



# 2021

**JAHRESBERICHT**





PERFORMANCE  
ON TRACK®

Innovative Systemlösungen  
für moderne Bahnnetze

voestalpine Railway Systems ist der weltweit führende Anbieter von Systemlösungen im Bereich Bahninfrastruktur und bietet hochqualitative Produkte, Logistik und Dienstleistungen für Schienen-, Weichen-, Signal- und Überwachungsanwendungen. Die über Stahl hinausgehende vollintegrierte Werkstoffkompetenz und industrielle Wertschöpfungskette ermöglichen es voestalpine, die wechselseitigen Abhängigkeiten der Gleiskomponenten zu verstehen und mit diesem Wissen die Lebenszykluskosten des Systems zu optimieren. Durch intelligente digitale Lösungen schaffen wir die Basis für modernes Fahrwegmanagement im Sinn unseres Markenversprechens: „Performance on Track®“.

Jahresbericht 2021

**Medieninhaber und Herausgeber**

Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft  
Kolingasse 13  
1090 Wien

Telefon +43-(0)1-5879727  
Mail [office@oevg.at](mailto:office@oevg.at)  
[www.oevg.at](http://www.oevg.at)

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

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	Publikationen .....	83
Generalsekretariat.....	9	Kuratorium .....	85
Wissenschaftliche Leitung .....	13	Unsere Mitglieder .....	87
Rechnungsabschluss 2020 .....	17	Kuratoriumsmitglieder .....	87
Landesstellen.....	19	Unternehmensmitglieder .....	88
Burgenland .....	19	Mitgliederstatistik.....	91
Kärnten .....	21	Führungsorgane .....	93
Niederösterreich.....	25	Bericht der Rechnungsprüfung.....	94
Oberösterreich .....	27	Satzungen .....	96
Salzburg .....	29		
Steiermark .....	33		
Tirol .....	37		
Vorarlberg.....	39		
Wien .....	43		
Junge ÖVG .....	45		
Veranstaltungen .....	48		
Arbeitskreise .....	57		
Eisenbahntechnik (Fahrweg) .....	57		
e-mobility .....	59		
Intermodaler Transport .....	61		
Nachhaltige Infrastruktur .....	67		
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	69		
RRTM - Rail and Road Traffic Management .....	71		
Schienenfahrzeuge .....	77		
Verkehrsrecht .....	79		
Zyklus Infrastruktur .....	81		





# App gehts, zum Upgrade!

Nur € **116,-**  
pro Monat\*

**1. Klasse  
Upgrade  
Classic\*\***

**Klimaticket Ö**  
ÖBB Extras

Holen Sie sich jetzt gleich Ihr 1. Klasse Upgrade in Ihrer ÖBB App und genießen Sie eine entspannte Fahrt im Intercitybus und in den Fernreisezügen der ÖBB.\*\*

Alle Infos auf [oebb.at/klimaticket](https://oebb.at/klimaticket)



\* Der monatliche Teilzahlungsbetrag für das ÖBB 1. Klasse Upgrade zum Klimaticket Ö Classic beträgt tatsächlich € 115,92; der Gesamtpreis bei Ratenzahlung daher € 1.391,-. 2 Monatsraten bezahlbar bei Bestellung, Restbetrag wird mittels SEPA-Lastschrift in jeweils gleichen Monatsraten abgebucht.

\*\* ÖBB 1. Klasse Upgrade gültig für eine Person in allen ÖBB Zügen und Bussen des Fernverkehrs mit 1. Klassen, nur in Kombination mit einem gültigen Klimaticket Ö für maximal 1 Jahr ab dem ersten Gültigkeitstag. Die Gültigkeit endet jedenfalls mit dem Ende der Gültigkeit des Klimatickets Ö, sollte dieses bereits zu einem früheren Zeitpunkt ablaufen. Erhältlich am ÖBB Ticketschalter, über [tickets.oebb.at](https://tickets.oebb.at) und die ÖBB App. Detaillierte Infos und Bedingungen unter [oebb.at/klimaticket](https://oebb.at/klimaticket). Es gelten die Tarifbestimmungen der ÖBB-Personenverkehr AG.

# Vorwort

Schon wieder ist ein Jahr vorüber. Ich weiß nicht, wie es Ihnen geht, aber für mich gibt es eine Zeitrechnung vor und nach dem Pandemieausbruch. Seitdem haben wir gelernt, mit den neuen – und sich häufig ändernden – Rahmenbedingungen umzugehen. Im vergangenen Jahr hatten wir mit einigen wenigen Unterbrechungen die Möglichkeit, uns auch bei ÖVG-Terminen wieder häufiger „live“ auszutauschen und gemeinsam zu diskutieren. Trotz allen Bemühungen ist der persönliche Kontakt meiner Meinung nach auch im vergangenen Jahr noch zu kurz gekommen, zu viele Tagungen mussten online abgehalten werden. Dadurch besteht zwar die Möglichkeit, Fachthemen weiterhin zu verfolgen, aber neue Kontakte in der Mobilitätsbranche zu schließen und das eigene Netzwerk zu erweitern ist dadurch deutlich schwieriger. Das ist auf jeden Fall sehr schade.



Andreas Matthä, Präsident

Trotzdem hat es die ÖVG im vergangenen Jahr geschafft, bei insgesamt 15 Veranstaltungen über 1.350 Personen zu erreichen. Das ist beachtlich. An dieser Stelle darf ich meinen Dank an Sie alle aussprechen, die der ÖVG auch in dieser weiterhin herausfordernden Zeit treu geblieben sind. Ihr Beitrag in den Arbeitskreisen, Landesstellen, bei der Jungen ÖVG, bei Veranstaltungen, im Kuratorium oder im Bereich der Wissenschaft, Sie alle machen die ÖVG zu einem großartigen Netzwerk!

Wir brauchen die Vernetzung in der Branche und alle Ihre Unterstützung, dürfen aber trotz der Pandemie den Blick auf die Zukunft nicht verlieren. Das zentrale Thema der Gegenwart ist und bleibt, gerade in der Mobilitätsbranche, der Klimaschutz. Damit Österreich seine ambitionierten Klimaziele erreicht, müssen bis 2030 alleine im Verkehrssektor weitere rund 8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden. Eine unglaubliche Herausforderung. Der Verkehr ist mit einem Anteil von 25 % in Europa und mehr als 30 % in Österreich der größte CO<sub>2</sub>-Emittent – und die Emissionen steigen stetig weiter an. Deshalb müssen wir gemeinsam mit der Wissenschaft Strategien und Maßnahmenbündel entwickeln, um für unsere nächsten Generationen eine lebenswerte Welt zu hinterlassen.

Die nächste Generation ist das richtige Stichwort: unsere Junge ÖVG ist das Herzstück unseres Netzwerkes. Junge, kluge Köpfe sind notwendig, um die zentralen Themen der Mobilitätsbranche umsichtig zu lösen. Sowohl die Wirtschaft als auch die Wissenschaft profitieren von unserer jungen ÖVG, die neue und innovative Ideen im Verkehrsbereich umsetzen werden. Wir als ÖVG müssen uns in den nächsten Jahren gemeinsam anstrengen, um der „Next Generation“ einen interessanten und nachhaltigen Wissensaustausch in unserem Netzwerk zu bieten. Diese Transformation müssen wir schaffen, um auch langfristig zu bestehen.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre mit unserem Jahresbericht und freue mich, Sie auch 2022 bei der ÖVG begrüßen zu dürfen. Bleiben Sie gesund!

Ihr Andreas Matthä



# KNOW-HOW AUF SCHIENE.

**SCHIG mbH für den Bund –  
gemeinsam stark für  
Österreichs Mobilität:**

- › Gestaltung von nachhaltiger Mobilität und Verkehr
- › Organisation eines effizienten Schienenverkehrs
- › Gewährleistung von Sparsamkeit,  
Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit  
bei der Mittelverwendung

HOCHLEISTUNG | PRÄZISION | ZUVERLÄSSIGKEIT

**Plasser & Theurer**

**MACHINE · FLEET · INFRASTRUCTURE**

## Neues Denken zwischen Machine, Fleet und Infrastructure

Wirtschaftlichkeit bleibt im mechanisierten Gleisbau das dominierende Ziel. Die Themen Nachhaltigkeit, Digitalisierung und lebenslange Betreuung drängen aber immer stärker in den Arbeitsalltag. Wie man diesen Wandel proaktiv mitgestaltet, zeigt Plasser & Theurer. Unter dem Motto „Machine – Fleet – Infrastructure“ erweitert der Komplettanbieter sein Leistungsangebot. Neben innovativen Technologien spielen dabei global durchdachte Services die Schlüsselrolle.



plassertheurer.com    

„Plasser & Theurer“, „Plasser“ und „P&T“ sind international eingetragene Marken

# Generalsekretariat

## Bericht

Das Generalsekretariat, bestehend aus Gabriele Lutter, Karl-Johann Hartig, Ulla Thamm, Eva Hackl (bis November 2021) und René Moser (ab Dezember 2021) hatte – gemeinsam mit der wissenschaftlichen Leitung, Arbeitskreisen, Landesstellen und der jungen ÖVG – ein spannendes und umfangreiches Jahresprogramm 2021 erarbeitet. Pandemiebedingt mussten Tagungen, Kongresse, Seminare und Kamingsgespräche teilweise sehr kurzfristig verändert oder verschoben werden. Die qualitativ hochwertige und wirtschaftlich sinnvolle Umsetzung war nicht gerade einfach, das versteht sich wohl von selbst. Mehr Informationen zu den Veranstaltungen finden Sie auf den Seiten 48 bis 54 bzw. bei den Berichten der Landesstellen und Arbeitskreise. Die weiteren Aktivitäten möchten wie folgt zusammenfassen:

Nach einem ÖVG-connect zum Thema „Digitale Mobilitätsdienste“ mussten wir in den beiden darauffolgenden Monaten aufgrund des Lockdowns unsere Pläne ändern und Veranstaltungen verschieben. Ende März konnte die Junge ÖVG eine Online-Diskussion zum Thema „Evaluierung der Nachhaltigkeit eingesetzter Bundesmittel“ abhalten.

Der neuerliche Lockdown im Frühjahr 2021 traf uns jedoch nicht mehr unvorbereitet. Wir hatten wieder auf Home-Office-Betrieb umgestellt, die Jour fixes der GeneralsekretärInnen per Videokonferenz abgehalten und die mittlerweile erprobte Infrastruktur für Online-Veranstaltungen aktiviert. Darüber hinaus mussten die entsprechenden behördlichen Genehmigungen wieder erneuert werden. Veranstaltungssäle, Caterer und Sponsoren mussten über die Entwicklungen am Laufenden gehalten und von der Hoffnung auf Normalität im Herbst überzeugt werden. Großer Dank gilt dabei insbesondere unseren Sponsoren und Partnern, die uns trotz der schwierigen Lage treu geblieben sind und uns unterstützt haben. Dennoch war es uns klar, dass einige Veranstaltungsformate nur vor Ort und nicht via Bildschirm Sinn machen. So haben wir diese Kongresse auf den Herbst oder gleich auf das Jahr 2022 verschoben. Wir konnten dieses Programm im Herbst auch mit fixierten Sitzplätzen



Karl-Johann Hartig, Generalsekretär



Gabriele Lutter, Generalsekretärin

und als „hybride“ Veranstaltungen zum großen Teil abwickeln, bevor uns die neuerlichen Restriktionen wieder zurückgeworfen haben. Auch die jährlich abzuhaltende Mitgliederversammlung musste vom Frühjahr auf den 23. November verlegt und wegen des neuerlichen Lockdowns und aufbauend auf den gewonnenen Erfahrungen nur virtuell abgewickelt werden.

Am 14. April konnten wir endlich das schon lange geplante Kamingsgespräch mit Bundesministerin Gewessler durchführen. In dieser Veranstaltung, an der Zuhörer virtuell teilnehmen und mitdiskutieren konnten, wurde die Bundesministerin nach einem kurzen Eingangsstatement zunächst von vier Interviewenden und einer Moderatorin zu den verschiedensten Themengebieten befragt bzw. durch Diskussionen geführt. Zu den Themengebieten zählten Energie- und Klimawende, Multimodalität und die Nachwuchsfrage. Aus zeitlichen Gründen konnten leider nicht alle 50 Beiträge und Fragen aus dem Kreis der rund 100 Teilnehmenden behandelt werden.

Der internationale Verkehrskongress Deutschland - Österreich - Schweiz „Grenzüberschreitender Verkehr der Zukunft - Perspektiven des DACH-Raumes“ fand am 30. September und 01. Oktober in Friedrichshafen (DE) statt. Im Rahmen dieses 2. DACH-Kongresses wurde für die Region Deutschland, Österreich und die Schweiz ein Blick in die Zukunft geworfen. Wie wird der grenzüberschreitende Verkehr sich in den kommenden 50 Jahren weiter entwickeln? Das ist die Leitfrage, unter der Wissenschaftler aller Generationen und Disziplinen eine Perspektive entwickeln sollen, die über den Alltagszugang hinausgeht.

Einiges von dem, was wir 2021 vorgehabt haben, z.B.: eine Veranstaltung des AK e-mobility oder jene zum Fortschritt beim Um- und Ausbau der U2/U5, musste auf 2022 verschoben werden. Dennoch ist es uns gelungen, im Herbst 2021 unseren Mitgliedern ein sehr dichtes und interessantes Programm zu bieten.

Darüber hinaus betreuen die Generalsekretär\*innen die Arbeitskreise und Landesstellen und verwalten deren Termine und Einladungen. Sie sind auch dafür verantwortlich, die vielen Ideen und Wünsche der Mitglieder, die über die Arbeitskreise und Landesstellen, aber auch direkt an das ÖVG-Büro herangetragen werden, umzusetzen und abzustimmen. Einige Arbeitskreise haben die Zeit der Lockdowns während der Pandemie für intensive Arbeit genutzt, so konnte beispielsweise ein umfassendes Konzept des Arbeitskreises „e-Mobility“ zur Umsetzung einer CO<sub>2</sub>-freien Mobilität bis 2050 sowohl in der Mitgliederversammlung als auch im Vorstand präsentiert werden. Dazu wird es 2022 wie erwähnt noch eine umfassende Tagung geben.

Darüber hinaus wurde die Zusammenarbeit mit „Roadmap 2050“ fortgesetzt und bot der ÖVG mehrfach die Möglichkeit, sich mit verkehrswissenschaftlichen Themen einem erweiterten Personenkreis vorzustellen. Die ausgearbeitete und beschlossene Strategie der ÖVG wurde implementiert, neue Themenfelder definiert und eine Liste abzuarbeitender Themen erstellt. Die Ergebnisse wurden mehrfach dem Vorstand und auch in der letzten Mitgliederversammlung präsentiert. In unseren regelmäßigen - zumeist virtuellen - Jour fixes wurde im vergangenen Jahr die wissenschaftliche Leitung zumindest einmal monatlich eingebunden, um die Zusammenarbeit bzw. Abstimmung zu intensivieren und unsere Themen und Arbeit unter dem verkehrswissenschaftlichen Aspekt zu evaluieren.

Abschließend darf noch auf zwei Personalwechsel hingewiesen werden. Wie schon im ersten Satz angekündigt, hat Eva Hackl mit Ende November ihre Funktion als stellvertretende Generalsekretärin zurückgelegt. Als adäquater Ersatz konnte René Moser, der ebenso aus der ASFINAG kommt, gefunden werden. Frau Hackl hat viel Schwung und Innovationsthemen in das Generalsekretariat hineingebracht. Wir bedanken uns sehr herzlich für ihre hervorragende Arbeit und ihr vielseitiges Engagement in den letzten Jahren! Sie wird uns als

zweite Geschäftsführerin in der ÖVG-GmbH aber selbstverständlich erhalten bleiben. Herr Moser hat Infrastrukturwirtschaft studiert und verfügt über umfangreiche Erfahrung im Mobilitätsbereich. Er ist seit 2004 in der ASFINAG tätig, war zuvor bei via donau und ist in zahlreichen nationalen und internationalen Verbänden aktiv. Leider hat auch Rebecca Steinacher per Jahresende die ÖVG verlassen und möchte sich wieder intensiver ihrem Studium widmen. Wir haben die Position im November ausgeschrieben und zahlreiche Bewerbungen erhalten. Mit acht Personen gab es virtuelle Hearings, bei denen Katharina Wagner als bestqualifizierte hervorgegangen ist. Sie wird im Frühjahr das Team der ÖVG erweitern. Wir wünschen Rebecca Steinacher alles Gute für die Zukunft und bedanken uns bei ihr für ihr tatkräftiges Engagement und ihre hervorragende Arbeit!

#GemeinsamSchaffenWirDas#.

Dieser Satz begleitet uns seit März 2020!



thalesgroup.com

**THALES**  
Building a future we can all trust

8 Milliarden

Passagiere verlassen sich jedes Jahr  
auf **Technologien von Thales**

Suche: Thalesgroup



# Wissenschaftliche Leitung

## Bericht

Das Jahr 2021 begann im Prinzip so, wie das vorangegangene geendet hat: Mit großen Unsicherheiten für die Planung und die Durchführung unserer Veranstaltungen. So bemerkenswert das Tempo bei der Entwicklung der Impfstoffe gegen Covid19 auch war, so bedenklich war auch die teilweise politisch beeinflusste Bereitschaft von Teilen der Gesellschaft, diese Hilfe auch rasch anzunehmen. Die Folgen sind bekannt und die Einstellung der Gesellschaft gegenüber wissenschaftlichen Erkenntnissen muss auch uns Anlass zu Sorge und Handlung geben.



Norbert Ostermann,  
Wissenschaftlicher Leiter

Und dennoch, und jetzt darf ich mich wiederholen: Auch das Jahr 2021 war aus der Sicht der WL durchaus erfolgreich, da es dank des Fortschritts bei der Anwendung von Online-Formaten und der Flexibilität aller Beteiligten gelang, die geplanten Veranstaltungen störungsfrei in einem der Pandemie angepassten Format durchzuführen bzw. zu einem späteren Zeitpunkt nachzuholen.

Vom Zeitpunkt der Veröffentlichung her überraschend und interessant war im vergangenen Jahr die Publikation des Masterplans Verkehr vom BMK, die von uns schon lange geforderte Einführung des Klimatickets, die zeitliche Verzögerung der österreichweiten Ausrollung durch den Widerstand einiger Verkehrsverbände/Bundesländer und der nun doch flächendeckenden Verbreitung.

Weiters ist zu erwähnen, dass das BMK die Evaluierung geplanter Infrastrukturvorhaben hinsichtlich ihrer Erreichung bzw. Nichterreichung der Klimaziele durchgeführt hat und es dazu geführt hat, dass nicht zielkonforme Projekte älteren Datums nun nicht mehr umgesetzt werden.

Einige dieser angeführten Aspekte haben wir in unseren Veranstaltungen abgebildet, andere bereits früher vorweggenommen.

Der Rückblick auf die Veranstaltungen zeigt wieder einen sehr hohen Anteil an Vorträgen, die von Wissenschaftler\*innen gehalten wurden. Insgesamt waren es 32 Beiträge in 17 Veranstaltungen, die von bzw. mit der ÖVG abgehalten wurden.

Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang das Forum Green Logistics zum Thema „FIT4urban Wege - zur klimaneutralen Stadt und die Rolle der Logistik“, welches gemeinsam mit dem thinkport VIENNA veranstaltet wurde oder aber auch die zum zweiten Mal ausgetragene DACH Tagung in Friedrichshafen, in der das mit der Vorarlberger Landesregierung in Ausarbeitung stehende Güterverkehrskonzept Vorarlberg präsentiert wurde. Auch das 19. Wiener Eisenbahnkolloquium hatte mit seinem Thema „Zug statt Flug?“ einen sehr aktuellen Bezug zu Fragen des Klimawandels und den daraus resultierenden Maßnahmenpaketen.

Im unmittelbaren Zusammenhang mit diesen Fragen steht auch eine Initiative der WL, die einen Diskurs über die derzeitigen Kapazitäten des Verkehrssystems enthält. Die Frage ist und bleibt ja, auf welchem Weg die Dekarbonisierung im Verkehrswesen tatsächlich erreicht werden kann, welche Reserven in den Verkehrsmoden stecken, welche Reduktionen an Verkehrsmengen notwendig erscheinen, wenn betriebliche und infrastrukturelle Maßnahmen versagen oder nicht ausreichen.

Als weiterer Beitrag zur Behandlung aktueller Aufgaben im Verkehrswesen ist die Einrichtung eines AK Digitalisierung vorgesehen.

Vereinsintern ist zu erwähnen, dass im Herbst 2021 wiederum der Peter-Faller-Nachwuchsförderpreis für herausragende wissenschaftliche Abschlussarbeiten aus dem Bereich Transport, Verkehr und Logistik ausgelobt wurde. Die WL freut sich auf die herausfordernde Aufgabe der Beurteilung hoffentlich zahlreich vorliegender Einreichungen.

Zum Abschluss mein bereits üblicher und herzlicher Dank an meine Kollegen Günter Emberger und Manfred Gronalt. 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.



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



# KARRIERE BEI DER ASFINAG



**ASFINAG. Anders, als du denkst.**

Bei der **ASFINAG** gibt es an österreichweit **70 Standorten mehr als 100 verschiedene Berufe** – von Bau, über den Betrieb und IT. Unsere Jobs sind sehr facettenreich, so wie die Menschen, die bei uns arbeiten. Das, was neben einer vielfältigen und anspruchsvollen Arbeit aber genauso wichtig ist, ist das Miteinander und die familiäre **Unternehmenskultur**, in der Einsteiger:innen **sofort Teil des Teams sind**.



## ASFINAG

GUTE FAHRT, ÖSTERREICH!



# Intelligentes Bauen verbindet Menschen.

Bauen mit Herz und Verstand. Jedes Projekt ist anders und muss individuell geplant und ausgeführt werden. Das Können und der Einsatz jedes Einzelnen entscheiden hier über den Erfolg. Seit über 150 Jahren steht die PORR für höchste Kompetenz in allen Bereichen des Bauwesens – denn Fachwissen, Engagement und Teamgeist machen sich immer bezahlt. [porr-group.com](https://www.porr-group.com)

powered by

**PORR**



# Rechnungsabschluss 2021

## Bericht

### Überblick 2021

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.



Karl-Eric Pumper,  
Schatzmeister

Nach dem Krisenjahr 2020 hofften viele auf eine baldige Rückkehr zur Normalität. Leider wurde diese Hoffnung mit dem Auftreten erster Mutationen zerschlagen. Noch mehr Flexibilität und Spontaneität waren nun gefragt. Dank der guten Zusammenarbeit der Funktionär\*innen und Mitarbeiter\*innen sowie unseres Steuerberaters konnte die finanzielle Lage der ÖVG auch 2021 stabil gehalten und geeignete Maßnahmen für die kommenden Jahre entwickelt werden.

### Das Ergebnis des ÖVG-Vereins 2021

Die Mitglieder und Sponsoren sind uns auch 2021 treu geblieben. Dadurch kam es einnahmenseitig nicht zu dem prognostizierten Einbruch. Ausgabeseitige Positionen konnten aufgrund der eingeschränkten Möglichkeiten wieder nur teilweise ausgeschöpft werden. Dafür konnten weitere Digitalisierungsschritte konsequent fortgeführt werden.

Das Budget 2021 für den Verein sah einen Überschuss in der Höhe von unter 2.700 Euro vor. Aufgrund der oben erwähnten konstanten Einnahmen und einiger weniger nicht budgetierter Ausgaben wurde dieses Ziel mit Stichtag 31. 12. 2020 geringfügig verfehlt und ließ einen Verlust von 1.857,61 Euro entstehen.

### Das Ergebnis der ÖVG-GmbH 2021

Die Einnahmen der ÖVG-GmbH entstehen ausschließlich aus der Durchführung von Veranstaltungen und damit im Zusammenhang stehenden Sponsoring. Bedingt durch die Corona-Restriktionen mussten einige Veranstaltungen in das Jahr

2022 verschoben werden. Glücklicherweise fielen umsatzstarke Vorhaben, wie das Eisenbahnkolloquium, die Jahres-, Weichen- und Fahrwegtagung in das lockdownfreie Zeitfenster und konnten unter Einhaltung aller Sicherheitsvorschriften stattfinden. Um dem Einnahmenentgang entgegenzuwirken, wurden angebotene NPO-Förderungen und der Umsatzerersatz beantragt und genehmigt. Der im ursprünglichen Budget ausgewiesene Jahresüberschuss nach Steuern in der Höhe von 2.050 konnte dadurch auf 32.779,58 Euro gesteigert werden. Aufgrund der Gewinnvorträge beträgt der Bilanzgewinn 287.909,70 Euro.

#### **Ausblick 2022**

Die Krise hat zwar auf die Finanzen des Vereins im Jahr 2021 eine positive Auswirkung gezeigt, für die kommenden Jahre gilt es aber, mit den vorhande-

nen Mitteln so effizient wie möglich zu arbeiten. Viele aufgrund der Einschränkungen verschobene Aktivitäten müssen nun nachgeholt werden, um einen maximalen Mehrwert für unsere Mitglieder zu generieren. Dafür werden wir auch in Zukunft jede Investition genau bewerten und gemäß den statutengemäßen Zielsetzungen der ÖVG umsetzen. Intensiver als je zuvor ist hier eine Abstimmung zwischen Vorstand, Generalsekretariat, der Geschäftsführung der ÖVG-GmbH und dem Schatzmeister notwendig. Dank unserer hervorragenden Gesprächskultur und den über die Jahre optimierten Prozessen, bin ich mir sicher, dass uns das reibungslos gelingen wird.

Die finanzielle Lage der ÖVG ist zusammenfassend als sehr stabil zu bezeichnen und damit die Existenz auf lange Sicht gesehen gesichert.



**POWERLINES**  
GROUP

**Systemanbieter  
in der  
Bahnelektrifizierung**

# Landesstellen

## Burgenland

Leider war das Jahr 2021 wiederum geprägt von der COVID-19-Krise, die auch den Verkehrssektor in vielfachen Belangen betraf bzw. nach wie vor betrifft.

Daher konnten leider keine Veranstaltungen im Burgenland abgehalten werden. Der bilaterale Kontakt auf elektronischem Wege mit den Mitgliedern stand daher im Fokus des Krisenjahres.

Da der Verkehr nicht an den Landesgrenzen Halt macht oder an den Landesgrenzen generiert wird, ist für den Herbst 2022 eine gemeinsame Veranstaltung der Landesstellen Burgenland, Niederösterreich und Wien geplant, um die Situation des Verkehrs in der Ostregion ein- und abschätzen zu können.



Arnold Schweifer,  
bestellter Leiter



Karin Berger,  
bestellte Geschäftsführerin

- ▶ Consulting Engineers
- ▶ Market & Opinion Research
- ▶ Organization of Symposia



We have moved! ▶

[www.schuster2-consulting.at](http://www.schuster2-consulting.at)

1190 Vienna  
Leopold-Ungar-Platz 2



## Steuern, stellen, sichern.



Scheidt & Bachmann – innovative Sicherheitstechnologie seit 1872.

- Betriebsleittechnik
- Stellwerkstechnik
- Eisenbahnkreuzungstechnik

## Kärnten

Am 27.04.2021 haben wir das Projekt „**Logistik Center Austria**“ mit dem Combi Cargo Terminal Fürnitz vor den virtuellen Vorhang geholt. Coronabedingt fand die Veranstaltung ausschließlich digital statt und erfreute sich dennoch großer Beliebtheit.

Nach einer Keynote von Herrn Vorstandsdirektor Dr. Johann Pluy von der ÖBB-Infrastruktur AG hat Mag. Julia Feinig-Freunschlag, Geschäftsführerin der LCA, über die derzeitigen Aktivitäten zur Stärkung dieses Logistik Hub südlich von Villach am Schnittpunkt wichtiger Verkehrsachsen berichtet.

Zukünftig soll der Standort Fürnitz noch stärker für den Umschlag von Waren zwischen den Verkehrsträgern genutzt werden. Die strategisch günstige Lage soll noch stärker ihre Wettbewerbsvorteile hin zu mehr nachhaltiger Güterverkehrs-Mobilität auf der Schiene ausspielen.

Die Fragerunde im Anschluss zeigte eindrucksvoll das große Interesse des Fachpublikums und der Wirtschaft an diesem Projekt.

Im Herbst durften wir in der Wirtschaftskammer Bezirksstelle Hermagor zu Gast sein und bei einer hybriden Veranstaltung (teils live vor Ort, teils zugeschaltet via „Zoom“) die Initiative „**Gailtalbahn**“ vorstellen.

Hier kümmert sich der Verein Gailtalbahn mit einer Betriebs GmbH sehr motiviert um die Nachnutzung der Schieneninfrastruktur zwischen Kötschach-Mauthen und Hermagor.

Der Obmann der Gailtalbahn, Hr. Andreas Mühlsteiger, stellte mehrere Mitwirkende der Initiative vor, die konkrete kurzfristige Nutzungen, wie den bereits sehr erfolgreichen touristischen Draisinenbetrieb sowie zukünftige Visionen, wie den Betrieb einer Anschlussbahn für den Güterverkehr, aber auch Ideen wie die Nutzung der Strecke als „Versuchslabor“ präsentierten.

Auch die Vertreter der Region des oberen Gailtals sind an ihrer Bahnstrecke höchst interessiert und



Gerald Zwitter,  
Leiter



Andreas Michor,  
Geschäftsführer



sind mit viel Herzblut dabei, damit „ihre“ Gailtalbahn weiterhin eine touristische und wirtschaftliche Lebensader bleibt.

Im heurigen Jahr planen wir Veranstaltungen zu den Themen „Seilbahnen in Kärnten“ sowie „Black-out-Vorsorge im öffentlichen Verkehr“.

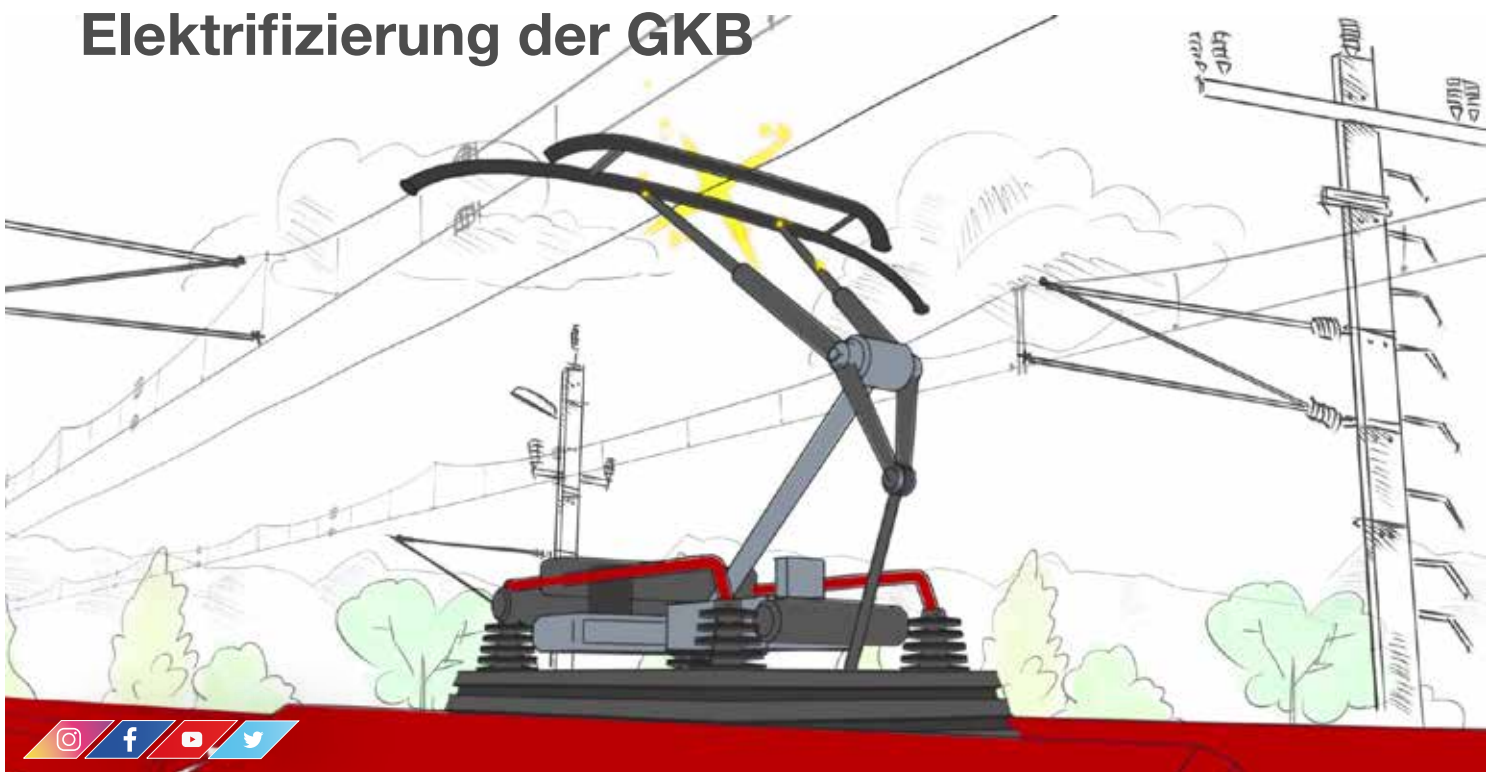
So werden wir auch weiterhin Mobilität in Kärnten zum Thema machen!



## Die Zukunft der öffentlichen Mobilität in der Weststeiermark: **Elektrifizierung der GKB**



Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH



# Die Zukunft bringt mehr Spielraum.

Wir bauen für die Zukunft.



Und für mehr Grünflächen in der Stadt.





## Niederösterreich Bahnen - Mobilität für Alltag und Freizeit

## Niederösterreich

Durch die andauernde Covid-19-Krise mussten die von der Landesstelle Niederösterreich geplanten Veranstaltungen und Exkursionen im Jahr 2021 abermals verschoben werden.

Unter anderem geplant waren Exkursionen zum Donauhafen Krems sowie zur Baustelle des Semmering-Basistunnels, die nunmehr für das Jahr 2022 vorgesehen sind.

Der zweiröhrige Semmering-Basistunnel zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag, der im Jahr 2028 fertiggestellt werden soll (Baubeginn 2012) weist eine Gesamtlänge von 27,3 Kilometer (je Tunnelröhre) auf. Aktuell sind insgesamt bereits mehr als 80 Prozent des Tunnels gegraben. Demnach soll die Exkursion der Landesstelle Niederösterreich zu Beginn der zweiten Tunnelbauphase stattfinden.

Neben dem Semmering-Basistunnel soll auch die „restliche“ Bahninfrastruktur, wie Strecken und Bahnhöfe in der Ostregion mit einem Gesamtvolumen von rund 870 Million Euro weiter attraktiviert werden.

Insbesondere zu erwähnen ist dabei der geplante viergleisige Ausbau der Südbahn zwischen Meidling und Mödling, die österreichweit zu den stärksten frequentierten Pendlerstrecken gehört.

Zum Projekt Flughafenspanne (Baubeginn voraussichtlich 2025) zwischen dem Flughafen Wien und Bruck an der Leitha hat die UVP-Einreichplanung begonnen. Die Flughafenspanne sorgt künftig für schnelle Verbindungen aus dem Nordburgenland und dem Osten Niederösterreichs zum Flughafen Wien und nach Wien. Im Frühjahr 2022 werden die Planungen zur Flughafenspanne voraussichtlich der Öffentlichkeit vorgestellt.

Beim Streckenausbau zwischen Wien und Bratislava werden der selektive zweigleisige Ausbau sowie die Elektrifizierung mit Fahrplanwechsel im Dezember 2022 fertiggestellt sein. Im Sommer 2022 starten parallel die Arbeiten für den durchgehenden zweigleisigen Vollausbau zwischen den beiden Bundeshauptstädten.



Friedrich Zibuschka,  
Leiter



Andreas Juhász,  
Geschäftsführer





## Mit LinzMobil alle Wege in der Stadt im Griff

### Viele Funktionen in einer App

Das Navigieren durch den Linzer Öffi-Verkehr war noch nie so einfach. Die LinzMobil-App vereint alle wichtigen Funktionen in nur einer Anwendung.

Die neue Mobilitäts-App bietet Informationen direkt und schnell – jederzeit am Smartphone.

- Ticketkauf
- Routen planen
- Fahrplanauskunft der LINZ LINIEN in Echtzeit
- Verkehrsmeldungen
- Infos zu tim und AST
- Infos zu weiteren Mobilitätsservices



### Ticketangebot von LinzMobil

Alle Produkte der LINZ LINIEN von Strecken- bzw. Stundenkarten bis zu Monatskarten sowie das MEGA-Ticket für Studierende.

Eine Registrierung ist nur für den Ticketkauf notwendig!

Das Ticket ist nur gültig, wenn der Kauf vor Fahrtantritt abgeschlossen wurde.

Nähere Infos auf: [www.linzag.at/linzmobil](http://www.linzag.at/linzmobil)



Android/iOS

Nutzen Sie den QR-Code zum Download der App!



## MG11 HYDROGEN

RAIL MILLING  
WITHOUT ANY  
EMISSIONS



[WWW.LINSINGER.COM](http://WWW.LINSINGER.COM)

- Zero Emissions
- Green & Clean
- Game Changer

BE PART OF THE **CHANGE**



## Oberösterreich

Leider war das Jahr 2021 wiederum geprägt von der Covid-19-Krise, die auch den Verkehrssektor in vielfachen Belangen betraf bzw. nach wie vor betrifft.

Daher konnten leider keine Veranstaltungen in Oberösterreich abgehalten werden. Der bilaterale Kontakt auf elektronischem Wege mit den Mitgliedern stand daher im Fokus des Krisenjahres.

Darüber hinaus fanden bereits 2021 die umfangreichen Vorbereitungen für die 2022 geplante ÖVG-Jahrestagung in Linz statt. Zum Thema Future Mobility Concepts werden am 18. - 19. Mai 2022 in der voestalpine Stahlwelt zahlreiche internationale Experten ihre Erkenntnisse und Erfahrung mit den hoffentlich zahlreichen Teilnehmer\*innen teilen. Wir freuen uns schon auf interessante Vorträge und dynamische Diskussionen. Die Details finden Sie auf der Homepage der ÖVG.



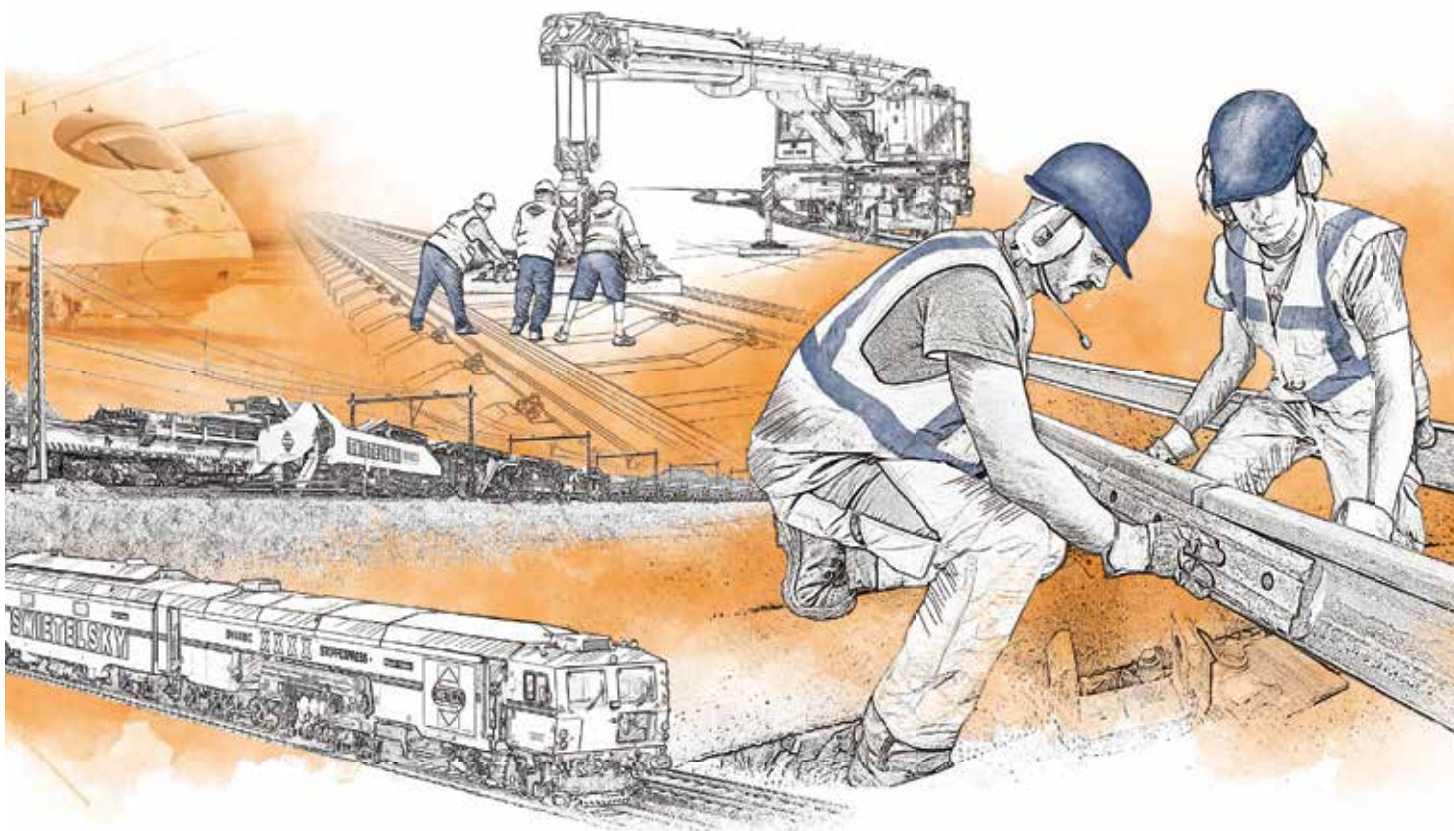
Albert Waldhör,  
Leiter



Robert Riedl,  
Geschäftsführer

# SWIETELSKY BRINGT INFRASTRUKTUR AUF SCHIENE

SWIETELSKY schafft im Gleisbau die Voraussetzungen, damit Menschen und Güter schnell, günstig, sicher und komfortabel transportiert werden können. Weitsichtigen Investitionen verdankt das Unternehmen den modernsten Maschinenpark seiner Branche und ein eigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen. Durch die Entwicklung und den Einsatz von Großmaschinen hat SWIETELSKY den Bahnbau in Sachen Effizienz und Arbeitssicherheit revolutioniert.



## LEISTUNGSSPEKTRUM IM BAHNBAU

- Gleisunterbau konventionell
- Gleisunterbau maschinell
- Schotteroberbau Gleise
- Schotteroberbau Weichen
- Feste Fahrbahn Gleise und Weichen
- Fahrleitung
- Bahnstrom
- Schwachstrom und Telekommunikation
- Signaltechnik
- Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Baustellensicherung
- Baustellenlogistik
- zertifizierte Werkstätte für Schienenfahrzeuge
- Vermessung
- Planung und Projektierung
- Maschinendienstleistungen

[www.swietelsky.at/bahnbau](http://www.swietelsky.at/bahnbau)

[www.wir-swietelskys.at](http://www.wir-swietelskys.at)

<http://blog.swietelsky.at>



30



**BAUT  
AUF  
IDEEN**

## Salzburg

Es ist erfreulich, dass die Leitung der Landesstelle 2021 mit Herrn DI Stefan Knittel MBA (Salzburger Regionalstadtbahn GmbH / S-LINK) wieder besetzt werden konnte. Aber nicht nur bei den Personalien gibt es Neuigkeiten, sondern es stehen auch eine Vielzahl neuer Projekte im Land zur Realisierung an. Daher, kann trotz der leider noch gegebenen pandemiebedingten Einschränkungen im Bereich von Veranstaltungen durchaus von großen Schritten im öffentlichen Verkehr berichtet werden.



Stefan Knittel  
Geschäftsführer

Ein – der Anglizismus möge nachgesehen werden – „game changer“ ist dabei sicherlich die gesamtgesellschaftliche Betrachtung des Verkehrs und die unmittelbare Zusammenarbeit verschiedener Institutionen und Menschen aus Land oder Stadt Salzburg, den Lokalbahnen, den Gemeinden, dem Verkehrsverbund sowie natürlich den ÖBB, welche zu einer stark verbesserten Koordination bei Planung und Priorisierung geführt haben:



So steht beispielsweise das große ÖBB-Projekt – der in Planung befindliche Neubau der Westbahnstrecke mit dem 4-gleisigen Ausbau zwischen Köstendorf – Salzburg durch die Schaffung neuer Betriebskapazitäten in unmittelbarem Zusammenhang mit der Errichtung der „Verkehrsdrehscheibe Flachgau“ in Neumarkt/Köstendorf und dem Ausbau des Verkehrs in Richtung Salzburg. Dabei wird die Anknüpfung der regionalen Buslinien ebenso sichergestellt wie eine entsprechende P&R-Anlage mit über 300 Plätzen oder der parallel erfolgende Ausbau der Mattigtalbahn, um neben anderen Maßnahmen konkrete Beispiele zu nennen. Die Landeshauptstadt Salzburg, in deren Umkreis innerhalb von 30km über eine halbe, innerhalb von 50km bereits über eine Million Menschen leben,

hat aufgrund ihrer geographischen Lage im Salzburger Becken zwischen den Stadtbergen ein veritables Verkehrsproblem mit stark überlasteten Straßen und massiven Fahrzeitverlusten im Individualverkehr. Dazu kommt noch der aufgrund ihrer hohen touristischen Attraktivität induzierte Verkehr.



Um diesem Problem beizukommen und den öffentlichen Raum ansprechend zu entwickeln, wird nun als Herzstück im Netzwerk von Bus und Bahn das Projekt S-LINK endlich angegangen. Es ist dies die Verlängerung der bestehenden Lokalbahn vom nördlichen Flachgau bzw. dem angrenzenden Oberösterreich durch die Stadt Salzburg hindurch bis Hallein im Tennengau.

Das erste, für sich abgeschlossene Vorhaben bildet dabei die etwa einen Kilometer lange unterirdische und leistungsfähige Strecke bis zum Mirabellplatz, der als weiteres Verkehrskreuz in Abstimmung mit dem Busverkehr kurze Umstiegszeiten garantieren wird.

Eine sich auf den ersten Blick beinahe aufdrängende oberirdische Verlängerung wurde nach umfangreichen Prüfungen aufgrund verschiedener Aspekte verworfen. Zwar wären augenscheinlich die reinen Investitionskosten geringer,

doch die bereits heute notwendigen sowie die weiterwachsenden Kapazitätsanforderungen würden einen überproportionalen Eingriff in den Lebensraum der Stadt darstellen. So würde eine oberirdische Lösung selbst bei weitgehendem Ausschluss des MIV den Mirabellplatz als extrem stark frequentierte Knotenpunkt abwerten, was weder dem historischen Ambiente, noch den Sicherheitsaspekten gerecht würde. Und vor allem wäre nur ein wesentlich geringerer Lenkungseffekt hin zum öffentlichen Verkehr gegeben.

Eine besondere Herausforderung bei Baumaßnahmen im Salzburger Stadtgebiet stellt der sogenannte „Salzburger Seeton“ dar, bei dem es sich genau genommen um Schluff mit unterschiedlichem Feinsand und Tonanteil handelt. Dieser Untergrund hat in der Vergangenheit aufgrund der angewandten Baumethoden immer wieder zu Setzungsthematiken geführt. Um Überraschungen dieser Art zu vermeiden, wurden neben der Schaffung eines genauen hydrologischen Modells auch umfangreiche Tests durchgeführt und eine robuste Bauweise entwickelt. Zur Absicherung der Testergebnisse wird ein eigenes DSV-Testfeld an der Ostseite des Hauptbahnhofs geschaffen, um die adäquaten Parameter für das Düsenstrahlverfahren zu sichern. Dabei ist man überzeugt, dass die gewonnenen Erkenntnisse nicht nur für die Umsetzung von S-LINK einen großen Wert bei weiteren Bauten in Salzburg haben werden.

Wir sind sicher, dass sich in diesem spannenden Umfeld bei der Vorbereitung und Umsetzung der Projekte in Salzburg genügend Themen für interessante Veranstaltungen von und mit der ÖVG ergeben werden.



HIGH CAPACITY | PRECISION | RELIABILITY

**Franz Plasser**



**URM 700: Non-stop ballast cleaning through the turnout**



**Coming soon - Unimat 09-8x4/4s BR-Dynamic E<sup>3</sup>: Environmental friendly, cutting edge tamping, regulating & stabilising combined in one machine**



**Pioneering Track an OHL measurement: S&C & OHL inspection, mobile mapping**

**“Distinct by Innovation“**




**Franz Plasser Vermietung von Bahnbaumaschinen Gesellschaft m.b.H.**

📍 Werk · Works Purkersdorf  
Wintergasse 56 · 3002 Purkersdorf  
Österreich · Austria

☎ Tel. +43 2231 63662-0  
✉ vermietung@plasserpurkersdorf.at

plassertheurer.com    

“Plasser & Theurer“, “Plasser“ and “P&T“ are internationally registered trademarks 





**TAGUNG MODERNE  
SCHIENENFAHRZEUGE**



**CONFERENCE  
MODERN ROLLING STOCK**



**Veranstaltung**

47. Tagung  
„Moderne Schienenfahrzeuge“



**Event**

47th Conference on  
„Modern Rolling Stock“



**Konferenzsprachen**

Deutsch / Englisch



**Conference languages**

German / English



**Datum / Date**

3.-5. April 2022



**Tagungsort / Venue**

Messe Graz  
Halle A / Hall A  
Messeplatz 1  
8010 Graz  
Österreich / Austria

**Infos und Anmeldung:**  
[www.schienerfahrzeugtagung.at](http://www.schienerfahrzeugtagung.at)

**Information and Registration:**  
[www.schienerfahrzeugtagung.at/en/](http://www.schienerfahrzeugtagung.at/en/)



[www.SCHIENERFAHRZEUGTAGUNG.AT](http://www.SCHIENERFAHRZEUGTAGUNG.AT)



## Steiermark

Folgende Veranstaltungen konnten im Jahr 2021 in der Steiermark durchgeführt werden:

### **Jahrestagung ÖVG Steiermark: Verkehr und Innovation**

2./3. September 2021, TU Graz

Die Jahrestagung 2021 „Verkehr und Innovation“ war in die Themenbereiche „Forschungs-“, „Industrie-“ und „Verkehrsland Steiermark“ gegliedert. Damit wurde ein Bogen, in dem aktuelle Forschungen zu Verkehrsprognosen, Automatisierung, Management und Großversuchseinrichtungen angesprochen werden, gespannt. Ebenso wurden industrielle Umsetzungen, fahrzeug- wie infrastrukturseitig, vorgestellt, ergänzt im dritten Block um aktuelle Verkehrskonzepte der Steiermark. Abschließend wurden einzelne Projekte wie Semmering-Basistunnel und Koralmbahn, Planungen zum Ausbau des Grazer Radwegenetzes oder einer Metro Graz diskutiert. Am zweiten Tag fanden Exkursionen statt, wobei die Teilnehmer zwischen Fahrzeug- oder Schienenproduktion bzw. einer Baustellenbesichtigung wählen konnten.

Im Folgenden ist das Programm dieser Tagung kurz dargestellt:

#### *Block I: Forschungsland Steiermark*

- Robert Galler, Montanuniversität Leoben: „ZaB – Zentrum am Berg, das etwas andere Forschungs- und Entwicklungszentrum der Montanuniversität Leoben“
- Peter Veit, Technische Universität Graz: „Modernes Asset Management für die Infrastruktur“
- Martin Fellendorf, Technische Universität Graz: „Fahrgastprognosen – wie kommt der Fahrgast in den Rechner?“
- Selim Solmaz, Marlies Mischinger, Virtual Vehicle Research GmbH: „ATO“

#### *Block II: Industrieland Steiermark*

- Stefan Erlach, Siemens Mobility Graz: „Innovative Schlüsselkomponenten für den modernen und digitalisierten Schienenverkehr“
- Theodor Sams, AVL List GmbH: „PKW und LKW Antriebsstrang der Zukunft“



Peter Veit,  
Leiter



Kurt Fallast,  
Geschäftsführer

- Silvia Kaupa-Götzl, ÖBB-Postbus AG: „Antriebe der Zukunft im öffentlichen Busverkehr“
- Roman Schmid, ÖBB-Infrastruktur AG, Dr. Albert Jörg, Voestalpine Railway Systems GmbH: „The Big Picture: das Gesamtsystem im Fokus“

#### *Block III: Verkehrsland Steiermark*

- Andreas Tropper, Steiermärkische Landesregierung: „Verkehrsstrategie Steiermark“
- Klaus Schneider, ÖBB-Infrastruktur AG: „Die neue Südbahn unter besonderer Berücksichtigung der Koralmstrecke“
- Wolfgang Feigl, Stadt Graz: „Radverkehrskonzept Graz“
- Martin Fellendorf, Peter Veit, Technische Universität Graz: „Metro Graz“

Es war besonders erfreulich, dass die wegen den Corona-Regeln eingeschränkte Kapazität von 120 Personen vor Ort ausgebucht war und zusätzlich noch 40 Personen virtuell teilnahmen.

Der Arbeitskreis Eisenbahntechnik (Fahrweg) und die Landesstelle Steiermark konnten noch zwei weitere Veranstaltungen in Präsenz durchführen, nämlich:

#### **ÖVG-Seminar „Squats“**

13.9.2021, TU Graz

Das Ziel dieses Seminars war, den aktuellen Stand der Forschung zu diskutieren, wobei Ursachenforschung, Detektion bis hin zu Konsequenzen in der Instandhaltung angesprochen wurden. Folgende Referate kamen unter den 80 Teilnehmern zur Diskussion:

- Katrin Mädler, Mathias Luther, Deutsche Bahn AG: „Seriensquats – angewandte Forschung im Auftrag der DB Netz AG“
- Ingolf Nerlich, SBB: «Squat» - ein Gesamtsystemversagen! Den Ursachen mit netzweiter SBB-Statistik auf der Spur?“
- Stefan Schamberger, ÖBB: „Der Squat aus Sicht der ÖBB“

- Richard Stock, Plasser & Theurer: „Squats, Studs und ähnliche Defekte – ein Überblick“
- David Künstner, voestalpine Rail Technology GmbH: „Squats – Notwendigkeit einer gesamtheitlichen Systembetrachtung und Ursacheneingrenzung basierend auf Felduntersuchungen“
- Markus Loidolt, TU Graz: „Detektion von Squats mittels optischer Schienenoberflächenmessung des EM250-Messwagens (ÖBB)“
- Sebastian Stichel, KTH: „Verbesserte Unterhaltsplanung für Rad und Schiene mithilfe eines digitalen Zwilling.“

#### **23. Internationale Tagung des Arbeitskreises Eisenbahntechnik (Fahrweg)**

14.9.2021, TU Graz

Der Untertitel der Tagung „Von Daten zu Taten“ impliziert, dass das reine Sammeln und Speichern von Daten nicht ausreicht. Daten sind wichtig aber werden erst nutzbar, wenn aus Daten Taten abgeleitet werden. Daher die Struktur der Tagung: Der erste Block zeigte den Weg von Daten zur Prognose auf, der zweite Block dann den Schritt von der Prognose zur Umsetzung. Als Abschluss fand ein - der aktuellen Situation geschuldet - virtueller Round Table mit den Herrn Franz Bauer, ÖBB-Infrastruktur AG, Frank Sennhenn, DB Netz AG und Stefan Sommer, SBB statt. Dieser Themenkreis konnte mit hochqualifizierten Referenten und 160 Teilnehmer\*innen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Akademie und der eisenbahnaffinen Industrie diskutiert werden.

#### *Block I: Von Daten zur Prognose*

- Michael Mach, ÖBB: „Predictive Maintenance als Chance für den Fahrweg“
- Volkmar Sauer, Dirk Nicklisch, DB Netz AG: „Automatische Weicheninspektion bei der DB Netz AG“
- Michael Brauner, Sebastian Haid, Ivan Vidovic, ÖBB, Sensonic GmbH, Voestalpine: „Predictive Maintenance mit Fibre Optic Sensing“

- Roman Schmid, Johannes Stefko, ÖBB, IBM: „Verknüpfung von ortsfesten und mobilen Messstellen“

*Block II: Von der Prognose zu Taten*

- Anna Maria Oprandi, Georg Neuper, SBB, ÖBB: „Vom Budget zur Baustelle“
- Peter Veit, TU Graz: „Asset Management und Prognose“
- Florian Auer, Plasser & Theurer: „Gleisbaumaschinen, neue Datenlieferanten“
- Johannes Kehrer, Wiener Linien: „Modelle zur Instandhaltung urbaner Gleisanlagen“

Weiters fand wieder ein Vortrag im Rahmen der „Donnerstagsreihe“:

**„Myanmar Railway Modernization Projekt“ Österreichische Ingenieure planen die Sanierung von 220 km Eisenbahnstrecke in Myanmar.**  
DI Peter Kastner, Bernard Gruppe ZT GmbH  
4.11.2021, TU Graz

Nach der Darstellung der prekären Ist-Situation wurden die Neubaumaßnahmen im Detail vorgestellt. Die große Herausforderung dabei war, die neue Strecke im bestehenden Streckenband zu errichten, ohne den Betrieb am Bestand in der Bau-phase einzustellen. DI Kastner beschrieb darüber hinaus anschaulich auch logistische und vertragliche Herausforderungen sowie sicherheitstechnische Spezifika.



# ECONOMIC ECOLOGIC ERGONOMIC

## ROBEL AKKUTECHNIK

**Kompakt. Leise. Emissionsfrei.**

- Keine fossilen Brennstoffe
- Weniger Gewicht und Vibrationen
- Verlängerte Produktlebenszeit

[www.robels.com](http://www.robels.com)

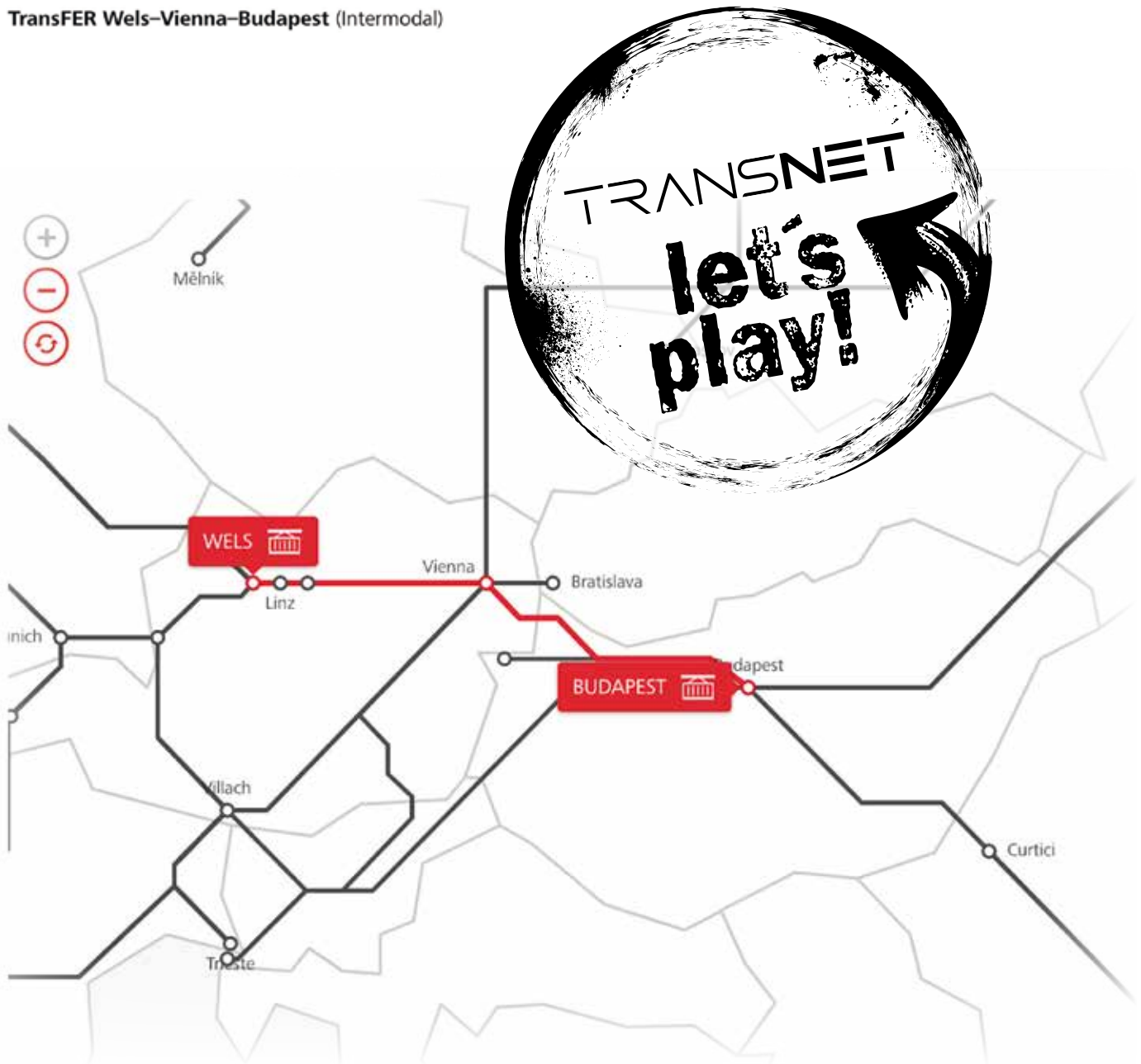
iaf

**31.05. – 02.06.2022**  
**Münster**  
Freigelände A-404

 **ROBEL**

## WELS > VIENNA > BUDAPEST

TransFER Wels–Vienna–Budapest (Intermodal)



Unser Netzwerk aus TransFER Verbindungen,  
Kombinationen und individuellen Routen von  
Europa bis nach Asien.  
Reinklicken, ausprobieren, Möglichkeiten finden.



## Tirol

### Veranstaltungen

Trotz der anhaltenden Schwierigkeiten Veranstaltungen physisch abzuhalten, haben die Landesstellen Tirol und Vorarlberg gemeinsam am 03.09.2021 eine Besichtigung der Verkehrsmanagementzentrale in St. Jakob und die Besichtigung der Sicherheitseinrichtungen im Arlberg Straßentunnel durchgeführt. Der Arlbergtunnel ist mit ca. 14 km der längste Straßentunnel der ASFINAG und wird im Gegenverkehr betrieben. Deshalb wurde der Tunnel in den Jahren 2015 bis 2017 mit zahlreichen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet. Ebenso wurde in diesem Zeitraum ein Fluchtwegkonzept für den Arlbergtunnel erarbeitet und umgesetzt. Die Fluchtwege im Arlbergtunnel befinden sich auf der Decke im Zuluftkanal, was einzigartig in Österreich ist. Die Kavernen, in welchen bis zu 200 Personen Platz haben und gemeinsam von den ÖBB und ASFINAG für ihr Fluchtwegkonzept genutzt werden, war ebenfalls Teil der Besichtigung. Der anschließende Besuch in der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) St. Jakob zeigte den hohen technischen Aufwand, der für die Überwachung und somit für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen betrieben wird.



Markus Mailer,  
Leiter



Stefan Siegele,  
Geschäftsführer

### Einblicke in Verkehrsthemen des letzten Jahres:

#### LKW-Transit Brennerkorridor

Nach einem kurzen Rückgang im ersten Pandemiejahr hat der Transitverkehr in Tirol 2021 wieder kräftig zugelegt. Bei der Mautstelle Schönberg auf der Brennerautobahn (A13) wurden von der ASFINAG 2,45 Millionen Transit-Lkw gezählt. Somit wurde beinahe wieder das Niveau von 2019 erreicht. Damals fuhren 2,47 Millionen Lkw über den Brenner. 2020 wurde pandemiebedingt ein Rückgang von 6,3 Prozent verzeichnet. Die rückläufige Entwicklung im Schwerverkehr hielt jedoch nur kurz an.

Für die LKW-Dosierung, die an Tagen durchgeführt wird, an denen mit erhöhtem LKW-Aufkommen zu rechnen ist (z.B. nach Feiertagen mit LKW-Fahrverboten), um Verkehrszusammenbrüche zu vermeiden und so die Versorgungssicherheit zu ge-

währleisten, wurde eine VLSA-Lösung erprobt und untersucht, welche die Exekutive unterstützen und Pulkbildung reduzieren soll.

Auf der Rollenden Landstraße (RoLa) sind im vergangenen Jahr so viele Lkws über den Brenner transportiert worden wie seit zehn Jahren nicht mehr. Insgesamt wurden 160.000 Lkws mit dem Zug durch Tirol befördert. Damit wurden auch die Vor-Pandemiejahre 2018 und 2019 übertroffen. Auch der Anteil der ROLA im Vergleich zum gesamten Transitverkehr in Tirol ist damit gestiegen. Die Politik kündigt an, dass in den kommenden Monaten die ROLA-Kapazitäten weiter erhöht würde, um den Trend fortzusetzen.

#### **Sperre Arlbergtunnel 2022 und 2023**

2022 wird die Verkehrslösung für die Dauer der Vollsperrung des Arlbergtunnels erneut auf die Härteprobe gestellt. Für sechs Monate im Jahr 2022 und fünf Monate im Jahr 2023 steht der 14 Kilometer lange Tunnel nicht zur Verfügung - es wird die komplette Fahrbahn sowie die Hauptentwässerung erneuert. Während dieser Arbeiten müssen auch diverse Sicherheitselektronik-Einrichtungen und die Entlüftung ausgeschaltet werden. Ohne aktive Sicherheitssysteme darf kein Verkehr aus Gründen der Sicherheit durch den Tunnel. Ebenfalls kann aus Arbeitssicherheitsgründen während der Arbeiten kein Verkehr die Baustelle passieren. Die Sperre ist daher alternativlos.

Die Verkehrslösung wurde gemeinsam mit den Behörden, den Landesstraßenverwaltungen über die Einsatzorganisationen bis zu den Wirtschaftskammern, Anrainergemeinden sowie Tourismusverbände abgestimmt und festgelegt. In den Gesprächen zeigte sich eindeutig, wieder auf die bewährte Verkehrslösung der ersten Bauphase zu setzen. LKW-Fahrten über den Pass sind während der Sperren nur mit Ausnahmeregelungen wie schon bei den Sperren 2015 und 2017 möglich.

Wir hoffen, dass 2022 die geplanten Aktivitäten aufgrund der Pandemie möglich sind und freuen uns schon auf ein Wiedersehen mit unseren Kolleginnen und Kollegen.

## Vorarlberg

### Abgehaltene Veranstaltungen 2021

Die Landestelle Vorarlberg hat im Jahr 2021 keine eigenen Veranstaltungen abgehalten, auch wegen den Corona-bedingten Umständen. Das Berichtsjahr umfasst die Projekte, die von der Landesstelle begleitet, kommentiert und unterstützt wurden.

### Caruso Carsharing: Erweiterung und neues Erscheinungsbild

Durch verschiedene Kooperation sind neue Standorte in Vorarlberg hinzugekommen bzw. wurden erweitert, unter anderem in Feldkirch, Hohenems, Lustenau und in Silbertal. Zusätzliche Informationen finden sich unter: [www.carusocarsharing.com](http://www.carusocarsharing.com)



Hubert Rhomberg,  
Leiter



Michael Tragwerker,  
Geschäftsführer

### ÖVG-Exkursion: Arlberg Tunnel

Am 3. September 2021 fand eine Besichtigung des Arlbertunnels statt. Eine gemeinsame Veranstaltung der Tiroler und Vorarlberger ÖVG. Nach einem Impuls-Vortrag „Der Arlbertunnel und seine multimodale Funktionalität“ gab es noch die Möglichkeit, die Verkehrsmanagementzentrale zu sehen und eine Fahrt in den Tunnel zu machen.

### S 18 – Ärger um Evaluierung

Die Prüfung des Straßenbauprojekts S18, das die Autobahnnetze Österreichs und der Schweiz verbinden soll, durch das Ministerium hatte im Sommer 2021 für großen Unmut unter anderem bei Landeshauptmann Wallner gesorgt. Die grüne Verkehrsministerin Gewessler stoppte dieses derzeit wohl wichtigste Straßenprojekt Vorarlbergs. Im Sommer 2022 soll die Evaluierung abgeschlossen sein.

### **Neues Güterverkehrskonzept**

Das Land Vorarlberg erarbeitet ein Maßnahmenprogramm zur Bewältigung der künftigen Herausforderungen im Güterverkehr. Covid-bedingt verzögert sich die Fertigstellung bis ins Jahr 2022. Die Ist-Situation wird festgehalten und eine Prognose für den Zeithorizont bis 2035/40 berücksichtigt. Fachlich begleitet wird der Prozess von einer Biertergemeinschaft aus der Rapp Trans AG in Zürich sowie dem Institut für Produktionswirtschaft und Logistik an der Universität für Bodenkultur in Wien.

### **Neukonzeption Zollamt Wolfurt**

Der Zollgipfel zwischen der österreichischen und Schweizer Zollverwaltung musste Covid-bedingt verschoben werden und hat im Februar 2022 stattgefunden. Ein modernes, den aktuellen Abfertigungsmodalitäten angepasstes Zollamtsgebäude ist die Zielsetzung, außerdem soll die Digitalisierung der Abfertigungsprozesse die täglichen Staus in Wolfurt und an den Grenzübergängen Lustenau und Feldkirch beseitigen.

### **Themen und Veranstaltungen im Jahr 2022:**

Das große Thema für das Jahr 2022 ist der Wälderexpress, diverse Berechnungen, Analysen und Gespräche dazu laufen. Die ÖVG Vorarlberg wird sich auch bei weiteren Veranstaltungen, die relevante Themen berühren, einbringen.

### **Der Wälderexpress**

Mit diesem Leuchtturmprojekt soll nicht nur eine leistungsfähige Verbindung vom Rheintal in den Bregenzerwald realisiert werden, sondern auch der Wirtschaftsstandort Vorarlberg im Bereich der nachhaltigen Mobilität etabliert werden. Zudem soll das Projekt die Vorteile neuartiger Technologien wie autonom fahrende Züge, Antriebslösungen mit Wasserstoff oder Batterie im Vergleich zu herkömmlichen Lösungen darstellen. Detaillierte Informationen unter: [www.waelderexpress.at](http://www.waelderexpress.at).

### **Innotrans in Berlin**

Hubert Rhomberg ist Aussteller und Besucher der internationalen Leitmesse für Verkehrstechnik. Die Innotrans findet vom 20. bis 23. September 2022 in Berlin statt. 3.062 Aussteller aus 61 Ländern informierten bei der letzten Messe über die Innovationen der globalen Bahnindustrie. Zu den fünf Messesegmenten der InnoTrans zählen Railway Technology, Railway Infrastructure sowie Public Transport, Interiors und Tunnel Construction. Mehr Infos dazu unter: [www.innotrans.de](http://www.innotrans.de).





# BAHNBAU WELS

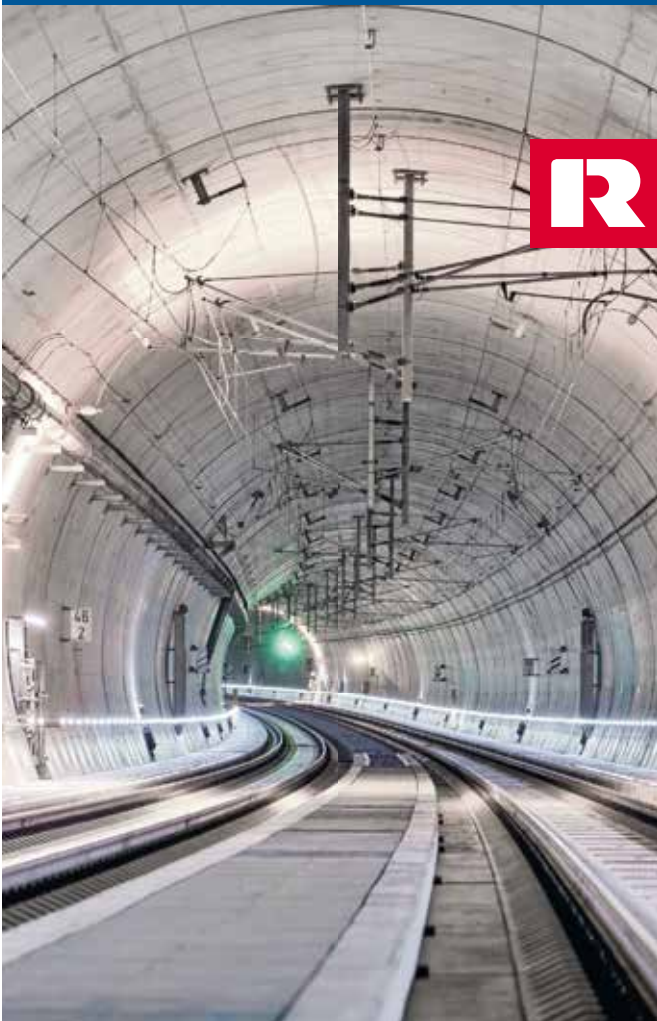
HÖCHSTE PRÄZISION IM GLEISBAU



Ihr Projekt ist bei uns in guten Händen. Ein moderner Maschinenpark sowie jahrzehntelanges Know-how gewährleisten die optimale und effiziente Umsetzung Ihres Bauvorhabens. Sei es im maschinellen oder im gewerblichen Gleisbau sowie im Fahrleitungsbau - lassen Sie mehr als 70 Jahre Erfahrung für sich arbeiten.  
[www bbw.at](http://www bbw.at)

**bbw**  
BAHNBAU WELS

**RHOMBERG SERSA**  
RAIL GROUP



**RHOMBERG**



**RHOMBERG SERSA**  
RAIL GROUP

## KOMPETENZ BESCHLEUNIGT

Wir stehen während der gesamten Lebensdauer eines Gleisnetzwerks an der Seite unserer Kunden. Und das seit mehr als 70 Jahren. Diese Erfahrung, dieses Know-how und unsere unbändige Innovationskraft machen uns zum führenden Anbieter in den Bereichen Fahrbahntechnik, Projektmanagement, Bautechnik. Und weltweit einzigartig.

Rhomberg Bahntechnik GmbH  
[info.rbt@rsrg.com](mailto:info.rbt@rsrg.com) | [www.rhomberg rail.com](http://www.rhomberg rail.com)



© Alstom

## ALSTOM ÖSTERREICH

- Globales Technologiezentrum für Straßenbahnen in Wien
- 100 Jahre Erfolgsgeschichte mitten im Herzen Europas
- Über 650 engagierte Mitarbeiter:innen
- Moderne und innovative Produkte für die ganze Welt

**ALSTOM**  
• mobility by nature •



## Wien

### Statement

Die Arbeit der Landesstelle Wien ist stark mit den Tätigkeiten der „Bundes“-ÖVG (ÖVG als Verein und ÖVG-GmbH) verknüpft. Daher ist es das Ziel, zusätzlich Vortragsveranstaltungen und Exkursionen in jenen „Nischenbereichen“ zu organisieren, die von der „Bundes“-ÖVG nicht wahrgenommen werden können.

### Replik 2021

Die Corona-Situation, hat auch im Jahre 2021 dazu geführt, dass keine Veranstaltungen der Landesstelle Wien organisiert werden konnten; bedauerlich, da es sowohl in Wien als auch in der Verkehrsregion Ost eine Vielzahl interessanter Projekte im Verkehrssektor gibt. In Zusammenarbeit mit den Landestellen Burgenland und Niederösterreich hätten sich mehrere, formal die Landesgrenzen überschreitende Themen angeboten.

Wien hat im internationalen Vergleich einen hervorragenden Modal-Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs, des Radfahrens und der Zurücklegung von Distanzen per Fußweg. Die Zukunftsstrategie sieht vor, diesen erfolgreich eingeschlagenen Weg auch weiter zu beschreiten, im Jahr 2025 sollen 80 % der Wege per „Öffi“, per Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden; es ist ein überaus ehrgeiziges Ziel.

### Ausblick

Dieses Vorhaben, aber auch die zentrale Lage Wiens in Bezug auf regionale und internationale Verkehrsströme, sollen durch infrastrukturelle und organisatorische Maßnahmen begleitet werden:

- Ab 1. März 2022 wird ganz Wien einheitlich Kurzparkzone, die Verkehrswissenschaft wird die Auswirkung mit Interesse verfolgen und dokumentieren.
- U-Bahn- und Straßenbahn-Netz werden erweitert und Busverbindungen verdichtet,
- Rad- und Fußwege werden verbessert,
- im Rahmen der Klimadiskussion sind Konflikte beim Ausbau der Straßeninfrastruktur zu erwarten.



Rainer Wenty,  
Leiter bis Nov. 2021



Doris Pulker-Rohrhofer  
Leiterin seit Dez. 2021



Gerhard Gürtlich,  
Geschäftsführer

Themen für das nächste Jahr sind somit reichlich vorhanden, hoffentlich werden sich die COVID-bedingten Behinderungen im Jahr 2022 in Grenzen halten.


Auch die Zusammenarbeit mit den Landstellen Burgenland und Niederösterreich ist ein wichtiges Element, da die Verkehrsregionen dieser drei Bundesländer stark miteinander verflochten sind.

**Doris Pulker-Rohrhofer** hatte von 1994 bis 2013 in der ÖBB-Personenverkehr AG verschiedene leitende Funktionen inne, von 2005 bis 2013 war sie eine von zwei Geschäftsführerinnen der City Air Terminal (CAT), von 2014 bis 2015 war sie Mitgründerin eines Start-ups. Seit dem Jahr 2016 ist Pulker-Rohrhofer Technische Geschäftsführerin der Hafan Wien GmbH, deren Tochtergesellschaft Terminal Sped GmbH sowie Aufsichtsratsvorsitzende der WienCont Container Terminal GmbH. Sie ist Mitgründerin und Vorstandsmitglied des DamenLogistikClub, Vorstandsmitglied in der BVL, Beiratsmitglied im International Women's Forum und seit 2021 auch Aufsichtsratsmitglied der Wien Energie.



# Junge ÖVG

Auch im zweiten Jahr der Pandemie konnten wieder einige – wenn auch leider nicht alle geplanten Veranstaltungen – der Jungen ÖVG stattfinden. Im März fand die ÖVG Connect Veranstaltung „Evaluierung der Nachhaltigkeit eingesetzter Bundesmittel“ statt. Als Junge ÖVG haben wir das Thema vorgeschlagen, bei der Organisation mitgeholfen und die Moderation übernommen. In einer spannenden Runde aus Professor\*innen wurde darüber diskutiert, ob und wie die Investitionen von Bundesmitteln im Verkehrsbereich auf ihre Nachhaltigkeit hin evaluiert werden können. Ausgehend von den geplanten Infrastrukturinvestitionen diskutierten die Teilnehmenden, ob diese dem Credo des Vermeidens – Verlagern – Verbessern entsprechen. Danach wurde weiter ins Detail gegangen zu den Themen der ökonomischen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit, welche Indikatoren und Werkzeuge zur Beurteilung zur Verfügung stehen und welche konkreten Herangehensweisen die TeilnehmerInnen empfehlen. Wir bedanken uns für die teilweise kontroversiellen Diskussionsbeiträge von Podium und Publikum. Weitere Informationen finden Sie im Veranstaltungsrückblick auf Seite 49.



**Evaluierung der Nachhaltigkeit eingesetzter Bundesmittel**

**Podium:**  
 Univ. Prof. Dr. Astrid GÜHNEMANN, BOKU Wien, Institut für Verkehrswesen  
 Univ. Prof. Dr. Günter EMBERGER, TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften  
 Univ.-Prof. Dr. Norbert ÖSTERMANN, Wissenschaftlicher Leiter ÖVG  
 Univ. Prof. Dr. Peter VEIT, TU Graz, Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft

**Moderation:**  
 Dipl.-Ing. Barbara LAA, BSc, Junge ÖVG



Florian Polterauer,  
Leiter



Niki Schmölg,  
stv. Leiter



Johannes Kehrer,  
stv. Leiter



Barbara Laa,  
stv. Leiterin



Matthias Landgraf  
stv. Leiter



Martina Zeiner,  
stv. Leiterin



Florian Pototschnig  
stv. Leiter



Nicol Pfersche,  
stv. Leiterin

Beim ÖVG Kamingespräch mit Bundesministerin Leonore Gewessler im April wurde auch der Jungen ÖVG eine Bühne geboten. Florian Polteraer durfte als Leiter der Jungen ÖVG an der virtuellen Diskussion teilnehmen.

Erfreulicherweise konnten wir im August den jährlichen Wissensaustausch wieder als Präsenzveranstaltung organisieren. Wir starteten die eintägige Veranstaltung mit einem Workshop bei den ÖBB in Wien. Zusammen mit dem ÖVG Arbeitskreis Rail & Road Traffic Management haben sich die TeilnehmerInnen Gedanken zur zukünftigen Ausrichtung des Arbeitskreises gemacht. Die Ergebnisse wurden abschließend mit dem Arbeitskreisleiter Christian Sagmeister diskutiert. Nach dem gemeinsamen Mittagessen ging es weiter mit einer Exkursion zu Thales Austria, wo uns eine Führung durch das Unternehmen und ein spannender CEO Talk erwarteten.

Für Oktober war der Junge ÖVG Karrieretag in Präsenz geplant. Wir hatten gehofft in diesem Jahr wieder Unternehmen und Nachwuchs aus der Verkehrsbranche zusammenbringen zu können. Aufgrund der anhalten-

den Covid-19 Situation und den dazugehörigen Bestimmungen war das jedoch leider nicht möglich. Wir haben also die schwierige Entscheidung getroffen, die Veranstaltung auf nächstes Jahr zu verschieben, da ein Online-Event unseren Ansprüchen an den beliebten Karrieretag als Jobmesse nicht gerecht geworden wäre. Wir bedanken uns noch einmal herzlich bei den Podiumsgästen und zahlreichen Unternehmen, die bereits zugesagt hatten. Wir sind zuversichtlich, dass wir im nächsten Jahr endlich wieder ein physisches Event organisieren können, bei dem die vielen jungen, interessierten Menschen in Kontakt mit führenden Unternehmen der Verkehrsbranche treten werden.

Aufgrund der Pandemie mussten im Jahr 2021 leider viele Abstriche gemacht werden, die uns die Arbeit als Junge ÖVG sichtlich erschwert haben. Für das Jahr 2022 hoffen wir, einiges nachholen zu können. Wir planen beispielsweise, dass der Stammtisch+1 wieder in intimer Atmosphäre in einem gemütlichen Lokal stattfinden kann und wir viele weitere Veranstaltungen wieder vermehrt in Präsenz anbieten können.



# Klimafreundlich unterwegs

## Die Holding Graz steuert mit innovativen Mobilitätsmaßnahmen in Richtung Emissionsfreiheit.

Die Holding Graz, der größte kommunale Dienstleister im Süden Österreichs, verfolgt das Ziel, Graz zur lebenswertesten Stadt Europas zu machen. Die Verbesserung der Luftqualität und die Verminderung des Straßenlärms sind hierbei zentrale Vorhaben. Um das zu erreichen, hat die Holding Graz gemeinsam mit der Grazer Energieagentur und 12 weiteren Projektpartner:innen das Leuchtturmprojekt „move2zero“ ins Leben gerufen. move2zero bedeutet, dass zwei Linien mit Wasserstoff- und Batteriebussen ausgestattet werden. Sieben batterieelektrische und sieben Brennstoffzellenbusse werden im Demonstrationsbetrieb im Einsatz sein. Zur Energieversorgung wird für die batterieelektrische Busflotte eine Ladeinfrastruktur errichtet, für die Brennstoffzellenfahrzeuge ist eine Wasserstofftankanlage im Buscenter geplant. Zur Reduktion negativer Umweltauswirkungen wird in „move2zero“ auf die Verwendung von klimafreundlichen Komponenten geachtet und der gesamte Lebenszyklus von Fahrzeugen und Infrastruktur analysiert. Das Förderprojekt ist der Start in Richtung des langfristigen Ziels einer vollständigen Dekarbonisierung des gesamten öffentlichen Bussystems in Graz. Das Engagement der Holding Graz im Rahmen von „move2zero“ wurde im Vorjahr mit dem 30. VCÖ Mobilitätspreis, Österreichs größtem Wettbewerb für klimaverträgliche Mobilität in der Kategorie „Energiewende und Elektrifizierung in der Mobilität“ ausgezeichnet.

### Graz fährt auf Wasserstoff ab

Zuletzt war ein Wasserstoffbus der Firma Solaris bei den Graz Linien für drei Wochen im Testbetrieb. Das H<sub>2</sub>-Testfahrzeug soll dazu beitragen, den Anspruch der Landeshauptstadt Graz als innovatives Kompetenz-Center für Wasserstoff-Technologien zu erfüllen. Außerdem beteiligt

sich die Holding Graz am Förderprojekt „HyBus Implementation“. Hier wird ein Brennstoffzellenbus von Hyundai im Sommer dieses Jahres nach Graz kommen, der aufgrund des abweichenden Druckniveaus von 700 bar an der OMV-Tankstelle betankt und vorerst ohne eigene Infrastruktur betrieben werden kann.



### Innovatives Service

Nicht nur alternative Antriebsmodelle, sondern auch Innovationen im Bereich der Nachfrageorientierung sind Entwicklungen, die die Holding Graz vorantreibt. Im Projekt „move2zero“ werden innovative On-Demand-Services unter Einbindung von Nutzer:innen entwickelt und getestet. Zum Einsatz kommen e-Fahrzeuge, die mit einem innovativen, automatisierten Ladesystem über im Boden integrierte Ladeplatten (Matrix Charging) geladen werden. Der Testbetrieb des On-Demand-Shuttles am Flughafen Graz startet noch dieses Jahr.

### Bestens vernetzt

Das Grazer Sammeltaxi GUSTmobil hat bei den Bürger:innen großen Anklang gefunden und sich zu einem beliebten Mobilitätsangebot entwickelt. Seit Mitte



Oktober 2019 ermöglicht es GUSTmobil, dass Gebiete ohne Anbindung ans ÖV-Netz nun erreichbar sind. Die Gebiete Platte, Katzelbach/Wetzelsdorf und Hafnerstraße haben so mit über 200 Haltepunkten eine bessere Anbindung an das städtische Öffi-Netz erhalten. Wie eine Zwischenbilanz zeigt, wurden bisher 2.100 Fahraufträge abgewickelt und rund 2.500 Personen mit GUSTmobil in Graz befördert. Da die Abwicklung inzwischen über die Holding Graz erfolgt, wurde im Kontrollgremium für die Graz Linien nun der Beschluss gefasst, den bisherigen Pilotbetrieb mit der Grazer Betreiberfirma ISTmobil GmbH bis April 2024 zu verlängern. Gleichzeitig erfolgte eine noch engere Verknüpfung mit dem Verkehrsverbund, wodurch Zeitkartenbesitzer:innen (Jahreskarte, Halbjahreskarte, KlimaTicket oder Topticket) das GUSTmobil Graz seit diesem Jahr um die Hälfte günstiger nutzen können.

### Carsharing am Puls der Zeit

Eine Brücke zwischen der Flexibilität persönlicher Verkehrsmittel und der Entlastung von Verkehr sowie Umwelt durch öffentliche Verkehrsmittel zu schaffen, macht tim – täglich. intelligent. mobil. möglich. An den mittlerweile 12 Mobilitätsknoten in Graz – zwei Standorte wurden Ende 2021 in den neuen Stadtteilen Reiningshaus und Smart City eröffnet – bündelt tim ergänzend zum öffentlichen Verkehr (e)-Carsharing, Mietautos, e-Taxis, Fahrradabstellanlagen für das eigene Fahrrad und öffentliche Ladestationen für private e-Autos.

Alle Infos zu unseren Produkten und Dienstleistungen unter:

[holding-graz.at/linien](https://holding-graz.at/linien)





# Veranstaltungen

## Veranstaltungen 2021: Vielfalt & Flexibilität

Nach dem Coronajahr 2020 haben viele gedacht, sie haben bereits alles aus dieser Krise gelernt, um damit entsprechend umgehen zu können. Die Erfahrungen, die wir 2021 machen durften, haben uns dann doch überrascht und werden die Aktivitäten der ÖVG nachhaltig prägen. Flexibilität, Mehrdimensionalität und die Kommunikation mit allen Beteiligten werden uns ab jetzt nicht mehr loslassen.

Sieben virtuelle und acht hybride Veranstaltungen mit insgesamt 1.350 Teilnehmenden und 153 Vortragenden sind ein herzeigbares Ergebnis, das auch mit „normalen Jahren“ durchaus mithalten kann. Dank der Innovationskraft und des Engagements unserer GeneralsekretärInnen war es uns möglich, folgende Veranstaltungen durchzuführen:

### ÖVG-connect: Digitale Mobilitätsdienste, 28. Jänner 2021

Die Digitalisierung beeinflusst auch unsere Mobilität. National sowie europäisch wird derzeit an neuen Rahmenbedingungen, Richtlinien und Standards für das künftige „Mobilitäts-Ökosystem“ gearbeitet. Es war uns daher ein Anliegen, diesem Thema in Form einer Diskussionsrunde zu widmen. Sampo Hietanen (MaaS Global/Whim), Thomas Kirschbaum (Door2Door), Andreas Kronawitter (IST-CH), Angelika Rauch (tbw, MaaS), Rene Schader (ummadum), Martin Böhm (AustriaTech) und Günter Emberger (TU Wien) berichteten von ihren Erfahrungen in der vernetzten Welt der Mobilität, sowie über die nächsten Schritte und Maßnahmen, die für ein wirksames Umsetzen in der Praxis notwendig sind. Die Moderation übernahm Martin Russ. An dieser Veranstaltung nahmen über 180 Personen teil. Die ganze Diskussion findet man auf unserem YouTube-Channel.



Thomas Kratochvil,  
Geschäftsführer ÖVG-GmbH





## ÖVG-connect: Evaluierung der Nachhaltigkeit eingesetzter Bundesmittel

25. März 2021

Die Infrastrukturinvestitionen auf Bundesebene haben im Jahr 2021 ca. 6,9 Mrd. € betragen. Zu den wesentlichen Infrastrukturinvestitionen zählten Verkehrsinfrastruktur, die Informations- und Kommunikationsinfrastruktur, die Versorgung mit Energie und Wasser, die Entsorgung und weitere Teile des öffentlichen Bereichs. Zwischen 2018 und 2022 sind dabei Ausgaben von 30,6 Milliarden Euro für Investitionen sowie Forschung und Entwicklung in Bezug auf Bahninfrastruktur, Ausbau des höherrangigen Straßennetzes sowie des Breitbandnetzes eingeplant. Neben verkehrspolitischen Aspekten gilt es darüber hinaus auch, die Nachhaltigkeit der eingesetzten Bundesmittel zu gewährleisten. Im März fand daher eine weitere Online-Veranstaltung der Serie ÖVG-connect mit dem Titel „Evaluierung der Nachhaltigkeit eingesetzter Bundesmittel“ statt. In dieser spannenden Runde diskutierten die Professor\*innen Astrid Gühnemann, Günter Emberger, Norbert Ostermann und Peter

Veit. Die Moderation übernahm Barbara Laa von der Jungen ÖVG. Im Rahmen dieses ÖVG-connect wurden Werkzeuge und Bewertungsmethoden vorgestellt, welche eine Quantifizierung und Nachverfolgung der eingesetzten Bundesmittel im Sinne der Nachhaltigkeit erlauben. Dabei wurden vor allem die drei wesentlichen Säulen der Nachhaltigkeit behandelt: Ökologie, Ökonomie und Soziales. Die ganze Diskussion findet man auf unserem YouTube-Channel.



## Lösungen gegen die Regelungswut IV

13. April 2021

Ein spannender und informativer Tag über Innovationen, hinderliche und fördernde Gesetzesgebung am Beispiel der Umwelt- und den Vergaberegulungen in der Verkehrsbranche fand im April als Online-Veranstaltung statt. Verschiedene Blickwinkel wurden in diesem Spezialgebiet beleuchtet. 15 namhafte Vertreter aus Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung konnten Einblicke in ihre Erfahrungen und Arbeit geben. Es handelte sich bei der Veranstaltung um die vierte der Veranstaltungsserie „Lösungen gegen die Regelungswut“, die aus dem Arbeitskreis Verkehrsrecht entstand und von Karl Johann Hartig moderiert wurde. Falls Sie diese Veranstaltung verpasst haben, finden Sie auf der ÖVG-Homepage einen detaillierten Nachbericht.

## Der Busverkehr der Zukunft - Qualitätsanforderungen und Innovationen

20. April 2021

Im April wurde nach einer längeren Pause wieder ein ganzer Tag dem Busverkehr gewidmet. Der Busverkehr ist für den Öffentlichen Nahverkehr ein unverzichtbarer Bestandteil. Aktuelle Entwicklungen im Individualverkehr, geänderte Rahmenbedingungen und der technische Fortschritt erfordern jedoch auch in diesem Bereich Anpassungen. Die Themen Verkehrsplanung, Automatisierung, Lösungsmöglichkeiten, Praxiserfahrungen und natürlich auch den Einflüssen der Pandemie wurden ausführlich von Branchenvertretern und -experten wie Silvia Kaupa-Götzl, Karin Zipperer, Ludwig Richard, Sylvia Leodolter, Werner Pracherstorfer, Thomas Sager, Stephan Lewisch, Monika Unterholzner, Christian Hillbrand, Alexandra Millonig und Bettina Huber analysiert und diskutiert. Die Diskussionen findet man auf unserem YouTube-Channel.



## Jahrestagung 2021: Verkehr & Innovation

2. - 3. September 2021

Die Jahrestagung 2021 der ÖVG fand an der TU Graz statt und war in die Themenbereiche „Forschung“, „Industrie“ und „Verkehrsland Steiermark“ gegliedert. Damit wurde ein Bogen gespannt, in dem aktuelle Forschungen zu Verkehrsprognosen, Automatisierung, Management und Großversuchseinrichtungen angesprochen wurden. Ebenso wurden industrielle Umsetzungen, fahrzeug- wie infrastrukturseitig, vorgestellt, ergänzt um aktuelle Verkehrskonzepte. Auch wurden Projekte wie der Semmering-Basistunnel und die Koralmbahn, das Grazer Radwegenetz und die Metro Graz vorgestellt und diskutiert. Am zweiten Tag wurden Exkursionen angeboten, wobei zwischen Fahrzeug- oder Schienenproduktion bzw. einer Baustellenbesichtigung gewählt werden konnte. Unter Einhaltung aller vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen war dies endlich wieder eine Veranstaltung, bei der man sich außerhalb des virtuellen Raums von Angesicht zu Angesicht treffen konnte, was dazu führte, dass diese schnell ausgebucht war. Natürlich war auch eine Online-Teilnahme möglich.



## Forum Green Logistics

7. September 2021

Was bedeuten die Klimaziele für die Stadt der Zukunft? Was muss heute, morgen und übermorgen getan werden? Die Zeichen stehen auf Umbruch. Der Transformationsprozess Richtung Nachhaltigkeit soll unsere Städte fit für die Zukunft machen. Die Transformation ist bereits im Gange und wenn wir genau hinsehen, können wir schon erahnen, welche Veränderungen auf uns zukommen. Der Thinkport Vienna und die ÖVG organisierten daher in einem Wiener Kino eine halbtägigen Veranstaltung mit namhaften Expert\*innen, wie Maria Vassilakou, Martin Russ, Thomas Madreiter, Nina Eisenmenger, Hermann Költringer, Markus Körner, Nina Mostegl, Jekaterina Boening und Ursula Schibl und versuchten diese Entwicklungen für die Logistikbranche zu diskutieren und Lösungswege zu skizzieren. Im Anschluss fand die Verleihung des Pacemaker-Award 2020 durch Davor Sertic, Gründer und Präsident des Forum Green Logistics, statt.



## ÖVG-Seminar: Squats

13. September 2021



Am Vortrag der 23. Internationalen Tagung des Arbeitskreises Eisenbahntechnik (Fahrweg) fand das Fachseminar rund um das Thema „Squats“ statt. Einblicke aus der Praxis und Forschung wurden geteilt und diskutiert. Dabei wurden neben Erfahrungen aus Österreich, auch solche aus Deutschland und der Schweiz vorgestellt. In diesem Zusammenhang konnte festgestellt werden, dass es für sehr ähnliche Probleme teilweise sehr unterschiedliche Lösungsansätze gibt. Diese Erkenntnisse stellten für die knapp 80 Teilnehmer\*innen einen hohen wissenschaftlichen Nutzen dar. Weitere Details finden Sie im Bericht der Landesstelle Steiermark.



## Fahrwegoptimierung durch Predictive Maintenance: Von Daten zu Taten

14. September 2021

Am Tag nach dem zuvor erwähnten Sqats-Seminar fand die 23. Internationale Tagung des Arbeitskreises Eisenbahntechnik (Fahrweg) in der Technischen Universität Graz statt. Der Schwerpunkt dieser Veranstaltung bestand darin, die gewonnenen Daten sinnvoll auszulegen und in die Praxis umzusetzen. Daten sammeln ist einfach, aber diese zu verwenden hingegen recht schwer. Rund um die Themen Weicheninspektion, Instandhaltung, Fibre Optic Sensing, mobile & feste Messstellen und Gleisbaumaschinen informierten und diskutierten Michael Mach, Volkmar Sauer, Dirk Nicklisch, Michael Brauner, Sebastian Haid, Ivan Vidovic, Roman Schmid, Johannes Stefko, Anna Oprandi, Georg Neuper, Peter Veit, Florian Auer und Johannes Kehrer aus Anwender- und Entwicklersicht. Vielen Dank an die Landesstelle Steiermark für die professionelle Betreuung und Vorbereitung.

Weitere Details finden Sie im Bericht des Arbeitskreises Eisenbahntechnik (Fahrweg).



## 19. Wiener Eisenbahnkolloquium: Zug statt Flug?

7. und 8. Oktober 2021

Das 19. Wiener Eisenbahnkolloquium fand traditionell im Technischen Museum Wien statt. Bereits zum zweiten Mal durfte die ÖVG-GmbH dafür die organisatorische und wirtschaftliche Verantwortung übernehmen. Das diesjährige Thema „Zug statt Flug?“ sorgte für spannende Vorträge in den Themengebieten Verkehrspolitik, Servicequalität, Infrastruktur und Klimaschutz. Darin konnten die Problematiken und verschiedene Lösungswege dieser sich ergänzenden Verkehrsträger aufgezeigt werden. Die Diskussionsrunde mit Vertretern der Schiene, der Luftfahrt, der Verwaltung und der Forschung rundeten die Vorträge perfekt ab. Im beeindruckenden Ambiente und unter Einhaltung aller vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen konnte man sich beim Abendempfang auch wieder einmal von Angesicht zu Angesicht treffen.



## Fahrzeugausschreibungen und Total Cost of Ownership des Systems Bahn

14. Oktober 2021

Mit jeder Beschaffung von Schienenfahrzeugen treffen Eisenbahnunternehmen eine zentrale Entscheidung für mehrere Jahrzehnte ihrer Geschäftstätigkeit. Sind doch Schienenfahrzeuge typischerweise mehr als 30 Jahre in Betrieb. Nicht nur der Anschaffungspreis, sondern auch Kosten für Betrieb und Instandhaltung der Fahrzeuge müssen berücksichtigt werden. Aber auch die Frage, wie Innovationen mit ihren Chancen, aber auch Risiken bewertet werden sollen, müssen die Beschaffer von Schienenfahrzeugen für sich beantworten. Diese vom Arbeitskreis Schienenfahrzeuge konzipierte Tagung fand aufgrund der Sicherheitsanforderungen wieder in einem Wiener Kino statt. Rund 60 Vertreter von Eisenbahnunternehmen und Hersteller verfolgten die Vorträge von Bernhard Rüger, Corinna Salander, Stefan Marschnig, Jürgen Guss, Ferdi Saykin, Marco Pagani, Georg Seifert, Michael Reinbacher, Markus Rubner und Johann Frisch entweder vor Ort oder als Videokonferenz. Ganz besonders sei hier der Beitrag von Carlo Borghini, Vorsitzender von Shift2Rail Joint Undertaking, erwähnt.



## 3. ÖVG-Kongress: Fahrstromanlagen

11. und 12. November 2021

Bereits zum dritten Mal und nach einer Verschiebung von einem Jahr trafen sich heimische und internationale Expert\*innen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Universitäten und Behörden und konnten sich zu aktuellen Entwicklungen und Erfahrungen aus den Fachgebieten erneuerbarer Energie, Instandhaltungsfahrzeuge, alternative Antriebe, Digitalisierung und Automatisierung, Instandhaltungserfahrungen, Fahrdrabtverschleiß auf Hochgeschwindigkeitsstrecken und dem sicheren Arbeiten im Bereich von Oberleitungsanlagen austauschen. Rund 90 Teilnehmende vor Ort und 40 im Homeoffice verfolgten die Vorträge von 27 Fachleuten aus Deutschland, Österreich und der Schweiz und diskutierten diese im Anschluss. Zum zweiten Mal in diesem Jahr konnten wir für einen Kongress den sehr gut gebuchten Festsaal des Technischen Museums nutzen.

## ÖVG-Weichentagung

16. November 2021

Kurz vor dem Lockdown konnte die mehrmals verschobene ÖVG-Weichentagung: Die Weiche als „kritisches Element“ der Eisenbahninfrastruktur unter strengen Sicherheitsauflagen in Innsbruck/Igls endlich stattfinden. In den drei Themenblöcken „Die Weiche als Herausforderung“, „Die Weiche: State of the Art“ und „Die Weiche in Forschung und Entwicklung“, wurden unter anderem Überlegungen einer Gesamtkostenbetrachtung, die aktuellen Weichentypen und technologische Entwicklungen sowie der Bereich Weicheninstandhaltung und Innovationen von namhaften Vertretern aus Forschung und Industrie präsentiert und mit den über 100 Teilnehmenden diskutiert. Die Nachlese samt Fotos steht auf der Tagungs-Homepage zur Verfügung.



## ÖVG-Forum: Rail & Road Traffic Management

25. November 2021

Das Jahr endete so wie es begonnen hatte mit einer reinen Online-Veranstaltung. Erst zwei Tage vor dem angesetzten Termin mussten wir uns schweren Herzens dazu entschließen, das Forum des Arbeitskreises RRTM in den virtuellen Raum zu verlegen. Auf eine Keynote zum Thema „Die Zukunft der Regionalbahnen“ und den Ergebnissen und Highlights aus den fünf aktiven Arbeitsgruppen Genehmigungsverfahren, Cargo Informationsmanagement, Vernetzte digitalisierte Informationsservices, Autonomes Fahren und Weiterentwicklung von Leittechnik- und Sicherheitsanlagen folgten Referate zu den Themen Psychologie, Digitalisierung, 5G und Vernetzung. 2022 werden die Ergebnisse schriftlich publiziert.



Detaillierte Nachberichte und mehr Fotos finden Sie auf der ÖVG-Homepage unter:  
[www.oevg.at/veranstaltungen/nachlese](http://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 Generalsekretär\*innen, dem Chefredakteur, den Vizepräsident\*innen, dem Schatzmeister, unseren Kooperationspartnern und insbesondere unseren beiden Damen im Sekretariat für die gute Zusammenarbeit und Unterstützung bedanken.





# SICHERHEIT

## ... AUF SCHIENE BEI ALLEN GESCHWINDIGKEITEN UND WITTERUNGSVERHÄLTNISSEN.

Komplette Bremssysteme für alle Arten von Schienenfahrzeugen, Klimasysteme, Diagnosesysteme, Sandungssysteme und Scheibenwischwaschsysteme von Knorr-Bremse, Einstiegssysteme von IFE, Klimasysteme von Merak und Eisenbahnsicherungssysteme von Zelisko: Qualität aus Österreich weltweit im Einsatz. | [rail.knorr-bremse.com/de/at](http://rail.knorr-bremse.com/de/at) | [www.ife-doors.com](http://www.ife-doors.com) | [www.zelisko.at](http://www.zelisko.at) |

 **ZELISKO**

 **IFE**

 **MERAK**

 **KNORR-BREMSE**



**DIE TECHNIK  
IST EINE  
SIE.**

**#joboffenSIEve**

**Starke Frauen  
für starke Berufe!**

Jetzt bewerben auf [karriere.oebb.at](https://karriere.oebb.at)  
@unsereOEBB

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

# Arbeitskreise

## Eisenbahntechnik (Fahrweg)

Das Jahr 2021 war weiterhin - zum Teil stark - von der Corona-Pandemie geprägt. Es konnten, wie schon im Jahr davor zwei Arbeitskreissitzungen abgehalten werden: Die erste Sitzung am 17. Juni 2021 in Wien, eine weitere am 28. Oktober 2021 in Linz. Die für 7. Dezember 2021 geplante Sitzung musste aufgrund von Covid-19 Versammlungsbeschränkungen entfallen und wurde für den März 2022 vorgesehen.

Die **Arbeitskreissitzungen** wurden zu folgenden Themen abgehalten:

**17.06.2021, ÖBB-Unternehmenszentrale als Hybridveranstaltung:** Begrüßung und Einführungsvortrag durch den Präsidenten der ÖVG und CEO der ÖBB-Holding AG Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä, Vortrag FH-Prof. Dipl.-Ing. Otfried KNOLL, EURAIL-Ing., Departmentleiter FH-St. Pölten, „Shift to Local Rail. Anforderungen und Lösungsansätze zur Zukunft der Regionalbahnen“, Mag. Barbara KOMAREK, Geschäftsführerin NÖVOG, „Neue Wege bei der technischen Sicherung von Eisenbahnübergängen aus Sicht der Niederösterreich Bahnen“, und Dipl.-Ing. Dr. Michael Mach, ÖBB-Infrastruktur AG/SAE Fachbereichsleiter Fahrwegtechnik, „Kostenreduktion bei Regionalbahnen in Bau und Erhaltung“.

Personelle Änderung: Für den Vorsitz des Arbeitskreises wurden Dr. Gérard PRESLE, sowie als Stellvertreter Dipl.-Ing. Dr. Michael MACH nominiert. Aufnahme von Univ.-Prof. Dr. techn. M.Sc. Ferdinand POSPISCHIL als neues Mitglied des Arbeitskreises.

**28.10.2021, Plasser & Theurer in Linz als Hybridveranstaltung:** Begrüßung durch den Vorsitzenden des Arbeitskreises Dr. Gérard Presle, sowie Einführung durch Johannes Max-Theurer, CEO Plasser & Theurer, Bernhard Antony, Smarte Maschinen - Neuentwicklungen aus dem Technologiezentrum von Plasser & Theurer“, DI Dr. Florian Auer „Data Driven Infrastructure Maintenance“, außerdem fand noch eine Werksführung inkl. Vortrag zum Thema „Neue Produktionsabläufe in der Fertigung von Gleisbaumaschinen“ statt. - Gedenken an Dr. Peter PLICA.



Gérard Presle,  
Leiter



Michael Mach  
stv. Leiter

Insgesamt gibt es im Arbeitskreis 86 aktive Mitglieder, von denen - aufgrund der zu diesem Zeitpunkt gültigen Covid-19 Bestimmungen - jeweils rd. 25 Personen physisch und ein weiterer Teil virtuell an den Sitzungen teilnehmen konnte.

Am 15.6.2021 fand in Mauerbach die **4. Monitoring Rad/Schiene-Tagung** statt, die mit Unterstützung unseres Arbeitskreises abgehalten wurde. Inhaltlich befasste sich die Tagung mit der Messung und Datenauswertung im Bereich Rad/Schiene. Die Tagung stieß auf großes internationales Interesse und wurde von über 100 Personen besucht.

Außerdem fand am 22.02.2021 eine Sitzung des **Organisations-Komitees** statt. Diese diente zur Vorbereitung der Veranstaltungen im September an der TU Graz, an denen mehr ca. 165 Teilnehmende begrüßt wurden:

#### **ÖVG- Seminar: Squats**

13. September 2021, TU Graz

Das Ziel dieses Seminars war, den aktuellen Stand der Forschung zu diskutieren, wobei Ursachenforschung, Detektion bis hin zu Konsequenzen in der Instandhaltung angesprochen wurden. Folgende Referate kamen unter den 80 Teilnehmern zur Diskussion: Weitere Details finden Sie im Bericht der Landesstelle Steiermark.

#### **Fahrgewegoptimierung durch Predictive Maintenance: Von Daten zu Taten (23. Internationale Tagung des Arbeitskreises Eisenbahntechnik)**

14. September.2021, TU Graz

Dieser Titel impliziert, dass das reine Sammeln und Speichern von Daten nicht ausreicht. Daten sind wichtig aber werden erst nutzbar, wenn aus Daten Taten abgeleitet werden. Daher die Struktur der Tagung: Der erste Block zeigte den Weg von Daten zur Prognose auf, der zweite Block dann den Schritt von der Prognose zur Umsetzung. Als Abschluss fand ein – der aktuellen Situation geschuldet – virtueller Round Table mit den Herrn Franz Bauer, ÖBB-Infrastruktur AG, Frank Sennhenn, DB Netz AG und Stefan Sommer, SBB statt. Dieser Themenkreis

konnte mit hochqualifizierten Referenten und 160 Teilnehmern von Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Akademia und der eisenbahnaffinen Industrie diskutiert werden.

#### *Block I: Von Daten zur Prognose*

- Michael Mach, ÖBB: Predictive Maintenance als Chance für den Fahrweg
- Volkmar Sauer, Dirk Nicklisch, DB Netz AG: Automatische Weicheninspektion bei der DB Netz AG
- Michael Brauner, Sebastian Haid, Ivan Vidovic, ÖBB, Sensonic GmbH, Voestalpine: Predictive Maintenance mit Fibre Optic Sensing
- Roman Schmid, Johannes Stefko, ÖBB, IBM: Verknüpfung von ortsfesten und mobilen Messstellen

#### *Block II: Von der Prognose zu Taten*

- Anna Maria Oprandi, Georg Neuper, SBB, ÖBB: Vom Budget zur Baustelle
- Peter Veit, TUGraz: Asset Management und Prognose
- Florian Auer, Plasser & Theurer: Gleisbaumaschinen, neue Datenlieferanten
- Johannes Kehrer, Wiener Linien: Modelle zur Instandhaltung urbaner Gleisanlagen

Die positive Resonanz während und nach der 1½-tägigen Tagung war überwältigend. Auch in Betracht des - seit langem nicht mehr möglichen - persönlichen Austauschs zwischen den Experten, war diese Veranstaltung ein voller Erfolg.

## e-mobility

### Aktivitäten 2021

In den Arbeitskreissitzungen wurden im Jahr 2021 Vorträge u.a. zu diesen Themen präsentiert und diskutiert:

- Projekt Wasserstoff-Triebzug ÖBB
- Ergebnisse des Forschungsprojektes POVIMOB -Potenziale virtueller Mobilität
- Die Ökobilanz von Personenkraftwagen 2021 - Bewertung alternativer Antriebskonzepte hinsichtlich CO<sub>2</sub>-Reduktionspotential und Energieeinsparung
- Elektromobilität und Automatisierung als Teil zukünftiger Mobilitätskonzepte
- Perspektiven und Möglichkeiten zukünftiger Mobilität - Roadmap Mobilität 2050

Im Februar 2021 wurde die Roadmap Mobilität unter dem Titel „Mobilität 2050 - Roadmap zum Umbau des Verkehrssystems“ in der ÖZV (2/2021) publiziert.

Im Rahmen des Arbeitskreises hat AK-Stv. Mag. Walter Slupetzky seit dem Jahr 2019 Perspektiven und Möglichkeiten zukünftiger Mobilität mit klaren Zielbildern und nachvollziehbaren Szenarien entworfen und daraus eine konkrete Roadmap zum Umbau des Personenverkehrssystems erarbeitet. In mehreren Etappen - dem Entwicklungsfortschritt der Arbeiten folgend - wurden die Inhalte mit den zahlreichen Mitgliedern des Arbeitskreises aus unterschiedlichsten Organisationen diskutiert. Beteiligt waren: Sandford Bessler (TU Wien), Thomas Eberhard (AustriaTech), Paul Gredler-Oxenbauer (Wien Energie), Karl-Johann Hartig (ÖVG), Holger Heinfellner (Umweltbundesamt), Heinz Högelberger (AK Wien), Stefan Kaltenegger (b-mobility), Olivia Kantner (Komobile), Bertram Ludwig (ÖBB), Romain Molitor (Komobile), Michael Pillei (BOKU), Johanna Renat (Wiener Linien), Manfred Riedler (WK Wien), Helmut-Klaus Schimany (BieM), Markus Schuster (Herry Consult), Harald Wakolbin-ger (WLB). Im Zuge dieser Diskussionen konnte das konsistente Zielbild für eine Roadmap konkretisiert und geschärft werden. Die Roadmap wurde von



Harald Frey,  
Leiter



Walter Slupetzky,  
stv. Leiter



AK-Leiter herausgegeben und hinterfragt kritisch die bisherigen Denkmuster, Wertehaltungen, Ziele und das gewohnte Alltagshandeln.

Die Inhalte der Roadmap entsprechen auch dem Mission Statement des Arbeitskreises. Dieser richtet damit seinen Blick nicht nur auf die strategische Perspektive der E-Mobilität im Rahmen eines zukünftigen Verkehrssystems, sondern sieht die Position der individuellen Elektro-Mobilität im Verkehrssystem der Zukunft insbesondere als ergänzendes, in das Gesamtsystem eingebettetes Mobilitätsangebot. Damit lieferte die inhaltliche Ausrichtung des Arbeitskreises ein wesentliches Substrat für das Zielbild der vorliegenden Roadmap Mobilität 2050.

#### **Geplante Veranstaltungen 2022**

Aufgrund der Covid-19 Maßnahmen wurde die geplante Veranstaltung „Mobilität gestalten - Roadmap zum Umbau des Verkehrssystems“ auf das Frühjahr 2022 verschoben. Die Roadmap 2020-2050 wird im Rahmen der Tagung gemeinsam mit dem bundesweiten Mobilitätsmasterplan und den bisherigen Erkenntnissen aus dem Sachstandsbericht Mobilität des Umweltbundesamtes diskutiert.

## Intermodaler Transport

### Grundausrichtung und Rahmenbedingungen für den Arbeitskreis

Das Jahr 2021 war pandemiebedingt wieder eine Herausforderung für den AK Intermodaler Transport und von starken Einschränkungen in allen Lebensbereichen geprägt. Hinzu kamen herausfordernde Rahmenbedingungen in der gesamten Transportbranche, welche naturgemäß den Fokus der Unternehmen auf die Bewältigung dieser Herausforderungen richteten. Dementsprechend war der angestrebte Praxis-Dialog nur sehr eingeschränkt möglich.

Dennoch konnte der Arbeitskreis gegen Ende des Jahres mit einer Online-Veranstaltung am 20.12.2021 zum Thema „Intermodalverkehr in Stadt und Land“ ein interessantes Thema diskutieren und mit einem breiten Teilnehmer\*innen-Feld reflektieren.

### Grundausrichtung 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 Datennetzwerke sowie die Weiterentwicklung der verwendeten Hardware (Waggon, Ladeinheit, Terminal etc.) für mehr Kompatibilität und Effizienz im System. Wesentlich dabei ist immer die Systemkompatibilität, um die Planungs- und Investitionssicherheit im bestehenden System zu gewährleisten.
- Zielgruppe: Aktive Akteure bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, Operateuren, Terminals und Spediteuren.



Erich Possegger  
Leiter



Marko Koren  
stv. Leiter



Martin Posset  
stv. Leiter

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 Akteuren der Intermodal-Branche soll erhalten bleiben und auch ausgebaut werden.

Der Arbeitskreis möchte sich bewusst auf das Thema „Intermodaler Transport“ konzentrieren, um den Fokus und damit auch den Nutzen sowohl für die Vertreter\*innen aus der Theorie wie auch den Nutzen für die Praktiker\*innen zu gewährleisten. Für 2021 war vorgesehen, mittels einer 4-teiligen Veranstaltungsserie, wichtige Themen wie etwa Technologieeinsatz (Virtual Reality, neue Betriebssysteme, ...) oder Infrastruktur-Kapazitäten in Präsenzveranstaltungen zu diskutieren. Dieser Plan musste aufgrund der laufend geänderten Rahmenbedingungen der Pandemiesituation komplett verworfen werden, sodass auf ein Online-Format zurückgegriffen wurde.

### Branchensituation 2021

Die allgemeine Situation in der Transportbranche und damit auch im Intermodalverkehr war im Jahr 2021 von diversen Verwerfungen und Schwierigkeiten in den Transportketten geprägt. Neben den Auswirkungen der Pandemie führten teils massive Qualitätsprobleme vor allem bei interkontinentalen Transportketten zu Kapazitätsengpässen, Engpässen bei der Verfügbarkeit von Containern und damit auch massiven Qualitätsproblemen im Hinterland. Verstärkt wurde diese Situation noch durch diverse infrastrukturelle Einschränkungen im europäischen Bahnnetz. Auch Themen wie der Fahrer\*innenmangel im Straßengüterverkehr kamen in diesem Jahr wieder in den Fokus.

Auf der verkehrspolitischen Ebene wurde im November 2021 das „Strategiekonzept UKV“ des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) vorgestellt. Dieses Konzept geht von einer künftig weit

bedeutenderen Rolle des Intermodalverkehrs in Österreich aus, welche sich auch in einer Verdoppelung des heutigen Intermodal-Volumens bis 2040 manifestiert. Insbesondere im kontinentalen Verkehr wird eine massive Verlagerung von der Straße auf die Schiene erwartet, was wiederum Themen wie die Erschließung ländlicher Räume und auch innerstädtischer Regionen für den Intermodalverkehr interessant werden lässt. Die Erkenntnisse der Studie lassen sich unter folgendem Link einsehen: <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/kombiverkehr/publikationen/ukv-strategie.html>.

Vor diesem Hintergrund hat sich der Arbeitskreis im Dezember 2021 exakt mit diesem Thema befasst und eine Online-Diskussion via ZOOM dazu durchgeführt.

### Online Veranstaltung „Stadt-Land – Alles im Fluss?“

Auf Initiative von zwei Arbeitskreismitgliedern entstand die Fragestellung, wie sich Intermodalverkehre auch in ländlichen Regionen und umgekehrt auch in innerstädtischen Strukturen entwickeln ließen. Diese Fragen wurden im Rahmen einer sehr lebhaften und interessanten Online-Expert\*innen-Diskussion mit insgesamt 15 Teilnehmer\*innen anhand von zwei Impulsreferaten näher diskutiert.



Abbildung 1: MIRO Board des ÖVG-Online-Events

Der Intermodalverkehr in seiner heutigen Form erfolgt in der Regel mittels Ganzzügen zwischen großen Wirtschaftszentren mit entsprechenden Verkehrsvolumen. Dazu werden entsprechend ausgestattete und leistungsfähige Großterminals wie z.B. Wien Freudenu, Wien Süd, Enns, Graz oder Wels genutzt.

Der Intermodalverkehr ist in Österreich bereits sehr gut entwickelt und wird auch künftig eine bedeutende Rolle für das künftige Verkehrssystem spielen.

Österreich ist allerdings neben den großen Ballungsräumen auch durch einige eher ländlich geprägte Regionen gekennzeichnet, welche zwar eine gewisse wirtschaftliche Bedeutung haben, dennoch aber aufgrund von Unpaarigkeiten, geringeren Gütermengen und ihrer peripheren Lage eigentlich nicht für direkte Intermodalverkehre geeignet sind. Die Erschließung auf der Straße ist zwar möglich, bedeutet aber in einigen Fällen erhebliche Transportwege per Lkw, was letztlich kontraproduktiv wäre. Es stellt sich also die Frage, wie solche Regionen mittels kleinerer (alternativer) Umschlaganlagen und einfacher Schienen-Transportformen sinnvoll an die großen Terminals im Sinne eines HUB/SPOKE-Systems angebunden werden könnten und welche Initiativen es bereits gibt, auch aus ländlichen Regionen Güterverkehrsvolumen auf die Schiene zu bringen.

Bestehende große Terminals in Ballungsräumen bzw. nahe dieser sind naturgemäß eher in peripheren Bereichen angesiedelt. Dies führt zu der Fragestellung, wie innerstädtische Bereiche entsprechend an das System des Intermodalverkehrs angebunden werden können. Neben der Etablierung von Verteilzentren am Stadtrand und der Bedienung auf der Straße bestünde eine andere Möglichkeit darin, mit Intermodalzügen direkt in die Stadt zu speziellen Terminals zu fahren und von dort die Kurzstrecken-Zustellung durchzuführen. In der Veranstaltung wurden diese Themen zunächst anhand von zwei Impulsreferaten aufbereitet. DI Erich Possegger stellte einige Ergebnisse aus dem aktuellen Strategiekonzept UKV (Unbegleite-

ter Kombierter Verkehr) des BMK näher vor und analysierte bereits vorhandene Lösungsansätze für Intermodalverkehre im ländlichen Raum. In einem Fachvortrag ging anschließend Rainer Sohm von LTW Intralogistics GmbH aus Vorarlberg auf technische Lösungsmöglichkeiten für den Intermodalverkehr in der Fläche und auch in Ballungszentren ein. In der anschließenden Expert\*innendiskussion wurden die gezeigten Ansätze und mögliche Anwendungen näher diskutiert.

### Intermodalmarkt in Österreich

Der unbegleitete Kombierte Verkehr hatte 2019 einen Anteil von ca. 35% am gesamten Schienengüterverkehr (hinzu kommen noch ca. 7% Marktanteil der Rollenden Landstraße (RoLa)) und hat damit seinen Marktanteil im Schienengüterverkehr seit 2005 mehr als verdoppelt (Quelle: Strategiekonzept 2021, BMK).

Der Marktanteil des konventionellen Schienengüterverkehrs hat sich im gleichen Zeitraum von ca. 75% auf ca. 60% reduziert. Die Intermodalverkehr ist somit der Wachstumsträger für den Schienengüterverkehr der Zukunft.

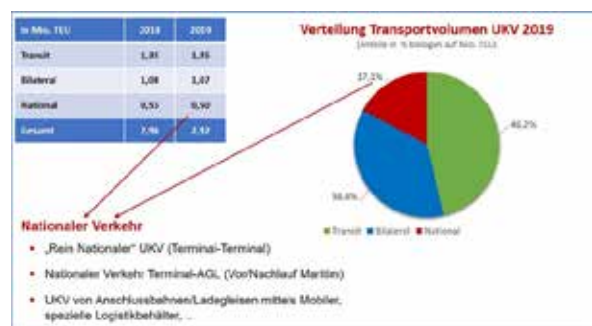


Abbildung 2: Verteilung UKV-Transportvolumina UKV (Quelle: Strategiekonzept BMK 2021, eigene Darstellung)

Mit 2,92 Mio. TEU (= 20ft-Einheiten) hat Österreich auch im europäischen Vergleich einen sehr hohen Anteil (Abbildung 1). Laut dem „UIC-Report on Combined Transport in Europe 2020“ betrug das gesamte Intermodalvolumen in Europa ca. 25,36 Mio. TEU, womit auf Österreich mehr als 11 % Anteil entfallen.



Hauptrelation mit ca. 1,35 Mio. TEU ist zwar nach wie vor der Transitverkehr (Brenner, Donauachse, Semmering, Tauern). Jedoch haben der bilaterale Verkehr - und hier ganz besonders der Seehafen-hinterlandverkehr mit einem Marktanteil von über 80% auf der Schiene - und auch nationale Verkehre einen im Vergleich hohen Anteil.

Der nationale Verkehr mit ca. 500.000 TEU p.a. teilt sich dabei in drei Hauptmärkte (Abbildung 1). Eine quantitative Abschätzung der Anteile ist aufgrund fehlender Detail-Daten und deren Abgrenzung schwierig, als Einschätzung kann man aber vermutlich von einer Drittelteilung ausgehen:

- *Nationaler Verkehr zwischen österreichischen Terminals:* Dies umfasst den Gütertausch zwischen österreichischen Regionen, wobei hier einerseits Unpaarigkeiten und vergleichsweise geringe Güterströme auf eine sehr starke Straßen-konkurrenz treffen.
- *Nationaler Verkehr als Vor- oder Nachlauf zu internationalen Transporten:* Dies umfasst zu einem sehr großen Teil Verkehre von und zu den Seehäfen, welche von größeren Terminals in Österreich weiter entweder zu anderen Terminals oder auch direkt zu großen Verladern auf der Schiene befördert werden. Im Kontinentalverkehr ist dies ein noch stark ausbaubares Segment (Gateway-Konzept).
- *Nationale Intermodalverkehre mit speziellen Ladeeinheiten direkt aus/zu Anschlussgleisen:* Durch technologische Weiterentwicklungen sowohl auf dem Gebiet der Ladeeinheiten wie auch im Bereich Waggonen ist es in den letzten Jahren gelungen, neue Märkte und neue Produkte mittels intermodaler Lösungen effizient auf die Schiene zu verlagern. Beispiele gibt es dazu aus dem Holz- und Baustoffbereich ebenso wie aus den Bereichen Entsorgung und Sekundärrohstoffe.

Für die mittel- und langfristige Perspektive wurde in der Studie eine Trendanalyse in den einzelnen Teilmärkten des unbegleiteten Kombinierten Ver-

kehrs durchgeführt und daraus eine Mengenabschätzung für die Jahre 2030 und 2040 erstellt (Abbildung 2).

UKV-Teilmarkt		UKV-Transportaufkommen (TEU)			Wachstum 2019-2040
		2019	2030	2040	
Binnenverkehr	National	123.330	175.990	257.470	108,8%
	Vor-/Nachlauf Kontinental	39.060	48.280	66.390	70,0%
	Vor-/Nachlauf Maritim	185.050	230.760	264.220	42,8%
	<b>Gesamt Binnenverkehr</b>	<b>347.440</b>	<b>455.030</b>	<b>588.080</b>	<b>69,3%</b>
International	Kontinental	408.540	582.990	907.130	122,0%
	Maritim	662.640	897.210	1.126.900	70,1%
	<b>Gesamt International</b>	<b>1.071.180</b>	<b>1.480.200</b>	<b>2.034.030</b>	<b>89,9%</b>
Transit	Kontinental	1.043.170	1.394.720	2.188.320	109,8%
	Maritim	310.180	472.710	619.720	99,8%
	<b>Gesamt Transit</b>	<b>1.353.350</b>	<b>1.867.430</b>	<b>2.808.040</b>	<b>107,5%</b>
<b>Gesamt UKV</b>		<b>2.771.970</b>	<b>3.802.660</b>	<b>5.430.150</b>	<b>95,9%</b>

Tabelle 1: Mengenabschätzung Marktsegmente UKV-Märkte (Quelle: Strategiekonzept UKV, BMK 2021)

Dabei zeigt sich, dass insbesondere der nationale Verkehr aber vor allem auch der kontinentale Verkehr ein erhebliches Wachstumspotential haben, welches insbesondere durch die Fertigstellung der größeren Infrastrukturprojekte aber durch die mittelfristig absehbare Umsetzung von verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (CO<sub>2</sub>-Bepreisung, Anlastung externer Kosten, ...) zum Ende der 2030er-Jahre erheblich an Dynamik gewinnt.

Das größte Verlagerungspotential ergibt sich im kontinentalen Verkehr, da hier der Marktanteil der Schiene derzeit im Verhältnis noch relativ klein ist. In der Experten-Diskussion wurde auch darauf hingewiesen, dass gerade im Transitverkehr auf der Donau-Achse, aber auch über Phyrn- und Semmering-Achse enorme Straßenverkehrsmengen vorhanden sind, für die es gilt, Konzepte für eine Verlagerung zu gestalten, zumal die Marktsituation gerade auf diesen Achsen ganz massiv den Straßen-güterverkehr favorisieren.

### Intermodalverkehr im ländlichen Raum

Neben den großen Ballungsräumen an der Alpenordseite und im östlichen Flachland bestehen in Österreich einige Regionale Zentralräume (Abbildung 3), welche eine gewisse wirtschaftliche Bedeutung haben. Hinzu kommen noch größere verladende Betriebe in ländlichen Regionen mit teilweise erheblichem Aufkommen auch für den Intermodalverkehr.

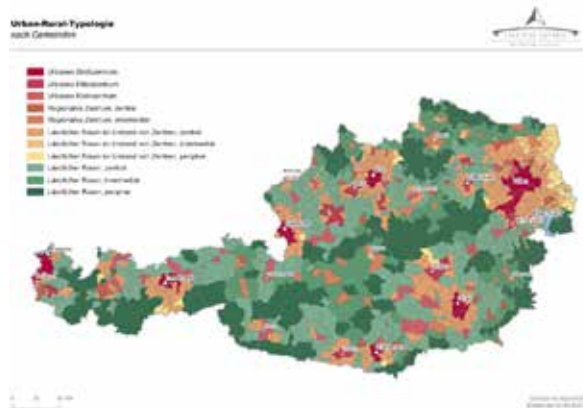


Abbildung 3: Verteilung urbaner und ruraler Räume in Österreich (Quelle: Statistik Austria)

Grundsätzlich verfügt Österreich mit seinen 14 öffentlich zugänglichen Terminals und einigen privaten Anschlussgleisen für den Intermodalumschlag über ein dichtes Netzwerk an Standorten. Kein Ort in Österreich ist weiter als 80km von einem öffentlichen Terminal entfernt.

Gleichzeitig erweist sich die Erschließung mit wettbewerbsfähigen Schienenangeboten aufgrund der vorhandenen Unpaarigkeiten und geringeren Mengen sowie des massiven Wettbewerbsdrucks der Straße durch die verhältnismäßig kurzen Transportdistanzen als schwierig.

In der Diskussion herrschte Konsens darüber, dass insbesondere ein neutrales und wettbewerbsfähiges nationales Intermodalnetz ein sinnvoller Ansatz wäre. Dieses Netzwerk wäre auch prädestiniert dafür, mittels modernster Technologien (Digitalisierung aller Prozesse, Automatisierung / DAK

(Digitale Automatische Kupplung), neue Antriebskonzepte, ...) als ein Muster für künftige Schienen-Produktionssysteme zu fungieren. Es könnte insbesondere dem rein nationalen Verkehr, aber auch Anschlussverbindungen zu internationalen Verkehren insbesondere im Kontinentalverkehr sehr hilfreich sein.

### Innovative KV-Konzepte für die City-Logistik

Für die Verteilung von Intermodalen Mengen steht zum einen die Idee zur Verfügung, im Umfeld großer Terminals entsprechende Verteilzentren aufzubauen, wo Warenströme gebündelt bzw. getrennt werden können und eine Zustellung in die Stadt mit kleineren Straßenfahrzeugen erfolgen kann. Damit sind dies aber gleichgerichtete Straßenverkehrsströme zum Individualverkehr und dementsprechend den dortigen Kapazitäts- und Qualitätsrestriktionen unterworfen.

LTW Intralogistics GmbH aus Vorarlberg, ein Unternehmen der Doppelmayr-Gruppe, verfolgt einen anderen Ansatz (Abbildung 4). Mittels weitgehend bereits vorhandener Technologien sollen intermodale Ladeeinheiten an zentrale Orte in der Stadt gebracht werden und von dort die Verteilung – dort dann auf deutlich kürzeren und auch azyklischen Strecken – durchgeführt werden.



Abbildung 4: LTW City-Terminal (Quelle: LTW)

Kernelement ist dabei ein sog. LGL City-Terminal (Abbildung 5), das komplett in einem Gebäude untergebracht ist und damit keinerlei Emissionen verursacht; auch eine architektonische Gestaltung wird dadurch möglich. Durch das Design wird der Grundverbrauch minimiert, sodass auch kleinere Areale in Innenstädten genutzt werden könnten.

Auch vertikal erlaubt das Konzept die Anordnung der Umschlageneinrichtungen auf verschiedenen Ebenen, sodass auch hier jegliche Gestaltungsmöglichkeit besteht. Ebenso bietet das Konzept verschiedene Module für unterschiedliche Güterumschläge (z.B. Stückgut).

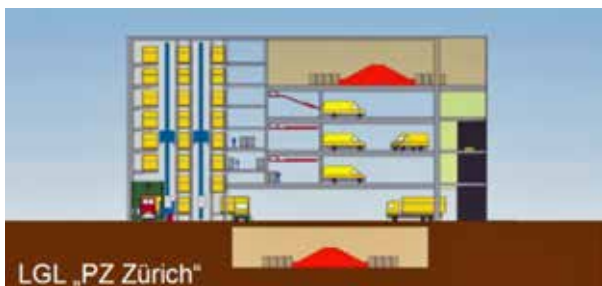


Abbildung 5: LTW City Terminal Querschnitt (Quelle: LTW)

Weitere Elemente für ein derartiges Logistikkonzept sind der horizontale Umschlag von Ladeeinheiten direkt vom Lkw auf den Waggon, das Konzept einer sog. Cargo-S-Bahn sowie der Einsatz von bewährter automatisierter Lagertechnologie auch für größere Einheiten.

In der Expert\*innendiskussion zeigte sich, dass in einigen Großstädten durchaus Flächen verfügbar wären, die ein solches Konzept für die City-Logistik machen könnte. Auch die Paketzustellung (im Lichte des steigenden Online-Handels) wäre dabei ein lohnenswerter Ansatz. Zu berücksichtigen seien allerdings immer die derzeit vorherrschenden Geschäftsmodelle in der Logistikbranche.

### **Ausblick und weitere Vorgehensweise 2022**

Für das Jahr 2022 hat sich der Arbeitskreis bei entsprechenden Rahmenbedingungen wieder zum Ziel gesetzt, mit Präsenzveranstaltungen, die in den vergangenen Jahren gestarteten Initiativen zu konsolidieren und den begonnenen Praxis-Dialog weiter zu vertiefen.

### **Danksagung**

An dieser Stelle sei den Herren Marko Koren und Martin Posset für ihre inhaltliche und organisatorische Unterstützung im Arbeitskreis gedankt. Ein spezieller Dank gilt auch dem Sekretariat der ÖVG für die stets professionelle Unterstützung bei der Kommunikation und Organisation.

## Nachhaltige Infrastruktur

Bedingt durch die Einschränkungen durch Covid-19 wurde die geplante Veranstaltung mit dem Thema „Was bedeutet nachhaltige Infrastruktur in Zeiten schnellen Wandels von Randbedingungen?“ verschoben. Dabei sollte unter anderem diskutiert werden, welche Widersprüche zwischen Infrastrukturen, Entscheidungsgrundlagen und raschen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Veränderungen entstehen können und was daraus gelernt werden kann.

Ab dem Jahr 2022 sollen auch die inhaltlichen Synergien zwischen den Arbeitskreisen e-mobility und Nachhaltige Infrastruktur stärker genutzt werden. Eine organisatorische Zusammenführung wird evaluiert.



Hermann Knoflacher,  
Leiter



Harald Frey,  
stv. Leiter



# Kompetenter Partner für die Durchführung von Traktionsleistungen und Zugbereitstellung



Die ÖBB-Produktion GmbH ist kompetenter Partner im ÖBB Konzern für die Durchführung von Traktionsleistungen und Zugbereitstellung. Die ÖBB-Produktion zählt, gemessen an Effizienz und Qualität, zu den Top 3 Traktionsunternehmen in Europa.

**Zugvor- und Nachbereitung sowie Traktionierung von Zügen für den Personen- und Güterverkehr:** inklusive der erforderlichen Logistik für die Triebfahrzeug- und Personaleinsatzplanung und Disposition

**Gewährleistung und Überprüfung der Betriebssicherheit der eingesetzten Fahrbetriebsmittel:** Untersuchung von Fahrzeugen und Ladungen, sowie Kleinreparaturen

**Bereitstellung betriebsbereiter Triebfahrzeuge:** Ausrüstung und Pflege der Triebfahrzeuge, sowie Durchführung maschinentechnischer Messungen

**Planung und Umsetzung kundenspezifischer Produktionskonzepte:** mit der Rail Cargo Austria AG, sowie enge Kooperation im Konzern und mit Partner Bahnunternehmen



## Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Arbeitskreis Öffentlicher Personennahverkehr hat sich in einer Pop-up Arbeitsgruppe im Jahr 2021 dem Thema „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ gewidmet.

Die Mobilitätswende und das Thema **Nachhaltigkeit** sind definitiv auch **in den Betrieben** angekommen. Die Mobilität der Mitarbeiter\*innen ist eine mitunter sehr persönliche, von Emotionen geprägte Fragestellung. Betriebliches Mobilitätsmanagement ist daher nicht nur eine Frage der technischen Machbarkeit, sondern oft ein **Aufbrechen von Kulturen**. Die Umsetzung neuer Konzepte, die auf ganzheitliche und nachhaltige Mobilität ausgerichtet sind, stellt Unternehmen vielfach vor **komplexe Herausforderungen**.

Die Arbeitsgruppe hat sich daher zum Ziel gesetzt, einen **Austausch** von Ideen und Lösungen zwischen Unternehmen, Mobilitätsanbietern, Experten und der Wissenschaft zu ermöglichen.

Nach einem ersten digitalen Kennenlernen wurde unter den Teilnehmer\*innen eine kurze Umfrage gemacht, bei der wir einen guten Überblick über Interessen an der Arbeitsgruppe sammeln konnten. Gleichzeitig wurden auch Themen bzw. die Expertise abgefragt, die man in die Diskussion einbringen möchte. An der Umfrage haben sich 24 Expert\*innen beteiligt.

Es gab zwei weitere digitale Arbeitsgruppenmeetings zu folgenden Themen:

- Method development for workplaces using mobility plans to select suitable and sustainable measures“, Domokos ESZTERGÁR-KISS von der Universität Budapest
- **Best Practice** Beispiele:
  - KNAPP AG, Tobias WALTENSTORFER
  - Wiener Linien GmbH & Co KG, Matthias SCHEID

An den Arbeitsgruppenmeetings haben jeweils zwischen 20 und 30 Personen teilgenommen. Das rege Interesse hat vor allem zu einem intensiven Austausch und regen Diskussionen geführt und bestärkt uns darin, das Thema auch im Jahr 2022 weiterzuverfolgen.



Ruth Boyer,  
Leiterin



Johannes Kehrer,  
stv. Leiter

Neben dem Austausch wollen wir vor allem einen Beitrag leisten, aufzuzeigen warum nachhaltige Mobilitätskonzepte für Unternehmen sinnvoll und notwendig sind. Daneben gibt es auch noch einige offene organisatorische und zum Teil rechtliche Themen, die adressiert werden müssen, um die Umsetzung in den Unternehmen zu erleichtern. Hier wollen wir einhaken...

**Wir freuen uns über das Interesse und sowie die aktive Beteiligung.**



**Sicher. Pünktlich. Unterwegs.**



ISO 9001:2015 Nr. 16238/0  
ISO 14001:2015 Nr. 04516/0  
ISO 45001:2018 Nr. 00143/0

**RDCS Informationstechnologie GmbH**  
Digitale Stellwerke und kommunikationsbasierte Zugleitsysteme

**für Regional-, Industrie- und Werksbahnen**



## 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.



Christian Sagmeister,  
Leiter

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 ua. die Ausarbeitung marktadäquater Lösungsvorschläge für die Entwicklung bzw. Weiterentwicklung von Systemen der unterschiedlichen Verkehrsträger in mehreren Arbeitsgruppen.

Das Jahr 2021 war neben den inhaltlichen Themenstellungen auch betreffend Abhaltung der laufenden Abstimmungen herausfordernd. Mitte des Jahres konnte eine Präsenzveranstaltung mit der Jungen ÖVG abgehalten werden, um mögliche neue Themenstellungen für den AK zu erarbeiten. Die weiteren AK Meetings wurden als Onlinemeetings abgehalten was der Teilnehmeranzahl durchaus zuträglich war. 2021 wurde zudem das RRTM-Forum als Online-Event abgehalten zu welchem wir ausgezeichnetes Feedback erhalten haben.

### **Die 5 Arbeitsgruppen**

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

Leiter: Dr. Christian Biester, Siemens Mobility Austria

Die Aufgabenstellung dieser Arbeitsgruppe ergab sich aus dem Titel und wurde wie folgt umgesetzt:

- Da die Novellierung des Eisenbahngesetzes (EisbG), der Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV) und der Sekundärlegistik anstand, waren diese Themen natürlich für den Arbeitskreis vorrangig.
- Die Notwendigkeit der Novellierung des EisbG er-



gibt sich aufgrund der EU-Gesetzgebung, welche in nationales Recht übergeführt werden musste.

- Die Novellierung der EisbKrV ergibt sich aufgrund der erkannten Probleme der praktischen Umsetzung derselben.
- Das Ziel war die externe fachliche Begleitung der Novellierungen. Dies war nur indirekt möglich, da die ÖVG nicht in den Arbeitsgruppen des BMK vertreten war, sehr wohl aber einzelne ÖVG-Mitglieder.

Das 4. Eisenbahnpaket ist nun im EisbG umgesetzt und die Fahrzeugzulassung für Schienenfahrzeuge, welche in mehr als einem Mitgliedsland eingesetzt werden sollen, liegt bei der ERA, die Verfahren als One-Stop-Shop (OSS) abwickeln will. Die nationalen Aspekte werden über NNTRs (Notified National Technical Rule) der jeweiligen Einsatzländer berücksichtigt. Da die nunmehrigen Änderungen im EisbG aber zusätzlich zu den bestehenden Paragraphen eingebracht wurden, ist es nicht eindeutig, ob neben dem Prozess bei der ERA (Nachweis der TSI und NNTRs) auch noch weitere Aspekte, welche in den Paragraphen 32b, 33b und 35 gefordert sind, nachgewiesen werden müssen. Wenn dies der Fall ist, wäre dies zur Idee des One-Stop-Shops (OSS) der ERA in Teilen widersprüchlich und diesbezüglich eine genaue und eindeutige Regelung zu treffen.

*Arbeitsgruppe 2: Weiterentwicklung von Leittechnik- Sicherungsanlagen für das Zielnetz 2025+*  
Leiter: Ing. Wolfgang Wernhart, Thales Austria GmbH

Die Arbeit dieser Arbeitsgruppe hat sich in 3 Phasen gegliedert. Die Phasen 1+2 (2014-2018) sind bereits abgeschlossen, entsprechende Berichte liegen vor. Die Phase 3 hat Ende 2018 begonnen und wurde im April 2021 abgeschlossen.

Das Thema Verfügbarkeit ist im Transportbereich ein beinahe unerschöpfliches, sowohl im Sinne der Probleme, die auftreten können, als auch im Sinne der notwendigen und möglichen Verbesserungen. Im RRTM-Abschlussbericht der Phase 1 wurde bereits umfassend auf diese Problematik im Sinne

einer Gesamtbetrachtung eingegangen. Innerhalb der Phase 2 wurden indirekte Effekte auf die Verfügbarkeit beleuchtet, wieder mit einem Fokus auf das System Eisenbahn. Die gewonnenen Erkenntnisse sind im RRTM Abschlussbericht der Phase 2 zusammengefasst. In der Phase 3 wurden nun einige besonders relevante Themen herausgegriffen. Dabei war das Hauptaugenmerk nicht mehr allein auf Verfügbarkeit gelegt. Vielmehr wurde versucht, die ausgewählten Themen in möglichst großer Breite zu erörtern, um Nutzen durch Gesamtverständnis zu erzielen.

Zum Thema SmartRail 4.0 wurde eine Initiative diskutiert und vorgestellt. Neben Details und Status des Programms an sich wurde auch auf darauf aufbauende, europäische Initiativen eingegangen, um die Relevanz für zumindest einen Kontinent zu erkennen und zu betonen. Ein weiteres Gebiet ist das der Tunnel. Aufgrund der Aktualität durch mehrere laufende Tunnelbauprojekte hat sich die Arbeitsgruppe mit den Erfahrungen, Herausforderungen und Optimierungspotentialen in diesem komplexen Fachgebiet auseinandergesetzt. Als themenübergreifendes Fachgebiet hat sich das Gebiet der Netzwerke erwiesen. Einerseits durch die Tatsache, dass moderne Systeme ohne entsprechend leistungsfähige Netzwerke völlig undenkbar sind und andererseits durch die hohe Aktualität der gerade in Einführung befindlichen Technologie „5G“ wurden verschiedene Möglichkeiten zur Datenübertragung mit Fokus auf Eisenbahnsicherungstechnik beleuchtet. Hier fanden auch Gedanken zu „Safety“ und „Security“ Einzug, die gerade für Netzwerke im Eisenbahnsicherungsbereich eine sehr wichtige Rolle spielen.

Das Thema der Regionalbahnen wurde wissenschaftlich umfassend beleuchtet. Dabei kamen sowohl Bahnbetreiber als auch Lösungslieferanten zu Wort, die Erstaunliches im Bereich von geplanten Innovationen, aber auch bereits eingesetzter Systeme zu berichten wussten. Als klare Erkenntnis in diesem Bereich trat zutage, dass eine Regionalbahn immer ganzheitlich, also unter Einbeziehung von „Land, Leuten, Technik und verschiedener Stakeholder“ zu betrachten ist. Abgerundet wurden

die oben angeführten Bereiche von einer wertvollen Betrachtung zur Interoperabilität von Informations- und Kommunikationstechnik-Systemen. Mit Hilfe von Beispielen von Sektoren, in denen Interoperabilität auf sehr hohem Niveau betrieben wird, wird der Nutzen derartiger Vorhaben herausgearbeitet.

Insgesamt zeigen die fünf Themen eine beachtliche Bandbreite von bereits erfolgten und zukünftigen Innovationen auf und geben Hoffnung, das bereits heute sehr gut funktionierende System Bahn noch fitter und attraktiver für die Zukunft und deren Herausforderungen zu machen.

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

Leiter: Dipl.-Ing. Lukas Burgstaller, ASFINAG Maut Service GmbH

Die Aktivitäten dieser Arbeitsgruppe im Jahr 2021 setzten nahtlos die vorangegangenen Arbeiten fort. Auf der einen Seite wurde die Umsetzung von Services bei den einzelnen Arbeitsgruppenteilnehmern intensiv vorangetrieben. Auf der anderen Seite wurde weiter an verkehrsträgerübergreifenden Kooperationen gearbeitet, um das Angebot, insbesondere die Kundeninformation, erheblich auszubauen und zu verbessern.

So sind mit den Störfallkooperationen sowohl im ÖV als auch intermodal zwischen IV und ÖV erste Anwendungen umgesetzt, die sowohl in der Betriebsführung als auch für die Reisenden entsprechenden Mehrwert mit sich bringen. Das stetig wachsende Verkehrsaufkommen auf allen Verkehrsträgern erfordert zukünftig eine noch stärkere intermodale Zusammenarbeit und Vernetzung, sowohl auf Betreiberbene aber auch im Bereich der Services. Der Einsatz von neuen Technologien wird hier weiterhin für große Fortschritte sorgen, wobei der Bereich des Verkehrsmanagements und der Verkehrsinformation sehr gute Anwendungsfelder für diese neuen Technologien darstellen. Die Entwicklung zu einer stark bedarfsorientierten Mobilität wird sich in den nächsten Jahren weiter fortsetzen und obwohl in den Ausbau der Infrastruktur

investiert wird, ist es in Zukunft zunehmend wichtiger, die vorhandenen Infrastrukturen und Kapazitäten aufeinander abzustimmen, um in mittelbarer Zukunft gemeinsam zu managen. Am Beispiel des Baustellenmanagements und der eingeführten multimodalen Betrachtung zeigt sich, dass hier viel Potenzial in der verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung des Verkehrssystems liegt. Die Covid-19 Pandemie hat gezeigt wie vulnerabel einzelne Verkehrsträger unter bestimmten Voraussetzungen sein können, aber auch wie schnell sich mit den richtigen Maßnahmen eine Erholung einstellt. Der Arbeitskreis RRTM und im speziellen diese Arbeitsgruppe eignen sich sehr gut, um hier Stakeholderübergreifende Diskussionen und Abstimmungen zu führen. Wenn aus der Arbeitsgruppe heraus konkrete Umsetzungen für die Reisenden entstehen, kann der Erfolg noch größer angesehen werden.

*Arbeitsgruppe 4: Cargo Infrastruktur Informationsplattform*

Leiter: DI Jürgen Zajicek, AIT Austrian Institute of Technology

Diese Arbeitsgruppe befasste sich mit der Gestaltung einer möglichen Architektur zur Schließung der Informationskette im Rahmen von multimodalen Transportketten. Folgende Ziele wurden festgelegt:

- Fortführung der Überlegungen zum Informationsmanagement multimodaler Transportketten auf Basis der Vorarbeiten,
- Konzentration der Überlegungen auf die beiden Verkehrsmodi Straße und Schiene mit Terminals als deren Schnittstelle sowie
- Definition und Einreichung einer Projektidee zur Erforschung bzw. Umsetzung einer geschlossenen Informationskette in einer geeigneten Förderschiene.

Durch die Schaffung von durchgehenden Informationsketten von multimodalen Transporten können viele Mehrwerte erschlossen werden. Das erstreckt sich nicht nur von der besseren Planbarkeit und bis zu verbesserten Reaktionen im Abweichungsfall, sondern ermöglicht auch eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Bilanz der betrachteten Transporte

und eine Stärkung der Schiene als Verkehrsträger für den Langstreckenverkehr. Das Projekt hat eine Architektur geschaffen, die auch auf Transportketten außerhalb des kombinierten Verkehrs skaliert und angewendet werden kann. Aus diesem gibt es bei den beteiligten Partnern und insbesondere der Infrastrukturbetreiber ASFINAG und ÖBB-Infrastruktur ein Bekenntnis zur Fortführung der gemeinsamen Aktivitäten im Rahmen der Initiative zur Schließung der Informationskette in Zukunft. Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung fanden bereits Überlegungen und Sondierungen statt, welches der vielen Förderprogramme sich für eine Ausweitung der Systemlandschaft eignen kann, um die komplexeren Fragestellungen und Rahmenbedingungen von multimodalen Transporten außerhalb des Kombinierten Verkehrs abzudecken.

#### *Arbeitsgruppe 5: Autonomes Fahren.*

Leiter: DI Markus Racz, Siemens Mobility Austria

Der zweite Berichtszeitraum dieser Arbeitsgruppe behandelte die Aufgabenstellungen

- Automatisches Parken in P&R Anlagen und den daraus resultierenden Nutzen
- Führerscheinprüfung für hoch automatisierte Fahrzeuge und widerspruchsfreie STVO

#### *Automatisches Parken*

Die Arbeitsgruppe geht von einem Einsparungspotential von 20 % der derzeitigen Parkfläche aus. Systemkritisch ist, dass der Anlagenbetreiber die Möglichkeit haben muss, über eine zu definierende Schnittstelle Einfluss auf die hoch automatisierten Fahrzeuge zu haben, damit er steuern kann wer, wo und wie lange steht. Diese zentrale Funktion ist auch Voraussetzung für ein späteres intelligentes Gridmanagement (Management des Stromnetzes), in welchem die vollelektrischen teilautonomen Fahrzeuge als Stromkonsumenten, aber auch zeitweilige Stromzwischenpeicher, einen wesentlichen Einfluss haben werden. Weiters muss es ein automatisches System der Fahrzeugladung bei Elektrofahrzeugen geben. Der Bericht zeigt, dass entsprechende Systeme bereits Marktreife erlangt haben, es jedoch an legislativen Hilfen bedarf, die neuen Systeme ohne große Hürden in Bestands-

fahrzeuge zu verbauen. Die heutige Gesetzeslage erlaubt jedoch noch kein hoch automatisiertes Parken.

#### *Führerschein für hoch automatisierte Fahrzeuge*

Die Arbeitsgruppe konnte durch die geführten Experteninterviews klar herausarbeiten, dass es noch Regulierungsbedarf gibt. Es besteht eine nicht zu vernachlässigende Kluft zwischen dem Vorgehen der Automotive Industrie und dem Vorgehen der gesetzgebenden Körperschaften. Wenn es nach der Industrie geht, welche dafür sogar schon normenähnliche Leitfäden erstellt, dann wird der Nachweis der richtigen Funktionalität über eine ausreichende Anzahl von unfallfrei simulierten bzw. gefahrenen Kilometern erbracht. Wenn es nach den gesetzgebenden Körperschaften geht, dann werden die Fahrassistenzsysteme analog anderer Funktionen die Fahrzeuge im Rahmen der EU-Typzulassungsverfahren abgehandelt. Hierbei wird aber übersehen, dass der Nachweis der Fehlerfreiheit und ordentlichen Konstruktion nicht einfach erbracht werden kann. Die Arbeitsgruppe schlägt vor, analog zum Schienenverkehr Verifizierungs- und Validierungsverfahren einzuführen. Weiters ist ein Updateprozess bei Fehlerbehebungen zu definieren und eine globale Stelle (analog zur ERA) zu gründen, welche die jeweiligen Softwareversionen überwacht und frei gibt.

Solange man bei hochautomatisiertem Fahren nur von der Beherrschung des Autobahnbetriebes redet, sind die nationalen Unterschiede der Straßenverkehrsordnungen der Länder noch nicht das große Thema. Wenn jedoch die Fahrzeuge auch im niederrangigen Straßennetz hoch automatisiert fahren sollen, muss die Beherrschung der nationalen Unterschiede vom Hersteller nachgewiesen werden und die Straßenerhalter die Möglichkeit haben, Fahrzeuge ohne entsprechenden Nachweis von ihrem Straßennetz auszusperren.

#### **RRTM-Arbeitskreissitzungen im Jahr 2021**

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 Arbeitsgrup-

penleiter den jeweiligen Status ihrer Arbeitsgruppe vorstellten. Ebenso sorgten in den Terminen das Einbringen aktueller Themen und interessanter Gastvorträge für angeregte Diskussionen und Vernetzung unter den Interessierten.

Mitte des Jahres wurden Mitglieder der Jungen ÖVG zu einem Workshop eingeladen. Nach der Vorstellung des aktuellen Arbeitsprogramms wurde mit rund 15 Teilnehmern Themenstellungen ausgearbeitet, welche in den Arbeitsgruppen Berücksichtigung finden können, um die Herausforderungen der Zukunft zielgerichtet zu adressieren.

29.04.2021 Videokonferenz der AG Leiter  
Diskussion der Arbeitsgruppenleiter zur Situation Covid-19 und zum Umgang im Arbeitskreis den Inhalten und der Termine 2021

01.07.2021 AK-Zoommeeting  
Bericht der AG Leitungen und Abstimmung zur AK Ausrichtung

23.08.2021 Workshop mit der Jungen ÖVG  
Erarbeitung neuer Themen für den AK und das Arbeitsprogramm

24.09.2021 AK-Zoom Meeting  
Bericht der AG Leitungen, Bericht aus dem Workshop und Abstimmung zum RRTM Forum

25.11.2021 RRTM-Forum (Onlineveranstaltung)

In der Veranstaltung wurden die Ergebnisse und Highlights aus den Arbeitsgruppen vorgestellt und aus verschiedenen Blickwinkeln sowie unterschiedlichen Aspekten mit Experten der Branche diskutiert. Gemeinsam wurden die rechtlichen Themen ebenso beleuchtet, wie unterschiedliche Informationsservices und der Faktor Mensch sowie wichtige Herausforderungen der Digitalisierung.

10.12.2021 – AK-Zoom Meeting  
Bericht der AG-Leitungen, Recap RRTM-Forum, Video-Bericht des BMK zum Mobilitätsmasterplan





**iv**

**INDUSTRIELLEN  
VEREINIGUNG**



**StB**

**WIR BEWEGEN!**

Die Steiermarkbahn ist IHR Partner  
in den Bereichen:

- Infrastruktur
- Werkstätten
- Terminalservices
- Personenverkehr
- Freizeitverkehr
- Bahngüterverkehr
- Transport- & Logistikdienstleistung

[www.steiermarkbahn.at](http://www.steiermarkbahn.at)

Eggenberger Straße 20  
8020 Graz, Österreich  
+ 43 316 812 581 - 0  
office@steiermarkbahn.at



## Schienenfahrzeuge

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

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

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

Derzeit ist folgende Arbeitsgruppe aktiv:

- Arbeitsgruppe 7: Strategien zur Lärminderung an Schienenfahrzeugen

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

Die Covid-19 Pandemie hat auch 2021 den Arbeitskreis Schienenfahrzeuge stark beeinflusst, da auch dieser Arbeitskreis insbesondere von den persönlichen Kontakten und Diskussionen im Rahmen der Arbeitskreissitzungen lebt.

Im Jahr 2021 fanden drei Sitzungen des Arbeitskreises Schienenfahrzeuge statt. Am 14. Jänner 2021 traf sich der Arbeitskreis Schienenfahrzeuge



Martin Rosenberger  
Leiter



Manfred Vohla  
stv. Leiter

online zum Thema Bahnlärm. Diese Sitzung wurde gemeinsam mit der Arbeitsgruppe Lärm abgehalten.

Am 26. Jänner 2021 traf sich das Steering Committee, um die weitere Ausgestaltung und Planung der Themenschwerpunkte der nächsten 12 bis 18 Monate festzulegen. Im Rahmen dieser Sitzung wurde beschlossen, die bereits seit langem geplante Veranstaltung „Fahrzeugausschreibungen und Total Cost of Ownership des Systems Bahn“ am 14. Oktober 2021 abzuhalten.

Am 20. Mai 2021 fand eine weitere Arbeitskreissitzung zum Thema „Die Bahn als Verkehrsmittel aus epidemiologischer Sicht“ statt. Herr Hartmann von den ÖBB Technische Services fokussierte in seinem Beitrag auf das Thema Virenprotektion bei Klima- und Heiz- bzw. Lüftungsanlagen. Johann Frisch, Linz Linien, berichtete von den Erfahrungen eines Nahverkehrsbetreibers mit der Pandemie. Und Herr Dozent Moshhammer, Medizinische Universität Wien, stellte die Studie „Bus- und Bahn in Zeiten von Covid-19 – Epidemie und Mobilitätsverhalten“ vor.

Anstelle der Herbstsitzung fand am 14. Oktober 2021 die viel beachtete und von den Teilnehmern äußerst positiv beurteilte ÖVG-Veranstaltung „Fahrzeugausschreibung und Total Cost of Ownership des Systems Bahn“ statt. Diese fand als hybrides Event im Saal 6 des Village Cinema Wien Mitte statt, eine bemerkenswerte Location. 15 Programmpunkte mit internationalen Referenten von Betreiber, Fahrzeugbauer, Verkehrsverbänden und Forschung beleuchteten das Thema aus ihren jeweiligen Blickwinkeln. Details dazu sind auf der Homepage im Bereich Nachlese zu finden.

Die Arbeitsgruppe Lärm (AG 7 Strategien zur Lärmreduzierung an Schienenfahrzeugen) veranstaltete im Jahr 2021 vier Sitzungen. In deren erster am 14. Jänner 2021, die gemeinsam mit dem Arbeitskreis Schienenfahrzeuge rein virtuell stattfand, wurde über den Stand der Bahnlärmforschung bei der ÖBB Infrastruktur AG, sowie über Tonalitätsanforderungen an Schienenfahrzeuge durch das Ingenieurbüro Müller BBM GmbH berichtet. Das zweite

Treffen fand am 15. April 2021 pandemiebedingt wieder rein virtuell statt, wobei diese Randbedingung für zwei Präsentationen aus dem Ausland genutzt wurde, und zwar für ein Plädoyer für mehr Lärmreduzierung an der Quelle, an Fahrzeug und Gleis (Gastvortrag Prof. Hecht von der TU-Berlin) und einen Bericht über aktuelle Forschung einschließlich Simulationstools zum Thema Kurvenkreischen, der von der in Frankreich beheimateten Firma Vibratec kam. Das dritte Treffen, das am 01. Juli 2021 im Hybridmodus im BMK stattfand, widmete sich wieder dem Schwerpunkt Schallemission bei Bogenfahrt und hier v.a. einem an der TU-Wien entwickelten Prognosemodell. Der zweite Beitrag von der Müller BBM GmbH behandelte das Thema Polygonisierung von Eisenbahnrädern. Dieses Thema wurde im Folgetreffen, das am 14. Oktober 2021 auf Einladung der Wiener Linien wiederum im hybriden Modus in deren Direktion in Erdberg stattfand, mit einem Vortrag zu Out-Of-Roundness-Problemen an Schienenfahrzeugrädern, diesmal eingebettet in einen Bericht über das Projekt Argos ergänzt. In Aktualisierung eines bereits im Jahr 2019 erfolgten Berichts der Wiener Linien wurde die daraus resultierende Weiterentwicklung in Form von Dauermessstellen in deren U-Bahnnetz aktualisiert.

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

## Verkehrsrecht

Der Arbeitskreis Verkehrsrecht kam im Jahr 2021 zu zwei Sitzungen zusammen. In der ersten Online-Sitzung am 22.4. zum Thema Regionalbahnen. Mag. Druml von der GKB erläuterte, dass sein Unternehmen von den EU-Richtlinien zur Liberalisierung und Marktöffnung profitiert hat, während sich die verpflichtenden Ausschreibungen v.a. im Busbereich nachteilig ausgewirkt haben. Die Entwicklung der 4 Eisenbahnpakete der EU haben zu Änderungen in der Organisationsstruktur von Eisenbahnunternehmen geführt, die von Trennungsmodellen bis zu integrierten Modellen reichen, wobei kleine Unternehmen davon ausgenommen bleiben. Die Ausnahmen für vernetzte Nebenbahnen, für eigenständige Personenverkehrsdienste, für Stadt- oder Vorortverkehr und für solche ohne strategische Bedeutung sind dabei besonders wichtig. Aus seiner Sicht bedauerlich ist, dass für die technische Säule des 4. Eisenbahnpaketes (Sicherheitsbescheinigung, TSI, ERTMS, ERA, Interoperabilität von Systemen und Teilsystemen, GIF, Kompatibilitätsprüfung, Infrastrukturregister, nationales und EU-Einstellregister, Genehmigung des Sicherheitsmanagementsystems, BMK als nationale Sicherheitsbehörde, die Bestimmungen über Instandhaltung und Werkstätten) keine Ausnahmen vorgesehen sind. Dies bedeutet bei Regionalbahnen einen enormen Aufwand, wobei sich die Frage stellt, ob dieser Aufwand tatsächlich die Sicherheit erhöht und dadurch wirklich Unfälle verhindert werden. Diese Bestimmungen der EU, deren Durchführungsverordnungen und deren Umsetzung im nationalen EisbG überfordern die Regionalbahnen.

DI Zukits (SCHIG) stellte danach Möglichkeiten für vereinfachte Regionalbahnstandards vor. Regionalbahnen sind oft Stichstrecken mit geringerem Verkehrsaufkommen und einer weniger gut ausgestatteten Infrastruktur. Attraktivierung ist daher das geflügelte Wort in der Regionalbahndebatte. Seit 2018 besteht eine interne Arbeitsgruppe zwischen ÖBB und SCHIG, die die Regelwerke evaluiert, die technischen Standards überprüft um in der Fläche wirtschaftlicher Betrieb führen zu können. Neue erleichterte Standards sollen Kosteneinsparungspotentiale heben. DI Lueger (SCHIG) präsentierte



Michael Luczensky,  
Leiter



Karl-Johann Hartig,  
Schriftführer



danach beispielhaft im Detail die Handlungsoptionen für Betrieb unter bestehender Substanz, Betrieb mit zielgerichteter Erhaltung und neue Systemansätze. Regelwerke und Prozesse müssen Möglichkeiten zu Flexibilität und Einsparung eröffnen. In der Diskussion bestätigt Mag. Netzer (ÖBB), dass in den ÖBB massiv über Regionalbahnen nachgedacht wird. Eines der Probleme sei der Mischverkehr, bei funktionaler Trennung wie bei Straßenbahnen und U-Bahnen täte man sich leichter. Mag. Trybek von den Wiener Linien betonte, dass die Fragen der technischen Normen und die VO der EU wieder diskutiert werden müssen, sie sind einfach zu hypertroph. Mag. Luczensky (BMK) meinte dazu, dass es einen Interpretationsspielraum gäbe, über den man diskutieren kann.

Am 9.11. fand die zweite Sitzung des AK Verkehrsrecht statt, die wiederum online abgehalten wurde. DI Reinbacher (VOR) hielt einen Vortrag zum Thema „Clean Vehicles Directive aus Sicht eines Aufgabenträgers“ und DI Blaschon (Lärmsachverständiger) erläuterte die neuen Entwicklungen auf dem Gebiet des Lärmschutzes. Er stellte dabei die geltenden Werte der SchIV inklusive Schienenbonus den Werten der WHO gegenüber, deren Grenzwerte seit dem Jahr 2000 zwar stabil geblieben, für die einzelnen Verkehrsträger jedoch deutlich detaillierter geworden sind. Die WHO hat die Belästigungen der Hochrisikogruppen durch Flug-, Bahn-, und Straßenverkehrslärm untersucht und Grenzwerte bei 10 % Belästigten in der o.g. Gruppe angesetzt. So sind es tagsüber bei der Straße 53dB und der Schiene 54 dB, oberhalb denen gesundheitliche Wirkungen eintreten. Ein Schienenbonus von -5db gilt nur mehr bis 50 db, nicht mehr darüber hinaus. Für die Nacht hat die WHO als Richtwert Schlafstörungen von 3 % der Bevölkerung angesetzt und kommt so zu Werten von 44dB für die Schiene und 45dB für die Straße. In der Diskussion merkte Mag. Luczensky an, dass die SchiV überarbeitet werden soll, ob die empfohlenen Werte der WHO darin abgebildet würden, sei noch offen. Dr. Hartig stellte die Frage nach den Prioritäten: Wenn das Ziel die Decarbonisierung des Verkehrs sein soll, dann wird eine Herabsetzung der Lärmgrenzwerte dieses Ziel konterkarieren und umgekehrt. Netzer

meinte dazu, dass eine Einhausung oder Untertunnelung von Bahnstrecken sowohl den Bau als auch die Instandhaltung unverhältnismäßig verteuert und der Bestand sowieso nicht umrüstbar ist. Auch Mag. Kubin (ASFINAG) zieht eine Grenze des Machbaren zwischen Bestand und Neubau. Beide stellen die Frage nach den künftigen Entscheidungen der Höchstgerichte und argumentieren, dass die Raumordnung endlich bei Verkehrsprojekten wirksam eingesetzt werden sollte. DI Blaschon merkte an, dass auch zukünftige e-Mobilität keine wesentliche Erleichterung bringen wird, weil ab 40 - 50 km/h das Rollgeräusch überwiegt.

Im anschließenden Vortrag stellte DI Reinbacher kurz die CVD der EU vor, die für öffentliche Auftraggeber bei der Beschaffung Mindestziele für den Einsatz CO<sub>2</sub>-freier Fahrzeuge vorsieht. 45 % der beschafften Fahrzeuge (Linienbusse) müssen „saubere“ Busse sein, davon die Hälfte CO<sub>2</sub>-frei, ab 2026 steigt der Anteil auf 65 %, wobei auch noch zwischen Klasse I und Klasse II-Bussen unterschieden wird. Ziele 2030 sind noch offen. Das betrifft sowohl öffentliche als auch Sektorenauftraggeber. Auch wenn die Treibhausgasemissionen pro Passagier und Personenkm von Bussen wesentlich niedriger sind als im MIV, so sieht der Mobilitätsmasterplan des BMK eine Verdopplung des ÖV vor, sodass CO<sub>2</sub>-freie Busse eine Notwendigkeit für die politischen Auftraggeber sind. DI Reinbacher stellt dann die verschiedenen Überlegungen und Versuche des VOR mit Bussen dar und welche Umsetzungsstrategie daraus folgt. Zum Abschluss berichtet er von der Pilotregion „Schweinbarter Kreuz“. In der Diskussion wurde hauptsächlich über verschiedene Alternative Kraftstoffe (H<sub>2</sub>, Methan, Biogas, Methanol oder Äthanol) und deren Entwicklungsstand diskutiert.

# Zyklus Infrastruktur

Der Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“ besteht seit Jahrzehnten und wurde ursprünglich von der Industriellenvereinigung ins Leben gerufen. Danach ist die Organisation auf die jetzige Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich übergegangen, wobei in der Themenwahl die Bundesvereinigung Logistik Österreich mitwirkt und die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft Inhalt und Diskussionsergebnisse der jeweiligen Veranstaltungen in der Zeitschrift für Verkehrswissenschaften veröffentlicht. Im Jahr 2021 wurde ausgesetzt. Wesentlich bei diesen Veranstaltungen ist der Vortrag oder auch mehrere Vorträge pro Veranstaltungsabend, wobei aber die Aussagen der Vorträge jeweils anschließend diskutiert werden und zwar sowohl mit den Vortragenden, wie auch unter dem fachkundigen Publikum. Diese Diskussionen sind ein Wesensbestandteil der betreffenden Veranstaltungen und das über all die Jahre, wobei bei diesen Gelegenheiten auch manchmal Aspekte auftauchten, welche auch die Vortragenden als Bereicherung ihrer Sicht der Dinge mitnehmen konnten. Dieses Format von Vortrag und Diskussion, vor allem auch innerhalb des Auditoriums, ist nur als Präsenzveranstaltung möglich und sinnvoll.

Pro Jahr wurden üblicherweise fünf Veranstaltungen abgehalten, jeweils getragen von einem oder mehreren Vortragenden. Eine kleine Bewirtung vor dem Vortrag bzw. in Fortsetzung nachher dienten jedenfalls einem willkommenen Gedankenaustausch. Im Jahr 2020 konnten im Jänner und März noch zwei Veranstaltungen stattfinden, die zweite knapp vor dem ersten Corona-Lockdown. Darüber wurde im ÖVG-Jahresbericht 2020 berichtet. Um den Corona-Schutzmaßnahmen zu entsprechen wurden die Veranstaltungen danach ausgesetzt, aber mit dem ausdrücklichen Willen, bei wieder normalen und gesicherten Verhältnissen die Vortragsreihe fortzusetzen. Dazu ist es bisher nicht gekommen, jedenfalls nicht über das ganze Jahr 2021, wenngleich schon für 2020 eine fertige Themenliste auf ihre Abarbeitung gewartet hat.

Es besteht die feste Absicht, den Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“ in der gewohnten Form weiter zu führen, aber eben unter gesicherten Verhältnissen, das heißt nach Beendigung der einschränkenden Corona-Bestimmungen.



Karl Frohner,  
Moderator



Hagen Pleile,  
Organisator



# Publikationen

## ÖZV - Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

### ÖZV 1/2021

- Szenarien zur Zukunft der Mobilität (W. Slupetzky)
- Automatisierte und digitale Services im Mobilitätssektor - Treiber oder Hindernis inklusiver Mobilität? (Y. Susilo, R. Klementsitz, O. Roider, M. Skok)
- Developing Effective Planning Approaches for Supporting Green and Reliable Intermodal Transport (M. Hrušovský)
- H<sub>2</sub>-Pionierprojekt ÖBB - Testbetrieb eines Wasserstoffzuges (B. Ludwig)
- Rechtliche Rahmenbedingungen für Tests von automatisierten Fahrzeugen in Österreich (V. Baltzarek)
- Nachruf Harald Bollmann

### ÖZV 2/2021

Themenschwerpunkt Mobilität 2050: Roadmap zum Umbau des Verkehrssystems (W. Slupetzky)  
Arbeitskreis e-mobility

### ÖZV 3-4/2021

- Der Verkehrspolitische Standpunkt (H. Frey)
- Resilienz in der militärischen Logistik (G. H. Gürtlich, St. Lampl)
- Zur Zukunft der Regionalbahnen (O. Knoll)
- Nachruf Gösta B. Ihde
- Nachruf Gerhard Heimerl

## Handbuch

Wege zur Realisierung des Paradigmenwechsels im Verkehr: Strategien für die Umsetzung (Hrsg. H. Knoflacher/H. Frey)

### ÖVG Spezial Nr. 113

Fahrwegoptimierung durch Predictive Maintenance: Von Daten zu Taten (Tagungsband)

### ÖVG Spezial Nr. 114

19. Wiener Eisenbahnkolloquium: Zug statt Flug? (Tagungsband)



Gerhard H. Gürtlich,  
Chefredakteur





# Kuratorium

## **Das Kuratorium besteht aus dem Präsidium und den vierzehn 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.



Johann Dumser, neuer Kuratoriumsvorsitzender

## **Aktivitäten 2021: ÖVG-Update und ÖVG Kamingespräche**

2021 wurde ein ÖVG-Update in Präsenz durchgeführt. Ein Kamingespräch wurde virtuell abgehalten. Nach Begrüßung durch den Kuratoriumsvorsitzenden Johann Dumser und ÖVG-Präsidenten Andreas Matthä führte Barbara Auracher-Jäger durch die „Podiumsdiskussion“. Nach der Keynote von Bundesministerin Leonore Gewessler, diskutierten Günther Emberger, Eva Hackl, Florian Polterauer und Mark Topal-Goekceli zu folgenden Themenblöcken:

- Nach der Covid-Krise ist mitten in der Klimakrise! Wie steht es um die Mobilitäts- und Energiewende?
- Klimafreundlich unterwegs. Welches Angebot motiviert zur Multimodalität?
- Next Generation im Verkehrssektor
- (Künftige) Raum- und Verkehrsplanung

In etwa 100 Teilnehmer\*innen nutzen die Möglichkeit zu einem Austausch mit den Referent\*innen und der Bundesministerin. Im Nachgang an diese erfolgreiche Premiere eines virtuellen Kamingesprächs wurde im Kuratorium jedoch festgelegt, dass dieses Format künftig ausschließlich als Präsenzveranstaltung stattfinden soll. Daher werden für das Jahr 2022 - abhängig von der Situation - zwei bis drei Termine geplant.

## Neues Kuratoriumsmitglied

Beim ÖVG-Update am 6. Juli 2021 wurde die **Global Rail Trust Gruppe** als neues Kuratoriumsmitglied aufgenommen.

Der Mangel an Fachkräften hat seit längerem auch den Bahnsektor erreicht. Sowohl Verkehrsunternehmen als auch die Bahnindustrie suchen händierend nach qualifizierten Arbeitskräften. Sie starten Initiativen, um einerseits junge Menschen aber auch veränderungswillige, wissbegierige Menschen für Jobs in der Bahnindustrie zu begeistern. Lange Zeit war Teilzeitarbeit beim Fahrpersonal undenkbar, nun starten Verkehrsunternehmen eigene Kampagnen um beispielsweise Fahrpersonal auch als Teilzeitkräfte zu bekommen. Gleiches gilt für die Bahnbaubranche, wo qualifiziertes Instandhaltungspersonal dringend gesucht wird. An diesem Punkt setzt die neu gegründete Global Rail Trust Unternehmensgruppe mit Headquarter in Wien an.

Die **Global Rail Media** ergänzt das Portfolio mit aktueller Fachliteratur, um dem Kunden professionell aufbereitete Wissenspublikationen zu bieten. Die Web-Plattform [www.trackopedia.com](http://www.trackopedia.com) stellt eine einzigartige Rail-Infra Enzyklopädie zur Verfügung.

Die **Global Rail Consulting** rundet dieses Portfolio ab und bietet Beratungsleistungen und technische Unterstützung in der Erstellung ganzheitlicher Lösungen im Bereich des Bahnüberbaus. Der globale Trend zur Urbanisierung erfordert ein Überdenken der Transportsysteme in Städten und deren Umlandregionen, wodurch der schienengebundene Öffentliche Verkehr sowie die Regionalbahnanbindung ein großes Gewicht bekommt. Bestehende Bahntrassen in Städten und deren Umland müssen in der Lage sein, dichtere Zugfolgen zu gewährleisten und den Zugbetrieb stabil und störungsfrei abzuwickeln. Hierzu muss auch die Gleisinstandhaltung auf höchstem Niveau funktionieren.



Die **Global Rail Academy** baut hierzu ein breites Portfolio an Lehrgängen auf, um qualifiziertes Fachpersonal zu entwickeln, das komplexe Materien wie Gleisbau samt Maschinenpark sicher bedienen kann. Moderne Simulatoren und ein Portfolio im Blended-Learning bieten zeitgemäße Lehre auf höchstem Niveau. Gemeinsam mit der Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände, wurde eine Zertifizierung zum „Bediener von Gleisbaumaschinen“ entwickelt. In einer Kooperation mit der WS Akademie in St. Pölten werden außerdem maßgeschneiderte Lehrgänge zu diesem Thema angeboten.

Expert\*innen der Global Rail Consulting stehen bei Instandhaltungsprojekten und bei Neubauprojekten dem Bahninfrastrukturmanagement und Unternehmen der Bahnindustrie zur Seite. Die Ende-zu-Ende Begleitung ermöglicht eine ganzheitliche Sicht von Messung, Datenaufbereitung, Analyse und Neubau- bzw. Instandhaltungsplanung. So können Lebenszykluskosten unter Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit optimiert werden. Die Global Rail Consulting bietet zusätzlich auch Zugang zu einem globalen Netzwerk an Industriepartnern, um diese Lösungen effizient umzusetzen.

*weitere Informationen: [www.globalrailtrust.com](http://www.globalrailtrust.com)*

# 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**

ASFINAG  
[www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)

**ALSTOM**

Alstom  
[www.alstom.com](http://www.alstom.com)

**iv INDUSTRIELLEN VEREINIGUNG**

Industriellenvereinigung  
[www.iv.at](http://www.iv.at)

**ÖBB**

ÖBB  
[www.oebb.at](http://www.oebb.at)

**Plasser & Theurer**

Plasser & Theurer  
[www.plassertheurer.com](http://www.plassertheurer.com)

**PORR**

Porr  
[www.porr.at](http://www.porr.at)

**GYSEV**  
Raaberbahn

GYSEV/Raaberbahn  
[www.raaberbahn.at](http://www.raaberbahn.at)

**Rail Cargo Austria**  
Ein Unternehmen der ÖBB

Rail Cargo Austria  
[www.railcargo.at](http://www.railcargo.at)

**SCHIG**  
MOBILITÄT VERSTEHEN

SCHIG  
[www.schig.com](http://www.schig.com)

**SIEMENS**  
Ingenuity for life

Siemens  
[www.siemens.com](http://www.siemens.com)

**THALES**

Thales  
[www.thalesgroup.com](http://www.thalesgroup.com)

**voestalpine**  
ONE STEP AHEAD

voestalpine  
[www.voestalpine.com](http://www.voestalpine.com)

**WKO**  
TRANSPORT - VERKEHR

WKO - Transport/Verkehr  
[wko.at/verkehr](http://wko.at/verkehr)

**GR Trust**

Global Rail Trust  
[www.globalrailtrust.com](http://www.globalrailtrust.com)



# Unternehmensmitglieder

	81-11 <a href="http://www.taxi.at">www.taxi.at</a>		Franz Plasser Vermietung von Bahnbaumaschinen Gesellschaft
	Amberg Technologies <a href="http://ambergtechnologies.com">ambergtechnologies.com</a>		Frauscher Sensortechnik <a href="http://www.frauscher.com">www.frauscher.com</a>
	Arsenal Railway <a href="http://www.arsenalrace.at">www.arsenalrace.at</a>		Gebrüder Weiss <a href="http://www.gw-world.com">www.gw-world.com</a>
	austriatech <a href="http://www.austriatech.at">www.austriatech.at</a>		Getzner Werkstoffe <a href="http://www.getzner.com">www.getzner.com</a>
	Austro Control <a href="http://www.austrocontrol.at">www.austrocontrol.at</a>		Gewerkschaft Vida <a href="http://www.vida.at">www.vida.at</a>
	Bategu <a href="http://www.bategu.at">www.bategu.at</a>		Gmundner Fertigteile <a href="http://www.gmundner-ft.at">www.gmundner-ft.at</a>
	boyer + boyer <a href="http://www.boyerundboyer.at">www.boyerundboyer.at</a>		Goldschmidt-Thermit RAILSERVICE <a href="http://www.gt-railservice.com">www.gt-railservice.com</a>
	BBT SE <a href="http://www.bbt-se.com">www.bbt-se.com</a>		Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb <a href="http://www.gkb.at">www.gkb.at</a>
	<a href="http://www.carusocarsharing.com">www.carusocarsharing.com</a>		Grossglockner Hochalpenstraße <a href="http://www.grossglockner.at">www.grossglockner.at</a>
	DB Systemtechnik <a href="http://www.db-systemtechnik.de">www.db-systemtechnik.de</a>		Gschwindl Buslinien <a href="http://www.gschwindl.at">www.gschwindl.at</a>
	DPB <a href="http://www.dpb.at">www.dpb.at</a>		Haselbacher <a href="http://www.haselbacher.com">www.haselbacher.com</a>
	Europten <a href="http://www.europten.com">www.europten.com</a>		hitcom <a href="http://www.hitcom.at">www.hitcom.at</a>
	Evolit Consulting GmbH <a href="http://www.evolit.com">www.evolit.com</a>		Holding Graz <a href="http://www.holding-graz.at">www.holding-graz.at</a>



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



Retter Linien  
www.retter-linien.at



MEV  
www.m-e-v.de



Rhenus Logistics  
www.rhenus.com



Molinari  
www.molinari-rail.com



Rhomberg Bau  
www.rhomberg.com



Neusiedler Seebahn  
www.neusiedlerseebahn.at



Robel Baumaschinen  
www.robel.com



NÖVOG  
www.noevog.at



Roland Spedition  
www.rolsped.com



ÖAMTC  
www.oeamtc.at



Scheidt & Bachmann  
www.scheidt-bachmann.de



ÖBB  
www.oebb.at



Schienen Control  
[www.schienencontrol.gv.at](http://www.schienencontrol.gv.at)



WESTbahn  
[www.westbahn.at](http://www.westbahn.at)



Schwihag  
[www.schwihag.com](http://www.schwihag.com)



WienCont  
[www.wiencont.com](http://www.wiencont.com)



SEKISUI Chemical  
[www.sekisui.de](http://www.sekisui.de)



Wiener Linien  
[www.wienerlinien.at](http://www.wienerlinien.at)



SOB Südostbahn  
[www.sob.ch](http://www.sob.ch)



Wiener Lokalbahnen  
[www.wlb.at](http://www.wlb.at)



SPL Powerlines Austria  
[powerlines-group.com](http://powerlines-group.com)



Stoik & Partner  
[www.stoik.at](http://www.stoik.at)



Swietelsky  
[www.swietelsky.com](http://www.swietelsky.com)



Technoma  
[www.technoma.at](http://www.technoma.at)



Verkehrsverbund  
Ost-Region  
[www.vor.at](http://www.vor.at)



viadonau  
[www.viadonau.org](http://www.viadonau.org)



voestalpine  
[www.voestalpine.com](http://www.voestalpine.com)



Voith  
[www.voith.com](http://www.voith.com)



Weichenwerk Wörth  
[www.wwg.co.at](http://www.wwg.co.at)

# Mitgliederstatistik

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

## **Ehrenpräsidenten**

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

**14 Kuratoriumsmitglieder**

**70 Unternehmensmitglieder**

**37 Fördernde Mitglieder**

**519 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. 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: DI Stefan KNITTEL, MBA  
Landesstelle Steiermark: Univ.-Prof. DI Dr. Peter VEIT  
Landesstelle Tirol: Univ.-Prof. DI Dr. Markus MAILER  
Landesstelle Vorarlberg: DI Hubert RHOMBERG  
Landesstelle Wien: Ing. Rainer WENTY/Mag. Doris PULKER-ROHRHOFER

## Kuratorium

Kuratoriumsvorsitzender: Johann DUMSER  
ASFINAG: Mag. Hartwig HUFNAGL  
ALSTOM: DI Christian DIEWALD  
Global Rail Trust: Florian POLTERAUER, MBA  
Industriellenvereinigung Wien: Mag. Monika SCHUH  
ÖBB-Holding: DI Mark TOPAL-GÖKCELI  
Plasser & Theurer: Mag. Johann DUMSER  
PORR: DI Zeljko VOCINKIC  
GYSEV/Raaberbahn: Dr. Hana DELLEMANN  
Rail Cargo Austria: Alfred PITNIK  
SCHIG: Bmstr. Ing. Andreas SZUKITS, MBA  
Siemens AG Österreich: Ing. Andreas MEDEK  
Thales Austria: Ing. Mag. Hannes BOYER  
Voestalpine: Dr. Jochen HOLZFEIND  
WKÖ/Sparte Transport: 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 (FH) René MOSER, Generalsekretär-Stellvertreter  
DI Ulla THAMM, Generalsekretärin-Stellvertreterin

## Geschäftsführer ÖVG-GmbH

Mag. Thomas KRATOCHVIL  
DI Eva HACKL

# Bericht der Rechnungsprüfung

Die Jahresabschlüsse 2021 des Vereins und der ÖVG-GmbH wurden von der Novacount WirtschaftstreuhandgesmbH erstellt. Die am 8. März 2022 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 Bankkonto- und Kassastände 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 1.857,61 Euro, die ÖVG-GmbH schloss mit einem Jahresüberschuss nach Steuern von 32.779,58 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 ideelle Mittel dienen insbesondere

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

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

(2) Die finanziellen Mittel zur Zweckerreichung werden aufgebracht durch

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

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

## § 4 Betriebsgesellschaft

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

## § 5 Mitglieder der Gesellschaft

(1) Die Mitglieder der ÖVG gliedern sich in

a) ordentliche Mitglieder:

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

b) außerordentliche Mitglieder:

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

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

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

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

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

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

## § 6 Erwerb der Mitgliedschaft

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

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

## § 7 Rechte und Pflichten der Mitglieder

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

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

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

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

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

#### **§ 8 Beendigung der Mitgliedschaft**

(1) Die Mitgliedschaft erlischt durch

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

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

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

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

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

#### **§ 9 Mitgliedsbeiträge**

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

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

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

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

#### **§ 10 Organe der Gesellschaft**

Die Organe der ÖVG sind

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

#### **§ 11 Mitgliederversammlung**

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

(2) Der Mitgliederversammlung sind folgende Aufgaben vorbehalten:

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **§ 12 Vorstand**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **§ 13 Präsidium**

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

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

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

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

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

#### **§ 14 Landesstellen**

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

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

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

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

#### **§ 15 Kuratorium**

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

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

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

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

#### **§ 16 Wissenschaftliche Leitung**

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

#### **§ 17 Junge ÖVG**

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

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

#### **§ 18 Generalsekretariat**

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

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

#### **§ 19 Redaktion**

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

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

#### **§ 20 RechnungsprüferInnen**

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

(2) Den RechnungsprüferInnen obliegen

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

#### **§ 21 SchriftführerIn**

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

#### **§ 22 Vertretung der Gesellschaft und Zeichnungsberechtigung**

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

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

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

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

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

Der/die PräsidentIn kann die Zeichnungsberechtigung mittels Vollmacht delegieren.

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

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

#### **§ 23 Schiedsgericht**

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

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

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

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

#### **§ 24 Auflösung der Gesellschaft**

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

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

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

Notizen





FÜR MEHR LEISTUNGSFÄHIGKEIT IM SCHIENENVERKEHR

# ATO over ETCS – sicher, wirtschaftlich, nachhaltig

Die Auslastung des weltweiten Schienenverkehrs nimmt stark zu. Die Kapazität soll sich erhöhen, die Netze optimiert werden. Wirtschaftlich und gleichzeitig nachhaltig. Die Lösung? Ein sicherer automatisierter Bahnbetrieb mit ATO over ETCS von Siemens Mobility. Unsere Technologie erhöht die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs durch dichtere Zugfolgen, verbesserte Fahrplanstabilität und das bei gleichzeitig geringerem Energiebedarf. Die Umsetzung ist dabei so individuell wie Ihr Unternehmen und auf alle Strecken und Fahrzeugtypen anwendbar. Beispiel für unsere innovative Lösung ist die Digitale S-Bahn Hamburg: der erste hochautomatische Bahnbetrieb mit ETCS im deutschen Nah- und Fernverkehr. Überzeugen Sie sich selbst von unseren intelligenten und vernetzten Lösungen und gestalten Sie mit uns bereits heute den Bahnbetrieb von morgen.

[siemens.at/mobility](https://www.siemens.at/mobility)

**SIEMENS**

**SCHIG**  
MOBILITÄT VERSTEHEN



**Rail Cargo Group**  
Member of OBB

**ALSTOM**

**GR**  **Trust**

**Plasser & Theurer**

**ASFINAG**

**THALES**

**iv** INDUSTRIELLEN  
VEREINIGUNG

**voestalpine**  
ONE STEP AHEAD.

**SIEMENS**  
*Ingenuity for life*

**OBB**

