

Jahresbericht 2019

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: Rebecca Steinacher

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 | 83 |
| Generalsekretariat..... | 9 | Publikationen | 89 |
| Wissenschaftliche Leitung | 13 | Kuratorium | 91 |
| Rechnungsabschluss 2019 | 15 | Mitglieder | 93 |
| Landesstellen..... | 17 | Kuratoriumsmitglieder | 93 |
| Burgenland | 17 | Unternehmensmitglieder | 94 |
| Kärnten | 18 | Mitgliederstatistik..... | 97 |
| Niederösterreich..... | 22 | Führungsorgane | 99 |
| Oberösterreich | 25 | Bericht der Rechnungsprüfung..... | 100 |
| Salzburg | 29 | Satzungen | 102 |
| Steiermark | 31 | | |
| Tirol | 34 | | |
| Vorarlberg..... | 35 | | |
| Wien | 37 | | |
| Junge ÖVG | 40 | | |
| Veranstaltungen | 44 | | |
| Arbeitskreise | 57 | | |
| Eisenbahntechnik (Fahrweg) | 57 | | |
| e-mobility | 58 | | |
| Intermodaler Transport | 60 | | |
| Nachhaltige Infrastruktur | 68 | | |
| Nachrichtenverkehr | 69 | | |
| Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)..... | 72 | | |
| RRTM - Rail and Road Traffic Management | 74 | | |
| Schienenfahrzeuge | 76 | | |
| Verkehrsrecht | 78 | | |
| Verkehrswissenschaftliche Erhebungs-, Bewertungsmethoden..... | 80 | | |

Vorwort

Das Jahr 2019 wird uns als jenes in Erinnerung bleiben, in dem ein junges schwedisches Mädchen eine breite Debatte über Verantwortung und Initiative für unsere Umwelt und unseren Lebensraum angestoßen hat. Die Medien haben nicht mehr vom Desinteresse unserer jungen Generation an Gesellschaft und Politik berichtet, sondern Bilder von tausenden engagierten Jugendlichen gezeigt, die sich für eine Zukunft im Sinne der Nachhaltigkeit einsetzen. Losgelöst davon, welche Perspektive man in dieser Debatte einnimmt, wir sind ihr alle nicht entkommen. Diskussionen, wie wir gemeinsam – Zivilgesellschaft, Unternehmen, Wissenschaft und Politik – den Klimawandel eindämmen können, haben unsere Schwerpunktsetzung und Entscheidungen in diesem Jahr geprägt.

Wir als ÖVG können uns dieser Debatte klarerweise nicht verschließen. Denn, eine der zentralen Fragen ist, wie wir die Klimawende im Verkehrsbereich schaffen. Klar ist: Der Verkehrssektor muss einen substanziellen Beitrag leisten, damit Österreich seine Klimaschutzziele erreichen kann. Aktuell verursacht dieser – exklusive internationalem Luftverkehr – nämlich rund 29 Prozent der gesamten heimischen Treibhausgasemissionen. Etwa 99 Prozent davon kommen aus dem Straßenverkehr. Der Hebel ist also groß, und der Beitrag der ÖVG ist es, Raum für Diskussionen zu schaffen, den wissenschaftlichen Diskurs hoch zu halten und unterschiedliche Lösungswege aufzuzeigen. Dabei wird es unsere Aufgabe sein, für Multi-Perspektivität zu stehen und die Stimmen unserer Expertinnen und Experten hörbar zu machen. Auch die ÖVG hat die Diskussion zum Thema Klimaschutz aufgegriffen und in einer sehr erfolgreichen Diskussionsveranstaltung zum Thema gemacht, auch im Jahr 2020 wird uns diese Thematik weiterhin begleiten.

Mein erstes Jahr als ÖVG-Präsident neigt sich nun schon langsam dem Ende zu und ich möchte mich hiermit noch einmal ganz herzlich bei Ihnen für das ausgesprochene Vertrauen bedanken! Es ist mir eine große Ehre, die ÖVG als Präsident übernommen haben zu dürfen. Ich habe die ÖVG in den Jahren davor als Mitglied und dann auch im Vorstand beobachtet und bedanke mich vor allem bei meinem Vorgänger, Peter Klugar, der die ÖVG auf wirtschaftlich feste Standbeine gestellt und



Andreas Matthä, Präsident

strukturell und inhaltlich modernisiert hat. Für uns gilt es nun noch ein paar Schritte weiter in Richtung Zukunft zu gehen, das bedeutet, die wirtschaftliche Stabilität zu halten, noch ein Stück mehr am Puls der Zeit mit unseren Veranstaltungen und Themen zu sein. Das Feedback zeigt, es sind – neben Fachtagungen – kurzweilige und diskussionsintensive Veranstaltungen gefragt, die sich gut in den Arbeitsalltag integrieren lassen.

Ein Thema, das uns in Zukunft innerhalb der ÖVG vermehrt beschäftigen wird, ist der Generationenwandel. Die Junge ÖVG konnte ihre Bekanntheit und Position bei den Mitgliedern weiter ausbauen und tolle Beiträge leisten. Wir müssen es jedoch in den nächsten Jahren schaffen, die Generation zwischen den jungen und den älteren Kolleginnen und Kollegen in der ÖVG nachhaltig zu stärken. Nach und nach gehen manche in den wohlverdienten „ÖVG-Ruhestand“ und wir müssen für deren Nachfolgerinnen und Nachfolger garantieren. An dieser Stelle möchte ich mich bei den Arbeitskreisen und ihren Leiterinnen und Leitern bedanken, die gute Arbeit geleistet haben, wobei vier Arbeitskreise ihre Ergebnisse im Rahmen einer Veranstaltung präsentiert konnten. Danke auch an alle Landesstellen, die zahlreiche Aktivitäten und Exkursionen organisieren konnten und unsere Mitglieder bewährt betreuen. Im Generalsekretariat gab es Ende 2019 Veränderungen, danke an Heinz Butz und Veronika Kessler für ihren langjährigen Einsatz im Generalsekretariat der ÖVG!

Ohne ein tolles Team im Hintergrund würde keine Mannschaft eine gute Leistung bringen – vielen Dank auch an das gemeinsame Büro der ÖVG-GmbH und des Vereins, welches das ganze Jahr über bestmöglich sicherstellt, dass wir reibungslos funktionieren.

Das Jahr 2020 wird uns als eines in Erinnerung bleiben, in dem unser Alltag von heute auf morgen nicht mehr in gewohnter Form erlebbar war – und sich auch nachhal-

tig verändern wird. COVID-19 wird erhebliche Auswirkungen auf unsere Wirtschaft, unser gesellschaftliches Zusammenleben und natürlich auch unser Mobilitätsverhalten haben. Ich kann Ihnen versichern, Fragen des Verkehrs sind Zukunftsfragen für unseren wunderbaren Lebensraum und Wirtschaftsstandort Österreich – gestalten wir ihn gemeinsam mit!

Andreas Matthä

Generalsekretariat

Bericht

Die Aufgaben des Generalsekretariats umfassen die Erarbeitung und Erstellung des Jahresprogramms, dessen Abstimmung mit der wissenschaftlichen Leitung sowie die inhaltliche und zeitliche Planung aller Veranstaltungen (Seminare, Tagungen und Kamingespräche). Die organisatorische und wirtschaftlich vernünftige Umsetzung der einzelnen Veranstaltungen erfolgt durch die ÖVG-GmbH in Absprache mit den GeneralsekretärInnen.

Darüber hinaus betreuen die Generalsekretäre 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.

Im August 2019 hat es einen personellen Wechsel im Sekretariat gegeben: Frau Simone Egle ist nach Beendigung ihres Studiums beruflich wieder in ihr Heimatland Vorarlberg zurückgegangen, die GeneralsekretärInnen konnten in Frau Rebecca Steinacher einen gleichwertigen Ersatz finden. Sie hat sich bereits eingearbeitet und ergänzt das ÖVG-Team bestens. Frau Steinacher wird sich in ihrer Bachelor-Arbeit unserem Wunschthema „Verkehrswissenschaftliche Plattformen in Österreich“ widmen.

In den Sommermonaten wurde das Zimmer der Assistentinnen im ÖVG-Büro renoviert und mit moderneren Möbeln ausgestattet, um unseren Damen eine optimale Arbeitsatmosphäre zu bieten. Für diesen Zweck wurden rund 5.000 Euro investiert.

Die Zusammenarbeit mit „Roadmap 2050“ wurde 2019 fortgesetzt und bot der ÖVG mehrfach die Möglichkeit, sich einem, über die Stakeholder der ÖVG hinausgehenden, Personenkreis vorzustellen.

Aufgrund aktueller Themen wie Klimawandel, Digitalisierung, Antriebstechnologien usw. konnte 2019 wieder ein großes Spektrum an Veranstaltungen - Seminare, Foren, Kongresse - realisiert werden. So konnten auf der einen Seite Veranstaltungsreihen, wie ÖPNV, U2/U5, Infrastruktur, Regelungswut und Paradigmenwechsel erfolgreich fortgesetzt und zum anderen mit aktuellen



Heinz H. Butz, Generalsekretär



Veronika Kessler, Generalsekretärin

Themen neue Akzente gesetzt werden. Alle Details dazu finden Sie im Veranstaltungsbericht der ÖVG-GmbH.

Im Frühjahr wurde nach einer jahrzehntelangen Pause wieder ein DACH-Kongress mit unseren Schwestergesellschaften aus Deutschland und der Schweiz in Dornbirn abgehalten, der bei allen beteiligten Gesellschaften auf breite Zustimmung gestoßen ist. Besten Dank unserer Landestelle Vorarlberg für die Unterstützung.

Im April 2019 lud die ÖVG ihre Mitglieder zu einem Vortrag von Mario HERGER mit dem Titel „der letzte Führerscheinneuling ist bereits geboren“ ein, der Zuspruch war zufolge des interessanten Referenten und des kontroversiellen Themas überaus groß.

Zu den weiteren Veranstaltungen zählten eine Tagung in Brüssel, die zum zweiten Mal stattfand, die von der Landestelle Niederösterreich organisierte Jahrestagung 2019 am Flughafen Wien/Schwechat sowie eine Kooperationsveranstaltung mit dem Damen-Logistik-Club über die Zukunft des Güterverkehrs mit ausschließlich weiblichen Vortragenden.

Im Herbst fand die 22. Internationale Fahrweg -Tagung des Arbeitskreises Eisenbahntechnik mehrtägig

in Salzburg statt, deren Teilnehmeranzahl diesmal allerdings unter unseren Erwartungen geblieben ist. Die Tagung „Müssen Großprojekte scheitern“ mit ranghohen Fachreferenten zählte ebenso wie die gemeinsam mit dem Institut der Regionen in Bratislava organisierte Veranstaltung über das Thema „Wien und Bratislava: eine Verkehrsregion?“ zu den weiteren Erfolgen der ÖVG.

Von insgesamt 18 Großveranstaltungen fanden fünf in Kooperation mit den Landesstellen statt, 10 weitere Veranstaltungen wurden von den Landesstellen in Eigenregie durchgeführt. Wir hatten 2019 ca. 1.600 Teilnehmer an unseren Veranstaltungen!

Die Planungen für das Jahr 2020 haben bereits im Lauf des Frühjahres im Generalsekretariat begonnen und konnten schon weit voran getrieben werden.

Es war ein ereignisreiches Jahr mit zahlreichen und vielfältigen Veranstaltungen. Trotz zunehmender Konkurrenz konnte sich die ÖVG als lebendige verkehrswissenschaftliche Gesellschaft behaupten und für ihre Mitglieder zielgerichtet Information und Vernetzung an-

bieten. Besonders erfreulich ist das steigende Interesse der Jugend an der ÖVG, das nicht zuletzt auf das Engagement der Jungen ÖVG zurückzuführen ist.

Mit Jahresende 2019 legten Frau Dr. Veronika Kessler und Herr Dipl.-Ing. Heinz H. Butz ihre Funktion als Generalsekretäre der ÖVG nach 10 Jahren in jüngere Hände. Frau Dr. Kessler wird in den Vorstand wechseln, Herr Dipl.-Ing. Butz bleibt Kuratoriumsvorsitzender und damit auch im Präsidium und Vorstand. Frau Kessler und Herr Butz bedanken sich herzlich für die jahrelange gute Zusammenarbeit mit Präsidium, Vorstand, Landesstellenleitungen, Geschäftsführer, der wissenschaftlichen Leitung und dem Team im Büro.

Besonders bedanken sich Frau Kessler und Herr Butz bei allen Mitgliedern, Institutionen und Unternehmen für die gute Zusammenarbeit und Unterstützung. Den neuen Generalsekretären Mag. G. Lutter und Dr. K.-J. Hartig sowie den stv. Generalsekretärinnen Dipl.-Ing. U. Thamm und Dipl.-Ing. E. Hackl wünschen sie für die Zukunft viel Erfolg!

Das Team der Generalsekretäre



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 2019 war wiederum geprägt von intensiver operativer und strategischer Arbeit, die auch von der wissenschaftlichen Leitung (WL) wahrgenommen wurde. So war die WL nicht nur insgesamt bei 18 Jour-fixe Terminen vertreten sondern hat bei der Vorbereitung und Durchführung zahlreicher Veranstaltungen mitgewirkt. Als Höhepunkt ist zweifellos die Mitgestaltung und Teilnahme am 1. DACH-Kongress in Dornbirn zu nennen. Dort haben 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“ präsentiert. Die WL war dabei vollzählig vertreten und hat mit zwei Vorträgen und der Teilnahme an der Podiumsdiskussion zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen.

Weiters ist zu berichten, dass die Sicht der Wissenschaft bei den Veranstaltungen der ÖVG des letzten Jahres sehr deutlich dargelegt werden konnte. Dies war nicht nur inhaltlich wahrnehmbar, es zeigt sich auch anhand der Zahlen. In den 16 Vortragsveranstaltungen waren insgesamt 38 Beiträge, die von Vertretern der Wissenschaft unterschiedlicher Disziplinen stammten, zu verzeichnen.

Aus inhaltlicher Sicht ist festzuhalten, dass die Veranstaltungen einen hervorragenden Mix in Bezug auf die aktuellen Aufgabenstellungen des Verkehrswesens enthalten haben. Zu nennen sind dabei insbesondere die Fragen der ökologischen Verträglichkeit des Verkehrs an sich, der Notwendigkeit und Folgewirkung von Infrastrukturen für die verschiedenen Verkehrsarten sowie der Logistik im Güterverkehr.

Unsere Aufgabe wird es sein, die aktuellen Entwicklungen kritisch zu verfolgen. Wenngleich der Hype um das sogenannte „automatisierte Fahren“ derzeit vielleicht ein wenig erlahmt, bleibt dennoch die Gefahr, dass im Verbund mit alternativen Antriebstechnologien wiederum eine Entwicklung hin zu mehr motorisierten Individualverkehr, zu mehr Flächenversiegelung, mehr Rohstoffverbrauch entsteht und den Lebensraum des nichtmotorisierten Individuums unverhältnismäßig beschränkt.

Als weitere Aufgabe hat die WL im vergangenen Jahr an zwei Strategie-Sitzungen der ÖVG teilgenommen, in



Norbert Ostermann,
Wissenschaftlicher Leiter

denen ein Review der bisherigen Vereinsstrategie begonnen wurde. In der Formulierung der neuen ÖVG Strategie wurde die Rolle der Arbeitskreise als Treiber für aktuelle und relevante Themen sehr deutlich.

Abschließend möchte ich mich herzlich zuerst bei meinen Kollegen Günter Emberger und Manfred Gronalt bedanken. Auch dieses Jahr hat sehr schön gezeigt, wie Teamarbeit funktioniert und, wie ich hoffe, auch allgemein wahrnehmbar, zu guten Ergebnissen 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.

Das Team der wissenschaftliche Leitung



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

Rechnungsabschluss 2019

Bericht

Überblick 2019

Die primäre Aufgabe des Schatzmeisters ist es, 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. Teil der zielgerichteten Ressourcenverwendung ist es, ausreichende Mittel für die Aufrechterhaltung einer effizienten Administration zur Verfügung zu stellen.

Dank der guten Zusammenarbeit von Präsidium, Vorstand und Generalsekretariat ist es 2019 gelungen, durch das Angebot kostenloser Veranstaltungen einen Mehrwert für die Mitglieder zu generieren als auch die Modernisierung der Büroinfrastruktur die Effizienz auf der operativen Ebene zu steigern.

Das Ergebnis des ÖVG-Vereins 2019

Das Budget 2019 für den Verein sah einen Fehlbetrag in der Höhe von 13.500 Euro vor. Dies war geplant, um das Vereinsvermögen unter den steuerlichen Schwellenwert zu bringen. Ist der Jahresumsatz nicht höher als das Eigenkapital, spricht man von gemeinwirtschaftlich. Das derzeitige Vermögen liegt per 31.12.2019 bei ca. 167.500,-, der Umsatz 2019 bei 155.000,- Euro.

Durch Verschiebungen von Einnahmen und Ausgaben zwischen den Jahren 2018 und 2019 sowie außerbudgetärer Aufwendungen, wurde dieses Ziel verfehlt. Der Fehlbetrag für 2019 beträgt 23.352,- Euro. Die größten Abweichungen waren einnahmenseitig die Sponsoringeinnahmen (Soll: 33.000/Ist: 29.800). Die Einnahmen durch Dritte betreffen eine Förderung des BMVIT aus dem Jahr 2018, die erst 2019 ausbezahlt wurde. Bei den Ausgaben gab es die größten Abweichungen bei den Vereinsveranstaltungen (Soll: 9.000/Ist: 16.875) und den Externen Dienstleistungen (Soll: 14.000/Ist: 24.044).

Das Ergebnis der ÖVG-GmbH 2019

Wie der Jahresabschluss der GmbH zeigt, mussten wir im Jahr 2019 eine schmerzhaft Erfahrung im Zusammenhang mit der so genannten Großen Fahrwegtagung machen. Das offenbar in die Jahre gekommene Format hat bei signifikant sinkenden Teilnehmerzahlen und steigenden Kosten nicht den gewohnten Gewinn gebracht.



Karl-Eric Pumper,
Schatzmeister

Es wurde aber sofort auf diese Entwicklung reagiert und intensiv an einer Rundumerneuerung dieses Kongresses gearbeitet. Auch kleinere Veranstaltungen haben nicht den erwarteten finanziellen Erfolg gebracht, was unter anderem auch darauf zurückzuführen ist, dass das Niveau der Teilnahmegebühren nicht angepasst wurde, obwohl organisatorische Vorgaben höhere Kosten verursachten. Die Einflussmöglichkeiten der Geschäftsführung sollen daher künftig ausgeweitet werden, um eine wirtschaftlichen Stabilität zu garantieren. Alle anderen Positionen weisen nur geringfügige Abweichungen auf. Konkret betrug der Fehlbetrag 8.056,22 Euro nach Steuern. Aufgrund der Gewinnvorträge beträgt der Bilanzgewinn 263.488,57 Euro.

Ausblick 2020

Das Jahr 2020 wird zweifelsohne eine Herausforderung für uns alle. Der monatelange Standby-Modus wird in vielen Bereichen der Wirtschaft seine Spuren hinterlassen. Während der Verein hier einnahmen- und ausgabenseitig kaum eine Änderung verspüren wird, ist für die GmbH durch den Ausfall bzw. der Verschiebung mehrerer Veranstaltungen mit einen signifikanten Umsatzrückgang zu rechnen. Dank der über die letzten Jahre gebildeten Reserven, bleibt die Liquidität uneingeschränkt erhalten.

Landesstellen

Burgenland

Neuer Leiter der Landesstelle Burgenland

Am 26.3.2019 wurde DI (FH) Dipl.- Ing. Arnold Schweifer im Rahmen der ordentlichen Mitgliederversammlung einstimmig zum neuen ÖVG-Landesstellenleiter Burgenland gewählt.

Geboren 1972 in Eisenstadt absolvierte Arnold Schweifer die Universität für Bodenkultur und schloss sie dann als Diplomingenieur ab. Nach mehreren Jahren bei Zivilingenieurbüros für Bauwesen in Wien besuchte er berufsbegleitend den Fachhochschul-Studiengang „Information and Communication Solutions“, den er als DI(FH) beendete. Dadurch war bei Siemens Österreich der Weg in das internationale Projektmanagement möglich, und viele mehrmonatige Auslandsaufenthalte für Mobilfunk-Projekte in Aserbaidzhan, Norwegen und Deutschland folgten. Ab 2009 arbeitete Arnold Schweifer im Burgenländischen Landesdienst und war dem Büro des Landeshauptmannes zugeteilt. Im Jahr 2013 wechselte er in die Landesamtsdirektion (Stabsstelle Raumordnung und Wohnbauförderung). Seither ist er auch erfolgreich als Geschäftsführer der Neusiedler Seebahn (NSB GmbH) tätig und konnte in dieser Zeit die Anzahl der Fahrgäste um rd. 14% auf derzeit 802.000 Personen pro Jahr steigern.

Seine neuen Aufgaben fasst DI Schweifer so zusammen:

„Ein zentrales Anliegen für die Zukunft der Landesstelle Burgenland ist vor allem die Förderung des Ausbaus der öffentlichen Verkehrsanbindungen inkl. der Park and Ride Anlagen, sowie von flexiblen Lösungen im öffentlichen Nahverkehr (z.B. Car-Sharing Systeme, Sammeltaxis) für die 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.“

Weiters wurde in dieser Sitzung Frau Mag. Karin Schramböck zur Geschäftsführerin der ÖVG Landestelle Burgenland bestellt.

Frau Mag. Karin Schramböck hat das Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Wien erfolgreich abgeschlossen und war bereits neben dem Studium beruflich sowohl im Bereich Arbeits- und Sozialrecht in einem Industriebetrieb als auch im Bereich Wirtschaftsrecht in einer Wiener Anwaltskanzlei sowie am Institut für Verfassungsrecht der Universität Wien beschäftigt. Nach Absolvierung des Gerichtspraktikums trat sie im September 2017 in die Wirtschaftskammer Burgenland ein und ist seither im Kompetenz Center Recht und Service im Bereich Arbeits- und Sozialrecht als auch als Referentin der Sparte Transport und Verkehr tätig. Seit Mai 2018 ist sie überdies für verkehrspolitisch Angelegenheiten verantwortlich.

Vorbereitung Jahrestagung 2020

Im Mai 2020 wird die Jahrestagung der ÖVG im Burgenland stattfinden. In den letzten Monaten war die Landesstelle bereits intensiv mit den Vorbereitungen für diese Veranstaltung beschäftigt, um ein ansprechendes und alle Verkehrsträger umfassendes Programm bieten zu können. Die Landesstelle Burgenland freut sich bereits jetzt auf zahlreiche Teilnahme.



Arnold Schweifer,
Leiter



Karin Schramböck,
Geschäftsführerin

Kärnten

Die Aktivitäten der Landesstelle Kärnten im Überblick:

Die Österreichischen Bundesbahnen im Spannungsfeld zwischen Liberalisierung und Konkurrenzierung

Datum: 25. März 2019

Ort: Wirtschaftskammer Klagenfurt

Referentin: Sandra Gott-Karlbauer

Ein profunder Vortrag von Fr. Mag.^a Gott-Karlbauer Sandra, Leitung Strategie und Unternehmensentwicklung der ÖBB Holding AG:

Dabei wurde zunächst ein Überblick über den Stand der höchst unterschiedlichen Marktöffnungssituationen in Europa aufgrund der EU-Eisenbahnpakete gegeben. Eine genaue Analyse zeigt, dass dabei die flexiblen Töchter ausländischer Staatsbahnen sowie private EVUs die Gewinner des europaweiten Liberalisierungsprozesses sind und dass die hohe Wettbewerbsintensität zu Verlusten von Marktanteilen der Incumbants führt. Zwar dominieren nach wie vor in fast allen Ländern der EU die jeweiligen Staatsbahnen, aber die Anzahl der Konkurrenten nimmt enorm zu. Um in Österreich weiterhin Marktführer zu bleiben, müssen die ÖBB in unterschiedlichen Bereich massiv investieren, wie beispielsweise in die Weiterentwicklung des integrierten Taktverkehrs und in das Rollmaterial. Mittels Innovation und Digitalisierung soll das System Bahn weiter attraktiviert und gestärkt werden: durch nachhaltige Senkung der Zugangsbarrieren, durch neue Produkte und Möglichkeiten entlang der **Reisekette** von der ersten bis zur letzten Meile (Rail & Drive, automatisiertes Fahren, Rufbus uä.). Der **Güterverkehr** ist in Österreich bereits voll liberalisiert und mit 41 Cargobahnen besetzt. Hier hilft die Internationalisierung die erodierenden Inlandsmengen zu kompensieren sowie die Auslastung zu erhöhen. Durch vielfach politisch motivierte Vorteile der Straße und weitere Innovationen (Gigaliner, Platooning, autonomes Fahren) wird es zu einem weiteren Margendruck in der Konkurrenz zur Straße kommen. Gegensteuerungsmaßnahmen werden Innovationen in das Rollmaterial, die Digitale Spedition, SelfCargo und Ähnliches sein. Essentiell werden zukünftig die technischen Harmonisierungen, der Abbau von bürokratischen Hürden sowie faire

und effiziente Marktbedingungen sein. **Zusammenfassend** kann gesagt werden, dass sich die ÖBB jedenfalls auf vier Hauptthemen konzentrieren: Operative Exzellenz und Sicherheit, Innovation und Digitalisierung, Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit und im Hinblick auf den Umbruch in Personalbereich auf die Unternehmenskultur und Organisation. Anschließend folgte eine intensive Diskussion, die viel Lob für das Erreichte der ÖBB beinhaltetete (Pünktlichkeit, Rollmaterial etc.), aber auch eine Reihe von Weiterentwicklungspotentialen (fahrplantechnische Anbindung der Südstrecke, Energieeinsparung durch optimierte Fahrplangestaltung etc.) beinhaltetete.

Innovationen im Eisenbahnbereich

Datum: 14. Mai 2019

Ort: Wirtschaftskammer Klagenfurt

Referent: Peter Wanek-Pusset

DI Peter Wanek-Pusset, Geschäftsführer der Fa. Innofreight spannte einen farbigen Bogen seiner Logistik-Branchenlösungen in ganz Europa. Dabei geht es immer wieder um die „Legophilosophie“ mit einem Tragwagen und diverser, branchenoptimierter Aufbauten. Da der Pool an Eisenbahnwagen in Europa mit ca. 700.000 Wagen relativ überaltert ist und auch nicht immer lärmoptimiert, ergeben sich sehr gute Zukunftschancen in diesem Bereich. Die Grundfrage ist dabei immer die Effizienzsteigerung im Hinblick auf Zuladefähigkeit und Kundenzufriedenheit. So sieht sich Innofreight als Nischenweltmeister mit großem Impact auf die Branche. 2018 wurde der 1000. InnoWaggon ausgeliefert. Mit dem Smart GigaWood Waggon wird der Holztransport auf der Schiene digitalisiert. Es ist dies ein 90-Fuß-Waggon, der unter Einsatz neuartiger Stahlbaumaterialien „designed“ wurde und Rungen von 2,4 m besitzt. Damit kann man auf den Einsatz von Spanngurten verzichten. Solche Innovationen sind im Bahnbereich auch für die EVUs von großer Bedeutung, denn die Marktanteile der Schiene gehen leider zurück. In der anschließenden lebhaften Diskussion gab es Fragen zum Lärmschutz, zur Bürokratie im Hinblick auf die Genehmigungen von technischen neuen Lösungen, zum Thema „estimated time of arrival“, Wirtschaftlichkeit von EVUs und Fragen im Hinblick auf den Versicherungsschutz.



v.l.n.r.: Peter Wanek-Pusset, Willibald Schicho

„Runder Tisch“: Wörtherseetrasse

Datum: 27. Juni 2019

Ort: Gemeinde Pörschach

Referent: Norbert Ostermann

Die Wirtschaftskammer Kärnten und die ÖVG luden zum „Runden Tisch“ betreffend das Thema „Wörtherseetrasse“. Um Antworten auf diesbezügliche brennende Fragen zu erhalten, wurde der Experte und ÖVG Wissenschaftliche Leiter, Prof. DI Dr. Norbert Ostermann, der maßgeblich an der Umsetzung der Güterzug-Umfahrung St. Pölten beteiligt war, eingeladen. Fr. Bgm Silvia Häusl-Benz von Pörschach begrüßte und wies – wie auch alle übrigen Diskutanten - auf die dringende Lösungsnotwendigkeit des Bahnlärms im Kärntner Zentralraum hin. Das Problem brennt unter den Nägeln. Prof. Ostermann erläuterte die technischen Bahnspezifika von Bahnstrecken; so kann eine vergleichbare Strecke 260 tgl. Züge mit guter Qualität aufnehmen. Das aktuelle Memorandum des Landes Kärnten hat das Ziel ein baureifes Projekt zu erarbeiten, das dann, wenn die anderen österr. Großprojekte umgesetzt sind, ein baureifes Projekt vorhanden ist, d.h. wir sprechen von einer längerfristigen Lösung. Die alte Zentralraumlösung ging von der vollständigen Bahnverlegung aus. Heute steht aber der Personenverkehr mit dem Personenfernverkehr und der S-Bahn mit den neuen Triebwagen außer Streit. Es sollte aber auch die Sattnitzlösung einer Betrachtung unterzogen werden. Die kurzfristige Lösung wird aber wohl der Einsatz von lärmarmen Güterwagen sein. Der Erstbericht sollte bis Jahresende vorliegen, dann wird er der Öffentlichkeit präsentiert und zur Diskussion gestellt.

Als allfälliges EU Projekt könnten aus touristischen Gründen Zusatzgeld lukriert werden.



Norbert Ostermann

Eisenbahnkreuzungslösungen & Innovative Brückenlösung am Beispiel der Geh- und Radwegbrücke

Datum: 30. Oktober 2019

Ort: Wirtschaftskammer Klagenfurt

Referenten: Manfred Ebner, Herbert Horn

Eisenbahnkreuzungslösungen am Beispiel der Auflösungen in der Gemeinde Weißenstein, Ing. Manfred Ebner, Vizebgm. und LTAbg. a.D., und innovative Brückenlösungen am Beispiel der Geh- und Radwegbrücke, DI Herbert Horn, Gf. Ziviltechnikbüro „Team Horn & Partner ZT GmbH“.

Hr. Ing. Ebner Manfred berichtete über seine Erfahrungen bei der Auflfassung von 9 Eisenbahnkreuzungen zwischen 1993 und 2018, die die Gemeinde Weißenstein durch Schließintervalle und aus sicherheitstechnischen Gründen belastete. Im vorbildlichen Zusammenspiel zwischen dem Verkehrsministerium, dem Land Kärnten, der Gemeinde und den Österr. Bundesbahnen wurde zum Teil mit aufwändigen Verlegungen von Gemeindestrassen und damit einhergehenden Draubrückenbauten die Bahnstrecke sukzessive im Gemeindegebiet kreuzungsfrei gemacht. Seine Erfahrungen mündeten in einen Änderungsvorschlag des Eisenbahngesetz § 48, um die Umsetzung von Eisenbahnkreuzungsauffassungen zu beschleunigen.

Eine im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept stehende innovative Brückenlösung stellte Hr. DI Horn Herbert mit den planerischen und technischen Besonderheiten vor. Und zwar die barrierefreie Anbindung von Toplitsch und Umgebung mit der ÖBB Haltestelle Puch (ÖBB Strecke Spittal an der Drau –Villach –Klagenfurt). Anbindung des überregionalen Drauradweges mit der Haltestelle Puch. Verbindung der Ortschaften Puch und Töplitsch nachdem durch die Auflassung einer EK die vorhandene Verbindung unterbrochen wurde. Die Drau ist zwar aufgrund der Flusskraftwerke nicht schiffbar-das Lichtraumprofil für das Bagger Schiff der AHP zum Stauraumräumen ist jedoch zu berücksichtigen. Einschränkung gab es durch die vorhandene Hochspannungsleitung.



Geh- und Radwegbrücke, Puch-Töplitsch

2. Kärntner Logistiktag der Bundesvereinigung Logistik/ BVL

Datum: 27. November 2019

Ort: Universität Klagenfurt
mit Kooperation der ÖVG

Elektromobilität

Datum: 05. Dezember 2019

Ort: Wirtschaftskammer Klagenfurt
Referent: Franz Liebmann

Hr. Franz Liebmann vom ElektroMobilitätsClub Österreich – über das Zukunftsthema in der Mobilität – Elektromobilität. Hr. Liebmann berichtete über seinen Härtest mit einem TESLA Auto, mit dem er seit 2015 knapp 400.000 km, in 25 Länder in Europa und Afrika gefahren war. Weiters berichtete er, dass es in Österreich bereits mehr als 5.500 öffentlich zugängliche Ladepunkte gibt.

Die Zulassungsrate an E-Autos stieg in Österreich auf ca. 8.000 Fahrzeuge bis Ende Oktober 2019, macht aber noch immer einen ganz geringen Anteil an den Gesamtverkäufen aus. In Norwegen ist aber bereits jeder zweite verkaufte Wagen ein E-Auto. In Marokko! Wird es in den nächsten Jahren nur mehr Zulassungen für E-Autos geben. Die Energieversorgung wird mit riesigen Solarzellenparks sichergestellt.

Nach 35 interessanten und bewegten Jahren in der Landesstellenleitung der ÖVG Kärnten:

Übergabe der Funktion des Landesstellenleiters von Schicho auf **DI Zwittnig**, Projektleiter der Koralmbahn, ÖBB Infrastruktur AG.

Übergabe der Geschäftsführungsfunktion der ÖVG Kärnten von Eschig auf **Mag. Michor** – Wirtschaftskammer Kärnten.



v.l.n.r.: Gerhard Eschig, Willibald Schicho, Gerald Zwittnig, Andreas Michor



Willibald Schicho,
Leiter



Gerhard Eschig,
Geschäftsführer

Niederösterreich

Austrägerin der im Jahr 2019 stattfindenden Jahrestagung der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG) war diesmal die ÖVG-Landesstelle Niederösterreich, die diese ganztägige ÖVG-Jahrestagung gemeinsam mit dem ÖVG-Generalsekretariat organisierte. Die Jahrestagung selbst fand am 22. Mai 2019 am Flughafen Wien-Schwechat statt und widmete sich dem umfassenden Thema „Hochwertige Verkehrsinfrastruktur im Spannungsfeld zwischen Standortentwicklung und Nachhaltigkeit“.

Im Rahmen dieser Tagung wurden die infrastrukturellen Aspekte sämtliche Verkehrsträger erörtert. Zu diesen Themen konnten hochrangige Vertreter der Schiene, der Straße, der Schifffahrt sowie der Luftfahrt gewonnen werden. In einem weiteren Vortragsblock erfolgte die wissenschaftliche Beleuchtung der verschiedenen Verkehrsträger aus logistischer Sicht. Eingeleitet wurde die Jahrestagung durch den niederösterreichischen Landesrat Ludwig SCHLERITZKO, dem „Haustrherrn“ Flughafen-Vorstand Günther OFNER sowie dem ÖVG-Präsidenten Vorstandsdirektor Andreas MATTHÄ und dem Leiter der ÖVG-Landesstelle Niederösterreich Univ.-Prof. Friedrich ZIBUSCHKA.

Ein Schwerpunktthema waren die aktuellen und zukünftigen Schieneninfrastrukturprojekte in der Ostregion. Durch die österreichische Ostregion (Burgenland, Niederösterreich und Wien) führen wichtige europäische Korridore, die naturgemäß die gesonderte Betrachtung der Schieneninfrastruktur insbesondere im Hinblick auf zukünftig ausreichende Kapazitäten bedingen. Zudem ist dem wachsenden Beförderungs- und Transportbedarf Rechnung zu tragen.

Im Zusammenhang mit Kapazitätsfragen erfolgte auch eine Diskussion über die „Zweite S-Bahnachse“ in Wien. Neben einem Ausbau der Bestandstrassen, wie der Schnellbahnstammstrecke sowie der Verbindung der nördlichen Ostbahn wurden auch neu zu errichtende unterirdische „Stadtquerungs“-Varianten erörtert.

Ein weiteres Schwerpunktthema nahm die Schifffahrt insbesondere für den Güterverkehr ein, wobei auf die Bedeutung des internationalen Transportweges Donau sowie jene des Hafens Wien auch als wesentlicher Standort der City-Logistik und dem Zusatznutzen Hoch-



Publikum bei der Jahrestagung 2019
wasserschutz hingewiesen wurde.

Eine besondere Herausforderung stellen die ständigen Verbesserungen der Fahrwasserhältnisse auf der Donau dar, das eine enge Zusammenarbeit mit den anderen Donauanrainerstaaten erforderlich macht. Anhand des Donaubereiches östlich von Wien wurde unter anderem der Masterplan zur Sanierung und Instandhaltung der Fahrinne – unter Berücksichtigung des hier vorliegenden sensiblen Bereiches – erörtert.

Beim Flugverkehr sieht sich der Flughafen Wien-Schwechat nicht nur als Infrastrukturanlage zur Abwicklung des „üblichen“ Flugverkehrs sondern auch als maßgebliche Institution für eine nachhaltige Standortentwicklung der Airportregion. Erreicht werden sollen diese Ziele mit der Intensivierung des regionalen und internationalen Standortmarketings, Nutzung des Flughafens als internationalen Werbeträger sowie mit der Verbesserung der Erreichbarkeit und Mobilität. Als Vorgabe werden diese Maßnahmen in Einklang mit der Natur und der Ökologie gebracht.

Die Standortentwicklung geht naturgemäß Hand in Hand mit dem Ausbau bzw. der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur auf dem Schienen- aber auch auf dem Straßensektor.

Zum Abschluss der Verkehrsträgerthemen wurde im Rahmen des Kapitels Straßenverkehr Infrastrukturprojekte in der Ostregion insbesondere in den Bundesländern Wien und Niederösterreich vorgestellt. Als Beispiele sind die Lobau-Querung im Zuge der Schnellstraße S1 sowie der Ausbau der Autobahn A4 im Hinblick auf

die Verbesserung der Verkehrssicherheit angeführt. Bei sämtlichen Projekten insbesondere beim Tunnelprojekt Am 04. September 2019 fand eine – von der ÖVG-Landesstelle Niederösterreich organisierte – Exkursion zum NÖ Feuerwehr- und Sicherheitszentrum (FWS) in Tulln statt. Die Führung durch das Gelände erfolgte durch den Leiter des Feuerwehr- und Sicherheitszentrum Ing. Franz Schuster.

Das NÖ Feuerwehr- und Sicherheitszentrum in Tulln dient primär als Ausbildungs- und Übungszentrum für Feuerwehreinsatzkräfte. Darüber hinaus nutzen die FWS-Anlagen auch andere Organisationen wie beispielsweise Bundesheer, Polizei, EVN, Zivilschutzverband oder die UNO. Im Jahr 2018 absolvierten etwa in rund 1.000 Kursen 23.400 Teilnehmer die Feuerwehrausbildung in der Landes-Feuerweherschule Tulln. Dabei werden nicht nur klassische Feuerwehrtätigkeiten gelehrt sondern auch andere ebenso wichtige Einsatz-Szenarien geübt, wie Gasunfälle, Taucheinsätze, Verkehrsunfälle, Abseil- und Sicherungstätigkeiten und dergleichen.



Friedrich Zibuschka,
Leiter



Andreas Juhász,
Geschäftsführer



Eigene Gleisanlage am FWS-Gelände für Übungszwecke bei Bahnunfällen.



Übungsannahme Busunfall mit Bergung verletzter Personen.



Kletterturm für Abseilübungen.

Oberösterreich

Die Landesstelle OÖ blieb auch im Jahr 2019 ihrem Generalthema der Beleuchtung des ÖPNV und der Auslotung zukünftiger Herausforderungen sowie von Entwicklungs- und Verbesserungspotential treu und hielt dazu zwei vielbeachtete Veranstaltungen ab:

Die Auftaktveranstaltung im März 2019 widmete sich - bewusst etwas allgemeiner gefasst - der Thematik „Wasserstoff“ und seinem Potential als Antriebstechnologie der Zukunft:

Wasserstoff – Treibstoff der Zukunft?

Chancen & Risiken: Ein Realitätscheck

Die Landestelle der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft unter Leitung von Ing. Mag. Albert Waldhör veranstaltete im März 2019 in der voestalpine Stahlwelt eine Tagung zum Thema Wasserstoff – Treibstoff der Zukunft. Hochrangige Experten aus dem In- und Ausland referierten über ihre Vorstellungen, Erfahrungen und die Notwendigkeiten des Einsatzes von Wasserstoff im Verkehrsbereich, um die im Pariser Klimaschutz-Abkommen weltweit vereinbarten Klimaschutzziele 2030 bis 2050 erreichen zu können.

Diese UN-Klimaschutzziele sind wahrlich als ambitioniert zu bezeichnen; geht es doch um eine Reduktion der CO₂-Emissionen bis 2030 um 40 %, bis 2050 um 85 %. Der größte Anteil der CO₂-Emissionen kommt aus dem Gütertransport, der Luft- und Schifffahrt sowie dem Individualverkehr (IV). Die LINZ AG LINIEN haben etwa einen Anteil von rund 2 % der CO₂-Emissionen in Linz.

Eine Verlagerung des Individualverkehrs (IV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) ist unumgänglich, will man CO₂ einsparen. Das bedeutet allerdings eine notwendige Angebotserweiterung des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) um mind. 30 % (Wien hat dies mit einem Anteil von 38 % bereits erreicht), leistbare Tickets sowie auch eine Einschränkung des IV durch Fahrverbote und/oder höhere Abgaben auf dessen Betrieb und Nutzung.

Bereits jetzt werden 70 bis 80 % der Fahrgäste der Verkehrsunternehmen in Österreich mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen befördert. Die CO₂-Emissionen pro Fahrgast liegen bei ca. 23 g CO₂ pro Personenkilometer

und haben somit jetzt schon Vorbildwirkung. Weiters schreibt die EU-Clean-Vehicle-Directive, seit 2015 im ÖV eine Mindestmenge von 50 % Zero-Emission-Fahrzeuge bei Neubestellungen vor.

Ist der Einsatz von Wasserstoff sinnvoll bzw. eine Alternative?

Der Einsatz von Wasserstoff macht aus der Klimaschutzperspektive nur dann Sinn, wenn die Erzeugung aus erneuerbaren Energien (Wind, Sonne, Wasser) erfolgt. Im besten Fall geschieht dies aus Überschussenergie, damit die Kosten auch im Rahmen bleiben.

Die Generaldirektion Mobilität (GD Move) der Europäische Kommission, hat ein mit 33 Mrd. Euro dotiertes Förderprogramm zur Umstellung von fossilen Stoffen auf umweltfreundliche, erneuerbare Energien aufgelegt. Das Zero Emission Valley Projekt in der Region Auvergne-Rhone-Alpes ist die erste großflächige Wasserstoff-Implementierung in Europa und soll bis 2023 abgeschlossen sein. Zum Projekt zählen 20 H₂-Tankstellen (Wasserstofftankstellen) und 1000 FCH-Fahrzeuge (Wasserstofffahrzeuge).

Ein weiteres Projekt der EU, H₂Future, fördert die Errichtung einer Wasserstoff-Elektrolyseanlage in Linz. Das gemeinsam von Voestalpine, Siemens und Verbund betriebene Projekt hat das Ziel, die Stahlindustrie künftig umweltfreundlicher zu machen und die CO₂-Emissionen deutlich zu reduzieren.

Die Kosten der Verkehrswende

Laufende Projekte haben bewiesen, dass der Betrieb von wasserstoffbetriebenen Bussen funktioniert. Derzeit liegen die Kosten hierfür jedoch noch in unverträglichen Höhen, sowohl was die Wasserstoffproduktion, die Tankanlagen und als auch die Kosten der Busse selbst betrifft.

So würde eine Umstellung des Busbetriebs auf Batteriebusse bei den LINZ AG LINIEN etwa, einen Multiplikator von 2,5 - 3,5 im Hinblick auf die Mehrkosten gegenüber den derzeitigen Kosten nach sich ziehen. Eine Umstellung auf Wasserstoff würde eine gar eine Kostenerhöhung mit Faktor 4 - 5 mit sich bringen.

Auch bei einer künftigen flächendeckenden Anwendung von Wasserstoff wird der Kostenfaktor von 2-2,5 gegenüber den bisherigen Kosten zu liegen kommen. Das bedeutet eine enorme Herausforderung für die Öffentliche Hand und die Betreiber. Der Fahrgast selbst wird nicht für die Mehrkosten aufkommen, denn die Fahrpreise wurden in den letzten Jahren aus politischen Motiven landesweit extrem abgesenkt und Erhöhungen sind kaum im erforderlichen Ausmaß möglich, wenn man in Zukunft neue Fahrgäste für den ÖV gewinnen möchte und muss. Also muss die Öffentliche Hand entsprechende Stützungsleistungen für die Investitionen und den Betrieb erbringen, das heißt, alle werden mitzahlen müssen.

Herausforderung Energiebereitstellung

Fakt ist, dass die Wasserstofftechnologie ausgereift ist und auch eine realistische Maßnahme zur Erreichung der Klimaschutzziele darstellt. Der Transport und die Speicherung sind lösbar, was mittlerweile durch viele Projekte bewiesen werden konnte.

Eine noch zu bewältigende Herausforderung besteht allerdings in der Energieproduktion zur Wasserstoffherstellung. Denn eine CO₂-freie Wasserstoffherstellung macht nur dann wirklich Sinn, wenn dieser durch erneuerbare grüne Energien bereitgestellt werden kann. Der Österreichische Strommix enthält derzeit noch ca. 40 % fossile Anteile. Diese auf erneuerbare und grüne Anteile umzustellen, wäre nur zu bewerkstelligen, wenn der Ausbau der Wasserkraft sowie von Wind- und Solaranlagen massiv vorangetrieben wird. Daneben sind auch alle Potenziale von Energieeinsparungen auszuschöpfen. Das heißt, es braucht neben der Verkehrswende auch eine Energiewende; ABER: diese wird es nicht zum Nulltarif geben.

Abseits all dieser Betrachtung der Antriebstechnologien und der Verlagerung vom IV auf den ÖV haben sich in den letzten Jahren neue Herausforderungen und auch Chancen und Perspektiven für den ÖV ergeben: Digitalisierung, Automatisierung, Sharing-Angebote und On-Demand-Services sind neue Bereiche, denen sich die Verkehrsbranche zu stellen hat, um vom Verkehrsbetreiber zum Mobilitätsanbieter, der alles aus einer Hand liefern kann, zu werden.



ReferentInnen ÖVG-Forum „Wasserstoff - Treibstoff der Zukunft?“

Im Herbst 2019 stellten wir uns erneut die Frage: „ÖPNV – Quo vadis?“ und versuchten, mit nachstehend zusammengefasster Veranstaltung Antworten dazu zu finden:

Anforderungen an den ÖPNV der Zukunft

Vom Hype zur Realität

Am 19. September 2019 diskutierten hochrangige Experten aus Deutschland, der Schweiz und Österreich im Rahmen einer von Albert Waldhör organisierten ÖVG-Tagung im LINZ AG Forum über die Zukunft des Verkehrs. Er soll smart, digital und automatisiert werden. Weltweit werden neue Mobilitätskonzepte getestet. Was ist Hype und was kann tatsächlich realisiert werden?

Der Verkehr muss bis 2050 klimaneutral werden. Das heißt, der öffentliche Verkehr muss vollständig auf Basis erneuerbarer Energien effizient betrieben werden und mehr Verkehrsleistung erbringen.

Fahrerassistenzsysteme und autonomes Fahren

Die technologischen Entwicklungen im Bereich der e-Mobilität, der digitalen Vernetzung und der Automatisierung führen zu einem hohen Innovationsdruck im Verkehrsbereich. Insbesondere durch eine Automatisierung des Fahrbetriebes erhoffen sich neue Mobilitätsanbieter lukrative Geschäftsmodelle und investieren in den Aufbau neuer on-demand-Angebote. Der ÖV

scheint durch den MIV und die neuen Mobilitätsanbieter in die Zange genommen zu werden und muss sich gut und neu positionieren.

Es ist zu beobachten, dass weltweit gesehen die Geschwindigkeit und der Reifegrad der Entwicklungen sehr unterschiedlich ist. In Kalifornien haben Waymo-Fahrzeuge bereits 350.000 Meilen mit nur drei Unfällen im voll autonomen Modus zurückgelegt und es sollen in den nächsten drei Jahren 80.000 fahrerlose Taxis in den USA in Betrieb gesetzt werden. Ein Szenario, das in Europa noch völlig unvorstellbar scheint.

Mobilität neu denken

Der Mensch lebt zunehmend in einer Diskrepanz zwischen altem, analogen Denken und neuen digitalen Denkmustern, von denen er zusehends bestimmt wird. Die digitalen und sich rasend schnell entwickelnden Techniken machen das Leben schneller, effizienter, sicherer aber auch fordernder.

Die digitale Transformation in der Mobilität der Zukunft hat längst begonnen. Dies trifft einerseits Infrastruktur und Produkte mit E-Mobilität, autonomes Fahren, Flugtaxis, GPS basierte Tarifangebote ebenso wie die Änderungen der Wirtschaft insgesamt.

Die Änderungen stellen für Kunden neue Herausforderungen, bieten aber auch viele Vorteile. Nur mit kundenzentriertem Denken und dem Verständnis für die neuen Technologien, auch in der Mobilität, ist Erfolg in der Zukunft möglich.

Die Rolle des ÖPNV in der Zukunft

Vieles steht im Wandel. Gab es früher oft klare Antworten auf Zukunftsfragen und wie die Rolle des Öffentlichen Verkehrs zu definieren sei, so stellen sich jetzt viele Fragen, die auf sinnvolle und zukunftsrelevante Antworten harren. Digitalisierung, Urbanisierung, steigende Bedeutung der Nachhaltigkeitsthematik und Veränderungen des Mobilitätsverhaltens führen zu zahlreichen neuen Mobilitätsangeboten und Plattformen.

Die Entwicklung ist auch hier in Europa und weltweit völlig unterschiedlich. In den Metropolregionen geben öffentliche Aufgabenbetreiber System, Struktur und Organisation vor.

In Europa versucht man in unterschiedlichem Ausmaß den Markt dem freien Spiel der Kräfte zu überlassen. Die Gefahr, dass nicht mehr die ÖPNV- Unternehmen Plattform-Architekten sind, sondern private, zumeist von der Autoindustrie geführte Unternehmen, ist daher im europäischen Raum groß.



ReferentInnen ÖVG-Forum „Anforderungen an den ÖPNV der Zukunft“

Taxi-Drohnen als Mobilitätslösung der Zukunft?

Die FACC bringt gemeinsam mit dem Kooperationspartner EHang ein autonomes Fluggerät zur Serienreife, das eine neue, effiziente und umweltschonende Form der Mobilität bieten soll. Autonom fliegende Lufttaxis sollen dabei helfen, unter Nutzung des Luftraums als „3. Dimension“ die Verkehrsprobleme großer Städte zu lösen. Die Anwendungsmöglichkeiten darüber hinaus sind vielfältig – vom generellen Einsatz in der Logistik über den Transport dringender Notfallgüter, lebensretender Medikamente bis hin zu Einsätzen bei Umweltkatastrophen.

Neben nachhaltiger Elektromobilität steht die Leistbarkeit für Konsument/innen durch neue Technologien und modernste Herstellungsverfahren im Fokus. FACC arbeitet damit am derzeit weltweit führenden System mit bereits 7.000 erfolgreich absolvierten Flugstunden und mehreren tausend Vorbestellungen.

System Szenarien Automatisierten Fahrens im ÖV

Prinzipiell hängt die Attraktivität der Nutzung eines Verkehrsmittels von folgenden drei Faktoren ab: Verfügbarkeit, Reisezeiten und Kosten. Das automatisierte Fahren verändert über verschiedene Ursache-Wirkungsketten

diese Faktoren und beeinflusst die individuelle Verkehrsmittelwahl.

Die TU Graz hat untersucht, welche Auswirkungen automatisiertes Fahren künftig auf die Anzahl der Fahrten haben wird. Es lässt sich schon jetzt erkennen, dass es zu einer signifikanten Steigerung des Verkehrsaufkommens kommen wird. Somit sind Erhöhungen des Flächenverbrauchs, der Lärm- und Schadstoffemissionen sowie eine Erhöhung des Ressourcenverbrauchs zu erwarten. Weiters ist mit negativen Auswirkungen für den Öffentlichen Verkehr sowie den Fußgänger- und Radverkehr zu rechnen.

Fazit

Die Veränderung des ÖV von einer analogen hin zu einer digitalen Gesellschaft ist voll im Gang und wird gravierende Änderungen bringen.

Wohin sich das Verkehrswesen entwickeln wird, ist derzeit nur zum Teil abschätzbar, überraschende oder disruptive Entwicklungen sind möglich.

Wichtig für die ÖV Betreiber ist, die Chancen zu nutzen und in allen diskutierten Bereichen verantwortlich, engagiert und forschend dabei zu sein. Es gilt, die eigenen Stärken und Erfahrungen in Kombination mit den neuen Entwicklungen für die Kunden einzusetzen.



Albert Waldhör,
Leiter



Robert Riedl,
Geschäftsführer

Salzburg

Die ÖVG Landesstelle Salzburg hat im Jahr 2019 eine sehr interessante Veranstaltung organisieren können. Gemeinsam mit dem „Verein RSB-Die Rote Elektrische“ und dem „Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel“ gelang es, hochkarätige Experten für Fachvorträge im Rahmen dieser Veranstaltung der ÖVG-Landesstelle Salzburg zu gewinnen:

So konnten den ÖVG-Mitgliedern interessante Themen im Zuge einer **Projektvorstellung** am 2. Oktober 2019 in der Wirtschaftskammer Salzburg zum Thema **„Ausbaustrecke (ABS) 38-Magistrale für Europa München-Mühldorf am Inn-Freilassing-Salzburg“** präsentiert werden. Über 90 Teilnehmer ließen sich die Informationen der Referenten Klaus-Peter Zellmer (Leiter der DB-Netz/Abteilung Großprojekt ABS 38) sowie von Dipl.-Kfm. Gerhard Wieland (IHK-Schienenexperte der Industrie- und Handelskammer München) nicht entgehen.

Die Hauptbedeutung der „Bayrischen Tauernbahn“ wird in Zukunft in der Integration ihres südlichen Teils in die Ausbaustrecke (ABS) 38-Magistrale für Europa München-Mühldorf am Inn-Freilassing-Salzburg liegen. Diese ist Teil der sogenannten „Magistrale für Europa“, die als TEN (Trans European Networks)-Projekt 17 einen Hochgeschwindigkeitskorridor von Paris über Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wien nach Bratislava/Preßburg und Budapest festlegt. Nun wurde nach jahrzehntelanger stiefmütterlicher Behandlung durch die bundesdeutsche Verkehrspolitik im Herbst 2018 endlich neben der Elektrifizierung auch der durchgehende zweigleisige Ausbau der ABS 38 in die Kategorie „vordringlicher Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Die DB-Netz-Abteilung „Großprojekt ABS 38“ ist mittlerweile aktiv geworden, sodass eine Realisierung wahr zu werden scheint.



Stefan Pfisterer,
Geschäftsführer

Steiermark

„Marktchancen automatisiert fahrender Taxiflotten“

Datum: 11. April 2019

Ort: TU Graz

Referent: Prof. Dr. Kay Werner Axhausen
(ETH Zürich)

In der Studie der ETH Zürich wurden die Auswirkungen einer Markteinführung von automatisierten Fahrzeugen (AV) in Zürich und im Umland simuliert. Dabei hat sich gezeigt, dass unregelmäßige Zulassungen von AVs für private Personen einen zusätzlichen Verkehr produzieren, der vor allem die städtische Infrastruktur überlasten würde. Kommen AVs jedoch nur als Ergänzung zum bestehenden ÖV zum Einsatz, senkt sich der motorisierte Individualverkehr auf unter 30 %, wobei sich gleichzeitig die Erreichbarkeit im ländlichen Raum erhöht.

„Feste Fahrbahn System ÖBB/PÖRR – 30 Jahre Erfahrung in Österreich“

Datum: 14. November 2019

Ort: TU Graz

Referent: Dipl.-Ing. Nina Avramovic Trninc
(PÖRR Bau GmbH)

Frau DI Avramovic Trninc ist in Ihrem Vortrag auf die Feste Fahrbahn eingegangen, wobei der Schwerpunkt auf dem System ÖBB/PÖRR lag. Dieses System erlaubt in einem deutlich größeren Maß als andere Feste Fahrbahn Systeme Korrekturen der Gleislage. So erlaubt die Schienenbefestigung Korrekturen der Höhenlage in der Größenordnung von 7 cm. Des Weiteren ist der Grundgedanke dieses Festen Fahrbahn Systems bei beispielsweise Unterbauproblemen und damit massiven Setzungen oder Entgleisungen und damit teilweisen Zerstörungen des Oberbaus Teile der Festen Fahrbahn austauschen zu können, bzw. einzelne Platten auch in ihrer Höhenlage zu korrigieren. Dieses System ist zwischenzeitlich bei den ÖBB aber auch international, unter anderem bei der Deutschen Bahn, eingebaut.



Peter Veit,
Leiter



Kurt Fallast,
Geschäftsführer

ÖVG/UEEIV-Seminar „Systems Engineering“ am

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.

Programm:

Begrüßung

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

Der Weg zum Infrastrukturausbau

Harald BUSCHBACHER & Samuel NIEMAND (SCHIG mbH),
Stefan WALTER (Stmk. Landesregierung)

Systems Engineering - ein interdisziplinärer Ansatz zur Realisierung komplexer technischer Systeme im Eisenbahnwesen

Dietmar ZIERL (ÖBB Infrastruktur AG)

EULINK ein Interface zur Standardisierung optimaler Leittechnik im Eisenbahnwesen

Frans HEIJNEN (UEEIV)

LCM - eine Anwendung des Systems Engineerings

Peter VEIT (TU Graz & ÖVG)

Investitionen in die Infrastruktur mit Blick auf Instandhaltung am Beispiel des Brenner Basistunnels

Walter ECKBAUER (Brenner Basistunnel BBT SE)

Systemoptimierung über Trassenpreise
Stefan MARSCHNIG (TU Graz)

Fahrzeug/Fahrweg - rechtliche und ökonomische
Schnittstellen
Markus GIGER (BAV)

Abwicklung komplexer Bauprojekte, angewandtes Sys-
tems Engineering
Judith ENGEL (Flughafen Wien AG)
Optimierung Fahren und Bauen
Matthias LEHMANN (DB Netz AG)

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

Tirol

Am seit Jahren bestehenden Problem, neue Mitglieder für die Landesstelle Tirol zu gewinnen hat sich auch 2019 nichts geändert; im Gegenteil durch Ableben von zwei Mitgliedern und einem Austritt hat sich die Mitgliederzahl der Landesstelle weiter verringert. Es fehlen einfach in Tirol große potente Unternehmungen aus dem Verkehrsbereich. Mit der nun für 2020 geplanten und bereits eingeleiteten Änderung in der Geschäftsführung und in der Leitung der Landesstelle Tirol dürften neue Interessentenkreise gewonnen werden können.



Helmut Lamprecht,
Leiter

Durchgeführte Veranstaltungen

- Besuch der „transport logistic 2019“ in München vom 4. – 7. 6. 2019 und Teilnahme an der Vortragsveranstaltung „Alpenquerender Güterverkehr: Transportqualität versus Lebensqualität“ am 6. Juni durch den Landesstellen-Leiter.
- Eine für Oktober 2019 geplante Exkursion zur Baustelle des Brenner-Basis-Tunnels in Mauls bei Sterzing, Südtirol, konnte wegen Überbuchung der Termine nicht realisiert und soll in der ersten Jahreshälfte 2020 nachgeholt werden.
- Präsenz der Landesstelle Tirol bei dem von der Brenner Basistunnel BBT SE veranstalteten „Tag des offenen Tunnels“ am 15. September 2019 in Patsch bei Innsbruck.

Vorarlberg

Die Landestelle Vorarlberg hat im Jahr 2019 keine eigenen Veranstaltungen abgehalten. Das Berichtsjahr umfasst die Projekte, die von der Landesstelle begleitet, kommentiert und unterstützt wurden.

Am 25. und 26. April fand in Dornbirn der Internationale Verkehrskongress Österreich - Schweiz – Deutschland statt. Titel der Veranstaltung war **„Wachsende Verkehrsströme – Ausweg durch neue Technologien?“** Weitere Informationen finden Sie unter den Berichten zu den Veranstaltungen ab Seite 39.

Neue Standorte für Caruso Carsharing

Hubert Rhomberg ist Mitbegründer des genossenschaftlich organisierten Vereins. Durch verschiedene Kooperation sind neue Standorte in Vorarlberg hinzugekommen, unter anderem in Rankweil, Klaus, Koblach und Wolfurt. Der Ausbau des Carsharing Netzwerkes geht auch 2020 weiter. Zusätzliche Informationen finden sich unter: www.carusocarsharing.com

Leitfaden für die Mobilität von morgen

Die Vorarlberger Landesregierung hat im Juli das „Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019“ beschlossen. Dieses dient als verkehrspolitischer Leitfaden bzw. Wegweiser für die nächsten zehn bis 15 Jahre und enthält Zielvorgaben, um aktuellen und künftigen Herausforderungen aktiv zu begegnen. Das Mobilitätskonzept findet sich zum Download unter: www.vorarlberg.at

Mautbefreiung ist in Kraft getreten

Ab Sonntag, 15. Dezember gilt die Befreiung der Teilstrecke der Autobahn A14 zwischen Hörbranz und Hohenems. Damit kann ohne Vignette bis zur Anschlussstelle Hohenems gefahren werden. Vom Ausweichverkehr betroffene Gemeinden wollen sich wehren. Ein Thema, das uns 2020 begleiten wird.



Verkehrskongress Österreich - Schweiz - Deutschland

Nachhaltiges Mobilitäts-Ökosystem

Hubert Rhomberg ist neu gewählter Obmann der PlattformV. Diese bietet eine große Chance in Vorarlberg und darüber hinaus, um Kräfte zu bündeln und gesellschaftliche und unternehmensübergreifende Innovationen voranzutreiben. Der „Plattform V“ haben sich mittlerweile 34 Unternehmen angeschlossen. Im Bereich Mobilität werden im sogenannten Mobility V Lab innovative Mobilitätslösungen und attraktive Incentives entwickelt und getestet. Die Vernetzung zwischen Unternehmen, Land und MitarbeiterInnen schafft viele Synergien. Mehr unter: www.mobility-v.io

Öffentlicher Verkehr als Schwerpunkt

Vorarlberg hat mit 1. Jänner turnusmäßig den Vorsitz in der Internationalen Bodensee-Konferenz (IBK) übernommen. Eines der Schwerpunktthemen der IBK ist 2020 der Ausbau des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Bahnangebots. Dazu werden unter anderem die Elektrifizierung der Bahnstrecken auf deutscher Seite sowie der zweigleisige Ausbau zwischen Lauterach (Bez. Bregenz) und St. Margrethen (CH) vorangetrieben. Zudem sind mehr Direktverbindungen und besser abgestimmte Anschlüsse geplant.

Infos dazu unter: www.bodenseekonferenz.org

S-Bahn-Projekt FL.A.CH: Fortsetzung der Gespräche

Mit einem grenzübergreifenden S-Bahn-Projekt FL.A.CH sollen Liechtenstein, die Schweiz und Vorarlberg auf der Schiene besser miteinander verbunden werden. Nachdem jetzt eine aktualisierte Kostenzusammenstellung auf dem Tisch liegt, will Liechtensteins mit Österreich und den ÖBB weiterverhandeln. Die Umsetzung von diesem zentralen Infrastrukturvorhaben des Öffentlichen Personenverkehrs, ist dringend notwendig, die Zeit drängt, weil der UVP-Bescheid nicht länger als zehn Jahre gültig ist. Der positive UVP-Bescheid wurde bereits im Juni 2015 ausgestellt.

Informationen dazu unter: www.vorarlberg.at

Besuch der Innotrans 2020

Hubert Rhomberg ist im Herbst bei der InnoTrans in Berlin. Sie ist die internationale Leitmesse für Verkehrstechnik, die alle zwei Jahre stattfindet. Schwerpunktthema in diesem Jahr ist: „Die Mobilitätslösung der Zukunft / Klimakrise und wie wir die Herausforderung weltweit angehen“.

Mehr Infos dazu unter: www.innotrans.de

Verkehrsberuhigte Ortszentren, verbesserte Radinfrastruktur

Die Gemeinden des Vorderen Bregenzerwaldes arbeiten an einer Verkehrsberuhigung von Ortszentren. Eine besondere Herausforderung dabei – alle Ortskerne werden von einer Landesstraße durchquert und in den meisten Fällen von einem starken Durchzugsverkehr dominiert. 2019 wurde der Prozess gestartet, bei dem sich die Gemeinden gemeinsam intensiv mit nachhaltiger und umweltfreundlicher Mobilität und Möglichkeiten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in ihren Ortszentren auseinandersetzen.

Informationen dazu unter: www.kommunal.at

Für 2020 sind keine Veranstaltungen geplant. Die ÖVG Vorarlberg ist bemüht bei verschiedenen Veranstaltungen unsere Anliegen einzubringen und die Entwicklung in diesen Bereichen voranzutreiben.



Hubert Rhomberg,
Leiter



Bernd Spratler,
Geschäftsführer

Wien

Die Arbeit der ÖVG Wien war auch 2019 stark mit den Tätigkeiten der „Bundes“ ÖVG verknüpft. Die ÖVG Landestelle Wien organisierte drei Exkursionen, eine gemeinsam mit der ÖVG Niederösterreich.

2020 sind wieder Exkursionen geplant. Die Zusammenarbeit mit den Landstellen Burgenland und Niederösterreich ist ein wichtiges Element, da die Verkehrsregionen dieser Bundesländer stark verknüpft sind. Zumindest eine gemeinsame Veranstaltung ist angedacht. Ebenso die Mitwirkung beim nächsten Kongress Fahrstromanlagen.



Die TeilnehmerInnen „bewundern“ die Schutzanzüge

4. September 2019

Exkursion zur Feuerwehrschiele Tulln

Die ÖVG-Landesstellen Niederösterreich und Wien luden gemeinsam ein:

Das NÖ Feuerwehr- und Sicherheitszentrum in Tulln (<https://www.noefsz.at/>) ist für die Ausbildung der Feuerwehren, als Stützpunkt der Katastrophenhilfe sowie zur Ausbildung des Katastrophenhilfsdienstes eingerichtet. Das Land trägt den Aufwand für den Betrieb. Es untersteht der Landesregierung.

Die Besichtigung der Feuerwehrschiele unter der Leitung von Herrn Ing. Franz Schuster gab den Teilnehmern einen umfangreichen Überblick über die Ausbildungsmethoden- und Anlagen, insbesondere auch auf dem Verkehrssektor.

Dem Ausbildungszentrum sind auch ein Campus und Vortragsäle mit Kapazität von bis zu 200 Teilnehmern angeschlossen.



Crash Tests



Hilfe bei Verkehrsunfällen

6. November 2019

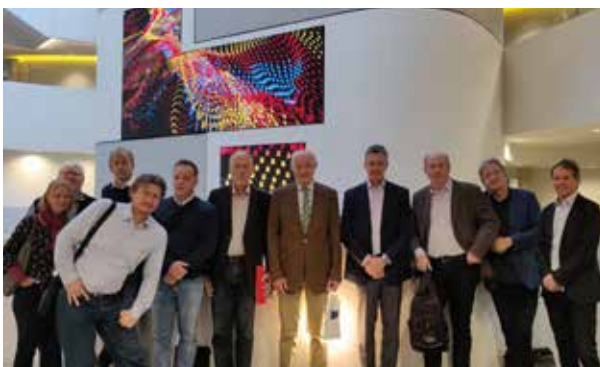
Exkursion ÖAMTC Zentrale Erdberg

Baumgasse 192, 1030 Wien

Seit drei Jahren hat der ÖAMTC in Wien Landstraße eine neues Zentralgebäude für ca. 800 Mitarbeiter. Viele kennen es vom Vorbeifahren auf der Südost Tangente, ein Besuch lohnt sich. Die Architektur erinnert an das Guggenheim Museum in New York, in den großzügigen Räumlichkeiten sind kaufmännische und technische Services untergebracht, auch Vortrags- und Kommunikationsräume stehen reichlich zur Verfügung. Ein Hubschrauberlandeplatz auf Dach rundet die vielfältigen Funktionen ab.



ÖAMTC Zentrale Erdberg



TeilnehmerInnen vor der zentralen Video-Wall

29. November 2019

Werksführung bei Siemens Mobility GmbH

Leberstraße 34, 1110 Wien

Siemens blickt in Österreich auf eine lange Tradition zurück. Die erste Firmengründung war bereits am 23. Oktober 1879 mit Siemens & Halske (S&H).

Das Werk in Wien Simmering ist eine moderne Produktionsstätte für U-Bahnen in aller Welt. Besonders beeindruckend waren der hohe Automatisierungsgrad, die Fertigung der Aluminium Chassis und der Bau der ersten führerlos fahrenden U-Bahngarnituren für die Wiener Linien.



Ein Teil der Gruppe beim „Schluss-Foto“

Vorhaben 2020

Exkursion zum Wiener Hafen

Exkursion ASFINAG – Verkehrsleitzentrale

Anregungen sind gerne willkommen!



Rainer Wenty,
Leiter



Gerhard Gürtlich,
Geschäftsführer

Junge ÖVG

So wie Mobilität stetig im Wandel ist, trifft das auch die Leitung der jungen ÖVG: Seit Herbst 2019 gibt es vier weitere stellvertretende Leiter der jungen ÖVG.

Der Student und Jungunternehmer Niki Schmölz, auch Querdenker, Stratege und Autor zum Thema „Zukunft Bahn“ bereichert die jungen ÖVG mit seinem Expertenwissen in unterschiedlichen Bereichen. Verstärkung aus der Praxis kommt mit Nicole Pfersche von den Wiener Linien, die Know-How aus dem Infrastrukturbau sowie der Bauwirtschaft mitbringt. Für weitere Bereicherung sorgen zwei Universitätsassistentinnen Barbara Laa (TU Wien) und Martina Zeiner (TU Graz). Beide haben schon Erfahrungen in unterschiedlichen Bereichen der Verkehrsbranche gesammelt. Barbara Laas Forschungsschwerpunkte liegen in der Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. Martina Zeiner beschäftigt sich mit nachhaltigen Lösungen im Bahnverkehr/der Bahninfrastruktur.



v.l.n.r.: Johannes Kehrer, Martina Zeiner, Niki Schmölz, Barbara Laa, Nicole Pfersche, Matthias Landgraf, Florian Polterauer; nicht am Bild: Florian Pototschnig

Wie auch in den letzten Jahren schon, konnten wir wieder hochkarätige Persönlichkeiten aus dem Verkehrswesen für unsere Stammtische+1 in der Gösser Bierklinik gewinnen. Im März beehrte uns Andreas Matthä, Vorstandsvorsitzender ÖBB-Holding AG. Er gewährte uns sehr persönliche Einblicke in seine beeindruckende Karriere in Österreichs größtem Infrastrukturunternehmen sowie hautnahe Einblicke ins Topmanagement der Verkehrsbranche. Dem wird zu Jahresbeginn 2020 Fr. Monika Unterholzner, Geschäftsführerin der Wiener Lokalbahnen bei einem zweiten Stammtisch+1 folgen.

In ausgesprochen gemütlichem Ambiente standen die Gäste den Fragen zahlreicher Interessierter Rede und Antwort. Sie ließen ihre maßgeblichen Entscheidungen auf ihrem Karriereweg Revue passieren und gaben uns hilfreiche Tipps für unseren weiteren Werdegang. Das Format erfreute sich an großem Anklang, weshalb es einfach gewesen wäre, die beschränkte TeilnehmerInnenanzahl von 25 zu überschreiten. Da uns die familiäre Atmosphäre jedoch ein großes Anliegen ist, blieb die TeilnehmerInnenanzahl beschränkt.



Stammtisch +1 mit Hr. Andreas Matthä

Am 28.3.2019 ging der Karrieretag der jungen ÖVG mit vollem Erfolg in die 3. Runde. Das Angebot auf der Jobmesse, mit einer vielfältigen Auswahl an interessanten Unternehmen und Universitäten, wurde großartig angenommen – die TeilnehmerInnenanzahl übertraf die Erwartungen vom Vorjahr.

Wie auch in den letzten Jahren ermöglichten Messestände von renommierten Unternehmen aus der Verkehrsbranche sowie von Universitäten jungen Verkehrsinteressierten mit PersonalvertreterInnen ins Gespräch zu kommen. Den Höhepunkt bildete auch diesmal eine hochrangig besetzte Podiumsdiskussion mit Franz Bauer (ÖBB Infrastruktur), Angela Berger (Verband der Bahnindustrie), Josef Fiala (ASFINAG), Wolfgang Jani (Austrian Airlines), Günter Steinbauer (Wiener Linien). Sie sprachen über ihre Erwartungen an zukünftige MitarbeiterInnen in ihren Unternehmen und präsentierten Einblicke in Jobmöglichkeiten. In einem ungezwungenen Dialog mit dem interessierten Publikum wurde unter anderem auch über die Themen Work-Life Balance,

Diversity sowie Aus- und Weiterbildungsprogramme innerhalb der Unternehmen diskutiert. Wir wollen uns an dieser Stelle beim BMK (vormals BMVIT) dafür bedanken, als Host dieses Events zur Verfügung zu stehen.



v.l.n.r.: Florian Pototschnig, Florian Polterauer, Martina Zeiner, Matthias Landgraf, Johannes Kehrer

Eine ausgezeichnete Möglichkeit, die Europäische Union kennenzulernen und sich mit jungen ForscherInnen auszutauschen, bot sich beim Wissensaustausch in Brüssel von 10. - 12. April mit einer Exkursion in das Europäische Parlament. Auf Einladung von Bogusław Liberadzki, Mitglied des Europäischen Parlaments, stellte das Young Forum of European Transport Sciences (YFE) unter Federführung der jungen ÖVG ein facettenreiches Programm mit dem Schwerpunkt Verkehr zusammen.

So international das Thema der Exkursion war, so international war auch die Zusammensetzung der 20-köpfigen Gruppe: Neben ÖsterreicherInnen und Deutschen wurde die Gruppe geprägt von TeilnehmerInnen aus Polen, der Tschechischen Republik, der Slowakei, aus Slowenien, Kroatien und Ungarn.

Fortwährender Begleiter auf der dreitägigen Exkursion war Dr. Alexander Vogt, Büroleitung von Bogusław Liberadzki und Kenner der EU. In einem Impulsvortrag gab er den ExkursionsteilnehmerInnen zunächst ein dezidiertes Bild der theoretischen Funktionsweise der EU-Einrichtungen. Einen Eindruck davon, wo die Parlamentarier sich ganz „offiziell“ zu Verkehrsthemen austauschen, bekamen die ExkursionsteilnehmerInnen im Verkehrsausschuss.

Im Rahmen einer Vorstellungsrunde präsentierten fünf PhD-Studierende die Arbeitsstände ihrer Forschungsarbeiten. Die Präsentationen waren nicht nur den ExkursionsteilnehmerInnen vorbehalten, sondern interessierten auch auf europäischer Ebene: MitarbeiterInnen des European Parliament Research Service (EPRS) diskutierten lebhaft verschiedene Ansätze und Modelleinstellungen. Im Anschluss stellen die MitarbeiterInnen der EPRS ausgewählte, aktuelle Forschungsaktivitäten mit verkehrswissenschaftlichem Bezug vor, wie z.B. die derzeitigen Ansätze bei Haftungsregeln und Versicherungen für automatisierte Fahrzeuge. Angeregt durch politische Praxis widmeten sich die ExkursionsteilnehmerInnen in Kleingruppen in einem etwa zweistündigen Workshop anschließend dem Thema „nachhaltige Mobilität“.

Eine geführte Walking-Tour durch das Zentrum Brüssels - ebenfalls mit Verkehrsbezug und unter Augenscheinnahme innovativer Projekte nachhaltiger Mobilität (Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum, Radabstellanlagen in U-Bahnhöfen) - rundete die Fachexkursion ab.

Ein herzliches Dankeschön gilt nicht nur den Personen, die bei der Organisation von diversen Veranstaltungen mitgewirkt haben, sondern auch Mitgliedern der jungen ÖVG für ihre Mitarbeit im vergangenen Jahr bei diversen Aktivitäten. Danke an die über 200 jungen WissenschaftlerInnen bzw. MitarbeiterInnen aus Unternehmen, Universitäten und Gebietskörperschaften, die in unterschiedlichen Bereichen der Verkehrsbranche tätig sind. Auf diesem Wege auch ein großes Dankeschön für Unterstützung der ÖVG sowie vieler weiterer Unternehmen, Universitäten und Gebietskörperschaften.



Wissensaustausch in Brüssel



Florian Polterauer,
Leiter



Johannes Kehrer,
stv. Leiter



Matthias Landgraf
stv. Leiter



Florian Pototschnig
stv. Leiter



Barbara Laa,
stv. Leiterin



Nicol Pfersche,
stv. Leiterin



Niki Schmölz,
stv. Leiter



Martina Zeiner,
stv. Leiterin

Veranstaltungen

Das Jahr 2019 war eine gute Mischung aus gut eingeführten und innovativen Veranstaltungsformaten. Auf der einen Seite standen Fortsetzungen von Serien zu traditionelle Themen am Programm und zu anderen wagten wir uns auch in Neuland vor.

So fand zum mittlerweile 22. Mal der Internationale Workshop des Arbeitskreises Eisenbahntechnik, zum dritten Mal ein Forum zur Regelungswut und ebenfalls zum dritten Mal eine Veranstaltung zum Ausbau des Wiener U-Netzes statt. Bei der Jahrestagung schloss sich erstmals der Kreis bei der Bundesländer-Rotation. Auch wurde nach einer fast zwei Jahrzehnte dauernden Pause wieder ein Kongress mit unseren Schwestergesellschaften aus der Schweiz und Deutschland federführend von der ÖVG organisiert.

Die neuen Themen und Formate standen überwiegend unter dem Einfluss des Klimaschutzes, der zweifelsohne untrennbar mit dem Verkehr verbunden ist. In diesem Zusammenhang fanden Aspekte, wie Energie, Urbanisierung, Automatisierung und Mobilitätsverhalten Berücksichtigung. Bei mehreren Gelegenheiten wurde auch

der Dialog mit den Teilnehmern intensiviert und durch eine ergebnisorientierte Moderation publizierbare Inhalte geschaffen. In Kooperation mit dem Damen-Logistik-Club ist uns dann auch noch eine österreichweite Premiere geglückt: Erstmals gab es eine Verkehrsveranstaltung bei nur Branchenvertreterinnen referierten.

Bei den insgesamt 17 Veranstaltungen konnten wir über 1.600 Teilnehmer begrüßen, womit erneut ein Rekord gebrochen wurde. Dank der Innovationskraft und des Engagements unserer Generalsekretäre war es uns möglich, folgende Veranstaltungen durchzuführen:



Thomas Kratochvil,
Geschäftsführer ÖVG-GmbH

Systems Engineering

24. Jänner, Graz

Systems Engineering ist eine geeignete Methode, um Suboptima einzelner Bereiche, die ein System-optimum konterkarieren, hintanzuhalten. Im Rahmen dieser von der Landesstelle Steiermark in Kooperation mit der Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände (UEEIV) konzipierten Tagung wurden nach einer grundlegenden Einführung in die Thematik Beispiele erfolgreicher Systemoptimierungen an den Schnittstellen Marktnachfrage, Zielfahrplan, Netzentwicklung, Investition, Instandhaltung, Bauen unter Betrieb, Fahrzeug, Fahrweg und Trassenpreise gewerkeübergreifende Maßnahmenplanungen vorgestellt. Weitere Informationen finden Sie beim Bericht der Landesstelle Steiermark ab Seite 27.



Zustandserfassung zur Sicherung der Infrastrukturqualität

30. Jänner, Wien

Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit haben uns gezeigt, welche dramatischen Folgen mangelhafte Verkehrsinfrastruktur haben kann. Neue Technologien und innovative Auswertungen der Daten können für eine höhere Qualität sorgen und die Sicherheit der Infrastruktur gewährleisten. Gemeinsam mit der Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) ist es uns in diesem Zusammenhang gelungen, Vertreter aus Forschung und Industrie sowie von Verkehrsinfrastrukturbetreibern zu gewinnen, die gerne ihre Erfahrungen mit der Datengewinnung und –verarbeitung als Basis für Instandhaltungsstrategien mit den Teilnehmern teilen.



Wasserstoff – Treibstoff der Zukunft?

7. März, Linz

Dass die fossilen Treibstoffe als Energieträger in absehbarer Zeit abgelöst werden, steht außer Frage. Welche Rolle der Antrieb mit Wasserstoff spielen wird und welche Erfahrungen auf diese Entwicklung Einfluss nehmen können, wurde nicht zufällig auf dem Gelände eines großen Stahlbetriebes in Linz erörtert und diskutiert. Energielieferanten, Fahrzeughersteller und Anwender stellten auf Initiative der Landesstelle ihre aktuellen Projekte im Bereich des Wasserstoffantriebs vor skizzierten möglichen Entwicklungen. Weitere Informationen finden Sie beim Bericht der Landesstelle OÖ ab Seite 21.

Systemwirkungen automatisierter Mobilität

13. März, Wien

Die Digitalisierung aller Lebensbereiche durchdringt auch den Mobilitätsbereich immer stärker. Automatisierte Mobilität verspricht neue Lösungspotenziale für die Mobilität von Personen, wirft aber gleichzeitig auch Fragen hinsichtlich potenzieller Risiken und notwendiger Rahmenbedingungen zur Erfüllung der verkehrspolitischen Ziele einer nachhaltigen Mobilität auf. Hierbei ist es wichtig, das gesamte Mobilitätssystem und diesbezügliche Wirkungsdynamiken zu berücksichtigen. Diese Veranstaltung in Kooperation mit dem BMVIT und der FSV verfolgte die Zielsetzung, Erkenntnisse aus aktuellen Forschungs- und Innovationsprojekten in der Fachöffentlichkeit zu diskutieren und zusammenzuführen, praxiswirksam zu machen und im Sinne zukünftiger Handlungserfordernisse weiterzudenken. Der so gewonnene Wissenspool zwischen Wissenschaft und Praxis bildet eine Grundlage, um zukunftsichere Systemperspektiven zu entwickeln und zukünftige Handlungserfordernisse in den Bereichen Politik, Forschung und Planung abzuleiten.



Lösungen gegen die Regelungswut III: Chancen für Regionalbahnen

2. April, Wien

Die Regionalbahnen wurden stets als Teil eines Gesamtsystems errichtet, deren Zweck es immer war, eine örtliche Erschließung voranzutreiben. Regionalbahnen waren und sind von der Attraktivität des Gesamt-ÖV-Systems abhängig und daher nur als zeitgemäße Einrichtungen existenzberechtigt. Mit dem Ziel, Regionalbahnen unter den gegebenen Rahmenbedingungen für die Zukunft fit zu machen, diskutierten auf Einladung der ÖVG ausgewiesene heimische Experten zu den Themen Wirtschaftliche Aspekte, Rolle der Regionalplanung, Varianten der Organisation, Finanzierung und Förderungen, Regelungen und Betrieb sowie Visionen. Unter Einbeziehung der Veranstaltungsteilnehmer wurden dann Forderungen formuliert, die die Regionalbahnen dem genannten Ziel einen oder mehrere Schritte näherbringen sollen.



Der letzte Führerscheinneuling ... ist bereits geboren.

3. April, Wien

Über 1.000 selbstfahrende Testfahrzeuge von mehr als 60 Unternehmen fahren im Silicon Valley bereits herum, und nun steht die Google-Schwester Waymo davor, 82.000 Robotertaxis auf die Straßen zu bringen. Und das nicht irgendwann, sondern in den nächsten drei Jahren. Gleichzeitig nimmt Tesla mit seinem vollelektrischen Model 3 einen großen Einfluss auf die Verkaufszahlen deutscher Hersteller. In den USA sind die Verkaufszahlen deutscher Mittelklassewagen im Vergleich zum Vorjahr um fast 30 Prozent eingebrochen. In San Francisco fahren Frauen nicht mehr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder einem Taxi, sondern nehmen nur noch Ridesharingdienste wie Uber, da sie sich in diesen sicherer fühlen. Auf Einladung der ÖVG berichtete Dr. Mario Herger, der seit 2001 im Silicon Valley als Technologietrendforscher und Autor tätig ist, von seinen Erfahrungen in den Bereichen Automatisierung und Elektroantrieb im Rahmen dieser kostenlosen Abendveranstaltung.

1. DACH-Kongress: Wachsende Verkehrsströme - Ausweg durch neue Technologien?

25./26.04. April, Dornbirn

Bis zum Jahr 2000 veranstalteten DVWG, SVWG und ÖVG gemeinsame Kongresse, die sich mit gemeinsamen Verkehrsthemen beschäftigten und zumeist im Raum um den Bodensee stattfanden. Auf Initiative der gemeinsamen Dachgesellschaft EPTS entstand 2018 die Idee, diese schöne Tradition wieder zu beleben. Für den Anfang meldete sich die ÖVG und entschied sich mit Unterstützung der Landesstelle Vorarlberg für Dornbirn als Austragungsort. Einem über 30-köpfiges Programmkomitee ist es in der Folge gelungen, gemeinsame Themen der drei Länder herauszufiltern und die Inhalte für diesen zweitägigen Kongress zu gestalten. Eine gelungene Mischung aus Vorträgen, Diskussionen und Möglichkeiten zum Networking setzten somit einen Grundstein für die Wiederbelebung einer Veranstaltungsserie, die 2021 in Deutschland seine Fortsetzung finden wird.



ÖVG-Jahrestagung: Hochwertige Verkehrsinfrastruktur im Spannungsfeld zwischen Standortentwicklung und Nachhaltigkeit

22. Mai, Schwechat

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. 2019 war wieder Niederösterreich an der Reihe. Am 22. Mai referierten im Vienna Airport Conference Center nach der Eröffnung durch Landesrat Ludwig Schleritzko, Flughafen-Vorstand Günther Ofner und dem neuen ÖVG-Präsidenten Andreas Matthä namhafte Vertreter aus Wissenschaft und Wirtschaft unter anderen zu den Themenbereichen „Schienenverkehr“, „Luftfahrt“, „Straße“ und „Schifffahrt“. Im Anschluss konnten die vorgetragenen Informationen zur Standortentwicklung der Airportregion in Form einer Besichtigungstour durch die Airportcity hervorragend abgerundet werden.



Grenzen des Wachstums & Modal Split

5. Juni, Wien

Gerade in Ballungsräumen bietet der öffentliche Personennahverkehr die Möglichkeit, große Verkehrsströme flächen- und energieeffizient sowie umweltfreundlich abzuwickeln. Die Zeichen stehen dabei auf Wachstum. Doch kann dies ohne weiteres bewältigt werden? Wo bestehen systemimmanente Wachstumshemmnisse im ÖPNV und welche Weichen gilt es zu stellen, um die Verlagerung vom Individualverkehr auf den ÖPNV vor allem im städtischen Umland weiter voranzutreiben? Diese Fragen wurden im Rahmen des ÖPNV-Forums „Grenzen des Wachstums & Modal Split“, aus verschiedenen Blickwinkeln von Vertretern der Wissenschaft, Politik und Mobilitätsanbietern beleuchtet und in der anschließenden Diskussion Strategien für die künftige Entwicklung entwickelt.



Fahrwegoptimierung des Rad/Schiene-Systems

16.-18. September, Salzburg

Die 22. Internationale Tagung des ÖVG-Arbeitskreises Eisenbahntechnik (Fahrweg) beschäftigte sich unter dem Titel „Fahrwegoptimierung des Rad/Schiene-Systems: Innovationen – Prognosen – Umsetzung“ mit den Themen „Fahrwegmanagement und Digitalisierung“, „Oberbautechnik – Wirtschaftliche Entwicklungen“, „Oberbau – Diagnose und Instandhaltung“ und „Urbane Verkehrsbetriebe und Internationales“ aus wissenschaftlicher und praktischer Sicht. Dem Organisationskomitee ist es wieder einmal gelungen, interessante und international besetzte Panels zu den genannten Themen anzubieten. Vorführungen am Salzburger Hauptbahnhof ergänzten sehr anschaulich die zuvor vorgetragenen Inhalte. 350 Teilnehmer aus 20 Nationen besuchten diese dreitägige Veranstaltung, die traditionell im Salzburg Congress stattfand.



Anforderungen an den ÖPNV der Zukunft

19. September, Linz

Die Zukunft des Verkehrs wird smart, digital und automatisiert. Rund um den Globus werden neue Mobilitätskonzepte auf deren Einsatzmöglichkeiten getestet. Der Personenverkehr soll sich in den nächsten Jahren gravierend verändern. Oder doch nicht? Auf Initiative der Landesstelle Oberösterreich wurde daher von ausgewiesenen Experten aus Deutschland und Österreich versucht, die verschiedenen Thesen zu hinterfragen und Licht in die zukünftige Entwicklung des ÖPNV zu bringen. Von besonderem Interesse waren dabei die Vorträge zum Mobilitätskonzept von Dubai, Taxi-Drohnen, einem GPS-gestütztem Ticketingsystem und dem multimodalen Mobilitätskonzept der Stadt Linz. Weitere Informationen finden Sie beim Bericht der Landesstelle OÖ ab Seite 21.





Ein Sektor sucht 8 Millionen Tonnen CO₂: Schaffen wir die Klimawende im Verkehr?

9. Oktober, Wien

In sechs Themenblöcken hinterfragten hochkarätige Vertreter von Verkehrsunternehmen, Wissenschaft und Politik zunächst die Ziele und zeichneten Zukunftsbilder für Maßnahmen auf den Handlungsebenen Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung von Verkehr.

Die Klimakrise, deren Auswirkungen vollständig vorherzusehen unsere Fähigkeiten überschreiten, ist die Herausforderung unserer Zeit. Besonders der Verkehrssektor mit 22,9 Mio. Tonnen CO₂-äquivalenten Emissionen im Jahr 2016 in Österreich ist bereits der zweitgrößte Sektor, noch dazu der einzige mit stetig wachsenden Emissionen. Mit der Beibehaltung unseres derzeitigen Ausstoßes, ist unser CO₂-Budget aus fossilen Energieträgern in 12 Jahren ausgeschöpft. Es ist daher nicht nur wichtig, dass Maßnahmen gesetzt werden, sondern auch wann. Bis 2030 sind die Emissionen aus dem Sektor Verkehr um ein Drittel zu senken, bis 2050 soll der gesamte Sektor CO₂-neutral betrieben werden.

Sowohl bei der Verkehrsvermeidung und -verlagerung als auch der -verbesserung können Entschei-

dungen getroffen und Innovationen entwickelt werden, die einen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen leisten. Um effektiv zu agieren, braucht es eine objektive und vor allem gesamtheitliche Betrachtung der Ökobilanzen von Maßnahmen und Systemen. Beispielsweise wird gerade im Verkehrssektor hauptsächlich der Betrieb erhoben. Aber auch die Errichtung, Instandhaltung und letztlich der Abbruch von Infrastrukturen ist zu berücksichtigen. Genauso wenig ist es zielführend, Verkehrsträger wie die Luftfahrt aus diversen Betrachtungen auszunehmen, nur weil eine Zuordnung mitunter nicht eindeutig ist.

Eine Reduktion des Tempolimits, eine äußerst effektive Maßnahme zur Reduktion der Treibhausgasemissionen, fordert eine klare Haltung in der Gesetzgebung. Gerade in Fragen wie dieser, ist die Politik gefordert, mutig und entschlossen den Rahmen zu setzen, in dem Menschen die richtigen Entscheidungen im Sinne der Allgemeinheit treffen. Das betrifft sowohl die Bereitstellung und Aufteilung der finanziellen Mittel als auch die Gestaltung des gesetzlichen Rahmens. Dabei braucht es einen Schulterchluss, sowohl über Parteigrenzen als auch über Entscheidungsebenen hinaus. Öffentliche Förderungen klimaschädlichen Verhaltens sind zu unterbinden und Infrastrukturprojekte, deren Betrieb dem Klimaschutz diametral widersprechen, zu verwerfen.





Zukunft der Gütermobilität: Forschung und Praxis im Dialog

17. Oktober, Wien

Der Güterverkehr, sowohl auf Straße als auch auf Schiene, steht unter Druck: Klimawandel, Digitalisierung, Kapazitätsengpässe, strukturelle Veränderungen in Produktions- und Transportsystemen sowie ein Bewusstseins- und Wertewandel in der Bevölkerung. Die Herausforderungen sind vielfältig und erfordern tiefgreifende Anpassungen der aktuellen Rahmenbedingungen. Auf Einladung des Damen Logistik.Clubs und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft diskutierten in der Zentrale der Wiener Lokalbahnen Expertinnen, Praktikerinnen und Wissenschaftlerinnen, wie die Transportbranche auf diese Herausforderungen reagieren kann und soll.

So wurde nach der Betrachtung der notwendigen Infrastruktur, dem Stand der Digitalisierung, der Wechselwirkung mit der Umwelt und der Mobilitätskette festgestellt, dass viele innovative Schritte bereits gesetzt wurden, einige jedoch noch folgen müssen, um über die Verkehrsträger hinweg eine Basis für einen fairen Wettbewerb und eine bessere Auslastung aller Infrastrukturkapazitäten zu ermöglichen. Kooperationen zwischen den Verkehrsträgern, den Transportunternehmen, der Industrie und der Wissenschaft können dazu beitragen, Ziele schneller zu erreichen.



Müssen Großprojekte scheitern?

Erfolgsfaktoren und Risiken

5. November, Wien

Im Rahmen dieses ÖVG-Forums teilten Projektleiter aus dem Bereich Verkehrsinfrastruktur aus Deutschland, der Schweiz und Österreich ihre Erfahrungen mit knapp 100 Teilnehmern. Vorgestellt wurden die im Bau befindlichen österreichischen Tunnelprojekte Brenner, Semmering sowie Koralm inklusive dem gesamten Südbahnausbau und deren Schwierigkeiten mit ihren Problemlösungen. Peter Vetsch vom NEAT-Komitee berichtete über die beiden erfolgreich in Betrieb genommenen Alpenquerungen Gotthard und Löschberg an deren Beginn eine positive Volksabstimmung stand. Manfred Leger, der Projektleiter der DB für das Großprojekt Stuttgart-Ulm, das auch den umstrittenen Abschnitt Stuttgart21 enthält, konnte über Projektfortschritte berichten. Auch der Autobahnbau kam an Hand des in bereits Betrieb befindlichen Abschnitts Schrick-Poysbrunn der A5-Weinviertel Autobahn nicht zu kurz. Wegen der Belastung der Ortsdurchfahrten wurde dieser Autobahnabschnitt von der Bevölkerung sehr begrüßt. Nach Darstellungen der Projekte Hauptbahnhof Wien, Flughafen Wien, Durchmesserlinie Zürich und der Regionaltangente West – einer neuen Tangentialstrecke im Ballungsraum Frankfurt –, bei denen v.a. die Thematik der Planung und des Baus von Infrastrukturprojekten in Ballungsräumen und deren besondere Herausforderungen erörtert



wurden, kam auch noch die schwierige Errichtung der 380-kV-Leitung im Bundesland Salzburg und die Rolle des neu eingerichteten Standortanwalts zur Sprache. Alexander Biach, der Wiener Standortanwalt stellte seine ersten Projekte und Erfahrungen vor. Mit der Standortanwaltschaft sollte ein Instrument geschaffen werden, das öffentliche Interessen wie Energieversorgung, Arbeitsplatzsicherung oder Steueraufkommen und die Interessen der Wirtschaft in Genehmigungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfungen besser zur Geltung kommen lässt. Zum Schluss wies Prof. Siegfried Maengel von der ehemaligen Planungsgesellschaft Deutsche Einheit darauf hin, dass auch der rechtliche Rahmen zur Umsetzung von Großprojekten passen muss.

Grundsätzliches Resümee der Forumsteilnehmer war, dass Projektleitungen für Großprojekte mit ausreichendem Sachverstand und Projekterfahrung ausgestattet werden müssen und möglichst autonom und ohne unrealistische (politische) Zielvorgaben agieren sollten. Großprojekte benötigen wegen ihrer Langfristigkeit ein Umfeld, in dem die Kongruenz zwischen Aufgabe, Beantwortung und Kompetenz umfassend und nachhaltig gewährleistet ist. Die Komplexität des jeweiligen Projektes bestimmt Führungsstrukturen, Organisations- und Steuerungsmodelle, ein ganzheitlicher Führungsstil ist im Projektmanagement erforderlich. Die im Projekt vorhandene Expertise soll flexibles Reagieren auf alle auftretenden Probleme ermöglichen ohne die langfristigen Projektziele aus dem Auge zu verlieren. Teamgeist und Begeisterung der einzelnen Personen für das jeweilige Projekt sind weitere Voraussetzungen für das Gelingen.



Nachhaltige Infrastruktur im Verkehrswesen

8. November, Wien

Die Nachhaltigkeitsproblematik unserer Zeit ist auch durch die Entwicklung des modernen Verkehrswesens beeinflusst. Rahmenbedingungen für die Gestaltung nachhaltiger Infrastruktur sind unter anderem die Nachhaltigkeitsziele und die Berücksichtigung der Dynamik zwischen natürlichen nachhaltigen und künstlichen Systemen. Exemplarisch wurden bei diesem ganztägigen ÖVG-Forum Probleme und Widersprüche aber auch Lösungsansätze bestehender und geplanter Infrastrukturen zum Aspekt der Nachhaltigkeit aufgezeigt. Dazu wurden Indikatoren und Prüfkriterien unter den sich zukünftig stark verändernden Rahmenbedingungen, wie Klimawandel und Ressourcenknappheit von namhaften Fachleuten aus den Bereichen Klimaforschung, Verwaltung aber auch der Verkehrsinfrastrukturbetreiber diskutiert.



Wien und Bratislava - Eine Logistik und Verkehrsregion?

3. Dezember, Bratislava/Preßburg

In Kooperation mit dem Institut der Regionen Europas (IRE), der Universität Zilina und der Europäischen Plattform der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften (EPTS) organisierte die ÖVG einen Kongress im Spiegelsaal der Stadt Bratislava/Preßburg mit internationale Experten aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft in dessen Rahmen die Herausforderungen und Chancen der Twin-City - der gemeinsamen Region Wien-Bratislava - in Bezug auf grenzüberschreitenden ÖPNV, Verkehrsplanung und Logistik diskutiert wurden. Die Veranstalter freuten sich über gut 80 Teilnehmer aus der Slowakei und Österreich.

U2xU5 – Die neue U-Bahn für Wien

4. Dezember, Wien

Die dritte Ausgabe der Veranstaltungsreihe „Linienkreuz U2xU5 – Die neue U-Bahn für Wien“ beschäftigte sich mit den in Bau befindlichen Vorarbeiten und dem aktuellen Stand der Umsetzung. So wurden die notwendigen baulichen Maßnahmen für die Umrüstung der U2-Stammstrecke zur vollautomatischen U5 sowie der X-Wagen – Wiens neuer U-Bahn-Zug - vorgestellt. Teil des Programms war ebenfalls die ökologische Wirkung von Investitionen in den öffentlichen Verkehr für eine nachhaltige Verkehrswende und als wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz.

In seinem Eingangsstatement gab Wiener Linien-Direktor Günter Steinbauer einen Überblick der einzelnen Bauabschnitte und skizzierte die Auswirkungen des Linienkreuzes U2xU5 auf die Verkehrs- und Stadtentwicklung sowie die positiven Effekte auf den urbanen Klimaschutz. Die für die Baumaßnahmen der Stationen Matzleinsdorfer Platz und Pilgramgasse verantwortlichen Projektleiter gingen weiter in die Tiefe und gaben Einblicke in die angewandten Bauweisen und begleiten-

den Maßnahmen, wie Hausertüchtigungen und Provisorien. Trotz historischer Fundstücke liegen die Bauarbeiten voll im Zeitplan.

Neben dem bereits viel diskutierten vollautomatischen Fahren, wird die Linie U5 noch weitere Innovationen bieten, die den Betrieb und die Benutzung dieser Linie enorm verbessern bzw. erleichtern werden. Ein an die Bedürfnisse der Fahrgäste angepasstes Innenraumkonzept und das „Fahrgastinformationssystem Plus“ des neuen X-Wagens seien hier nur beispielhaft erwähnt. Die im Bereich der Linie U5 geplanten Bahnsteigtüren ermöglichen den reibungslosen vollautomatischen Betrieb sowie einen schnelleren Fahrgastwechsel. Als Nebeneffekt können durch diese Bahnsteigtüren auch die Reinigungsarbeiten im Gleisbereich reduziert werden.

Dass Großprojekte dieser Dimension nur dann reibungslos umgesetzt werden können, wenn alle Stakeholder bereits im Vorfeld eingebunden werden, ist mittlerweile jedem klar. Die Wiener Linien setzen in diesem Zusammenhang verstärkt auf Soziale Medien und eine U2xU5-App in 3D sowie Augmented Reality. So können sich Fahrgäste und AnrainerInnen bereits jetzt über den Wiener U-Bahn-Bau im Detail informieren.



Die Berichte zu den Veranstaltungen entstanden unter Verwendung von Texten von Albert Waldhör, Karl-Johann Hartig, Johannes Kehrer, Harald Frey und Florian Pototschnig, Peter Veit, Gerd Sammer und Andreas Juhász.

Arbeitskreise

Eisenbahntechnik (Fahrweg)

Der AK Eisenbahntechnik (Fahrweg) hat seine fachlich breite Themenpalette im Jahr 2019 im Rahmen von vier Arbeitssitzungen und zwei Fachtagungen behandelt.

Vom 15. bis 18.9.2019 wurde die ÖVG Fahrwegtagung im Salzburger Kongresszentrum mit dem Schwerpunktthema „Fahrwegoptimierung des Rat/Schiene -Systems: Innovationen-Prognosen-Umsetzung“ mit ca. 450 Teilnehmern behandelt.

Am 7.5.2019 fand unter Mitwirkung des AK Eisenbahntechnik eine Fachtagung zum Thema Monitoring Rad-Schiene im Institute of Science and Technology in Klosterneuburg (7.5.2019) statt.

Die 4 Arbeitssitzungen hatten folgende Schwerpunkte:

- **25.2.2019 in der ÖBB- Infrastruktur, Praterstern:**

In dieser Sitzung wurde die Leitung des Arbeitskreises vom langjährigen Vorsitzenden DI Hainitz an den Vorstandsdirektor der ÖBB-Infrastruktur, DI Bauer übergeben. Die stv. Leiterposition wird weiterhin von Dr. Presle wahrgenommen. Themen waren das neue in Kooperation mit ÖBB-TS fertiggestellte Messfahrzeug EM160, und die Weiterentwicklungen der Messtechnik und Auswerteverfahren.

- **28.5.2019 in der ÖBB Infrastruktur, Praterstern:**

Themen in dieser Sitzung waren die Veränderungen durch die Anwendung von cloudgestützten Systemen in Bereich der Bahnerhaltung die von den Firmen IBM und Plasser&Theurer vorgestellt wurden.

- **25.10.2019 in der Direktion der Wiener Linien:**

Themen waren Erfahrungen mit Wirbelstromprüfungen der Schienen und Erschütterungsuntersuchungen im Wiener U-Bahn-Netz. Ein weiteres Thema war ein kurzer Bericht über die ÖVG Tagung in Salzburg im September.

- **19.11.2019 in der Unternehmenszentrale der ÖBB:**

Themen waren ein Vortrag über zukünftige Herausforderungen der strategischen Infrastrukturplanung (VV Matthä), Globale digitale Identifikationsstandards im Einsatz bei europäischen Eisenbahnunternehmen (Mag. Herzog, GS1) und Belastungsannahmen für Be-

rechnungen im Eisenbahnwesen basierend auf dem modifizierten Lastmodell 71 (Moschen, Pichler, VCE).

Alle 4 Sitzungen waren mit rund 30 – 40 Teilnehmern sehr gut besucht und wurden im Nachgang zum Networking genutzt.

Bei den AK Sitzungen wurde auch ein Diskussionsprozess über die künftige Ausrichtung des AK angestoßen. Gemeinsames Ziel ist es aus den Interessen aller Mitglieder Schwerpunktthemen abzuleiten um diese dann in den Hauptfokus der Tätigkeit des AK zu stellen. Weiters sollen die Ergebnisse daraus noch intensiver der Fachwelt kommuniziert werden.



Franz Bauer,
neuer Leiter



Gérard Presle,
stv. Leiter

e-mobility

Abgehaltene Veranstaltungen:

Sitzungen:

- 14.06.2019 18. Arbeitskreis Sitzung, Wiener Stadtwerke
- 15.11.2019 19. Arbeitskreis Sitzung, Wiener Stadtwerke

Aktivitäten 2019

In den Arbeitskreissitzungen wurden im Jahr 2019 Vorträge u.a. zu diesen Themen präsentiert und diskutiert:

- Perspektiven und Möglichkeiten zukünftiger Mobilität
- E-Mobilität als Teil zukünftiger Mobilitätskonzepte
- E-Mobility Check (E-Mobilität & Wohnen)
- Die Verbrauchsinformation im Hinblick auf die Energieeffizienz von E-PKW

In Zukunft soll der Arbeitskreis noch stärker auf die strategische Perspektive zur notwendigen Veränderung des Mobilitätssystems ausgerichtet werden. Dabei ist aufzuzeigen, wie E-Mobilität im Rahmen dieses zukünftigen Verkehrssystems aussehen kann.

Zielsetzungen

- (Weiter-) Bearbeitung von Einzel- und Schnittstellenthemen wie z.B. Mobilität & Klima und Mobilität & Wohnen
- Externe Inputs und Erfahrungsaustausch zu Detailfragen (Themen Güterverkehrslogistik & E-Mobilität, etc.)
- Inhaltliche Abstimmung mit anderen Arbeitskreisen



Harald Frey,
Leiter



Walter Slupetzky,
stv. Leiter

Geplante Veranstaltungen 2020

Im Jahr 2020 werden im Rahmen der geplanten Arbeitskreissitzungen relevante Themenbereiche mittels Impulsvorträgen aufbereitet, breit diskutiert und für eine geplante Tagung im Herbst 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 2019 - Informationsfluss und Image im Intermodalverkehr

Nach der organisatorischen Neuausrichtung des Arbeitskreises im Jahr 2018 stand im Jahr 2019 wieder die inhaltliche Arbeit gemäß der definierten Vorgangsweise im Vordergrund. Für den Arbeitskreis wurde 2018 die nachstehende Grundausrichtung definiert:

- **FOKUS des Arbeitskreises:**
Intermodaler Gütertransport mit Fokus auf den kontinentalen europäischen Transportabschnitt (Verkehre innerhalb Europas).
- **ZIELSETZUNGEN:**
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, Ladeinheit, 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
- **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, Ladeinheit, 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



Erich Possegger
Leiter



Marko Koren
stv. Leiter



Martin Posset
stv. Leiter

intermodalen Transports und den Erfahrungen bzw. den Bedürfnissen der Praxis zum Austausch in beide Richtungen bilden. Auch der rege Erfahrungsaustausch mit wichtigen Akteuren der Intermodal-Branche soll 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 in 2 Arbeitsgruppen

Arbeitsgruppe Praxisdialog Intermodaler Verkehr:

Diese Gruppe hat ihren Schwerpunkt auf den inhaltlichen Fragestellungen aus dem Bereich Kombierter Verkehr. Neben der Diskussion und Erarbeitung in der eigenen Gruppe soll diese auch als Plattform für den Informationsaustausch zwischen Theorie und Praxis dienen.

Der TeilnehmerInnenkreis setzt sich vornehmlich aus den bisherigen TeilnehmerInnen des Arbeitskreises Kombiverkehr sowie noch zu definierende VertreterInnen aus der Wissenschaft zusammen. Die Arbeitsgruppe wird als offener Gruppe geführt. Dementsprechend können sowohl ÖVG-Mitglieder als auch Nicht-ÖVG-Mitglieder mitarbeiten.

Arbeitsgruppe Prognosen und Bewertungsverfahren:

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 Infor-

mationsaustausch mit dem übrigen Arbeitskreis.

Geplante Arbeitsweise:

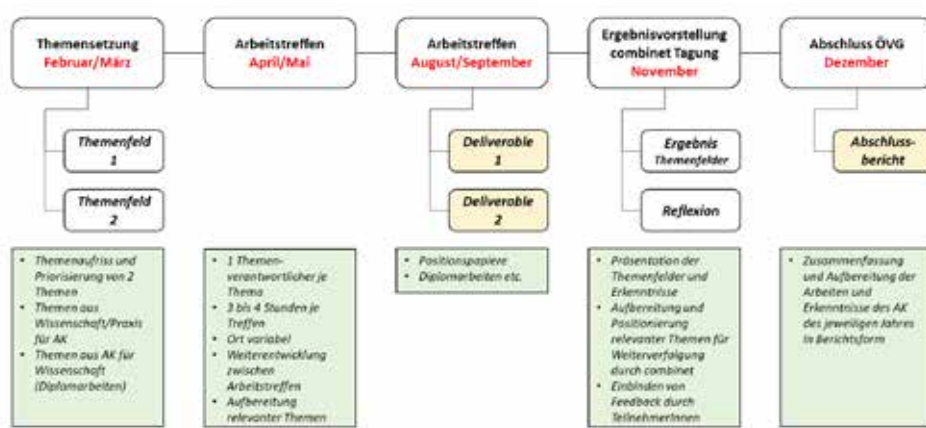
Geplant ist, je Arbeitsgruppe jeweils **2 bis 3 Arbeitssitzungen pro Jahr** durchzuführen. Eine vierte Sitzung soll dann mit beiden Gruppen gemeinsam erfolgen, um die Ergebnisse untereinander auszutauschen. Bei diesem Meeting wird dann auch die **Vorlage an die Generalversammlung der ÖVG** vorbereitet 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.

Arbeitskreisschwerpunkte des Arbeitskreises im Jahr 2019

Der Arbeitskreis hat 2019 insgesamt 3 Sitzungen abgehalten:

1. Arbeitskreissitzung am 05.03.2019
Themendefinition
2. Arbeitskreissitzung am 18.09.2019
Workshop Themenbearbeitung
3. Arbeitskreissitzung am 23.10.2019 –
Workshop Themenbearbeitung, Themendefinition für 2020

Die Sitzungen wurden alle in den Räumlichkeiten des thinkport Vienna durchgeführt. Bei den Sitzungen konnten jeweils ca. 15 bis 20 Teilnehmer vornehmlich aus der Praxis begrüßt werden.



FOKUS: INTERMODALER TRANSPORT mit Fokus auf den kontinentalen europäischen Transportabschnitt
ZIELSETZUNG: Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs zu verbessern, ist die Umsetzung einer „industriellen Produktionsform“ im Kombinierten Verkehr
DENKANSATZ: Weiterentwicklung des bestehenden Intermodal-Systems, die Nutzung von Skaleneffekten, die Implementierung neuer Technologien zur Verbesserung der Datennetze sowie die Weiterentwicklung der verwendeten Hardware (Waggon, Ladeinheit). Wesentlich dabei ist immer die Systemkompatibilität, um die Planungs- und Investitionssicherheit im bestehenden System zu gewährleisten
ZIELGRUPPE: Eisenbahnverkehrsunternehmen, Operateure, Terminals, Spediteure

Grundsätzliche Struktur der AG Praxisdialog Intermodaler Verkehr

Vor der zweiten und der dritten Arbeitskreissitzung waren alle im Verteiler des Arbeitskreises befindlichen Personen aufgerufen, auch schriftlich Inputs zu den gestellten Themen einzubringen, wovon auch reger Gebrauch gemacht wurde.

In der ersten Arbeitskreissitzung am 05.03.2019 wurden von den Teilnehmern aus einer vorgeschlagenen Liste von Themen diese zunächst konkretisiert und eine gemeinsame Sicht hergestellt und daraus dann eine Basis-Reihung vorgenommen:

- Nachsprung, Vershub
- Imageverbesserung des Kombinierten Verkehrs
- Geschäftsmodell Terminal
- Digitalisierung
- Infrastruktur Tower 4.0
- Staatliche Eisenbahnverkehrsunternehmen - Systemvorhaltung vs. Marktakteur
- Shuttle Inland für Leercontainerverteilung
- Mehrwertdienstleistungen im KV
- Richtlinie 92/106
- Aufrüstung Material und Equipment

Im Anschluss wurde das Ergebnis in der Gesamtgruppe nochmals eingehend diskutiert und als Ergebnis gemeinsam folgende Themen als inhaltliche Schwerpunkte für 2019 festgelegt:

- **„Infrastruktur-Tower“**
- **Imageverbesserung des Systems KV**

Auch nach der Themenfindung waren alle gelisteten Teilnehmer des Verteilers des Arbeitskreises aufgefordert, sich auch schriftlich an der Diskussion zu beteiligen bzw. Inputs zu liefern. Auch hier konnten einige sehr wichtige Inhaltliche Inputs gewonnen werden.

Inhaltliche Kurzbeschreibung der Themen und der Zielsetzung

Infrastruktur-Tower:

Seitens der Akteure im Markt wird angemahnt, dass gerade aufgrund der Komplexität des Systems Bahn und auch des Systems Intermodal es für Marktteilnehmer unter Umständen oft sehr schwierig sein kann, zeitgerechte, gezielte und auch aussagekräftige Statusinformationen aus dem System zu bekommen. Diese sind aber eminent wichtig, um logistische Prozesse steuern zu können, Informationen an Kunden zu geben und die Effizienz im System sicherzustellen.

Umgekehrt wird in der Diskussion festgestellt, dass es für eine übergreifende Steuerung des Gesamtsystems sinnvoll wäre, wenn es ähnlich wie im Flugverkehr eine Art „Infrastruktur-Tower“ als zentrale Informations- und Steuerungsdrehscheibe geben würde.

In der Arbeitsgruppe soll nun diskutiert werden, wie ein solches Konzept aussehen könnte, wie die Inhalte aussehen, welche Stellen dafür eingebunden sein müssten, welche (neuen) Technologien dafür in Frage kommen, welche Ressourcen dafür nötig wären und vor allem welcher Nutzen daraus für die Systemteilnehmer und vor allem für die Kunden generiert werden könnte.

Ziel ist es, in den Arbeitsgruppensitzungen aufgrund der absehbaren Komplexität und Vielfältigkeit zunächst einen groben Umriss und eine Themenstruktur dieses Konzeptes zu erstellen. Damit soll die Grundlage geschaffen werden, dieses Thema dann 2020 im Detail weiter zu bearbeiten.

Eine Entscheidung, ob und wie das Thema in einem breiteren Nutzerkreis (z.B. via Comibet-Veranstaltungen) diskutiert werden soll, wird erst 2020 in der Arbeitsgruppe getroffen.

Imageverbesserung des Systems KV:

Das System Kombiniertes Verkehr als Ganzes wird in der allgemeinen Wahrnehmung am Markt und in der Öffentlichkeit oftmals ziemlich pauschal als kompliziert, nur auf langen Strecken sinnvoll, aufwändig, störanfällig, unzuverlässig, nur bedingt einsetzbar und zu teuer klassifiziert. Wie viele praktische Beispiele von Nutzern des Systems zeigen, ist es mithilfe des Intermodalverkehrs aber sehr wohl möglich, auch in komplexen Logistikketten zuverlässige Lösungen für den Kunden zu etablieren. Auch zeigen diese Beispiele die Wettbewerbsfähigkeit des Systems immer dann, wenn gezielt auf Kundenbedürfnisse hingearbeitet wird und jedenfalls die Produktionsqualität stimmt.

Zudem hat auch der durchgehende Straßenverkehr zunehmend die Herausforderung, dass die bisherige Flexibilität und allseits gegebene Lösungskompetenz zunehmend eingeschränkt wird; Qualitätsprobleme auf der Straße, Infrastrukturengpässe oder die Fahrerthematik fordern auch diesen Verkehrsträger heraus.

In der Arbeitsgruppe soll nun diskutiert werden, wie eine Imageverbesserung des Gesamtsystems Intermodalverkehr erreicht werden kann. Ansätze wie etwa die Präsentation von Best Practices, Informationskampagnen für verschiedene Zielgruppen, Informationsfolder, etc. und auch der Einsatz neuer medialer Technologien sollen dabei beleuchtet werden. Gleichzeitig sollen auch Ansätze diskutiert werden, wie durch proaktive Informationen aus der Transportkette heraus ein aktiver Beitrag zur Imageverbesserung geleistet werden kann (damit ergibt sich ein Konnex zum ersten Thema).

Ziel ist es, in den beiden Arbeitsgruppensitzungen ein Grundlagenpapier für eine Vorgangsweise mit konkreten ersten Schritten zu erstellen. Dies soll in weiterer Folge in einem größeren Nutzkreis vorgestellt und diskutiert werden (z.B. bei einer ÖVG-Veranstaltung oder vorbehaltlich der Zustimmung der Vereinigung Combinet bei einer der nächsten Combinet-Veranstaltungen).

Projektarbeit im Themenfeld „Infrastruktur-Tower“

Speziell beim Thema „Infrastruktur-Tower“ zeigte sich allerdings sehr schnell in der Diskussion, dass dieses Thema je nach Blickwinkel durchaus vielschichtig betrachtet und daher nicht unerheblich komplex werden kann. Auch war schnell klar, dass es auf diesem Gebiet bereits eine Vielzahl von Initiativen und Projekten gibt und daher eine Faktensammlung und eine Definition einer gemeinsamen Sichtweise absolut notwendig ist.

Es wurde daher als Zielsetzung für das Jahr 2019 definiert, zunächst die Idee weiter transparent zu machen und vor allem ein Common Understanding in der Gruppe zu finden:

Was gibt es bereits, welche Systeme werden verwendet, welche Entwicklungen gibt es?

- Diverse Shift2Rail-Projekte, z.B. Smartrail („Infrastructure Tower“ explizit genannt, Erweiterung einer Firmenlösung)
- RNE (Zugdaten-Information, Zugebene)
- UIRR (Datenvernetzung auf Sendungsebene, ediges-Standard, ILU-Code, ...)
- Projekt ELETA (ETA-Aussagen, Einbindung Infrastrukturdaten Schiene/Straße)
- Diverse nationale und EU-Projekte
- Diverse Inhouse-Systeme von Bahnen und Operateuren
- Straßen-Vor- und Nachlauf fehlt in der Regel komplett

Welche Hürden finden die Marktteilnehmer heute vor, welchen Bedarf haben sie?

- IT-Durchdringung im System oftmals nicht gegeben z.B. Ost/West-Gefälle in Europa
- Der entscheidende Faktor für eine funktionierende Prozesskette ist nicht die Infrastruktur, sondern im Wesentlichen die Terminals als physische Schnittstelle und Informationsknoten.
- Derzeit gibt es für die Beteiligten in der Kette – und damit auch für die Terminals - keine Art „Informationspflicht“. Oftmals erfolgt im Terminal ein Informationsbruch, der dann Auswirkungen auf die Durchgängigkeit der Information für die gesamte Kette hat.
- Information sollte jedenfalls proaktiv aus dem System kommen, um aktiv agieren zu können und Kunden Lösungen zu bieten.

„No’s“ – was wird definitiv nicht gebraucht?

- Eine bloße Sammlung von historischen Daten ist nicht zweckmäßig
- Keine Informationsplattform (im Sinne von Frachtenbörse) = würde in der Regel die Geschäftsprozesse von Beteiligten in der Kette aushebeln.
- Keine reine Auftragsplattform, greift zu kurz
- Kein neues übergreifendes „Intermodal Transportmanagement System“

Akteure und Rollen in der Intermodalkette:

Der **Verlader** als zentraler Treiber und Auslöser in der Kette möchte eine **proaktive Information** nur bei Abweichungen, und hier vor allem eine Information, wann sein Auftrag erfüllt wird.

Daher muss **Abweichungsinfo** nicht nur reaktiv, sondern auch **planerisch** einsetzbar sein, um eben agierend im Sinne von Abweichungsmanagement in das System eingreifen zu können.

Das bedeutet, die Informationskette muss durchgängig sein und vor allem deren Inhalt muss zeitnahe sein und den aktuellen Tatsachen entsprechen.

Der **Terminal** ist dabei aufgrund seiner Schnittstellenfunktion weit mehr als nur ein Erfüllungsgehilfe für den Umschlag. Er muss im Prinzip der Manager der Information werden, da er wesentlichen Einfluss auf die Qualität der Kette hat.

Akteure können in der Kette mehrere Rollen einnehmen:

- Informations-User
- Informations-Feeder (Übermittler)
- Informationsmanager

Herausforderungen

1. Die benötigten Informationen aus der Kette herausbekommen.
2. Die richtigen Informationen aus der Kette dem richtigen Nutzer zur Verfügung stellen.

Basis dafür wäre beispielsweise eine Art „Informationspflicht“ für alle Beteiligten in der Kette (gemäß einem zu definierenden Standard), der die Durchgängigkeit der Information und damit die Nutzbarkeit für die ganze Kette sicherstellt.

Weitere Vorgangsweise für 2020

Aufgrund der Bedeutung des Themas für die Teilnehmer und vor allem aber auch aufgrund der festgestellten Komplexität wurde beschlossen, dieses Thema auch im kommenden Jahr weiter vertieft zu bearbeiten. Bis dahin sollen noch zusätzliche Informationen über laufende Projekte gesammelt werden.

Projektarbeit im Themenfeld „Imageverbesserung des System KV“

In der Diskussion der Teilnehmer wurde sehr schnell die Grundsatzfrage: „**Image-Verbesserung** versus **Wissensverbesserung**?“ aufgeworfen. Eine reine Imageverbesserung wird das System vermutlich nicht wesentlich weiterbringen, da sie im Wesentlichen nur die Wirkung nach außen betrachtet. Diese Außenwirkung entsteht aber auf Basis von Informationen aus dem System, welche über die verschiedenen Stakeholder transportiert werden. Will man daher eine Image-Verbesserung erreichen, ist es daher wesentlich, dass **Wissen** über das System bei den verschiedenen Interessensgruppen **faktenbasiert** zu **verbessern**. Damit steigt praktisch automatisch auch das Image.

Zielgruppen

Entscheidend dabei ist die richtige und adäquate Adressierung der Information bzw. des Wissens an die verschiedenen Zielgruppen. Damit werden unterschiedliche Hebel auf unterschiedlichen Ebenen des Systems bedient – Beispiele:

- Öffentlichkeitsarbeit - Fakten-Check für die öffentliche Meinung
- Informationen an Verlagerer über das System – Verlagerungspotential heben
- Argumentationshilfen für Spediteure - Verlagerungspotential bei Kunden
- Information in der Ausbildung (Lehrlinge, berufsbildende Schulen, Studenten)
- Fakten für öffentliche Entscheidungsträger – Definition der Rahmenbedingungen

Informationsquellen über den KV (Beispiele):

- Webseiten vor allem von aktiven Nutzern
- UIRR, andere Operateure, Vereinigungen
- EVU, Infrastrukturbetreiber
- Ministerien öffentliche Institutionen
- Forschungsprojekte

Bisherige Hauptbotschaften über das System – positiv/negativ:

Positiv:

Mehr Kapazität bei weniger Fahrzeugeinsatz
Bessere Planbarkeit
Alternative zur Straße
Mittel gegen Fahrermangel
Umwelt, Verkehrsverlagerung
Verkehrspolitisches Argument

Negativ:

Generelles Branchen-Image
Komplex
Unflexibel
Mangelnde Zuverlässigkeit
Langsam
Teuer

Herausforderungen:

- Häufig mangelndes Wissen auf Kundenseite über das System Bahn und Intermodal
- Transparenz in der Informationsbereitstellung („Wahrheit“) durch die Intermodal-Akteure
- Fehlender Fakten-Check im Vergleich zum LKW
- Auf Kundenseite muss bereits in der Planungsphase von Transportketten angesetzt werden.

Ständig bediente Problemlagen (Beispiele):

- Mythos: Ganzzug ist immer besser und billiger (speziell im Vergleich zum Wagenladungsverkehr)
- Straße und Schiene waren und bleiben immer Konkurrenten und arbeiten erst im KV zusammen
- Speditionsbranche hat generell schlechtes Image und ist straßen-lastig
- SchIG misst Pünktlichkeit der Personenzüge, jedoch nicht den Güterverkehr
- Generelles Image des Bahnverkehrs
- Mangelndes Wissen über das System und die Vorteile bei Verladern
- Kaskaden-Effekt: Lärmschutzmaßnahmen der EU stuft Wagen ohne Scheibenbremsen von 120km/h auf 100km/h herab. Dadurch reduzierte Vmax und damit niedrigere Trassenpriorität der Züge, dadurch Wettbewerbsnachteil der Schiene.
- Image vs. Preis: Am Ende zählt in erster Linie der Preis, die Leistung wird vorausgesetzt

Weitere Vorgangsweise für 2020

Auch dieses Thema wurde von den Teilnehmern als weiterhin sehr bedeutend eingestuft, sodass dies auch für die Arbeit im Jahr 2020 prolongiert wurde. Ziel ist es, in einer „Adressaten-Matrix“ Fakten und Musterbeispiele an Informationen (Wissen) aus dem Intermodal-System zusammenzustellen.

Arbeitsgruppe Prognose und Bewertungsverfahren

In den letzten Jahren befasst sich die ehem. Arbeitsgruppe Logistik auch mit der wissenschaftlichen Aufbereitung von Bewertungsmethoden zur Erfassung der Effekte die von Infrastrukturinvestitionen ausgehen. Nachdem zu Beginn noch ausschließlich die wissenschaftliche Aufbereitung und vergleichende Ergebnisanalysen standen, hat sich die Aufgabenstellung nunmehr erweitert. Grund dafür sind das Standortstrukturgesetz durch welches bei Umweltverträglichkeitsverfahren neben der bislang im Vordergrund stehenden ökologischen Betrachtung, nunmehr auch die volkswirtschaftlichen Auswirkungen Eingang in die Nachhaltigkeitsbetrachtung finden. Zudem steht die Evaluierung des Zielnetzes bevor, dass möglicherweise auch einer umfassenden Bewertung unterzogen wird.

Somit sind nunmehr auch wieder praktische Anwendungen nachgefragt, wodurch auch aktuelle Entwicklungen in den Bewertungsmethoden, neben der „rein“ wissenschaftlichen Aufbereitung, zu betrachten sind. In der 3. Arbeitskreissitzung wurde ein kleiner Aufriss des Themas den Teilnehmern aus der Praxis gegeben. Ziel für 2020 ist eine Studie fertigzustellen, welche die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Bewertungsmethoden und deren Anwendungsmöglichkeiten zeigt.

Ausblick auf 2020

Für 2020 soll das neu eingeführte Format fortgesetzt werden, da es von den Teilnehmern als sehr nützlich eingestuft wurde. Auch die Arbeitsweise soll prinzipiell beibehalten werden, allerdings im Sinne einer effizienteren Diskussion etwas adaptiert und gestrafft werden. Auch die Gruppendurchmischung soll gefördert werden. Auch die Möglichkeit von schriftlichen Inputs hat sich bewährt und bleibt weiterhin offen. Für 2020 ist wieder ein Zyklus mit mindestens 3 Arbeitskreissitzungen geplant. Als Ort soll weiterhin der Thinkport Vienna genutzt werden, um auch hier eine Vernetzung zu ermöglichen.

Inhaltlich sollen auf einstimmigen Wunsch der Teilnehmer die beiden in 2019 gemeinsam festgelegten Themen gemäß den definierten Zielsetzungen weiter vertieft bearbeitet werden.

Danksagung

An dieser Stelle sei allen Arbeitskreis-Teilnehmern für Ihre konstruktive Mitarbeit im Jahr 2019 gedankt. Der Dank gilt auch dem Thinkport Vienna und hier vor allem Hrn. Mag. Martin Posset für die stets professionelle Betreuung und Unterstützung im Arbeitskreis und seine immer spannenden Diskussionsbeiträge. Besten Dank auch an Mag. Marko Koren für die Leitung der Arbeitsgruppe Prognosen und Bewertungsverfahren und die Unterstützung bei der Abwicklung des gesamten Arbeitskreises. Ein spezieller Dank auch an das Sekretariat der ÖVG für die Unterstützung bei der Kommunikation und Organisation.

Nachhaltige Infrastruktur

Aktivitäten 2019

Der Arbeitskreis „Nachhaltige Infrastruktur“ wurde im Jahr 2019 neu gegründet und hat sich aus dem ehemaligen Arbeitskreis „Verkehrsträger“ entwickelt.

Mission statement:

Die Nachhaltigkeitsproblematik unserer Zeit ist auch durch die Entwicklung des modernen Verkehrswesens beeinflusst. Voraussetzung für die Gestaltung nachhaltiger Infrastruktur ist die Kenntnis der Nachhaltigkeitsziele und die Fähigkeiten, diese in der Lehre zu vermitteln und in der wissenschaftlichen und praktischen Arbeit umzusetzen. Dabei sind die Zeithorizonte zwischen natürlichen nachhaltigen und künstlichen Systemen in ihrer Dynamik zu berücksichtigen, um nur einen Aspekt anzuführen. Grundlage für die Arbeiten des Arbeitskreises „Nachhaltige Infrastruktur“ bildet deshalb eine solide wissenschaftliche Definition des sehr breit verwendeten und allgemein gehaltenen Begriffes der Nachhaltigkeit in Bezug auf Infrastruktur. Auf Basis einer klaren Spezifizierung jener verkehrlichen Infrastrukturen, die der Arbeitskreis behandelt, werden Probleme und Widersprüche aber auch Lösungsansätze bestehender und geplanter Infrastrukturen zum Aspekt der Nachhaltigkeit aufgezeigt. Dazu werden Indikatoren und Prüfkriterien unter den sich zukünftig stark verändernden Rahmenbedingungen, wie Klimawandel und Ressourcenknappheit, etc., entwickelt und diskutiert.

Veranstaltung „Nachhaltige Infrastrukturen im Verkehrswesen“

Am 8. November 2019 wurde der Arbeitskreis im Rahmen einer 1-tägigen Kick-Off-Veranstaltung der Öffentlichkeit präsentiert. Dazu konnten hochkarätige Vortragende gewonnen werden, die in ihren Vorträgen auf die inhaltliche Breite der Thematik Bezug nehmen konnten. Em. Prof. Helga Kromp-Kolb beleuchtete die Aspekte der Nachhaltigkeit auf globaler Ebene, die nicht zuletzt durch den Klimawandel und seine Folgen auch direkt auf die verkehrlichen Infrastrukturen zurückwirken, Prof. Wolfgang Kromp betonte in seinem Vortrag die Relevanz des Risikomanagements und der Abhängigkeit wesentlicher Teile unserer technischen Infrastruktur. DI Holger Heinfellner (BMNT) und DI Thomas Spiegel (bmvit) gingen auf die Aspekte nachhaltiger



Hermann Knoflacher,
Leiter



Harald Frey,
stv. Leiter

Infrastrukturen von Bundesseite ein und zeigten Rahmenbedingungen und Entwicklungen auf. Welche Rolle nachhaltige Straßenräume in Zeiten des Klimawandels und steigenden Temperaturen insbesondere im Stadtgebiet spielen, beleuchtet Frau DI Dr. Betül Bretschneider. Im inhaltlich zweiten Teil der Veranstaltung präsentierten Infrastrukturbetreiber und -errichter, wie Wiener Linien (Irene Popp, MSc.), ÖBB (DI Thomas Schuh) und ASFINAG (DI Ulli Vielhaber) wie in den jeweiligen Unternehmen Aspekte der Nachhaltigkeit umgesetzt werden. Em. Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher wies auf den oftmals vom anthropozentrischen Blickwinkel interpretierten und angewendeten Begriff der Nachhaltigkeit hin und betonte die Komplexität der Evolution und die Gefahr menschlicher Eingriffe, insbesondere der Ingenieurwissenschaften.

Ergebnis der Veranstaltung: alle Vertreter der wichtigsten Verkehrsträger haben ihr Interesse an der Mitarbeit in diesem Arbeitskreis zum Ausdruck gebracht und darüber hinaus auch junge Wissenschaftler aus einschlägigen Disziplinen, die über den engeren Kreis der im Verkehrswesen üblichen hinausgehen.

Geplante Aktivitäten 2019

Die Teilnehmer an der Veranstaltung werden angesprochen und zur konstituierenden Sitzung eingeladen. Im ersten Halbjahr 2020 soll eine konstituierende Sitzung des Arbeitskreises stattfinden, welche als Ziel die Einrichtung eines Expertenpanels zum Thema „Nachhaltige Infrastruktur“ hat. Im Rahmen der ersten Sitzung werden Arbeitsschwerpunkte für das Jahr 2020 festgelegt und eine Veranstaltung im Herbst 2020 vorbereitet.

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.

Der Nachrichtenverkehr als ein Bestandteil des Verkehrswesens und der Verkehrsinfrastruktur muss noch zeitgemäß entsprechend in der ÖVG etabliert werden.

Was bedeutet der Begriff „Nachrichtenverkehr“. Der Arbeitskreis begibt sich auch auf die Suche nach einer Definition und Beschreibung. Was stellen wir uns darunter vor? Was umfasst und beschreibt der Begriff? Welche Rolle spielt er bei den Aufgaben und Themen der ÖVG? Die Begriffe für Personen- oder Güterverkehr sind wesentlich klarer und verständlicher. Sie sind in der ÖVG laufend zentrale Themen.

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 und zu definieren. Im Arbeitskreis wird die Digitalisierung und das Wissen aus den Neurowissenschaften zusammengeführt. Die Neurowissenschaften mit ihrem Gedankengut erweitern und befruchten die Digitalisierung erheblich. Der Arbeitskreis will eine aktuelle Definition vom Begriff Nachrichtenverkehr finden. Es wird die traditionelle Definition für den „analogen“ Nachrichtenverkehr geben und eine neue Definition für den „digitalen“ Nachrichtenverkehr.

In der Informationstheorie werden die Begriffe Information und Nachricht getrennt.

Information ist in der Informationstheorie das Wissen, das ein Absender einem Empfänger über einen Informationskanal vermittelt. Die Information kann dabei die Form von Signalen oder Code annehmen. Der Informationskanal ist in vielen Fällen ein Medium. Beim Empfänger führt die Information zu einem Zuwachs an Wissen. Information kann bewusst als Nachricht von einem Sender an einen Empfänger übermittelt oder auch unbewusst transportiert werden und durch die Wahrnehmung von Form und Eigenschaft eines Objektes



Norbert Hempel,
Leiter

auffallen. Information erhält ihren Wert durch die Interpretation des Gesamtgeschehens auf verschiedenen Ebenen durch den Empfänger der Information. Sender oder Empfänger können nicht nur Personen/Menschen, sondern auch (höherentwickelte) Tiere oder komplexe Systeme (wie Maschinen oder Computer/Computerprogramme) sein (alles aus Wikipedia).

Wikipedia hat keine Definition für Nachrichtenverkehr, verwendet aber den Begriff **Nachrichtenwesen**. Das Wirtschaftslexikon Gabler stellt eine Definition zur Verfügung:

„Ausführliche Definition: Beförderung von Nachrichten (Informationen) mittels interner und externer Informationsverbindungen (Informationssystemen). Zur Beförderung bzw. Übermittlung der Nachrichten werden unterschiedliche Nachrichten-Techniken eingesetzt.“

Eine „Beförderung“ oder die „Digitalisierung“ als Definition deckt die Bedeutung im 21. Jahrhundert nicht ab. Wieviel **Nachrichtenverkehr** steckt in den folgenden Begriffen?

Internet, Digitalisierung, soziale Medien (Facebook, Twitter, Instagram, etc.), Rundfunk, Telefon, Post, Blockchain, augmented Reality, virtual Reality, künstliche Intelligenz, Simulation, Retweet-Button, digitale Transformation, digitale Infrastruktur, Datenschutz, Vernetzung, autonome und automatische Systeme, Cyberspace, digitale Kommunikation, digitale Interfaces, digitale Algorithmen, digitale Welt, Computerprogramme, digitale Ethik, Automatisierung, Open Science, digitale Netzwerke, digitale Logistik. Es lassen sich noch sehr viele Schlagwörter aufzählen, die dazu gehören.

Folgende Begriffe gehören in die Definition digitaler Nachrichtenverkehr:

1. Nachrichten

Informationen in Form von Daten, Bilder, etc

2. Prozessoren

mit dem Outsourcen unserer Gedankengänge und Logiken; das sind Programmierungen und Übertragungen von Gedankengängen/Algorithmen auf Prozessoren

3. Sensoren und Aktoren

Informationen gelangen in die digitale Welt und Aktivitäten erfolgen

4. Passive Infrastruktur

optisches, elektrisches und drahtloses Breitband Verbindungsnetze aus Lichtwellenleiter, Kupferleitungen, Wireless (Local/Wide Area Networks)

Folgende Punkte wurden im Arbeitskreis ebenfalls diskutiert:

1. Ist Internet ein „Pfus“?

Lässt sich das Internet verbessern? Durch Internet 2.0? Bringt die Blockchain Technik die gewünschte und erforderliche Sicherheit?

2. Entwicklung von digitalen Zwillingen (Beispiel DB)

Lässt sich für alles und jeden ein digitaler Zwilling anlegen?

3. Wie sieht der Nachrichtenverkehr im 21. Jahrhundert aus?

Wird es neue Infrastrukturen geben? Wird sich die Quantenkommunikation durchsetzen?

4. Die Weiterentwicklung der „Augmented Reality (AR)“ und der „Virtual Reality (VR)“ und Beschreibung von Anwendungen im ÖVG Umfeld

5. Die Bedeutung der digitalen Neurowissenschaften für unsere Gesellschaft und Wirtschaft.

6. Definition „Nachrichtenverkehr“ im Kontext des 21. Jahrhunderts.

7. Bemerkungen zu 5G:

Neben der vielversprechenden Technik sind Kosten und Verfügbarkeit zu beachten.

Laut EU wird es auf wichtigen Bahnstrecken 5G Korridore geben.

Die ÖBB bauen kostenlose WLAN-Korridore auf heimischen Strecken aus.

Werden KFZ nur mehr mit 5G Technik und einer geeigneten App für autonomes Fahren zugelassen?

Müssen KFZ bei Sicherheitsüberprüfungen nachgerüstet werden?

Jetzige autonome Fahrzeuge brauchen kein 5G; wie auch der Bus der Wiener Linien.

Wird autonomes Fahren ohne 5G von den jetzigen Anbietern wettbewerbsfähig weiterentwickelt?

Welche geografische Flächen und Topologien werden mit 5G abgedeckt werden?

WLAN kommt mit sehr geringen Kosten aus und benützt freie Frequenzen.

Benützungskosten fallen in der Regel nicht an.

Die WLAN-Technik ist mehrere Jahrzehnte alt. Wird es Weiterentwicklungen geben oder wird es wieder neue Techniken aus dem Militärbereich für den zivilen Bereich geben?

Ergänzend zu den theoretischen Überlegungen und als Aufgabe innerhalb der ÖVG mit dem Bezug zum Personen- und Güterverkehr werden praktische Anwendungen analysiert. Sie können uns auch eine Rückkopplung zu den theoretischen Überlegungen bringen und diese damit festigen.

In Bezug zu der neu geschaffenen Gesellschaft der deutschen Bahn „Digitale Schiene Deutschland GmbH“ wollen wir eine österreichische Betrachtung starten. Als wichtige Vorausschau für 2020 gilt die Strukturierung und Top-Down-Analyse von:

-)Digitale Schiene Österreich

-)Digitale Straße Österreich

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

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Arbeitskreis "Öffentlicher Personennahverkehr" (ÖPNV) lud im vergangenen Jahr zu zwei regulären Arbeitskreissitzungen in offener Runde ein, die am 4.7.2019 sowie am 10.12.2019 stattfanden. Dabei standen drei Ziele im Fokus:

- Konzeption, Programmerstellung und Moderation des ÖVG-Forums zum Thema „Grenzen des Wachstums & Modals Split“ am 5.6.2019
- Inhaltliche und organisatorische Begleitung der Arbeitsgruppen zu verschiedenen Themenkomplexen
- Konzeption und Programmerstellung für die ÖPNV-Tagung „Wiener Eisenbahnkolloquium“ im Jahr 2020 in Kooperation mit der TU Wien

ÖVG-Forum 5.6.2019: „Grenzen des Wachstums & Modal Split“

Am 5. Juni des vergangenen Jahres fand mit dem ÖVG-Forum zum Thema „Grenzen des Wachstums & Modal Split“ die erste Veranstaltung unter Federführung des im Vorjahr konstituierten Arbeitskreis ÖPNV statt. Moderiert vom stellvertretenden AK-Leiter Johannes Kehrer widmeten sich hochkarätige Vortragende aus Wissenschaft, Leistungsbestellung und Infrastrukturplanung der Frage, wo die Grenzen des Wachstums in dichten Ballungsräumen liegt. Abschließend wurden Kennzahlen, politische Ansätze so manche Zukunftsbilder in einer angeregten Podiumsdiskussion hinterfragt.



Ruth Boyer,
Leiterin



Johannes Kehrer,
stv. Leiter

Begleitung der Arbeitsgruppen

Im Mittelpunkt stand die laufende Kommunikation mit den LeiterInnen der Arbeitsgruppen „Wachstumshemmnisse im ÖPNV“, „Zukunft der Mobilität“ und „Mobilität im ländlichen Raum“. Zusätzlich konnte mit DI Katalin Jurecka die Leiterin für eine künftige Arbeitsgruppe „Jugendmobilität“ gefunden werden, welche sich in Zukunft den Fragen, wo Besonderheiten und Potenziale in der Mobilität von Jugendlichen mittels ÖPNV liegen.

Die Arbeitsgruppe „Wachstumshemmnisse im ÖPNV“ unter der Leitung von Prof. Bobik und DI Weber konnten ein Positionspapier erarbeiten, in dem die Hemmnisse identifiziert und Lösungsansätze für die Politik formuliert werden. Das Positionspapier befindet sich derzeit in Endabstimmung und wird zu gegebenem Zeitpunkt durch Publikation einem möglichst breiten Publikum öffentlich gemacht.

Wiener Eisenbahnkolloquium 2020: „ÖPNV – Wachstum & Leistungsgrenzen“

Basierend auf einer offenen Diskussion bzw. Ideensammlung in den Sitzungen zeichnet sich die Leitung des Arbeitskreises gemeinsam mit dem wissenschaftlichen Leiter der ÖVG, Prof. Norbert Ostermann (TU Wien) das Programm für das diesjährige Wiener Eisenbahnkolloquium unter dem Titel „ÖPNV – Wachstum und Leistungsgrenzen“ verantwortlich.

Im Verlauf der Tagung sollen zunächst grundlegende Phänomene und Zielsetzungen diskutiert und verkehrswissenschaftliche und -technische Rahmenbedingungen beschrieben werden. Das bietet die Basis für einen Diskurs über mögliche Lösungsansätze im Bereich der Bewusstseinsbildung und Kundenorientierung, der Digitalisierung, der Fahrzeugtechnik und der Infrastrukturentwicklung. Eine Podiumsdiskussion unter Leitung der Arbeitskreisleiterin Ruth Boyer bietet auch hier die Möglichkeit einer kritischen Reflexion der Beiträge.

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 definierten Themen widmen.

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.

Mit 2019 wurde die Arbeitskreisleitung von August Zierl an Christian Sagmeister übergeben. Nach ausführlichen Interviews mit den bisherigen Arbeitsgruppenleitern wurden die Inhalte der jeweiligen Arbeitsgruppen besprochen und geschärft sowie die Ziele fixiert.

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

Ziel ist u.a. die Ausarbeitung markadäquater Lösungsvorschläge für die Entwicklung bzw. Weiterentwicklung von Systemen der unterschiedlichen Verkehrsträger in mehreren Arbeitsgruppen.

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)

Nachdem die EisbKrV bereits einige Jahre in Kraft ist und man daher auch die entsprechenden Erfahrungen mit der Verordnung im täglichen Leben, insbesondere bei der Genehmigung, von Bahnübergängen gesammelt werden konnte, soll dies zum Anlass genommen werden, eine kritische Betrachtung der Gesetze und Verordnungen im Bereich der Bahnübergänge anzustellen und daraus Verbesserungsvorschläge abzuleiten. Die Betrachtungen werden aus Sicht des verkehrswissenschaftlichen Standpunktes erstellt und es wird versucht, allen Beteiligten dieselbe Aufmerksamkeit zu widmen. Dies sind einerseits die Schienen- und Straßenverkehrsteilnehmer und andererseits die Bahnbetreiber, die Industrie (Bahn- und Automobilindustrie) und die Zulassungsbehörden.



Christian Sagmeister,
Leiter

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

AG-Leiter:

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

Zu den Aufgabenstellungen werden in den ersten Arbeitsgruppenrunden Know-How Träger (AG-intern oder extern) eingeladen um über die Themen zu referieren. Aus diesen Referaten und darauf folgenden Gruppendiskussionen werden Inhalte definiert, welche im Rahmen eines Arbeitsgruppenberichtes dargestellt werden. Die Arbeitsgruppe plant auch Handlungsempfehlungen festzulegen und diese in Form von Empfehlungen im Abschlussbericht zu dokumentieren. Alle Themen werden unter dem Blickwinkel „Transportsektor Österreich“ gesehen und auch dementsprechend neutral ausformuliert.

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

AG-Leiter:

Dipl.-Ing. (FH) Martin Nemeč
(ASFİNAG Maut Service GmbH)

Arbeitsgruppe 4: Cargo-Informationsmanagement.

AG-Leiter:

Jürgen Zajicek

(AIT Austrian Institute of Technology GmbH)

Ziel der Arbeitsgruppe ist die Entwicklung einer verkehrsträger-übergreifenden Informationsplattform entlang einer multimodalen Transportkette (Lkw und Eisenbahn) und deren prototypische Umsetzung am Beispiel eines Containerterminals im Rahmen eines geförderten Forschungsprojektes. Dabei sollen Informationen bezüglich des Status und möglicher Abweichungen aus den Teilsystemen der Beteiligten (Versender, Frächter, Infrastrukturbetreiber) zusammengeführt und gezielt weitergeleitet werden. Weiters soll im Rahmen der geplanten Umsetzung, höchster Wert auf die Einhaltung des Datenschutzes und der Datenhoheit gelegt werden.

Arbeitsgruppe 5: Autonomes Fahren.

AG-Leiter:

DI Markus Racz (Siemens Mobility GmbH)

Zu den beiden folgenden Aufgabenstellungen werden in den ersten Arbeitsgruppenrunden KnowHow Träger eingeladen um über die Themen zu referieren. Aus diesen Referaten und darauf folgenden Gruppendiskussionen werden Inhalte definiert, welche im Rahmen eines Arbeitsgruppenberichtes dargestellt werden. Die Arbeitsgruppe plant auch explizit Handlungsempfehlungen festlegen, welche zur Erreichung des hoch autonomen Fahrens insbesondere in Park&Ride Anlagen bzw. Garagen zur Anwendung kommen sollten. Die Auswirkungen der veröffentlichten Novellierung der Automatisierten Fahren Verordnung auf z.B. Park & Ride soll detaillierter ausgearbeitet werden. Rechtlichen Aspekte „widerspruchsfreie STVO“ und deren „EDV gerechte“ Aufarbeitung wie z.B. „Führerscheinprüfung für hoch automatisierte Fahrzeuge“ werden thematisiert.

RRTM-Arbeitskreissitzungen im Jahr 2019

Es wurden vier Arbeitskreissitzungen abgehalten in denen die Arbeitsgruppenleitung jeweils ein ausführliches Intro zu aktuellen Themen rund um die Inhalte des Arbeitskreises gab und die Arbeitsgruppenleiter den jeweiligen Status ihrer Arbeitsgruppe vorstellen. Ebenso sorgte in jedem Termin eine interessante Gastpräsentation für angeregte Diskussionen und Vernetzung unter den Interessierten.

22. Jänner bei der Siemens AG Österreich

Übergabe der Arbeitskreisleitung von Herrn Ing. August Ziel an Herrn DI Christian Sagmeister

9. April bei der ÖBB-Infrastruktur AG

Gastvortrag „Einführung zu 5G“ durch Herrn Reinhard Faber, BSc (A1 Telekom Austria AG)

9. Juli bei der ASFINAG Maut Service GmbH

Gastvortrag „Digitalisierung der Straße“ durch Frau DI Jacqueline Erhart (ASFINAG Maut Service GmbH)

27. September bei der Kontron Transportation Austria AG

Gastvortrag „Vorstellung Kontron“ durch Herrn Richard Neussl (Kontron Transportation Austria AG)

16. Dezember bei der Siemens Mobility GmbH

Gastvortrag „Innovationen auf den Weg bringen“ durch Herrn Dr. Dietrich Leihls (FFG)

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) und neuerdings Ausbildungswesen. In einzelnen Arbeitsgruppen des Arbeitskreises Schienenfahrzeuge werden spezifische Themen in größerer Tiefe behandelt.

Derzeit ist folgende Arbeitsgruppe aktiv:
Arbeitsgruppe Lärm und Akustik

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

Im Jahr 2019 fanden drei Sitzungen des Arbeitskreises Schienenfahrzeuge statt.

Am 24. Jänner 2019 tagte der Arbeitskreis Schienenfahrzeuge in den Räumlichkeiten des Verbandes der Bahnindustrie, wobei der Schwerpunkt „Ausbildung und Forschung national und international“ gesetzt wurde.

Konkret wurden an diesem 24.1. die Forschungsförderungsprogramme für die Bahn seitens der FFG (ForschungsförderungsGesellschaft) sehr plastisch und mit Praxisbeispielen durch Dr. Christian Pecharda vorge-



Martin Rosenberger
Leiter



Manfred Vohla
stv. Leiter

stellt. Danach berichtete Fr. Dr. Angela Berger vom Verband der Bahnindustrie über die mehrjährigen Untersuchungen zur Nachwuchsförderung (Ausbildung) in der Bahnindustrie – und hier speziell über den identifizierten internationalen Mangel an akademischen Ausbildungsplätzen für Schienenfahrzeug-Ingenieure. Im Anschluss stellten die Systemhäuser Siemens und Bombardier deren Sichtweisen und Prognosen zum Thema Nachwuchs und Recruiting vor und zeichneten ein düsteres Bild, wenn nicht rasch und nachhaltig gegengesteuert wird. Die Konsequenz daraus war die Erkenntnis der Bedeutung des Studienlehrganges „Rolling Stock Engineering“ an der FH Technikum Wien, welcher in weiterer Folge auch am 2. Oktober 2019 gestartet wurde.

Am 23. Mai 2019 fand die zweite Arbeitskreissitzung im Hause Siemens Mobility statt. Themenschwerpunkt waren die Fahrgastanforderungen an Schienenfahrzeuge, jenseits von den grundlegenden Anforderungen wie Stattfinden planmäßige Zugfahrten, Pünktlichkeit, Sauberkeit etc. Dr. Rüter von der TU Wien präsentierte Ergebnisse von langjährigen Studien und Untersuchungen zur situationsspezifisch idealen Aufteilung des Fahrgastraumes, dem Fahrzeug-layout. Anhand zahlreicher Beispiele der Vergangenheit und Projektentwürfe für die Zukunft wurden die gesellschaftlichen Bedürfnisse und deren Wandel dargestellt, jedoch auch die Erkenntnis vermittelt, dass z.B. im Fernverkehr das gute alte Zugsaftteil auch heute den höchsten Zustimmungsgrad entsprechend den erhobenen Fahrgastanforderungen erzielen würde. Womit das Spannungsfeld von Fahrgastwünschen und kommerziellen Zwängen (Vorgaben) eindrucksvoll dargestellt wurde.

Hr. Smetana von Siemens erläuterte anhand von aktuellen Bauunterlagen des X-Wagens für die Wiener Linien, wie genau diese Fahrgastansprüche in ein modernes, zeitgemäßes U-Bahn-Fahrzeug einfließen und welche Veränderungen sich für den Fahrgast gegenüber dem V-Wagen ergeben.

Im Abschlussvortrag von Hr. Albrecht wurden die neuen Möglichkeiten eines zeitgemäßen FIS (Fahrgast-Information-Systems) vorgestellt. Neben dynamischen Anzeigen, die zudem situationsspezifisch und türabhängig, also abhängig von der Position am Bahnsteig erfolgen, wurde auch die Herausforderung formuliert, die richtigen Informationen zu den wählbaren Triggerzeitpunkten zwischen zwei Stationen auszuwählen. Hierzu wird durchaus festgehalten, dass erst der Alltagsbetrieb im jeweiligen Einsatzgebiet eine Optimierung zulässt, also die Ausgangskonfiguration kaum dem betrieblichen Optimum entsprechen kann.

Der dritte Tagungstag war der 17. Oktober 2019 wieder im Verband der Bahnindustrie zu den Änderungen, die das 4. Eisenbahnpaket (EP) der EU-Kommission und dessen Umsetzung im Österreichischen Eisenbahngesetz für die Schienenfahrzeugbauer bringt. Dazu haben Frank Lehwess-Litzmann von Siemens und Michael Luczensky vom BMVIT zum zukünftigen Genehmigungsverfahren neuer Schienenfahrzeuge referiert, anschließend gab DI Thomas Vesely von Bombardier eine entsprechende Einschätzung des Hauses Bombardier ab.

Hervorzuheben sind in der technischen Säule des 4. EPs die Schaffung eines einheitlichen Zulassungsraums und ein Leitfaden zur Durchführungsverordnung und das Faktum, dass sich prozessuale Regeln und Zuständigkeiten ändern, nicht aber inhaltliche Tätigkeiten. Begrifflich wird die Serien- resp. Bauartzulassung nun durch eine „Conformity to Type“ (C2T) ersetzt. Die §40 Personen nach nationalem Recht entfallen ohne gleichartigen Ersatz (nach aktueller nationaler Umsetzung). Generell sind zentrale Punkte des 4. EP in der nationalen Umsetzung noch offen, was Unsicherheiten und potentielle Projektverzögerungen schafft und einen dringenden Handlungsbedarf auf legislativer Ebene darstellt, der bis zum 16.6.2020 umgesetzt zu sein hat. Ausnahmen vom der techn. Säule des 4. EP sind U-Bahnen, Straßenbahnen und LRVs und nicht-vernetzte Infrastrukturen. Fakultative Ausnahmen können Infrastrukturen und Fahrzeuge lokal begrenzter Verwendung sein, sowie museale/touristische Einrichtungen und Privatbahnen ausschließlicher Eigennutzung, jedoch gelten die Verfahren nun auch für Spezialfahrzeuge (Bau- und Instandhaltung), wenn diese wie Eisenbahnfahrzeuge betrieben werden.

Weitere Informationen zum Arbeitskreis, zu den Aktivitäten und zu den Sitzungsterminen 2020 sind auf der Homepage der ÖVG unter Arbeitskreis Schienenfahrzeuge verfügbar.

Verkehrsrecht

Der Arbeitskreis für Verkehrsrecht – im Jahre 2000 gegründet als sektorenübergreifendes Gesprächs- und Diskussionsforum betreffend die nationale und europäische Entwicklung des Rechts der verschiedenen Verkehrsträger – konnte im Jahr 2019 lediglich eine wesentliche Sitzung abhalten, da aus organisatorischen Gründen und auch mangels geeigneter Themen keine weitere Sitzung möglich war.

Am 24. Juni 2019 referierte Frau Cornelia Ungar-Klein von der Austro Control über den Paradigmenwechsel in der europäischen Luftfahrt, nämlich den Wandel der europäischen Luftfahrtagentur EASA als bloßen Hilfsapparat der EU-Kommission zu einer gesamteuropäischen Luftfahrtbehörde. Diese Art einer „Zentralisierung“ geschieht derzeit auch bei der Agentur der europäischen Eisenbahnen (ERA), die künftig für Zulassungen und Genehmigungen von Fahrzeugen und Eisenbahnmaterialeinrichtungen sowie Sicherheitsbescheinigungen in mehr als einem Mitgliedstaat federführend zuständig sein wird.

Für die Luftfahrt wird dies durch eine Verordnung der EU vom 11. September 2018 geregelt. Neben dieser Bündelung der Sicherheitskompetenzen soll es ermöglicht werden, in den Mitgliedstaaten der Union lokale Behörden zu etablieren. Dies ist ganz ähnlich dem Eisenbahnbereich, wonach die so genannten „Nationalen Sicherheitsbehörden“ in den Mitgliedstaaten mit der Eisenbahnagentur zusammenarbeiten sollten.



Klaus Gstettenbauer,
Leiter



Karl-Johann Hartig,
Schriftführer

Ziel dieser Luftfahrtinitiative der Kommission ist die Harmonisierung der Regelungen über die Sicherheit am Boden über die Luftsicherheit (security) bis zur Flugsicherheit im Hinblick auf die Abwicklung des Flugverkehrs. Als Gründe führt die Kommission im Wesentlichen die mangelnden Ressourcen in den Behörden der Mitgliedstaaten an und das führe zu einem potenziellen Sicherheitsrisiko in der Luftfahrt.

Inwieweit diese Reformen dazu führen werden, dass die nationalen Behörden (im Falle Österreichs die Oberste Zivilluftfahrtbehörde im Verkehrsministerium) ihre Zuständigkeiten an die neu zu schaffenden, lokalen „Außenstellen“ der Europäischen Luftfahrtagentur abtreten wird müssen, wird die Entwicklung zeigen.

Verkehrswissenschaftliche Erhebungs-, Analyse- und Bewertungsmethoden

Im Jahr 2019 wechselte die Leitung des Arbeitskreises von Dr. Elmar Fürst zu Dr. Kurt Fallast. Herr Fürst wird dem Arbeitskreis aber weiterhin als aktives Mitglied zur Verfügung stehen. Als stellvertretender Leiter des Arbeitskreises wird Herr Dipl.Ing. Christian Wampera die Führung mit übernehmen.

In den vorbereitenden Sitzungen für die Wiederaufnahme der regelmäßigen Arbeitssitzungen wurde festgelegt, dass sich als aktueller Schwerpunkt vor allem die Diskussion über unterschiedliche Erhebungsmethoden ergibt. In den letzten Jahren wurde mehrere Erhebungen mit sehr unterschiedlichen Erhebungsmethoden durchgeführt. Diese Erhebungen auf Bundes-, Länder- und Gemeindeebene hatten unterschiedliche Zielsetzungen und wurden mit sehr divergierenden Erhebungsinstrumentarien abgewickelt. Es zeigt sich, dass ein breites Spektrum an Methoden zur Anwendung kommen, von lange bewährten konventionellen schriftlichen Erhebungen bis zur Nutzung des aktuellen technischen Standards in der Telekommunikation.

Die Leitung des Arbeitskreises sieht es als wesentliche Aufgabe einer Organisation mit verkehrswissenschaftlicher Ausrichtung, diese Methodendiskussion zu versachlichen und unabhängig von jeweiligen wirtschaftlichen Interessen eine möglichst transparente und nachvollziehbare Bewertung der Erhebungsmethoden durchzuführen. Damit soll den künftigen Anwendern eine Entscheidungsgrundlage gegeben werden, welche Methode für welchen Erhebungszweck unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Rahmenbedingungen am geeignetsten ist.

Ein weiterer wichtiger Anlass für diesen Schwerpunkt des Arbeitskreises in diesem Jahr ist die fehlende Vergleichbarkeit von Ergebnissen der unterschiedlichen Erhebungsmethoden und ihrer Auswertungen.

Im Sinne eines wirtschaftlichen Ressourceneinsatzes muss es möglich sein, ein Mindestmaß an Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu erreichen.



Kurt Fallast,
bestellter Leiter



Christian Wampera,
Schriftführer

- In der ersten Sitzung des Arbeitskreises sollten die verschiedenen Methoden unabhängig von den Betreibern diskutiert werden.
- Danach ist ein Workshop vorgesehen, bei dem die Betreiber bzw. Anwender der verschiedenen Erhebungsmethoden die Gelegenheit haben, ihre Methoden vorzustellen. Anschließend werden von den Mitgliedern des Arbeitskreises die Vor- und Nachteile diskutiert.

Für Ende des Jahres ist die Veröffentlichung eines kurzen, aber aktuellen Handbuches als Zusammenfassung der Arbeit im Arbeitskreis vorgesehen. Dieses Handbuch soll als Unterstützung für Auftraggeber von Erhebungen dienen, um die für den jeweiligen Zweck und die vorhandenen Ressourcen passende Erhebungsmethode auszuwählen.

Der vorgesehene Zeitplan ist durch die derzeitigen Rahmenbedingungen etwas verschoben. Wenn keine großen Verzögerungen eintreten, sollte die erste Sitzung des neu einberufenen Arbeitskreises noch im Mai stattfinden. Nach Möglichkeit wird die zweite Sitzung (Workshop) im Juni oder September abgehalten werden.

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 Zustand und Benützung, 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 entgegenarbeiten, wobei die Fragen von Umweltschutz und Klimawandel durchaus ihren Stellenwert haben müssen. Als Verkehrsinfrastruktur wird dabei nicht nur die Summe der Anlagen üblicher Verkehrswege aufgefasst (Straßen, Eisenbahnen, Schifffahrtswege), sondern auch die Anlagen des Leitungstransports (Rohrleitungen, Hochspannungsleitungen, Telekom – Installationen) sowie die Basispunkte des Verkehrs (Bahnhöfe, Terminals, Häfen, Flughäfen). Regional beschäftigt man sich auch mit Anlagen im angrenzenden Ausland, soweit diese für Österreich bedeutsam sind, insbesondere die fraglichen Überseehäfen und die Verbindungen zu diesen.

Im Jahr 2019 wurden nur zwei Veranstaltungen abgehalten (verglichen mit meist fünf in den vorhergehenden Jahren). Der Veranstaltungsort der betreffenden Vorträge war bis Anfang 2019 das schöne und traditionsreiche Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz, das benützt wurde durch die Wirtschaftskammer Wien. Diese hat aber im Zuge von Rationalisierungen alle ihre Aktivitäten örtlich konzentriert am Praterstern in einem völlig neu errichteten Haus, das im April fertig sein sollte. Dies hat sich aber bis Juni hingezogen, wobei man erst ab Ende September gesichert planen konnte. Daher die eingeschränkte Aktivität im Jahr 2019.

23. Jänner 2019

Zur Aufnahme der Tauern- und Pyhrn – Achse ins künftige TEN - Kernnetz

Die Europäische Union definiert für das Straßen- und Bahnnetz die Transeuropäischen Korridore (TEN = Trans European Network), das sind für die ganze Union wichtige Verkehrswege bzw. Verkehrsnetze, deren moderner Ausbau im Interesse der gesamten Union liegt, für ihre Wirtschaft wichtig ist und auch den Zusammenhalt der Union fördern soll. Alle 10 Jahre werden diese Netze überprüft und allenfalls ergänzt. Die Prinzipien zur Erstellung des TEN – Netzes hat als Angehöriger der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der EU – Kommission Dipl. Ing. Dr. Helmut Adelsberger entworfen, der den Vortrag gehalten hat.

Das TEN – Netz umfasst 9 Korridore, von denen wegen der zentralen Lage unseres Landes 4 Österreich durchschneiden und die Bundeshauptstadt Wien wird von 3 dieser Korridore berührt. Diese sind:

Der **Baltisch – Adriatische Korridor**, der von der Ostsee über Polen, Tschechien bzw. die Slowakei nach Wien verläuft und weiter über die Steiermark und Kärnten zur Adria.

Der **Skandinavisch – Mediterrane Korridor**, der von Finnland, Schweden und Dänemark über Hamburg und München zwischen Kufstein und dem Brenner Tirol durchquert und via Verona bis Sizilien, ja sogar nach Malta reicht.

Der **Rhein – Donau Korridor**, welcher von Straßburg quer durch Süddeutschland und die Donau entlang über Wien bis zum Schwarzen Meer reicht und auch die Wasserstraße einschließt.

Der **Orient – Ostmediterrane Korridor**, der von Nord- und Ostsee über Berlin, Dresden, Prag und Wien nach Budapest und in die Balkanländer bis Griechenland verläuft.

Die EU fördert auch die Errichtung dieser Korridore und leistet bei Bedarf Zuschüsse zu ihrem Ausbau, beispielsweise bei der Planung bis zu 50 % der Kosten und bei Länder verbindenden Vorhaben bis zu 40 % der Baukosten. Dadurch wird das Interesse der Union auch finanziell manifestiert.

Wenn man die Alpen betrachtet, dann fällt auf, dass zwischen Verona und Wien über 520 km Luftlinie die Ostalpen keiner dieser TEN - Korridore überquert und damit die jüngeren EU – Mitgliedsländer Slowenien und Kroatien nicht eingebunden erscheinen, aber auch die Bundesländer Steiermark, Kärnten und Osttirol gleichsam in eine Randlage geraten sind. Dies trifft weniger auf die Autobahnen zu, wo im Südosten Europas man dabei ist, kräftig aufzuholen, weniger gut sieht es hinsichtlich der Eisenbahn aus. Die Tauernbahn zwischen Salzburg und Villach wurde zwar aufwendig ausgebaut, was auf der Südrampe durch Begradigungen zu erhöhten Steigungen bis zu 30 % geführt hat und diese Strecke nicht geeignet gemacht hat für den Güterverkehr mit 740 m langen und schweren Zügen, ein Kriterium für einen TEN – Korridor, abgesehen von der Scheitelhöhe von 1.226 m. Andererseits ist die Tauernbahn für den schnellen Personenverkehr schon jetzt in Ordnung. Der Güterverkehr auf einer möglichen TEN – Achse durch die Ostalpen kann großräumig die Pyhrnbahn, Schoberstrecke und die Fortsetzung über Graz nach Südosten benützen. Hier sind die Scheitelhöhen mäßig (727 m am Pyhrn und 849 m am Schober) und die Steigungen bis maximal 17 % auch für den schweren Güterverkehr geeignet, allerdings mit der Ausnahme des Anstiegs vom Ennstal zum Bosrucktunnel, wo möglicherweise mit einem Neubau des über 100 Jahre alten und sanierungsbedürftigen Tunnels eine Lösung ins Auge zu fassen ist. Die Pyhrnbahn in Ober Österreich muss weiter zweigleisig ausgebaut werden, der zweigleisige Ausbau von Graz nach Spielfeld muss beendet werden, die slowenische Strecke nach Marburg wird eben saniert, was schon lange notwendig ist. Von Marburg Richtung Zagreb wäre eine Neubaustrecke Richtung Zagreb (über Krapina) dringend nötig, wie sie die Autobahn bereits aufweist, um den Umweg über die alte Südbahn via Steinbrückl (Zidani Most) zu vermeiden.

Diese angestrebte zusätzliche TEN – Achse in der skizzierten Form ist zulässig, weil die Aufteilung von Personenverkehr und Güterverkehr entlang einer Achse auf zwei unterschiedliche Bahnstrecken nach den TEN – Richtlinien erlaubt ist.

Eine Potentialstudie hat die Bedeutung einer solchen Achse unterstrichen: Der Personenverkehr über die Tauernstrecke hat neben dem Fernverkehr auch Bedeutung für die touristischen Gebiete in Salzburg, Kärnten und Slowenien. Der Güterverkehr entlang der Pyhrn - Schober – Achse wird steigen von 5,4 Mill. t im Jahr 2010 bis 2030 auf 15,8 Mill. t und selbst auf der Tauernbahn soll der Güterverkehr um die Hälfte steigen von 6,2 Mill. t 2010 auf 9,5 Mill. t im Jahr 2030. Neben den Fernverbindungen Süddeutschland und Böhmen nach dem Balkan und der Adria werden die potenten Wirtschaftsgebiete in Ober Österreich und der Steiermark (Stahlindustrie, Maschinenbau, Papier- und Zellstofferzeugung, Holz) direkt berührt mit den Terminals in Linz, Enns, Wels und Werndorf und deren bedeutendem Container – Aufkommen. Im Süden geht es um die Seehäfen Koper (mengenmäßig größter Übersee Hafen für Österreich), Rijeka und Triest, schließlich auch um das von China gepushte Piräus.

Entlang der Tauern- und Pyhrn- Schober – Achse einen 10. TEN – Korridor einzurichten, eventuell mit der Bezeichnung „Alpen – Balkan Kernnetzkorridor“, macht also in vielfacher Hinsicht Sinn und wird besonders massiv unterstützt von den Bundesländern Steiermark, Kärnten, Salzburg und Ober Österreich. Wenn die EU die Westbalkan – Länder aufnehmen will, was ja beabsichtigt ist, wird dieses Vorhaben durch einen solchen Korridor direkt begünstigt werden.

6. November 2019

Nachhaltige und wettbewerbsfähige Verkehrswege von Österreich zum Hafen Koper

Der Hafen Koper ist beim österreichischen Übersee – Verkehr von rd. 20 Mill. t pro Jahr mit dem auf Koper entfallenden Umschlag von 7 Mill. t oder 38 % der mengenmäßig bedeutendste Hafen, weit vor den folgenden Häfen Antwerpen mit 20 %, Rotterdam mit 17% und Hamburg mit 16 % jährlichen Mengenanteil. Koper ist auch der bedeutendste Hafen an der nördlichen Adria, wenn man die Bedeutung Triests beim Erdölimport, auch nach Österreich, außer Acht lässt. Der Referent des Vortrags war der erst kürzlich bestellte Hafenvertreter von Koper für Österreich, Herr Miha Kalcic MBA.

Koper ist ein im Sinne der jetzigen Bedeutung junger Hafen. Besonders nach dem Zerfall Jugoslawiens wurde Koper durch Slowenien als nationaler Hafen ausgebaut, begann sehr bald dem benachbarten, gleichsam alten Hafen Triest buchstäblich das Wasser abzugraben und die 1957 gegründete Hafengesellschaft „Luka Koper“ begann den ehrgeizigen Hafenausbau, welcher inzwischen zu einem Gesamtumschlag von 24 Mill. t im Jahr 2018 geführt hat, darunter annähernd eine Mill. TEU an Containern (988.500 TEU) und 754.400 Einheiten an Kraftfahrzeugen. Das Hafengelände umfasst 280 ha, die seeschifftiefen Kais haben eine Länge von 3,6 km und bieten 26 Liegeplätze für Überseeschiffe. Es gibt 12 spezialisierte Hafenterminals, neben dem Containerterminal und dem Autoterminal mit flächenmäßig großen Abstellplätzen Umschlagsanlagen für Massengüter (Erz, Kohle, Getreide und Holz), Anlagen für den Umschlag flüssiger Produkte samt den nötigen Lagertanks und Anlagen für Umschlag und die Lagerung allgemeiner Güter (general cargo). Selbst Lebewild spielt beim Umschlag eine Rolle (Export von Rindern und Schafen in die arabischen Länder), wofür Anlagen (Ställe) existieren. Der Hafenausbau geht weiter, wo für die nächsten Jahre 300 Mill. € bereit gestellt sind. Dabei steht der Contai-

nerterminal mit 235 Mill. € im Vordergrund, wobei die Anschaffung von 2 Super Post Panamax Kränen die Bedienung von Containerschiffen mit einer Ladefähigkeit von 22.00 TEU ermöglichen wird bei einer Fahrwassertiefe von 15 m. Der Containerterminal wird dann jährlich 1,5 Mill. TEU bewältigen können und der größte an der nördlichen Adria sein.

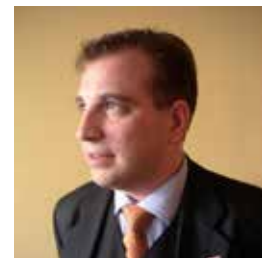
Die Zufahrt zum Hafen ist per Straße an sich unproblematisch, wobei ein großzügiger Straßenzugang zum Hafengelände eben errichtet wird. Der Anschluß des Hafens mit seinen Gleisanlagen von ca. 35 km Länge an die alte Südbahn aus der Zeit der Monarchie in Divaca ist allerdings erst jung, eingleisig und in der Anlage verhältnismäßig steil. Dies erschwert besonders den Verkehr mit schweren Zügen (Erz, Papier, Holz), aber auch längere Züge, wie im Containerverkehr, können nicht zügig und unbehindert verkehren. Dies ist ein bedeutendes Problem für den Hafen Koper. Es wurde eine neue und zusätzliche Bahnstrecke projektiert, welche durch die Slowenische Eisenbahn gebaut werden soll mit einer mäßigen Steigung, was eine größere Länge auf etwa 35 km bewirkt, davon 28 km in Tunnels und mit weiten Kurven. Diese Investition ist teuer, soll aber bald in Angriff genommen werden und 2025 benutzbar sein. Für die Expansion von Koper ist dieser neue Bahnanschluss ganz essentiell, weil immer mehr die Eisenbahn für den Hinterlandsverkehr eingesetzt werden muss, dies aber nur mit wenigstens 700 m langen und schweren Zügen (3.000 t Nettolast) gesichert konkurrenzfähig ist und das Hinterland sonst weitgehend Flachbahncharakter aufweist (alte Südbahn mit neuem Semmering Tunnel bzw. auch die Koralmbahn via Jesenice). Die Expansion des Verkehrs nach Ungarn und der Slowakei hat das auch zur Voraussetzung. Schließlich ist die Klimaproblematik auch verkehrsrelevant und verweist auf eine zusätzliche Benützung der Eisenbahn, aber eben nur in konkurrenzfähiger Form mit langen und schweren Zügen, also über Strecken mit Flachbahn – Charakter.

Der Hafen Koper ist für die Slowenische Eisenbahn der mit Abstand größte Verkehrserreger. Gegenwärtig verkehren von und nach Österreich täglich etwa 30 Züge. Die Abgangs- und Zielorte sind in Österreich im Containerverkehr die Häfen Linz, Enns, Krems und Wien / Freudenau, weiters die Terminals Kapfenberg, Werndorf (Cargo Center Graz) und Fürnitz bei Villach, die VOEST in Donawitz beim Erzverkehr, die steirischen Papierfabriken und die großen Holzexporteure und Spanplattenwerke. Regelmäßigen Bahnverkehr gibt es ins slowenische Hinterland nach Ljubljana und Maribor, nach Zagreb und Belgrad, nach Arad in Rumänien und in die Slowakei nach den Terminals in Bratislava, Dunajska Streda, Zilina und Kosice sowie in Tschechien nach Paskov und Ostrava. Regelmäßigen Bahnverkehr gibt es auch nach München in Bayern und Padova in Italien.

Der Hafen Koper strebt nach der Herstellung der modernen Bahnverbindung an, wenigstens 60 % des Hinterlandsverkehrs auf der Eisenbahn abzuwickeln. Das innerhalb des jetzigen Hafengeländes vorhandene Bahnnetz wird ergänzt im Zuge der Ausweitung des Hafengeländes von gegenwärtig 280 ha auf projektierte 420 ha mit den dann nötigen Anlagen, wobei die großen Abstellflächen für den Auto – Umschlag eine beachtliche Rolle spielen werden. Geopolitisch rechnet Koper mit seiner Lage am Nordrand der Adria und der zunehmenden Bedeutung Asiens im Welthandel mit dem Weg durch den Suezkanal in Richtung Europa in einer günstigen Lage zu sein, die zu nutzen es neben dem Hafenausbau auch entsprechend taugliche Hinterlandsverbindungen braucht, insbesondere nach Österreich und über unser Land hinaus.



Karl Frohner,
Moderator



Hagen Pleile,
Organisator

Publikationen

ÖZV - Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

ÖZV 1/2019

- Der Verkehrspolitische Standpunkt (A. Klacska)
- Was sind Eisenbahnanlagen ... und wohin damit? (A. Netzer)
- Woran spießt es sich bei der Umsetzung einer belastbaren ETA-Information für Güterzüge? Ein Lösungsansatz für ELETA (B. H. Kortschak)
- Anlagenmanagement Infrastruktur (F. Polterauer, J. Kehrer, M. Landgraf, F. Pototschnig, S. Walter)
- Neue Strecken zum Meer – Alternativen zur Semmeringstrecke (R. H. Gröger)
- Logistik News (K. Frohner)

ÖZV 2/2019

- Der Verkehrspolitische Standpunkt (A. Matthä)
- Hochwertige Verkehrsinfrastruktur im Spannungsfeld zwischen Standortentwicklung und Nachhaltigkeit (A. Juhasz)
- Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte: Besteht Verbesserungsbedarf? Teil 1 (G. Saria)
- Logistische Probleme bei der Vorbereitung der Piaveschlacht (Juni 1918) (G. Artl)
- Logistik News (K. Frohner)

ÖZV 3-4/2019

- Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte: Besteht Verbesserungsbedarf? Teil 2 (G. Saria)
- Die Aufstellung einer Bescheinigung gem. §141 EisbG für Fahrten zu, von und auf einem gem. § 98 EisbBBV zum Baugleis erklärten Gleis (G. Eibinger)
- Analyse und Bewertung von Anforderungen an ÖsterreicherInnen im Rahmen einer Fluganreise (M. Weber)
- 220 Jahre Alois von Negrelli: Verkehrsplaner und Eisenbahnpionier von europäischem Format (M. Demanega)
- Ein Sektor sucht 8 Mio. Tonnen CO₂ – Schaffen wir die Klimawende im Verkehr? (J. Kehrer)
- Müssen Großprojekte scheitern? Erfolgsfaktoren und Risiken (K.-J. Hartig)
- Logistik News (K. Frohner)



Gerhard H. Gürtlich,
Chefredakteur

Kuratorium

Das Kuratorium besteht aus dem Präsidium und den dreizehn Kuratoriumsmitgliedern.

Wir freuen uns über die neuen Kuratoriumsmitglieder Bombardier Transportation Austria und voestalpine Railway Systems!

Das Kuratorium ist jenes Organ der ÖVG, das in dem Dreieck zwischen Verkehrspolitik, Verkehrswissenschaft und Verkehrswirtschaft die Interessen jener Mitgliedergruppe vertritt, die der Verkehrswirtschaft zuzurechnen sind. Aus diesem Grund treten im sogenannten ÖVG-Update die Kuratoriumsmitglieder und die für die ÖVG tätigen Professoren zusammen, um unter der Leitung des wissenschaftlichen Leiters aktuelle Forschungsprojekte von Universitäten und Fachhochschulen vorzustellen und über die Anforderungen der Wirtschaft zu diskutieren.

Aktivitäten 2019 - Kamingsgespräche

9. Mai 2019

„Zukunft der Energieversorgung im Hinblick auf e-mobility“

Dipl. Ing. Wolfgang ANZENGRUBER, Vorstandsvorsitzender VERBUND AG

Moderation: DI Heinz H. Butz



Heinz H. Butz,
Kuratoriumsvorsitzender

ÖVG – Update am 17.10.2019 mit folg. Themen:

- Aufnahme folg. Unternehmen ins Kuratorium wurde einstimmig beschlossen:
Bombardier Transportation Austria vertreten durch GF Dipl.-Ing. Ch. Diewald/CEO und voestalpine Railway Systems vertreten durch Dr. J. Holzfeind/CTO
- Präsident Ing. Mag. A. Matthä berichtete über Neuigkeiten aus der ÖVG
- Rückblick auf die existierende Strategie der ÖVG und deren Erfüllungsgrad durch Univ.-Prof. Dr. G. Embarger
- Vorstellung Strategiekonzept durch DI Eva Hackl
- Inputs der Kuratoriumsmitglieder zum neuen Strategiekonzept



24. Oktober 2019

„Künstliche Intelligenz und High Performance Computing für eine Mobilität von Morgen“

Prof. Dr. Sabina JECHKE, Vorstandsmitglied der Deutschen Bahn AG für Digitalisierung & Technik

Moderation: DI Heinz H. Butz



Mitglieder

Kuratoriumsmitglieder

Die Förderung durch unsere dreizehn 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



Bombardier
www.bombardier.com



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



voestalpine
www.voestalpine.com



WKO - Transport/Verkehr
wko.at/verkehr

Unternehmensmitglieder

| | | | |
|---|---|--|--|
|  | 81-11 www.taxi.at |  | FH Oberösterreich www.fh-ooe.at |
|  | Amberg Technologies ambergtechnologies.com |  | Franz Plasser Vermietung von Bahnbaumaschinen Gesellschaft m.b.H. |
|  | Arsenal Race www.arsenalrace.at |  | Gebrüder Weiss www.gw-world.com |
|  | austriatech www.austriatech.at |  | Getzner Werkstoffe www.getzner.com |
|  | Auto Mobil www.audio-mobil.com |  | Gewerkschaft Vida www.vida.at |
|  | Austro Control www.austrocontrol.at |  | Gmundner Fertigteile www.gmundner-ft.at |
|  | Bategu www.bategu.at |  | Goldschmidt-Thermit Railservice www.gt-railservice.com |
|  | boyer + boyer www.boyerundboyer.at |  | Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb www.gkb.at |
|  | BBT SE www.bbt-se.com |  | Grossglockner Hochalpenstraße www.grossglockner.at |
|  | DB Systemtechnik www.db-systemtechnik.de |  | Gschwindl Buslinien www.gschwindl.at |
|  | DPB www.dpb.at |  | Haselbacher www.haselbacher.com |
|  | Europten www.europten.com |  | hitcom www.hitcom.at |
|  | Evolit Consulting GmbH www.evolit.com |  | Holding Graz www.holding-graz.at |



Industriellenvereinigung
www.iv.at



ÖBB
www.oebb.at



Kapsch
www.kapsch.net



ÖBB-Postbus
www.postbus.at



Knorr Bremse
www.knorr-bremse.com



Panrail
www.panrail.com



Leonhard Moll Betonwerke
www.moll-betonwerke.de



Pittel + Brausewetter
www.pittel.at

linked data concepts CW
GmbH



PJM
www.pjm.co.at



Linkbiz
www.linkin.biz



PMC Media
www.pmcmedia.com



Linsinger Maschinenbau
www.linsinger.com



Rail Expert Consult
www.railexpertconsult.com



Linz AG
www.linzag.at



RDCS Informations-
technologie
www.rdcs.at



MEV
www.m-e-v.de

RDSG Rail



Molinari
www.molinari-rail.com



Retter Linien
www.retter-linien.at



Neusiedler Seebahn
www.neusiedlerseebahn.at



Rhenus Logistics
www.rhenus.com



NÖVOG
www.noevog.at



Rhomberg Bau
www.rhomberg.com



ÖAMTC
www.oeamtc.at



Robel Baumaschinen
www.robel.com



Roland Spedition
www.rolsped.com



Scheidt & Bachmann
www.scheidt-bachmann.de



Schienen Control
www.schienencontrol.gv.at



Schwarz - Transport- und
Verkehrssicherheit
schwarz-transporte.at



SOB Südostbahn
www.sob.ch



Schwihag
www.schwihag.com



SEKISUI Chemical
www.sekisui.de



SPL Powerlines Austria
powerlines-group.com



Stoik & Partner
www.stoik.at



Swietelsky
www.swietelsky.com



Technoma
www.technoma.at



Unit Cargo
www.unitcargo.at



Verkehrsverbund
Ost-Region
www.vor.at



viadonau
www.viadonau.org



virtual vehicle
www.v2c2.at



voestalpine
www.voestalpine.com



Voith
www.voith.com



Weichenwerk Wörth
www.wwg.co.at



WienCont
www.wiencont.com



Wiener Linien
www.wienerlinien.at



Wiener Lokalbahnen
www.wlb.at

Mitgliederstatistik

Der Mitgliederstand von ca. 670 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
Dipl.-Ing. Peter KLUGAR

37 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 i.R. 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
Komm.-Rat Prof. Dkfm. Karl JUST
Hofrat Dipl.-Ing. Sebastian KIENPOINTNER
o. Univ.-Prof. Dr. Sebastian KUMMER
Dipl.-Vw. Ingomar KUNZ
Komm.-Rat Prof. Friedrich MACHER
KR Gunter MACKINGER
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
Dr. Klaus Michael SCHIERHACKL
Mag. Wolfgang SCHNAUDER
OR Mag. Wolfgang SCHNELLINGER
GD-Stv. a.D. Hofrat Mag. Dr. Otto SEIDELMANN
Präsident Hon.-Prof. Dr. Kurt SPERA (+2019)
Dr. Hanspeter STABENAU
Komm.-Rat. Dr. Csaba SZÉKELY
Ing. Rainer WENTY
Dr. Herbert WIESINGER
Ing. August ZIERL
Dir.-Rat Werner ZYDEK

13 Kuratoriumsmitglieder
77 Unternehmensmitglieder
37 Fördernde Mitglieder
539 Ordentliche Mitglieder
3 Jungmitglieder

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

Führungsorgane

Präsidium

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

Vorstand

o. Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin FELLENDORF
Hon.-Prof. Dr. Josef FRÖHLICH
Michaela HUBER
DI Peter KLUGAR
em. o. Univ.-Prof. DI Dr. Hermann KNOFLACHER
Mag. Gabriele LUTTER
o. Univ.-Prof. DI Dr. Markus MAILER
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: DI (FH) DI Arnold SCHWEIFER
Landesstelle Kärnten: HR Mag. Willibald SCHICHO
Landesstelle Niederösterreich: w. HR Univ.-Prof. DI Dr. Friedrich ZIBUSCHKA
Landesstelle Oberösterreich: Ing. Mag. Albert WALDHÖR
Landesstelle Salzburg: Mag. Stefan PFISTERER, MBL
Landesstelle Steiermark: 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
ASFINAG: Mag. Hartwig HUFNAGL
Bombardier: DI Christian DIEWALD
Industriellenvereinigung Wien: Mag. Monika SCHUH
ÖBB-Holding: DI Mark TOPAL-GÖKCELI
Plasser & Theurer: Mag. Johann DUMSER
PORR: Christian MOTZ
GYSEV/Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG:
Mag. Dr. Hana DELLEMANN
Rail Cargo Austria: Alfred PITNIK
SCHIG: Bmstr. Ing. Andreas SZUKITS, MBA
Siemens AG Österreich – Dr. Wolfgang RÖSS
Thales Austria: Ing. Mag. Hannes BOYER
Voestalpine: DI Dr. Jochen Holzfeind
WKÖ: Ing. Mag. Alexander KLACSKA

Generalsekretariat

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

ÖVG-GmbH

Mag. Thomas KRATOCHVIL, Geschäftsführer
DI Eva HACKL, Geschäftsführerin

Bericht der Rechnungsprüfung

Die Jahresabschlüsse des Vereins und der ÖVG-GmbH wurden von der Novacount Wirtschaftstreuhand-gesmbH erstellt. Die am 5. März 2020 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.

Ein spezielles Augenmerk wurde bei der Prüfung des Vereins auf die Abgabekonten, die Bank- und Kassakontostände und bei der GmbH auf die Rechnungsabgrenzung und Abschreibungen gelegt.

Alle im Rahmen der Prüfung gestellten Fragen konnten abschließend beantwortet werden.

Das Ergebnis des ÖVG-Vereins ist ein Ausgabenüberschuss von 23.352,18 Euro. Die ÖVG-GmbH schloss mit einem Jahresfehlbetrag nach Steuern von 8.056,22 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

Satzungen

§ 1 Name und Sitz der Gesellschaft

Die Gesellschaft führt den Namen „Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft“, kurz „ÖVG“ genannt. Sie hat ihren Sitz in Wien. Ihr Tätigkeitsbereich erstreckt sich auf das gesamte Bundesgebiet. Die ÖVG ist berechtigt, in den österreichischen Bundesländern Landesstellen und Arbeitskreise für bestimmte Aufgabenstellungen zu bilden.

§ 2 Zweck der Gesellschaft

(1) Zweck der ÖVG ist es, den Dialog zwischen Wissenschaft und Praxis auf dem Gebiet des Verkehrswesens zu fördern, insbesondere

- a) ein verkehrsträgerübergreifendes Forum für wirtschaftlich und gesellschaftlich bedeutsame Verkehrsthemen zu bilden;
- b) über innovative Erkenntnisse und Produkte zu informieren;
- c) über neue Entwicklungen und Fragestellungen zu berichten, die in den verschiedenen verkehrswissenschaftlichen Disziplinen (Verkehrstechnik, Verkehrswirtschaft, Logistik, Verkehrsgeografie, Verkehrsökologie, Verkehrsmedizin, Verkehrsgeschichte, Verkehrssoziologie, Verkehrsrecht u.a.m.) oder im Bereich der Verkehrspolitik und Raumordnung diskutiert werden;
- d) umweltfreundliche Entwicklungsmöglichkeiten zur Erfüllung von Verkehrsbedürfnissen aufzuzeigen;
- e) die Mitglieder über aktuelle Frage- und Problemstellungen zu informieren, insbesondere im Hinblick auf anstehende Untersuchungen und Belange einer zukunftsorientierten Aus- und Weiterbildung.
- f) die Kooperation der Mitglieder untereinander zu fördern
- g) die gemeinsamen Interessen der Mitglieder in geeigneter Weise zu vertreten.
- h) die Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses durch gezielte Angebote für StudentInnen und junge Berufstätige.

(2) Die Tätigkeit der ÖVG ist in allen ihren Bereichen nicht auf Gewinn ausgerichtet.

§ 3 Mittel zur Zweckerreichung

(1) Der Vereinszweck soll durch die nachfolgend angeführten ideellen und materiellen Mittel erreicht werden. Als ideelle Mittel dienen insbesondere

- a) die Abhaltung von und Mitwirkung bei wissenschaftlichen Veranstaltungen vor allem in der Organisation von Vorträgen, Tagungen, Seminaren, Workshops, Exkursionen, Diskussionen und internationalen Verkehrssymposien und Studienreisen;
- b) die Herausgabe von Druckschriften aller Art, inklusive elektronischer Publikationen;
- c) die Erfassung und Nominierung von ExpertInnen für einschlägige Expertisen
- d) die Zusammenarbeit mit Persönlichkeiten und Institutionen des Verkehrswesens, insbesondere auch wissenschaftlichen Forschungseinrichtungen;
- e) die Veranlassung von Expertisen und Gutachten;
- f) das Eingehen nationaler und internationaler Kooperationen
- g) die Sammlung von Büchern, Zeitschriften, Geschäftsberichten und anderen Dokumenten des Verkehrswesens.

- Errichtung und Betreiben einer Betriebsgesellschaft
- Zusammenarbeit mit und Steuerung der Betriebsgesellschaft zur Verfolgung der Vereinszwecke

(2) Die finanziellen Mittel zur Zweckerreichung werden aufgebracht durch

- Mitgliedsbeiträge;
- Erträge der Betriebsgesellschaft
 - a) Subventionen;
 - b) freiwillige Spenden und öffentliche Förderungsbeiträge;
 - c) Zuwendungen sonstiger Art.

(3) Die Mittel des Vereins sind ausschließlich für die in § 2 genannten Zwecke zu verwenden. Die Mitglieder des Vereins dürfen keine Gewinnanteile und in dieser Eigenschaft keine Zuwendungen aus den Vereinsmitteln erhalten.

§ 4 Betriebsgesellschaft

Zur operativen Durchführung seiner Aufgaben in Verfolgung des Vereinszweckes gründet der Verein eine Betriebsgesellschaft – im Folgenden „ÖVG-GmbH“ genannt –, an welcher er mit 100% beteiligt ist. Aufgabenverteilung und Entgelt sind im Rahmen einer Vereinbarung zwischen dem Verein und ÖVG-GmbH zu regeln.

§ 5 Mitglieder der Gesellschaft

(1) Die Mitglieder der ÖVG gliedern sich in

a) ordentliche Mitglieder:

- aa) Einzelmitglieder;
- ab) Fördernde Mitglieder;
- ac) Unternehmensmitglieder;
- ad) Kuratoriumsmitglieder.

b) außerordentliche Mitglieder:

- ba) Korrespondierende Mitglieder
- bb) Ehrenmitglieder;
- bc) EhrenpräsidentInnen.

(2) Mitglieder der ÖVG können sowohl physische als auch juristische Personen sowie sonstige Organisationen und Vereinigungen werden, die sich zum Vereinszweck bekennen. Juristische Personen sowie sonstige Organisationen und Vereinigungen haben eine natürliche Person zur Vertretung ihrer Angelegenheiten namhaft zu machen.

(3) Die Mitgliedschaft für ordentliche Mitglieder ist an die Zahlung der jeweiligen Mitgliedsbeiträge gebunden.

(4) Die Mitgliedschaft für korrespondierende Mitglieder ist für Personen und Institutionen vorgesehen, die durch ihre Tätigkeit den Gesellschaftszweck der ÖVG speziell fördern.

(5) Die Mitgliedschaft für Ehrenmitglieder und EhrenpräsidentInnen wird an physische Personen verliehen, die besondere Verdienste im Sinne des Gesellschaftszweckes erworben haben.

(6) Korrespondierende Mitglieder, Ehrenmitglieder und EhrenpräsidentInnen sind nicht zur Leistung von Mitgliedsbeiträgen verpflichtet.

§ 6 Erwerb der Mitgliedschaft

(1) Zur Aufnahme als ordentliches Mitglied sind ein schriftlicher Beitrittsantrag und die Anerkennung der Satzungen der ÖVG erforderlich.

(2) Der Erwerb der korrespondierenden Mitgliedschaft und der Ehrenmitgliedschaft erfolgt mittels Ernennung durch einen mit Zweidrittelmehrheit gefassten Beschluss der Mitgliederversammlung auf Vorschlag des Vorstandes.

§ 7 Rechte und Pflichten der Mitglieder

(1) Das aktive Wahlrecht sowie das Antragsrecht an die Mitgliederversammlung kann von allen Mitgliedern ausgeübt werden.

(2) Das passive Wahlrecht in die Organe der ÖVG steht nur den Einzelmitgliedern zu.

(3) Die Mitglieder haben das Recht auf Zusendung der allgemeinen ÖVG-Publikationen und das Recht auf Zusendung der Einladungen zu den allgemeinen Vorträgen, Tagungen, Seminaren, Diskussionen, internationalen Verkehrssymposien, Exkursionen und Studienreisen. Damit verbunden ist das Recht zur Teilnahme an diesen Veranstaltungen zum Mitgliedertarif. Das Präsidium kann eine Differenzierung der Mitgliederrechte beschließen.

(4) Die in den Absätzen (3) und (4) angeführten Rechte schließen nicht aus, dass für bestimmte Publikationen und Veranstaltungen nach entsprechender Vorankündigung gesonderte Entgelte von der ÖVG eingehoben und bestimmte Veranstaltungen nur mit beschränkter Teilnehmerzahl und begrenztem Teilnehmerkreis durchgeführt werden.

(5) Alle Mitglieder haben die Interessen der ÖVG nach besten Kräften zu fördern, im Sinne der Satzungen und der Organbeschlüsse der ÖVG zu wirken und die jeweils zutreffenden Mitgliedsbeiträge zu entrichten.

§ 8 Beendigung der Mitgliedschaft

(1) Die Mitgliedschaft erlischt durch

- a) Austritt
- b) Ausschluss
- c) Tod bei physischen Personen oder Auflösung bei juristischen Personen, sonstigen Organisationen oder Vereinigungen.

(2) Der Austritt kann nur mit Ende eines Kalenderjahres erfolgen. Er ist bis spätestens 30. September des betreffenden Kalenderjahres der ÖVG auf dem Postweg (Datum des Poststempels) oder elektronisch mitzuteilen und wird nur rechtskräftig, wenn vorher allenfalls bestehende Rückstände an Mitgliedsbeiträgen oder sonstigen finanziellen Verpflichtungen beglichen werden.

(3) Die Mitgliederversammlung kann über Vorschlag des Vorstandes den Ausschluss eines Mitglieds beschließen, wenn das Mitglied Handlungen setzt, die dem Gesellschaftszweck zuwiderlaufen, das Ansehen der ÖVG schädigen, oder auf eine bewusste Vereitelung des Gesellschaftszweckes abzielen.

(4) Ist ein Mitglied seinen finanziellen Verpflichtungen der ÖVG oder der ÖVG-GmbH gegenüber im Rückstand, und kommt es dieser Verpflichtung trotz zweimaliger Mahnung nicht nach, kann der Vorstand gleichfalls den Ausschluss beschließen.

(5) Bei Beendigung der Mitgliedschaft ist das betreffende Mitglied verpflichtet, alle Verpflichtungen und Verbindlichkeiten gegenüber der ÖVG oder der ÖVG-GmbH bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Mitgliedschaft zu erfüllen.

§ 9 Mitgliedsbeiträge

(1) Die Höhe der Mitgliedsbeiträge wird von der Mitgliederversammlung für jedes Kalenderjahr festgesetzt.

(2) Die Mitgliederversammlung kann für Einzelmitglieder bis zur Vollendung des 25. Lebensjahres eine Ermäßigung des Mitgliedsbeitrages beschließen.

(3) Die Mitgliedsbeiträge sind für das laufende Kalenderjahr (Geschäftsjahr) jeweils bis zum 30. Juni zu entrichten.

(4) Bei Eintritt während eines Geschäftsjahres ist der Mitgliedsbeitrag binnen drei Monaten zu bezahlen. Wenn seitens des betreffenden Mitglieds innerhalb von drei Monaten ab Stellung des Beitrittsantrages ein diesbezüglicher schriftlicher Antrag gestellt wird, ist der Mitgliedsbeitrag im Eintrittsjahr nur aliquot für den Zeitraum zwischen Beitritt und Jahresende zu entrichten.

§ 10 Organe der Gesellschaft

Die Organe der ÖVG sind

- a) die Mitgliederversammlung;
- b) der Vorstand und das Präsidium;
- c) das Kuratorium;
- d) die RechnungsprüferInnen;
- e) das Schiedsgericht.

§ 11 Mitgliederversammlung

(1) Die Mitgliederversammlung wird aus allen Mitgliedern der ÖVG gebildet.

(2) Der Mitgliederversammlung sind folgende Aufgaben vorbehalten:

- a) die Wahl des/der PräsidentIn, der VizepräsidentInnen, des/der Wissenschaftlichen LeiterIn, des/r stellvertretenden wissenschaftlichen LeiterInnen, des/der KassierIn (im Folgenden als SchatzmeisterIn bezeichnet), des/der SchriftführerIn, des/der Vorsitzenden der „Jungen ÖVG“ und der weiteren Mitglieder des Vorstandes (jeweils für eine Funktionsperiode von drei Jahren, Wiederwahl ist zulässig);
- b) die Wahl der LandesstellenleiterInnen und -geschäftsführerInnen; jeweils für eine Funktionsperiode von drei Jahren, Wiederwahl ist zulässig.
- c) die Wahl von zwei RechnungsprüferInnen;
- d) die Ernennung von EhrenpräsidentInnen und von Ehrenmitgliedern;
- e) die Entgegennahme des Jahresberichtes über die Tätigkeit der Gesellschaft;
- f) die Entgegennahme des Berichtes der RechnungsprüferInnen;
- g) die Genehmigung der Einnahmen- und Ausgabenrechnung samt Vermögensübersicht für das abgelaufene Geschäftsjahr und die Entlastung des Vorstandes;
- h) die Beschlussfassung über die ordnungsgemäße Ausführung des Vereinswillens in der Betriebsgesellschaft (z.B. durch Festlegung einer Liste betreffend generelle Entscheidungsbefugnisse des Vorstandes bzw. Präsidiums in Angelegenheit der Betriebsgesellschaft; durch Entscheiden über das Stimmverhalten des Vereins betreffend bestimmte Tagesordnungspunkte in der Gesellschafterversammlung der Betriebsgesellschaft);
- i) die Genehmigungen von Richtlinien und Rahmenbedingungen für allfällige Projektabwicklungen durch die Betriebsgesellschaft;
- j) die Genehmigung des Jahresvoranschlages;
- k) die Festsetzung der Mitgliedsbeiträge;
- l) die Änderung der Satzungen;
- m) die Auflösung der Gesellschaft.

(3) Die Mitgliederversammlung ist vom/von der PräsidentIn bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, einzuberufen. Die Einberufung hat schriftlich mindestens 14 Tage vor dem vorgesehenen Termin elektronisch oder auf dem Postweg (Datum des Poststempels) unter Angabe der Tagesordnung zu erfolgen.

(4) Außerdem können jederzeit außerordentliche Mitgliederversammlungen durch den Präsidenten / die Präsidentin einberufen werden. Die Einberufung einer solchen muss erfolgen, wenn mindestens zehn Prozent der Mitglieder unter gleichzeitiger schriftlicher Bekanntgabe der gewünschten Tagesordnung darum ansuchen. Die Einberufung muss in diesem Fall innerhalb eines Monats nach Einlangen des bezüglichen Antrages schriftlich durchgeführt werden, unbeschadet der in Absatz (3) angeführten Frist von 14 Tagen.

(5) Jedes Mitglied hat das Recht, Anträge an die Mitgliederversammlung zu stellen. Solche Anträge sind mindestens sieben Tage vor der betreffenden Mitgliederversammlung dem Generalsekretariat der ÖVG schriftlich bekanntzugeben. Nicht auf diese Weise eingebrachte Anträge können nur dann behandelt werden, wenn sich mindestens drei Viertel der anwesenden Mitglieder dafür aussprechen.

(6) Den Vorsitz in der Mitgliederversammlung führt der/die PräsidentIn oder einer/eine der VizepräsidentenInnen (bei Verhinderung des/der PräsidentIn).

(7) Jede ordnungsgemäß einberufene Mitgliederversammlung ist ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder beschlussfähig.

(8) In der Mitgliederversammlung hat jedes anwesende Mitglied eine Stimme. Gewählt und beschlossen wird, mit Ausnahme der in Absatz

(9) angeführten Angelegenheiten, mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des/der Vorsitzenden. (9) Zur Beschlussfassung über eine Satzungsänderung oder über die Auflösung der Gesellschaft ist eine Dreiviertelmehrheit der anwesenden Mitglieder erforderlich.

§ 12 Vorstand

(1) Der Vorstand besteht aus dem/der PräsidentIn, zwei bis sechs VizepräsidentInnen, dem/der Wissenschaftlichen LeiterIn, dem/der SchatzmeisterIn, dem/der SchriftführerIn, dem/der Vorsitzenden des Kuratoriums, dem/der Vorsitzenden der „Jungen ÖVG“, je einem Vertreter von jeder Landesstelle und maximal 16 weiteren, von der Mitgliederversammlung gewählten Vorstandsmitgliedern. Den Vorsitz in diesem Gremium führt der/die PräsidentIn. Im Verhinderungsfall wird der/die PräsidentIn von einem/einer VizepräsidentIn vertreten. Der/die GeneralsekretärInnen und der/die Generalsekretär-StellvertreterInnen gehören dem Vorstand mit beratender Stimme an.

(2) Dem Vorstand obliegt die Leitung der ÖVG. Er hat darüber zu wachen, dass die Beschlüsse sämtlicher Organe befolgt werden.

(3) a) Der/die PräsidentIn sowie zwei weitere Vorstandsmitglieder vertreten den Verein in der Gesellschafterversammlung der ÖVG-GmbH. Sie nehmen dort die Interessen des Vereins wahr und sorgen für die Umsetzung der in der Mitgliederversammlung der ÖVG gefassten Beschlüsse.

b) Der/die PräsidentIn oder ein(e) VizepräsidentIn, der/die Wissenschaftliche LeiterIn, der/die Vorsitzende des Kuratoriums, der/die SchatzmeisterIn, der/die Vorsitzende der Jungen ÖVG, der/die GeneralsekretärInnen gehören dem Beirat der ÖVG GmbH auf Dauer ihrer Funktion an.

(4) Im Besonderen obliegt dem Vorstand die Erstattung von Wahlvorschlägen an die Mitgliederversammlung, die Bestellung des/der GeneralsekretärInnen, des/der Generalsekretär-StellvertreterInnen, des/der ChefredakteurIn und der Chefredakteur-StellvertreterIn sowie die Festlegung von deren Aufwandsentschädigungen, Honoraren oder Gehältern, die Einrichtung von Ausschüssen und Arbeitskreisen sowie die Bestellung von deren Leitern und Stellvertretern. Die Bestellung ist auf die Funktionsdauer des Vorstandes abzustimmen. Wiederbestellung ist zulässig.

(5) Der Vorstand entscheidet weiters über den Ausschluss von Mitgliedern, die Erstellung des Voranschlags und der Einnahmen- und Ausgabenrechnung samt Vermögensübersicht sowie die Einberufung von Mitgliederversammlungen.

(6) Dem Vorstand obliegt die Information der Mitgliederversammlung über die Tätigkeit, Entwicklung und finanzielle Lage der ÖVG-GmbH

(7) Jede ordnungsgemäß einberufene Sitzung des Vorstandes ist beschlussfähig, wenn mindestens fünf Vorstandsmitglieder anwesend sind. Der Vorstand fasst seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Für einen Beschluss sind mindestens 5 Ja-Stimmen erforderlich. Umlaufbeschlüsse sind zulässig.

(8) Der Vorstand ist vom/von der PräsidentIn bei Bedarf, mindestens jedoch zwei Mal jährlich einzuberufen. Die Einberufung hat schriftlich mindestens vierzehn Tage vor dem vorgesehenen Termin unter Angabe der Tagesordnung zu erfolgen.

(9) Die Mitglieder des Vorstandes werden von der Mitgliederversammlung für die Dauer von drei Jahren gewählt. Eine Wiederwahl ist zulässig. Bei vorzeitigem Ausscheiden von Vorstandsmitgliedern oder im Falle besonderer Dringlichkeit hat der Vorstand das Recht, eine Zuwahl bis zur nächsten Mitgliederversammlung vorzunehmen.

§ 13 Präsidium

(1) Das Präsidium besteht aus dem/der PräsidentIn, dem/der VizepräsidentInnen, dem/der Wissenschaftlichen LeiterIn, dem/der Vorsitzenden des Kuratoriums, dem/der Vorsitzenden der Jungen ÖVG, dem/der SchatzmeisterIn und dem/der SchriftführerIn. Der/die GeneralsekretärInnen und der/die Generalsekretär-StellvertreterInnen gehören dem Präsidium mit beratender Stimme an.

(2) Dem Präsidium obliegt die operative Führung der ÖVG.

(3) Bei Gefahr in Verzug oder besonderer Dringlichkeit kann das Präsidium namens des Vorstandes Entscheidungen treffen. Diese sind in der nächsten Vorstandssitzung dem Vorstand zur Kenntnis zu bringen.

(4) Das Präsidium ist nur bei Anwesenheit von mindestens drei Mitgliedern beschlussfähig und entscheidet mit einfacher Stimmenmehrheit. Umlaufbeschlüsse sind zulässig.

(5) Das Präsidium ist vom Präsidenten bei Bedarf, mindestens jedoch vier Mal jährlich einzuberufen. Die Einberufung hat schriftlich mindestens vierzehn Tage vor dem vorgesehenen Termin unter Angabe der Tagesordnung zu erfolgen.

§ 14 Landesstellen

(1) Die ÖVG hat in jedem Bundesland eine Landesstelle mit einem/r LandesstellenleiterIn und GeschäftsführerIn,

(2) Zur Erreichung des in § 2 dargestellten Zwecks der Gesellschaft können die Landesstellen herangezogen werden.

(3) Die Landesstellen unterstützen die ÖVG bei der Erreichung des Vereinszweckes insbesondere durch die Veranstaltung von Vorträgen, Tagungen, Workshops, Diskussionen, Exkursionen und Studienreisen. Dies nach vorhergehender Abstimmung mit dem/der GeneralsekretärInnen. Sie sind nicht berechtigt im Namen und auf Rechnung der ÖVG Verpflichtungen einzugehen. Weiters haben sie die Organisation des Internationalen Verkehrssymposiums zu unterstützen.

(4) Über ihre Aktivitäten haben die Landesstellen regelmäßig dem Präsidium und dem/der GeneralsekretärInnen zu berichten.

§ 15 Kuratorium

(1) Das Kuratorium wird aus dem Präsidium und den Kuratoriumsmitgliedern gebildet. Das Kuratorium kann mit einstimmigem Beschluss weitere Mitglieder kooptieren. Die Mitglieder des Kuratoriums wählen aus ihrer Mitte einen/eine Vorsitzende(n).

(2) Das Kuratorium ist ein beratendes Organ von Mitgliederversammlung und Vorstand der ÖVG

(3) Die Sitzungen des Kuratoriums finden bei Bedarf, mindestens aber zweimaljährlich statt.

(4) Das Kuratorium entscheidet mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des/der Vorsitzenden.

§ 16 Wissenschaftliche Leitung

Der/Die Wissenschaftliche LeiterIn koordiniert die wissenschaftlichen Tätigkeiten der ÖVG und erstattet Vorschläge für Publikationen und Veranstaltungen. Er/Sie hat über die fachliche Qualität der Veranstaltungen und Publikationen der ÖVG zu wachen und dem Kuratorium, dem Vorstand sowie der Mitgliederversammlung zu berichten. Er ist Vorsitzender der Jury für die Auswahl der PreisträgerInnen des Peter Faller Preises.

§ 17 Junge ÖVG

Zur Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses ist die „Junge ÖVG“ eingerichtet. Diese Plattform befasst sich u.a. mit verkehrswissenschaftlichen Entwicklungen sowie Fragen der Aus- und Weiterbildung. Sie fördert den Wissenstransfer unter den jungen Mitgliedern (unter 40 Jahren) sowie den Aufbau und die Pflege von Kontakten

im nationalen und internationalen Rahmen. Sie organisiert die Auslobung des Peter Faller Preises. Der/die Vorsitzende von der „Jungen ÖVG“ ist Mitglied der Jury für die Auswahl der Preisträger des Peter Faller-Preises.

§ 18 Generalsekretariat

(1) Zur Führung der laufenden Geschäfte des Vereins bestellt der Vorstand GeneralsekretärInnen und deren StellvertreterInnen.

- Der/Die GeneralsekretärInnen führen die laufenden Geschäfte der Gesellschaft im Rahmen der Beschlüsse der Organe der Gesellschaft. Er/Sie haben für die Dokumentation der Vereinstätigkeiten zu sorgen.
- Sie bedienen sich bei der Führung des ordentlichen Bürobetriebes der ÖVG-GmbH.
- Ist mehr als ein/e GeneralsekretärIn bestellt, geben sich die Generalsekretäre eine Geschäftsordnung.

§ 19 Redaktion

(1) Für die Redaktion der ÖVG-Publikationen ist vom Vorstand ein/e ChefredakteurIn zu bestellen. Bei Bedarf kann dem/der ChefredakteurIn zur Unterstützung ein/e StellvertreterIn zu Seite gestellt werden.

(2) Der/Die ChefredakteurIn gestaltet die ÖVG-Publikationen formal und redaktionell und betreibt die Akquisition von Inseraten. Er/Sie ist hinsichtlich administrativer Angelegenheiten dem Präsidium und Vorstand verantwortlich. Für periodische Schriftenreihen können Redaktionsbeiräte eingerichtet werden.

§ 20 RechnungsprüferInnen

(1) Die Mitgliederversammlung wählt aus der Reihe der passiv wahlberechtigten Mitglieder zwei unabhängige und unbefangene RechnungsprüferInnen, die nicht gleichzeitig dem Vorstand oder dem Generalsekretariat der ÖVG angehören dürfen. Die Funktionsdauer beträgt drei Jahre. Einmalige Wiederwahl ist möglich; vor einer weiteren Wiederwahl müssen mindestens drei Jahre liegen, in denen keine Rechnungsprüferfunktion in der ÖVG ausgeübt wurde.

(2) Den RechnungsprüferInnen obliegen

- die Kontrolle und Prüfung der Finanzgebarung der ÖVG und der ÖVG-GmbH im Hinblick auf die Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung und die
- die statutengemäße Verwendung der Mittel für jedes Rechnungsjahr sowie
- die Erstellung eines Prüfungsberichtes innerhalb von vier Monaten ab Erstellung der Einnahmen- und Ausgabenrechnung samt Vermögensübersicht durch den Vorstand; weiters
- die unverzügliche Übermittlung des Prüfungsberichtes an den Vorstand sowie die Mitwirkung am Bericht des Vorstandes an die Mitgliederversammlung.
- Sie haben dabei insbesondere die in § 21 Abs. 2-5 Vereinsgesetz 2002 in der jeweils geltenden Fassung enthaltenen Bestimmungen zu beachten.
- Sie sind jederzeit berechtigt, in die Bücher und Belege, in die Korrespondenz und sonstigen Unterlagen der ÖVG und der ÖVG-GmbH Einblick zu nehmen und von allen Organen Aufklärung zu verlangen. Über ihre Tätigkeit und das Ergebnis derselben haben sie der Mitgliederversammlung zu berichten.

§ 21 SchriftführerIn

Dem/Der SchriftführerIn obliegt die Protokollierung der Sitzungen der Organe und deren Beschlüsse, nicht jedoch der Landesstellen und der Arbeitskreise.

§ 22 Vertretung der Gesellschaft und Zeichnungsberechtigung

(1) Die ÖVG wird nach außen und gegenüber den Behörden durch den/die PräsidentIn oder einen/eine VizepräsidentIn vertreten.

(2) Der/die GeneralsekretärInnen bzw. der/die Generalsekretär-StellvertreterIn haben in allen Angelegenheiten der laufenden Geschäftsführung Vertretungsbefugnis.

(3) Finanzielle Dispositionen werden mittels Online Banking abgewickelt. Nach erfolgter inhaltlicher Prüfung durch eine/n GeschäftsführerIn der ÖVG-GmbH wird von einer/einem MitarbeiterIn des ÖVG-Büros die Überweisung vorbereitet und durch einen Zeichnungsberechtigten freigegeben, wobei folgende Personen zeichnungsberechtigt sind: PräsidentIn, VizepräsidentInnen, Vorsitzende(r) des Kuratoriums, SchatzmeisterIn, GeneralsekretärInnen und GeneralsekretärIn-StellvertreterInnen.

(4) Übersteigt eine finanzielle Disposition den Betrag von € 1.000,- sind nur folgende Personen

zeichnungsberechtigt: der/die PräsidentIn, die VizepräsidentInnen, und der/die SchatzmeisterIn.

Der/die PräsidentIn kann die Zeichnungsberechtigung mittels Vollmacht delegieren.

(5) Alle im § 22 Abs. 4 angeführten finanziellen Dispositionen sind unmittelbar dem/der SchatzmeisterIn zur Kenntnis zu bringen.

(6) Wichtige Schriftstücke und Bekanntmachungen sind vom/von der PräsidentIn gemeinsam mit einem/einer GeneralsekretärIn zu zeichnen. Ansonsten erfolgt die Unterzeichnung von Ausfertigungen, Bekanntmachungen, Beschlüssen und des gewöhnlichen Schriftverkehrs durch den/die GeneralsekretärInnen.

§ 23 Schiedsgericht

(1) Streitigkeiten aus dem Gesellschaftsverhältnis, sowohl zwischen Organen der Gesellschaft und einzelnen Mitgliedern als auch zwischen Mitgliedern untereinander, sind über ein Schiedsgericht auszutragen.

(2) Im Streitfall wählt jeder Streitteil zwei Mitglieder der Gesellschaft zu Schiedsrichtern, die sodann ein fünftes Mitglied zum/zur Vorsitzenden wählen. Kann über die Wahl des/der Vorsitzenden keine Einigung erzielt werden, entscheidet das Los.

(3) Das Schiedsgericht fasst seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit bei Anwesenheit aller Schiedsgerichtsmitglieder. Bei Stimmgleichheit entscheidet der/die Vorsitzende.

(4) Alle Mitglieder der ÖVG anerkennen die Entscheidungen des jeweiligen Schiedsgerichtes als vereinsintern endgültig.

§ 24 Auflösung der Gesellschaft

(1) Sofern die Gesellschaft nicht durch eine behördliche Anordnung zwangsweise aufgelöst werden muss, kann eine Auflösung nur durch Beschluss einer eigens zu diesem Zweck einberufenen außerordentlichen Mitgliederversammlung erfolgen. In der Einberufung dieser Mitgliederversammlung ist auf den Tagesordnungspunkt „Auflösung der ÖVG“ unter Angabe der Gründe deutlich hinzuweisen.

(2) Im Falle der Auflösung ist mit dem allfälligen Gesellschaftsvermögen satzungsmäßig unter Beachtung der §§ 2 und 4 vorzugehen und allenfalls ein Liquidator mit der Verwertung zu beauftragen.

(3) Im Falle der Gesellschaftsauflösung ist das vorhandene Vereinsvermögen zuerst dem Institut für Transportwirtschaft der Wirtschaftsuniversität Wien, dann anderen verkehrswissenschaftlich ausgerichteten Instituten an österreichischen Universitäten zur unentgeltlichen Übereignung anzubieten, ansonsten anderen gleichen oder ähnlichen gemeinnützigen österreichischen Organisationen zu übereignen.