringer Teilnehmeranmeldungen leider verschoben werden.

Diese Tagung wäre in erster Linie als Informationsplattform für Gemeindevertreter gedacht gewesen. Insbesondere zum Thema „Mikro-ÖV“ wären die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie Finanzierungsfragen behandelt worden. Abgerundet sollte die Veranstaltung mit flexiblen Bedienungsformen im ÖPNV im benachbarten Ausland werden.



Im April 2015 wurde das Pilotprojekt IST-Mobil, ein professionell organisiertes Anrufsammeltaxi im gesamten Bezirk Korneuburg installiert.

Mit 1. April 2015 startete das IST-Mobil im Bezirk Korneuburg, welches 17 Gemeinden miteinander verbindet. Die rund 750 Haltestellen werden von acht Taxi- und Mietwagenunternehmen bedient. Zum Einsatz kommen Kleinbusse.

Im Zuge dieses Pilotprojektes werden laufend Erfahrungswerte seitens der Fahrgäste und der beteiligten Verkehrsunternehmer sowie die Inanspruchnahme u. dgl. gesammelt bzw. erhoben.

Nach Vorliegen valider Ergebnisse plant die Landesstelle Niederösterreich im Rahmen einer ÖVG-Tagung eine Präsentation derselben bzw. auch ein breites Diskussionsforum hinsichtlich praktischen Nutzens, Verbesserungspotentiale und dergleichen.



## Bericht der Landesstelle Oberösterreich

Albert WALDHÖR, Robert RIEDL



Die Landesstelle Oberösterreich lud am 15. Jänner 2015 zu Ihrer Jahresveranstaltung zum Thema „Die Zukunft der ÖPNV-Stadt-Umland-Verkehre, Erfolgsfaktoren und Erfolgsmodelle“ in die Räumlichkeiten der Linz AG, die sich dabei als perfekter Gastgeber präsentierte. Wir konnten rund 80 Teilnehmer begrüßen, die vom Informationsgehalt der hochkarätigen Referentenriege aus Deutschland, der Schweiz und Österreich begeistert waren.

Den Reigen der Referate eröffnete der Leiter der NÖ Landesstelle der ÖVG und einer der profiliertesten österreichischen Verkehrsplaner, Univ.Prof. Dr. Friedrich Zibuschka. Er erörterte die Voraussetzungen für eine gelungene Integration von Stadt-Umland-Verkehren, die auf den vier Säulen Strategie, Kooperation &

Abstimmung, Umsetzungswille und Finanzierung basieren.

Den Rechtsrahmen innerhalb dessen sich Stadt-Vororte-Verkehre bewegen erörterte RA Dr. Hanno Liebmann, ein ausgewiesener Experte in Fragen des Vergabe- und Eisenbahnrechtes. Sein Schwerpunkt galt neben der Grundlagenforschung vor allem dem Vertragsmanagement und den vielfältigen Vertragstypen, die benötigt werden, um den Verkehr am Fließen zu halten.

Die technischen (System-)Voraussetzungen für Stadt-Region-Verkehre erläuterte im Anschluss Dr. Walter Casazza, der Geschäftsführer der Augsburger Stadtwerke. Er ging dabei auf die Facetten der Trassierung, Verknüpfungspunkte, Bahnhöfe, Haltestellen bis hin zu den Fahrzeugen ein und unterlegte seine Ausführungen mit anschaulichen Bildern des Erfolgsbeispiels Karlsruhe-Umland.

Den Nachmittagspart der Veranstaltung eröffnete „Hausherr“ Dir. Mag. Albert Waldhör mit einem Referat mit dem launigen Titel „Ohne Geld kein Verkehr“ – einer vergleichenden Betrachtung von Finanzierungsmodellen in Deutschland, der Schweiz und Österreich, sowie einem Ausblick auf die Bedürfnisstrukturen der ÖPNV-Unternehmen und einem Ideenpool für ÖPNV-Finanzierungsmöglichkeiten.

Einen bewusst metaphysischen Blick auf das Thema „Sind Grenzen heute noch zeitgemäß?“ eröffnete DI Horst Schaffer, ein schillernder Kosmopolit für Consulting-Projekte auf allen Kontinenten. Er hielt ein heftig akklamiertes Plädoyer für das Denken und Handeln über alle Grenzen sowie für Respekt, Toleranz, Fantasie, Beweglichkeit und Anstand – gerade auch in der Betrachtung funktionaler (Verkehrs-) Räume.

Im Anschluss daran schilderte der Geschäftsführer der Innsbrucker Verkehrsbetriebe, DI Martin Baltes, die nicht



immer einfache Rolle der Aufgabenträger bei der Realisierung gemeinsamer Interessen. Insbesondere die Mehrfachfunktion der Gebietskörperschaften und Verbände als Betroffener, Gestalter und Zahler erfordert institutionalisierte Konsensfindungsstrukturen.

Der Abschluss der Veranstaltung war einem Erfolgsbeispiel gewidmet, bei dem alle genannten Erfolgsfaktoren ideal zu einem funktionierenden Stadt-Vorort-Verkehr kombiniert wurden – Mark Hogenmüller, der Geschäftsführer der Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft präsentierte seinen heimatlichen Stadt-Umland-Verkehr, der 150.000 Menschen optimal bedient.

## Bericht der Landesstelle Salzburg

Gunter MACKINGER, Stefan PFISTERER

Im letzten Jahr wurden seitens der ÖVG Landesstelle Salzburg insgesamt fünf Exkursionen organisiert.

Begonnen hat die Veranstaltungsreihe am 27. Mai mit der Werksführung durch die Firma Zementwerk Leube GmbH in St. Leonhard, wo man die interessanten Prozesse der Zementproduktion hautnah miterleben konnte.

Bereits am 24. Juni stand die Führung durch die „Lokwelt Freilassing“ auf dem Programm. Das Eisenbahnmuseum Lokwelt, eine Außenstelle des Verkehrszentrums des Deutschen Museums München, bietet seinen Besuchern auf 17 Gleisen Exponate aus 150 Jahren Eisenbahngeschichte.



Am 22. Juli konnten wir unsere Mitglieder zu einer Exkursion durch die Stiegl-Brauerei Salzburg inkl. Gleisanschlussbesichtigung begrüßen. Die Brauerei verfügt seit dem Jahr 1919 über eine Bahnstrecke mit eigenem Gleisanschluss „Stieglbahn“, die den Großteil der Rohstoffanlieferung bewältigt. Passend zu den hochsommerlichen Temperaturen wurden die Teilnehmer mit Bier und Brezen verköstigt, in die Geheimnisse des Brauens und in die jahrhundertealte Biergeschichte eingeweiht.

Am 22. Juli konnten wir unsere Mitglieder zu einer Exkursion durch die Stiegl-Brauerei Salzburg inkl. Gleisanschlussbesichtigung begrüßen. Die Brauerei verfügt seit dem Jahr 1919 über eine Bahnstrecke mit eigenem Gleisanschluss „Stieglbahn“, die den Großteil der Rohstoffanlieferung bewältigt. Passend zu den hochsommerlichen Temperaturen wurden die Teilnehmer mit Bier und Brezen verköstigt, in die Geheimnisse des Brauens und in die jahrhundertealte Biergeschichte eingeweiht.

Die beiden letzten von uns organisierten Veranstaltungen, die Exkursion am 21. Oktober zur Torfbahn Ainring – auf Bockerln durch das Ainringer Moos mit Besichtigung der besonderen Flora & Fauna und die Besichtigung des Kombi-Terminals Burghausen für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene am 4. November mussten aufgrund zu geringer Anmeldezahlen im Vorfeld abgesagt werden.

Die Veranstaltungen für 2016 werden, sobald Termine und genauere Details feststehen, rechtzeitig angekündigt.

## Bericht der Landesstelle Steiermark

Peter VEIT, Kurt FALLAST



### 11. 6.2015: Königsdisziplin Nah- und Regionalverkehr – von der Arme-Leute-Veranstaltung zum Life-Style-Element

Mag. Klaus Garstener, ÖBB Personenverkehr AG, Wien  
Millionen Fahrgäste nutzen weltweit täglich Züge des Nah- und Regionalverkehrs wie S-Bahnen, Regional- und Regionalexpresszüge. Damit hat dieses Verkehrssegment eine große Breitenwirkung. Wird er teilweise noch immer als erforderliches Verkehrsmittel für Nicht-Motorisierte gesehen, entwickelt er sich andererseits zur präferierten Mobilitätsform der jüngeren Generation. Notwendige Voraussetzung dafür sind Top-Qualität der Dienstleistung und Leistbarkeit des Systems für alle beteiligten Stakeholder. Das Referat zielt auf die viel-

dimensionalen Qualitätsanforderungen, wobei die Qualität der Dienstleistung als Ganzes so wahrnehmbar sein muss, dass der Nutzer sich damit Sozialprestige zuschreiben kann. Die ÖBB haben sich zum Ziel gesetzt, ihren Nah- und Regionalverkehr zu einem Teil des modernen Lebensstils Österreichs zu machen. Ein strategisches Projekt dazu ist die Beschaffung von Zügen des neuen ÖBB-cityjet. Es wird besonders auf die für den Kunden unmittelbare Qualität, jene der Komfortzone eingegangen. So weisen die Sitze verstellbare Sitzflächen auf, ergonomische Kopfstützen und Armlehnen. Zudem ist jeder Sitzplatz mit Leselampe, Steckdose und klappbarem Laptop-Tisch ausgestattet. All das sehen die ÖBB als Möglichkeit den Lebensstil ganzer Regionen in Richtung stressfreier, sicherer und umweltfreundlicher Mobilität zu prägen.

### 17.12.2015: Alles auf Schiene, auch bei plötzlicher Unterbrechung – am Beispiel Frohnleiten im Februar 2015

Ing. Martin Aldrian, ÖBB Infrastruktur AG, Graz

Am Samstag, dem 21.2.2015 um 18:08, stürzte nach Durchfahrt des Zuges IC 718 im nördlichen Weichenbereich des Bahnhofs Fronleiten die in Bau befindliche Brücke der Schnellstraße S 35 Graz – Bruck ein. Durch den ausgelösten Oberleitungs-kurzschluss und einen Nothaltauftrag können die Züge EC 159 und EC 718 rechtzeitig angehalten werden. Es kommen keine Personen zu Schaden. Am 3.3.2015 wurde der Betrieb der Südbahn wieder aufgenommen. In seinem Referat erläutert Herr Aldrian die Maßnahmen, die dazwischen gesetzt wurden, um einen Ersatzverkehr im Bereich Personen- und Güterverkehr möglichst rasch umzusetzen und eine rasche Wiederinbetriebnahme zu ermöglichen. Nach Meldung des Geschehens wird sofort ein Krisenstab konstituiert und Maßnahmen zur Errichtung einer Schienenersatzverkehrs eingeleitet. Dies wird dadurch erschwert, dass auch die unbeschädigte zweite Brücke der S 35 gesperrt werden muss, bis die Reste der eingestürzten Brücke stabilisiert werden können. Der Ersatzverkehr für den Fernverkehr wird von Graz nach St. Michael über den Gleinalmtunnel organisiert, für den Nahverkehr durch das Murtal. Bereits am ersten Werktag nach dem Einsturz werden täglich 115 Busfahrten je Richtung im Schienenersatzverkehr abgewickelt. 40 Mitarbeiter stehen allein für die Lenkung der Fahrgastströme im Einsatz. Der Güterverkehr wird über die Ostbahn und großräumig über Rosenbach umgeleitet. Daten zur Wiederinstandsetzung:

21.2.2015 18:08 Brückeneinsturz

22.2. und 23.2.2015 Freimachung Baufeld

24.2.2015 Beurteilung der Schäden, Überschüttung der Oberbauanlagen zum Schutz beim Brückenabtrag

1.3.2015 Übergabe des Baufeldes an die ÖBB

3.3.2015 Schäden an Oberleitung, Oberbau und sicherungstechnischen Einrichtungen behoben, 17:16 Aufnahme des elektrischen Betriebs

Insgesamt waren 270 Mitarbeiter der ÖBB konzernweit im Einsatz.

Seit Herbst 2015 laufen die Vorbereitungen zur ÖVG Tagung „Mobilität und Raum“, die am 25.2.2016 in der Aula der Technischen Universität Graz stattfinden wird. Es ist vorgesehen, dieses Thema von Seiten der Theorie sowie praktischer Umsetzungsbeispiele zu beleuchten und die Veranstaltung mit einer Podiumsdiskussion zu beenden.

## Bericht der Landesstelle Tirol

Helmut LAMPRECHT, Torsten NEUMANN

An der kritischen Altersstruktur der ÖVG-Mitglieder in Tirol hat sich leider im Berichtsjahr nichts geändert. Die Landesstelle Tirol hat immer wieder Personen für einen Beitritt zur ÖVG angesprochen und gelegentlich auch eine Bereitschaft gefunden, aber eben nur, sofern der dann anstehende Mitgliedsbeitrag vom Arbeitgeber/Verkehrsunternehmen etc. übernommen wird. Die allgemeine Sparwelle bzw. Kostenreduktion in den Unternehmen, Organisationen etc. lässt nahezu alle diesbezüglichen Bemühungen „im Sand verlaufen“. Und nach wie vor gelingt es auch nicht, aus Studentenkreisen neue jüngere Mitglieder aufzunehmen.



Letztlich sind die meisten Verkehrsthemen durch den jahrelangen populistisch-politischen „Aktionismus“ gegen den Transitverkehr in Tirol sowie durch eine überzogene Schadstoff-Debatte negativ besetzt. Es gibt nur wenig „Boden“ für sachgerechte verkehrswissenschaftliche Diskussionsrunden, was überdies die Organisation und Durchführung von Vortragsveranstaltungen zu einem mühseligen Unterfangen macht. Leider hat das Bundesland Tirol auch kaum größere potente Unternehmungen im Verkehrsbereich, die als „Sponsoren“ von Veranstaltungen hilfreich der Landesstelle Tirol zur Seite stehen.

### Durchgeführte Veranstaltungen:

- Unterstützung unserer Schwester-Gesellschaft „DVWG-Südbayern“ durch Begleitung von deren Exkursion am 9. Mai 2015 zum neu errichteten BBT-Infopoint in der Festung Franzensfeste;
- weitere Exkursion der Landesstelle Tirol am 13. November 2015 zum neuen BBT-Infopoint in der Festung Franzensfeste inkl. Besichtigung der Tunnelbaustelle in Mauls, wo bereits abschnittsweise die Hauptröhren für den Brenner-Basistunnel fertiggestellt sind
- nach erfolgtem Anschreiben der Tiroler ÖVG-Mitglieder per Post und Email gab es acht Zusagen für eine Teilnahme, vor Ort nahmen dann auch weitere 3 Südtiroler Interessenten daran teil
- der Leiter des BBT-Infopoints hielt eine einführende Präsentation und führte die daran anschließende Fahrt in die Tunnelbaustelle in Mauls
- durch den Landesstellenleiter erfolgte dabei auch eine interessante geschichtliche Einordnung der im Vorfeld der bisherigen Bauarbeiten getroffenen politischen Entscheidungen für diesen TEN-Korridor
- Teilnahme des Landesstellenleiters als Experte an den Sitzungen der „Aktionsgemeinschaft Brennerbahn“ in Innsbruck;

### Geplante Veranstaltungen 2016:

- nach nun erfolgtem Beschluss der Tiroler Landesregierung für eine umfassende „Attraktivierung der Zillertalbahn 2020+“ bietet sich in Kooperation mit den ZVB eine Exkursion nach Mayrhofen an (z.B. Hinfahrt mit dem Dampfzug und retour mit Dieseltriebwagen)
- Gemeinsam mit dem „Verkehrsverbund Tirol – VVT“ und politischer Unterstützung kann die Durchführung einer Vortragsveranstaltung zur ÖPNV-Politik in Tirol angedacht werden



## Bericht der Landesstelle Vorarlberg

Hubert RHOMBERG, Bernd SPRATLER



### Jahrestagung

Die Landesstelle Vorarlberg war Gastgeber für die ÖVG-Jahrestagung 2015, die im Juni in Bregenz stattfand. Im Fokus standen Trends in Logistik und Verkehr. Unternehmen aus der Region präsentierten aktuelle innovative Lösungen.

Der Tagungsband ist über das ÖVG Büro erhältlich.

Berichte gab es in den Vorarlberger Nachrichten und in Vorarlberg heute.

Das Feedback auf die Tagung war sehr positiv:

*Dem ÖVG Vorarlberg Team natürlich Herrn Rhomberg und Spratler ganz, ganz, ganz herzlichen Dank für die wirklich perfekte Tagung und die Organisation der Medienkontakte. Wir wissen alle wie viel Arbeit das ist. Sie können aber wirklich stolz sein!* (Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer)

### Bregenz: ÖVG-Jahrestagung im Hotel Mercure



Michael Tagwerker (v.l.), Gerhard Berkmann, Hubert Rhomberg, WKV-Direktor Helmut Steurer, Bernd Spratler und ÖVG-Präsident Peter Krugar.

## Suche nach Lösungen für Verkehrsflüsse

**BREGENZ.** Verschiedenen Trends in Logistik und Verkehr respektive innovativen Lösungen ist die heutige Jahrestagung der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG) gewidmet.

Bei einem Empfang der Wirtschaftskammer Vorarlberg im Garten des Bregenzer Hotels Mercure stimmten sich die Teilnehmer und einige der Referenten auf die Tagung ein. Vorarlberg ist mit den Referenten **Wolfgang Erhart** (Gebrüder Weiss), **Markus Schrentwein** (Doppelmayr) und **Georg Schuch** (Knünz) vertreten, stellte **Bernd Spratler** (Siemens) als Geschäftsführer der ÖVG Vorarlberg fest. Sein Kollege **Hubert Rhomberg** begrüßte die Gäste, zu denen auch Prof. **Sebastian**



Lolla Popovich und Walter-Heinz Rhomberg. FOTOS: ARNO

**an Kummer** (Leiter) und Ass.-Prof. **Brigitta Riebesmeier** vom Institut für Transport- und Logistik-Management an der Wiener Wirtschaftsuniversität, **Christoph Breuer** (Kairos), **Manfred Harrer** (ASFİNAG), **Torsten Neumann** (Verkehrsverbund Tirol) oder **Christian Rankl** (Landesregierung) gehörten.

Das Carsharing Projekt Caruso wird weiterhin aktiv begleitet. Carsharing soll in der E-Mobilitätsstrategie des Landes verankert werden. Privatpersonen, Unternehmen, öffentliche Hand (inkl. ÖPVN) sowie Bauträger mit ihren Wohnanlagen sollen dafür gewonnen und gemeinsam an einem Strang ziehen. Hubert Rhomberg als Landesstellenleiter ist Mitbegründer des genossenschaftlich organisierten Vereins und im engen Kontakt mit Unternehmern und Vertretern der Landesregierung um die Entwicklung in diesem Bereich weiter voranzutreiben. Details zum Projekt: <https://carusocarsharing.com/>

### Vorgesehene Veranstaltungen im Jahr 2016

Eigene Veranstaltungen sind für 2015 derzeit nicht geplant.

Der Ausbau der Güterbahnhofs Wolfurt und die Arbeiten in Bregenz am Bahnhof bzw. Seequartiers bieten ein geeignetes Umfeld, für begleitenden Info- und Diskussionsveranstaltungen. Die ÖVG Vorarlberg wird sich aktiv einbringen, Infos dazu werden zeitgerecht bekannt gegeben.



## Bericht der Landesstelle Wien

Rainer WENTY, Gerhard H. GÜRTLICH



### Bericht 2015

#### Exkursion zur Hauptwerkstätte Simmering der Wiener Linien (27. Mai 2015)

Wien wird – international gesehen – um sein besonders gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz beneidet. Zu der damit verbundenen Infrastruktur gehört vor allem auch die Hauptwerkstätte der Wiener Linien. Sie bietet alle Voraussetzungen für die optimale Instandhaltung des Wagenparks, die notwendig ist, damit U-Bahn-Züge, Straßenbahnen und Busse so sicher wie möglich für die Fahrgäste eingesetzt werden können. Am 29. Mai 1974 wurde die Hauptwerk-

stätte der Wiener Linien auf einem 264.000 Quadratmeter großen Areal eröffnet. Alle erforderlichen Service- und Reparaturarbeiten werden seither „unter einem Dach“ durchgeführt. Seit der Eröffnung hat sich vieles verändert. So wurden mittlerweile fünf U-Bahn-Linien in Betrieb genommen, das öffentliche Verkehrsnetz wurde erweitert und der Fuhrpark laufend modernisiert. Hand in Hand mit der Modernisierung des Fuhrparks werden auch die Werkstätten auf neuestem Stand gehalten. Durch zeitgemäße Logistik und optimierte Arbeitsabläufe ist es möglich geworden, die Wartungsdauer der Fahrzeuge zu verkürzen. Ein Beispiel dafür die Hauptuntersuchung beim ULF. Bei einer Hauptuntersuchung wird das Niederflurfahrzeug komplett



in seine Einzelteile zerlegt, überprüft und gewartet und dann wieder zusammen-

geschraubt. Bisher dauerte das 65 Tage bei einem ULF, jetzt sind dafür nur mehr 45 Tage notwendig. Die Teilnehmer an der Exkursion verfolgten mit großem Interesse die verschiedenen Arbeiten in den Werkstätten für die Schienenfahrzeuge, in weiteren Exkursionen könnten auch die Buswerkstätten sowie die Oberbauwerkstätte besichtigt werden.



Interessierter Blick unter die Fahrzeuge

#### Exkursion zum Tower auf dem Flughafen Wien Schwechat (27. Oktober 2015)

Der Flugsicherungstower des Flughafen Schwechat ist mit 109 m der höchste in Europa, er wurde im Jahr 2005 eröffnet und in Betrieb genommen. Der Neubau war notwendig geworden, um Platz für den neuen Terminal zu schaffen und um die Sicht auf das erweiterte Vorfeld zu gewährleisten. Betreiber des Towers ist hauptsächlich die Flugsicherungsgesellschaft AustroControl. In der Kanzel sind acht Controllerpositionen der Flugplatzkontrollstelle (TWR) untergebracht. Eine Etage darunter befindet sich der Flugwetterdienst (MET). Dieses Geschoss fungiert auch als „Nottowerebene“, auf welche im Ereignisfall ausgewichen werden kann. Wiederum eine Ebene darunter ist die Vorfeldkontrolle (MOVEMENT) des Flughafens untergebracht. Sie koordiniert den Rollverkehr am Vorfeld. Im Sockelgebäude sind jene Abteilungen angesiedelt, deren Tätigkeit keine direkte Sichtbeziehung zum Rollfeld erfordert. Dazu zählen die An- und Abflugkontrollstelle Wien (APP), die den Luftverkehr im größeren Umkreis des Flughafens organisiert, der Luftfahrtinformationsdienst (AIM), die Flugdatenbearbeitung für ganz Österreich (FDU), die Verwaltung und die Flugsicherungstechnik (AES). Rund 200 Personen haben ih-

ren Arbeitsplatz in dem Gebäude. Da für den Tower die gleiche Sicherheitsstufe wie für das Vorfeld gilt, ist er nicht für die Öffentlichkeit zugänglich. Die Architektur des Kontrollturms wurde mehrfach ausgezeichnet, er ist zum Beispiel mit insgesamt 3.300 m<sup>2</sup> einer dünnen Membran umhüllt, was ihn zum größten Membranbauwerk Österreichs macht. (Quelle: Wikipedia)

Ca. 20 Teilnehmer bekamen bei dieser ÖVG Exkursion einen guten Überblick über die verantwortungsvolle Tätigkeit dieser Flugverkehrs-Steuer und Kontrolleinrichtung.



### **Modernisierung der Eisenbahn Infrastruktur - EU-Strategie für den Donauraum (05. - 06. November 2015)**

Dieses Symposium beschäftigte sich mit dem Thema Ausbau der Infrastruktur im Donauraum und setzte eine Reihe erfolgreicher Veranstaltungen zu diesem Thema fort. Hochgradige Vortragende von der EU Kommission, internationaler Banken, Ingenieurbüros und Unternehmen gaben wertvolle Hinweise für zu Förderprogrammen, Finanzierungsmöglichkeiten sowie über Bauablauf und Baumethoden. Ungefähr 90 Teilnehmer waren von mit Planung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur befasste Unternehmen, Bahnen, Regierungsstellen und internationale Organisationen. Die Vorarbeiten der drei Landesstellen Burgenland, Niederösterreich und Wien zum Thema Öffentlicher Verkehr in der Fläche wurden in eine Tagung der ÖVG eingebracht, die dann aber wegen zu geringer Teilnehmerzahl abgesagt werden musste.

### **Vorhaben 2016**

Im Mittelpunkt steht die Ausrichtung des 14. Europäischen Verkehrskongresses – kombiniert mit der ÖVG Jahrestagung und 90 Jahre ÖVG. Eine gemeinsame Veranstaltung mit den benachbarten Landesstellen steht ebenfalls auf dem Programm.

Am 10. Mai findet eine Exkursion zum Semmering Basistunnel statt.

In Planung: Exkursion zum Wiener Hafen im Juli, Exkursion zur Bus-Zentralwerkstätte der Wiener Linien

## Bericht des Arbeitskreises Eisenbahntechnik (Fahrweg)

Helmut HAINITZ, Gerard PRESLE

Der Arbeitskreis Eisenbahntechnik (Fahrweg) befasst sich hauptsächlich mit dem Thema „Fahrwegoptimierung des Rad-Schiene –Systems“ sowohl in technischer als auch wirtschaftlicher Hinsicht, wobei in den regelmäßig stattfindenden Arbeitssitzungen – i.a. viermal im Jahr – allgemeine aktuelle Probleme bzw. Berichte über neue Entwicklungen behandelt werden. Das o.a. Leitthema beherrscht seit mehreren Jahren auch die alle vier Jahre veranstalteten internationalen Tagungen und Workshops.



Im Jahr 2015 wurde wieder eine große internationale Tagung vom 15. Bis 17. September in Salzburg veranstaltet. Es war die zwanzigste in dieser Form – gewissermaßen ein kleines Jubiläum - und konnte erfolgreich abgewickelt werden. Unter dem obigen Leitthema wurde der Fokus auf den technologischen Fortschritt für Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit gelegt. An den Halbtagen wurden „Strategie“, „Oberbau und Schnellverkehr“, „Diagnose und Management“ sowie „Weiterentwicklung“ behandelt. Eine Halbtagesexkursion zu einer Gleisneulage im Bahnhof Klaus an der Pyhrnbahn rundete das Programm ab. Einhellig wurde von den Teilnehmern die Qualität der Vorträge gelobt und die gelungene Aufteilung der Themen sowie des „Altersmix’s“ der Vortragenden positiv hervorgehoben. Um den Umfang einmal darzustellen seien einige Zahlen genannt:

Es kamen 525 Teilnehmer aus 41 Ländern, praktisch von allen Kontinenten, einige konnten wegen Problemen mit der Visaerteilung (Z.B. Elfenbeinküste !) nicht anreisen. 17 Vortragende kamen aus dem Ausland, 18 Vortragende aus Österreich – es gelang dabei auch zwei Damen als Vortragende zu gewinnen. Zur Abwicklung wurden 18 Mitarbeiter benötigt, allein 12 Dolmetscher, erstmalig auch für Russisch und Japanisch.

Für die Zukunft wird überlegt, auf nur zwei Vortragstage – erster und letzter Tag – überzugehen und den zweiten Tag weitgehend ganztätig für eine Exkursion vorzusehen. Überlegt wird auch, ob es zweckmäßig ist, die Themenbereiche an jeweils einem Tag zusammenzufassen – etwa ein Tag Oberbau und ein Tag andere, z.B. Fahrleitung o.ä.

Für das Jahr 2017 wird, wie schon bisher üblich, ein eintägiger Workshop zu aktuellen Themen geplant. Die Vorbereitungsarbeiten haben eben begonnen. In Aussicht genommen wird ein Termin im September, Veranstaltungsort soll die TU Graz sein.

Die sozusagen „normale“ Jahresarbeit wies vier Arbeitssitzungen auf:

18.03.2015 in Wien - 10.06.2015 in Bregenz, zugleich mit der ÖVG-Jahrestagung - 23.09.2015 in Gmunden und 26.11.2015 in Wien. Darüber hinaus hat der Arbeitskreis ein Seminar zum Thema Monitoring Rad – Schiene im Institut of Science and Technology Austria unterstützt. Der Erfolg und die Annahme durch die Fachwelt haben zur Überlegung geführt, ähnliche Veranstaltungen in zwangloser Folge durch den Arbeitskreis abzuhalten. Dies ist jedoch noch in Diskussion.



## Bericht des Arbeitskreises Kombiverkehr

Herbert PEHERSTORFER, Martin POSSET



Das Arbeitsprogramm des Arbeitskreises im Jahr 2015 beinhaltete nur eine Arbeitskreissitzung, die für den Juni vorgesehene Sitzung musste wegen kurzfristiger Absage der Referenten auf September verschoben werden. Um auch vermehrt Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus den anderen Bundesländern anzusprechen, wird versucht, zumindest einen Termin außerhalb von Wien anzubieten, was mit der Septemberveranstaltung in St. Pölten auch gelang. Die Termine werden auch nach Möglichkeit mit anderen Veranstaltungen insbesondere von CombiNet – Netzwerk Kombierter Verkehr koordiniert, um Synergien bei der Anreise zu ermöglichen. In Hinkunft ist vorgesehen, je eine Arbeitskreissitzung im Jänner, im Juni und im September abzuhalten.

Arbeitskreissitzung KV am 22.9.2015 in der Fachhochschule St. Pölten

- Begrüßung durch den Arbeitskreisleiter und Genehmigung des Protokolls
- Vortrag des kürzlich ernannten Logistikbeauftragten des bmvit, DI Franz Schwammenhöfer zur Operationalisierung der Vorgaben des österreichischen Generalverkehrsplans im Bereich der Güterverkehrslogistik
- Es folgte die Vorstellung des neuen stellvertretenden Vorsitzenden des Arbeitskreises Mag. Martin Posset sowie ein Aviso von Herrn Christian Haider MA zur Präsentation des Projektes „SynChain“ im Ennschafen
- Schließlich stellte der Gastgeber DI Otfried Knoll, Department- und Studiengangsleiter Eisenbahn-Infrastrukturtechnik die einschlägigen Bereiche der Fachhochschule St. Pölten vor.
- Die Sitzung schloss mit einem Rückblick auf die Fachtagung Kombiverkehr sowie mit Terminbekanntgaben.

Darüber hinaus wurde vom Arbeitskreis am 27. Februar 2015 im großen Saal der Wirtschaftskammer Wien am Schwarzenbergplatz 14 im 4. Bezirk die Fachtagung Kombierter Verkehr in der Reihe „Innovationspotenziale im Kombinierten Verkehr“ zum Thema

### Innovationspotenzial Qualität

unter der Moderation des Arbeitskreisvorsitzenden Dr. Herbert Peherstorfer abgehalten. Mit nahezu 75 Teilnehmerinnen und Teilnehmern war diese Veranstaltung besonders gut besucht und bot äußerst interessante Vorträge. Aus zeitlichen Gründen werden die Fachtagungen Kombiverkehr in Zukunft Ende April stattfinden, um einen besseren Abstand zur CombiNet-Tagung im November zu erhalten.

Wir möchten uns auch auf diesem Weg bei den Gastgebern für die Bereitstellung des Räumlichkeiten, bei den Kooperationspartnern für die exzellente Zusammenarbeit, bei den Vortragenden für die hervorragenden Beiträge und last but not least bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die engagierte Mitwirkung, sowie beim Team der ÖVG für die organisatorische Unterstützung sehr herzlich bedanken.

#### Nachruf Dr. Helmut Pripfl

Das Ehrenmitglied der ÖVG, Dr. Helmut Pripfl, ist am 8. Dezember 2015 nach geduldig ertragener längerer Krankheit von uns gegangen, er stand im 72. Lebensjahr. Dr. Pripfl trat zunächst in den Dienst des Finanzbereichs der Stadt Wien und wechselte später zum Wiener Hafen. Dort setzte er sich für den Binnenschiffsverkehr ein und erkannte frühzeitig Chancen und Potenzial des Kombinierten Verkehrs. Nach Gründung seines eigenen Verkehrsberatungsunternehmens ProConcept verantwortete er auch die Gründung des Arbeitskreises Kombiverkehr der ÖVG im Jahre 2006 und leitete diesen bis zum Jahr 2014. Er war auch treibende Kraft für die Gründung der ÖVG-GmbH.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

## Bericht des Arbeitskreises Verkehrsträger

Hermann KNOFLACHER, Harald FREY

Der Arbeitskreis Verkehrsträger der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft wurde 2002 gegründet und bietet bei seinen regelmäßigen Treffen die Möglichkeit der Diskussion und des Gedankenaustausches zu aktuellen Themen aus diesem Bereich. Alle Interessenten sind herzlich eingeladen teilzunehmen.

Ziel des ÖVG-Arbeitskreises Verkehrsträger ist es, in Übereinstimmung mit übergeordneten Zielen der österreichischen Verkehrsplanungs- und Raumordnungspolitik eine gleichwertige Behandlung der verschiedenen Verkehrsträger: Fußgänger, Radfahrer, öffentlicher Verkehr (ÖV) und motorisierter Individualverkehr (MIV) in der Praxis zu gewährleisten.



Dies soll erfolgen durch die Wiederherstellung des Gleichgewichtes zwischen den Verkehrsträgern, die Schaffung praxisrelevanter, wissenschaftlich fundierter Empfehlungen für die politische Umsetzung und die Berücksichtigung der realen Wirkungsmechanismen bei der Verkehrsteilnahme.

### Aktivitäten 2015

Die beiden Veranstaltungen „Paradigmenwechsel im Verkehrswesen“ (2011) sowie „Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung – Macht die Siedlungsplanung die Verkehrsprobleme?“ (2013) sind als Buch erschienen. 12 Autoren aus Wissenschaft, Verwaltung und Praxis zeigen, wo und wie der Paradigmenwechsel bereits stattfindet, bzw. umgesetzt wird, aber auch, welche großen Herausforderungen es in der Zukunft noch zu meistern gilt. Die Beiträge im Buch zeigen, dass sich abseits des Mainstreams in der Praxis und der theoretischen Analyse des Systems neue Ansätze und Erfahrungen entwickelten, die die Vielzahl an Widersprüchen zwischen Lehre und Erfahrung bestätigten.

### Geplante Aktivitäten 2016

Das Thema „Paradigmenwechsel“ soll auch im Jahr 2016 im Arbeitskreis weitergeführt werden. Dahingehend wird für Herbst 2016 eine Veranstaltung vorbereitet, die die notwendigen Methoden für einen Paradigmenwechsel darstellt und diskutiert. Welche existierenden Werkzeuge es benötigt, um den Paradigmenwechsel im Verkehrswesen voranzutreiben und welche in Zukunft notwendig sein werden, soll unter anderem im Rahmen eines eintägigen Symposiums erörtert werden.

Darüber hinaus ist auch eine Erweiterung und neue Zusammensetzung des Arbeitskreises geplant, mit der Einladung des Städte- und Gemeindebundes zur Mitarbeit. Dabei sollen die Konsequenzen und erarbeiteten Grundlagen auf die Praxis der Planung, der Organisation, der Finanzierung etc. abgeleitet und eine entsprechende Prioritätenreihung erarbeitet werden. Das Ergebnis soll in Form eines Merkblattes/Publication präsentiert und mit den Erkenntnissen des Merkblattes „Chancengleichheit der Verkehrsträger“ abgestimmt werden.



## Bericht des Arbeitskreises Schienenfahrzeuge

Martin ROSENBERGER, Manfred VOHLA



Der Arbeitskreis Schienenfahrzeuge der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft wurde 2010 gegründet und bietet bei seinen regelmäßigen Treffen die Möglichkeit der Diskussion und des Gedankenaustausches zu aktuellen Themen der Schienenfahrzeuge für den Nah- und Fernverkehr.

Ziel des Arbeitskreises ist es, sich mit Herausforderungen des Schienenverkehrs im Allgemeinen und der Schienenfahrzeuge im Speziellen auseinander zu setzen um zu einer Weiterentwicklung des Schienenverkehrs beizutragen.

Durch „Impulsvorträge“ zu verschiedenen Themenstellungen des Schienenverkehrs sollen neue Sichtweisen und Denkanstöße bei den Teilnehmer erzeugt werden. Im Arbeitskreis werden dabei technische, normative, wirtschaftliche und verkehrspolitische Aspekte diskutiert. Das System Bahn ist ein stark vernetztes System, daher werden die Zusammenarbeit und der Austausch mit anderen Arbeitskreisen der ÖVG aktiv gelebt, insbesondere mit dem Arbeitskreis Eisenbahntechnik (Fahrweg) In den einzelnen Arbeitsgruppen des Arbeitskreises Schienenfahrzeuge werden spezifische Themen in größerer Tiefe behandelt.

Derzeit sind folgende Arbeitsgruppen aktiv:

- Arbeitsgruppe 3: Untersuchung zur Senkung der Unterhaltskosten für Fahrzeuge und Infrastruktur
- Arbeitsgruppe 10: Zweisystemtechnik: Straßenbahn, U-Bahn - Vollbahn (Elektro- und Dieselbetrieb)
- Arbeitsgruppe 11: Rad- Schiene-Interaktion und dynamische Fahrzeug- Fahrweg- Wechselwirkungen

Die Abschlussberichte der bereits abgeschlossenen Arbeitsgruppen liegen zum Download auf der Homepage des ÖVG Arbeitskreises Schienenfahrzeuge bereit.

Am 30.04. traf sich der Arbeitskreis Schienenfahrzeuge bei der Firma PILZ in der Modecenterstraße in Wien. Schwerpunktthema der Sitzung war Lärm und Akustik im System Bahn. Herr Dr. Gerald Schleinzer, Siemens Graz, berichtete von Maßnahmen zur Minderung von Eisenbahnlärm und die gesetzlichen Rahmenbedingungen. Herr Hoislbauer, TAS SV-GmbH, referierte über akustische Themenstellungen für die Bahn. Das Programm wurde durch die üblichen Kurzberichte aus den laufenden Arbeitsgruppen abgerundet.

Die Arbeitsgruppe Rad-Schiene Interaktion und dynamische Fahrzeug-Fahrweg Wechselwirkungen behandelte am 18.06. das Thema Antriebsdynamik. Dieser Termin wurde auf Einladung von Plasser & Theurer am Standort Linz abgehalten. Nach einem Einleitungsvortrag zum Thema Lärmschleifen von Plasser & Theurer gab Herr Edward von Flottwell, Siemens AG, Krefeld, Deutschland, eine Einführung in das Thema Antriebsdynamik und Antriebsregelung von Schienenfahrzeugen und präsentierte jüngste Entwicklungen und Herausforderungen im Umfeld des Antriebes von Schienenfahrzeugen. Abschließend stellte die Firma Plasser&Theurer in einer ausgedehnten Werksführung ihr Produktportfolio und ihre Fertigungs- und Montagekapazitäten eindrucksvoll dar.

Weitere Informationen zum Arbeitskreis, zu den Aktivitäten und zu den Sitzungsterminen 2016 sind auf der Homepage der ÖVG unter Arbeitskreis Schienenfahrzeuge verfügbar.

## Bericht des Arbeitskreises Logistik

Brigitta RIEBESMEIER

Der Arbeitskreis arbeitet seit 1997 unter der Leitung von Dr. Brigitta Riebesmeier.

Ziel des Arbeitskreises ist es Treffen mit Vertreter von Unternehmen, Wissenschaft Behörden und Interessensvertretungen zu organisieren, um aktuelle und konfliktreiche Themen der Logistik mit dem Schwerpunkt Verkehrslogistik zu diskutieren und Vorschläge zu Lösungsansätzen zu erarbeiten.

Bis 2014 wurden in 117 Veranstaltungen des Logistik Cercle jeweils halbjährig zu verschiedenen aktuellen Generalthemen Vortrags- und Diskussionsveranstaltungen im Haus der Industrie abgehalten. Dazu waren auch jeweils Studenten eingeladen, die zu dem jeweiligen Generalthema entsprechende Diplomarbeiten und Dissertationen bearbeiteten.



Seit 2015 wurde eine Neuausrichtung des Arbeitskreises vorgenommen. In einzelnen Arbeitsgruppen werden spezifische Themen vertiefend behandelt. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen sollen in Abschlussberichten, Positionspapieren und gegebenenfalls in themenspezifischen Vortragsveranstaltungen präsentiert werden.

Folgende Arbeitsgruppen wurden gestartet:

### Arbeitsgruppe 1: „Bewertung von Verkehrsinfrastruktur und Infrastrukturpreise“

Als stellvertretender Leiter des Arbeitskreises unterstützt Mag. Marko Koren, ÖBB Infra, die Veranstaltungen in dieser Arbeitsgruppe

Drei Arbeitssitzungen haben am Institut für Transportwirtschaft und Logistik stattgefunden. Kurzvorträge zu folgenden zu Bewertungsthemen wurden diskutiert:

- Vorstellung aktueller Bewertungsverfahren
- Analysieren der Vor- und Nachteile
- Festlegen der Ziele und des Arbeitsinhaltes der Bewertungsgruppe
- Diskussion über die Art des Bewertungsverfahrens – Vor- und Nachteile
- Diskussion über die Indikatoren zur Bewertung
- Spezifische Indikatoren für die Beurteilung betrieblicher Wirkungen
- Rahmenbedingungen des Systems Schiene
- Strategische Analyse der ASFINAG
- Elemente der Schweizer Bewertungsansätze
- Spezifische Indikatoren für die Beurteilung von Terminalwirkungen
- Überblick über diverse EU Handbücher zum Thema Bewertung von Verkehrsinfrastruktur

Weiters befindet sich in Kooperation mit dem Arbeitskreis Kombiverkehr in Planung:

### Arbeitsgruppe 2: „Rail Logistik“

Als spezifisch aktuelles Thema sollen die Entwicklung, Chancen und Risiken des Einzelwagenverkehrs beleuchtet und diskutiert werden.

Der Arbeitskreis freut sich über alle Interessenten, die an ein an den Arbeitsgruppen teilnehmen wollen und lädt herzlich dazu ein.

## Bericht des Arbeitskreises Öffentlicher Verkehr

Peter TAUSCHITZ



### Berichte und Aktivitäten

Im Rahmen der Sitzungsveranstaltung war es möglich neben den „Fixpunkten“ der Tagesordnung insbesondere eine Diplomarbeit vorzustellen. Durch die Kontakte bzw. durch die Betreuung oben erwähnter Arbeit war und ist es gelungen einen aktuellen Beitrag zu erhalten. Diese inhaltliche Initiative zeigte große Wirkung durch eine vermehrte Teilnehmerzahl und besonders anregende und intensive Diskussionsbeiträge.

Als erfreulicher Nebeneffekt aufgrund der Kontakte mit jungen Kollegen aus der Wissenschaft und den jeweiligen einschlägigen Fachbereichen konnte auch einen merkliche „Verjüngung“ der Teilnehmer und Mitglieder festgestellt werden.

Im Rahmen der Arbeitskreissitzung wurde folgender Impulsvortrag einer Masterarbeit mit anschließender Erörterung und Diskussion behandelt, wobei der Beitrag in seiner Gesamtheit allen Teilnehmern mit dem Protokoll übermittelt wurde:

*„Entscheidungskriterien für die Systemwahl im ÖPNV“ von Herrn Dipl.Ing. Johannes Kehrer*

Infolge des sich verschlechternden Gesundheitszustands von Herrn W. Rollinger im Laufe des Jahres 2015 beschränkten sich die Tätigkeiten des Arbeitskreises ÖV auf die erste Sitzung. Alle weiteren geplanten Termine wurden abgesagt bzw. auf unbestimmte Zeit verschoben. Nach Zurücklegung der Leitung des Arbeitskreises aus gesundheitlichen Gründen wurde die Schließung des 2006 gegründeten ÖVG Arbeitskreis Öffentlicher Verkehr durch den Vorstand in seiner Sitzung am 26.11.2015 beschlossen.

Als Nachfolge wird der in Gründung stehenden ÖVG Arbeitskreis „Öffentlicher Personen Nah- und Regionalverkehr – ÖPNRV“ unter der Leitung von Herrn Dipl.-Ing. Dr. Michael Lichtenegger fungieren. Der Fokus in diesem Arbeitskreis soll ein erfrischendes Zusammenspiel zwischen Wissenschaft und Forschung sein. Die Themen werden einerseits eine engere Betrachtung des ÖPNRV, andererseits eine breitere Betrachtung des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Straße sein und Fragestellungen wie sich der ÖPNRV ergänzt bzw. wo es Zusammenspiele z.B. mit Carsharing gibt, behandeln.

### Nachruf Wolfgang Rollinger

Herr Ing. Wolfgang Rollinger ist am 31. Dezember 2015 nach kurzer schwerer Krankheit im Alter von 67 Jahren von uns gegangen. Bis zu seiner Pensionierung war Ing. W. Rollinger bei den Wiener Linien in der Abteilung B6 tätig und hat dort die Planung der Wiener Linien entscheidend mitgeprägt und war an vielen Universitäten (u.a. TU Wien, Technikum, FH St. Pölten etc.) als Lehrbeauftragter tätig. W. Rollinger war ein profunder Kenner des österreichischen Eisenbahnwesens, dessen Geschichte, er war aber auch mit dessen aktuellsten Entwicklungen bestens vertraut.

W. Rollinger war wesentlich an der Gründung des ÖVG Arbeitskreis Öffentlicher Verkehr im Jahr 2006 beteiligt und leitete diesen bis zur Schließung im Jahr 2015.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

## Bericht des Arbeitskreises e-mobility

Harald FREY, Michael LICHTENEGGER

### Aktivitäten 2015

#### Fachdialog „(e)Mobilitätslösungen in der Region“ in Mödling

Der Fachdialog „(e)Mobilitätslösungen in der Region“ richtete sich an Gemeinden und regio-nale Gebietskörperschaften in Niederösterreich und dem Burgenland, BürgermeisterInnen, kommunale Verantwortliche, Klima- und Energie- ManagerInnen sowie an Interessierte. Ziel der Veranstaltung war es, konkrete Erfahrungen zu sammeln und einen Austausch der Beteiligten zu ermöglichen. Inhaltlich gliederte sich das Programm in einen thematischen Block, die Kurzvorstellung der Förderprogramme inklusive Best Practice Beispielen, moderierte Dialog-Workshops (Gemeinsamkeiten entdecken, Umsetzung) und Schlussfolgerungen.



Besonderer Wert wurde auf Fragerunden gelegt, welche von den Beteiligten sehr gut angenommen wurden. Insgesamt nahmen 60 Personen an der Veranstaltung teil. Die Fragen wurden in 6 Custer eingeteilt (Risiken & Barrieren, Rahmen & Umfeld, Geschäftsmodell & Finanzen, Service & Betrieb, Markt & Kunden, Mobilität & System), wobei Service & Betrieb und Mobilität & System im Fokus standen.

Die Veranstaltung erhielt positives Feedback: Das Format wurde sehr gut angenommen, die Vielfalt an Fragen hat überrascht, das Ergebnis lässt Schlussfolgerungen zu.

#### Wohnen und (Elektro-)Mobilität

Der Leitfaden „Wohnbau und Elektromobilität“, der im Rahmen des Entwicklungsvorhabens „Elektromobilität für Wohnbausiedlungen“ der Ausschreibung Elektromobilitäts-Modellregionen 2012 des Klima- und Energiefonds erstellt und finanziert wurde, gibt einen Hinweis auf die Relevanz des Themas Wohnen und (Elektro-)Mobilität. Elektromobilität, Handys, Apps und Shared Mobility spielen dabei eine immer bedeutendere Rolle, die auch Einfluss auf die Wohnbauträger hat. Alternative Mobilitätsangebote (beim Wohnort) beeinflussen nicht nur die Verkehrsmittelwahl, sondern sind oftmals wesentlich günstiger, als die Errichtung teurer Tiefgaragen. Hinsichtlich der Verbindung mit dem Wohnbau fehlt jedoch oftmals noch das Bewusstsein. Hier gibt es noch große Diskrepanzen und Hemmfaktoren (z.B. Ladeinfrastruktur).

Im Jahr 2015 wurden die ersten Schritte für eine für den Spätherbst 2016 geplante Tagung gesetzt, die das Thema Wohnen und Elektro-Mobilität näher zusammen zu bringen soll. Dabei sollen Themen, wie Shared Mobility und die Perspektive der Usability im Mittelpunkt stehen. Auf gesetzlicher Ebene sind Stellplätze und Mobilitätskonzepte für Wohnbauträger wichtige Themen, die bei einer Veranstaltung im Jahr 2016 breit diskutiert werden sollen.

#### Geplante Veranstaltungen 2016

- 1-tägiges Symposium „Wohnen und (Elektro-)Mobilität“ im Herbst 2016
- Fortsetzung des eintägigen Fachdialogs „(e)Mobilitätslösungen in der Region“

Als Fortsetzung der Veranstaltung aus dem Jahr 2015 werden unter anderem folgende Bereiche mit Fokus auf E-Mobilität diskutiert:

- Gemeinden als Organisatoren von Mobilität / Daseinsvorsorge
  - Neue Modelle in der ländlichen Mobilität
  - Möglichkeiten und Grenzen von Anschlussmobilität
- Kooperationsveranstaltung der ÖVG mit der Bundesinitiative Elektromobilität (BIEM)



## Arbeitskreis Verkehrsrecht

Karl-Johann HARTIG



Der Arbeitskreis Verkehrsrecht wurde im Jahr 2000 gegründet und ist ein sektorenübergreifendes Gesprächs- und Diskussionsforum, das die aktuellen Entwicklungen im Recht der verschiedenen Verkehrssektoren (Straße/ Schiene/ Luftverkehr/ Schifffahrt) kritisch begleitet. Dies gilt vor allem der nationalen Umsetzung des Verkehrsrechts der EU.

Im Jahr 2015 hatte der Arbeitskreis Verkehrsrecht eine Sitzung am 30. November.

In der Sitzung hat MinR Mag. Klaus Gstettenbauer einen Vortrag über den derzeitigen Verhandlungsstand zum Vierten Eisenbahnpaket gehalten. Vom Vierten Eisenbahnpaket sind folgende Rechtsvorschriften betroffen:

folgende Rechtsvorschriften betroffen:

1. Interoperabilitätsrichtlinie,
2. Sicherheitsrichtlinie,
3. Eisenbahnagenturverordnung,
4. Verordnung über die gemeinwirtschaftlichen Leistungen,
5. Richtlinie zur Reform der Eisenbahnunternehmen,
6. Aufhebung der Verordnung über die Normalisierung der Konten aus dem Jahr 1969.

Die Bereiche 1. bis 3. betreffen technische Änderungen, die als „Recast“ bezeichnet werden, eine Art „Wiederverlautbarung“ mit Erneuerungen. Die diesbezüglichen Verhandlungen zwischen Rat und EP sind formal abgeschlossen, sodass 2016 das EP im Plenum diese Bereiche endgültig annehmen kann.

Die Bereiche 4. und 5. sind als „politisch heikel“ einzustufen, weshalb die Verhandlungen darüber zunächst zurückgestellt wurden. Nunmehr gehen die Bemühungen dahin, auch diese Bereiche bis Frühjahr 2016 fertig zu verhandeln, damit auch diese Bereiche analog zum Procedere des technischen Teils (Bereiche 1. bis 3.) von Rat und EP endgültig verabschiedet werden können. In der Diskussion werden die wesentlichen Punkte des Referates vertieft.

Ab dem Jahr 2016 gibt es personelle Änderungen im Arbeitskreis Verkehrsrecht: Prof. Gerhard Muzak hat nach langjähriger Tätigkeit seine Funktion als Vorsitzender zurückgelegt, und auch Dr. Klaus Zeleny wird nicht mehr als Schriftführer tätig sein. Dr. Karl-Johann Hartig erklärte sich bereit, in Hinkunft als Schriftführer zu fungieren.

Für das Jahr 2016 ist auch die Erweiterung des Mitgliederkreises geplant. In Zukunft sollen vermehrt Problemstellungen jeweils aus dem Blickwinkel jedes Verkehrsträgers beleuchtet werden.

Im Laufe des Jahres 2016 wird ein neuer Arbeitskreisleiter gewählt, und die Arbeit im Arbeitskreis wird wieder aufgenommen.

## Bericht des Arbeitskreises Verkehrswissenschaftliche Erhebungs-, Analyse- und Bewertungsmethoden

Elmar FÜRST, Christian VOGELAUER

Der Arbeitskreis Verkehrswissenschaftliche Erhebungs-, Analyse- und Bewertungsmethoden der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft wurde 2010 gegründet und bietet bei seinen regelmäßigen Treffen die Möglichkeit der Diskussion und des Gedankenaustausches zu aktuellen Themen aus diesem Bereich. Alle Interessenten sind herzlich eingeladen teilzunehmen.

Entscheidungen im Verkehrsbereich betreffen viele Disziplinen, vor allem Technik, Rechtswissenschaft, Soziologie etc. Die Verkehrsökonomie nimmt hier ebenfalls eine wesentliche Stellung ein. Die Verbindung zwischen Theorie und Praxis war dabei stets eines der Hauptanliegen der ÖVG.



Eine zentrale Aufgabe der Verkehrswissenschaft in diesem Zusammenhang ist die Bereitstellung moderner und fundierter Erhebungs-, Analyse und Bewertungsmethoden. Sowohl auf einzel- als auf gesamtwirtschaftlicher Ebene muss besonderes Augenmerk auf die Weiterentwicklung der Methoden gelegt werden, sodass im Anlassfall jeweils die passende Methode zur Verfügung steht und zum Einsatz kommt. Oftmals werden Methodendiskussionen zu Recht sehr kontroversiell geführt. Zudem muss dem Problem begegnet werden, dass sich in zunehmendem Maße Unschärfen, ungenaue Begriffsbestimmungen und oberflächliches Vorgehen in die wissenschaftliche bzw. wissenschaftlich basierte Arbeit einschleichen.

Es erschien daher angebracht, sinnvoll und notwendig, dass sich die ÖVG als wissenschaftliche Vereinigung stärker in diesem Bereich engagiert. Der Arbeitskreis soll Forscher aus den unterschiedlichen Disziplinen zusammenführen, gegenseitiges Interesse wecken und gegenseitiges Verständnis fördern. Der Aufbau neuer und die Stärkung vorhandener Forschungsnetzwerke soll ebenso gefördert werden, wie die Kooperation bei Forschungsprojekten.

In regelmäßigen Treffen des Arbeitskreises und bei sonstigen Veranstaltungen (wissenschaftlichen Konferenzen, Tagungen, Symposien etc.) sollen Methoden oder Anwendungsfälle vorgestellt und diskutiert werden. Als Ergebnis soll – gleichsam als Teil des Protokolls – eine Empfehlung des Arbeitskreises abgefasst werden, welcher – nach Annahme durch den Arbeitskreis – z.B. als kleiner Abschnitt in der ÖZV erscheinen könnte. Weiters sollen die Ergebnisse der Arbeit auch auf weiteren Veranstaltungen der ÖVG sowie der Partnergesellschaften (Europäische Plattform der Verkehrswissenschaften) sowie ggf. auch auf internationalen Konferenzen oder Fachzeitschriften vorgestellt werden. Als Fernziel ist es sogar denkbar, Forschungsprojekte im Rahmen des Arbeitskreises abzuwickeln.

Nach einiger Zeit Pause ist für den Herbst 2016 ein Neustart vorgesehen. Der Arbeitskreis wird sich in neuer Form rekonstituieren. Zunächst soll dann in einer ersten Sitzung ein Leitthema für eine bestimmte Periode festgesetzt werden. Zu diesem Thema werden dann Experten zu Vorträgen eingeladen werden, aus welchen Beiträge entstehen werden, die schließlich in einer entsprechenden Publikation zusammengefasst werden sollen. Auf diese Weise wird sich der Arbeitskreis ein Ziel setzen und an der Erreichung dieses Ziels arbeiten. Wenn Sie sich für die Mitarbeit in diesem Arbeitskreis interessieren oder ein Thema einbringen möchten, setzen Sie sich bitte mit dem Arbeitskreisleiter in Verbindung.



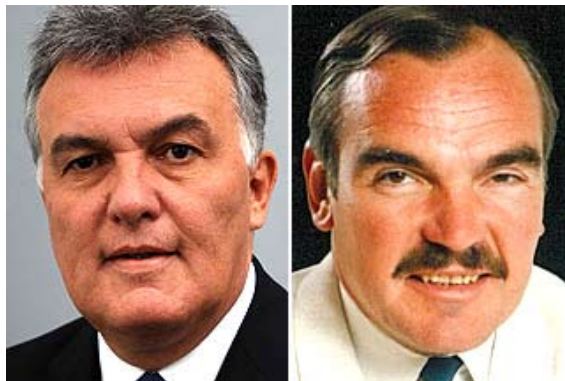
## Bericht des Arbeitskreises Arbeitskreis Rail & Road Traffic Management

August ZIERL, Günter FADERBAUER

Der Arbeitskreis Rail & Road Traffic Management wurde am 27. März 2014 gegründet.

Der Arbeitskreis befasst sich mit der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung der Bahn- und Straßensysteme, vor allem der Leit- und Sicherungstechnik, Telematik, Kommunikationstechnik, Automatisierung und Optimierung der Betriebsabläufe.

Die Zielsetzung für den Arbeitskreis liegt in der Ausarbeitung adäquater Lösungsvorschläge für die Entwicklung und Weiterentwicklung von Systemen unterschiedlicher Verkehrsträger.



Die Leitung des Arbeitskreises RRTM übernahm Herr Ing. August Zierl, vormals Geschäftsbereichsleiter in der ÖBB Infrastruktur AG.

Erfreulicherweise folgten der Einladung zur Mitarbeit im Arbeitskreis 55 Damen und Herren aus dem Kreis der Systembetreiber, der Behörden, der Industrie und der Universitäten.

Diese Experten wurden im Rahmen des Kick-off Meetings des Arbeitskreises am 24. Juni 2014 ersucht, die entsprechend ihrer Expertise wichtigsten Themen im Sinne der Aufgabenstellung einzubringen.

Die zahlreichen Vorschläge wurden von der Arbeitskreisleitung und vom Vorstand der ÖVG bewertet und es wurde die Gründung von 5 Arbeitsgruppen beschlossen.

In der Folge wurden die Mitglieder des Arbeitskreises gebeten, sich zur Mitarbeit in den Arbeitsgruppen zu melden, wo sie das größte Interesse haben und die größte Expertise einbringen können.

In der ersten Arbeitssitzung des Arbeitskreises RRTM am 1. Oktober 2014 erfolgten die entsprechenden Meldungen und die Nominierungen der Arbeitsgruppenleiter. Die Arbeitsgruppenleiter gaben kurze Statements zu ihrem Themenkreis und nahmen als formelles Instrument zur Themenabgrenzung und Information den „Arbeitsgruppenauftrag“ entgegen.

Bis Februar 2015 wurden in den Arbeitsgruppen Definitionen und genaue Zielsetzungen festgelegt, die in weiteren Arbeitssitzungen zur gemeinsamen Formulierung der erarbeiteten Erkenntnisse führen werden.

### **Arbeitsgruppe 1:** Leitung Herr Dipl.-Ing. Dr. Christian Biester

Thema: Genehmigungsverfahren / Cross Acceptance für Infrastrukturanlagen und Rolling Stock  
Zulassungsverfahren für Bahnen- und Schienenfahrzeuge  
Rückfallebene für ERMTS/ETCS  
Risikoacceptance – alles SIL 4?

### **Arbeitsgruppe 2:** Leitung Frau Dipl.-Ing. Manuela Metzner

Thema: Verfügbarkeit von Leittechnik-Sicherungsanlagen für das Zielnetz 2025 + (Leitzentralen, Stellwerke, Zugbeeinflussung)  
Betrachtung der Verfügbarkeit von Bestandsanlagen und technologischer Neuerungen  
Diagnosesysteme zur Steigerung der Verfügbarkeit  
Systematische Analyse der Gesamtsysteme  
Präventive Wartung von Außenelementen, Möglichkeiten der Diagnose und Überwachung  
Weichenheizung  
Isolierstoß  
Gleisfreimeldung  
Zuglaufcheckpoint  
Condition Monitoring am Beispiel Networkrail.

Diagnoseplattform Diana bei der DB (z.B. intelligente Steuerung der Weichenheizung)  
Adaptive Zuglenkung  
Security

**Arbeitsgruppe 3:** Leitung Herr Prokurist Norbert Pausch

Thema: Kundeninformation im Regel- und Störfall

Verkehrsmittelübergreifende Kundeninformation

Fallbeispiele „PendlerIn Moosbrunn – Wien Westbahnhof“ und „Urlaubsreisende/r 1020 Wien – Sölden“

Lösungsvorschläge für neue Informations-Services

Mobilitätsverhalten unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen

Intelligente Vernetzung der Verkehrsmittel

Gemeinsames Verkehrsmanagement ASFINAG, ÖBB, Wiener Linien soll eine Fahrgastinformation über die verknüpften Daten ermöglichen

Weitere Zielsetzung: Mitarbeit bei Forschungsprojekten

**Arbeitsgruppe 4:** Leitung Herr Mag. Rainer Kienreich

Thema: Systemübergreifendes Verkehrsmanagement Straße – Schiene (Synergien)

Darstellung bestehender technischer Lösungen und deren Weiterentwicklung

Detektion gemeinsamer Schnittstellen und organisations-übergreifende Nutzungsmöglichkeiten.

**Arbeitsgruppe 5 :** Leitung Frau Dr. Christine Turetschek

Thema : Mobilität im öffentlichen Raum

Welche Maßnahmen müssen heute getroffen werden, um in 30 oder 50 Jahren basierend auf aktuellen Trends nachhaltige Mobilität zu ermöglichen?

Was motiviert Menschen, den ÖV zu nutzen, welche Barrieren gibt es und wie können diese abgebaut werden?

Wie können menschliche Fehler auf allen Seiten und an allen Schnittstellen im öffentlichen Verkehr reduziert werden?

Mobilitätsbedürfnisse allgemein

Mobilitätsbedürfnisse im Wandel (0-18 Jahre)

Informationsbedürfnisse der PendlerInnen

**Arbeitskreissitzungen im Jahr 2015:**

Es wurden 5 Arbeitskreissitzungen abgehalten:

Datum: 21.01.2015, Ort: ASFINAG Verkehrsmanagementzentrale

Datum: 15.04.2015, Ort: ILF Consulting Engineers Austria GmbH

Datum: 18.06.2015, Ort: Thales Austria GmbH

Datum: 09.09.2015, Ort: ÖBB-Unternehmenszentrale

Datum: 24.11.2015, Ort: Wiener Linien

**ZIELE 2016:**

1. Vorbereitungsarbeiten für die Durchführung eines Pilotbetriebes zur Erstellung eines gemeinsamen Verkehrslagebildes

Schiene-Straße im Bereich Wien - Flughafen Schwechat

2. Vorbereitungsarbeiten für die Durchführung eines Pilotversuches zur Optimierung der Transportkette „Güterterminal Süd“

3. Fertigstellung der Arbeitsberichte

4. Diskussion der Arbeitsberichte im Arbeitskreis

5. Präsentation des Abschlussberichts an den Vorstand der ÖVG

6. Veröffentlichungen des Abschlussberichts und Symposium im Herbst 2016



## Vortragszyklus Verkehrsinfrastruktur

Karl FROHNER

Der Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“ besteht seit annähernd 40 Jahren und wurde begründet seitens der Industriellenvereinigung und ursprünglich auch im Gebäude der Industriellenvereinigung am Wiener Schwarzenbergplatz 4 abgehalten. Von Anfang an war der Zweck dieser Veranstaltungen die objektive Information der Öffentlichkeit über die Verkehrsinfrastruktur, deren Benützung und Zustand, ihre Ausbauerfordernisse, die Finanzierung und die wirtschaftlichen Auswirkungen und Rahmenbedingungen. Dies alles vor dem Hintergrund der bekannten Gegnerschaft einzelner gesellschaftlicher und auch politischer Kreise, auch diverser Medien der Verkehrsinfrastruktur, vor allem aber einem weiteren Ausbau gegenüber, wobei dieses nationalökonomisch wichtige Thema dort oft bruchstückhaft, polemisch verzerrt, eng interessensbezogen und fachlich inkorrekt behandelt wird. Dem wollte man entgegen arbeiten. Dabei wird als Verkehrsinfrastruktur nicht nur die Summe aller Anlagen üblicher Verkehrswege aufgefasst (Straßen, Bahnen, Schifffahrtswege), sondern auch die Anlagen des Leitungstransports (Rohrleitungen, Hochspannungsleitungen, Telekom – Installationen) sowie die Basispunkte des Verkehrs (Bahnhöfe, Terminals, Häfen, Flughäfen). Regional beschäftigt man sich in diesem Rahmen nicht nur mit inländischen Themen, sondern auch mit Anlagen im angrenzenden Ausland, soweit diese für Österreich bedeutsam sind (vor allem die fraglichen Übersee – Häfen und die Verbindungen zu diesen).



Der Vortragszyklus wurde vor etwa zwei Jahrzehnten nach einer Umstrukturierung in der Industriellenvereinigung in die Obhut der Sparte Industrie der Wirtschaftskammer Österreich übernommen, welche die Organisation besorgt und die nötigen Räume verfügbar macht (regulär im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz 14). Administrativ unterstützend wirkt die Bundesvereinigung Logistik Österreich samt dem dort organisatorisch angegliederten Verladerkomitee (Austrian Shipper's Council). Die Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft ist in diesem Triumvirat der Träger des Vortragszyklus in der Form beteiligt, indem die Berichte über die einzelnen Vorträge in der Österreichischen Zeitschrift für Verkehrswissenschaften verlässlich in geschlossener Reihenfolge erscheinen, während die Vortragsunterlagen gleich unmittelbar nach den Vorträgen auf der Homepage der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich dargestellt werden.

Im Jahr 2015 wurden fünf Veranstaltungen abgehalten:

### **Studienpräsentation: „Flächendeckende Schwerverkehrs-Maut in Österreich“ (04. 03. 2015)**

Seitens der Bundesländer wurde der Vorschlag lanciert, analog zur LKW-Maut für das höchstrangige Straßennetz in Österreich auch eine solche Maut für das niederrangige Straßennetz in Österreich einzuführen. Durch die Wirtschaftskammer Österreich wurde das Institut für Transportwirtschaft und Logistik an der Wirtschaftsuniversität beauftragt, die Auswirkungen einer solchen Maut auf die österreichische Wirtschaft zu untersuchen und der Vorstand dieses Instituts, Professor Dr. Sebastian Kummer, präsentierte diese Studie.

Eingangs wurde festgestellt, dass die gegenwärtige Mauteinhebung über die technische Methode der Mikrowellen – Technologie klaglos funktioniert, wo die in den Fahrzeugen installierte, einfache und billige „on board unit“ funktechnisch korrespondiert mit den Mautportalen nächst den doch relativ wenigen Zugangspunkten zum bemautes Straßennetz, so die Mautbeträge festgestellt und belastet werden, wobei auch die Verfolgung von „Mautsündern“ effizient möglich ist. Das engmaschige niederrangige Straßennetz ist für diese erprobte Methode nicht geeignet, weil es unzählige Zutrittspunkte gibt und hier Mautportale in so hoher Zahl nötig wären, dass so ein System unrealistisch wäre. Es muss damit ein völlig neues, satellitengestütztes System angewandt werden. Da aber den Benutzern der Straßen nicht zugemutet werden kann, zwei divergierende Mautsysteme zu verwenden, müsste das System der ASFINAG für das höherrangige Straßennetz abgeschafft werden und dieser Gesellschaft die entsprechenden Kosten vergütet werden. Wenn nun das gesamte Straßennetz mit einer LKW-Maut belegt wird, erhebt sich die Frage nach der Mauthöhe. Die gegenwärtigen Mautsätze für das höherrangige Netz der ASFINAG sind im Europa-Vergleich hoch und bringen den für die Erhaltung des Netzes und die Schuldentilgung der ASFINAG nötigen Ertrag. Die Mautsätze für das niederrangige Straßennetz müs-

sen daher abgestuft niedriger sein. Bei Durchrechnung einiger Varianten kommt man auf für die Bundesländer verfügbare Zusatzerträge in der Höhe von rd. 150 Mill. € pro Jahr, was eine unzureichende Größenordnung ist im Vergleich zur Summe der entstehenden Nachteile.

Eine flächendeckende LKW-Maut in Österreich hat aber volkswirtschaftlich und regionalpolitisch besonders gravierende Nachteile, wie:

- Sie trifft besonders transportkostenintensive Teile der Volkswirtschaft, das heißt Branchen mit hohen Transportkostenanteilen an den gesamten Produktionskosten, etwa die Holzwirtschaft, Grundstoff-Erzeuger etc.;
- Sie trifft Unternehmen mit regionalem Fokus, wie Baugewerbe, Baunebengewerbe, Wäschereibetriebe usw.;
- Regionale Wertschöpfungsnetzwerke (Cluster), also räumlich eng zusammenarbeitende Betriebe, werden besonders getroffen;
- Unternehmen, die höhere Kosten nicht weiter verrechnen können oder bereits niedrige Margen haben, werden existenziell gefährdet;
- Unternehmen mit Sammel- und Verteilerfunktion im niederrangigen Straßennetz (z. B. Handelsfirmen, Entsorger) müssen höhere Kosten weiterreichen, was besonders strukturschwache Gebiete trifft;
- Mobilitätsdienstleister im Güter- und Personenverkehr mit hohen Anteilen im niederrangigen Straßennetz geraten in große Konkurrenz Nachteile (lokale Frächter, Busbetriebe im Berufs- und Schülerverkehr);
- Die flächendeckende Maut trifft insbesondere abgelegene und strukturschwache Gebiete, die ohnehin unter der Abwanderung leiden (Waldviertel, Lungau), was allen raumordnungspolitischen Bestrebungen direkt zuwider läuft;
- Produzenten, die direkt in Konkurrenz zu ausländischen Anbietern stehen, erleiden zusätzliche Nachteile;
- Volkswirtschaftlich unerwünschte Abwehrstrategien werden ausgelöst (Betriebsverlagerungen, LKW-Ausflagung).

Insgesamt wird eine allumfassende volkswirtschaftliche Negativwirkung konstatiert, die das allgemeine Kostenniveau steigert und damit alle Einwohner, wenngleich auch recht unterschiedlich, treffen würde!

Das Gutachten rechnet den Bundesländern auch vor, dass diese nach Übernahme der seinerzeitigen Bundesstraßen B (rd. 10.000 km) im Jahr 2002 auch die betreffenden Anteile an der Mineralölsteuer erhalten haben. Seither sind die Überweisungen dieser Steueranteile an die Bundesländer von 2002 bis 2013 um 128 % gestiegen, während die Aufwendungen für die übertragenen Straßen im gleichen Zeitraum auf die Hälfte gesunken sind. Ein weiterer Fall von Misswirtschaft seitens der Bundesländer, ähnlich der Verwendung der Wohnbaumittel, welche sogar teils am Finanzmarkt verspekuliert worden sind !

#### **„Aktuelles vom Bauprojekt Brenner Basistunnel“ (27. 05. 2015)**

Professor Dipl. Ing. Dr. Konrad Bergmeister, Vorstand der „Brenner Basistunnel Societas Europea“, selber geborener Südtiroler und aktueller Nordtiroler, sprach zu diesem durch den definitiven Baubeginn dieses europäischen Großbauvorhabens vollkommen aktuellen Thema, insbesondere auch von der bautechnischen Seite her als absolut letzte und kompetente Information. Nach der Darstellung des TEN – Korridors 1 der Europäischen Union von Skandinavien bis Sizilien in seinen aktuellen und differierenden Ausbauzuständen stellte er heraus, wie diese lange Verkehrsachse nach und nach in diversen Einzelteilen, beispielsweise in Deutschland (Berlin – München), Österreich (Wörgl – Innsbruck) und Italien (Verona – Salerno) das Stadium des Vollaubaus als Hochleistungsbahn erreicht hat bzw. bis 2017 erreicht haben wird und das geographische Zentralstück Innsbruck – Bozen immer mehr zum residualen Engpass heranreifen wird. Ein etwa gleich bedeutsamer Engpass besteht zwischen München und Rosenheim, wo noch keine Ausbauentscheidungen in Deutschland vorliegen, weil für den Verkehr München – Salzburg noch dessen endgültige Regelung ausständig ist. Im Südtiroler Unterland (Bozen – Verona) gilt der erforderliche Ausbau als unproblematisch. Für die Strecke Bozen – Franzensfeste, also ab dem Südportal des Brenner-Basistunnels, bestehen definitive Ausbaupläne, ebenso für die Umfahrung von Bozen samt einem neuen Bahnhof dort.

Prof. Bergmeister behandelt auch in einer Betrachtung des gesamten Gütertransits durch die Alpen die herausragende Bedeutung des Brenners, wo im Jahr 2014 48 Mill. t Güter die Alpen überquerten, 70 % davon auf der Stra-



ße und 30 % auf der Bahn. Dieser Verkehrsstrom ist doppelt so hoch als an der Küste bei Ventimiglia oder über Frejus/Mt. Cenis bzw. viermal so hoch wie über den Gotthard, den Tauern, die Pyhrnachse oder den Semmering samt Wechsel. Die bestehende Brennerbahn kann hier keine Abhilfe schaffen, weil sie bis 1.371 m Seehöhe ansteigt und bei Steigungen bis 26 ‰ nur eine unzureichende Streckenleistung erbringt. Der Brenner-Basistunnel steigt nur bis 790 m Seehöhe, hat Steigungen bis 6,7 ‰, die Tunnelstrecke ist 20 km kürzer als die Freilandstrecke und kann mit Güterzügen von 750 m Länge und 1.600 t Nettolast, gezogen durch nur eine Lokomotive, befahren werden.

Den Brenner Basistunnel muss man in Einheit mit dem bestehenden Innsbrucker Umgehungstunnel verstehen als ein Bauwerk von 64 km Gesamtlänge, womit der längste Eisenbahntunnel der Welt entstehen wird. Der doppelgleisige Innsbrucker Umgehungstunnel bedarf einiger Adaptionen für den Personenverkehr (Rettungsstollen). Der Tunnel Innsbruck – Franzensfeste wird gebaut als Bauwerk mit zwei parallelen eingleisigen Tunneln, die in gleichen Abständen durch Querschläge miteinander verbunden sind, so dass jeweils die andere Tunnelröhre als Rettungsstollen dienen kann. Es gibt auf der gesamten Tunnellänge keine Gleisverbindung zwischen den beiden Tunnelröhren. Ein eigenes Bauwerk leitet den bestehenden Innsbrucker Umgehungstunnel, der ja bei Gärberbach in der Sillschlucht in die heutige, offene Brennerbahn einmündet, in den von Innsbruck kommenden doppelröhriigen Haupttunnel ein. Dort wird eine Nothaltestelle errichtet mit einem Ausgang zur Sillschlucht. Die nächste Nothaltestelle wird in St. Jodock entstehen mit dem Zufahrtsstollen Wolf Richtung Steinach, wo sogar ein Bahnanschluss zur bestehenden Brennerbahn angelegt wird. Eine Nothaltestelle in Südtirol entsteht bei Trens südlich von Sterzing mit einem Zufahrtstunnel von Mauis. Vor Franzensfeste entsteht eine Abzweigung im Tunnel zur Pustertalbahn, so dass man von Innsbruck aus direkt Richtung Bruneck und Lienz fahren wird können.

Der Vortragende schildert die geologischen Verhältnisse und besonders auch die Behandlung des Ausbruchsmaterials, wovon sehr beachtliche Mengen an verschiedenen Stellen deponiert werden müssen. Die gesamte Länge aller Tunnel bei diesem Riesenbauwerk beträgt 230 km. Der Ausbruchquerschnitt der Haupttunnelröhren beträgt 42 m<sup>2</sup> pro Einzelröhre. Die Fahrstromversorgung erfolgt mit 25 kV/50 Hz, wie bei den italienischen Hochleistungstrecken. Die Signalanlagen werden nach dem Standard ETCS / Level 2 eingerichtet. Die Höchstgeschwindigkeit ist festgelegt mit 250 km/h für personenführende Züge, mit 160 km/h für Güterzüge. Die Baukosten sind per 2014 ohne Bauzinsen mit 8,5 Mrd. € errechnet und werden bis Bauende 2026 wohl 10 Mrd. € erreichen. Die Kosten teilen sich zu je 30 % Österreich und Italien, 40 % schießt die EU zu. Die Baugesellschaft ist die „Brenner Basistunnel Societas Europea“ mit dem Sitz in Bozen, 50 % der Anteile hält die ÖBB – Infrastruktur AG, die 50 % der italienischen Anteile hält zu 86 % die Infrastrukturgesellschaft der Italienischen Staatsbahnen, der Rest liegt bei den Provinzen Südtirol, Trentino und Verona. Es gibt eine äußerst komplizierte Konstruktion der staatlichen Überwachung (Brenner Corridor Platform) unter Beteiligung von Ministerien in Österreich, Italien und Deutschland sowie der Länder Bayern, Tirol, Südtirol, Trentino und der Provinz Verona.

Im Jahr 2026, also in zehn Jahren soll dieses Riesenprojekt fertig sein. Seit den ersten Projektschritten im Jahr 1987 werden dann 40 Jahre vergangen sein. Es ist auf ein gutes Gelingen zu hoffen. Die alte Brennerbahn benötigte zu ihrer Errichtung nur ein Zehntel dieser Zeit!

#### „Cargo Center Graz – 4th Party Logistic Partner und Cargo City“ (10. 06. 2015)

Der Industrie- und Handelsschwerpunkt Graz benötigte bereits seit Jahrzehnten ein Güterverkehrszentrum für den kombinierten Verkehr, aber auch für die Betriebsansiedlung flächenintensiver Speditions- und Handelsbetriebe. Es war schwer, einen solchen erstrangigen Verkehrserreger in der Grazer Umgebung unterzubringen, aber inzwischen ist das in Werndorf südlich von Graz gelungen. Dort wurde in einer von Wohnsiedlungen nicht betroffenen Gegend mit erstklassigem Verkehrsanschluss (Süd- und Pyhrn – Autobahn, Süd- und Koralmbahn), wengleich in größerer Entfernung vom Grazer Zentrum, das Cargo Center Graz errichtet. Einmalig ist auch die gesellschaftsrechtliche Konstruktion dieses Cargo Centers. Die Infrastruktur wurde durch die öffentliche Hand errichtet, nämlich durch die Cargo Center Graz Objektgesellschaft mit dem Hauptteilhaber ÖBB Infrastruktur AG, während die Suprastruktur (Lagerhallen, Büros etc.) von privater Seite in Form der Güterterminal Werndorf Projektgesellschaft entstand, deren Gesellschafter zu 84,6 % Spediteure und zu 15,4 % Banken sind. Insgesamt wurden bisher 210 Mill. € investiert, wovon 70 Mill. € auf die öffentliche und 140 Mill. € auf die private Finanzierung entfallen. Inzwischen entstanden weitere Bauten von Immobilien – Firmen, die auf Leasingbasis an Nutzer vergeben werden und schließlich sind auch potente Handelsunternehmen dabei, sich per Eigenfinanzierung auf diesem günstigen Standort anzusiedeln. Im gegenwärtigen Areal des Cargo Centers Graz von 750.000 m<sup>2</sup> Bodenfläche sind rd. 200.000 m<sup>2</sup> Hallenfläche samt Büros in Betrieb und am Standort 1.400 Arbeitsplätze ent-



standen. Die Cargo Center Graz Objektgesellschaft ist längst zum Immobilienentwickler geworden, der auch zusätzliche Dienste anbietet, die am Gelände benötigt werden (Hausverwaltung, Betriebsfeuerwehr, Wärmeversorgung, Personalzubringerdienste). Diese ganze Erfolgsgeschichte trug Mag. Christian Steindl, einer der beiden Geschäftsführer der örtlichen Betriebsgesellschaft vor, der auch als Entwickler solcher Güterverkehrszentren aus seiner Tätigkeit für den Hafen Enns bestens bekannt ist. Die genannte Betriebsgesellschaft tritt als neutraler Dienstleister gegenüber allen Partnern auf (4th party).

Das technische Herzstück der Anlage in Werndorf ist der Container Terminal Graz Süd. Hier arbeiten zwei Portalkräne von je 46 t Hubkraft über vier Containergleisen von je 700 m Länge, einer doppelspurigen Ladestraße und zehn Reihen Abstellmöglichkeit für Container. Die Gleisanlage verfügt auch über 2 Freiladegeleise von je 750 m Länge, ein Gleis für die Rollende Landstraße (610 m Nutzlänge) und Gleisanschlüsse für alle Lagerhallen von Spediteuren am Gelände. Alle nötigen Dienste eines Container Terminals sind vorhanden (Anschlüsse für Reefer-Container, Plätze für Gefahrgut, Reparaturhalle, Bereitstellflächen für Leercontainer, insbesondere für solche im Überseeverkehr). Der Anschluss an das ÖBB-Netz erfolgt im Bahnhof Werndorf. Der gesamte Betrieb wird durch die Steiermärkischen Landesbahnen durchgeführt, die am Standort den Bahnbetrieb auf 17 km Gleis besorgen. Der Container Terminal hat 2014 155.000 TEU umgeschlagen. 60 % dieses Containerverkehrs betreffen den Überseeverkehr über den Hafen Koper und 30 % laufen über den Terminal Neuss am Rhein, größtenteils weiter nach Rotterdam und Antwerpen. Nach beiden Häfen bzw. Zielorten bestehen tägliche Ganzzugs-Verbindungen. Über Wels und den Hafen Enns werden die Nordseehäfen Hamburg und Bremen im gebrochenen Verkehr erreicht. Das eigentliche Einzugsgebiet ist natürlich die Steiermark mit dem Schwerpunkt Graz, Güter kommen aber auch aus Westungarn oder Kroatien.

Sorgen bereitet dem Cargo Center Graz, das sich längst funktional als einen Binnenumschlagsplatz für den Hafen Koper, wenigstens hinsichtlich des Containerverkehrs, fühlt, die unzulängliche Bahnanbindung von Koper, wo man längst das projektierte und flacher trassierte zweite Gleis zur alten Südbahn in Divaca braucht, ohne dass sich hier eine zeitnahe Lösung abzeichnet. Ebenso ist im Raum Marburg / Maribor die alte Südbahn technisch unzulänglich und könnte leicht entsprechend korrigiert werden. Schließlich schmerzt als altes Leiden die steile Südrampe vom Ennstal zum Bosrucktunnel der Pyhrnbahn, wobei hier eine neutrale Anschublösung vorläufige Abhilfe verspricht. Der Weg nach Wien (Terminal Freudenaus und bald Wien Süd in Inzersdorf) wird auf der Bahn durch den Semmering noch auf Jahre beschränkt bleiben, bis die Vollendung des Semmering – Basistunnels die Lösung bringt.

Insgesamt ist das Cargo Center Graz ein Muster, wie ein modernes Güterverkehrszentrum in überlegter Weise durch das Zusammenwirken von öffentlichen Stellen und privaten Nutzern entwickelt wird und zum Kern neuer und sicher noch länger nicht abgeschlossener örtlicher und überregionaler Wirtschaftsentwicklung gedeihen kann.

#### **„ÖBB-Infrastruktur AG – Zukunft bauen: Netz und Kapazitäten im Herzen Europas“ (30. 09. 2015)**

Auch wenn viel gejammert werden sollte, Österreich gibt seit wenigstens eineinhalb Jahrzehnten viel Geld aus für die Hochrüstung seiner Verkehrsinfrastruktur, auf Straße und Eisenbahn jedenfalls, selbst für die Donau und im digitalen Breitband. Für den Bereich Eisenbahn sprach zu diesem Thema der Vorstandsdirektor der ÖBB-Infrastruktur AG Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä, in dessen Bereich für diesen Zweck gegenwärtig jährlich 2 Mrd. € ausgegeben werden. Der Vortragende geht aus von dem durch Klimawandel und Urbanisierung erhöhten Bedarf an Bahnverkehr der Zukunft, vom höherwertigen Taktverkehr im Personenfernverkehr, wie die Schweiz dies vorzeigt und vom „modal split“ im Güterverkehr, welcher die Eisenbahn bis zu stolzen 40 % bringen soll ! Auch die Lage Österreichs ist hier bedeutsam, wo von den neun europäischen Hauptachsen, wie die EU diese festgelegt hat, allein 4 Achsen durch dieses kleine, aber zentral gelegene Land verlaufen und die Hauptstadt Wien von drei dieser Achsen berührt wird. Allein dies begründet schon im Personenverkehr die Errichtung des neuen Wiener Hauptbahnhofs als modernen Durchgangsbahnhof. Aus dieser Bedarfslage heraus haben die Ausbauprogramme der ÖBB die folgenden vorrangigen Ziele:

- Eine Reduktion der Fahrzeit, auch als Voraussetzung für den Taktfahrplan,
- Die Schaffung von höheren Kapazitäten, wo dies nötig ist,
- Moderne Bahnhöfe für die Kunden als Attraktion,
- Moderne Technik, auch für höhere Sicherheit und niedrigere Betriebskosten.

Die in diesem Sinn im Laufen befindliche „Bahnhofsoffensive“ hat bereits zur Modernisierung der zentralen Bahnhöfe in allen Landeshauptstädten geführt. In Wien ist der Westbahnhof neu gestaltet worden und ebenso die großen Umsteigebahnhöfe Meidling, Praterstern, Floridsdorf und Landstraße. Die Schnellbahnstationen werden nun systematisch in Wien folgen. Umsteigeknoten in den Bundesländern sind ebenso modernisiert worden (Villach, St. Valentin) oder werden neu errichtet (Tullnerfeld, Weststeiermark, Lavanttal). Wichtige Städte folgen, wie Baden, Leibnitz. Dies wird fortgesetzt, um den Personenverkehr attraktiver zu machen.

Im Güterverkehr wird der Terminal Wien Süd eben errichtet und der Terminal Wolfurt wird erweitert, ebenso wie in Wels. Durch viele Ausbauten werden alte Bahnhofsareale frei, insbesondere in Wien am Nordbahnhof, den alten Arealen von Süd- und Ostbahnhof und weiters am Nordwestbahnhof. Dort entstehen in besten Lagen neue Stadtteile, das alles durch die Aktivitäten der ÖBB mit ihren Ausbauprojekten.

Die Streckenausbauten der ÖBB gehen aus von der Bedarfsprognose 2025 und nachher (2025+). Mit der Eröffnung der Güterzugsumfahrung St. Pölten 2017 wird der 4 gleisige Ausbau Wien – Linz fertig gestellt sein, die Fortsetzung nach Wels soll folgen. Damit ist dann die Westbahn bis Wels für alle vorhersehbaren Erfordernisse ausgebaut. Bis Salzburg ist für den Salzburger Nahverkehr ein viergleisiger Ausbau Salzburg - Straßwalchen in Planung, ebenso Korrekturen südlich von Salzburg. In Tirol ist der viergleisige Ausbau Radfeld – Baumkirchen in Betrieb, der Ausbau nach Kufstein ist von den nicht fertigen Plänen in Deutschland abhängig. Das Großprojekt „Brenner Basistunnel“ steht am Beginn der Hauptbauphase.

Der Schwerpunkt der Bautätigkeit bei den ÖBB-Strecken liegt auf der Südbahn mit dem Ausbau der Koralmbahn und dem Baubeginn am Semmering-Basistunnel. Die Südbahn Graz – Spielfeld wird weiter in kleinen Schritten zweigleisig wieder hergestellt. Die Steirische Ostbahn soll elektrifiziert und auf dem Teilstück Graz – Gleisdorf ertüchtigt werden. Später wird die Strecke Graz – Bruck a. d. Mur kapazitiv zum Engpass werden und bedarf entsprechender Ausbaumaßnahmen. Der doppelgleisige Ausbau der Pottendorfer Linie wird dringend als Teil einer insgesamt viergleisige Strecke Wien – Wr. Neustadt, aber auch als Verbindung Richtung Ödenburg und Eisenstadt benötigt. Die Ostbahn bis Bruck a. d. Leitha ist komplett ausgelastet, ein Ausbau nötig und ebenso die Neukonzeption der Flughafenanbindung zur Ostbahn. Der Ausbau des Marchegger Astes der Ostbahn samt Elektrifizierung steht an als Direktverbindung ins Zentrum von Pressburg / Bratislava. Die Nordbahn ab Gänserndorf soll nach und nach ertüchtigt werden. Bei einer Verdichtung des Schnellbahnverkehrs wären zwischen Meidling und Mödling zwei weitere Gleise nötig. In Ober Österreich ist der Ausbau der Pyhrnbahn nötig ohne dass noch Zeitpläne bestünden, gleiches gilt für den Bosrucktunnel, der schadhaft ist.

Das Bestreben neueste Technik einzusetzen ist ein riesiges Software-Vorhaben. Das ÖBB- Netz wird inzwischen von fünf Betriebsführungszentralen gesteuert. Die Umrüstung auf das EU – einheitliche Sicherheitsnetz ETCS /Level 2 ist ein technisches und finanzielles Großbauprojekt. Mit der Anhebung der Radsatzlast auf 22,5 t auf den Hauptstrecken ist man fortgeschritten, aber noch nicht fertig.

Die ÖBB-Infrastruktur AG steuert ihre Ausbauten in Form von 6-Jahres-Plänen, die in Etappen revidiert werden. Gegenwärtig läuft der Plan 2014 – 2019 mit einem Rahmen von 13,2 Mrd. €, von denen 55,6 % in Streckenneubauten und -ausbauten fließen, 24 % gehen in die Modernisierung des Netzes, 6,4 % benötigt die Bahnhofsoffensive, der Rest verteilt sich auf viele Investitionsbereiche. Abschließend weist der Vortragende auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der ÖBB-Infrastruktur - Investitionen hin und das Bestreben der ÖBB – Infrastruktur AG den Kostendeckungsgrad der Infrastruktur durch die Benützungsentgelte anzuheben, wozu die Investitionen beitragen sollen.

#### „Rotterdam – Hafeninfrastruktur 4.0“ (02. 12. 2015)

Der Vortragstitel war noch mit dem Zusatz versehen: „Der Hafen Rotterdam ist bereit für die Herausforderungen der Zukunft“. Auch die Bezeichnung „0.4“ soll analog zu „Industrie 0.4“, also der zunehmend automatisierten Industrie, hinweisen darauf, dass Rotterdam in jeder Beziehung bemüht ist, sich auf die Anforderungen der Zukunft einzustellen und zwar nach den letzten Erkenntnissen, die verfügbar sind. In dieser Beziehung behandelte das Thema Herr Franz Anton Zauner, der Vertreter des Hafens Rotterdam für Österreich und die angrenzenden Staaten Mittel- und Osteuropas.

Rotterdam ist kein bedeutender Hafen seit alteren Zeiten. Er ist ein Kind der Industrialisierung des Hinterlandes und der wasserbautechnischen Leistung des Zugangs zur Nordsee (Nieuwe Waterweg) im 19. Jahrhundert. Der Aufstieg war gewaltig, noch vor dem 2. Weltkrieg wurde London als größter Hafen Europas überrundet

und Rotterdam erreichte nach Überwindung der Kriegsschäden nach dem 2. Weltkrieg mit dem gewaltigen Hafenausbau am Südufer der Maas und dem gleichsam explodierenden Erdölumschlag für die Raffinerien im Hafengebiet und im Hinterland den Rang des größten Umschlagshafens der Welt. Dafür waren die großen Landreserven für den Hafenausbau, aber vor allem die hervorragende Verkehrslage dem Hinterland gegenüber mit der Rheinmündung und dem Rhein als großen Massenverkehrs-Zubringer verantwortlich, vereint mit dem sonstigen dichten und leistungsfähigen Verkehrsnetz (Autobahnen, Eisenbahn). Auch Rohrleitungen für Erdöl, dessen Produkte und Chemikalien, wie Äthylen, spielen eine bedeutende Rolle. Nicht zuletzt ist die Gesinnung der Niederlande förderlich gewesen, wo man stolz ist, der „Fuhrmann Europas“ zu sein. Das förderte auch alle hafennahen Dienstleistungen, die reichlich vorhanden sind, wie Lagerung (Lagerhallen, Silos, Tanks), Stauerien, Spediteure, Versicherungen, Untersuchungslabors, Banken usw.

Nach dem Aufschwung durch das Erdöl kam der Container. Gerade der Container – Umschlag erforderte große Flächen für die Zwischenlagerung zwischen Umschlag und Abfuhr bzw. der Zufuhr vorher. Die vom Erdöl und der Chemie angestoßene Hafenerweiterung Richtung Nordsee wurde auch für den Container – Umschlag fortgesetzt ab 1960 mit den Hafenerweiterungen Europoort und schließlich Maasvlaakte. Rotterdam war damit geeignet, von den größten Supertankern und Erzfrachtern angelaufen zu werden, wie auch von den in ihrer Größe rasant wachsenden Container-Riesen. Der Zugang vom Meer ist ohne Schleusen möglich, weist eine Tiefe bis zu 24 m und eine Breite bis 1.000 m im Bereich Maasvlaakte (niederländisch für „Maasebene“) auf. Inzwischen ist mit Maasvlaakte II der Hafen bereits in die Nordsee hinaus gewachsen und es wird dieser Ausbau gegen das Jahr 2030 ein gleichsam natürliches Ende finden. Die Zukunft wird bedeuten, dass man mit den vorhandenen Flächen mit effizienteren Methoden (Thema „0.4“) den Umschlag wird ausweiten können. Das ist der Weg!

Der Hafen Rotterdam erstreckt sich auf einer Fläche von 12.500 ha, 80 Terminals sind mit dem Umschlag beschäftigt, oft in sehr spezialisierter Weise, die Kailänge beträgt 70,5 km und in den 3.000 Hafenbetrieben arbeiten 180.000 Beschäftigte. Die Jahresumschlagsmenge von 445 Mill. t macht Rotterdam zum weitaus größten Hafen Europas, wenngleich die weltgrößten Häfen heute in Ostasien liegen (Singapur, Schanghai, Hongkong). Die innere Organisationsstruktur des Hafens ist so, dass die Stadt Rotterdam der ausschließliche Grundbesitzer im Hafen ist und auch die Infrastruktur beistellt (Hafenbecken, Kaimauern, zuführende Verkehrsanlagen, Sicherungsanlagen), während die Suprastruktur durch die Umschlagsfirmen erstellt wird und sich in deren Eigentum befindet (Kräne, Lagerhäuser, Silos, Pumpanlagen, Getreidesauger, Tanks). An den Umschlagsanlagen für Container sind zunehmend die großen Container-Reedereien beteiligt.

Eine Beschränkung im Wachstum von Häfen liegt beim Hinterlandverkehr. Diesen abzuwickeln wird schwierig aus Kapazitätsgründen der Verkehrswege, aber auch aus zeitlichen Gründen. Wenn Riesenschiffe in einem Hafen in kurzer Zeit buchstäblich Tausende von Containern anlanden, so müssen diese auch umgehend abtransportiert werden. Dazwischen liegen Organisations- und Sortiervorgänge. Dies bedeutet, dass beispielsweise der Transport per Binnenschiff, aber auch per Bahn in ganzen Zügen methodisch Vorzüge bietet. So möchte Rotterdam beim „modal split“ im gesamten Hinterlandverkehr den Binnenschiffsverkehr von 43 % auf 45 % steigern, den Bahnverkehr von 13 % auf 20 % erhöhen und den LKW-Anteil von 44 % auf 35 % senken. Für den Bahnverkehr hat man von Rotterdam aus eine eigene Güterverkehrsstrecke nach Deutschland gebaut, die „Betuwe-Linie“. Damit ist man unabhängig von den traditionellen Bahnstrecken, wo in den dicht besiedelten Niederlanden der Personen – Nahverkehr zu den Stoßzeiten Vorrang hat. Der Einzugsbereich des Hafens Rotterdam liegt zu 80 % innerhalb eines Radius von 650 km. Der Rhein – Main – Donau – Kanal hat aber nach seiner Fertigstellung im Jahr 1992 Österreich für Rotterdam interessant gemacht. Die Erzimporte der VOEST aus Südafrika, Brasilien und Schweden laufen großteils über Rotterdam. Auch der Containerverkehr mit Österreich ist interessant. Ab Linz fahren wöchentlich fünf Ganzzugspaare mit Containern nach Rotterdam, ab Enns sind es wöchentlich zwei Ganzzüge. Insgesamt ist Rotterdam mit rd. 4 Mill. t Österreichgut nach Koper zusammen mit Hamburg auf den jeweils beiden nachfolgenden Plätzen in der Rangfolge der für Österreich tätigen Seehäfen.

Abschließend berichtete der Vortragende von der Meisterleistung eines Wiener Ingenieurbüros, das im Hafenteil Botlek eine Hubbrücke entworfen hat, über die eine Autobahn und eine doppelgleisige Eisenbahn führt. Im gehobenen Zustand können unter der Brücke mit der Fläche eines Fußballfeldes Schiffe mit einer Unterfahrhöhe von 14,5 m durchfahren. Die Strabag war am Bau beteiligt, die mechanischen Teile lieferte und montierte Waagner-Biro aus Graz. Die technische Lösung wurde ausgezeichnet. Auch so ist Österreich in Rotterdam präsent!



## Kuratorium: Kamingespräche

Heinz H. BUTZ

Das Kuratorium besteht aus dem Präsidium und den elf Kuratoriumsmitgliedern.

Das Kuratorium ist jenes Organ in der ÖVG, das in dem Dreieck zwischen Verkehrspolitik, Verkehrswissenschaft und Verkehrswirtschaft die Interessen jener Mitgliedergruppe zu vertreten hat, die der Verkehrswirtschaft zuzurechnen sind. Aus diesem Grund finden Sitzungen zwischen den Kuratoriumsmitgliedern und den für die ÖVG tätigen Professoren statt. Bei diesen Sitzungen unter Leitung von Univ. Prof. Sebastian Kummer stellen Professoren von Universitäten



und Fachhochschulen ausgewählte Forschungsprojekte vor, und Kuratoriumsmitglieder berichten über Anforderungen der Wirtschaft.



### Kamingespräch am 20. Jänner 2015

MOBILITÄT-NEU im Technischen Museum Wien. „Von A nach B – Innovativ und Interaktiv“ mit Frau Dr. Gabriele ZUNA-KRATKY, Direktorin Technisches Museum Wien. Moderator: Dipl.-Ing. Heinz H. BUTZ.



### Kamingespräch am 18. Mai 2015

„Die Eisenbahn im Wettbewerb der Verkehrsträger – die Rolle der Interoperabilität“ mit Dr. Josef DOPPELBAUER, Executive Director der Europäischen Eisenbahnagentur. Moderator: Dipl. Ing. Heinz H. BUTZ.



### Kamingespräch am 18. Juni 2015

„Veränderte Nutzergewohnheiten in der Mobilität – Steigernde Bedeutung der Angebote vom Nutzen, größere Chancen für multimodale Angebote“ mit Herrn Dipl. Ing. Thomas MADREITER, Leiter der Gruppe Planung in der Magistratsdirektion der Stadt Wien, Geschäftsbereich Bauten und Technik, Stadtbauverwaltung. Moderator: Dipl.-Ing. Heinz H. BUTZ.



### Kamingespräch am 16. November 2015

„Die österreichische Verkehrspolitik und ihre Positionierung in der Europäischen Union“ mit Herrn Bundesminister ALOIS STÖGER, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Moderator: Dipl.-Ing. Peter KLUGAR.

### 4. ÖVG-Update 2015 – Kuratoriumssitzung mit Professoren am 5. Oktober 2015

Neben der Vorstellung ausgewählter Forschungsprojekte durch Professoren wurden unter dem Titel „Praxis update“ Erwartungen und Anregungen des Kuratoriums bezüglich des Grundsatzpapiers zur verkehrswissenschaftlichen Forschung sowie der verkehrswissenschaftlichen Forschung insgesamt diskutiert.

Wir danken den Kuratoriumsmitgliedern für die Unterstützung bei den Veranstaltungen der ÖVG und beim Jahresbericht!



**90 Jahre**  
1926 - 2016



## Die Junge ÖVG

Elmar FÜRST, Florian POLTERAUER, Johannes KEHRER, Matthias LANDGRAF, Florian POTOTSCHNIG, Stefan WALTER

Wir sind die Nachwuchsorganisation der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG) und setzen uns aus jungen Wissenschaftlern bzw. jungen Mitarbeitern aus Unternehmen und Universitäten zusammen. Die Mitgliedschaft der Jungen ÖVG ist kostenlos und ist für alle Verkehrsinteressierte bis 40 Jahre offen.

Wir bieten unseren Mitgliedern eine aktive Teilnahme, Mitwirkung und Gestaltung im Verkehrsgeschehen durch:

- Publikationen (ÖZV, ÖVG-Spezial, Handbücher)
- Veranstaltungen (Symposien, Exkursionen, Vorträge, Arbeitskreise)
- Netzwerkbildung im Verkehrsbereich
- Mentoring
- Eine Vernetzung mit anderen weltweit agierenden „jungen“ Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften

Wir veranstalten unter anderem:

- den Peter Faller-Nachwuchsförderpreis
- das SciNet-Wissenschaftsforum der Jungen ÖVG
- Exkursionen und Events
- Arbeitsgruppen
- den SciNet-Wissensaustausch der Jungen ÖVG
- Stammtisch +1



Das Jahr 2015 war für uns überaus erfolgreich. Mit ca. 110 Personen konnten wir gegenüber dem Vorjahr die Mitgliederanzahl fast verdoppeln.

Unser Dank geht an alle, die uns aktiv unterstützen!

Mit ca. 230 „Fans“ konnten wir das neue Medium Facebook gemeinsam mit dem Büro der ÖVG ausbauen. Beiträge der Jungen ÖVG haben eine Gesamtbeitragsreichweite von jeweils weit über 1.000 Personen erzielt.

### Wie geht es weiter?

Elmar Wilhelm M. Fürst, seit 2011 Leiter des SciNet, hat im Juni 2015 seine Habilitation erfolgreich abgeschlossen und ist nun Assoziierter Professor am Institut für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien.

In seiner Zeit als Leiter des SciNet wurden nicht nur die beiden „Säulen“ Peter Faller-Nachwuchsförderpreis und das SciNet-Wissenschaftsforum weiterentwickelt, sondern auch gemeinsam mit Florian Polterauer eine neue Strategie entwickelt, die auf Interesse stößt und der ÖVG neue Mitglieder und Mitwirkende bringt. Nun ist es an der Zeit, die Leitung in jüngere Hände zu legen.

In Florian Polterauer (Leiter) und den stellvertretenden Leitern Johannes Kehler, Matthias Landgraf, Florian Pototschnig und Stefan Walter konnten engagierte Nachfolger gefunden werden, die den eingeschlagenen Weg fortsetzen werden.

### SciNet-Wissensaustausch der Jungen ÖVG

Vom 29.06 – 30.06 2015 trafen wir uns zum zweiten Wissensaustausch, dieses Jahr in Linz. Wie bereits bei der ersten Auflage im Jahr 2014 erfreute sich das Treffen großer Beliebtheit, so dass heuer bereits mehr als 25 Teilnehmer aus Industrie und Wissenschaft begrüßt werden durften. Neben einem interessanten Programm mit verkehrswissenschaftlichem Bezug wurden eine Stadtführung und ein gemeinsamer Abend in Linz organisiert.

Wie üblich startete der erste Tag mit dem eigentlichen Wissensaustausch, wobei dieses Mal die Firma Plasser & Theurer in Linz als Gastgeber fungierte – ein herzliches Dankeschön dafür!

Nachdem sich beim ersten Wissensaustausch 2014 die Junge ÖVG ihren Mitgliedern vorstellte, waren diese heuer selbst zur Mitarbeit angehalten. Im Rahmen eines Workshops wurden Ideen erarbeitet in welche Richtung sich die Junge ÖVG inhaltlich als auch organisatorisch in Zukunft entwickeln sollte. Danach bereicherten uns die Herren Walter (TU Graz) und Pospischil (TU Innsbruck) mit der Präsentation ihrer in Arbeit befindlichen Dissertationen.

Werksführung Firma Plasser & Theurer: Nach einer geschmackvollen Stärkung durften wir das Werksgelände der Firma Plasser & Theurer besichtigen und dabei aus erster Hand erfahren, was der Herstellungsprozess derart umfangreicher und großer Maschinen alles beinhaltet. Wir konnten beobachten, wie aus unscheinbaren Rahmen, Blechen und Zylindern mit Hilfe von Facharbeitern und auch Schweißrobotern derart beeindruckende Aggregate, Drehgestelle und letztlich Gleisbaumaschinen oder auch Gleismesswagen entstehen.

## Veranstaltungen 2015

Thomas KRATOCHVIL

Das Jahr 2015 war hinsichtlich der Veranstaltungen sehr erfolgreich - und das sowohl qualitativ als auch quantitativ. Mit 16 Veranstaltungen in fünf Bundesländer und über 1.600 Teilnehmern konnten gleich mehrere Rekorde gebrochen werden. Aber auch das internationale Spektrum der Vortragenden und Tagungsteilnehmer konnte dank der Fahrwegtagung in Salzburg, dem Donauraumsymposium und der Weltbank-Veranstaltung signifikant erweitert werden. Dank der vielen Vortragenden, die erstmals im Rahmen einer ÖVG-Veranstaltung aufgetreten sind, konnte der inhaltliche Horizont erweitert werden und neue Erkenntnisse gewonnen werden. Der thematische Bogen konnte von der Verkehrsplanung über die Infrastruktur und die Finanzierung bis zu neuen technischen Entwicklungen gespannt werden. Der finanzielle Erfolg dieses Jahres versetzt uns in die Lage zukünftig die eine oder andere Veranstaltung bedeutend günstiger anbieten zu können, um einen noch größeren Kreis an Interessenten ansprechen zu können.

### Die Zukunft der ÖPNV-Stadt-Umland-Verkehre: Erfolgsfaktoren und Erfolgsmodelle (15. Jänner 2015)

Auf Initiative der Landesstelle Oberösterreich wurden im Rahmen dieser ganztägigen Veranstaltung im LINZ AG Center Erfolgsfaktoren und Erfolgsmodelle des ÖPNV als Verbindung zwischen Ballungsräumen und deren angrenzenden Regionen aus rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Sicht unter Berücksichtigung der Kundenanforderungen beleuchtet. Dazu referierten und diskutierten Friedrich ZIBUSCHKA (Amt der NÖ Landesregierung), Hanno LIEBMANN (Saxinger Chalupsky & Partner Rechtsanwälte), Walter CASAZZA (Stadtwerke Augsburg), Albert WALDHÖR (Linz Linien), Horst SCHAFFER (Senior Consultant, Zürich), Martin BALTES (Innsbrucker Verkehrsbetriebe) und Mark HOGENMÜLLER (Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft). An dieser Tagung nahmen über 60 Personen teil.



### Finanzierung und Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur in Ländern und Gemeinden (22. Jänner 2015)

Die österreichischen Länder und Gemeinden stehen vor großen Herausforderungen bei der Finanzierung und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur. Einerseits wächst aufgrund des Alters der bestehenden Straßen und Regionalbahnen der Instandhaltungsbedarf, andererseits werden die zur Verfügung stehenden Mittel knapper. Günter MAERSCHALK (Ingenieurbüro SEP Maerschalk), Johann LITZKA, (TU Wien), Alfred WENINGER-VYCUDIL (PMS-Consult), Christian HONEGER (Städtebund), Thomas WENINGER (Österreichischer Städtebund), Rainer IRSCHIK (Amt der NÖ Landesregierung), Oliver SCHMEROLD (ÖAMTC), Volker BIDMON (Amt der Kärntner Landesregierung) und Alexander KLACSKA (WKÖ). Podiumsdiskussion: Andreas TROPPEL (Amt der Steiermärkischen Landesregierung), Christian MOLZER (Amt der Tiroler Landesregierung), Walter LEISS (Österreichischer Gemeindebund) und Kurt RAMEIS (Stadtbaudirektor St. Pölten) informierten und diskutierten über dieses aktuelle Thema. Es konnten knapp 100 Teilnehmer begrüßt werden.





### Kombiverkehrstagung 2015: Innovationspotenzial Qualität (26. Februar 2015)

Die traditionelle ÖVG-Kombiverkehrstagung beschäftigte sich 2015 mit Auswirkungen des Erfolgsfaktors Qualität auf den kombinierten Güterverkehr aus der Sicht der verschiedenen Akteure. Dazu referierten und diskutierten Manfred GRONALT (Universität für Bodenkultur), Martin POSSET (Mobility Chains Processes), Helmut WITTMANN (Steiermärkische Landesbahnen), Volker KOHL (Lokomotion), Otto HAWLICEK (CTS/CTE), Jochen WEBER (Gartner KG), Andreas BAYER (REWE Austria), Ralph GALLOB (ILL), Johannes WEINZERL (cccom), Ralf-Charley SCHULZE (UIRR), Robert GROISS (Wiencont Containerterminal), Andreas STAJERITS (Rail Cargo Austria) und Beate FÄRBER-VENZ (Venz Logistics). Über 50 Vertreter dieser Branche nahmen daran teil.



### ÖVG-Forum: ÖPNV „miteinander mobil - Fachkonzept Mobilität Wien“ (28. April 2015)

Die Stadt Wien hat 2015 ein neues Mobilitätskonzept im Gemeinderat beschlossen. Im Rahmen dieser Tagung in Kooperation mit der Stadtentwicklung Wien wurden die verschiedenen Aspekte dieses Konzepts hinsichtlich der effizienten Nutzung der städtischen Verkehrsinfrastruktur von Angelika WINKLER (MA 18 Stadtentwicklung), Elisabeth IRSCHIK (MA 19 Stadtgestaltung), Günter STEINBAUER (Wiener Linien), Gregory TELEPAK (MA 18 Stadtentwicklung), Andrea FAAST (Wirtschaftskammer Wien), Gregor STRATIL-SAUER (MA 18 Stadtentwicklung), Friedrich ZIBUSCHKA (Amt der NÖ Landesregierung) und Hermann KNOFLACHER (TU Wien) beleuchtet und diskutiert. Darüber hinaus wurde auch das Zusammenwirken mit der umliegenden Region kritisch betrachtet. Diese Veranstaltung fand im Besucherzentrum der Wiener Linien statt und zählte knapp 70 Teilnehmer.



### 3. ÖVG-Forum: Verkehrsinfrastruktur „AB IN DEN SÜDEN - Schieneninfrastruktur bis 2025“

(19. Mai 2015)

Entlang der Südachse sind eine Reihe von Ausbauprojekten im Gange bzw. in Planung. Vorstandsdirektor Dipl. Ing. Franz BAUER von der ÖBB-Infrastruktur AG konnte hier einen Überblick geben und im Anschluss deren Bedeutung diskutieren. Helmut ADELSBERGER (ehem. Generaldirektion Verkehr der Europäischen Kommission) stellte die Europäische Bedeutung dieser Vorhaben dar. Anschließend wurden die Projekte im Wiener S-Bahn-Netz von Vorstandsdirektorin Birgit WAGNER von der ÖBB-Personenverkehr AG vorgestellt und dann deren Auswirkungen auf den Regionalverkehr mit Friedrich ZIBUSCHKA (Amt der NÖ Landesregierung) betrachtet. Das ÖVG-Forum Infrastruktur fand traditionell in Kooperation mit der TU Wien in deren Festsaal statt. Über 80 Interessenten haben an dieser Tagung teilgenommen.



**(e) Mobilitätslösungen in der Region - Fachdialog für Gemeinden und regionale Gebietskörperschaften in Niederösterreich und Burgenland (28. Mai 2015)**

Außerhalb der Ballungszentren entstehen in Österreich derzeit mehr innovative Mobilitätskonzepte, als man vermuten würde. Auf der anderen Seite planen viele Gemeinden, in diesem Bereich Maßnahmen zu setzen. Die Veranstalter dieser Tagung, der ÖVG-Arbeitskreis e-mobility und die Bundesinitiative eMobility Austria hatten sich daher das Ziel gesetzt, Rahmenbedingungen und Erfolgsbeispiele solcher Konzepte zu präsentieren und anschließend in Form von parallelen Workshops Ideen weiterzuentwickeln. Die Ergebnisse wurden abschließend präsentiert und diskutiert. Als Vortagende wirkten Harald FREY (TU Wien), Helmut WOLF (ÖBB-Personenverkehr), Katharina OLBRICH (EVN), Stefan KALTENEGGER (b-mobility), Marion HIPTMAIR (komobile) mit. Die moderierten Dialog-Workshops mit Best-Practice Projektverantwortlichen beschäftigten sich mit den Themen „Discovery - Entdeckung von Gemeinsamkeiten“ und „Destiny - Umsetzung, Theorie & Praxis“ konnten dank engagierter Arbeitskreismitglieder hochwertige und umfangreiche Ergebnisse erzielen. Diese Veranstaltung fand in der Stadtgalerie Mödling statt. Über 50 Vertreter von Gemeinden und Verkehrsexperten nahmen daran teil.



**ÖVG-Jahrestagung 2015: Trend in Logistik & Verkehr - Innovative Lösungen (11. Juni 2015 in Bregenz)**

Wie jedes Jahr findet die ÖVG-Jahrestagung in einem anderen Bundesland statt. 2015 war Bregenz der Veranstaltungsort. Die exponierte geografische Lage und die Nähe zu vier Nachbarländern stellt das Bundesland Vorarlberg vor besondere verkehrstechnische Herausforderungen. Auf der anderen Seite ist dieses Bundesland bekannt für seine Vorreiterrolle in vielen Bereichen des Verkehrs. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen wurden aktuelle Entwicklungen und deren Auswirkungen sowie daraus folgenden Lösungsansätzen von Experten aus Wissenschaft und Praxis, wie Christian RANKL (Vorarlberger Landesregierung), Sebastian KUMMER (WU Wien), Romain MOLITOR (komobile), Hubert RHOMBERG (Rhombert Sersa Rail Group), Manfred HARRER (ASFINAG), Christoph BREUER (KAIROS), Markus SCHRENTEWEIN (DOPPELMAYR), Andreas FUCHS (ÖBB-Infrastruktur AG), Wolfgang ERHART (Gebrüder Weiss) und Georg SCHUCH (Hans Künz GmbH) dargestellt und diskutiert. Knapp 60 Mitglieder und Freunde der ÖVG besuchten diese Tagung.



**Fahrtwegoptimierung des Rad/Schiene-Systems – Technologischer Fortschritt für Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit (15. - 17.09.2015 in Salzburg)**

Die 20. Internationale Tagung des ÖVG-Arbeitskreises Eisenbahntechnik (Fahrweg) beschäftigt sich mit den Themen Oberbau und Schnellverkehr, Diagnose und Management, internationale Strategie und Weiterentwicklungen aus wissenschaftlicher und praktischer Sicht. Als Vortagende konnten Marco CERULLO (RFI S.p.A., Italy), Steve CHRISMER (LTK Engineering Services, USA), Kevin R. DAY (Canadian National Railway, Canada), Anika DEY (DB Systemtechnik GmbH, Deutschland), Marco DIRREN (SBB AG, Schweiz), Peter DORNIG (ÖBB-Infrastruktur AG), Jörg FENSKE (PORR Bau GmbH), Paul GODART (Infrabel SA, Belgien), Fabian HANSMANN (Plasser & Theurer), Jochen HOLZFEIND (SBB, Schweiz), James HYSLIP (HyGround Enginee-



ring, USA), Albert JÖRG (voestalpine Schienen GmbH), Bernhard KNOLL (ÖBB-Infrastruktur AG), Holger KO-RIATH (DB Netz AG, Deutschland), Matthias LANDGRAF (TU Graz), Michael MACH (ÖBB-Infrastruktur AG), Andreas MATTHÄ (ÖBB-Infrastruktur AG), Masahiro MIWA (Central Japan Railway Company, Japan), Michel MORIN (SNCF Infrastructure, Frankreich), Friedel MÜLKE (Arup, Südafrika), Markus ÖLLINGER (Plasser & Theurer), Uwe OSSBERGER (voestalpine VAE GmbH), Dieter PICHLER (FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH), Frank SENNHENN (DB Netz AG, Deutschland), Alexander STRAUCH (SBB AG, Schweiz), Wolfgang STURZEIS (ÖBB Infrastruktur AG), Christian TAPP (DB Netz AG, Deutschland), Gerfried THÜR (Rhombert Ser-sa Rail Group), Peter VEIT (TU Graz), Michael WALTER (ÖBB Infrastruktur AG), Ralf ZABEL (SIGNON Schweiz AG, Schweiz), Laurence ZENNER (SNCF, Luxemburg) und August ZIERL (Zierl Engineering Services GmbH) gewonnen werden. Über 600 Teilnehmer fanden sich an diesen drei Tagen im Salzburg Congress ein.



### Sicher auf Schiene - Safety und Security im Eisenbahnverkehr (12. Oktober 2015)

Gemeinsam mit der ÖBB-Infrastruktur ist es gelungen, einen hochrangig besetzten Branchentalk mit Experten aus dem Bereich Verkehrssicherheit zu konzipieren. Nach der Einführung in die Themen Safety und Security werden in zwei parallel stattfindende Foren zu den Themen „Mensch & Organisation“ und „Technik“ diese Aspekte weiter bearbeitet. Zu den Referenten zählten Franz SEISER (ÖBB-Infrastruktur AG), Ursula ZECHNER (BMVIT), Oliver SCHMEROLD (ÖAMTC), Peter GRIDLING (Bundesamt für Verfassungsschutz und Terrorismusbekämpfung), Hans VOGT (Sicherheit & Qualität/SBB), Gerd NEUBECK (Konzernsicherheit/DB), Günter STEINBAUER (Wiener Linien) und Andreas TROPPEL (Land Steiermark), Norbert PAUSCH (ÖBB-Infrastruktur AG), Peter ANDRES (Konzernsicherheit/Deutsche Lufthansa AG), Wolfgang URBANEK (Sicherheit/ ÖBB-Holding AG), Peter KLEEMANN (Presse/Flughafen Wien), Reinhart KUNTNER (Verkehrsarbeitsinspektorat), Walter UNGER (Cyber Defence/Abwehramt), Johann PLUY (ÖBB-Infrastruktur AG), Peter KLEINSCHUSTER (Betriebsleitung/ÖBB-Infrastruktur AG), Hanspeter SCHLATTER (Sicherungsanlagen/SBB), Gorden FALK (Sicherheit & Qualität/DB), Franz SPITZER (Terminalbetrieb & Sicherheit/Flughafen Wien), Gerald REISCHL (futurezone/Kurier), Hans TSCHÜRTZ (Vienna Institute for Safety & Systems Engineering) und Christian KERN (ÖBB-Holding AG). Veranstaltungsort war der Apothekertrakt des Schlosses Schönbrunn. Die knapp 150 Teilnehmer übertrafen alle Erwartungen.



### Modernisierung der Eisenbahn Infrastruktur - EU-Strategie für den Donauraum (05. November 2015)

Diese Veranstaltung beschäftigte sich mit aktuellen Fortschritten im Eisenbahn-Kernnetzwerk, größeren Hindernisse in der Projektplanung und -ausführung, verfügbaren Finanzierungsquellen – vor allem von der EU, und dem derzeitigen Stand einzelner Projekte. Als Experten aus dem In- und Ausland referierten Helmut ADELBERGER (vorm. Europäische Kommission, DG MOVE), Franc ŽEPIC (EUSDR-Prioritätsbereich 1b-Verkehr), Gerhard TROCHE (Europäische Kommission, DG MOVE), Karl MATOUSEK (IC-Konsulenten), Stefan WALTER (TU Graz), Thomas MAINKA (Verband Deutscher Eisenbahningenieure), Rainer WENTY (Plasser & Theurer), Csaba SZEKELY (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG), Bernhard FELDERER (Österreichischer Fiskalrat), Peter VEIT (TU Graz), Chris OUSEY (Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung), Alfredo DIAZ

(Europäische Investitionsbank), Lothar ZELLER (JASPER) und Stéphane OUAKI (Europäische Kommission). 120 Teilnehmer kamen zu dieser Tagung in das Palais Eschenbach nach Wien.



**Moderne Regionalbahnen als Basis künftigen Fahrgastwachstums** (10. November 2015)

Regionalbahnen haben Potential. Um dieses besser zu erkennen und zu nutzen, wurde im Rahmen dieser ganztägigen Veranstaltung dieses Thema in den Blöcken „Finanzierung und Nutzenbetrachtungen“, „Regionalbahnen als Teil des regionalen Lebensstils“ und „Ladenhüter oder Fahrgastmagnet?“ bearbeitet. Dabei wurde nach einer Key Note zum jeweiligen Thema auf dem Podium aus namhaften in- und ausländischen Experten diskutieren. Das Mittagessen fand im Rahmen einer Präsentationsfahrt des neuen ÖBB CityJet statt. Tagungsort war die ÖBB-Unternehmenszentrale am Wiener Hauptbahnhof. Die Vortragenden und Diskussions Teilnehmer waren Oliver HÖPFNER (NVS Thüringen), Andreas MATTHÄ (ÖBB-Infrastruktur AG), Ulrich PUZ (SCHIG), Wilfried SCHÖNBÄCK (TU Wien), Franz WEINTÖGEL (Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb), Arnulf WOLFRAM (Siemens), Friedrich ZIBUSCHKA (Universität für Bodenkultur), Bruno KITTNER (Bombardier), Klaus GARSTENAUER (ÖBB Personenverkehr AG), Andreas TROPPEL (Land Steiermark), Csaba SZÉKELY (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG), David HÖLLER (Illustree) und die Marktforscherin Helene KARMASIN. Über 50 Teilnehmer begleiteten uns an diesem Tag.



**Rail Corridor - Keys to Success** (11. - 13. November 2015)

Gemeinsam mit der Weltbank, dem Bundesministerium für Finanzen und der Außenwirtschaft Austria/WKO organisierte die ÖVG diese Konferenz für Eisenbahnbetreiber, Entwicklungsbanken und Technologieanbieter, die sich den Investitionsplänen der Entwicklungsbanken und der Vorstellung der wichtigsten Korridore widmet und eine gute Möglichkeit zum Netzwerken mit Eisenbahnbetreibern und Entwicklungsbanken bot. Vortragende wie Christoph LEITL (Wirtschaftskammer Österreich), Christian KERN (ÖBB-Holding AG), Irina PETRUNINA (UIC), Athanasios ZILIASKOPOULOS (TrainOSE), Baher EL-HIFNAWI (Weltbank), Chris OUSEY (Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung), Konstantinos ALEXOPOULOS (UNECE), Xiaohong Yang (Asian Development Bank), Ramiz AL-ASSAR (Weltbank), Benedict EIJBEGEN (Weltbank) und Peter VEIT (TU Graz) gaben Zeugnis von der Internationalität dieser Konferenz, an der gut 100 Experten aus dem In- und Ausland teilnahmen.





### DRIVERLESS MOBILITY: Die fahrerlose Zukunft (16. November 2015)

Ist die Zukunft der Mobilität fahrerlos? Wer übernimmt die Verantwortung? Wie muss die Verkehrsinfrastruktur angepasst werden? Und vor allem: Wie gehen die Menschen mit diesen Veränderungen um? All diese Fragen beschäftigen uns, sobald der Begriff „Autonomes Fahren“ fällt. Daher veranstaltete die ÖVG in Kooperation mit dem ACstyria Autocluster und der TU Wien diese Tagung, bei der die technischen, rechtlichen und gesellschaftlichen Aspekte dieses Themenbereichs von ausgewiesenen internationalen Experten, wie Wolfgang BERNHART (Roland Berger), Bernd DATLER (ASFINAG), Werner SCHIMANOFSKY (Kämmerer GmbH), Marion SEIDENBERGER (ÖAMTC), Christiaan ZEVENBERGEN (Marsh Austria GmbH), Sebastian KUMMER (WU Wien), Herbert JÄGER (Infineon Technologies), Michael STOLZ (Virtuelles Fahrzeug), Thomas AURICH und Gerhard WAGNER (Delphi Deutschland) beleuchtet und diskutiert wurden. Über 70 Teilnehmer genossen diese Vorträge und den atemberaubenden Ausblick vom Chemiehochhaus der TU Wien.



### Grundlagenorientierte Verkehrs- und Mobilitätsforschung: von der Notwendigkeit zum Selbstverständnis (17. November 2015)

Im Februar des Jahres 2015 hatte die ÖVG gemeinsam mit dem bmvit einen internen Workshop zum Thema „Grundlagenorientierte Mobilitätsforschung“ veranstaltet. Das Ergebnis wurde dokumentiert und diente als Grundlage für ein Analysepapier zu diesem Thema. Im Rahmen der darauffolgenden Veranstaltung wurden die erarbeiteten Grundlagen und Workshop-Ergebnisse der verkehrswissenschaftlichen Fachöffentlichkeit vorgestellt und intensiv diskutiert. Das Ergebnis soll künftig Entscheidungsträgern der Mobilitätsforschung und Forschungsförderung zur weiteren nachhaltigen Entwicklung der österreichischen Verkehrsforschung als Unterlage und Anregung dienen. Die Details wurden von Ingolf SCHÄDLER (BMVIT), Gerhard STUCKI (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation), Gerd SAMMER (Universität für Bodenkultur), Walter WASNER (BMVIT), Bente KNOLL (Büro für nachhaltige Kompetenz), Sylvia LEODOLTER (Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien), Paul FORSTREITER (Forstreiter Consulting GmbH), Martin FELLENDORF (TU Graz) und Alexander MESCHTSCHERJAKOV (Universität Salzburg) präsentiert und diskutiert.



### Fertigstellung des Wiener Hauptbahnhofs (01. Dezember 2015)

Der Wiener Hauptbahnhof ging im Dezember 2015 in Vollbetrieb. Die ÖVG hat in Kooperationen mit dem Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien den letzten Jahren den Fertigstellungsprozess dieses Großprojektes in Form von Veranstaltungen begleitet. Diese Tagung bildete nun den Abschluss dieser Serie. Nach einem Bericht seitens der Projektleiterin Judith ENGEL (ÖBB-Infrastruktur AG) wurde die Bedeutung des Hauptbahnhofs für die Stadt Wien und den Fernverkehr von Kurt BAUER (ÖBB-Personenverkehr AG), Bernhard BENES (ÖBB-Produktion GmbH) und Rudi SCHICKER (Stadt Wien) dargestellt und diskutiert.



**TSI aktuell - Schritt für Schritt zur Interoperabilität** (02. – 03. Dezember 2015)

Auf Basis der Interoperabilitätsrichtlinie 96/48/EG wurden seit dem Jahr 2002 in der Europäischen Union sukzessive TSI (Technische Spezifikationen für Interoperabilität) für strukturelle und funktionale Teilsysteme in Kraft gesetzt, die seither laufend geändert, aktualisiert und ergänzt wurden. Wie sinnvoll diese Änderungen im Lichte des Interoperabilitätsfortschrittes sind, welche Auswirkungen damit in Bezug auf das Eisenbahnsystem und im speziellen die Sicherheit des Eisenbahnsystems verbunden sind, welche technologischen Entwicklungen damit auf den Eisenbahnsektor zukommen waren nur einige der Fragen, die in diesem Seminar behandelte. Ausgewiesene Experten, wie Andreas SCHIRMER (ERA), Rudolf KOLLER (ÖBB-Infrastruktur AG), Gerhard LUEGER (SCHIG), Bernhard KNOLL (ÖBB-Infrastruktur), Wilfried SUDA (SCHIG), Martin SANTNER (SCHIG), Klaus LEITHNER (ÖBB-Infrastruktur AG), Norbert PAUSCH (ÖBB-Infrastruktur AG), Fabian SCHMID (ERC Graz) und Gerfried KERSTEIN (SCHIG) berichten über ihre Erfahrungen und diskutieren mit Ihnen über Kosten und Nutzen, Probleme und Lösungen beim Fortschritt in der europäischen Interoperabilität.



Die Ideen und Inhalte zu diesen Veranstaltungen entstanden in den Arbeitskreisen, im Vorstand und teilweise auch spontan in Gesprächen zwischen einzelnen Mitgliedern. Unabhängig vom Ursprung ist der Prozess von der Idee zur Umsetzung mittlerweile bestens eingespielt. Abschließend möchte ich mich beim Präsidenten der ÖVG, den wissenschaftlichen Leitern, den GeneralsekretärInnen, dem Chefredakteur, den Vizepräsidenten, dem Schatzmeister, dem Schriftführer, unseren Kooperationspartnern und insbesondere unseren beiden Damen im Sekretariat für die gute Zusammenarbeit und Unterstützung bedanken.



**90 Jahre**  
1926 - 2016



## Die Organe der ÖVG

### Präsidium

Präsident Dipl.-Ing. Peter KLUGAR

Vizepräsident Mag. Christian DOMANY

Vizepräsident Dipl.-Vw. Dr. Helmut LAMPRECHT

Vizepräsident VD Dr. Klaus-Michael SCHIERHACKL

Vizepräsident GF Dipl.-Ing. Günter STEINBAUER

Vizepräsident GD Stv. Dr. Csaba SZÉKELY

Wissenschaftlicher Leiter o. Univ.-Prof. Dr. Sebastian KUMMER

Kuratoriumsvorsitzender – Dipl.-Ing. Heinz H. BUTZ

SciNet/Junge ÖVG – Assoz. Prof. Mag. Dr. Elmar Wilhelm M. FÜRST

Schatzmeister – Mag. Karl-Eric PUMPER

Schriftführer – Dr. Andreas OBERHAUSER

### Vorstand

o. Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin FELLENDORF

VD Dr. Georg KASPERKOVITZ

em. o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Hermann KNOFLACHER

Mag. Gabriele LUTTER

VD Dr. Peter MALANIK

VD Ing. Mag. Andreas MATTHÄ

o. Univ.-Prof. Mag. Dr. Gerhard MUZAK

o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Norbert OSTERMANN

Dipl.-Ing. Dr. Ulrich PUZ, MBA

Ass.-Prof. Dkfm. Mag. Dr. Brigitta RIEBESMEIER

Dipl.-Ing. Martin RUSS

o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Gerd SAMMER

Dipl.-Ing. Oliver SCHMEROLD

VD Ing. Franz SEISER

VD Birgit WAGNER

Mag. Karin ZIPPERER

**Landesstellenleiter (Mitglied des Vorstandes)**

Landesstelle Burgenland – GD-Stv. Dr. Csaba SZÉKELY

Landesstelle Kärnten – HR Mag. Willibald SCHICHO

Landesstelle Niederösterreich – w. HR Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Friedrich ZIBUSCHKA

Landesstelle Oberösterreich – Ing. Mag. Albert WALDHÖR

Landesstelle Salzburg – Gunter MACKINGER

Landesstelle Steiermark – o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Peter VEIT

Landesstelle Tirol – Dipl.-Vw. Dr. Helmut LAMPRECHT

Landesstelle Vorarlberg – Dipl.-Ing. Hubert RHOMBERG

Landesstelle Wien – Ing. Rainer WENTY

**Kuratorium**

Kuratoriumsvorsitzender – Dipl.-Ing. Heinz H. BUTZ

Wirtschaftskammer Österreich – Ing. Mag. Alexander KLACSKA

Porr Bau GmbH – Dipl.-Ing. Hubert WETSCHNIG

Industriellenvereinigung Wien – Mag. Monika SCHUH

Rail Cargo Austria AG – Alfred PITNIK

ÖBB-Holding AG – VD Ing. Franz SEISER

Siemens AG Österreich – Dr. Wolfgang RÖSS

ASFINAG – VD Dr. Klaus Michael SCHIERHACKL

GYSEV / Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG – GD-Stv. Dr. Csaba SZÉKELY

Plasser & Theurer Export von Bahnbaumaschinen Ges.m.b.H. – Ing. Rainer WENTY

Thales Austria GmbH – Dipl.-Ing. Dr. Alfred VEIDER

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH – Dipl.-Ing. Mag. Markus OBEREGGER

**Weitere Organe**

Dipl.-Ing. Heinz H. BUTZ, Generalsekretär

Dr. Veronika KESSLER, Generalsekretärin

Prof. Mag. Dr. Gerhard H. GÜRTLICH, Generalsekretär-Stellvertreter und Chefredakteur

Dr. Karl-Johann HARTIG, Generalsekretär-Stellvertreter

KommRat Dkfm. Harald Bollmann, Rechnungsprüfer

Verena ABU-DAYEH, MBA, Rechnungsprüferin

**Geschäftsführer ÖVG-GmbH**

Mag. Thomas KRATOCHVIL

## Mitgliederstatistik

### Ehrenpräsident

em. o. Univ.-Prof. Dr. Peter FALLER

### 31 Ehrenmitglieder:

Dr. Ludwig BADURA

Ing. Dkfm. Mag. Dr. Helmut BAUDISCH

Dr. Friedrich BEINHAUER

em. o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Dieter BÖKEMANN

Komm.-Rat Dkfm. Harald BOLLMANN

Dir.-Rat Josef CZIRKOVITS

em. o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Edwin ENGEL

Dkfm. Günter FADERBAUER

Dr. Helmut FALSCHLEHNER

Dkfm. Dr. Karl FROHNER

NR a.D. Wilhelm HABERZETTL

GD-Stv. Dipl.-Ing. Helmut HAINITZ

Dr. Gustav HAMMERSCHMID

em. o. Univ.-Prof. Dr.-Ing. Gerhard HEIMERL

GD Hofrat Prof. Dipl.-Ing. Dr. Roman JAWORSKI

Komm.-Rat Prof. Dkfm. Karl JUST

Hofrat Dipl.-Ing. Sebastian KIENPOINTNER

Dipl.-Vw. Ingomar KUNZ

Dipl.-Ing. Peter LEHOTZKY

Komm.-Rat Prof. Friedrich MACHER

Komm.-Rat Dr. Otto C. OBENDORFER

GD a.D. Hofrat Dr. Wolfgang PYCHA

em. o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Klaus RIESSBERGER

o. Univ.-Prof. Dkfm. Dr. Reinbert SCHAUER

Mag. Wolfgang SCHNAUDER

OR Mag. Wolfgang SCHNELLINGER

GD-Stv. a.D. Hofrat Mag. Dr. Otto SEIDELMANN

Präsident Hon.-Prof. Dr. Kurt SPERA

Dr. Hanspeter STABENAU

Dr. Herbert WIESINGER

Dir.-Rat Werner ZYDEK

### 11 Kuratoriumsmitglieder

ASFINAG - Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG  
Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft  
Plasser & Theurer Export von Bahnbaumaschinen GmbH  
PORR AG  
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG  
Rail Cargo Austria AG  
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH  
SIEMENS AG Österreich  
Thales Austria GmbH  
Vereinigung der Österreichischen Industrie (Industriellenvereinigung)  
Wirtschaftskammer Österreich - Bundessparte Transport & Verkehr

### 71 Unternehmensmitglieder

(siehe nächste Seite)

### 36 Fördernde Mitglieder

### 481 Ordentliche Mitglieder

### 5 Jungmitglieder



Kuratoriumsmitglieder

## Unternehmensmitglieder



**BOMBARDIER**



**getzner**  
the good vibrations company

**vida**



HOLDING  
**GRAZ**

**kapsch** >>>



virtual  vehicle

**LINZ AG**  
LINIEN

**ÖBB**

**POSTBUS**  
Ein Unternehmen der ÖBB



**pb**

RHOMBERG **R**

**MAGNA STEYR**

Leonhard Moll Betonwerke  
Ein Unternehmen der Leonhard Moll AG 

**Quehenberger**  
logistics 

 **ROLAND**  
SPEDITION

 **ROBEL**  
Bahnbaumaschinen GmbH



SPENO INTERNATIONAL SA

 **Schwihag**



**TECHNOMA**

**SOB SÜDOSTBAHN**  
**viadonau**

**voestalpine**

 **WIENER LINIEN**

 **WIENER LOKALBAHNEN**





Ernst Basler + Partner



haselbacher



Arbeitskreis der Automobilimporteure

grossglockner.at



RAILWAY EQUIPMENT GES M B H

