

Jahresbericht 2018

Medieninhaber und Herausgeber

Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
Kolingasse 13
1090 Wien

Telefon 0043-(0)1-5879727
Mail office@oevg.at
www.oevg.at

Redaktion: Gerhard H. Gürtlich, Thomas Kratochvil
Layout und Gestaltung: ÖVG

Der Nachdruck von Artikeln ist, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.

Offenlegung gemäß Mediengesetz:

Ziel der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft ist es, die Verkehrswissenschaft zu fördern, verkehrswissenschaftliche, -technische und -politische Themen zu behandeln, Lösungen aufzuzeigen sowie neue Erkenntnisse der verkehrswissenschaftlichen Forschung bekannt zu machen.

Inhalt

Vorwort	5	Zyklus Infrastruktur.....	69
Generalsekretariat.....	7	Publikationen	77
Wissenschaftliche Leitung	10	Kuratorium.....	79
Rechnungsabschluss 2018	13	Unsere Mitglieder	81
Unsere Landesstellen	15	Kuratoriumsmitglieder	81
Burgenland	15	Unternehmensmitglieder	82
Kärnten	16	Mitgliederstatistik.....	85
Niederösterreich.....	18	Führungsorgane	86
Oberösterreich	20	Bericht der Rechnungsprüfung	88
Salzburg	22	Satzungen	91
Steiermark	24		
Tirol	26		
Vorarlberg.....	27		
Wien	29		
Junge ÖVG.....	32		
Veranstaltungen	36		
Unsere Arbeitskreise	48		
Eisenbahntechnik (Fahrweg)	48		
e-mobility	49		
Intermodaler Transport	51		
Nachhaltige Infrastruktur	53		
Nachrichtenverkehr	54		
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	57		
RRTM - Rail and Road Traffic Management	59		
Schienenfahrzeuge	62		
Verkehrsrecht	64		
Verkehrswissenschaftliche Erhebungs-, Bewertungsmethoden.....	66		

Vorwort

Im Jahr 2018 stieg erfreulicherweise die Zustimmung der Bevölkerung zur Europäischen Union. Am Kontinent sind die Austrittsdiskussionen weitgehend verstummt. Trotzdem sind die Spannungen zwischen den Ländern größer geworden. Zwischen Nord und Süd aus wirtschaftlichen Gründen, zwischen West und Ost aus politischen Ursachen wie Migration und Demokratie. Wie der fatale Brexit enden wird, können wir heute – Anfang Februar 2019 – noch immer nicht abschätzen.

In Österreich hat die neue Bundesregierung grundsätzliche Konzepte zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes im Verkehr vorgelegt. Wie aktuelle Zahlen zeigen, geht die Entwicklung derzeit in die falsche Richtung. Vieles ist noch vage. Es wird gewaltiger Anstrengungen bedürfen, um eine Trendwende zu erreichen.

Obwohl die Klimaveränderung deutlich spürbar ist, erscheint mir der Wille der Menschen zu Verhaltensänderungen noch nicht sehr ausgeprägt. Ob rein technische Maßnahmen ausreichen werden, um das Problem in den Griff zu bekommen, erscheint mir fraglich.

Für die ÖVG war es ein sehr gutes Jahr. Die Öffentlichkeitsarbeit beginnt langsam erste Früchte zu tragen. Insbesondere über die „Roadmap 2050“ konnten Inhalte positioniert werden. Die Kooperation mit unserer Agentur soll auch 2019 fortgesetzt werden.

Sehr erfreulich haben sich die Teilnehmerzahlen entwickelt, wobei allein die achtzehn Veranstaltungen, die von der GmbH organisiert wurden, von knapp 1500 Personen besucht wurden. Dies ist insbesondere deshalb bemerkenswert, da 2018 keine Fahrwegtechnikveranstaltung stattgefunden hat, die erfahrungsgemäß sehr gut besucht ist und man darf nicht vergessen, dass unsere Veranstaltungen im Gegensatz zu vielen anderen unserer Mitbewerber kostenpflichtig sind.

Außerhalb von Wien fand in Innsbruck die sehr interessante Jahrestagung mit einem gut besuchten Seminar über die Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Bau des Brennerbasistunnels und die Veranstaltung über Seilbahnen in Linz statt.

Besonders gut besucht waren der Fahrstromkongress, das Seidenstraßenforum und die Kooperationsveranstaltung anlässlich des EU-Vorsitzes.



Peter Klugar, Präsident

Gute Arbeit wurde in den zehn Arbeitskreisen geleistet, wobei drei Arbeitskreise ihre Ergebnisse in öffentlichen Veranstaltungen präsentiert haben.

Die Betreuung der Mitglieder lag in den bewährten Händen der Landesstellen, die mit einer Vielzahl von Aktivitäten aufwarten konnten.

Die Junge ÖVG konnte ihre Position bei den Mitgliedern weiter ausbauen. Im Rahmen der TRA wurde der von der Jungen ÖVG organisierte Peter Faller-Nachwuchsförderpreis verliehen.

Die wirtschaftliche Situation der ÖVG ist weiterhin zufriedenstellend. GmbH und Verein können ein positives wirtschaftliches Ergebnis präsentieren. Seit 2010 wurde kontinuierlich eine ausreichende Vermögensreserve aufgebaut. So können mein Team und ich in den letzten Jahren auf eine sehr positive und erfolgreiche Arbeit zurückblicken.

Da ich mein Amt als Präsident der ÖVG mit der Mitgliederversammlung 2019 in jüngere Hände lege und nur noch im Vorstand bleibe, bedanke ich mich herzlich für die jahrelange gute Zusammenarbeit im Präsidium, Vorstand, bei den GeneralsekretärInnen, Geschäftsführer, der wissenschaftlichen Leitung und unserem Büro. Ganz besonders bedanke ich mich bei allen Mitgliedern für ihre Verbundenheit und Unterstützung. Dem neuen Präsidenten und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft insgesamt wünsche ich weiterhin viel Erfolg.

Herzlichst, DI Peter Klugar

Generalsekretariat

Bericht

Die Aufgaben des Generalsekretariats lassen sich wie folgt zusammenfassen: Erarbeitung und Erstellung des Jahresprogramms und Abstimmung mit der wissenschaftlichen Leitung. Es folgt die Planung aller Veranstaltungen (Seminare, Tagungen und Kamingespräche) zeitlich und inhaltlich. Die organisatorische und wirtschaftlich vernünftige Umsetzung der einzelnen Veranstaltungen übernimmt dann die ÖVG-GmbH.

Darüber hinaus betreuen die GeneralsekretärInnen die Arbeitskreise und Landesstellen und verwalten deren Termine und Einladungen. Sie sind auch dafür verantwortlich, die vielen Ideen und Wünsche der Mitglieder, die über die Arbeitskreise und Landesstellen, aber auch direkt an das ÖVG-Büro herangetragen werden, umzusetzen und abzustimmen.

Hinsichtlich der Organisation wurde in den letzten Jahren bereits viel Vorarbeit geleistet und diese durch kontinuierliche Prozesse weiter optimiert. So wurde unter anderem die Büroinfrastruktur weiter verbessert, die Zuständigkeiten im Büro und zwischen den GeneralsekretärInnen neu aufgeteilt und das Archivierungssystem erweitert. Der neue Internetauftritt sowie der erleichterte Zugriff auf die Unterlagen der Tagungen sowie der Arbeitskreise haben sich in der Praxis bewährt. Seitens des Personals hat es im Sekretariat mit Mitte Februar 2018 einen Wechsel gegeben: Nachdem Frau Lilla Popovics sich aufgrund ihres mittlerweile abgeschlossenen Studiums beruflich in eine andere Richtung entwickeln möchte, konnten die Generalsekretäre in Frau Simone Egle einen adäquaten Ersatz finden. Sie hat sich bereits bestens eingearbeitet und ergänzt das ÖVG-Team hervorragend.

Ausgehend von einer breiten Palette aktueller Themen konnte 2018 ein großes Spektrum an Veranstaltungen – Seminare, Foren, Kongresse – realisiert werden. So konnten auf der einen Seite Veranstaltungsreihen, wie der Ausbau der Wiener U-Bahn, Sicherheit im Verkehr, Regelungswut und Paradigmenwechsel erfolgreich fortgesetzt und zum anderen mit aktuellen Themen neue Akzente gesetzt werden. Besonders stolz waren wir auf den großen Zuspruch bei den beiden mehrtägigen Kongressen. Alle Details dazu finden Sie im Veranstaltungsbericht der ÖVG-GmbH.



Heinz H. Butz, Generalsekretär



Veronika Kessler, Generalsekretärin

An der im Frühjahr 2018 in Wien stattgefundenen Transport Research Arena, einem international anerkannten Kongress der Verkehrsforschung, war die ÖVG mit einer Podiumsdiskussion und der Verleihungszeremonie des Faller-Preises ebenfalls präsent. Weitere Informationen dazu sind im Bericht der Jungen ÖVG nachzulesen.

Auch die Planungen für das Jahr 2019 haben schon längst im Generalsekretariat begonnen und konnten teilweise schon abgeschlossen werden. Unsere beiden größten Ereignisse seien an dieser Stelle beispielhaft erwähnt: Im Frühjahr wird nach einer jahrzehntelangen Pause in Dornbirn wieder ein DACH-Kongress mit unseren Schwestergesellschaften aus Deutschland und der Schweiz stattfinden. Im Herbst sind wir dann wieder in Salzburg und dürfen über 500 Teilnehmer zur 22. Internationalen Tagung des Arbeitskreises Eisenbahntechnik (Fahrweg) begrüßen.

Im Bereich der Vernetzung waren wir ebenfalls nicht untätig. So ist es uns gelungen, nach einer intensiven Vorbereitungsarbeit, Kooperationen mit dem ACStyria Mobilitätscluster und dem DamenLogistikClub einzugehen. Die Zusammenarbeit ist sowohl inhaltlich als auch organisatorisch geplant. So stehen gemeinsamen Aktivitäten und der Bearbeitung von aktuellen Themen nichts mehr im Wege.

Eine Zusammenarbeit der etwas anderen Art hat ebenfalls im abgelaufenen Jahr begonnen: Die Initiative „Roadmap 2050“ ist an die ÖVG herantreten und hat uns gebeten, exklusiver wissenschaftlicher Partner zu werden. Dieses Angebot haben wir gerne angenommen, da wir somit ein noch größeres Publikum mit unseren Inhalten erreichen können.

Einem Thema konnte sich 2018 in Europa niemand entziehen: Die Datenschutz-Grundverordnung hat auch die ÖVG gezwungen, den Umgang mit Mitglieder- und Kundendaten komplett neu zu überdenken und zu strukturieren. Mithilfe externer Fachleute konnten wir auch diese Hürde nehmen und alle geforderten Schritte umsetzen. Alle Mitglieder können auch weiterhin sicher sein, dass wir mit ihren Daten sehr sorgsam und gesetzeskonform umgehen.

Es war ein ereignisreiches Jahr mit zahlreichen und vielfältigen Veranstaltungen. Trotz zunehmender Konkurrenz kann sich die ÖVG als lebendige verkehrswissenschaftliche Gesellschaft behaupten und für ihre Mitglieder zielgerichtet Information und Vernetzung anbieten. Unser Dank gilt allen Funktionären, die uns mit Engagement, Fachwissen und auch viel Zeit unterstützen sowie Frau Rodinger und Frau Egle im ÖVG-Büro, die uns stets helfen den Überblick über die Vielzahl an Aktivitäten nicht zu verlieren.



v.l.n.r.: Heinz Butz, Generalsekretär; Karl-Johann Hartig, stv. Generalsekretär; Veronika Kessler, Generalsekretärin; Eva Hackl, stv. Generalsekretärin; Gerhard H. Gürtlich, stv. Generalsekretär (nicht auf dem Bild)

Wissenschaftliche Leitung

Bericht

Das Jahr 2018 war geprägt von intensiver operativer und strategischer Arbeit, die auch von der wissenschaftlichen Leitung (WL) wahrgenommen wurde. So war die WL nicht nur insgesamt bei 14 Jour-fixe Terminen vertreten sondern hat bei der Vorbereitung und Durchführung zahlreicher Veranstaltungen mitgewirkt. Als Höhepunkt ist zweifellos die aktive Teilnahme an der TRA zu nennen, in deren Rahmen sowohl eine eigene Session abgehalten wurde als auch die Verleihung des Peter-Faller-Nachwuchsförderpreises am 17. April an Alexander Litzellachner und Stefan Walter sowie des Trasys-Preis an Thomas Bruckmüller nach der Beurteilung der vorliegenden Arbeiten vorgenommen wurde.

Starkes Augenmerk wurde seither auf die Vorbereitung des 1. DACH-Kongresses in Dornbirn gelegt. Dort werden am 25. und 26. April 2019 zahlreiche namhafte Experten aus den drei Ländern Deutschland, Schweiz und Österreich ihre Beiträge zu dem ganz aktuellen Thema „Wachsende Verkehrsströme: Ausweg durch neue Technologien? Lösungen (nicht nur) für den Alpenraum“ präsentieren. Die WL wird dabei vollzählig vertreten sein und mit zwei Vorträgen und der Teilnahme an der Podiumsdiskussion beitragen.

In strategischer Hinsicht wurden die ganz aktuellen Fragen der Logistik und der digitalen Transformation und ihre Wirkungen im System Verkehr mit drei Veranstaltungen und unterschiedlichen Schwerpunkten abgebildet:

- Die internationalen Güterströme und der damit verbundene erforderliche Wandel unserer Verkehrssysteme, sowie die Notwendigkeit neue Lösungen und multinationale Kooperationen einzugehen war beim Thema „Seidenstraße“ im Fokus.
- Wachsende Mengen bei der Paketzustellung machen Überlegungen, Konzepte und Lösungen für die „City Logistik“ zu einem logistischen Dauerbrenner. Nicht zuletzt auch deshalb, weil ein großes internationales Unternehmen nun beginnt die letzten Meter der Zustellung selbst zu steuern. Immerhin kennt dieses Unternehmen alle Daten der Kunden und kann so effektive Routenplanung vornehmen.
- Noch werden „Seilbahnen im urbanen Raum“ nicht für den Güterverkehr genutzt, jedoch schlummern hier enorme Potenziale, die es aufzudecken gilt.



Norbert Ostermann,
Wissenschaftlicher Leiter

Verkehrsplanerisch stehen wir vor einer Reihe von Herausforderungen. Das Verkehrswesen soll/muss eine noch nie dagewesene Einsparung von Treibhausgasen bewerkstelligen. Die seitens der Politik vorgesehenen Maßnahmen sind jedoch, wie schon im Sachstandsbericht dargestellt wurde, bei Weitem nicht ausreichend. Die neben technologischen Maßnahmen unbedingt notwendigen Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmer sind aber weit und breit in keiner Initiative der Bundesregierung abgebildet. Rechtsabbiegen bei Rot und 140 km/h auf Autobahnen weisen in die genau entgegengesetzte Richtung.

Unsere Aufgabe wird es sein, diese Entwicklungen kritisch zu verfolgen. Gleiches gilt für das sogenannte „automatisierte Fahren“, das wiederum eine Entwicklung hin zu mehr motorisiertem Individualverkehr, zu mehr Flächenversiegelung, mehr Rohstoffverbrauch befürchten lässt. Aber auch die anderen Entwicklungen wie Sharing-Modelle und Agentensysteme, die allesamt auf dem Prinzip der Datensammlung beruhen, machen den Menschen „gläsern“, davon hört man in der Wissenschaft aber auch in der gesellschaftspolitischen Debatte relativ wenig.

Abschließend möchte ich mich herzlich zuerst bei meinen Kollegen Günter Emberger und Manfred Gronalt bedanken. Dieses erste vollständige Jahr hat sehr schön gezeigt, wie Teamarbeit funktioniert und, wie ich hoffe, auch allgemein wahrnehmbar, zu neuen Akzenten geführt hat.

Weiters gilt mein aufrichtiger Dank dem Geschäftsführer der GmbH, den Generalsekretärinnen und Generalsekretären für ihre umsichtigen und unaufgeregten Handlungsweisen sowie den beiden bewährten Mitarbeiterinnen im Sekretariat der ÖVG, ohne deren Unterstützung der tägliche Betrieb des Vereins nicht zustande käme.

Mit herzlichen Grüßen und den besten Wünschen für die Zukunft der ÖVG,

Norbert Ostermann



v.l.n.r.: Manfred Gronalt, stv. Leiter; Norbert Ostermann, Leiter; Günter Emberger, stv. Leiter

Rechnungsabschluss 2018

Bericht

Überblick 2018

Wie schon in den vergangenen Jahren, war es auch 2018 die Aufgabe des Schatzmeisters, darauf zu achten, dass die ÖVG mit den notwendigen finanziellen Mitteln ausgestattet ist, um alle geplanten Maßnahmen bzw. Projekte den Statuten gemäß umzusetzen. Es galt somit eine Balance zwischen zielgerichteter Ressourcenverwendung und adäquater Einkünfte durch Mitgliedsbeiträge und Sponsoring zu gewährleisten. Die Höhe der Mitgliedsbeiträge sollte auf keinen Fall den Mehrwert für die Mitglieder übersteigen.

Dank dem hohen Engagement von Funktionären und Mitarbeiterinnen im Generalsekretariat ist das auch wie geplant – eigentlich besser als geplant – im vergangenen Jahr geglückt, wie die nun folgenden Zahlen beweisen.

Das Ergebnis des ÖVG-Vereins 2018

Für das Jahr 2018 wurde bewusst ein Fehlbetrag von 13.500,- Euro budgetiert, um das Vermögen etwas zu reduzieren, wie es die herrschende Gesetzeslage verlangt. Dank des großen Einsatzes der Mitarbeiterinnen im Generalsekretariat konnten die Einnahmen beim Sponsoring gesteigert, die ausstehenden Mitgliedsbeiträge eingemahnt und die Ausgaben etwas reduziert werden. Dadurch konnten die Einnahmen um rund 7.700,00 auf 144.733,07 Euro gesteigert und die Ausgaben um rund 3.600,00 auf 146.877,22 Euro gesenkt werden. Die Folge war ein Jahresfehlbetrag von nur 2.144,15 Euro.

Das Ergebnis der ÖVG-GmbH 2018

Die ÖVG-GmbH bezieht ihre Einkünfte fast ausschließlich aus den Tagungsgebühren und Sponsoringbeiträgen der Veranstaltungen. Aufgrund der Tatsache, dass große Tagungen und Kongresse nur alle zwei bis vier Jahre stattfinden, kam es in der Vergangenheit zu großen Schwankungen der Jahresergebnisse. Ziel ist es daher, diese Schwankungen so gut wie möglich durch zusätzliche große Veranstaltungen auszugleichen. Im Jahr 2018 ist dies zum ersten Mal gelungen. Dank des Seminars zum Brenner-Korridor, der Tagung anlässlich des EU-Ratsvorsitzes und des Fahrstromanlagen-Kongresses konnte das angestrebte ausgeglichene Ergebnis übertroffen werden. Es ergab sich ein Jahresüberschuss nach Steuern in der Höhe von 24.433,77 Euro.



Karl-Eric Pumper,
Schatzmeister

Ausblick 2019

Nachdem die Infrastruktur des ÖVG-Büros bereits etwas „in die Jahre gekommen“ ist und notwendige finanzielle Ressourcen vorhanden sind, erfolgen seit Beginn des Jahres 2019 die fälligen Investitionen in Hard- und Software, sowie in die Büroeinrichtung. Des Weiteren wird auch in die Zukunft der ÖVG investiert und das Angebot an kostenlosen Veranstaltungen fortgesetzt.

Die weitere externe Unterstützung in Kommunikationsaktivitäten wurde ebenfalls beschlossen und soll helfen, den Bekanntheitsgrad der ÖVG zu erhöhen und somit deren Zukunft zu sichern. Trotz dieser Investitionsvorhaben sieht der mittelfristige Budgetplan für die kommenden Jahre ausgeglichene Ergebnisse vor.

Unsere Landesstellen

Burgenland

Für die Landestelle Burgenland bildet die Kontakthaltung mit der Schwesternorganisation der ÖVG im Nachbarstaat Ungarn und im angrenzenden Komitat Győr-Sopron – Moson, der KTE (Verkehrswissenschaftliche Vereinigung in Ungarn) einen wichtigen Tätigkeitsschwerpunkt. Daneben waren in den letzten Jahren gemeinsame Lobbying – Aktivitäten mit der IV Burgenland und der WK Burgenland für die bessere Verkehrsanbindung des südlichsten Landesteiles, – Schnellstraße Ilz-Fürstenfeld – St. Gotthard (Staatsgrenze), Ausbau der Steirischen Ostbahn Graz – Gleisdorf – Jennersdorf – St. Gotthard, – von erheblicher Bedeutung.

Nachdem sich sowohl Csaba Székely als auch Anton Bubits pensionsbedingt aus dem operativen Berufsleben zurück gezogen haben, stellten sie auch ihre Funktionen als Leiter beziehungsweise als Geschäftsführer der Landestelle Burgenland zur Verfügung.

Für die Position des Leiters der Landestelle ist Herr Arnold Schweifer vorgesehen und als Landesgeschäftsführerin Frau Karin Berger. Herr Schweifer fungiert einerseits als Geschäftsführer der Neusiedler Seebahn GmbH und arbeitet andererseits im Bereich Raumplanung beim Amt der Burgenländischen Landesregierung. Frau Berger versieht ihre berufliche Aufgabe im Bereich Verkehrspolitik der Wirtschaftskammer Burgenland. Beide, Herr Schweifer und Frau Berger, werden daher schon allein fachlich die Aktivitäten der ÖVG im Burgenland stark bereichern.

„Ein zentrales Anliegen für die Zukunft der Landestelle Burgenland ist vor allem die Förderung des Ausbaus der öffentlichen Verkehrsverbindungen inkl. der Park and Ride Anlagen, sowie von flexiblen Lösungen im öffentlichen Nahverkehr (z.B. Car-Sharing Systeme, Sammeltaxis) für die rund 50.000 burgenländischen Pendler. Der öffentliche Verkehr ist eine wichtige Basis für eine klimaverträgliche Mobilität. Der Ausbau dieses Angebots muss dabei aber auch für alle leistbar bleiben.“



Csaba Székely,
Leiter



Anton Bubits,
Geschäftsführer



Arnold Schweifer,
bestellter Leiter



Karin Berger,
bestellte Geschäftsführerin

Kärnten

Die Aktivitäten der Landesstelle Kärnten im Überblick:

SMARTLOGI – smart and intelligent Logistics

Datum: 24. April 2018

Ort: Alpen-Adria Universität Klagenfurt

Internationale ÖVG Veranstaltung gemeinsam mit dem BVL (Bundesverband für Logistik), mit dem Hafen Triest, Hr. Alberto Cozzi, Fa. LCA Logistik Center Austria Süd, Hr. Maximilian Monteleone und der Alpen Adria Universität, Hr. Gerald Reiner.

Vorstellung der grenzüberschreitenden nachhaltigen und intelligenten Logistik zwischen Kärnten und Triest. SMARTLOGI zielt auf eine Verbesserung der operativen und institutionellen Kooperation bei nachhaltigen multimodalen Transportoptionen ab, um die administrativen und technologischen Probleme, die aktuell einen stärkeren modal shift von der Straße auf die Schiene behindern, zu bewältigen. Damit soll auch ein Beitrag zur Umweltverbesserung durch Verringerung von Treibhausgasemissionen gesetzt werden. Ausarbeitung einer Strategie zur Verbesserung des grenzüberschreitenden multimodalen Verkehrs durch Harmonisierung des Gütertransports und Vereinfachung bei der Zollabfertigung. Es wird eine grenzüberschreitende Studie entwickelt und ein strategischer Rahmen erarbeitet, für die Förderung des grenzüberschreitenden multimodalen Güterverkehrs.

Dieses Projekt firmiert im Rahmen von Interreg Italien – Österreich.

Zukunft des Regionalflughafens Klagenfurt

Datum: 6. Juni 2018

Ort: ehem. Skybird-Räumlichkeiten Flughafen Klagenfurt

Referent: Michael Kunz

Regionalflughäfen sind europaweit seit Jahren im Hinblick auf ihre Funktionalitäten im globalen Flugmarkt in den Schlagzeilen. So auch der Flughafen Klagenfurt, der mit 217.000 jährlichen Passagieren um seine Positionierung im Personenverkehr kämpft. Nach der Sanierung der Start- und Landebahn, neuen Linien- und Charterflü-

gen (z.B. Easyjet baut London Verbindung aus) und neuen starken Partnern will der Airport Klagenfurt in die Zukunft durchstarten. Dabei kommt es nicht nur auf die Anzahl der Passagiere an, sondern auf die Stabilisierung eines positiven Ergebnisses. Künftig wird ein Regionalflughafen nicht nur Flughafen, sondern auch eine Erlebniswelt sein. Mit Einkaufs-, Hotel- und Ausstellungsbereichen.

Die Schifffahrt in Österreich – speziell Kärnten – als wichtiger Faktor des Tourismus – Herausforderungen der Binnenschifffahrt im digitalen Zeitalter

Datum: 7. September 2018

Ort: Draufahrt von Villach nach St. Niklas und zurück auf dem größten Flussschiff Österreichs

Referent: Josef Nageler

Die Binnenschifffahrt ist ein wichtiger Basisfaktor im Tourismusangebot Kärntens. Es werden in der Saison jährlich mehr als eine halbe Million Fahrgäste gezählt. Wobei es in Summe 150 gewerbliche Schifffahrtsunternehmen gibt, mit den Großen am Ossiacher-, Wörther-, Weißensee und an der Drau. Kapitän Mag. Nageler schilderte die historische Entwicklung des Bereiches (interessant, dass in der 1. Hälfte des 19. Jh. die Schiffbarmachung der Drau geplant war) und ging auf die Problematik zwischen Verkehr und Touristik ein. Besonders drängt die Schifffahrtstechnik-Verordnung, die massive Umrüstungen beinhaltet. Ein weiterer Problemfeld der Branche stellt die Personalrekrutierung dar. Wünschenswert wäre die Einbeziehung der Schifffahrtspläne in die neuen Fahrplansuchmaschinen, wie dies für den Bereich Ossiachersee bereits passiert ist. Der Verkehrsverbund Kärnten wird sich hier einschalten.

Betriebsbesuch Fa. OMYA, Gummern, innerbetriebliche und europaweite Werkslogistik

Datum: 28. September 2018

Die Fa. OMYA GmbH ist der führende Anbieter von Industriemineralen auf der Basis von Calciumcarbonat und Dolomit und ist österreichweit in der Distribution von Spezialchemikalien tätig. Mit fünf Standorten in fünf Bundesländern ist die Fa. nah an den Märkten

und dicht bei einer Vielzahl von Kunden beispielsweise der Baustoff-, Farben-, Lacke- oder Papierindustrie. Geliefert werden hochweiße Slurry, feinst vermahlene Mehle und es gibt kein Calciumcarbonat-Produkt, das OMYA nicht herstellen und liefern kann, da es auch auf mehr als 50 OMYA Werken in ganz Europa zurückgreifen kann. Der äußerst interessante Betriebsbesuch führte vom zweitgrößten österreichweiten Untertagebergbau mit der Verbringung des Grobmaterials via funkfern-gesteuerten Radladern zum Übertragabbau mit der anschließenden Produktion der einzelnen Produkte in autogenen Kugelmöhlen, Windsichtern und Hydrozentrifugen zur Flotation und Suspension bis zur Verladung in Eisenbahnwagen und Containern bzw. LKW. Wobei der Marktanteil der Schiene bei ca. 80 % liegt. Besonders überzeugt hat uns die Grundphilosophie der OMYA im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Sicherheit, ganz nach dem Motto: Aus einem natürlichen Rohstoff nachhaltig und sicher zweckorientierte Produkte für den weltweiten Bedarf herzustellen.



Willibald Schicho,
Leiter



Gerhard Eschig,
Geschäftsführer

Die Veranstaltungen der ÖVG Kärnten versuchen in Ergänzung zum reichhaltigen Programm der Zentrale in Wien alle Bereiche der Mobilität abzudecken und haben zwischen 20 – 30 Besucher, wobei heuer die SMARTLOGI Thematik mehr als 50 Teilnehmer an die Alpen-Adria Universität lockte.

Kurzfristig konnten wir uns auch als Projektpartner beim **1. Kärntner Logistiktag der BVL am 21. November 2018** positionieren.



Abb.: Betriebsbesuch Fa. OMYA, Gummern



Niederösterreich

Am 22. Oktober 2018 fand auf Initiative der Landesstelle Niederösterreich eine Exkursion zur Betriebsgesellschaft des Marchfeldkanales in Deutsch Wagram mit anschließender Besichtigung markanter Stellen an diesem Bauwerk statt.

Das Marchfeldkanalsystem wurde in den Jahren 1986 bis 2004 errichtet um die wasserwirtschaftliche und naturräumliche Situation in der Region Marchfeld – dem Gebiet zwischen Donau, March und den südlichen Ausläufern des Weinviertels – zu verbessern. Dazu gehören die langfristige Sicherung der Wasserversorgung, die Steigerung der Wasserqualität, die Verbesserung des Hochwasserschutzes und die Revitalisierung der Fließgewässer. Im Kern besteht das Marchfeldkanalsystem aus einem neu geschaffenen Gewässernetz, mit dem Donauwasser in das Marchfeld geführt wird. Durch die naturnahe Bauweise gilt das Projekt als gelungene Verbindung wasserwirtschaftlicher, ökologischer und touristischer Zielsetzungen.



Friedrich Zibuschka,
Leiter



Andreas Juhász,
Geschäftsführer

So erfolgte auch der zeitgleiche Ausbau des zum Marchfeldkanal parallel laufenden Radwegenetzes.

Entlang des Marchfeldkanales, der eine Gesamtlänge von rund 100 km aufweist befinden sich unter anderem etwa 60 Straßen- und Wegbrücken sowie acht hydraulisch betriebene Wehre, die im Hochwasserfall (Donau, Rußbach) eine wichtige Schutzfunktion übernehmen.

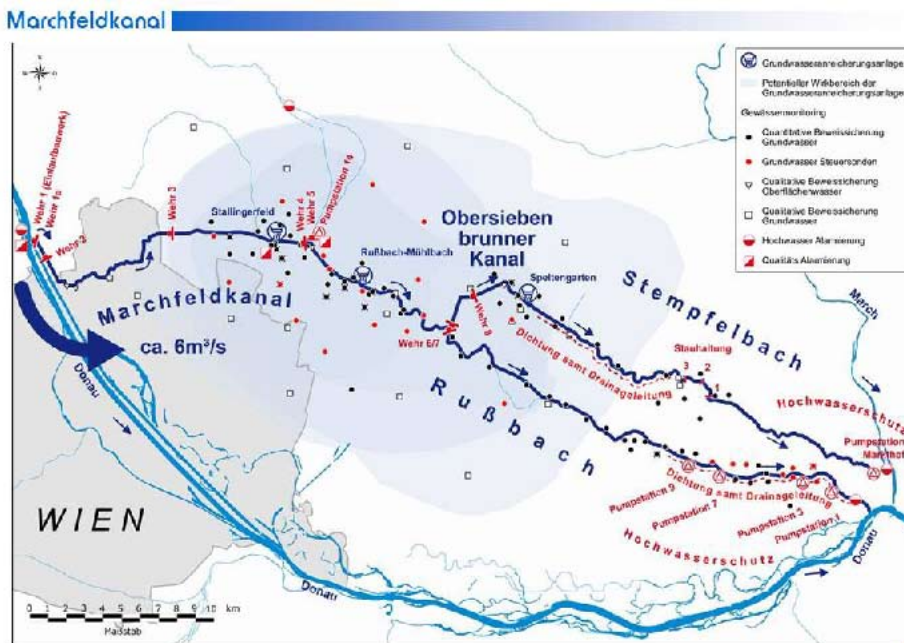


Abb.: Verlauf des Marchfeldkanals unter Einbeziehung der natürlichen Gewässer Rußbach und Stempfelbach



Abb.: Marchfeldkanal im Bereich „Stammersdorfer Straße“ (Wien 21.)



Abb.: Im Rahmen des Arten- und Lebensraumschutzprogrammes dienen spezielle Brücken zur exklusiven Marchfeldkanal-Querung durch Ziesel; im Vordergrund die für diese Passage vorgesehenen Rohrleitungseingänge.

In der Landesstelle Niederösterreich laufen derzeit die Vorbereitungsarbeiten zur ÖVG-Jahrestagung 2019. Diese Tagung zum Thema „Hochwertige Verkehrsinfrastruktur im Spannungsfeld zwischen Standortentwicklung und Nachhaltigkeit“ wird am 22. Mai 2019 im Verwaltungsgebäude des Flughafens Wien-Schwechat stattfinden. Zu dieser Jahrestagung werden unter anderen hochrangige Vertreter sämtlicher Verkehrsträger als Referenten und Diskussionsteilnehmer erwartet.

Oberösterreich

Die Landesgruppe OÖ der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG) unter der Leitung von Albert Waldhör, Geschäftsführer der LINZ AG LINIEN, und dem Geschäftsführer der WKOÖ, Mag. Robert Riedl, lud im Juni 2018 zu einer Verkehrstagung in das Alte Rathaus nach Linz ein.

Zum Thema „**Seilbahnen im urbanen Raum**“ wurden Chancen und Risiken städtischer Seilbahnsysteme als alternative Verkehrslösungen präsentiert und diskutiert: Eröffnet wurde die Tagung von Bürgermeister Klaus LUGER und Stadtrat DI Markus HEIN. Die hochkarätigen Referenten aus dem In- und Ausland beleuchteten alle Aspekte urbaner Seilbahnen und so konnten nicht nur theoretische sondern auch praktische Erfahrungen gesammelt werden.

Seilbahnlösungen als Problemlöser stark belasteter Verkehrsräume

Die stark steigenden Bevölkerungszahlen in den Ballungsräumen und das dadurch immer stärker werdende Verkehrsaufkommen stellen eine große Herausforderung für die Verkehrsplaner dar. Urbane Seilbahnlösungen könnten eine Lösung für die Zukunft sein, denn dadurch würde sich der PKW-Verkehr in den Städten deutlich verringern. In anderen Ländern, wie etwa in Bolivien, zählen städtische Seilbahnlinien bereits zum Alltag.

Stadtseilbahnen für Graz und Linz

Im Auftrag des Linzer Gemeinderates wurde eine Machbarkeitsstudie für Linz ausgearbeitet. Die Planung sieht eine Nord-Süd-Tangentialverbindung in drei Etappen vor: vom Bahnhof Ebelsberg zum Industriegebiet, weiter zum Hafen und in Folge über die Donau bis nach Plešching. Das Projekt soll außerdem an acht Umstiegsstellen eine Verbindung mit dem ÖPNV ermöglichen.

Auch Graz beschäftigt sich mit einem urbanen Seilbahnprojekt, dessen Verlauf entlang der Nord-Süd-Achse durch die Stadt Großteils entlang der Mur führen soll. Beide Projekte sehen eine Streckenführung über Siedlungen, Betriebe und Häuser vor, was wegen der rechtlichen Bestimmungen schwierig ist. So müsste die Seilbahn in Linz, aufgrund eines notwendigen vertikalen Abstandes zu Häusern und Bauwerken, in etwa 100 Meter über dem verbauten Gebiet verlaufen.



Albert Waldhör,
Leiter



Robert Riedl,
Geschäftsführer

Die Finanzierung für die Investition und die der Betriebskosten stellen eine weitere Hürde dar.

Die Leistungsfähigkeit, sowohl von der Beförderungskapazität wie auch von der Geschwindigkeit her - kann mit einer Buslinie verglichen werden. So können mit einer modernen Umlaufbahn zwischen 2.000 und 6.000 Fahrgäste pro Stunde befördert werden.

Die Wälderbahn in Vorarlberg

In Vorarlberg gibt es derzeit auch ein konkretes Seilbahnprojekt, die „Wälderbahn“. Sie stellt die Verbindung für den ländlichen Agglomerationsraum zwischen Bregenzerwald und Dornbirn dar.

Fazit

In der Schlussrunde wurden unter Moderation von Albert Waldhör noch alle Aspekte für und gegen Seilbahnen im Urbanen Raum angesprochen.

Um zuverlässige Kosten-Nutzen-Prognosen durchführen zu können, fehlen derzeit noch die passenden Parameter, außerdem müssten auch die gegenwärtigen Förderinstrumente angepasst werden. Städtische Seilbahnprojekte gab es im deutschsprachigen Raum bereits zahlreiche, doch nur wenige wurden verwirklicht, wie z.B. jenes in Koblenz.

Untersuchungen ergaben, dass die Projekte nicht aus technischer Sicht scheiterten, sondern in erster Linie aufgrund von Vorbehalten aus der Bevölkerung und den Entscheidungsträgern. Eine wesentliche Rolle spielt dabei die städtebauliche Integration sowie die Einbindung in ein bestehendes ÖPNV-Netz.

Im kommenden Jahr, konkret am 7. März 2019, wird sich die Landesstelle OÖ der Thematik der Antriebstechnologie der Zukunft widmen. Unter dem Titel „Wasserstoff – Treibstoff der Zukunft?“ findet die Landestagung der ÖVG OÖ in der Stahlwelt der VOEST Alpine statt und wird die Realisierungschancen dieses alternativen Antriebs unter verschiedensten Blickwinkeln beleuchten und mit Erfahrungsberichten unterlegen.



Abb.: Referenten ÖVG-Forum „Seilbahnen im urbanen Raum“

Salzburg

Die ÖVG Landesstelle Salzburg hat im Jahr 2018 einige sehr interessante Veranstaltungen organisieren können. Dem mit Jahresende in Pension gegangenen Landesstellenleiter KR Gunter Mackinger ist es auch 2018 gelungen, mit seinem Team der ÖVG Landesstelle Salzburg wiederum eine Vielzahl an hochkarätigen Experten für Fachvorträge im Rahmen von Veranstaltungen der ÖVG-Landesstelle Salzburg zu gewinnen: So konnte den ÖVG-Mitgliedern ein bunter Reigen an interessanten Themen präsentiert werden.

- **03.12.2018:** „Projekt Reaktivierung und Attraktivierung der Murtalbahn“
- **13.11.2018:** „Projektvorstellung Neubau der ÖBB-Hochleistungsbahnstrecke Salzburg-Köstendorf“
- **01.10.2018:** „Der Gitzentunnel-Ein Projekt für die Zukunft?“
- **09.04.2018:** „eHighway-Elektrifizierter Straßengüterverkehr mit Oberleitung“
- **26.02.2018:** „Verkehrspolitisches Kamingespräch mit dem Bürgermeister der Stadt Salzburg DI Harald Preuner“

Die Landesstelle Salzburg der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft möchte sich auch auf diesem Wege nochmals herzlich bei unserem bisherigen Landesstellenleiter KR Gunter Mackinger, der sich mit Jahresende 2018 in die Pension verabschiedet hat, für sein unermüdliches Engagement für die ÖVG, seinen Ideenreichtum und seine Expertise in allen verkehrspolitischen Fragen bedanken.



Gunter Mackinger,
Leiter



Stefan Pfisterer,
Geschäftsführer

Steiermark

„Big data for transportation systems analysis. Challenges and opportunities“

Datum: 17. Mai 2018

Ort: TU Graz

Referent: Dr. Constantinos Antoniou
(TU München)

Prof. Constantinos Antoniou leitet seit 2016 das Institut für Vernetzte Verkehrssysteme an der TU München. Derzeit leitet Prof. Antoniou das Horizon2020-Projekt NOISES (NOvel Decision Support tool for Evaluating Strategic Big Data Investments in Transport and Intelligent Mobility Services) sowie ein DF Projekt von Fahrgemeinschaften. In all seinen Projekten fallen große Datenmengen an, die auf intelligente Weise genutzt werden. Eine allgemeine Definition von Big Data ist schwierig und erfolgt oft anhand dem 3V-Modell der Analysten von Gartner: Volume (größer werdende Datensätze), Variety (größere Komplexität der Daten), Velocity (manche Daten müssen sofort verarbeitet werden, sonst gehen diese verloren). Diesem Modell sind mittlerweile jedoch zwei wichtige Faktoren hinzuzufügen: Veracity (Sicherstellung der Datenqualität) und Value (Mehrwert durch die Information). Durch die zur Verfügung stehenden Daten kann die Verkehrsmodellierung neu gedacht und mit den zugehörigen Informationen verbessert werden. Doch dieser Schritt bedarf einer interdisziplinären Zusammenfassung von unterschiedlichen Fachgebieten (z.B. Mathematik, Statistik, Maschinelles Lernen, Computer Wissenschaft, etc.), ermöglicht jedoch eine Präzisierung und Verbesserung bestehender Modelle. Die Analyse von Social-Media Datensätzen bietet beispielsweise interessante Einblicke in die nachgefragten Aktivitäten und zeitliche Verkehrsnachfrage einer Region, genauer als dies durch Verkehrstagebücher möglich wäre. Durch die Integration von neuen Ansätzen müssen auch bisherige Modelle und deren Kalibration neu gedacht werden, um den Möglichkeiten Rechnung zu tragen. Es gilt dabei noch Problempunkte wie beispielsweise Clustering, Visualisierung und Wahrung der Privatsphäre zu bearbeiten.



Peter Veit,
Leiter



Kurt Fallast,
Geschäftsführer

“2025 ist übermorgen – wie man eine Eisenbahn zukunftsfit macht“

Datum: 14. Juni 2018

Ort: TU Graz

Referent: DI Dr. Harald Buschbacher
Samuel Niemand (SCHIGmbh)
Dr. Stefan Walter (Steiermärkische Landesregierung)

Die Eröffnung der Koralmbahn im Jahr 2025 bedingt, dass der gesamte Eisenbahnverkehr südlich der Alpen von Grund auf neu geplant wird. Zudem erfordert die Entbündelung des europäischen Eisenbahnwesens, dass Aufgabenträger nicht mehr nur die Verwaltung, sondern die Angebotsplanung von Infrastruktur bis Fahrplan wahrnehmen. Dies erzeugt eine Reihe von Schnittstellen und berührt Befindlichkeiten an vielen Stellen. Für den Fahrplan und die Infrastruktur des Jahres 2025 gelang es, diese Schnittstellen zu überwinden und ein Fahrplanangebot zu schaffen, dass nicht nur die großen infrastrukturellen Änderungen berücksichtigt, sondern die Chance nützt, den inneralpinen Bahnverkehr auf komplett neue Beine zu stellen und so ein gesamthaft besseres Angebot zu schaffen.

„Die ASFINAG: von der Verwaltung zum Dienstleistungsbetrieb“

Datum: 6. Dezember 2018

Ort: TU Graz

Referent: DI Alois Schedl (ASFINAG)

Von 2007 bis zu seinem Ruhestand 2017 leitete Herr DI Alois Schedl als Vorstandsdirektor für Technik die Geschicke der ASFINAG. Sein beruflicher Werdegang lässt erkennen, dass Herr DI Schedl den Übergang einer Straßenverwaltung des Bundes zu einem privatrechtlichen Dienstleistungsbetrieb nicht nur begleitet, sondern auch maßgeblich geprägt hat. Nunmehr sind die Kernaufgaben der ASFINAG: Operativer Betrieb der Autobahnen und Schnellstraßen, Erhaltung der dazu notwendigen Infrastruktur im Bestand, Verkehrsmanagement und Kundeninformation. Die zugehörigen Maßnahmen werden an den strategischen Zielen ausgerichtet: Erhöhung der Kundenzufriedenheit, Sicherstellung der Streckenverfügbarkeit, Verbesserung der Verkehrssicherheit, Optimierung der Leistungsstandards und Wirtschaftlichkeit. Durch die systematische Arbeit im Bereich der Verkehrssicherheit konnte in den 10 Jahren u.a. eine Reduzierung der Unfälle und Zahl der Verletzten erreicht werden. Seit 2005 erfolgt eine jährliche Erhebung eines Kundenzufriedenheits-Index und zentraler Performance Indices (basierend auf den strategischen Schwerpunkten der ASFINAG). Das Ziel dieser Maßnahmen besteht darin die KundInnen und deren Bedürfnisse besser kennen zu lernen und Maßnahmen zur Serviceverbesserung abzuleiten. In den letzten Jahren konnte die ASFINAG diesen Customer Satisfaction Index (CSI) stetig steigern und liegt damit wie auch im Performance Index in einem sehr guten Bereich. Mit der Strategie 2025+ rüstet sich die ASFINAG für die Zukunft und legt einen Schwerpunkt auf die Themen Kundenorientierung, Verfügbarkeit, Verkehrssicherheit, Verkehrsinformation und Kommunikation, Umwelt, Wirtschaftlichkeit, Stakeholder Orientierung und die Präsentation als attraktiver Arbeitgeber.

Vorschau „Systems Engineering“ am 24.1.2019 in der Aula der TU Graz

Systems Engineering ist eine geeignete Methodik Sub-optima einzelner Bereiche, die ein Systemoptimum konterkarieren, hintanzuhalten. Im Rahmen der Tagung werden nach einer grundlegenden Einführung in die Thematik Beispiele erfolgreicher Systemoptimierungen an den Schnittstellen Marktnachfrage – Zielfahrplan – Netzentwicklung, Investition – Instandhaltung, Bauen unter Betrieb, Fahrzeug – Fahrweg – Trassenpreise, gewerkeübergreifende Maßnahmenplanung vorgestellt.

Begrüßung

Frans HEIJNEN (UEEIV), Peter VEIT (TU Graz & ÖVG)

- 10:15 Der Weg zum Infrastrukturausbau
Harald BUSCHBACHER & Samuel NIEMAND (SCHIG mbH), Stefan WALTER (Stmk. Landesregierung)
- 10:45 Systems Engineering - ein interdisziplinärer Ansatz zur Realisierung komplexer technischer Systeme im Eisenbahnwesen
Dietmar ZIERL (ÖBB Infrastruktur AG)
- 11:15 EULINK ein Interface zur Standardisierung optimaler Leittechnik im Eisenbahnwesen
Frans HEIJNEN (UEEIV)
- 11:45 LCM - eine Anwendung des Systems Engineerings
Peter VEIT (TU Graz & ÖVG)
- 13:15 Investitionen in die Infrastruktur mit Blick auf Instandhaltung am Beispiel des Brenner Basistunnels
Walter ECKBAUER (Brenner Basistunnel BBT SE)
- 13:45 Systemoptimierung über Trassenpreise
Stefan MARSCHNIG (TU Graz)
- 14:15 Fahrzeug/Fahrweg - rechtliche und ökonomische Schnittstellen
Markus GIGER (BAV)
- 15:15 Abwicklung komplexer Bauprojekte, angewandtes Systems Engineering
Judith ENGEL (Flughafen Wien AG)
- 15:45 Optimierung Fahren und Bauen
Matthias LEHMANN (DB Netz AG)

Schlussworte

Bernhard KNOLL (UEEIV) & Peter VEIT (TU Graz & ÖVG)

Tirol

Nach wie vor besteht das große Problem, neue Mitglieder für die Landesstelle Tirol zu gewinnen.

Im Bundesland Tirol fehlen einerseits größere potente Unternehmungen aus dem Verkehrsbereich; andererseits gibt es zu wenig Interessenten, die auch nur dann einen Beitritt in Erwägung ziehen, wenn der anstehende Mitgliedsbeitrag vom Arbeitgeber/Verkehrsunternehmen etc. übernommen würde. Dies scheitert wiederum an der vorherrschenden allgemeinen Sparwelle in den Unternehmen und in Frage kommenden Organisationen; diesbezüglich regiert der „rote Sparstift“! Auch in Studentenkreisen sind einige Aktivitäten bisher im Sand verlaufen.

Leider hat der bisherige Geschäftsführer der Landesstelle Tirol, Herr Thorsten Neumann, seine Funktion aus beruflichen und persönlichen Gründen aufgegeben. Trotz verschiedener Bemühungen konnte bisher noch kein Nachfolger gefunden werden.

Durchgeführte Veranstaltungen

- Im Berichtsjahr lag der Schwerpunkt der Tätigkeit der Landesstelle Tirol in der intensiven Vorbereitung und Durchführung der international ausgerichteten ÖVG-Jahrestagung am 12. April 2018 in Innsbruck. Es konnte ein fachlich und wissenschaftlich ausgewogenes Programm mit jeweils kompetenten Referenten für die einzelnen Referate der beiden Themenkreise „Brennerkorridor - vorrangiges EU-TEN-Projekt“ und „Lösungen für den Regionalverkehr und Tourismus“ organisiert werden. Rund 100 Experten diskutierten in dieser traditionellen Jahrestagung der ÖVG über aktuelle Trends und Herausforderungen für das Verkehrs- und Tourismusland im Herzen des Alpenraums.
- Teilnahme des Landesstellenleiters als Experte an Sitzungen der „Aktionsgemeinschaft Brennerbahn“.

Geplante Veranstaltung 2019

- Frühjahr/Sommer 2019: Besichtigung mit kompetenter Führung einer Baustelle des Brenner-Basis-Tunnels im Raum Patsch oder in Mauls, Südtirol.



Helmut Lamprecht,
Leiter

Vorarlberg

Die Landestelle Vorarlberg hat im Jahr 2018 keine eigenen Veranstaltungen abgehalten. Das Berichtsjahr umfasst zahlreiche Projekte, die von der Landestelle begleitet, kommentiert und unterstützt wurden.

Verbindung zwischen dem Bregenzerwald und dem Rheintal

Um die Ergebnisse der Arbeit von Samuel Greber „Die Wälderbahn der Zukunft“ zu prüfen, wurde Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer, Leiter des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik an der Wirtschaftsuniversität Wien mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt. Eine Kurzfassung des Gutachtens davon kann hier heruntergeladen werden.

www.waelderbahn.at

Carsharing Caruso

Hubert Rhomberg ist Mitbegründer des genossenschaftlich organisierten Vereins. 2018 ist mit der Marktgemeinde Götzis ein wichtiger Mosaikstein auf der Carsharing-Landkarte im Ländle dazugekommen. Am 6. November 2018 hat Caruso beim ÖVG-Forum zum Thema „Wohnen & E-Mobilität“ mitgewirkt.

Information und Beispiele finden sich unter:
www.carusocarsharing.com

Güterbahnhof Wolfurt – seit Herbst 2018 im Vollbetrieb

Das Güterzentrum Wolfurt ist seit Herbst 2018 im Vollbetrieb und stärkt damit seine Position als bedeutender Logistikknoten für Vorarlberg. Durch die Lage an der Rheintalautobahn A14 und der Arlbergachse eignet es sich optimal für den Güterumschlag von der Straße auf die Schiene. Mit seiner Erweiterung wird die ÖBB-Infrastruktur dem stetig wachsenden Warenfluss in der Grenzregion zur Schweiz und zu Deutschland gerecht.

Dezember 2014: Baubeginn

Oktober 2018: Gesamtfertigstellung und Inbetriebnahme



Abb.: Eröffnungsfeier ÖBB-Terminal Wolfurt



Abb.: ÖBB-Terminal Wolfurt

Vorgesehene Veranstaltungen im Jahr 2019

Am 25. und 26. April findet in Dornbirn der Internationale DACH-Kongress statt. Unter dem Titel „**Wachsende Verkehrsströme – Ausweg durch neue Technologien? - Lösungen (nicht nur) für den Alpenraum**“ wird den Fragen nachgegangen:

Wie können neue Technologien dabei helfen, potenziell weiterwachsende Verkehrsströme besser zu bewältigen? Sind durch digitale Ansätze neben quantitativen Aspekten auch qualitative Verbesserungen – mithin sogar zu mehr Nachhaltigkeit des gesamten Verkehrsbereichs – denkbar? Welche Entwicklungen sind schon absehbar, welche verbleiben vage? Wie viele politische, administrative und gesellschaftliche Flankierungen benötigt diese Dynamik, wie viele Freiheiten verträgt sie? Die ÖVG Vorarlberg unterstützt bei der Durchführung und kümmert sich um das passende Rahmenprogramm. Weiter Informationen und Anmeldung möglich unter www.oevg.at.

Für 2019 sind keine weiteren Veranstaltungen geplant. Die ÖVG Vorarlberg ist bemüht bei verschiedenen Veranstaltungen unsere Anliegen einzubringen und die Entwicklung in diesen Bereichen voranzutreiben.

S-Bahn-Projekt FL.A.CH

Mit einem grenzübergreifenden S-Bahn-Projekt FL.A.CH sollen Liechtenstein, die Schweiz und Vorarlberg auf der Schiene besser miteinander verbunden werden. „Der Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs hat in Vorarlberg hohe Priorität. Die Erfolge der vergangenen Jahre zeigen, dass die Investitionen hier goldrichtig sind. Der Ausbau darf jedoch gerade in unserer Region vor Grenzen nicht haltmachen. Deshalb sind wir bemüht, das für die Region wichtige Bahnprojekt gemeinsam voranzutreiben und eine Realisierung bis zum Jahr 2025 zu ermöglichen“, so Landeshauptmann Markus Wallner. Informationen dazu: www.vorarlberg.at



Hubert Rhomberg,
Leiter



Bernd Spratler,
Geschäftsführer

Wien

Die Arbeit der ÖVG Wien war auch 2018 stark mit den Tätigkeiten der „Bundes“ ÖVG verknüpft. Im Jahr 2018 konnten drei Veranstaltungen von überregionaler Bedeutung mitorganisiert werden.

2019 werden wieder zusätzlich Vortragsveranstaltungen und Exkursionen organisiert. Die Zusammenarbeit mit den Landstellen Burgenland und Niederösterreich ist ein wichtiges Element, da die Verkehrsregionen dieser Bundesländer stark verknüpft sind.

08. - 09. November 2018

ÖVG-Kongress: Fahrstromanlagen

Die Kongressserie zum Thema Fahrstromanlagen greift ein Thema auf, das in internationalen Veranstaltungen nur am Rande vertreten ist. Der 2. ÖVG Kongress im November war eine Gemeinschaftsveranstaltung mit der ÖBB Infrastruktur AG. 154 Teilnehmer aus mehreren Europäischen Ländern erörterten im Technischen Museum Wien Fragen der Technologie und der Wirtschaftlichkeit von Oberleitungsanlagen der Eisenbahnen. Auf Grund des Erfolges ist geplant die Serie im zwei-Jahresrhythmus fortzusetzen.



Abb.: Leise durch die Nacht - Fahrleitungsmontage mit Akkupower

28. November 2018

Wieviel Sicherheit braucht man im Verkehr von Morgen?

Das Programm gibt das breite Spektrum des Themas Sicherheit im Verkehr wieder:

- **Verkehrssicherheit aus Sicht der Verkehrsteilnehmer**
Mag. Marion Seidenberger, ÖAMTC
- **Was erwarten Kunden an Sicherheit im Öffentlichen Verkehr**
Mag. Markus Gansterer, VCÖ
- **Der gläserne Mensch - was geschieht mit den Kundendaten?**
Dipl.-Kfm. Marcus Frantz (ÖBB)
- **Cyber Security**
Dr. Johann Pluy (ÖBB-BCC)
- **Erhöht Autonomes Fahren die Sicherheit?**
Univ. Prof. Dr. Ernst PFLEGER, Universität für Bodenkultur
- **Arbeiten in der Rückfallebene, Videopatrouille**
Manfred KUNZ, Mag. Zsejke Fastenberger-Rencsik (beide ÖBB)
- **Wege zu mehr Sicherheit beim autonomen Fahren**
Dr. Armin Kaltenegger (KfV)
- **Wie geht es weiter auf der Straße?**
Dr. Philippe Nitsche (AIT)
- **Sicherheitslösungen für Autobahnen und Schnellstraßen**
Dr. Josef Fiala (ASFINAG Service GmbH)



Abb.: Angeregte Podiumsdiskussion

3. Dezember 2018

U2/U5 - Die neue U-Bahn für Wien

Es ist wohl keine bessere Örtlichkeit für die Präsentation der Verlängerung der U2 und der neuen U5 denkbar. Wer an der Tagung nicht teilnehmen konnte, kann sich jederzeit individuell im InfoCenter Station Volkstheater informieren, Öffnungszeiten unter <https://u2u5.wien.gv.at/site/kontakt/>. In der künftigen U5-Station Volkstheater (Zwischengeschoß, Stationsausgang Burggasse) lädt eine erlebnisreiche und interaktive Ausstellung dazu ein, die Schlüsselphasen des U-Bahn-Baus zu erkunden. Highlights sind der Nachbau einer Tunnelbohrmaschine sowie die 1:1-Darstellung des Bahnsteigs einer U5-Station im neuen Design.

Die Themen der Tagung selbst waren das Linienkreuz U2/U5, Vom Generellen Projekt zur Einreichung, Grundbautechnik, Archäologie, die Rolle der Stadt Wien, Technischer Brandschutz, die „perfekte“ Ausschreibung und – sehr wichtig - Kommunikation bei Großprojekten.

Vorhaben 2019

Im Jahr 2019 ist zumindest eine Exkursion zum Wiener Hafen geplant, weitere Exkursionen und Veranstaltungen sind in Vorbereitung.

Von 25. - 26. April 2019 findet in Dornbirn der 1. DACH-Kongress statt mit dem Titel „Wachsende Verkehrsströme - Ausweg durch neue Technologien? - Lösungen (nicht nur) für den Alpenraum“. An der Vorbereitung war der Landstellenleiter Wien wesentlich beteiligt.



Rainer Wenty,
Leiter



Gerhard Gürtlich,
Geschäftsführer

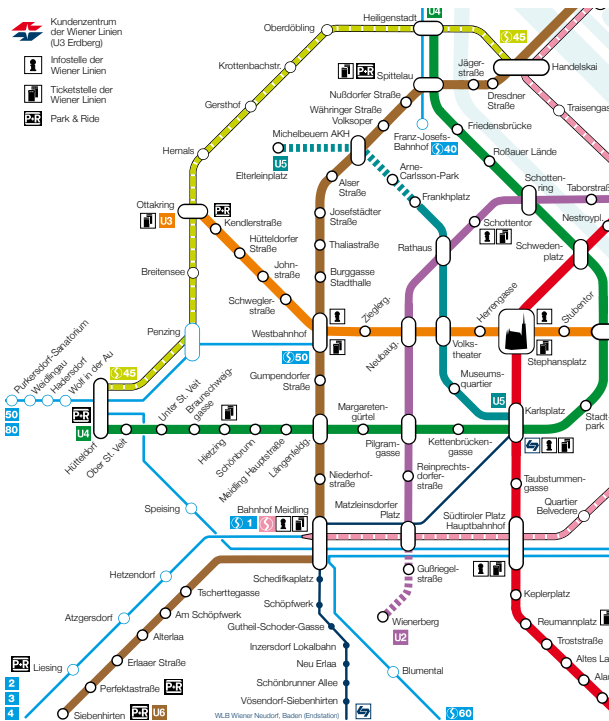


Abb.: Linienkreuz U2/U5 (Quelle Wiener Linien)

Junge ÖVG

Wer wir sind

Wir, die junge österreichische verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (kurz jÖVG), bilden die Nachwuchsorganisation der ÖVG. Mitglieder sind junge WissenschaftlerInnen bzw. junge MitarbeiterInnen aus Unternehmen, Universitäten und Gebietskörperschaften, die in unterschiedlichen Bereichen der Verkehrsbranche tätig sind.

Unser Ziel ist es, die „Jungen“ in der Verkehrswissenschaft zu repräsentieren, neue Ansichten und Blickwinkel einzubringen und die „Junge Wissenschaft“ zu fördern.

Was wir machen

Exkursion zum Flughafen Wien als Start ins Jahr 2018

Am 8. März veranstaltete die Junge ÖVG – traditionell am Vortag des Wiener Eisenbahnkolloquiums – die erste Exkursion des Jahres.

Ziel war der Flughafen Wien, wobei die Junge ÖVG von der Austro Control im 109 Meter hohen Tower des Flughafens empfangen wurde. Hautnah wurden Einblicke in den laufenden Betrieb gegeben, bei dem im Tower alle Anflüge, Abflüge und Bodenbewegungen am Flughafen koordiniert werden. Der Blick aus dem rundum verglasten Arbeitsplatz der Fluglotsen im obersten Stockwert bot uns eine eindrucksvolle Sicht auf das Flugfeld und weit in das Wiener Umland.



Abb.: Exkursion Flughafen Wien

Um dies zu erreichen, bieten wir regelmäßig Diskussionsplattformen, Veranstaltungen, Exkursionen und Möglichkeiten zu Vernetzung an. Zudem werden gemeinsam erarbeitete Standpunkte in Medien der ÖVG veröffentlicht.

175 Mitglieder sind derzeit der Jungen ÖVG beigetreten. Davon sind 72 Ordentliche ÖVG-Mitglieder, 27 Mitglieder von Firmen und 76 noch kein Mitglied der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft.

Faller- und Trasys Preisverleihung

Anlässlich der Durchführung der Transport Research Arena (TRA) in Österreich haben wir gemeinsam mit der Traktionssysteme Austria GmbH nicht nur den Peter Faller Preis, auch einen Preis für besondere wissenschaftliche Arbeiten ausgeblot

Für den zusätzlichen Preis konnten Arbeiten zum Thema: „Elektrische Antriebssysteme für den Güterverkehr der Zukunft“ eingereicht werden.

Die 20 bestbewerteten Arbeiten erhielten ein Teilnahme ticket für die TRA, die Siegerarbeit wurde zusätzlich mit 1.000 € prämiert.

Wir gratulieren herzlich den folgenden Gewinnern:

Peter Faller Preis:

DIPLOMARBEIT - Alexander Litzellachner - „Detection of Temporal Patterns and Events in Time-Dependent Acceleration Data - Using the Example of Vienna’s Metro Rails“

DISSERTATION – Stefan Walter - „Long-Term Railway Infrastructure Development - Expansion of the Integrated Timetable on Mixed-Traffic Passenger Railway Networks“

Traktionssysteme Austria Preis:

DIPOLMARBEIT - Thomas Bruckmüller - „Analyse bestehender Batteriewechselsysteme hinsichtlich Modulaufbau, Fahrzeugintegration und Wechselvorgang sowie Ableitung eines Umsetzungs Konzeptes“



v.l.n.r.: Florian Polterauer, Peter Faller, Thomas Bruckmüller, Alexander Litzellachner, Stefan Walter, Franz Hrachowitz

Stammtisch+1 mit Franz Bauer und Thomas Madreiter ein voller Erfolg

Auch im vergangenen Jahr konnten wir wieder hochkarätige Persönlichkeiten aus dem Verkehrswesen für unsere Stammtische+1 in der Gösser Bierklinik gewinnen. Im März beehrte uns ÖBB-Infrastruktur Vorstand Franz Bauer und gewährte uns sehr persönliche Einblicke in seine beeindruckende Karriere in Österreichs größtem Infrastrukturunternehmen. Im Dezember konnten wir Thomas Madreiter, Planungsdirektor der Stadt Wien für den obligatorischen zweiten Stammtisch+1 des Jahres gewinnen. Neben Einblicken in seinen beeindruckenden persönlichen Werdegang vom Bäckerlehrling zum Planungsdirektor der lebenswertesten Großstadt der Welt zeichnete er ein faszinierendes Bild der zukünftigen Herausforderungen für eine Metropole wie Wien.

Beide Top-Manager erzählten ausführlich und ohne Berührungängste von Schlüsselmomenten und Erfahrungen im Verlauf ihrer Karrieren. Darüber hinaus ließen sie auch ihre maßgeblichen Entscheidungen auf ihrem Karriereweg Revue passieren und gaben uns hilfreiche Tipps für unseren weiteren Werdegang.

Erstmals waren beide Stammtische des Jahres ausgebucht – um die familiäre Atmosphäre beizubehalten, ist die Teilnehmerzahl für die kostenfreie Veranstaltung auf 25 beschränkt.

Symposium Anlagenmanagement Infrastruktur

Am 18. Juni 2018 fand das Symposium Anlagenmanagement Infrastruktur der Jungen ÖVG und der ÖVG Landesstelle Wien statt, bei welchem die Anlagenmanagement-Strategien unterschiedlicher Verkehrsträger präsentiert wurden. Themen wie etwa die Qualität und Verfügbarkeit von Infrastruktur-Anlagen sowie Instandhaltungs- und Reinvestitionsstrategien der Verkehrsträger wurden diskutiert.

Übereinstimmung herrschte bei allen SprecherInnen, dass Anlagenmanagement nur erfolgreich sein kann, wenn in einem Unternehmen entsprechendes Leadership gegeben ist und alle Unternehmensbereiche in den Prozess eingebunden sind. Auch die Verwendung von Lebenszykluskosten als Entscheidungsgrundlage für nachhaltige Investitionen wurde bekräftigt. Neue Trends wie etwa Big Data und BIM (Building Information Modelling) rundeten die Veranstaltung ab.

Die zahlreichen TeilnehmerInnen des Symposiums schätzten insbesondere die Verkehrsträger übergreifende Sicht zum Thema Anlagenmanagement und es zeigte sich, dass sämtliche Verkehrsträger an verwandten Themen arbeiten und Potential besteht, punktuell voneinander zu lernen.



Abb.: ÖVG- Forum „Anlagenmanagement“

Wissensaustausch der Jungen ÖVG

Heuer veranstalteten wir am 20. und 21.8. unseren nunmehr 5. Wissensaustausch der Jungen ÖVG in Bludenz. Unser Programm umfasste spannende Vorträge, eine interessante Führung bei Getzner Werkstoffe in Bürs, den Besuch eines der modernsten Pumpspeicher-Kraftwerke Europas, die Fahrt mit der Montafoner Bahn und einen Ausflug in den Rutschenpark Golm. Darüber hinaus erarbeiteten wir im Rahmen eines äußerst produktiven Workshops unseren Standpunkt zu den österreichischen Klimazielen #Mission 2030. Wir

haben nicht nur die Vision 2050 geträumt, sondern auch kurz- und mittelfristig umsetzbare Maßnahmen auf dem Weg zur „fossilfreien Mobilität“ erarbeitet. Dabei sind immer wieder die Schlagwörter Kostenwahrheit, Bewusstseinsbildung, Verkehrsvermeidung, (inter)nationale und professionelle Raum- und Verkehrsplanung, Harmonisierung sowie (inter)nationale Verkehrsverbünde in Kombination mit dementsprechenden Apps (#mobility as a service) aufgetaucht.



Abb.: Besuch Fa. Getzner und Wanderung



Abb. v.l.n.r.: Mathias Landgraf, stv. Leiter; Florian Polterauer, Leiter; Johannes Kehrner, stv. Leiter; Florian Pototschnig, stv. Leiter; Stefan Walter, stv. Leiter

Veranstaltungen

Rückblickend betrachtet war das Jahr 2018 hinsichtlich der Veranstaltungen voller positiver Überraschungen. Obwohl wir uns wie jedes Jahr vorgenommen hatten, eher weniger, dafür aber größere Veranstaltungen anzubieten, ist uns nur Zweiteres gelungen. Bei den insgesamt 18 Veranstaltungen unterschiedlicher Formate konnten wir über 1.500 Teilnehmer begrüßen, womit erneut ein Rekord gebrochen wurde. Das ausschließlich positive Feedback der Besucher bestätigte die eingeschlagene Richtung.

Dank der Innovationskraft und des Engagements unserer fünf GeneralsekretärInnen war es uns möglich, folgende Veranstaltungen durchzuführen:



Thomas Kratochvil,
Geschäftsführer ÖVG-GmbH

ÖVG-Forum Die neue Seidenstraße 31. Jänner, Wien

Die Handelsbeziehungen zwischen Europa und China werden immer intensiver und machen leistungsfähige Verkehrsverbindungen notwendig. Eine „Neue Seidenstraße“ ist im Entstehen. Da gibt es einerseits die Verbindungen zu Lande auf der Schiene – sowohl Normal- als auch Breitspur – und die Verbindung über das Meer. Die ÖVG versuchte den Blick auf diese Verbindungen zu richten und den Status der jeweiligen Vorhaben zu beleuchten. Neben Vorträgen vom Botschafter der VR China in Österreich, Li Xiaosi und ÖBB-Vorstand Andreas MATTHÄ, wurde auch die entsprechende Studie der OeNB und das geplante Breitspur-Projekt vorgestellt. Diese Veranstaltung war mit 120 Teilnehmern ausbuchet.



ÖVG Forum Dieselmotor - Gibt es Alternativen? 4. April, Wien

Im Rahmen dieser Veranstaltung wurden sowohl Dieselmotoren als auch alternative Treibstoffe und Antriebssysteme sowie deren Auswirkungen auf die Entwicklung der Luftschadstoffe in Österreich dargestellt und diskutiert. Unter anderem wurde in diesem Zusammenhang auch auf die Deckung eines steigenden Energiebedarfs durch die Umstellung auf E-Mobilität eingegangen. Nach einem grundlegenden Referat von Professor GERINGER, beleuchteten auch Vertreter des Umweltbundesamtes, der Industrie und eines Energieanbieters diesen Themenbereich. Im Anschluss fand eine intensive Diskussion mit den über 50 erschienenen Teilnehmern statt.



ÖVG-Seminar Brennertunnel 11. April, Innsbruck

Zum Austausch der aktuellen Erkenntnisse im Bereich der Entwicklung, Planung, Bau und Erhaltung der Eisenbahnsysteme und Anlagen sowie der grenzüberschreitenden Betriebsführung, trafen sich Eisenbahningenieure des Infrastrukturbereichs aus den Ländern entlang des Skandinavisch-Mediterranen Korridors in Innsbruck-Igls und informierten sich über die aktuellen Entwicklungen. Dieses Seminar konnte durch Vorträge zu Erkenntnissen im Bereich der Entwicklung, Planung, Bau und Erhaltung von Eisenbahnsystemen und Anlagen am Beispiel der Realisierung des Brennerabschnitts München – Verona des Skandinavisch-Mediterranen Korridors einen enormen Mehrwert für die 100 Teilnehmer bieten. Das Seminar fand in Kooperation mit Schuster+Schuster statt.

ÖVG-Jahrestagung 2018 12. April, Innsbruck

Die ÖVG veranstaltet jedes Jahr ihre Jahrestagung in einem anderen Bundesland, das auch den thematischen Schwerpunkt für die einzelnen Vorträge vorgibt und von der jeweiligen Landesstelle inhaltlich konzipiert wird. 2018 war Tirol an der Reihe. Nach der Eröffnung durch Landeshauptmann-Stellvertreter Josef GEISLER und Bürgermeisterin Christine OPPITZ-PLÖRER referierten namhafte Vertreter aus Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung zum Tagungsthema „Verkehrs- und Tourismusland im Alpenraum: Herausforderungen für den Verkehr“. Die Teilnahme von über 80 Personen bestätigte die hohe Qualität der vom Leiter der Landesstelle Tirol, Helmut LAMPRECHT, konzipierten und gemeinsam mit Professor PRAGER moderierten Tagung.



ÖVG-Dialog Führerschein mit Ablaufdatum 23. Mai, Wien

Dieses aktuelle und kontroversielle Thema wurde mit Armin KALTENEGGER (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Kay SCHULTE (Deutscher Verkehrssicherheitsrat), Ursula ZELENKA (ÖAMTC), Verkehrspsychologe Peter JONAS, Erwin STOLZ (Universität Graz) und die Psychologin Margit HERLE aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet und diskutiert.

ÖVG-Forum City Logistik 5. Juni, Wien

Im Bereich des Güterverkehrs stellt die sogenannte „Last Mile“ für Logistiker seit jeher eine große Herausforderung dar. Die bereits überlastete Infrastruktur im verbauten Gebiet lässt diese Herausforderung noch mehr anwachsen. Eine Vielzahl an Konzepten und daraus resultierenden Maßnahmen werden somit notwendig, um einerseits die Transportaufgaben zu bewältigen und andererseits die Lebensqualität in Städten zu verbessern. In Kooperation mit dem Damen-Logistik-Club berichteten Andrea FAAST (Wirtschaftskammer Wien), Rainer SCHWARZ (DPD), Wolfgang GRAUSENBURGER (Post), Clara FELIS & Barbara OTTAWA (Hermes RadbotInnen), Immobilienentwickler Andreas LIEBSCH, Günter STEINBAUER (Wiener Linien), Manfred GRONALT (Universität für Bodenkultur) und Martin POSSET (thinkport VIENNA) von deren Erfahrungen und Erkenntnissen und stellten Lösungsansätze vor. Hitzige Diskussionen der Teilnehmer ergänzten diese Vorträge auf konstruktive Weise.



ÖVG-Forum Anlagenmanagement 18. Juni, Wien

Kapitalintensive Infrastruktur verlangt ein hochprofessionelles Management um Kosten, Qualität und Verfügbarkeit der Anlagen bestmöglich auszubalancieren. Ein wesentlicher Bestandteil der Aufgaben eines Infrastrukturbetreibers ist die Entwicklung einer ausgewogenen Instandhaltungs- und Reinvestitionsstrategie sowie der damit verbundenen effizienten Nutzung des gebundenen Kapitals. Dadurch werden mögliche Sicherheitsrisiken vermieden, die gewünschte Verfügbarkeit gewährleistet und nachhaltige Antworten auf den ständig wachsenden Kostendruck aufgezeigt. Auf Initiative der Jungen ÖVG ist es gelungen, in kompakter Form Informationen über die entsprechenden Aktivitäten verschiedener Verkehrsinfrastrukturbetreiber aus Deutschland, Österreich und der Schweiz zu hören. Namentlich seien hier Günter STEINBAUER (Wiener Linien), Christian HONEGER (ASFINAG), Markus SIMONER (Via-Donau), Gerald GÖGER (TU Wien), Stefan MARSCHNIG (TU Graz), Anna FRISEE (SBB), Michael MACH (ÖBB) und Dirk SIKORA (Leipziger Verkehrsbetriebe) erwähnt. Eine innovative Moderation ermöglichte einen intensiven Dialog mit den Teilnehmern.

ÖVG-Forum Seilbahnen im urbanen Raum 20. Juni, Linz

Der Öffentliche Personenverkehr, wie wir ihn kennen, stößt in vielen Ballungsräumen bereits an seine Grenzen. Als effiziente Ergänzung haben sich in vielen Städten rund um den Globus Seilbahnen erwiesen. Auch in Österreich – besonders in Linz und Graz – werden derzeit solche Seilbahn-Projekte diskutiert. Somit war das Linzer Rathaus als Veranstaltungsort kein Zufall. Ob und in welchem Ausmaß sich diese Alternative auch für österreichische Städte eignet, wurde im Rahmen dieser Tagung unter rechtlichen, technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Aspekten beleuchtet und diskutiert. Vorträge von Jörg SCHRÖTTNER (BMVIT), Max REICHENBACH (Karlsruher Institut für Technologie), Norbert OSTERMANN (TU Wien), Maximilian RUDORFER (HR Innoways), Christoph BREUER (kairos) Hans-Georg LEITNER (BAUCON) und Kurt FALLAST (Planum) beleuchteten Grundlagen, Erfahrungen und die genannten Projekte in Linz und Graz. Eine Podiumsdiskussion mit Vertretern von Verkehrsanbietern und Politik bildete einen spannenden Abschluss dieser mit 75 Teilnehmern ausgebuchten Veranstaltung.



ÖVG-Forum

Lösungen gegen die
Regelungswut:
Eisenbahnkreuzungsverordnung
26. Juni, Wien

Der Öffentliche Personenverkehr, wie wir ihn kennen, stößt in vielen Ballungsräumen bereits an seine Grenzen. Als effiziente Ergänzung haben sich in vielen Städten rund um den Globus Seilbahnen erwiesen. Auch in Österreich – besonders in Linz und Graz – werden derzeit solche Seilbahn-Projekte diskutiert. Somit war das Linzer Rathaus als Veranstaltungsort kein Zufall. Ob und in welchem Ausmaß sich diese Alternative auch für österreichische Städte eignet, wurde im Rahmen dieser Tagung unter rechtlichen, technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Aspekten beleuchtet und diskutiert. Vorträge von Jörg SCHRÖTTNER (BMVIT), Max REICHENBACH (Karlsruher Institut für Technologie), Norbert OSTERMANN (TU Wien), Maximilian RUDORFER (HR Innoways), Christoph BREUER (kairos), Hans-Georg LEITNER (BAUCON) und Kurt FALLAST (Planum) beleuchteten Grundlagen, Erfahrungen und die genannten Projekte in Linz und Graz. Eine Podiumsdiskussion mit Vertretern von Verkehrsanbietern und Politik bildete einen spannenden Abschluss dieser mit 75 Teilnehmern ausgebuchten Veranstaltung.



ÖVG-Kongress

Die Bedeutung des österr. Eisenbahnsektors
11.- 12. Oktober, Wien

Anlässlich des österreichischen Vorsitzes im Rat der Europäischen Union wurde von den drei Kooperationspartnern, Fachverband Schienenbahnen, Schieneninfrastruktur GmbH und Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft die Idee zu diesem Kongress geboren. Der heimische Schienenverkehr im Allgemeinen, die Eisenbahnunternehmen, -industrie und die diesbezüglichen Forschungseinrichtungen besitzen einen ausgezeichneten internationalen Ruf, der weit über die Grenzen hinausgeht. Darüber, aber auch über die Herausforderungen der Branche wurde an zwei Tagen berichtet und diskutiert. Die Namen aller Vortragenden zu nennen, würde den Rahmen dieses Berichts sprengen. Der größte Teil der Führungsebene der heimischen Verkehrswirtschaft und -industrie war vertreten und nützte auch die Pausen für interessante Branchengespräche. Über 180 Teilnehmer konnten wir an diesen beiden Tagen begrüßen.





Vienna Railway Forum: Sustainable Urban Railways 5.-7. November, Wien

Zum mittlerweile vierten Mal kamen Vertreter und Partner der Weltbank auf Einladung der ÖVG, der Wirtschaftskammer und des Finanzministeriums nach Wien und hatten die Gelegenheit, sich über neue Entwicklungen im Schienenverkehr und damit verbundenen Projekten zu informieren. Das Programm umfasste in gewohnter Weise Vorträge, Diskussionen und Exkursionen.

ÖVG-Forum E-Mobilität & Wohnen 6. November, Wien

Im Rahmen dieser vom Arbeitskreis E-Mobility konzipierten Veranstaltung wurden die derzeit großen Hürden für die Errichtung von Ladeanlagen in Bestandgaragen mit Vertretern der Wissenschaft, Energieanbieter und Immobilienbranche diskutiert. Ziel war es, im Rahmen des Dialogforums Ansatzpunkte und Vorgangsweisen zu entwickeln, um die bestehenden Blockaden bei der Stromversorgung von E-Autos am Wohnort zu überwinden. Die in den Workshops entstandenen Ergebnisse werden die Grundlage für weitere Entwicklungen bilden.



ÖVG-Kongress Fahrstromanlagen 8.-9. November, Wien

Bereits zum zweiten Mal trafen sich über 150 Experten der Eisenbahninfrastruktur, Forschung und Industrie aus Österreich und Nachbarländern, um über Entwicklungen und Neuerungen im Bereich der Fahrstromanlagen zu informieren und diskutieren. Ein Themenschwerpunkt lag dieses Mal bei der Nachwuchssicherung, welcher auf eine innovative Weise im Rahmen der Abendveranstaltung in Form von Videoprojekten aufgearbeitet wurde. Ein ganz besonderer Dank gilt an dieser Stelle Franz KURZWEIL und seinem Team, denen es wieder gelungen ist, die für diese Disziplin relevanten Vertreter aus Theorie und Praxis zu vereinen und für einen erfolgreichen Kongress im Technischen Museum in Wien zu sorgen.



ÖVG-Forum RRTM - Technologie für Straße und Schiene 15. November, Wien

Im Zuge der Veranstaltung fand sowohl die zweite Präsentation der Arbeitsergebnisse des ÖVG-Arbeitskreises Rail & Road Traffic Management (RRTM) als auch eine Reihe von Vorträgen hervorragender Persönlichkeiten rund um den thematischen Fokus „Automatisiertes Fahren“ statt. Nach dem Einführungsvortrag von Peter SCHÖGGL (AVL) referierten und diskutierten Vertreter von ÖBB, ASFINAG, SCHIG, Wiener Linien, Siemens, Kapsch und Thales. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen und Kurzfassungen der Vorträge wurde – bereits beim ersten RRTM-Forum – in Form eines umfangreichen Tagungsbandes publiziert.



ÖVG-Forum Wege zur Realisierung des Paradigmenwechsels im Verkehr 20. November, Wien

Städte und Kommunen stehen heute vor wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Problemen, die zukunftsweisende Lösungen brauchen. Von einem Paradigmenwechsel ist immer häufiger die Rede. Was dieser bedeuten, wie lange es dauern und wie er umgesetzt werden kann, wurde aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet und offen diskutiert. Interessante Ansätze wurden unter anderem von erfahrenen Expertinnen und Experten wie Heinz KLOSS, Annegret MICHLER, Sylvia LEODOLTER, Nikolaus IBESICH, Bernhard INNINGER, Helmut KOCH und Günter STEINBAUER eingebracht. Diese Veranstaltung war der mittlerweile vierte Teil einer vom Arbeitskreis Verkehrsträger unter der Leitung von Hermann KNOFLACHER konzipierten Serie.



ÖVG-Forum

Wieviel Sicherheit braucht man im Verkehr von Morgen

28. November, Wien

Das Sicherheitsbedürfnis der Reisenden steigt aufgrund technologischer Entwicklungen, wie Digitalisierung, Automatisierung uvm. von Tag zu Tag. Auf Initiative der ÖBB-Infrastruktur und in enger inhaltlicher Zusammenarbeit mit weiteren Verkehrsträgern entwickelte die ÖVG diese Veranstaltung um aufzuzeigen, mit welchen Strategien man diesem Sicherheitsbedürfnis begegnen kann. In den Themenblöcken „Was ist uns die Sicherheit wert?“, „Mensch & Digitalisierung“ und „Innovation & Zukunft der Sicherheit“ referierten und diskutierten Branchenkenner wie Franz SEISER, Gerhard GÜRTLICH, Manfred REISNER, Andreas MANDL, Marion SEIDENBERGER, Markus GANSTERER, Wolfgang HAMMERSCHMIDT, Klaus SCHIERHACKL, Peter KLEINSCHUSTER, Hans VOGT, Marcus FRANTZ, Johann PLUY, Ernst PFLEGER, Manfred KUNZ, Zsejke FASTENBERGER-RENCSIK, Armin KALTENEGGER, Philippe NITSCHKE, Josef FIALA, Christian SAGMEISTER und Andreas MATTHÄ.



ÖVG-Forum

U2/U5 - Die neue U-Bahn für Wien

3. Dezember, Wien

Im zweiten Teil dieser Veranstaltungsserie standen die Themen Planung, Ausschreibungen und mediale Begleitung im Vordergrund. Auftraggeber, Planer und Vertreter der Verwaltung wie Martin HRUNEK, Bernhard SCHREITL, Thomas HERZFELD, Michaela RODT, Peter LENZ, Stefan HEIDLMAJR und Ingo HEEGEMANN gaben einen Überblick über die notwendigen Schritte zur erfolgreichen Umsetzung, wobei Christoph ÖLLERER auch die archäologischen Aspekte darstellte. Johanna GRIESMAYR erläuterte abschließend die für ein derartiges Großprojekt notwendigen Kommunikationsmaßnahmen. Wie bereits beim ersten Teil der Serie wurde die Raumkapazität im U2/U5-Infocenter ausgeschöpft.



ÖVG-Forum Lösungen gegen die Regelungswut II 6. Dezember, Wien

Nachdem 2017 im ersten Schritt viele Beispiele für diese Regelungswut dargestellt wurden, widmete man sich in der oben erwähnten Veranstaltung dem Thema Eisenbahnkreuzungen. Im Dezember 2018 wurde dann der Schwerpunkt auf die „Technischen Regelungen“ gelegt. Experten wie Klaus GSTETTENBAUER, Josef DOPPELBAUER, Andreas NETZER, Michael LUCZENSKY, Hans WEHR, Dieter ALTENBURGER, Robert GRADWOHL, Klaus GARSTENAUER, Christian BIESTER und Ulrich PUZ widmeten sich in diesem Rahmen vor allem den Lösungsansätzen im Zusammenhang mit den zeitraubenden Zulassungs- und Bewilligungsverfahren. Wie bereits bei den beiden vorangegangenen Veranstaltungen war der Teilnehmer-Ansturm überwältigend.

Unsere Arbeitskreise

Eisenbahntechnik (Fahrweg)

Im Jahresbericht 2017 wurde die Arbeitsweise des Arbeitskreises Fahrweg (Eisenbahntechnik) ausführlich dargestellt und soll deshalb nicht nochmals beschrieben werden.

Die Regelung der Arbeitssitzungen sowie die Abfolge der internationalen Veranstaltungen wurde beibehalten. So wurden wieder vier Arbeitssitzungen abgehalten und darüber hinaus Sitzungen des Organisationskomitees zur Vorbereitung der mehrtägigen Veranstaltung in Salzburg, die nach dem bisher üblichen Abstand von 4 Jahren im Herbst 2019 stattfindet.

Außerhalb dieses Rahmens wurde am 8. und 9.11.2018 eine gut besuchte Tagung über Fahrleitungen und Fahrleitungssysteme im Technischen Museum abgehalten.

Die regelmäßigen Arbeitssitzungen wurden zu folgenden Terminen abgehalten:

- **22.03.2018 in der ÖBB - Unternehmensleitung**
Themen: Rad - Schiene – Interaktion; Meß – Auswertetechnik zur Fahrzeugbeurteilung
- **14.06.2018 bei Wiener Linien, U2/U5 Forum Volkstheater**
Themen: Vibroakustische Schienenzustandserfassung und Restlebensdauer von Stahlbrücken – u.a. Otto – Wagner - Brücken der Wr. Stadtbahn
- **10.10.2018 bei Voest – Alpine – Railway – Systems, Zeltweg**
Themen: Unternehmensdarstellung; Switch – die Weiche der Zukunft, Vorbereitungsstand der Tagung Herbst 2019
- **22.11.2018 ÖBB – Unternehmensleitung**
Themen: „Die Zukunft der Bahn – Hat die Bahn Zukunft?“ ; Technologieerneuerungen in der IT.

Vorbereitet wurde außerdem der Wechsel des Leiters des Arbeitskreises, der wegen Erreichens einer über das normale Maß hinausgehenden Altersgrenze. Darüber soll aber im nächsten Jahresbericht geschrieben werden.

Dem Autor dieser Zeilen (und bisherigen Leiter) bleibt zum Schluss noch Dank zu sagen an Präsidium und Mitarbeiter der ÖVG, sowie den Mitgliedern des Arbeitskreises und seiner Unterstützer.

Für die Zukunft ein herzliches und aufrichtiges „GLÜCK AUF“!



Helmut Heinitz
Leiter



Gérard Presle,
stv. Leiter



Franz Bauer,
neuer Leiter

e-mobility

Abgehaltene Veranstaltungen:

Sitzungen:

- 23.03.2018 16. Arbeitskreis Sitzung, Wiener Stadtwerke
- 19.10.2018 17. Arbeitskreis Sitzung, Wiener Stadtwerke
- 06.11.2018 ÖVG-Forum „Wohnen und E-Mobilität“
Notarion, Wien

Aktivitäten 2018

ÖVG-Forum „Wohnen und E-Mobilität“

Themenschwerpunkte der Tagung:

- Hürden und Lösungen für die Errichtung von E-Mobilitäts-Infrastruktur in Bestandsgebäuden
- Nutzungspotenziale für Ladeinfrastruktur im Wohnbau – Wie kann man die Auslastung sicherstellen?

Die Themen wurden durch Impulsvorträge erörtert und im Rahmen eines Dialogforums diskutiert. Zielgruppen der Veranstaltungen waren Interessensvertretungen, Hausverwaltungen & Immobilienwirtschaft, Bauträger, Verwaltung, Energiewirtschaft und Mobilitäts-Betreiber. Folgende Aspekte und Themen wurden u.a. diskutiert:

- Ergebnisse der ersten Pilotprojekte zur Errichtung von Ladeinfrastruktur in Bestandsgaragen
- Die größten Hindernisse bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur in Bestandgaragen für die Hausverwaltungen
- Wo liegen die Herausforderungen beim Aufbau von Ladeanlagen für die Energieversorger
- Aktuelle Initiativen des BMVIT zum Aufbau von Ladeinfrastruktur in Bestandgaragen
- E-Mobilitäts-Gesamtlösungen im Wohnbau

Bereits im Jahr 2015 wurden die ersten Impulse für die geplante Tagung gesetzt, die das Thema Wohnen und Elektro-Mobilität näher zusammen zu bringen soll. Neben den existierenden Hürden bei der Errichtung von E-Mobilitäts-Infrastruktur in Bestandsgebäuden wurden auch Aspekte der Shared Mobility und E-Mobilitäts-Gesamtlösungen im Wohnbau erörtert. Das Thema wird im Arbeitskreis weiter behandelt.



Harald Frey,
Leiter



Walter Slupetzky,
stv. Leiter

Positionspapier E-Mobilität für Individual- & Güterverkehr

Der Arbeitskreis hat im vergangenen Jahr das Positionspapier E-Mobilität für Individual- & Güterverkehr finalisiert. Die Mitglieder des Arbeitskreises erachten es als dringend notwendig, Elektromobilität als wesentlichen Baustein hin zu einem nachhaltigen und nutzerInnenorientierten Verkehrssystem bei gleichzeitiger Stärkung des Umweltverbunds (öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr) verstärkt in den Fokus zu stellen. Bisher beschränkten sich E-Mobilitätsmaßnahmen in Österreich fast ausschließlich auf „Pull-Faktoren“. Weltweit setzen jedoch Staaten und Städte zunehmend auf „Push-Maßnahmen“ um den Einsatz von E-Mobilität zu beschleunigen – diesen Weg will das vorliegende Positionspapier unterstützen.

Die Inhalte des Positionspapiers (Policy Paper) umfassen die Beschreibung der Ausgangssituation der Elektromobilität in Österreich sowie die inhaltliche Zielsetzung. Das Papier definiert die in mehreren Sitzungen des Arbeitskreises diskutierten Maßnahmen für Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur & Bewusstseinsbildung zur Erhöhung des Anteils der Elektromobilität im Gesamtverkehrssystem.

Die aus Sicht des Arbeitskreises notwendigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, die eine stärkere Diffusion von E-Fahrzeugen und der E-Antriebstechnologie ermöglichen, werden dargestellt. Das Positionspapier legt Maßnahmen für Politik und Verwaltung insbesondere im Sinne der klimapolitischen Zielsetzungen dar.

In den Arbeitskreissitzungen wurden darüber hinaus Vorträge u.a. zu diesen Themen präsentiert und diskutiert:

- **Wien Mobil Stationen (Wiener Linien)**
- **Ladeoptimierung in lokalen Distrikten & erneuerbarer Energiemarkt**
- **1000x Laden – Ladestationen in Wien (Wien Energie)**

Geplante Veranstaltungen 2019

Im Jahr 2019 werden im Rahmen der geplanten Arbeitskreissitzungen relevante Themenbereiche mittels Impulsvorträgen aufbereitet, breit diskutiert und für eine geplante Tagung im Jahr 2020 vorbereitet. Neben dem Fokus auf E-Mobilität im Personenbereich und deren Schnittstelle zum öffentlichen Verkehr, soll auch das Themenfeld Gütermobilität, sowie eine Fortsetzung zur Thematik Ladeinfrastruktur im Wohnbau und E-Multimodalität erörtert werden.

Intermodaler Transport

Arbeitsschwerpunkt 2018 - Neuordnung

Der Schwerpunkt der Tätigkeiten im Jahr 2018 lag in einer inhaltlichen und organisatorischen Neuordnung des Arbeitskreises. Durch die zu Beginn 2018 beschlossene Zusammenlegung der bisherigen Arbeitskreise „Kombinierter Verkehr“ und „Logistik“ wurde im Rahmen einer Kleingruppe die neue Ausrichtung des Arbeitskreises definiert:

- FOKUS des Arbeitskreises:
Intermodaler Gütertransport mit Fokus auf den kontinentalen europäischen Transportabschnitt (Verkehre innerhalb Europas).
- ZIELSETZUNGEN: Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs verbessern, innovative Kooperationsmodelle entwickeln, Umsetzung einer „industriellen Produktionsform“ im „Kombinierten Verkehr“ vorantreiben.
- DENKANSATZ: Weiterentwicklung des bestehenden Intermodal-Systems, die Nutzung von Skaleneffekten, die Weiterentwicklung von kooperativen Modellen in der Industrie, die Implementierung neuer Technologien zur Verbesserung insbesondere der Datennetzwerke sowie die Weiterentwicklung der verwendeten Hardware (Waggon, Ladeeinheit, Terminal etc.) für mehr Kompatibilität und Effizienz im System. Wesentlich dabei ist immer die Systemkompatibilität, um die Planungs- und Investitionssicherheit im bestehenden System zu gewährleisten
- ZIELGRUPPE: Aktive Akteure bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, Operateuren, Terminals und Spediteuren

Grundkonzeption des neuen Arbeitskreises soll es sein, die Praxis und die Theorie gleichermaßen einzubinden. Der neue Arbeitskreis soll eine Brücke zwischen theoretischen Überlegungen und Arbeiten auf dem Gebiet intermodalen Transports und den Erfahrungen bzw. den Bedürfnissen der Praxis zum Austausch in beide Richtungen bilden.

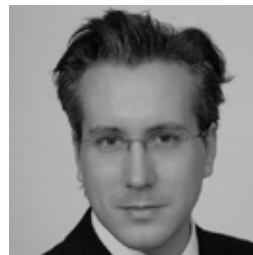
Aus der praktischen Erfahrung konnten zu den einzelnen Themenkomplexen schon einige Fragestellungen identifiziert werden:



Erich Possegger
Leiter



Marko Koren
stv. Leiter



Martin Posset
stv. Leiter

- Hardware (Waggons, Ladeeinheiten, Vor- und Nachlauf) - Optimierung der Schnittstelle zwischen Ladeeinheit, Waggon und Terminal
- Daten und Datennutzung – durchgängige Informationsketten
- Geschäfts- und Kooperationsmodelle der Zukunft
- Grundlagen für Mengen und Güterströme

Die enge Zusammenarbeit mit der Vereinigung combinat und der rege Erfahrungsaustausch mit wichtigen Akteuren der Intermodal-Branche sollen erhalten bleiben und auch ausgebaut werden.

Der Arbeitskreis möchte sich bewusst auf das Thema „Intermodaler Transport“ konzentrieren, um den Fokus und damit auch den Nutzen sowohl für die VertreterInnen aus der Theorie wie auch den Nutzen für die PraktikerInnen zu gewährleisten.

STRUKTUR UND ORGANISATION DES ARBEITSKREISES für 2019

Aufgrund der beschriebenen inhaltlichen Schwerpunkte ist vorgesehen, den Arbeitskreis ab 2019 in zwei Arbeitsgruppen zu teilen:

Arbeitsgruppe Praxisdialog Intermodaler Verkehr:

Diese Gruppe hat ihren Schwerpunkt auf den inhaltlichen Fragestellungen aus dem Bereich Kombiniertes Verkehr. Neben der Diskussion und Erarbeitung in der eigenen Gruppe soll diese auch als Plattform für den Informationsaustausch zwischen Theorie und Praxis dienen. Beispiele wären etwa die Vorstellung von wissenschaftlichen Arbeiten aus dem Gebiet „Kombiniertes Verkehr“ gegenüber einem Fachpublikum mit Diskussionsmöglichkeiten oder das Einbringen von Forschungsbedürfnissen aus der Praxis - ebenfalls fokussiert auf die oben genannten Schwerpunkte.

Der TeilnehmerInnenkreis setzt sich vornehmlich aus den bisherigen TeilnehmerInnen des Arbeitskreises Kom-

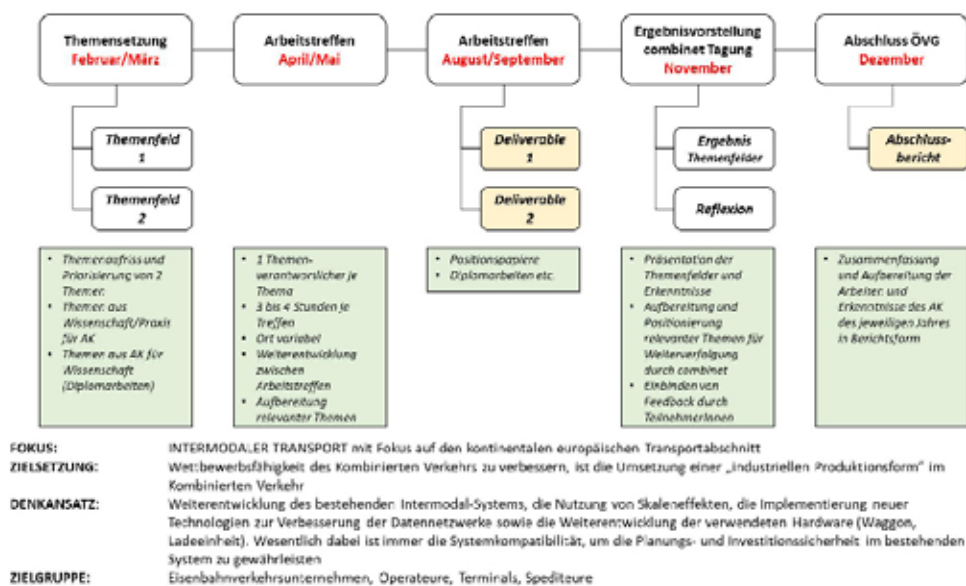
biverkehr sowie noch zu definierende VertreterInnen aus der Wissenschaft zusammen. Die Arbeitsgruppe wird als offene Gruppe geführt. Dementsprechend können sowohl ÖVG-Mitglieder als auch Nicht-ÖVG-Mitglieder mitarbeiten.

Arbeitsgruppe Verkehrsprognosen:

Diese Gruppe soll sich mit dem Thema Prognosedaten und deren praktischen Einsatz beschäftigen. Teilnehmerkreis sind die bisherigen Mitglieder des Arbeitskreises Logistik sowie ausgesuchte Vertreter der Praxis (idealerweise aus der Gruppe Praxisdialog) sowie weitere noch zu definierende Experten zu dem Thema. Diese Gruppe arbeitet eigenständig, es erfolgt aber ein Informationsaustausch mit dem übrigen Arbeitskreis.

Arbeitsweise:

Geplant ist, je Arbeitsgruppe jeweils zwei bis drei Arbeitssitzungen pro Jahr durchzuführen. Eine vierte Sitzung soll dann mit beiden Gruppen gemeinsam erfolgen, um die Ergebnisse untereinander auszutauschen. Bei diesem Meeting wird dann auch die Vorlage an die Generalversammlung der ÖVG vorbereitet und auch das Arbeitsprogramm für das kommende Jahr festgelegt, welches dann ebenfalls bei der Generalversammlung vorgestellt und beschlossen wird. Diese Arbeitsweise ist als jährlicher Zyklus geplant, um die Kontinuität sicherzustellen.



Nachhaltige Infrastruktur

Aktivitäten 2018

Gemeinsam mit dem Städtebund und den Wiener Linien hat der Arbeitskreis Verkehrsträger seine Veranstaltungsreihe zum Paradigmenwechsel im Jahr 2018 fortgesetzt.

Die eintägige Veranstaltung mit dem Titel „Wege zur Realisierung des Paradigmenwechsels im Verkehr“ hat die unterschiedlichen Strategien bei der Umsetzung des Paradigmenwechsels in der Praxis anhand verschiedener, gut dokumentierter Beispiele aus der Praxis aus Städten wie Wien, Salzburg und München zusammengefasst.

Städte und Kommunen stehen heute vor wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Problemen, die zukunftsweisende Lösungen brauchen. Der Mobilitätswandel spielt dabei eine zentrale Rolle. Die Umsetzung erfordert jedoch nicht nur Ziele, sondern Fachwissen und qualifizierten Umgang mit Recht und Finanzen ebenso, wie das Vermeiden von Lösungen, die kurzfristig attraktiv erscheinen, aber mittel- und längerfristig zu einem Rückschlag führen.

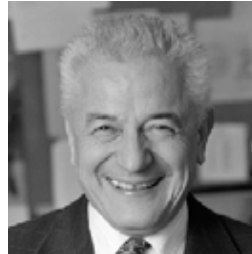
In der Veranstaltung wurde neben den Vorträgen Fragen und Diskussionen ausreichend Zeit gewidmet. Dabei wurde klar, dass zwar immer häufiger von einem Paradigmenwechsel gesprochen wird, was dieser bedeutet, wie lange es dauern und wie er umgesetzt werden kann, stark von den involvierten Personen abhängt.

Darüber hinaus wurden auch die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, wie die soziale Verträglichkeit und globale Fakten, wie die Rolle der Klimakrise für den Paradigmenwechsel diskutiert.

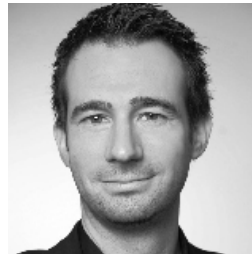
Die Ergebnisse dieser Tagung sollen gemeinsam mit der Vorgegangenen, welche die „Werkzeuge für den Paradigmenwechsel im Verkehrswesen“ behandelt hat in Buchform publiziert und der breiten Fachöffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Geplante Aktivitäten 2019

Der AK Verkehrsträger plant für das Jahr 2019 eine eintägige Veranstaltung zum Thema „Faktencheck Klimaziele Verkehr“. Die viel diskutierten Ziele im Verkehrssektor sind nur über eine grundlegende Umstrukturierung der Bedeutung der Verkehrsträger erreichbar.



Hermann Knoflacher,
Leiter



Harald Frey,
stv. Leiter

Nachrichtenverkehr

Die ÖVG befasst sich mit allen Belangen des Personen-Güter- und Nachrichtenverkehr sowie der Logistik. Im Arbeitskreis Nachrichtenverkehr wollen wir uns daher dessen Bedeutung, Wert und Stellung im 21. Jahrhundert nähern und aufzeigen. Im September 2018 wurde mit dem Kick-off-Meeting gestartet.

Der Nachrichtenverkehr wird stark beeinflusst von der Digitalisierung. Der Begriff Digitalisierung ist zu eng gefasst um den Nachrichtenverkehr im 21. Jahrhundert ganz und eindeutig zu erklären. Im Arbeitskreis wird die Digitalisierung und das Wissen der Neurowissenschaften zusammengeführt. Die Neurowissenschaften mit ihrem Gedankengut erweitern und befruchten die Digitalisierung erheblich.

Folgende Definition wurde für die „**digitalen Neurowissenschaften**“ aus den Definitionen für die Digitalisierung und den Neurowissenschaften hergeleitet:

Unter **Digitalisierung** versteht man allgemein die Aufbereitung von Informationen zur Verarbeitung oder Speicherung in einem digitaltechnischen System. Die Informationen liegen dabei in beliebiger analoger Form vor und werden dann, über mehrere Stufen, in ein digitales Signal umgewandelt, das nur aus diskreten Werten besteht (Quelle: Wikipedia).

Als **Neurowissenschaften** (seltener auch Singular: Neurowissenschaft) werden die naturwissenschaftlichen Forschungsbereiche bezeichnet, in denen Aufbau und Funktionsweise von Nervensystemen untersucht werden. Aufgrund der vielfältigen verwendeten Methoden wird neurowissenschaftliche Forschung von Wissenschaftlern aus verschiedenen Disziplinen wie etwa Physiologie, Psychologie, Medizin, Biologie, Informatik oder Mathematik betrieben (Quelle: Wikipedia).

Als **digitale Neurowissenschaften** werden einerseits die naturwissenschaftlichen Forschungsbereiche bezeichnet, in denen Aufbau und Funktionsweise von Nervensystemen untersucht werden und andererseits die technischen Entwicklungen und Forschungen der Digitalisierung. Die gegenseitigen Abbildungen und Beziehungen sind aufzuzeigen und darzustellen.



Norbert Hempel,
Leiter

Digitale Erweiterungen in der Sensorik und Aktorik sind bereits seit geraumer Zeit Stand der Technik. Dabei ist die Digitalisierung bereits den menschlichen Sinnen in vielen Bereichen überlegen.

Von großer Bedeutung ist das Auslagern oder „Outsourcen“ der Gedankengänge und Logiken des Homo sapiens auf Prozessoren, Sensoren und Aktoren. Der Mensch erschafft dabei eine digitale Welt, die immer größer wird. Big Data kombiniert mit Algorithmen.

Die letzten Jahrhunderte waren dadurch geprägt, dass die menschliche Kraft durch Maschinen ersetzt wurde. Beispiel: ein moderner Arbeitszug von Plasser & Theurer beim Bau oder Instandhaltung von Gleisinfrastruktur im Vergleich zu den Anfängen der Schienenverlegung.

Mit den digitalen Neurowissenschaften wird nicht die Kraft der Menschen sondern sein Know-how, sein Wissen, seine Erfahrung digital transformiert.

Die wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Dynamik soll natürlich auch im Arbeitskreis analysiert werden. Bei der Substitution der Kraft verschwanden Arbeitsbereiche, neue wurden aufgebaut. Komplette neue Industrien entstanden und Menschen konnten Dinge tun, die vorher undenkbar und unmöglich waren (fliegen, Auto fahren, modern bauen, telefonieren, modern reisen, modern produzieren,). Wir haben Produkte, die vor einiger Zeit unvorstellbar waren und stehen vor einem erneuten Wandel.

Konkrete Themen des Arbeitskreises werden:

- **Ist Internet ein „Pfusch“?**
Lässt sich das Internet verbessern? Durch Internet 2.0? Bringt die Blockchain Technik die gewünschte und erforderliche Sicherheit?
- **Entwicklung von digitalen Zwillingen (Beispiel DB)**
Lässt sich für alles und jeden ein digitaler Zwilling anlegen?
- **Wie sieht der Nachrichtenverkehr im 21. Jahrhundert aus?**
Wird es neue Infrastrukturen geben? Wird sich die Quantenkommunikation durchsetzen?
- **Die Weiterentwicklung der „Augmented Reality (AR)“ und der „Virtual Reality (VR)“**
und Beschreibung von Anwendungen im ÖVG Umfeld
- **Die Bedeutung der digitalen Neurowissenschaften für unsere Gesellschaft und Wirtschaft.**

Wir werden uns der Bedeutung und der Stellung des Nachrichtenverkehrs im 21. Jahrhundert auf zwei Herangehensweisen nähern. Anmerkung: Mit Bescheidenheit und Demut, da wir noch 81 Jahre vor uns haben.

- **Extrapolation aus dem Vorhandenen, dem aktuellen Stand der Technik**
- **Wir begeben uns ins Jahr 2150. Was braucht der Mensch für eine gute Existenz? Welche technischen Mittel sind ihm, ohne Betrachtung der aktuellen, dabei hilfreich?**

Der Arbeitskreis trifft sich alle drei Monate. Virtuelle Teilnehmer sind gerne willkommen.

DI Norbert Hempel

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Arbeitskreis "Öffentlicher Personennahverkehr" (ÖPNV) lud zur Kick-off Veranstaltung am 21. Juni 2018 ein. Erfreulicherweise gab es bereits bei diesem ersten Treffen reges Interesse am neu formierten Arbeitskreis. Unter den etwas mehr als 20 Teilnehmern waren sowohl Vertreter von Nahverkehrsbetreibern, aus dem universitären Bereich, Planungsbüros, Interessensvertretungen aber auch Vertreter von Gebietskörperschaften sowohl aus dem Raum Wien wie auch aus den Bundesländern vertreten.

Gemeinsam wurden die künftigen Themen- und Arbeitsschwerpunkte des Arbeitskreises festgelegt. Zu folgenden Themengebieten wird es eigenständige Arbeitsgruppen geben:

Arbeitsgruppe „Zukunft der Mobilität“

Leitung: Prof. Dr. Astrid GÜHNEMANN (Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur, Wien)

Schwerpunktmäßig wird sich die Arbeitsgruppe mit

- Mobility as a Service (MaaS) – Chancen, Barrieren, Kooperationsmodelle sowie
- Auswirkungen der Automatisierung auf den ÖPNV in Ballungsräumen beschäftigen.

Nach einer Bestandsaufnahme, die aufzeigen soll, welche Systeme es gibt bzw. was derzeit überhaupt möglich ist, werden folgende Fragestellungen rund um das Schwerpunktthema MaaS behandelt:

- **Chancen:** Welche Erwartungen gibt es an Systeme der Zukunft? Wie groß ist das Verlagerungspotential zum (vom?) ÖPNV
- **Barrieren:** Datenverfügbarkeit, -zugang, Kooperationsanfordernisse
- **Kooperationsmodelle:** Wie können diese gestaltet werden, wer ist zuständig?

Auch beim Schwerpunktthema Auswirkungen der Automatisierung auf den ÖPNV in Ballungsräume werden zunächst aktuelle Entwicklungen, derzeitige Forschungsinitiativen oder etwa rechtliche Rahmenbedingungen im Sinne einer Bestandsaufnahme ermittelt.



Ruth Boyer,
Leiterin



Johannes Kehrer,
stv. Leiter

Danach sollen folgende Fragestellungen näher betrachtet werden:

- **Chancen:** Welche Verbesserungspotentiale bieten automatisierte Fahrzeuge für den ÖPNV in Ballungsräumen, z.B. hinsichtlich Bedienung „letzte Meile“ im suburbanen Raum, Kosten, Bedienqualität?
- **Risiken:** Welche Herausforderungen und Risiken entstehen durch die Automatisierung im IV und ÖV, z.B. hinsichtlich Verlagerung von Verkehren, Verkehrssicherheit, Ausfallsicherheit, persönlicher Sicherheit, Zugänglichkeit, sozialer Ausgewogenheit
- **Politische Randbedingungen:** Welche rechtlichen und politischen Randbedingungen sind notwendig, um weiterhin einen erfolgreichen ÖV zu gewährleisten?

Arbeitsgruppe „Wachstumshemmnisse im ÖPNV“

Leitung: FH-Prof. Dr. Michael BOBIK, Dipl.-Ing. Marcel KALISCH (Fachbereich für Eisenbahnwesen, Verkehrswirtschaft und Seilbahnen, TU Wien)

Die Motivation der Arbeitsgruppe zur Identifizierung von Wachstumshemmnissen sowie Formulierung von Lösungsansätzen ergibt sich aus den vertikalen Zielformulierungen, welche von der Pariser Klimakonferenz über EU- und nationale Ziele abgeleitet eine drastische Verlagerung auf und somit Wachstum des ÖPNV bedingen.

Die Arbeitsgruppe widmet sich dabei vordergründig Wachstumshemmnissen des ÖPNV aus Sicht des Fahrgasts, wobei diese nach

- Ursächliche Ausprägung des Hemmnisses (bspw. technisch, organisatorisch, etc.)

- Zeitliche Ausprägung des Hemmnisses (je nach Mobilitätsphase bspw. in der Entscheidungsphase, während der Wegephase, etc.)

klassifiziert werden.

In einer gemeinsamen Priorisierung sollen die aus Sicht der AG-Mitglieder einflussreichsten Hemmnisse identifiziert und vertieft behandelt werden. Dabei sollen sowohl die Ausprägung der Hemmnisse, eine Ergründung der Ursache sowie Lösungsansätze zum Abbau dieser Hemmnisse erarbeitet werden.

Arbeitsgruppe „ÖPNV im Ländlichen Raum“

Leitung: Dr. Stefan WALTER (Amt der Steiermärkischen Landesregierung),

Dipl.-Ing. Johannes KEHRER (Fachbereich für Eisenbahnenwesen, Verkehrswirtschaft und Seilbahnen, TU Wien)

Die Arbeitsgruppe behandelt den ÖV im ländlichen Raum abseits der Hauptachsen, wo eine Bedienung mittels herkömmlichen Linienverkehrs entweder nicht möglich ist oder als nicht zweckmäßig erscheint. Um ein gesamtgesellschaftliches Bild zu erlangen ist auf unterschiedliche Rahmenbedingungen einzugehen:

- Rechtlicher Rahmen
- Organisatorischer Rahmen
- Externe Einflüsse

Als Anwendungsfall, welcher in Bezug auf alle genannten Rahmenbedingungen untersucht werden soll ist die Bewertung der Systemadäquanz unterschiedlicher Verkehrsträger in Abstimmung Eingangparameter und unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit in Abhängigkeit der Nachfrage bewertet.

In einem weiteren Schritt sollen Hindernisse des ÖV im ländlichen Raum auf verschiedenen Betrachtungsebenen identifiziert und Voraussetzungen für eine erfolgreiche Entwicklung formuliert werden:

- Makroskopische Betrachtungsweise: „von der ländlichen Zersiedelung zum Transit Oriented Development“
- Mesoskopische Betrachtungsebene: „Zur effizienten Erschließung und Vernetzung von Siedlungskernen“
- Mikroskopische Betrachtungsebene: „zur Gestaltung leicht zugänglicher, einladender ÖV-Einrichtung“

Abschließend soll ein Positionspapier mit Erfordernis-

sen für eine effiziente und fahrgastorientierte Gestaltung des ÖV im ländlichen Raum entworfen werden, in welchem Erfolgsfaktoren benannt werden.

Folgende Themen wurden darüber hinaus von den Mitgliedern des Arbeitskreises als relevant erachtet, werden derzeit aber nicht in einer gesonderten Arbeitsgruppe bearbeitet:

- Kinder- und Jugendmobilität
- Finanzierungsfragen im ÖPNV
 - Angebot versus Kosten
 - Tarifpolitik
- Klimaziele – Anforderungen an den ÖPNV
- Alternative Antriebsformen – Dekarbonisierung

Die Arbeitsgruppen werden für einen begrenzten Zeitraum von maximal 2 Jahren installiert.

Weiters wurde vom Arbeitskreis ein ausführliches Statement zur Klimastrategie unter Leitung von Johannes Kehler und unter Einbeziehung von Experten verschiedener Stakeholder aus dem Bereich des ÖPNV erarbeitet.

Die Stellungnahme wurde folgendermaßen gegliedert: Zuerst wird ein Fazit über die Klimastrategie, ihre Stärken und Schwächen, in Bezug auf den ÖPNV gezogen. In weiterer Folge wird detailliert auf konkrete Inhalte der Strategie, die sich auf den ÖPNV beziehen, eingegangen, ihre Kernpunkte zusammengefasst und anschließend aus Sicht des Arbeitskreises kommentiert.

Die komplette Stellungnahme wurde in der ÖZV veröffentlicht und ist in der Ausgabe 1/2019 für alle Mitglieder nachlesbar.

Termine:

- Kick-off Meeting: 21.6.2018
- Gemeinsame Arbeitskreissitzung Verkehrsrecht und ÖPNV am 4.10.2018
- 2. Arbeitskreissitzung: 7.11.2018

An dieser Stelle sei allen Arbeitskreismitgliedern und Interessierten ganz herzlich für ihre wertvollen Beiträge gedankt. Ganz besonders seien hier die Leiter der Arbeitsgruppen sowie die Teilnehmer an den Arbeitsgruppen erwähnt, die sich mit besonderem Engagement den

RRTM - Rail and Road Traffic Management

Der 2014 gegründete Arbeitskreis befasst sich mit der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung des Bahn- und Straßensystems, vor allem der Leit- und Sicherungstechnik, Digitalisierung, Kommunikationstechnik, Automatisierung und Rationalisierung sowie der Optimierung der Betriebsabwicklung.

Im Arbeitskreis Rail & Road Traffic Management sind Experten der Betreiber, der Behörden, der Industrie und der Universitäten vertreten. Es werden jährlich mehrmals Arbeitssitzungen, fallweise Seminare und Symposien mit internationaler Beteiligung, abgehalten.

Ziel ist die Ausarbeitung marktadäquater Lösungsvorschläge für die Entwicklung bzw. Weiterentwicklung von Systemen der unterschiedlichen Verkehrsträger.

Die in den 5 Arbeitsgruppen

Arbeitsgruppe 1: Genehmigungsverfahren / cross acceptance für Infrastrukturanlagen und rolling stock.

AG-Leiter:

DI Dr. Christian Biester (Fa. Siemens Mobility GmbH).

Arbeitsgruppe 2: Verfügbarkeit von Leittechnik- Sicherungsanlagen für das Zielnetz 2025+ (Leitzentralen, Stellwerke, Zugbeeinflussung).

AG-Leiter:

Ing. Wolfgang Wernhart (Fa. Thales Austria GmbH).

Arbeitsgruppe 3: Vernetzte, digitalisierte Informationsservices für Kunden in der Mobilitätskette.

AG-Leiter:

DI Manfred Harrer (ASFINAG Maut Service GmbH),

Norbert Pausch (ÖBB Infrastruktur AG),

DI Martin Müllner (ASFINAG Maut Service GmbH).

Arbeitsgruppe 4: Cargo-Informationsmanagement.

AG-Leiter:

Albert Kaltenbrunner, MSc (ÖBB Infrastruktur AG)

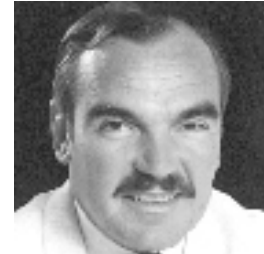
Arbeitsgruppe 5: Autonomes Fahren.

AG-Leiter:

DI Markus Racz (Siemens Mobility GmbH)



August Zierl,
Leiter



Günter Faderbauer,
Schriftführer

Die erzielten Ergebnisse wurden in einem Abschlussberichten zusammengefasst und anlässlich des RRTM-Forums am 15.11.2018 veröffentlicht.

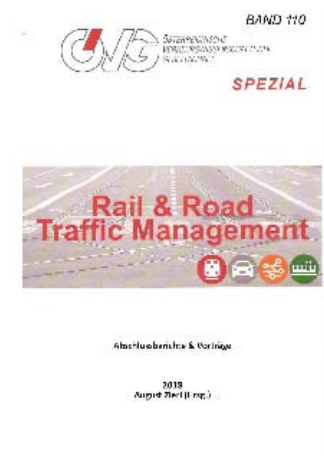


Abb.: Abschlussbericht RRTM

„Technologie für Straße und Schiene - Standortbestimmung und wo geht die Reise hin“ am 15.11.2018 in Wien

Begrüßung

Peter KLUGAR (ÖVG)

- 09:40 Keynote: Von der Fahrerassistenz bis zum autonomen Fahren. Brauchen wir die Intelligenz in den Fahrzeugen oder in der Infrastruktur?
Peter SCHÖGGL (AVL List)
- 10:10 Roundtable der Arbeitsgruppenleiter „Rail & Road Traffic Management und Technologie“
Christian BIESTER (Siemens Mobility GmbH), Gottfried SCHUSTER (Schuster&Schuster), Wolfgang WERNHART (Thales), Martin MÜLLNER (ASFINAG), Albert KALTENBRUNNER (ÖBB Infrastruktur AG), Markus RACZ (Siemens Mobility GmbH)
- 11:30 Open Rail Lab
Ulrich PUZ (SCHIG)
- 11:55 Wissensmanagement und Wissenstransfer
Veronika ZÜGEL (ÖBB Holding), Otfried KNOLL, (FH St. Pölten)
- 13:30 Automatisiertes Fahren aus Sicht des Straßenbetreibers
Bernd DATLER (ASFINAG)
- 13:55 Autonomes Fahren auf der Straße in der Stadt – Projekt „auto.Bus-Seestadt“
Peter WIESINGER (Wiener Linien)
- 14:20 10 Jahre ÖBB-Betriebsführungszentralen – Erfahrungen und Ausblick
Norbert PAUSCH (ÖBB Infrastruktur AG)
- 14:45 Entwicklung der Betriebsführung bis 2035 - Smartrail 4.0 – Zusammenarbeit im DACH-Raum
Christian SAGMEISTER (ÖBB Infrastruktur AG)
- 15:30 Wie sieht das Stellwerk der Zukunft aus?
Wolfgang WERNHART (Thales)
- 15:55 Kommunikation der Zukunft – 5G
Jochen NOWOTNY (Kapsch Carrier Com)
- 16:20 Podiumsdiskussion: Intelligenz in den Fahrzeugen und/oder in der Infrastruktur?
Moderation Csaba SZEKELY (ÖVG)
Johann PLUY (ÖBB BCC), Ulrich PUZ (SCHIG), Alfred VEIDER (Thales), Wolfgang RÖSS (Siemens), Ursula ZECHNER (ASFINAG)



RRTM-Arbeitskreissitzungen im Jahr 2018

Es wurden 4 Arbeitskreissitzungen abgehalten:

16. Jänner 2018 beim Verband der Bahnindustrie
Präsentation des Projektes „Open Rail Lab“ durch Herrn DI Christian Horvath von der SCHIG.



WIR ERFINDEN DIE BAHN NEU

Aufbau einer Testumgebung für die Bahn der Zukunft
Oberwart – Friedberg

www.openrailab.at

DI Christian Horvath

10. April 2018 in der ÖBB Unternehmenszentrale
Herr DI Heinz Gschnitzer als Gesamtprojektleiter Breit-spurbahn präsentierte das Projekt „Neue Seidenstraße“.



3. Juli 2018 bei der Firma ILF Consulting Engineers Austria GmbH

4. September 2018 bei der Firma Thales Austria GmbH
Herr Bernhard Schwanzer von der Firma Thales Austria hielt einen Vortrag über Gesetzgebung und Normung im Bereich der Security im Bahnbereich.



Übergabe der Leitung des Arbeitskreises Rail & Road Traffic Management von Ing. August Zierl an DI Christian Sagmeister bei der Arbeitskreissitzung am 22.1.2019:
Der Arbeitskreisleiter bedankt sich bei Herrn Dkfm.



Günter Faderbauer für die langjährige Unterstützung als Schriftführer.



Schienenfahrzeuge

Der Arbeitskreis Schienenfahrzeuge der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft wurde 2010 gegründet, um bei seinen regelmäßigen Treffen die Diskussion und den Gedankenaustausch zu aktuellen Themen der Schienenfahrzeuge für den Nah- und Fernverkehr zu fördern.

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

Durch „Impulsvorträge“ zu verschiedenen Themenstellungen des Schienenverkehrs sollen neue Sichtweisen und Denkanstöße bei den Teilnehmern 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 einzelnen Arbeitsgruppen des Arbeitskreises Schienenfahrzeuge werden spezifische Themen in größerer Tiefe behandelt.

Derzeit sind folgende Arbeitsgruppen aktiv:

- Arbeitsgruppe Zweisystemtechnik: Straßenbahn, U-Bahn - Vollbahn
- Arbeitsgruppe Lärm und Akustik

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

Im Jahr 2018 fanden drei Sitzungen des Arbeitskreises Schienenfahrzeuge statt.

Am 01.02.2018 besuchte der Arbeitskreis Schienenfahrzeuge das Unternehmen Knorr-Bremse in Mödling. Nach einer umfassenden Vorstellung der Knorr-Bremse GmbH stand das Schwerpunktthema Bremstechnik der Zukunft auf dem Programm. Herr Jörgl, Knorr-Bremse, gibt einen Überblick über den Stand der Technik von Magnetschienenbremsen in Vollbahnen und Straßenbahnen und erläutert insbesondere die Herausforderungen in der Entwicklung der Schienenbremsen einer neuen Gene-



Martin Rosenberger
Leiter

Manfred Vohla
stv. Leiter

ration. Im Anschluss präsentierte Herr Vohla, ebenfalls von Knorr-Bremse, einen historischen Überblick über die Entwicklung von Sandungsanlagen seit der Frühzeit der Eisenbahn und zeigte dabei den Wandel der Anforderungen auf. Er streicht eine neu aufkommende Anforderung der letzten Jahre heraus, die Unterstützung auch beim Bremsen. Die, obwohl an das Bremsvermögen eines Fahrzeuges nicht anrechenbar, für betriebliche Verdichtungen des Betriebs hoch zuverlässig oder sicher ausgeführt sein müssten. Abschließend wurden die Teilnehmer der Sitzung durch die Fertigungsbereiche der Knorr-Bremse geführt. Nach einer Einführung in die Ventilmontage wurden die Schweiß- und Wickelvorrichtungen der Magnete für Schienenbremsen gezeigt, sowie die spanende Fertigung der Ventilgehäuse.

Das Thema automatisiertes Fahren im Bahnbereich stand im Mai 2018 bei Siemens Mobility in Wien Leberstraße auf dem Programm. Herr Newesely, Bombardier, berichtete über die schrittweise Entwicklung und Markteinführung des ODAS (Obstacle Detection & Assistent System) und belegte die Notwendigkeit derartigerer Systeme nicht nur mit Referenzzahlen aus Deutschland, sondern auch mit den Kosten der Außerbetriebnahme von Fahrzeugen nach Kollisionen. Im zweiten Beitrag des Tages stellte Herr Rehr, Salzburg Research, Erfahrungen aus einem 7-monatigen Testbetrieb des selbstfahrenden Kleinbusses Digibus vor, welcher auf einer Gemeindestraße in Koppl in der Nähe von Salzburg stattfand. Sein Fazit ist nach 11 Versuchen weltweit derzeit ernüchternd: ein Linienbetrieb erscheint z.B. aufgrund der Softwarequalität derzeit nicht verantwortbar. Aktuell wäre der immer mitfahrende „Operator“ an Bord haftbar, weshalb die Rekrutierung von Operatoren schwie-

rig ist. Der Betrieb erfolgte mit 20km/h Kennzeichnung und Probefahrgenehmigung anstelle einer Zulassung. In Deutschland (z.B. Bad Birnbach) erfolgte der Betrieb mit einer Einzelgenehmigung für das spezifische Fahrzeug auf einer festgelegten Strecke. Die verwendete Lösung scheint gut für Testzwecke, der rechtliche Rahmen dafür ist gegeben, von einem Linienbetrieb ist man jedoch weit entfernt. Ein neues Projekt zur systemtechnischen Test- und Weiterentwicklung ist in Planung. Abschließend präsentierte Herr Lueger, SCHIG, die Initiative Open-RailLab. OpenRailLab soll eine Freiland-Versuchsstrecke im oberen Pinkatal mit angeschlossenem Technologiezentrum werden. Die Teststrecke soll im Realbetrieb überprüfte Lösungsansätze für die Bahn hervorbringen welche den Bedürfnissen Wettbewerbsfähigkeit, Steigerung Kundennutzen, Gewährleistung Sicherheit und Wirtschaftliche Effizienz gerecht werden.

Im Rahmen der dritten Sitzung des Arbeitskreises Schienenfahrzeuge 2018 besuchte der Arbeitskreis die Hauptwerkstätte der Wiener Linien in Simmering, um eine der ersten Flexity Straßenbahnen zu besichtigen. Nach einer profunden Erklärung der Fahrzeugspezifika und konzeptionellen Neuerungen durch den Projektleiter wurden mehrere Runden mit dem neuen Fahrzeug im Werkstättenareal zur vollsten Zufriedenheit der Arbeitskreisteilnehmer absolviert. Im Anschluss an die Testfahrten mit der neuen Flexity Straßenbahn berichtete Herr Endlicher, BMVIT, über die Aktivitäten der Arbeitsgruppe Lärm und Akustik. Die Arbeitsgruppe Lärm und Akustik, nahm im Jahr 2017 ihre Arbeit auf und hatte in der Zwischenzeit bereits 7 Arbeitsgruppensitzungen durchgeführt. In den Sitzungen mit rund 20 regelmäßigen Teilnehmern wurde ein breites Spektrum an Themen behandelt, von Beiträgen aus der Forschung an akustischen Materialien, über Normative Themen bis hin zu Fragestellungen aus dem Betrieb und wirtschaftlichen Schwerpunkten.

Weitere Informationen zum Arbeitskreis, zu den Aktivitäten und zu den Sitzungsterminen 2019 sind auf der Homepage der ÖVG unter Arbeitskreis Schienenfahrzeuge verfügbar.

Verkehrsrecht

Der Arbeitskreis für Verkehrsrecht – im Jahre 2000 als sektorenübergreifendes Gesprächs- und Diskussionsforum betreffend die nationale und europäische Entwicklung des Rechts der verschiedenen Verkehrsträger gegründet – hat im Jahre 2018 insgesamt vier Sitzungen abgehalten, darunter eine Gemeinsame mit dem Arbeitskreis „ÖPNV“.

Am 28. Februar 2018 wurde das Thema „Autonomes Fahren auf der Straße und der Schiene“ beleuchtet. Schwerpunkt war ein Vortrag von Armin Kaltenecker über die rechtlichen Grundlagen zu diesem Thema, wobei v. a. die haftungs- und strafrechtlichen Folgen bei Unfällen bzw. anderen Vorfällen thematisiert wurden. Johannes Liebermann von den Wiener Linien präsentierte das Projekt „auto.Bus – Seestadt“, Seestadt auch deshalb, weil sich Aspern als modernes Stadtentwicklungsgebiet für so ein Projekt sehr gut eigne. Überdies informierten Vertreter der Wiener Linien über ihre bereits gemachten Erfahrungen im U-Bahn-Bereich, da die neue Linie U 5 autonom betrieben werden wird.

Am 27. Juni 2018 referierte Christian Schneider von der Anwaltskanzlei bpv-Hügel über das Thema „Unbundling – Auswirkungen im Verkehrs-, Telekommunikations- und Energiebereich“, mit Schwerpunkt Eisenbahnrecht auf Basis des aktuellen Vierten Eisenbahnpaketes. Er unterschied dabei zwischen einer buchhalterischen, informationsbedingten und organisatorischen Trennung der Bereiche Infrastruktur und operativer Bereich. Er verglich das auch mit den anderen Materien des Telekommunikations- und Energiebereiches und zeigte dabei die Unterschiede und Gemeinsamkeiten mit seinen Vor- und Nachteilen auf.

Am 4. Oktober 2018 fand die gemeinsame Arbeitskreissitzung mit jenem des ÖPNV statt. Georg Zellhofer von der Anwaltskanzlei Schramm-Öhler präsentierte eine Darstellung über das „Verhältnis des neuen Vergaberechts zur EU-VO hinsichtlich öffentlicher Personenverkehrsdienstleistungen auf Straße und Schiene“. Er erläuterte, dass die aktuelle EU-Verordnung, die mit im Dezember 2017 schrittweise mit Übergangsfristen in Kraft trat, als *lex specialis* zum Vergaberecht zu interpretieren sei. Das bedeutet im Wesentlichen, dass die einzelnen Kommunen der Europäischen Union nach wie vor die Wahlmöglichkeit zwischen einem Ausschreibungsverfahren und



Klaus Gstettenbauer,
Leiter



Karl-Johann Hartig,
Schriftführer

einer Direktvergabe haben werden, wobei die Direktvergabe aber an spezielle Parameter geknüpft ist. Die VO ist direkt wie nationales Recht anzuwenden und darf nicht – wie Richtlinien - in nationales Recht umgesetzt werden. Das neue österreichische Bundesvergabegesetz gilt jedenfalls komplett für Dienstleistungsaufträge bei Bussen und Straßenbahnen, während bei Eisenbahnen und U-Bahnen das Vergaberecht nur teilweise anzuwenden ist, weil hier die EU-VO hinsichtlich der Direktvergabe Vorrang genießt. Erfolgt keine Direktvergabe, käme eine Art „Vergaberecht light“ zur Anwendung.

Am 14. November 2018 standen die Themen „Die Erfahrungen eines Unternehmens mit der EU-Datenschutzgrundverordnung“ und der „Entwurf eines geplanten Standortsicherungsgesetzes“ auf der Agenda. Martin Ödendorfer von den Wiener Linien erläuterte sehr detailliert die Auswirkungen dieses sehr weitreichenden europäischen Gesetzes auf sein Unternehmen, wobei sich diese Folgen seiner Meinung erst nach einer geraumen Zeit zeigen werden. Allfällige Evaluierungen im Unternehmen seien dann vorzunehmen.

Ute Pipp von den Österreichischen Bundesbahnen (Infrastruktur AG) stellte den Entwurf eines geplanten Standortsicherungsgesetzes vor, wobei der grundsätzliche Tenor darin bestand, dass dieser Entwurf sowohl verfassungs- als auch EU-rechtswidrig sei und in dieser Form nicht weiter in die Begutachtung gehen dürfte (Anmerkung: Zwischenzeitlich wurde ein adaptierter Entwurf als „Standort-Entwicklungsgesetz – StEntG“ im österreichischen Bundesgesetzblatt, BGBl. I Nr. 110/2018 vom

28. Dezember 2018, veröffentlicht). Im Wesentlichen soll dieses Bundesgesetz ein Verfahren zur Erlangung einer Bestätigung regeln, dass standortrelevante Vorhaben im Besonderen öffentlichen Interesse der Republik Österreich liegen, sowie daran anknüpfende verfahrensbeschleunigende Maßnahmen. Ein wesentlicher Kritikpunkt des ursprünglichen Entwurfes war, dass, wenn nach Bestätigung des öffentlichen Interesses durch die Republik Österreich für diesen Standort das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren nicht innerhalb eines Jahres durchgeführt worden ist, das Projekt gemäß UVP-G 2000 als genehmigt gilt. Im geltenden Gesetz ist dies abgeschwächt, es findet bei Säumnisbeschwerde durch den Projektwerber ein Kompetenzübergang an das jeweilige Verwaltungsgericht statt.

Verkehrswissenschaftliche Erhebungs-, Analyse- und Bewertungsmethoden

Der Arbeitskreis „Verkehrswissenschaftliche Erhebungs-, Analyse- und Bewertungsmethoden“ hat im letzten Jahr auf Grund begrenzter Zeitressourcen leider noch immer nicht die erwünschten bzw. angekündigten Fortschritte machen können.

Deshalb wurde im Arbeitskreis eine gemeinsame Lösung gefunden, die auch unmittelbar wirksam ist und ab sofort umgesetzt wird:

Hr. Dr. Kurt Fallast übernimmt die Leitung und führt – gemeinsam mit seinen beiden Stellvertretern Prof. Dr. Fürst und Dipl.-Ing. Wampera – den Arbeitskreis in Kontinuität fort. Es wurde dazu auch bereits ein Konzept abgestimmt.

Auf diese Weise wird sichergestellt, dass dieser für eine verkehrswissenschaftliche Gesellschaft zentrale Arbeitsbereich wieder entsprechend seiner Bedeutung zur Geltung kommt.



Elmar Fürst,
Leiter



Christian Wampera,
Schriftführer



Kurt Fallast,
bestellter Leiter

Zyklus Infrastruktur

Vortragszyklus Verkehrsinfrastruktur

Der seit mehr als vier Jahrzehnten bestehende Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“ hat den Zweck einer objektiven Information der Öffentlichkeit über die Verkehrsinfrastruktur, deren Benützung und Zustand, ihre Ausbauerfordernisse, die Finanzierung und die diesbezüglichen wirtschaftlichen Auswirkungen und Rahmenbedingungen. Dies alles vor dem Hintergrund der bekannten Gegnerschaft einzelner gesellschaftlicher und auch politischer Kreise, ebenso diverser Medien der Verkehrsinfrastruktur, vor allem aber einem weiteren Ausbau gegenüber, wobei dieses nationalökonomisch wichtige Thema in der Öffentlichkeit oft nur bruchstückhaft, polemisch verzerrt, eng interessensbezogen und fachlich bisweilen inkorrekt behandelt wird. Dem will man entgegen arbeiten! Dabei wird als Verkehrsinfrastruktur nicht nur die Summe der Anlagen üblicher Verkehrswege aufgefasst (Straßen, Eisenbahnen, Schifffahrtwege), sondern auch die Anlagen des Leitungstransports (Rohrleitungen, Hochspannungsleitungen, Telekom-Installationen) sowie die Basispunkte des Verkehrs (Bahnhöfe, Terminals, Häfen, Flughäfen) mit einbezogen. Regional beschäftigt man sich in diesem Rahmen nicht nur mit inländischen Themen, sondern auch mit den Anlagen im angrenzenden Ausland, soweit diese für Österreich bedeutsam sind, insbesondere die fraglichen Überseehäfen und die Verbindungen zu diesen.

Der Vortragszyklus hat drei Träger: Die Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich besorgt die Organisation und macht die nötigen Räume verfügbar. Administrativ unterstützend wirkt die Bundesvereinigung Logistik. Die Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft ist an dieser Dreiergruppe in der Form beteiligt, dass die Berichte über die einzelnen Vorträge, die auch auf der Homepage der Sparte Industrie samt allen Unterlagen zugänglich sind, in der Österreichischen Zeitschrift für Verkehrswissenschaft verlässlich in geschlossener Reihenfolge publiziert werden.

Im Jahr 2018 wurden vier Veranstaltungen abgehalten:

21. Februar 2018

Logistik der Zukunft gemeinsam gestalten – Ansätze zur CO₂-freien Stadtumlandlogistik Wien und Niederösterreich

Österreich als föderaler Bundesstaat hat oft das Problem, dass wichtige Angelegenheiten zwischen den Bundesländern und auch im Verhältnis der Länder zum Bund aus Gründen kompetenzmäßiger Zuständigkeiten oder purem Eigennutz nicht einer allgemein zweckmäßigen Lösung zugeführt werden. Wien und der Ballungsraum um die Großstadt in Niederösterreich unterliegen hinsichtlich der Logistik zunehmenden Problemen. Die Stadt Wien wächst und wird in absehbarer Zeit 2 Millionen Einwohner aufweisen, hinzu kommen fast eine weitere Million Einwohner im Umland der Stadt in Niederösterreich. Der damit entstehende Druck zur Schaffung zusätzlichen Wohnraums vertreibt die Logistikanlagen aus der Stadt an den Rand, gleiches passiert mit der Sachgüterproduktion. Wirtschaftliche Entwicklungen, wie der zunehmende E-Commerce und die damit einhergehende Fragmentierung der Warenzustellung, die umweltbedingten Änderungen bei den Fahrzeugflotten (E-Antrieb) erfordern neue Lösungen, besonders hinsichtlich der so genannten „last mile“. Allgegenwärtig sind die permanenten Nutzungskonflikte zwischen diversen Verkehrsteilnehmern, insbesondere um knappen Straßenraum (Parken, Laden, Fahren). All das ist zumindest besser zu lösen in regionaler Zusammenarbeit zwischen Wien und Niederösterreich, das war die Erkenntnis innerhalb der beiden regionalen Wirtschaftskammern für diese beiden Bundesländer. Man beschloss die Sache gemeinsam anzugehen. Wie das geschieht, das schilderte Hr. Dipl. Ing. Dr. Andreas Dillinger von der Wirtschaftskammer Wien in seinem Vortrag.

Als erste Grundlage stellte man vorhandene Unterlagen zusammen, wie Verkehrsstatistiken und Verkehrsprognosen, Verkehrs- und Raumplanung, bereits beabsichtigte Maßnahmen etwa zur Verkehrsverlagerung und dergleichen. Ein Projektbeirat aus einigen Experten wurde eingerichtet und ein „Stakeholder Board“ gegründet, in den Hauptbetroffene berufen wurden.

In einer ersten Phase wollte man die Probleme der Betroffenen erkunden und befragte 285 „Stakeholder“ aus den Bereichen Logistik (Spediteure, Frächter, Lagerhalter), der übrigen Wirtschaft (Handel, Gewerbe, Industrie) sowie Behörden und Planungsinstanzen.

Hauptergebnis war, dass man künftig mehr Verkehr erwarte, die Nutzungskonflikte zunehmen würden (fließender und ruhender Verkehr) und Umweltauflagen schwer zu erfüllen sein würden. Die Erkenntnisse der Experten setzen auf eine effizientere Nutzung von Ressourcen, neue Kooperationsmodelle, vermehrten E-Antrieb, auch für LKW im Nahverkehr, Lösungen, wie Paketboxen bei „last mile“ – Schwierigkeiten, Nutzung der Digitalisierung auf möglichst vielen Teilgebieten (bessere Termin- und Tourenplanung) und vor allem Logistikflächen in unmittelbarer Stadtnähe. Von der Verkehrstelematik erhofft man einen flüssigeren Verkehr. Insgesamt sollen Restriktionen und Subventionen keine fiskalischen Absichten verfolgen, sondern die logistischen Abläufe erleichtern und verbessern.

Die Befragungen und Erkundungen wurden 2018 abgeschlossen und in diesem Jahr werden die folgenden Handlungsfelder bearbeitet: Last Mile und Mikro-Hubs, Technologie und Einsparung von CO₂, Flächen- und Rechtsfragen. Die dabei verfolgten Ziele sind die Lösung von Nutzungskonflikten, Verkehrsreduktion und Einsparung von CO₂, der Entwurf eines Logistik- und Verkehrskonzepts und die Planung von Pilotprojekten.

Ab 2019 sollen, aufbauend auf den vorher geleisteten Arbeiten, Lösungsszenarien entwickelt werden, die unter Mitwirkung der Stakeholder bewertet werden und schließlich allesamt in einen Aktionsplan münden sollen, den die beiden Wirtschaftskammern von Wien und Niederösterreich gemeinsam vertreten werden und zwar als Handlungsempfehlung an ihre Mitglieder und auf überbetrieblicher Ebene zur Schaffung der nötigen Voraussetzungen beispielsweise seitens der Behörden.

26. September 2018

Aktuelle künftige Bauvorhaben der ASFINAG

Frau DI Mag. Anna Huditz, Asfinag Head of Technical Coordination, sprach zu diesem Thema und zeigte am Beginn, wie die Asfinag ihre Finanzmittel in Höhe von

jährlich rd. 2 Mrd. € einsetzt: Die bauliche Erhaltung des gegenwärtig 2.223 km langen Autobahnnetzes kostet pro Jahr ansteigend von 2018 mit 478 Mill. € bis 2023 533 Mill. €. In die nötigen Nebenanlagen (Rastplätze, Autobahnmeistereien) wurden 2018 110 Mill.€ investiert, Aufwendungen, die bis 2023 auf 30 Mill.€ sinken werden. Der Neubau und die Erweiterung von Autobahnen erfordert 2018 an Mittel 484 Mill.€, diese Aufwendungen steigen pro Jahr bis 2020 auf 962 Mill.€, um dann bis 2023 auf 624 Mill.€ zurück zu gehen. Die Neubau – Aufwendungen werden besonders durch den Lückenschluss der S1 östlich von Wien mit dem Lobau-Tunnel dominiert.

Die Vortragende zeigt die innerhalb der Asfinag geschaffenen Innovationen am Beispiel der 1968 bis 1970 gebauten Autobahnbrücke bei Terfens in Tirol, die eben durch einen Neubau ersetzt werden muss, wobei mit Hilfe einer im Innfluss angelegten Arbeitsinsel zwei parallele Behelfsbrücken den immer dichten Verkehrsfluss der Inntalautobahn A12 während der Bauzeit vollgültig aufrecht erhalten.

Am Beispiel der kürzlich vollendeten Verlängerung der Nordautobahn A5 von Schrick nach Poysbrunn (25 km, 280 Mill. € Errichtungskosten) wurde dargestellt, mit welcher Sorgfalt bei diesem Bauvorhaben Funde aus der Eiszeit (Mammutskelette, Stoßzähne) geborgen werden.

Die Asfinag entwickelt und verwendet digitale Methoden, mit denen Bauwerke digital erfasst, modelliert und als virtuelles Modell geometrisch visualisiert werden. Anhand dieser Modelle versucht man dann verschiedene Varianten des Bauwerks zu planen, nach Kosten, Energie – Effizienz, Terminalsicherheit und Wirtschaftlichkeit zu optimieren. Damit werden immer komplexere Projekte auf hochintelligente Weise den entsprechenden, am besten passenden Lösungen zugeführt, was dann in der Ausführung seine hohen Vorzüge erweist.

Unter den bedeutenden Neubauprojekten ist die zweite Tunnelröhre des Karawankentunnels im Bau. Die Kosten von 315 Mill. € teilen sich Österreich mit 165 Mill. € und Slowenien mit 130 Mill. €. Diese Tunnelröhre soll im Jahr 2024 in Betrieb gehen, wonach die bestehende Tunnelröhre generalsaniert wird. Ab 2026 steht dann der Karawankentunnel im Vollausbau zur Verfügung.

Das größte anstehende Neubauprojekt ist der Lückenschluss der S1 östlich von Wien mit dem Lobautunnel. Dieser Lückenschluss umfasst 19 km, beginnend mit einer normalen Autobahn zwischen Süßenbrunn und Gr. Enzersdorf. Daran schließt der Lobautunnel mit 8,3 km Länge in Richtung Schwechat. Zum Projekt gehört auch eine Stichautobahn entlang der Ostbahn zur Erschließung der Seestadt Aspern. Der Tunnel wird in zwei Röhren als normale Autobahn (je 2 Fahrstreifen + Abstellstreifen) ausgeführt, die beiden Röhren werden in entsprechenden Abständen durch Querschläge verbunden. Das Gesamtbauwerk soll 2025 fertig sein und 1,9 Mrd. € kosten.

Im Wiener Raum ist die Sanierung der Südosttangente (A23) im Gange sowie die Erneuerung der Tunnel Kaiser-mühlen, Stadlau und Hirschstetten. Ein spektakuläres Teilprojekt davon ist der Neubau bzw. die Erweiterung des Knotens Prater (A23/A4) samt den betreffenden Brücken über den Donaukanal. Beim Abriss der zentralen alten Autobahnbrücke über den Donaukanal hat ein Anbieter eine besonders innovative Methode entwickelt und angeboten. Ein im Donaukanal verankertes Schiff, das die Brücke abstützt, ermöglicht, dass die Brücke in große Teile zersägt wird, die per Schiff weggeschafft werden. Dadurch wird die veranschlagte Bauzeit um 10 Monate verkürzt.

Als letztes Bauprojekt wird die Fürstenfelder Schnellstraße S7 vorgestellt, die bei Ilz in der Oststeiermark von der Südautobahn zur Grenze nach Ungarn bei Heiligenkreuz im Burgenland führt und deren Bau eben begonnen wurde. Hier schildert die Referentin, welche Hindernisse im Genehmigungsverfahren, das allein für den 15 km langen Westabschnitt neun Jahre dauerte, zu überwinden waren, wenngleich diese Autobahn in annähernd ebenen Gelände ohne große Siedlungsdichte verläuft. Es sind Auflagen zu erfüllen, die skurril anmuten, so muss die Asfinag etwa dafür sorgen, dass in nahe gelegenen, von der Autobahn nicht berührten Wäldern vorgeschriebene Mengen an Totholz liegen. Für die Fledermäuse wird ein eigener Tunnel unter der Autobahn geschaffen, da sie vielleicht in der Nacht die Autobahn nicht überfliegen möchten.

Dieses topographisch völlig unspektakuläre Projekt hat Umweltauflagen, die allein 20 % der Baukosten ausmachen! Schließlich stellt sich die Asfinag auch typischen Zukunftsaufgaben, wie automatisiertes Fahren, wofür die Autobahnstrecke Graz Ost – Laßnitzhöhe als Teststrecke ausgestattet wird, sowie dem Truck Platooning und Erfordernissen alternativer Fahrzeug – Antriebe. Ein neu entwickeltes akustisches Tunnelüberwachungssystem ermöglicht es bei Unfällen einen Tunnel buchstäblich in Sekundenschnelle zu sperren.

7. November 2018

Die neue Seidenstraße, Vision und Wirklichkeit: die Chancen und Risiken für Österreich.

China ist am Weg zu einer erstrangigen Weltmacht und möchte die größte Volkswirtschaft der Welt werden. Das allseits diskutierte Riesenprojekt der Neuen Seidenstraße, ein Instrument zur Erreichung dieses Ziels, wird sehr unterschiedlich gesehen. Hr. Mag. Otto Schwetz, Senatsrat der Stadt Wien, unternahm es, die Chancen und Risiken dieses Vorhabens für Österreich auszuloten. Nach einem historischen Rückblick auf den Begriff „Seidenstraße“ von der Antike an für die weite Landverbindung von China nach Europa wird der von China verwendete Begriff „Belt and Road Initiative“ erläutert: „belt“ steht für die Landverbindung und „road“ bedeutet die Seeroute nach Europa über Suez

Die Landverbindung soll prinzipiell sowohl eine Bahnverbindung, wie auch Straßen umfassen. Gegenwärtig steht als Bahnverbindung zur Verfügung einerseits der Weg von Nordchina durch die Mandchurei, andererseits über die Mongolei zur Transsibirischen Eisenbahn. Ebenso besteht eine Bahnverbindung von Westchina (Provinz Hsinking) nach Kasachstan über den neuen Umschlagsbahnhof Khorgos und weiter durch Russland. Die chinesischen Eisenbahnen weisen Normalspur auf, während die Bahnen in Russland und Kasachstan die russische Breitspur besitzen. In Europa muss nun wieder Richtung Polen oder der Slowakei (in Brest oder Cop) von Breitspur auf Normalspur umgeladen werden, wobei teilweise störende Überlastungen (Brest) auftreten. In Umgehung von Russland wird auch mit Hilfe von Kasachstan gearbeitet an der Breitspurverbindung von Khorgos nach Aktau am Kaspischen Meer, von wo eine Fährverbindung nach Baku geschaffen werden soll,

sodann werden per Bahn Aserbaidschan und Georgien durchquert und über eine weitere Fährverbindung (ab Poti oder Batumi) über das Schwarze Meer gewinnt man den Anschluss an das europäische Normalspurnetz (in Constanza oder Varna). Längerfristig denkt man auch über eine normalspurige Neubaustrecke quer durch das südliche Kasachstan, Usbekistan und Turkmenistan zum Kaspischen Meer nach bzw. über den nördlichen Iran in die Türkei und weiter nach Europa. Das ergäbe eine durchgehende Normalspurverbindung von China nach Europa. Die aktuellen Unterwegszeiten von China nach Nordwesteuropa betragen per Schiff über Suez 40 Tage, per Bahn über Sibirien 16 Tage und der Lkw schafft diese Strecke in 11 Tagen, sofern die diversen Grenzaufenthalte beim Zoll nicht zu zeitraubend sind. Der Zeitvorteil der Landroute ist damit evident und für teure bzw. zeitempfindliche Güter eindeutig von Vorteil!

Die Seeroute (road) verläuft von Südchina um Südasien herum über Suez ins Mittelmeer, wo China in Piräus bereits den dortigen Hafen vom griechischen Staat erworben hat und ihn massiv ausbaut. Entlang der Seestrecke hat China in Pakistan und Sri Lanka bereits Häfen errichtet und schafft gleiches in Ostafrika. China steckt bereits auch erhebliche Summen in den Ausbau der Bahnstrecke von Piräus über Saloniki nach Belgrad und weiter nach Budapest, wobei sich der Ausbau vorerst auf die griechische Teilstrecke, auf Mazedonien und Belgrad - Novisad konzentriert. Die Chinesen finanzieren diesen Ausbau nicht nur, sondern sie schaffen die technischen Entwürfe, stellen Ingenieure und sogar Arbeitskräfte und Material aus China. Dies folgt einem Modell, das China in Afrika schon länger anwendet, wo recht wenig Wertschöpfung im Lande entsteht und die Staaten über großzügige Kredite bereits finanziell in bedeutsamer Weise abhängig geworden sind. Zur Finanzierung all dieser Ausbauten ist unter Chinesischer Dominanz die „Asian Infrastructure Investment Bank“ mit einem Kapital von 100 Mrd. \$ gegründet worden, Österreich ist Teilhaber dieser Bank(mit 0,52 % Anteil).

Die „Neue Seidenstraßen-Initiative“ bietet durchaus Chancen, wie die generelle Anbindung des Donaauraums an dieses weit gespannte Verkehrsnetz, sowohl über Sibirien, wie auch über Piräus. Die Initiative gibt Anstoß zur weiträumigen Schaffung bzw. Verbesserung der Verkehrsnetze, den Ausbau von Häfen und Umschlagsplät-

zen, Förderung des Kombinierten Verkehrs (Container), Standortverbesserungen entlang der Strecken und Erleichterung des Handels über die betreffenden Distanzen (z. B. Zentralasien).

Die Risiken sind vorhanden: Vielfach kann es zu bedenklichen Abhängigkeiten von China kommen. Die Chinesen missachten beispielsweise europäische Normen und Standards, EU-rechtliche Vorgangsweisen, etwa hinsichtlich Ausschreibungen und es bleibt nur eine geringe Wertschöpfung in den betroffenen Regionen. Da Osteuropa die chinesischen Offerte teils begeistert akzeptiert, entsteht innerhalb der EU auch auf diesem Gebiet eine Art von Spaltung.

Speziell für den Wiener Raum sieht der Vortragende ebenso Auswirkungen. Österreich hat das Projekt einer Breitspurbahn von Kosice/Ostslowakei in den Wiener Raum, das bereits vorher mit der Russischen Staatsbahn aufgenommen worden war, in die Überlegungen zur „Neuen Seidenstraße“ eingebracht. Der Vortragende sieht hier aber deutliche Hindernisse für ein solches Projekt, hauptsächlich, weil er meint, der große Raumbedarf für den Endbahnhof/Umladebahnhof sei im Wiener Umland nicht zu decken und die EU ist grundsätzlicher Gegner einer Ausdehnung des russischen Breitspurnetzes. Die erforderliche Investitionssumme von 5 Mrd. € sei in anderer Weise besser zu verwenden.

Abschließend schildert der Vortragende die guten Beziehungen Österreichs zu China, das inzwischen Österreichs fünftgrößter Handelspartner ist und wo 650 österreichische Firmen in China 900 Niederlassungen besitzen, die eine Investition von 2 Mrd. € darstellen. Hochgeschätzt in China ist Österreichs kulturelle Bedeutung sowie hochtechnische Industrien, ein vorbildlicher Umweltschutz und die Bedeutung von Tourismus und Wintersport.

5. Dezember 2018

Rohölsteuerung zu den Raffinerien

Herr Dipl.-Vwt. Mario Roitsch, Head of Short Term Planning and Scheduling, OMV Refining and Marketing GmbH sprach zu diesem interessanten logistischen Thema. Anfangs wurde dargestellt, wie die OMV gesellschaftsrechtlich und organisatorisch aufgestellt ist: „Upstream“

ist der Bereich für die Aufsuchung und Ausbeutung von Öl- und Gasfeldern, während der Bereich „Downstream“ sich mit der Verarbeitung in den drei Raffinerien in Schwechat/Österreich, Burghausen/Deutschland und Petrobrazil/Rumänien befasst, wo im Jahr 2017 zusammen 17,6 Mill. t Rohöl verarbeitet wurden. Auch der Vertrieb der Produkte ist „Downstream“ zugeordnet: 6, 5 Mill. t werden über den Einzelhandel abgesetzt (davon 2039 eigene Tankstellen), 9,5 Mill. t nimmt der Großhandel ab, 1,9 Mill. t gehen als Flugtreibstoff weg, 2,5 Mill. t sind Vorprodukt der Kunststoffhersteller (Borealis) und der Gasabsatz betrug 11 Mrd. m³.

Die eigenen Ölfelder in Österreich mit 800.000 t Jahresförderung decken rd. 10 % des Rohölbedarfs der Schwechater Raffinerie, die Rumänische Raffinerie verarbeitet das rumänische Rohöl der OMV und deckt damit 90 % ihres Bedarfs. Die OMV besitzt weiters eigene Ölfelder in der Nordsee (Norwegen), in Libyen, Tunesien, Kasachstan, im Kurdengebiet des Irak und in Neuseeland. Die drei Raffinerien wurden mit 4,3 Mill. t Rohöl aus eigenen Feldern beliefert, während 11,7 Mill. t von dritter Seite zugekauft worden sind. Weiters wurden in den Raffinerien 1,5 Mill. t an Halbfabrikaten eingesetzt, so dass die gesamte Verarbeitungsmenge 17,5 Mill. t betrug. Da der hohe Wärmebedarf der Raffinerien 10 % des Rohöleinsatzes beansprucht, war der Fertigprodukt-Ausstoß 16 Mill. t. 4 Mill. t Fertigprodukte wurden dazu gekauft, so dass rd. 20 Mill. t als Verkaufsmenge zur Verfügung standen.

Hauptteil des Vortrags war hinsichtlich der Lieferkette des Rohöls die Planung, Optimierung, der Terminablauf und die Durchführung der Lieferungen. Es gibt etwa 200 verschiedene Rohölsorten, nach den Mengenanteilen der Endprodukte am Raffinerieausstoß werden diese Sorten ausgewählt. Drei Viertel des Rohölbedarfs werden zugekauft, wobei hier die Preise kurzzeitig am Weltmarkt variieren. Da Transportzeiten zu berücksichtigen sind, allfällige Risiken der Unterwegszeiten einzurechnen sind, ist der Kaufzeitpunkt der einzelnen benötigten Lieferpartien nicht leicht zu bestimmen. Die Versorgung der Raffinerie in Schwechat erfolgt zu 90 %, von Burghausen zu 100 % aus Übersee über den Hafen Triest. Hier muss berücksichtigt werden, dass die Schiffe in Triest in richtiger Reihenfolge und nicht massiert eintreffen müssen, um keine teuren Liegezeiten der Schiffe entstehen

zu lassen. Die Reisezeiten der Schiffe sind sehr unterschiedlich pro einzelner Herkunft. All das muss bei der Beschaffung des nötigen Schiffsraums beachtet werden und in den Charterkontrakten, die zu Weltmarktpreisen abgeschlossen werden, Berücksichtigung finden.

Die Vorlaufzeiten zur Verschiffung und die Transportzeiten pro Schiff sind sehr unterschiedlich:

Herkunftsregion	Vorlaufzeit/ Verschiffung	Unterwegszeit/ Schiff
Schwarzes Meer (Kasachstan, Aserbaidschan, Russland = 44 % der Menge)	20 – 30 Tage	2 – 3 Tage
Nordsee (Norwegen)	10 – 30 Tage	10 – 14 Tage
Mittelmeer (Libyen, Irak, Algerien = 46 % Menge)	30 – 35 Tage	4 Tage
Westafrika (Nigerien = 6 % der Menge)	50 – 65 Tage	16 – 20 Tage

Zur Unterstützung dieser schwierigen Terminüberlegungen und Kaufentscheidungen stehen modellhafte Szenarien zur Verfügung, von denen im Jahr rd. 1.000 durchgespielt werden. Monatlich einmal wird ein detaillierter Bedarfsplan aufgestellt, der Basis der Kaufentscheidungen ist, die realen Käufe werden wöchentlich abgeschlossen nach jeweiligen Einzelberechnungen, von denen etwa 200 pro Woche durchgerechnet werden. Es geht hier um viel Geld und um die Versorgungssicherheit und optimale Auslastung der Raffinerien und um die gesicherte Versorgung der Kunden mit den Endprodukten. Alles sehr komplexe Tatsachen!

Als ganz wichtige Versorgungsinfrastruktur fungiert die Transalpine Ölleitung von Triest nach Ingolstadt mit den Abzweigungen nach Burghausen am Inn in Bayern und ab Würmlach in Kärnten die Adria – Wien Pipeline nach Schwechat. An der Transalpinen Ölleitung mit 735 km Länge, einer Kapazität von 43 Mill. t pro Jahr, von

welcher die OMV 12 Mill. t für sich nützt, hat die OMV einen Geschäftsanteil von 35 %. Die Adria – Wien Pipeline mit 420 km Länge und 8 Mill. t Kapazität gehört der OMV zur Gänze. Die einzelnen Ölpartien werden durch die Rohrleitung ohne physische Trennung geschickt. Die Unterwegszeit nach Burghausen bzw. Schwechat beträgt 7 – 30 Tage, was für die Partien nach Schwechat auch durch Zwischenlagerungen in Würmlach bedingt sein kann.

Beim Versand der Fertigprodukte werden zwei Produkt – Pipelines benützt: von Schwechat nach St. Valentin und von Burghausen nach München. Die Donau wird benützt mit Tankschiffen zur Bedienung von Tanklagern. Größere Versandmengen, wie auch der Produktaustausch zwischen den Raffinerien, werden per Ganzzügen auf der Eisenbahn abgewickelt. Kunden mit Bahnanschluss erhalten einzelne Waggonladungen per Kesselwaggons. Diese wiederum werden über langfristige Kontrakte in großer Zahl von Verleihfirmen gemietet. Mit den Eisenbahnen bestehen entsprechende Kontrakte für die Beförderung. Die Belieferung der Tankstellen in der großen Fläche erfolgt mit Tank-LKW, auch hier bestehen längerfristige Abkommen mit potenten Frächtern, die ihrerseits teils Großfirmen mit Hunderten von Fahrzeugen sind.

Herr Roitsch vermittelte den Einblick in die äußerst komplexen Überlegungen und Dispositionen, welche zur optimalen Rohölversorgung der Raffinerien der OMV nötig sind und von denen der einzelne Kunde an der Tankstelle wohl kaum eine blasse Ahnung hat.



Karl Frohner,
Moderator



Hagen Pleile,
Organisator

Publikationen

ÖZV - Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

ÖZV 1/2018

- Der verkehrspolitische Standpunkt (W. Weigel)
- Transitunterstützung als Aufgabe des Bundesheeres? (R. Sturmlechner)
- Elektromobilität: Macht der Wandel des Fahrzeugantriebs den Verkehr umweltfreundlich? (K.J. Beckmann, H. Holzapfel, G. Sammer)
- Prediction and optimization of traffic flow at toll plazas (R. Neuhold, F. Garolla, O. Sidla, M. Fellendorf)
- Detection of Temporal Patterns and Events in Time-Dependent Acceleration Data (A. Litzellachner)
- Logistik News (K. Frohner)

ÖZV 2/2018

- The Ecological Footprint of Wiener Linien as an Indicator for the Assessment of Resource Efficiency (I. Popp)
- Prioritisation of Track Replacement Budget for Tramway Tracks using the Example of Wiener Linien (I. Avaliani)
- Zivilluftfahrt in Europa: Ein Paradigmenwechsel und die möglichen Auswirkungen auf die österreichischen Luftfahrtbehörden (C. Ungar-Klein)
- Logistik News (K. Frohner)
- Kurt Spera – 90 Jahre
- Positionspapier E-Mobilität für Individual- & Güterverkehr (ÖVG- Arbeitskreis E-Mobility)

ÖZV 3-4/2018

- Der Verkehrspolitische Standpunkt (ÖVG-Arbeitskreis ÖPNV)
- Die gescheiterte Reform: Wilhelm Exner und die Neuorganisation der Eisenbahnverwaltung (R.H. Gröger)
- Analyse bestehender Batteriewechselsysteme hinsichtlich Modulaufbau, Fahrzeugintegration und Wechsellvorgang sowie Ableitung eines Umsetzungskonzeptes (T. Bruckmüller)
- Koller Sándor - Würdigung einer großen Persönlichkeit der ungarischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft
- Logistik News (K. Frohner)

ÖVG Spezial

- Band 110: Rail & Road Traffic Management – Abschlussbericht & Vorträge (Hrsg. A. Zierl)



Gerhard H. Gürtlich,
Chefredakteur

Kuratorium

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 stellen Professoren von Universitäten und Fachhochschulen ausgewählte Forschungsprojekte vor, und Kuratoriumsmitglieder berichten über Anforderungen der Wirtschaft.



Heinz H. Butz,
Kuratoriumsvorsitzender

Aktivitäten 2018 - Kamingsgespräche

9. April 2018

„Lehrlings- und techn. Erwachsenenbildung im ÖBB-Konzern“

Mag. Silvia Angelo,

Mitglied des Vorstands der ÖBB-Infrastruktur AG

Moderation: Karl-Johann Hartig



17. Mai 2018

„Bahn auf Erfolgskurs“

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä,
Vorstandsvorsitzender der ÖBB-Holding AG

Moderation: Heinz. H. Butz



29. November

„Die Nachhaltigkeitsstrategie der SBB“

Dr. Kathrin Amacker,
Mitglied der Konzernleitung SBB

Moderation: Karl- Johann Hartig



Unsere Mitglieder

Kuratoriumsmitglieder

Die Förderung durch unsere elf Kuratoriumsmitglieder ist für uns Auftrag und Ansporn, unser Bestes im Interesse der Verkehrswissenschaft und Verkehrswirtschaft zu geben.

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



ASFINAG
www.asfinag.at



Industriellenvereinigung
www.iv.at



ÖBB
www.oebb.at



Plasser & Theurer
www.plassertheurer.com



Pörr
www.porr.at



GYSEV/Raaberbahn
www.raaberbahn.at



Rail Cargo Austria
www.railcargo.at



SCHIG
www.schig.com



Siemens
www.siemens.com



Thales
www.thalesgroup.com



WKO - Transport/Verkehr
wko.at/verkehr

Unternehmensmitglieder



Austro Control
www.austrocontrol.at



ÖAMTC
www.oeamtc.at



Bombardier
www.bombardier.com



ÖBB
www.oebb.at



Europten
www.europten.com



ÖBB-Postbus
www.postbus.at



Gebrüder Weiss
www.gw-world.com



Pittel + Brausewetter
www.pittel.at



Getzner Werkstoffe
www.getzner.com



Rhomberg Bau
www.rhomberg.com



Gewerkschaft Vida
www.vida.at



Robel Baumaschinen
www.robel.com



Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb
www.gkb.at



Roland Spedition
www.rolsped.com



Holding Graz
www.holding-graz.at



SOB Südostbahn
www.sob.ch



Kapsch
www.kapsch.net



Schwihag
www.schwihag.com



Knorr Bremse
www.knorr-bremse.com



Swietelsky
www.swietelsky.com



virtual vehicle
www.v2c2.at



Technoma
www.technoma.at



Leonhard Moll Betonwerke
www.moll-betonwerke.de



viadonau
www.viadonau.org



Linz AG
www.linzag.at



voestalpine
www.voestalpine.com



Wiener Linien
www.wienerlinien.at



Goldschmidt-Thermit
Railservice
www.gt-railservice.com



Wiener Lokalbahnen
www.wlb.at



Grossglockner
Hochalpenstraße
www.grossglockner.at



DB Systemtechnik
www.db-systemtechnik.de



Haselbacher
www.haselbacher.com



Amberg Technologies
ambergtechnologies.com



hitcom
www.hitcom.at



Arsenal Race
www.arsenalrace.at



Industriellenvereinigung
www.iv.at



Auto Mobil
www.audio-mobil.com



Linmag
www.linmag.com



austriatech
www.austriatech.at



Linkbiz
www.linkin.biz



Bategu
www.bategu.at



MEV
www.m-e-v.de



BBT SE
www.bbt-se.com



Rhenus Logistics
www.rhenus.com



boyer + boyer



Neusiedler Seebahn
www.neusiedlerseebahn.at



DPB
www.dpb.at



newrest
www.newrest.eu



FH Oberösterreich
www.fh-ooe.at



NÖVOG
www.noevog.at



Gmundner Fertigteile
www.gmundner-ft.at



Panrail
www.panrail.com



PMC Media
www.pmcmedia.com



Unit Cargo
www.unitcargo.at



PJM
www.pjm.co.at



Molinari
www.molinari-rail.com



Rail Expert Consult
www.railexpertconsult.com



Schwarz - Transport- und
Verkehrssicherheit
schwarz-transporte.at



Retter Linien
www.retter-linien.at



Scheidt & Bachmann
www.scheidt-bachmann.de



Schienen Control
www.schienencontrol.gv.at



Signon
www.signon-it.com



Stoik & Partner
www.stoik.at



Verkehrsverbund
Ost-Region
www.vor.at



Voith
www.voith.com



WienCont
www.wiencont.com



Weichenwerk Wörth
www.wwg.co.at



81-11
www.taxi.at

Mitgliederstatistik

Der Mitgliederstand von ca. 650 Mitgliedern konnte durch gezielte Aquisition und durch den guten Ruf der Gesellschaft als erfolgreicher Veranstalter gehalten werden.

Ehrenpräsident

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

32 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. a.D. Dipl.-Ing. Helmut HAINITZ

Dr. Gustav HAMMERSCHMID

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

GD a.D. Hofrat Prof. DI Dr. Roman JAWORSKI (†2018)

Komm.-Rat Prof. Dkfm. Karl JUST

Hofrat Dipl.-Ing. Sebastian KIENPOINTNER

o. Univ.-Prof. Dr. Sebastian KUMMER

Dipl.-Vw. Ingomar KUNZ

Dipl.-Ing. Peter LEHOTZKY (†2018)

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

73 Unternehmensmitglieder

38 Fördernde Mitglieder

516 Ordentliche Mitglieder

8 Jungmitglieder

Wir bedanken uns bei allen Mitgliedern für das Vertrauen und die Treue.

Führungsorgane

Präsidium

Präsident DI Peter KLUGAR
Vizepräsident Mag. Christian DOMANY
Vizepräsident Dipl.-Vw. Dr. Helmut LAMPRECHT
Vizepräsident Dr. Klaus Michael SCHIERHACKL
Vizepräsident KR Ing. Franz SEISER
Vizepräsident DI Günter STEINBAUER
Vizepräsident Dr. Csaba SZÉKELY
Wissenschaftl. Leiter Univ.-Prof. DI Dr. Norbert OSTERMANN
Kuratoriumsvorsitzender – DI Heinz H. BUTZ
Junge ÖVG – Florian POLTERAUER, MBA
Schatzmeister – Mag. Karl-Eric PUMPER
Schriftführer – Dr. Andreas OBERHAUSER

Vorstand

o. Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin FELLENDORF
Hon.-Prof. Dr. Josef FRÖHLICH
em. o. Univ.-Prof. DI Dr. Hermann KNOFLACHER
Mag. Gabriele LUTTER
o. Univ.-Prof. DI Dr. Markus MAILER
Ing. Mag.(FH) Andreas MATTHÄ
Mag. Evelyn PALLA
DI Dr. Ulrich PUZ, MBA
DI Martin RUSS
em. o. Univ.-Prof. DI Dr. Gerd SAMMER
DI Oliver SCHMEROLD
Ferdinand SCHMIDT
Mag. Davor SERTIC

Landesstellenleiter (Mitglied des Vorstandes)

Landesstelle Burgenland – Dr. Csaba SZÉKELY
Landesstelle Kärnten – HR Mag. Willibald SCHICHO
Landesstelle Niederösterreich – w. HR Univ.-Prof. DI Dr. Friedrich ZIBUSCHKA
Landesstelle Oberösterreich – Ing. Mag. Albert WALDHÖR
Landesstelle Salzburg – KR Gunter MACKINGER
Landesstelle Steiermark – o. Univ.-Prof. DI Dr. Peter VEIT
Landesstelle Tirol – Dipl.-Vw. Dr. Helmut LAMPRECHT
Landesstelle Vorarlberg – DI Hubert RHOMBERG
Landesstelle Wien – Ing. Rainer WENTY

Kuratorium

Kuratoriumsvorsitzender – DI Heinz H. BUTZ
WKÖ – Ing. Mag. Alexander KLACSKA
PORR – Ing. Alfred SEBL-LITZLBAUER
Industriellenvereinigung Wien – Mag. Monika SCHUH
Rail Cargo Austria – Alfred PITNIK
ÖBB-Holding – DI Mark TOPAL-GÖKCELI
Siemens AG Österreich – Dr. Wolfgang RÖSS
ASFINAG – Dr. Klaus Michael SCHIERHACKL
GYSEV/Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG –
Mag. Dr. Hana DELLEMANN
Plasser & Theurer – Ing. Rainer WENTY
Thales Austria – DI Dr. Alfred VEIDER
SCHIG – Bmstr. Ing. Andreas SZUKITS, MBA

Generalsekretariat

DI Heinz H. BUTZ, Generalsekretär
Dr. Veronika KESSLER, Generalsekretärin
DI Eva HACKL, Generalsekretärin-Stellvertreterin
Prof. Mag. Dr. Gerhard H. GÜRTLICH, Generalsekretär-
Stellvertreter und Chefredakteur
Dr. Karl-Johann HARTIG, Generalsekretär-Stellvertreter

Geschäftsführer ÖVG-GmbH

Dipl.-Ing. Eva HACKL
Mag. Thomas KRATOCHVIL

Stand 31.12.2018

Bericht der Rechnungsprüfung

Die Jahresabschlüsse des Vereins und der ÖVG-GmbH wurden von der Novacount Wirtschaftstreuhand-gesmbH erstellt. Die am 12. März 2019 in den Räumlichkeiten der ÖVG durchgeführte Rechnungsprüfung führte zu folgendem Ergebnis:

Die vorgelegten Unterlagen und Kontenblätter ergaben keine Anlässe für Beanstandungen und sind formal korrekt. Die Überprüfung der relevanten Ausgaben ergab ebenfalls keinen Anlass zu Kritik. Alle im Rahmen der Prüfung gestellten Fragen konnten abschließend beantwortet werden.

Das Ergebnis des ÖVG-Vereins ist ein Jahresfehlbetrag von 2.144,15 Euro. Die ÖVG-GmbH schloss mit einem Jahresüberschuss nach Steuern von 24.433,77 Euro. Aufgrund der durchgeführten Rechnungsprüfung für das vergangene Kalenderjahr empfehlen wir die Entlastung des Vorstandes der ÖVG und der Geschäftsführung der ÖVG-GmbH.



Elmar Fürst,
Rechnungsprüfer



Doris Pulker-Rohrhofer,
Rechnungsprüferin