

2024

Jahresbericht





ONTEC

**WIR DIGITALISIEREN
IHRE PROZESSE!**

INDIVIDUELLE SOFTWARE FÜR BAHNLOGISTIK

Seit über 20 Jahren entwickeln wir individuelle Softwarelösungen speziell für Unternehmen der Bahnbranche

**INFORMIEREN SIE SICH JETZT
ÜBER ZUKUNFTSTHEMEN UND
UNSERE LEISTUNGEN
FÜR SIE**



ontec.at/rail

Jahresbericht 2024

Medieninhaber und Herausgeber

Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
Kolingasse 13
1090 Wien

Telefon +43-(0)1-5879727
Mail office@oevg.at
www.oevg.at

Redaktion: ÖVG-Büro
Layout und Gestaltung: Renée Ramdohr
Foto Titelseite: Sebastian Belz
Foto Rückseite: Otfried Knoll

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	4
Generalsekretariat	7
Wissenschaftliche Leitung	11
Rechnungsabschluss 2024	13
Landesstellen	15
Burgenland	16
Kärnten	18
Niederösterreich	21
Oberösterreich	24
Salzburg	26
Steiermark	30
Tirol	32
Vorarlberg	34
Wien	38
Junge ÖVG	40
Veranstaltungen	44
Arbeitskreise	78
Barrierefreiheit	79
Betriebliche Mobilität	80
Eisenbahntechnik (Fahrweg)	83
Nachhaltige Mobilität & Infrastruktur	85
RRTM Rail & Road & Traffic Management	88
Schienenfahrzeuge	95
Verkehrsrecht	97
Publikationen	100
Mitglieder	104
Unternehmensmitglieder Plus	105
Unternehmensmitglieder	106
Mitgliederstatistik	111
Das Vereinsteam	113
Satzungen	114

Vorwort

Was für ein Jahr, auf das wir dieses Mal zurückblicken! Auch wenn wir uns als ÖVG bereits seit vielen Jahren mit den Auswirkungen des Klimawandels beschäftigen, so haben die Wetterkapriolen des letzten Jahres ein neues Level erreicht. Das schlimmste Ereignis war dabei sicherlich das Unwettertief Anett Mitte September.



Andreas Matthä
Präsident

Doch der Reihe nach: Bereits kurz nach dem Jahreswechsel brachte ein Tief den stärksten Sturm des Jahres in Ostösterreich und in der Nacht auf den 9. Jänner wurde im Waldviertel mit $-22,6$ Grad die kälteste Temperatur in einem bewohnten Ort gemessen. Es folgte der außergewöhnlichste Monat des Jahres, der mit Temperaturen knapp sechs Grad über dem Mittel sogar wärmer war als der wärmste März der heimischen Messgeschichte. Gleichzeitig fiel in den Alpen Schnee: etwa am 23. Feber am Brenner 70 cm, was zu einer zehnstündigen Sperre der Autobahn in südlicher Richtung geführt hat. Auf einen milden März – am Ende dem wärmsten März seit Messbeginn – folgte im April der früheste Hitzetag der österreichischen Geschichte, ehe es in der Folge zu einem ausgeprägten Wettersturz mit Schneefall bis in tiefe Lagen kam. Der Mai wiederum brachte kräftige Gewitter mit großen Regenmengen, überdurchschnittlich vielen Blitzen und einem Tornado im Raum Graz.

Im ersten Sommermonat gab es mehrere heftige Gewitterlagen mit Starkregen und Hagel, der zu teilweise schweren Sturzfluten führte. Für Schlagzeilen sorgte aber vor allem ein Superzallengewitter in der Steiermark, wodurch ein Flugzeug der AUA stark beschädigt wurde. Im Juli sorgte eine Gewitterlinie im oberösterreichischen Zentralraum für Sturmböen bis 100 km/h und Hagelkörner mit einem Durchmesser von bis zu sieben cm. Der August verlief schwülheiß, außerordentlich blitzreich und immer wieder gab es kräftige Gewitter, die neuerlich zu weitreichenden Vermurungen führten. Das schwerste Unwetterereignis des letzten Jahres war das bereits angesprochene Tief Anett im September. In St. Pölten fiel in nur vier Tagen eine Rekordmenge von 361 l/m² Regen, während in Wien das Kapazitätslimit der Kanalisation erreicht wurde und der Wienfluss ein 1000-jähriges Hochwasser verzeichnete. Der Rest des Jahres verlief glücklicherweise ohne weitere Katastrophen.

Wie Sie bemerkt haben, habe ich den Schwerpunkt meines Vorwortes dieses Mal auf die Unwetterereignisse des letzten Jahres gelegt. Und zwar weil ich davon überzeugt bin, dass uns als ÖVG eine wichtige Rolle bei der Bewältigung der Klimakrise zukommt. Wir können, nein wir müssen – unter anderem durch den wissenschaftlichen Austausch zwischen allen Verkehrsträgern – in den nächsten Jahren noch mehr dazu beitragen, Lösungen im Umgang mit den Auswirkungen des Klimawandels zu finden. Und zwar für alle Verkehrsmodi!

Abschließend noch kurz zu einigen herausragenden ÖVG-Veranstaltungen des letzten Jahres. Zuallererst genannt sei hier das 22. Wiener Eisenbahnkolloquium, die letzte Veranstaltung unter der Führung unseres vormaligen wissenschaftlichen Leiters Norbert Ostermann. Herzlichen Dank auch für die Organisation der DACH-Tagung in Innsbruck, die als Musterbeispiel der grenzüberschreitenden Kooperation genannt werden kann und für die seitens der Landesstellenleitung top-organisierte ÖVG-Jahrestagung in Dornbirn, die mit einem facettenreichen Programm einmal mehr unterstrichen hat, warum Vorarlberg im Verkehrssektor ein Bundesland mit Vorbildfunktion ist. Besonders bedanken möchte ich mich auch noch für die Ausrichtung der Asset-Management-Konferenz, die im Oktober 2024 erstmals stattfand und ein voller Erfolg war, und für die Organisation des Fahrstromanlagen-Kongresses im November, bei der in entsprechender Breite – und unter großer Nachfrage – neue Lösungsansätze zur Steigerung der Resilienz unserer Infrastruktur diskutiert wurden. Dieser kurze Rückblick auf nur einige wenige ausgewählte Veranstaltungen des letzten Jahres lässt hoffentlich nicht nur mich erwartungsvoll in das Jahr 2025 blicken.

Andreas Matthä

Das Jahr 2024 war für die Verkehrswissenschaft weiterhin geprägt von den Themen Nachhaltigkeit und digitale Transformation. Als technische Geschäftsführerin der Wiener Linien freue ich mich besonders, dass die Wiener Linien eng mit der ÖVG zusammenarbeiten, um innovative und nachhaltige Mobilitätslösungen zu entwickeln und umzusetzen. Die ÖVG hat sich 2024 intensiv mit der Evaluierung und Neudefinition der relevanten Schlüsselthematiken auseinandergesetzt. Mit den neuen vier Schwerpunkten Künstliche Intelligenz & neue Technologien, Fachkräftemangel & Diversität, Klimawandel & Resilienz sowie Instandhaltung & Verfügbarkeit stellen wir gemeinsam die Weichen für die zukünftige Verbandsarbeit.

Ich blicke mit Zuversicht auf die kommenden Jahre, in der wir weiterhin nachhaltige und innovative Lösungen für den öffentlichen Verkehr in Österreich entwickeln.



Gudrun Senk
Vize-Präsidentin

Gudrun Senk



Herbert Kasser
Vize-Präsident

Die Bestellung zum ÖVG-Vizepräsidenten nur wenige Wochen nach meinem Start als ASFINAG Finanzvorstand hat mich sehr gefreut. Nicht nur das verkehrsträgerübergreifende Denken eint uns. Auch die Überzeugung, dass ein nachhaltiges Mobilitätssystem nur durch Zusammenarbeit aller Akteure – von Wissenschaft über Wirtschaft bis hin zu den Betreibern und Nutzern – gelingen kann. Die von der ÖVG organisierten Veranstaltungen sind eine ideale Plattform dafür. Und die erarbeiteten wissenschaftlichen Grundlagen eine wichtige Entscheidungshilfe. Mein Dank gilt den Mitarbeitenden im Generalsekretariat, der Wissenschaftlichen Leitung und allen engagierten Mitwirkenden in unseren Gremien, Landesstellen und Arbeitskreisen. Ich freue mich darauf, gemeinsam an der Mobilität von morgen zu arbeiten und bei den zahlreichen für 2025 geplanten Aktivitäten mitzuwirken.

Herbert Kasser

HONOR THE PAST. FORGE THE FUTURE.



ROBEL | est. 1875

Home of
Construction



porr.at

powered by

PORR

Generalsekretariat



Renée Ramdohr
Generalsekretärin &
Geschäftsführerin



Karl-Johann Hartig
Stv. Generalsekretär



Florian Polterauer
Stv. Generalsekretär

Ein Jahr im Zeichen der Erneuerung und Weiterentwicklung

Das Jahr 2024 stand für die ÖVG ganz im Zeichen der Modernisierung und Digitalisierung. Besonders augenscheinlich ist dies an unserem neuen Design – inklusive Logo und Website – zu erkennen. Mit frischem Erscheinungsbild und verbesserter Benutzerfreundlichkeit möchten wir unsere Mitglieder und die gesamte Branche noch direkter ansprechen. Die neue Website bietet eine klarere Navigation, optimierte Suchfunktionen und einen Mitgliederbereich mit erweiterten Ressourcen, um den Zugang zu relevanten Informationen zu erleichtern. An dieser Stelle gilt unser herzlicher Dank allen Unterstützer:innen, die diesen Prozess möglich gemacht haben.

Ein weiterer Meilenstein war die Erarbeitung eines neuen Konzepts für die Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (ÖZV). Nach einer offenen Ausschreibung und großem Interesse konnten wir ein diverses Redaktionsteam aus sechs engagierten Fachleuten der Mobilitätsbranche zusammenstellen. Das Team vereint Expert:innen mit fundierten Kenntnissen in den Bereichen Verkehrs- und Stadtplanung, Eisenbahntechnik, Verkehrsrecht, Smart Mobility, technologische Innovationen, Mobilitätsforschung und Stadtplanung, wodurch ein breites Spektrum an Perspektiven und Kompetenzen gewährleistet wird. Bereits im vergangenen Jahr wurden erste Schritte gesetzt, deren Ergebnisse 2025 sichtbar werden sollen. Das Redaktionsteam stellt sich ab Seite 100 vor.

Personelle Entwicklungen

Das Jahr brachte auch personelle Veränderungen mit sich: Ulla Thamm hat ihre Funktion als stellvertretende Generalsekretärin des Vereins zur Verfügung gestellt, da sie die Position als stellvertretende Geschäftsführerin der ÖVG-GmbH übernommen hat. Florian Polterauer wurde als ihr Nachfolger einstimmig durch einen Umlaufbeschluss des Vorstandes gewählt. Mit über 16 Jahren Erfahrung in der Verkehrswissenschaft ist er nicht nur ein vertrautes Gesicht – unter anderem als ehemaliger Leiter der Jungen ÖVG – sondern bringt auch frischen Wind in unsere Organisation. Sein Fokus liegt auf der Modernisierung der ÖVG, dem Ausbau internationaler Netzwerke und der Stärkung des Austauschs mit unseren Mitgliedern.

Zusätzlich haben wir eine neue Stelle für den Bereich Kommunikation geschaffen, die im Jahr 2024 von Anna Koprivc hervorragend gefüllt wurde. Mit ihrer Unterstützung konnten wir unsere Einladungen professionalisieren, einen regelmäßigen und ansprechenden Newsletter etablieren und unsere Präsenz in den sozialen Medien ausbauen, um eine breitere Zielgruppe zu erreichen.

Schlüsselthemen und Maßnahmen

Die Ende 2023 gewählten Schlüsselthemen bildeten 2024 eine zentrale Grundlage unserer Arbeit:

New Work & Betriebliche Mobilität: Ein Arbeitskreis wurde initiiert, der ein Positionspapier für die neue Regierung erarbeitete. Dieses Positionspapier fokussierte sich auf konkrete Maßnahmen zur Förderung betrieblicher Mobilität, wie steuerliche Anreize für nachhaltige Mobilitätskonzepte, die Stärkung multimodaler Verkehrslösungen sowie die Integration moderner Technologien zur Optimierung von Arbeitswegen.

Dekarbonisierung und Nachhaltigkeit: Dieses Thema war ein zentraler Schwerpunkt bei der länderübergreifenden DACH-Konferenz, die als Plattform für den Austausch von Best Practices und innovativen Ansätzen diente. Zusätzlich organisierte der Arbeitskreis Nachhaltige Mobilität & Infrastruktur im November eine Veranstaltung, die die Verkehrspolitik als zentralen Punkt der Mobilitätswende in den Fokus rückte. Sie umfasste unter anderem Impulsvorträge von führenden Expert:innen aus Politik, Wissenschaft und Wirtschaft zu infrastrukturellen Herausforderungen und praxisorientierten Lösungsansätzen.

Logistik & Standortwettbewerb: Gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Wien wurden zwei halbtägige Veranstaltungen zum Thema Güterverkehr organisiert. Diese hatten das Ziel, die aktuellen Herausforderungen und Chancen im Güterverkehr eingehend zu beleuchten. Die Agenda umfasste Keynotes und Podiumsdiskussionen mit Vertreter:innen führender Unternehmen der Logistikbranche sowie Einblicke in innovative Technologien und nachhaltige Transportlösungen. Als Ergebnisse wurden Handlungsempfehlungen erarbeitet, die eine verstärkte Vernetzung von Unternehmen und eine Förderung intermodaler Lösungen fordern.

Fachkräftemangel & Diversität: Hierzu wurde eine sehr erfolgreiche Veranstaltung mit Women in Mobility und Community Creates Mobility organisiert. Diese Veranstaltung widmete sich der Frage, wie die Mobilitätsbranche angesichts des Fachkräftemangels diverser und attraktiver für neue Talente gestaltet werden kann. Neben inspirierenden Impulsen wurde angeregt im Panel diskutiert und konkrete Herausforderungen aber auch Maßnahmen vorgestellt. Das Thema ist von entscheidender Bedeutung, da der Fachkräftemangel eine nachhaltige Weiterentwicklung der Branche hemmen kann. Die Förderung von Diversität wird als Schlüssel angesehen, um neue Perspektiven einzubringen und langfristig konkurrenzfähig zu bleiben.

Bei der Beiratssitzung im Oktober 2024 wurden vier neue Schlüsselthemen für die zukünftigen Aktivitäten der ÖVG gewählt:

Fachkräftemangel & Diversität: Dieser Bereich wurde nach wie vor als eine der größten Herausforderungen unserer Branche identifiziert. Die Mobilitätsbranche steht vor der großen Herausforderung, qualifizierte Fachkräfte zu gewinnen und langfristig zu halten. Gleichzeitig erfordert die Zukunft der Branche ein stärkeres Engagement für Diversität, um unterschiedliche Perspektiven, innovative Lösungsansätze und eine nachhaltige Arbeitskultur zu fördern. Wir wollen den branchenübergreifenden Austausch zu Best Practices verstärken und den Berufseinstieg oder -umstieg in die Branche für sämtliche Gruppen attraktiver gestalten. Mit einer Veranstaltungsreihe mit diversen Kooperationspartner:innen werden wir weitere Maßnahmen setzen.

Klimawandel & Resilienz: Der Klimawandel stellt die Verkehrsinfrastruktur vor enorme Herausforderungen. Extremwetterereignisse und veränderte klimatische Bedingungen erfordern eine vorausschauende Planung und widerstandsfähige Infrastrukturlösungen. Unser Fokus liegt darauf, die Entwicklung von Anpassungsstrategien zu unterstützen, die sowohl ökologisch als auch wirtschaftlich tragfähig sind. Dabei spielen neue Materialien, innovative Bauweisen und digital gestützte Wartungskonzepte eine zentrale Rolle. Zudem fördern wir den Austausch zwischen Forschung, Politik und Praxis, um klimafitte Mobilitätslösungen gemeinsam voranzutreiben.

Instandhaltung & Verfügbarkeit: Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur bildet das Rückgrat eines funktionierenden Mobilitätssystems. Investitionen in die Instandhaltung sind daher essenziell, um die Sicherheit, Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Netze langfristig zu gewährleisten. Wir setzen uns dafür ein, dass dieses Thema politisch und wirtschaftlich stärker priorisiert wird. Durch den Einsatz neuer Technologien, präventive Wartungsstrategien und eine optimierte Nutzung bestehender Ressourcen können Effizienz und Nachhaltigkeit verbessert werden. In diesem Sinne wird unsere 2024 gestartete Veranstaltungsreihe zum Thema Asset Management fortgesetzt.

Künstliche Intelligenz & datengetriebene Technologien: Die Digitalisierung und der Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) revolutionieren die Mobilität in vielerlei Hinsicht – von Verkehrssteuerung und Logistikprozessen bis hin zur Fahrgastinformation und autonomen Systemen. Wir sehen großes Potenzial darin, datengetriebene Technologien gezielt zur Optimierung von Mobilitätsangeboten, Erhöhung der Effizienz und Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit einzusetzen. Gleichzeitig gilt es, ethische Fragestellungen, Datenschutz und Transparenz zu berücksichtigen. Unsere Aufgabe ist es, den Dialog zwischen Technologieanbietern, Mobilitätsunternehmen und der Wissenschaft zu fördern, um innovative, aber auch verantwortungsvolle Lösungen zu entwickeln.

Dank an unsere Unterstützer:innen

Ein erfolgreiches Jahr wie 2024 ist nur durch das Engagement vieler Menschen möglich. Unser Dank gilt allen ehrenamtlichen Unterstützer:innen: den Arbeitskreisleiter:innen, den Landesstellenleiter:innen samt Geschäftsführung, der Schriftführung, den Rechnungsprüfern, den Kassieren, dem Vorstand, der Jungen ÖVG, dem ÖZV-Team und allen weiteren Mitwirkenden. Nicht zuletzt danken wir unseren Mitgliedern für ihr Vertrauen und wertvolles Feedback. Für den heurigen Jahresbericht haben wir Sie darum gebeten, uns Bildvorschläge für die Titelseite zu senden. Wir haben viele großartige Einsendungen erhalten, sodass es uns nicht leicht gefallen ist, eine Entscheidung zu treffen, aber zu guter Letzt haben wir uns für 2 Fotos entschieden: die Titelseite schmückt ein Foto aufgenommen von Sebastian Belz und zeigt den öffentlichen Nahverkehr mit einer Straßenbahn an der Haltestelle Bergisel vor der bergigen Kulisse Innsbrucks. Auf der Rückseite werfen wir einen Blick auf den Schienenpersonenverkehr aus Österreich, Deutschland und Südtirol aufgenommen in Innsbruck von Otfried Knoll. Auch dafür möchten wir uns herzlich bedanken.

Mit diesen soliden Grundlagen blicken wir zuversichtlich auf das Jahr 2025 und freuen uns darauf, die Mobilität in Österreich und darüber hinaus weiter voranzubringen.



Yellow machines GO GREEN

E³ steht bereits seit zehn Jahren für alternativ angetriebene Bahnbaumaschinen.

Ob Strom aus der Oberleitung, Batteriebetrieb oder Versorgung über Powerpacks, die mit Synfuels wie HVO 100 betrieben werden – **die Bahn der Zukunft braucht grüne Alternativen.**

E³ bietet die Symbiose aus Performance und Zukunftssicherheit für CO₂-neutrales Fahren und Arbeiten.



MACHINE

Wissenschaftliche Leitung

Das Jahr 2024 war für die Wissenschaftliche Leitung (WL) der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG) von bedeutenden Veränderungen geprägt. Mit dem Rücktritt von Prof. Norbert Ostermann im Mai 2024 und den damit verbundenen Rücktritten seiner Stellvertreter Prof. Manfred Gronalt und Prof. Günter Emberger stand die Organisation vor großen Herausforderungen in der Führungsebene. Diese Umstrukturierungen erforderten eine rasche Handlungsfähigkeit, um die Kontinuität in der wissenschaftlichen Arbeit sicherzustellen.

Neue Leitung und Erweiterung des Teams

Zur interimistischen Leitung wurde Prof. Günter Emberger ernannt, der im Juni 2024 von den Mitgliedern bei der Mitgliederversammlung offiziell zum neuen Leiter der Wissenschaftlichen Leitung bestellt wurde. Unter seiner Führung wurde ein Kriterienkatalog zur Auswahl neuer Mitglieder erstellt, um das Team zu verstärken und die Expertise breiter abzudecken. Ergänzend zu den bereits bestehenden Mitgliedern **Prof. Günter Emberger**, Leiter Institut für Verkehrswissenschaft, TU Wien und **Dr. Ulrich Puz**, Studiengangsleiter Bahntechnologie und Management von Bahnsysteme, FH St. Pölten, wurden folgende Kollegen ins Team der Wissenschaftlichen Leitung berufen

- **Univ.-Prof.in Tina Wakolbinger (WU Wien)** – stv. Leiterin des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik
- **Univ.-Prof. Ferdinand Pospischil (TU Graz)** – Leiter Institut für Eisenbahn-Infrastrukturdesign
- **Univ.-Prof.in Cristina Olaverri-Monreal (JKU Linz)** – Leiterin Intelligent Transport Systems

Diese Erweiterungen stellen sicher, dass die WL der ÖVG thematisch breit aufgestellt ist und alle relevanten Bereiche der Verkehrswissenschaften abdeckt sind, einschließlich Verkehrsplanung, Eisenbahntechnik, Logistik, Verkehrswirtschaft und Verkehrstelematik.

Veranstaltungen und Aktivitäten

Neben den organisatorischen Veränderungen war das Jahr 2024 auch inhaltlich äußerst spannend und erfolgreich. Die ÖVG veranstaltete insgesamt 25 Veranstaltungen mit über 1.600 interessierten Teilnehmenden in ganz Österreich. Diese Veranstaltungen, organisiert in enger Zusammenarbeit mit den Landesstellenleitenden der ÖVG, behandelten eine Vielzahl von Themen aus dem gesamten Spektrum des Verkehrswesens. Von Mixed Reality im Verkehrswegebau bis hin zu Wasserstofftechnologie und Asset Management boten sie eine Plattform für den Austausch und die Weiterentwicklung der Fachgebiete.

Peter-Faller-Nachwuchsförderpreis

Ein Höhepunkt des Jahres bleibt die Verleihung des Peter-Faller-Nachwuchsförderpreises, der 2024 erneut an herausragende junge Wissenschaftler verliehen wurde. In Anwesenheit von Prof. Peter Faller selbst wurden Preise in zwei Kategorien vergeben:

- **Adrian Wagner** erhielt den Preis für die beste Dissertation, die sich mit der Steigerung der Kapazität von Bahnhöfen und Knoten durch Anpassungen in der Zugsicherung und Betriebsführung befasst.

- **Georg Joachim Wagner** wurde für die beste Diplomarbeit ausgezeichnet, die eine neue Methode zur Verdichtungskontrolle im Gleisbau mittels Analyse seismischer Oberflächenwellen vorstellt.

Die WL der ÖVG gratuliert den Preisträgern und Nominierten herzlich und dankt den Juroren sowie der Jungen ÖVG für ihre engagierte Unterstützung.



Ausblick

Der Zukunft sieht die WL der ÖVG optimistisch entgegen, gestärkt durch eine erweiterte und vielseitige Führungsmannschaft sowie die erfolgreiche Durchführung zahlreicher Fachveranstaltungen. Der Fokus liegt weiterhin auf der Förderung von Innovationen und der wissenschaftlichen Exzellenz im Bereich des Verkehrswesens.

Das Jahr 2024 war ein Jahr des Wandels und der neuen Chancen für die ÖVG und ihre Wissenschaftliche Leitung. Mit einer klaren Vision und einem starken Engagement für die Zukunft bleibt die ÖVG ein zentraler Akteur in der Verkehrswissenschaft und -praxis in Österreich und darüber hinaus.



Günter Emberger
Wissenschaftlicher Leiter

Rechnungs- abschluss 2024

Überblick 2024

Das Jahr 2024 stand ganz im Fokus der bei der Mitgliederversammlung 2023 beschlossenen Neuausrichtung der ÖVG, um zukunftsfit zu bleiben. Hierfür wurde auch ein finanzieller Abgang von rd. EUR 45.000 für Verein und GmbH in Summe vorgesehen. Umso erfreulicher ist das erzielte Ergebnis: In Summe ein Überschuss von rd. EUR 16.000. Möglich wurde dies durch unsere treuen Mitglieder, Funktionäre, ehrenamtliche Unterstützer:innen und Sponsoren sowie unserer engagierten Mitarbeiter:innen im Generalsekretariat & Büro, welche neue Veranstaltungen konzipierten, die vorhandenen Mittel effizient einsetzten und neue Einnahmequellen erschlossen, von Förderungen bis hin zu Crowdfunding.

Wesentliche Aufgabe der Kassiere ist es, die Ausgaben für die Zwecke des Vereins mit den Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen und Sponsoring im Gleichgewicht zu halten. Die in dieser Publikation präsentierten Veranstaltungen unterstreichen, dass den Mitgliedern 2024 wieder ein spannendes Veranstaltungsprogramm geboten und z.B. mit der Asset Management Tagung ein für alle Verkehrsträger relevantes neues Format ins Leben gerufen wurde. Auch der Peter-Faller-Nachwuchsförderpreis wurde 2024 wieder an zwei Jungwissenschaftler für ihre herausragenden Arbeiten vergeben.

Erwähnt sei auch, dass das Jahr 2024 ein sogenanntes Rumpffjahr ohne Fahrwegtagung war und zusätzlich ein großes Digitalisierungsprojekt ins Leben gerufen wurde, für welches zusätzliche Finanzmittel freigegeben wurden.

Das Ergebnis des ÖVG-Vereins 2024

Den Ist-Einnahmen von insgesamt rd. EUR 187.000 (2023 rd. EUR 165.000) stehen Ist-Ausgaben von rd. EUR 175.500 (2023 rd. EUR 194.000) gegenüber. Demgemäß ergibt sich für 2024 ein Überschuss von knapp EUR 12.000. Der in der Mitgliederversammlung freigegebene Abgang von rd. EUR 11.000 konnte damit ins Plus gedreht werden. Verantwortlich dafür sind im Wesentlichen gesteigerte Mitgliedsbeiträge und effizienter Mitteleinsatz bei dennoch hoher Serviceleistung für unsere Mitglieder.

Die Mitgliedsbeiträge konnten durch die Gewinnung neuer Mitglieder, die Treue der bestehenden Mitglieder und die in der Mitgliederversammlung beschlossene Indexanpassung im Vgl. zu 2023 um rd. EUR 15.000 gesteigert werden. Damit konnte auch der Planwert lt. Business-Plan zur Neuausrichtung leicht übertroffen werden. Auch die Sponsoring Beiträge konnten im Vgl. zu 2023 nochmals leicht gesteigert werden. Ein herzliches Dankeschön dafür an all unsere Sponsoren, deren Beitrag für den Erfolg der ÖVG essenziell ist.

Die Personalkosten reduzierten sich im Vgl. zu 2023 um rd. EUR 14.000, nachdem es hier 2023 zu Zusatzaufwendungen gekommen war und noch nachlaufende Ausgleichszahlungen für einen Langzeitkrankenstand eingegangen sind. Ebenfalls sind z.B. die Kosten für Social Media Betreuung weggefallen, da diese Aktivitäten ingesourct wurden. Zusätzliche Ausgaben entstanden durch die bereits genannte Digitalisierungsoffensive und in diesem Zusammenhang erforderliche Übergangslösungen für 2024. Demgegenüber standen erzielte Förderungen für diese Maßnahme.

Das Ergebnis der ÖVG-GmbH 2024

Die Einnahmen der GmbH bestehen fast ausschließlich aus der Durchführung von Veranstaltungen und dem damit zusammenhängenden Sponsoring. Ein Vergleich zwischen den Jahren ist bisher nicht aussagekräftig, da sowohl die Einnahmen als auch Ausgaben abhängig von den jeweiligen Veranstaltungen variieren. Insbesondere die Fahrwegtagung (keine/klein/groß) hat hier maßgeblichen Einfluss. Mit 2024 wurde begonnen neue Veranstaltungen zu initiieren, um diese Volatilität zu glätten.

Die für das Budget wesentlichsten Veranstaltungen 2024 waren das 22. Eisenbahnkolloquium, der 6. Fahrstromanlagen-Kongress als auch die 1. ÖVG Asset Management Konferenz. Im Gegensatz zu der bei der Mitgliederversammlung 2023 präsentierten negativen Verlust-Vorschau von rd. EUR 34.000 Euro (nach Steuern) konnte im IST ein Überschuss von rd. EUR 4.000 nach Steuern erzielt werden. In Anbetracht eines Rumpfbjahres ohne Fahrwegtagung und zusätzlichen Kosten der Digitalisierungsoffensive auch für die GmbH ein erfreuliches Ergebnis. Unser besonderer Dank gilt auch hier den treuen Sponsoren und Eventteilnehmenden, ohne deren Unterstützung dieses Ergebnis nicht möglich gewesen wäre.

Ausblick 2025

Im Jahr 2025 wird die Digitalisierungsoffensive abgeschlossen. Ein für alle Mitglieder bereits sichtbares Ergebnis ist unsere neue ÖVG-Homepage. Darüber hinaus gab es zahlreiche Erneuerungen im Hintergrund, welche uns in Zukunft noch effizienter und unabhängiger von externen Dienstleistern machen werden, z.B. betreffend Veranstaltungsmanagement.

Im Zuge der Digitalisierungsoffensive wurde auch ein Wechsel der Buchhaltung und Steuerberatung beschlossen, welcher ab 1. Jänner umgesetzt wurde.

Im Verein rechnen wir mit leicht steigenden Mitglieds- und stabilen Sponsoring-Beiträgen, VPI-angepassten Ausgaben und planen mit den genannten Aufwendungen für die Digitalisierung ausgeglichen zu bilanzieren.

In der GmbH sind 2025 wieder eine kleine Fahrwegtagung sowie die Fortführung der drei oben genannten Großveranstaltungen in Vorbereitung. Mit Unterstützung unserer Mitglieder und Sponsoren planen wir analog dem Verein auch in der GmbH ausgeglichen zu bilanzieren. Des Weiteren sind Vorarbeiten für eine weitere neue Veranstaltung geplant, um die Volatilität in Rumpfbjahren ohne Fahrwegtagung weiter abzufedern.



René Moser
Kassier



Alexander Chloupek
Stv. Kassier

Landesstellen

Die ÖVG ist mit ihren neun Landesstellen in allen Bundesländern Österreichs vertreten. Sie bilden das regionale Netzwerk der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft und ermöglichen den direkten Austausch mit der lokalen Fachcommunity. Durch Veranstaltungen, Exkursionen und Diskussionen schaffen die Landesstellen eine Plattform für Wissenstransfer und Vernetzung – sowohl innerhalb der Regionen als auch überregional. Ihr Engagement trägt wesentlich dazu bei, aktuelle Entwicklungen in der Mobilität praxisnah zu diskutieren und innovative Lösungsansätze zu fördern.



Burgenland



Kärnten



Niederösterreich



Oberösterreich



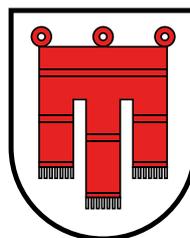
Salzburg



Steiermark



Tirol



Vorarlberg



Wien



Wir verabschieden uns & heißen willkommen

Mit großem Dank verabschieden wir das langjährige Führungsteam der Landesstelle Burgenland: Arnold Schweifer, Karin Schramböck und Jessica Leitgeb.

Dipl.-Ing. Arnold Schweifer war von November 2018 bis Juni 2024 als Landesstellenleiter tätig, gemeinsam mit Mag. Karin Schramböck, die seit November 2018 als Geschäftsführerin in der Landesstelle wirkte. Beide haben mit großem Engagement zur Vernetzung und Stärkung der verkehrswissenschaftlichen Community im Burgenland beigetragen.

Ein besonderer Dank gilt auch Mag. Jessica Leitgeb, die ab März 2023 als Stellvertreterin die Geschäftsführung unterstützte und bis Juni 2024 tätig war. Mit viel Engagement hat sie die Landesstelle in dieser Übergangszeit begleitet und wertvolle organisatorische sowie fachliche Impulse eingebracht.

Wir danken allen dreien für ihre wertvolle Arbeit und ihren Einsatz für die ÖVG und wünschen ihnen für die Zukunft alles Gute!

Freudig heißen wir Peter Zinggl als neuen Leiter der Landesstelle Burgenland willkommen. Er wurde vom Vorstand am 17. Juni in seine neue Funktion gewählt.

Mag. Peter Zinggl, LL.M ist Jurist und arbeitet seit dem Jahr 2002 im Amt der Burgenländischen Landesregierung.

Funktionen in der Landesverwaltung

- Leiter der Landesplanung: Mag. Peter Zinggl, LL.M. ist Hauptreferatsleiter im Bereich Landesplanung (Abteilung 2 – Landesplanung, Gemeinden und Wirtschaft) im Amt der Burgenländischen Landesregierung. In dieser Funktion ist er zugleich stellv. Abteilungsvorstand der Abteilung 2.
- Gesamtverkehrskordinator: Zinggl fungiert als Gesamtverkehrskordinator des Landes Burgenland und ist damit für die übergeordnete Verkehrskoordination und -planung verantwortlich. Er arbeitet eng mit der Landesregierung (insbesondere Verkehrslandesrat) zusammen, um Verkehrsprojekte umzusetzen.
- Verkehrsverbund Ostregion (VOR) GesmbH: Außerdem ist Peter Zinggl als Prokurist Teil der Geschäftsführung der Verkehrsverbund Ostregion (VOR) GesmbH

Verkehr und Mobilität

In seiner Rolle als Gesamtverkehrskordinator koordiniert Zinggl maßgeblich die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. Schwerpunkte sind aktuell Angebotsausweitungen und Taktverdichtungen: So wurden etwa durch neue Fahrpläne durchgehende Taktverkehre auch im Kraftfahrlinienbereich umgesetzt und zusätzliche Abendverbindungen für Pendlerinnen und Pendler geschaffen. Unter Zinggl's Koordination wurden neue regionale Buslinien sowie ein Anruf-Sammeltaxi-System (BAST) flächendeckend im ganzen Burgenland eingeführt, um die Mobilität im ländlichen Raum zu verbessern. Zinggl war zudem für die Erarbeitung einer neuen Gesamtverkehrsstrategie verantwortlich – hierbei wurde insbesondere hervorgehoben, dass die Pendlerinnen und Pendler als wichtigste Zielgruppe im Fokus stehen.

Raumplanung und Regionalentwicklung

Neben dem Verkehrswesen spielt Peter Zinggl eine zentrale Rolle in der Raumordnung des Landes. Als Leiter der Landesplanung verantwortete er die Erstellung der Regionalen Entwicklungsprogramme (REP) für die burgenländischen Regionen. In diesen Programmen werden Leitlinien für eine nachhaltige Raumplanung und Flächennutzung festgelegt; so sollen damit z. B. Tourismusangebote wie Thermen und Kellerstöckl im Südburgenland gezielt gestärkt werden. Die REP definieren auch, welche Flächen als Siedlungsgebiete oder Gewerbegebiete gewidmet werden dürfen und wo zum Schutz der Natur Begrenzungen gezogen werden. Beim Entwicklungsprozess dieser Programme wurden alle 171 Gemeinden des Burgenlandes einbezogen und zahlreiche Gesprächsrunden durchgeführt, um die Planungsziele breit abzustützen. Derzeit arbeitet das Team in der Landesplanung unter seiner Leitung an einer Neufassung des Landesentwicklungsprogramms.

Auszeichnung und Sonstiges

Peter Zinggl wurde 2016 für sein Engagement auch international gewürdigt: Er erhielt den ungarischen István-Pálfi-Preis, der ihm als Leiter der Landesplanung in Anerkennung der erfolgreichen Umsetzung grenzüberschreitender Verkehrsprojekte zwischen dem Burgenland und Westungarn verliehen wurde. Diese Auszeichnung unterstreicht Zinggl's Beitrag zur Stärkung der Kooperation über Landesgrenzen hinweg.



Peter Zinggl
Leiter



Wir verabschieden uns und heißen willkommen

Mit großem Dank verabschieden wir Dipl.-Ing. Gerald Zwitter, der von September 2020 bis Juni 2024 die Landesstelle Kärnten leitete. In dieser Zeit setzte er wertvolle Impulse für den verkehrswissenschaftlichen Austausch und bereicherte die Landesstelle mit spannenden Veranstaltungen – darunter die Exkursion zur Koralmbahn, Fachvorträge zu Stadtverkehr Klagenfurt und S-Bahn Kärnten sowie zwei Veranstaltungen zur Kärntner Seilbahnwirtschaft.

Gleichzeitig freuen wir uns, Herwig Steiner ab Juni 2024 als neuen Landesstellenleiter zu begrüßen. Er folgt Gerald Zwitter in dieser Funktion nach und ist ebenfalls Teil des Projektteams Koralmbahn bei der ÖBB-Infrastruktur AG.

Wir danken Gerald Zwitter herzlich für sein Engagement und wünschen ihm alles Gute – ebenso sind wir erfreut über die Zusammenarbeit mit Herwig Steiner in Kärnten, wo im letzten Halbjahr 2024 schon auf interessante Veranstaltungen zurückgeblickt werden kann.

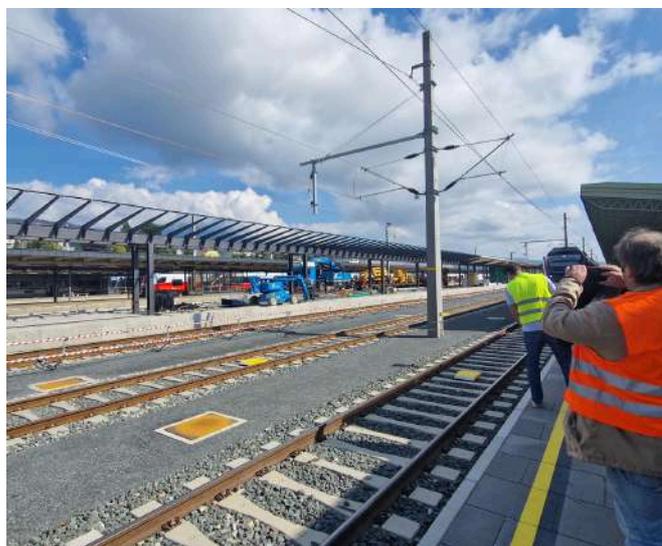
Veranstaltungen

Exkursion mit den Nostalgiebahnen in Kärnten

Vom Hbf Klagenfurt über Hbf Villach zum Bf Arnoldstein

Ausgangspunkt der Exkursion war am Vormittag des 21. September 2024 der Hauptbahnhof Klagenfurt. Bei herrlichem Herbstwetter startete mit 21 interessierten Damen und Herren an Bord des Elektrotriebwagens 4042.01(Bj. 1936 mit Zulassung am ÖBB-Streckennetz) die Fahrt zum Zwischenstopp Villach Hbf.

Durch den ersten Programmpunkt mit Besichtigung der Modernisierungsarbeiten am Hbf Villach führte uns ÖBB-Baumanager Gerhard Pajer. Beginnend am Ersatzbahnsteig 91/92, einer reinen Holzkonstruktion, ging es weiter in den Personendurchgang, wo Visualisierungen des zukünftigen Bahnhofserscheinungsbildes zu sehen waren.



Villach Bahnsteig 2-3 mit Photovoltaikdach

Nach einem Abstecher zum Zugangsbereich West, wo gerade eine neue Überdachung als attraktiver Witterungsschutz beim Zugang zum Hausbahnsteig errichtet wurde, brachte uns die Führung auch zum attraktivierten Zugangsbereich Ost. Vom Hausbahnsteig aus ergab sich abschließend noch ein Blick zum Bahnsteig 2/3, der gerade einer völligen Erneuerung unterzogen wurde. Als Besonderheit ist anzuführen, dass in die neue Überdachung in einigen Bereichen PV-Module integriert werden.

Nach eindrucksvollen Erläuterungen ging es mit der Nostalgiebahnfahrt weiter Richtung Bf Arnoldstein, wo uns nach kurzem Fußweg beim Gasthaus Wallner ein köstliches Mittagessen erwartete. Neben der leiblichen Stärkung bot sich genug Zeit für intensiven Austausch unter den Exkursionsteilnehmenden und für fachliche Gespräche zu diversesten Themen.

Im Anschluss an die Mittagspause erhielt die Exkursionsgruppe Einblicke in den Bahnhofsumbau Arnoldstein. Neben Informationen zu den bereits durchgeführten Maßnahmen konnten interessante Einblicke bei der maschinellen Gleiserneuerung gegeben werden. Hier übernahm ÖBB-Baumanager Adis Oruc fachkundig die Führung der wissbegierigen Teilnehmer. Aus sicherer Entfernung und von einer leicht erhöhten Aussichtsplattform konnten die Arbeiten der Aushubmaschine (AHM) für die Unterbausanierung auf Gleis 4 beobachtet werden, die im Vorlauf für eine Gleisneulage im Baufeld unterwegs war.



Mit vielen imposanten und interessanten Eindrücken im Kopf, trat die Exkursionsgruppe mit der Sonderfahrt der Nostalgiebahnen die Heimreise nach Klagenfurt an, wo um 17.00 Uhr die ereignisreiche Exkursion zu Ende ging.

Exkursion zum Flughafen Klagenfurt

Am Nachmittag des 7. November 2024 fand als zweite Veranstaltung der Landesstelle Kärnten eine Exkursion zum Flughafen Klagenfurt statt.

Im Zuge der Rückübertragung der Flughafenanteile an das Land Kärnten und die Stadt Klagenfurt erfolgte eine strategische Neuausrichtung des Flughafen Klagenfurt. Dies nahmen wir zum Anlass, uns direkt vor Ort einen Überblick über die laufenden sowie geplanten Investitionen zu machen.

Die Exkursion startete um 13.15 Uhr, wir wurden von Michael Stonitsch (Leitung Passagier & Security Services) in Empfang genommen. Nach einer kurzen begrüßenden Einleitung startete die Führung: zunächst durchliefen wir die klassische „Passenger Journey“ und wurden bei den einzelnen Stationen mit spannenden Hintergrundinformationen versorgt. Wir durften dabei auch hinter die Kulissen blicken und die einzelnen Prozesse hautnah miterleben. Anschließend konnten wir noch zahlreiche Infrastruktureinrichtungen (Fuhrpark, Hangar, Betriebsfeuerwehr usw.) besichtigen.



Flughafenfeuerwehr Klagenfurt



Fuhrpark Flughafen Klagenfurt

Die Führung endete um ca. 16 Uhr im erst wenige Wochen zuvor nach einer intensiven Umbauphase neu gestalteten Flughafenbistro „Udo & Roy“. Bei einem Getränk ließen wir die Exkursion ausklingen, Michael Stonitsch lieferte noch einen Überblick über die nächsten Vorhaben am Flughafen:

- Modernisierung des Terminalgebäudes am Flughafen
- Errichtung eines General Aviation Centers
- Abbruch des alten Heizhauses zur zusätzlichen Nutzung für die Flächenverwertung
- Sanierung des ehemaligen Hoteltraktes und damit Schaffung von über 350 m² zusätzlicher Bürofläche
- Ausbau des Gate-Bereichs: Doppelnutzung als Eventfläche und Tagungsräumlichkeit
- Errichtung eines Hangars zur langfristigen Absicherung des BM.I-Stützpunktes in Klagenfurt.



Herwig Steiner
Leiter



Andreas Michor
Geschäftsführer

Die kooperierenden Energieunternehmen Wien Energie und Wiener Netze errichteten im Jahr 2023 in Wien-Simmering eine Elektrolyseanlage zur Erzeugung von grünem Wasserstoff aus erneuerbarer Energie. Zusätzlich wurde eine zweite Wasserstoff-Tankstelle – zusätzlich zu jener in Wien-Leopoldau – für Busse und LKWs in Betrieb genommen.

Die nunmehr von Wien Energie betriebene Elektrolyseanlage erzeugt mit einer Leistung von drei Megawatt täglich bis zu 1.300 Kilogramm Wasserstoff aus Ökostrom. Das Investitionsvolumen für diese Anlage betrug rund 10 Millionen Euro.

Zum Einsatz kommt bei der Wasserstofferzeugungsanlage in Wien-Simmering die PEM-Elektrolyse-Technologie. Bei diesem Elektrolyseverfahren wird eine Protonen-Austausch-Membran (PEM) von hochreinem Wasser umspült. Die Membran liegt als ionenleitendes Medium zwischen Anode und Kathode. Wird an die beiden Elektroden eine elektrische Spannung angelegt, oxidiert das Wasser an der Anodenseite zu Sauerstoff, freien Elektronen und Wasserstoff-Ionen. Die Ionen diffundieren durch die Membran und kombinieren sich an der Kathode mit den Elektronen zu Wasserstoff-Atomen. Reaktionsprodukte der PEM-Elektrolyse sind demnach Wasserstoff sowie Sauerstoff.

In weiterer Folge erfolgt die Komprimierung des gewonnenen Wasserstoffs auf Drücke von 350 bzw. 700 bar mittels Hochleistungskompressoren. Dieser unter Druck stehende Wasserstoff steht dann an den Zapfsäulen zur Fahrzeugbetankung zur Verfügung.

Am 4. September 2024 organisierte die Landesstelle Niederösterreich eine halbtägige Exkursion zu dieser neuen Wasserstoff-Erzeugungsanlage am Campus der Wiener Netze in Wien-Simmering.



Auf dem linken Bild im Container („H2“) die Elektrolyseanlage und die Kompressor-Anlage („HOERBIGER HCP500“); der Exkursion wohnten über 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmer bei – hier vor der am Gelände befindlichen Wasserstoff-Tankstelle.



Die Exkursions-Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden von Mitarbeitern der Wien Energie umfangreich über das innovative Wasserstoff-Projekt informiert.

Seitens der Niederösterreichischen Landesstelle ist 2025 eine weitere Exkursion zum Thema Wasserstoff geplant, wobei auch die Wasserstoff-Nutzung etwa als Prozessgas beispielsweise für die Stahlindustrie thematisiert werden soll; Termine hierzu werden noch gesondert bekanntgegeben.

Vorschau

Überdies plant die Landesstelle Niederösterreich am 23. Juni 2025 eine nachmittägige Veranstaltung zum Thema „Der Flughafen Wien – Entwicklungen am Standort und Einbindung in die Region“ am Flughafen Wien-Schwechat mit den Schwerpunkten: Entwicklung der Airport City, Dialogforum als Instrument der Einbindung der Region sowie Regionalentwicklung in der Airport Region. Weitere Details werden auf der ÖVG-Homepage zeitgerecht veröffentlicht.



Friedrich Zibuschka
Leiter



Andreas Juhász
Geschäftsführer



Wir bewegen Niederösterreich

Mit Bahn, Seilbahn und Bus stressfrei unterwegs in Alltag und Freizeit



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



Wir verabschieden uns & heißen willkommen

Mit großem Dank und Anerkennung verabschiedet die ÖVG Albert Waldhör und Robert Riedl aus der Leitung der Landesstelle Oberösterreich.

Über zehn Jahre hinweg haben sie die Landesstelle mit außergewöhnlichem Engagement, fachlicher Expertise und einem herausragenden Netzwerk geprägt. Dank ihrer vielseitigen Kontakte zu Spitzenvertreter:innen aus Verbänden, Wissenschaft und Forschung – insbesondere im deutschsprachigen Raum – konnten sie hochkarätige Tagungen mit internationaler Beteiligung organisieren, die weit über Österreich hinaus Anerkennung fanden. Diese Veranstaltungen boten wertvolle Impulse für den fachlichen Austausch und stärkten die Position der ÖVG als Plattform für verkehrswissenschaftlichen Dialog.

Die durchwegs positiven Rückmeldungen der Teilnehmer:innen unterstreichen den Erfolg ihrer Arbeit. Ihr unermüdlicher Einsatz und ihre Leidenschaft für die Weiterentwicklung der Mobilität spiegeln sich in jeder ihrer Aktivitäten wider.

Die ÖVG bedankt sich herzlich für ihre langjährige, wertvolle Arbeit und wünscht ihnen für die Zukunft alles Gute!

Mit großer Freude heißen wir Sonja Wiesholzer als neue Leiterin der Landesstelle Oberösterreich willkommen. Sie wurde vom Vorstand am 19. November in ihre neue Funktion gewählt.

Dipl.-Ing. Sonja Wiesholzer ist Bauingenieurin und Ziviltchnikerin, hat 8 Jahre in Zivilingenieurbüros gearbeitet und wechselte dann für 16 Jahre ins Verkehrs- bzw. Klimaschutzministerium (bmvit/BMK), wo sie zuletzt Abteilungsleiterin und Stellvertretende Gruppenleiterin war. Dabei war sie u.a. Leiterin der Tunnel-Verwaltungsbehörde gemäß EU-Richtlinie 2004/54/EG und wurde als Aufsichtsrätin und Vorsitzende des Bilanzausschusses in die SCHIG entsendet. 2022 wechselte Frau Dipl.-Ing. Sonja Wiesholzer in die Leitung des neu geschaffenen Vorstandsstabes für betriebliche Exzellenz und Projektmanagement der Berliner Verkehrsbetriebe AÖR und leitete dort ein 3/4 Jahr interimistisch den Bereich Omnibus - den größten kommunalen Busbetrieb Deutschlands. Per 1.11.2023 wurde Sie als Geschäftsführerin der Schiene OÖ und per 30.09.2024 zusätzlich der OÖ Verkehrsholding samt OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG (kurz: OÖVG) bestellt.

Privat ist sie ebenfalls sehr mobil, reist gerne mit dem Zug durch Europa und fährt ehrenamtlich als Straßenbahnfahrerin für www.rentabim.at mit der Oldtimertram durch Wien.



Sonja Wiesholzer
Leiterin

Mit den LINZ AG LINIEN in Linz mobil

Individuelle Mobilität funktioniert im Linzer Zentralraum auch ohne eigenes Auto. Durch die sinnvolle Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln mit einem individuellen Mobilitätsangebot ermöglichen die LINZ AG LINIEN den Menschen einen niederschweligen und umweltfreundlichen Zugang zu Mobilität.

BUS. BIM. AST. TIM.

Neben einem flächendeckenden Öffi-Angebot mit **Bus** und **Bim** können Kund*innen der LINZ AG LINIEN an diversen Verkehrsknotenpunkten der Stadt auf das (e-)Carsharing-Service **tim** – täglich, intelligent, mobil, umsteigen und damit auch Orte abseits von Linz erreichen. Wer es bevorzugt, sich chauffieren zu lassen, kann kostengünstig das **Anruf-Sammel-Taxi (AST)** nutzen, das tagsüber in Linz unterwegs ist und in der Nacht zusätzlich zwölf Umlandgemeinden bedient.

SO VIEL MOBILITÄT IN NUR EINER APP!

Das Navigieren durch den Linzer Öffi-Verkehr war noch nie so einfach. Die LinzMobil-App vereint alle wichtigen Funktionen in nur einer Anwendung. Die Mobilitäts-App bietet Informationen direkt und schnell – jederzeit am Smartphone. Tickets, Fahrpläne, Routen sowie Links zu AST, tim, FAIRTIQ, city bike Linz und mehr.

Damit bieten die LINZ AG LINIEN für jedes Mobilitätsbedürfnis das richtige Verkehrsmittel und machen Linz und Umgebung zu einem einzigartigen Mobilitäts-Hotspot – kostengünstig und umweltfreundlich.



www.linzag.at/linien
www.linzag.at/linzmobil
www.tim-linz.at

 **LinzMobil**

Das vielfältige digitale Angebot
der LINZ AG LINIEN



LINZ AG
LINIEN

Mit wenigen Klicks immer mobil: Ob Ticket, AST-Bestellung, tim-Buchung, Fahrplan, Route oder FAIRTIQ – mit den Apps und Web-Diensten der LINZ AG LINIEN immer pünktlich, schnell und bequem ans Ziel.

www.linzag.at/linien

Hier LinzMobil
App downloaden
(Android/iOS):



Bahnprojekte

S-LINK (Stadtregionalbahn)

Mehr als 40 Jahre lang war der S-LINK bzw. die Verlängerung der bestehenden Lokalbahn und die Erschließung der Region mit Nebenästen bereits Planungsgegenstand in Salzburg. Seit der Gründung der S-LINK Projektgesellschaft im Jahr 2019 war das Ziel eines zukunftsfähigen Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger in Salzburg ein ganzes Stück näher gerückt. Auch zeigten unter anderem über 200 Baugrunderkundungen, dass eine sichere Umsetzung des S-LINK im Salzburger Untergrund möglich ist. Vergangene sowie aktuelle Studien und Prognosen bestätigten die hohe Wirksamkeit des Projekts für Verkehr, Klima und regionale Wertschöpfung. Dafür wurde das Projekt auch mit dem VCÖ-Mobilitätspreis ausgezeichnet.

Im April 2024 erhielt die S-LINK Projektgesellschaft die Konzession zum „Bau und Betrieb einer vernetzten Nebenbahn“ für die Strecke von Salzburg bis Hallein. Das Klimaschutzministerium bestätigte damit das unzweifelhafte öffentliche Interesse am Projekt, seine Wirtschaftlichkeit sowie seine Verkehrswirksamkeit. Die Bundesbeteiligung von 50% der Gesamtkosten wurde ebenfalls vereinbart.

Für die erste Etappe zwischen Lokalbahn und Mirabellplatz erhielt die S-LINK Projektgesellschaft im Mai 2024 die UPV-Genehmigung. Die Umweltverträglichkeitsprüfung für die „Verlängerung der Salzburger Lokalbahn bis Mirabellplatz“ ist erstinstanzlich abgeschlossen. Im Bescheid wird der S-LINK offiziell als Vorhaben der Klima- und Energiewende bestätigt.

Das Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens der Strecke bis Hallein wurde im April präsentiert. Im Laufe des Jahres haben sich zahlreiche Bürger:innen im Rahmen der Regionalen Dialog-Foren und Bürger:innen-Dialoge am Planungsprozess beteiligt. Rückmeldungen flossen in die weiteren Planungen der Projektgesellschaft mit ein und der Trassenverlauf wurde verfeinert. Die Ergebnisse wurden im Rahmen der Informationsveranstaltungen im Oktober 2024 erneut präsentiert.





Bei der Anfang November angesetzten unverbindlichen Volksbefragung auf Basis unterschiedlicher Meinungskampagnen weitgehend ohne Berücksichtigung der behördlich geprüften Fakten stimmte bei einer Beteiligung von 42,2% eine relative Mehrheit des Salzburger Zentralraums (Stadt Salzburg, Flachgau, Tennengau) gegen die Salzburger Mobilitätslösung (53,3 % NEIN zu 46,7 % JA) und somit auch gegen die Verlängerung der Lokalbahn (S-LINK), wobei sich der einwohnerstärkste Bezirk (Flachgau) klar dafür ausgesprochen hätte.

Daraufhin entschied die Politik am 13.11.2024, keine neuen Bahnprojekte im Zentralraum weiter zu verfolgen und die Projektgesellschaft abzuwickeln. Alternativpläne zur Bewältigung des Verkehrs und Erfüllung der Klimaziele gibt es keine.

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. Bereits abgeschlossen sind z.B. die Modernisierung des Bahnhofs Oberndorf und der Neubau des Bahnhofs Bürmoos. Weitere Modernisierungsmaßnahmen wie z.B. die Streckenerneuerung Bürmoos – Ostermiething folgen in den nächsten Jahren, die notwendige Sanierung der Strecke im Salzburger Stadtgebiet wurde nach hinten verschoben.

Neubau der Westbahnstrecke zwischen Köstendorf und Salzburg

Das große ÖBB-Projekt im Flachgau umfasst den 4-gleisigen Ausbau zwischen Köstendorf und Salzburg. Diese in enger Abstimmung mit dem Land, den Gemeinden und der betroffenen Bevölkerung ausgewählte Trasse wird nun einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterzogen. Beginn der UVP-Verhandlung ist Anfang 2025. Möglicher Baubeginn ist 2027.

Weitere Verbesserungen:

Neue Haltestelle in Seekirchen: Erweiterung des S-Bahn-Netzes durch „Seekirchen Stadt“ als neuer leistungsstarker Mobilitätsknotenpunkt.

Neuer Bahnhof in Maishofen: Verlängerung der S8 von Wörgl bis nach Zell am See. Parallel wurde im Zuge der Arbeiten zur Alpenen Ski-WM 2025 in Saalbach-Hinterglemm der Nahverkehr ausgebaut.

Bessere Verbindungen: Seit dem Fahrplanwechsel am 15.12.2024 fährt die „Westbahn“ bis St. Johann im Pongau.

Pinzgaubahn: Der nach den Hochwasserschäden vom Sommer 2021 wiederhergestellte Streckenabschnitt bis Mittersill wurde mit 17.06.2024 wieder in Betrieb genommen.

Regionalbusverkehr

Intensive Verbesserungen und Erweiterung des Busangebots durch den Salzburger Verkehrsverbund. Auch wurde 2024 das Gratisangebot von acht „Benzinfreitage“ in Stadt und Land Salzburg von durchschnittlich 113.000 Personen pro Tag genutzt.

Straßenprojekte

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.

Seit September 2023 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. Die Arbeiten werden bis Mitte 2025 dauern. Diese Maßnahme ist erforderlich, um die Verkehrssicherheit auf der A 10 Tauernautobahn zu gewährleisten. Korridore für Linienbusse wurden an den Pannestreifen vorgesehen.



Stefan Knittel
Leiter



Waltraud Tototschnig
Geschäftsführerin

Öffi-Ausbau in Graz: Investitionen in die Zukunft



Die Holding Graz setzt mit mehreren Großvorhaben Meilensteine im Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Die Innenstadt entlasten, die Kapazitäten des Öffi-Verkehrs im gesamten Stadtgebiet ausweiten und die dafür notwendige Infrastruktur zukunftsfit machen: Graz investiert in den Öffi-Ausbau.

Großprojekt Innenstadtentlastung

Nach dem Ausbau des Straßenbahnnetzes sorgt die Holding Graz für kürzere Takte in der Innenstadt. So ist die Neutorgasse seit Anfang Juli 2024 wieder für alle Verkehrsteilnehmer:innen benutzbar. Seit Ende November 2024 ist auch die ertüchtigte Tegetthoffbrücke wieder geöffnet.

Entlastung und Erneuerung

Im Mai 2023 wurde der Ankauf von 15 neuen Straßenbahnen fixiert: Knapp 70 Millionen Euro fließen in die Modernisierung und Ausweitung der Bim-Flotte. Voraussichtlich Ende 2025 sollen die ersten langen Straßenbahnen der Alstom Transport Austria GmbH in Graz eintreffen. Darum wird auch die Remise 3 in der Eggenberger Straße adaptiert. Das beinhaltet die Anpassung der Bestandshalle, den Neubau einer Straßenbahnwaschhalle, die Erweiterung der Abstellanlagen sowie Sanierungen der bestehenden Gleisanlagen. Im November 2024 wurde auch der zweigleisige Ausbau der Straßenbahnlinie 5 auf einer Strecke von 1,4 Kilometern zwischen Zentralfriedhof und Brauquartier abgeschlossen.

Investitionen in die Zukunft

Auf einer Länge von rund 900 Metern wird in der Hilmteichstraße der Straßenraum mit einem neuen Geh- und Radweg neu gestaltet.

Die Straßenbahnlinie 1 wird zweigleisig ausgebaut, wodurch die Trams künftig alle sechs Minuten fahren können. Die Gesamtinvestitionskosten hierfür belaufen sich auf rd. 20 Mio. Euro. Ende 2025 wird die Innenstadtentlastungsstrecke in Betrieb genommen und das Grazer Straßenbahnnetz um wichtige 1,2 Kilometer wachsen. Für dieses Infrastrukturprojekt wurden rund 40 Millionen Euro im Gemeinderat genehmigt. Für die Projekte zweigleisiger Ausbau Linie 5, Innenstadtentlastung und zweigleisiger Ausbau Linie 1 werden rund ein Drittel der Projektkosten vom Land Steiermark und 50% vom Bund gefördert. Diese und andere Infrastrukturprojekte wie der Beschaffung der 15 langen Straßenbahnen machen Projekt „Maintenance Graz Linien“ notwendig. In der Steyregasse-Süd werden dabei Abstellremise, Betriebswerkstätte und Tiefgarage neu errichtet, die Hauptwerkstätte erweitert und die Altlastensanierung vorangetrieben. In der Auer-Welsbach-Gasse erfolgt der Ausbau des Logistikzentrums. „Maintenance Graz Linien“ ist mit Gesamtinvestitionen von 228,7 Millionen Euro in die Straßenbahninfrastruktur eines der zentralen Bauprojekte von Stadt Graz und Holding Graz in den nächsten zehn Jahren. In Verbindung mit der in Ausbau befindlichen Remise 3 können mit Fertigstellung des Projektes „Steyregasse-Süd“ bis zu 128 Straßenbahnwagen abgestellt und gewartet werden. In der Steyregasse finden künftig 69 Straßenbahnen Platz. Mit der von der Stadt Graz genehmigten Finanzierung suchten die Graz Linien 2023 beim Klimaschutzministerium um

Förderung aus dem EBIN-Programm für den Kauf von vier E-Bussen an. Die Busse werden im Sommer 2025 in Graz eintreffen.

Exportschlager tim

Von Graz ausgehend wurde das Projekt tim bereits erfolgreich nach Linz, Graz Umgebung und Voitsberg exportiert. Gemeinsam mit Vogl+Co und der Prime Mobility GmbH weitet die Holding Graz das (e-)Carsharing-Angebot nun auf österreichische Städte und Gemeinden aus. Aber auch in Graz wird das tim-Angebot laufend ausgebaut. Mittlerweile gibt es 31 Standorte (14 multimodale Knoten und 17 kleinere Standorte) sowie 91 Fahrzeuge und neun Lastenräder.

Immer beliebter: die GrazMobil-App

Mit der GrazMobil-App der Holding Graz können Kund:innen ihre Tickets bequem online kaufen. Ein Service, auf den immer mehr Menschen zugreifen: Seit ihrer Einführung wurde die GrazMobil-App bereits mehr als 427.000mal heruntergeladen, allein 2024 stiegen die Downloads um rund 38 Prozent an.

Infos zu unseren Produkten, Projekten und Dienstleistungen finden Sie unter: holding-graz.at/linien

Hier gleich die GrazMobil-App downloaden!





Von der ÖVG – Landesstelle Steiermark wurden folgende Veranstaltungen im Jahr 2024 mitveranstaltet:

25.1.2024 Ausbau der Straßenbahn in Graz – Innenstadtentflechtung

Vortragender: DI Andreas Solymos // Leitung Planungsmanagement & Infrastruktur // Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen

Das Straßenbahnnetz der Stadt Graz hat zwischen Hauptplatz und Jakominiplatz eine massive Engstelle, da alle Grazer Straßenbahnlinien diesen Abschnitt befahren. Nach langen Diskussionen ist eine neue Parallel-Führung, die sogenannte Innenstadtentflechtung, knapp vor Fertigstellung.

14.3.2024 Parkraummanagement als Steuerungselement des urbanen Verkehrs

Vortragender: Prof.Dr.-Ing. Tobias Kuhnimhof // RWTH Aachen

Prof. Kuhnimhof hat das Thema Parkraummanagement in einen generellen Zusammenhang der Verkehrsentwicklung und der Klimaschutzziele gestellt. Dabei weist er nach, dass eine Verdoppelung des ÖV-Angebotes nur zu einer 1%igen Reduktion des PKW-Bestandes führen würde, flächendeckend gute Ausstattung mit privatem Parkraum jedoch zu 3 % mehr Bestand. Womit sich die Frage stellt, ob das zur Verfügungstellung privaten Parkraums sinnvoll ist. Ein Ansatzpunkt könnte eine weniger auto-orientierte Rechtspraxis unter Berücksichtigung z.B. multimodaler Sicherheit im Verkehrswesen sein. Damit kann Parkraummanagement in Zukunft als wesentliches Steuerungselement des urbanen Verkehrs wirken.

14.11.2024 Die Koralmbahn im Finale

Vortragender: Dr. Klaus Schneider // Gesamtprojektleiter Koralmbahn // ÖBB-Infrastruktur AG

Uns freut es besonders, dass die Koralmbahn im Dezember 2025 in Betrieb gehen wird, da wir bereits 1992 mit der ersten grundlegenden Machbarkeitsstudie betreffend diese Neubaustrecke beauftragt waren. Dr. Klaus Schneider, Gesamtprojektleiter Koralmbahn der ÖBB-Infrastruktur AG (Graz-Klagenfurt) hat in einem Abriss die Entwicklung und den aktuellen Stand dieses Projektes vorgestellt und auch betont, dass der Kostenrahmen eingehalten werden konnte. Bereits im Oktober 2025 wird die Strecke für den Güterverkehr in Betrieb gehen, mit Fahrplanwechsel 2025 auch für den durchgehenden Personenverkehr.



Peter Veit
Leiter



Kurt Fallast
Geschäftsführer

StB



EINFACH SCHNELLER

ALLES AUF SCHIENE BRINGEN

StB Steiermärkische Landesbahnen

Alles aus einer Hand

- Terminal-Rundum-Leistungen
- Full-Service-Werkstätte

StB Steiermarkbahn Transport und Logistik

Modulsystem für morgen

- Optimierte Strecken
- Maximale Tonnage
- Internationale Umläufe



Am Terminal 1c | 8402 Werndorf
Tel: +43-316-812581-0 | terminal-graz@stlb.at | vertrieb@steiermarkbahn.at
www.steiermarkbahn.at

ZUVERLÄSSIGE ZEITSYNCHRONISATION

für digitale Bahninfrastruktur und Schienenfahrzeuge



hopf Time and Frequency Solutions



Expertise für Zeitsynchronisation
seit mehr als 50 Jahren

www.hopf.com | sales@hopf.com

IRIS[®]
Certification

Veranstaltungen

Auch im Jahr 2024 konnten wieder zwei Veranstaltungen organisiert werden.

DACH-Tagung: Digitalisierung & Dekarbonisierung des Verkehrs im DACH-Raum

Die dritte gemeinsame Tagung der deutschen, österreichischen und Schweizer verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften DVWG, ÖVG und SVWG fand am 4. und 5. April in Innsbruck statt. Die Landstellenleitung war intensiv in die Vorbereitung und Planung dieser Veranstaltung eingebunden. In vier Blöcken wurden Themen zur Digitalisierung & Dekarbonisierung des Verkehrs im DACH-Raum behandelt. So wurden Lieferketten und Standortwahl, Finanzierung des grenzüberschreitenden Öffentlichen Verkehrs und Entwicklung und Nutzung von Infrastruktur und Korridoren in diesem Kontext behandelt. Ein besonderes Highlight war die Präsentation von Perspektiven junger Expert:innen, die ihre Sicht auf die Herausforderungen und Chancen der Digitalisierung und Dekarbonisierung des Verkehrs im DACH-Raum dargestellt und mit dem Publikum diskutiert haben. Die Veranstaltung wurde mit einer Exkursion in den Brennerbasistunnel abgeschlossen, bei der sich die Teilnehmer:innen vor Ort die einzigartige Großbaustelle besuchen und einen Blick in die Zukunft des transnationalen Verkehrs werfen konnten.



Zur Problematik am Brennerkorridor: Verkehrskonzept zur Generalerneuerung Luegbrücke

In einem neuen Format fand am Donnerstag, 21. November an der Universität Innsbruck eine Veranstaltung zu einem höchst aktuellen Thema statt. Stefan Siegele, Geschäftsführer der ASFINAG Alpenstraßen GmbH und auch der ÖVG Landesstelle Tirol, stellte in einem Vortrag das Verkehrskonzept zur Generalerneuerung der Luegbrücke im Gesamtzusammenhang der Problematik am Brennerkorridor dar.

Die Brennerautobahn A13 wurde in den 1960er und 1970er Jahren gebaut und war eine der ersten Gebirgsautobahnen der Welt. Sie ist eine wichtige Nord-Südverbindung durch die Alpen mit hohen Verkehrsstärken im Urlauberreiseverkehr und im Güterverkehr, für den sie den mit Abstand am meisten genutzten Alpenpass darstellt. In den kommenden Jahren steht die Infrastruktur mit ihren zahlreichen Kunstbauten wie der Europabrücke zur Sanierung bzw. Erneuerung an. Das erste betroffene Bauwerk ist mit der Luegbrücke die längste Autobahnbrücke Österreichs. Ab Anfang 2025 kann diese im Regelfall nur noch mit einem Fahrstreifen pro Richtung befahren werden. Die ASFINAG hat zusammen mit Partnern wie Land Tirol, Behörden und Einsatzkräften ein umfassendes Maßnahmenpaket vorbereitet, das für verkehrsreiche Tagen mit einer speziellen Verkehrsführung ein zweistreifige Nutzung möglich macht.



Neben ÖVG-Mitgliedern folgten auch zahlreiche Studierende der Einladung in den Hörsaal und zur anschließenden Exkursion mit Lokalausgutschein bei der Luegbrücke. Auf Grund der positiven Erfahrungen soll dieses Vortragsformat zu aktuellen Themen im universitären Rahmen auch künftig durchgeführt werden.



Markus Mailer
Leiter



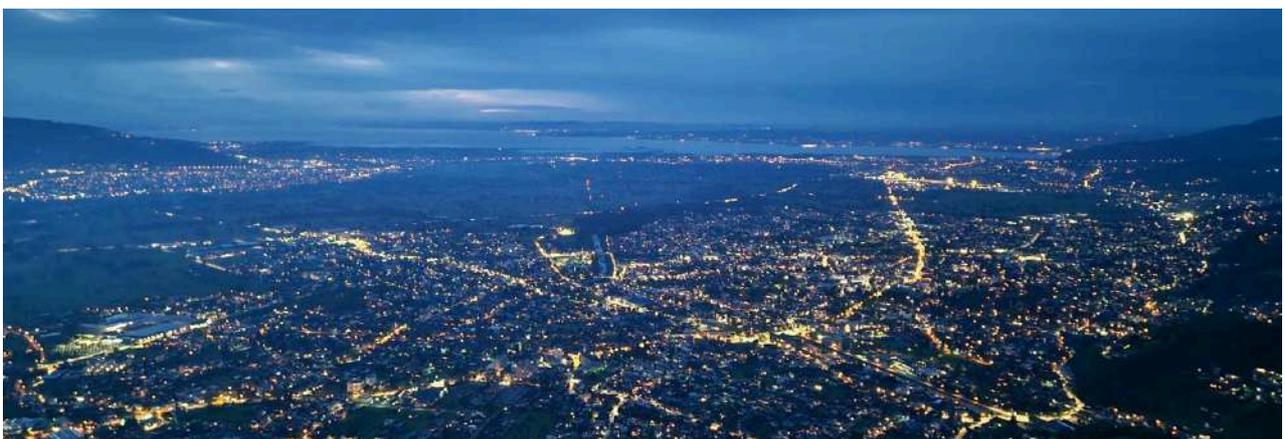
Stefan Siegele
Geschäftsführer

Das Jahr 2024

Die Landestelle Vorarlberg hat im Mai 2024 die ÖVG-Jahrestagung in Dornbirn ausgerichtet. Aktuelle Themen wurden aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet. Darüber hinaus umfasst das Berichtsjahr Projekte, die von der Landesstelle begleitet, kommentiert und unterstützt wurden.

ÖVG Jahrestagung 2025 in Dornbirn

Das Leben im Vorarlberger Rheintal ist urban. Es werden daher auch entsprechende Lösungen benötigt, die noch von der nächsten Generation als positiv angesehen werden. Die Tagung in der Vorarlberger Messestadt bot umfassende Einblicke in aktuelle Projekte und zukünftige Entwicklungen der urbanen Mobilität in vernetzten Regionen. Frank Haas von Gebrüder Weiss stellte das Projekt "Mission to Mars" vor, das innovative Transportlösungen thematisiert. Hubert Rhomberg und Guido Flatz diskutierten die Integration von regionalem ÖPNV, Güter- und Tourismusverkehr auf der Schiene im Rahmen des Wälderexpress-Projekts. Christian Hillbrand vom Verkehrsverbund Vorarlberg und Niko Fischer von Caruso Carsharing erläuterten, wie klassischer öffentlicher Verkehr mit Sharing-Angeboten zu einer umfassenden Mobilitätsplattform verbunden werden kann. Katharina Schön von Blum sprach über die Anwendung von Verhaltensökonomie zur Entwicklung effizienter Verkehrslösungen in privaten Unternehmen. Klaus Gspan von der ASFINAG und Jörg Zimmermann vom Land Vorarlberg diskutierten die Transformation der A14 zur Stadtautobahn und deren Rolle in der Güterverteilung. Abschließend leitete Garry Thür eine Diskussionsrunde über die Infrastrukturplanung und -umsetzung des Bahnausbaus von Wolfurt über die deutsche Grenze, unter Beteiligung von Experten wie Ralf Chaumet, Dietmar Eberle und Hubert Rhomberg.



„Startschuss“ für Neubau des Bahnhofs Bregenz

Das Land Vorarlberg, die Stadt Bregenz und die ÖBB-Infrastruktur AG haben im April 2024 eigentlich die weitere Vorgangsweise für den geplanten Neubau des Bahnhofs Bregenz fixiert. Umgesetzt werden soll nach einem städtebaulichen Wettbewerb die Variante „4a“. Aber weiterhin sind noch viele Fragen offen.

Themen und Veranstaltungen im Jahr 2025

Die großen Themen aus dem Jahr 2024 werden uns auch im aktuellen Jahr begleiten. Neben dem Bahnhof Bregenz sind das die Diskussionen zu den S18-Varianten oder die Möglichkeiten des Wälderexpress'. Die ÖVG Vorarlberg ist sowohl fachlich, also auch politisch gut vernetzt und an den Themen dran.

Doppelgleisigkeiten im Verkehrsverbund Vorarlberg lösen

Vorarlberg hat nach Wien die zweitbeste öffentliche Verkehrsanbindung: dennoch lag 2023 der motorisierte Individualverkehr bei 50 %. Der Rechnungshof kritisiert in seinem Bericht „Verkehrsverbund Vorarlberg“ die zersplitterte Aufgabenverteilung zwischen der VVV GmbH, Gemeindeverbänden und Gemeinden. Diese Doppelgleisigkeiten führe zu unnötigem Mehr-Aufwand der Ressourcen. Der Rechnungshof gibt Empfehlungen für die Verbesserung der Situation: www.rechnungshof.gv.at

Land macht Weg für Stadttunnel Feldkirch frei

Die Umsetzung des Gesamtprojekts nimmt damit Fahrt auf. Die Arbeiten beginnen im Februar 2025 mit der Baustelleneinrichtung und dem Aufbau der Logistik, der eigentliche Tunnelvortrieb beginnt im Herbst 2025 und dauert bis Sommer 2028. Parallel dazu wird dann der Innenausbau gemacht, gefolgt von der Tunnelausrüstung in den Jahren 2029 und 2030. www.stadttunnel-feldkirch.at



100-Millionen-Projekt: Logistische Meisterleistung nötig

Messepark Dornbirn: Im Vorfeld des millionenschweren Umbaus geht es um die Frage, wohin die 65 Shoppartner während der Bautätigkeiten ausweichen können. Die Betreiber stehen vor einer gewaltigen organisatorischen und auch logistischen Aufgabe. Dabei geht es vor allem um die Frage, wie man die Geschäftstätigkeit (Verkäufer und Käufer) während der mehrjährigen Umbauphase so wenig wie möglich beeinträchtigt. www.messepark.at

Regionalverkehr im Fokus

In Vorarlberg werden die ÖBB 2025 Baumaßnahmen für den Erhalt des Schienennetzes sowie zur Verbesserung der Betriebsqualität und des Kundenkomforts weiter vorantreiben. Basis sind der Rheintal-Walgau Vertrag sowie die im Rahmenplan definierten und finanziell bedeckten Projekte. Vor allem für Fahrgäste im Personennahverkehr werden die laufenden und geplanten Baumaßnahmen viele Vorteile bringen. Insgesamt belaufen sich die Investitionen im Jahr 2025 gemäß Rahmenplan 2024 – 29 auf 74 Millionen Euro. presse-oebb.at

Ziel: Digitale Zollabfertigung bis 2028

In St. Margrethen (CH) soll ein Zentrum für den Schweizer Zoll entstehen. Damit soll unter anderem die Digitalisierung vorangetrieben werden. Auch in Österreich wird diese Umstellung den Frächtern viel Arbeit beschern. In Zukunft soll der digitalisierte Grenzübergang Arbeitsaufwand, Kosten und Verkehr senken. Über den Bau des Zentrums wird noch in diesem Jahr entschieden werden. Bei Zustimmung geht das Vorhaben Ende des Jahres in den Nationalrat. Die die Inbetriebnahme des neuen Investitionszentrums wäre Ende 2029 geplant.



Garry Thür
Leiter



Michael Tagwerker
Geschäftsführer



Enabling Future Mobility



Enabling Future Mobility

// Mit Pioniergeist für die Bahn unterwegs

Als führendes Bahntechnikunternehmen bieten wir ein umfassendes Leistungsspektrum in Bahnbau, Ausrüstung und Service. Wir überzeugen mit maßgeschneiderten Lösungen für Nah- und Fernverkehr, Güterverkehrsstrecken sowie private Infrastrukturen. Mit Pioniergeist und Leidenschaft sorgen unsere Spezialisten dafür, dass Ihr Projekt sicher, effizient und nachhaltig auf Schiene kommt.



www.rhomberg-sersa.com

**RHOMBERG
SERSA**  **RAIL
GROUP**

Statement – Der Verkehr ist systemimmanenter Bestandteil des organisierten menschlichen Daseins

Erst die sichere, berechenbare, regelmäßige und über große Entfernungen mögliche Abwicklung des Verkehrs schuf die Voraussetzungen für regionale und internationale Arbeitsteilung, großräumige, Kontinente übergreifende Standortverlagerung, Erschließung und Sicherung entfernter Rohstoffquellen sowie ausgedehnter, „weltumspannender“ Absatzmärkte.

Replik 2024

Im Jahr 2024 wurde folgende Veranstaltung organisiert:

15. Oktober 2024

Exkursion zum Tower auf dem Flughafen Wien Schwechat auf Einladung der Austro Control - Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH - ACG

Die neue Geschäftsführerin der ACG, Mag. Elisabeth Landrichter, Geschäftsführerin Austro Control, ehemals Gruppenleiterin Luftfahrt im BMK, hielt einen Fachvortrag zum Thema „Das Unternehmen Austro Control und seine Aufgaben“, anschließend kam es zu einer Besichtigung der Flugverkehrskontrolle und der Flugwetterstation im Tower Wien Schwechat.



4. September 2024

Exkursion „Wasserstoff“ bei der Wien Energie Wasserstoff-Elektrolyseanlage

Einen exklusiven Einblick in die nachhaltige Wasserstoffproduktion von Wien Energie erhielten die Teilnehmer:innen am 4. September. Es wurde die Wasserstoff-Anlage in Simmering besichtigt. Diese wird ab 2024 vollständig in Wien betrieben und nutzt ausschließlich erneuerbare Energien und produziert täglich bis zu 1.300 Kilogramm Wasserstoff, genug für etwa 60 Busse oder LKWs.

Ausblick

Im April 2025 wird die Landesstelle Wien das ÖVG Forum Mobilität (ehemalige Jahrestagung der ÖVG) mit dem Titel „Güterverkehr und Logistik in der Schifffahrt. Hochseeschifffahrt - Kombiniertes Verkehr - Hinterlandverkehre“ ausrichten.

Für den Herbst 2025 ist eine Exkursion zum Klima-Wien-Kanal in Wien und eine Exkursion zur ASFINAG geplant.



Doris Pulker-Rohrhofer
Leiterin



Gerhard Gürtlich
Geschäftsführer

Junge ÖVG



Niki Schmözl
Leiter



Alexandra Medl
Vorstandsteam



Barbara Laa
Vorstandsteam



Florian Lasselsberger-Geishofer
Vorstandsteam

Das vergangene Jahr war für die Junge ÖVG ein voller Erfolg! Mit unseren Veranstaltungen und Kooperationen sind wir den Weg weitergegangen, ein starkes Netzwerk für junge Menschen im Mobilitätssektor zu sein. Unser Fokus lag darauf, den Austausch zwischen Nachwuchskräften und erfahrenen Branchenexpert:innen zu fördern und so stets neue Perspektiven und Chancen zu eröffnen. Dabei haben wir neben unseren exklusiven Events auch die erfolgreiche Afterwork-Reihe gemeinsam mit dem Verband der Bahnindustrie fortgesetzt und gemeinsam mit der Wissenschaftlichen Leitung den Peter-Faller-Nachwuchsförderpreis verliehen.

Young Pro Rail meets Junge ÖVG und ÖBB

Junge Menschen für die Mobilitätsbranche zu begeistern, das ist sowohl der Jungen ÖVG als auch der ÖBB, sowie der „young ProRail“ (Organisationen von jungen Mitarbeiter:innen des niederländischen Bahninfrastrukturbetreibers) ein großes Anliegen. Gemeinsam haben wir daher einen internationalen Austausch veranstaltet. Am Programm standen ein Expertenaustausch zum Thema Nachhaltigkeit in der Eisenbahninfrastrukturbranche, eine Besichtigung des ÖBB Nightjets der neuen Generation sowie des Baufortschritts des Semmering Basistunnels. Anschließend konnten die nationalen und internationalen Teilnehmer:innen beim 1. internationalen Rail Quiz der Jungen ÖVG ihr Eisenbahnwissen unter Beweis stellen und sich vernetzen.



Die young ProRail bietet Menschen bis 35 Jahre innerhalb der ProRail die Möglichkeit zur Vernetzung und Weiterentwicklung. Das Programm sowie die Aktivitäten werden vom Unternehmen finanziert. Durch das spannende Programm mit diversen Expert:innen, konnte sich die ÖBB als Vorreiter für nachhaltige Mobilität in Europa präsentieren und die Junge ÖVG als passende mobilitätsübergreifende Plattform zur Vernetzung für diese.



Karrieretag der Jungen ÖVG 2024

Am 23. Oktober 2024 war es wieder soweit: Die Junge ÖVG lud zum Karrieretag, ein Highlight im Jahreskalender der ÖVG. Mit über 120 Besucher:innen und mehr als 20 teilnehmenden Unternehmen wurde ein spannender Tag rund um die Zukunft der Mobilität im Festsaal des BMK gestaltet.

Das Bühnenprogramm wurde mit kurzen Pitches mehrerer Unternehmen eingeleitet, bei denen diese aktuellen Projekte und Karrieremöglichkeiten vorstellten. Die Präsentationen gaben den Teilnehmer:innen einen umfassenden Überblick über die aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen in der Mobilitätsbranche.

Anschließend folgte eine Keynote von Nina Hampl, Professorin für aktive Mobilität an der Universität Graz. Im Anschluss wurde mit einer Expert:innen-Runde zum Thema „Die Rolle der Mobilität bei der Gestaltung zukunftsfähiger Städte“ diskutiert, mit Susanne Svejda (Wiener Linien), Matthias Nagler (ÖAMTC) und Petra Jens (Mobilitätsagentur Wien). Im Zentrum des Talks standen unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse und die Wichtigkeit zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte für urbane Räume.



Die Teilnehmer:innen hatten die Gelegenheit, durch informative Gespräche mit Expert:innen wertvolle Kontakte zu knüpfen und berufliche Möglichkeiten zu erkunden.

Die Vielfalt der Mobilitätsbranche wurde durch die präsentierten Unternehmen und Organisationen deutlich, die Einblicke in ihre Arbeit und Visionen für die Zukunft gaben.



Stammtisch +1 mit Christian Diewald

Ein besonderes Highlight zum Jahresende war unser vorweihnachtlicher Stammtisch +1, bei dem wir Christian Diewald, CEO von Stadler Österreich und Präsident des Verbands der Bahnindustrie, als Gast begrüßen durften. In einer offenen Gesprächsrunde gab er spannende Einblicke in seine beruflichen Erfahrungen, sprach über persönliche Erfolge und Herausforderungen und führte uns exklusiv durch das Stadler Office in der Wiener Innenstadt. Solche Events stehen sinnbildlich für unsere Mission: junge Menschen mit inspirierenden Persönlichkeiten und Unternehmen der Branche zu vernetzen.



Mit Teamgeist in eine erfolgreiche Zukunft

Ursula Zechner steht seit rund 4 Jahren an der Spitze der ÖBB-Produktion GmbH. Mit rund 6.900 Mitarbeiter:innen und einem beeindruckenden Fuhrpark von 1000 Lokomotiven ist die ÖBB Produktion eine der wichtigsten Akteure des österreichischen Schienenverkehrs.

Frau Zechner, dass es bei einem so großen Unternehmen immer Veränderungen und Weiterentwicklungen gibt, liegt auf der Hand. Welches Thema beschäftigt Sie derzeit am meisten?



Foto: ÖBB/Andreas Scheiblecker

In den letzten Jahren haben wir einen bemerkenswerten Anstieg bei den Leistungen des Personenverkehrs verzeichnet, und dieser Trend setzt sich fort. Nicht zuletzt in Hinblick auf einen historischen Moment, wenn im Dezember 2025 die Koralmbahn und damit auch der Koralmtunnel in Betrieb gehen.

Gleichzeitig beschäftigt uns auch der bevorstehende Generationenwechsel, rund 4.100 Mitarbeiter:innen werden derzeit pro Jahr bei den ÖBB gesucht. Vor diesem Hintergrund ist es essenziell, dass wir unsere Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit für die Zukunft sichern. Wir müssen diesen Herausforderungen erfolgreich begegnen und zugleich den kontinuierlichen Wissenstransfer sowie das Generationsmanagement sicherzustellen.

Wie gehen Sie hier vor?

Einerseits arbeiten wir daran, uns noch stärker als attraktiver Arbeitgeber am Arbeitsmarkt zu positionieren und das mit Erfolg: Die ÖBB haben 2024 mit 120.000 Bewerbungen auf rund 4.000 offene Stellen einen neuen Rekordwert erreicht – 40.000 mehr als im Vorjahr und so viele wie nie zuvor. Und hier wollen wir natürlich auch viele Talente für eine Karriere in der ÖBB Produktion begeistern, einem sehr spannenden und zukunftsorientiertem Geschäftsfeld.

Andererseits sind natürlich das Wissen und die Erfahrung unserer langjährigen Mitarbeiter:innen von unschätzbarem Wert. Wir müssen daher sicherstellen, dass das vorhandene Fachwissen innerhalb unseres Unternehmens erhalten bleibt und sukzessive weitergegeben wird - sowohl persönlich als auch mittels technischer Unterstützung.

Welche Mitarbeiter:innengruppe ist besonders gefragt?

Im Bereich der Triebfahrzeugführer:innen ist der Bedarf an Neuaufnahmen besonders hoch. Zum Ausgleich der laufenden Pensionierungen und zur Bewältigung des Wachstums sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr der nächsten Jahre, stocken wir unser Personal sukzessive auf. Und auch hier haben wir große Erfolge zu verzeichnen: Durch das Optimieren des Ausbildungsprozesses im letzten Jahr, konnte die jährlichen Ausbildungskapazitäten von ursprünglich geplanten 480 auf 640 Ausbildungsplätze erhöht werden, das entspricht einer Erhöhung von 33%.

Auch bei den Wagenmeister:innen werden 2025 drei anstatt der ursprünglich geplanten zwei Kurse für Nachwuchskräfte im Technischen Wagendienst stattfinden. Pro Kurs werden zwischen 20 und 24 Teilnehmer:innen ausgebildet.

Großen Bedarf gibt es auch bei den Disponent:innen, denn auch hier bemerken wir den Generationenwechsel sehr stark. Auch für unsere "Troubleshooters im Tagesgeschehen", die sämtliche Abweichungen meistern, werden dieses Jahr drei Kurse mit einer Ausbildungsdauer von jeweils ca. acht Monaten gestartet.

Warum sollen sich Bewerber:innen für die ÖBB Produktion entscheiden?

Jobs in der Produktion zeichnen sich durch hohe Eigenverantwortung aus und die familiäre Arbeitsatmosphäre, sowie durch starken Teamgeist. Außerdem bieten Jobs bei den ÖBB eine Reihe moderner Benefits: Flexible Arbeitszeitmodelle, betriebliche Kinderbetreuung, Unterstützung für pflegende Angehörige etc. All das ermöglicht eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Hinzu kommen vielfältige Karriere- und Entwicklungsmöglichkeiten sowie Vorteile wie ÖBB Wohnungen, Gesundheitsförderung und vieles mehr. Und nicht zu vergessen: Wir als ÖBB Familie arbeiten daran, dass wir auch in Zukunft die sinnvollste Lösung für die Umwelt in Sachen Verkehrsmittel sind. Also bei uns gibt es definitiv Jobs mit Sinn.

Veranstaltungen

Nach den mühsamen Jahren der Corona-Epidemie und nach der Neuorganisation sowie der neuen Zusammensetzung der Führungsgremien der ÖVG konnte unseren Mitgliedern wieder ein dichtes und spannendes Programm bestehend aus Vortragsveranstaltungen, Diskussionen, Symposien und Exkursionen der Landesstellen sowie dem einen oder anderen neuen Format (z.B. The Art of Mobility) geboten werden. Es ist uns außerdem gelungen, mehrere Veranstaltungen in Kooperation mit anderen Organisationen (z.B. Wiener Wirtschaftskammer) auf die Beine zu stellen und die Zusammenarbeit mit diesen Stakeholdern zu vertiefen.

Wie schon gewohnt wurden einige - aber nicht alle - Veranstaltungen hybrid, d.h. sowohl mit persönlicher Anwesenheit als auch mit virtueller Teilnahme angeboten. Allerdings werden von unseren Mitgliedern die Möglichkeiten des Netzwerks vor, bei und nach unseren Veranstaltungen wesentlich mehr genutzt, als die Anwesenheit via Bildschirm. Bei letzterem wurden auch die Chatpotentiale kaum, bei ersterem, die Möglichkeiten zur Teilnahme an Diskussionen oder die Möglichkeit zur Fragstellung an die Vortragenden intensiv in Anspruch genommen.

Insgesamt konnte die ÖVG im Jahr 2024 25 Veranstaltungen, Exkursionen etc. (mit-)abwickeln, davon waren 5 Exkursionen, die die Landesstellen veranstaltet haben. 9 Vortragsveranstaltungen waren kostenpflichtig, 6 Veranstaltungen konnten mit Kooperationspartnern organisiert werden und bei 3 Veranstaltungen war die ÖVG als Support tätig. Insgesamt haben wir mehr als 100 Vortragende aus dem In- und Ausland bei unseren Veranstaltungen begrüßen dürfen. Die Möglichkeiten der virtuellen Präsentation erlaubte es uns auch, Referenten aus fernen Weltgegenden einzuladen und ihren Ausführungen zu lauschen. Die vielfältigen Veranstaltungen wurden von mehr als 1500 Teilnehmern besucht, sodass wir eine der wesentlichen Aufgaben der ÖVG erfüllt haben, nämlich die Vermittlung von Wissen und Kenntnissen und den Austausch zwischen Industrie, Verkehrsunternehmen und Wissenschaft. Das gute und bereits eingespielte Zusammenwirken von Ihnen, unseren Mitgliedern aus Industrie, Verkehrsunternehmen und Wissenschaft, hat zu diesem Erfolg maßgeblich beigetragen. Dafür möchten wir uns sehr herzlich bedanken. Mit Ihrer Hilfe und Unterstützung, mit den Ideen und Vorschlägen aus unseren Arbeitskreisen, aus dem wissenschaftlichen Beirat, aus den Landesstellen und nicht zuletzt aus dem Generalsekretariat war es uns möglich folgende Veranstaltungen durchzuführen.

Mixed Reality im Bauingenieurwesen

Technische Universität Wien, Kuppelsaal
29. & 30. Jänner 2024

Begonnen haben wir das Jahr mit einem spektakulären Thema, das in der nächsten Zeit bei keinem Planungs- und Entwicklungsprojekt mehr fehlen darf: der Mixed Reality. Im ersten Teil berichteten Mitarbeitende und Professor:innen der TU-Wien von verschiedenen Forschungen und Entwicklungen zu AR, VR und Mixed Reality an der TU. Der Bogen spannte sich über AR-Anwendungen in der bautechnischen Aus- und Fortbildung. Christian Schranz erklärte die unterschiedlichen Subgruppen von Mixed Reality sowie Extended Reality und die dafür erforderliche Hardware und Software. Anhand von Beispielen zeigte er mögliche Anwendungsfälle dieser Technologien. Aktuelle Forschungsergebnisse gaben einen Ausblick in zukünftige Anwendungen im Bauwesen. Harald Urban präsentierte die Anwendung von Augmented Reality in der bautechnischen Aus- und Fortbildung. Er zeigt diese anhand der Plattform AR-supported Teaching, welche an der TU Wien im Forschungsbereich Digitaler Bauprozess entwickelt wurde. Julia Reisinger präsentierte eine Virtual Reality-Anwendung für die integrale nachhaltige Planung von Industriebauten, die die frühe Entscheidungsfindung von interdisziplinären Projektteams unterstützen kann. Im zweiten Teil stellte sie Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt "XR in Teaching" und zeigte, welche Potentiale und Challenges XR-Technologie hat.

Der nächste Tag informierte über MR-Anwendungen bei der (Raum)planung samt konkreten Beispielen in Stadtgassen und Tunnels, der Planung und Optimierung von Industriebauten bis zur Anwendung von Fahr simulatoren und setzte mit Datenerfassung und Inspektion von Bauwerken und Anlagen wie z.B.: solche der ASFINAG mittels unbemannter Luftfahrzeuge (Drohnen), die ebenso für die Dokumentation und Kontrolle des Baufortschritts verwendet werden können, fort. Simulatorbasierte Anwendungen, wie z.B.: beim Einsatz von Stopfmaschinen und der Optimierung der Schnittstellen zwischen Stadtentwicklung und Mobilität im Rahmen der Mobilitätswende und eine abschließende Diskussion beendeten das hochinteressante Programm.

Der weitere Teil des Symposiums: Laut Julia Forster werden Visualisierungen zur Unterstützung in Planungs- und Entscheidungsprozessen eingesetzt, die ausgehend von Planungsaufgaben und Problemstellungen in der Raumplanung eingesetzt werden können. In den vorgestellten Forschungsprojektbeispielen werden interdisziplinäre Daten visuell in einer gemeinsamen Umgebung aufbereitet, um möglichst holistische Systemdarstellungen zu generieren. Die entwickelten visuellen Planungsunterstützungswerkzeuge erlauben Planungsbeteiligten und Stakeholdern verschiedene Entwicklungsalternativen zu analysieren, Auswirkungen frühzeitig abzuschätzen und so Entscheidungen abzuwägen. Anhand von Beispielen aus der Lehre wird gezeigt, wie VR-Umgebungen einen immersiven Eindruck von Entwurfsprojekten für Studierende, für Lehrende als auch für Bürger:innen und Entscheidungsträger:innen im Planungsgebiet geben können. Hannes Kaufmann berichtete, dass sich die Forschungsgruppe Virtual & Augmented Reality der TU Wien mit VR/AR-Anwendungen in verschiedensten Bereichen beschäftigt. Projekte aus dem Bereich Bauingenieurwesen wurden kurz vorgestellt und die Einsatzmöglichkeiten von Robotern für VR/AR demonstriert. Als Beispiel werden aktuelle Arbeiten mit dem Boston Dynamics Spot Roboter zur autonomen Erkundung und dem autonomen 3D Laserscan des Inneren mehrstöckiger Gebäude gezeigt. Ein anderes Projekt verwendet einen mobilen Roboter um Objekte in VR greifbar zu machen.



Ioannis Giannopoulos wies darauf hin, dass wir, während wir uns im Außenbereich bewegen und mit dem Raum interagieren, nur physische Objekte wie Gebäude, Straßen und andere Fußgänger in der Nähe beobachten können. Die AR kann unsere Realität erweitern, wenn ein System – wie bei einem Projekt der Forschungsgruppe Geoinformation der TU Wien gelungen – in der Lage ist, georeferenzierte Objekte mit hoher Präzision und Genauigkeit im Außenbereich zu visualisieren, um die zu Grunde liegenden Gestaltungskonzepte besser zu verstehen. Christoph Traxler und Klaus Chmelina erläuterten, dass beim Tunnelbau sehr viele Parameter gleichzeitig im Blick behalten werden müssen. Wie geht der Vortrieb voran? Wie entwickeln sich die Verformungen der Tunnelwand? Wie sind die geologischen Verhältnisse? Der Geotunnel-VR-Viewer kombiniert einen digitalen Zwilling des Tunnels mit Visualisierungen georeferenzierter Messungen und Sensoren und erlaubt damit ein immersives und ganzheitliches Monitoring. Tunnelbau-Fachleute können in einem 3D-Setting verschiedenste Sensordaten an einem Ort vergleichen und Bauprozesse realitätsnah nachverfolgen. Zusätzlich zeigen Animationen die zeitliche Entwicklung von Messwerten. Mithilfe einer VR-Brille können sich Fachleute dabei ganz intuitiv – „wie vor Ort“ – durch den Tunnel bewegen und einen Eindruck von seinen wahren Dimensionen bekommen. Das integrierte Storytelling erlaubt es, eine Monitoring-Session für Kollegen:innen zu dokumentieren und macht so Erkenntnisse und Entscheidungen nachvollziehbar. Es ist auch ideal für das Training von z.B. Studierenden oder Lehrlingen, denen in einer geführten Tour das Monitoring erklärt wird und die jederzeit selbst Handanlegen können, um praktische Erfahrungen zu sammeln.

Im Anschluss daran konnten Unternehmen in kurzen Pitches Ihre Entwicklungen und Projekte vom Design der zukünftigen Mobilität bis zu neuen Ausbildungstools für Bahnmitarbeiter vorstellen. Kasra Seirafi stellte das Forschungsprojekt GLARA („Green Living Augmented Reality“) vor. GLARA macht Stadtbegrünung interaktiv visualisierbar und für Laien wie Entscheidungsträger intuitiv verstehbar. Durch MR – Technologie werden urbane grüne Planung, Stadtentwicklung und Baumaßnahmen greifbar und neue Ansätze der Partizipation mit den Bürger:innen möglich. Mittels GLARA können verschiedene mikroklimatische Situationen zu verschiedenen Tageszeiten visualisiert werden (z.B.: Oberflächentemperatur, Wind, gefühlte Temperatur usw.). Lukas Stranger berichtet über die realitätsnahe Ausbildung von Triebfahrzeugführern, Rangierbegleitern und auch von Sicherungsposten im Gleisbereich. MR verbessert die Umsetzung des Erlernten in der praktischen Anwendung deutlich. Gerade das Verhalten in Situationen, die keine Zeit zum Überlegen lassen, wird durch MR-Anwendungen optimal die Sicherheit von Arbeiten im Gleisbereich und des Bahnbetriebs erhöht. Daniel Huber stellt moodley als ein führendes Strategie- und Designunternehmen mit drei hochspezialisierten Einheiten – Brand-, Interactive- und Industrial Design vor. Gemeinsam mit seinem Team konzipiert und realisiert er weltweit für renommierte Kunden, wie Siemens, Alstom, Stadler, Rosenbauer, DTM, McLaren, ÖBB, AVL, uvm. fundierte Innovationsstrategien und setzt diese in nachhaltiges Design für Produkte und Mobilitätslösungen um – life-centered und nach den Prinzipien der Circular Economy. Torsten Bode erklärte, dass die Vielzahl an Entwicklungen die am Bau Beteiligten vor große Herausforderungen stellt. Beispiele sind die zunehmende Komplexität von Bauvorhaben, Zeitdruck, Fachkräfte. Für die Unternehmen von morgen ist es wichtig, heute die Weichen zu stellen um zukünftige Erwartungen zuverlässig zu erfüllen. Die Firma Rhomborg Sersa Rail Group entwickelt mit Hilfe von Experten und aus der Erfahrung einer Vielzahl anspruchsvoller Projekte heraus innovative Lösungen für zuverlässiges und nachhaltiges Bauen. Maximilian Rudorfer erklärte, dass Eisenbahner:innen zu den Mangelberufen gehören. Bis zu 25 Prozent der Belegschaft wird in den nächsten Jahren in den Ruhestand gehen und die steigende Fluktuation verschärft die Situation zusätzlich. Gleichzeitig stellen neue Technologien wie ETCS immer höhere Anforderungen an Auszubildende. Effizienzsteigerungen in der Ausbildung sind daher dringend nötig.

Die Simulatoren von HR Innoways steigern den Lerneffekt, sichern ein gleichbleibend hohes Niveau und reduzieren den Einsatz von Ausbildnern. Die Simulatoren sind modular aufgebaut und daher flexibel anpassbar. Angelos Chronis erklärt die Plattform Infrared City, die AR-gesteuert intelligentes und resilientes Design für komplexe umweltrelevante Simulationen bietet. Der dem Stand der Technik entsprechende Apparat erlaubt real-time Feedback und Informationen zu jedem Stand der Projektentscheidung. Thomas Dolleschal erläuterte, dass herkömmliche Inspektions- und Wartungsmethoden zum Teil aufwendig und häufig risikobehaftet sind. Abhilfe schafft hierbei die Drohneninspektion in Kombination mit einer professionellen Datenanalyse. Schwer zugängliche Bereiche sowie Anlagen größerer Ausdehnung können mit dem BLADESCAPE-Ansatz ohne Risiko fürs Personal und mit hoher Effizienz inspiziert werden. Die dabei gewonnenen Informationen werden dokumentiert, teilautomatisiert unter Einsatz von KI analysiert und bspw. in Form von Bestandsplänen oder Schadensberichten kundenspezifisch strukturiert aufbereitet. Anwendungsbeispiele existieren bei den ÖBB und der ASFINAG, bei der Definition der Anforderungen, Selektion des optimalen Gerätesettings (Fluggerät und Sensorik, mit bis zu 4 Sensoren gleichzeitig), bei der Durchführung der Datenerfassung, sowie der Datenanalyse und -auswertung. Die kombinierte automatisierte Flugplanung und Datenauswertung mittels BS SCANalyzer unter Einsatz künstlicher Intelligenz (KI) gewährleistet eine flächendeckend hohe Qualität der Ergebnisse. Thomas Steinbrucker erklärt, dass sich die ASFINAG seit dem Jahr 2017 mit der Anwendung von Unmanned Aircraft Systems (Drohnen) in unterschiedlichsten Fachbereichen und Einsatzgebieten beschäftigt. Er gab einen Überblick über die Tätigkeiten des Competence Centers UAS sowie der damit verbundenen Anwendungs- und Einsatzfälle von Drohnen im täglichen Arbeitsumfeld der. Dabei spannt sich der Bogen von bereits produktiv abgewickelten Anwendungen bis hin zu Themen und Pilotprojekten, welche sich noch im Bereich der F&E befinden. Abschließend gab er einen Ausblick, wo die ASFINAG in den nächsten Jahren mit dieser Technologie hinwill.

Andreas Oberhauser erklärte, dass das Schotterbett ein wesentlicher Baustein des Oberbaus des Eisenbahnwesens ist. Es widersteht den auf das Gleis einwirkenden Kräften, bietet notwendige Elastizität, sorgt durch Drainagewirkung für den Abtransport von Oberflächenwasser und ermöglicht nachträgliche Korrekturen der Gleislage mittels Gleisbaumaschinen. In der grundlegenden Oberbau-Berechnung nach

bestimmen mehrere Faktoren, wie Radlast etc.. Durch moderne Stopfmaschinen wird mit dem Stopfvorgang und einer Schotterbettreinigung der Bettungsmodul wesentlich verbessert. Um diesen Vorgang auch in hoher Qualität ausführen zu können, sind sowohl präzise und hochqualitative Maschinenteknik als auch gut ausgebildetes Stopfmaschinenpersonal nötig. In der Vergangenheit haben die Schulungen des Stopfpersonals in Zeiten mit geringerer Baustellenauslastung der Gleisbauunternehmen in einem Schulungszentrum vor Ort stattgefunden. In-situ-Verfahren erwiesen sich als wesentlich effizienter. Johannes Braun berichtete über die Planung für den Neubau und die Sanierung von Bahnstrecken und die Erfassung des Fortschritts bei Bauaktivitäten. Dafür liefert die AUS-Fahrweginformation einen entscheidenden Mehrwert. Der Fahrweg mit all seinen Objekten und Anlagen sowie die Gebäude- und Vegetationsbeschaffenheit im Umkreis mehrere 100 m von der Strecke wird digital erfasst, womit die Ortsbegehung (ggf. mit Sperrpausen) entfallen kann. Die mit Blockchain-Technologie gesicherten Datensätze werden auf einer KI-basierten IoT-Plattform InfraScore® anwendungsbezogen analysiert. Objekte, Anlagen des inneren und erweiterten Fahrwegs werden aus den RGB-Bild- und LiDAR-Daten sicher bestimmt, attribuiert und räumlich zugeordnet (geo-referenziert). Der einfache und standardisierte Datenexport und die Zuordnung von detektierten Objekten zu bestehendem Inventar bilden eine verlässliche und digitalisierte Datengrundlage zur Planung und Bauausführung (BIM). Während der Bauaktivitäten selbst kann ein detaillierter und zeitnaher Überblick auch schwer zugänglicher Bereiche mittels UAS erfasst, der Baufortschritt analysiert, dokumentiert und in einem digitalen Zwilling erfasst werden.

Zusätzlich können Vermessungen durchgeführt, Aufmaße bestimmt und so die Basis für Abrechnungen vollautomatisiert gelegt werden. Stefan Seer berichtet über die nachhaltige Stadtentwicklung und die Mobilitätswende als wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung, Reduktion von Emissionen, Resilienz, Lebensqualität und Gesundheit, wirtschaftlichen Stimulierung und Inklusion. Eine Herausforderung besteht jedoch in der Entscheidungsfindung für Maßnahmen, welche die gewünschte Wirkung entfalten und gleichzeitig eine hohe Akzeptanz bei den unterschiedlichen Stakeholdern sowie Bürger:innen gewährleisten. Er zeigte, wie digitale Planungswerkzeuge bereits ihr großes Potenzial unter Beweis stellen konnten und in einen entsprechend angepassten Planungsprozess integriert werden können. Dies erfordert den Zugang zu relevanten Daten, die Erstellung von digitalen Abbildern („digitaler Zwilling“), Visualisierungs- und Interaktionstechnologien (u.a. VR und AR) sowie eine Abstimmung auf die jeweilige Zielgruppe. Durch digitale Co-Creation im AIT „City Intelligence Lab“ können somit Fragestellungen in unterschiedlichen räumlichen Auflösungen (von der gesamten Stadt, auf Bezirksebene, der Nachbarschaft bis hin zum Gebäude) und Domänen (z.B. Erreichbarkeiten, multimodale Mobilität, Mikroklima) integriert adressiert werden.

Einhellig wurde abschließend die Ansicht vertreten, dass in den nächsten Jahren Bauplanung ohne MR nicht mehr vorstellbar sein wird. Daher wird an der TU demnächst auch ein offenes MR-Laboratorium den Studierenden und Instituten zur Verfügung gestellt werden.

Fokus Mobilität - Innovative Lösungen für betriebliche Mobilität

in Kooperation mit der Wirtschaftskammer Wien

14.02.2024

Am 14.02.2024 fand in Kooperation mit der Wiener Wirtschaftskammer die Veranstaltung Fokus Mobilität - Innovative Lösungen für betrieblichen Erfolg statt. Experten gaben interessanten Input zu den Themen Nachhaltiges Mobilitätsmanagement und Optimierung (Güter-)Verkehr in der Wirtschaft. Klaus Bamberger von den Wiener Linien stellte das umfangreiche Mobilitätskonzept der Wiener Linien vor, das ein multimodales Angebot für Privatpersonen und Unternehmen umfasst. Florian Koch erklärte, dass die ASFINAG CO2-freie Mobilität als Schwerpunkt hat und erläuterte das ASFINAG-Programm der nachhaltigen betrieblichen Mobilität für die ASFINAG-Mitarbeitenden. Claudia Skerbenz von Siemens Mobility Software Solutions stellte die MaaS-Lösung von Siemens Mobility Software Solutions vor. Digitale Produkte sind in der Lage und werden designt, um das Mobilitätsverhalten der Nutzer nachhaltig zu verändern. Martin Russ (AIT) betonte, dass nachhaltiges Mobilitätsmanagement viele Facetten integriert betrachten muss und Hans-Jürgen Salmhofer (BMK) fragte, wie sich die Transportlogistik-Branche effizient auf die vielen Veränderungen einstellen kann. Alexander Biach (WKW zum Zeitpunkt des Events) demonstrierte, dass die

Auswirkungen der Ökoinvestitionen im Verkehrsbereich zur Treibhausgas-Reduktion beitragen. Kluge Investitionen in die Infrastruktur, beispielsweise die Ladeinfrastruktur, in den Schienengüterverkehr und in neue Terminals sind in der Lage, einen entscheidenden Beitrag zur Emissionsreduktion gemeinsam mit weiterem Wirtschaftswachstum zu generieren. Davor Sertic (Spartenobmann Transport und Verkehr der WKW) bezeichnete den intermodalen Verkehr als Lösung der Zukunft. Der kombinierte Verkehr Straße-Schiene reduziert auf der einen Seite CO₂ und hat auf der anderen Seite auch soziale Aspekte, weil die LKW-Fahrer im Vor- und Nachlauf nur kurze Strecken zurücklegen müssen, die sich in der Nähe ihres Heimatortes befinden und sie daher auch in der Nähe ihrer Familie sein können. Jürgen Schrampf (Ecoconsult) erklärte, dass die Optimierung der Transportlogistik schon bei der Standortwahl beginnt.

Wird ein falscher Standort gewählt, so ist der Bedarf an Gütertransport einzementiert. Er erläuterte das an einem Beispiel: Der Standort sei 100 km vom optimalen Standort entfernt und dieser Betrieb hat ein Transportvolumen von 50.000t, dann bedeutet das 5 Mio tkm verschenkte Kilometerleistung wegen ineffektiver Planung. Tina Wakolbinger (WU-Wien, Institut für Transportwirtschaft) ergänzte, dass Optimierungsmethoden für viele Bereiche eingesetzt werden können und zusätzliche Anwendungen für viele verschiedene Stakeholder ermöglichen. Beate Färber-Venz (Spartenobfrau WKNÖ) betonte, dass sich die Gütermobilität in permanenter dauernder Veränderung befindet. Wenn die Nachhaltigkeit ein wesentliches Kriterium sein soll, dann muss auch davon Abstand genommen werden, dass alles sofort und auf der Stelle und möglichst umsonst zur Verfügung stehen soll. Martin Schuster (Herry Consult) stellte das Klimaaktiv - Forschungs- und Förderungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Betriebe“ vor. Dieses Programm bietet eine gute Unterstützung für alle Unternehmen in Österreich vom EPU bis zum Großkonzern für nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen. Michael Jayasekara (Vionmo & goUrban) betonte, dass betriebliche Mobilität eine Transformation von Besitz zu Service erfordert, damit aber Zeit, Geld und Umweltkosten eingespart werden können.

Europäisches Abstellgleis oder internationale Überholspur? Die Zukunft des Güterverkehrs im TEN-Netz der Ostregion

in Kooperation mit der Wirtschaftskammer Wien
22.02.2024

Um das Thema Güterverkehrsströme und -knoten in der Ostregion (Raum Wien, Niederösterreich, Slowakei, Ungarn) eingehend zu diskutieren, organisierte die Wiener Wirtschaftskammer in Kooperation mit der ÖVG eine Informations- und Diskussionsveranstaltung. Die Steuerung der Güterverkehrsströme und deren Verknüpfung in intermodalen Knoten ist für den jeweiligen Wirtschaftsstandort von enormer Bedeutung. Die wechselseitige Verlagerung der Güter auf den bestgeeigneten Verkehrsträger wird für die Abwicklung eines in Zukunft nachhaltigen Verkehrssystems notwendig sein. Dabei darf der Warenverkehr durch Kapazitätsengpässe nicht beeinträchtigt werden. Eben diese müssen möglichst rasch beseitigt werden.

Diese Fragen und eine kritische Betrachtung des Masterplans Güterverkehr des BMK aus Sicht der Wirtschaft stellten den Schwerpunkt der Veranstaltung dar. Zudem präsentierte die Wirtschaftskammer Wien exklusiv zwei neue Studien, die sich mit dem Nachhaltigkeitspotential und der Entwicklung des Güterverkehrs im europäischen Kontext auseinandersetzen. Zur Begrüßung führte Alexander Biach (WKW) in die Thematik der Fachveranstaltung ein. Karl-Johann Hartig begrüßte ebenfalls, ergänzte mit der Bemerkung, dass historisch gesehen, Regionen, die abseits der Güterverkehrsströme zu liegen kamen, wirtschaftlich abgestürzt sind. Alexander Biach bezog sich in seinem Vortrag „Warenströme in der Ostregion – Wer kommt noch nach Wien“ auf eine von der WKW und von ihm als Standortanwalt beauftragte Studie des economica Institutes über Wirtschaftsdaten und -prognosen der Ostregion und davon abgeleitet die verkehrlichen Auswirkungen und Notwendigkeiten und die Bedeutung des Güterverkehrs in der Ostregion. Daraus ergibt sich ein enormer Bedarf, der nur durch die Verlagerung von der Straße auf die Schiene bewältigbar sein wird. Er betonte, dass der kombinierte Verkehr in der EU seit 2012 von 177,4 Mio. t auf 252,3 Mio. t angewachsen ist und bis 2040 eine weitere Steigerung um 100%

erwartet wird. Die EU will ja auch den Modal Split auf der Schiene 2040 von 30 auf 40% erhöhen. Real ist dieser Anteil in Österreich von 32,7% auf 29,8% gesunken, d.h. die Änderung bewegt sich in die falsche Richtung. In den Szenarien bis 2040 wird der Import der Ostregion von 8 Mio. t auf 10 Mio. t und der Export von 5 Mio. t auf 6,4 Mio.t steigen, d.h. das Gütervolumen steigt und der Bahntransport muss deutlich forciert werden.

Für diese Verlagerung braucht es Kombiverkehrsterminals, von denen die zwei in Wien existierenden räumlich begrenzt sind und ziemlich ausgelastet sind. Der Nachteil ist, dass diese Terminals beide im Süden bzw. im Südosten Wiens lokalisiert sind und Transporte aus dem Norden zunächst durch ganz Wien fahren müssen um zu einem Kombiterminal zu gelangen. Aus Sicht der Wirtschaftskammer sind daher drei Maßnahmen möglichst rasch erforderlich: Erstens die Kapazitätserhöhung beider existierender Terminals im Süden Wiens, zweitens ein neues Kombiterminal im Norden Wiens. Er erachtete daher in spätestens 15 Jahren einen dritten Terminalstandort nördlich von Wien für dringend notwendig. Im Ostraum sind weitere Standorte vorhanden Hafen Krems, Bratislava, Sopron, Dunajska Streda, Brünn und 3 Standorte in Budapest (BILK, Mahart, Metrans), angesichts dieser Situation und der Möglichkeit auf anderen TEN-Achsen Verkehre an Wien und der Ostregion vorbei zu leiten und damit Wirtschaftswachstum abzuziehen, muss eine Entscheidung für die Ostregion, für den Wirtschaftsstandort jedenfalls in den nächsten Jahren fallen. Er berichtete deshalb von drei näher untersuchten Terminalstandorten im Norden Wiens und deren Vor- und Nachteile hinsichtlich Flächenbedarf, Konkurrenzbebauung, Ökologie und Bevölkerungsakzeptanz.

Drittens ist ein Lückenschluss bei der Nordostumfahrung Wiens notwendig, d.h. der Lobautunnel um den Zubringer- und Abholverkehr auf der Straße effizienter zu gestalten. Betrachtet man die geplanten Investitionen der ÖBB im Zielnetz 2040, so sind in der Ostregion fast nur Investitionen für den Personenverkehr und fast keine für den Güterverkehr vorgesehen. Gerade in der N/S-Relation gibt es massive Engpässe in der Bahninfrastruktur, z.B. bei der Donauquerung, außerdem fehlen Abstellgleise mit ausreichender Länge, die Ausfahrten in beide Richtungen ermöglichen. Auch auf der Straße bestehen Engpässe, denn der Bestand an PKW und LKW hat sich seit 1990 fast verdoppelt und auf der Südost-Tangente hatten wir bei einem DTV von 180.000 eine Steigerung um 8,8% seit 2016. Allein für die Zuleitung zu den bestehenden Terminals benötigt die Ostregion daher eine zusätzliche Donauquerung, den Lobautunnel. Die Güterverkehrsprognosen zeigen ein Verkehrsaufkommen, dass ohne diese Maßnahmen die Straßenkapazität in der Ostregion massiv überlasten würde und den Lebensraum Wien stark beeinträchtigen würde.

Ferdinand Koch (Vereinigung österr. Abfallwirtschaftsbetriebe) meinte in seinem Vortrag „Abfalltransport in Österreich – Gesetzliche Impulse für den intermodalen Verkehr am Prüfstand“ zum Kombiverkehr, dass die Abfallwirtschaftsbetriebe LKW-Verkehr schon lange kennen und können, Bahnfahren allerdings erst lernen müssten. Er erklärte die Mengen, die öffentliche und private Abfallsammler in Österreich einsammeln und beurteilt das große Potential von Transporten auf der Schiene. Die Voraussetzungen dafür sind räumlich und technisch geeignete Verladestellen und ein entsprechendes Angebot der Bahnen. Beispielsweise funktioniert der Transport von Baurestmassen und Aushüben mit der Bahn großteils vorbildhaft. Kommunale Unternehmen sammeln und deponieren ihre Abfälle meinst im lokalen Bereich. Interessant sind auch jene Mengen, die separat gesammelt, getrennt und einem Recycling zugeführt werden. Durch die gesetzlichen Vorgaben ist in diesem Bereich ein Wachstum des Bahntransportes zu erwarten.

Im Anschluss stellt Davor Sertic, Spartenobmann Verkehr und Transport der Wiener Wirtschaftskammer und Transportunternehmer, die Wiener Verkehrswirtschaft vor: 7904 Unternehmen die mit 50.000 Arbeitnehmern 5,2% der Wiener Wirtschaftsleistung, d.i. 48 Mrd. € Wertschöpfung produzieren. Damit nimmt der Sektor Platz 5 in Wien ein. Er berichtet ferner, dass der Einstieg in den intermodalen Verkehr für KMU - im Gegensatz zu Großbetrieben - nicht leicht ist, allein die Dispo-Schnittstelle mit der Bahn erfordert ein neues Set-up und Ausbildung. Eine Befragung, warum nur 36% der Unternehmen den Kombiverkehr benutzen ergab, dass der hohe Planungsaufwand für die Transportkette und die mangelnde Pünktlichkeit und Verlässlichkeit die wesentlichsten Hindernisse darstellen. Demgegenüber steht vermehrt der Kundenwunsch nach klimaneutralen Transporten und Zulieferungen. Daher ist Unterstützung für diese Unternehmen erforderlich, die er mit der Intermodal Plattform der Wirtschaftskammer „KMU goes Intermodal“ samt einem Intermodal Coach vorstellt. Um die Nachteile bei den Größenverhältnissen beim

Kombiverkehr auszugleichen kooperieren mehrere KMUs gemeinsam bei der Organisation und Abwicklung des Kombiverkehrs. Es braucht ein niederschwelliges Angebot. Am Beispiel eines Transportes von Budapest-Rostock-Schweden erläutert er, dass die Preisgestaltung wettbewerbsfähiger werden muss. Intermodaler Verkehr ist über 1000 km sinnvoll. Die Relationen von Wien nach Rostock, Arad, Mannheim, Verona mit 3 Rundläufen pro Woche ist mit Vor- und Nachlauf und 1200 LKW und Fahrern möglich. Dies ergibt eine CO₂-Einsparung von 12.700 t.

Nach Anlaufschwierigkeiten und einer Lernphase sind diese Rundläufe auch wirtschaftlich. Er plädierte auch dafür, dass Großunternehmen nicht genutzte Kapazitäten von Ganzzügen in einer Kooperation mit KMU öffnen, auch dies wäre eine Chance. Grundsatz ist, dass intermodaler Verkehr ökologisch und sozial für die LKW-Fahrer sein muss und ökonomisch für Kunden und Unternehmen.

In der anschließenden Diskussion, die Andreas Dillinger moderierte, führte Barbara Thaler (Abg. zum EU Parlament, Ausschuss Verkehr und Tourismus) aus, dass Verkehr grundsätzlich etwas Individuelles ist, Mobilität ist ein Mittel zum Zweck. Sie betonte die europäische Dimension, weil viele Probleme eben nur gesamteuropäisch gelöst werden können. Weniger Infrastruktur bedeutet weniger Verkehr und weniger Wertschöpfung. Viele Staaten gehen diesen Weg des geringsten Widerstandes, daher sind viele Vorhaben der EU bedauerlicherweise nur als Ziele, nicht aber als Gesetze und Richtlinien formuliert, wie z.B. das Verlagerungsziel. Gerade in exportorientierten Ländern wie Österreich oder insbesondere in der Ostregion und im Großraum Wien entsteht viel Verkehr, und Verkehr sucht wie Wasser den Weg des geringsten Widerstandes und lässt sich daher nicht zentral steuern. Was aber gelingen muss – und das ist Aufgabe der EU – ist den grenzüberschreitenden Verkehr planbar zu gestalten, v.a. auf der Schiene. Die Schiene hat dafür noch viele Aufgaben zu bewältigen, sie muss flexibler und planbarer werden und sie muss günstiger werden. Andreas Schieder (Abg. zum EU-Parlament) hob die Bedeutung der europäischen Verkehrspolitik hervor, deren Priorität die Verlagerung von der Straße auf die Schiene ist – dort wo es möglich ist. Daher muss gleichzeitig die Intermodalität, die Umschlagplätze (Terminals) und der Ausbau der transeuropäischen Netze gefördert werden. Diese Punkte sind v.a. für den Standort Österreich von besonderer Bedeutung und bieten dem Land tolle Chancen. Er erwähnt, dass die Ticketing- und Passagierrechts-Initiativen nicht vor der EU-Wahl sondern erst danach umgesetzt werden sollen. Er erwähnte die Bedrohung globaler Verkehrsströme durch Katastrophen und kriegerische Ereignisse und betont, dass am level playing field zwischen Straße und Schiene noch viel getan werden muss. Auf die Frage nach der Wahrnehmbarkeit der österr. Verkehrspolitik in Brüssel, betonen beide Abgeordneten, dass unsere Eigenheiten („Bahnland“) bekannt sind und unser Know How durchaus gefragt ist, die ASFINAG hat z.B. einen guten Ruf, auch die Schiebel-Drohnen, der Rahmenplan als langfristiges und stabiles Finanzierungsinstrument für Bahninfrastrukturausbau, und auch die Digitalisierung des Donauschiffsverkehrs werden anerkannt. Auf die Frage, was passiert, wenn wir nichts erreichen (Stichwort Gialiner) meint Schieder, dass klar gemacht werden muss, dass wir dann alle verlieren, die Widerstände sind durch intensive Arbeit zu vermindern. Thaler meint, dass das Verbrennerverbot ohne geeignete Alternativen nochmals zu diskutieren sein wird. Aber auch unpopuläre Vorgaben sind notwendig, Nichtstun ist keine Option. Biach erwähnt die Konkurrenzsituation in der Ostregion, die Lenkung der Wertschöpfung durch Verkehrslenkung und verweist auf das Beispiel der chinesischen Seidenstraße, eine Chance, die Ungarn ergriffen hat. Thaler verweist auf die TEN-T-Korridore, von denen drei durch Wien gehen - einzigartig in Europa - und betont, dass die Chance zu nützen sei. Man muss den widerstrebenden Gemeinden etc. die europäische Dimension klarmachen. Im Förderungsprojekt „Connecting Europe“ sind ja auch Terminals enthalten. Schieder erwähnt, dass die UVP's ordentlich abzuwickeln sind, verweist auf die Dauer der 380kV-Leitung in Salzburg und sieht die Durchsetzung derartiger Vorhaben als zentrale Aufgabe der Politik. Koch verweist auf die Abfallwirtschaft, die eher kleinteilig und lokal abgewickelt wird. Für Recycling, Kreislaufwirtschaft etc. wären europäische arbeitsteilige Netzwerke sinnvoll.

Sertic stellt dar, was ein Terminal können muss, verweist auf die luxemburgische Terminalförderungs politik („Mercedes der Terminals“) und beklagt, dass Wien seine Rolle als Logistik-Herz Europas verloren hat. Schieder entgegnet, dass österreichische Spediteure als Logistiker durchaus hoch angesehen sind. Auf die Frage nach einer einheitlichen Bahnbetriebsordnung (Vorbild STVO) berichtet Thaler von ihren und ihrer Vorgänger vielen vergeblichen Versuchen einer Harmonisierung. Der Widerstand in den Mitgliedsstaaten konnte leider noch nicht überwunden werden. Von Prof. Kortschak wird die Frage nach den „Gialinern“ aufgeworfen, die den bestehenden Kombiverkehr massiv beeinträchtigen würden. Schieder bestätigt, dass dieser Vorschlag in der EU eine Mehrheit gefunden hat.

KNOW-HOW AUF SCHIENE.

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

**Die SCHIG mbH ist Kompetenzzentrum für
Eisenbahnwesen mit den Kernaufgaben:**

› **Bestellung des Schienenpersonenverkehrs**

Im Auftrag von Bund und Ländern bestellen wir beinahe den gesamten Schienenpersonenverkehr in Österreich.

› **Infrastrukturkontrolle und Notified Body**

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

› **Förderungen im Mobilitätsbereich**

Jährlich vergeben wir rund 200 Millionen Euro an Förderungen auf der Schiene und darüber hinaus.

Thaler betont aber, dass jedes Mitgliedsland selbst Maße und Gewichte definieren wird können. Logistiker wollen Gigaliner wegen der höheren Effizienz. Pulker-Rohrhofer berichtet von den Ausbauplänen am Terminal Freudenu auf der Basis einer Machbarkeitsstudie. Biach antwortet auf ihre Frage, dass die economica-Studie keine Finanzierungslösung beinhaltet hat und meint, dass PPP-Modelle zur Umsetzung geeignet wären. Zunächst sind aber die notwendigen Schritte zu setzen: Widmung, Schienenanbindung herstellen usw. Auf die Anmerkung von Greil, dass die Wegekostenrichtlinie zum ersten Mal auch CO₂-Kosten beinhaltet hat, was bei voller Anlastung in Österreich 700 Mio. € bringen könnte, meint Thaler, dass die Lösung leider eher einem Schweizer Käse gleicht, weil die Nachbarländer bei den Wegekosten mitbestimmen dürfen. Sie bestätigt, dass CO₂ einen Preis braucht, dass Infrastrukturgebühren notwendig sind und dass Vignetten ein ungenügendes Instrument dafür sind. Auf die Frage nach der Einschätzung der EU-Abgeordneten zum in der Ostregion befürchteten Abstellgleis betonte Biach, dass ein Innovationsprung nötig ist, dass der Logistik Hub in der Region erhalten bleiben muss, denn das beinhaltet nicht nur Umladetechnologie sondern auch eine Vielzahl an hochtechnischen Services. Sertic weist auch auf die Logistikherausforderung durch die neuen EU-Länder im Osten hin, daher müssen wir eine Lösung in der Ostregion finden. Thaler meinte, dass die Überholspur auf der Schiene schwierig ist, wir müssen es aber selber tun, die EU-Fördertöpfe ausnutzen und in diesem Sinne auf die Überholspur wechseln. Schieder betonte nochmals die europäische Dimension, die Aufgaben in Europa sind klar, es ist jedem bewusst, wohin die Reise gehen muss. Dafür ist der rechtliche Rahmen (rasche Verfahren) und ein öffentlicher Backbone zu schaffen, damit sich diese Investition auch lohnt.

22. Wiener Eisenbahnkolloquium

Technisches Museum Wien

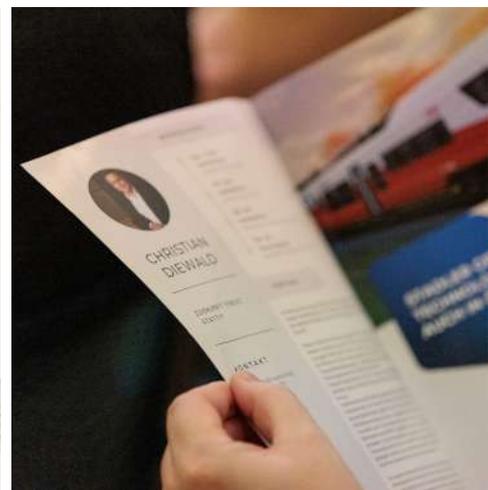
06. & 07.03.2024

Das 22. Wiener Eisenbahnkolloquium konnte wieder zum gewohnten Zeitfenster Anfang März und am gewohnten Ort, dem Technischen Museum, stattfinden. Der Fokus lag diesmal auf Regionalbahnen. Wir konnten ca. 160 Teilnehmer:innen begrüßen. Nach der Begrüßung durch Prof. Ostermann stellte Prof. Komlosy die Entwicklung der Nebenbahnen seit der Monarchie und dem Ausgleich mit Ungarn dar. Das Bahnnetz spiegelt die Zentralität und Peripheralität von Orten und Regionen wider. An einigen Beispielen zeigte sie, wie Rohstoffe, Industrie, Absatzmärkte und deren Transportbedürfnis am Beginn dieser Bahnen gestanden sind und diese Funktion als „Zivilisationsbringer“ sukzessive verloren gegangen ist. Sie sieht in der Klimadebatte auch eine Chance auf Renaissance von Regionalbahnen, wenn sie vernetzt und mit Hauptbahnen geeignet verknüpft werden können. Als zweite Key Note stellte Vorständin Unterholzner zunächst ihr Aufgabengebiet bei den Wiener Stadtwerke vor. An Hand der Wiener Lokalbahn bewies sie, dass Erhöhung des Angebots Nachfrage stimuliert. Hinderlich sind für sie die steigenden technischen Anforderungen, wie z.B.: TSI, ETCS, die - eigentlich für Hauptbahnen entworfen - für Regionalbahnen sehr hohen Investitionsbedarf benötigen. Auch Fahrzeuge sollten kostengünstiger als solche für Hauptbahnen sein, Stichwort „light rail“.

Im ersten Block, der sich mit Infrastruktur beschäftigte, stellten GF Knittel und GF Hartl-Benz die beiden Projekte S-Link Salzburg und die Regionalbahnentwicklung in und um Linz dar. Beide Projekte verbinden das Umland mit dem Stadtzentrum und verkehren teilweise als S-Bahn und teilweise als Straßenbahn. Ziel ist die dauerhafte Lösung für Verkehrsprobleme in den Städten und ihrem Umland, die trotz hohem MIV-Anteil den Verkehr mit den bestehenden öffentlichen Verkehrsmitteln nicht mehr bewältigen können. Der Nutzen der beiden Projekte ist sowohl Verlagerung als auch Entlastung beider Städte. Nach mehr als 10jährigen Diskussionen stehen beide entscheidenden Projekte vor ihrer Verwirklichung, wobei Salzburg schon weiter fortgeschritten ist. Prof. Oberzaucher stellte dann den multifunktionalen in die Alltagsbedürfnisse integrierten Bahnhof vor, der durch Synergien mit anderen dörflichen Aktivitäten wieder zu einem örtlichen Begegnungszentrum werden soll. Detailreich stellte sie dieses Projekt am Beispiel des Bahnhofs Neumarkt/ Wallersee dar. Dir. Hutter berichtet von der Rhätischen Bahn, die mit 385 km die längste Schmalspurbahn der Schweiz ist und den Transport von Personen und Gütern im Kanton Graubünden besorgt. Sie ist eine hochalpine Bahn und nur mit einer Schmalspur konnten in diesem topografisch und meteorologisch anspruchsvollen Gebiet enge Radien, beengte Ingenieurbauten und große Steigungen kostengünstig bewältigt werden. Er berichtete von Innovationen zur Instandhaltung und zum Störfallmanagement. Abschließend stellte er noch verschiedene touristische Züge der Rhätischen

Bahn als Beispiele für Kundenbindung vor.

Nach der Mittagspause verglich Herr DI Lagler verschiedene Antriebsformen von Fahrzeugen für Regionalbahnen im Vergleich zu Investitionen in die Elektrifizierung einer Strecke. Vor- und Nachteile von HEMO und BEMO-Zügen wurden hinsichtlich Reichweite und Verfügbarkeit erläutert und von einigen Beispielen ergänzt. Herr VD Diewald erläutert die Strategie seines Unternehmens STADLER und dessen historische Entwicklung. Danach stellte er die Produkte seines Unternehmens vor, die auch BEMO und HEMO beinhalten. Gerade die verstärkte Nutzung der Bahn durch ihre Kunden erfordert eine umfassende, die Bedürfnisse der Kunden einbeziehende Strategie. Er hob die Innovationskraft der österreichischen und europäischen Bahnindustrie trotz der vielen kleinlichen technischen und betrieblichen Differenzen im Lichte der chinesischen Konkurrenz hervor. Frau VD Engel berichtete, dass das Zeitalter der Einstellung von Regionalbahnen bei den ÖBB vorbei ist, denn Regionalbahnen sind für die Grundversorgung des öV und der Daseinsvorsorge in den Regionen notwendig. Der Rahmenplan 2024-2029 - ein stabiles Instrument der Bahnfinanzierung - und das in Konsultation befindliche Zielnetz 2040 sehen einerseits Elektrifizierungen von Strecken als auch den Einsatz von BEMO und HEMO auf den dann nicht elektrifizierten Strecken vor.



Zum Thema Vereinfachung des Betriebes stellte Prof. Maschek das Konzept eines DZSF (vereinfachtes ETCS L3 und Limited RBC) Zugleitbetriebes mit Rückfallweichen vor. Dieses Konzept würde sich für vernetzte Nebenbahnen eignen, weil die Züge ja mit ETCS ausgestattet sind und ETCS auf Hauptstrecken unausweichlich ist. Gf. Schreilechner wiederum berichtete über die Mariazellerbahn und ihre Entwicklung, einer nicht vernetzten Regionalbahn mit bosnischer Schmalspur und eigenem Stromsystem. Bedarfsgerecht konnte diese Bahn ausgebaut, der Takt verkürzt und die Fahrzeuge erneuert werden. Die Betriebssteuerung im rechnergestützten Zugleitbetrieb erfolgt von der BFZ-Laubenbachmühle. Die Zunahme an Fahrgästen spricht für diese Entwicklung.

Am späten Nachmittag beschäftigte sich dann eine Podiumsdiskussion mit der wichtigen Frage, wie Güter und Personen auf die Bahn gebracht werden können, welche Maßnahmen dafür sinnvoll wären und welche Hindernisse beseitigt werden müssen. Best Practise Beispiele aus den Nachbarregionen präsentierten Regionalleiter Bryner (SBB) und GFin Fuchs (Bayern) und Bereichsleiter Prader (Südtirol). Ersterer berichtete über die Initiativen, die die SBB mit ihren Töchtern Turbo und SBB-Deutschland im Bodenseeraum ergriffen hat. In diesem Raum besteht ein großes touristisches Potential, aber auch die täglichen Pendelverkehre zählen dazu. Taktverdichtung, neue Verknüpfungen, Ausbau der Zubringer zu Hauptstrecken und Verlängerungen von Linien können neue Fahrgäste gewinnen. Auch einheitliches durchgebundenes Ticketing v.a. für Touristen verbessert auch das Angebot in diesem Raum. Bayern und Südtirol beweisen einerseits, dass Vergaben im Wettbewerb zu besseren und günstigeren Angeboten führen, wie es die BEG durchführt. Andererseits ist es in Südtirol gelungen, die stillgelegte Vintschgaubahn zu revitalisieren. Die enorme Inanspruchnahme führt zu notwendigen Überlegungen für neue Fahrzeuge. Im gleichen Sinn soll auch die Pustertalbahn verbessert werden. Dr. Székely bejaht die Frage, ob grenzüberschreitende Regionalbahnen möglich sind, allerdings müssen die Gebietskörperschaften mitmachen, sowohl was die Fahrzeugbeschaffung als auch was die Finanzierung betrifft. Nationale oder regionalepolitische Politik ist mehr als hinderlich. Abschließend stellte Dir. Huber von moodley einen

multimedialen POD vor und betonte, dass Design gesellschaftliche Relevanz besitzen und Transformationen ermöglichen kann. Bahn ist für ihn ein zentraler Bestandteil nachhaltiger Hochleistungs-Mobilität. Prof. Martin stellte die Rahmenbedingungen dafür dar, dass sich Automatisierung (Level GoA 1 - 4) rechnen kann, was nicht in jedem Fall zutreffen wird. Die in die Automatisierung gesetzten Erwartungen müssen realistisch angesetzt werden, was er an einigen Beispielen bewiesen hat.

Picture the Future of Mobility

**in Kooperation mit Community Creates Mobility & Women in Mobility
unterstützt durch Agenda Bahnindustrie Frauen und den DamenLogistikClub
ÖBB Open Innovation Factory
18.03.2024**

Im Bereich der Mobilität haben wir, ähnlich wie viele andere Branchen, mit einem Mangel an qualifizierten Arbeitskräften zu kämpfen. Dies ist bereits heute ein Problem und wird in Zukunft noch stärker werden. Es ist bekannt, dass uns in den kommenden Jahren vor allem Mitarbeiter:innen fehlen werden, die die richtige Ausbildung besitzen, um Verkehrsmittel und Infrastruktur zu entwerfen, zu bauen, instand zu halten, zu bedienen und weiterzuentwickeln. Wir sind uns bewusst, dass es eine Lücke gibt, aber wissen wir wirklich, welche Ausbildungsinhalte und -kapazitäten wir benötigen, um die Mobilitätsbranche voranzubringen und zu erhalten?

Doch wissen Unternehmen, welche neuen Berufe und Arbeitsplätze entstehen, die es derzeit noch nicht gibt, und wie können wir uns auf diese vorbereiten? Haben wir möglicherweise die Geschwindigkeit der Veränderungen in der Branche unterschätzt, sodass wir in naher Zukunft bestimmte Mobilitätsdienstleistungen möglicherweise nicht anbieten können, weil uns beispielsweise Systemtechniker:innen, Ingenieure:innen und Data Engineers fehlen? Es ist klar, der Kampf um die qualifizierten, klugen, leistungs- und lernbereiten Köpfe in der Mobilitätsbranche wird kein leichter werden. Erfahrungen und Erwartungen an die Jobs der Zukunft in der Mobilitätsbranche diskutieren und konkrete Handlungsempfehlungen aussprechen.

In kurzen Impulsen wurde dem Auditorium erzählt, mit welchen Fragestellungen und Lösungsansätzen sich die Vortragenden aktuell beschäftigen und woran geforscht wird und geforscht werden soll. Schwerpunkt waren Themen aus dem Berufsalltag und solche, wo heute schon der Wandel des Arbeitsmarktes in der Mobilitätsbranche präsent ist.

Nach diesen interessanten Impulsen zur Zukunft der Mobilitätsbranche, diskutierte das hochkarätige Panel aus Gudrun Senk (Wiener Linien), Manuela Waldner (ÖBB), Sonja Wiesholzer (Schiene OÖ) und Karin Tausz (FFG) über Themen wie Einbindung von mehr Diversität in die Unternehmen, Förderung von Weiterbildung und Digital Literacy und das Anwerben der jungen Generation für die Mobilitätsbranche, und überlegte, welche nächsten Schritte zu tun sind, um für die Zukunft gewappnet zu sein. Anschließend ist der Abend mit Networking in der ÖBB Open Innovation Factory nett ausgeklungen.



A young woman with blonde hair, wearing a black OBB cap and a dark grey work jacket over a red shirt, stands in a train workshop. She is holding a yellow and black multimeter with red and black test leads. The background shows the white and red body of a train car and industrial structures.

OBB

Immer einen Zug voraus.

**& WAS
MACHST
DU?**

Die Mitarbeiter:innen der Technischen Services arbeiten mit Fachwissen und modernster Technik Tag für Tag daran, die ÖBB am Laufen zu halten.

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

ts.oebb.at

DACH-Tagung 2024

Digitalisierung & Dekarbonisierung

Hotel Grauer Bär, Innsbruck

04. & 05.04.2024

Bei der diesjährigen DACH-Tagung stand die Entwicklung und Nutzung von Infrastruktur ebenso im Fokus, wie die Präsentationen von Perspektiven junger Expert:innen. Nach der Begrüßung durch Landesrat Zumtobel (Tirol), Christian Belz (EPTS) und Ueli Haefeli (Univ. Bern) wurde unter Moderation von Florian Maurer (FH Vorarlberg im ersten Block über „Lieferketten und Standortwahl“ diskutiert. Martin Sigl (Binderholz), Gerald Windisch (Standortagentur Tirol) und Heike Flämig, (TU Hamburg-Harburg) boten eine umfassende Auseinandersetzung mit zentralen Themen im Bereich der Digitalisierung und Dekarbonisierung des Verkehrs im DACH-Raum und setzten sich in diesem Kontext mit entscheidenden Aspekten wie Lieferketten und Standortwahl auseinander. Welche Standortstrukturen ermöglichen eine konsequente Strategie der Dekarbonisierung? Sie untersuchte, welche Funktionen wären mit den Standorten verbunden waren und welche Folgen dies für ihre städtische Integration hätte. Sie stellte den Zusammenhang von Verkehrsnachfrage und transportbedingten Umweltwirkungen her und erklärte, dass Nutzfahrzeuge mehr als 1/3 der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs ausmachen. An Hand der Supply Chain eines T-Shirts und eines PCs erläuterte sie die verschiedenen Arten von logistischen Knoten und die Grundstrukturen der Güterflusssysteme. Für die Dekarbonisierung müssen die Standortstrukturen, deren Funktion und Einbindung in die städtische Infrastruktur beachtet werden. Eine echte Dekarbonisierungsstrategie denkt auch die Transport- und Verkehrsvermeidung mit (Verkehrswende), hier bietet die Digitalisierung neue Chancen. Der nicht vermeidbare Verkehr braucht die konsequente technologische Weiterentwicklung der Fahrzeugsysteme (Antriebswende). Neben der Antriebswende der Fahrzeuge müssen auch die Standorten konsequent elektrifiziert werden (Netzsynergien). Nur die Bereitstellung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Energiewende) reduziert die logistikbedingten THG-Emissionen auf nahe Null. Die Umsetzung wird nur bei einer integrierten Planung gelingen.

Im zweiten Block folgte unter dem Titel „Young Experts“ ein besonderes Highlight der Tagung: die Präsentationen von Perspektiven junger Expert:innen, die ihre Sicht auf die Herausforderungen und Chancen der Digitalisierung und Dekarbonisierung des Verkehrs im DACH-Raum teilten. Alexandra Medl (JÖVG + ASFINAG) berichtete über Nachhaltigkeit im Betrieb des Streckennetzes der ASFINAG. 1400 km Lärmschutzwände, mehr als 1000 Gewässerschutzmaßnahmen, 5000 ha Gehölzbestände und 22.000 Bäume als Ersatzpflanzungen, 60 Grünbrücken und 2700 km Wildschutzzäune sind Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie der ASFINAG. Ein weiteres Ziel ist die Förderung der Biodiversität und Bewusstseinsbildung dafür. Zum Abschluss stellt sie die Kernleistungen der ASFINAG-Service Gesellschaft vor, zu denen auch das Grünraummanagement gehört. Sebastian Knöchel (Univ. Freiburg) stellte eine Best-Practice-Analyse von Nachhaltigkeitsstrategien europäischer Verkehrsinfrastrukturunternehmen vor. Nicht nur Betrieb, sondern auch Bau und Rückbau von Verkehrsinfrastruktur sorgen für enorme CO₂-Belastungen. Der bisherige Fokus in der Verkehrswirtschaft (inklusive Infrastruktur) war auf nachhaltige Verkehrsangebote & Antriebe, weniger auf innerbetriebliche Nachhaltigkeitsstrategien und -prozesse gerichtet. Heute ist Dekarbonisierung sowie politische Rahmenbedingungen: The Inflation Reduction Act (US) & Green Deal (EU) als Trend & Treiber der jüngsten Entwicklungen wirksam. Der gesamte Lebenszyklus der Verkehrsinfrastruktur in den Phasen Bau, Betrieb, Instandhaltung und Entsorgung führt zu CO₂-Emissionen, der Fokus allerdings war bisher auf die Planungs- und Bauphasen gerichtet, aber Betriebs- und Wartungsphasen müssen konsequenter untersucht werden. Die wichtigsten Maßnahmen sind daher: Setzung von Prioritäten & Themenschwerpunkten des Nachhaltigkeitsmanagements und Aufbau der Nachhaltigkeitsfachgruppe(n), Verabschiedung eines „Netto-Klimaneutralitätsziels bis 20xy“, inkl. Maßnahmenkatalog und mittel- bzw. langfristigen Nachhaltigkeitsplan, wobei die Verknüpfung mit den Unternehmenszielen essentiell ist, Start und Durchführung erster medienwirksamer, nachhaltigkeitsfördernder und (relativ) kurzfristig umsetzbarer Projekte und Einleitung von sichtbaren Pilotprojekten, Aufbau einer eigenen Marke „Grünes Verkehrsinfrastrukturunternehmen inklusive Einleitung eines mehrstufigen Marketingprozesses, wobei die Vermeidung von „Greenwashing“ unabdingbar ist, Organisatorische Verankerung des Themas Nachhaltigkeit in den Governance-Strukturen, Vorbereitung und Durchführung eines externen Berichtsformats (Nachhaltigkeitsbericht) nach den Standards der Global Reporting Initiative (GRI),

Hinwirken auf Veränderungen an den Vergabekriterien, Zulassung von Nachhaltigkeit- betreffenden Kriterien, Einführung eines „Nachhaltigkeits-Kodex“ zur Unterschrift durch Lieferanten und Auftragnehmer. Einführung eines Zertifizierungs- und Bewertungssystems für Lieferanten und Warengruppen (auch im Hinblick auf die EU-Lieferketten-Richtlinie), Deckung des Strombedarfs mit 100% aus erneuerbaren Rohstoffen erzeugtem, Konzept und Umsetzung der Flottenelektrifizierung zur Umsetzung der „EU Clean Vehicles Directive“. Konrad Weber (TU Berlin), untersuchte die Wechselwirkung zwischen PKW-Verfügbarkeit und ÖPNV-Nutzung an Hand von Befragungen und Auswertungen statistischer Daten. Die Auswertung sollte den Einfluss „weicher“ Faktoren des ÖV-Angebots quantifizierbar machen, wie Zuverlässigkeit des ÖPNV-Betriebs, Resilienz gegenüber Störungen, Alternativen durch Mikromobilität und Ride-Sharing mit dem Ziel der Entwicklung von zielgerichteten Push- und Pull-Ansätzen. Kevin Blättler (Hochschule Luzern), untersuchte den Effekt von Gratis-An und -Rückreise mit dem ÖV auf die Verkehrsmittelwahl. 72% trägt die Mobilität zu den CO2 Emissionen des Übernachtungstourismus bei. Die Onlineumfrage fand zwischen Mai und Oktober 2023 statt. Wir finden einen positiven, signifikanten Effekt vom Angebot der gratis ÖV-Anreise auf die Verkehrsmittelwahl: Die Schätzung ergab eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr von 11.6 und 14.8 Prozentpunkte, je nach statistischer Methode. Da 41.3 Prozent in der informierten Gruppe ein gratis An- und Rückreise-Billette bestellt haben, wurde geschätzt, dass 28.1 Prozent (11.6/41.3) bzw. 35.8 Prozent (14.8/41.3) der gratis An- und Rückreise-Nutzenden ohne das Angebot nicht mit dem öffentlichen Verkehr angereist wären. Isabella Waldorf (TU München) referierte über Dekarbonisierung der Mitarbeitermobilität, weil Knapp ein Viertel der klimarelevanten Emissionen im Personenverkehr durch Arbeitswege entstehen. Bepreisungen bedingen langwierige politische Prozesse, sodass das vorgeschlagene Modell eines betriebsinternen handelbaren CO2 Budgets in Form von mobility Coins das auch Ergebnisse der Verhaltensökonomie berücksichtigt effektiv und rasch umsetzbar wäre. Noah Balthasar (Hochschule Luzern) beschäftigte sich mit den Auswirkungen von Telearbeit auf die CO2 Emissionen beim Pendeln durch Ermittlung von Schlüsseldaten in Reallaboren zur Erforschung des transformativen Wandels. 3,9 Mio. t CO2 von insgesamt 13,9 verkehrsbedingten THG-Emissionen verursacht der berufsbedingte Verkehr in der Schweiz. An Hand von Stichproben wurde der CO2 Ausstoß des tatsächlichen Pendlerverkehrs ermittelt und die Auswahl des Wohnortes und Reboundeffekte dabei berücksichtigt. Die CO2-Emissionen für den Pendelverkehr im Reallabor werden beeinflusst durch den Anteil der Telearbeit innerhalb einer Arbeitswoche, die Arbeitsbelastung, den Ort der regelmäßigen Arbeitsstätte, die Gründe für die Wahl des Wohnorts (z.B. Nähe zum ÖV, zum Arbeitsplatz), das Phasenmodell des Handelns (PMA) zur Autonutzung und die Mobilitätsorientierungen (z.B. Alternativen zum privaten Pkw sind praktikabel). In der anschließenden Diskussion unter den Vortragenden und den Teilnehmer:innen wurden unter der Moderation von Niki Schmölz (JÖVG) praktische Beispiele zur Verlagerung auf die Schiene und umweltfreundlicher Logistik diskutiert. Am Abend gab Karin Seiler (Tirol Werbung) in ihrem Vortrag "Digitalisierung als Treiber für eine nachhaltigere Tourismusmobilität" Insights zur nachhaltigen Tourismusmobilität. Wichtige Impulse wurden zu mutigeren Maßnahmen und langfristigem Denken gegeben.



Am zweiten Tag der Konferenz konnten die Teilnehmer im Block 3 „Finanzierung des (grenzüberschreitenden) ÖV“ (Moderation: Alexander Eisenkopf) von Ekkehard Allinger-Csollich (Innsbrucker Verkehrsbetriebe), Francesco Corman (ETH Zürich) und Bärbel Fuchs (Bayerische Eisenbahngesellschaft) viel über die Finanzierung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs lernen und mitnehmen, weil die Finanzierung ein entscheidender Faktor für die erfolgreiche Umsetzung

nachhaltiger Verkehrsmodelle ist. Im Block 4 „Infrastruktur/Korridore“, den Norbert Ostermann moderiert hat, haben die Vortragenden Stefan Siegele (ASFINAG), Ingrid Felipe (Deutsche Bahn), Christophe Beuret (Bundesamt für Verkehr) und Bernhard Kohl (ILF) die Bedeutung internationaler Korridore, wie z.B. die Achse München-Verona mit dem Brenner Basistunnel betont und erklärt, dass deren Ausbau mit höchster Priorität vorangehen müsste.

Der krönende Abschluss der Tagung war die Exkursion zum Brenner Basistunnel, welche inhaltlich inspirierend war und der begrenzten Anzahl an Teilnehmern die einzigartige Gelegenheit bot, sich vor Ort über innovative Infrastrukturprojekte zu informieren und einen Blick in die Zukunft des transnationalen Verkehrs zu werfen. Christophe Beuret stellte das Schweizer Modell des Bahninfrastrukturfonds vor, das unter Mitwirkung der Kantone die Investitionen in die Bahninfrastruktur in der Schweiz sicherstellen soll. Aus dem Fonds werden sowohl der Betrieb, der Substanzerhalt und der Ausbau der Infrastruktur finanziert.



Kapazitäten für die Mobilitätswende

im Rahmen der 1. Mobilitätskonferenz des BMK in Wien
09.04.2024

In vier interaktiven „Allianzen“ und einer Panel-Diskussion wurden die Zukunftsthemen der Mobilität von morgen diskutiert. Darüber hinaus gaben vier eigenständige Side-Events die Gelegenheit, in einzelne Fachthemen einzutauchen. Gemeinsam mit fast 400 Interessierten (mit dem Working Team sogar mehr) wurde bestätigt, dass das Motto der Gemeinsamkeit an der Arbeit zum Wandel in der Mobilität gut aufgenommen wurde: Gemeinsam unter den Sektionen des BMK, gemeinsam mit wichtigen Akteur:innen aus der Praxis, gemeinsam mit der Wissenschaft und gemeinsam mit Unternehmen. Eröffnet wurde die Konferenz von Bundesministerin Leonore Gewessler und mit dem Plenartheema „Allianzen für die Mobilitätswende aus dem BMK“ wurden Details wie „aktiv mobil in Stadt und Region“, „Verbesserung von Mobilitätsdiensten durch Daten und digitale Infrastruktur und ein nationaler Mobilitätsdatenraum“ besprochen. Im Anschluss wurde diskutiert, ob künstliche Intelligenz ein Turbo für die Mobilitätswende sein kann. Ein weiterer Schwerpunkt war das Thema Erneuerbare Energie für den Verkehr. In einem der Side-Events wurde von der ÖVG das Thema „Kapazitäten für die Mobilitätswende 2040“ behandelt. Hans-Jürgen Salmhofer und Thomas Spiegel (BMK) stellten die Transformationspfade des Mobilitätsmasterplans 2030, der in das Pariser Klimaabkommen, den European Green Deal und das österr. Regierungsprogramm 2020-2024 eingebettet ist, vor. Der Mobilitätsmasterplan wurde mittels der Backcasting Methode erstellt und mit Umsetzungsstrategien in vielen Verkehrspolitikfeldern versehen. Kernpunkt des Mobilitätsmasterplans 2030 ist der Zielpfad zu Erreichung der Klimaneutralität 2040, zusammengesetzt aus den Einzelpfaden Technologie beim MIV (-30 Mt CO₂eq) Änderung des Mobilitätsverhaltens (-3 Mt CO₂eq), Technologie Nutzfahrzeuge (-5 Mt CO₂eq), Änderungen der Rahmenbedingungen beim Güterverkehr (-0,7 Mt CO₂eq), Sonstiges wie Elektrifizierung Bahn. (-0,4 Mt CO₂eq) und Kraftstoffexport (-6 Mt CO₂eq). Die Ergebnisse des Istzustandes zeigen eine 4,5%iger Abnahme der Verkehrsemissionen seit 2021 insgesamt. Gegenüber dem Zielpfad ergibt sich damit eine beträchtliche Ziellücke bis 2030/2040, die durch entsprechende Maßnahmen geschlossen werden muss. Judith Engel (ÖBB Infrastruktur) und Marko Jandrasitz (ASFINAG) stellen in ihren Vorträgen die für den Mobilitätsmasterplan 2030

notwendigen Verkehrskapazitäten aus Sicht der jeweiligen Infrastruktur (Straße, Schiene) dar. Bei den ÖBB ist eine Verdopplung der Verkehrsleistung bis 2040 durch Infrastrukturausbau (Zielnetz 2040), Automatisierung und Digitalisierung, Kapazitätssteigerungen beim Rollmaterial und zeitlich optimierte Netznutzung in Planung bzw. auch Umsetzung, bei der ASFINAG der Lückenschluss im hochrangigen Straßennetz. Daran schloss sich eine Diskussion mit dem zahlreich erschienenen Publikum an.

ÖVG Jahrestagung: Urbane Mobilität in einem polyzentrisch vernetzten Bundesland

Vienna House by Wyndham Martinspark Dornbirn

15. und 16.05.2024

Die Jahrestagung 2024 fand in Dornbirn, Vorarlberg zum Thema Urbane Mobilität in einem polyzentrisch vernetzten Bundesland statt. Die Veranstaltung hatte ein vielseitiges Programm und beleuchtete die Zukunft der Mobilität in verschiedenen Facetten. Highlights waren eine Exkursion zum Unternehmen Doppelmayr mit Fokus auf Stadtseilbahnen, Einblicke in die Mobilität auf dem Mars und Impulse zu grenzüberschreitenden multimodalen Verkehrslösungen. Im Rahmen der Exkursion bei Doppelmayr wurde die praktische Anwendung und Integration von Seilbahnsystemen in städtische Verkehrsnetze diskutiert. Reinhard Fritz stellte unter dem Titel „Seilbahnen in der Stadt - neue Optionen im urbanen ÖPNV“ die Vorteile von Seilbahnen als zukünftiger Verkehrsträger v.a. in Städten vor, um Lücken im ÖPNV zu schließen und neue Verbindungen zu schaffen. Seilbahnen im urbanen Verkehr können effizient Verkehrsstaus reduzieren und die Bodeninfrastruktur entlasten, indem sie Hindernisse überqueren und als Ergänzung zum traditionellen ÖPNV fungieren.

Der nächste Tag begann mit einer Begrüßung durch Landesrat Daniel Zadra (Vorarlberg), Stadtrat Alexander Juen (Stadt Dornbirn) und Garry Thür (Leiter der ÖVG-Landesstelle Vorarlberg und Rhomberg Sersa Rail Group) gab Hubert Rhomberg (Rhomberg Sersa Group) einen Rückblick auf die vorige Jahrestagung im Land Vorarlberg 2015. Ihm folgte Frank Haas (Gebrüder Weiss) in seinem Vortrag „Mission to Mars“, in dem er den Beitrag der Gebrüder Weiss für die Marsfähre, eine Initiative zur Neugestaltung der Mobilität durch Kooperationen mit dem österreichischen Weltraumforum und an Hand dessen Innovationen im Bereich Technologie und Infrastruktur darstellte. Er präsentierte weiters innovative Projekte, die auf eine effiziente und nachhaltige Zukunft der Mobilität (z.B. Solar Race, Solar Electric Truck) abzielen. Hubert Rhomberg und Guido Flatz, (Regio-Bregenzerwald) diskutierten die Entwicklung des regionalen ÖPNV, Güter und Tourismusverkehrs auf der Schiene. Sie betonten die Notwendigkeit stetiger Verbesserung und Optimierung der Bahninfrastruktur, um die Bahn als nachhaltige Mobilitätslösung der Zukunft zu etablieren. Gemeinsam erläuterten sie das Wälderexpress-Projekt und dessen Auswirkungen auf regionale Gemeinden im Bregenzerwald. An Hand der bisherigen Schritte (Betriebskonzept, Systemvergleich, Vorstellung bei Land und Gemeinden) konnte ein Projekt mit folgenden Parametern ausgearbeitet werden: Vollbahn-Verbindung zwischen Rheintal & Bregenzerwald im Halb- bzw. Viertelstundentakt, wobei autonome hybrid-elektrische Züge ohne Oberleitung zum Zug kommen sollten. Geplant wären 8 Haltestellen (3 im Rheintal; 5 im Bregenzerwald) und 14 von 31 km unterirdisch („Wälder-Metro“) zu führen. Vernetzung mit den bestehenden Buslinien könnte eine deutliche Verkürzung der Fahrzeit und eine wesentlich Verbesserung der Erreichbarkeit bewirken.

Auf dieser Basis zeigte eine Wirtschaftlichkeitsanalyse bei 802 Mio € Investitionen einen volkswirtschaftlichen Nutzenüberschuss von 3,1 Mio € p.a. Christian Hillbrand (Verkehrsverbund Vorarlberg) und Niko Fischer (caruso carsharing) legten in ihrem Vortrag „more than just public transport“ ihren Schwerpunkt auf die Verbindung von öffentlichem Nahverkehr und Digitalisierung in Verbindung mit Stadtbusse. Derzeit werden 120 Mio Beförderungen, 24,5 Mio Linienkilometer, davon 19,3 Mio km mit dem Bus abgewickelt. Der Verbund erlöst 33,3 Mio € aus dem Ticketverkauf und 22,6 Mio € aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, 49% der Haushalte, d.h. ca. 86.000 Kunden besitzen eine Jahreskarte. Für zukünftige Überlegungen zur Steigerung des ÖV gilt Mobilitätsökosystem von Tür zu Tür („Don't-make-me-think“), Single Sign-On, d.h. einmal beitreten, alle Möglichkeiten nutzen, „Übergreifende Benutzeroberfläche“ für alle Mobilitätsmodi. Auf dieser Basis hat sich die Verknüpfung von klassischem ÖV und Sharing-Lösungen zu einer Mobilitätsplattform (VMOBIL mit dem Partner Caruso) hat sich in



Signaling X – Eine Cloud für Länder und Städte



Mit Signaling X präsentiert Siemens Mobility eine revolutionäre Cloud-Lösung für den Nah- und Fernverkehr. Signaling X integriert sicherheitsrelevante (SIL4) Lösungen und bietet Schnittstellen zu nicht sicherheitsrelevanten Siemens-Bahn-Applikationen in einem zentralen Datacenter. Durch die Nutzung von APIs und zentralen Systemschnittstellen können Betreiber ihre Infrastruktur einfacher, vernetzter und intelligenter betreiben und ihre Effizienz um bis zu 20 Prozent steigern.

Jetzt
entdecken



SIEMENS

Vorarlberg als effizient und zukunftsfruchtig erwiesen. Dabei wurde auch die Bedeutung von Carsharing-Lösungen zur Reduzierung der privaten PKW-Nutzung und zur Unterstützung des Klimakurses berichtet. Katharina Schön von zeigte an Hand ihres Unternehmens Blum wie betriebliche Ansätze zum Mobilitätsmanagement unter Einbeziehung von Verhaltensökonomie-Aspekten funktionieren kann. Dabei ist es wichtig, die Zielgruppe zu kennen: Von den 6800 Beschäftigten fahren 62% mit dem PKW in die Arbeit, die könnte durch umweltfreundlichen Verkehr auf 41% reduziert werden. Gewohnheiten (z.B. Radfahren) könnten genutzt und/oder geändert werden. Optionen anbieten und attraktive Angebote schaffen wäre ein erster Schritt. Bewusstseinsbildung, Kommunikation und Belohnungen helfen zur Weiterentwicklung genauso wie positive Erzählungen. So konnte das Mobilitätskonzept positiv aufgenommen werden und 3.390 Mitarbeitende zur Nutzung eines Jobrads (50%!) animiert, über die Hälfte davon verzichtet dafür an 2-4 Tagen/Woche auf ihren Parkplatz, 840 Jobtickets wurden innerhalb des letzten Jahres eingereicht → hier gilt immer der 4-Tage-Parkplatzverzicht und 4.300 Mitarbeitende sammeln regelmäßig Ökopunkte → das sind über 60% der Angestellten! 2022 wurde das Unternehmen Blum dafür mit dem Gesamtgewinn des VCÖ-Mobilitätspreises ausgezeichnet! in privaten Unternehmen kann man über Verhaltensökonomie zu effizienten Verkehrslösungen und nachhaltigen Gewohnheiten gelangen. Danach wurde von Klaus Gspan (ASFINAG) und Jörg Zimmermann (Land Vorarlberg) über die Entwicklung der A14 Rheintalautobahn zur Stadtautobahn und die Rolle der Autobahn und des Terminals Wolfurt zur effizienten Güterverteilung in Vorarlberg referiert. An Hand der langfristigen steigenden Verkehrsentwicklung (Zählstellen an der Autobahn) stellte er das Projekt der Entwicklung der A14 und dessen Herausforderungen dar. Derzeit werden die Empfehlungen aus dem Evaluierungsprozess geprüft und in das Vorprojekt eingearbeitet.



Zum Schluss stellte Garry Thür in einem Impulsreferat für die anschließende Diskussion die Herausforderungen für den Bahnausbau im unteren Rheintal, die regionalpolitischen Potentiale und die Infrastrukturplanung von Wolfurt an/über die deutsche Grenze dar. Er erläuterte die wirtschaftlichen Potentiale und Zusammenhänge in der Vierländer-Eckregion. Polyzentrische Entwicklung heißt in diesem Fall, wichtige Einrichtungen der Bereiche Wirtschaft, Kultur, Bildung, Konsum und Verwaltung nicht auf ein Zentrum zu konzentrieren, sondern auf mehrere Standorte zu verteilen und miteinander zu vernetzen. Allein im „Alpenrheintal“ leben ca. 470.000 Personen, davon ca. 250.000 in Vorarlberg, 42% der Treibhausgas-Emissionen werden durch den Verkehr verursacht. An Hand der Bestandsstrecken (Bahn und Straße) wies er auf den notwendigen Infrastrukturausbau hin. Auch die Bedeutung grenzüberschreitender Kooperationen für den Ausbau des schnellen Nahverkehrs im unteren Rheintal wurde hervorgehoben. In der abschließenden Diskussionsrunde unter Moderation von Florian Maurer (FH Vorarlberg) betonten die Diskussionsteilnehmer Ralf Chaumet (Ing.-& Consultingbüro Dr. Chaumet/poliplan), Dietmar Eberle (Baumschlagler Eberle Architekten) und Hubert Rhomberg (Vorarlberger Industriellenvereinigung) die Bedeutung der Bahn für ein polyzentrisch vernetztes Bundesland wie Vorarlberg. Insgesamt bot die Tagung wertvolle Einblicke in innovative Mobilitätslösungen und deren praktische Umsetzung.

The Art of Mobility

Expertinnendialog mit Gudrun Senk

Leitstelle der Wiener Linien

03.06.2024

Das Event "The Art of Mobility" feierte bei den Wiener Linien seine Premiere als neues Veranstaltungsformat und bot spannende Einblicke in die Rolle des Unternehmens bei der Bekämpfung des Klimawandels. Geschäftsführerin und CTO Gudrun Senk sprach über die derzeitigen und kommenden Herausforderungen, Chancen und Lösungsansätze. Zu Beginn des Events führte Nikolaus Panzera durch die Leitstelle der Wiener Linien und erläuterte deren Bedeutung im öffentlichen Verkehr und Klimaschutz.

Im anschließenden Expertendialog hob Gudrun Senk die enge Zusammenarbeit zwischen der Stadt Wien und den Wiener Linien hervor, die es ermöglicht, den Bedarf an privaten Autos zu minimieren. Durch vorausschauende Stadtplanung und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs kann Wien jedes Jahr die um 30.000 Einwohner wachsende Bevölkerung effektiv bedienen. Ein weiterer Schwerpunkt ihrer Präsentation war die zukünftige Mobilität in Zeiten des Klimawandels, die auch die Anpassung an Extremwetterphänomene und heiße Sommer umfasst. Dies beinhaltet Maßnahmen wie das Einrichten von Schattenplätzen an Bushaltestellen und den Schutz von U-Bahnstationen vor Überflutungen, wobei sie Resilienz als Schlüsselbegriff nannte.

Ein Highlight des Events war die künstlerische Komponente: Während des gesamten Gesprächs erstellte unsere "in-house" Künstlerin Maria Wieser ein Kunstwerk, inspiriert von den Inhalten des Dialogs. Ein abschließendes Quiz ermittelte den Sieger, der das Kunstwerk mit nach Hause nehmen durfte. Das Event bot somit nicht nur fachliche Einblicke, sondern auch eine kreative Auseinandersetzung mit den Themen Mobilität und Klimaschutz.



4. ÖVG-Forum zu Innovationen im Busverkehr

Wiener Lokalbahnen

06.09.2024

Das 4. Busforum setzt sich in bekannter Manier mit den neuesten Entwicklungen im und für den Busverkehr auseinander. Ein zentrales Thema des Forums war die Zukunft der elektrischen Antriebe für Busse. Eingehend wurde auf die neuesten Entwicklungen in der Antriebstechnologie eingegangen, einschließlich der Ausrüstung und Infrastruktur, die für den erfolgreichen Einsatz von Elektrofahrzeugen erforderlich sind. Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt des Busforums war die Auseinandersetzung mit den Vorgaben und Regeln der Verkehrsverbünde - auch anhand von teilweise gegensätzlichen Beispielen und

deren Auswirkungen auf den Busverkehr. Nach einer Begrüßung durch Thomas Gruber (Wiener Lokalbahnen) und Karl-Johann Hartig (ÖVG) erläuterte Reiner Reinbrech (BMK) die einschlägigen EU-Richtlinien und die EBIN-Förderungen für emissionsfreie Buse und die dafür nötige Infrastruktur. Die neue Projektdauer für die Einreichung der EBIN-Förderung ist voraussichtlich mit 31.5.2026 limitiert. Mattis Schindler erklärte danach, dass O-Busse nicht nur im Stadt- sondern auch im Umlandverkehr eine Rolle spielen können und untermauerte dies durch einige praktische Beispiele. Der O-Bus wird derzeit in über 300 Städten der Welt als vor Ort emissionsfreies Verkehrsmittel eingesetzt, davon fahren O-Busse allein in 150 Städten Europas. Diese unlimitierte Stromzuführung bietet die exklusive Möglichkeit während der Fahrt (IMC) ohne unproduktiven Ladezeiten an Ladestellen ohne unökonomische mit Spitzenströmen belasteten Ladestellen das Verkehrsmittel mit Energie für auch für fahrleistungslose Abschnitte aufzuladen. Helge Moltan (Siemens) stellte dann den von Siemens entwickelten Stromabnehmer vor, der eine innovative und effiziente Form des Ladens ermöglicht. On-Board Ladestromabnehmer sind mittlerweile robuste Serienprodukte. 2022 – 2024 wurde der Siemens Ladestromabnehmer e-Line® ACD 610 entwickelt. Er zeichnet sich durch wenige Komponenten, geringes Eigengewicht, geringen Wartungsbedarf, flüsterleise Kontaktierung durch innovatives Design und vollständigen Ausgleich von Kneeling (gemäß Norm), vollautomatisches Laden (keine Kabel und Stecker) ohne Handling durch Fahrer und automatische Selbstabsenkung aus. Wolfgang Stöttinger (Sabtours) berichtete nach einer kurzen Vorstellung des Unternehmens Sabtours von den Erfahrungen seines Unternehmens mit Elektrobussen im Einsatz. Er erzählte vom schwierigen Weg von der Förderung bis zu Bestellung, Herstellung und Lieferung. Beim zweiten EBIN-Termin (Sommer 2022) war die Deadline für die Umsetzung 2 Wochen nach Zuschlag. Es war verboten Infrastruktur in der Förderung anzufragen, Fragen von Leasing und Zweckbindung der Fördermittel waren ungeklärt. EBIN 2 wurde dann von der FFG in EBIN 3 verschoben, allerdings galt das Angebot der Busersteller nur bis Ende 2022. Für 2023 wurde eine 10%ige Preiserhöhung angekündigt. Der Auftraggeber stand vor der Wahl. Auf die Förderung zu verzichten, oder sich vom Zuschlag zurückzuziehen. Die Anforderungen an Fahrzeuge waren: Geringer Energieverbrauch für Vortrieb (~ 0,8 kWh/km), große Reichweiten ohne Zwischenladung, Umlauflängen auch im Winter schaffbar, effiziente Wärmepumpe und Hybrid-Zusatzheizung, Batteriegarantie über die gesamte Laufzeit (Vertrauen in Technologie). Nach der Entscheidung für einen Hersteller (MAN) folgte die Auswahl der Ladeinfrastruktur. Sie muss kostengünstig (Ausschreibung), platzsparend (kleiner Eigengrund), schnittstellenoffen, energieeffizient und zuverlässig sein. Die Wahl fiel auf Depot-Ladung mit Alpitronic Hypercharger (dezentrale Leistungseinheiten) mit einer Kompakt-Trafostation der Linz Netz. Beim bisherigen Betrieb wurden alle Kurse mit E-Bussen betrieben (kein Diesel-Ersatzbus), es gab keinen Kursausfall aufgrund der Antriebstechnik, mangelnder Reichweite oder Probleme mit der Ladeinfrastruktur, 2 Kursausfälle wegen „banaler“ technischer Probleme (Magnet Fahrtür) und wenige Kursausfälle wegen „menschlichem Versagen“. Umplanungen waren allerdings aufgrund verkehrsbedingter Verspätungen nötig. Dennoch gab es immer wieder kleinere Probleme mit den Fahrzeugen, der Ladeinfrastruktur und dem Lastmanagement, die aber großteils unternehmensintern gelöst werden konnten. Die zweite Hälfte der Veranstaltung war dann den Fragen der Vergabe öffentlicher Verkehrsdienstleistungen in Theorie und Praxis gewidmet. Martin Schiefer (Schiefer Rechtsanwälte) widmete sich den aus seiner Sicht doch relativ umfangreichen Gestaltungsmöglichkeiten des Vergabegesetzes, auch wenn er noch einige Verbesserung sowohl im Gesetz als auch in der Umsetzung sieht. Er erläuterte die ESG-Kriterien im BVergG 2018, d.h. auf die Umweltgerechtigkeit der Leistung ist Bedacht zu nehmen (§20 Abs5 BVergG), soziale Aspekte der Leistung sind zu berücksichtigen (§91 Abs6 Z 2 BVergG) und auf Vergabe-Compliance ist zu achten (§26 et al BVergG). Es gilt der Grundsatz: „Regional wo möglich (§20 Abs8 BVergG), global wo nötig (§20 Abs9 BVergG)“. Er plädierte für eine mutige Umsetzung der nachhaltigen Kriterien des Bestbieterprinzips durch die Aufgabenträger. Peter Zinggl stellte den Busverkehr als Rückgrat des ÖV im Burgenland vor und erläuterte das burgenländische Modell der Gesellschaften und Vergaben im Detail. Zunächst präsentierte er die Verkehrs- und Wirtschaftsdaten des Burgenlandes mit seinem hohen PKW-Motorisierungsgrad und dem hohen Ein- und Auspendlerniveau.

Die Gesamtverkehrsstrategie 2021 soll die Mobilitätsziele des Burgenlandes umsetzen: Achsen sind der schnelle und direkte Weg in die Zentren, multimodale Knoten bieten Anbindung für alle und ein Mobilitätsmanagement, das Hürden abbaut: Verbesserungen im Bahnangebot sollen umgesetzt werden, ein attraktives Angebot in der Fläche und ein vollintegriertes ÖV-System (Planung, Ticketing, Beauskunftung etc.) als Zubringer zu den Achsen und flexible Mobilität in der Region wochentags und am Wochenende mit einer maximalen Vorbestellzeit von 1 Stunde (BAST). Koordination und Disposition



Das Steuer übernehmen,
kann ich.

& WAS
MACHST
DU?

Wer was kann, geht zu Bus und Bahn.
Bewirb dich jetzt als Postbuslenker:in!

karriere.oebb.at

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.



erfolgt durch die Verkehrsbetriebe Burgenland (VBB GmbH) und der Betrieb in Kooperation mit lokalen Verkehrsunternehmen inklusive des burgenländischen Anrufsammeltaxi (BAST). Seit der Auftrennung des VOR bestellt die Burgenländische Mobilitätsorganisationsgesellschaft die Kraftfahrlinien im Wege einer Inhouse Vergabe an die VBB GmbH und entwickelt die Bedarfsverkehre. Er präsentierte dann die landesweiten Buslinien und das Anrufsammeltaxi-System. Christian Hillebrand (Verkehrsverbund Vorarlberg) erklärte das Vorarlberger Verkehrsmodell, das mehr auf Privatinitiative und den Gemeinden beruht. Der Busverkehr ist unverzichtbares Rückgrat des ÖPNV in ländlichen Regionen, das gelte für Vorarlberg genauso wie für das Burgenland, mehr als die Hälfte der Angebotskilometer im regionalen Nahverkehr Österreichs werden von Linienbussen erbracht. Er gab einen Überblick über den Vorarlberger Verkehrsverbund und betonte die Zusammenarbeit bei verteilten Verantwortlichkeiten. Die ÖV-Güteklassen zeigen, dass Vorarlberg das Land mit dem zweitbesten ÖPNV-Angebot ist, wobei die Bahn das Rückgrat ist und der Bus die Erschließung der Fläche ermöglicht. Die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn müssen optimiert (4-10 min Übergangszeit) und konsequent vertaktet sein. Die Bestellung der Busverkehre erfolgt durch rollierende Vergabe von regionalen Verkehrsdiensten in Form zweier gemeinsam vergebener Rahmenvereinbarungen zwischen den Auftraggebern: der Verkehrskooperationsvertrag (AG VVG) ist ein landesweit einheitlicher qualitativer Rahmen für Verkehrsdienstleistungen, wobei Stadt bzw. ÖPNV-GV der eigentliche Auftraggeber ist. Es werden ausschließlich Bruttoverträge mit einer Laufzeit von 8+2 Jahren Laufzeit in einem zweistufigen Verhandlungsverfahren im Oberschwellenbereich nach dem Bestbieterprinzip vergeben. Die Vergabeverfahren werden in regionale Bündel zusammengefasst (teilweise mit mehreren Losen), allerdings kann das „Wettbewerbsprinzip“ in ländlichen Regionen nur schwer realisiert werden (wenige Anbieter). Zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs werden passende Mobilitätsangebote in VMOBIL integriert als konkurrenzfähiges Gegengewicht zum MIV, zum Abbau der Schnittstellen (digital, physisch), zur Integration und Verbindung der Angebote damit kompatible Systeme entstehen und Mobilität aus einer Hand angeboten wird (OSS). Fehlende Angebote müssen identifiziert werden, vorhandene Produkte (Partnerschaftsmodell) integriert und eigene Produkte etabliert werden. Das äußere Erscheinungsbild sollte einheitlich sein. Dabei dient das VMOBIL Lab als Testballon.



In der anschließenden Diskussionsrunde wurden die Ergebnisse eines Fragebogens besprochen, der im Vorfeld an alle Stakeholder des Linienbusverkehrs ausgesandt wurde. An Hand dieser Ergebnisse und den Meldungen in der Diskussion wurde ein gemeinsamer Katalog der (An-)Forderungen der Busunternehmer an die neue Bundesregierung erstellt:

Die Rahmenbedingungen für Verkehrsdienstverträge im Linienbusverkehr bedürfen einer Überarbeitung, daher sollte

1. eine bundeseinheitliche Rahmenrichtlinie einen Rahmen für die Art der Ausschreibung und die Inhalte von Verkehrsdiensten im Linienbusverkehr vorgeben,
2. die in der CVD-Richtlinie enthaltenen Ziele für den Umstieg auf emissionsarme Busse im Linienverkehr innerhalb des o.a. Rahmens vorgeben,
3. Ausnahmen die Umsetzung ermöglichen, um eine einfache Umsetzung des Umstiegs auf emissionsfreie Busse im Linienverkehr zu ermöglichen,
4. Das Vergaberecht an diese Notwendigkeiten anpassen.

Die CVD-Richtlinie der EU legt den Fokus auf emissionsfreie Busse im Linienverkehr. Österreich hat im Vergleich zu anderen EU-Ländern relativ wenig emissionsfreie Busse im Linienverkehr im Einsatz, daher brauchen die Busverkehrsunternehmen

1. Mehr langfristige Planungssicherheit betreffend emissionsfreie Busse
2. Ausweitung der Möglichkeiten der Vorfinanzierung von emissionsfreien Fahrzeugen und dafür erforderlicher (Lade)Infrastruktur
3. Verkehrsdiensteverträge mit 15jähriger Laufzeit für emissionsfreie Busse im Linienverkehr
4. Berücksichtigung von Kostensteigerungen bei elektrischer Energie in den Verkehrsdiensteverträgen
5. Einheitliche Normung und Standards für (Lade)Infrastrukturanlagen für emissionsfreie Busse
6. Förderungen für emissionsfreie Busse müssen
 - a. entsprechend dotiert sein,
 - b. die Förderquote muss den Umstieg auf emissionsfreie Busse unterstützen,
 - c. steuerliche Erleichterungen enthalten,
 - d. alternative Finanzierungsmodelle (Leasing, Miete) einbeziehen,
 - e. einfache Antragstellung,
 - f. rasche Förderentscheidung,
 - g. gleiche Chancen für alle Antragsteller,
 - h. längere Fristen zwischen Förderzusage und erforderlicher Umsetzung, um die Lieferzeiten der Hersteller emissionsfreier Busse zu berücksichtigen,
 - i. Investitionen in die (Lade)Infrastruktur einbeziehen

Das Bus-Forum bot eine ideale Plattform für Experten, Fachleute und Entscheidungsträger, um sich über die neuesten Trends und Herausforderungen im Busverkehr auszutauschen. Es wurde deutlich, dass eine zukunftsorientierte Gestaltung des Busverkehrs mehr Interoperabilität und multimodale Konzepte erfordert, um den Anforderungen der Mobilität von morgen gerecht zu werden.

Asset Management Konferenz

Austro Tower Wien
02.10.2024

Anfang Oktober 2024 fand die erste Asset Management Konferenz der ÖVG statt. In spannenden Diskussionen und praxisnahen Pitches wurden die Zukunft des intelligenten Asset Managements und die damit verbundenen Herausforderungen beleuchtet. Im Mittelpunkt standen Themen wie preventive und predictive Maintenance, der digitale Wandel im Infrastrukturmanagement und die Balance zwischen Neubau und Instandhaltung angesichts einer alternden Infrastruktur und begrenzter Budgets. Besonders hervorgehoben wurde der Einsatz von Business Intelligence und KI zur digitalen Zustandserfassung, um fundierte Handlungsempfehlungen abzuleiten. Verkehrsträgerübergreifende Diskussionen zu Straßen, Schienen, ÖPNV und Wasserstraßen haben verdeutlicht, welche komplexen Aufgaben auf dem Weg zu nachhaltigen und zukunftsfähigen Infrastrukturen noch vor uns liegen. Den Anfang machte der Hausherr und Vize-Präsident der ÖVG, Herbert Kasser, begrüßte die Anwesenden und wünschte der Konferenz gutes Gelingen und spannende Vorträge. Christian Honeger (ASFINAG) berichtete aus seinen umfangreichen Erfahrungen mit der strategischen Ausrichtung des Asset Managements im Bereich des höherrangigen Straßennetzes. Zunächst stellte er die Entwicklung des ASFINAG-Straßennetzes im Laufe der Zeit dar, was mit einem wachsenden Budgetbedarf zunächst für Neubau und danach für die Erhaltung einhergeht. Ebenso wachsen, die zu bewältigenden Leistungsmengen für Straßenoberbau, Brücken und Tunnels mit und müssen optimiert werden. Die ASFINAG prognostiziert einen Erhaltungszielwert in die Zukunft mit jährlicher Steigerung - ab 2038 allerdings nur mehr infolge der Preisgleitung. Anforderungsmanagement, Engineering und bauliches Erhaltungsmanagement arbeiten eng zusammen bei Erkennen eines Bedarfs über die Projektanforderung bis zur Umsetzung. Schlüsselprojekte sind komplexe Erhaltungsprojekte, die eine frühzeitige Vorbereitung (teilweise >12 Jahre) aufgrund z.B. von Genehmigungsverfahren oder sonstigen Stakeholder Interessen erfordern. Ankerprojekte sind Projekte, die aus Gründen der Verkehrssicherheit, Bauwerkssicherheit, Nachhaltigkeit und/ oder der Verkehrsführung innerhalb des Bauprogramms eine hohe Priorität hinsichtlich des Umsetzungszeitpunktes haben. Die Erhaltungsstrategie ist eng mit dem Lebenszyklus und dem Zustand einer Anlage verbunden, dabei ist die Erhaltungsfreundlichkeit zu beachten. Peter Lux (Stadt Wien) erläuterte die zahlreichen Maßnahmen

Systemintegrierte Highend-Messtechnik



Erfahren Sie
mehr über
unsere Highend-
Messtechnik!

New Automation Technology **BECKHOFF**

iv INDUSTRIELLEN
VEREINIGUNG

des Assetmanagement im urbanen Straßennetz der Stadt Wien. Ca. 10.000 Aufgrabungen pro Jahr, davon 800 bis 1.000 im höherrangigen Straßennetz, davon 200 bis 300 mit relevanten Auswirkungen auf den Verkehr finden in Wien statt, wobei das Netz von ca. 42.000 km Ver- und Entsorgungsleitungen (35 Einbautenträger, Koordinierung durch MA 28) berücksichtigt werden muss. Im strategischen Baustellenmanagement der Stadt gliedern sich die Vorhaben nach Großereignissen (Strategische Vorschau) (z.B. Gleisbauoffensive, S-Bahn-Upgrade, Raus aus Gas etc.), mehrjähriger Baustellenvorschau (5 Jahre plus) (Abstimmung MA 29 Brückensanierungsprogramm mit ÖBB und ASFINAG, S-Bahn Upgrade als Taktgeber für Nordbrücke, Floridsdorfer und Brigittenauer Brücke), Baustellenkoordination auf Projektebene (3 Jahre) und Baustellen-Jour Fixe der MA 46 (laufendes Jahr). Die Finanzierung erfolgt mittels Bezirks- und Zentralbudget. Gerade im Brücken- und Grundbau sind Vorlaufzeiten (Zustandsfeststellung bis Baubeginn) von bis zu 3,5 Jahren nicht außergewöhnlich, was er an Hand einiger eindrücklicher Beispiele demonstriert. Franz Hammerschmid (ÖBB Infra) berichtete eingehend über das Zielnetz 2040, dessen Motivation der Verdopplung der Bahnverkehre bis 2040 und die damit im Zusammenhang stehenden Maßnahmen des Assetmanagements in der ÖBB-Infrastruktur AG. Simon Hartl (Via Donau) stellte das dynamische, IT-basierte Assetmanagement an der Donau vor, das dazu dient, die Befahrbarkeit der Wasserstraße zu optimieren und sicherzustellen. Die Via Donau hat die Aufgabe die Schiffbarkeit der internationalen Wasserstraße Donau zur Ermöglichung von wirtschaftlichen und sicheren Transporten (Güter- und Personenschiffahrt) sicherzustellen. Das bedeutet Regulierung, Instandhaltung und Ausbau der Gewässer, Beschaffung, Errichtung, Wartung, Instandhaltung und Entfernung der Schifffahrts- und Fahrwasserzeichen einschließlich Lichter, Zubehör und Anlagenteile und die Erfüllung der sich aus bilateralen und internationalen Verträgen ergebenden Verpflichtungen der Republik Österreich, insbesondere zur Regulierung und Instandhaltung der Wasserstraßen. Auch hier besteht das Assetmanagement aus Beobachtung (Vermessung der Stromsohle), Planung und Umsetzung sowie einer permanenten Information über jeden einzelnen dieser Schritte. Geschiebemanagement, Wasserbautenmanagement, Baggermaßnahmen (Erhaltungsbaggerungen und Nassbaggerungen zur proaktiven Erhaltung) und Verkehrsmanagement werden digital über das Waterway Assetmanagementsystem (WAMS) verbunden um die Aufrechterhaltung der definierten Mindest-Fahrwasserparameter an der österreichischen Donau (2,50 Meter Fahrwassertiefe bei Regulierungsniederwasser (RNW) = ~ 2,50 Meter Abladetiefe an 300 Tagen des Jahres (Vorgabe AGN) zu gewährleisten. Zusätzlich sind ökologische Ziele wie Stabilisierung der Wasserspiegellagen in den freien Fließstrecken (Bekämpfung der Sohleintiefung) und gezielte Geschieberückführung aus Geschiebefängen und Erhaltungsbaggerungen (d.h. Geschiebe wird dem Strom möglichst weit stromaufwärts wieder zugegeben) zu verfolgen. Außerdem betreibt die Via Donau das Fahrwasser-Informationssystem (DoRIS), das bei den Nutzern der Wasserstraße sehr positiv angenommen wird. In drei Furtbereichen läuft zusätzlich derzeit ein Versuch zur flexiblen Infrastruktur (mobile Leitwerke). Roland Spielhofer (AIT) erklärte den Nutzen der digitalen Überwachung des Straßenzustands für planbare und zielgerichtete Instandhaltung. Digital lassen sich Zustandserfassung und -bewertung der Asphaltflächen von Radwegen, umfassende Bilddokumentation, Konsolidierung der Netzgeometrie mit Übernahme der bestehenden Attribute, Inventarisierung und Zustandserfassung von Bodenmarkierungen und Treppelwegzeichen, Überprüfung des Lichtraumprofils sowie Datenhaltung, Datenauswertung, und Datenvisualisierung bewerkstelligen. Für das evtl. notwendige Assetmanagement ist die Genauigkeit ausreichend.



Danach folgten einige Pitches, in denen einzelne Firmen ihre Programme, Prozesse und Geräte vorstellen konnten: Oliver Brandl (Suessco) stellte einen Magnetfeldsensor vor, der in 6 Dimensionen für Verkehrssicherheit (Brücken- und Rissmonitoring) sorgt. Theresa Passath (Voestalpine) erläuterte das System Digital Track Solution, wobei viele Komponenten eine einheitliche Prozessdokumentation zur Wissenssicherung, offenen Datenaustausch zwischen Betreibern, Herstellern und Servicedienstleistern (gemeinsame Wissensplattform, Lebenszyklusoptimierung), den Einsatz von Data Analytics Methoden zur Ableitung von Instandhaltungsempfehlungen sowie Ausfallvorhersagen und somit eine ganzheitliche Betrachtung der Anlagen samt aller Einflussfaktoren als Grundlage für die Instandhaltungsstrategieoptimierung liefern. Erich Pilch und Ernst Forstner (ASFINAG) stellten die von der ASFINAG verwendeten unbemannten Drohnen, Roboter, Wasseroberflächen- und Unterwasserfahrzeuge vor, die durch digitale bildbasierte Inspektion unbemannte Bauwerksüberprüfungen ermöglichen. Christian Casari (Ontec AI) referierte über den Einsatz von KI, um aus ungeordneten Daten „gute“ Daten für Entscheidungsfindungen zu generieren. Danach berichtete Albert Hayr (Global Rail Group) über den Einsatz von Business Intelligence für das Asset Management im Bahnsektor, um Bereiche für präventives Stopfen oder die Alternative Schienenschleifen vs. Gleisaustausch sowie die Prioritäten für Instandhaltung zu bestimmen und die kostengünstigste Lösung zu finden. Alfred Strauss wiederum widmete sich der ewigen Frage, ob preventive Maintenance oder Neubau ein besseres Kosten/Nutzen – Verhältnis aufweist, und wo jene Grenze gezogen werden kann, ab der ein Neubau die kostengünstigere Maßnahme ist. Die Art der Erhaltungskonzepte hat unmittelbaren Einfluss auf die Leistungsmengen in der Instandsetzung. Nachhaltigkeitsindikatoren haben einen wesentlichen Einfluss auf die Formulierung von Erhaltungszielen und auch auf die Bedarfsprognose. In der Praxis erfordert dies noch Trainings- und Sensibilisierungsprozesse sowie Erfahrungen im Umgang mit der praktische Umsetzung. Der Bestand und seine die Instandhaltungsprozesse haben eine kritische Masse, die es ermöglicht, diese Transformation umzusetzen und Erfahrungen zu sammeln, dabei sollten auch „Nature based“ Lösungen eine Rolle spielen. Abschließend meinte er, dass die Entwicklung Richtung klimadynamische Nachhaltigkeit gehen wird. Dieter Hintenaus (Wiener Linien) erklärte an Hand einiger Praxisbeispiele, welche Herausforderungen, aber auch welcher Mehrwert in der Digitalisierung im Asset Management liegen. Er stellte die Prozesslandkarte der Wiener Linien vor. Ziel ist ein zentrales Meldetool für Infrastrukturstörungen gefolgt von der automatisierten Zuweisung von Mängeln an Entstörungsteams für eine transparente Bearbeitung von Mängeln. In der abschließenden Diskussionsrunde, bei der auch Tobias Jacke (DB InfraGO) dazugestoßen ist lautete das Thema durchaus provokant „Wie lange fahren wir noch?“. Dazu fehlt allerdings der zweite Halbsatz: „...wenn wir nichts in die Instandhaltung der Infrastruktur investieren“. Es wurde über die ökonomischen Auswirkungen und die Grenze zwischen Instandhaltung, Reinvestition und Neuerrichtung ebenso diskutiert, wie über das Dilemma zwischen Instandhaltungssperren gegenüber der Instandhaltung bei laufendem Betrieb und der Definition des Standes der Technik bei der Instandhaltung. Auch die Rolle der AI jetzt und in Zukunft wurde und die Einflüssen von Umwelt- und Klimazielen wurden erörtert. Die innovativen Lösungsansätze, die durch inspirierende Pitches und Praxisbeispiele vorgestellt wurden, gaben neue Impulse für die Zukunft der Infrastruktur. Das positive Feedback ließ uns gespannt auf die nächste Konferenz blicken!

Deutscher Mobilitätskongress

**Kap Europa, Frankfurt am Main
06. und 07.11.2024**

Die ÖVG war als Vertreterin Österreichs als Gast beim 10. Deutschen Mobilitätskongress in Frankfurt eingeladen. Dieser Kongress ist seit 2013 ein zentrales Forum für Mobilitätsexpert:innen und das Flaggschiff der DVWG mit ca. 250 Teilnehmer:innen. Heuer war zum ersten Mal ein Gastland eingeladen, das in das gesamte Programm eingebunden wurde und das 60 Minuten komplett selbst bestückt hat. Die ÖVG konnte dabei einen möglichst guten Überblick zu einigen Themen und Projekten geben. Zu Beginn konnte Renée Ramdohr (GS ÖVG) kurz einen Überblick über das Netzwerk der ÖVG und betonte die Vorteile der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit geben, insbesondere im DACH-Raum und konnte dann zum Thema des Österreich-Blocks „Österreich: Innovationstreiber für Mobilitätslösungen“ überleiten. Aus dem Bereich Bahn bot Franz Hammerschmid (ÖBB Infra) einen allgemeinen Überblick über Konzept und Inhalt des ehrgeizigen Investitions- und Ausbauplans für die Schieneninfrastruktur bis 2040, der eine 100%ige Steigerung der Kapazität bis auf 255 Millionen Zugkilometer vorsieht. Besonderes Interesse fand

das Finanzierungsmodell des Rahmenplans als langfristige Sicherstellung der Projekte und die langfristige Finanzierung der Instandhaltungsstrategie. Er wies auch darauf hin, dass wir für eine geplante Schnellstrecke von Wien nach München in 2,5 Stunden auf die enge Zusammenarbeit mit unseren deutschen Partnern setzen. Für ein starkes, schnelles und stabiles Bahnnetz in Europa sind wir auf eine grenzüberschreitende gemeinsame langfristige Planung angewiesen.

Ein weiteres Highlight war unser Interview-Panel, geleitet von Walter Slupetzky (Quintessenz), in dem Harald Frey (Technische Universität Wien), Karin Markvica (AIT), Karin Tausz (FFG Austrian Research Promotion Agency) und Klaus Bamberger (Wiener Linien) diskutierten, wie die Mobilitätswende konkret erreicht werden kann. Karin Tausz betonte, dass Forschungsförderung nicht nur Innovationen sichert, sondern auch stabile Kooperationsstrukturen und Planungssicherheit schafft. Harald Frey zeigte auf, dass selektive Investitionen in der Mobilität eine dynamische Entwicklung in Richtung Verkehrswende fördern können. Wenn wir weiterhin den Individualverkehr gleichermaßen fördern, gelingt die Wende nicht. Außerdem sei langfristige Kontinuität im Mobilitätsangebot entscheidend, um die Bedürfnisse der Menschen zu erfüllen, argumentierte Klaus Bamberger und Karin Markvica schloss an, dass sich die Verkehrsplanung an Nachfrage und Bedürfnissen der Bürger:innen orientieren müsse.



In weiteren Key Notes und Diskussionen hat sich Österreich als wertvolle Ergänzung in das abwechslungsreiche Programm zum 10-jährigen Jubiläum des Deutschen Mobilitätskongresses eingebracht.

Lückenschluss Mobilitätswende Dialogforum zur Verkehrspolitik

ÖBB Open Innovation Factory, Wien
27.11.2024

Obwohl wir immer mehr wissen, tut sich eine Umsetzungslücke in der Verkehrspolitik auf. Die Klima- und Umweltforschung weiß bereits sehr genau über die Auswirkungen von Klimawandel und Artensterben Bescheid. Die Mobilitätsforschung kann detailliert über die erforderlichen Maßnahmen Auskunft geben, die zu setzen sind. Jedoch bei der Frage, wie diese Maßnahmen erfolgreich in eine Umsetzung gebracht werden können, trifft man auf ein Zuständigkeitsvakuum. Die Forschung zieht sich bei dieser Frage zurück und verweist auf den notwendigen „politischen Willen“. Die Politik sieht sich an den „Willen der Bevölkerung“ gebunden und erklärt vieles als nicht machbar, insbesondere im Bereich der Regulierungen. Die ÖVG will diese Umsetzungslücke zum Gegenstand der Betrachtung machen.

Ausgangspunkt der Veranstaltung waren beide Seiten der Medaille, nämlich die notwendigen verkehrlichen Maßnahmen und die Bedürfnisse der mobilen Menschen. Ziel ist es, Verbindungen zwischen diesen beiden Polen zu ziehen, die zu wirksamen Umsetzungslösungen führen. Dies soll als Dialog zwischen den Beteiligten aus Gemeinde- und Kommunalpolitik einerseits sowie Forschung andererseits geschehen. Damit wird eine ko-kreative Lösungsfindung mit jenen, die am Puls der Bevölkerung sind und

mit jenen, die am Puls der Innovationen sind, ermöglicht. Harald Frey (TU-Wien, Leiter AK) und Walter Slupetzky (AK Nachhaltige Mobilität und Infrastruktur) begannen mit der Erläuterung des Themas, der Zielsetzung des heutigen Dialogforums und stellten die Ausgangsfragestellungen vor. Im Panel „Mobile Menschen“ gaben Markus Mailer (Univ. Innsbruck) und Angelika Rauch (tbwr) ein Einleitungsreferat und dann wurde das Thema unter der Moderation von Heinz Högelsberger (AK-Wien) bearbeitet. Im Panel „Infrastrukturen und Angebote“ hielten Andrea Weniger (Rosinak & Partner ZT) und Martijn Kiers (FH Joanneum) die Impulsreferate. Das Thema bearbeitet wurde dann unter Moderation von Julia Schmid (tbwr). Im Anschluss wurde ein Resümee aus beiden Panels im Plenum gezogen. Am Nachmittag hielt zunächst Harald Frey einen Einführungsvortrag, dann bearbeitete das Panel „Push & Pull“ nach Einführungsreferaten von Bertram Barth (Integral) und Holger Heinfellner (AK-Wien) unter Moderation von Barbara Laa (TU Wien, JÖVG) das og. Thema. Im Panel „Finanzierung“, Einleitungen durch Karoline Mitterer (KDZ) und Daniela Kletzan-Slamanig (WIFO) und Moderation von Karl Steiniger (Wegener Center) wurde intensiv über die äußerst komplexe Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in Österreich durch Bund, Länder Verkehrsverbände und Gemeinden diskutiert. Auch aus diesen beiden Panels wurde ein Resümee im Plenum gezogen.



Im Anschluss an die Veranstaltung wurde der Peter-Faller-Nachwuchsförderpreis für herausragende wissenschaftliche Abschlussarbeiten verliehen.

6. ÖVG-Kongress Fahrstromanlagen

Technisches Museum Wien
04. und 05.12.2024

Bei diesem Kongress wurden Fachvorträge über neueste Entwicklungen und Innovationen im Bereich der Fahrstromtechnik präsentiert, um die Effizienz und Leistung von Fahrstromanlagen steigern, mit einem Schwerpunkt auf wissenschaftlichen Erkenntnissen und praxisnahen Fallstudien. Hochkarätige Fachvorträge, die die neuesten Entwicklungen und Innovationen im Bereich der Fahrstromanlagen beleuchteten mitsamt einem besonderen Schwerpunkt auf der Präsentation neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse wurden geboten. Führende Experten aus Forschung und Industrie haben ihre aktuellen Studien und Forschungsergebnisse vorgestellt und damit wertvolle Einblicke in die Zukunft der Fahrstromtechnik gegeben. Technologische Fortschritte und Innovationen in der Fahrstromtechnik standen im Mittelpunkt der Vorträge. Die Begrüßung der Teilnehmer und eine Einführung in das Thema des Kongresses erfolgte durch den Präsidenten der ÖVG, Andres Matthä (CEO ÖBB). Viktor Plank (ÖBB Infra) und Ulf Fischer (ÖBB Infra) erläuterten das Programm „Zielnetz 2040“ und seine Prämissen und Parameter wobei durch Elektrifizierung von nicht elektrifizierten Bestandsstrecken einen nicht unbeträchtlichen Anteil zur Dekarbonisierung des Bestandsnetzes beitragen soll. Dabei sind sowohl die Fahrzeugtechnik (BEMO) als auch die Infrastruktur (Elektrifizierung, Ladeinfrastruktur) gefragt. Grundsätzlich soll die kostengünstigste Variante (LCC inkl. Wartung) bevorzugt werden. Julian Heger und Gerold Punz (ÖBB Infra) berichteten über Berechnungen der Erwärmung des Systems Oberleitung-Stromabnehmer an der Schnittstelle bei Ladevorgängen von Akkutriebzügen im Stillstand und während der Fahrt mit Hilfe von Wärmenetzmodellen vor. Florian Lottersberger (Plasser & Theurer) und Matthias Seiser (Plasser & Theurer) berichteten nach Vorstellung des Unternehmens Plasser & Theurer über innovative Schienenhilfsfahrzeuge für

Oberleitungen. Unter dem Motto „Zukunft gestalten“ referierten sie über den Fortschritt und Innovationen bei Oberleitungsbau- und Instandhaltungsmaschinen. Der Plasser Catenary Crafter ist mit elektrischen Fahrmotoren ausgestattet, die für verschleißfreie Bremsen in den generatorischen Betrieb geschaltet werden können. Die Maschine ist mit Radscheibenbremsen ausgestattet und rekuperationsfähig. Die Federung und Dämpfung erfolgt über die Primär- und die Sekundärfederung. Die Bedienautomatik des Fahrdrahtmessturms ermöglicht eine effiziente und vereinfachte Bedienung in Zusammenspiel mit dem Stromabnehmer. Mit Plasser Datamatic lässt sich Fern-Aktivierung zur Sicherheit und Unterstützung aufschalten. Im Rahmen des Blocks Dekarbonisierung-Oberleitungen für LKW und Busse, E-Mobility und Messtechnik teilte Markus Werner (TU Dresden, Verkehrswiss. Fakultät Friedrich List) seine Befürchtungen über „Autobahn unter (Gleich-)Strom – Was kommt auf uns zu?“ mit. Die Anforderungen des Güterverkehrs auf der Langstrecke sind Tagesfahrleistungen bis zu 800 km, wobei nach 400 km Lenkpausen für Zwischenladungen oder Nachtanken genutzt werden können. Fahrzeug-seitige Technologieoptionen beinhalten stationäres Schnellladen auf Raststätten entlang der Hauptverkehrsachsen, was aktuell durch Fahrzeughersteller, Industrie und Politik präferiert wird, d.h. Laden im MW-Bereich. Die Ausstattung der Autobahn mit dem Electric Road System Oberleitung, Induktion und Bodenstromschienensystem, Batteriewechselsysteme für schwere Lkw, Brennstoffzellen mit Wasserstoff und Alternative Kraftstoffe („grüner“ Diesel, Wasserstoff) muss noch migriert werden, wobei die Netzintegration die größte Herausforderung darstellt. Ergebnisse: für das deutsche Autobahnnetz werden 2.000 km Oberleitung und 2.000 DC-Unterwerke (DB-Netz: ca. 20.000 km OLA, 200 AC UW) mit einer Anschlussleistung von 10.000 MW (DB-Netz: ca. 5.000 MW) und einem Energiebedarf von 44 TWh pro Jahr (DB Energie: ca. 10 TWh) und einer Energieerzeugerleistung ca. 5.000 MW (DB-Netz: ca. 1.200 MW). Markus Schiebel (TU Dresden Verkehrswiss. Fakultät Friedrich List) und Markus Werner (TU Dresden Verkehrswiss. Fakultät Friedrich List) vertieften dieses Thema mit „Von der Bahn zur Autobahn – Technologietransfer Oberleitung“. Sie referierten über den Feldversuch eHighway in Schleswig-Holstein (FeSH) und dessen Systemdesign und gaben Einblick in die Begleitforschung FeSH und Erkenntnisse beim Technologietransfer Oberleitung hinsichtlich dynamischem Verhalten, Windabtriebsmessung, Isolatoruntersuchungen und Anlagenverfügbarkeit. Ergebnis war, dass die Oberleitungstechnologie unter Realbedingungen funktioniert, sie weist einen hohen Erprobungsgrad im Feld auf und es konnten viele Erfahrungen bei der Integration in den Straßenraum, die Energieversorgung, die Verkehrsdurchführung und die Logistik gesammelt werden. Diese praktischen Feldversuche ermöglichen die Definition der Randbedingungen auf Autobahnen für die Auslegung zukünftiger Anlagen und zeigen: Der Technologietransfer von der Bahn zur Autobahn ist mit Herausforderungen, insbesondere aufgrund der vorherrschenden Umgebungsbedingungen, verbunden. Hermann Riedl (Salzburger Verkehrsverbund) lieferte mit „Strom aus der Steckdose – Praxisbericht von der Implementierung emissionsfreier Busse im Linienbetrieb“ einen Bericht aus der Praxis eines O-Bus Betriebes. Die Einhaltung der Takte ist ein wichtiges Kriterium bei Ausschreibung und Vergabe. Die bestehenden Strukturen und Kennzahlen bestimmen die Anforderungen bei der Planung an Fahrzeuge, Infrastruktur und Betrieb. Christoph Hinze (Siemens Mobility Austria GmbH) referierte über Alternative Antriebsmöglichkeiten für den Zug (Vollelektrifizierung, Dieselbetrieb und Wasserstoffzug). Unterschiedliche Kriterien bedingen eine spezielle Entscheidung bei der Wahl der Technologie, wobei sich der BEMO für Neben- und Stichstrecken am ehesten eignen. Unterschiedliche Konzepte für die Ladeinfrastruktur für Batteriezüge, aber auch die Einsatzmöglichkeiten von BEMO wurden verglichen. Die individuellen Anforderungen und Gegebenheiten des Anwendungsfalls bestimmen das Ladekonzept, wobei er eine Vollumrichter als vorteilhaft darstellte. Julia Hofele (Rail Power Systems GmbH) berichtete über Theorie und Praxis von messtechnischen Nachweisen der Streustromkennwerte. Sie erklärte die Gefahren durch den Streustrom – Korrosion, die in Materialabtrag von Stahl bei 1 A: 9,13 kg/Jahr, Überlastung und Überhitzung, Lichtbogenbildung und Brand sowie Folgegefahren für Personen und Betriebsmittel bestehen. Die Höhe des Streustroms hängt von den folgenden Kenngrößen ab: Betriebsstrom (Strombelag pro km über Zeit), Länge der Rückleitungsabschnitte (Abstände zwischen den Unterwerken), sowie Widerstandsbelag der Rückleitung (Schienentyp, Rückleitungsverstärkung) und Ableitungsbelag der Fahrschienen (Aufbau der Schienenbettung). Die Messung von Streustromkennwerten nach DIN EN 50122-2 resultiert in der Umsetzung von Maßnahmen zur Reduktion der Streuströme. Anna Fiser (IFB Institut für Bahntechnik GmbH) und Sven Körner (IFB Institut für Bahntechnik GmbH) erläuterten die Anwendung der TR EMV, Teil 4 für den Nachweis der Einhaltung der Störstromgrenzwerte durch speisende Einheiten. Sie erläuterten die erfolgreiche Praxis-Umsetzung an Hand des Umrichterwerks Niederbiegen. Thomas Scherrans (IFB Institut für Bahntechnik GmbH) stellte die Messung der abgreifbaren Spannung im Handbereich von AC-Bahnen vor. Grundsätzlich haben

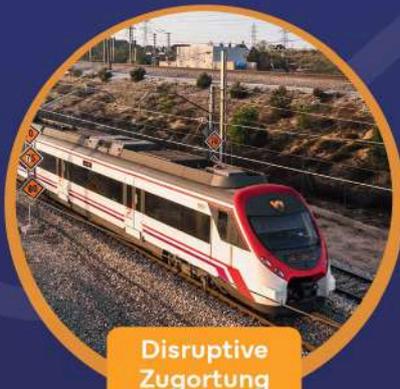
elektrifizierte Strecken mit Wechselstrom in Deutschland keine großflächigen Probleme bei der Einhaltung der Berührungsspannung. Der zunehmende Anteil von bahngeerdeten Bauwerken, die zusätzlich eine Erderwirkung entfalten, erhöht die Streckenableitung gegenüber Erde und verringert das Potential zwischen Gleis bzw. Bahnerde und Erdreich. Eine Verschleppung des Bahnpotentials durch strikte Auslegung der Handbereichsregel mit unnötigen Verbindungen des Potentialausgleichs sollte jedoch vermieden werden. Bereits bei geringen Potentialunterschieden kann es zu signifikanten Ausgleichsströmen zwischen Bahnerde und fremden leitfähigen, mit Erde verbundenen Teilen kommen, auch das ist zu vermeiden. Der Parallelbetrieb von Wechselstrombahnen zu den mit Gleichstrom betriebenen S-Bahnen ist separat zu betrachten. Jule Klepin (TU Dresden) und Jan Pape (TU Dresden) berichteten über Perspektiven und Untersuchungsmethoden zur Dekarbonisierung der 16,7-Hz-Bahnenergieversorgung. Nachdem nahezu 90% der Bahnstrecken in Deutschland bereits elektrifiziert sind, sollte der Fokus auf die nachhaltige Erzeugung des 16,7Hz-trom gelegt werden. Während in Österreich 100% des Bahnstroms aus erneuerbaren Energiequellen kommt, ist dies in Deutschland nur für 68% der Fall. Es wurden Szenarien entwickelt um die Möglichkeiten der Einspeisung erneuerbarer Energie (EE) ins Bahnnetz zu untersuchen. Optimierungen in der Lastflussverteilung kann bei Netzplanung und Systemführung genutzt werden. Im Rahmen des Blocks Vogelschutz und Anlagenschutz erläuterte Jana Görlich (Hochschule Zittau/Görlitz), wie elektrische Untersuchungen an Vogelschutzmaßnahmen für Oberleitungen durchgeführt werden können um die Vögel und Kleintiere vor tödlichen Stromschlägen zu schützen und elektrische Kurzschlüsse durch Überbrückung des Isolierweges von Vögeln und Kleintieren sowie daraus resultierender Schäden an der Oberleitungsanlage und Streckenunterbrechungen zu verhindern. Dazu wurden zwei mögliche Vogelschutzmaßnahmen (Vogelschutzhaube und Kleintierabweiser) vorgestellt und miteinander verglichen.



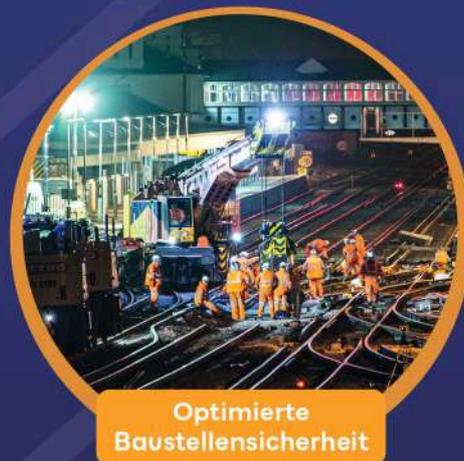
Der nächste Tag begann mit dem Block Bahnenergieversorgung neue Wege, Großprojekte. Fritjof Aufschläger (Siemens Mobility Austria GmbH) erklärte, dass ein digitaler Zwilling (Sitras Sidytrac Live) für die Bahnenergieversorgung eingerichtet werden sollte. Dafür ist eine Simulation der Bahnstromversorgung erforderlich, dazu kann der Sitras Sidytrac Designer dienlich sein, was eine grafische Benutzeroberfläche mit interaktivem Plausibilitätscheck bietet. Die kontinuierliche Simulation und die Einbindung aktueller Daten machen aus dem Sidytrac Simulationsmodell dann einen digitalen Zwilling, mit dessen Hilfe die Betriebsführung unterstützt werden kann. Lutz Steinert (DB Engineering & Consulting GmbH) berichtete über den aktuellen Stand der Bahnstromanlagen beim Projekt „Neuordnung Bahnknoten Stuttgart“ (Stuttgart 21). Im Endzustand umfasst der Banknoten rund 500 Netzkilometer, darunter das gesamte heutige S-Bahn-Netz sowie die Infrastruktur von Stuttgart 21 mit rund 60 Kilometern. Ab der Inbetriebnahme werden alle über den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof verkehrenden Züge ausschließlich mit ETCS fahren. Für die neue digitale Stellwerkstechnik sind rund 3500 Kilometer an unterschiedlichsten Kabeln für alle Gewerke (LST, TK, 50-Hz) beschafft worden. Ein Vielzahl an Visualisierung gaben einen Eindruck von der Vielfältigkeit und Komplexität der Bahnstrom-Versorgungsanlagen. Auch Robert Abfalterer (BBT SE) berichtete über das Projekt Brenner Basistunnel, das Tunnelsystem, den Bau- und Projektfortschritt und die einzelnen Baulose im Detail. Im Jahr 2025 wird mit der bahntechnischen Ausrüstung begonnen, wobei die Herausforderung darin besteht, dass beide Länder unterschiedliche Betriebsführungskonzepte haben und eine Schnittstelle vor dem Südportal geschaffen wird. Vor dem Nordportal entstehen 6 Systemtrennstellen zwischen 16,7 Hz/15kV-Strom und 50Hz-25kV-Strom. Die Trennung der beiden Betriebsführungszentralen erfolgt an der Staatsgrenze im Tunnel. Eine gemeinsame Koordinationsstelle ÖBB/RFI (wünschenswert auch mit DB InfraGO) in Innsbruck soll die Leistungsfähigkeit



Dezentrale
Steuerung



Disruptive
Zugortung



Optimierte
Baustellensicherheit



Wir bringen Innovation auf Schiene

➔ Mehr erfahren auf www.prodes-rail.com

Forschung, Planung, Entwicklung und Beratung für mehr Sicherheit, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit im Eisenbahnwesen. Mit neuen Ansätzen und disruptiven Zugängen vereinen wir bestehende Expertise und neue Wege.

PRODES GmbH ist persönlich auf folgenden Messen vertreten:

- 📍 **IAF Münster**
20.–22. Mai 2025 | Internationale Ausstellung für Fahrwegtechnik
- 📍 **9. Railway Forum 2025 Berlin**
02.–04. September 2025

Systemanbieter in der Bahnelektrifizierung

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

WE ARE ELECTRIFYING TRANSITIONS

www.powerlines-group.com

**Hochspannend.
Elektrisierend. Geerdet.**



und die Qualität entlang des Korridors verbessern, als würde nahtlos aus einer Hand gesteuert. Optimierungen bei der Ausrüstung des BBT und die Nutzung des Erkundungstollens als Servicestollen sollen Betriebsunterbrechungen minimieren und die Kapazität in den Fahrtunneln sicherstellen. Zum Block Obsoleszenz Management und Tunnelfunk-Fahrstrom referierten Martin Schuler (elbatech) und Stefan Franzen (elbatech) über Tunnelfunk und dessen Zusammenhängen mit dem Fahrstrom. Die Bedeutung von Tunnelfunkanlagen und Strahlkabeln hat in Zeiten steigender Anforderungen an die Kommunikation im Bahnverkehr stark zugenommen, bei Hochgeschwindigkeitsstrecken spielen sie eine entscheidende Rolle, um Sicherheit und Effizienz zu gewährleisten. Das Tunnelfunksystem (Strahlkabel / Remoteunit / Masterunit) muss nahtlos zusammenspielen, extreme mechanische Belastungen bei Zugdurchfahrten und z.B. FL-Armaturen beeinflussen das Abstrahlverhalten. Die Signalverteilung im Tunnel passiert über Strahlungskabel. Die Referenten stellten das elka – Strahlkabel-Montagesystem vor und zeigten Erprobungen im Lötschbergbasis- und im Wienerwaldtunnel. Beim Block Oberleitungssysteme – Schnittstelle Fahrdrat zum Stromabnehmer erläuterten Luise Wottke (TU Dresden), Andre Dölling (Siemens Mobility) und Johannes Schott (DB InfraGO) das Zusammenwirken zwischen Oberleitung und Stromabnehmer in Theorie und Praxis, um ein möglichst ressourcenschonendes Zusammenwirken zwischen Oberleitung und Stromabnehmer zu erreichen. Messfahrten und Dynamiksimulationen wurden verglichen. Herausforderungen lagen beim Stromabnehmer, dem Zustand der Oberleitung, der Topografie und dem Wetter sowie den Fahrwegs- und Fahrzeugeigenschaften. Bei der Vielzahl an Einflussfaktoren erweist sich die Dynamiksimulation als schwierig. Luise Wottke (TU Dresden) zusammen mit Tobias Bregulla (TU Dresden) und Uwe Resch (DB InfraGO) berichteten über Methoden und Erkenntnisse bei Fahrdratstärkemessungen unterschiedlicher Fahrdratwerkstoffe auf der Strecke. Der Verschleiß des Fahrdrates ist abhängig von der Fahrgeschwindigkeit, dem Traktionsstrom, der Andruckkraft der Stromabnehmer, der Materialpaarung (Fahrdrat, Schleifleiste) und der Toleranz der Fahrdratlage durch Wirkungsgrad der Radspanner. Um den Einfluss des Materials der Oberleitung zu untersuchen wurden verschiedene Messmethoden angewandt. Nachdem die Methode validiert wurde erwies sich Valthermo und CuMg-Fahrdrat mit geringstem, relativen Verschleiß über die bisherige Betriebsdauer von 12 Jahren, d.h. es war nur ein Fahrdratwechsel im Vergleich zur Lebensdauer der Gesamtanlage notwendig. Anschließend sprach Wolfgang Kapfenberger (ÖBB Infra) über Eisenbahnspezifische Errichtungs- und Montageleistungen im Rahmen des o.g. Produktionscenters Elektrotechnik. Er schilderte die Einsatzgebiete und Aufgaben der regionalen Teams: Oberleitungs-/Stromschienenmontage, Elektrotechnik von Großmaschinen, Kabelmessung und Messung HPA und 50Hz Energietechnikanlagen sowie Weichenheizungen an Hand von Beispielen. Hubert Winter (Diary) schilderte Beispiele der Projektabwicklung mittels Diary, einem mobilen Tool, bei dem alle Planungs-, Arbeitsvorbereitungs- und Montage-Unterlagen, sowie die „zutreffenden“ Arbeitsschritte werden von den „mitwirkenden“ Software-Anwendungen (direkt per Mausklick) auf den DIARY-Server gespielt werden um eine einheitliche Datenbasis zur Verfügung zu haben. Den Block Oberleitungssysteme, Bauteile und Komponenten und Mastgründungen bestritt Michael Mayer (RailPower Systems GmbH) mit einem Vortrag über schwenkbare Oberleitungsstromschienenanlagen für Wartungs- und Beladungseinrichtungen. Dieses schwenkbare Oberleitungsstromschienensystem ermöglicht die Ein- und Ausfahrt von Zügen mit den eigenen Pantographen ohne zusätzliche Zugmaschine und ist in der Schwenkposition „weg vom Gleis“ auch für Wartungsarbeiten mit Kran zugänglich. Er gab einen Überblick über Profiltypen, Stützpunktabstände und Stützpunkte für den Schwenkarm, über Trennstellen und den Aufbau und die Auslegung des gesamten Systems. Thomas Nickel (DB InfraGO) und Daniela Kempf (DB InfraGO) ergänzten mit der Festpunktverankerung mit Kunststoffseilen bei der DB InfraGO AG. Im Praxistest wurden zur Diebstahlsicherung Parafilseile nach DIN EN 50345 untersucht. Mechanische Anforderungen bei Belastung und Seildurchhang, Seilkriechen und Seildehnung wurden ebenso gemessen, wie die elektrischen Anforderungen hinsichtlich Isolationskoordination. Nach der Klärung einiger Fehler wurde die Produktfreigabe bei InfraGO erreicht und im Regelwerk 997.0115 festgelegt. Es gab bei Langzeiterfahrungen keine Auffälligkeiten beim Einsatz, es erwies sich als gleichwertiger Ersatz für Bz II Seile und führte zu signifikanter Reduktion des Diebstahlrisikos. Kostenmäßig sind die Kunststoffseile und Endverbinder ungefähr doppelt so teuer wie Bz II Seile. Zu innovativen Gründungen für Oberleitungsanlagen referierten Hubert Winter (European Trans Energy GmbH und Wolfgang Schulz (DB InfraGO) über innovative Gründungsverfahren um die Sperrpausen zu verringern und die Fertigungsqualität zu verbessern. Probegründungen mit dem Mastfußadapter Typ OLA-System BBL und Betonrammpfählen der Firma Aarsleff Grundbau GmbH und der Fa. EUROPTEN wurden durchgeführt und erfüllten die o.g. Erwartungen. Im Resümee des Kongresses wurde noch ein Blick in die Zukunft gegeben.

In Zukunft Schneller- bahn



Kürzere Intervalle, mehr Komfort.
Dafür bauen wir das Schnellbahn-Netz für Sie aus.



HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

Alle Infos auf infrastruktur.oebb.at

Arbeitskreise

Die Arbeitskreise der ÖVG sind eine zentrale Plattform für den fachlichen Austausch, die Vernetzung und die Weiterentwicklung der Mobilitätsbranche. Sie bringen Expert:innen aus unterschiedlichen Bereichen zusammen und ermöglichen eine fachspezifische, aber auch verkehrsträgerübergreifende Zusammenarbeit.

Durch den offenen Dialog zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Praxis entstehen wertvolle Impulse für Innovationen und nachhaltige Lösungen im Verkehrssektor. Die Arbeitskreise leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur Weiterentwicklung der Mobilität in Österreich und darüber hinaus.



Barrierefreiheit

Der Arbeitskreis hat in den ersten Sitzungen ein Programm für die ersten Aufgaben akquiriert. Es soll eine Richtlinie für barrierefreien öffentlichen Personenverkehr erarbeitet werden. Als Vorbild wird eine von dem ehemaligen deutschen Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit erarbeitete und veröffentlichte Richtlinie herangezogen. Das anzustrebende Dokument ist eine Synthese der jeweils geltenden Vorschriften und Normen und elaboriert alle einschlägigen Rechtsgrundlagen (sybranational/international/national). Die Kommission hat sich diesbezüglich auch auf eine Arbeitsweise geeinigt und eine entsprechende Taskforce gebildet. Aufgrund des tragischen Todes unseres Mitglieds Ernst Lung konnte diese jedoch nur ein einziges Treffen anberaumen. Im Jahr 2025 wird die Arbeit wieder aufgenommen und durch neue personelle Ressourcen besteht Zuversicht auf ein effektives Vorankommen.



Elmar Fürst
Leiter

Betriebliche Mobilität



Im Jahr 2024 hat sich der ÖVG Arbeitskreis Betriebliche Mobilität intensiv mit dem Thema Betriebliches Mobilitätsmanagement auseinandergesetzt. Mit den vielfältigen Erfahrungen der Mitglieder wurde im Laufe des Jahres ein umfassendes Positionspapier erarbeitet, das konkrete Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger betrieblicher Mobilität enthält. Dieses Papier soll sowohl Politik und Entscheidungsträger als auch Unternehmen und Mitarbeitende unterstützen, um nachhaltige Mobilitätslösungen zu implementieren und deren Vorteile zu nutzen.

Ziele und Kontext

Der Verkehrssektor spielt eine zentrale Rolle bei der Reduktion von CO₂-Emissionen und gewinnt im Rahmen des ESG-Reportings zunehmend an Bedeutung. Betriebliche Mobilitätskonzepte sind besonders wirksam, da sie direkt die Mobilitätsmuster vieler Arbeitnehmer beeinflussen und zur Kostenreduktion sowie zur Zufriedenheit der Angestellten beitragen können. Das Positionspapier des Arbeitskreises betont die Notwendigkeit gezielter Bewusstseinsbildung und Anreize, um nachhaltige Mobilitätsstrategien in der betrieblichen Praxis zu verankern.

Wesentliche Maßnahmen und Empfehlungen

- 1. Steuerfreie Mobilitätsbudgets:** Einführung eines Mobilitätskontos mit einem sachbezugsbefreiten Mobilitätsbudget, das Mitarbeitende flexibel für nachhaltige Mobilitätsservices nutzen können. Dies soll durch steuerliche Lenkungseffekte nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern und gleichzeitig die Lohnnebenkosten für Arbeitgeber senken.
- 2. Reformierung des Pendlerpauschales:** Eine ökologische und soziale Reform des Pendlerpauschales, um den Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver zu machen und eine sozial gerechte Steuervergünstigung zu bieten.
- 3. Erreichbarkeit und Stellplatzverpflichtung:** Betriebsstandorte sollen eine definierte Erreichbarkeitsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Radinfrastruktur aufweisen. Eine Reduktion der Pflichtstellplätze und die Einführung einer Verkehrserregerabgabe werden empfohlen.
- 4. Verpflichtendes Mobilitätsmanagement:** Großunternehmen sollen verpflichtet werden, eine Strategie für betriebliches Mobilitätsmanagement zu entwickeln, um die Erreichbarkeit zu erhöhen, mobilitätsbedingte Kosten zu senken, CO₂-Emissionen zu reduzieren und die Gesundheit sowie Motivation der Mitarbeitenden zu fördern.
- 5. Stärkung von Fahrgemeinschaften:** Förderung und Standardisierung von Fahrgemeinschaften sowie Ausbau der entsprechenden Infrastruktur, um Kosten, Verkehrsaufkommen und CO₂-Emissionen zu reduzieren.
- 6. Erweiterung der Jobrad-Modelle:** Einführung von Jobrad-Modellen für alle Mitarbeitenden, um das Fahrrad als nachhaltiges Verkehrsmittel zu fördern und die Gesundheit der Mitarbeitenden zu verbessern.

7. Verfügbarkeit von E-Ladeinfrastruktur: Förderung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur an Betriebsparkplätzen, um das Laden von privaten und betrieblichen Fahrzeugen zu erleichtern.

8. Bewusstseinsbildung: Sensibilisierung und Schulung von Mitarbeitenden und Führungskräften über die Vorteile nachhaltiger Mobilität sowie die kontinuierliche Qualitätskontrolle bei der Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen.

Ausblick für 2025

Für das Jahr 2025 sind weitere Sitzungen des Arbeitskreises geplant. Diese werden sich auf den Erfahrungsaustausch, aktuelle Themen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement und Best Practice Beispiele konzentrieren. Ziel ist es, den kontinuierlichen Dialog und die fachliche Zusammenarbeit zu fördern, um innovative Lösungen zu entwickeln und die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsstrategien weiter voranzutreiben.

Fazit

Das Positionspapier des ÖVG Arbeitskreises Betriebliche Mobilität bietet eine umfassende Grundlage für die Förderung nachhaltiger betrieblicher Mobilität in Österreich. Die vorgeschlagenen Maßnahmen und Empfehlungen zielen darauf ab, die CO₂-Emissionen zu reduzieren, die Kosten für Unternehmen und Mitarbeitende zu senken und die Gesundheit sowie Zufriedenheit der Angestellten zu fördern. Der Arbeitskreis wird auch in Zukunft daran arbeiten, innovative Lösungen und Best Practices zu entwickeln, um die Mobilitätswende voranzutreiben und die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Wirtschaft zu stärken.



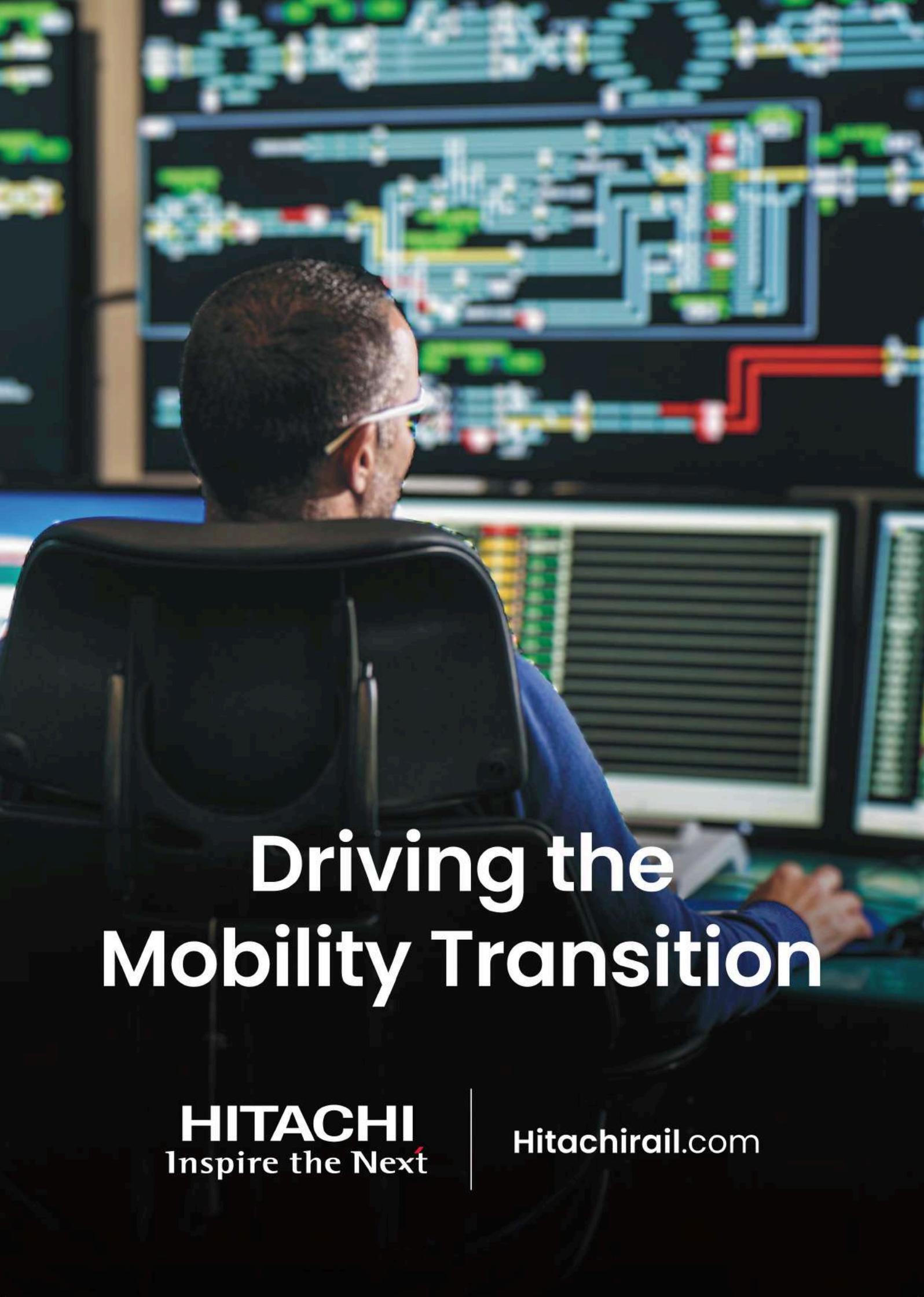
Natasa Hodzic-Srndic
Leiterin



Florian Koch
Co-Leiter

Hier geht es zum Blog
mit Downloadoption
des Positionspapiers





Driving the Mobility Transition

HITACHI
Inspire the Next

[Hitachirail.com](https://www.hitachirail.com)

Eisenbahntechnik (Fahrweg)

Im Jahr 2024 wurden 4 Arbeitskreissitzungen abgehalten.

In der ÖBB-Unternehmenszentralen in Wien fanden die Sitzungen am 01. Februar und 26. November statt, eine weitere am 22. Mai bei der ÖBB-Infrastruktur AG am Praterstern, sowie am 12. September an der Technischen Universität in Graz.

Die Arbeitskreissitzungen fanden zu folgenden Themen statt:

01.02.2024

in der Unternehmenszentrale der ÖBB am Hauptbahnhof Wien, mit rd. 25 Teilnehmern, zum Thema:
„Zielnetz 2040 – Das Bahnnetz der Zukunft“

Die Begrüßung übernahm der Vorsitzende des Arbeitskreises Dr. Gérard Presle.

Den Einführungsvortrag hielt der Präsident der ÖVG und CEO der ÖBB-Holding AG Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä zum Thema „Das Zielnetz 2040 als Grundlage der Infrastrukturentwicklung“. Außerdem wurde über die Organisation der ÖVG gesprochen.

Weitere Vortragende:

Roman SCHMID/ÖBB Produktion und Michael Walter/ÖBB Infrastruktur:
„Systemoptimierung Rad-Schiene, der Weg in die Zukunft“

22.05.2024

bei der ÖBB Infrastruktur am Praterstern, mit rd. 30 Teilnehmern

Die Begrüßung wurde von Bernhard Knoll (Mitglied des AK) in Vertretung des Vorsitzenden und Vorsitzenden-Stv. übernommen.

Michael Ostermann und Heiko Barthold wurden nach erfolgter Einzelabstimmung, als neue Mitglieder in den Arbeitskreis aufgenommen.

Vortragende:

Christoph Kuttelwascher/ÖBB Infrastruktur: „Rahmenvertragsmanagement von Gleisbaumaschinen bei den ÖBB“

Im Vortrag ging es um die Zulassung von Bahnbaumaschinen (Techn. Einsatzgenehmigung) sowie über die verschiedenen Gleisbaumaschinenverträge (Rahmenverträge) und deren Handhabung. Außerdem wurden die weiteren Schritte und Ziele im Hinblick auf ein modernes Maschinenmanagement erläutert.

Markus Loidolt/Technische Universität Graz brachte einen weiteren Vortrag zum Thema: „Die Integration kurzweiliger Effekte in das Anlagenmanagement der Eisenbahninfrastruktur“

12.09.2024

an der Technischen Universität Graz, mit rd. 50 Teilnehmern

Die Begrüßung übernahm der stellvertretende Leiter des Arbeitskreises Dr. Michael Mach.

Bernhard Rüger, Clemens Jungert und Markus Loidolt wurden nach erfolgter Einzelabstimmung, als neue Mitglieder im Arbeitskreis aufgenommen.

Vortragende:

Prof. Peter Veit/TU-Graz: „Entscheidungen für die Fahrweginstandhaltung auf Basis von LCM“, u.a. Kostensteigerung im Fahrweg bei trotzdem gleichbleibendem Reinvestitionsbedarf und zusätzlich mangelnder Personalressourcen. Die erwartete Kapazitätssteigerung (bis 2040) wird unausweichlich zu einem erhöhten Instandhaltungsaufwand führen, der z. T. durch Innovationen wettgemacht werden kann/muss.

Andrea Katharina Korenjak/TU-Graz: „Schwachstellen im Schotterbett: Fraktalanalyse mit reduzierter Einflusslänge“. Präsentation der Masterarbeit, mit dem Fokus Gleislagemessung - Rückschlüsse auf den Schotterzustand sind durch die erarbeitete Auswertemethode nunmehr möglich.

Stefan Marschnig/TU-Graz stellt unter dem Titel: „Künftige Forschungsschwerpunkte des Instituts für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft der TU Graz“ die künftige Ausrichtung seines Institutes vor.

Bernhard Knoll/Vizepräsident der UEEIV berichtet über Aktuelles von der UEEIV, der Dachorganisation der ÖVG. Die „Railway Talks“ werden sehr gut angenommen, das Railway Forum 2024 in Sofia fand zum Schwerpunktthema „25 Jahre Interoperabilität“ statt.

26.11.2024

in der Unternehmenszentrale der ÖBB am Hauptbahnhof Wien, mit rd. 35 Teilnehmern

Die Begrüßung übernahm der Vorsitzende des Arbeitskreises Dr. Gérard Presle.

Den Einführungsvortrag hielt der Präsident der ÖVG und CEO der ÖBB-Holding AG Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä. Anlässlich des Hochwasserereignisses und der langen Streckensperre im Abschnitt Wien – St. Pölten wird die Komplexität des Systems Bahn im Jahr 2024 und auch deren Wirtschaftlichkeit betrachtet und diskutiert. Conclusio: Zur Erhöhung der Verfügbarkeit braucht die Bahn künftig robustere, weniger komplexe und auch wartungsärmere Systeme und Komponenten.

Weitere Vortragende:

Karl-Johann Hartig/Generalsekretär ÖVG: „Der neugestaltete Fahrzeugzulassungsprozess und seine Probleme, und deren extreme Auswirkungen“

Stefan Offenbacher/TU-Graz: „Die Interaktion von Stopfmaschine, Schotterzustand und Gleislagequalität“

Hans Dumser präsentierte das finale Programm der ÖVG-Tagung im September 2025 in Graz.



Gérard Presle
Leiter



Michael Mach
Stv. Leiter

Nachhaltige Mobilität & Infrastruktur



Abgehaltene Veranstaltungen

Datum	Veranstaltung	Ort
26.02.2024	Arbeitskreissitzung	ÖBB Infrastruktur AG
22.04.2024	Arbeitskreissitzung	Wirtschaftskammer Wien
27.11.2024	Forum Lückenschluss Mobilitätswende	ÖBB Open Innovation Factory

Aktivitäten 2024

Veranstaltung: Lückenschluss Mobilitätswende - Forum zur Verkehrspolitik

Die Auseinandersetzung erfolgte ausgehend von einer festgestellten „Umsetzungslücke“ um formulierte Zielsetzungen im Verkehrsbereich, wie sie beispielsweise im Masterplan Mobilität 2030 des BMK formuliert wurden, tatsächlich auch zu erreichen. Die vier inhaltlichen Panels (Mobile Menschen, Infrastrukturen und Angebote, Push & Pull, Finanzierung) der, als Dialogforum konzipierten Veranstaltung, orientierten sich dabei an praktischen Fragestellungen:

- Was sind die Bedürfnisse mobiler Menschen?
- Wie verändert sich Mobilitätsverhalten? Welche Herausforderungen treten bei solchen Prozessen der Gewohnheitsveränderung auf?
- Wie müssen Infrastrukturen und Angebote gestaltet werden, damit sie Verlagerungseffekte bewirken?
- Wie können Regulierungen mit Alternativen und Anreizen so kombiniert werden, dass sie die erforderliche Akzeptanz in der Bevölkerung finden?
- Wie kommen wir zu den Finanzmitteln, die wir für die Mobilitätswende brauchen?

Aufgrund der erfolgreichen Veranstaltung und zahlreicher positiver Rückmeldung, wird bereits am Konzept für eine Tagung Anfang 2026 in Kooperation mit dem Städtebund gearbeitet.

Review Roadmap Mobilität 2050

In der ÖZV 2/2024 wurde die Aktualisierung der Roadmap Mobilität 2050, welche im Jahr 2021 erstellt wurde, veröffentlicht. Zielsetzung ist, dass im Abstand von etwa 2 Jahren der Arbeitskreis in der ÖVG die Fortschritte beobachten, Abweichungen feststellen, Einschätzungen über den weiteren Verlauf des Veränderungsprozesses im Verkehrssystem treffen und Empfehlungen über Maßnahmen formulieren wird.

Arbeitskreissitzungen

In 2 Arbeitskreissitzungen wurden zu folgende Themen Fachvorträge präsentiert und inhaltlich erörtert sowie die Relevanz für eine weitere Beschäftigung im Arbeitskreis mit der spezifischen Thematik diskutiert.

1. Mikro-ÖV in Österreich – Potenziale und Einsatzgrenzen
2. EU-Taxonomie – Auswirkungen auf verkehrliche Infrastrukturen, Investitionen und Bewertung
3. Vorstellung INEVER Projekt - Informationsnetzwerk Verkehrsvermeidung: Ziel des Projektes ist es, neue Impulse zur Verkehrsvermeidung anzustoßen und eine bessere Diffusion der Ergebnisse zu ermöglichen - <https://inever.uni-graz.at/de/>
4. Vorstellung ÖVAS Projekt: Ziel des Projekt ist es, einen öffentlichen Schnellbusverkehr auf dem Autobahn- und Schnellstraßennetz in einem Testgebiet zu konzipieren, indem eine eigene Infrastruktur für schnelles Vorankommen und kurze Halte geschaffen wird. Die Busse sollen eine eigene Infrastruktur erhalten, die ein schnelles Vorankommen und kurze Halte ohne Umwegfahrten ermöglicht. <https://www.grazer-ea.at/projekte/oevas/>

Teilnahme des Arbeitskreises am Deutschen Mobilitätskongress in Frankfurt

Am 6. und 7.11.2024 fand in Frankfurt der 10. Deutsche Mobilitätskongress der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft statt. Dabei konnte der Arbeitskreis die Roadmap Mobilität 2050 in einem Kurzreferat präsentieren und anschließend gemeinsam mit Vertretern und Vertreterinnen von AIT, FFG und Wiener Linien diskutieren.

Für das Jahr 2025 wird das Thema „Resilienz im Verkehr“ unter anderem im Arbeitskreis verstärkt diskutiert werden.

Geplante Veranstaltungen 2025/2026

Für den Jänner 2026 ist eine Nachfolge-Veranstaltung des Dialogforums Lückenschluss Mobilitätswende, mit verstärktem Fokus auf Städte und Gemeinden in Vorbereitung. 2 weitere Tagungen sind in Planung: Zum Thema „Mikromobilität - Perspektiven und Praxis“ sowie zur Rolle von Bahnhöfen/Bahnhaltestellen und Stationen im Gesamtsystem öffentlicher Verkehr.



Harald Frey
Leiter



Walter Slupetzky
Stv. Leiter

Wir arbeiten für Menschen.
Wir gestalten Zukunft.
Wir sind Teil der Lösung.
Immer besser bauen.

SWIETELSKY

swietelsky.com

Rail & 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. Der Arbeitskreis setzt sich aus Arbeitsgruppen zusammen, welche ihre Arbeit in den jeweiligen Arbeitskreissitzungen präsentieren. Die Ausrichtung wird dabei zur Strategie und den Fokusthema der ÖVG geprüft und ggf. angepasst. Es werden jährlich mehrmals Arbeitskreissitzungen, fallweise Seminare und Symposien mit internationaler Beteiligung, abgehalten.

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

Im Jahr 2024 wurden die inhaltlich Arbeit nach der Neuausrichtung 2023 fortgesetzt. Es wurden insbesondere auch Herausforderungen und Chancen der Digitalisierung adressiert und unter den Aspekten der einzelnen Arbeitsgruppen beleuchtet. Bereits Ende 2024 wurden die in der Beiratssitzung erarbeiteten Fokusthemen im besprochen und sollen im Jahr 2025 Berücksichtigung finden.

Die Arbeitsgruppen

**Arbeitsgruppe 1: Genehmigungsverfahren / cross acceptance für Infrastrukturanlagen und rolling stock
AG-Leiter: DI Dr. Christian Biester (Siemens Mobility Austria GmbH)**

Regionalbahnen: Die RICHTLINIE (EU) 2016/797 legt die Bedingungen für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU fest, um technische Harmonisierung zu erreichen und den Eisenbahnverkehr zu erleichtern. Sie betrifft die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Aufrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Eisenbahnsystemen sowie die Qualifikationen und Sicherheitsbedingungen des Personals.

Die Richtlinie bietet zahlreiche Ausnahmen, die es ermöglichen, Regionalbahnen kostengünstig zu betreiben und zu reaktivieren. Dies ist besonders relevant für die Attraktivierung und Reaktivierung von Regionalbahnen in Österreich, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und den Klimawandel zu bekämpfen.

Die AG hat die Ausnahmen beleuchtet und sollten daher die Möglichkeiten, welche die RICHTLINIE (EU) 2016/797 (Artikel 1 (3) b, c), Artikel 1 (4) b - d), Artikel 1 (5) und Artikel 7 (1) c)) bietet, seitens des Gesetzgebers ausnutzbar gemacht werden (die Rahmenbedingungen geschaffen werden), um Nebenbahnen kostengünstig als wesentliches Element für den Ausstieg aus dem motorisierten Individualverkehr im Sinne des Klimawandels erreichen, reaktivieren, attraktiveren und betreiben zu können.

Haltelinien an Eisenbahnkreuzungen: Haltelinien sind wichtig, um an der korrekten Stelle vor Eisenbahnkreuzungen anzuhalten. Sie verbessern die Sichtbarkeit auf Schienenfahrzeuge und halten Fahrbahnbereiche frei. Haltelinien tragen zur Verkehrssicherheit bei und sind eine effektive Methode zur Verkehrlenkung. Die Anbringung und Ausführung von Haltelinien wird durch mehrere Gesetze und Verordnungen geregelt. Im Vergleich erlaubt die StVO eine flexible Anbringung von Haltelinien nach den örtlichen Gegebenheiten, während die EisbKrV genaue Positionen vorgibt. An Eisenbahnkreuzungen ist immer vor der Haltelinie anzuhalten, während an Straßenkreuzungen bis an die Haltelinie herangefahren werden darf. In der Praxis werden Haltelinien zur Verbesserung der Orientierung an Eisenbahnkreuzungen angebracht, jedoch oft ohne gesetzliche Grundlage. Dies führt zu Problemen bei der Ahndung von Verstößen. Es wird daher empfohlen, eine einheitliche Regelung für die Anbringung von Haltelinien zu erlassen, zudem sollte geklärt werden, ob das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie oder die Bezirksverwaltungsbehörde für die Erlassung einer Verordnung zur Markierung von Haltelinien an Eisenbahnkreuzungen zuständig ist. Schließlich sollten die Verhaltensregeln für Straßenverkehrsteilnehmer an Straßen- und Eisenbahnkreuzungen angeglichen werden, um eine einheitliche und sichere Verkehrsführung zu gewährleisten.

Öffnung des Strommarktes: Ursprünglich war die ÖBB Infrastruktur sowohl Energielieferant als auch Netzbetreiber für Bahnstromkunden. Mit der Marktöffnung können nun alle Energieversorgungsunternehmen innerhalb des EU-Marktes als Energielieferanten auftreten, während die ÖBB weiterhin als Netzbetreiber fungiert.

Das Hochspannungsübertragungsnetz der ÖBB transportiert 16,7 Hz Bahnstrom von eigenen Kraftwerken oder umgewandelten 50 Hz Strom zu den Unterwerken. Diese wandeln den Strom auf 15 kV/16,7 Hz um und versorgen die Verbraucher über die Oberleitung.

Gemäß dem Eisenbahngesetz (EisbG) und der Richtlinie 2012/34/EU müssen Serviceeinrichtungen diskriminierungsfreien Zugang gewähren. Dies umfasst die Bereitstellung von Fahrstrom und die Nutzung von Versorgungseinrichtungen. Die Kosten für den Zugbetrieb und die Serviceleistungen müssen die anfallenden Kosten und einen angemessenen Gewinn nicht übersteigen. Die Schienen-Control Kommission prüft jährlich die Kosten und veröffentlicht die Netzentgelte.

Es wird empfohlen, die Regelungstiefe auf Praktikabilität zu überprüfen und zu vereinfachen, um faire und transparente Verrechnungsmodalitäten zu gewährleisten. Ein Fristsetzungsantrag könnte eingebracht werden, wenn das Bundesverwaltungsgericht die Rechtssache nicht binnen sechs Monaten entschieden hat.

Arbeitsgruppe 2: Anwendung aktueller digitaler Innovationen im Transportsektor **AG-Leiter: Walter Fuss / Ing. Wolfgang Wernhart (Hitachi Rail GTS Austria GmbH)**

Die Arbeit dieser Arbeitsgruppe gliedert sich, analog zum gesamten Arbeitskreis „Rail and Road Traffic Management“, in zwei Perioden. Periode 1 (2014-2021) ist bereits abgeschlossen, entsprechende Berichte liegen vor. Die Periode 2 hat 2022 begonnen und findet nun mit dem nächsten Abschlussbericht, geplant für Q1 2025, ein Ende. Am Beginn der aktuellen Periode erfolgte eine Umbenennung von „Weiterentwicklung von Leittechnik- Sicherungsanlagen für das Zielnetz 2025+“ nach „Anwendung aktueller digitaler Innovationen im Transportsektor“, um die Ausrichtung und Zielsetzung in Richtung Digitalisierung zu unterstreichen.

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

Innerhalb der letzten Jahre wurden diverse Schlüsseltechnologien, angefangen von BIM (Building Information Model) über Cloud-Computing bis zu IoT (Internet of Things) und Asset-Management, vertieft und bezüglich ihrer Anwendbarkeit im Transportsektor, Schwerpunkt Eisenbahn, diskutiert. Des Weiteren konnten einige praktische erfolgreiche Digitalisierungsinitiativen und Strategien verschiedener Partner im

Detail betrachtet werden, um daraus generelle Auswirkungen derartiger Vorhaben ableiten zu können. Zusätzlich werden erfolgreiche Standardisierungsinitiativen anderer Sektoren (Energie, Gesundheit), aber auch die aktuellen sektorspezifischen Initiativen (z.B. Eulynx, RCA und OCORA im Kontext von ERJU) mitberücksichtigt und in Bezug gesetzt. Das Umlegen und Formulieren von Empfehlungen, zugeschnitten auf den Transportsektor mit Fokus Eisenbahn, findet derzeit mit dem Ziel statt, einen Endbericht zur laufenden Periode im ersten Quartal 2025 fertigzustellen.

Die Arbeitsgruppenmitgliederanzahl ist, wie das Engagement der gesamten Gruppe, konstant auf hohem Niveau, auch in der Berichterstellungsphase. Die Treffen der AG sind stets abwechslungsreich und mit interessanten, teilweise sehr lebhaften Diskussionen und Vorträgen gestaltet, wodurch während der gesamten Periode ein hohes Interesse und ein ebenso hoher Beteiligungsgrad erreicht werden konnte. Ausblickend wird das nächste Jahr ein sehr spannendes, da neue Themen und Schwerpunkte für die nächsten paar Jahre gesetzt werden. Wie immer wird sich die AG2 in die Findung aktiv und konstruktiv einbringen.

Arbeitsgruppe 3: AI im Transportwesen **AG-Leiter: DI Gerald Schinagl (ÖBB-Infrastruktur AG)**

Die Arbeitsgruppe wurde neu ins Leben gerufen und hat im Q3/2023 seine Arbeit aufgenommen. Diese Arbeitsgruppe befasst sich mit dem AI-Einsatz im Verkehrswesen und beleuchtet diesen aus verschiedenen Blickwinkeln (Regulativ, Technik, Organisation, Prozesse...) um einerseits Erfahrungen und Erkenntnisse zu teilen und andererseits Aktionen und Handlungsempfehlungen auf verschiedener Ebene abzuleiten.

Im Arbeitszeitraum 2024 wurden folgende Themenkreise behandelt:

AI-Definition: Der Begriff AI ist nicht bzw. sehr breit (z.B. durch die OECD) definiert und wird zunehmend inflationär verwendet, als dass jegliche smarte Funktionalität mit dem Begriff AI-inside versehen wird. Daraus resultiert eine Herausforderung in der Kommunikation und dem wechselseitigen Verständnis. In der Arbeitsgruppe wurde eine gemeinsame, abgestufte AI-Definition als Kommunikationsbasis erarbeitet.

EU AI Act: Im Arbeitszeitraum dieser Arbeitsgruppe hat sich das Thema des EU-AI Acts konkretisiert bzw. ist dieser als Rahmenbedingung der AI Aktivitäten wirksam. Es gab dazu ein Briefing und Diskussion des Verhandlungsstandes mit einer Vertreterin aus dem Staatssekretariat für Digitalisierung (BM-F), eine Evaluierung des finalen Verhandlungsstandes (Normentwurf) sowie eine Diskussion der Erkenntnisse und Ableitungen aus der Norm.

Large Language Models (LLMs): ChatGPT und die darunter liegende Technologie (LLMs) sind in den Medien mittlerweile dauerhaft präsent und werden immer wieder für den Einsatz im Verkehrswesen (als Universallösung) propagiert. Es gab einen Austausch mit den Verantwortlichen von Projekten verschiedener Reifegrade, um Erfahrungen und Erkenntnisse auszutauschen und die Einsatzmöglichkeiten zu diskutieren.

Wir erhielten die folgenden Kurzvorträge:

Wissensmanagement (AskÖBB): Forschungsprojekt der ÖBB Infrastruktur AG

Textextraktion: Seminararbeit an der WU Wien (Stiftungsprofessur der ÖBB)

Konfliktlösung: praktisches Beispiel um zu demonstrieren wie man ein spezifisches LLM aufbaut, trainiert und wie die Qualität der Ergebnisse einzuschätzen ist.

Bias & Noise: Die Bedeutung der Lern- und Trainingsdaten für Ergebnisse von AI-Ansätzen zeigt sich immer deutlicher, weshalb sich die Arbeitsgruppe mit dem Thema befasst hat. Innerhalb der Arbeitsgruppe wurden verschiedene Formen von Noise und Bias identifiziert und aufgelistet und eine Checkliste mit Erfahrungen der einzelnen Teilnehmer erarbeitet.

Ausbildung: Um AI im Unternehmen einsetzen, betreiben und weiterentwickeln zu können ist es erforderlich dass auch die künftigen Mitarbeiter:innen entsprechend ausgebildet werden und die nötigen

theoretischen und praktischen Kenntnisse aufweisen. In einem Brainstorming wurden Capabilities, Anforderungen und mögliche Ausbildungsbedürfnisse aus der Sicht der beteiligten Partner gesammelt und klassifiziert.

Zulassung: Im Bereich der kritischen Infrastruktur müssen Systeme, die zu einem produktiven Einsatz kommen zugelassen werden (EN 50126 – 50128) was sich für AI herausfordernd darstellt. Dazu wurde die aktuelle Form der eisenbahntechnischen Zulassung aus dem AI-Blickwinkel betrachtet und in weiterer Folge die aktuellen Entwicklungen sowie Referenzen aus bereits angepassten Regulativen (z.B. EASA für die Luftfahrt) diskutiert.

Arbeitsgruppe 4: Cargo Infrastruktur Informationsplattform **AG-Leiter: DI Jürgen Zajicek (AIT Austrian Institute of Technology GmbH)**

Ziel der Arbeitsgruppe war die Fortführung der Bemühungen zum Aufbau einer verkehrsträger-übergreifenden Informationsplattform entlang einer multimodalen Transportkette (Lkw und Eisenbahn). Im Rahmen des Abschlusses des in der Gruppe definierten und in der letzten Berichtsperiode durch das BMK geförderten Projektes „RRTM-C Rail Road Transport Management – Cargo“ konnte der umgesetzte Prototyp auch erfolgreich getestet werden. Damit konnte gezeigt werden, dass durch den Zusammenschluss von bestehenden Informations- und Managementsystemen erheblicher Mehrwert für die Beteiligten bei der Abwicklung von multimodalen Transporten generiert werden. Aus der Gruppe heraus wurde die Initiative ergriffen, dass eine Folgeprojekt aufgesetzt werden soll, um die Aktivitäten auf andere Transportbehältnisse und -formen zu erweitern, sowie die Einbindung eines grenzüberschreitenden Datenaustausches aufzusetzen und zu testen.

Basierend auf dem Erfolg des abgeschlossenen Projektes wurden in Anlehnung eines Projektes eines Gruppenmitgliedes auch die Wahl des Transportmodus (Lkw, Bahn, Schiff, etc.) thematisiert. Hierzu wurden Erkenntnisse aus der besagten Studie, die sich mit Mode Choice Erhebungen beschäftigte, herangezogen und für die Konzeption einem, auch für Nicht-Gruppenmitglieder zugänglichen Arbeitsgruppenmeeting herangezogen. Dieses soll in der nächsten Berichtsperiode durchgeführt werden. Es soll dies in einem größeren Rahmen stattfinden und diverse Stakeholder aus dem Bereich „multimodale Transportketten“ ansprechen. Die CO₂-Emissionen bei multimodalen Transporten sollen ebenso beleuchtet werden.

Auf Grund der Beteiligung von Gruppenmitgliedern bei Projekten zum Thema „Digitale Automatische Kupplung (DAK)“ wurde der Fokusbereich in der Arbeitsgruppe auch auf diese Thematik erweitert. Dabei liegt der Schwerpunkt nicht in der technischen Beschreibung, sondern vielmehr im Feld der Analyse der organisatorischen und prozessualen Aspekte der Einführung dieser Technologie im Bahnbereich und dessen Auswirkungen auf multimodale Transportketten. Dazu wurde eine Interessierten-Runde konzipiert, die in der kommenden Berichtsperiode im Rahmen eines erweiterten Arbeitsgruppen-Meeting durchgeführt werden soll. Speziell durch die Unklarheiten rund um die möglichen technischen Funktionen (neben elektrischer Verbindung auch Datenanbindung, automatische Bremsprobe mit elektrischer Feststellbremse, etc.), die mit der Einführung der DAK zur Verfügung stehen könnten, ergeben sich viele Fragen zu den Auswirkungen auf die aktuellen Prozesse und Rahmenbedingungen im Eisenbahngüterverkehr.

Die Ergebnisse des Projektes „RRTM-C“ konnten unter Beteiligung aller involvierten Arbeitsgruppenmitglieder auch als Buchbeitrag im Jahrbuch LRA 2023 des Vereins Logistik Research Austria publiziert werden und kann über den LRA bezogen werden.

RRTM-Arbeitskreissitzungen und Veranstaltungen im Jahr 2024

Neben den Arbeitsgruppenmeetings wurden 4 Arbeitskreissitzungen abgehalten, in denen die

Arbeitskreisleitung 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.

15.03.2024 AK Präsenzmeeting, Siemens, 1210 Wien

In der Einleitung gibt die AK-Leitung, einen Überblick über die neue Betriebsführungszentrale (BFZ) in Stadlau. Diese spielt eine entscheidende Rolle im Zugbetrieb und sorgt für einen reibungslosen Ablauf auf der Bahnstrecke. Die BFZ Stadlau disponiert rund 50% der Züge im Nahverkehr und 70% des gesamten Fernverkehrs. Ein einfacher Ausfall eines technischen Systems in der BFZ darf zu keiner Beeinträchtigung des Zugverkehrs führen. Es ist geplant einer der nächsten AK-Sitzungen im Besucherzentrum der BFZ abzuhalten.

Im Bericht aus der Beiratssitzung berichtet Renée Ramdohr über die 1. und 2. Beiratssitzung der ÖVG. In der 1. Beiratssitzung wurden die Fokusthemen der nächsten Zukunft erarbeitet, und in der 2. Beiratssitzung wurden diese Themen und die Zusammenarbeit zwischen den Arbeitskreisen thematisiert.

Alexander Schmidt von Siemens stellt im Vortrag „ETCS L2 VSS für die Wiener Schnellbahn“ die Digitalisierung des Zugsicherungssystems mittels ETCS Level 2 only vor, um dichteren Takt und weniger Wartezeit zu ermöglichen. Das System kontrolliert Abstände, Fahrtrichtung und Geschwindigkeit der Züge.

Die Arbeitsgruppen berichten über ihre Fortschritte und Herausforderungen. In der AG1 wurden Themen wie Eisenbahnkreuzungen und rechtliche Rahmenbedingungen des Strommarktes für die Eisenbahn behandelt. In der AG2 wurden Themen wie das „Digital Cockpit“ in Bussen und der Einsatz von Cloud und Quantencomputing diskutiert. Die AG3 widmete sich der Definition und Regulierung von AI, insbesondere dem EU AI Act. Die AG4 berichtete über das Projekt RRTM-C und die Dissemination auf der IPIC 2023.

07.06.2024 AK Präsenzmeeting, BFZ Stadlau, 1220 Wien

Die BFZ spielt eine entscheidende Rolle im Zugbetrieb und sorgt für einen reibungslosen Ablauf auf der Bahnstrecke. Manfred Stättner führte die Teilnehmer durch die BFZ Stadlau und gab einen Überblick über die Organisation und Aufgaben der Abteilung Betriebsführung im Geschäftsbereich Bahnsysteme der ÖBB-Infra. Die Betriebsführung sorgt 24/7 für den reibungslosen Betrieb von Telematik-, Leit- und Sicherheitstechniksystemen.

Nik Widmann von Prisma Solution stellte im Vortrag „ESTRAL“ das Projekt zur Digitalisierung von Verkehrsvorschriften vor. Ziel des Projekts ist es, die Sicherheit, Effizienz und Nachhaltigkeit des Verkehrssystems durch digitale Rechtsvorschriften zu erhöhen.

Die Arbeitsgruppen (AGs) setzten ihre Arbeit fort und erstellten Abschlussberichte. Die AG3 berichtete detailliert über den EU AI Act und dessen Folgen für die Industrie.

11.10.2024 AK Präsenzmeeting, AIT Austrian Institute of Technology GmbH

Die Sitzung beginnt mit einer Begrüßung und Einleitung durch die AK-Leitung, die einen Überblick über die Maßnahmen der ÖBB im Zusammenhang mit den Unwetterereignissen vom 13. bis 16. September 2024 gab. Diese Unwetter haben die alte und neue Weststrecke schwer in Mitleidenschaft gezogen, insbesondere den Bahnhof Tullnerfeld und den Atzenbrugger Tunnel. Der gesamte Innenausbau des 2,5 km langen Atzenbrugger Tunnels muss erneuert werden. Die alte Weststrecke war nur eingleisig befahrbar, was die Anzahl der Züge pro Tag stark reduzierte. Ab Mitte Oktober sollen die Schäden unter Kontrolle sein, sodass das zweite Gleis wieder befahrbar ist. Die neue Weststrecke soll bis Mitte Dezember wieder vollständig in Betrieb genommen werden.

Tobias Schleser von Asfinag stellte das Projekt „SAM-AT“ vor, das sich mit der Strategie und Umsetzungsvorbereitung für Verkehrsinformation durch integriertes Verkehrsmanagement beschäftigt.

Ziel ist es, verlässliche Verkehrsinformationen und effiziente Mobilitätsangebote bereitzustellen, insbesondere bei Überlastungen und Abweichungen.

Jürgen Zajicek und Michael Alexa vom AIT präsentierten die Forschung und Innovation im Bereich Verkehrstechnologien. Das AIT ist Österreichs größte außeruniversitäre Forschungseinrichtung und spezialisiert auf zentrale Infrastrukturthermen der Zukunft.

Die Arbeitsgruppen setzten ihre Arbeit fort. Renée Ramdohr berichtet aus der Beiratssitzung der ÖVG. Es wurden die Fokusthemen für 2024 festgelegt, darunter Dekarbonisierung, Fachkräftemangel, betriebliche Mobilität und Logistik. Zusätzlich wurde das Thema Künstliche Intelligenz und datengetriebene Technologien diskutiert.

11.28.2024 AK Präsenzmeeting, ÖBB-Infrastruktur, 1020 Wien

Geschlossene Sitzung der AK Leitung mit den AG Leitern zur weiteren Ausrichtung des AK und der AGs.

06.12.2024 AK Präsenzmeeting, ÖBB-Infrastruktur, 1020 Wien

Die AK-Leitung, gibt einen kurzen Überblick über die letzten Veranstaltungen des ATTC und der ITS. Der ATTC veranstaltete eine Messe in der ÖBB Innovation Factory, die sich mit der Anwendung von AI beschäftigte. Die ITS Austria Konferenz fand am 20. und 21. November 2024 statt und konzentrierte sich auf die digitale Transformation in der Mobilität.

Anna Walter-Dockx von ÖBB BCC hielt einen Vortrag zur „verkehrsökonomischen Perspektive“ an Eisenbahnkreuzungen. Sie erklärte, dass unvorsichtiges Verhalten oft durch begrenzte kognitive Ressourcen und den Entscheidungskontext beeinflusst wird. Maßnahmen zur Verhaltensänderung sollten sowohl den Kontext als auch die Person berücksichtigen.

Christoph Zierl von Evolv präsentierte „Softwarelösungen für die Mobilität von morgen“. Er stellte eine KI-basierte Lösung vor, die die Genauigkeit der Vorhersagen von Zugankunftszeiten verbessert. Diese Lösung nutzt Machine Learning und fortschrittliche Datenverarbeitung, um präzise Vorhersagen zu generieren und die Prognosegenauigkeit erheblich zu erhöhen.

Die Ausrichtung des Arbeitskreises für die Periode 2025/2026 wurde besprochen. Die vier Arbeitsgruppen werden sich weiterhin mit Genehmigungsverfahren, Resilienz, AI-Anwendungen und Cargo beschäftigen. Es ist geplant das Thema Verhaltensökonomie als Querschnittsthema in den AGs zu integrieren. Eine Veranstaltung ist für Q2/2025 geplant, möglicherweise in einem Besucherzentrum einer Tunnelbaustelle. Die Arbeitsweise des AK bleibt bestehen, mit drei Meetings pro Jahr und einer Veranstaltung.



Christian Sagmeister
Leiter



Christian Veits
Stv. Leiter

A young man with blonde hair, wearing an orange jacket, stands on the left, looking towards a young woman on the right. The woman has dark curly hair, is wearing a purple jacket, and has a large green backpack on her back. They are standing in front of a red train. The background is slightly blurred, showing the train's structure and windows.

**& WAS
FÄHRST
DU?**

ÖBB

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

Schienen- fahrzeuge

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.

Auch im Jahr 2024 fanden wieder drei Arbeitskreissitzungen statt.

Am 11.04. wurde gemeinsam mit der Arbeitsgruppe 7 die Arbeitskreissitzung zum Thema „ÖBB Railjet/Nightjet der neuen Generation von Siemens Mobility“ speziell deren akustischen Eigenschaften im Innen- und Außenraum in den Räumlichkeiten und auf Einladung von Siemens Mobility in der Leberstraße Wien thematisiert. Für das Schwerpunktthema „ÖBB Railjet/Nightjet der neuen Generation von Siemens Mobility“ wurden drei Impulsvorträge angeboten: „ÖBB Railjet/Nightjet der neuen Generation von Siemens Mobility“, „ÖBB Railjet/Nightjet der neuen Generation von Siemens Mobility – Akustik im Fahrzeug“ und „Vorbeifahrtmessung am ÖBB Railjet/Nightjet der neuen Generation von Siemens Mobility“. Im Anschluss konnten die Fahrzeuge im Werksareal der Siemens Mobility in der Leberstraße besichtigt werden.

Die zweite Sitzung des Arbeitskreises Schienenfahrzeuge fand am 20.06. auf Einladung von Hitachi Rail statt. Das Schwerpunktthema dieser Sitzung lautete „Attraktivierung von Nebenbahnen“. Herr Christeller, Bahnjournalist und Berater reiste dafür aus dem Baskenland an um von Projekten mit dem Ziel die „Belebung schwacher und stillgelegter Bahnen in Frankreich und Deutschland“ zu erreichen. Dabei konnte Herr Christeller zeigen, dass bei den 9 größeren Projekten in Frankreich bei 5 die SNCF im Lead ist. Dem gegenüber stehen 4 Projekte aus Deutschland, wobei sich die DB bei keinem einzigen aktiv beteiligt. Manfred Vohla, FH Technikum Wien, berichtete in weiterer Folge von Arbeiten zum Thema Attraktivierung und Dekarbonisierung der Zillertalbahn - ein Fallbeispiel und kam dabei zum Schluss, dass Regionalbahnen durch konventionellen Bahnbetrieb mit elektrischen Fahrzeugen, modernen Betriebskonzepten und mit überschaubaren Infrastrukturinvestitionen attraktiviert werden können.

Die dritte Sitzung fand am 17.10. bei Alstom Transport Austria statt. Dabei wurde das Schwerpunktthema Brandschutz behandelt. Nach einem Beitrag von Dr. Endlicher mit dem Titel „Der Beginn und aktuelle Herausforderungen für den Brandschutz in Schienenfahrzeugen“ folgten zwei Beiträge

von Siemens Mobility zu den Themen „Einsatz von Lithium-Ionenbatterien in Schienenfahrzeugen – Focus Brandschutz“ und „Brandsimulation und Brandversuche bei Mobility“. Eine Werksbesichtigung rundete die gelungene Veranstaltung ab.

Die Arbeitsgruppe Schall und Vibrationen (AG 7 Strategien zur Lärminderung an Schienenfahrzeugen) veranstaltete im Jahr 2024 wieder drei Sitzungen, die erste gemeinsam mit dem Arbeitskreis Schienenfahrzeuge.

Einladender für das zweite Treffen, das am 29.06. stattfand, waren erstmals die AG der Wiener Lokalbahnen in deren Direktion in Wien-Inzersdorf. Thema war – vor dem Hintergrund der Geschichte der WLB - deren akustischer „Hot spot“ im Ortsgebiet von Guntramsdorf (Feldgasse), wo ein langjähriger Rechtsstreit mit Anrainern infolge sehr beengter räumlicher Verhältnisse trotz eines einzigen täglichen Güterzugs Anlass für mehrere Gutachten war, aber auch vorhersehbare akustische Probleme im Zuge der geplanten Mehrverkehre mit der neuen Fahrzeuggeneration der Wiener Lokalbahn. Unter dem Aspekt der Faunistische Umweltverträglichkeit von Schienenwegen hinsichtlich Schalls und Erschütterungen, typische Probleme von Kleintieren am Gleiskörper sowie verschiedene in Europa realisierte Lösungsansätze, u.a. auch angesichts der Barrierewirkung von Lärmschutzwänden waren Thema der zweiten Präsentation einer Gastvortragenden aus Deutschland und reichten bis hin zu einer gesamtökologischen Betrachtung neuer Gleistrassen.

Das letzte Treffen des Jahres fand auch 2024 wieder auf Einladung der Wiener Linien am 22.10. in deren Direktion in Wien Erdberg statt und behandelte sowohl ein Straßenbahn- als auch ein Vollbahnthema.

Zu ersterem wurde der aktuelle Stand semi-empirischer Prognosemodelle und deren Anwendung im Zuge dreier Neubaustreckenprojekte im Wiener Straßenbahnnetz vorgestellt. Am Beispiel der Linienverlängerung 18 wurden die vergleichenden Messungen zum bestehenden Busverkehr dargelegt unter Annahme verschiedener in Wien absehbar dominierender Straßenbahngarnituren und die verschiedenen bautechnischen Möglichkeiten zur Vermeidung prognostizierter Grenzwertüberschreitungen insbesondere für eine hochsensible trassennahe Forschungsstätte der TU-Wien. Im zweiten Teil dieses Treffens gab es einen aktuellen Überblick über die Aktivitäten der ÖBB-Infrastruktur, und zwar

- Die Umsetzung der „quieter routes“ gemäß TSI Lärm 2019. Aktuell sind bereits 91% aller ÖBB-eigenen Güterwagen lärmarm.
- die Aktivitäten der Untergruppe Langzeitmessungen innerhalb der CEN/TC 256/WG 03 - Akustik. Dabei wurde der Zeitplan für die Erstellung dieser EN vorgestellt.
- Zum Thema Akustische Schienenrauheit wurde der Zwischenstand der Erhebungen zum Schleifen neu verlegter Schienen („Neulagenschleifen“) präsentiert.

Für das Jahr 2025 sind sowohl für den Arbeitskreis Schienenfahrzeuge als auch für die Arbeitsgruppe Schall und Vibrationen unverändert 3 Treffen geplant.



Martin Rosenberger
Leiter



Manfred Vohla
Stv. Leiter

Aktivitäten 2024

Der Arbeitskreis Verkehrsrecht kam im Jahr 2024 zu einer Sitzung zusammen. Der Arbeitskreis beschäftigte sich dabei mit den rechtlichen Aspekten der Digitalisierung. Die Einführung besorgte Michael Luczensky vom BMK. Luczensky präsentiert zunächst den Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität des BMK aus dem Jahr 2022 und führte aus, dass im BMK eine eigene Stabstelle Intelligente Verkehrssysteme und digitale Transformation besteht.

Diese hat basierend auf einem breiten Stakeholder:innenprozess konkrete Maßnahmen zur Gestaltung der digitalen Transformation in der Mobilität ausgearbeitet, z.B.:

- Rechtsvorschriften digitalisieren und anwenden (z.B. digitale Kundmachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen des IG-L)
- Experimentierräume für digitale Lösungen im Recht schaffen (z.B. automatisierter Nebenbahnbetrieb)
- Aufbau eines nationalen Mobilitätsdatenraums; in diesem Zusammenhang wurde vom Arbeitskreis auch diskutiert, dass dies einerseits neue Geschäftsmodelle ermöglichen kann, wegen Google&Co aber auch die Gefahr der Monopolisierung besteht.

Luczensky berichtete weiter über das EU-Recht im Zusammenhang von Mobilitätsdaten und dessen Umsetzung in Österreich im BGBl 2013/38. Die IVS-Richtlinie 2010/40 ist eine Rahmenrichtlinie, wo für jede vorrangige Maßnahme eine separate DVO mit unmittelbarer Geltung erlassen wird. In diesen DVO werden die Vorgaben und Details der harmonisierten Datenbereitstellung festgelegt. In Österreich werden die Daten über den nationalen Zugangspunkt <https://www.mobilitaetsdaten.gv.at> zur Verfügung gestellt. Die o.g. Umsetzung wird im Verkehrstelematik-Bericht an das Parlament berichtet. Die INSPIRE-Richtlinie 2007/2/EG verpflichtet auch Österreich (Bund+Länder, Koordination BMLF) zur Bereitstellung von Geodaten. Die Open Data Richtlinie 2019/1024 ermöglichte die Weiterverwendung dieser High Value Datasets durch Dritte.

Als dritten Punkt sprach Luczensky das „Passenger Mobility Package“ an, das im November 2023 von der EU-K präsentiert wurde. Dabei geht es einerseits um die Nutzung der bisherigen Erfahrungen mit den Passagierrechten, um die Ausweitung auf multimodale Passagierrechte und um Klärung des für die Haftung Zuständigen (s.a. Pauschalreisen). Zusätzlich sollten die multimodalen Reiseinformationsdienste deutlich verbessert werden.

In der Diskussion wurde auch die Diskrepanz zur TSI TAP erwähnt, da die – für eine umfassende Reisenden- Information erforderlichen Daten - nicht vollständig vom Anwendungsbereich der Interoperabilitätsrichtlinie gedeckt sind. Diskutiert wurden auch die datenschutzrechtlichen Probleme, die die elektronische Frachtinformation mit sich bringt, sowie der IVS-Aktionsplan und thematisch passende Forschungsprojekte (wie z.B.: ESTRAL.AT, SAM.AT).

Der Arbeitskreis beschäftigte sich in seiner Sitzung auch mit Multimodal Digital Mobility Services (MDMS). Ein diesbezüglicher Vortrag von Anja Preis, Leiterin der Stabstelle R20 für Europarecht in den Wiener Linien, setzte sich mit den positiven aber auch den Schwachstellen des letzten Kommissionsvorschlages auseinander. Einige der ungelösten Fragen seien u.a.:

- die Gefahr von rechtlichen und ökonomischen Ungleichheiten am Markt, wenn der ÖPNV alleine verpflichtet würde;

- die Unterschiede bei Definitionen und Geltungsbereich zur geltenden PSO-Verordnung;
- die aktive und passive Inegration von Betreiber:innen von Verkehrsdiensten und Verkehrsplattformen;
- die fehlenden Regeln für die Verteilung der Einnahmen;
- die Frage wie der Weiterverkauf von ausgewählten Tickets ermöglicht werden kann und schließlich
- die Verantwortung den Kund:innen gegenüber (Support, Beschwerde, Regressweg)

In der folgenden Diskussion wurde die Komplexität des Themas betont. Als Lösungsweg wurde hier auch eine staatliche Organisation der Plattform diskutiert, d.h. alle Daten sollten über eine offene Schnittstelle an eine im öffentlichen Eigentum befindliche Plattform geliefert werden.

In einem weiteren Tagesordnungspunkt wurden auch die nächsten Schwerpunktsetzungen diskutiert und die nächste Auflage der Veranstaltungsreihe „Lösungen gegen die Regelungswut“ vorbereitet. Diese wird am 18. März 2025 stattfinden und sich drängenden Fragen wie der Verfahrenseffizienz von Großverfahren, einheitlichen Zeitrahmen für Umweltprüfungen und der Vereinfachung von Mehrparteienverfahren widmen. Darüber hinaus wurde auch eine Exkursion zu den Wiener Linien vorbereitet, in der Rechtsfragen rund um den vollautomatisierten Betrieb der U5 beleuchtet werden.



Michael Luczensky
Leiter



Karl-Johann Hartig
Schriftführer



RAILMASTER[®] ZERO Emission

#TRUSTTHEINVENTOR



Linsinger's latest development the "RAILMASTER[®]" is the perfect fusion of the most advanced rail milling technology powered by zero emission propulsion systems. This is our contribution to a better future.

www.linsinger.com

A | S | F | I | N | A | G

Jetzt
bewerben!

CHOOSE YOUR CAREER

Mach deine Skills zu deiner Karriere.

Alle Infos unter
asfinag.at/chooseyourcareer



Publikationen

Die neue ÖZV

Das Jahr 2024 brachte für die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG) auch im redaktionellen Bereich einen spannenden Neustart: Die Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (ÖZV) wurde inhaltlich und organisatorisch neu aufgestellt. Ein neu formiertes Redaktionsteam, das in einer öffentlich ausgeschriebenen Bewerbungsrunde ausgewählt wurde, hat diese wichtige Aufgabe übernommen.

Das Team zeichnet sich durch eine beeindruckende Vielfalt aus: Es vereint die Energie und Kreativität junger, motivierter Studenten mit ÖV-Background und die Expertise von Fachleuten unterschiedlicher Bereiche aus dem Bereich des öffentlichen Verkehrs. Diese Zusammensetzung des Teams war bewusst darauf ausgerichtet, nicht nur die interdisziplinäre und zukunftsorientierte Ausrichtung der ÖVG widerzuspiegeln, sondern sichert auch frische Perspektiven und innovative Ansätze für die ÖZV zu liefern, um die wissenschaftlichen Inhalte zu wahren und gleichzeitig ein breiteres Publikum anzusprechen.

Aufgaben und Ziele des neuen ÖZV-Teams

Das Redaktionsteam hat sich folgende Ziele gesetzt, um die Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft als führendes Medium im Bereich verkehrswissenschaftlicher Themen weiterzuentwickeln:

- 1. Neuaufstellung der Inhalte:** Unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen im Verkehrswesen wird die ÖZV neue Akzente setzen. Die Themenauswahl orientiert sich an den von der ÖVG definierten Zukunftsfragen: künstliche Intelligenz und neue Technologien; Fachkräftemangel & Diversität, Klimawandel & Resilienz; Instandhaltung & Verfügbarkeit.
- 2. Verwendung vielfältiger Formate:** Die Zeitschrift wird künftig auf mehreren Plattformen präsent sein, um unterschiedlichen Lese- und Informationsgewohnheiten gerecht zu werden. Neben klassischen Online-Papers werden Blog-Beiträge und Podcasts eingeführt, die sowohl tiefgehende Analysen als auch kurzweilige Diskussionen und Einblicke ermöglichen. Dabei sollen die Blog-Beiträge und die Podcasts auch Leser und Hörer außerhalb des Mitgliederkreises der ÖVG ansprechen
- 3. Mehr Interaktion:** Die Formate der ÖVG werden in Zukunft mehr und vielfältigere Möglichkeiten zur Interaktion und Beteiligung der Mitglieder anbieten, um der Breite der Themenlandschaft besser zu entsprechen.

In der neuen Konstellation soll die ÖZV als führendes Medium für verkehrswissenschaftliche Themen weiterentwickelt und ihr eine starke Stimme in der Fachwelt und darüber hinaus verliehen werden.

Die Mitglieder des ÖZV-Redaktionsteams sind:



Pamela Nolz

„Im ÖZV-Podcast wollen wir innovative Beispiele für inklusive und ressourcenschonende Mobilität vor den Vorhang bringen.“

Pamela Nolz ist Senior Researcher am Institut für integrierte Mobilitätsforschung der Fachhochschule St. Pölten. Ihre Tätigkeit umfasst den Aufbau und die Leitung nationaler und internationaler Forschungsprojekte, mit dem Fokus auf quantitative Forschung im Bereich des Operations Research für inklusive Mobilität, humanitäre, nachhaltige Logistik und Kreislaufwirtschaft. Pamela Nolz hat ihr Doktorat, sowie ihre Habilitation von der Universität Wien erhalten. In der ÖZV wird sie das Redaktionsteam durch ihre wissenschaftliche Expertise ergänzen und ihre Erfahrungen aus der integrierten Mobilitätsforschung einbringen.

"Einer nachhaltigen, klima- und sozialverträglichen Mobilität den Weg zu ebnen, ist unsere Verantwortung für künftige Generationen."

Sylvia Leodolter ist Ökonomin und war langjährige Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der Arbeiterkammer Wien mit den Schwerpunkten Verkehrspolitik, insbesondere öffentlicher Verkehr, Daseinsvorsorge, Klima- und Umweltpolitik und soziale Aspekte der Mobilität. Sie bringt sowohl ihre verkehrswissenschaftlichen und verkehrspolitischen Erfahrungen als auch jene als Chefredakteurin der AK-Zeitschrift „Wirtschaft und Umwelt“ in das ÖZV- Redaktionsteam ein. Ein besonderes Anliegen ist ihr der Eisenbahnverkehr, der das Rückgrat einer innovativen und nachhaltigen Mobilität sein kann.



Sylvia Leodolter

„Mobilität ist mehr als nur die eindimensionale Betrachtung von Fortbewegung. Nur durch eine gesamtheitliche Perspektive wird nachhaltige Mobilität erst möglich!“

Roman Benedetto ist Leiter des Inhouse Consulting beim deutschen Tier-1 Zulieferer Brose Fahrzeugteile SE und Lektor an der Hochschule Burgenland im Bereich Datafication & predictive Analytics. Hierbei beschäftigt er sich insbesondere mit den aktuellen Veränderungen in der globalen Mobilität aus unterschiedlichsten Perspektiven

Zuvor hat er als Partner bei EFS Consulting Automobilhersteller, Start-Ups sowie Mobilitätsdienstleister und die öffentliche Hand u.a. im Bereich Neue Mobilitätsformen, intermodale Mobilität und Zukunftstechnologien beraten.

Der studierte Betriebswirt und Wirtschaftsmathematiker engagiert sich in unterschiedlichen Institutionen und Netzwerken rund um das Thema Mobilität. Im Rahmen des Redaktionsteams wird er seine Expertise im Bereich Automotive und neue Mobilitätsformen einbringen.



Roman Benedetto

„Die Verkehrswende ist komplex – die ÖVZ bietet den Raum, die dazugehörige Diskussionen datenbasiert und interdisziplinär zu führen und sie sichtbar zu machen.“

Marie-Luise Zwicker ist Geographin, angehende Raumplanerin und als Mobilitätsexpertin bei der Prognos AG tätig. Im Rahmen ihrer Arbeit beschäftigt sie sich überwiegend mit quantitativen Analysen, Evaluationen und der Modellierung von Verkehrsnachfragemodellen im Personenverkehr. Während ihres Masterstudiums in Raumplanung und Raumordnung an der TU Wien setzt sie sich aktuell mit den regionalökonomischen Effekten von Infrastrukturinvestitionen auseinander. Ihre Forschungsinteressen reichen von nachhaltiger Verkehrsfinanzierung über soziale Gerechtigkeit bis hin zu innovativen Steuerungsinstrumenten der Verkehrswende. Im Redaktionsteam der ÖVZ bringt sie ihre raumplanerische Perspektive sowie ihre Erfahrung in wissenschaftlicher Analyse und der redaktionellen Begleitung von Fachpublikationen ein.



Marie-Luise Zwicker

"Mir geht es darum, mit der ÖZV die Geschichten und Hintergründe von positiven Beispielen zu erzählen. Schaut her, was alles möglich ist. Schaut euch an, wie es gelingen kann. Erfolgsgeschichten und politische Zuversicht sind wichtiger denn je."



Franz Kalina

Franz Kalina ist Politik- und Verwaltungswissenschaftler und tauchte über ein Praktikum bei einem deutsch-niederländischen Start-up in die Mobilitätswelt ein. Später arbeitete er bei den ÖBB und durfte dort an Projekten im Bereich Tarifintegration und Mobility-as-a-Service mitwirken. Inzwischen ist er als Politischer Referent für die Themen Mobilität, Stadtplanung & Bauen bei der Stadt Wien tätig. Er möchte bei seiner redaktionellen Arbeit im ÖZV-Team neue Leser:innengruppen erschließen und die sozialwissenschaftliche Perspektive stärken. Mobilität bedeutet für ihn in erster Linie, soziale Teilhabe zu gewährleisten.

Meine Vision ist, der ÖZV eine Stimme für brandaktuelle Themen des öffentlichen Verkehrs zu geben."

Wolfgang Schweinhammer ist Rechtsanwalt für Vergaberecht und öffentliche Mobilitätsprojekte und wickelt für öffentliche Auftraggeber unter anderem Vergabeverfahren für die Schiene und Straße ab. Als Herausgeber des Podcasts „Future Public Mobility“ vermittelt er bereits ÖV-nahe Themen. Gemeinsam mit dem ÖZV-Team möchte er einen Schritt weitergehen und die ÖZV mitgestalten und einem breiteren Publikum zugänglich machen. Mit über einem Jahrzehnt Erfahrung berät er zu rechtssicheren Ausschreibungen und strategischer Vergabepflege. Als Podcaster für ÖV-Themen und Referent prägt er die Diskussion zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung in Österreich und verknüpft rechtliche Expertise mit Innovation.



Wolfgang Schweinhammer

Die ÖZV extra in 2024

Das Jahr 2024 brachte bedeutende Veränderungen für unsere Publikationslandschaft. Mit dem Abschied von Gerhard Gürtlich als Chefredakteur Ende 2023, der über viele Jahre hinweg die Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft geprägt hat, endete eine Ära. Wir danken ihm herzlich für sein langjähriges Engagement und seinen wertvollen Beitrag zur Fachwelt. Gleichzeitig haben wir das Printmagazin eingestellt, um neue Wege der Wissensvermittlung zu erkunden.

Während wir an einem zukunftsorientierten Konzept für die ÖZV gearbeitet haben, wollten wir den fachlichen Diskurs nicht ruhen lassen. Deshalb haben wir in Online-Sonderausgaben unter dem Titel „ÖZV extra“ einzelne Leitartikel veröffentlicht, die aktuelle und relevante Themen der Verkehrswissenschaft beleuchten.

Im Folgenden finden Sie eine Übersicht der veröffentlichten Beiträge.

ÖZV extra 01/2024: Plädoyer für ein neues Eisenbahngesetz

Julia Gutenbrunner & Hanno Liebmann

ÖZV extra 02/2024: Erster Review Mobilität 2050

Walter Slupetzky

ÖZV extra 03/2024: Touristische Beschilderung an Autobahnen in Deutschland und Österreich

Sven Groß & Christian Reinboth

ÖBB

Punkt für Punkt zum Cappunktccino.

**& WAS
FÄHRST
DU?**



In der App aktivieren, mit dem
Sammeln* loslegen und Prämie sichern.

Alle Bedingungen und Infos auf
oebb.at/vorzugspunkte

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

**VORZUGS
PUNKTE** 

* Ein voller Euro Umsatz im ÖBB Konto entspricht einem Vorzugspunkt. Ausgenommen sind insbesondere Umsätze durch den Kauf von Vorteilscards, des Klimatickets Österreich und Regional sowie allen weiteren Produkten mit einer Gültigkeit von einem Jahr oder mehr, Gutscheinen sowie internationalen Pässen und Tickets mit einer Gültigkeit von drei Tagen oder mehr. Näheres zu den Ausnahmen und Teilnahmebedingungen finden Sie auf oebb.at/vorzugspunkte.

Unsere Mitglieder

Die Mitglieder der ÖVG sind das Herzstück unseres Vereins. Sie bilden ein starkes Netzwerk aus Unternehmen, Fördermitgliedern und persönlichen Mitgliedern, das den Austausch von Wissen, Ideen und Innovationen ermöglicht. Durch ihr Engagement, ihre Expertise und ihre Unterstützung tragen sie maßgeblich zur Weiterentwicklung der Mobilität und Verkehrswissenschaft in Österreich bei.

Wir schätzen den kontinuierlichen Dialog mit unseren Mitgliedern und sind stolz darauf, gemeinsam an zukunftsweisenden Lösungen zu arbeiten. Ihre Anregungen, ihr Fachwissen und ihre Begeisterung für die Mobilität der Zukunft sind für uns von unschätzbarem Wert.

Stimmen unserer Mitglieder

Ein Verein lebt von seinen Mitgliedern – und ihre Perspektiven und Erfahrungen bereichern unsere Gemeinschaft. Im Folgenden lassen wir einige unserer Mitglieder selbst zu Wort kommen, um ihre Sicht auf die ÖVG, ihre Motivation zur Mitgliedschaft und ihre Visionen für die Zukunft zu teilen.

„Die Anpassung der Vereinsstruktur und die Etablierung neuer Veranstaltungsformate haben im Jahr 2024 positive Ergebnisse gezeigt. Vor allem die konsequente Entwicklung der „ÖVG-Themen der Zukunft“, hat zu einer Bereicherung von neuen aber auch bereits etablierten Veranstaltungen geführt.“



Johann Dumser
Plasser & Theurer



Alex van Dulmen
Mobility Consultant

"Die ÖVG bringt mit innovativen Veranstaltungsformaten Akteure aus verschiedenen Bereichen zusammen und setzt so neue Impulse für die Mobilität."

Als Schnittstelle zwischen dem Verkehrsministerium und der EU benötige ich für meine beruflichen Aufgaben ein breites Wissen über alle Verkehrsträger hinweg. Um dies abdecken zu können, bietet mir die ÖVG die Möglichkeit unkompliziert auf dem Laufenden zu bleiben und mich vertieft mit aktuellen Entwicklungen auseinanderzusetzen. Denn nur die ÖVG verbindet die verkehrswissenschaftliche Analyse, mit praxisnahen Markteinblicken und fördert zugleich den idealen Austausch zwischen Expert:innen.



Birgit Kobierski
BMK

Unternehmensmitglieder Plus

Ein besonderer Dank gilt unseren Unternehmensmitgliedern Plus für ihre wertvolle Unterstützung. Neben der finanziellen Förderung schätzen wir insbesondere die fachliche Expertise, mit der sie sich aktiv in inhaltliche Abstimmungen im neu geschaffenen Beirat einbringen. Besonders freuen wir uns, Breitenfeld HR GmbH als neues Mitglied in dieser Kategorie willkommen zu heißen.



ASFINAG
www.asfinag.at



Raaberbahn
www.raaberbahn.at



Alstom
www.alstom.com



Rail Cargo Austria
www.railcargo.com



Breitenfeld HR GmbH
www.breitenfeld-hr.at



SCHIG
www.schig.com



Global Rail Group
www.globalrailgroup.com



Siemens
www.siemens.com



Hitachi Rail GTS Austria GmbH
www.hitachirail.com



Stadler Rail GmbH
www.stadlerail.com



Industriellenvereinigung
www.iv.at



voestalpine
www.voestalpine.com



ÖBB
www.oebb.at



WKO - Transport/Verkehr
wko.at/verkehr



Plasser & Theurer
www.plassertheurer.com



Porr
www.porr.at

Unternehmensmitglieder



Amberg Technologies
ambergtechnologies.com



Caruso Carsharing
eGen
carusocarsharing.com



Arsenal Railway
www.arsenalrace.at



DGNSS Sensors
GmbH
www.dgnss.com

ASSESSMENT Expert Services GmbH

Assessment Expert
Services GmbH
assessmentexpert.services



DRUM - Dynamic Rail
Utilities Monitoring
GmbH
drum.at



austriatech
www.austriatech.at



elbatech
www.elbatech.ch



Austro Control
www.austrocontrol.at



ENRAIL GmbH
www.enrail.de



Bahn Consult TEN
www.bcten.com



Europten
www.europten.com



Bategu
www.bategu.at



Evolit Consulting
GmbH
www.evolit.com



Beckhoff Automation
GmbH
www.beckhoff.com



Franz Plasser
Vermietung von
Bahnbaumaschinen
Gesellschaft



BBT SE
www.bbt-se.com



Frequentis AG
frequentis.com

Unternehmensmitglieder



Gebrüder Weiss
www.gw-world.com

**Ingenieur- &
Consultingbüro Dr.-
Ing. Ralf Chaumet**



Getzner Werkstoffe
www.getzner.com



Knorr-Bremse
www.knorr-bremse.com



Gewerkschaft Vida
www.vida.at



**KRUCH Railway
Innovations**
kruch.com



Gmundner Fertigteile
www.gmundner-ft.at

**linked data concepts
CW GmbH**



**Goldschmidt-Thermit
Railservice**
www.gt-railservice.com



**Linsinger
Maschinenbau**
www.linsinger.com



Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

**Graz-Köflacher Bahn
und Busbetrieb**
www.gkb.at



Linz AG
www.linzag.at



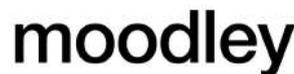
**Grossglockner
Hochalpenstraße**
www.großglockner.at



MEV
www.m-e-v.de



Haselbacher
www.haselbacher.com



**moodley strategy &
design group GmbH**
moodley.com



hitcom
www.hitcom.at



Neusiedler Seebahn
www.neusiedlerseebahn.at



Holding Graz
www.holding-graz.at



Nextsense GmbH
nextsense-worldwide.com

Unternehmensmitglieder



NÖVOG
www.noevog.at

RAIL Expert Consult

Rail Expert Consult
www.railexpertconsult.com



ÖBB
www.oebb.at



RDCS
Informationstechnologie
www.rdcs.eu



ONTEC AG
www.ontec.at



Retter Linien
www.retter-linien.at



OÖ Verkehrsholding GmbH
www.ooevv.at



Rhenus Logistics
www.rhenus.com



Österr. Postbus AG
www.postbus.at



Rhomberg Bau
www.rhomberg.com



Panrail
www.panrail.com



Robel Baumaschinen
www.robel.com



Pittel + Brausewetter
www.pittel.at



Roland Spedition
www.rolsped.com



PJ Motion GmbH
www.pjmotion.at



Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte
saxinger.com



POWERLINES GROUP GmbH
www.powerlines-group.com



Scheidt & Bachmann
www.scheidt-bachmann.de



PRODES GmbH
www.prodes-rail.com



Schienen Control
www.schienencontrol.gv.at

Unternehmensmitglieder



Schuster + Schuster
schuster2-consulting.at



Team Technology Management GmbH
te-am.net



Schwihag
www.schwihag.com



Technoma
www.technoma.at



SEKISUI Chemical
www.sekisui.de



TÜV SÜD Rail GmbH
www.tuvsud.com



Sensonic GmbH
www.sensonic.com



Verkehrsbund Ost-Region
www.vor.at



Simuverse GmbH
www.simuverse.at



Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH
verkehrsinfrastruktur-burgenland.at



Skoda Group Austria GmbH
skodagroup.com/de



viadonau
www.viadonau.org



SOB Südostbahn
www.sob.ch

voestalpine Rail Technology GmbH
www.voestalpine.com



Stoik & Partner
www.stoik.at



voestalpine Signaling Austria GmbH
www.voestalpine.com



Swietelsky
www.swietelsky.com



Voith
www.voith.com

Unternehmensmitglieder



Weichenwerk Wörth
www.wwg.co.at



Wiener Linien
www.wienerlinien.at



WESTbahn
www.westbahn.at



Wiener Lokalbahnen
www.wlb.at

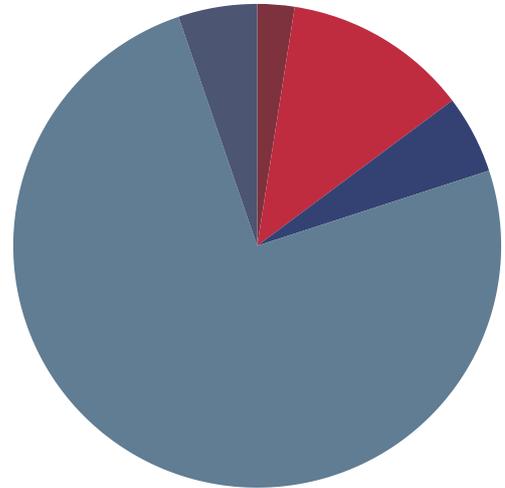


WienCont
www.wiencont.com

Mitgliederstatistik

Wir freuen uns, dass unser Mitgliederstand im Jahr 2024 aufgrund unserer Kommunikationsmaßnahmen auf 651 Mitglieder angewachsen ist. Begrüßen dürfen wir auch 1 neues Unternehmensmitglied PLUS sowie 7 neue ÖVG-Unternehmensmitglieder.

Wir freuen uns besonders, dass Gabi Lutter und Norbert Ostermann in die Runde der Ehrenmitglieder aufgenommen wurden.



2 Ehrenpräsidenten

Peter FALLER
Peter KLUGAR

16 Unternehmensmitglieder Plus
80 Unternehmensmitglieder
34 Fördernde Mitglieder
487 Ordentliche Mitglieder
34 Ehrenmitglieder/-präsidenten

32 Ehrenmitglieder

Ludwig BADURA
Helmut BAUDISCH
Dieter BÖKEMANN
Heinz H. BUTZ
Josef CZIRKOVITS
Christian DOMANY
Günter FADERBAUER
Helmut FALSCHLEHNER
Karl FROHNER
Helmut HAINITZ
Gustav HAMMERSCHMID
Veronika KESSLER
Sebastian KUMMER
Ingomar KUNZ
Helmut LAMPRECHT
Gabi LUTTER
Friedrich MACHER

Gunter MACKINGER
Norbert OSTERMANN
Karl-Eric PUMPER
Hubert RHOMBERG
Klaus RIESSBERGER
Wolfgang RÖSS
Reinbert SCHAUER
Willibald SCHICHO
Klaus Michael SCHIERHACKL
Wolfgang SCHNAUDER
Wolfgang SCHNELLINGER
Günter STEINBAUER
Csaba SZÉKELY
August ZIERL
Werner ZYDEK

34 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
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
Landeshauptstadt Bregenz
Magistrat der Stadt Innsbruck
STABEG Apparatebau GmbH
Steiermärkische Landesbahnen
Technische Universität Graz
Technische Universität Innsbruck -
"Fakultät für Bauingenieurwissenschaften -
Institut für Infrastruktur"
Technisches Museum Wien
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

Das Vereinsteam

Hinter der ÖVG steht ein engagiertes Vereinsteam, das die vielfältigen Aktivitäten koordiniert und die tägliche Arbeit des Vereins ermöglicht. Es setzt sich zusammen aus dem Generalsekretariat, der Geschäftsführung der ÖVG-GmbH, den Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle und der Wissenschaftlichen Leitung. Gemeinsam sorgen sie dafür, dass Veranstaltungen organisiert, Publikationen betreut und die Interessen unserer Mitglieder bestmöglich vertreten werden.

Darüber hinaus wird die ÖVG von einem ehrenamtlichen Vorstand geleitet, der strategische Entscheidungen trifft und die Weiterentwicklung des Vereins aktiv gestaltet. Unterstützt wird das Vereinsteam zudem von zahlreichen ehrenamtlichen Helfer:innen, darunter die Leiter:innen der Arbeitskreise, die Landesstellenleiter:innen, die weiteren Mitglieder des Beirats, die Schriftführung, die Redaktion der ÖZV, die Rechnungsprüfer und die Kassiere. Ihr Engagement ist essenziell für den Erfolg und die Dynamik der ÖVG.

Vorstand

Präsident Andreas Matthä
Vizepräsident Herbert Kasser
Vizepräsidentin Gudrun Senk
Vorstand Alexander Biach
Vorstand Johann Dumser
Vorständin Tanja Kienegger
Wissenschaftlicher Leiter Günter Emberger
Mitglied der Wissenschaftlichen Leitung Ulrich Puz
Kassier René Moser

Beratend

Kassier Stv. Alexander Chloupek
Vorstand Junge ÖVG Niki Schmölz
Schriftführerin Alexandra Medl
Schriftführerin Stv. Birgit Kobierski

Generalsekretariat

Generalsekretärin Renée Ramdohr
Generalsekretär Stv. Karl-Johann Hartig
Generalsekretär Stv. Florian Polterauer
Assistenz Susanne Rödinger
Organisationsentwicklung Maria Wieser
Kommunikation & Eventmanagement Anna Koprivc

Geschäftsführung ÖVG-GmbH

Geschäftsführerin Renée Ramdohr
Geschäftsführerin Stv. Ulla Thamm

Satzungen

§ 1 Name und Sitz des Vereins

Der Verein führt den Namen "Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft", kurz "ÖVG" genannt. Er hat seinen Sitz in Wien. Sein Tätigkeitsbereich erstreckt sich auf das gesamte Bundesgebiet. Die ÖVG ist berechtigt Arbeitskreise für bestimmte Aufgabenstellungen und Landesstellen in den österreichischen Bundesländern zu bilden.

§ 2 Zweck des Vereins

1. Zweck der ÖVG ist der Dialog zwischen Wissenschaft und Praxis auf dem Gebiet des Verkehrswesens, insbesondere
 - a. eine verkehrsträgerübergreifende neutrale Plattform für Themen des Verkehrssektors zu bilden;
 - b. ein Netzwerk aus Verkehrsunternehmen, Industrie, Organisationen aus dem Verkehrsbereich und Wissenschaft für den Austausch von wissenschaftlichen und technischen Informationen zu bilden;
 - c. die Mitglieder über neue Entwicklungen und Fragestellungen in den verschiedenen verkehrswissenschaftlichen Disziplinen, der Verkehrspolitik und der Raumordnung zu informieren;
 - d. den wissenschaftlichen Nachwuchs aus dem Verkehrsbereich zu fördern und zu unterstützen;
 - e. nachhaltige Lösungen zur Erfüllung von Verkehrsbedürfnissen aufzuzeigen und (weiter) zu entwickeln;
 - f. gemeinsame Interessen der Mitglieder in geeigneter Weise zu vertreten.
2. Die Tätigkeit der ÖVG ist in allen ihren Bereichen nicht auf Gewinn ausgerichtet. Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne der §§ 34ff BAO.

§ 3 Mittel zur Zweckerreichung

1. Der Vereinszweck soll durch ideelle und materielle Mittel erreicht werden
 - a. Als ideelle Mittel dienen insbesondere
 - die Abhaltung und Organisation von und Mitwirkung bei nationalen und internationalen wissenschaftlichen Veranstaltungen, Vorträgen, Tagungen, Seminaren, Workshops, Studienreisen etc.
 - die Zusammenarbeit mit Persönlichkeiten, Institutionen und wissenschaftlichen Forschungseinrichtungen des Verkehrswesens;
 - nationale und internationale Kooperationen und wissenschaftlicher Austausch;
 - Errichtung und Betreiben einer Betriebsgesellschaft zur Umsetzung der Vereinszwecke;
 - die Herausgabe von Schriften aller Art (inklusive elektronischer Publikationen);
 - die Bewerbung von und das Berichten über Vereinsaktivitäten auf geeigneten digitalen Medien (z.B.: Social Media und anderen Digital- und Online-Plattformen);
 - die Sammlung von Büchern, Zeitschriften, Geschäftsberichten und anderen Dokumenten des Verkehrswesens.
 - Koordination mitgliederfinanzierter Studien und Projekte
 - b. Die finanziellen Mittel zur Zweckerreichung werden aufgebracht durch
 - Mitgliedsbeiträge;
 - Erträge der Betriebsgesellschaft;
 - Subventionen;
 - freiwillige Spenden;
 - Zuwendungen sonstiger Art.
2. Die Mittel des Vereins sind ausschließlich für die in § 2 genannten Zwecke zu verwenden. Zuwendungen aus diesen Mitteln an Mitglieder des Vereins dürfen nur durch einstimmigen Beschluss des Vorstandes erfolgen.
3. Die Tätigkeiten und Forschungen der Mitglieder und MitarbeiterInnen der ÖVG beruhen dabei auf ethischen Grundsätzen.

§ 4 Betriebsgesellschaft

Zur operativen Durchführung seiner Aufgaben zur Umsetzung des Vereinszweckes gründet der Verein eine Betriebsgesellschaft – im Folgenden „ÖVG-GmbH“ genannt -, an welcher er mit 100 % als Alleineigentümer beteiligt ist. Im Gesellschaftsvertrag dieser Tochtergesellschaft wird festgehalten, dass diese Betriebsgesellschaft verpflichtet ist, den Verein bei der Verfolgung seiner ausschließlich und unmittelbar gemeinnützigen Zwecke zu unterstützen. Der/die Präsident:in des Vereins und dessen/deren Stellvertreter:innen bilden die Generalversammlung der ÖVG-GmbH. Die Generalversammlung ernennt den/die Geschäftsführer:in der ÖVG-GmbH, der/die auch die Tätigkeit eines/einer Generalsekretärs:in des Vereins ausüben kann. Befugnisse, Aufgabenverteilung und Entgelt sind im Rahmen einer Vereinbarung zwischen dem Verein und ÖVG-GmbH zu regeln.

§ 5 Mitglieder des Vereins

1. Die Mitglieder der ÖVG gliedern sich in
 - a. ordentliche Mitglieder:
 - Einzelmitglieder;
 - fördernde Mitglieder;
 - Unternehmensmitglieder;
 - Unternehmensmitglieder plus
 - b. außerordentliche Mitglieder:
 - Ehrenmitglieder;
 - Ehrenpräsident:innen.
2. Mitglieder der ÖVG können sowohl physische als auch juristische Personen sowie sonstige Organisationen und Vereinigungen sein.
3. Juristische Personen sowie sonstige Organisationen und Vereinigungen haben eine natürliche Person zur Vertretung ihrer Angelegenheiten namhaft zu machen.
4. Die Mitgliedschaft für fördernde Mitglieder ist für Personen und Organisationen vorgesehen, die durch ihre Tätigkeit den Vereinszweck der ÖVG speziell fördern.
5. Die Ehrenmitgliedschaft wird an physische Personen verliehen, die besondere Verdienste im Sinne des Vereinszwecks erworben haben.

§ 6 Erwerb der Mitgliedschaft

1. Zur Aufnahme als ordentliches Mitglied sind ein schriftlicher Beitrittsantrag und die Anerkennung der Satzungen der ÖVG erforderlich.
2. Der Beitrittsantrag ist schriftlich entweder auf dem Postweg oder elektronisch beim Generalsekretariat (§14) einzubringen und ist ab dem Datum des Einlangens gültig.
3. Die außerordentliche Mitgliedschaft wird auf Beschluss des Vorstandes verliehen.

§ 7 Rechte der Mitglieder

1. Das aktive Wahlrecht sowie das Antragsrecht an die Mitgliederversammlung können 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 in gedruckter Form oder mittels Online-Ausgabe und auf Teilnahme an den - gegebenenfalls ganz oder teilweise mittels Videokonferenz abgehaltenen - Vorträgen, Tagungen, (internationalen) Verkehrssymposien und -kongressen Seminaren und Exkursionen etc. (s. §3 Abs.(1)a.) zum Mitgliedertarif.
4. Die in Absatz (3) 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.

§ 8 Pflichten der Mitglieder

1. Alle Mitglieder haben sich zum Vereinszweck zu bekennen und die Interessen der ÖVG nach besten Kräften zu fördern sowie im Sinne der Satzungen und der Organbeschlüsse der ÖVG zu wirken.
2. Alle Mitglieder sind verpflichtet die jeweils zutreffenden Mitgliedsbeiträge zu entrichten. Die Mitgliedschaft als ordentliche Mitglieder ist an die Zahlung der jeweiligen Mitgliedsbeiträge gebunden.
3. Außerordentliche Mitglieder sind nicht zur Leistung von Mitgliedsbeiträgen verpflichtet

§ 9 Beendigung der Mitgliedschaft

1. Die Mitgliedschaft erlischt durch
 - a. Austritt;
 - b. Ausschluss;
 - c. Tod bei physischen Personen
 - d. Auflösung bei juristischen Personen, sonstigen Organisationen oder Vereinigungen.
2. Der Vorstand kann den sofortigen Ausschluss eines Mitglieds beschließen, wenn das Mitglied Handlungen setzt, die dem Vereinszweck zuwiderlaufen, das Ansehen der ÖVG schädigen oder auf eine bewusste Vereitelung des Vereinszwecks abzielen.
3. Ist ein Mitglied seinen finanziellen Verpflichtungen der ÖVG oder der ÖVG-GmbH gegenüber im Rückstand und kommt es dieser Verpflichtung trotz zweimaliger Mahnung binnen 6 Monaten nicht nach, kann der Vorstand gleichfalls den Ausschluss beschließen.
4. 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.
5. Der Austritt aus dem Verein kann nur mit Ende eines Kalenderjahres erfolgen. Dieser ist bis spätestens 30. September des betreffenden Kalenderjahres der ÖVG auf dem Postweg (Datum des Poststempels) oder elektronisch mitzuteilen.

§ 10 Mitgliedsbeiträge

1. Die Höhe der Mitgliedsbeiträge wird von der Mitgliederversammlung für das darauffolgende Kalenderjahr festgesetzt.
2. Die Mitgliederversammlung kann für Einzelmitglieder bis zur Vollendung des 25. Lebensjahres eine Ermäßigung des Mitgliedsbeitrages beschließen.
3. Die Mitgliedsbeiträge sind für das laufende Kalenderjahr (Geschäftsjahr) jeweils bis zum 30. Juni zu entrichten.
4. Bei Eintritt während eines Geschäftsjahres ist der Mitgliedsbeitrag binnen drei Monaten zu bezahlen. Wenn seitens des betreffenden Mitglieds innerhalb von drei Monaten ab Stellung des Beitrittsantrages ein diesbezüglicher schriftlicher Antrag gestellt wird, ist der Mitgliedsbeitrag im Eintrittsjahr nur aliquot für den Zeitraum zwischen Beitritt und Jahresende zu entrichten.
5. Der Vorstand kann unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Vereins den Mitgliedsbeitrag für einzelne Mitglieder oder Mitgliedergruppen zeitlich befristet rabattieren.

§ 11 Organe des Vereins

Die Organe der ÖVG sind

- a. die Mitgliederversammlung;
- b. der Vorstand;
- c. der/die Generalsekretär:in und seine/ihre Stellvertreter:innen
- d. die RechnungsprüferInnen;
- e. das Schiedsgericht;

§ 12 Mitgliederversammlung

1. Die Mitgliederversammlung wird aus allen Mitgliedern der ÖVG gebildet. Eine Vertretung durch andere Mitglieder ist nicht zulässig
2. Der Mitgliederversammlung sind folgende Aufgaben vorbehalten:
 - a. die Wahl des Vorstandes, des/der Präsident:in und der Stellvertreter:innen, des/der Wissenschaftlichen Leiters:in und der Stellvertreter:innen, des/der Kassier:in und seiner/ihrer Stellvertreter:in, des/der Schriftführer:in und seiner/ihrer Stellvertreter:in, jeweils für eine Funktionsperiode von drei Jahren, wobei eine Wiederwahl zulässig ist;
 - b. die Wahl von zwei RechnungsprüferInnen;
 - c. die Kenntnisnahme des Jahresberichtes über die Tätigkeit des Vereins;
 - d. die Kenntnisnahme des Berichtes der Rechnungsprüfer:innen;
 - e. die Genehmigung der Einnahmen- und Ausgabenrechnung samt Vermögensübersicht für das abgelaufene Geschäftsjahr und die Entlastung des Vorstandes;
 - f. die Beschlussfassung über die ordnungsgemäße Ausführung des Vereinswillens und der Gebarung in der Betriebsgesellschaft;
 - g. die Differenzierung der Mitgliederrechte
 - h. die Genehmigung des Vereinsbudgets für das folgende Jahr;
 - i. die Festsetzung der Mitgliedsbeiträge;
 - j. die Änderung der Satzungen;
 - k. die Auflösung des Vereins.
3. Die Mitgliederversammlung ist vom/von der Präsident:in (bei Verhinderung vom/von der Stellvertreter:in) bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, einzuberufen.
4. Der/die Präsident:in kann jederzeit eine außerordentliche Mitgliederversammlung einberufen.
5. 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.
6. Die Einberufung einer außerordentlichen Mitgliederversammlung muss jedenfalls erfolgen, wenn mindestens zehn Prozent der Mitglieder unter gleichzeitiger schriftlicher Bekanntgabe der gewünschten Tagesordnung darum ansuchen. Die Einberufung muss in diesem Fall innerhalb eines Monats nach Einlangen des Antrages schriftlich durchgeführt werden. Abs.(5) gilt sinngemäß.
7. (Jedes Mitglied hat das Recht, Anträge an die Mitgliederversammlung zu stellen. Solche Anträge sind mindestens sieben Tage vor der betreffenden Mitgliederversammlung dem Generalsekretariat der ÖVG schriftlich bekanntzugeben. Nicht auf diese Weise eingebrachte Anträge können nur dann behandelt werden, wenn sich mindestens drei Viertel der anwesenden Mitglieder dafür aussprechen.
8. Den Vorsitz in der Mitgliederversammlung führt der/die Präsident:in, bei Verhinderung dessen/deren Stellvertreter:in.
9. Jede ordnungsgemäß einberufene Mitgliederversammlung ist ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder beschlussfähig
10. Unter besonderen Umständen kann die Mitgliederversammlung auch On-line ganz oder teilweise mittels Videokonferenz abgehalten werden.

1. In der Mitgliederversammlung hat jedes anwesende Mitglied eine Stimme. Gewählt und beschlossen wird, mit Ausnahme der in Absatz (12) angeführten Angelegenheiten, mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des/der Vorsitzenden.
2. Zur Beschlussfassung über eine Satzungsänderung oder über die Auflösung des Vereins ist eine Dreiviertelmehrheit der anwesenden Mitglieder erforderlich.

§ 13 Vorstand

1. Der Vorstand ist das Leitungsorgan der ÖVG.
2. Der Vorstand besteht aus höchstens zwölf Vorstandsmitgliedern, darunter dem/der Präsident:in, dessen/deren 2 Stellvertreter:innen, dem/der Kassier:in, 2 Vertretern:innen der wissenschaftlichen Leitung und 3 Mitgliedern aus dem Kreis der Unternehmensmitglieder bzw. der Organisationen aus dem Verkehrsbereich in tunlichst ausgewogenem Verhältnis. Der/die Generalsekretär:in und dessen/deren Stellvertreter:innen und ein/eine Vertreter:in der Jungen ÖVG gehören dem Vorstand mit beratender Stimme an.
3. In den Vorstand kooptiert wird der/die Leiter:in oder Geschäftsführer:in derjenigen Landesstelle, die im Jahre der Mitgliederversammlung die Jahrestagung abhält.
4. Bei Verhinderung eines Vorstandsmitglieds ist eine Vertretung nur durch ein anderes Vorstandsmitglied möglich
5. Die Mitglieder des Vorstandes sowie der/die Präsident:in und dessen/deren Stellvertreter:innen 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.
6. Die Vorstandsmitglieder können jederzeit schriftlich ihren Rücktritt erklären. Die Rücktrittserklärung ist an den/die Präsidenten:in, im Verhinderungsfall an dessen/deren Stellvertreter:in zu richten. Der Rücktritt wird erst mit der Wahl bzw. Kooptierung eines/r Nachfolgers:in wirksam.
7. Der Vorstand ist vom/von der Präsidenten:in 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.
8. Jede ordnungsgemäß einberufene Sitzung des Vorstandes ist beschlussfähig, wenn mindestens fünf Vorstandsmitglieder anwesend sind. Der Vorstand fasst seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des/der Vorsitzenden. Umlaufbeschlüsse sind zulässig.
9. Die Vorstandssitzung kann auch On-line ganz oder teilweise mittels Videokonferenz abgehalten werden.
10. Der Vorstand kann jederzeit Mitglieder aus dem Beirat der ÖVG mit beratender Funktion zu den Vorstandssitzungen beiziehen.
11. Der/die Schriftführer:in oder dessen/deren Stellvertreterin nehmen zur Erstellung des Protokolls an der Vorstandssitzung teil
12. Der/die Präsident:in und sein/ihre Stellvertreter:innen vertreten den Verein in der Generalversammlung der ÖVG-GmbH. Sie haben dort die Interessen des Vereins wahrzunehmen und für die Umsetzung der in der Mitgliederversammlung der ÖVG gefassten Beschlüsse zu sorgen.
13. Der Vorstand informiert die Mitgliederversammlung über die Tätigkeit, Entwicklung und finanzielle Lage des Vereins und der ÖVG-GmbH.
14. Im Besonderen obliegt dem Vorstand die Erstattung von Wahlvorschlägen an die Mitgliederversammlung, sowie die Bestellung und Abberufung der LandesstellenleiterInnen.
15. Der Vorstand legt unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Vereins Aufwands-entschädigungen, Honorare und Gehälter fest und kann zeitlich befristete Rabattierungen vom Mitgliedbeitrag gewähren (s. §10 (5)).
16. Der Vorstand beschließt auf Vorschlag des/der Generalsekretär:in die Einrichtung und Befristung von Ausschüssen und Arbeitskreisen.
17. Dem Vorstand obliegt die Ernennung von Ehrenmitgliedern.
18. Der Vorstand entscheidet weiters über den Ausschluss von Mitgliedern (s §9 (2) und (3)).

§ 14 Generalsekretariat

1. Zur Führung der laufenden Geschäfte als Vollzugsorgan des Vereins bestellt der Vorstand eine/n Generalsekretär:in und zwei ehrenamtliche Stellvertreter:innen
2. Der/Die Generalsekretär:in führt die laufenden Geschäfte des Vereins im Rahmen der Beschlüsse der Organe.
3. Der/die Generalsekretär:in und seine/ihr Stellvertreter:innen werden bei ihren Aufgaben durch das Generalsekretariat unterstützt.
4. Der/die Generalsekretär:in und seine/ihre Stellvertreter:innen geben sich eine Geschäftsordnung zur Aufteilung der in Abs. (5) bis (16) enthaltenen Aufgaben
5. Der/Die Generalsekretär:in plant und managt alle Veranstaltungen der ÖVG iVm der ÖVG-GmbH (s. §3).
6. Der/ Die Generalsekretär:in besorgt in Abstimmung mit dem/der Kassier:in die Erstellung des Vereinsbudgets und der Mittelfristplanung und der Einnahmen- und Ausgabenrechnung samt Vermögensübersicht des Vereins.
7. Er/Sie verantwortet gemeinsam mit dem/der Kassier:in die ordnungsgemäße Verwendung der finanziellen Mittel des Vereins
8. Ihm/Ihr obliegen die Anwerbung und Betreuung von Vereinsmitgliedern
9. Ihm/Ihr obliegt die Bestellung von Arbeitskreisleitern:innen und deren Stellvertretern:innen.

10. Er/Sie schlägt dem Vorstand die Neugründung, Auffassung und Befristung von Arbeitskreisenvor.
11. Dem/Der Generalsekretär:in obliegt die Erfolgskontrolle der Landesstellen und der Arbeitskreise
12. Der/Die Generalsekretär:in steuert die Öffentlichkeitsarbeit der ÖVG.
13. Er/Sie hat für die Dokumentation der Vereinstätigkeiten zu sorgen.
14. Er/Sie organisiert den Schriftverkehr des Vereins.
15. Der/Die Generalsekretär:in fördert die internationalen Kontakte der ÖVG.
16. Er/Sie hat ständigen Austausch mit den Unternehmensmitgliedern, den Organisationen aus dem Verkehrsbereich und der Wissenschaftlichen Leitung der ÖVG zu pflegen.
17. Er/Sie organisiert den internen und externen Austausch der im Beirat der ÖVG vertretenen Stakeholder Gruppen. Er/Sie zieht diese nach Bedarf zu seiner/ihrer Beratung heran.

§ 15 Beirat der ÖVG

1. Zur ständigen Beratung des Vorstandes und des/der Generalsekretär:in wird ein Beirat eingerichtet.
2. Der Beirat der ÖVG ist das zentrale Gremium zur Festlegung der generellen inhaltlichen Ausrichtung der ÖVG. Diese Ausrichtung soll unter inhaltlicher Beteiligung aller Mitglieder des Beirates festgelegt werden.
3. Der Beirat bestimmt die Themenwahl und das Jahresprogramm der ÖVG und berät den Vorstand und den/die Generalsekretär:in.
4. Der Beirat setzt sich zusammen aus den Leitern:innen der Landesstellen, den Leitern:innen (bzw. Stellvertreter:innen) der Arbeitskreise, dem/der Leiter:in und einem Mitglied der Jungen ÖVG, den Mitgliedern der Wissenschaftlichen Leitung und Mitgliedern des Vorstandes sowie Vertretern aus dem Kreis der Unternehmensmitglieder plus.
5. Bei Verhinderung eines Beiratsmitgliedes kann dieses nur durch ein anderes Beiratsmitglied oder ein Mitglied der jeweiligen entscheidenden Institution vertreten werden.
6. Der/die Generalsekretär:in und seine/ihre Stellvertreter:innen sind verpflichtet, an den Beiratssitzungen teilzunehmen.
7. Den Vorsitz des Beirates führt der/die Generalsekretär:in
8. Der Beirat tagt mindestens zweimal jährlich. Die Einladungen erfolgen durch den/die Generalsekretär:in entsprechend §12 sinngemäß.
9. Die Sitzungen des Beirates können bei Bedarf auch On-line ganz oder teilweise mittels Videokonferenz abgehalten werden.
10. Die Tagesordnung für diese Sitzungen ist vorweg zwischen dem/der Präsidenten:in des Vereins und dem/der Generalsekretär:in abzustimmen.
11. Mitglieder des Beirates können für die Gestaltung von Veranstaltungsprogrammen herangezogen werden.

§ 16 Landesstellen

1. Die ÖVG richtet in jedem Bundesland eine Landesstelle mit einem/r Landesstellenleiter:in und fallweise mit einem/einer Geschäftsführer:in ein.
2. Die Landesstellen sind verpflichtet zur Erreichung des in § 2 dargestellten Zwecks des Vereins beizutragen.
3. Die Landesstellen unterstützen die ÖVG insbesondere durch die Veranstaltung von Vorträgen, Tagungen, internationale Verkehrssymposien, Workshops, Diskussionen und Exkursionen.
4. Die Landesstellen planen und organisieren diese Veranstaltungen in enger Abstimmung mit dem/der Generalsekretär:in.
5. Die Landesstellen berichten regelmäßig dem/der Generalsekretär:in und dem Vorstand über ihre Aktivitäten i.S. des Abs.(3).
6. Die Landesstellenleiter:innen sind Mitglieder des Beirates der ÖVG
7. Die Landesstellen sind nicht berechtigt im Namen und auf Rechnung der ÖVG, Verpflichtungen einzugehen.

§ 17 Arbeitskreise der ÖVG

1. Zur Vertiefung und dem intensiven Wissensaustausch im Bereich des Verkehrswesens richtet die ÖVG durch Vorstandsbeschluss themenbezogene Arbeitskreise ein.
2. Die Dauer eines Arbeitskreises kann vom Vorstand befristet werden.
3. Die Arbeitskreise sollen möglichst flexibel gestaltet werden, themenspezifische Untergruppen und Anpassungen der Thematik rasch umgesetzt werden.
4. Die Arbeitskreise werden von einem/einer vom/von der Generalsekretär:in bestellten Leiter:in eingeladen.
5. Die Arbeitskreise berichten regelmäßig dem/der Generalsekretär:in und dem Vorstand über ihre Aktivitäten und stimmen diese mit ihm/ihr ab.
6. Die Arbeitskreisleiter:innen (bzw. dessen/deren Stellvertreter:innen) sind Mitglied im Beirat der ÖVG.
7. Die Arbeitskreise sollen mindestens alle 2 Jahre eine Veranstaltung (§2) zu dem von ihnen bearbeiteten Themen entwickeln.

§ 18 Wissenschaftliche Leitung

1. Die Wissenschaftliche Leitung, bestehend aus Vertretern der Verkehrswissenschaft, ist die wissenschaftliche Basis der ÖVG, koordiniert die wissenschaftlichen Tätigkeiten der ÖVG und erstattet Vorschläge und Beratung für Publikationen und Veranstaltungen sowie deren Auswahl.
2. Sie hat über die fachliche Qualität der Veranstaltungen und Publikationen der ÖVG zu wachen, und den/die Generalsekretär:in zu beraten und dem Vorstand sowie der Mitgliederversammlung im Rahmen der jeweiligen Sitzung zu berichten.
3. Der/Die wissenschaftliche Leiter:in, und dessen/deren Stellvertreter:innen ist Mitglied im Beirat der ÖVG.
4. Der/die wissenschaftliche Leiter:in bestellt die Jury für die Auswahl der Preisträger:innen des Peter Faller Preises und übernimmt deren Leitung. In dieser Jury ist jedenfalls ein Mitglied der Jungen ÖVG vertreten.

§ 19 Junge ÖVG

1. Zur Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses ist die „Junge ÖVG“ eingerichtet.
2. Diese Plattform befasst sich u.a. mit verkehrswissenschaftlichen Entwicklungen sowie Fragen der Aus- und Weiterbildung.
3. Sie fördert den Wissenstransfer unter den jungen Mitgliedern (unter 40 Jahren) sowie den Aufbau und die Pflege von Kontakten im nationalen und internationalen Rahmen.
4. Die Junge ÖVG setzt sich aus dem Vorstand, dem/der Leiter:in sowie den Mitgliedern zusammen.
5. Der aus vier Personen bestehende Vorstand der Jungen ÖVG wählt aus seiner Mitte die/den Leiter:in der Jungen ÖVG, für die Funktionsdauer von drei Jahren. Eine Wiederwahl ist möglich.
6. Die/der Leiter:in der Jungen ÖVG berichtet regelmäßig dem/der Generalsekretär:in und dem Vorstand der ÖVG über die Aktivitäten der Jungen ÖVG und stimmen diese mit ihm/ihr ab.
7. Die Junge ÖVG ist berechtigt zwei Vertreter aus ihrem Kreis in den Beirat der ÖVG zu delegieren.
8. Die Junge ÖVG organisiert die Auslobung des Peter Faller Preises und entsendet ein Mitglied in dessen Jury.

§ 20 Rechnungsprüfer:innen

1. Die Mitgliederversammlung wählt aus der Reihe der passiv wahlberechtigten Mitglieder zwei unabhängige und unbefangene Rechnungsprüfer:innen, die nicht gleichzeitig dem Vorstand oder dem Generalsekretariat der ÖVG angehören dürfen.
2. Die Funktionsdauer beträgt drei Jahre. Einmalige Wiederwahl ist möglich. Vor einer weiteren Wiederwahl müssen mindestens drei Jahre liegen, in denen keine Rechnungsprüferfunktion in der ÖVG ausgeübt wurde.
3. Den Rechnungsprüfer:innen obliegen:
 - a. die Kontrolle und Prüfung der Finanzgebarung der ÖVG im Hinblick auf die Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung und die statutengemäße Verwendung der Mittel für jedes Rechnungsjahr;
 - b. die Erstellung eines Prüfberichtes innerhalb von vier Monaten ab Erstellung der Einnahmen- und Ausgabenrechnung samt Vermögensübersicht durch den Vorstand;
 - c. die unverzügliche Übermittlung des Prüfberichtes an den Vorstand sowie die Mitwirkung am Bericht des Vorstandes an die Mitgliederversammlung.
 - d. Sie haben dabei insbesondere die in § 21 Abs.(2-5) Vereinsgesetz 2002 in der jeweils geltenden Fassung enthaltenen Bestimmungen zu beachten.
 - e. Sie sind jederzeit berechtigt, in die Bücher und Belege, in die Korrespondenz und sonstigen Unterlagen der ÖVG Einblick zu nehmen und von allen Organen Aufklärung zu verlangen.
 - f. Über ihre Tätigkeit und das Ergebnis derselben haben sie der Mitgliederversammlung zu berichten.

§ 21 Vertretung der Gesellschaft und Zeichnungsberechtigung

1. Die ÖVG wird nach außen und gegenüber den Behörden durch den/die Präsident:in, oder dessen/deren Stellvertreter:in vertreten.
2. Der/Die Generalsekretär:in hat in allen Angelegenheiten der laufenden Geschäftsführung der Gesellschaft Vertretungsbefugnis.
3. Geldangelegenheiten werden mittels Online Banking abgewickelt. Aufträge werden von einer/einem Mitarbeiter:in des Generalsekretariats unter Einbindung des/r Kassier:in vorbereitet und durch eine/n Vertretungsbefugte:n freigegeben.
4. Übersteigt eine finanzielle Disposition den Betrag von € 5000,- ist jedenfalls die Zeichnung von zwei Vertretungsbefugten erforderlich.
5. Wichtige Schriftstücke und Bekanntmachungen sind vom/von der Präsident:in gemeinsam mit dem/der Generalsekretär:in zu zeichnen. Ansonsten erfolgt die Unterzeichnung von Ausfertigungen, Bekanntmachungen, Beschlüssen und des gewöhnlichen Schriftverkehrs durch den/die Generalsekretär:in bzw. dessen/deren Stellvertreter:innen.

§ 22 Schiedsgericht

1. Streitigkeiten aus dem Gesellschaftsverhältnis, sowohl zwischen Organen des Vereins und einzelnen Mitgliedern als auch zwischen Mitgliedern untereinander, sind über ein Schiedsgericht auszutragen.
2. Im Streitfall wählt jeder Streitteil zwei Mitglieder des Vereins 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.

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

§ 23 Auflösung der Gesellschaft

1. Sofern der Verein 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 Mitglieder-versammlung ist auf den Tagesordnungspunkt "Auflösung der ÖVG" unter Angabe der Gründe deutlich hinzuweisen.
 2. Im Falle der Auflösung ist mit dem allfälligen Vereinsvermögen satzungsmäßig unter Beachtung des § 2 vorzugehen und allenfalls ein Liquidator mit der Verwertung zu beauftragen.
- Im Falle der Vereinsauflösung ist das vorhandene Vereinsvermögen verkehrswissenschaftlich ausgerichteten Instituten an österreichischen Universitäten zur unentgeltlichen Übereignung anzubieten, ansonsten anderen gleichen oder ähnlichen gemeinnützigen österreichischen Organisationen zu übereignen.

Beschluss Mitgliederversammlung 7.9.2023

(Fassung v. 29. Juni 2023)

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®“.



ASFINAG

Rail Cargo Austria
Ein Unternehmen der ÖBB

ALSTOM
• mobility by nature •

SCHIG
MOBILITÄT VERSTEHEN

BreitenfeldHR SIEMENS

Global Rail
GROUP

STADLER

HITACHI
Inspire the Next

RAILWAY
SYSTEMS
by voestalpine

iv INDUSTRIELLEN
VEREINIGUNG

WKO
TRANSPORT - VERKEHR

ÖBB
Holding

Plasser & Theurer

DORR

GYSEV
Raaberbahn

