

Jahresbericht 2020

Medieninhaber und Herausgeber

Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft - ÖVG
Kolingasse 13
1090 Wien

Telefon: +43-(0)1-5879727

Mail: office@oevg.at

Web: www.oevg.at

Redaktion: Gerhard H. Gürtlich, Thomas Kratochvil

Layout und Gestaltung: ÖVG, 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	71
Generalsekretariat.....	9	Publikationen	77
Wissenschaftliche Leitung	13	Kuratorium	78
Rechnungsabschluss 2020	17	Mitglieder	79
Landesstellen.....	19	Kuratoriumsmitglieder	79
Burgenland	19	Unternehmensmitglieder	80
Kärnten	23	Mitgliederstatistik.....	83
Niederösterreich.....	25	Führungsorgane	84
Oberösterreich	27	Bericht der Rechnungsprüfung.....	85
Salzburg	29	Satzungen	86
Steiermark	33		
Tirol	34		
Vorarlberg.....	35		
Wien	37		
Junge ÖVG	38		
Veranstaltungen	42		
Arbeitskreise	51		
Eisenbahntechnik (Fahrweg)	51		
e-mobility	52		
Intermodaler Transport	54		
Nachhaltige Infrastruktur	58		
Nachrichtenverkehr	59		
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	61		
RRTM - Rail and Road Traffic Management	62		
Schienenfahrzeuge	66		
Verkehrsrecht	68		

Vorwort

Ich bin davon überzeugt, dass es vielen von Ihnen im letzten Jahr ähnlich ergangen ist wie mir. In meinem Kalender fanden sich vergleichsweise zu den Jahren davor kaum Abendtermine, wenn dann nur virtuelle, dafür bin ich sehr viel spazieren gegangen und war mit dem Fahrrad unterwegs. Die aktive Mobilität war in dieser Zeit eine gute Abwechslung und hat für den reduzierten Radius, in dem wir uns bewegen konnten, gereicht. Es war zum einen schön, dass viele Menschen die Leichtigkeit des „aktiven unterwegs sein“ dieser Zeit (wieder) entdeckt haben. Zum anderen sind die öffentlichen Verkehrsmittel erschreckend leer und die Autobahnen sehr voll gewesen - beide Entwicklungen sind nicht wünschenswert. Viele Menschen, die ihren Weg mit den „Öffis“ in die Arbeit schon gewohnt waren, laufen Gefahr wieder in eine alte Gewohnheit zurückzufallen und das Auto auch dann zu nutzen, wenn es eigentlich nicht nötig wäre. Der öffentliche Verkehr hat nun die Aufgabe, das Vertrauen der Fahrgäste wieder zurückzugewinnen, denn die notwendigen Corona-Schutzmaßnahmen, regelmäßige Türen öffnen und vor allem gute Lüftungssystemen beugen einer Ansteckung im öffentlichen Verkehr vor.

Den Verkehr so oft als möglich auf nachhaltige Verkehrsträger zu verlagern ist weiterhin unser wichtigstes Ziel im Kampf gegen die Klimakrise. Gegen COVID-19 gibt es mittlerweile eine Impfung, gegen den Klimawandel wird es keine geben. Investitionen in ein nachhaltiges Verkehrssystem retten nicht nur das Klima sondern sind auch entscheidende Impulsgeber für unsere Wirtschaft. Und wie unser Klima braucht nun auch unsere Wirtschaft kräftige Unterstützung. Es ist heute - und besonders nach diesem schwierigen Jahr - an der Zeit, gemeinsam in Europa neue Impulse für die Verkehrswende zu setzen und nachhaltigen Verkehr grenzüberschreitend einfach und modern zu ermöglichen. Das gilt für den Personen- genauso wie für den Güterverkehr.

Die Pandemie hat uns alle hart getroffen, wirtschaftlich wie auch menschlich. Ich habe wirklich großen Respekt vor so vielen Kolleg*innen in unserer Branche: In der Verkehrswelt gibt es nicht viele Jobs, die man entspannt vom Schreibtisch aus, egal ob Home Office oder nicht, erledigen kann. Die U-Bahnfahrer*in kann nicht zu Hause bleiben, die Straßenmeister*in muss unterwegs sein, die Lokführer*in steht im Führerstand, die Buslenker*in ist weiterhin in der Region unterwegs - diese Liste könn-



Andreas Matthä, Präsident

te ich noch lange fortführen. Vielen Dank an all diese Kolleg*innen, die unsere kritischen Infrastrukturen am Laufen gehalten haben! Sie tragen zur Resilienz unserer Verkehrssysteme bei und ermöglichen es uns überhaupt, die Zukunft unserer Mobilitätssysteme zu planen. Denn, wenn es nicht laufen würde, hätten wir ganz andere Sorgen.

Auch für die ÖVG war 2020 ein äußerst herausforderndes Jahr - das jedoch sehr gut gemeistert wurde. Im März 2020 war es vorerst mit allen Veranstaltungen vorbei, ein herber Rückschlag für die ÖVG dessen wirtschaftliche Existenz und inhaltlicher Auftrag an den Veranstaltungen hängt, an den Diskussionen die dort angeregt werden, an den Menschen die sich dort vernetzen. Ein rasch erstelltes Krisenbudget konnte den wirtschaftlichen Schaden in Grenzen halten. Die ÖVG ist nicht nur Diskussionsplattform sondern auch Arbeitgeber und es ist uns gelungen, alle Jobs sicher zu halten.

Die Pandemie hat uns als ÖVG mit sehr viel Schwung ins digitale Zeitalter manövriert. So konnten wir auch aus virtuellen Veranstaltungen ein Geschäftsmodell entwickeln, ein wichtiges Standbein für die Zukunft. Insgesamt konnten wir bei 14 Veranstaltungen rund 1000 Personen erreichen, ein Großteil der Arbeitskreissitzungen wurde virtuell fortgeführt und die Junge ÖVG konnte trotz Pandemie drei Stammtische abhalten. Darüber hinaus war es uns möglich, unser Format „ÖVG-Connect“ zu etablieren und vielen Interessierten eine Teilnahme bei diesen kurzweiligen Diskussionen ermöglichen. Das Jahr 2020 brachte viele Neuerungen für die ÖVG, wurde mit der Wahl des neuen Präsidiums und Vorstands ein

weitreichender Generationenwechsel in der ÖVG eingeleitet. Ich möchte mich an dieser Stelle herzlich bei all unseren Partnern bedanken, die unsere ÖVG inhaltlich und finanziell unterstützen. Danke, dass Sie auch in dieser herausfordernden Zeit der ÖVG treu bleiben.

Die Pandemie wird uns auch über 2021 hinaus begleiten und den Rahmen bestimmen, in dem wir uns austauschen können. Es liegt nun an uns, Learnings aus dieser Krise zu ziehen für uns persönlich und für unser Mobilitätssystem - und gemeinsam an einer nachhaltigen Zukunft zu arbeiten.

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 Kamingsgespräche). Die organisatorische und wirtschaftlich vernünftige Umsetzung der einzelnen Veranstaltungen erfolgt durch die ÖVG-GmbH in Absprache mit den GeneralsekretärInnen. Das neue mehrheitlich weiblich - ja, auch im männlich dominierten Verkehrswesen beginnt sich die Gleichberechtigung durchzusetzen - besetzte Generalsekretariat hat sich eifrig an die Arbeit gemacht. Dass die Aufgaben im Jahr 2020 nicht gerade einfach waren, versteht sich wohl von selbst.

Zunächst hatten wir aus dem Vorjahr noch das Mandat, die beschlossenen „Anregungen zur Verkehrspolitik“ den Verkehrssprechern aller Parteien als Anregung für Koalitionsgespräche zu übermitteln. Erfreulicherweise fand sich Einiges davon im türkis-grünen Koalitionsvertrag wieder. Für das Jahr 2020 hatten wir ein - wie immer sehr ambitioniertes - Programm mit 16 Veranstaltungen vorgesehen, das wir mit der von uns erwarteten Qualität abarbeiten wollten. Die ersten beiden Veranstaltungen im Jahr gingen mit „Systems Engineering“ in Kooperation mit der UIIEV und einer wunderbar zukunftsorientierten Veranstaltung „Start-up for future mobility“ in Linz noch wie geplant über die Bühne. Drei Tage vor dem ersten Lockdown, wo das mit Beteiligung der ÖVG organisierte Eisenbahnkolloquium stattfinden hätte sollen, ging dann alles sehr schnell. Massive Restriktionen machten Veranstaltungen bald unmöglich und eine kurze Schockstarre machte sich breit. Dennoch wollten wir nicht aufgeben. Dann hieß es umdenken. Auf der einen Seite mussten das Büro und das Generalsekretariat auf Homeoffice-Betrieb umgestellt und eine entsprechende Infrastruktur geschaffen werden. Andererseits ging es an das Verschieben aller geplanten Veranstaltungen. Teilnehmer, Vortragende, Locations, Caterer und Sponsoren mussten über die Entwicklungen am Laufenden gehalten und von einer Normalität im Herbst überzeugt werden. Hier waren wir leider zu optimistisch. Die Liste an Vorschriften wurde von Woche zu Woche länger. Behördliche Genehmigungen waren einzuholen und neue Formate wurden entwickelt. Mit dem Begriff „hybride Veranstaltung“ hätte zu Beginn des Jah-



Karl-Johann Hartig, Generalsekretär



Gabriele Luttrerr, Generalsekretärin

res noch niemand etwas anfangen können. Plötzlich war es ein Standard.

Die jährlich abzuhaltende Mitgliederversammlung musste vom Frühjahr auf 17. September verschoben werden und wurde aufbauend auf den gewonnenen Erfahrungen virtuell abgewickelt. Dabei wurden einige Änderungen in der personellen Zusammensetzung des Vorstandes, in einer Arbeitskreisleitung und in der Satzung der ÖVG mehrheitlich beschlossen.

Wir hatten uns im Herbst ein Veranstaltungsprogramm vorgenommen und dieses - solange Veranstaltungen mit fixen nummerierten Plätzen nicht untersagt wurden - auch durchgeführt. Das Format hatte sich bis dahin sehr gut bewährt und uns auch einige neue Locations wie z.B. Village Cinema eröffnet. Selbstverständlich haben wir auch die Teilnahme per Videokonferenz angeboten, das erleichterte es, manche Vortragende aus der Ferne zu gewinnen und ist eine unserer „lessons learned“.

Vor zwölf Monaten konnte noch niemand ahnen, was in diesem Jahr so alles auf uns zukommen wird. Leider mussten einige Fachveranstaltungen, wie die „Weichentagung“, das „RRTM-Forum“ oder die Tagung „Fahrstromanlagen 3“ auf 2021 verschoben werden. Dennoch

ist es uns gelungen, mit viel Energie und Einfallsreichtum dann doch noch mit zwei „normalen“, sechs „virtuellen“ und drei „hybriden“ Veranstaltungen knapp 800 Personen - also etwa halb so viele wie 2019 - zu einer Teilnahme motivieren.

Die Planungen für 2021 gestalten sich annähernd so schwierig, wie im Vorjahr. Wir rechnen jedenfalls bis weit ins erste Halbjahr mit nahezu ausschließlich virtuellen Veranstaltungen und haben daher auch den Stützpunkt in der Kolingasse als Studio ausgestattet, sodass die Moderation von dieser Homepage aus erfolgen kann. Die Tagungen, die wir Corona-bedingt 2020 nicht abhalten konnten wurden für 2021 terminisiert, sodass kein interessantes oder aktuelles Thema verloren sein sollte. Nachdem nach einer jahrzehntelangen Pause im Jahr 2019 wieder ein DACH-Kongress mit unseren Schwestergesellschaften aus Deutschland und der Schweiz in Dornbirn abgehalten werden konnte, wurde vereinbart, diese bewährte Tagung alle zwei Jahre abwechselnd zu veranstalten, 2021 daher in Deutschland. Die inhaltlichen Vorbereitungen dafür sind gemeinsam mit der wissenschaftlichen Leitung im Laufen.

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



v.l.n.r.: Gabriele Lutter, Generalsekretärin, Karl-Johann Hartig, Generalsekretär; Ulla Thamm, stv. Generalsekretärin, Eva Hackl, stv. Generalsekretärin; Gerhard H. Gürtlich, stv. Generalsekretär (nicht auf dem Bild)

setzen und abzustimmen. Einige Arbeitskreise haben die Zeit des Lockdown während der Pandemie für intensive Arbeit genutzt, so konnte beispielsweise ein umfassendes Konzept des Arbeitskreises „e-Mobility“ zur Umsetzung einer CO₂-freien Mobilität bis 2050 sowohl in der Mitgliederversammlung als auch im Vorstand präsentiert werden. Dazu wird es ebenfalls 2021 noch eine umfassende Veranstaltung geben. Nachdem mit dem Verband der Bahnindustrie ein Konzept zum Thema „Erleichterungen für Nebenbahnen“ vereinbart wurde, wurden die betroffenen Arbeitskreise ersucht, dieses Thema in ihren Gremien zu diskutieren und das Ergebnis schriftlich zu dokumentieren. Außerdem konnten wir das Buch „Paradigmenwechsel II“ herausgeben.

An sonstigen Aktivitäten wurde die Zusammenarbeit mit „Roadmap 2050“ fortgesetzt, die der ÖVG mehrfach die Möglichkeit bot, sich mit verkehrswissenschaftlichen Themen einem, über die Stakeholder der ÖVG hinausgehenden, Personenkreis vorzustellen. Die Strategie der ÖVG wurde in einer Gruppe überarbeitet, neue Themenfelder definiert und eine Liste abzuarbeitender Themen ausgearbeitet. Die Ergebnisse wurden mehrfach dem Vorstand und auch in der letzten Mitgliederversammlung präsentiert. In unseren regelmäßigen - zumeist virtuellen - Jour fixes wurde im vergangenen die wissenschaftliche Leitung zumindest einmal monatlich eingebunden, um den Kontakt zwischen den GeneralsekretärInnen und der wissenschaftlichen Leitung zu intensivieren und unsere Themen und unsere Arbeit unter dem verkehrswissenschaftlichen Aspekt zu evaluieren - dafür steht die ÖVG und unser Motto lautet:

#GemeinsamSchaffenWirDas#.

Dieser Satz begleitet uns seit März dieses Jahres!

Wissenschaftliche Leitung

Bericht

Eigentlich dachte ich, dass das Jahr 2020 sich ähnlich entwickeln wird wie die Jahre zuvor. Es begann mit der konzentrierten, vorwärts gerichteten Arbeit, doch dann kam alles anders als geglaubt.

Und dennoch: Das Jahr 2020 war aus der Sicht der WL durchaus erfolgreich, gelang es doch, dank der Flexibilität aller Beteiligten eine Vielzahl der geplanten und angekündigten Veranstaltungen entweder zu einem späteren Zeitpunkt nachzuholen und/oder in einem der Pandemie angepassten Format durchzuführen. Dazu kam, dass die Krise einen bunten Strauß neuer Fragen für uns bereit hatte, Fragen, wie jene zum Wachstum aller Art, die sich kaum jemand stellen geschweige denn beantworten wollte oder konnte.

Im Rückblick erscheint es unglaublich, wie schnell Verhaltensänderungen eingetreten sind (siehe Tourismus, Flugreise und Fernreisen aber auch im Güterverkehr). Wie vernetzt (und damit verletzlich) das heutige Leben tatsächlich ist und wie schnell wieder Grenzen in Europa eingezogen werden können. Bedenklich erscheint aber auch, dass trotz solch drastischer Einschnitte in der Mobilität nur wenige Maßnahmen wahrscheinlich längerfristig dem Klimawandel entgegenwirken werden. Eine Verknüpfung der viel diskutierten Förderung der AUA mit einer Einschränkung der Kurzstreckenflüge wäre so ein Ansatz.

Der anschließende Zeitraum stand also auch für die WL im Zeichen der Coronakrise und ihrer gesellschaftlichen Folgen, woraus sich z.B. die Frage nach einer „Systemischen Risikoanalyse für die Lebensmittel-Versorgungssicherheit in Österreich (SYRI)“ gestellt hat. Dies führt beispielsweise zur Entwicklung eines interaktiven Visualisierungstool zur Unterstützung für Entscheidungsträger der Politik im Auftrag des BMLRT durch das Konsortium aus Complexity Science Hub Vienna, Logistikum der FH OÖ (insbesondere das Josef Ressel Zentrum LIVE), Vetmeduni Wien und dem Institut für Produktionswirtschaft und Logistik an der BOKU. Mit dem Monitoringtool werden ausgewählte Lebensmittel-Versorgungssicherheit auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene visualisiert und Ausfallsrisiken bewertet. In diesem Zusammenhang besonders zu erwähnen ist die international prominent besetzte Veranstaltung **Masterplan Güterverkehr** im online Format, die sich mit den Anforderungen an das Verkehrssystem der Zukunft beschäftigte.



Norbert Ostermann,
Wissenschaftlicher Leiter

Künftig wird auch der Einbruch der ÖV-Benutzung zu diskutieren sein, denn die Angst vor einer Ansteckung darf kein neues Entscheidungskriterium für die Verkehrsmittelwahl werden. Hier wird es konzertierte Anstrengungen der Regierung, Kommunen, ÖV-Betreiber brauchen, da zu vermuten bleibt, dass das derzeit grassierende Virus nicht das letzte seiner Art sein wird.

Auf jeden Fall bleibt es spannend!

Die Wissenschaftliche Leitung war im vergangenen Jahr neben der zuvor erwähnten Veranstaltung auch in vielen weiteren prominent vertreten. Hervorgehoben seien die **Jahrestagung der ÖVG**, die „**Coronaveranstaltung**“, jene zum **1-2-3 Ticket** oder aber das **18. Wiener Eisenbahnkolloquium**, für welches ich selbst inhaltlich verantwortlich war und das erstmals auch organisatorisch in den Händen der ÖVG gelegen ist.

Als weitere Aufgabe hat die WL sowohl wieder aktiv an der Strategieentwicklung der ÖVG mitgewirkt als auch an insgesamt 13 Jour Fixe-Terminen des Generalsekretariats teilgenommen.



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

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.

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

Norbert Ostermann

Rechnungsabschluss 2020

Bericht

Überblick 2020

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.

Das Jahr 2020 hat uns dann aufgrund der unerwarteten Entwicklungen in einem gänzlichen neuen Ausmaß gefordert. Ein Umdenken bezüglich der aktuellen Lage, sowie der kommenden Jahre wurde sehr schnell notwendig. Flexibilität und Spontanität im operativen und Fingerspitzengefühl im strategischen Bereich waren jetzt gefragt. Dank der guten Zusammenarbeit der FunktionärInnen und MitarbeiterInnen sowie unseres Steuerberaters konnte die finanzielle Lage der ÖVG für 2020 stabil gehalten und geeignete Maßnahmen für die kommenden Jahre entwickelt werden.

Das Ergebnis des ÖVG-Vereins 2020

Nachdem bereits vor dem Ausbruch der Corona-Krise die Einnahmen des Vereins (Mitgliedsbeiträge und Inserate im Jahresbericht) fast zur Gänze lukriert wurden, konnte kein Einfluss bei dieser Messgröße festgestellt werden. Die üblichen ausgabeseitigen Positionen konnten aufgrund der eingeschränkten Möglichkeiten (Kamingespräche, Aktivitäten von Landesstellen, Karrieretag etc.) nur teilweise ausgeschöpft werden. Dafür kamen neue Ausgaben dazu, die aufgrund der Digitalisierung notwendig wurden (Softwarelösungen, Datenbank-Updates, u. ä.).

Das Budget 2020 für den Verein sah einen Fehlbetrag in der Höhe von unter 1.000 Euro vor. Aufgrund der oben erwähnten konstanten Einnahmen und der gesunkenen Möglichkeiten der Mittelverwendung konnte mit Stichtag 31. 12. 2020 ein Überschuss von 20.486,42 Euro erzielt werden.

Das Ergebnis der ÖVG-GmbH 2020

Die Einnahmen der ÖVG-GmbH entstehen ausschließlich aus der Durchführung von Veranstaltungen und damit im Zusammenhang stehenden Sponsoring. Be-



Karl-Eric Pumper,
Schatzmeister

dingt durch die Corona-Restriktionen mussten einige Veranstaltungen in das Jahr 2021 verschoben werden. Leider betraf dies vor allem die einnahmestarken, deren Mehrwert auch im physischen Treffen der Branchenvertreter besteht: Weichentagung, Fahrstromanlagen etc. Um diesem Einnahmenentgang entgegenzuwirken, wurden alle angebotenen staatlichen Hilfen beantragt und genehmigt: Kurzarbeit, NPO-Förderung, Homeoffice-Förderung und Umsatzersatz). Der im ursprünglichen Krisen-Budget ausgewiesene Jahresfehlbetrag nach Steuern in der Höhe von knapp 26.000 konnte dadurch auf 8.358,45 Euro gesenkt werden. Aufgrund der Gewinnvorträge beträgt der Bilanzgewinn 255.130,12 Euro.

Ausblick 2021

Die Krise hat zwar auf die Finanzen des Vereins im Jahr 2020 eine positive Auswirkung gezeigt, für die Folgejahre ist aber mit einem leichten Rückgang der Einnahmen (Mitgliedsbeiträge und Inserate im Jahresbericht) zu rechnen. Um dem entgegenzuwirken wurden im Budget ausgabenseitig Einsparungen vorgenommen. Für unsere Mitglieder werden diese Maßnahmen jedoch nicht spürbar werden.

Sofern sich die Rahmenbedingungen für die Durchführung von Veranstaltungen - wie in Aussicht gestellt - im Verlauf des zweiten Quartals 2021 verbessern, kann die ÖVG-GmbH ein umfangreiches Programm mit einer Vielzahl lukrativer Veranstaltungen durchführen und Verluste aus dem Jahr 2020 ausgleichen. Neben den oben genannten Tagungen werden 2021 einige mehrtägige Kongresse stattfinden, die als Ergebnis des Strategieprozesses als Marken etabliert werden sollen.

Landesstellen

Burgenland

Die ÖVG veranstaltet jedes Jahr ihre Jahrestagung in einem anderen Bundesland. Im Jahr 2020 hat die Landesstelle Burgenland diese Aufgabe mit viel Freude und Engagement übernommen. Die ÖVG-Jahrestagung ist immer eine gute Gelegenheit für die die jeweils veranstaltende Landesstelle, einen Überblick über die Entwicklungen im jeweiligen Bundesland zu geben. Nach einer Covid-19-bedingten Verschiebung (ursprünglich sollte die Jahrestagung bereits am 27. Mai 2020 als Präsenzveranstaltung in der Wirtschaftskammer Burgenland abgehalten werden), fand die Jahrestagung 2020 letztlich am 13. Oktober statt.

Die Landesstelle Burgenland veranstaltete damit die erste gänzlich digital stattfindende ÖVG-Jahrestagung, natürlich auch dabei unter Wahrung aller aktuellen COVID-19-Vorgaben.

Nach der Eröffnungsrede von Landesstellenleiter DI(FH) Dipl.-Ing. Arnold Schweifer widmete sich der erste Teil der Tagung der Frage, was aus den Themen der letzten Jahrestagung im Burgenland, die im Jahr 2011 stattfand, geworden ist. Zu dieser Thematik referierte a.o. Univ. Dr. Günter Emberger (wissenschaftliche Leitung der ÖVG). In weiterer Folge gewährte der Gesamtverkehrsorganisator des Landes Burgenland, Mag. Peter Zinggl, LL.M., einen interessanten Einblick in die Förderungen und die Burgenländische Landesstrategie im Verkehrsbereich.

Der zweite Teil der Veranstaltung widmete sich dem Themenkreis „Verkehrsinnovation im Burgenland“. DI Roman Michalek (von der MiRo Mobility GmbH, Ingenieurbüro für Verkehrs- und Raumplanung) stellte hier das spannende Projekt „Stadtbus Eisenstadt und Matersburg“ vor.

Es folgte ein Vortrag von DI Christine Zopf-Renner, die die Mobilitätszentrale Burgenland vorstellte. Die Mobilitätszentrale ist Anlaufstelle zu allen Themen rund um den Öffentlichen Verkehr (ÖV). Überdies fungiert sie als eine regionale Servicestelle zum Thema klimaschonende Mobilität und Kompetenzstelle für die Abwicklung von EU-Mobilitätsprojekten. DI Zopf-Renner gab einen interessanten Einblick in die Vielzahl der Projekte, die bereits abgewickelt wurden bzw. soeben in Umsetzung sind.

Die Landesstelle Burgenland holte auch einen erfolgreichen und innovativen Unternehmer aus dem Burgen-



Arnold Schweifer,
Leiter



Karin Berger,
Geschäftsführerin

land vor den Vorhang: Das Unternehmen „Skyability“ von DI Philipp Knopf widmete sich ganz dem Thema Drohnen und Drohnen Daten. Herr DI Knopf zeigte uns in seinem Vortrag, inwieweit Drohnen Daten als Basis für die Entwicklung von Verkehrsprojekten dienen können und gab einen spannenden Einblick in sein Arbeitsfeld.

Weiters stellte sodann Bernhard Dillhof, MA (Spartengeschäftsführer der Sparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Burgenland) das Erfolgsprojekt „60plus Taxi“ im Burgenland vor. Dieses Projekt existiert seit dem Jahr 2008 und sorgt dafür, dass ältere Personen mobil bleiben können, um den täglichen Einkauf oder Arztbesuche zu erledigen und soziale Kontakte aufrechterhalten können. Das Projekt ermöglicht eine individuelle und bedarfsorientierte Beförderung mit Taxis zu günstigen Preisen, die von den Gemeinden mit einem finanziellen Zuschuss gestützt werden. Die Abwicklung erfolgt über den Verein Mobiles Burgenland. Derzeit sind 103 Gemeinden bei diesem Erfolgsprojekt dabei.

Den Schluss der Veranstaltung bildete eine Fragerunde, die von DI(FH) Dipl.-Ing. Arnold Schweifer moderiert wurde.

Zur technischen Abwicklung der Veranstaltung fanden sich der Landesstellenleiter, die Geschäftsführerin der

Landesstelle Burgenland, Mag. Karin Schramböck, sowie der Geschäftsführer der ÖVG-GmbH, Mag. Thomas Kratochvil, in der Wirtschaftskammer Burgenland ein. An dieser Stelle möchte sich die Landesstelle auch recht herzlich bei Mag. Thomas Kratochvil für die sehr gute und konstruktive Zusammenarbeit bedanken.

Abschließend ein paar Einblicke von der virtuellen Jahrestagung:



Kärnten

Die ÖVG lebt vom breiten Diskurs zum spannenden Themenfeld der Mobilität, vom Austausch von Ideen und von der Präsentation zukunftssträchtiger Initiativen sowie aktueller Projekte und Maßnahmen mit Verkehrsbezug.

Am besten gelingt dies durch persönlichen Austausch, durch Fachgespräche von Angesicht zu Angesicht und durch Vorstellungen vor interessiertem Publikum mit angeregter Diskussion. Aufgrund dessen und insbesondere zum Schutz aller Beteiligten haben wir seitens der ÖVG-Landesstelle Kärnten seit Beginn der COVID-19-Pandemie auf Veranstaltungen verzichtet.

Wenn es die Randbedingungen zulassen, werden wir jedoch wieder durchstarten und spannende Mobilitätsthemen mit Kärnten-Bezug vor den Vorhang holen.

Als eines der ersten Themen haben wir die Initiative zur Stärkung der Logistikkreuzung Villach-Süd zu einem „dry port“, also einem Hinterlandhafen, der nachgelagert zu den Häfen Triest, Koper und Rijeka ist, im Auge.

In der ÖVG-Landesstelle Kärnten haben wir 2020 außerdem eine Staffelübergabe vorgenommen: Das bewährte Duo aus HR Mag. Willi SCHICHO als Leiter der Landesstelle und Mag. Gerhard ESCHIG als Geschäftsführer hat nach 35 äußerst interessanten und bewegten Jahren die Agenden an DI Gerald ZWITTNIG (ÖBB-Infrastruktur AG) und Mag. Andreas MICHOR (Wirtschaftskammer Kärnten) übergeben.

Die Neubestellung wurde in der ÖVG-Vorstandssitzung vom 17.09.2020 beschlossen. An dieser Stelle herzlichen Dank an Mag. SCHICHO und Mag. ESCHIG für die jahrzehntelange, professionelle Führung der Landesstelle!



Gerald Zwitter,
Leiter



Andreas Michor,
Geschäftsführer



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

Niederösterreich

Aus bekannten Gründen konnten die von der Landesstelle Niederösterreich geplanten Veranstaltungen und Exkursionen im Jahr 2020 nicht stattfinden.

Nach Maßgabe der weiteren Pandemie-Entwicklung sieht unsere Landesstelle für das Jahr 2021 - voraussichtlich im zweiten Halbjahr - Exkursionen zur Baustelle des Semmering-Basistunnels sowie zum Donauhafen Krems vor.

Trotz der schwierigen gegenwärtigen Situation fielen für das Bundesland Niederösterreich wichtige politische Entscheidungen im Hinblick auf Verkehrsprojekte im Bahn- und Straßennetz.

Erwähnenswert ist in erster Linie der beschlossene ÖBB-Rahmenplan für die Periode 2021-2026 auf dem Eisenbahnsektor:

Neben einer Neubaustrecke Flughafen Wien - Bruck/Leitha, dem Ausbau der Nordbahn (Wien - Gänserndorf - Břeclav) sowie dem Ausbau des Marchegger Astes (Wien - Marchegg; Abschluss des zweigleisigen Ausbaus und Elektrifizierung bis 2030) sind umfangreiche Ausbauten auf der Franz-Josefs-Bahn (FJB; Wien - Gmünd NÖ) geplant. Dazu sind selektive zweigleisige Ausbauten zur Verbesserung der Betriebsqualität sowie eine Direktverbindung bzw. eine Neubaustrecke zwischen Horn und Eggenburg (FJB-Stammstrecke) vorgesehen.

Als langfristiges Projekt wurde auch der viergleisige Ausbau der Strecke Wien Meidling - Mödling beschlossen, was zu einer wesentlichen Entlastung eines schon heute stark ausgelasteten Südbahnabschnittes führen wird.

Auf dem niederösterreichischen Straßensektor liegt der Schwerpunkt der Vorhaben auf der Errichtung von Umfahrungsstraßen zur verkehrlichen Entlastung der Stadt- und Ortskerne:

Berichtenswert sind in diesem Zusammenhang beispielsweise die Umfahrungs-Projekte Zwölfaxing und Wiener Neustadt Ost. Ferner sollen das Bauvorhaben Umfahrunng Harmannsdorf-Tresdorf (Landesstraße B6) heuer gestartet sowie die in Bau befindliche Umfahrunng Wieselburg (B25) fertiggestellt werden.



Friedrich Zibuschka,
Leiter



Andreas Juhász,
Geschäftsführer

Oberösterreich

Die Landesstelle OÖ konnte noch im Jahr 2020 eine Veranstaltung in einer ganz besonderen Location abhalten: in der Tabakfabrik Linz.

Start up for future mobility

Unter diesem Titel veranstaltete die ÖVG-Landesstelle Oberösterreich eine Tagung in der Linzer Tabakfabrik. Die Tabakfabrik ist eine Plattform, die Räume und Werkzeuge für Startups zur Verfügung stellt und war daher als Tagungsort bestens geeignet. In seiner Keynote berichtete **Mario Herger** aus dem Silicon Valley über „Foresight Mindset, die Kunst und Wissenschaft seine Zukunft zu designen“. Durch extrem rasche disruptive Umwandlung der Mobilität in autonom fahrende shared e-mobility wird das Zeitalter des Maschinenbaus und seine herkömmliche Automobilindustrie durch das digitale Zeitalter und seine autonom fahrende E-Autos bis hin zu E-Fahrrädern abgelöst werden. Ein herkömmlicher PKW benötigt ca. 2000 bewegliche Teile, ein E-Auto nur mehr 17. Es ist klar, was das für die Industrie bedeutet. E-Ladestationen kosten nur ein Achtel eine Tankstelle. Eine immens steigende Echtzeit-Datenmenge ermöglicht das ständige Aktualisieren und Verbessern der Algorithmen der autonomen Fahrzeuge. Die besten Fahrzeuge erreichen bereits 18.000 km ohne Disengagement-Report. In fünf Jahren werden 64 % der Neuzulassungen autonome E-Fahrzeuge sein. In Kalifornien ist das bereits intensiv im Gange und eine Vielzahl an Firmen und Konzernen beteiligen sich daran. Seiner Meinung nach ist die europäische Automobilindustrie dabei fünf bis sieben Jahre hinterher, was etwa ein Drittel aller dortigen Arbeitsplätze gefährdet. Zehn Jahre nach einer Disruption existieren nur mehr 50 % der zehn vorherigen Leader-Unternehmen! Indirekte Auswirkungen auf Taxi- und LKW-Fahrer, Versicherungen, Stahlindustrie, Verkehrszeichen, Parkplätze usw. gar nicht zu erwähnen.

Harald Gehbauer von der FoMa Mobility GmbH, ein lokales Startup, berichtete über die Erfahrungen mit dem E-Scooter Verleih seiner Firma, die Teil der Huemer Gruppe ist. Shared E-Scooter stehen am Anfang der zukünftigen Verkehrswende, die nur als Gemeinschaftswerk zwischen der Politik, den Städten und Gemeinden und den einzelnen Kunden gelingen kann. Herzstück ist eine IoT-Plattform, die grundsätzlich auf alle Arten von E-Fahrzeugen erweitert werden kann, wobei Zusatz-



Albert Waldhör,
Leiter



Robert Riedl,
Geschäftsführer

nutzen beispielsweise durch in-Situ Luftgütemessungen oder Verkehrsstrommessungen gewonnen werden kann.

Florian Daniel von der Carployee GmbH stellte die App zur Bildung von Fahrgemeinschaften für Unternehmen und deren Mitarbeiter vor. 66 % der Arbeitnehmer benutzen den PKW für den Arbeitsweg und 90 % davon sitzen allein im Auto. Bei 150 Mio. Arbeitnehmern in der EU ergibt das 650.000 t CO₂. Gelänge es, den Nutzungsgrad eines PKW von 1,15 auf 1,33 zu steigern, wären auch Stauereignisse wesentlich vermindert und die Parkplatzsituation deutlich besser.

Wunder Mobility, das am schnellsten wachsende Mobility-Tech Unternehmen Europas, wurde durch **Iona Freise** vorgestellt. Nachdem die Urbanisierung bis 2050 71 %, d.h. 9,2 Mrd. Menschen erreicht haben wird sind neue Mobilitätskonzepte und neue Mobilitätsdienste erforderlich. Die Erfahrungen zeigen, dass Stadtplanern oft die Echtzeitdaten fehlen, um diese Konzepte zu beurteilen und umzusetzen. Wunder City bietet Tools dafür an. Versuchsfelder für die diversen Miet- und Sharing Modelle, Visualisierungen von Verkehrsbewegungen

und darauf aufbauende Incentives sind v.a. die Außenzonen der Städte, da die Innenstadt durch ÖV meist gut erschlossen ist.

Alexander Berger betonte in seinem Vortrag die Bedeutung der Sicherheit für das Wohlbefinden. Daher sollten präventiv mit Hilfe von geeigneten IT-Tools wie z.B. PRE-VERSE die optimalen organisatorischen Vorbereitungen für Krisenfälle, deren Prävention bzw. die Kommunikation im Eintrittsfall getroffen werden. Wenn es eintritt ist es bereits zu spät.

Dominik Rockenschaub stellt zum Abschluss die Catalysts GmbH vor, ein Start up, das auch in der Tabakfabrik begonnen hat, mittlerweile Mitglied der Cloudflight Company ist und digitale Dienstleistungen im Bereich Software Engineering, Emerging Technologies, Satellite Data Processing und Cloud Operations für unterschiedliche Mobilitätsanwendungen u.a. für Hyperloop entwickelt. Projekten wie Hyperloop mit einer extrem starken Vision gelang es von 2014 bis 2018 ausreichend Bewegung hinter sich zu versammeln um in den Zyklen der digitalen Innovationsreise zu überleben. Mittlerweile gibt es 30 Hyperloop-System Firmen, 600 m Teststrecke in Frankreich, die erste Transportkapsel wurde in der Slowakei gebaut und die Testfahrten stehen unmittelbar bevor. Das große Ziel besteht darin, eine Passengers App zu entwickeln, mit der der Kunde eine gesamte Reise mit unterschiedlichen Verkehrstransportmitteln von unterschiedlichen Anbietern buchen kann und automatisch informiert wird, falls eine der Transportmitteln Verspätung hat.



Abb.: Führungsgruppe beim ÖVG-Forum „Start up for future mobility“

Salzburg

Die ÖVG Landesstelle Salzburg hat im Jahr 2020 corona-bedingt keine Veranstaltungen in Präsenz organisieren können. Wir wollen jedoch, sobald dies wieder möglich ist, wiederum Experten für Fachvorträge für Veranstaltung der ÖVG-Landesstelle Salzburg gewinnen:

- So wäre etwa die **Vorstellung der Planungen für den ersten Abschnitt der RegionalStadtBahn in Salzburg** ein interessantes Thema für die ÖVG-Mitglieder.
- Ebenso sollen auch andere Infrastrukturthemen, wie etwa das Projekt der ÖBB-Hochleistungsstrecke im Salzburger Flachgau, sowie das Thema alternative Antriebssysteme im Straßenverkehr im Vordergrund stehen.



Stefan Pfisterer,
Geschäftsführer

Steiermark

Aufgrund der bereits im März 2020 ausgesprochenen Empfehlungen zur Reduzierung aller physischen Kontakte, wurden alle geplanten Vorträge zuerst für das 1. Halbjahr später zur Gänze für das Jahr 2020 abgesagt bzw. auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

Als einzige Veranstaltungen konnten - zeitgleich - noch der **Vortrag im Rahmen der „Donnerstagsreihe“ an der TUGraz** von Baudirektor DI. Mag. **Bertram Werle** mit dem Titel „Stadt- und Verkehrsentwicklung der wachsenden Stadt Graz“ und folgender Aussage:

„Das starke Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum in Graz seit dem Jahr 2000 hat zu einer überproportionalen Steigerung des Verkehrsaufkommens und den damit verbundenen Problemen für Bewohner und Umwelt geführt. Die Stadt Graz setzt seit Jahren in ihrer Verkehrspolitik auf die „Sanfte Mobilität“. In der aktuellen Mobilitätsstrategie der Stadt Graz findet diese Strategie seine Fortsetzung. Denn die Trendentwicklung einer weiteren Zunahme des Kfz-Verkehrs mit seinen negativen Auswirkungen auf das städtische Umfeld soll deutlich zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsformen verändert werden. Strategische Maßnahmen einer Rad-Offensive, ÖV-Offensive und Offensive zur Nahmobilität rücken dabei in den Fokus der Stadt- und Verkehrsplanung. Mit dem Ziel die Mobilität in ihrer Gesamtheit zu betrachten, tritt zudem die Verknüpfung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote verschiedener Verkehrsträger unter dem Begriff der Multimodalität in den Fokus der künftigen Stadt- und Verkehrsentwicklung der wachsenden Stadt Graz.“

Und das **ÖVG/UEEIV-Seminar „Systems Engineering - das Überwinden von Schnittstellen“** am 23.1.2020 in der ÖBB-Unternehmenszentrale in Wien abgehalten werden.

Systems Engineering ist eine geeignete Methodik Sub-optima einzelner Bereiche, die ein System-optimum 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.



Peter Veit,
Leiter



Kurt Fallast,
Geschäftsführer

Programm:

- **Franz HEIJNEN** „Grußworte“
- **Bernhard KNOLL** „Systems Engineering“
- **Dietmar ZIERL** „Systems Engineering - ein interdisziplinärer Ansatz“
- **H. BUSCHBACHER / S. NIEMAND / St. WALTER** „Der Weg zum Infrastrukturausbau“
- **Peter VEIT** „LCM - eine Anwendung des Systems Engineerings“
- **Walter ECKBAUER** „Investitionen in die Infrastruktur am Beispiel des Brenner Basistunnels“
- **Stefan MARSCHNIG** „Systemoptimierung über Trassenpreise“
- **Christof HERMANN** „Der Flottenmonitor - ein Praxisbeispiel zum Systems Engineering im ÖBB Konzern“
- **Judith ENGEL** „Abwicklung komplexer Bauprojekte, angewandtes Systems Engineering“
- **Matthias LEHMANN** „Optimierung Fahren und Bauen“
- Schlussworte von **Bernhard KNOLL** (UEEIV) & **Peter VEIT** (TU Graz & ÖVG)

Wir sind zuversichtlich, dass sich die Situation im 2. Halbjahr 2021 bessern wird und Präsenzveranstaltungen durchführbar werden. Aus diesem Grund plant die Landesstelle Steiermark 3 Veranstaltungen:

ÖVG Jahrestagung „Verkehr und Innovation“ am 2./3. September 2021 an der TU Graz und die

23. Internationale Tagung des Arbeitskreises Eisenbahntechnik /Fahrweg am 13./14. September 2021 zum Thema „Predictive Maintenance: Von Daten zu Taten“

Am Vortag dieser Tagung findet außerdem - ebenfalls an der TU Graz - das **Spezialseminar** zum Thema „Squats“ statt.

Wir hoffen alle auf Normalität und wünschen uns wieder spannende Gespräche „im internationalen Jahr der Eisenbahn“.

Tirol

Im Jahr 2020 durfte ich die Geschäftsführung der Landesstelle Tirol von meinem langjährigen Vorgänger Helmut LAMPRECHT übernehmen. Es fand eine geordnete Übergabe von Herrn LAMPRECHT im Frühjahr 2020 statt.

Leider hat die Corona-Krise, so wie bei vielen anderen Leitstellen wohl auch, massiv unsere geplanten Tätigkeiten beeinflusst bzw. konnten diese nicht umgesetzt werden.

Mit meinem Kollegen, dem Leiter der Landesstelle Tirol, Herrn Univ.-Prof. DI Dr. Markus MAILER, konnte ich mich trotzdem mehrere Male zu einem Austausch und zur Abstimmung von weiteren Maßnahmen treffen. Wir haben uns für 2021 folgendes vorgenommen:

- Verstärkung der Zusammenarbeit mit der ÖVG Landesstelle Vorarlberg. Planung von übergreifenden bzw. gemeinsamen Treffen.
- Besichtigung in Verbindung mit Vorträgen der SWARCO Traffic World in Wattens. Eine Abstimmung mit Herrn NEUMANN hat dazu bereits stattgefunden.
- Besichtigung in Verbindung einer Vorstellung der Sicherheitseinrichtungen im Arlberg Straßentunnel

Es ist uns ein Anliegen, dass wir in der Landesstelle Tirol die Mitgliederzahl erhöhen. Dafür wollen und werden wir uns auch einsetzen.

Wir hoffen, dass 2021 die geplanten Maßnahmen aufgrund der Pandemie möglich sind und freuen uns schon auf ein Wiedersehen mit unseren Kolleginnen und Kollegen.



Markus Mailer,
Leiter



Stefan Siegele,
Geschäftsführer

Vorarlberg

Die Landestelle Vorarlberg hat im Jahr 2020 keine eigenen Veranstaltungen abgehalten, auch wegen den Corona-bedingten Umständen. Das Berichtsjahr umfasst die Projekte, die von der Landesstelle begleitet, kommentiert und unterstützt wurden.

Personelle Veränderung

An die Stelle von Bernd Spratler tritt - nach Zustimmung der Generalversammlung im September - Michael Tagwerker. Tagwerker studierte Rechtswissenschaften und ist seit 1997 in der Wirtschaftskammer Vorarlberg tätig. Dort leitet er seit 2009 die Sparte Handel, die Sparte Transport und Verkehr sowie die verkehrspolitische Abteilung. Das Zusammenrücken des WKV-Verkehrsgebietes und der ÖVG stärkt beide Netzwerke und birgt auch einiges an Synergiepotenzial, das es nun zu nutzen gilt.

Ing. Bernd Spratler zieht sich auf eigenen Wunsch aus der Geschäftsführung zurück. Hubert Rhomberg bedankt sich für seinen jahrelangen Einsatz und wünscht ihm alles Gute für den Ruhestand.

Caruso Carsharing wächst weiter

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

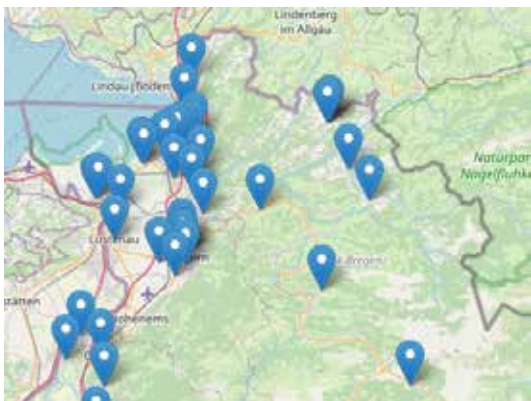


Abb.: Caruso Carsharing Verbreitung



Hubert Rhomberg,
Leiter



Bernd Spratler,
Geschäftsführer



Michael Tagwerker,
Geschäftsführer

S-Bahn-Projekt FL.A.CH: Krachend gescheitert

Es hätte die neue Verbindung für Grenzgänger werden sollen, doch nun muss das S-Bahn-Projekt FL-A-CH erst zur Seite gelegt werden. Die Bürger des Fürstentums Liechtenstein haben im August mit 62 Prozent Nein-Stimmen klar gegen das Projekt gestimmt.

Themen und Veranstaltungen im Jahr 2021:

Die ÖVG Vorarlberg ist bemüht sich bei Veranstaltungen, die unsere Themen berühren, einzubringen und die Entwicklung in diesen Bereichen zu beobachten und wo es möglich ist, voranzutreiben.

Neues Güterverkehrskonzept

Bis Ende 2021 will das Land Vorarlberg ein Maßnahmenprogramm zur Bewältigung der künftigen Herausforderungen im Güterverkehr erstellen. Die Ist-Situation wird festgehalten und eine Prognose für den Zeithorizont bis 2035/40 berücksichtigt. Bei der Ausarbeitung des Konzepts sollen auch die Verantwortlichen der Wirtschaft zu Wort kommen. Fachlich begleitet wird der Prozess von einer Bietergemeinschaft aus der Rapp Trans AG in Zürich sowie dem Institut für Produktionswirtschaft und Logistik an der Universität für Bodenkultur in Wien.

S18: Experten legen sich auf CP-Variante fest

Nach jahrelangen Untersuchungen teilte die Asfinag im November 2020 mit, dass man sich für die CP-Variante - eine Umfahrung von Lustenau - entschieden hat. Diese habe als einzige der beiden untersuchten Optionen die Chance auf rechtliche Genehmigungsfähigkeit, hieß es. Die Kosten wurden mit 1,3 bis 1,5 Mrd. Euro beziffert. Lustenau hat Mühe mit diesem Entscheid.

Infos dazu unter: <https://www.asfinag.at>

Pilotprojekt für Gästemobilität

Seit 2019 können Gäste mit einer gültigen Brandnertal, Bludenz, Klostertal Gästekarte ein umfangreiches Mobilitätsangebot in Anspruch nehmen. Alle Bus- und Zugverbindungen des Vorarlberger Verkehrsverbundes können ohne Aufpreis bereits ab der Anreise ab den Grenzhaltstellen in Tirol, Deutschland und der Schweiz genutzt werden. Es wird nun laut Christian Schützinger, Geschäftsführer von Vorarlberg Tourismus evaluiert, ob das Modell der freien Gästemobilität auf weitere Tourismusdestinationen in Vorarlberg ausgeweitet wird.

<https://www.vorarlberg-alpenregion.at>

Besuch der Innotrans

Aufgrund der anhaltend kritischen Situation um die Corona-Pandemie wurde die InnoTrans von September 2020 verschoben. Der neue Termin ist voraussichtlich der 20. - 23. September 2022. Hubert Rhomberg wird die internationale Leitmesse für Verkehrstechnik besuchen.

Mehr Infos dazu unter: <https://www.innotrans.de>

Wien

Auf Grund der Corona-Situation, deren Tragweite niemand abschätzen konnte, sind im Jahre 2020 alle geplanten Aktivitäten der Landesstelle Wien ausgefallen. Dies ist besonders bedauerlich, da es in Wien eine Vielzahl „spannender Projekte“ und Aktivitäten im Verkehrssektor gab. In Zusammenarbeit mit den ÖVG-Landesstellen Burgenland und Niederösterreich hätten sich ebenfalls die formalen Landesgrenzen überschreitende Themen angeboten. Sobald wieder Präsenz-Veranstaltungen möglich sind, plant die Geschäftsführung der Landesstelle Wien Veranstaltungen und Exkursionen, die auch den Großraum Ostregion einbeziehen werden.

Die ÖVG Bundesorganisation und die ÖVG-GmbH haben die „Corona-Lücke“ zu einer Anzahl hervorragender Digital-Veranstaltungen genutzt, bei denen auch Wien-spezifische Themen zur Sprache kamen. Daher hat die Landesstelle Wien kein eigenes Digital-Format geschaffen.

Verkehrsthemen Wien/Ostregion und Ausblick 2021

In Wien gab es durch den Ausgang der Landtags- und Gemeinderatswahlen 2020 einen politischen und persönlichen Wechsel im Verkehrsresort. Was wird fortgeführt, was wird geändert? Wie wird Maga Ulli Sima, Stadträtin für Innovation, Stadtplanung und Mobilität, die Themen Verkehrsberuhigung, Mobilität und Ruhender Verkehr weiterentwickeln?

Wien hat seit Jahren eine beeindruckende Entwicklung im Modal Split der Verkehrsmittel, es wird spannend, wie das Jahr 2020 den Modal-Split beeinflusste und ob es bleibende Verschiebungen geben wird. Die offensichtlich sehr beliebte Jahreskarte der Wiener Linien, die wohl auch den Modal Split beeinflusste, wird mit dem 1-2-3 Ticket koordiniert werden müssen.

Das Verkehrsgeschehen Wiens kann natürlich nicht isoliert gesehen werden, das Thema Ein- und Auspendler ist nach wie vor eines der Zentralthemen der Ostregion.

Im Schienenverkehr wird die U-Bahn mit U2 Verlängerung und U5 Bau weiter ausgebaut, es gibt Straßenbahnprojekte, die ins Umland Wien führen sollen und Diskussionen über einen S-Bahn Bau durchs Zentrum. Bei den ÖBB werden die Zulaufstrecken nach Wien weiter ausgebaut.



Rainer Wenty,
Leiter



Gerhard Gürtlich,
Geschäftsführer

Im Straßenverkehr wurde die Verkehrsleitzentrale der ASFINAG modernisiert, auf der anderen Seite gibt es auf der Südosttangente für einige Jahre Behinderungen wegen dringender Sanierungsarbeiten. Die Verlängerung der S1 und die Lobau Querung sind weiterhin Thema.

Wien als Güterverteilzentrum wird sowohl durch den Wiener Hafen als auch das Güterverteilzentrum Wien Süd geprägt, der Wiener Hafen ist auch gut durch das Jahr 2020 gekommen. Für das Jahr 2020 waren Investitionen von über sieben Millionen Euro vorgesehen. Im Terminal Wien Süd der ÖBB wurde die zweite Ausbaustufe Mitte 2020 begonnen. Die neuen Kapazitäten und die dadurch gewonnene Flexibilität bringen einen positiven Impuls für Wettbewerbsfähigkeit und sichern einen starken Wirtschaftsstandort.

Ein spannendes Thema ist die Entwicklung des Flugverkehrs und des Flughafens Wien, zurzeit kann wohl niemand voraussagen wie die Pandemie den Tourismus nach der Normalisierung kurz- und langfristig beeinflussen wird.

Soweit einige Verkehrsthemen des Großraum Wiens, die ÖVG plant für das Jahr 2021 Veranstaltungen und Exkursionen zu den angesprochenen Themen; sollte dies die Corona-Situation zulassen.

Junge ÖVG

Das letzte Jahr und Corona haben in vielen Branchen gezeigt, dass Planungssicherheit eine Grundlage darstellt. Aber die gibt es im Moment leider nicht. Auch uns, der Jungen ÖVG, hat die Pandemie daher einige Striche durch die Rechnung gemacht. Es konnte nicht alles so wie geplant umgesetzt werden. Dennoch haben wir, als motiviertes, neu aufgestelltes Team, uns nicht die Chance nehmen lassen, andere Formate zu testen, um unser geplantes Programm so gut wie möglich umsetzen zu können. Zudem haben einige Neuerungen dazu geführt, dass wir auf ein erfolgreiches Jahr 2020 zurückblicken können.

Auch wenn die Corona-Pandemie die Herausforderung Klimawandel im vergangenen Jahr ein wenig aus den Top-Schlagzeilen verdrängt hat, kann eine solche Krise gerade im Mobilitätsbereich als Chance genutzt werden. Darum haben wir als Junge ÖVG unsere Gedanken diesbezüglich Anfang 2020 auf Papier gebracht. „Die weltweit gefassten Maßnahmen aufgrund von der Corona-Krise und das dadurch veränderte Mobilitäts- und Konsumverhalten bieten genau jene Möglichkeit zur disruptiven Veränderung hin zu klimafreundlicher Mobilität, deren Notwendigkeit seit Jahren vorgebetet wird“. Trotz vielseitiger Herausforderungen, welche die Pandemie mit sich bringt, sollte nicht vernachlässigt werden, dass schon kleine Veränderungen im Mobilitätsverhalten (wie beispielsweise eingeschränkter Berufsverkehr aufgrund von Home-Office) bereits Teil der Antwort sein können. Im Detail können unsere Überlegungen in der zweiten Ausgabe der ÖZV von 2020 „Der Verkehrspolitischen Standpunkt“ nachgelesen werden.

Zwar konnten wir mit Monika Unterholzner (Wiener Lokalbahnen), Michaela Huber (ÖBB Personenverkehr AG) und Oliver Kraft (voestalpine, DB) auch im Jahr 2020 wieder hochkarätige Persönlichkeiten aus dem Verkehrswesen für unsere Stammtische+1 gewinnen, mussten jedoch teilweise auf das gemütliche Ambiente in der Gösser Bierklinik verzichten. Uns ist es aber auch im digitalen Rahmen gelungen eine vertraute Atmosphäre zu schaffen und spannende Gespräche bis in den späten Abend zu führen.

Im etwas gelockerten Corona-Sommer nutzten wir die Zeit, um unseren jährlichen Wissensaustausch (wenn auch reduziert auf einen Tag) in persona abhalten zu können. MitgliederInnen der Jungen ÖVG tagten im Niederösterreichischen Landhaus, um sich der Frage zu widmen, welche nachhaltigen Mobilitätslösungen es für ländliche Regionen geben kann. Die Ergebnisse dieser Diskussion wurden Niederösterreichs Mobilitätslandesrat Ludwig Schleritzko präsentiert. Der Landesrat betonte dabei die besonderen Herausforderungen, die man in Niederösterreich vorfindet. So müsse man, anders als in alpin geprägten Bundesländern, ein echtes Verkehrsnetz schaffen und könne sich nicht an Talschaften und ähnlichem orientieren. In der Diskussion wurde der Fokus auf den Ausbau der Infrastruktur für Rad- und Fußwege sowie Verkehrskonzepte für Öffi-Knotenpunkte gerückt. Der Ausbau von Mikro-ÖV Lösungen, wie sie mit dem ISTmobil in Korneuburg schon bestehen, wurde

ebenso angesprochen wie die Notwendigkeit einer aktiven Raumordnungspolitik oder die Möglichkeiten für neue Pendler-Förderungen. Wir sind dankbar darüber, das Thema Mobilität, welches uns junge Verkehrswissenschaftlerinnen so sehr beschäftigt, gemeinsam mit der Politik diskutiert haben zu können und freuen uns auch, dem Landesrat zahlreiche Ideen mitgegeben zu haben.

Ein weiterer Höhepunkt im Sommer war das Treffen zwischen der Jungen ÖVG und der österreichische Hub



Wissensaustausch in St. Pölten
Bildquelle: NLK/Pfeiffer



Florian Polterauer,
Leiter



Johannes Kehrer,
stv. Leiter



Matthias Landgraf
stv. Leiter



Florian Pototschnig
stv. Leiter



Barbara Laa,
stv. Leiterin



Nicol Pfersche,
stv. Leiterin



Niki Schmözl,
stv. Leiter



Martina Zeiner,
stv. Leiterin

von WiM (Women in Mobility). WiM engagiert sich für eine bessere Sichtbarkeit von Frauen in der Mobilitätsbranche. Sie sind europaweit vernetzt und bieten neben diversen Veranstaltungen und Konferenzen eine Plattform zum Austausch sowie Kooperation. Seit Anfang des Jahres gibt es auch einen WiM-Hub in Wien, der thematische Veranstaltungen organisiert die sich vorwiegend an Frauen richten. Wir tauschten uns über aktuelle Themen, Gender und Diversität in der Mobilitätsbranche aus und sprachen über mögliche gemeinsame Events. Wir freuen uns über die Kooperation, da es uns als Junge ÖVG ebenfalls ein großes Anliegen ist die Diversität in der Verkehrsbranche zu fördern.

Neben der neuen Kooperation mit WiM, ermöglicht es uns auch die ÖVG, unseren Tätigkeitsbereich zu erweitern. So konnten stellvertretende LeiterInnen der Jungen ÖVG bei zwei Veranstaltungen die Moderation übernehmen. Im September fand die jährliche Mitgliederversammlung der ÖVG in etwas abgewandelter und digitaler Form statt. Im Anschluss an die formellen Vereinsangelegenheiten, führten die ModeratorInnen unter anderem Interviews mit Landesstellenvertretern und leiteten durch die Preisverleihung des Peter-Faller-Preises für NachwuchsforscherInnen. Weiters bot uns die ÖVG ihre Bühne bei einer „ÖVG connect“-Veranstaltung („Ein Ticket für ganz Österreich - wie geht das?“) im Oktober. Unter dem Motto „Wir betrachten das Ticket unter der wissenschaftlichen Lupe“ wurden von den TeilnehmerInnen viele, durchaus auch kritische, Fragen an die Vortragenden gestellt und es entstand eine spannende Diskussion. Vielen Dank der ÖVG und den Mitwirkenden für die Unterstützung und das Sammeln von neuen Erfahrungen.



Abb.: Treffen mit WiM

Leider führte der erste Lockdown dazu, dass unser dritter Karrieretag, vorgesehen für den 19.3.2020, abgesagt werden musste. Wir hoffen, dass wir 2021 wieder eine große Anzahl an TeilnehmerInnen für das Angebot auf der Jobmesse, mit einer vielfältigen Auswahl an interessanten Unternehmen und Universitäten begeistern können.

Auch wenn das Jahr 2020 eine Herausforderung in vielerlei Hinsicht war, möchten wir uns bei all jenen bedanken, die uns bei der Organisation von diversen Veranstaltungen unterstützt und mitgewirkt haben. Danke allen, die in unterschiedlichsten Formaten zahlreichen Interessierten Rede und Antwort standen. Auf diesem Wege auch ein herzliches Dankeschön an alle MitgliederInnen der Jungen ÖVG sowie auch ein großes Dankeschön für Unterstützung der ÖVG sowie vieler weiterer Unternehmen, Universitäten und Gebietskörperschaften.

Trotz der, oben angesprochenen, fehlenden Planungssicherheit starten wir als Junge ÖVG voller Motivation und mit sprudelnden Ideen in das neue Jahr. Wir freuen uns auf weitere digitale (?) Stammtische+1 sowie diversen anderen Veranstaltungen in persona (?) und sind gespannt, was die Post-Corona-Zeit für uns bringt.

Veranstaltungen

Veranstaltungen 2020: Alles anders!

Mit dem Beginn des ersten Lockdowns wurden wir gezwungen, unsere festgefahrenen Wege zu verlassen und Lösungen für eine für alle Beteiligten neue Situation zu suchen. Für die Büroarbeit sowie die Abhaltung von Besprechungen bzw. Sitzungen konnten solche innerhalb kürzester Zeit gefunden werden. Bezüglich der Durchführung der geplanten Veranstaltungen war ein etwas größeres Umdenken notwendig, zumal sich die Rahmenbedingungen in kurzen Abständen änderten. Der erste Schritt war ein Verschieben in die zweite Jahreshälfte. Erst danach wurden digitale Formate als Ergänzung bzw. Ersatz konzipiert. Parallel dazu wurde Know-how für eine coronagerechte Durchführung von Präsenzveranstaltungen aufgebaut. Die erste rein digitale Veranstaltung (ÖVG-connect) fand noch vor dem Sommer statt. Bis Jahresende folgten dann noch drei hybride und sechs virtuelle. Mit den zwei „normalen“



Thomas Kratochvil,
Geschäftsführer ÖVG-GmbH

Veranstaltungen am Anfang des Jahres konnten 2020 knapp 1.000 TeilnehmerInnen begrüßt werden. Dank der Innovationskraft und des Engagements unserer GeneralsekretärInnen war es uns möglich, folgende Veranstaltungen durchzuführen:

Systems Engineering: Das Überwinden von Schnittstellen

23. Jänner, ÖBB-Unternehmenszentrale

Systems Engineering ist eine geeignete Methodik, um Suboptima einzelner Bereiche, die ein Systemoptimum konterkarieren, hintanzuhalten. Im Rahmen dieser Tagung, die bereits zum zweiten Mal in Kooperation mit dem Dachverband der Europäischer Eisenbahn-Ingenieur Verbände (UEEIV) durchgeführt wurde, erfolgte nach einer grundlegenden Einführung in die Thematik die Vorstellung von Beispielen erfolgreicher Systemoptimierungen an den Schnittstellen Marktnachfrage - Zielfahrplan - Netzentwicklung, Investition - Instandhaltung, Bauen unter Betrieb, Fahrzeug - Fahrweg - Trassenpreise und gewerkeübergreifende Maßnahmenplanung. Über 80 Teilnehmende konnte bei dieser Veranstaltung in den Räumlichkeiten der ÖBB-Unternehmenszentrale begrüßt werden.



Start up for future mobility: Von Scooter bis Hyperloop

12. Februar, Linzer Tabakfabrik

Viele kluge Köpfe in Österreich entwickeln derzeit Technologien, die entscheidend dazu beitragen, dass große Innovationen im Verkehr ermöglicht werden. Der Bogen spannt sich von der MitfahrApp über die Datenanalyse zur Unfallvermeidung bis zum Hyperloop. Die Landesstelle Oberösterreich hatte daher die Aufgabe übernommen, im Rahmen eines ÖVG-Forums ein paar dieser Entwicklerinnen und Entwickler exemplarisch vor den Vorhang zu holen, um auf dieses Potential aufmerksam zu machen und andere zu motivieren, ihre Ideen weiterzudenken bzw. umzusetzen. Dass diese Veranstaltung in der Linzer Tabakfabrik, einem der wichtigsten Innovations- und Startup-Zentren mit annähernd 100 angesiedelten Betrieben, stattfand, war kein Zufall. Bei dieser Gelegenheit konnten die gut 60 Teilnehmenden im Rahmen einer Führung die besondere Atmosphäre in diesem kreativen Umfeld kennen zu lernen. Eine detaillierte Zusammenfassung finden Sie im Bericht der Landesstelle Oberösterreich.



ÖVG-connect: Kritische Infrastrukturen in Zeiten von Corona: Wie hat COVID-19 unsere Mobilität beeinflusst?

23. Juni 2020, Online

Wie eingangs bereits erwähnt, haben wir aus der Not eine Tugend gemacht und neue Veranstaltungsformate entwickelt. Die erste Innovation war das ÖVG-connect. Eine ein bis zweistündige Diskussion zu einem aktuellen Thema, die ausschließlich online abgehalten wird. Den Anfang dieser Serie machten Andreas Matthä und Hartwig Hufnagl, die Einblicke in die coronabedingten Mobilitätsveränderungen in ihren Konzernen samt negativer und positiver Auswirkungen gaben. Alle Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, Fragen über den Chat zu stellen und somit die Diskussion etwas anzuhetzen. Rund 100 Teilnehmer waren live dabei und ein Vielfaches davon hat bereits die Möglichkeit genutzt, die Veranstaltung auf unserem Youtube-Kanal anzusehen.



18. Wiener Eisenbahnkolloquium:
ÖPNV - Wachstum und
Leistungsgrenzen
30. September - 01. Oktober 2020,
Technisches Museum Wienn

Das Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien veranstaltete bereits zum 18. Mal und erstmals gemeinsam mit der ÖVG und Eurailpress diese traditionsreiche Tagung. Bestärkt durch die aktuelle Klimadebatte befindet sich der Öffentliche Verkehr, insbesondere der Personennahverkehr in einem ungeahnten Aufwind. Das damit im Zusammenhang stehende Wachstum erzeugt umfassend zu bearbeitende Aufgabenstellungen für Betreiber, Industrie und Politik. Quantität und Qualität des Angebots im ÖPNV stehen im Mittelpunkt der kurz-, mittel- und langfristig zu ergreifenden Maßnahmen, die eine nachhaltige Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs hin zum ÖPNV ermöglichen und bewirken sollen. Das Programm für das 18. Wiener Eisenbahnkolloquium gab einen Überblick darüber, wie durch intelligentes Zusammenwirken der Gestaltung von Infrastrukturen, Fahrzeugen und digitalen Anwendungsformen rasch und fahrgastgerecht der bisher erreichte Erfolg im ÖPNV nicht nur erhalten sondern weiter verbessert werden kann. Dank umfangreicher technischer Vorbereitungen konnten knapp 100 Personen vor Ort und über 70 online die Vorträge verfolgen, die wiederum teilweise per Videokonferenz stattfanden. Das 18. Wiener Eisenbahnkolloquium war somit unsere erste „hybride Veranstaltung“.





Jahrestagung: Mobilität ohne Grenzen - Grenzenlose Mobilität?

13. Oktober 2020, Eisenstadt/online

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. 2020 war das Burgenland an der Reihe und wir waren mit unserem mobilen Studio zu Gast in der Wirtschaftskammer in Eisenstadt. Als Einleitung durchleuchtete ein Vertreter der Wissenschaftlichen Leitung, welche Entwicklungen die bei der Jahrestagung im Jahr 2011 im Burgenland vorstellten Projekte in den vergangenen neun Jahren genommen hatten. Danach referierten namhafte Vertreter aus Wissenschaft und Wirtschaft unter anderem zu den Themenbereichen Förderungen und Innovationen, wie die Verwendung von Drohnen- und Daten als Basis für die Entwicklung von Verkehrsprojekten. Abschließen wurden regionale Mobilitätsprojekte vorgestellt. Über 60 Mitglieder und Freunde der ÖVG waren bei dieser rein virtuellen Jahrestagung dabei. Auch wenn mittlerweile alles gut funktioniert, so freuen sich alle auf ein Wiedersehen von Angesicht zu Angesicht in Graz 2021.

Lessons Learned: Wie verändert COVID-19 unsere Mobilität?

19. Oktober 2020, Wien/hybrid

Seit Freitag dem 13. März 2020 hat sich unser gewohntes Leben in Österreich und Europa nachhaltig verändert: Wir waren gezwungen unsere Arbeitsweisen, unsere Freizeitaktivitäten und unsere Mobilität aufgrund der COVID-19-Pandemie anders zu gestalten. In einer unerwarteten Geschwindigkeit mussten wir uns damit abfinden, nicht mehr in gewohnter Weise physisch mobil zu sein, sondern uns vor allem virtuell zu bewegen. Diese Veränderung unserer Bewegungsmuster im Personen- und Güterverkehr hat Auswirkungen auf das vorhandene Mobilitätsangebot und den Ansprüchen an den Raum, in dem wir uns fortbewegen und aufhalten. Gemeinsam mit Expertinnen und Experten unterschiedlichster Disziplinen haben wir diese Entwicklungen und Herausforderungen für die Personen- und Gütermobilität unter Berücksichtigung dieser Krise diskutiert. Gut 50 Personen nahmen entweder vor Ort in einem Wiener Kino oder im Homeoffice vor dem Monitor an dieser zweiten hybriden Veranstaltung teil.



Lichtwellenleitersensorik im Eisenbahnwesen

21. Oktober 2020, Wien/hybrid

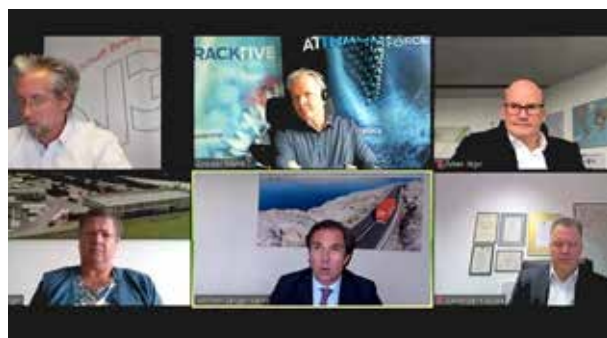
Den Standort und die Vollständigkeit von Zügen bestimmen, Steinschläge und Hangrutschungen erkennen, Kurzschlüsse im Oberleitungsnetz lokalisieren und die Temperatur von Energiekabel messen, das alles mit einem Sensortyp. Das klingt unglaublich, ist aber mit einem Lichtwellenleiter als Sensor möglich. Diese Sensortechnik findet immer mehr Anwendung im Eisenbahnbereich. Hat sie das Potential das Eisenbahnwesen zu revolutionieren oder bleibt sie auf Nischenanwendungen beschränkt? Experten aus Deutschland und Österreich präsentierten den Stand der Technik und Wissenschaft und geben Einblick in eine allgemein noch wenig bekannte Technologie. Knapp 60 Teilnehmende nahmen entweder im bereits erprobten Kinosaal oder vor dem Bildschirm Platz, um diesen neuen Erkenntnissen zu folgen und mit den Experten in einen Dialog zu treten.



Masterplan Güterverkehr

3. November 2020, online

Der Güterverkehr in Europa steht in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen. Es war daher ein wichtiges Anliegen der ÖVG, sich diesem Thema in Form einer Veranstaltung zu widmen, bei der eine ausgewogene Mischung aus verkehrspolitischen und -wissenschaftlichen aber auch praxisorientierten Vorträgen und Diskussionsrunden gelang. Die Direktorin der DG Move, Elisabeth WERNER, konnte per Video zugeschaltet werden und somit auch den Europäischen Standpunkt darstellen. Knapp 70 Teilnehmende waren an diesem Tag online dabei.



Wasserstoff auf Schiene

23. November 2020, online

Der Klimawandel und die damit in Zusammenhang stehende Suche nach alternativen, emissionsfreien Energieträgern sind zurzeit aus der Mobilitätsbranche nicht wegzudenken. Für den Bereich des Schienenverkehrs sind wasserstoffbetriebene Triebfahrzeuge eine bereits erprobte Alternative. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurden zum einen die technischen Möglichkeiten dargestellt und bereits umgesetzte Projekte von internationalen Experten vorgestellt. Sogar eine Liveschaltung nach Vancouver klappte trotz der Zeitverschiebung dank der Unterstützung der Kanadischen Botschaft. Heimische Vertreter von Verkehrsunternehmen, Industrie, Forschung und Verwaltung diskutierten im Anschluss, inwieweit diese Erkenntnisse auch in Österreich Anwendung finden können. Über 100 Personen verfolgten online diesen spannenden Nachmittag.



Verkehrswende findet „Stadt“: Lösungen durch Alternative Antriebssysteme

10. Dezember 2020, online

Bevölkerungswachstum, unverändertes Mobilitätsbedürfnis und eine (umwelt-)politisch gewünschte bzw. notwendige Verlagerung auf den Öffentlichen Verkehr verlangen nach einer Verkehrswende im urbanen Raum. Nachdem sich die ÖVG in den letzten Jahren in diesem Zusammenhang mit der Verkehrsplanung und -infrastruktur beschäftigt hat, wurden im Rahmen dieser Veranstaltung der Einfluss von Alternativen Antriebsarten dargestellt. Dazu referierten und diskutierten Vertreter von Verkehrsunternehmen, Industrie und Wissenschaft und verglichen verschiedene Systeme und Antriebsarten hinsichtlich ihrer Relevanz für den Klimaschutz. Mehr als 70 Branchenvertreter und -interessenten wurden an diesem Tag mit Informationen versorgt, die als Entscheidungsgrundlage für situationsangepasste Lösungen dienen können.

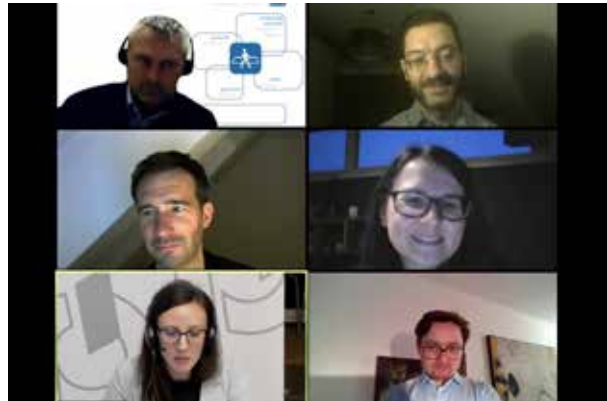
ÖVG-connect: Ein Ticket für ganz Österreich - wie geht das?

10. Dezember 2020, online

Seit einiger Zeit ist das 1-2-3 Ticket wieder in aller Munde und viele wollen wissen, woran es bisher gescheitert ist, in Österreich alle öffentlichen Verkehrsmittel einfach und unkompliziert zu nutzen. Ab 2021 soll es nun ein Ticket geben, mit dem man die Leistungen aller Verkehrsverbände in Anspruch nehmen kann. Wir daher im Rahmen dieses zweiten ÖVG-connects den Expertinnen und Experten aus Wissenschaft, Verwaltung, Politik und Wirtschaft am virtuellen Podium daher folgende Fragen: Wie soll das gehen? Gibt es ausreichend Ressourcen? Wie sieht die Finanzierung aus? Zirka 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer verfolgten diese heiße Diskussion bis zum Schluss und nutzten die Chancen, jede Menge Fragen zu stellen.

Detaillierte Nachberichte und mehr Fotos finden Sie auf der ÖVG-Homepage unter:

www.oevg.at/veranstaltungen/nachlese



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

Die Berichte zu den Veranstaltungen entstanden unter Verwendung von Texten von Dr. Karl-Johann Hartig, Prof. Norbert Ostermann, Prof. Peter Veit, Ing. Mag. Albert Waldhör und DI Klaus Leithner.

Arbeitskreise

Eisenbahntechnik (Fahrweg)

Das Jahr 2020 war durch die Corona-Pandemie beeinflusst wodurch nur zwei Arbeitskreissitzungen abgehalten wurden: Eine noch vor dem ersten Lock Down am 4.3.2020 und eine virtuell am 1.12.2020. Die für 5. Mai und 9. Oktober 2020 geplanten Sitzungen wurden wegen der Corona-Pandemie abgesagt. Weiters wurde in einem durch Mitglieder des Arbeitskreises gebildetem Organisationskomitees die internationale Fahrwegtagung im September 2021 in Graz intensiv vorbereitet und in den AK Sitzungen über den Stand berichtet.

Die Arbeitskreissitzungen wurden zu folgenden Themen abgehalten:

04.03.2020 in der ÖBB Infrastruktur , Praterstern: Vortrag DI Dr. techn. Rudolf Schilder, Entwicklungen bei der Anwendung von Georadar und seine heutigen Möglichkeiten der Anwendung in der Eisenbahntechnik, und em. Univ. Prof. DI Dr. techn. Klaus Rießberger: Versuchsstrecke Rahmenschwellen Paternion - Erfahrungen seit 1999.

Personelle Änderung: Herr Dr. Baudisch hat aus gesundheitlichen Gründen die Protokollführung der Sitzungen zurückgelegt, zu seinem Nachfolger wurde einstimmig Herr Ing. Rainer Wenty gewählt.

01.12.2020 Sitzung wurde virtuell über Zoom abgehalten: Ing. Mag.(FH) Andreas MATTHÄ, Vorsitzender des Vorstandes der ÖBB-Holding AG, Präsident der ÖVG zum Thema: „Bahnbrechende Technologien für die Zukunft, was braucht die Bahn?“

DI Dr. techn. Ivan VIDOVIC, voestalpine Railway Systems GmbH zum Thema: Faseroptische Sensorik im Zustandsmonitoring und Anlagenmanagement der Eisenbahninfrastruktur“

DI Dr. techn. Michael FELLINGER BSc., Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft/Technische Universität Graz: „Nachhaltiges Anlagenmanagement für Weichen - Von Messdatenanalysen zu Verhaltens- und Instandhaltungsprognosen“



Franz Bauer,
Leiter



Gérard Presle,
stv. Leiter

Personelle Änderung: Herr Vorstandsdirektor DI Bauer legt auf Grund seiner extremen Arbeitsbelastung die Leitung des Arbeitskreises zurück. Die Nachfolge wird den Satzungen entsprechend vom Vorstand geregelt, der Stellvertreter Dr. PRESLE wird den Arbeitskreis bis zur Bestellung eines neuen Leiters führen.

Die Teilnahme an den Sitzungen war trotz Coronabeschränkungen mit jeweils um die 40 Teilnehmer ausgezeichnet.

e-mobility

Abgehaltene Sitzungen:

19.06.2020 20. Arbeitskreis Sitzung, ÖBB-Infrastruktur

09.10.2020 21. Arbeitskreis Sitzung, virtuell

Aktivitäten 2020

In den Arbeitskreissitzungen wurden im Jahr 2020 Vorträge u.a. zu diesen Themen präsentiert und diskutiert: Perspektiven und Möglichkeiten zukünftiger Mobilität - Roadmap Mobilität 2050

- Konversionsmöglichkeiten für die österreichische Kfz-Industrie
- Vorstellung des FFG Forschungsprojektes „Change - Mobilitätswende in den Köpfen - Transitionsprozesse nutzerorientiert managen lernen!“

Zielsetzungen des Arbeitskreises 2020:

- Ausrichtung des AK auf die strategische Perspektive der E-Mobilität:
- Rolle der E-Mobilität im Rahmen eines zukünftigen Verkehrssystems
- Beiträge der E-Mobilität zur Erreichung ökologischer, sozialer und verkehrlicher Ziele

Unter einer strategischen Perspektive soll aufgezeigt werden, wie E-Mobilität im Rahmen eines zukünftigen Verkehrssystems aussehen kann und welche Beiträge zur Erreichung ökologischer, sozialer und verkehrlicher Ziele sie dabei leistet. Ausgehend von den maßgeblichen Innovationsachsen „Ökologisierung“, „Automatisierung“ und „Integration“ wurden drei mögliche Szenarien identifiziert, in die sich die Mobilität der Zukunft entwickeln könnte, „Good old Industry reloaded“, „Silicon Valley“ und „Save the world“. Gemessen am Zielbild 2050 mit klaren quantifizierten Vorgaben hat sich das dritte Szenario als das zukunftsfähigste erwiesen. Zum gegenwärtigen Stand liegt eine Roadmap 2050 (Autor: Walter Slupetzky) zum Umbau des Personenverkehrssystems vor. Als nächstes werden im Arbeitskreis die Schritte zur Realisierung der Roadmap abgestimmt und in Angriff genommen.



Harald Frey,
Leiter



Walter Slupetzky,
stv. Leiter

Geplante Veranstaltungen 2021

Im Lauf des Frühjahrs 2021 erfolgt die Fertigstellung der Roadmap 2020-2050 die im Rahmen der Veranstaltung „Mobilität gestalten - Roadmap zum Umbau des Verkehrssystems“ gemeinsam mit dem Prozess zur Erstellung des bundesweiten Mobilitätsmasterplanes und den bisherigen Erkenntnissen aus dem Sachstandsbericht Mobilität des Umweltbundesamtes vorgestellt und diskutiert wird. Die Veranstaltung soll als Präsenzveranstaltung entweder im Spätfrühjahr oder im Herbst 2021 stattfinden.

Intermodaler Transport

SCHWERPUNKT 2020 - ARBEITSGRUPPE PROGNOSEN UND BEWERTUNGSVERFAHREN

Das Jahr 2020 war auch für den AK Intermodaler Transport eine Herausforderung. Nachdem 2019 ein erster Austausch in für die Branche interessanten und spannenden Themen begonnen hatte, wurde dieser Dialog im Pandemiejahr 2020 leider ziemlich jäh unterbrochen. Dennoch konnte der Arbeitskreis mit einem Thema aus dem Bereich Prognosen einen interessanten neuen Aspekt aufgreifen.

Grundausrichtung des Arbeitskreises FOKUS des Arbeitskreises:

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:** Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs (KV) verbessern, innovative Kooperationsmodelle entwickeln, Umsetzung einer „industriellen Produktionsform“ im Kombinierten Verkehr vorantreiben.
- **DENKANSATZ:** Weiterentwicklung des bestehenden Intermodal-Systems, die Nutzung von Skaleneffekten, die Weiterentwicklung von kooperativen Modellen in der Industrie, die Implementierung neuer Technologien zur Verbesserung insbesondere der Datennetze sowie die Weiterentwicklung der verwendeten Hardware (Waggon, Ladeeinheit, Terminal etc.) für mehr Kompatibilität und Effizienz im System. Wesentlich dabei ist immer die Systemkompatibilität, um die Planungs- und Investitionssicherheit im bestehenden System zu gewährleisten
- **ZIELGRUPPE:** Aktive Akteure bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, Operateuren, Terminals und Spediteuren

Die Grundkonzeption des Arbeitskreises ist es, Praxis und Theorie gleichermaßen einzubinden. Der Arbeitskreis soll eine Brücke zwischen theoretischen Überlegungen und Arbeiten auf dem Gebiet intermodalen Transports und den Erfahrungen bzw. den Bedürfnissen der Praxis zum Austausch in beide Richtungen bilden. Auch der rege Erfahrungsaustausch mit wichtigen Ak-



Erich Possegger
Leiter



Marko Koren
stv. Leiter



Martin Posset
stv. Leiter

teuren 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.

Definierte Ziele für 2020

Für 2020 sollte das neu eingeführte Arbeits-Format fortgesetzt werden, da es von den TeilnehmerInnen als sehr nützlich eingestuft wurde. Mit einer gestrafften Arbeitsweise und einer weiteren Gruppendurchmischung sollte eine noch effizientere Diskussion erreicht werden. Für 2020 war wieder ein Zyklus mit mindestens drei

Arbeitskreissitzungen zu den beiden 2019 begonnenen Themen geplant, welche alle im thinkport VIENNA abgehalten werden sollten, um auch hier die Vernetzung zu nutzen.

Inhaltlich sollte auf einstimmigen Wunsch der Teilnehmer die beiden in 2019 gemeinsam festgelegten Themen gemäß den definierten Zielsetzungen weiter vertieft bearbeitet werden. Es war auch geplant, eine Vernetzung mit dem AK Rai I & Road Traffic Management durchzuführen.

Aufgrund der aktuellen Pandemiesituation musste dieser Plan leider komplett verworfen werden. Dennoch konnte mit der Arbeitsgruppe „Prognosen und Bewertungsverfahren“ zumindest ein Highlight umgesetzt werden.

ARBEITSSCHWERPUNKTE DES ARBEITSKREISES DES JAHRES 2020

Infrastruktur-Tower:

Seitens der Akteure im Markt wird angemahnt, das gerade aufgrund der Komplexität des Systems Bahn und auch des Systems Intermodal es für MarktteilnehmerInnen unter Umständen oft sehr schwierig sein kann, zeitgerechte, gezielte und auch aussagekräftige Statusinformationen aus dem System zu erhalten. Diese sind aber eminent wichtig, um logistische Prozesse steuern zu können, Informationen an KundInnen 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 SystemteilnehmerInnen und vor allem für die KundInnen 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.

Dieses Thema hat in der aktuellen Krisensituation noch mehr an Bedeutung erlangt. Während der Pandemie hat das System Bahn und damit auch der Kombinierte Verkehr gezeigt, dass speziell dieses System in der Lage war, selbst in Zeiten größter Einschränkungen in Bezug auf Reisen und Transport ein hohes Maß an Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Zudem wurde von vielen MarktteilnehmerInnen festgestellt, dass die Qualität im Güterverkehr auf der Schiene in der Pandemiezeit sehr gut war; Berichte von BranchenvertreterInnen sprechen von 80% und mehr Pünktlichkeit im Güterverkehr gegenüber dem „normalen“ Niveau von 60% und darunter in Vorkrisenzeiten. Wie Gespräche mit BranchenvertreterInnen auch zeigen, ist man skeptisch, dass diese Entwicklung nachhaltig ist und fordert daher auch weiterhin, dass gerade die Themen Information und Digitalisierung weiter vorangetrieben werden.

Imageverbesserung des Systems Kombierter Verkehr:

Das System Kombierter 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 NutzerInnen 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 KundInnenbedürfnisse 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 FahrerInnenhematik (es mangelt zunehmend an Personal) fordern auch diesen Verkehrsträger heraus.

In der Arbeitsgruppe soll nun diskutiert werden, wie eine Imageverbesserung des Gesamtsystems Intermodal

dalverkehr 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 NutzerInnenkreis vorgestellt und mit diesem diskutiert werden (z.B. bei einer ÖVG-Veranstaltung oder vorbehaltlich der Zustimmung der Vereinigung Combinet bei einer der nächsten Combinet-Veranstaltungen).

Auch hier hat die Pandemie die Bedeutung des Themas nur noch verstärkt. Wie bereits geschildert, hat der Schienengüterverkehr in der Krisenzeit auch in der Wahrnehmung der verladenen KundInnen eine sehr gute Performance - insbesondere was die Versorgungssicherheit anbetrifft - abgeliefert. Nur leider war die Branche nicht in der Lage, diese positive Botschaft allgemein bekannt zu machen. Zudem besteht nun die Herausforderung, die durchaus positiven Entwicklungen in weiterer Folge auch in eine weitere Verlagerung von verkehren auf die Schiene umzumünzen.

ARBEITSGRUPPE PROGNOSEN UND BEWERTUNGSVERFAHREN

Online-Veranstaltung

In den letzten Jahren befasste sich die ehem. Arbeitsgruppe Logistik mit der wissenschaftlichen Aufbereitung von Bewertungsmethoden zur Erfassung der Effekte die von Infrastrukturinvestitionen ausgehen. Ein wichtiges und letztlich auch für die Praxis relevantes Thema ist dabei natürlich auch die Prognose von Verkehrsströmen. Und hier stellen derart außergewöhnliche Entwicklungen wie etwa die aktuelle Pandemiesituation eine ganz besondere Herausforderung für beide Seiten dar.

Die in diesen derart volatilen Märkten tätigen Unternehmen suchen händeringend nach Planungsgrundlagen, um zumindest irgendeine Basis für ihre Planung zu bekommen. Umgekehrt sind derart abrupte und vor

allem weltweit von verschiedensten, zeitlich versetzten und sich gegenseitig beeinflussenden Trends für die Prognose-Ersteller extrem fordernd.

Um nun den PraktikerInnen einen Einblick in diese Thematik zu geben, wurde am 30.06.2020 eine Online-Veranstaltung unter dem Titel „**Aktuelle Informationen zu den Forschungsergebnissen zum Prognoseprojekt des IHS in Zusammenarbeit mit der ÖBB-Infrastruktur AG**“ abgehalten.

Es wurde dabei die Entwicklung einer Konjunkturprognose für die Verkehrsleistungen im Güterverkehr und auch einige Prognoseergebnisse vorgestellt. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat gemeinsam mit dem Institut für Höhere Studien ein derartiges Prognosedashboard entwickelt, in dem aus aktuellem Anlass die COVID-19-Szenarien mit dargestellt sind.

Das Konzept und die Ergebnisse wurden von Hrn. Mag. Marko Koren von der ÖBB-Infrastruktur AG präsentiert. Zu Gast waren auch Hr. Dr. Sebastian Koch und Hr. Dr. Richard Sellner, beide vom Institut für Höhere Studien (IHS), die ihre Arbeit und Forschungsergebnisse vorstellten. Der Beitrag umfasste vier Teilbereiche:

1. Hintergrund zur IHS-Konjunkturprognose unter der Berücksichtigung der besonderen Umstände der Erstellung der IHS-Konjunkturprognose (Frühling) zur Zeit des Lockdowns:

- Neben dem herkömmlichen Ansatz, die Prognose über die Verwendungsseite zu erarbeiten (Haushaltskonsum, Staatskonsum, Investitionen, Außenhandel), wurde diesmal auch ein produktionsseitiger Ansatz (Entwicklung je Industrie) gewählt, um die getroffenen Maßnahmen gegen die weitere Ausweitung der Pandemie hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Folgen besser einschätzen zu können.
- Zudem ist ein hoher Grad an Annahmen über die wirtschaftlichen Folgen der Maßnahmen zu treffen, da jegliche Vergleichsmaßstäbe fehlen. Das liegt unter anderem auch daran, da der zeitliche Versatz zwischen dem Publikationszeitpunkt makroökonomischer Kennzahlen und dem Ist-Entwicklung der Volkswirtschaft besonders gravierend aufgrund des außerordentlich rasanten Einsetzens der Krise ist.
- Erschwerend für die Prognostik ist auch die sich täg-

lich verändernde Einschätzung über den Zustand der Weltwirtschaft, die Österreich als kleine offene Volkswirtschaft maßgeblich beeinflusst. Die Folge ist, dass die Prognose zum Zeitpunkt der Veröffentlichung bereits überholt war bzw. den derartigen Anschein hatte.

2. Entwicklung von COVID-19-Szenarien und darauf basierende Einschätzung über die Auswirkung auf die Schienengüterverkehre (auf dem ÖBB-Netz):

- Auf Basis der internationalen Rahmenbedingungen der IHS-Konjunkturprognose und anderen internationalen Prognosen wurde ein Quartalsverlauf für die Bruttowertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes für Österreich und seiner Nachbarländer abgeleitet.
- Die statistischen Zusammenhänge (Elastizitäten) von Bruttowertschöpfung und der Verkehrsleistung (nach Hauptkorridoren) auf dem österreichischen Schienennetz waren zu schätzen, was kein untypischer Arbeitsschritt bei volkswirtschaftlichen Analysen ist. Dennoch sind diese Schätzungen datenbasierend und realitätsnahe zu treffen.
- Daraus wurden die Schienengüterverkehrsleistungen in Gesamtbruttotonnenkilometern anhand der geschätzten Elastizitäten und den unterstellten Szenarien projiziert.

3. Vorstellung des Monitoring-Tools:

- Wesentliche makroökonomische Kerngrößen werden erst nach teilweiser erheblicher Verzögerung von mitunter 70 Tagen nach Monatsende veröffentlicht (BIP und seine Komponenten, Industrieproduktion, Handelsströme etc.), was die Fähigkeit zur Politikberatung insbesondere bei einer sich sehr schnell verändernder wirtschaftlichen Lage einschränkt („Politikberatung aus dem Rückspiegel“).
- Daher hat das IHS ein Monitoring-Tool, das eine wöchentliche Einschätzung der wirtschaftlichen Lage anhand ausgewählter Kenngrößen ermöglicht, entwickelt.
- Neben dem Stromverbrauch und Arbeitslosendaten werden auch die Daten über die Schienengüterverkehrsleistung der ÖBB-Infrastruktur AG dargestellt.
- Mit der Aktualisierung ist ein hoher Aufwand verbunden, die Aktualisierung ist aber sichergestellt.

- Das Monitoring-Tool steht seit Q2 2020 abrufbar unter <https://monitor.ihs.ac.at/> zur Verfügung

4. Analyse der Quelle-Zielverkehre intermodaler Schienengüterverkehren auf dem Netz der ÖBB:

- Vorgestellt wurde eine Matrix der Quelle-Zielverkehre im Jahr 2019.

Von den teilnehmenden Unternehmen wurde dieser Prognose-Ansatz als sehr interessant eingestuft. Die Unternehmen berichteten auch über den aktuellen Stand (Zeitpunkt Juni2020). Es wurde berichtet, dass der Schienengüterverkehr in der Krise eine durchaus sehr gute Performance verzeichnet hat und in einigen Regionen als eine der wenigen für Versorgungssicherheit sorgen konnte. Die Geschäftsentwicklung wird als sehr schwierig eingeschätzt, da längerfristige Prognosen derzeit fast unmöglich sind.

AUSBLICK UND WEITERE VORGEHENSWEISE 2021

Die beiden Themen Infrastruktur Tower und Imageverbesserung sollen für 2021 wieder aufgegriffen werden. Zu klären bleibt dazu noch das zu wählende Format, wobei derzeit davon ausgegangen werden muss, dass nur Online-Varianten möglich sein werden. Auch weitere Kooperationen wie etwa mit dem AK Rail & Road Traffic Management und dem Netzwerk Combinet sollen neu geprüft werden.

Für das Themenfeld Prognosen und Bewertungsverfahren soll ein Follow-Up zu dieser Veranstaltung durchgeführt werden, um die aktuelle Entwicklung zu beleuchten.

An einem Online-Format wird aktuell gearbeitet. So bekommen alle TeilnehmerInnen und Interessierten die Möglichkeit zu partizipieren und der AK umgekehrt ein möglichst breites Feedback zu den Aktivitäten und Inputs für die zugrunde liegenden Themen.

DANKSAGUNG

An dieser Stelle sei den Herren Marko Koren und den Kollegen des IHS für die Durchführung der Veranstaltung gedankt. Mein Dank gilt auch Martin Posset und Marko Koren für Ihre inhaltliche und organisatorische Unterstützung. Ein spezieller Dank auch an das Sekretariat der ÖVG für die stets professionelle Unterstützung bei der Kommunikation und Organisation.

Nachhaltige Infrastruktur

Aktivitäten 2020

Das für die Nachhaltigkeit entscheidende Thema des Paradigmenwechsels, mit dem im Jahr 2019 von der ÖVG durchgeführten Symposium wurde weiterbearbeitet und Dank der Mitarbeit der ReferentInnen konnte eine Buchfassung für den 3. Teil dieser Veranstaltungsreihe mit dem Titel „Wege zur Realisierung des Paradigmenwechsels im Verkehr - Strategien für die Umsetzung“ fertiggestellt und von der ÖVG (ISBN 978-3-200-07342-5) veröffentlicht werden.

Geplante Aktivitäten 2021

Bedingt durch die Einschränkungen durch COVID19 wurde die geplante Veranstaltung mit dem Thema „Was bedeutet nachhaltige Infrastruktur in Zeiten schnellen Wandels von Randbedingungen?“ auf das Jahr 2021 verschoben. Dabei soll - auch basierend auf den Ereignissen des vergangenen Jahres - unter anderem diskutiert werden, welche Widersprüche zwischen Infrastrukturen, Entscheidungsgrundlagen und raschen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Veränderungen entstehen können und was daraus gelernt werden kann.



Hermann Knoflacher,
Leiter



Harald Frey,
stv. Leiter

Nachrichtenverkehr

Das Jahr 2020 wird als Pandemiejahr als COVID-19 Jahr in die Geschichte eingehen. Durch die hohe Ansteckungsgefahr sind die Digitalisierungen und der Nachrichtenverkehr in den Mittelpunkt der Kommunikation gerückt. Ohne diese beiden Techniken fallen die wirtschaftlichen Verluste noch deutlich höher aus. Unsere Gesellschaft wird auf eine harte Probe gestellt. Das Virus hat der digitalen Transformation einen sehr großen Schub gegeben. Durch Bewegungsanalysen und Kontaktverfolgungen können Algorithmen den Regierenden und der Bevölkerung die Ausbreitungsgeschwindigkeiten von COVID-19 aufzeigen. Ohne diese Daten oder Beschlüsse steigen die Krankheitsfälle um vieles mehr. Twitter, ein Mikroblogging-Dienst, half dem EX-Präsidenten von den USA beim Regieren.

Der Personenverkehr wurde und wird durch die Ansteckungsgefahr stark beeinflusst. Durch den Rückgang bei der Nutzung des öffentlichen und privaten Personenverkehrs erfolgt eine Substitution durch die Nutzung des Nachrichtenverkehrs mit Homeschooling, Homeoffice, Internet-Shopping, Video- oder Telefonkonferenzen. Der private Personenverkehr kann durch die sozialen Medien und Telefongesprächen substituiert werden. Der Urlauberverkehr ist drastisch eingeschränkt. Grenzschließungen, Beschränkungen der Personenanzahl bei Treffen, Lockdowns Regeln und auch Angst vor dem Virus bestimmen weitgehend unseren Alltag. Unser Leben und die sozialen Bedingungen werden drastisch beeinflusst oder verändert. Der Paradigmenwechsel kann von jedem deutlich gespürt werden.

Die Arbeiten und Betrachtungen im AK, die 2020 pandemiebedingt nicht weiter gemeinsam vorangetrieben wurden, haben grundsätzlich zwei Vorgehensweisen.

1. Top-down ausgehend von den „Digitalen Neurowissenschaften“ das die Spiegelung zwischen den menschlichen Denkweisen und Emotionen gegenüber den digitalen Algorithmen und Simulationen einerseits und andererseits

2. Bottom-up von den Anwendungen her wie die „Digitale Schiene Österreich“ und die „Digitale Straße Österreich“. Bei diesen Anwendungen sind Zusammenfassungen der aktuellen Teilbetrachtungen im Vordergrund,



Norbert Hempel,
Leiter

damit umfassende und vollständige Systeme entstehen können.

Im Punkt 1 erfolgen mehr theoretische Ansätze und Überlegungen, da die Abbildungen des menschlichen Geistes und Könnens auf die digitalen Faktoren und Komponenten betrachtet werden.

Die Bedeutung des Nachrichtenverkehrs in anderen Arbeitskreisen und damit eine Erweiterung der ÖVG Schwerpunkte (Personen- oder Güterverkehr) wird unterstützt.

Der Nachrichtenverkehr ist in der ÖVG als Teil der Verkehrsinfrastruktur, des Verkehrswesen oder der Verkehrssektoren zu betrachten.

Beispiele dafür sind:

- ÖVG Arbeitskreis Nachhaltige Infrastruktur
CO2 Emission des Internets, Stromverbrauch der Streamingdienste, Elektroschrott
- ÖVG Arbeitskreis Verkehrsrecht
Ganz ohne Nachrichtenverkehr; ein Gebiet ist der Datenschutz

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Arbeitskreis Öffentlicher Personennahverkehr wurde 2017 wieder gestartet und hat sich zum Ziel gesetzt zum inhaltlichen Diskurs aktueller Themenstellungen des ÖPNV mit allen relevanten Stakeholders beizutragen.

Das Jahr 2020 war unbestritten ein ungewöhnliches und herausforderndes Jahr für alle. So auch für die Arbeit der ÖVG, wo doch die persönliche Interaktion im Rahmen von Fachveranstaltungen oder innerhalb von Arbeitskreisen ein wesentliches Asset darstellt.

Umso erfreulicher ist es, dass im Zuge der Aktivitäten des Arbeitskreises ÖPNV zwei Highlights im Jahr 2020 hervorgehoben werden können.

Zum einen wurde durch die Arbeitsgruppe rund um Marcel Weber und Michael Bobik und unter Mitwirkung von Edgar Fischmeister, Martin Huber, Helmut Lemmerer, Josef Michael Schopf, Andrea Stütz und Andreas Valenta ein umfangreiches Konsenspapier zum Thema **„Anforderungen von Pendlerinnen und Pendlern an den ÖPNV als Beitrag zum Klimaschutz“** erstellt.

Dieses beachtliche Dokument widmet sich der Frage, wie Zugangshemmnisse im ÖPNV identifiziert und abgebaut werden können.

An dieser Stelle ein ganz herzliches Dankeschön an alle Mitwirkenden in dieser Arbeitsgruppe für die intensive Arbeit und die wertvollen Beiträge, die letztendlich zu einem hervorragenden Ergebnis geführt haben!

Darüber hinaus durfte unser Arbeitskreis auch wieder aktiv an der Vorbereitung und Umsetzung des nunmehr **18. Wiener Eisenbahnkolloquiums** mitwirken. Unter dem Titel **„ÖPNV - Wachstum und Leistungsgrenzen“** konnte unter strengsten Corona Sicherheitsmaßnahmen eine erfolgreiche und sichere Tagung in Kooperation zwischen TU Wien und ÖVG unter der Leitung von Professor Norbert Ostermann durchgeführt werden. Unter anderem durften wir mit spannenden Gästen bei einer Podiumsdiskussion diskutieren, ob und wie die Digitalisierung die Leistungsgrenzen im ÖPNV beeinflussen kann.



Ruth Boyer,
Leiterin



Johannes Kehrer,
stv. Leiter

Für das **Jahr 2021** haben wir uns wieder ein spannendes Projekt vorgenommen, bei dem wir ein neues Format in unserem Arbeitskreis einführen wollen. Die **erste Pop-up Arbeitsgruppe der ÖVG** wird sich ab April dem Thema **„Betriebliche Mobilität - bewusst neu denken“** widmen.

Ein spannendes Projekt, bei dem sich Interessierte allen Facetten der betrieblichen Mobilität widmen wollen: von wissenschaftlicher Expertise bis zum Kennenlernen erfolgreich umgesetzter Lösungen in der Praxis, den Erwartungen der MitarbeiterInnen an Mobilitätskonzepte oder rechtlichen und steuerlichen Fragen sollen alle Themen diskutiert werden.

Der Austausch zwischen Unternehmen, Mobilitätsanbietern, Wissenschaftlern und den zuständigen öffentlichen Stellen soll bei der individuellen Umsetzung klimafreundlicher betrieblicher Mobilitätskonzepte in den Unternehmen unterstützen.

Wir freuen uns auf weiterhin reges Interesse am Arbeitskreis sowie über aktive Beteiligung in den Arbeitsgruppen.

RRTM - Rail and Road Traffic Management

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

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

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

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.

Das Jahr 2020 war neben den inhaltlichen Themenstellungen auch betreffend Abhaltung der laufenden Abstimmungen herausfordernd. Mitte des Jahres wurde eine Arbeitskreissitzung abgehalten, in welcher die Strategieentwicklung der ÖVG beleuchtet und tatkräftig mit Ideen aus dem AK unterstützt wurde. Die AK Meetings wurden als Onlinemeetings abgehalten was der Teilnehmeranzahl durchaus zuträglich war. Im letzten AK Meeting wurden 25 Teilnehmer gezählt, was nicht zuletzt auch an den interessanten Themen sowie hochkarätigen Vortragenden lag.



Christian Sagmeister,
Leiter

Die fünf Arbeitsgruppen

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

AG-Leiter: DI Dr. Christian Biester (Fa. Siemens Mobility Austria 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.

Da die Novellierung des Eisenbahngesetzes (EisbG), der Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV (Eisenbahnkreuzungsverordnung) bzw. EisbÜgV (Eisenbahnübergängeverordnung 2020)) und der Sekundärlegistik anstand, waren diese Themen natürlich für den Arbeitskreis 2020 vorrangig.

Die Notwendigkeit der Novellierung des EisbG ergab sich schon aufgrund der EU-Gesetzgebung, welche in

nationales Recht übergeführt werden musste. Die Novellierung der EisbKrV ergab sich aufgrund der doch erkannten Probleme der praktischen Umsetzung derselben.

Über den VBI war es Ziel die Novellierung im Sinne des System-Schiene zu unterstützen. Seitens der zuständigen Stellen konnten ausgewählte Empfehlungen übernommen werden.

Arbeitsgruppe 2: Weiterentwicklung von Leittechnik-Sicherungsanlagen für das Zielnetz 2025+

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 darauffolgenden 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. Es wurden im Berichtsjahr 2020 zu den wesentlichen Themenschwerpunkten vertiefende Sitzungen abgehalten.

Zu Thema Regionalbahnen wurden vier Sitzungen durchgeführt. Diese haben sich als sehr informativ herausgestellt, weil dabei auch die Sicht der lokalen Betreiber und alternativen Technologie-Lieferanten Gehör bekamen. Aber auch der Sicht der ÖBB wurde entsprechend Raum gegeben, sodass hier eine ganzheitliche Betrachtung möglich ist. Ebenso stellte sich das Thema 5G im Kontext von Sicherheit, Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit als sehr ergiebig dar. Dazu wurden einige Insights führender Firmen präsentiert und besprochen. Das Thema Tunnel ist, in seiner Spezialität, sehr oft unterschätzt. Die Arbeitsgruppe konnte viel zum Verbreiten der in diesem Bereich sichtbaren Themen beitragen. Die Zukunft der Zug-Steuerung ist ein Thema, welches alle betrifft. Dem entsprechend intensiv waren die Diskussionen dazu. Die Einsichten bezüglich europäischer Initiativen helfen, die Initiativen ins richtige Licht zu rücken und entsprechend zu verstehen.

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

AG-Leiter: Dipl.-Ing. Lukas Burgstaller (ASFINAG Maut Service GmbH).

Die Aktivitäten im Arbeitskreis RRTM fokussierten sich in 2020 auf begleitende Maßnahmen im Rahmen von koordiniertem Baustellenmanagement auf der A10 sowie der A23.

Im März 2020 startete die ASFINAG mit der umfassenden Sanierung der Hochstraße St. Marx, welche die verkehrsstärkste Strecke im österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetz darstellt. Knapp drei Kilometer der Tangente in Wien werden rundum erneuert. Von den Tragwerken, über die Stützen bis hin zur Entwässerung, der Beleuchtung und natürlich der Fahrbahnoberfläche wird alles generalüberholt. Zusätzlich werden auch alle Auf- und Abfahrten - insgesamt zehn - auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Neben der standardmäßigen Baustellenkoordination mit der Stadt Wien wurde im Themenbereich der vernetzten, digitalisierten Informationsservices für Kunden in der Mobilitätskette eine Analyse der aktuellen Baustelleninformation durchgeführt und Optimierungspotential (vor allem in den Vorankündigungen) erhoben und umgesetzt.

In Salzburg liegt der Fokus auf der verkehrsträgerübergreifenden Zusammenarbeit rund um die A10 Tauern Autobahn. Von Mitte 2022 bis zum Herbst 2024 werden auf der A10 Tauernautobahn im 14 Kilometer langen Abschnitt zwischen Golling und Werfen der Ofenauer und Hiefler sowie drei Tunnel der Tunnelkette Werfen generalsaniert. Dies bedingt die Sperre jeweils einer Tunnelröhre und somit Gegenverkehr in der verbleibenden Röhre mit Reduktion auf einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung.

Mit dem Projekt Multimodales Baustellenmanagement A10 (MuM A10) setzen die ASFINAG und die ÖBB Infrastruktur in Kooperation mit dem Land Salzburg und der Salzburger Verkehrsverbund GmbH gemeinsam Maßnahmen um, um die verkehrlichen Auswirkungen so gering wie möglich zu halten. Die Planungsphase startete im März 2020 um alle Angebote und Maßnahmen bis zum Start des Bauprojektes Mitte 2022 verfügbar zu haben. Nach einer Kapazitätsanalyse der A10 und einer Analyse potentieller Reisezeitverluste wurde das Poten-

zial der Verlagerung von IV auf ÖV erhoben. Darauf aufbauend startete das Projektteam mit der Ausarbeitung von einer Vielzahl an Maßnahmen um die Projektziele - Eine intermodale Wegekette bzw. ein Mobilitätssystem, das von den KundInnen angenommen wird und letztendlich dazu beiträgt, den Wirtschaftsverkehr aufrecht zu erhalten, verkehrs- und umweltpolitischen Ziele zu erreichen und die A10 von Personenverkehr zu entlasten - zu erreichen.

Arbeitsgruppe 4: Cargo Infrastruktur Informationsplattform

AG-Leiter: DI 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.

Mit 01.02.2020 konnte das in der Arbeitsgruppe definierte und von den Mitgliedern Asfinag, ÖBB Infrastruktur, Venz Logistik und AIT Austrian Institute of Technology erfolgreich im Förderprogramm „Logistikförderung“ der SCHIG eingereichte Forschungsprojekt „RRTM-C Rail Road Transportmanagement-Cargo“ gestartet werden. Ziel des Projektes ist die Erstellung eines geschlossenen Informationsflusses entlang der betrachteten multimodalen Transportkette eines täglichen Containerverkehrs zwischen Bludenz in Vorarlberg und dem Großraum Wien.

Damit sollen die bei den Projektpartnern vorhandenen und verwendeten Daten und Informationen zu den transportierten Containern bezüglich Status, Position und geplante Ankunftszeit beim Kunden miteinander verknüpft werden. Als Ziel soll mittels Abfrage nach Containernummer die laufend aktualisierte Ankunftszeit (ETA) und der Status des Containers dem betreffenden

Projektpartner als relevante Information zur Verfügung gestellt werden.

Bei der Planung der notwendigen Systemarchitektur, der Schnittstellen und der Informationsbereitstellung steht die Datensicherheit und der Datenschutz an erster Stelle, um die Datenhoheit der beteiligten Unternehmen sicherstellen zu können.

Mit diesem Projekt soll es künftig den beteiligten Partnern ermöglicht werden, rechtzeitig auf Abweichungen entlang der Transportkette reagieren zu können. Auch durch die Schaffung der Möglichkeit zur Voranmeldung von Containern, die sich im straßenseitigen Zulauf zum Terminal befinden, können die Prozesse in den Terminals optimiert werden und auch Leerfahrten vermieden werden, wenn es Abweichungen zum geplanten Ablauf der Transportkette kommt. Das Projekt läuft noch bis Ende Februar 2022.

Arbeitsgruppe 5: Autonomes Fahren.

AG-Leiter: DI Markus Racz (Siemens Mobility Austria GmbH)

Zu den Aufgabenstellungen wurden in den mehreren Arbeitsgruppenrunden Know-how Träger eingeladen, um über die Themen der Aufgabenstellung zu referieren. Darunter waren Vertreter von WiPark, dem Flughafen Wien, Herstellern von Ladesystemen, des Ministeriums und der Firma AVL aus dem Automotive Umfeld.

Aus diesen Referaten und darauffolgenden Gruppendiskussionen wurden Diskussionsergebnisse extrahiert, welche im Rahmen eines Arbeitsgruppenberichtes dargestellt wurden. Zu den Themen hoch automatisiertes Fahren in Park&Ride Anlagen konnte das Thema automatisches Laden sinnvoll verknüpft werden. Auch zu dem Thema rechtlichen Aspekte einer „widerspruchsfreien STVO“ und deren „EDV gerechte“ Aufarbeitung konnten Beiträge gefunden werden. Der Bericht enthält Handlungsempfehlungen an diverse Stakeholder in dem Umfeld des automatisierten Fahrens und der Legislative.

RRTM-Arbeitskreissitzungen im Jahr 2020

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 vorstellten. Ebenso sorgte in jedem Termin interessante Gastvorträge für angeregte Diskussionen und Vernetzung unter den Interessierten.

26. Februar - Videokonferenz der AG-Leiter

Diskussion der Arbeitskreisleiter zum Situation Covid19 und Umgang im Arbeitskreis

17. Juni bei der ÖBB-Infrastruktur AG

Gastvortrag „Hochgenau Positionierung und Anwendungsfälle“ (Manfred Stättner, ÖBB-Infrastruktur AG)

02. September bei der ÖBB-Infrastruktur AG

Gastvortrag „S2R II“ (Dr. Thomas Petraschek, ÖBB-Infrastruktur)

Workshop zur ÖVG Strategie

27. September - Videokonferenz

Gastvortrag „Psychologische Aspekte im RRTM“ Dr. Alexandra Millonig, AIT

Gastvortrag „Nebenbahnen“ Prof. (FH) Dipl.-Ing. Otfried Knoll, Fachhochschule St. Pölten

Schienefahrzeuge

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

Ziel des Arbeitskreises ist es, sich mit Herausforderungen des Schienenverkehrs im Allgemeinen und der Schienefahrzeuge 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 Schienefahrzeuge 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 Schienefahrzeuge bereit.

Die COVID-19 Pandemie hat auch den Arbeitskreis Schienefahrzeuge stark beeinflusst, da auch dieser Arbeitskreis insbesondere von den persönlichen Kontakten und Diskussionen im Rahmen der Arbeitskreissitzungen lebt.

Dementsprechend fand im letzten Jahr 2020 nur eine offizielle Arbeitskreissitzung statt.

Am 23. Jänner 2020 traf sich der Arbeitskreis Schienefahrzeuge in Linz bei Plasser&Theurer zum Schwerpunktthema Rad-Schiene.

Im ersten Impulsvortrag referierte Herr Roman Schmid, ÖBB Infra, zum Thema „Der Schienenverschleiß in der Fahrwegstandhaltung“. Der Vortrag umfasste u.a. einen Überblick, wann werden welche Maßnahmen am Gleis gesetzt, um technisch und wirtschaftlich das Op-



Martin Rosenberger
Leiter



Manfred Vohla
stv. Leiter

timum zu erreichen. Insbesondere plädiert Herr Schmid für ein gewerkeübergreifendes System-Denken und -Handeln in der Fahrwegstandhaltung und sieht in der Rad-Schiene Interaktion das Bindeglied zwischen Simulationen, Messkampagnen und der betrieblichen Praxis.

Der zweite Beitrag an diesem Tag von Klaus Six, Virtual Vehicle, informierte über das Phänomen Rollierschwingungen und zeigte Überlegungen zur Definition, sowie zur Entwicklung von möglichen Methoden zur Bewertung von Rollierschwingungen. Die Ergebnisse der Arbeiten an diesem Thema sollen die Auslegung von Radsätzen bzw. in Genehmigungsverfahren einfließen.

Anschließend führte Plasser&Theurer durch seine Werkshallen am Standort Linz Hafenstrasse.

Die beiden weiteren geplanten Sitzungen des Arbeitskreises Schienefahrzeuge am 14.05.2020 und am 15.10.2020 mussten Pandemie-bedingt abgesagt werden.

Erst Anfang des Jahres 2021 fand wieder eine Sitzung des Arbeitskreises Schienefahrzeuge, in Form eines Online-Meetings statt.

Die Arbeitsgruppe Lärm (AG 7 Strategien zur Lärmmin-
derung an Schienenfahrzeugen, Geräuschqualität im
Innenraum) konnte im Jahr 2020 zwei Sitzungen abhal-
ten. In der Sitzung am 09.01.2020 wurden die Themen
„Lärmsanierung der Güterwagen - Stand und Umrüst-
strategie der RCA“ und „Der neue Studienlehrgang Rol-
ling Stock (M.Sc.) an der FH Wien und Akustikinhalte“
diskutiert. Die insgesamt 13. Sitzung der Arbeitsgruppe
Lärm fand am 02.07.2020 bei RTA - Rail Tec Arsenal statt.
Themen dieses Treffens waren „Erschütterungen und
Sekundärer Luftschall bei Bauarbeiten an Eisenbahn-
anlagen“ sowie „Der Klima-Wind-Kanal mit seinen Mög-
lichkeiten hinsichtlich der Lärmthematik (z.B. Winterzu-
lassung von Bremssohlen)“. Umrahmt wurde die Sitzung
mit einer Führung durch die Versuchsanlage von RTA.

Weitere Informationen zum Arbeitskreis Schienenfahr-
zeuge und zur Arbeitsgruppe Lärm, zu den Aktivitäten
und zu den Sitzungsterminen sind auf der Homepage
der ÖVG unter Arbeitskreis Schienenfahrzeuge verfüg-
bar.

Verkehrsrecht

Im Jahre 2020 konnte der Arbeitskreis - hauptsächlich Covid bedingt - nur eine Sitzung abhalten. Diese befasste sich mit dem Eisenbahngesetz und den Auswirkungen der Umsetzung des so genannten „Vierten Eisenbahnpaketes“. Dieses Eisenbahnpaket stellt den vorläufigen Anschluss der EU-Eisenbahnreformen dar und seine Regelungen wurden in zwei Schritten ins österreichische Eisenbahngesetz transferiert. Die so genannte „politische Säule“ wurde bereits früher umgesetzt (v.a. Netzzugang und Regulierung). Die jüngste Novellierung betraf die Anpassung hinsichtlich der so genannten „technischen Säule“.

Durch diese Umsetzung wird in der europäischen Eisenbahnpolitik ein Paradigmenwechsel eingeleitet, nämlich, weg von den nationalen Genehmigungen und Zulassungen von Eisenbahnmaterialien hin zu einem europäischen Genehmigungs- und Zulassungsverfahren. Als zentraler „Player“ fungiert die Europäische Agentur für Eisenbahnen (ERA) mit Sitz in Valenciennes in Nordfrankreich, der durch dieses Eisenbahnpaket die notwendigen Kompetenzen übertragen wurden. Den Mitgliedstaaten wird dagegen eine höhere Kontrollfunktion zukommen.

Die Diskussion drehte sich hauptsächlich um die rechtlichen Auswirkungen in der österreichischen Eisenbahnpraxis.

Damit schließt sich der Kreis mit diesem Thema und ich möchte hier die Gelegenheit ergreifen, über meine Tätigkeit der Leitung dieses Arbeitskreises von 2017 bis 2020 kurz zu resümieren, da ich mit Eintritt in den Ruhestand mit Jahresbeginn 2021 den Vorsitz zurücklegte.

2017 behandelten wir schon das „Vierte Eisenbahnpaket“, als es gerade in Kraft getreten war, wobei wir eher über die europäischen Dimensionen diskutierten. Im Zusammenhang dazu möchte ich auch die Sitzung über die Entwicklung der Europäischen Luftfahrtsicherheitsagentur (EASA mit Sitz in Köln) erwähnen, in der wir Vergleiche mit der Eisenbahnagentur zogen. Mein Bestreben war immer, Verkehrsträgerübergreifendes zu präsentieren, sodass wir Themen wie „Unbundling“ - also, die rechtliche und organisatorische Trennung der Netze vom operativen Betrieb - in den Bereichen Energie, Telekommunikation und Verkehr (Eisenbahn) oder autonomes Fahren, hauptsächlich im Straßen- und Schienenverkehr, vergleichend erörterten. Aber auch



Klaus Gstettenbauer,
Leiter



Michael Luczensky,
Leiter



Karl-Johann Hartig,
Schriftführer

der öffentliche Verkehr wurde beleuchtet, in dem der Arbeitskreis mit jenem des ÖPNV eine gemeinsame Tagung abhielt. In dieser wurden v.a. die Auswirkungen der EU-Verordnung hinsichtlich öffentlicher Personenverkehrsdienstleistungen auf der Straße und der Schiene auf die Nahverkehrspraxis diskutiert. Weitere Themen, wie die Auswirkungen der EU-Datenschutzgrundverordnung auf die österreichische Unternehmenskultur am Beispiel der Wiener Linien und auch Rechtsdogmatisches, wie Standortsicherungsgesetz, BVerwG- Erkenntnisse zur Luftfahrt und den Straßenverkehr bereicherten diesen Arbeitskreis.

Abschließend möchte ich mich bei allen Vortragenden zu diesen Themen sehr herzlich für ihre Beiträge und bei der ÖVG für die Unterstützung in allen Bereichen bedanken und meinem Nachfolger, Herrn Mag. Michael Luczensky - Abteilungsleiter der Eisenbahnrechtsabteilung und Leiter der Gruppe „Eisenbahn“ im BMK alles Gute für seine Tätigkeit wünschen.

Zyklus Infrastruktur

Vortragszyklus Verkehrsinfrastruktur

Der seit mehr als 4 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.

Ins Jahr 2020 ist man zügig gestartet mit drei bereits vorweg terminlich fixierten Vortragsveranstaltungen, von denen zwei tatsächlich abgehalten werden konnten, während die dritte, welche sich mit der Digitalisierung innerhalb der ÖBB beschäftigt hätte, bereits den Corona - Maßnahmen zum Opfer fiel. Das übrige Jahr war nicht an eine Fortsetzung zu denken, unter anderem auch deshalb, weil die Vortragssäle bzw. Versammlungsräume der Wirtschaftskammer Wien am Praterstern, wo die Veranstaltungen regelmäßig räumlich stattfinden, insbesondere wegen der Abstandsregeln kapazitiv stark eingeschränkt wurden und für die statutarischen bzw. operativen Versammlungszwecke der Kammer bzw. ihrer Unterorganisationen (Fachverbände, Fachgruppen etc.) verfügbar sein mussten. Es wären dort im Sinne der Abstandsregeln lt. Corona - Verordnungen nicht die üblichen 50 - 70 Personen eines Auditoriums unterzubringen gewesen. Eine virtuelle Veranstaltung hätte den



Karl Frohner,
Moderator



Hagen Pleile,
Organisator

Mangel gehabt, dass die immer wesentliche Diskussion mit dem anwesenden Auditorium in der gewohnten Spontaneität, auch mit Rede und Gegenrede innerhalb der Zuhörerschaft, verloren gewesen wäre. Bei den beiden abgehaltenen Veranstaltungen wurden die folgenden Themen abgehandelt:

22. Jänner 2020 Hybride Betriebssysteme auf der Eisenbahn

Das Thema wurde in zwei Themenkreisen von drei Vortragenden behandelt:

Hybridbetrieb innerstädtisch und Überland

Mit dieser Problematik beschäftigte sich in umfassend sachkundiger Weise Herr **Reinhard Müller**, seinerzeit Angehöriger des Verkehrsministeriums, nun in Pension, aber auch weiter Mitglied des Arbeitskreises „Öffentlicher Verkehr“ in der ÖVG.

Für die Bestrebungen, insbesondere den Pendlerverkehr weg von der Straße und vorzüglich auf die Schiene zu bringen, ist nach allen einschlägigen Erfahrungen es besonders wichtig, schnelle und bequeme Verbindungen anzubieten. Das betrifft auch die Verknüpfung von innerstädtischen und Überland - Bahnverbindungen, wodurch das zeitraubende und lästige Umsteigen ver-

mieden werden kann. Aktuell und bei uns geläufig ist das Beispiel der Badner Bahn, die in Wien die Straßenbahn - Gleise benützt, als Überland - Strecke die lange Distanz überwindet und in Baden wieder den Charakter einer Straßenbahn aufweist. Ähnlich war das Beispiel der seinerzeitigen Pressburger Bahn, die in Wien als Straßenbahn nächst dem damaligen Stadttheater am Wienfluss begann, die bekannte Überlandstrecke bis Engerau (heute Petralka = Pressburg südlich der Donau) absolvierte und sodann als Straßenbahn über die Donau in das Zentrum von Pressburg fuhr. Mit der Grenzziehung 1919 im Zuge der Gründung der Tschechoslowakei wurde der Pressburger Abschnitt hinfällig und durch die Kriegszerstörungen im 2. Weltkrieg kam es in Wien zur Einbindung in die Aspangbahn. Es entstand eine reine Überlandbahn, die allerdings heute als Schnellbahnstrecke bis Wolfsthal betrieben wird und sehr gute Dienste leistet (unter anderem als Flughafen - Schnellbahn).

Herr Müller bringt im Vortrag eine wahre Fülle von Beispielen, wo Bahngarnituren innerstädtisch unter dortigen Bedingungen betrieben werden und auf Überlandstrecken als Fernbahnen fungieren, jedenfalls das Umsteigen dazwischen vermieden wird und damit dem Publikum die erwünschte Bequemlichkeit geboten wird. Eindrucksvoll sind dabei Beispiele aus den USA, wo etwa die 100 km lange Fernbahn zwischen Chicago und Milwaukee mit 170 km/h befahren wird und dieselben Bahngarnituren auf beiden Seiten ins innerstädtische Hochbahnnetz einfahren und wie dabei technische Probleme, etwa das nötige Wechseln von Gleichstrom auf Wechselstrom oder unterschiedliche Abstände zu den Bahnsteigkanten, gemeistert werden. Ähnliche Systeme des Bahnverkehrs funktionieren in Japan zwischen Tokio und Yokohama.

Besonders beschäftigt sich Herr Müller mit einem in Deutschland im Raum Karlsruhe nach und nach entstandenen System. Dort wurden einige von der Einstellung bedrohte Nebenbahnen in die Großstadt Karlsruhe eingeleitet, eine Schmalspurbahn (Albtalbahn) als Vollbahn umgebaut und die Sache war erfolgreich. Schließlich übernahm man die als Hardtbahn bekannte, aber Not leidende Strecke der Deutschen Bundesbahn und integrierte sie in dieses System samt einer besseren innerörtlichen Anbindung in den Siedlungen der Umgebung und dem direkten Übergang ins Straßenbahnnetz von Karlsruhe, was stromtechnisch durch Zweisystem

- Triebfahrzeuge inzwischen problemlos möglich ist. Es kam zu einer Passagierzunahme bis zum Zehnfachen der vorher unzulänglichen Zustände, was zur Erlangung der Wirtschaftlichkeit der betroffenen Strecken führte. Dieses Beispiel Karlsruhe ist vielfach als Muster solcher Lösungen in Fachkreisen bekannt geworden.

Ein überzeugendes Beispiel für seine Thesen brachte Herr Müller aus Athen und der dortigen Bahnverbindung zum neu erbauten Flughafen. Athen besitzt ein U - Bahnnetz mit 3 das Stadtgebiet radial durchquerenden Linien. Der neue Flughafen Eleftherios Venizelos im Osten der Stadt hat eine Bahnverbindung zum Staatsbahnnetz mit Personenverkehr in ausreichender Zugfolge. Die Staatsbahn führt aber nicht in die Großstadt Athen hinein, es muss also umgestiegen werden und die Benützung dieser Verbindung ist mäßig. Es wurde nun eine Streckenverbindung der die Stadt durchquerenden U Bahnlinie 3 mit den Staatsbahngleisen zum Flughafen hergestellt und die U - Bahn ist bis zum Flughafen durchgebunden. Diese neue Verbindung ist überfüllt und die weiter bestehende reine Staatsbahn - Verbindung nach wie vor wenig frequentiert. Ein überzeugender Beweis für die Akzeptanz eines richtigen Systems, das Bequemlichkeit und Schnelligkeit gewährleistet.

Mit erheblichem Engagement bringt nun Herr Müller einen Vorschlag, der eigentlich die Wiedererrichtung alter Zustände bedeutet. Er schlägt vor, die Westbahnstrecke in Hütteldorf direkt mit der U 4 zu verbinden und dasselbe in Heiligenstadt mit der Franz Josefs Bahn zu vollziehen, wie das bis 1924 der Fall war, als alle diese Strecken der damaligen Staatsbahn zugehörig waren. 1924 kam es zur Errichtung der Wiener Stadtbahn mit elektrischem Betrieb und die Netze wurden getrennt und technisch unterschiedlich weiter entwickelt bis in die heutige Ära der U - Bahn in Wien. Das Plädoyer für direkte Züge von Neulengbach über Hütteldorf und Karlsplatz weiter nach Heiligenstadt und Tulln mit exakten Fahrplanvorschlägen samt der Anbindung von Autobuslinien, vor allem in Hütteldorf und Klosterneuburg, bringt erhebliche Fahrzeit - Einsparungen bei innerstädtischen Zielen. Die technischen Probleme wären erheblich und all das ergab eine angeregte Diskussion.

Hybrid - Elektrobetrieb mit und ohne Oberleitung

Die ÖBB wickeln mehr als 90 % ihrer Traktionsleistung elektrisch ab, die restlichen Strecken werden per Diesel-

traktion betrieben, ebenso wie die Bedienung von Anschlussbahnen, Terminals mit Kranbetrieb und von Baustellen. Ein Teil, der nicht mit Oberleitung versehenen Strecken soll nun doch elektrifiziert werden, doch im Sinne der vollständigen Dekarbonisierung soll auch die Dieseltraktion auf den dann noch restlichen Strecken, die nicht ökonomisch mit Oberleitung ausgestattet werden können, ersetzt werden, ebenso wie die Bereiche, wo sich eine Oberleitung wegen des Verladegeschehens mit Kran oder Großstapler in praktischer Weise verbietet.

Herr Dipl. Ing. **Harald Tisch** von den ÖBB berichtet in seinem Referat von Erprobungen von dieselektrischen Triebfahrzeugen, die mit entsprechenden Batterien ausgestattet wurden und auch elektrisch über Stromabnehmer unter Oberleitung betrieben werden können. Solche Fahrzeuge wurden vor allem erprobt auf großen Anschlussbahnen mit Verladegeschehen per Großstapler oder Kran, beispielsweise in Großbetrieben der Holz verarbeitenden Industrie, in Anschlussbahnen mit großer Anfahrsstrecke und auch im intensiven Rangierbetrieb am Linzer Hauptbahnhof. Befindet sich das Triebfahrzeug unter Oberleitung, wird von dort der Fahrstrom bezogen, aber es werden auch die Batterien aufgeladen, die ihrerseits auf den Bereichen ohne Oberleitung den Betriebsstrom liefern. Wichtig war dabei zu erproben, ob solche Fahrzeuge nicht in der Praxis unter entsprechenden Extrembedingungen ihre Batterien entleeren und auf den Strecken ohne Oberleitung gleichsam „liegen“ bleiben. Alle diese Erprobungen verliefen zufrieden stellend und es gab viele praktische Hinweise für einen regulären Einsatz. In allen Fällen wurde auch die Bremsenergie zur Stromerzeugung verwertet.

Weiters wurde im gleichen Einsatzmodell ein Triebfahrzeug samt Stromabnehmer anstatt von Batterien mit Brennstoffzellen ausgerüstet und auch im Anschlussbahnbetrieb getestet. Unter Oberleitung fuhr das Triebfahrzeug konventionell elektrisch, ohne Oberleitung lieferte die Brennstoffzelle den Betriebsstrom. Den Wasserstoff für die Brennstoffzellen allerdings muss die ÖBB extern beschaffen, was vorläufig noch teuer ist. Insgesamt verliefen auch diese Tests recht zufrieden stellend. Schließlich gibt es noch die Kombination von Batterie- und Wasserstoffantrieb, ebenso mit Stromabnehmer. Letztendlich wurde auch ein Projekt erwähnt, das etwa für die Aspangbahn konzipiert wurde, nämlich

in Zusammenarbeit mit Alstom und Air Products für den Personenverkehr auf längeren Strecken Wasserstoff als Energieträger in Triebfahrzeugen zu verwenden. Die Zillertalbahn will, wie bekannt ist, auf Wasserstoffbetrieb umstellen, wobei die Tauernkraftwerke per Elektrolyse den Wasserstoff erzeugen werden.

Als zweiter Vortragender der ÖBB stellte Herr **Thomas Gerstenmayer** BSc. das Projekt „Cityjet eco“ vor. Dabei wird der zahlreich bei den ÖBB verwendete Triebwagenzug Desiro ML Cityjet zusätzlich mit Batterien ausgerüstet und kann nun sowohl unter Oberleitung, als auch ohne Oberleitung mit Strom aus den Batterien betrieben werden. Dieser Fahrzeugtyp wurde seit September 2019 intensiven Einsatztests unterzogen, insbesondere in Nieder- und Ober Österreich, teils auch in der Steiermark, die recht zufrieden stellend verliefen und im komplett fahrplanmäßigen Einsatz auch ihre Bewährung fanden. Auch längere Strecken kommen für dieses Fahrzeug in Frage, wenn zwischendurch Teilstrecken mit Oberleitung bestehen (z.B. St. Pölten - Horn mit den elektrifizierten Teilstrecken St. Pölten - Herzogenburg und Krems - Hadersdorf). Es gibt also Antworten auf die Herausforderungen der Dekarbonisierung seitens der ÖBB.

11. März 2020 Das Übertragungsnetz im Zieldreieck: 100 % Erneuerbare Energie, neues Marktdesign und Versorgungssicherheit

Es ist im Sinne des Klimawandels, aber auch der EU - Strategie und letztlich der nationalen politischen Vorhaben in Österreich notwendig, eine 100 % Versorgung mit erneuerbarer Energie anzustreben und zwar innerhalb recht ehrgeiziger Terminvorgaben. All das wird den Bedarf an elektrischem Strom drastisch steigern, wobei dabei die Erzeugung neben einer beschränkten Wasserkraft vor allem durch Windkraft und Photovoltaik erfolgen muss. Dadurch entsteht eine hohe Volatilität der Erzeugung, meist nicht konform mit dem Verbrauch und dazwischen ein hohes Erfordernis von Speicherkapazität. Es wird also viel mehr Strom hin und her geleitet werden müssen. Dazu kommt die Lage Österreichs inmitten Europas und die Notwendigkeit des Stromtransits zur Versorgung vor allem Südosteuropas, auch das mit steigenden Erfordernissen bei einem freien Stromhandel quer durch Europa.

Dieses komplexe und zukünftig ganz entscheidende Thema behandelte der Technische Vorstandsdirektor von Austrian Power Grid, Dipl. Ing. **Gerhard Christiner**, im gegenständlichen Vortrag. Austrian Power Grid ist eine 100 % Tochter der Verbundgesellschaft, besitzt großteils und betreibt komplett das Höchstspannungsnetz (380, 220 und 110 kV) für den überregionalen Stromtransport in unserem Land mit einer Länge von 6.970 System - km, verknüpft durch 64 Umspannwerke. Den Stromtransportkunden gegenüber ist die Austrian Power Grid zur absoluten Neutralität verpflichtet und steht auch in dieser Hinsicht unter der behördlichen Kontrolle von E - Control.

Die europäischen Verbundnetze wurden in der Vergangenheit nach nationalen Bedürfnissen ausgebaut. Jetzt aber in Zeiten des internationalen Stromhandels, divergierender Preise zwischen langfristig kontrahierten Strom - Lieferkontrakten und dem kurzfristigen „Spotmarkt“, der Volatilität von Wind- und Sonnenenergie ist es zunehmend schwierig, den jeweiligen Ausgleich zwischen Erzeugung und Verbrauch im Stromnetz herzustellen und damit die wichtige Aufgabe der Frequenzhaltung (50 Hz) im Netz zu bewerkstelligen. Verschiedentlich fehlen dazu die Netzkapazitäten, der Ausbau ist durch quälend lange Genehmigungsverfahren behindert und es muss die Frequenzhaltung auch durch das Zuschalten von Gas - Reservekraftwerken erreicht werden. Allein durch das Fehlen der 380 kV - Leitung Salzburg - Kaprun, deren lang verzögerter Bau nun begonnen hat, muss Austrian Power Grid aktuell 120 Mill. € im Jahr für Aushilfsenergie zur Frequenzhaltung aufwenden, die dem österreichischen Stromverbraucher über die Netztarife angelastet werden, was das allgemeine Publikum kaum weiß. Die beste und billigste Art der Frequenzhaltung ist der Einsatz von Pumpspeicher - Kraftwerken, wie wir sie haben in Kaprun, dem Maltatal, im Zillertal, Kaunertal und Montafon, allerdings muss die Pumpenergie zur Speicherung und die abgerufene Spitzenenergie zur Verwertung durch die Konsumenten durch leistungsfähige Leitungen transportiert werden, was nicht geht, wenn die nötigen leistungsstarken Verbindungen fehlen. Schließlich kann oft auch billige Überschussenergie aus dem Ausland nicht den Pumpspeicher - Kraftwerken zugeleitet werden, was versäumte wirtschaftliche Chancen bedeutet.

Innerösterreichisch sind thermische Kraftwerke im Verbrauchsschwerpunkt Ostösterreich stillgelegt worden, die westösterreichischen Wasserkraftwerke müssen darum mehr Strom nach Ostösterreich liefern. Der Stromtransit durch unser Land ist aber darüber hinaus eine Monsteraufgabe. Allein aus Deutschland kamen 2019 18.073 GWh Strom nach Österreich, 13.850 GWh davon gingen nach Südosteuropa weiter und 5.338 GWh blieben im Lande. Tschechien lieferte nach Österreich im selben Jahr 1.115 GWh, Italien bezog 1.821 GWh und die Schweiz 2.043 GWh. Das alles sind Jahressalden, dazwischen gibt es ein Auf und Ab an Liefer- und Bedarfs- spitzen. Das allgemeine Preisniveau für Strom ist je nach Land unterschiedlich, höher im Osten und niedriger im Westen Europas. Auch das erzeugt Lieferbeziehungen und beansprucht unser Verbundnetz, das zunehmend an Belastungsgrenzen gerät.

Wie steht es also um das österreichische Verbundnetz? Die fehlende 380 KV Salzburgleitung ist bereits als arge Schwachstelle erwähnt worden. Die Ost - Westachse entlang der Donau ist leistungsstark mit 380 KV ausgebaut (Bisamberg - Dürnrohr/ Tullnerfeld - Ernsthofen / Enns - St. Peter / Braunau und weiter nach Salzburg. In St. Peter befindet sich der Hauptanschluss nach Deutschland. Von Wien nach Osten verläuft eine starke 380 KV Leitung nach Ungarn (Bisamberg - Wien Südost - Győr) und von Dürnrohr eine 380 KV - Leitung über Znaim nach Tschechien. Eine weitere 380 KV Leitung ins Weinviertel zum neuen Umspannwerk Zaya ist im Bau, um den Windstrom aus dem Weinviertel abzuleiten, und hat eine Fortsetzung nach Tschechien auf 220 KV - Basis. Von Wien Südost verläuft die 380 KV Steiermark - Leitung zum Umspannwerk Kainachtal südlich von Graz mit Verbindung nach Slowenien und der Fortsetzung nach Obersielach an der Drau in Kärnten. Quer durch Kärnten nach Lienz verläuft eine 220 KV Leitung, die bei einer künftigen Erneuerung auf die 380 KV - Ebene verstärkt werden müsste. Lienz ist mit Kaprun per 380 KV - Leitung verbunden und von Lienz geht eine Leitung weiter nach Italien. Eine 380 KV - Leitung verbindet Kaprun mit dem Zillertal, von wo quer durch Tirol eine 220 KV - Leitung einer Verstärkung bedürfte bis zum Umspannwerk Westtirol. Von diesem Umspannwerk verlaufen 380 KV - Leitungen über das Außerfern nach Deutschland und nach Graubünden in der Schweiz bzw. über den Arlberg nach Bürs bei Bludenz. Ab dort bestehen mehrere Ver-

bindungen nach Deutschland und in die Schweiz. Neu gebaut und kapazitiv verdoppelt werden soll die inner-österreichische 220 KV - Verbindung Kaprun - Weissenbach bei Liezen und weiter nach Hesselberg bei Leoben zur besseren Versorgung der Obersteiermark, insbesondere falls die Hochöfen in Donawitz unter Verwendung von Wasserstoff betrieben werden sollen. Insgesamt sollen in das Verbundnetz 2,9 Mrd. € investiert werden.

Strom aus erneuerbarer Energie als Energieträger der Zukunft

Am gesamten Energieverbrauch Österreichs hat Strom gegenwärtig einen Anteil von 20 %, Erdöl liefert 32 % und Erdgas 17 %, Biomasse (Brennholz) 16 %, Fernwärme 7 % und Kohle 2 %. Elektrischer Strom wird zu 50 % aus Wasserkraft erzeugt, Wind und Photovoltaik liefern 16 % und immerhin noch 28 % werden thermisch erzeugt. Die erneuerbaren Energiequellen insgesamt liefern 72 % der Stromerzeugung und nach den aktuellen Plänen soll in Österreich im Jahr 2030 Strom zu 100 % aus erneuerbaren Quellen stammen. Bis dahin soll die Elektromobilität stark zunehmen und die Dekarbonisierung industrieller Prozesse (z. B. Betrieb der Hochöfen mit Wasserstoff anstatt Koks) vorgenommen werden, was den jährlichen Strombedarf von gegenwärtig 72 Mrd. KWh jedenfalls um etwa die Hälfte steigern wird.

Die gegenwärtig installierte Erzeugungskapazität bei Windkraft soll von 3 GW bis dahin auf 9 GW steigen, bei Photovoltaik von jetzt 1,4 GW auf 12 GW. Diese hochvolatilen Stromquellen werden Zeiten des krassen Überschusses an Strom, ebenso Zeiten des enormen Versorgungsmangels hervorrufen, was durch Speichermöglichkeiten ausgeglichen werden muss. Man muss künftig mit Stromüberschüssen aus Sonne und Wind von bis zu 150 GWh pro Tag rechnen, was dem Bedarf von 50.000 Haushalten entspricht, aber ebenso mit Mangelsituationen ähnlicher Größenordnung. Jahrzehntlang wurde der weitere Ausbau von Wasserkraftwerken in Österreich unterbunden. Wir haben große Pumpspeicher - Kraftwerke, wir könnten mehr haben, die wir jedenfalls brauchen. Die mit Abstand wirtschaftlichste Art der Stromspeicherung ist die Pumpspeicherung, wo Strom in Wasserkraft - Energie verwandelt wird, die sofort wieder als Strom bei Bedarf verfügbar ist. Die Umwandlung von Strom etwa in Wasserstoff oder Methan, welche nachher wieder zur Stromerzeugung verwendet

werden, vernichtet wertvolle Energie in der Größenordnung von einem Drittel. Man wird aber alle Formen der Speicherung brauchen. Dazwischen aber müssen diese Strommengen transportiert werden und das europaweit und in großen Mengen. Starke Stromleitungen sind die „**Enabler der Energiewende**“. Das wird vielfach nicht begriffen, vor allem von umweltbewegten Zeitgenossen. Die zentrale Lage von Österreich bringt dabei Chancen und Risiken. Der Ausbau der Hochspannungsleitungen in Österreich ist eine nationale Aufgabe und legt uns eine europäische Verantwortung auf, der wir gerecht werden müssen!

Publikationen

ÖZV - Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

ÖZV 1/2020

- Der Verkehrspolitische Standpunkt (W. Weigl)
- Die Einlösung von Privatbahnen bis zum 1. Jänner 1944 (G. H. Gürtlich)
- Meilensteine für Logistik und Supply Chain Management (F. Macher)
- Öffentlichen Verkehr als Gewinnbringer. Ein ungelöstes globales, urbanes und soziale Problem (H. Knoflacher)
- Logistik News (K. Frohner)
- Nachhaltige Infrastruktur im Verkehrswesen (N. Schmölz)
- Nachruf Georg-Michael Vavrosky



Gerhard H. Gürtlich,
Chefredakteur

ÖZV 2/2020

- Der Verkehrspolitische Standpunkt (F. Polterauer, J. Kehrer, F. Pototschnig, M. Landgraf, B. Laa, N. Pfersche, N. Schmölz, M. Zeiner)
- Zur Anbindung von Flughäfen an das Schienennetz (H. Adelsberger)
- Der Infrastruktur- und Wirtschaftsstandort Südösterreich (R. Steinegger)
- Apps for everyday routine planning in urban areas Case study: Austrian young people's usage patterns (J. C. Schilder, J. Stark)
- Wahrnehmung - Erkenntnis - Verantwortung Der Lange Weg von der Wissenschaft in die Praxis (H. Knoflacher, J. M. Schopf)
- Logistik News (K. Frohner)
- In Memoriam Hanspeter Stabenau

ÖZV 3-4/2020

- Der Einfluss von E-Scootern auf das Verkehrsgeschehen (E. Stich)
- Eine Flügelbahn der besonderen Art (R. Kriszt)
- „Military Mobility“ als Ziel, Verpflichtung und Projekt in der Europäischen Union (R. Sturmlechner, G. Zipfel)
- Automatisiertes Fahren in der Stadt (V. Baltzarek)
- Die Tauern- und Pyhrnachse als Teile eines künftigen „Alpen-Südost-Kernnetzkorridors“ (H. Adelsberger)
- Nutzung mobiler Geräte von Kindern und Jugendlichen beim Zufußgehen und die Auswirkungen auf das Querungsverhalten (K. Ruzsicska, J. Stark, T. Wiesmann)

Kuratorium

Das Kuratorium besteht aus dem Präsidium und den dreizehn Kuratoriumsmitgliedern.

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 - Kamingespräche

Im Jahr 2020 konnten leider keine Kamingespräche und UPDATE -Sitzungen aufgrund der Einschränkungen durch die COVID Pandemie abgehalten werden!

Das für 2020 geplante Kamingespräch mit Frau Bundesministerin Leonore Gewessler, BA, wird 2021 stattfinden.

Wechsel im Vorsitz des Kuratoriums

Nach 16 Jahren als gewählter Vorsitzender habe ich mich entschlossen, den Vorsitz in jüngere Hände zu übergeben.

Meine wichtigsten Ziele für das Kuratorium waren:

- die Verknüpfung von „Wissenschaft und Praxis“ im Rahmen des ÖVG Updates zu verstärken,
- den Kuratoriumsmitgliedern eine Gegenleistung für den hohen Mitgliedsbeitrag mit dem „ÖVG Kamingespräch“ zu bieten, ich hatte insgesamt 37 Kamingespräche mit hochrangigen Persönlichkeiten aus dem In- und Ausland und
- die Anzahl der Kuratoriumsmitglieder gezielt zu erhöhen - Erhöhung von 8 auf 13 Kuratoriumsmitglieder!



Heinz H. Butz,
Kuratoriumsvorsitzender



Johann Dumser, neuer
Kuratoriumsvorsitzender

Der Aufforderung zur Wahl des von mir vorgeschlagenen neuen Vorsitzenden Herrn Dumser/P&Th sind von 25 Stimmberechtigten 19 Mitglieder des Kuratoriums nachgekommen, es gab 18 Zustimmungen und 1 Enthaltung für Herrn Dumser!

In der Vorstandssitzung vom 26.11.2020 habe ich den Vorsitz im Kuratorium an Herrn Johann Dumser übergeben!

Ich möchte mich auf diesem Wege für die jahrelange gute Zusammenarbeit mit den Kuratoriumsmitgliedern und Ihre Unterstützung für die ÖVG bedanken.

Ich ersuche Sie diese auch Herrn Dumser als neuen Vorsitzenden des Kuratoriums zukommen zu lassen!

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



Porr
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		Franz Plasser Vermietung von Bahnbaumaschinen Gesellschaft
	Amberg Technologies ambergtechnologies.com		Frauscher Sensortechnik www.frauscher.com
	Arsenal Railway www.arsenalrace.at		Gebrüder Weiss www.gw-world.com
	austriatech www.austriatech.at		Getzner Werkstoffe www.getzner.com
	Austro Control www.austrocontrol.at		Gewerkschaft Vida www.vida.at
	Bategu www.bategu.at		Gmundner Fertigteile www.gmundner-ft.at
	boyer + boyer www.boyerundboyer.at		Goldschmidt-Thermit RAILSERVICE www.gt-railservice.com
	BBT SE www.bbt-se.com		Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb www.gkb.at
	www.carusocarsharing.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-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



PMC Media
www.pmcmedia.com



Linkbiz
www.linkin.biz



Rail Expert Consult
www.railexpertconsult.com



Linsinger Maschinenbau
www.linsinger.com



RDCS Informations-
technologie
www.rdcs.at



Linz AG
www.linzag.at

RDSG Rail



MEV
www.m-e-v.de



Retter Linien
www.retter-linien.at



Molinari
www.molinari-rail.com



Rhenus Logistics
www.rhenus.com



Neusiedler Seebahn
www.neusiedlerseebahn.at



Rhomberg Bau
www.rhomberg.com



NÖVOG
www.noevog.at



Robel Baumaschinen
www.robел.com



ÖAMTC
www.oeamtc.at



Roland Spedition
www.rolsped.com



ÖBB
www.oebb.at



Scheidt & Bachmann
www.scheidt-bachmann.de



Schienen Control
www.schienencontrol.gv.at



WESTbahn
www.westbahn.at



Schwihag
www.schwihag.com



WienCont
www.wiencont.com



SEKISUI Chemical
www.sekisui.de



Wiener Linien
www.wienerlinien.at



SOB Südostbahn
www.sob.ch



Wiener Lokalbahnen
www.wlb.at



SPL Powerlines Austria
powerlines-group.com



Stoik & Partner
www.stoik.at



Swietelsky
www.swietelsky.com



Technoma
www.technoma.at



Verkehrsverbund
Ost-Region
www.vor.at



viadonau
www.viadonau.org



voestalpine
www.voestalpine.com



Voith
www.voith.com



Weichenwerk Wörth
www.wwg.co.at

Mitgliederstatistik

Der Mitgliederstand von ca. 630 Mitgliedern konnte durch gezielte Aquisition und durch den guten Ruf der Gesellschaft als erfolgreicher Veranstalter gehalten werden.

Ehrenpräsidenten

em. o. Univ.-Prof. Dr. Peter FALLER
GD i.R. Dipl.-Ing. Peter KLUGAR

38 Ehrenmitglieder

Dr. Ludwig BADURA
Ing. Dkfm. Mag. Dr. Helmut BAUDISCH
Dr. Friedrich BEINHAUER
em. o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Dieter BÖKEMANN
Dipl.-Ing. Heinz H. BUTZ
Dir.-Rat Josef CZIRKOVITS
em. o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Edwin ENGEL
Dkfm. Günter FADERBAUER
Dr. Helmut FALSCHLEHNER
Dkfm. Dr. Karl FROHNER
NR a.D. Wilhelm HABERZETTL
GD-Stv. a.D. Dipl.-Ing. Helmut HAINITZ
Dr. Gustav HAMMERSCHMID
em. o. Univ.-Prof. Dr.-Ing. Gerhard HEIMERL
Komm.-Rat Prof. Dkfm. Karl JUST
Dr. Veronika KESSLER
Hofrat Dipl.-Ing. Sebastian KIENPOINTNER
o. Univ.-Prof. Dr. Sebastian KUMMER
Dipl.-Vw. Ingomar KUNZ
Dipl.-Vw. Dr. Helmut LAMPRECHT
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
em. o. Univ.-Prof. Dkfm. Dr. Reinbert SCHAUER
Hofrat Mag. Willibald SCHICHO
Dr. Klaus Michael SCHIERHACKL
Mag. Wolfgang SCHNAUDER
OR Mag. Wolfgang SCHNELLINGER
GD-Stv. a.D. Hofrat Mag. Dr. Otto SEIDELMANN
Dr. Hanspeter STABENAU
Komm.-Rat. Dr. Csaba SZÉKELY
Ing. Rainer WENTY
Dr. Herbert WIESINGER
Ing. August ZIERL
Dir.-Rat Werner ZYDEK

13 Kuratoriumsmitglieder
73 Unternehmensmitglieder
36 Fördernde Mitglieder
501 Ordentliche Mitglieder
2 Jungmitglieder

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

Führungsorgane

Präsidium

Präsident Andreas MATTHÄ
Vizepräsident Mag. Hartwig HUFNAGL
Vizepräsidentin Mag. Silvia ANGELO
Vizepräsidentin Prof. Dr. Barbara AURACHER-JÄGER
Vizepräsident Dr. Alexander BIACH
Vizepräsident Mag. Christian DOMANY
Vizepräsident DI Günter STEINBAUER
Wissenschaftl. Leiter Univ.-Prof. DI Dr. Norbert OSTERMANN
Schatzmeister - Mag. Karl-Eric PUMPER
Schriftführer - Dr. Andreas OBERHAUSER
Junge ÖVG - Florian POLTERAUER, MBA
Kuratoriumsvorsitzender - Johann DUMSER

Vorstand

A.o. Univ.-Prof. Mag. Dr. Günter EMBERGER
DI Judith ENGEL, MSc MBA
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin FELLENDORF
Univ.-Prof. Dr. Manfred GRONALT
Mag. Michaela HUBER
DI Peter KLUGAR
DI Dr. Johann PLUY
DI Dr. Ulrich PUZ, MBA
DI Martin RUSS
DI Oliver SCHMEROLD
DI Alexander WALCHER

Landesstellenleiter (Mitglied des Vorstandes)

Landesstelle Burgenland - DDI Arnold SCHWEIFER
Landesstelle Kärnten - DI Gerald ZWITTNIG
Landesstelle Niederösterreich - HR Univ.-Prof. DI Dr. Friedrich ZIBUSCHKA
Landesstelle Oberösterreich - Ing. Mag. Albert WALDHÖR
Landesstelle Salzburg - Mag. Stefan PFISTERER, MBL
Landesstelle Steiermark - o. Univ.-Prof. DI Dr. Peter VEIT
Landesstelle Tirol - Univ.-Prof. DI Dr. Markus MAILER
Landesstelle Vorarlberg - DI Hubert RHOMBERG
Landesstelle Wien - Ing. Rainer WENTY

Kuratorium

Kuratoriumsvorsitzender - Johann DUMSER
ASFINAG - Mag. Hartwig HUFNAGL
Bombardier - DI Christian DIEWALD
Industriellenvereinigung Wien - Mag. Monika SCHUH
ÖBB-Holding - DI Mark TOPAL-GÖKCELI
Plasser & Theurer - 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

Dr. Karl-Johann HARTIG, Generalsekretär
Mag. Gabriele LUTTER, Generalsekretärin
Prof. Mag. Dr. Gerhard H. GÜRTLICH, Generalsekretär-
Stellvertreter und Chefredakteur
DI Eva HACKL, Generalsekretärin-Stellvertreterin
DI Ulla THAMM, Generalsekretärin-Stellvertreterin

Geschäftsführer ÖVG-GmbH

Mag. Thomas KRATOCHVIL
DI Eva HACKL

Bericht der Rechnungsprüfung

Die Jahresabschlüsse des Vereins und der ÖVG-GmbH wurden von der Novacount Wirtschaftstreuhand-gesmbH erstellt. Die am 11. März 2021 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 20.486,42 Euro. Die ÖVG-GmbH schloss mit einem Jahresfehlbetrag nach Steuern von 8.358,45 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



Regina Mandic,
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 ideale 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.
 - h) Errichtung und Betreiben einer Betriebsgesellschaft
 - i) Zusammenarbeit mit und Steuerung der Betriebsgesellschaft zur Verfolgung der Vereinszwecke
 - j) die Tätigkeiten und Forschungen der Mitglieder und MitarbeiterInnen der ÖVG beruhen dabei auf ethischen Grundsätzen
- (2) Die finanziellen Mittel zur Zweckerreichung werden aufgebracht durch
- a) Mitgliedsbeiträge;
 - b) Erträge der Betriebsgesellschaft
 - c) Subventionen;
 - d) freiwillige Spenden und öffentliche Förderungsbeiträge;
 - e) 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 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 Arten von Veranstaltungen können ganz oder teilweise mittels Videokonferenz abgehalten werden.
- (6) 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 Eintritt 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);
 - a) die Wahl der LandesstellenleiterInnen und -geschäftsführerInnen; jeweils für eine Funktionsperiode von drei Jahren, Wiederwahl ist zulässig.
 - c) die Wahl von zwei RechnungsprüferInnen;
 - d) die Entgegennahme des Jahresberichtes über die Tätigkeit der Gesellschaft;
 - e) die Entgegennahme des Berichtes der RechnungsprüferInnen;

- f) die Genehmigung der Einnahmen- und Ausgabenrechnung samt Vermögensübersicht für das abgelaufene Geschäftsjahr und die Entlastung des Vorstandes;
 - g) 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);
 - h) die Genehmigungen von Richtlinien und Rahmenbedingungen für allfällige Projektabwicklungen durch die Betriebsgesellschaft;
 - i) die Genehmigung des Jahresvoranschlages;
 - j) die Festsetzung der Mitgliedsbeiträge;
 - k) die Änderung der Satzungen;
 - l) die Auflösung der Gesellschaft.
- (3) Die Mitgliederversammlung ist vom Präsidenten/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) Die Mitgliederversammlung kann ganz oder teilweise mittels Videokonferenz abgehalten werden.
 - (6) 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.
 - (7) Den Vorsitz in der Mitgliederversammlung führt der/die PräsidentIn oder einer/eine der VizepräsidentInnen (bei Verhinderung des/der PräsidentIn).
 - (8) Jede ordnungsgemäß einberufene Mitgliederversammlung ist ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder beschlussfähig.

- (9) 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 Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des/der Vorsitzenden.
- (10) 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) Dem Vorstand obliegt die Ernennung von EhrenpräsidentInnen und Ehrenmitgliedern.
- (6) Der Vorstand entscheidet weiters über den Ausschluss von Mitgliedern, die Erstellung des Voranschlages und der Ein-

nahmen- und Ausgabenrechnung samt Vermögensübersicht sowie die Einberufung von Mitgliederversammlungen.

- (7) Dem Vorstand obliegt die Information der Mitgliederversammlung über die Tätigkeit, Entwicklung und finanzielle Lage der ÖVG-GmbH
- (8) Jede ordnungsgemäß einberufene Sitzung des Vorstandes ist beschlussfähig, wenn mindestens fünf Vorstandsmitglieder anwesend sind. Der Vorstand fasst seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Für einen Beschluss sind mindestens 5 Ja-Stimmen erforderlich. Umlaufbeschlüsse sind zulässig.
- (9) 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.
- (10) Die Vorstandssitzungen können ganz oder teilweise mittels Videokonferenz abgehalten werden.
- (11) 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, den/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.
- (6) Das Präsidium kann ganz oder teilweise mittels Videokonferenz abgehalten werden.

§ 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 zweimal jährlich statt.
- (4) Die Sitzungen des Kuratoriums können ganz oder teilweise mittels Videokonferenz abgehalten werden.
- (5) Das Kuratorium entscheidet mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit 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. Die Jury für die Auswahl der Preisträger wird von der Wissenschaftlichen Leitung bestellt. Der Jury hat jedenfalls ein Mitglied der Jungen ÖVG anzugehören. Die Mitglieder der Wissenschaftlichen Leitung selbst sowie weitere Mitglieder unabhängiger Universitäten bzw. Organisationen können der Jury angehören.

§ 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;

weilers

- 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) Geldangelegenheiten werden mittels Online-Banking abgewickelt. Aufträge werden von einer/einem MitarbeiterIn des ÖVG-Büros vorbereitet und durch einen Zeichnungsberechtigten freigegeben, wobei

folgende Personen zeichnungsberechtigt sind: PräsidentIn, VizepräsidentIn, Vorsitzende(r) des Kuratoriums, SchatzmeisterIn, GeneralsekretärInnen und GeneralsekretärIn-StellvertreterIn.

- (4) Übersteigt eine finanzielle Disposition den Betrag von € 5000,- sind jedenfalls zwei Unterschriften erforderlich. Zeichnungsberechtigt sind in diesem Fall 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 Stimmengleichheit 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.