A dark background featuring abstract, glowing light trails in red, orange, and yellow, creating a sense of motion and energy.

2022

JAHRESBERICHT





DS3 – Infrastructure in the Cloud

Der nächste Schritt zu einer komplett digital vernetzten Bahn-Infrastruktur: Zentralisierte Stellwerke und ETCS-Zentralen (RBCs) für ein ganzes Land, geografische Redundanz für höchste Verfügbarkeit, Pünktlichkeit und nachhaltige Kostensenkung: Die Verlagerung der Steuerungslogik in die Cloud ist der Schlüssel dazu.

Das „Distributed Smart Safe System“ (DS3) macht die signaltechnischen Anwendungen hardwareunabhängig und Cloud-fähig. Damit können auch bestehende Systeme integriert werden. Die Plattform erfüllt die höchsten Sicherheitsstandards der Eisenbahnsicherung, ist kosteneffizient (durch Zentralisierung von Softwareservice und Instandhaltung) und skalierbar. Mit dieser Technologie eröffnen sich viele neue Möglichkeiten. Beispielsweise können Signale und Weichen smart gesteuert werden und dadurch Diagnosen erstellt, Vorhersagen von Störungen getroffen und auch die vorausschauende Wartung koordiniert werden.

Dadurch wird der Zugverkehr pünktlicher und leistungsfähiger, so die Zuversicht der Betreiber. Dieses System bringt auch wirtschaftliche Vorteile. Da es platz- und energiesparender ist als bestehende Systeme können Stellwerksgebäude in Zukunft deutlich reduziert und die Aufgaben in einem Datenzentrum zentralisiert werden.

Überzeugen Sie sich selbst von unseren intelligenten und vernetzten Lösungen und gestalten Sie mit uns bereits heute den Bahnbetrieb von morgen.
siemens.at/mobility



Webseite Bahnanwendungen
in der Cloud

SIEMENS

Jahresbericht 2022

Medieninhaber und Herausgeber
Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
Kolingasse 13
1090 Wien

Telefon +43-(0)1-5879727
Mail office@oevg.at
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	Bericht der Rechnungsprüfung.....	82
Generalsekretariat.....	9	Kuratorium	83
Wissenschaftliche Leitung	13	Unsere Mitglieder	85
Rechnungsabschluss 2022.....	15	Kuratoriumsmitglieder	85
Landesstellen.....	17	Unternehmensmitglieder	86
Burgenland	17	Mitgliederstatistik.....	89
Kärnten.....	19		
Niederösterreich.....	21	Führungsorgane	91
Oberösterreich	23		
Salzburg	27	Satzungen	92
Tirol	33		
Vorarlberg.....	37		
Wien	39		
Junge ÖVG	41		
Veranstaltungen	43		
Arbeitskreise	53		
Eisenbahntechnik (Fahrweg)	53		
e-mobility	55		
Intermodaler Transport	59		
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	65		
RRTM - Rail and Road Traffic Management	67		
Schienenfahrzeuge	71		
Verkehrsrecht	75		
Zyklus Infrastruktur	79		
Publikationen	81		



ÖBB

100 JAHRE
FRAUENPOWER
UND DAS IST ERST DER ANFANG!

#RICHTUNGZUKUNFT

WANTED: DU!



Tritt in die Fußstapfen
unserer ÖBB Kolleginnen
und informiere dich jetzt
über unsere #joboffenSIEve.

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

Vorwort

Das Jahr 2022 hat eine Aussage in trauriger Weise bestätigt: Nach der Krise ist vor der Krise! Auf das seit Beginn der Corona-Pandemie notwendige Gegensteuern gegen deren wirtschaftlichen Folgewirkungen folgte mit dem Angriff Russlands auf die Ukraine für die europäische Wirtschaft eine der größten Herausforderung seit dem zweiten Weltkrieg. Und das war noch nicht alles: der Angriffskrieg Russlands löste abseits der humanitären Katastrophe mit hunderttausenden Flüchtlingen in ganz Europa eine Energiepreiskrise aus, die die ohnehin bereits hohen Inflationsraten in nicht mehr gewohnte Höhen getrieben hat.

Und über allem „drohte“ auch im letzten Jahr die wahrscheinlich größte Krise unserer Zeit: die Klimakrise, deren Auswirkungen auch auf uns als Mobilitätsunternehmen in vielerlei Hinsicht wirken. Extremwetterereignisse - von Hitzewellen bis zu Starkregentagen - stellen uns dabei immer wieder vor extreme Herausforderungen. Gleichzeitig liegt es aber an uns als große Player der Mobilitätsbranche, einen wesentlichen Teil zur Lösung des Klimawandels beizutragen. Das haben mittlerweile viele Menschen erkannt und ihr Mobilitätsverhalten dementsprechend angepasst.

Eine positive Entwicklung, die uns im abgelaufenen Jahr aber wiederholt vor Probleme gestellt hat. So hat mit Abflauen von COVID-19 die zurückgekehrte Reiselust der Bevölkerung die pandemiebedingt etwas „eingerosteten“ Verkehrssysteme wiederholt an ihre Grenzen gebracht. Nicht nur Flughäfen waren überfüllt und Schifffahrtswege ebenso wie Straßen verstopft. Auch die Schienenwege waren durch den enormen Zuspruch seitens der Kund*innen teilweise stark überlastet.



Andreas Matthä
Präsident

Was wir aus diesen Erfahrungen des letzten Jahres lernen müssen, ist, dass sich Rahmenbedingungen - auch in der Mobilitätsbranche - zunehmend schneller ändern.

Aus diesem Grund ist es unverzichtbar, dass wir über die unterschiedlichen Verkehrssysteme hinweg gemeinsam an Lösungen arbeiten. Denn jedes Verkehrssystem hat seine spezifischen Vorteile!

Und genau das, die Suche nach Lösungen für eine vernünftige und zielführende Verkehrswende, sehe ich als DIE zentrale Aufgabe der ÖVG. Mit unserem individuellen Austausch und den spannenden Diskussionen, die im letzten Jahr glücklicherweise wieder zum Großteil in Präsenz abgehalten werden konnten, sind wir dabei auf einem guten Weg. Dafür sowie für Eure tatkräftige Unterstützung der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft möchte ich mich hiermit sehr herzlich bedanken.

Ihr
Andreas Matthä

KNOW-HOW AUF SCHIENE.

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

› Bestellung Schienenpersonenverkehr

Im Auftrag von Bund und Ländern bestellen wir 88 % der Schienenpersonenkilometer in Österreich.

› Infrastrukturkontrolle und Notified Body

Wir begleiten und kontrollieren die Investitionen in Eisenbahn-Infrastrukturprojekte der ÖBB-Infrastruktur AG und der Privatbahnen Österreichs.

› Förderungen im Mobilitätsbereich

Jährlich vergeben wir rund 260 Millionen Euro an Förderungen auf und abseits der Schiene.

› Register

Wir führen das österreichische Infrastrukturregister, das Einstellungsregister und das SOLAS-Register.

ÖFFIZIELL

die, die Wien in die Zukunft führen.

Komm auch du ins #TeamÖffiLiebe!



karriere.wienerlinien.at

WIENER LINIEN | WIEN ENERGIE | WIENER NETZE
WIENER LOKALBAHNEN | WIPARK | WIEN IT
BESTATTUNG WIEN | FRIEDHÖFE WIEN
UPSTREAM MOBILITY | FACILITYCOMFORT | GWSG
WIENER STADTWERKE GRUPPE

HOCHLEISTUNG I PRÄZISION I ZUVERLÄSSIGKEIT

Plasser & Theurer



Future track technology – NOW

Mehr als acht Innovationen! Mit dem Unimat 09-8x4/4S BR Dynamic E³ stellt Plasser & Theurer eine zukunftsweisende Kombination für ganzheitliche Weichen- und Gleisinstandhaltung vor. Baustellenlogistik und Arbeitsfunktionen in nur einer Maschine vereint: Einschottern, Stopfen, Planieren, Stabilisieren sowie Auf- und Nachmessen. Zukunftssicher durch E³-Hybridantrieb. Das neue Ergonomie-Konzept für Bedienung und Sozialeinrichtungen unterstützt Fachkräfte in ihrem täglichen Arbeitseinsatz.



70 YEARS
Plasser & Theurer

plassertheurer.com

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



Generalsekretariat

Bericht

Personelles im Generalsekretariat

Im September 2022 gab es einen Wechsel im Generalsekretariat, weil Gabriele Lutter wegen einer beruflichen Veränderung ausgeschieden ist. Sie wurde durch die bisherige GS-Stv^{ln} Ulla Thamm ersetzt und Eva Hackl – die bis November 2021 schon GS-Stv^{ln} gewesen ist – wurde erneut als Stellvertreterin bestellt.

Somit besteht das Generalsekretariat seit September 2022 aus Ulla Thamm, Karl-Johann Hartig, Eva Hackl und René Moser. Zum Abschied möchten wir uns bei Gabi Lutter ganz herzlich für ihr vielseitiges Engagement, ihre Wissens- und Erfahrungsvermittlung innerhalb und außerhalb des Generalsekretariates bedanken. Sie ist uns eine große Stütze gewesen.

Personelles im ÖVG-Büro

Wir haben Ende 2021 eine Ausschreibung für eine Assistenten/In als Ersatz für Frau Rebecca Steinaicher durchgeführt und uns unter 10 Bewerbungen nach persönlichen Interviews für Frau Katharina Wagner entschieden, die sich sehr rasch eingearbeitet und uns sehr gut unterstützt hat. Sie hat auch das neu eingeführte Landesstellen Jour fixe Online am ersten Freitag im Monat geleitet. Leider musste sie in einen längeren Krankenstand gehen, sodass wir zwischenzeitlich Frau Maria Wieser, die sich ebenfalls beworben hatte und uns bei der Organisationsentwicklung unterstützt hat, als Assistentin angestellt haben. Ebenso konnte die Landesstelle Salzburg endlich wieder besetzt werden: Waltraud Totschnig von der Salzburger Regionalstadtbahn wird als Geschäftsführerin der Landesstelle Salzburg bestellt. Stefan Knittel verbleibt als Landesstellenleiter.

Jahresprogramm 2022: Rückblick

Wir haben gemeinsam mit der wissenschaftlichen Leitung, den Arbeitskreisen, den Landesstellen und der Jungen ÖVG – ein spannendes und umfangreiches Jahresprogramm 2022 erarbeitet und umgesetzt. Nachdem wir in den Vorjahren bereits Erfahrungen mit reinen Online, hybriden und per-



Karl-Johann Hartig
Generalsekretär



Ulla Thamm
Generalsekretärin

söhnlichen Veranstaltungen gemacht haben, konnten wir sehr flexibel auf die jeweilige Pandemie-Situation reagieren und das Veranstaltungsformat und die Vorstands-, und Präsidiumssitzungen immer entsprechend anpassen. Das hat uns nicht davor gefeit die eine oder andere geplante Veranstaltung zu verschieben. Generell ist uns aufgefallen, dass – nachdem persönliche Veranstaltungen wieder möglich wurden – diese besonders großen Anklang bei unseren Mitgliedern gefunden haben, weil man sich endlich wieder persönlich austauschen und Netzwerken konnte. Insgesamt konnten wir 15 Veranstaltungen, darunter zwei zweitägige und die Jahrestagung in Linz abwickeln. Auch das gut besuchte neue Format „ÖVG-Connect“ zum Thema Mobilitätsmasterplan 2030+ war darunter. Mehr Informationen über die Veranstaltungen finden Sie ab der Seite 43.

Wie schon immer betreuen wir Generalsekretär*innen, gemeinsam mit dem ÖVG-Büro, die Arbeitskreise und Landesstellen und verwalten deren Termine und Einladungen. Wir 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.

Gerade das Thema „Klimawandel“ das im letzten Jahr - neben dem Ukraine-Krieg – den Verkehrssektor im Besonderen betroffen hat (s.a. Stichwort „Klimakleber“) bot der ÖVG mehrfach die Möglichkeit, sich mit verkehrswissenschaftlichen Themen einem erweiterten Personenkreis vorzustellen. 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.

Außerdem wurde ein neuer Arbeitskreis Barrierefreiheit beschlossen. Dieser Arbeitskreis hat sich aus dem diesjährigen Eisenbahnkolloquium entwickelt, wo das Thema Zutrittsbarrieren zum ÖV behandelt wurde. Zum Leiter des Arbeitskreises wurde Elmar Fürst bestellt.

Die Vorschau für 2023 ergab, dass das Eisenbahnkolloquium im März 2023 in Planung ist, die Weihentagung zum 2. Mal in Innsbruck und die Jahrestagung in Kärnten stattfinden wird. Außerdem ist im Jahr 2023 die Große Fahrwegtagung von 8.-10. Mai in Salzburg ebenfalls in Planung.

Change-Prozess: eine zukunftsfitte ÖVG

Ein Thema hat uns Generalsekretäre das ganze Jahr 2022 begleitet, nämlich die Umsetzung des im Jahr 2021 begonnenen und genehmigten Strategiekonzeptes für einen Change Prozess mit dem Ziel die ÖVG in eine sichere Zukunft für die nächsten 10 Jahre zu führen, wobei der Mehrwert und Nutzen für unsere Mitglieder höchste Priorität hat. Im Vorstand vom 16. März 2022 wurde uns ein Budget für Begleitung des Change Prozesses und eine Stakeholder-Befragung über Stärken und Schwächen der ÖVG genehmigt, wobei wir uns der Mithilfe einer Expertin für Organisationsentwicklung bedient haben. Es wurde eine intensive persönliche mündliche Befragung der Vorstände und Präsidiumsmitglieder sowie des wissenschaftlichen Beirats durchgeführt. Die Fragen haben sich auf die Zufriedenheit der Stakeholder mit dem Status Quo und zur zukünftigen inhaltlichen und organisatorischen Ausgestaltung der ÖVG bezogen. Darunter waren die Themen „Herausforderungen im Bereich Mobilität“ und die „Rolle der ÖVG bei deren Bewältigung“, „Organisation und effektive Zusammenarbeit“ sowie „Änderungsvorschläge“ und „Hindernisse bei deren Umsetzung“.

In der Präsidiumssitzung vom 8. Juni 2022 konnten wir berichten, dass bereits 60% der geplanten Interviews getätigten wurden und wir nach Abschluss der Stakeholder-Befragung die Ergebnisse und weitere Schritte dem Vorstand in der Sitzung im September präsentieren werden. Die abgeschlossene Auswertung ergab bei der Gesamtbewertung der Attraktivität der ÖVG auf einer Skala von 1 bis 10 einen Wert von 7,3 und bei der Gesamtbewertung der Zukunftsfitness der ÖVG einen Wert von 6,8. Außerdem haben wir einige hochinteressante Anregungen erhalten und werden diese umzusetzen versuchen. Großes Lob ernteten die Junge ÖVG und unser Sekretariat! Ein immer wieder betontes

Thema war die Vernetzung der einzelnen Organisationseinheiten – Arbeitskreise, Landesstellen... untereinander aber auch mit Präsidium, Vorstand und Kuratorium. Der Tanker ist zu schwerfällig geworden und soll daher flexibler und vernetzter werden.

Jedenfalls möchten wir uns bei allen Präsidiumsmitgliedern, Vorständen und Landesstellen sowie der Wissenschaftlichen Leitung sowie den Kuratoriumsmitgliedern herzlichst bedanken, die sich mehr als 1 Stunde Zeit genommen haben, um an der Zukunft der ÖVG mitzuwirken. Wir haben die Ergebnisse der Stakeholder-Befragung auch zum Anlass genommen und einen Online-Fragebogen an unsere Mitglieder ausgeschickt, um auch diese in den Change Prozess einzubeziehen. Die Ergebnisse der Online-Befragung der Mitglieder konnten wir in der Vorstandssitzung vom 17. November präsentieren und eine Darstellung des Ist-Standes des Strategieprozesses mit dem Vorstand diskutie-

ren. Unsere Mitglieder bewerteten den Nutzen der ÖVG mit 44 % als Sehr gut und 40 % als gut. Die Attraktivität der ÖVG wurde mit 73 Punkten (von 100 möglichen) und die Zukunftsfitness mit 63 Punkten bewertet. Vom Vorstand wurden wir beauftragt, Maßnahmen zur Organisationsstruktur neu, Überarbeitung der Statuten und Erhöhung der Präsenz junger Mitglieder auszuarbeiten und zu berichten. Aus den Details der Befragungen konnten wir vier Themenblöcke (Organisation, Mitglieder, Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen) herausarbeiten und diesen Themenblöcken gezielte Einzelmaßnahmen zuordnen, die wir in einem FutureLab Ende Februar 2023 noch detailliert bearbeiten möchten.

Großer Dank gilt auch für das Jahr 2022 insbesondere unseren Sponsoren und Partnern, die uns trotz der schwierigen Lage und trotz der vielen Krisen treu geblieben sind und uns unterstützt haben.

**Intelligentes
Bauen verbindet
Menschen.**

porr.at

powered by

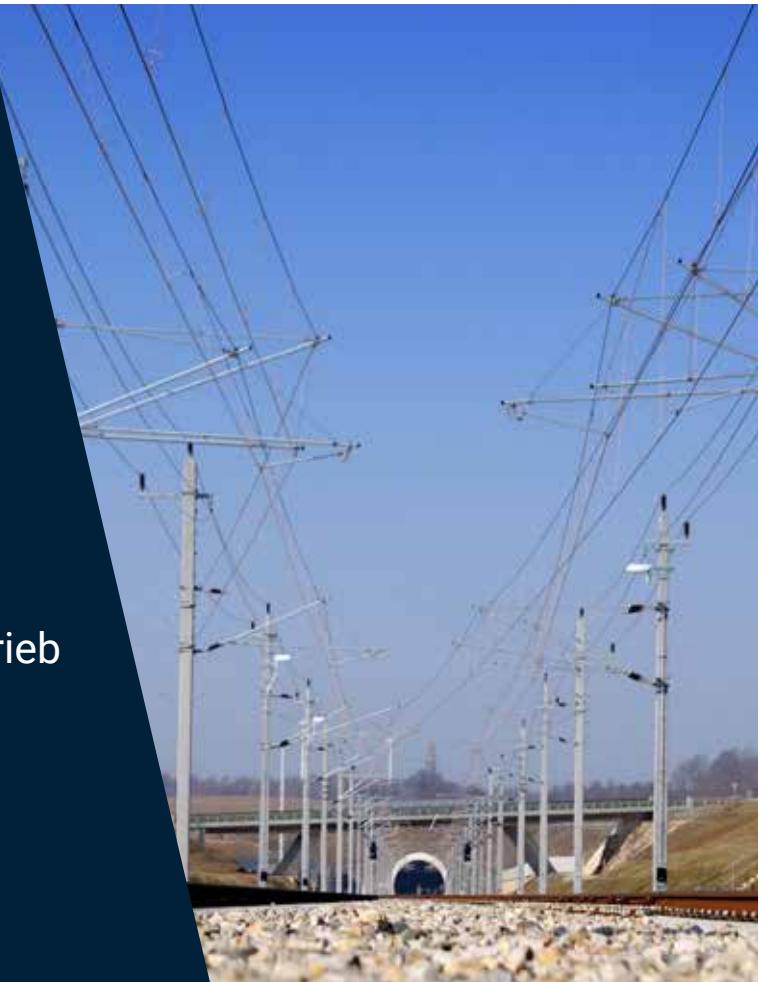
DORR



Systemanbieter in der Bahnelektrifizierung

- Consulting und Engineering
- Installation und Wartung
- Produktentwicklung und Vertrieb

www.powerlines-group.com



Wissenschaftliche Leitung

Jahreswechsel sind meist mit verbunden mit guten Wünschen und Vorsätzen. Bedauerlicherweise wurden viele gute Wünsche von der Realität überrollt. So wie das Jahr 2021 war auch das Jahr 2022 am Anfang geprägt von der Pandemie, leider noch übertroffen vom Krieg in der Ukraine und der dadurch entstandenen Energieversorgungskrise. Rekord-Inflation und Rekord-Energiekosten beschleunigten die Diskussion um den Ausstieg aus fossiler Energie und brachte Druck auf die nationalen wie auch globalen Verkehrs- und Versorgungssysteme.

Die ÖVG konnte in Zusammenarbeit mit der Wissenschaftlichen Leitung (WL) auf diese internationalen Trends mit reagieren und organisierte insgesamt sechs (von 15) Veranstaltungen zu tagessaktuellen Themen.

Neben den Beiträgen an der Konzeption dieser Veranstaltungen waren Vertreter der WL bei den folgenden Veranstaltungen als Vortragende und/oder Moderatoren tätig:

- 2./3.6. 20. Wiener Eisenbahnkolloquium (Ostermann, Moderation)
- 29.6. Mobilitäts-Masterplan 2030+ (Emberger Vortrag „Erforderliche Veränderungen aus Sicht der Wissenschaft“)
- 27.9. ÖVG-Dialog Klimaticket – Wunsch und Wirklichkeit (Emberger, Moderation)
- 20.10. Verleihung des Peter Faller-Nachwuchsförderpreises (Ostermann, Gronalt, Emberger – Moderation Ostermann)
- 17.11. Kaminabend mit Univ. Prof. Dr. Siegfried MERYN im Cape 10 (Emberger, Ostermann – Diskussion)

Die erstgenannte Veranstaltung stand unter dem Generalthema „Zutrittsbarrieren im öffentlichen Verkehr“, ein zunächst etwas sperrig erscheinender Begriff. Zur großen Freude der WL gab dieses Wiener Eisenbahnkolloquium den Anlass zur Gründung eines neuen Arbeitskreises mit dem Titel „Barrierefreiheit“ unter der Leitung von Assoz. Prof. Priv.-Doz. Mag. Dr. Elmar Wilhelm M. Fürst.



Norbert Ostermann
Wissenschaftlicher Leiter

Rückblickend scheint es wiederum gelungen zu sein, für unsere Mitglieder und alle Verkehrsinteressierten eine Vielzahl von informativen und wissenschaftlich fundierten Veranstaltungen zusammenzustellen. Die Teilnehmerzahlen (über 1.000) und die vielen persönlichen Rückmeldungen sind dafür ein gutes Zeugnis.

Vereinsintern ist hervorzuheben, dass im Herbst 2022 wiederum der Peter Faller Preis zur Förderung junger Wissenschafterinnen und Wissenschafter verliehen wurde. Die Anwesenheit des Namensgebers des Förderpreises wurde von allen Anwesenden als besondere Auszeichnung wahrgenommen.

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 bewährten Mitarbeiterinnen im Sekretariat der ÖVG, ohne deren Unterstützung der tägliche Betrieb des Vereins nicht zustande käme.

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

Norbert Ostermann



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

Rechnungsabschluss 2022

Überblick 2022

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.

Nach den von der Pandemie geprägten Jahren war es auch aus finanzieller Sicht wichtig, wieder zur Normalität zurückzukehren. Durch die kurzfristige Umstellung der Veranstaltungen auf den virtuellen Raum, geplant und umgesetzt durch den Geschäftsführer und Anpassungen in der Ablaufstrategie konnten die Auswirkungen des Lockdowns mehr als abgedeckt werden. In der ÖVG-GmbH konnten - wie berichtet - die ausgefallenen bzw. in den virtuellen Raum verschobenen Veranstaltungen durch Inanspruchnahme von Förderungen kompensiert werden. Diese staatlichen Unterstützungen liefen 2022 langsam aus und die ersten Schritte zurück zum ursprünglichen Zustand inklusive Verbesserungen durch gewonnene Erfahrungen konnten gesetzt werden.

Das Ergebnis der ÖVG (Verein) 2022

Bei den Einnahmen durch Mitgliedsbeiträge gab es sowohl gegenüber dem Budget als auch dem Vorjahr kaum Änderungen. Die Sponsingerlöse konnte sogar wieder gesteigert werden. Auf der Seite der Aufwendungen war die Teuerungswelle bei machen Positionen (Miete, Bewirtung, Druck und Versand) deutlich zu spüren. Da das Büro jedoch eine Zeitlang personell nicht voll besetzt war, sanken die Personalkosten. Nachdem unsere Digitalisierungsmaßnahmen bereits abgeschlossen waren, hier somit keine nennenswerten Investitionen notwendig waren, und auch bei der einen oder anderen Position sorgsam mit den Mitteln umgegangen wurde, lagen die Ausgaben deutlich unter dem Budget.



Karl-Eric Pumper
Schatzmeister

Das Budget 2022 für den Verein sah einen Fehlbetrag in der Höhe von 8.900 Euro vor. Aufgrund der oben erwähnten Entwicklungen konnte mit Stichtag 31. 12. 2022 ein Überschuss von 7.183 Euro erzielt werden.

Das Ergebnis der ÖVG-GmbH 2022

Die Einnahmen der ÖVG-GmbH entstehen fast ausschließlich aus der Durchführung von Veranstaltungen und damit im Zusammenhang stehenden Sponsoring. Während etablierte Formate im Jahr 2022 erfolgreich umgesetzt wurden, mussten andere aus den unterschiedlichsten Gründen abgesagt oder verschoben. Der dadurch entstandene Einnahmenentgang konnte teilweise durch eine letzte Förderung im ersten Quartal abgefedert werden. Durch die Ausfälle sanken natürlich auch die Ausgaben, aufgrund der Inflation jedoch nicht aliquot. So wurde aus dem budgetierten Überschuss von 1.250 Euro ein Jahresfehlbetrag nach Steuern in der Höhe von 2.825 Euro. Aufgrund der Gewinnvorträge beträgt der Bilanzgewinn der ÖVG-GmbH 285.086 Euro.

Ausblick 2023

Da ein Ende oder sogar eine Umkehr der momentanen Preisentwicklung nicht zu erwarten ist, wurde in der letzten Mitgliederversammlung eine Erhöhung des Mitgliedsbetrages ab dem Jahr 2023 von durchschnittlich 10 % beschlossen. Es ist dies übrigens die erste Erhöhung seit über 10 Jahren. Wie auch in der Vergangenheit ist es mir für die künftige Finanzgebarung wichtig, nach dem eingangs beschriebenen Grundsatzes zu arbeiten: Die Höhe der Mitgliedsbeiträge sollte auf keinen Fall den Mehrwert für die Mitglieder übersteigen! So wird die ÖVG weiterhin mit einer soliden Finanzierung ausgestattet, ihren Mitgliedern Leistungen in gewohnter und zeitgemäßer Qualität bieten.

Ich danke allen Mitgliedern, Funktionär*innen und Mitarbeiter*innen der ÖVG für die gute Zusammenarbeit und wünsche uns allen eine erfolgreiche Zukunft.



**GMUNDNER
FERTIGTEILE**

**SOLID
ADVANCED
INFRASTRUCTURE**

Landesstellen

Burgenland

Am 18.10.2022 fand in der Wirtschaftskammer Burgenland eine gemeinsame Veranstaltung der Landesstellen Wien, Niederösterreich und Burgenland zum Thema „Eisenbahninfrastruktur-Projekte in der Ostregion“ mit namhaften Vortragenden statt.

Im Zuge der ganztägigen Veranstaltung mit über 80 Teilnehmer*innen wurde ein Blick auf den Entwicklungsstand verschiedener Eisenbahninfrastrukturprojekte in diesen drei Bundesländern gelegt.

Als Referent*innen und Diskutant*innen konnten projektverantwortliche Vertreter*innen von ÖBB, NÖVOG und VOR, sowie der Gebietskörperschaften gewonnen werden.

Die Vorträge befassten sich einerseits mit den volks- und regionalwirtschaftlichen Auswirkungen der Infrastrukturausbauten, den ÖBB-Regionalbahnen und deren Attraktivierung sowie einer detaillierten Übersicht zu den geplanten und in Bau befindlichen Projekten in der Ostregion.

Anderseits wurde ein Schwerpunkt auf die Regionalbahnen gelegt: Die Präsentationen widmeten sich sowohl den burgenländischen als auch den niederösterreichischen Regionalbahnen sowie der regionalen und lokalen Erreichbarkeit durch Busse bzw. bestehende Last-Mile-Projekte. Zum Schluss erfolgte eine Diskussion der Verkehrsverantwortlichen der Länder aus allen drei Bundesländern. Die daran anschließende Weinverkostung stellte den gemütlichen Ausklang der Veranstaltung dar.



Arnold Schweifer
Leiter



Karin Schramböck
Geschäftsführerin



Global Rail Group

Der Mangel an Fachkräften hat auch den Bahnsektor erreicht. Sowohl Verkehrsunternehmen als auch die Bahnindustrie suchen händeringend nach qualifizierten Arbeitskräften.

Die Global Rail Group setzt genau an dieser Stelle an. In fünf Geschäftsbereichen der Unternehmensgruppe werden Beratung, Ausbildung und Wissensmanagement für den Bereich Eisenbahn-Oberbau angeboten.



Rail Knowledge
Driving Innovation

*Leading railway superstructure expertise by
bundling-creating-managing knowledge*

CONSULTING

Optimising railway superstructure asset management and boosting your product development

ENGINEERING

Design and development of algorithms with SW and HW tools to enable better decision making based on rail data, technical studies and technology integration

RECRUITING

Finding and training the right talent for the growing need of specialised workforce

Our knowledge
for your success

ACADEMY

A global network of expert trainers to upskill and certify your workforce capabilities

MEDIA

A global knowledge-broker of railway expertise to enable stakeholders shaping the future of mobility

Global approach with local solutions



MAIN LINE



HIGH SPEED



HEAVY HAUL



URBAN RAILWAY



 Global Rail
CONSULTING

 Global Rail
ENGINEERING

 Global Rail
ACADEMY

 Global Rail
MEDIA

 Global Rail
RECRUITING



 TrackMedia

The one-stop-market place for track content

 Trackpedia

The top online encyclopedia for track technology

Die *Global Rail Academy* in Leverkusen bietet Ausbildung für Maschinenbediener und Servicetechniker von Bahnbaumaschinen sowie Onboarding Kurse für das Eisenbahnwesen an.

Fachbücher und E-Books aus dem Haus der *Global Rail Media* in Hamburg unterstützen den Wissensaufbau.

Die *Global Rail Consulting* und *Engineering* begleitet Bahnkunden und Bahnindustrie bei der Implementierung von End-2-End Prozessen und beim Aufbau von entsprechenden Datenstrukturen und Algorithmik für die Oberbau-Instandhaltung. Grundlagenstudien, Prozess- und Schadensfallanalysen zum Thema Oberbau runden das Leistungsspektrum ab.

Die in Nordamerika angesiedelte *Advanced Rail Management* bietet eine Vielzahl an Referenzen zur Lösung und Optimierung von Problemstellungen im Rad/Schiene Bereich, wie Verbesserung des Fahrkomforts und Minimierung von Materialverschleiß im System, wodurch Instandhaltungskosten gespart werden. Optimierungen wurden für zahlreiche KundInnen erbracht, wie Vancouver Skytrain (BCRTC) in Kanada, Bay Rapid Transit (BART) in Oakland oder New York City Transit (MTA) in den USA.

www.global-rail-group.com

Kärnten

Dieses Jahr standen interessante Aspekte des Seilbahnwesens im Mittelpunkt unserer zwei Veranstaltungen:

Im Juni präsentierte Karl-Johann Hartig internationale Überlegungen zu urbanen Seilbahnen, insbesondere hinsichtlich ihrer Einbindung in bestehende ÖV-Systeme. Herausforderungen ergeben sich hier bei der Verknüpfung von „konventionellen“ ÖV-Verkehrsträgern wie Bus und Tram. Weiters wurden dem interessierten Publikum die Möglichkeiten, aber auch die Grenzen dieses Verkehrsmittels im Alltagseinsatz vorgestellt.

Im September stellte der Fachgruppen-Obmann in der Wirtschaftskammer Kärnten, Manuel Kapeller-Hopfgartner, die Kärntner Seilbahnwirtschaft vor. Einerseits erläuterte er vermeintlich Bekanntes zu den Seilbahnen im Bundesland und zu ihrem Beitrag zur tourismuswirtschaftlichen Wertschöpfung. Spannend war auch, zu hören, welche Anstrengungen die Seilbahnwirtschaft unternimmt, um in Zeiten des Klimawandels nachhaltige Initiativen zu setzen und den ökologischen Fußabdruck des Bergbahnen-Tourismus verträglich zu gestalten.

Beide Vorträge sind als Nachlese auf der ÖVG-Homepage abrufbar.

Aktuell sind wir bereits intensiv in der Vorbereitung der ÖVG-Jahrestagung, die am 4. Mai 2023 turnusmäßig in Kärnten, konkret in den Bambergssälen der Stadt Villach (Parkhotel), stattfinden wird.

Geplant sind Vorträge aus der Wissenschaft (TU, Uni Klagenfurt), von Gebietskörperschaften (Städte, Land Kärnten), von den Infrastrukturbetreibern ASFINAG und ÖBB sowie aus der Logistik- und Mobilitätswirtschaft – stets mit Bezug zur Südregion Österreichs und dem Alpen-Adria-Raum.

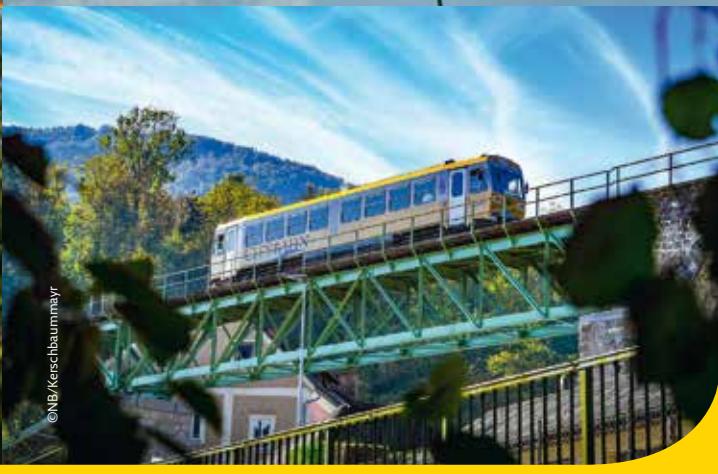
Wir freuen uns schon jetzt, zahlreiche Mitglieder und Interessierte an dieser Tagung begrüßen zu dürfen!



Gerald Zwittnig
Leiter



Andreas Michor
Geschäftsführer



Die schönsten Regionen Niederösterreichs entdecken

Klimafreundlich und stressfrei unterwegs in Alltag und Freizeit

Infocenter | www.niederoesterreichbahnen.at | +43 2742 360 990-1000

Niederösterreich Bahnen

Niederösterreich

Am 6. Oktober 2022 fand eine Exkursion zur Baustelle des Semmering-Basistunnels (SBT) im Bahnhof Mürzzuschlag statt. Rund 30 TeilnehmerInnen folgten der Einladung unserer Landesstelle.

Der Semmering-Basistunnel zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag weist eine Länge von 27,3 Kilometer auf und ist Teil der Baltisch-Adriatischen Achse. Nach Fertigstellung um das Jahr 2030 wird sich die Fahrzeit in diesem Bereich der Südbahn um rund 30 Minuten verkürzen.

Zu Beginn der Exkursion erfolgte ein Bericht des Gesamtprojektleiters des SBT Gerhard Gobiet über die Bauausführung und Tunnelbaumethoden sowie über den aktuellen Stand der Bauphase. Demnach erfolgte der erste Durchschlag des Semmering-Basistunnels Anfang Juni 2022 zwischen den beiden Bauabschnitten Göstritz und Fröschnitzgraben. Mehr als 90 Prozent des Semmering-Basistunnels sind bereits gegraben, auch sind die Arbeiten an der Innenschale des Tunnels schon voll im Gange.



Baustelle Bahnhof Mürzzuschlag vom „Infoblick“ aus Richtung Semmering: am rechten Bildrand befindet sich das fertiggestellte Unterwerfungsbauwerk Richtung SBT-Südportal; im Bild Mittelinks befindet sich das Portal des alten Tunnelstolens („Waltraud-Stollen“).*

Anschließend erfolgte eine Besichtigung des durch die Errichtung des Semmering-Basistunnels im Umbau befindlichen Bahnhofes Mürzzuschlag, wobei der Aussichtsturm „Infoblick“ einen guten Überblick über das Bahnhofsareal bot.



Friedrich Zibuschka
Leiter



Andreas Juhász
Geschäftsführer

Nach einem Imbiss im k.u.k. Cafewaggon, einem nachempfundenen Hofsalonwagen, bildete den Abschluss ein Besuch im Südbahnmuseum, in dem sich die TeilnehmerInnen interessante Einblicke in die Geschichte der Südbahn und in historische Schienenfahrzeuge verschaffen konnten.



Imbiss im k.u.k. Cafewaggon.*

Besonders erwähnenswert ist auch die Ausstellung im Rundlokschuppen Mürzzuschlag über die geschichtliche Entwicklung der normalspurigen Draisinen, Bahnwagen und Motorbahnwagen auf Österreichs Eisenbahngleisen.



Motorbahnwagen BM20, nach 1938 gebaut, im Zustand nach dem Umbau in den 1950er Jahren.

Unter der Federführung der ÖVG-Landesstelle Burgenland - und unter Mitwirkung der Landesstellen Wien und Niederösterreich - fand am 18. Oktober 2022 in Eisenstadt das ganztägige ÖVG-Forum „Eisenbahninfrastrukturprojekte in der Ostregion“ statt.

Aus niederösterreichischer Sicht wurde unter anderem über die Projekte Ausbau des Marchegger Astes und der Pottendorfer Linie sowie über die umfangreichen Elektrifizierungsvorhaben berichtet.

Zudem wurden in mehreren Beiträgen die Bedeutung der burgenländischen und niederösterreichischen Regionalbahnen sowie die dort stattfindenden Aktivitäten erörtert.

Abgerundet wurde das ÖVG-Forum durch eine Diskussion der Verkehrsverantwortlichen aus den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland

*) Fotos: DI Herbert Seelmann

Oberösterreich

Jahrestagung 2022

Unter dem Titel „future mobility concepts: Klimafreundliche Mobilität 2050“, wurde die ÖVG-Jahrestagung von 18.-19. Mai 2022, unter Leitung des Landesstellenleiters, unter großem Zuspruch und mit ausgezeichnetem Erfolg, in der voestalpine Stahlwelt in Linz abgehalten.

Nach Begrüßungsworten des Verkehrslandesrates Günther STEINKELLNER und unseres Präsidenten Andreas MATTHÄ erklärte Gerd GANTEFÖR (4pi-Scienclab) in seiner Key Note welche Anstrengungen in der Mobilität notwendig sind, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen. Im Anschluss stellte Maximilian FICHTNER (Helmholtz-Institut, Ulm) die technologischen Entwicklungen auf dem Batteriesektor vor, die erwarten lassen, dass wir uns bald von problematischen Rohstoffen trennen und diese durch allgemein verfügbare ersetzen können. Eine höhere Lebensdauer und Speicherkapazität sollen dennoch erreicht werden. In gewohnt klaren Worten stellte danach Oliver WOLFF vom VDV die Anstrengungen der öffentlichen Verkehrsunternehmen zur Erreichung der Klimaziele ins Rampenlicht, nicht ohne die oft mangelnde Unterstützung durch die Politik zu bemängeln. Ueli Stückelberger vom Schweizer Verband öffentlicher Verkehr berichtete über das Schweizer Modell des flächendeckenden ÖV-Angebots. Allerdings stagniert auch in der Schweiz der Modal Split auf hohem Niveau, weshalb er über den Schweizer Maßnahmenkatalog berichtete, der weitere Schritte zur Erreichung der Klimaziele setzen soll.



Albert Waldhör
Leiter



Robert Riedl
Geschäftsführer



Bevor es zum Abendempfang im Rathaus auf Einladung des Landes Oberösterreich und der Stadt Linz ging, erläuterte Walter SLUPETZKY (Quintessenz) die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die zur Umsetzung seiner Roadmap 2050 des ÖVG-Arbeitskreises e-mobility notwendig sind. In einem Backcasting-Modell sind in der auf der Homepage der ÖVG abrufbaren Roadmap 2050 jene Maßnahmen aufgelistet, mit denen der Verkehr bis 2050 von Treibhausgasen befreit werden soll. Am zweiten Tag unternahm der Fotograf und Autor Harald JAHN mit den Teilnehmenden eine virtuelle Reise durch Frankreich, wo man sich als Folge gegenseitiger Inspiration mit immer neueren Ideen der urbanen Symbiose von Menschen und Öffentlichem Verkehr in historischen Städten zu überflügeln versucht. Der Berliner Verkehrsplaner Christoph SCHAAFKAMP hielt danach ein Plädoyer für kurz- und mittelfristige Maßnahmen und deren Notwendigkeit zur Erreichung der Klimaziele, ergänzte aber auch deren Chancen auf Durchsetzbarkeit. Als Vertreterin der Jungen ÖVG sprach Barbara LAA (TU Wien) über das teilweise

etwas angespannte Verhältnis von Forschung und Aktivismus und dessen Notwendigkeit. Schließlich skizzierte Martin RUSS (AustriaTech) die Entwicklungen der digitalen Transformation in der Mobilität und die wichtigen Aufgaben für die Öffentliche Hand in diesem Zusammenhang.

Insgesamt wurde die Jahrestagung von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern sehr positiv aufgenommen und hat dazu beigetragen, die Perspektiven für die Zukunft im ÖV zu erweitern und so manches bisherige Dogma zu relativieren.

Ausblick 2023

Für das Jahr 2023 habe plant die Landesstelle Oberösterreich eine Besichtigung des Hafens Linz im Frühjahr, einen Vortrag oder Seminar zum Thema „Manipulationen/Fake News/Deep Fakes erkennen und richtig damit umgehen“ und im Herbst eine Tagung zum Thema „Zukunft des Verkehrs“. Die Details dazu erfahren Sie schon bald im ÖVG-Newsletter und auf unserer Homepage.



Mobilität der Zukunft in Linz ist multimodal

Ein flächendeckendes öffentliches Liniennetz mit Bus und Bim. Ergänzend dazu flexible Angebote wie tim und AST für den individuellen Mobilitätsbedarf. Kunden der LINZ AG LINIEN sind für die Mobilität der Zukunft gerüstet.

Die LINZ AG LINIEN sind in Oberösterreich das führende Unternehmen im öffentlichen Personennahverkehr. Um den sich ändernden Mobilitätsansprüchen der Kundinnen und Kunden auch künftig gerecht zu werden, wird das Leistungsangebot sukzessive erweitert. So etwa

mit den Mobilitäts-Hotspots von tim – täglich. intelligent. mobil. – für individuelle Mobilität. Mit tim und dem AST (Anruf-Sammel-Taxi) bieten die LINZ AG LINIEN moderne und flexible Ergänzungen zum öffentlichen Verkehr und unterstreichen damit ihre Vorreiterrolle als multimodaler Mobilitätsanbieter in Linz.

Die Serviceleistungen der LINZ AG LINIEN vernetzen die Stadt, verbinden die Menschen miteinander und sorgen für bedarfsoorientierte und flexible Mobilität.



Nähere Infos finden Sie unter
www.linzag.at/liniens und tim-linz.at



 Linz **Mobil**

Eine App für alle
meine Wege.
Jetzt umsteigen!

App down-
loaden und
einstiegen!



Mit einer App in Linz mobil: Tickets, Fahrpläne, Routen und mehr.

Mit der LinzMobil-App haben Sie alle Wege in der Stadt im Griff: Sie haben Ihren **Fahrplan in Echtzeit** im Blick und können gezielt **Routen planen und Favoriten abspeichern**. Sie können bequem Ihr gewünschtes **Ticket kaufen** und mit wenigen Klicks erhalten Sie Infos zu den tim-Mobilitätsknoten, AST oder E-Ladestationen.

Starten Sie gleich hier den Download und bleiben Sie bestens informiert. Zukunft. Einstiegen bitte!
Details auf www.linzag.at/linzmobil

LINZ AG
LINIEN

Hier scannen!





Alstom ETCS der neusten Generation

ALSTOM ETCS (European Train Control System) bringt die Digitalisierung aufs Gleis. Die Technologie für das digitale Bahnnetz sorgt für grenzenlosen Personen- und Güterverkehr in ganz Europa und eröffnet den Weg für das automatisierte Fahren.

- Für mehr Effizienz, Zuverlässigkeit und Sicherheit im Schienenverkehr
- Österreichweit bereits rund 800 Züge mit ETCS Onboard Level 2 ausgestattet

Salzburg

Veranstaltungen: Die Landesstelle Salzburg hat im Jahr 2022 keine eigenen Veranstaltungen abgehalten.

Aktuelle Verkehrsthemen: Bahnprojekte

S-LINK (Stadtregionalbahn):

Das Projekt S-LINK wird als Verlängerung der bestehenden Lokalbahn den Salzburger Hauptbahnhof in vier Bauphasen linksufrig mit dem Süden der Landeshauptstadt und der Stadt Hallein verbinden und die Stadt und den Zentralraum massiv entlasten. Es ist das größte Verkehrsprojekt für den öffentlichen Regionalverkehr im Raum Salzburg.

Auf reges Interesse stieß der erste Anrainer-Infotag im Mai 2022. Dort konnten sich interessierte Bürgerinnen und Bürger direkt bei Planern und Experten über die erste, etwa einen Kilometer lange Etappe zwischen dem Salzburger Lokalbahnhof und dem Mirabellplatz informieren. Für dieses Vorhaben wurde Ende des Jahres 2022 die Umweltverträglichkeiterklärung eingereicht (siehe Bild 1). Damit wurde ein wesentlicher Meilenstein zur Umsetzung des Vorhabens erreicht. Anfang Dezember wurden die Baugrundkundungen in der Stadt Salzburg bis Salzburg Süd ausgeweitet. Es werden rund 100 Sondierungen und Bohrungen in diesem Bereich durchgeführt.



Stefan Knittel
Geschäftsführer



Bild 1: Einreichung UVE (© S-LINK Robert Mosser)

Bis zur Akademiestraße steht der bestbewertete und somit favorisierte Trassenkorridor fest. Hier hat sich in der Gesamtsicht eine klare Empfehlung für eine unterirdische Linienführung ergeben. Insgesamt wurden zwischen dem Hauptbahnhof und der Alpenstraße im Süden 14 Trassenvarianten - sechs ober- sowie acht unterirdische - untersucht. Mit der bestbewerteten Führung der Regionalstadtbahn zwischen Hauptbahnhof und Akademiestraße erhält die Stadt eine vom restlichen Verkehr komplett unabhängige Verkehrsverbindung mit attraktiven Fahrzeiten mit positiven Effekten für die Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer sowie querende und verknüpfte Achsen des öffentlichen Verkehrs. Die optimierte Weiterführung der Trasse zwischen Akademiestraße und Hallein wird noch untersucht. Technische Machbarkeit, Anbindung möglichst vieler Menschen, oberirdische oder unterirdische Anteile sind nur einige der Kriterien in diesem spannenden Projekt mit so großer Tragweite.

In der Kategorie „Öffentlicher Verkehr und Multimodalität“ wurde 2022 das Projekt S-LINK mit dem VCÖ-Mobilitätspreis Österreich ausgezeichnet (siehe Foto 2). Damit werden Projekte ausgezeichnet, die klimafreundliche Mobilität vorantreiben und Menschen zum Umstieg auf umweltschonende Verkehrslösungen bewegen.



Bild 2: VCÖ Mobilitätspreis (© VCÖ Matthaeus Schmid)

Ausbau und Modernisierung Salzburger Lokalbahn

Die Salzburg AG modernisiert im Rahmen des mehrstufigen Projektes „Salzburger Lokalbahn 2020+“ die Salzburger Lokalbahn, die seit 1896 den nördlichen Flachgau mit der Stadt Salzburg verbindet. Dies beinhaltet im ersten Schritt die Modernisierung des Bahnhofs Oberndorf und den Neubau des Bahnhofs Bürmoos. Weitere Modernisierungsmaßnahmen folgen in den nächsten Jahren.

Verlängerung der Mattigtalbahn

Die Verlängerung der Mattigtalbahn ist fertig. Rund drei Jahre nach dem Spatenstich sind die Modernisierungsmaßnahmen im nordöstlichen Flachgau und darüber hinaus geschafft: Die Haltestelle Neumarkt am Wallersee ist ab nun die Verkehrsdrehscheibe der Region. Dafür wurde die Mattigtalbahn von Steindorf bei Straßwalchen bis Neumarkt am Wallersee verlängert und bis Friedburg elektrifiziert. Das schafft die Voraussetzung, um S-Bahn-Züge künftig mit 100 Prozent grünem Bahnstrom bis Friedburg zu führen. Alle drei Bahnhöfe wurden modernisiert und die Bahnsteige sind barrierefrei erreichbar. Das Angebot am Bahnhof Friedburg wurde zudem um eine Park&Ride-Anlage mit rund 100 Abstellplätzen erweitert. Insgesamt wurden zwei Eisenbahnkreuzungen aufgelassen und drei technisch gesichert.

Aktuelle Verkehrsthemen: Straßenprojekte

Die Münchner Straße zwischen Salzburg und Freilassing (Bayern) wurde vierstreifig ausgebaut und mit neuen Geh- und Radwegen versehen.

Nach zwei Jahren Bauzeit, einer Investition von 18,4 Millionen Euro und großen technischen Herausforderungen, wurde die neue Entlastungsstraße B168a Schüttendorfer Straße Anfang Juli 2022 dem Verkehr übergeben. Sie verbindet die B311 Pinzgauer Straße südlich von Schüttendorf mit der B168 Mittersiller Straße, der Hauptverkehrsader im Oberpinzgau und bildet so die neue Umfahrung im südlichen Zeller Becken.

Der längste Landesstraßentunnel in Österreich, der Schmittentunnel wird modernisiert. Gesamtziel ist die Ertüchtigung der Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen samt Schaffung von zusätzlichen Flucht- und Rettungswegen für den Schmittentunnel. Die Sanierungsarbeiten wurden bereits 2020 begonnen und sollen 2030 abgeschlossen sein.

2022 bis 2025 läuft die dringend erforderliche Generalsanierung der Tunnel Ofenauer und Hiefler, sowie der Tunnelkette Werfen (Zetzenberg, Helbersberg, Brentenberg). Die ASFINAG bringt die Tunnelanlagen und sämtliche Sicherheitseinrichtungen auf den neuesten Stand der Technik. Diese Maßnahme ist erforderlich, um die Verkehrssicherheit auf der A 10 Tauernautobahn zu gewährleisten.



Mobilität und Klimaschutz gehen für uns
weiter zusammen.



Mit dem „Jahrhundert-Projekt“ Elektrifizierung der GKB reduzieren wir die CO2-Emissionen massiv: um 16.000 t pro Jahr. Damit leisten wir einen wertvollen Beitrag zur Klima- und Energiestrategie des Landes Steiermark. **Die Elektrifizierung der GKB – eines der wichtigsten Zukunftsprojekte der Steiermark. Für uns alle. Gemeinsam.**



Ganz klar besser.

LINSINGER

MG11 HYDROGEN
RAIL MILLING
WITHOUT ANY
EMISSIONS

**STOP BEATING AROUND THE BUSH,
WE GET ON WITH IT!
#DELIVERCHANGE**

WWW.LINSINGER.COM

H_2 Zero Emissions
 H_2 Green & Clean
 H_2 Game Changer

Volle Kraft für den Klimaschutz in Graz

Der massive Straßenbahnausbau geht weiter. Hybrid-Elektro-Busse schonen die Umwelt. Sanfte Mobilität mit tim und Gratis-Lastenrädern.

Als größter kommunaler Dienstleister im Süden Österreichs trägt die Holding Graz große Verantwortung, wenn es in den aktuell so herausfordernden Zeiten um die Versorgungssicherheit für die Grazer:innen geht.

Nicht minder bedeutsam ist die Verantwortung für den Klimaschutz und die Umwelt. Die Holding Graz setzt darum voll auf klimaschonende Mobilität – mit einem breitgefächerten Maßnahmenbündel.

Neuer Bim-Ausbau

Nach den fertiggestellten Bim-Ausbauten in die neuen Stadtteile Reininghaus und Smart City, startet jetzt das neue Großprojekt: die Innenstadtentlastung. Sie sorgt dafür, dass die Grazer Bim-Kapazitäten massiv ausgeweitet werden können.

Aktuell werden in Graz ja alle Straßenbahnlinien auf nur einer Strecke durch die Innenstadt geführt, nämlich über den Jakominiplatz, durch die Herrengasse und über den Hauptplatz. Die Kapazitäten dieser Strecke sind aber ausgeschöpft. Zudem sorgen Veranstaltungen oder Demonstrationen immer wieder dafür, dass der Straßenbahnbetrieb über diese ÖV-Achse komplett eingestellt werden muss.

Die Innenstadtentlastung wird Ende 2025 fertiggestellt sein. Die zusätzliche, zweigleisige Bim-Trasse führt dann vom Jakominiplatz über die Neutorgasse, den Andreas-Hofer-Platz, die Tegetthoffbrücke und weiter in die bestehende Bim-Trasse in der Annenstraße. Geh- und

Radwege werden im Zuge der Gleisarbeiten auch verbessert.

Im November 2022 hat der zweigleisige Ausbau der Linie 5 zwischen dem Zentralfriedhof und dem Brauquartier Puntigam begonnen, mit dem Ziel, den Fahrgästen dichtere Intervalle anbieten zu können.

Mehr Kundenzufriedenheit

Mit dem „Masterplan ÖV“ hat sich die Stadt Graz ja viele konkrete Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Öffis vorgenommen.

Dass die schon umgesetzten Projekte Wirkung zeigen, hat unter anderem die Kundenzufriedenheitsanalyse der Graz Linien für 2022 gezeigt, die Zufriedenheit ist nämlich wieder gestiegen.

Neue Hybridbusse

Seit Herbst 2022 sind in Graz erstmals 17 Hybrid-Elektro-Busse in die bestehende Fahrzeugflotte integriert. Angetrieben werden die Fahrzeuge durch ein Hybridkonzept, das im Schnitt ca. acht bis zehn Prozent Kraftstoff einspart und die Emissionen entsprechend reduziert. Ein integrierter E-Motor unterstützt dabei den umweltfreundlichen Euro-VI-Dieselantrieb.

tim und GUSTmobil Graz

Ein wichtiger Beitrag für den Klimaschutz sind die tim-Mobilitätsknoten. Zwölf solcher Knoten gibt es schon in Graz. Sie befinden sich in unmittelbarer Nähe zu einer Öffi-Haltestelle. Der große Vorteil von tim ist, dass man auch ohne



eigenes Auto mobil sein kann und man ein Auto nur dann nutzt, wenn man es auch wirklich braucht – und zwar sowohl kostengünstig als auch klimaschonend per (e)Carsharing, Mietauto oder e-Taxi. An den tim-Knoten zusätzlich zur Verfügung stehen e-Tankstellen für das private e-Auto und Radabstellplätze für noch mehr mobile Flexibilität.

Mit „tim Business“ und „tim Company“ gibt es neue, spezielle Angebote für Unternehmen und deren Mitarbeiter:innen. Das GUSTmobil ist ein weiteres Angebot für Grazer:innen, die nur manchmal ein Taxi nutzen wollen. GUSTmobil Graz fährt als innovatives Sammeltaxi bei Bedarf verschiedene Haltepunkte in den Bediengebieten zu den Betriebszeiten der Graz Linien an. So sind unkompliziert Ausflüge, aber auch Einkäufe oder Arztbesuche möglich.

LaRa – das Gratis-Lastenrad

Im Rahmen der Lastenrad-Offensive stehen den Grazer:innen aktuell 15 Lastenräder zum kostenlosen Verleih zur Verfügung, weil es etwa zum Einkaufen in der City nicht immer ein Auto sein muss. Die Räder können über die Verleihplattform radverteiler.at/lara-graz gebucht werden.

Alle Infos zu unseren Produkten und Dienstleistungen unter:

holding-graz.at/linien

GRAZ
HOLDING

WIR BEWEGEN!

Die Steiermarkbahn ist IHR Partner
in den Bereichen:

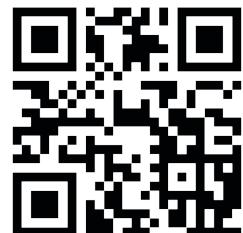
- Infrastruktur
- Werkstätten
- Terminalservices
- Personenverkehr
- Freizeitverkehr
- Bahngüterverkehr
- Transport- & Logistikdienstleistung



Text

www.steiermarkbahn.at

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



Steuern, stellen, sichern.



Scheidt & Bachmann – innovative
Sicherheitstechnologie seit 1872.



- Betriebsleittechnik
- Stellwerkstechnik
- Eisenbahnkreuzungstechnik



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
www.wir-swietelskys.at
<http://blog.swietelsky.at>



**BAUT
AUF
DEEN**

Tirol

Veranstaltungen

Bereits im Herbst 2021 hat die Landesstelle Tirol wieder damit begonnen, Veranstaltungen abzuhalten. Im Jahr 2022 wurden zwei Veranstaltungen organisiert.

Am 28.4.2022 fand gemeinsam mit Studierenden der Universität Innsbruck eine Besichtigung der SWARCO Traffic World in Wattens statt. Eingebettet in diese Besichtigung war Gastvortrag der BMW Group zum Thema „Wohin bewegt sich die Zukunft der Mobilität“.

In der Traffic World präsentierte der weltweit agierenden Verkehrstechnikkonzern SWARCO in seinem Konzernsitz in Wattens sehr anschaulich sein Lösungspotential für Straßenmarkierung, Beschilderung, urbanes Verkehrsmanagement, Parken, Autobahn- und Tunnelmanagement und öffentlichen Nahverkehr sowie Elektromobilität. Zahlreiche audiovisuelle Inhalte mit Elementen der Augmented Reality vermittelten interessante Einblicke in die Vision interessante Einblicke sowohl in die Geschichte des Unternehmens als auch in dessen Vision für Lösungen für Mobilität der Zukunft.

Die Darstellung der Funktionsweise des modernen Verkehrsmanagements über alle Verkehrsarten hinweg bot dabei einen sehr guten Rahmen für den Vortrag der BMW Group, der Verkehrsmanagement und Mobilitätsdienstleistungen aus der Perspektive eines Automobilkonzerns zeigte, der weltweit für seine Qualität und Innovation bekannt ist



Markus Mailer
Leiter



Stefan Siegele
Geschäftsführer





Am 5.12.2022 fand eine Exkursion in die Baustelle des Brenner Basistunnels statt. 30 ÖVG-Mitglieder aus ganz Österreich nutzten die Gelegenheit, zunächst in einem Vortrag der BBT Tunnelwelt Fakten und aktuellen Stand dieses beeindruckenden Tunnelbauwerks zu erfahren. Anschließend wurde in kleineren Gruppen in den Tunnel gefahren, wo unter fachkundiger Begleitung die Bauarbeiten vor Ort auch direkt an der Tunnelbrust beobachtet werden konnten.

Auch für das Jahr 2023 sind wieder zwei Veranstaltungen geplant, mit deren Vorbereitung schon begonnen wurde.

Einblicke in Verkehrsthemen des letzten Jahres:

Brennerkorridor - Luegbrücke

Die dringend zu erneuernde Luegbrücke beschäftigt in Tirol nicht nur die Gemeinde Gries a. B., die Landesregierung und die ASFINAG. Der Brennerkorridor mit der Luegbrücke ist bereits im Ministerium, bei den Nachbarländern und in Brüssel ein Thema. Die Luegbrücke kann aufgrund ihrer Konstruktion und ihres Alters nicht mehr saniert werden. Es ist daher geplant, sie neu zu errichten. Das Konzept der ASFINAG sieht vor, zuerst eine neue Brücke talseitig zu errichten, den Verkehr auf die neue Brücke umzuleiten und anschließend die bestehende Luegbrücke abzubrechen und ebenfalls

an derselben Stelle neu zu errichten. Von der Gemeinde Gries wird jedoch ein Tunnel gefordert, was zu Verzögerungen bei der Umsetzung des Projektes führt. Aus diesem Grund musste die ASFINAG bereits „Unterstellungen“ bei den Auflagern montieren, damit die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer*innen immer gewährleistet werden kann. Der nächste Schritt ist eine Entlastung der Brücke, welche nur noch durch Wegnahme eines Fahrstreifens möglich ist. Diese Maßnahme muss mit hoher Wahrscheinlichkeit 2025 vorgenommen werden. Derzeit plant die ASFINAG 2024 mit dem Neubau der Brücke beginnen zu können. Das Land Tirol untersucht, wie durch Verkehrsmaßnahmen wie z.B. eine LKW-Dosierung weitreichende Stauungen zufolge der reduzierten Leistungsfähigkeit vermieden werden können.

Sperre Arlbergtunnel

Die anstehende Sanierung des 14 Kilometer langen Arlbergtunnels wird, nachdem es zu einer Verschiebung um ein Jahr gekommen ist, in den Sommermonaten 2023 und 2024 zu jeweils mehrmonatigen Sperren führen. Neben der Fahrbahnernuerung wird die Tunnelbeschichtung und die Entwässerung im Tunnel erneuert sowie die Mautstelle modernisiert. Durch intensive Zusammenarbeit mit den Behörden, Gemeinden und Blaulichtorganisationen konnte das bewährte Umleitungskonzept aus den Jahren 2015 und 2017 erneut aktiviert werden. Zusätzlich gab es mehrere Abstimmungstermine bzgl. notwendiger Sperren der Arlbergbahnstrecke mit der ÖBB. So kann sichergestellt werden, dass die beiden Infrastrukturstrecken nicht parallel gesperrt werden. Die regionale Ausweichroute ist ab Beginn der Vollsperre der Arlbergpass. Es gibt einen klar definierten Bereich von Ziel- und Quellverkehr, damit Lkw den Arlbergpass nutzen können. An den Wochenenden besteht ein zusätzliches Fahrverbot für Pkw mit schweren Anhängern von über 750 Kilogramm. Die Sperre 2023 beginnt mit dem Start der Bauarbeiten am 24. April.



ÖBB

ab
€ **194,50***

Wien –
Hamburg

Privatabteil
Liegewagen

**Heute
aus Träumen
Erlebnisse machen.**

Mit dem Nightjet in die schönsten Städte Europas.
Denn jede Fahrt macht den Unterschied. Für uns alle.
Und unsere Umwelt.

Jetzt buchen auf nightjet.com

 **100 ÖBB**
#RICHTUNGZUKUNFT HEUTE.
FÜR MORGEN.
FÜR UNS.

* Ab-Pauschalpreis pro Abteil pro Richtung, maximal 4 Personen (1–3 Erwachsene und max. 3 Kinder bis 14 Jahre) pro Abteil, kontingentiertes und zugebundenes Angebot.

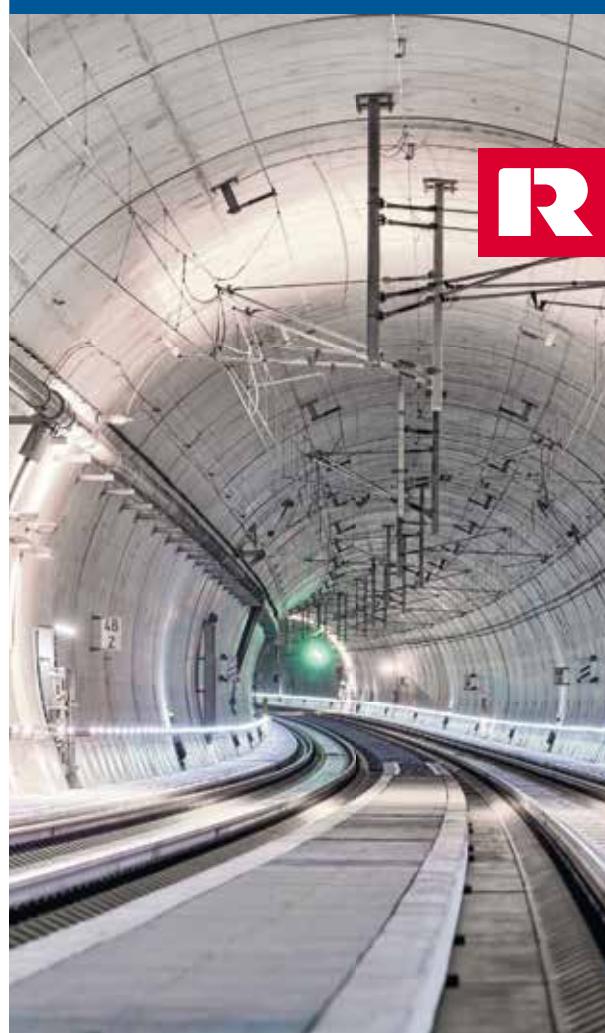
BAHNBAU WELS

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



KOMPETENZ BESCHLEUNIGT

Wir stehen während der gesamten Lebensdauer eines Gleisnetzwerks an der Seite unserer Kunden. Und das seit vielen Jahrzehnten. 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 | www.rhombergrail.com

Vorarlberg

RÜCKBLICK

Die Landestelle Vorarlberg hat im Jahr 2022 keine eigenen Veranstaltungen abgehalten. Das Berichtsjahr umfasst die Projekte, die von der Landesstelle begleitet, kommentiert und unterstützt wurden.

Der Wälderexpress

Mit diesem Leuchtturmprojekt wurde von der Rhomberg Gruppe ein nachhaltiges Konzept entwickelt, um den Bregenzerwald und das Rheintal zu verbinden. Durch diese in Zukunft sicherlich notwendige Mobilitätslösung soll der Wirtschafts-, sowie Lebensraum Bregenzerwald attraktiver gemacht werden. Der Experte für Verkehrswirtschaft und Eisenbahnwesen Dr.-Ing. Ralf Chaumet hat die Zweckmäßigkeit der geplanten, neuen Verkehrsachse untersucht und in einer volks- und betriebswirtschaftlichen Analyse zusammengestellt.



Detaillierte Informationen dazu und zum Projekt unter: www.waelderexpress.at

Innotrans in Berlin

Die Innotrans fand vom 20. bis 23. September 2022 in Berlin statt. 137.403 Besucher aus 137 Ländern füllten die 42 Messehallen und besuchten die 3.062 Aussteller aus 61 Ländern. Die Rhomberg Sersa Rail Group war Aussteller und Besucher der internationalen Leitmesse für Verkehrstechnik. Eine ausführliche Nachlese findet sich unter: www.innotrans.de/de/presse/innotrans-report/

Die nächste Innotrans ist geplant für 24. - 27. September 2024.



Hubert Rhomberg
Leiter



Michael Tragwerker
Geschäftsführer



Bild: Diskussion zum Thema „Strong and digitalized railways enabling a sustainable mobility - For the climate. For people. For the economy. For Europe“. Bildrechte: Messe Berlin

Caruso Carsharing: Wachstum und Abschied

Caruso wächst weiter. Neue Standorte in Vorarlberg sind hinzugekommen bzw. wurden erweitert, unter anderem zum Beispiel in Bregenz, Dornbirn und Lauterach. Hubert Rhomberg hat sich dazu entschieden, Ende Oktober 2022 als Obmann zurückzutreten und das Zepter an den bisherigen Stellvertreter Niko Fischer abzugeben. Rhomberg wird weiterhin als Berater im caruso carsharing Beirat tätig sein.



Informationen finden sich unter: www.carusocarsharing.com

Themen und Veranstaltungen im Jahr 2023:

Die großen Themen aus dem Jahr 2022 werden uns auch im aktuellen Jahr begleiten, zum Beispiel die nächsten Untersuchungen zum Wälderexpress, die Diskussionen zu den S18-Varianten oder der Neubau des Bahnhof Bregenz und die Bahn-Varianten. Die ÖVG Vorarlberg wird sich den Veranstaltungen, die relevante Themen berühren, einbringen.

„Bregenz Mitte“

Im Jänner 2023 wurde die Machbarkeitsstudie Verkehr „Bregenz Mitte“ vorgelegt. Das Studienergebnis wurde in enger Zusammenarbeit zwischen dem Land Vorarlberg und der Landeshauptstadt Bregenz erarbeitet. Es wurden dabei die Themenbereiche Verkehr, Straßen- und Tunnelbau gesamthaft betrachtet sowie grundsätzlich die verkehrliche, technische, rechtliche und wirtschaftliche Prüfung der Machbarkeit verschiedener Verkehrsführungsvarianten der Landesstraßen L202 und L190 durchgeführt. Das Ergebnis der Studie zeigt, dass die Machbarkeit bei allen vier untersuchten Varianten grundsätzlich gegeben ist.

Die Studie ist abrufbar unter: <https://presse.vorarlberg.at/land/dist/vlk-66095.html>

Wenig Restglaube an die Bodensee Schnellstraße

Bereits im Februar gab es bei einer Diskussion-Veranstaltung heftige Auseinandersetzungen zur S18. Ein aktueller Evaluierungsbericht aus dem Ressort von Klimaschutzministerin Leonore Gewessler (Grüne) sorgte für Aufregung und für Verwunderung auf Schweizer Seite: Wurde darin doch – nach Jahrzehntelangen Verhandlungen – eine neue Variante für die Trassenführung ins Spiel gebracht, nämlich von der Anschlussstelle Dornbirn-Süd bis Diepoldsau.

Infos dazu unter: <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/infrastruktur/projekte/schnellstrassen/s18.html>

Kurze Chronik unter: https://de.wikipedia.org/wiki/Bodensee_Schnellstraße

Verpflichtender Abfalltransport per Bahn ab 1.1.2023

Ab 1. Jänner 2023 müssen bestimmte Transporte von Abfällen per Bahn (oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotenzial, wie etwa Antrieb mittels Brennstoffzelle oder Elektromotor) erfolgen. Die ÖVG-Landesstelle Vorarlberg wird sich anschauen, welche Auswirkungen diese neue Regelung auf die Akteure in Vorarlberg hat.

Wien

Replik 2022:

Nach zwei Jahren coronabedingter Pause konnten im Jahre 2022 wieder Veranstaltungen organisiert und durchgeführt werden.

Exkursion zum Hafen Wien

5. Mai 2022

Angebunden an eine perfekte Straßen-, Schienen- und Wasserinfrastruktur liegt das größte Logistikzentrum Ostösterreichs, der Hafen Wien. Mit einer Fläche von drei Millionen Quadratmetern fungiert er mit seinen drei Häfen, Freudenau, Albern und dem Ölhafen Lobau, als trimodale Logistikdrehzscheibe.

Rund 40 Teilnehmer*innen konnten sich davon am 5. Mai 2022 selbst ein Bild machen. Die Landesstelle Wien lud zu einer Gästefahrt mit dem MS Eisvogel ein, bei welcher alle drei Häfen angefahren wurden.

Inhaltlich wurde diese Fahrt von Herrn Ing. Wolfgang Löhr (Abteilungsleiter Technik Hafen Wien) begleitet, welcher den Teilnehmer*innen Einblicke in hafenspezifische Abläufe und technische Daten und Fakten lieferte.

Exkursion zum Semmering Basistunnel

6. Oktober 2022

Als Zeichen der Verbundenheit organisierte die Landesstelle Niederösterreich auch für die Landesstellen Wien und Burgenland eine Exkursion nach Mürzzuschlag zur Baustelle des Semmering-Basis-tunnels (SBT).

Vor rund 30 TeilnehmerInnen berichtete der Gesamtprojektleiter des SBT Gerhard Gobiet nicht nur über die Bauausführung und Tunnelbaume-thode, sondern auch über den aktuellen Stand der Bauphase. Anschließend erfolgte eine Besich-tigung des tunnelbaubedingt im Umbau befind-lichen Bahnhofes Mürzzuschlag, wobei der Aus-sichtsturm „Infoblick“ einen guten Überblick über das Bahnhofsareal und die Einmündung des Sem-meringbasistunnels in die Stammstrecke bot.



Doris Pulker-Rohrhofer
Leiterin



Gerhard Görtlich
Geschäftsführer

Den Abschluss bildete ein Besuch im Südbahn-museum, in dem sich die Teilnehmer*innen interessante Einblicke in die Geschichte der Südbahn und in historische Schienenfahrzeuge verschaffen konnten.

Ausblick 2023

Im Jahr 2023 wird es wieder eine Gemeinschafts-veranstaltung mit der Landesstelle Niederöster-reich geben, die sich mit dem Flughafen Wien Schwechat auseinandersetzen wird.

Ferner ist eine Veranstaltung zum U-Bahn-Bau in Wien unter Einbindung der drei neuen Geschäftsführerinnen der Wiener Linien in Abstimmung bzw. in Kooperation mit der Zentralstelle geplant.



Eine starke Schiene braucht starke Partner – die ROBEL Gruppe

Gleisinstandhaltung | Schienenbearbeitung | Logistik | Full-Service | Messen | Automatisierung



www.robel.com

Junge ÖVG

Die Junge ÖVG blickt auf ein erfolgreiches Jahr 2022 zurück! Nach der coronabedingten Pause konnten Präsenz-Events ohne Einschränkungen wieder stattfinden. So konnte sich die Community der Jungen ÖVG wieder treffen und durch unsere offenen Events auch stetig erweitern.

Auch im Führungsboard gibt es Neuerungen. Das Team rund um Niki Schmölz wurde zu Beginn des Jahres 2022 durch Alexandra Medl und Florian Geishofer verstärkt. So wurde in den letzten 3 Jahren das Kernteam der Jungen ÖVG neu aufgestellt und ein Generationenwechsel vollzogen.

Stammtisch +1

Was uns sehr gefreut hat ist, dass unser beliebtes Format Stammtisch+1 nun endlich wieder in gemütlicher Atmosphäre bei einem Abendessen und Getränken stattfinden konnte. Wir haben für unsere beiden Stammtische im Sommer und Spätherbst zwei hochkarätige und spannende Persönlichkeiten gewinnen können. Durch den unterschiedlichen Background unserer Gäste waren die Themenschwerpunkte unterschiedlich und immer sehr breit gefächert. Vor allem die persönlichen Geschichten und Meinungen unserer Gäste ermöglichen eine offene und breite Diskussion.

An dieser Stelle möchten wir uns nochmal sehr herzlich bei Judith Engel und Hartwig Hufnagl für ihre Zeit und die offenen Gespräche bedanken!

Karrieretag

Ein besonderes Highlight des Jahres 2022 war der Junge ÖVG Karrieretag, der nach zwei Jahren Pause nun endlich wieder stattfinden konnte. Im Festsaal des Verkehrs- und Klimaschutzministeriums veranstalteten wir mit 20 Unternehmen eine kleine, aber feine Karrieremesse für verkehrsinteressierte Student*innen. Zusätzlich wurde der Messebetrieb durch zwei Diskussionspanels ergänzt. Gemeinsam mit Women in Mobility und Agenda Bahnindustrie Frauen wurde der diesjährige Schwerpunkt auf Diversität gelegt.



Florian Polterauer
Leiter



Niki Schmölz
stv. Leiter



Barbara Laa
stv. Leiterin



Martina Zeiner
stv. Leiterin



Nicol Pfersche
stv. Leiterin



Florian Geishofer
stv. Leiter



Alexandra Medl
stv. Leiterin

Das zweite Panel wurde mit Vertreter*innen der großen Infrastruktur- und Mobilitätsunternehmen des Landes gestaltet.

Beide Panels waren ausschließlich hochkarätig mit erfolgreichen Frauen besetzt und beschäftigten sich mit Ausbildung, Karriere und Diversität.

Peter Faller-Preis

Im letzten Jahr wurde die Verleihung des Peter Faller-Nachwuchsförderpreis zum ersten Mal von der Jungen ÖVG veranstaltet. Durch ein Event-Format, das vor allem den Fokus auf den Diskurs und die Interaktion legt, kam es zu einem lebhaften Austausch.

Gemeinsam mit der wissenschaftlichen Leitung wurden die Preisträger*innen und Nominierten geehrt. Aus über 20 eingereichten Arbeiten wurden fünf Personen nominiert, die Ihre Arbeit im Zuge des Events präsentierten. Im Beisein von Professor Faller wurden zwei Arbeiten ausgezeichnet. Georg Resch ist Preisträger in der Kategorie „Diplomarbeit/Masterarbeit“ und Klaus-Dieter

Rest in der Kategorie „Dissertation“. Diese beiden Arbeiten werden gemeinsam mit den weiteren Nominierten, Michael Fellinger, Bernhard Girstmair, Isabella Messinger und Martin Smoliner in der ÖZV ausführlich vorgestellt.

Neben unseren eigenen Events konnten wir auch wieder zahlreiche weitere ÖVG-Events unterstützen und mitgestalten. Beispielsweise bei der ÖVG-Jahrestagung 2022 „Future Mobility Concepts“, „Klimaticket – Wunsch oder Wirklichkeit“ oder „Mobilitätsmasterplan 2030“.

Es freut uns sehr, dass wir in unseren Reihen zahlreiche Fachexpert*innen zu unterschiedlichen Verkehrsthemen haben und wir so auch zum Know-how der ÖVG beitragen.



Veranstaltungen

2022: Die Rückkehr zur Normalität

Im Jahr 2022 war es endlich soweit und wir konnten uns bei Veranstaltungen und Sitzungen Schritt für Schritt aus dem virtuellen Raum herausbewegen und uns gegenseitig versichern, dass man in Realität viel schärfer aussieht als auf Zoom, Teams & Co.

Ausgestattet mit den Erfahrungen und digitalen Fähigkeiten der letzten Jahre, konnten wir mit erhöhter Effizienz, dafür teilweise reduziertem Personalstand im Jahr 2022 wieder 15 Veranstaltungen mit knapp 120 Vortragenden und über 1.000 Teilnehmenden ohne Clusterbildung über die Bühne bringen. Das gute und bereits eingespielte Zusammenwirken von Ihnen allen hat zu diesem Erfolg maßgeblich beigetragen. Dafür möchte ich mich sehr herzlich bedanken.

Dank der Innovationskraft und des Engagements unserer Generalsekretär*innen war es uns möglich, folgende Veranstaltungen durchzuführen:

Liberalisierung Bahnstrom

3. März 2022

Bahnstromliberalisierung ist hierzulande ein relativ neues Thema, das erst in den letzten Jahren von praktischer Relevanz geworden ist. Warum? Gab es doch die EU-Richtlinie 2012/34, umgesetzt u.a. in § 58 EisbG, die grundsätzlich den diskriminierungsfreien Netzzugang ermöglicht. Noch viel früher - nämlich 2001 - gab es die Liberalisierung des österr. Strommarktes. In seiner Keynote gab Arnd STEPHAN (TU Dresden) einen Überblick über die Vor- und Nachteile der Liberalisierung für Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Judith BÖHLER-GRIMM legte dann den Rechtsrahmen der Regulierung in Österreich und die Entscheidungen der Schienen-Control Kommission dar und bedauerte die endlos langen Entscheidungen der Höchstgerichte, die Rechtsunsicherheit verursachen. Tanja KIENEGGER stellte die Liberalisierung aus Sicht der ÖBB-Infrastruktur vor, erläuterte die Grundlagen des österreichischen Bahnstromnetzes samt Erzeugung und Umformung auf 16,7Hz und betonte die Herausforderungen, die Preissituat-



Thomas Kratochvil
Geschäftsführer ÖVG-GmbH

tion, die Blackout Vorsorge und die Tatsache, dass der Energiemarkt sich „asynchron“ zum Schienennetz verhält. Thomas DREßLER erklärte die Unterschiede zwischen der Bahnenergieversorgung und der öffentlichen Energieversorgung sowie das europäische und das österreichische Höchstspannungsnetz samt verschiedener Netzebenen. Aus historischen Gründen werden das deutsche und das österreichische Oberleitungsnetz seit 1912 mit 15kV und 16 2/3 Hz (jetzt 16,7 Hz, zur Vermeidung von synchronen Betriebszuständen) betrieben. Dann beschrieb er den Aufbau des einphasigen österr. Bahnstromleitungsnetzes und erklärte die Umformung von Dreiphasendrehstrom zu Einphasenwechselstrom. Christian WOLF (BnetzA) erklärte anschließend, dass das deutsche Bahnstromnetz rechtlich den Energieversorgernetzen gleichgestellt ist und daher auch der Regulierung für diesen Sektor unterliegt. In das Wegeentgelt gehen die Stromkosten ab einer technischen Entnahmestelle ein, an der auch die tatsächliche Abrechnung (inkl. Rekuperation) erfolgt. Norbert FÜRST (E-Control) berichtete dann über die Entwicklung der Strommarktliberalisierung in Österreich, die Vorschriften zum Unbundling (2006) und die Entwicklungen im regulierten Monopolbereich und im Wettbewerbsbereich. Simone ZIMMERMANN stellte dann das Thema aus Sicht eines Energieversorgers (EAA) dar. Die EAA ist seit 2016 Anbieter und speist mit 50Hz in das 16,7Hz Netz via Umformer ein. Sie erläuterte die Umstellung der Tarife vom zweistufigen auf ein einstufiges Netzentgeltmodell. Grundsätzlich bedarf es beim Energieversorger eines Know-How – Aufbaus für die Anpassung der Prognosen des Energiefahrplans auf die Basis Zugfahrplan. Auch wenn die Energieversorger den Bahnstrommarkt als Absatzpotential ansehen, ist die Preisentwicklung angesichts der derzeitigen geopolitischen Lage nicht abschätzbar. Hannes KNAPP (Rechtsanwalt) referierte über die Bahnstromliberalisierung aus der Sicht einer Privatbahn. Er legte sein Hauptaugenmerk auf Rechtsfragen wie der richtigen Einordnung des Netzes und die Abgrenzung zwischen Mindestzugangspaket und Serviceleistungen und den damit zusammenhängenden Kostenmaßstab. Außerdem stellte er die Frage nach dem Zuständigkeitsbereich des Regulators. Auch er beklagte die

langen Verfahrensdauern und die dadurch bedingte Rechtsunsicherheit und schlug vor, den EUGH mit der Klärung der ungelösten Rechtsfragen zu befassen.

Linienkreuz U2/U5



21. April 2022

Wer Großartiges leistet, muss darüber sprechen. Unter diesem Motto luden die ÖVG und die Wiener Linien ÖVG-Mitglieder und Interessierte in das U2/U5-Infocenter. In fünf ausgezeichneten Podiumsbeiträgen wurden verschiedene Facetten des Megaprojektes „Wiener U-Bahn Ausbau“ präsentiert. Nach einem Einführungsvortrag von Günter STEINBAUER berichteten jeweils ein Vertreter der Wiener Linien und einer des ausführenden Bauunternehmens vom Fortschritt der Abschnitte am Matzleinsdorfer Platz, der Reinprechtsdorfer Straße, der Pilgramgasse, der Neubaugasse, beim Rathaus, am Frankhplatz und der U2-Stammstrecke. Die Erfahrungen beim Einbau der vollautomatischen Bahnsteigtüren durften natürlich nicht fehlen. Es folgte ein Rückblick über die Anlieferung, Testphase und Genehmigungsverfahren des X-Wagens von SIEMENS sowie der Ausblick bis zur Inbetriebnahme. Der letzte Vortrag beinhaltete die Sicht der Wiener Stadtentwicklung unter Berücksichtigung der Umweltschutzaspekte und der Kommunikationsmaßnahmen. Im Anschluss an die Präsentationen ermöglichen die Wiener Linien Besichtigungen der Baustelle am Matzleinsdorfer Platz und des Umbaus der U2 Stammstrecke zur vollautomatischen U-Bahn. Veranstaltungen wie diese sind von unschätzbarem Wert für den Verlauf solcher Projekte. Erst wenn die vielen Einzelherausforde-

rungen verständlich für jedermann kommuniziert werden, wird gegenseitiges Verständnis möglich - sowohl innerhalb der Projektteams als auch in der Bevölkerung. Gesperrte Straßen und lärmende Baustellen verlangen viel von allen Beteiligten ab. Ein gemeinsames Ziel, und Einblicke in die Herausforderungen des Gegenübers erschließen oft brach liegende Potenziale.



Wie treffsicher sind die neuen Maßnahmen für die Pendler*innen?

25. April 2022

Seit dem ersten Lockdown hat sich das Format ÖVG-Connect als kompakte und kostenlose Online-Veranstaltung zu einem aktuellen Thema gut etabliert und erfreut sich großer Beliebtheit. Im April war es dann wieder soweit und der ÖVG war es ein Anliegen, die Wirkung der Maßnahmen der österreichischen Verkehrspolitik auf die Pendler*innen unter Berücksichtigung der Entwicklung der Energiekosten in Form eines ÖVG-Connects zu analysieren. Für die Analyse aus der Sicht der Wissenschaft konnte Joel TÖLGYES gewonnen werden, der nach der Vorstellung der aktuellen Verkehrspolitik und den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen die Treffsicherheit unter die Lupe nahm und alternative Handlungsempfehlungen formulierte. Die Sicht der Arbeitnehmer*innen übernahm Dominik BERNHOFER. Sein Fokus lag bei der Gerechtigkeit und der Berücksichtigung von ökologischen Aspekten und empfahl die Umwandlung der Pauschale in einen Absetzbetrag sowie den weiteren Ausbau des Öffi-Angebots. Manfred ZIPPER brachte schließlich die Sicht der Arbeitgeber*innen ein

und betonte die Notwendigkeit des Betrieblichen Mobilitätsmanagements. In der darauffolgenden Diskussion konnten die Vortragenden ihre Sichtweisen weiter konkretisieren und kamen zur gemeinsamen Erkenntnis, dass es neben der Pendlerpauschale weitere Maßnahmen braucht, damit sich die Verkehrsmittelwahl im Sinne des Umweltschutzes ändert. Die vollständige Diskussion finden Sie auf dem Youtube-Kanal der ÖVG. Die Moderation übernahmen unsere Generalsekretäre Karl-Johann HARTIG und Gerhard GÜRTLICH.



Mobilität gestalten: Roadmap zum Umbau des Verkehrssystems

3. Mai 2022

Nach mehrfacher Verschiebung konnte im Mai im Kardinal-König-Haus dieses ÖVG-Forum stattfinden. Diese Veranstaltung bildete den vorläufigen Höhepunkt eines mehrjährigen Prozesses, der sich von Diskussionen im ÖVG-Arbeitskreis „e-mobility“ über eine Publikation (ÖZV-Sondernummer 02/2021) bis zu den Workshops an diesem Tag mit der Rolle des Verkehrs bei der Erreichung der Klimaziele beschäftigte. Dabei wirkten zahlreiche Vertreter*innen des Bundesministeriums für Klimaschutz, des Austrian Institute of Technology, des Umweltbundesamtes, der Technischen Universität Wien und weiteren Forschungseinrichtungen mit und bearbeiteten dieses breite Themenfeld wie untenstehend beschrieben. Nach den Grußworten von Bundesministerin Leonore GEWESSLER referierten Lea PÜLS über den Mobilitätsmasterplan 2030, Holger HEINFELLNER zu den Methoden für eine wirkungsvolle Zielerreichung, Alexandra

MILLONIG zur wirkungsorientierten Forschung, Alfred POSCH zu den Ergebnisse des Forschungsprojekts QUALITY und Harald FREY über das Change-Projekt.



Es folgte eine Podiumsdiskussion und Publikumsfragen mit den Vortragenden. Walter SLUPETZKY fasst danach die Publikation „Roadmap 2050“ unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen zusammen und nannte Lösungsansätze anhand konkreter Beispiele. Danach fanden drei parallele Workshops mit jeweils einem Impulsreferat zu den Themenblöcken „Verkehrswende sozial gerecht gestalten (Impuls: Angelika RAUCH & Heinz HÖGELSBERGER), „Was können wir tun, damit es schneller geht?“ (Impuls: Brigitte GRAHSL & Alexandra MILLONIG) und „Arbeitsmarkt- und Wirtschaftseffekte der Verkehrswende – Welche Chancen eröffnen sich durch F&E?“ (Impuls: Daniela KLETZAN-SLAMANIG & Walter WASNER). Im Anschluss wurden die Ergebnisse der Workshops im Plenum präsentiert und diskutiert. Eine noch in Arbeit befindliche Dokumentation wird dann den Abschluss des anfangs erwähnten Prozesses bilden und über die Kommunikationskanäle der ÖVG dem interessierten Publikum nähergebracht.

ÖVG-Jahrestagung: Future Mobility Concepts 18. - 19. Mai 2022, Linz

Die diesjährige ÖVG-Jahrestagung wurde inhaltlich von der Landesstelle Oberösterreich gestaltet und fand in der voestalpine Stahlwelt Linz statt. Diese spektakuläre Location ermöglichte einen Blick auf die Entstehungsstätte eines der wichtigsten Rohstoffe unserer Mobilität und bildete einen außer-

gewöhnlichen Rahmen für das ausgezeichnete Vortragsprogramm unter dem Motto „Future Mobility Concepts: Klimafreundliche Mobilität 2050“. Eine Rundumschau über die nahe und ferne Zukunft des Zusammenwirkens von Leben und Bewegung fesselte die knapp 100 Teilnehmenden auch dank seiner neu gedachten Auswahl an Vortragenden. Einen ausführlichen Rückblick dazu finden Sie beim Bericht der Landesstelle Oberösterreich.

20. Wiener Eisenbahnkolloquium: Zutrittsbarrieren im öffentlichen Verkehr 2. - 3. Juni 2022



Die Verbesserung der Barrierefreiheit in der Mobilität ist nicht nur für eine Minderheit eine Steigerung der Lebensqualität, sondern für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Gemäß dieser Erkenntnis konnten für das mittlerweile 20. Wiener Eisenbahnkolloquium zahlreiche Expert*innen verschiedener Disziplinen gewonnen werden, die über das weite Feld der Zugangshürden bei der Verkehrsinfrastruktur und den Fahrzeugen für beeinträchtigte Personen informierten und diskutierten. Vorträge von Vertreter*innen aus dem deutschsprachigen Raum der Verkehrsunternehmen, der Forschung und der Industrie zur Rolle von Bahnhöfen, über die Orientierung an ebendiesen und über Aufstiegshilfen, über Aufenthaltsqualität, Vertrauensbildung, Ticketerwerb und Einstiegssituationen wurden genauso gehalten wie über die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen in allen weiteren Situationen des öffentlichen Verkehrs. Ein heimischer Sprachtrainer und Kabarettist versuchte auf humorvolle Art den Teilnehmer*innen darzulegen, wie eine Vertrauensbildung über die Sprache bzw. eine vertraute Stimme erfolgen kann. Im Rahmen

der nachfolgenden Diskussion stellten die Teilnehmer*innen mehrfach fest, wie wichtig die Einbindung der betroffenen Gruppen in den gesamten Entwicklungsprozess der Produkte und Dienstleistungen und deren anschließende Kommunikation ist. Es ist dies ein Dialog, der nicht abreißen sollte. Dieser Tatsache hat die ÖVG Rechnung getragen und bereits einen Arbeitskreis gegründet, der sich mit allen Belangen der Barrierefreiheit in der Mobilität beschäftigen wird.

Verkehrsrechtstag: Das 4. Eisenbahnpaket

20. Juni 2022



Ein voller Veranstaltungssaal und viele Online-Gäste haben am vom ÖVG-Arbeitskreis Verkehrsrecht gestalteten Verkehrsrechtstag teilgenommen. Das durchaus kontroversiell vorgestellte Thema waren die bisherigen Erfahrungen mit dem 4. Eisenbahnpaket. Für Manche ein Schreckgespenst, ein Bürokratiemonster, wie uns Vertreter*innen der Bahnindustrie, aber auch für die Fahrzeuggenehmigung zuständige Mitarbeiter*innen des BMK und einiger Privatbahnen erklärten, für andere, insbesondere die ERA, ein weiterer Schritt zu einem einheitlichen europäischen Eisenbahnraum. Michael LUCZENSKY als Vertreter des BMK stellte die rechtliche und praktische Umsetzung im Eisenbahngesetz und in den Genehmigungsverfahren dar, Mitarbeiter*innen von benannten Stellen erklärten den Zertifizierungsprozess für Teilsysteme der Infrastruktur und für Zugsicherungssysteme und Reinhart KUNTNER erläuterte die Rolle des Arbeitnehmer*innen-schutzes im Sicherheitsmanagementsystem. Andreas NETZER lotete Möglichkeiten für Light

Rail Fahrzeuge in den Ausnahmetatbeständen der Interoperabilitäts-Richtlinie aus, Michael WALTER erklärte die Probleme, die für die Infrastruktur durch gesamteuropäisch zugelassene Fahrzeuge entstehen könnten und Christian SAGMEISTER berichtete über die Entwicklungen des ETCS und die dazugehörigen Planungen der ÖBB an Hand einiger Strecken. Eine durchaus spannende, interessante, aber auch kontroverse Veranstaltung, die sicher einer Fortsetzung bedarf.

Mobilitätsmasterplan 2030+

29. Juni 2022

Am 29. Juni 2022 veranstaltete die ÖVG in Kooperation mit der ASFINAG eine Diskussionsveranstaltung zur Mobilität der Zukunft. Unter dem Titel „Mobilitäts-Masterplan 2030+“ diskutierten Entscheidungsträger*innen und Expert*innen, wie wir unser Mobilitätsverhalten anpassen müssen, um das Pariser Klimaziel von max. zwei Grad Celsius Erderwärmung einzuhalten. Die Basis für die Diskussion legten zwei spannende Keynotes. Hans-Jürgen SALMHOFER, BMK, Abteilung Mobilitätswende, präsentierte den Mobilitätsmasterplan 2030 des BMK und hob die in der Nacht zuvor auf EU Ebene erzielte Einigung eines quasi Verkaufsendes von neuen Benzin- und Dieselautos in der EU ab 2035 hervor. Günter EMBERGER von der TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, rüttelte die Teilnehmenden mit seinem Vortrag wach, dass es dringend an der Zeit ist, jetzt wirkungsvolle Maßnahmen zu setzen. Der Verkehr ist der einzige Sektor, in welchem die CO₂-Emissionen nach wie vor steigen. Wenn wir nicht rasch handeln und unser



Mobilitätsverhalten grundlegend ändern, werden spürbar negative Auswirkungen des Klimawandels nicht mehr abwendbar sein. In der nachfolgenden von René MOSER moderierten Podiumsdiskussion diskutierten die beiden Keynote-Referenten mit Judith ENGEL, ÖBB-Infrastruktur AG, Hartwig HUFNAGL, ASFINAG, Werner MÜLLER, Council für nachhaltige Logistik (CNL), und Niki SCHMÖLZ, Junge ÖVG, über Maßnahmen, wie z.B. Schienenausbauprojekte, Bahnhöfe als moderne Knoten- und nicht Endpunkte, den Ausbau der E-Mobilität, die Notwendigkeit multimodaler Vernetzung sowie Kostenwahrheit im Verkehr und die gemeinsame Herausforderung, die breite Bevölkerung abzuholen und einzubinden. Conclusio der Veranstaltung war: Es ist Zeit zu handeln. Packen wir es gemeinsam an. Jeder Beitrag zählt!

Klimaticket - Wunsch und Wirklichkeit

27. September 2022



Seit Jahrzehnten wurde darüber diskutiert, Ende 2020 kam das Versprechen der Umsetzung und im Herbst 2021 war es dann endlich da: das Klimaticket. Ein Jahr später hatte die ÖVG gemeinsam mit der Arbeiterkammer Wien ein erstes Resümee gezogen und die Erwartungen der Umsetzung gegenüberstellen. So wurden im ersten Teil von Florian BINDER vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) und Herbert KUBASTA vom OÖ Verkehrsverbund und in einem zweiten von Ludwig RICHARD (Dr. Richard Bus GmbH), Ines VOLPERT (Westbahn) und Martin SCHMUTZ (ÖBB-Personenverkehr AG) die Erfahrungen dargestellt und

diskutiert. Abschließend wurde die Sicht der Kunden mit Sylvia LEODOLTER (Arbeiterkammer Wien) und Niki SCHMÖLZ (Junge ÖVG) analysiert. Die Moderation übernahm Günter EMBERGER (Wissenschaftliche Leitung der ÖVG). Laut Florian BINDER sind es die erklärten Ziele des Ministeriums, bei leistbaren Fixkosten den Zugang zum Öffentlichen Verkehr zu erleichtern, eine klimaschonende Alternative zum Individualverkehr zu bieten und den Mobilitätsbedarf gesamthaft zu decken. Finanziert wird das Klimaticket Ö durch das BMK mit 160 Mio. Euro und das Klimaticket Regional mit 180 Mio. Euro jährlich. Eine Aufstockung zur Intensivierung des Mikro ÖV ist im Gespräch. Erwartet wurden 100.000 Kunden für das Klimaticket Österreich im ersten Jahr. Aktuell sind es bereits 180.000. Als Gründe für die Bestellung wurden zu 46 % der Preis, zu 34 % die einfache Nutzung und zu 19 % der Klimaschutz genannt. Bei der Umsetzung im Verkehrsverbund war es für Herbert KUBASTA wichtig, den Fokus auf den Beitrag zum Klimaschutz gemäß Regierungsprogramm zu legen. In Oberösterreich gibt es aktuell 32.000 Nutzer*innen des Klimatickets Österreich und 23.500 der OÖ-Variante. Während die erste Gruppe die Erwartungen übertraf, sieht er bei zweiter noch etwas Potential - vor allem für ältere Kund*innen. Ein Zuwachs ist vor allem im Freizeitverkehr spürbar. Eine konkrete Aussage zur Wirkung ist erst in drei bis fünf Jahren realistisch. Ludwig RICHARD hat seine Erfahrungen anhand der Auswirkungen des Klimatickets am Beispiel der Buslinie G1 dargestellt. So werden für das Jahr 2023 gleich viele Fahrgäste wie 2019 prognostiziert, jedoch deutlich geringere Einnahmen. Konkret erwartet er einen Rückgang von 50 % durch den (teilweisen) Wegfall von Einzeltickets, Wochen-, Monats- und Jahreskarten. Die zu rechenbaren Verkäufe von Klimatickets Österreich und Regional wiegen dies nur zu einem kleineren Teil auf. Aus der Sicht der Westbahn wirkt sich die Abgeltung der Personen-Kilometer sehr positiv aus eigenwirtschaftlichem Aspekt aus. Die Attraktivität für Nutzer*innen ist laut Ines VOLPERT wichtig für zusätzliche Leistungen. Weiters betont sie die sehr gute Kooperation mit onemobility. Martin SCHMUTZ berichtete, dass rund 53 % das Klimaticket online gekauft haben dieses teilweise als

Ausdruck des Lifestyles zu betrachten ist. Ein großer Wunsch besteht bereits nach einer digitalen Version für das Smartphone. Große gemeinsame Anstrengungen wird die Verteilung der Stoßzeiten in Anspruch nehmen. Die Preisgestaltung im Sinne der Angebotsausweitung muss laut SCHMUTZ im Auge behalten werden. Produkte für Wenigfahrer werden noch entwickelt. Für Sylvia LEODOLTER sind viele Aspekte des Arbeits- und Steuerrechts noch nicht ausjudiziert. Fragen der Ersatzkostensätze und Werbekosten sind noch nicht klar beantwortet. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Laut einer Studie geben nur 42 % aller österreichischen Haushalte Geld für die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs aus. Für Niki SCHMÖLZ ist es wichtig, für den nachhaltigen Erfolg des Öffentlichen Verkehrs den Zugang so niederschwellig wie möglich zu gestalten. Dazu zählen vor allem organisatorische Hürden so gering wie möglich zu halten, aber natürlich auch eine übersichtliche Preisstruktur. Gerade hier ist das Klimaticket ein wahrer Meilenstein und ein großer Gewinn für den Öffentlichen Verkehr. Jedoch entscheidet sich der Erfolg oder Nicht-Erfolg eines solchen Tickets nicht nur aufgrund des Preises, sondern aufgrund des Angebots im Öffentlichen Verkehr. Der Preis spielt tatsächlich nur eine untergeordnete Rolle, da das Angebot im ÖV und die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen ausschlaggebend sind. In der von Günter EMBERGER moderierten Abschlussdiskussion waren noch der Datenschutz, die Abrechnung von Reisekosten, Privilegien durch Pendlerpauschale, Nachfrageerhebungen, die Relation zu Treibstoffpreisen, die Fahradmitnahme und die Lösungen für den grenzüberschreitenden Verkehr ein Thema. Bei der Fülle an offenen Punkten im Zusammenhang mit dem Klimaticket zahlt es sich auf jeden Fall aus, dass die ÖVG die Entwicklungen rund um das Klimaticket weiter verfolgt und mit Veranstaltungen und Publikationen begleitet.

Eisenbahninfrastruktur-Projekte in der Ostregion 18. Oktober 2022

Die ÖVG-Landesstellen Wien, Niederösterreich und Burgenland haben in Form einer ganztägigen Veranstaltung in der Wirtschaftskammer Burgen-

land in Eisenstadt einen Blick auf den Entwicklungsstand verschiedener Eisenbahninfrastrukturprojekte in diesen drei Bundesländern geworfen und die weiteren Planungen anschließend diskutiert. Während der Fokus am Vormittag ganz auf ÖBB-Projekte gelegt wurde, konnten am Nachmittag die Niederösterreich Bahnen, die Gesamtverkehrskoordination des Landes Burgenland und der Verkehrsverbund Ostregion abgeschlossene und geplante Projekte präsentieren. Abschließend warfen die Planungsverantwortlichen der drei Bundesländer einen Blick in die Zukunft und stellten sich den Fragen aus dem zahlreich erschienenen Publikum. Ein gemütlicher Ausklang mit Weinverkostung rundete diese Veranstaltung der Jahreszeit entsprechend ab.



4. ÖVG-Kongress: Fahrstromanlagen 10./11. November 2022

Bereits zum vierten Mal trafen sich im November Oberleitungsexperten aus Österreich und dessen Nachbarländern im Technischen Museum Wien, um über Entwicklungen in ihren Fachbereichen zu berichten und diskutieren. So wurden in 20 Referaten von 25 Vortragenden an diesen beiden Kongresstagen die Themenbereiche „Wissenschaftliche Analyse der Oberleitung“, „Herausforderungen der Elektrifizierung“, „Stromschiensysteme und Erdungseinrichtungen“ und „Technische Entwicklungen“ viele Erfahrungen mit den über 150 Teilnehmenden geteilt und in den Pausen diskutiert. Im ausgebuchten Festsaal dieser traditionsreichen

Institution sorgten neben diesen anspruchsvollen Vorträgen aber auch zwei für die beiden Initiatoren dieser Veranstaltungsserie wichtige Ereignisse für viel Emotion. Zum einen feierte Franz Kurzweil am ersten Kongresstag seinen 65. Geburtstag und Thomas Dreßler verkündete seinen Rückzug in den wohlverdienten Ruhestand.



Die Zukunft des Busverkehrs: Antrieb/Angebot/ Ausschreibung

22. November 2022

Nach dem erfolgreichen 1. Bus-Forum im Frühjahr 2021 war es nur logisch, dass dieses Format förmlich nach einer Fortsetzung verlangt. Die Themenschwerpunkte lagen dieses Mal bei den Auswirkungen der Clean Vehicles Directive, den möglichen Antriebsarten, der Ausweitung des Angebots, den Herausforderungen von Auftragsverkehren, der Personalsituation, den Fernbuslinien und vielen mehr. In der Diskussion am Ende dieser Veranstaltung waren sich alle einig, dass neben den gestiegenen Treibstoffkosten die Suche nach



einem geeigneten Personal eine große Herausforderung darstellt. Vertreter der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite waren sich rasch einig, dass hier gemeinsame Anstrengungen - vor allem bei der Schaffung hilfreicher rechtlichen Rahmenbedingungen - notwendig sind. Mögliche Ergebnisse können vielleicht schon beim 3. Bus-Forum im Jahr 2023 präsentiert werden.

Wem gehört der Öffentliche Raum?

12. Dezember 2022

Der Planungsdirektor der Stadt Wien, Thomas Maderer, hielt in seinem Impulsvortrag ein Plädoyer für eine neue Urbanität. Der Lösungsansatz der Stadt Wien ist die Smart Klima City mit den drei Dimensionen Lebensqualität, Ressourcen und Innovation. Erforderlich erscheint eine partizipative Grundhaltung und ein intelligenter Change zur Bewältigung der Herausforderungen des Klimawandels. In der anschließenden Podiumsdiskussion wurde der Bogen weit gespannt. Während der Ge-



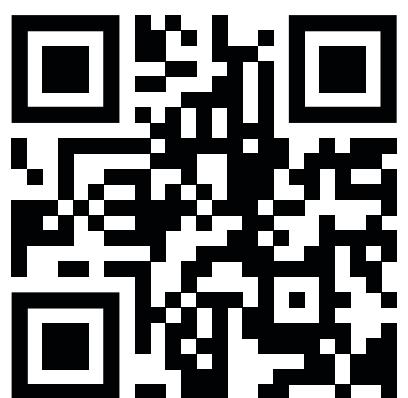
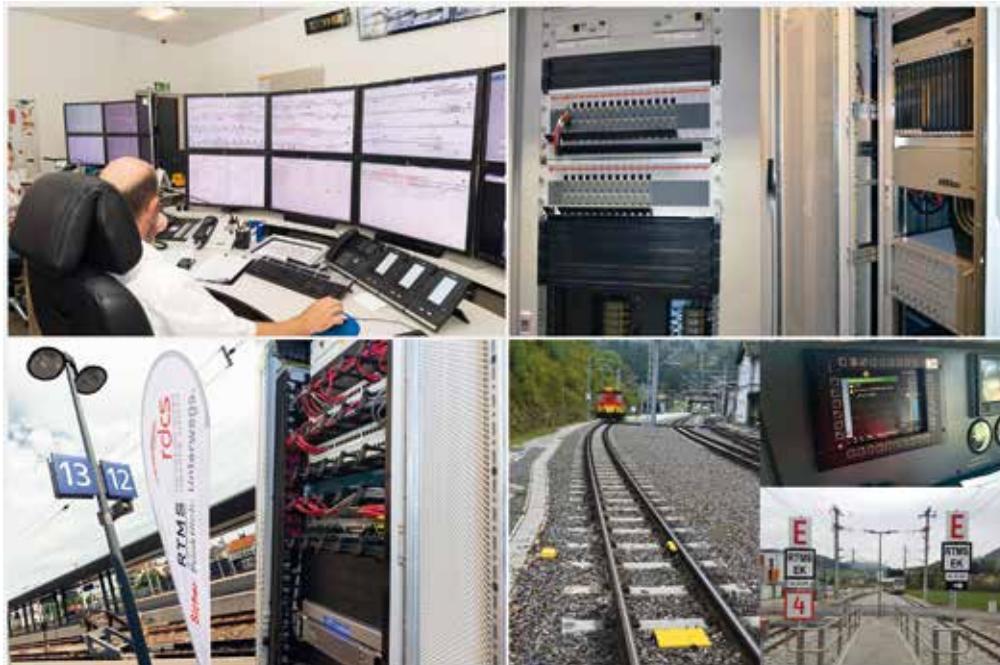
neralsekretär des Gemeindebundes, Walter Leiss, die ländliche Perspektive und die Perspektive der Gemeinden einbrachte, schlug Lina Moshammer vom VCÖ vor, den öffentlichen Raum mit der „Brille der Kinder“ zu sehen. Alexander Biach, Standortanwalt Wirtschaftskammer Wien, brachte die Sichtweise der Wirtschaft und des Handels ein und tritt für eine Versachlichung wie auch für eine Einbeziehung der Betroffenen ein. Barbara Laa, Universitätssiebzehn an der TU Wien und StV. Leiterin der Jungen ÖVG, wiederum lenkte unseren Blick auf die Generationengerechtigkeit und somit auf unsere gemeinsame Zukunft im öffentlichen Raum.

Detaillierte Nachberichte und mehr Fotos finden Sie auf der ÖVG-Homepage unter: www.oevg.at/veranstaltungen/nachlese

Die Ideen und Inhalte zu diesen Veranstaltungen entstanden in den Arbeitskreisen, im Vorstand, in den Landesstellen 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 Präsi-

denten der ÖVG, den wissenschaftlichen Leitern, den Generalsekretär*innen, dem Chefredakteur, den Vizepräsident*innen, dem Schatzmeister, unseren Kooperationspartnern und insbesondere den Kolleginnen im ÖVG-Büro für die gute Zusammenarbeit und Unterstützung bedanken.

Dieser Bericht ist unter Verwendung von Texten von Katharina Wagner, Maria Wieser, Lukas Schmözl, Karl-Johann Hartig, Albert Waldhör und Gerhard Gürtlich entstanden.



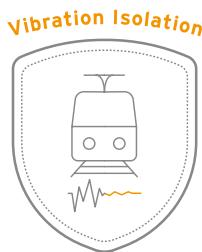
**Digitale Stellwerke und
Kommunikationsbasierte Zugleitsysteme**

RTMS
RAIL TRAFFIC MANAGEMENT SYSTEM

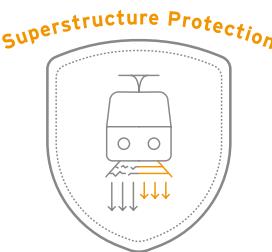
Sicher. Pünktlich. Unterwegs.



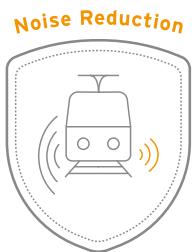
Nachhaltig und sicher
**Effektive Lösungen für den
Erschütterungs- und Oberbauschutz**



Erschütterungsschutz zur
Verminderung von Körperschall
und sekundärem Luftschall



Oberbauschutz zur
Reduktion der Lebenszykluskosten und
zur Erhöhung der Sicherheit



Lärmreduktion für
eine lebenswerte Umwelt und ein
gutes Miteinander

Als führender Spezialist für Schwingungsisolierung helfen wir seit mehr als 50 Jahren
Vibrationen, Verschleiß und Lärm wirksam zu reduzieren. Mit unseren eigens entwickelten
Werkstoffen Sylomer®, Sylodyn® und Sylodamp® bringen wir ein genau definiertes Maß
an Elastizität in den Bahnoberbau ein und verbessern damit auch die Sicherheit und
Verfügbarkeit von Bahnstrecken. Heute arbeiten weltweit rund 500 Mitarbeiterinnen und
Mitarbeiter an innovativen und nachhaltigen Lösungen für Bahn, Bau und Industrie.

Arbeitskreise

Eisenbahntechnik (Fahrweg)

Das Jahr 2022 war zum Teil weiterhin von der Corona-Pandemie geprägt. Es wurden 3 Arbeitskreissitzungen abgehalten: Die erste Sitzung fand am 3. März in Wien statt, eine weitere am 22. Juni in Graz, sowie am 19. Oktober in Linz. Die für Dezember geplante 4. Sitzung wurde aus Termingründen in den Jänner 2023 verschoben.

Die Arbeitskreissitzungen wurden zu folgenden Themen abgehalten:

3. März 2022 in der ÖBB Unternehmenszentrale, Am Hauptbahnhof (Wien) in Form einer Hybridveranstaltung. Die Veranstaltung wurde, nach Einholung der Zustimmung aller Teilnehmer*innen, aufgezeichnet.

Begrüßung und Einführungsvortrag durch den Präsidenten der ÖVG und CEO der ÖBB-Holding AG Ing. Mag. (FH) Andreas MATTHÄ zum Thema "Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und den Beitrag der Infrastruktur";

Vortragende: Hannes STEFKO/IBM: Einsatz von Artificial Intelligence, zur Vorhersage der Zustandsentwicklung, mithilfe von Algorithmen;

Richard STOCK/Plasser American: Strategien und Technologien der Schienenoberflächenbearbeitung von Europa bis Amerika, als Voraussetzung für das wirtschaftliche Zusammenspiel von Rad und Schiene

Teilnehmeranzahl: 25 Personen vor Ort, 11 Personen online

Am **8. März 2022** und am **25. April 2022** fanden zwei Sitzungen des Organisations-Komitees statt. Diese dienten u.a. der weiteren Vorbereitung der 24. Internationalen Tagung des Arbeitskreises Eisenbahntechnik (Fahrweg) im Mai 2023.

22. Juni 2022 am Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft/TU Graz.

Begrüßung durch den Rektor der TU Graz Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Harald Kainz, sowie den Leiter des Arbeitskreises Dr. Gérard Presle.



Gérard Presle
Leiter



Michael Mach
stv. Leiter

Vorstellung der drei (neuen) Institute: Univ.-Prof. DI Dr. Peter Veit/RCRS „Das Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft“, Univ.-Prof. Dr. Ferdinand Pospischil/TU Graz „Das Institut für Eisenbahn-Infrastrukturdesign“, Univ.-Prof. Dr. Martin Leitner/TU Graz „Das Institut für Betriebsfestigkeit und Schienenfahrzeugtechnik“, Priv.-Doz. DI Dr. Matthias Landgraf/TU Graz und DI (FH) Sven Schirmer/ÖBB „Life Cycle Assessment – Integration der ökologischen Bewertung in das Life Cycle Management“. Im Anschluss fand eine angeregte Diskussionsrunde statt.

Teilnehmeranzahl: 25 Personen vor Ort

16.11.2022 im GH Präbichlerhof bzw. mit Exkursion zum „Zentrum am Berg & Subsurface Engineering“ am Erzberg.

Begrüßung und Einführung durch Univ.-Prof. DI Dr. Robert Galler, sowie den Leiter des Arbeitskreises Dr. Gérard Presle.

Im Zuge der Arbeitskreissitzung wurde der aktuelle Stand der Planungen zur ÖVG Tagung 2023 in Salzburg besprochen. Das Programm dafür ist im Wesentlichen fertig und abrufbar über die ÖVG Homepage.

Der Schwerpunkt der Tagung lag in der Besichtigung des „Zentrums am Berg“, einem eigenständigen Department der Montanuniversität Leoben unter der Leitung von Prof. Dr. Robert Galler. In dieser Versuchs- und Forschungsanlage, bestehend aus verschiedenen Tunnelröhren, können Eisenbahn- und Straßenverhältnisse simuliert werden. Sie dienen der Tunnelsicherheitsforschung, der Aus- und Weiterbildung der Studenten in den Fachgebieten Geotechnik und Tunnelbau, aber auch für Tunnelsicherheits-, Flucht- und Rettungstrainings für Einsatzorganisationen. Ebenso führen Firmen dort Tests und Brandversuche an Prototypen durch.

Teilnehmeranzahl: ca. 25 Personen vor Ort

EUOPTEN
100+ JAHRE LEITUNGSBAU

EUOPTEN zählt seit über 100 Jahren zu den führenden Spezialisten im Fahrleitungsbau für Eisenbahnen und Freileitungsbau im Hochspannungsbereich in Österreich und im deutschsprachigen Europa. Durch die hohe Qualität in der Ausführung und Bauabwicklung und die Entwicklung innovativer Technologien zeichnet sich EUOPTEN aus.

www.euopten.com

● 100+ jährige Erfahrung
● Qualität
● Sicherheit
● Innovation
● Effizienz & Nachhaltigkeit

www.euopten.com

e-mobility

Aktivitäten 2022

Infolge der Restriktionen während der Corona-Pandemie tagte der AK e-mobility im Jahr 2022 nur zweimal. Intern wurde an der Road Map Mobilität 2050 weitergearbeitet, weil diese ein wichtiges Ergebnis der Arbeit von Walter Slupetzky und der Diskussionen innerhalb des Arbeitskreises darstellt. Die Road Map betrachtet sowohl die Rolle der e-Mobilität in einem künftigen CO₂-freien Verkehrssystem, nämlich als ergänzendes, in das Gesamtsystem - auch in Fußgänger- und Radverkehr eingebettetes Mobilitätsangebot. Die Road Map konnte in gebundener Form den Mitgliedern der ÖVG zur Verfügung gestellt werden und hat zu vielen positiven und auch kritischen Rückmeldungen geführt. Im Jahr 2022 konnte der Arbeitskreis dann die schon im Vorjahr geplante (und wegen Corona verschobene) Veranstaltung „Mobilität gestalten - Roadmap zum Umbau des Verkehrssystems“ durchführen. Die Roadmap 2020-2050 wurde im Rahmen dieser Tagung am 3. Mai gemeinsam mit dem bundesweiten Mobilitätsmasterplan und den bisherigen Erkenntnissen aus dem „Sachstandsbericht Mobilität“ des Umweltbundesamtes eingehend diskutiert.

In der Arbeitskreissitzung vom 3. Februar wurde noch einmal an dem Konzept der o.a. Veranstaltung gefeilt und versucht, neueste Untersuchungen und Studien einzubauen. Das eigentliche Thema des Arbeitskreises war allerdings „Ridepooling als zentrales Element eines zukunftsfähigen Öffentlichen Verkehrs“. Das Arbeitskreismeeting hat infolge der äußeren Umstände virtuell stattgefunden. Harald Wakolbinger von den Wiener Lokalbahnen stellte das Thema in den gesamten Rahmen der Initiative „easymobil“ der Wiener Lokalbahnen vor. Dabei sind Mobilitätsstationen mit ergänzenden Services umfasst, die von verschiedenen Partnern betrieben werden. Die Angebote werden auf einer digitalen Plattform zusammengefasst, wobei der ÖV-Betreiber durch aktives Management diese Angebote steuert und laufend gemäß Kund*innenbedarf weiterentwickelt. In diesem Rahmen sind die Wiener Lokalbahnen nunmehr in der Lage On Demand Services mit allen gängigen Bedienformen



Harald Frey
Leiter



Walter Slupetzky
stv. Leiter

anzubieten. Im Anschluss stellte Anna Mayerthaler von den ÖBB deren Ridepooling-Konzept vor. In der ausführlichen Diskussion kristallisierten sich die Kernthemen Chancen und Grenzen von Ridepooling als flexible Form des Öffentlichen Verkehrs und das Potential von Ridepooling als umweltfreundliche Alternative zum Motorisierten Individualverkehr heraus. Was ist zu tun, um Ridepooling flächendeckend umzusetzen, welche Hürden bestehen, welche Schritte sind zur Überwindung dieser Hürden erforderlich und welche Gesamtstrategie kann Ridepooling zum Durchbruch verhelfen?

Im Anschluss an diese Diskussion gab Karl-Johann Hartig einen Überblick über die äußerst komplexe, zersplitterte und damit intransparente Finanzierung des ÖV in Österreich. Einerseits muss unterschieden werden zwischen Finanzierung der Infrastruktur und Finanzierung des operativen Betriebs und da wiederum getrennt nach Privatbahnen und ÖBB. Andererseits überlagern sich diese Finanzströme mit den Finanzierungen aller Gebietskörperschaften (EU, Bund, Länder, Kernstädte, Gemeinden), sei es über die Finanzierung des Grundangebotes durch den Bund im Wege der SCHIG, sei es durch gemeinsame Finanzierung im Rahmen der Verkehrsverbünde oder sei es durch Finanzierung der eigenen kommunalen Verkehrsbetriebe. Hartig stellte dem dann noch den Bedarf an Finanzierung für eine ausreichende Ladeinfrastruktur für e-mobility europaweit und national gegenüber.

Am 7.11. fand die zweite AK-Sitzung statt, die diesmal hybrid abgehalten wurde. Holger Heinfellner vom UBA hielt eine Präsentation zum Thema Transition Mobility 2040 und erläuterte, dass das UBA regelmäßige Klima- und Energieszenarien mit einem Back-Casting Ansatz errechnet. Je nach Transitionsszenario ergeben sich dabei unterschiedliche Niveaus. Die vorliegende Studie war allerdings außerhalb der Norm, weil es eine Einzelbeauftragung des BMK gewesen ist. Die Studie wurde in Kooperation mit der TU-Wien, der TU-Graz und der BoKu erstellt. Rahmenbedingungen und Ziele der Untersuchung waren:

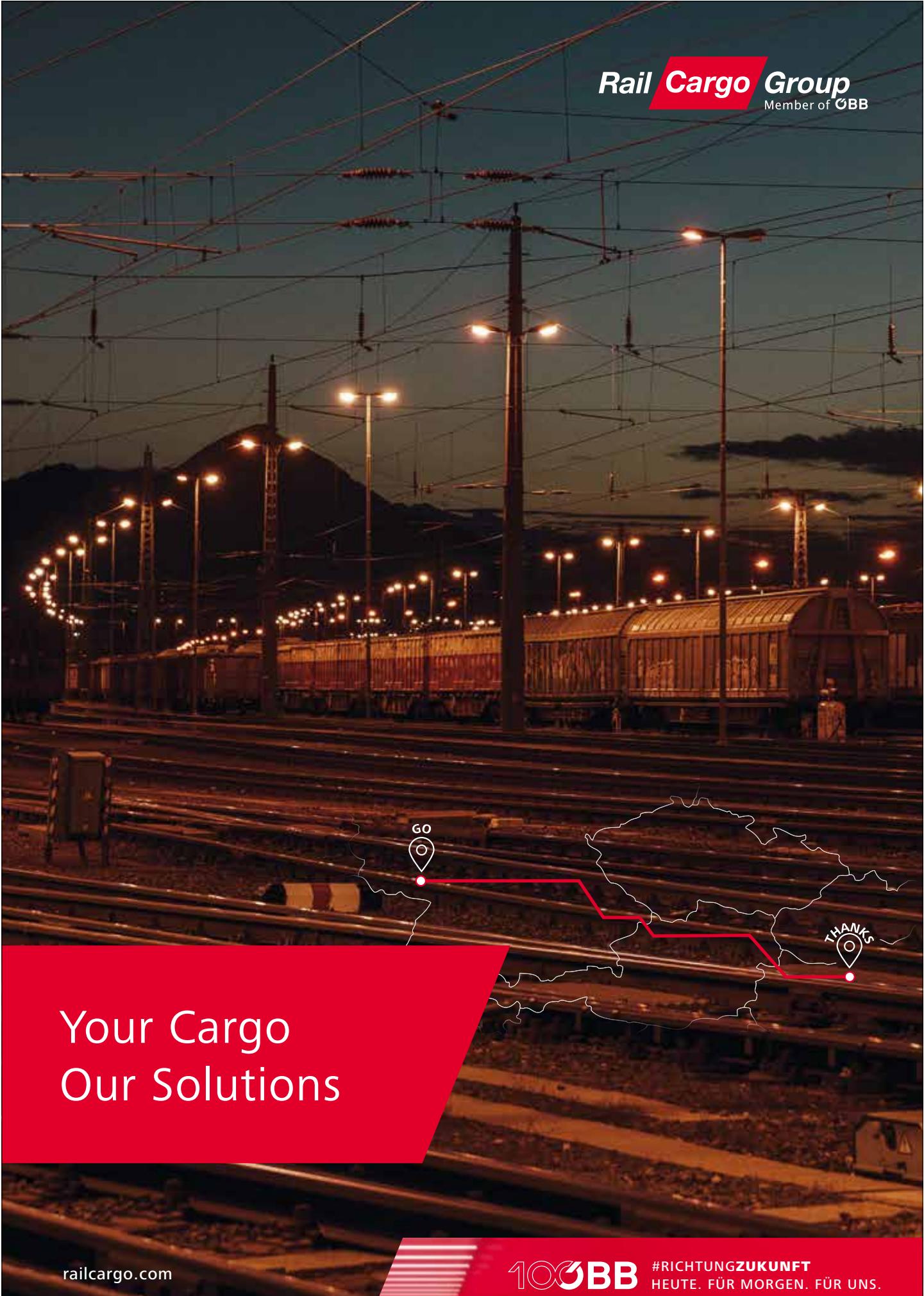
Klimaneutralität, die verfügbare Energiemenge steht ausschließlich aus nationalen erneuerbaren und CO₂-freien Ressourcen zur Verfügung (127 PJ statt 357PJ) und - als Partikularinteresse- der Radverkehr steigt österreichweit auf 13 %. In der Studie werden in Form eines Backcasting-Ansatzes Kernmaßnahmen aufgelistet, die zur Erreichung dieser Zeile notwendig sind. Diese sind u.a. lineare Anhebung der MöSt, durchgängige kilometerabhängige Streckenmaut, Tempolimit (30/80/100), Anhebung des Besetzungsgrades von 1,15 auf 1,29 Personen pro Fahrt, 100 % emissionsfreie Neuzulassungen ab 2030 für PKW etc. bzw. 2035 für Nutzfahrzeuge, Verdichtung von Ortskernen, Reduzierung des Motorisierungsgrades, Attraktivierung des ÖV und der aktiven Mobilität. In der anschließenden Diskussion wird im Wesentlichen auf die Schwierigkeit der politischen und technischen Umsetzung hingewiesen, wobei eventuelle Maßnahmen im Güterverkehr noch einer eigenen tiefergehenden Bearbeitung bedürfen, die im Anschluss an die Veröffentlichung des Masterplans Güterverkehr durch das BMK erfolgen soll.

Als nächsten Tagesordnungspunkt berichtet Walter Slupetzky zum Thema „Review Mobilität 2050: Wo stehen wir nach zwei Jahren? Welche Datengrundlagen fehlen?“ Auf Basis des Beobachtungszeitraums 2022/2023 soll der Sollwert aus der Road Map mit dem jeweiligen Ist-Wert im Sinne eines Monitorings verglichen werden und Datenlücken und Umsetzungsprobleme identifiziert werden. Zum Ansatzpunkt 1: „Platz für aktive Mobilität schaffen“ berichtet er, dass Infrastruktur-Indikatoren notwendig sind, damit man standardisiert monitoren kann. Was tun die Länder für Radwege etc.? Wien ist da Vorreiter auch wenn derzeit nur 10 % Radwege angestrebt sind.

Grundsätzlich gibt es zu Maßnahmen für Zu Fuß gehen weniger Widerstände als zum Radfahren. Zum Ansatzpunkt 2: „Umgestaltung des ÖV zu einem integrierten Tür-zu-Tür -Service“ soll die Gütekasse F der Anbindung an den ÖV (1 – 1,5 Stundentakt) als Indikator dienen. Slupetzky verweist hinsichtlich der Daten auf das DOMINO-Projekt. Zum Ansatzpunkt 3 „Neuorganisation des PKW-

Verkehr als individualisiertes Mobilitätsservice“ betont er die Bedeutung der Reduktion des Motorisierungsgrades und der intermodalen Umsteigepunkte. Da er aus Zeitgründen seine Ausführungen nicht fortsetzen kann, werden die weiteren Punkte auf die nächste AK-Sitzung am 24. Februar 2023 vertagt.

Abschließen berichtet Harald Frey über die Erweiterung des AK e-mobility um das Thema „nachhaltige Infrastrukturen“. Ab dem Jahr 2023 sollen auch die inhaltlichen Synergien zwischen den Arbeitskreisen e-mobility und Nachhaltige Infrastruktur stärker genutzt werden und eine organisatorische Zusammenführung erfolgen. Bedingt durch die Einschränkungen durch Covid-19 wurde die geplante Veranstaltung des AK 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.



Your Cargo
Our Solutions

Intermodaler Transport

Nach dem noch am Ende des Jahres 2021 durchgeführten Online-Workshop zum Thema „Intermodalverkehr in Stadt und Land“ erfolgreich durchgeführt werden, stand das Jahr 2022 im Zeichen einer internen Ideenfindung zum Thema Intermodale Verkehre von und nach Ballungsräumen auf Basis der aus dem Workshop gewonnenen Informationen. Diese Ideen sollen 2023 im Lichte aktueller Marktentwicklungen in Form von Workshops weiter vertieft werden.



Erich Possegger
Leiter

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, Ladeeinheit, Terminal etc.) für mehr Kompatibilität und Effizienz im System. Wesentlich dabei ist immer die Systemkompatibilität, um die Planungs- und Investitionssicherheit im bestehenden System zu gewährleisten.
- **ZIELGRUPPE:** Aktive Akteure bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, Operateuren, Terminals und Spediteuren.



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 VertreterInnen aus der Theorie wie auch den Nutzen für die PraktikerInnen zu gewährleisten.

Branchensituation 2022

Die allgemeine Situation in der Transportbranche und damit auch im Intermodalverkehr war im Jahr 2022 von einem Umfeld mit einer in dieser Dimension aus der Vergangenheit nicht bekannten Dynamik gekennzeichnet. Massiv gestörte internationale Lieferketten, daraus resultierende Überlastung der Häfen gepaart mit massiven Verspätungen aufgrund des miserablen Zustandes insbesondere der deutschen Infrastruktur, Explosion der Energiekosten auf der Schiene bei gleichzeitiger Stabilisierung der Energiekosten auf der Straße und akutem Fachkräftemangel führten zu teils existenziellen Fragen für so manches Unternehmen. Dementsprechend standen bei den Unternehmen naturgemäß sehr eingeschränkt Ressourcen für planerische und langfristige Überlegungen zur Verfügung, sodass auf die Abhaltung von größeren Workshops im Arbeitskreis verzichtet wurde.

Umgekehrt waren aber sehr wohl einige Trends im letzten Jahr in der Logistik und damit am Intermodalmarkt festzustellen, welche die mit dem Workshop im Dezember 2021 begonnenen Überlegungen für den Intermodalen Verkehr in Ballungsräumen und auch in ländlichen Gebieten zusätzlich unterstützen.

Mit November 2021 wurde eine Novelle zum Abfallwirtschaftsgesetz beschlossen, die unter anderem vorgibt, dass Abfalltransporte von mehr als zehn Tonnen je Ladung ab 01.01.2023 ab einer Transportweite von mehr als 300 km verpflichtend auf die Schiene (oder ein anderes emissionsarmes Transportmittel) verlagert werden müssen. Die-

se Distanz wird mit 2024 auf 200 km und ab 2025 sogar auf 100 km reduziert. Genaue Zahlen zum Potential liegen leider nicht vor, aber es wird in verschiedenen Untersuchungen von einem Potential von ca. fünf bis zehn Mio. Tonnen p.a. für die Schiene ausgegangen - dies sowohl im Wagenladungsverkehr wie auch im Intermodalverkehr.

Der Marktanteil der Schiene beschränkt sich heute vornehmlich auf Schrott-Transporte. Die weit überwiegende Zahl der Transporte erfolgt im Einzelwagenverkehr. Dadurch wird sowohl die Erschließung im ländlichen Raum als auch jene innerstädtischer Bereiche ein dringliches Thema. Dies betrifft sowohl die Verlademöglichkeiten bei den Sammel-, Aufbereitungs- und Entsorgungsbetrieben als auch die logistischen Abläufe aufgrund der Gütereigenschaften der Abfallströme, z.B. erfordert das häufig vorkommende geringe Schüttgewicht volumenorientiertes Equipment auf der Schiene.

Ebenfalls zum Teil aus der Abfallthematik getrieben, jedoch hauptsächlich aufgrund der Rohstoffverfügbarkeit wird die Schiene und hier speziell der Intermodalverkehr für die Baustoffindustrie zunehmend interessant. Dabei geht es um die Verknüpfung der Entsorgung von Baurestmassen aus Ballungsräumen mit dem Antransport von neuen bzw. eben aufbereiteten Rohstoffen in die Stadt. Mittels Containerlösungen lassen sich hier sehr interessante Schienenkonzepte aufbauen, welche allerdings Umschlagmöglichkeiten in der Stadt selbst erfordern, da ein wichtiges Thema die Zufahrt in die Stadt per Lkw darstellt bzw. die Verteilung dann besser mit e-Lkw organisiert werden könnte. Auch hier sollen die entstandenen Ideen zum Thema Logistik in der Stadt einfließen.

Die Erfahrungen aus den letzten Jahren haben gezeigt, dass für viele Industrieunternehmen das Thema der Verfügbarkeit von Materialien und auch der von Transportkapazitäten einen immer größeren Stellenwert einnimmt und dies in manchen Fällen bereits ein entscheidendes Kriterium für die Transportmittelwahl - noch vor dem Preis - darstellt. Dabei kommt auch der intermodale Verkehr wieder ins Spiel, da er einerseits eine alter-

native Transportform darstellt und andererseits die Möglichkeit bietet, Puffermöglichkeiten gegen Störungen in der Transportkette aufzubauen. Damit kommt aber wiederum speziell für kleinere und mittlere Unternehmen das Thema der Erreichbarkeit des Systems Schiene in den Mittelpunkt der Überlegungen, denn es lassen sich bei weitem nicht alle Transportströme über Anschlussgleise abbilden.

Und letztlich bekommt auch die Thematik der CO₂-Bepreisung eine zunehmende Bedeutung. Diese wird zwar derzeit durch die fallenden Energiekosten auf der Straße und die dortigen Überkapazitäten aufgrund des Konjunkturrückgangs weitgehend kompensiert, jedoch suchen einige Branchen mittelfristig eine Lösung für dieses Thema, insbesondere jene, welche aufgrund ihrer Produkte wenig bis keine Möglichkeiten haben, ihren CO₂-Fussabdruck über Produktinnovationen zu reduzieren.

Auswirkung des technischen Wandels auf den Schienengüterverkehr

Die österreichische Wirtschaft zeichnet sich durch einen hohen Industrieanteil aus, der ein Wachstum des Güterverkehrs begünstigt. Die langfristige Strukturentwicklung der österreichischen Industrie hin zu einem immer höheren Technologieanteil wirkt sich jedoch negativ auf den Transportanteil des Schienengüterverkehrs aus.

In mehreren Studien untersucht das Wifo durch Korrelationsanalysen diesen Zusammenhang. Es zeigt sich, dass ein höherer Technologiegehalt einer Industrie mit einem geringeren Bahntransportanteil verbunden ist und die Bahnaffinität im Verlauf der Wertschöpfungskette abnimmt. Die dort vorherrschenden Rohstofftransporte treten immer mehr in den Hintergrund, während im Gegenzug der Anteil des Intermodalverkehrs immer größer wird.

Zudem wirkt sich der technischen Wandel auch auf die Sendungsgrößen aus, welche tendenziell – zumindest was den Wagenladungsverkehr betrifft – immer kleiner werden und so den Lkw-Transport begünstigen.

Ebenfalls ist auch festzustellen, dass die Zahl der Kund:innen/Lieferant*innen stetig steigt (Spezialisierung, Versorgungssicherheit) und auch die Entfernnungen zu Lieferant:innen/Kund:innen steigen (Erreichbarkeit insbesondere auf der Straße).

Nicht zuletzt hat auch das Investitionsniveau in die Verkehrsträger einen Einfluss auf den Modalsplit. Dies spiegelt sich insbesondere für den Bahnbereich in den Ländern Südosteuropas und ganz aktuell in der Situation in Deutschland wider. In Europa ist ein Gesamtrend zu mehr Straßeninfrastruktur und einer Stagnation (und meist nur als Re-Investition bzw. Qualitätsverbesserung vornehmlich mit Fokus Personenverkehr) an Investitionen in die Schiene festzustellen, was zu entsprechenden Entwicklungen des Modalsplit führt. In Österreich werden erhebliche Investitionen in die Schiene getätigt, der Ausbau der hochrangigen Straßeninfrastruktur stagniert weitgehend, während Gemeindestraßen massiv ausgebaut werden.

Der nach wie vor hohe Industrieanteil in Österreich forciert jedoch wiederum die Schiene, da für die Industrie die Themen Verfügbarkeit, Versorgungssicherheit und auch Nachhaltigkeit wichtige Standortfaktoren werden. Der Fokus liegt hier wiederum auf den grundstofforientierten Branchen (z.B. Metall, Papier, Holz).

Zusammenfassend kann festgehalten werden:

- Vorteile für den Schienentransportes
 - Hoher Industrieanteil in Österreich
 - Rohstofflastigkeit einiger Industriezweige
 - Gut ausgebautes Bahnnetz
- Nachteile für den Schienengüterverkehr
 - Anzahl an Lieferant*innen und Kund*innen steigen
 - Lieferentfernnungen werden größer
 - Die Produktion wird kleinteiliger
 - Flexibilität steigt

- o Investitionen in die Straße innerhalb Europas nach wie vor höher als in die Schienenninfrastruktur

Das bedeutet, dass die Schiene, will sie den Marktanteil auf ein Niveau von 40 % heben, bei stagnierenden bis fallenden Mengen im Rohstoffbereich massiv in den oben beschriebenen hochwertigeren Sektoren erfolgreich sein muss. Dies führt zu einer zunehmenden Bedeutung des Intermodalverkehrs, zu einem massiven Ausbau der dafür notwendigen Transportqualität (Kapazität, Planbarkeit, Verfügbarkeit) und letztlich auch zu neuen Überlegungen in Bezug auf die Erreichbarkeit des Systems Intermodal durch die Unternehmen und auch zu neuen Überlegungen wie Güter auch zu den Kunden/Konsumenten kommen.

Ideenfindung 2022 und Ansatz für 2023

Aus diesen Trends und aus den Rückmeldungen der Expert:innen aus dem Workshop im November 2021 wurde in einigen internen Diskussionsrunden versucht, einen gemeinsamen Nenner und einen möglichen Ansatzpunkt für die weitere Arbeit zu finden. Dabei zeigt sich, dass insbesondere die Erreichbarkeit von Ballungsräumen ein solcher Ansatzpunkt sein könnte. Denn heute sind gerade die Stadtein- und -ausfahrten in der Regel ein infrastrukturelles Nadelöhr, vor allem in den Verkehrsspitzen. Genau in diesen Verkehrsspitzen sind neben dem Pendler-Verkehr gerade auch die Versorgungsfahrten des Handel, zur in der Stadt befindlichen Industrie und zum Gewerbe und

letztlich auch die Baustellenzulieferung stets in die gleiche Richtung unterwegs. Dies führt zu Kapazitätsengpässen, welchen oft nur mit zusätzlicher Infrastruktur entgegengewirkt wird. Ebenso führt dies zu Ineffizienzen im Logistiksystem durch Standzeiten, Verspätungen und auch Folgekosten durch Produktionsausfälle.

Ein alternativer Ansatz wäre nun, Umschlagmöglichkeiten Schiene/Straße auf bestehenden Bahnhöfen/Gleisanlagen innerhalb der Stadt zu schaffen. Wesentliche Anforderung neben den verkehrlichen Themen ist dabei natürlich die Wirkung solcher Anlagen auf die Umwelt und das Umfeld (Emission und Immission). Wesentlich ist ebenfalls eine Betrachtung der Branchen, die einen derartigen Standort nutzen könnten/dazu bereit wären. Ebenso soll betrachtet werden, welche zusätzlichen Funktionalitäten an solchen Standorten angesiedelt werden könnten. Hier bedarf es innovativer Ansätze für den Umschlag und dessen Automatisierung, für den Bahnbetrieb, die architektonische Gestaltung (Aussehen, Lärm, Platznutzung) und auch die logistischen Lösungen.

Ausblick und weitere Vorgehensweise 2023

Für das Jahr 2023 hat sich der Arbeitskreis vorgenommen, diese beschriebenen Ideen und Ansätze zunächst in weiteren Kleingruppen-Diskussionen weiter zu verfeinern und in weiterer Folge eine größere Gruppe im Rahmen eines Workshops mit einzubinden.



► Consulting Engineers
► Market & Opinion Research
► Organization of Symposia

Save the date! 

www.schuster2-consulting.at

IS
Schuster + Schuster
Traffic Infrastructure Consulting





Weichentagung
21. November 2023
Congress Innsbruck

**WIEN//
CONTR**

ein unternehmen der **wienholding**



4th International Symposium on
Freeway and Tollway Operations

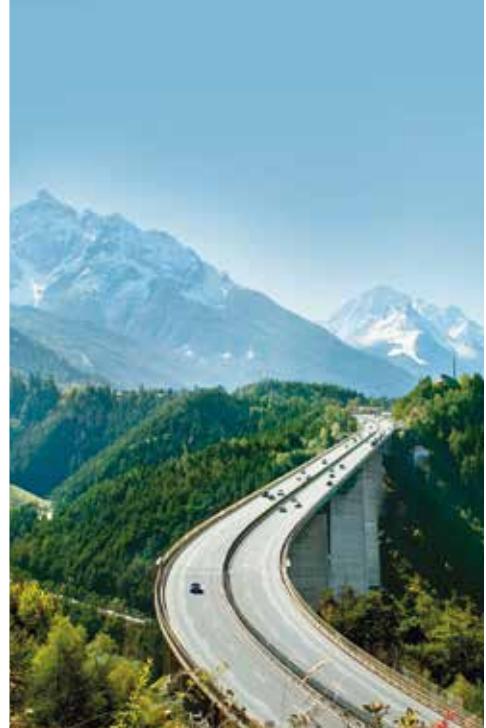
26.-30. Juni 2023 | Wien

© ASFINAG

Innovation Advances Towards the Future of Managing Traffic

- 5 Tage
- bis zu 400 Expert:innen
- mehr als 40 Sessions
- zusätzliche Technical Visits

Jetzt Ticket sichern unter
>> www.austriatech.at/isfo2023 <<



Neue Wege im Verkehrsmanagement

4th Symposium on Freeway and Tollway Operations von 26.-30. Juni 2023 in Wien
blickt über klassisches Verkehrsmanagement hinaus.

Das 4th International Symposium on Freeway and Tollway Operations – kurz ISFO 2023 – lädt ein, über die zukünftigen Herausforderungen und Möglichkeiten von Verkehrssteuerung und -management zu diskutieren. Martin Russ, Geschäftsführer der AustriaTech und Host der ISFO 2023 unterstreicht: „*Wir freuen uns, mit dieser internationalen Veranstaltung dem Thema auf verschiedenen Ebenen begegnen zu können. Die Erhaltung der bestehenden Infrastruktur sowie der Einsatz von innovativen Technologien spielen dabei eine genauso wichtige Rolle, wie der Klimaschutz und eine neue Nutzung von Daten und Services.*“ Die Idee war, ein Forum für einen offenen und zukunftsorientierten Austausch zwischen Politik, Straßenbetreiber, Serviceprovider und Forschung zu etablieren. Das Thema Kooperation steht daher seit der ersten Veranstaltung 2006 im Mittelpunkt.

Alle Teilnehmenden können an den Konferenztagen aus folgenden **vier Schwerpunkten** wählen:

- | | |
|-----------------|---|
| Track A: | Governance and Organizational Challenges |
| Track B: | Managing and Analyzing Operational Strategies and Performance |
| Track C: | Next Generation of Traffic Management Systems and Services |
| Track D: | Innovative Financing to Build and Operate Motorways |

Neben den mehr als 40 Sessions und Workshops mit rund 400 Expert:innen werden auch zahlreiche Side Events und technische Touren in und um Wien angeboten.

**Early Bird Preis
noch bis 1.4.2023
sichern!**

Aktuelle Informationen erhalten Sie auf den AustriaTech-Kanälen: www.austriatech.at/isfo2023



Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Arbeitsgruppe Betriebliches Mobilitätsmanagement hat sich als Leitmotiv gegeben „**Betriebliche Mobilität bewusst neu denken!**“.

Ziel der Initiative ist es Best Practice Beispiele aus den unterschiedlichen Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen zu sammeln, Ideen, Erfahrungen und Konzepte auszutauschen und diese auch aus der wissenschaftlichen Perspektive zu beleuchten. Vor allem geht es aber auch darum, erfolgreiche Initiativen, die in Unternehmen aus allen Bereichen bereits umgesetzt wurden, zu teilen und konkrete Erfahrungen dazu auszutauschen.

Auch im Jahr 2022 gab es dazu wieder die Möglichkeit bei zwei Treffen der Arbeitsgruppe.

Fabian Maier von der ÖBB Personenverkehr AG präsentierte den rund 30 Teilnehmer*innen das Mobilitätsangebot ÖBB 360°. ÖBB 360° ist ein spannender Baustein für betriebliche Mobilitätskonzepte, der es Unternehmen beispielsweise ermöglicht, ihren Mitarbeiter*innen privat nutzbare Mobilitätsbudgets für eine breite Palette an Mobilitätsservices (Bahn, ÖV, eScooter, Taxi 40100, Bike Sharing, Postbus Shuttle, Rail & Drive etc.) bereitzustellen. Alle diese Services stehen über die Travel Management Funktion auch für Dienstreisen zur Verfügung und können über die „wegfinder App“ digital gebucht und papierlos abgerechnet werden. Damit können Unternehmen aktiv dazu beitragen, den CO₂-Fußabdruck ihrer Mitarbeiter*innen auf allen Wegen – privat wie beruflich - zu reduzieren. Die integrierte Auswertung ermöglicht es den Beitrag aller Nutzer*innen zu nachhaltiger Mobilität einfach und übersichtlich darzustellen und zu kommunizieren.

Außerdem gab es einen spannenden Best Practice Termin mit Projekten aus Unternehmen. **Katharina Schön, Nachhaltigkeits- und Mobilitätsmanagerin bei Julius Blum GmbH**. Der Vorarlberger Möbelbeschlägehersteller aus Höchst, beschäftigt rund 6.550 Mitarbeiter*innen in acht Werken und elf Außenstellen. Unter dem Motto „Wir fahren Bus und Rad“ hat man erfolgreich ein Maßnahmenbündel umgesetzt, für das die Firma Blum auch mit dem VCÖ Mobilitätspreis ausgezeichnet wurde.



Ruth Boyer
Leiterin



Johannes Kehrer
stv. Leiter

Auch die ASFINAG widmet sich intensiv dem Thema Betriebliches Mobilitätsmanagement. Für die Arbeitsgruppe hat **René Moser, Geschäftsführer der ASFINAG Commercial Services GmbH** berichtet.

Aufgrund der auf ganz Österreich verteilten Aufgaben und der zahlreichen Stakeholder-Schnittstellen ergibt sich für die ASFINAG ein hohes Mobilitätsbedürfnis. Im Sinne eines attraktiven, nachhaltigen und innovativen Unternehmens war es Ziel, das Mobilitätsbedürfnis neu zu denken, um eine deutliche CO2 Reduktion zu erzielen. Das Projekt „ASFINAG Mobilitätskonzept“ hat die Chancen der Digitalisierung, neuer Mobilitätsformen und nachhaltiger Verkehrsmittel für verschiedene Mobilitätsszenarien analysiert und Maßnahmen sowohl

für klassische Dienstwege als auch zur Veränderung des privaten Mobilitätsverhaltens erarbeitet. Den Grundstein legte ein interdisziplinäres Projektteam im 2ten Halbjahr 2020, das die Analyse und Maßnahmenerarbeitung durchführte. Das daraus resultierte Mobilitätskonzept mit den Schwerpunkten a) Digital First, b) Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel und c) Anreize zur Veränderung des privaten Mobilitätsverhaltens wurde im Mai beschlossen und befindet sich in Umsetzung.

Der weitere Ausbau virtueller Meetings, der Verzicht auf Inlandsflüge sowie Veränderungen des Fuhrparks und dessen Nutzung konnten bereits zu signifikanten CO2 Einsparungen führen. Weitere Ergebnisse werden ab 2022/23 möglich sein.

RRTM - Rail and Road Traffic Management

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

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

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

Das Jahr 2022 wurde nach Abschluss diverser Themen und Projekte in den Arbeitsgruppen, wie zB. dem Projekt RRTM-C der AG 02 bzgl. Information zum multimodalen Containertransport genutzt, um mit den Arbeitskreisteilnehmern die Ausrichtung des AK und der einzelnen AGs zu diskutieren. Es werden zukünftige insbesondere auch Herausforderungen und Chancen der Digitalisierung adressiert und unter den Aspekten der einzelnen Arbeitsgruppen beleuchtet. Des Weiteren wurde auch an der Vorbereitung einer weiteren AG gearbeitet, welche sich dem Thema künstlicher Intelligenzen und der Anwendung selbiger im Transportsektor widmen wird.

Die Arbeitsgruppen

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

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

Wesentliche Aufgabenstellungen waren auch 2022 die Einflussnahme auf die Novellierung des EisbG, der EisbKrV und der Sekundärlogistik, die wissenschaftliche Betreuung der Gesetzesvorhaben sowie der Vergleich von europäischen und nationalen Gesetzgebungen. Ziele sind u.a. die Lokalisierung



Christian Sagmeister
Leiter

der gesetzlichen und normativen Nachteile für den Schienenverkehr und CO₂-neutrale Verkehre sowie die Erleichterung für den ÖPNV insbesondere unter Berücksichtigung bzw. Betrachtung etwaiger Digitalisierungsinitiativen im Bahnbetrieb. Dazu fanden regelmäßig Sitzungen im BMK statt.

Darüber hinaus soll Rechtssicherheit für alle Beteiligten gegeben sein. Dies bedeutet, dass für alle Beteiligten am Beginn eines Projektes klar ist, welche Schritte aus rechtlicher Sicht notwendig sind, um in Betrieb gehen zu können. Diese Anforderungen sollten in Form von klaren Anforderungen definiert sein. Rechtssicherheit umfasst damit auch die zeitliche Komponente. Dies bedeutet, dass nachdem alle Unterlagen korrekt vorliegen die entsprechenden Genehmigungen innerhalb einer vorgegebenen Frist zu erfolgen haben. Es sollte auch für vernetzte Nebenbahnen möglich sein, eine kostengünstige und schlanke Infrastruktur zu errichten und sie zu attraktivieren, selbst wenn dann die volle Interoperabilität im Sinne der Interoperabilität-Richtlinie (EU) 2016/797 nicht mehr gegeben ist und spezielle Triebfahrzeuge eingesetzt werden müssen.

Ein weiterer Focus wurde auf die Vereinfachung von Verfahren gelegt vor allem auf die Schnittstelle zwischen Antragsteller und Behörde. Dies bedeutet, dass das Verfahren wirklich die Idee des One-Stop Shop der ERA erfüllt und nicht parallel dazu noch Verfahrensschritte in Österreich abzuwickeln sind.

Arbeitsgruppe 2: Anwendung aktueller digitaler Innovationen im Transportsektor

AG-Leiter: Ing. Wolfgang Wernhart (Fa. Thales GTS Ground Transportation Systems Austria GmbH).

Die Arbeit dieser Arbeitsgruppe gliedert sich, analog zum gesamten Arbeitskreis „Rail and Road Traffic Management“, in Phasen. Die Phasen 1-3 (2014-2021) sind bereits abgeschlossen, entsprechende Berichte liegen vor. Die Phase 4 hat 2022 begonnen und läuft nun seit einem Jahr. Am Beginn der Phase 4 erfolgte eine Umbenennung von „Weiterentwicklung von Leittechnik- Sicherungsanlagen für

das Zielnetz 2025+“ nach „Anwendung aktueller digitaler Innovationen im Transportsektor“, um die zukünftige Ausrichtung und Zielsetzung in Richtung Digitalisierung zu unterstreichen. In den Phasen 1-3 wurde bereits umfassend auf die Schwerpunkts-Problematik „Verfügbarkeit“ im Sinne einer Gesamtbetrachtung eingegangen. Dies reichte von direkten Verfügbarkeitsthemen in Phase 1 über indirekte Effekte in der Phase 2 und Behandlung von einigen besonderen Themen in Phase 3.

Mit dem nun gesetzten Schwerpunkt-Thema „Digitalisierung“ wird der Transportsektor von einer anderen Perspektive beleuchtet. Dabei werden Schlüsseltechnologien hinsichtlich ihrer Bedeutung für den Sektor beleuchtet, mögliche konkrete Anwendungen erörtert mit dem schlussendlichen Ziel, konkrete Handlungsempfehlungen abgeben zu können. Nachdem es, gerade bezüglich Digitalisierung, oft zu einer Vermischung der Begrifflichkeiten kommt, ist auch eine angewandte Definition der Begriffe für die Arbeitsgruppe vorgesehen.

Innerhalb des letzten Jahres wurden diverse Schlüsseltechnologien, angefangen von BIM (Building Information Model) über Cloud- und Quanten-Computing bis zu IoT (Internet of Things) vertieft und hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit im Transportsektor, Schwerpunkt Eisenbahn, erörtert. Des Weiteren konnten einige praktische erfolgreiche Digitalisierungsinitiativen und Strategien verschiedener Partner im Detail betrachtet werden, um daraus generelle Auswirkungen derartiger Vorhaben ableiten zu können.

Die Aussicht auf das kommende Jahr enthält das Umlegen und Formulieren von Empfehlungen, zugeschnitten auf den Transportsektor mit Fokus Eisenbahn. Dabei werden auch erfolgreiche Standardisierungsinitiativen anderer Sektoren (Energie, Gesundheit) mitberücksichtigt und in Bezug gesetzt.

Arbeitsgruppe 4: Cargo Infrastruktur Informationsplattform

AG-Leiter: DI Jürgen Zajicek (AIT Austrian Institute of Technology GmbH)

Im Zuge einer Abstimmung mit dem AK Leiter wurde die Umbenennung der AG04 von „Cargo Infrastruktur Informationsplattform“ in „Multimodale Cargo Verkehrslenkung“ beschlossen, um die erweiterte Themenlandschaft, die in dieser AG beleuchtet wird, treffender zu repräsentieren.

Diese Arbeitsgruppe befasste sich mit der Umsetzung der im Jahr 2021 erarbeiteten Architektur zum Daten- und Informationsaustausch im Rahmen von multimodalen Transportketten. Folgende Ziele wurden festgelegt:

- Erfolgreiche Umsetzung einer geschlossenen Informationskette im Rahmen eines multimodalen Transportsystems
- Überlegungen zur Erweiterung des Datenaustausches auf weitere, auch nicht transportbehälter gebundene Transporte
- Definition von Zielen zur Erweiterung der Gruppeninhalte auf Aspekte der Digitalisierung und Automatisierung von Transporten (Digitale Automatische Kupplung - DAK, Motive bei Transportmittelwahl, etc.

Dabei konnte im Rahmen des im 2. Jahr laufenden Förderprojekt „RRTM-C“ durch die Gruppenmitglieder eine geschlossene Informationskette aufgebaut und getestet werden. Dabei konnten Daten von Transporten der Venz Logistik GmbH (Containernummer, LKW-Kennzeichen, Start- und Zielorte sowie die dazugehörigen Zeitpunkte mit Hilfe existierender und nun verbundener Systeme, wie dem „ETA-Monitor®“ der Asfinag und dem „infra:infoHUB“ der ÖBB Infrastruktur AG ausgetauscht werden. Als Ergebnis konnte für den betrachteten Transport innerhalb der Testphasen im Juli und September 2022 ETA-Zeitpunkte bestimmter Containernummern im Terminal Wien Süderzeugt und während der Fahrt laufend aktualisiert werden. Damit konnte ein System geschaffen werden, das als Add-On-Service für Nutzer des Mautsystems der Asfinag, Kunden der ÖBB bzw. von Transporteuren genutzt werden, um eine erhöhte Planbarkeit ihrer Fahrten zu haben, womit Leerfahrten vermieden und der CO₂-Ausstoß entsprechend verringert werden kann.

Im Rahmen der künftigen Tätigkeiten in der AG soll die RRTM-C-Idee um weitere Aspekte, wie die Anwendung des entwickelten Systems bei nicht an Transportbehälter gebundene Güter ermöglicht werden könnte. Weiters sollen Überlegungen durchgeführt werden, wie die verwendeten sensiblen Daten Dabei soll ebenfalls wieder ein geeignetes Förderprogramm gefunden werden, um die Arbeiten zu dieser Entwicklung finanziell unterstützt durchführen zu können.

RRTM-Arbeitskreissitzungen im Jahr 2022

Es wurden vier Arbeitskreissitzungen abgehalten, in denen die Arbeitsgruppenleitung jeweils ein ausführliches Intro zu aktuellen Themen rund um die Inhalte des Arbeitskreises gab und die Arbeitsgruppenleiter den jeweiligen Status ihrer Arbeitsgruppe vorstellten und die Einbindung neuer Themen hinsichtlich der Aspekte der Digitalisierung diskutiert wurde. Ebenso sorgten in den Terminen das Einbringen aktueller Themen und interessanter Gastvorträge für angeregte Diskussionen und Vernetzung unter den Interessierten.

16.03.2022 AK-Zoommeeting

Einleitung zu aktuellen Themen und Auswirkungen des Ukrainekonflikts hinsichtlich Erstversorgung Geflüchteter. Thematisierung der Herausforderungen am angespannten Rohstoffmarkt, Bericht der AG Leitungen und Abstimmung zur AK Ausrichtung dabei sollen insbesondere die Themen klimaschonende Mobilität, Multimodalität, Digitalisierung, normative Grundlagen, Gütersysteme, Abhängigkeiten der Ökosysteme und auch visionäre Sichtweisen stärker beleuchtet werden.

13.05.2022 AK-Präsenzmeeting

Aktuelle Themen wie resiliente Systemgestaltung in Hinblick auf Blackoutvorsorge insbesondere die Gewährleistung der Sicherheit von Kund*innen, Mitarbeiter*innen, das kontrollierte Niederfahren von Systemen sowie die Aufrechterhaltung von kritischen Betriebsanlagen und der betrieblichen Kommunikation wurden skizziert. Bericht der AG Leitungen und Abstimmung zur Ausrichtung der jeweiligen AG.

09.09.2022 AK-Präsenzmeeting

Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplan 2030 im digitalen Bereich als Aktionsplan "Digitale Transformation in der Mobilität" seitens BMK in Erarbeitung. Die bessere Vernetzung von Verkehrsträgern und Mobilitätsangeboten ist dabei ein zentraler Baustein.

Bericht der AG Leitungen und Abstimmung zur Ausrichtung der jeweiligen AG. Die Neuausrichtung des AK wurde finalisiert und vor allem zukünftige Schlüsselthemen adressiert.

Die Umsetzung zum modiübergreifenden Container Tracking wird vorgestellt. In der AG4 wurde das Projekt RRTM-C umgesetzt, welches ein Positions- und ETA Service bietet.

03.11.2022 AK-Präsenzmeeting

Bericht der AG Leitungen, Bericht aus dem Workshop und Abstimmung zum RRTM Circle.

Vorstellung des Talenprogramms der ÖBB-Infra GB BS für Frauen in der Technik, Einblicke in das BFZ Ausfallkonzepts und Übersicht zum Neubau der BFZ-Wien und die Errichtung von regionalen Ersatzarbeitsplätzen (EAP) mit georedundanter IT-Serverlandschaft. Die AG1, 2 und 4 setzen ihre Arbeit fort und finden laufen AG Meetings statt in denen die Neuausrichtung des AK in den AG umgesetzt wird.

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 2022 den Arbeitskreis Schienenfahrzeuge nur mehr im Bereich der Suche von Versammlungsorten eingeschränkt, ab der zweiten Arbeitskreissitzung konnte in Präsenz getagt werden, was insbesondere die persönlichen Kontakte und Diskussionen wiederbeleben konnte.



Martin Rosenberger
Leiter



Manfred Vohla
stv. Leiter

Im Jahr 2022 fanden drei Sitzungen des Arbeitskreises Schienenfahrzeuge statt. Am 20. Jänner 2022 traf sich der Arbeitskreis Schienenfahrzeuge zum Thema „Erfahrungen mit dem 4. Eisenbahn-paket“. Die Erfahrungsberichte aus dem Bundesministerium und der Fahrzeugindustrie (Alstom und Siemens) fielen ernüchternd aus. Von wesentlichen Mehrbelastungen im Zulassungsprocedere und Kostensteigerungen, auch bei Gebühren, wurde berichtet. Auch die Erreichung ursprünglich angestrebter Ziele, wie z.B. die Errichtung eines einheitlichen Europäischen Zulassungsraumes, wurde sehr stark in Frage gestellt. Dem stehen punktuelle Verbesserungen bei Regionalbahnen und Einzelfahrzeugen beschränkter Nutzung gegenüber.

Am 24. Mai 2022 fand eine weitere Arbeitskreissitzung zum Thema „Vorstellung und Besichtigung neue U-Bahn-Generation X-Wagen“ im Betriebsbahnhof Erdberg der Wiener Linien statt. Neben einer intensiven Vorstellung der neuen Features des Zuges, seiner Innenausstattung und des Fahrgastinformationssystems war auch die Besichtigung des Unterflurbereichs des Zuges möglich. Dabei wurden die erstmals zur Anwendung gelangenden elektromechanischen Bremszangen, die ohne Druckluft mittels einer lokalen hydraulischen Kraftübertragung die Bremskraft aufbringen können, gezeigt und erste Betriebserfahrungen erläutert. Im weiteren Rundgang konnten die Unterschiede aller drei Generationen von U-Bahn-Drehgestellen studiert werden.

Am 20. Oktober 2022 fand die dritte Arbeitskreissitzung zum Thema „DAK – die digitale automatische Kupplung“ in den Räumlichkeiten des Verbands der Bahnindustrie statt. In drei Vorträgen wurde die erstaunliche Entwicklung und deren aktueller Status zusammengefasst. Dipl.-Ing. Robert Ziegelmeyer berichtete über die Ausgangslage, die unterschiedlichen Zielsetzungen und die teilweise gegenläufigen Interessen der Stakeholder im europäischen Schienen-Güterverkehr. Im Anschluss präsentierte Valerie Baumgartner von der Rail Cargo Austria die Anwenderseite und deren erste Erfahrungen. Zum Abschluss wurden technische Anwendungslösungen für Güter- und Reisezugwa-

gen von Dr. Manfred Vohla auf Basis von aktuellen Entwicklungen vorgestellt. Konkret ging es dabei um Lösungen für die herausfordernde elektromechanische Kupplung zwischen den Wagen, wie z.B. die auf der Innotrans in Berlin gezeigte Musterlösung. Diese Arbeitskreissitzung gab den Anstoß für die Verwendung harmonisierter technischer Standards basierend auf dem Fachgebiet der IKT-Systeme.

Die **Arbeitsgruppe Schall und Vibrationen** (AG 7 Strategien zur Lärmminderung an Schienenfahrzeugen) veranstaltete im Jahr 2022 drei Sitzungen. In deren erster, die am 21. April 2022 im Präsenzmodus an der Technischen Universität Wien stattfand, wurde über die akustische Wirkung von fünf unterschiedlichen Zwischenlagen auf die Schall-emissionen auf einer ÖBB-Hauptstrecke berichtet. Der zweite Vortrag dieses Treffens bot einen Vergleich zwischen Theorie und Praxis einer Schienen-Schleiftechnologie in Anwendung auf die Hochstrecke der Wiener Linie U6. Das zweite Treffen fand auf Einladung der Firma Plasser & Theurer am 30. Juni in Wien statt und war einer Darlegung der akustisch relevanten Fortschritte im Zuge der Entwicklung elektrisch angetriebener Gleisbau- und Gleisinstandhaltungsmaschinen dieses Herstellers gewidmet.

Die zweite Präsentation war eine Art Bestandsaufnahme der Lärmproblematik im aktuellen Umfeld der Umweltverträglichkeit des Eisenbahnverkehrs. Dabei wurde diese anhand von Beispielen jüngster Vergangenheit erläutert und die Thematik wurde in einem Dreiländervergleich (Österreich-Deutschland-Schweiz) entsprechend eingeordnet. Das dritte Treffen fand am 30. Oktober auf Einladung der Wiener Linien in deren Direktion statt. Themen-schwerpunkt war die neue Fahrzeuggeneration UBX für die Wiener U-Bahn. Besprochen wurden die akustischen Fortschritte einerseits vom Hersteller Siemens und anderseits vom künftigen Betreiber im Vergleich zur Vorgängerfahrzeuggeneration. Ehe die Teilnehmer der Arbeitsgruppe an laufenden Versuchsfahrten mit einem UBX-Zug am Testgleis in Erdberg teilnehmen konnten, präsentierte Siemens einen Bericht über die Neufassung

der SchLV aus 2021 und einen ersten Erfahrungsbericht mit diesem Regelwerk.

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

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 IT bis zu den vielfältigen Servicefunktionen. Unsere Jobs sind so facettenreich wie die Menschen, die bei uns arbeiten. Das, was neben einer vielfältigen und ansprechenden 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!

Verkehrsrecht

Der Arbeitskreis Verkehrsrecht kam im Jahr 2022 zu einer Sitzung zusammen und organisierte den ÖVG-Verkehrsrechtstag am 20. Juni 2022 zum Thema „Umsetzung des 4. Eisenbahnpaketes“. Ein Thema, das sowohl in den Diskussionen des Arbeitskreises als auch bei den Eisenbahnunternehmen, die in Österreich Eisenbahnen betreiben zu sehr intensiven und kritischen Diskussionen führt. Daraus ist auch in der Arbeitskreissitzung, die am 6. April virtuell abgehalten wurde, sehr ausführlich zu diesem Thema diskutiert worden. Die Einführung besorgte Andreas Netzer von der ÖBB Infrastruktur mit zwei Impulsvorträgen, bei denen allein schon der Titel der Präsentationen die anschließende Diskussion provozieren sollte: „Auf Schienen im Kreis, Beobachtungen und Erwartungen aus der Praxis von Infrastrukturvorhaben“ und „Ausnahmetatbestände von der Interoperabilität“, beides Themen, bei denen es in Österreich einiges an Kontroversen gibt. Unter Bezugnahme auf die Erwägungsgründe zur Richtlinie 2011/92 über die Umweltverträglichkeitsprüfung, bei denen ein One-Stop-Shop u.a. bei grenzüberschreitenden UVPs als erforderlich betrachtet wurden, sprach Netzer eher von versäumten Chancen. In der Ablaufkaskade für die Planung von Infrastrukturprojekten ist der Beginn bei der Netzplanung („Pläne und Programme“ lt. EU-Richtlinie), die mit Beschluss der Bundesregierung gemäß Gesetz zur strategischen Umweltprüfung endet. Fortgesetzt werden die Verfahren mit einer Erklärung eines Korridors zum Bundesverkehrsweg gemäß Bundesstraßengesetz, Hochleistungsstreckengesetz oder Schifffahrtsgesetz durch unterschiedliche Instanzen und endet schließlich in einer Trassensicherung auf Basis wiederum unterschiedliche Rechtsmaterien für unterschiedliche Zeiträume (Straße: 5 Jahre, Schiene 3 Jahre). So ist derzeit die sehr komplexe Situation, die eine Bundes-Verkehrsraumplanung für Eisenbahnwesen, Bergwesen, Forstwesen, Wasserrecht und Bundesstraßen in Zuständigkeit des Bundes gemäß Art. 10 Abs. 1 Bundesverfassung vereinheitlichen könnte, sodass in all diesen Rechtsmaterien die Landesvorschriften nicht mit verbindlicher Wirkung die jeweiligen Planungstrassen bestimmen können. Derzeit besteht bei Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken eine „Teilkonzentration“ ge-



Michael Luczensky
Leiter



Karl-Johann Hartig
Schriftführer

mäß 3. Abschnitt des UVP-G, wo das BMK für die UVP und die bundesgesetzlichen Genehmigungen, die Landesregierungen für die jeweiligen landesgesetzlichen Genehmigungen zuständig sind (Art 15 B-VG). Letzteres betrifft u.a. die Fragen der Naturverträglichkeit gemäß FFH- Richtlinie und Vogelschutz-Richtlinie der EU, die in neun Landesgesetzen unterschiedlich umgesetzt wurden und in den Zuständigkeitsbereich der Landes-Naturschutzbehörden fallen. Ordentliche Rechtsmittel gegen Bescheide des Bundes fallen in die Zuständigkeit des BVwg, solche gegen Bescheide der Landesregierungen in die Zuständigkeit der jeweiligen LVwGe. Ökologische Aspekte eines Vorhabens werden so effektiv zerspalten. Das BMK prüft die Trassenauswahl, entscheidet über ökologische Aspekte der Umweltverträglichkeit und erteilt die Trassengenehmigung, die Länder sind in der Folge zuständig für Erheblichkeitsprüfung, Naturverträglichkeitsprüfung und damit Alternativenprüfung. Es fehlt eine vereinheitlichte Korridorbestimmung für (inter)ationale Netze und Linien durch Stellen des Bundes unter Einbindung aller Stakeholder, die Vereinheitlichung und Konzentration der Zuständigkeit zur Trassenauswahl (einschließlich NVP) für (inter)ationale Netz- und Linieninfrastrukturen beim Bund und demgemäß die Vollkonzentration der UVP für diese Infrastrukturen wobei die unionsrechtlichen Parteistellungen und allenfalls Einvernehmensklauseln aufrechtzuerhalten wären. Diese vorgeschlagene Lösung wäre ein überschaubarer Eingriff in die Kompetenzordnung des B-VG.

In seinem zweiten Vortrag beschäftigte sich Andreas Netzer mit den Ausnahmeregelungen der Interoperabilitätsrichtlinie (IOP-RL (EU) 2016/797 –Art 1 Abs 3 bis 5 und deren aus seiner Sicht unzureichender Umsetzung in Österreich. Ausnahmen aus der IOP-RL bestehen für Untergrundbahnen, Straßenbahnen und Stadtbahnfahrzeuge sowie Infrastrukturen, die ausschließlich von diesen Fahrzeugen genutzt werden.

Ausnahmen bestehen weiters für Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt

werden, sowie für Unternehmen, die ausschließlich derartige Netze nutzen.

Zusätzliche können die Mitgliedstaaten Ausnahmen für Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge von Privatbahnen, die für den eigenen Güterverkehr oder Personenverkehr zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden. Ausnahmen können auch für Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für lokale oder historische oder touristische Zwecke genutzt werden oder für solche Fahrzeuge, die in erster Linie auf Stadtbahninfrastruktur eingesetzt werden und nur gelegentlich für Verbindungsfahrten die Eisenbahninfrastruktur benutzen, erlassen werden. Für Zweisystemfahrzeuge, die Stadtbahninfrastruktur und Eisenbahninfrastruktur befahren, sollen nationale Vorschriften solange gelten, bis eigene TSI dafür erstellt worden sind.

Die EU-Richtlinie verpflichtet im Übrigen die jeweiligen Behörden zur Zusammenarbeit bei grenzüberschreitenden Verkehren.

In Österreich ist die Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 im Wesentlichen im 8. Teil des Eisenbahngesetzes (Interoperabilität) umgesetzt worden. Der Geltungsbereich sowie die Ausnahmetatbestände finden sich im § 86 EisbG. Grundsätzlich gelten die Bestimmungen zur Interoperabilität für Haupt- und vernetzte Nebenbahnen. nicht-vernetzte Nebenbahnen, Straßenbahnen, U-Bahnen und Anschlussbahnen sind somit schon begrifflich nicht vom Geltungsbereich erfasst. Die Ausnahmen umfassen darüber hinaus vernetzte Nebenbahnen, die von Hauptbahnen funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, im Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, Infrastrukturen und Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, sowie vernetzte Nebenbahnen, auf denen überwiegend Eisenbahnpersonenverkehrsdiene im Stadt- und Vorortverkehr mit Schienenfahrzeugen erbracht werden, die einen definierten Kollisionssicherheitswert und eine Fahrzeugfestigkeit

von höchstens 800 kN aufweisen und ebensolche Schienenfahrzeuge. Auch die Ausnahme der EU-RL 2016/797 für Verbindungsfahrten auf Eisenbahninfrastruktur unter bestimmten Bedingungen wurde umgesetzt. Auch in der Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit werden konsequent dieselben Ausnahmen für Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere leichte Eisenbahnsysteme ausgenommen.

Die Kernfrage ergibt sich aus Sicht Netzers aus dem Wortlaut der Richtlinie: Was ist funktional getrennt? Klar ist, dass eine Verknüpfung des Netzes zulässig ist, wenn diese in der normalen Verkehrsabwicklung nicht benutzt wird. Auch die Mitbenützung von Anlagen erfüllt noch immer den Tatbestand der funktionalen Trennung. Ob darunter auch verstanden werden kann, dass eine zeitliche Trennung der Nutzung (tagsüber Personenverkehr, nachts Güterverkehr) ausreichend ist, ist fraglich. In der anschließenden Diskussion wird der Vorwurf

erhoben, dass die nationalen Behörden die Ausnahmen der Richtlinie nicht oder kaum berücksichtigen und bei den Genehmigungsverfahren strengere Kriterien anwenden würden. Unter mehreren Punkten wird auch angeführt, dass in Österreich keine Fahrzeuge ohne ERTMS genehmigt werden, obwohl die zugrunde liegende TSI hier Ausnahmen zulassen würde.

In einem weiteren Tagesordnungspunkt wurde der ÖVG-Verkehrsrechtstag am 20. Juni 2022 im Detail vorbereitet. Thema des Verkehrsrechtstages war „Die Umsetzung des 4. Eisenbahnpaketes“ der EU. Dabei sollten die bisherigen Erfahrungen aus Sicht der Genehmigungsbehörden, der Eisenbahnunternehmen (Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen), der benannten Stellen und der Bahnindustrie dargestellt und diskutiert werden.

Der Bericht über den Verkehrsrechtstag ist auf Seite 47 des Jahresberichtes nachzulesen.

8 Milliarden
Passagiere verlassen sich jedes Jahr
auf Technologien von Thales

Zyklus Infrastruktur

Der Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, der über Jahrzehnte gelaufen ist, musste nach den letzten beiden Vorträgen am Beginn 2020 mit dem generellen „Lockdown“ zur Eindämmung der Corona – Pandemie per 16. März 2020 seine Tätigkeit einstellen. Diese Situation bestand auch im Jahr 2021 und letztlich noch im ersten Halbjahr 2022. Eine virtuelle Variante anstatt einer Präsenzveranstaltung war keine Alternative, da die Diskussion zum Inhalt der Vorträge zum Wesen der Veranstaltung gehört und auch zeitweise wertvolle Ergebnisse bringt. Erst ab Sommer 2022 waren wieder Veranstaltungen im alten Format statthaft und wurden auch für Herbst 2022 geplant.

Wie noch lebhaft in Erinnerung, war das große Thema und die allgemeine Befürchtung Mitte 2022 der Mangel an Gas: die Gasspeicher waren leer. Russland, der bisher verlässliche Lieferant von Erdgas über sechs Jahrzehnte mit einem Versorgungsanteil von 80 % in Österreich, setzte Gas vor dem Hintergrund des Kriegs in der Ukraine als Waffe gegenüber dem Westen ein: stellte Lieferungen ganz ein oder reduzierte sie gewaltig. Es setzte ein Rennen ein, um verflüssigtes Erdgas (Liquid natural gas) aus Übersee (Katar, Algerien, USA) und man hatte dafür nicht die nötigen Umschlagsanlagen in Europa. Die Erdgas – Eigenförderung in Österreich deckt knapp 10 % des Bedarfs. Angesichts des Mangels und der explodierenden Preise waren nur die Länder vergleichsweise gut daran, die eine bedeutsame Eigenförderung aufweisen, wie Norwegen oder die Niederlande.

Im niederösterreichischen Weinviertel gibt es beträchtliche Erdgasvorräte in solchen Erdschichten, aus welchen die USA ihr „Facking-Gas“ herauf holen, nur ist die Mächtigkeit dieser Schichten im Weinviertel ein Vielfaches der Verhältnisse in den USA, also ein wahrer Schatz, wenngleich in größeren, doch gut bekannten Tiefen. Das „Fracking“ der Amerikaner gilt als unsauber wegen des Eintrags



Karl Frohner
Moderator



Hagen Pleile
Organisator

von Chemikalien in die aufgesprengten Schichten des Untergrunds. An der Montanistischen Universität in Leoben hat der dort lehrende Professor Hofstätter eine gleichsam „erdverträgliche“ Methode des „Fracking“ entwickelt, wo anstatt von Chemikalien keramische Kugelchen die aufgesprengten Schichten offen halten, um das Gas erreichen zu können. Es wurde mit Professor Hofstätter ein Vortrag für Anfang Oktober 2022 vereinbart, der seine Methode des „Fracking“ erläutert. . Es wurde nun mit Professor Hofstätter ein Vortrag vereinbart für Anfang Oktober 2022 zur Erläuterung dieser seiner Methode des „Fracking“. Es sollte also diese Methode gleichsam bekannt gemacht werden. Aber es ist diese „Methode Hofstätter“ ab Ende August in Tageszeitungen erläutert worden und Professor Hofstätter hatte auch einige Auftritte im Fernsehen, so dass er schließlich davon abgeraten hat, auch bei uns diese Ausführungen ein weiteres Mal zu wiederholen.

Der Bezug zur Verkehrsinfrastruktur ist der, dass die existierenden Erdgasleitungen in Österreich für die Förderung im Weinviertel alle ebenso vorhanden und benutzbar sind, wie für das russische Erdgas, welches über die Übergabestation Baumgarten a. d. March nach Österreich gelangt. Für Erdgas

aus Norwegen, wo die OMV eine Eigenförderung betreibt, fehlen die Leitungen bzw. müssen Durchleitungsrechte erst erworben werden. Gleches gilt für die Ümschlagsanlagen für Flüssiggas aus Übersee in Rotterdam, wo die OMV beteiligt ist, sowie in Omisalj an der Adria in Kroatien.

Eine Ersatzveranstaltung 2022 war wegen der nötigen Vorlaufzeit, vor allem aber wegen der erforderlichen Verfügbarkeit eines Veranstaltungssaales in einem Gebäude der Wirtschaftskammer im Jahr 2022 nicht mehr unterzubringen.

Im Jahr 2023 soll der Vortragszyklus in alter Form fortgesetzt werden. Themen und Termine werden erst fixiert. Es soll nun aber weiters berichtet werden, dass der langjährige Moderator der Vortragsreihen, Dr. Karl Frohner, in Anbetracht seines Alters von bald 89 Jahren gebeten hat, abgelöst zu werden. Diese Aufgabe wird Herr Michael Palfinger übernehmen, der als eloquenter Journalist dafür bestens geeignet ist, vor allem aber aus einem massiven persönlichem Interesse dem gesamten Verkehrswesen gegenüber die fachliche Einsicht und das nötige Engagement besitzt, um dabei erfolgreich in der Sache tätig zu sein.

Publikationen

ÖZV 1/2022, 44 Seiten

- Der Verkehrspolitische Standpunkt (Alexander KLACSKA)
- Der Fall der S1 aus verkehrswissenschaftlicher Sicht (Hermann KNOFLACHER)
- Die logistischen Strukturen der russischen Streitkräfte (Gerhard GÜRTLICH, Stefan LAMPL)
- Die Großglockner-Hochalpenstraße als Meilenstein im alpinen Ingenieurbau (Michael DEMANEGA)



Gerhard H. Gürtlich
Chefredakteur

ÖZV 2/2022, 40 Seiten

- Der Verkehrspolitische Standpunkt (Andreas MATT-HÄ)
- Eine taugliche Alternative zum Lobau-Tunnel (Karl FROHNER)
- Steht das physische Reisen in der Ära des Metaverse vor dem Aussterben? (Martyna FIDLER)
- Zum Umsetzungsprozess von österreichischen Lkw-Fahrverboten (Lisa GALLIAN, Günter EMBERGER)
- Im Momeniam Kurt Bauer (Gerhard GÜRTLICH)
- Nachruf auf Klaus Gstettenbauer (Karl-Johann HARTIG)
- Abschied von Friedrich Klug (Gunter MACKINGER)

ÖZV 3-4/2022, 52 Seiten

- Nachwuchsförderung (Peter FALLER)
- Entscheidungsunterstützung für mobile Pflegedienste in urbanen Regionen (Klaus-Dieter REST)
- Life Cycle Assessment of Transport Infrastructure. A Comparative Analysis of Transport Infrastructure (Georg RESCH)
- Vergleich subjektiver und ermittelter Zugangszeiten zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Isabella MESSINGER)
- Sustainable Asset Management for Turnouts: Ein Weg hin zu einem nachhaltigen Anlagenmanagement für Weichen (Michael FELLINGER)
- The Integrated Timetable in Liberalised Railway Networks (Martin SMOLINER)

ÖVG Spezial Nr. 115, 44 Seiten

20. Wiener Eisenbahnkolloquium: Zutrittsbarrieren im öffentlichen Verkehr (Tagungsband)

Bericht der Rechnungsprüfung

Die Jahresabschlüsse 2022 des Vereins und der ÖVG-GmbH wurden von der Novacount WirtschaftstreuhandgesmbH erstellt. Die am 13. März 2023 in den Räumlichkeiten der ÖVG durchgeführte Rechnungsprüfung führte zu folgendem Ergebnis:

Die vorgelegten Belege und Kontenblätter gaben 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 sowohl des Vereins als auch der GmbH auf die Bankkonten, Kassastände und die Bescheinigungen des Finanzamtes gemäß § 229a BAO sowie der Unbedenklichkeitsbescheinigungen der Österreichischen Gesundheitskasse gelegt. Bei der GmbH wurde zusätzlich die Rechnungsabgrenzung und Abschreibungen geprüft. Alle von den Prüfern gestellten Fragen konnten zu deren Zufriedenheit geklärt werden.

Das Ergebnis des ÖVG-Vereins ist ein Einnahmenüberschuss von 7.182,83 Euro, die ÖVG-GmbH schloss mit einem Jahresfehlbetrag nach Steuern von 2.823,52 Euro.

Aufgrund der durchgeführten Rechnungsprüfung für das Kalenderjahr 2022 empfehlen wir die Entlastung des Vorstandes der ÖVG und der Geschäftsführung der ÖVG-GmbH.



Elmar Fürst
Rechnungsprüfer



Regina Mandic
Rechnungsprüferin

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.

Aktivitäten 2022 – ÖVG Kamingespräch

Beim letzten ÖVG-Update wurde beschlossen, Kamingespräche nur in Präsenz zu veranstalten. Die Durchführung dieses bewährten Formates wurde aufgrund der Covid19-Situation erst im letzten Quartal 2022 möglich.

Dabei beschritt das Kuratorium neue Wege: Einerseits wurde mit der Wahl der Örtlichkeit ein Beitrag zum Gemeinwohl geleistet. Der moderne Veranstaltungsraum ist im Gebäude der gemeinnützen Stiftung CAPE 10. Andererseits warf Universität-Professor Dr. Siegfried Meryn mit seiner Keynote ein ganz neues Licht auf die Themen Medizin, Gesellschaft und Verkehr. Er präsentierte die aktuelle Nutzung der Megatrends wie Digitalisierung und künstliche Intelligenz mit Fokus auf Mensch und Medizin. Dabei wurden dem Publikum vor allen Dingen die raschen Entwicklungen durch und während der Pandemie bewusstgemacht. Interessant waren auch seine Ausführungen hinsichtlich der Auswirkungen des Verkehrs und der Lebensumstände abhängig vom Wohnort auf die Gesundheit und die Lebenserwartung. Im Anschluss erfolgte eine intensive und wertvolle Diskussion, in der Prof. Meryn auch seine Dankbarkeit für die Einblicke in die Verkehrswissenschaft ausdrückte.



Johann Dumser
Kuratoriumsvorsitzender

Bahn- infrastruktur vom Profi



Als Teil der Arnold-Gruppe sind wir in der Lage, im Bereich Bahntechnik umfassende Dienstleistungen aus einer Hand zu erbringen. Unser Erfahrungsschatz und unser Knowhow sind dabei zentral für Lösungen, die individuell auf Ihre Bedürfnisse zugeschnitten sind.

Hier erfahren Sie mehr:
www.syb2023.ch



BKW

INFRA
SERVICES

elbatech


>> DG RAIL >>

Arnold
Infra Services

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

ALSTOM

Alstom
www.alstom.com

**iv INDUSTRIELEN
VEREINIGUNG**

Industriellenvereinigung
www.iv.at

ÖBB

ÖBB
www.oebb.at

Plasser & Theurer

Plasser & Theurer
www.plassertheurer.com

DORR

Porr
www.porr.at

GYSEV
Raaberbahn

GYSEV/Raaberbahn
www.raaberbahn.at

Rail Cargo Austria
Ein Unternehmen der ÖBB

Rail Cargo Austria
www.railcargo.at

SCHIG
MOBILITÄT VERSTEHEN

SCHIG
www.schig.com

SIEMENS
Ingenuity for life

Siemens
www.siemens.com

THALES

Thales
www.thalesgroup.com

**RAILWAY
SYSTEMS**
bv voestalpine

voestalpine
www.voestalpine.com

WKO TRANSPORT-VERKEHR

WKO - Transport/Verkehr
wko.at/verkehr

GRo Trust

Global Rail Trust
www.globalrailtrust.com

Unternehmensmitglieder



81-11
www.taxi.at



Amberg Technologies
ambergtechnologies.com



Arsenal Railway
www.arsenalrace.at

ASSESSMENT Expert Services GmbH

Assessment Expert Services GmbH
assessmentexpert.services



austriatech
www.austriatech.at



Austro Control
www.austrocontrol.at



Bategu
www.bategu.at



New Automation Technology

Beckhoff Automation GmbH
www.beckhoff.com



BBT SE
www.bbt-se.com



CARUSO
www.carusocarsharing.com



DB Systemtechnik
www.db-systemtechnik.de



DPB
www.dpb.at



Elbotech AG
www.elbathech.ch



Europoten
www.europoten.com



Evolit Consulting GmbH
www.evolit.com



Franz Plasser Vermietung von Bahnbaumaschinen Gesellschaft



Frequentis AG
frequentis.com



Gebrüder Weiss
www.gw-world.com



Getzner Werkstoffe
www.getzner.com



Gewerkschaft Vida
www.vida.at



Gmundner Fertigteile
www.gmundner-ft.at



Goldschmidt-Thermit Railservice
www.gt-railservice.com



Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb
www.gkb.at



Grossglockner Hochalpenstraße
www.grossglockner.at



Haselbacher
www.haselbacher.com



hitcom
www.hitcom.at



Holding Graz
www.holding-graz.at



Knorr Bremse
www.knorr-bremse.com



KRUCH Railway Innovations
kruch.com

linked data concepts CW
GmbH

Linkbiz
www.linkin.biz

Linsinger Maschinenbau
www.linsinger.com

Linz AG
www.linzag.at



MEV
www.m-e-v.de



Molinari
www.molinari-rail.com



Neusiedler Seebahn
www.neusiedlerseebahn.at

NEXTSENSE



NÖVOG
www.noevog.at

ÖBB

ÖBB
www.oebb.at



Österr. Postbus AG
www.postbus.at



Panrail
www.panrail.com



Pittel + Brausewetter
www.pittel.at

RAIL Expert Consult

Rail Expert Consult
www.railexpertconsult.com



RDCS Informations-
technologie
www.rdc.eu



Retter Linien
www.retter-linien.at



Rhenus Logistics
www.rhenus.com



Rhomberg Bau
www.rhomberg.com



Robel Baumaschinen
www.robel.com



Roland Spedition
www.rolsped.com



Saxinger, Chalupsky &
Partner Rechtsanwälte
at.schindhelm.com



Scheidt & Bachmann
www.scheidt-bachmann.de



Sensoric GmbH
www.sensonics.com



Schienen Control
www.schienentcontrol.gv.at



Schuster + Schuster
schuster2-consulting.at



Schwihag
www.schwihag.com



SEKISUI Chemical
www.sekisui.de



SOB Südostbahn
www.sob.ch



SPL Powerlines Austria
powerlines-group.com



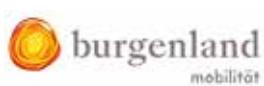
Stoik & Partner
www.stoik.at



Swietelsky
www.swietelsky.com



Technoma
www.technoma.at



Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH
verkehrsinfrastruktur-burgenland.at



Verkehrsverbund Ost-Region
www.vor.at



viadonau
www.viadonau.org



voestalpine Signaling Austria GmbH
ONE STEP AHEAD.



Voith
www.voith.com



Weichenwerk Wörth
www.wwg.co.at



WESTbahn
www.westbahn.at



WienCont
www.wiencont.com



Wiener Linien
www.wienerlinien.at



Wiener Lokalbahnen
www.wlb.at

Mitgliederstatistik

Wir freuen uns, dass unser Mitgliederstand im Jahr 2022 aufgrund unserer Kommunikationsmaßnahmen auf 689 Mitglieder angewachsen ist. Begrüßen dürfen wir weiters auch drei neue ÖVG-Unternehmensmitglieder.

14 Kuratoriumsmitglieder
73 Unternehmensmitglieder
37 Fördernde Mitglieder
473 Ordentliche Mitglieder
5 Jungmitglieder

Ehrenpräsidenten

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

Vielen Dank allen Mitgliedern, die uns Ihr Vertrauen und Ihre Treue schenken!

33 Ehrenmitglieder

Dr. Ludwig BADURA
Ing. Dkfm. Mag. Dr. Helmut BAUDISCH
em. o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Dieter BÖKEMANN
Dipl.-Ing. Heinz H. BUTZ
Direktionsrat Josef CZIRKOVITS
em. o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Edwin ENGEL †
Dkfm. Günter FADERBAUER
em. o. Prof. Dr. Peter FALLER
Dr. Helmut FALSCHLEHNER
Dkfm. Dr. Karl FROHNER
Wilhelm HABERZETTL
Dipl.-Ing. Helmut HAINITZ
Dr. Gustav HAMMERSCHMID
Dr. Veronika KESSLER
Dipl.-Ing. Peter KLUGAR
o. Univ.-Prof. Dr. Sebastian KUMMER
Dipl.-Vw. Ingomar KUNZ
Dipl.-Vw. Dr. Helmut LAMPRECHT
Kommerzialrat Prof. Friedrich MACHER
KR Gunter MACKINGER
Hofrat Dr. Wolfgang PYCHA
em. 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
Oberrat Mag. Wolfgang SCHNELLINGER
Kommerzialrat Dr. Csaba SZÉKELY
Ing. Rainer WENTY
Dr. Herbert WIESINGER
Ing. August ZIERL
Direktionsrat Werner ZYDEK

Fördernde Mitglieder

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Amt der Tiroler Landesregierung
Amt der Vorarlberger Landesregierung
Fachhochschule St. Pölten GmbH
FH JOANNEUM Gesellschaft mbH
Flughafen Wien AG
Kairos - Institut für Wirkungsforschung & Entwicklung
Kammer für Arbeiter und Angestellte für Kärnten
Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich
Kammer für Arbeiter und Angestellte für Oberösterreich
Kammer für Arbeiter und Angestellte für Salzburg
Kammer für Arbeiter und Angestellte für Steiermark
Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV)
Landeshauptstadt Bregenz
Magistrat der Stadt Innsbruck
Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH
SPÖ Klub Rathaus Wien
STABEG Apparatebau GmbH
Steiermärkische Landesbahnen
Technische Universität Graz, Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft
Technische Universität Graz, Institut für Eisenbahn-Infrastrukturdesign
Technisches Museum Wien
Universität Innsbruck - Arbeitsbereich für Intelligente Verkehrssysteme
VDEI - Verband Deutscher Eisenbahningenieure
Verlag Holzhausen GmbH
Wirtschaftskammer Burgenland
Wirtschaftskammer Kärnten
Wirtschaftskammer Niederösterreich
Wirtschaftskammer Oberösterreich
Wirtschaftskammer Steiermark
Wirtschaftskammer Tirol
Wirtschaftskammer Vorarlberg
Wirtschaftskammer Wien
Zentralverband Spedition & Logistik
Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Führungsorgane

Präsidium

Präsident Ing. MAg. (FH) 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

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 EhrenpräsidentenInnen 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 Geschäftsjahrs ist der Mitgliedsbeitrag binnen drei Monaten zu bezahlen. Wenn seitens des betreffenden Mitglieds innerhalb von drei Monaten ab Stellung des Beitragsantrages ein diesbezüglicher schriftlicher Antrag gestellt wird, ist der Mitgliedsbeitrag im Eintrittsjahr nur aliquot für den Zeitraum zwischen Beitreitt 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 Jahresvoranschlag;
- 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 anuchen. Die Einberufung muss in diesem Fall innerhalb eines Monats nach Einlangen des beziehlichen 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 eingebrauchte 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 Stimmengleichheit 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 Voranschlages 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 Stimmengleichheit 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, den/der VizepräsidentInnen, dem/der Wissenschaftlichen LeiterIn, dem/der Vorsitzenden des Kuratoriums, dem/der Vorsitzenden der Jungen ÖVG, dem/der SchatzmeisterIn und dem/der SchriftführerIn. Der/die GeneralsekretärInnen und der/die Generalsekretär-StellvertreterInnen gehören dem Präsidium mit beratender Stimme an.

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

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

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

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

§ 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 kooperieren. 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 Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des/der Vorsitzenden.

§ 16 Wissenschaftliche Leitung

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

§ 17 Junge ÖVG

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

im nationalen und internationalen Rahmen. Sie organisiert die Auslobung des Peter Faller Preises. 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/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 Rechnungsprüfung 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 Stimmengleichheit entscheidet der/die Vorsitzende.

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

§ 24 Auflösung der Gesellschaft

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

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

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

Notizen



RAILWAY
SYSTEMS
by voestalpine

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®“.



Für weitere
Informationen
scannen

SCHIG
MOBILITÄT VERSTEHEN



Rail Cargo Group
Member of OBB

ALSTOM
GRO Trust

Plasser & Theurer
ASFINAG
THALES

iv INDUSTRIELEN
VEREINIGUNG

RAILWAY SYSTEMS
by voestalpine

SIEMENS
Ingenuity for life

OBB

