Österreichische Post AG · Info.Mail Entgelt bezahlt · EUR 8,50/Ausland EUR 10,50 · ISBN 1025-2282

FORUM MOBIL

VERKEHRSPOLITIK
NAHVERKEHR
NACHHALTIGE MOBILITÄT

EXTRA

18. Verkehrstage 2020

Salzburger Verkehrstage

MOBILITÄT GESTALTEN

Klimaneutral & sozial verträglich

Gent, Straßenbahnlinie 1 in der engen Fußgängerzone der Innenstadt (Veldstraat). © Harald A. Jahn

ÖBB
Zeit, wieder zusammenzukommen.
Und Österreich neu zu entdecken.
Wir sorgen auch in Zukunft dafür, dass täglich rund 1,3 Millionen Reisende sicher an ihr Ziel kommen.
Damit wir alle Österreich neu entdecken können.
HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.
Alle Infos auf **oebb.at**
Foto: © konstantinreyer.com

SIEMENS
Ingenuity for life
Nachtzüge schaffen Jobs und Aufträge in Österreich
2.900 Mitarbeiter, 166 Lehrlinge in Ausbildung, 30 Patente pro Jahr, verlässlicher Partner: Siemens Mobility ist ein wichtiger Motor für die heimische Wirtschaft. Entwickeln und bauen wir Fahrzeuge wie etwa die neuen Nachtreisezüge, vergeben wir auch wichtige Folgeaufträge für unzählige Zulieferbetriebe. Mehr als die Hälfte dieser Aufträge in Österreich gehen an kleine und mittelgroße Unternehmen, für die Aufträge gerade in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten besonders wertvoll sind. Moving beyond.
siemens.at/mobility

Wiens größte Untergrundbewegung.

Das bringt der U-Bahn-Bau U2xU5:

- noch mehr umweltfreundliche Mobilität für die Stadt
- ein noch leistungsfähigeres Öffi-Netz
- mehr direkte Verbindungen, weniger Fahrzeit
- Entlastung stark frequentierter Linien und Stationen
- vier neue U-Bahn-Knoten, plus S-Bahn-Anbindung im Süden
- Platz für mehr Fahrgäste in der wachsenden Stadt

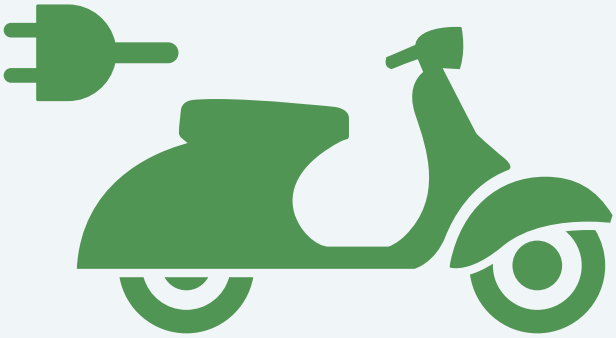
WIENER LINIEN

Die Stadt gehört Dir.

bmk.gv.at

Sauber von A nach B?
Jetzt Förderung abholen!

Elektro-PKW
EUR 5.000,-



Elektro-Moped
EUR 800,-

ENTGELTLICHE EINSCHALTUNG

Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Nähere Informationen zu den Fördermöglichkeiten
finden Sie unter: **umweltfoerderung.at**

albus by Dr. richard

Ihr Mobilitätspartner für

- *Stadt- und Regionallinien*
- *Tages- oder Mehrtagesfahrten*
- *Airportservice u. Transfers*
- *Shuttledienste u. Kongresse*
- *Hop on Hop off, Sightseeing u. Touren*
- *VIP-Bus* premium class

bus@albus.at | Tel. +43 662 424 000-30 | albus.at

SALZBURGER VERKEHRSTAGE
Für eine klimaneutrale und sozial verträgliche Mobilität

Peter Haibach

Die Referierenden der „Salzburger Verkehrstage 2020“ weisen mit aktuellen Themen den Weg in die Zukunft. Politik, Wirtschaft und die mobile Gesellschaft können nach vorne schauen. Jetzt muss nur die Chance genutzt werden, nach oder während der noch andauernden Coronakrise die Klimakrise anzupacken.

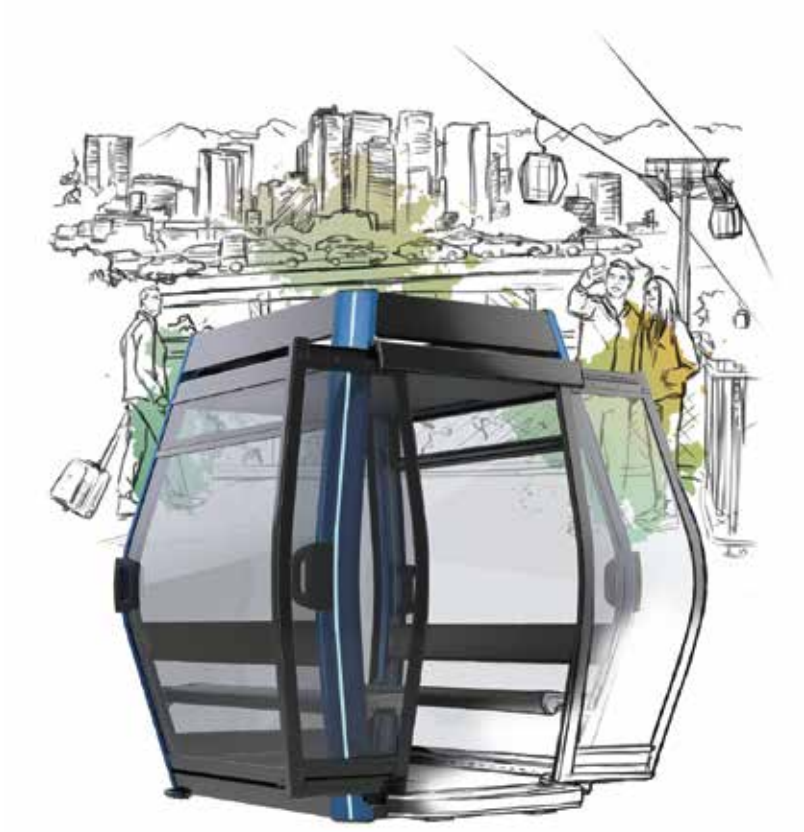
Gemäß dem Slogan „Wir lassen niemand zurück“ sehen die „Salzburger Verkehrstage“ für die künftige Mobilität zwei wesentliche Parameter: Sie muss klimaneutral und sozial verträglich sein. Lösungen und internationale „best practice“-Modelle dafür gibt es. Jetzt müssen Umwelt- und Verkehrsunternehmen in Kooperation mit der Politik die Basis dafür schaffen, dass sie auch in Österreich national und regional umgesetzt werden. Eine Voraussetzung dafür ist die grundsätzliche Wertschätzung des Öffentlichen Verkehrs und der dort tätigen Menschen.

Die Referentinnen und Referenten der „Salzburger Verkehrstage 2020“ stellen die nationale und internationale Bandbreite europäischer Projekte zur Diskussion. Dadurch werden die Bruchlinien deutlich – etwa zwischen den Mobilitätsbedürfnissen der Städte im Unterschied zu ländlichen Regionen. Es werden aber auch Modelle aufgezeigt, die beides miteinander verbinden.

Das Thema Regionalstadtbahnen steht dabei ganz oben auf der Prioritätenliste. Dazu werden entscheidende Aspekte für die Verlängerung der Lokalbahn durch die Stadt Salzburg zur Sprache kommen. Insgesamt spannt sich der Bogen von der Schweiz über Belgien nach Stockholm, weiter nach Deutschland und Polen bis nach Österreich.

Den Referierenden ist zu danken, dass sie auch in stürmischen Zeiten an den „Salzburger Verkehrstagen“ teilnehmen. Insbesondere schätzen wir auch die Teilnahme der Wissenschaft. Ein großes Dankeschön gilt den teilnehmenden Firmen, die in der bereits traditionellen Veranstaltung in Salzburg ein Sprungbrett für ihre künftigen wirtschaftlichen Innovationen sehen. Sie tragen dazu bei, dass auch die 18. Salzburger Verkehrstage 2020 ein FORUM MOBIL für die Zukunft sein können.

Peter Haibach,
Obmann und Herausgeber von FORUM MOBIL



Individualität ist Teil unseres Standards.

Unser Beitrag
zur E-Mobilität.

www.leitner.com | #leitnerropeways

LEITNER®
ropeways

Grußbotschaft zu den 18. Internationalen Salzburger Verkehrstagen

Unser Programm für die nächsten Jahre lautet: Österreich soll bis 2040 klimaneutral sein. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, müssen wir jetzt die Weichen stellen. Gleichzeitig ist der Verkehrsbereich das größte Problemfeld im Klimaschutz, hier braucht es erst noch die Trendwende bei den CO_2-Emissionen. Die Ziele sind klar: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und Verkehr verbessern. Die Mobilitätswende soll bequem, leistbar und einfach sein. Dabei nimmt der Öffentliche Verkehr eine besonders wichtige Rolle ein. Die Bahn bildet das starke Rückgrat, für die gesamte Wegekette sollen verschiedene Mobilitätsformen optimal kombiniert werden können: von Bussen bis hin zu Mikro-ÖV-Lösungen, aber auch Gehen und Radfahren. Das Klimaschutzministerium wird als die drei wichtigen Säulen im Öffentlichen Verkehr das 1-2-3-Ticket, den Infrastrukturausbau und die Angebotserweiterung gleichermaßen vorantreiben.

Autorin **LEONORE GEWESSLER**

Seit 7. Jänner 2020 ist Leonore Gewessler Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Ab 2014 arbeitete Leonore Gewessler als politische Geschäftsführerin von Global 2000 – Friends of the Earth Austria. Neben ihrer beruflichen Tätigkeit war sie unter anderem Mitglied im Vorstand der Friends of the Earth Europe.

Autor
STEFAN SCHNÖLL

Ist seit Juni 2018 Salzburger Landesrat für Verkehr, Infrastruktur und Sport.

Liebe Besucherinnen und Besucher der Salzburger Verkehrstage,

das heurige Motto der Salzburger Verkehrstage lautet „Mobilität gestalten". Als zuständiger Verkehrslandesrat verstehe ich diese Aufgabe primär als Auftrag an die Politik. Seit meinem Amtsantritt verfolge ich deshalb das Ziel, die Mobilitätswende im gesamten Bundesland voranzutreiben. Der Schlüssel kann dabei nur in einem attraktiven öffentlichen Verkehrsangebot und einem ausgewogenen Mobilitätsmix liegen. Damit können wir den Salzburgern wertvolle Zeit und Lebensqualität zurückgeben und die Anrainer vom Verkehr entlasten. Ich freue mich, dass die Salzburger Verkehrstage einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Mobilitätswende leisten, und wünsche eine interessante Tagung.

© Anton Prlic

WAS UNS CORONA GEZEIGT HAT, IST:

Die Politik kann handeln, wenn sie es möchte. Die Regierung hat zu Beginn der Coronakrise schnell auf Grundlage der Wissenschaft gehandelt. Das würden wir uns angesichts der Klimakrise auch wünschen.

ANIKA DAFERT, Fridays for Future

Lena Müller, Anika Dafert und Gloria Berghäuser treten seit eineinhalb Jahren für mehr Klimaschutz in Salzburg ein – vor dem Salzburger Hauptbahnhof machen sie die Öffentlichkeit aufmerksam.

Schweizer Erfolgsrezept für Straße und Schiene – das Eine tun und das Andere nicht lassen

Um die stetig wachsende Mobilität in der Schweiz bewältigen zu können, stehen zwei Lösungsansätze im Vordergrund: Die Infrastruktur punktuell an den künftigen Engpässen ausbauen und besser nutzen, was schon vorhanden ist. Die Maßnahmen dazu reichen von rechtlichen Bestimmungen wie beispielsweise dem Einführen des Rechtsvorbeifahrens an Kolonnen über die Prüfung von Mobility Pricing bis hin zu einer umfassenden Ausrüstung der Strecken mit Verkehrs-Managementanlagen.
Die Mobilität wird sich in den kommenden Jahren verändern. Die straßengestützte Mobilität bewältigt in der Schweiz 84 Prozent des Personenverkehrs. Dazu gehören auch der Langsamverkehr und der Öffentliche Verkehr auf der Straße. Unser Ziel ist es, Verträglichkeit, Sicherheit und Verfügbarkeit der Straßenmobilität weiter zu verbessern, die für die Nutzung neuer Technologien nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen und die Nationalstraßen fit zu machen für die kommenden Herausforderungen.
Ziel ist es, die bestehenden Angebote und Verkehrsflächen besser zu nutzen und die Infrastrukturen nur noch punktuell auszubauen.

Autor **JÜRG RÖTHLISBERGER**

Ist seit Anfang 2015 Direktor des Bundesamts für Straßen (ASTRA) in Ittigen/Schweiz. Der diplomierte Bauingenieur ETH ist seit Ende 1997 fürs ASTRA tätig. Zunächst war er Gebietsverantwortlicher Ostschweiz, ab 2004 war er als Vizedirektor für die Abteilung Straßeninfrastruktur verantwortlich.

Die ÖBB sind das größte Klimaschutzunternehmen Österreichs

Wir haben den Klimaschutz in unserer DNA und sehen uns ganz klar als Teil der Lösung im Kampf gegen den Klimawandel. Allein in einem Jahr sparen wir mit dem Personen- und Güterverkehr mehr als 4 Millionen Tonnen CO_2. Denn: der größte Hebel gegen den Klimawandel liegt in der Verkehrsverlagerung.
Der Schienengüterverkehr ist dabei das effizienteste sowie klimafreundlichste Gütertransportmittel überhaupt. Die Vorteile liegen auf der Hand: Umweltentlastung – 51-mal weniger CO_2 als das Flugzeug und 44-mal weniger CO_2 als 1 Lkw mit 1 t Fracht.
Im Personenverkehr sind unsere Kunden umweltfreundlich und entspannt im Zug unterwegs. Unser Engagement hört dabei aber auch nicht dort auf, wo Zug oder Bus enden. Denn Öffentlicher Verkehr ist dann besonders attraktiv, wenn die „Letzte Meile" einfach und umweltfreundlich zu bewältigen ist. Deshalb entwickeln und betreiben wir gemeinsam mit Partnern integrierte Mobilitätslösungen und Services, um auch auf den letzten Metern den Weg von zu Hause zum Bahnhof oder vom Bahnhof zur Arbeit zu ermöglichen. Wir haben hier als Beispiel in Korneuburg schon einiges erreicht: Mit Rail-and-Drive-Autos, E-Scootern, E-Bikes und Fahrrädern sind wir bestens auf die „Letzte Meile" vorbereitet – und das alles gebündelt an der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof. Weitere Projekte werden in nächster Zeit folgen.

Autor **ANDREAS MATTHÄ**

Geboren in Villach, ist seit Mai 2016 Vorstandsvorsitzender der ÖBB-Holding. Er ist seit 1982 im Unternehmen tätig. Vor seiner Nominierung zum CEO war der gelernte Tiefbautechniker Vorstand in der ÖBB-Infrastruktur beziehungsweise Bereichsleiter Controlling & Finanzen.

Kostenwahrheit als Zwischenschritt

Tatsächlich Kostenwahrheit herzustellen wäre beim Lkw- und beim Flugverkehr enorm wichtig – der „billige" Transport wird leider mit Sozial- und Umweltdumping erkauft. Osteuropäische Lastwagenfahrer, aber auch das Flugbegleitpersonal sogenannter Billigairlines erleben dies tagtäglich. Beim Autofahren wissen wir, dass die Pkw-Nutzung – und somit auch Umweltverschmutzung – mit zwei Faktoren korreliert: Einerseits mit dem Einkommen und anderseits mit der Region, in der man wohnt. Kostenwahrheit ist hier kein Allheilmittel, denn wirklich Wohlhabende würden sich davon auch nicht „bremsen" lassen, und Menschen, die am Land ohne Öffi-Anbindung leben, haben keine Alternative.

Kostentransparenz ist jedoch ein wichtiger Zwischenschritt, um all jene, die jetzt schon auf Öffis umsteigen könnten, dazu zu bringen. Doch der Umstieg vom Auto auf den Öffentlichen Verkehr wird nur gelingen, wenn es attraktive Angebote gibt. Das bringt Vorteile für das Klima, für die Luftqualität, für den Lärmschutz, für den öffentlichen Raum.
Daher ein klares Ja zum weiteren Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und besonders zu guten Arbeitsbedingungen im Öffentlichen Verkehr! Qualität hat einfach ihren Preis. Das darf nicht an zukünftigen Sparzwängen scheitern. Gleichzeitig sollten ordnungspolitische Maßnahmen den Umstieg „erleichtern": Die Arbeiterkammer befürwortet die Erhöhung der Flugticketabgabe, eine EU-weite Kerosinbesteuerung und eine flächendeckende Lkw-Maut.

Autorin
RENATE ANDERL

Renate Anderl wurde am 5. September 1962 in Wien geboren.
Von 2014 bis Frühjahr 2018 war sie Vizepräsidentin und geschäftsführende Frauenvorsitzende des ÖGB. Seit Ende April 2018 ist Renate Anderl Präsidentin der AK Wien und der Bundesarbeitskammer. Nach Lore Hostasch ist sie damit die zweite Frau an der Spitze der AK.

Die Salzburg AG setzt auf nachhaltige Verkehrslösungen

Neben unseren Angeboten im Öffentlichen Verkehr sehen wir die Entwicklung der Elektromobilität als zentrale Aufgabe. Unsere Vision ist es, alle Salzburgerinnen und Salzburger auf ihrem Weg zur E-Mobilität zu begleiten und sie durch unsere Servicequalität zu begeistern.

Autorin **BRIGITTE BACH**

Designierte Vorständin der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation.
Brigitte Bach schloss 1992 ihr Doktorratsstudium der technischen Physik an der TU Wien ab.
Im Juni 2018 wechselte die Prokuristin des AIT zu Wien Energie. Hier war Brigitte Bach für den Geschäftsbereich „Telekommunikation, Elektromobilität und neue Geschäftsfelder" zuständig.
Ab 1. Jänner 2021 wird Frau Bach als Vorständin der Salzburg AG die Zukunft des Unternehmens aktiv mitgestalten.

Wo steht Europa im Bereich neue Verkehrstechnologien?

Technologie spielt eine Schlüsselrolle für die Mobilitätswende. Die große Frage ist: Welche Rolle? Und erzielt sie ihre Effekte schnell genug? Letztendlich muss der Nutzer Ziele setzen, die Technologien dann erfüllen sollen.
Straßen- und Verkehrsbetreiber können durch den Einsatz von Technologie CO_2 schnell reduzieren, indem sie Mobilität gestalten und so längerfristige Maßnahmen, die von Produktzyklus oder Flottendurchdringung abhängen, ergänzen. Für eine Mobilitätswende braucht es digitale Verkehrstechnik und eine Kombination aus Maßnahmen zur Steigerung der Kapazität und gleichzeitig Maßnahmen zur Steuerung der Nachfrage nach dieser Kapazität (Manage Supply + Manage Demand).

Autor **GEORG KAPSCH**

Hat an der Wirtschaftsuniversität Wien Betriebswirtschaftslehre studiert. Seit Oktober 2001 CEO der Kapsch Group. Im Dezember 2002 übernahm er zudem den Vorstandsvorsitz in der Kapsch TrafficCom. Georg Kapsch war von Juni 2012 bis Juni 2020 Präsident der Österreichischen Industriellenvereinigung.

Autor **ARNULF WOLFRAM**

Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Wirtschaftsuniversität Wien. Seit 2018 CEO Siemens Mobility Austria GmbH.

ÖBB DANI Nachtzüge – ein neues Level von Nachtzügen

Mit den neuen Tag- und Nachtzügen bringt Siemens Mobility die neue Reisezugplattform „Viaggio next level" auf Schiene: Dabei wird – gerade in Krisenzeiten wichtig – eine besonders hohe Wertschöpfung in Österreich und Europa geschaffen. Baut Siemens Mobility Züge wie etwa den Railjet, gehen rund 1.000 Folgeaufträge an weitere Unternehmen. Besonders innovativ sind die neuen Leichtbau-Drehgestelle aus Graz, mit denen der Zug leise, sanft und energiesparend unterwegs ist. Die Mini-Suites im Liegewagen sorgen für Komfort, Privatraum und Sicherheit für alle Reisenden. Barrierefreiheit, Komfort, Intimsphäre, Digitalisierung und Nachhaltigkeit bilden die Grundpfeiler des Projektes. Ein first-class-hotel-Feeling wird für alle Kunden geschaffen. Innovationen beinhalten u.a. Leichtbaudrehgestelle aus dem Werk in Graz, durch die ein leises und ruhiges Vorankommen garantiert ist, smarte Fenster, die den Mobilnetzempfang verbessern, und Barrierefreiheit. Bei der Produktion setzen wir auf Nachhaltigkeit sowie bedeutende europäische und österreichische Wertschöpfung.

EU-Klimaziele brauchen ein Umdenken im Mobilitätsverhalten sowie neue Technologien

Deshalb setzt Postbus, als größtes Busunternehmen Österreichs, sein Know-how in die Entwicklungen alternativer Antriebstechnologien, wie Wasserstoff und E-Mobilität und somit in eine klimafreundliche und emissionsfreie Zukunft im öffentlichen Nahverkehr. Damit leisten wir einen Beitrag, dass unser Planet auch für die künftigen Generationen lebenswert bleibt. Bei der Entwicklung von Wasserstoff als grüne Zukunftstechnologie sind wir in Österreich nicht nur Innovationstreiber, sondern Pioniere in der Branche. Erste erfolgreiche Tests im Linienbetrieb zeigen deutlich, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Aber auch batteriebetriebene E-Busse, die eine sinnvolle Antriebsalternative darstellen, bieten gegenüber Dieselbussen klare Vorteile für Umwelt und Fahrgäste: der E-Antrieb ist nicht nur frei von Schadstoffen, er ist auch deutlich leiser.

Autorin **SILVIA KAUPA-GÖTZL**

Ist seit 2005 im ÖBB-Konzern tätig, wo die ausgebildete Rechtsanwältin in unterschiedlichen Führungspositionen tätig war, u.a. als Leiterin des Fernverkehrs im ÖBB Personenverkehr. Seit August 2015 ist Silvia Kaupa-Götzl Geschäftsführerin der ÖBB Postbus GmbH, des größten Busunternehmens Österreichs, bzw. seit August 2016 Vorständin der Österreichischen Postbus Aktiengesellschaft.

Autor **LUDWIG RICHARD**

Ist Geschäftsführer der gleichnamigen Firmengruppe, die in Österreich und im benachbarten Ausland ca. 1.000 Omnibusse im ÖPNRV und im Reisebusverkehr betreibt. Er ist weiters Mitglied im Ausschuss der Fachgruppe der Wiener sowie der niederösterreichischen Autobusunternehmer der Wirtschaftskammer.

FAIRTIQ – Die einfachste Fahrkarte

Autor **GIAN-MATTIA SCHUCAN**

Ist Gründer und Geschäftsführer der FAIRTIQ AG – „public transport made easy!" in Bern, Schweiz. Ursprünglich Physiker, hat er sich zum eigentlichen Experten im Vertrieb von Tickets im Öffentlichen Verkehr entwickelt. Die FAIRTIQ AG wurde 2016 gegründet und ist ein schnell wachsendes Startup-Unternehmen.

FAIRTIQ macht die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs so einfach und attraktiv wie möglich. Kunden müssen sich nicht mehr um das richtige Ticket kümmern. Die Reaktion auf veränderte Mobilitäts- oder Sicherheitsbedürfnisse ist flexibel möglich. Mittels gezielter Tarifgestaltung oder Promotionen (z.B. Monats-Bestpreis, Off-Peak-Rabatte etc.) kann konsequent auf neue Rahmenbedingungen reagiert werden. FAIRTIQ macht die ÖV-Nutzung einfach und sicher und bietet Verkehrsunternehmen alle Voraussetzungen für den digitalen Wandel im Vertrieb.

Schienenfahrzeuge und Klimaschutz

Autor **CHRISTOPH KLAES**

Vertriebsleiter LRV und Metro der Firma Stadler Rail in Bussnang/Schweiz. Verantwortet seit 2019 bei der Stadler Gruppe das Produktsegment „Straßenbahnen und U-Bahnen".

Stadler ist ein führender Anbieter von Schienenfahrzeugen mit Hauptsitz in der Schweiz. Christoph Klaes, Leiter Produktsegment LRV und Metro, wird in seinem Vortrag das Nachhaltigkeits-Management von Stadler beleuchten. Dieses hat zum Ziel, die bereits gegebene Klimafreundlichkeit der Mobilität auf der Schiene noch weiter zu optimieren und CO_2-Belastungen weiter zu senken. Die konkreten Maßnahmen umfassen beispielsweise den Einsatz natürlicher Kältemittel in Klimaanlagen, noch effizientere Antriebsanlagen oder Leichtbau-Werkstoffe.

Nightjet der neuen Generation – wir verbinden Europa

Autorin
MICHAELA HUBER

Vorständin ÖBB Personenverkehr AG. Sie verantwortet die Bereiche Fernverkehr & New Rail Business, Nah- und Regionalverkehr, Vertrieb & Neue Services, Public Relations & Marktkommunikation sowie Unternehmensentwicklung. Sie ist Aufsichtsratsvorsitzende der Österreichischen Postbus AG sowie Aufsichtsrätin der Wiener Zeitung.

Die ÖBB sind Europas größter Anbieter von Nachtreisezügen. Der weitere Ausbau der internationalen Fernverkehrsverbindungen der ÖBB schreitet kontinuierlich voran. Nach der Aufnahme der neuen Nachtzugverbindung von Wien nach Brüssel im Jänner legen die ÖBB im Dezember 2020 einen weiteren Grundstein für umweltfreundliche Mobilität in Europa. Das mittlerweile 27 Linien umfassende Nachtzugangebot wird ab Winter um die Destination Amsterdam erweitert. Ab 2022 wird das Reisen über Nacht noch bequemer – die ersten Nachtzüge der neuen Generation mit mehr Privatsphäre und höherem Komfort sollen dann auf Schiene sein.

Mit FAIRTIQ sicher und bequem mit den Öffis unterwegs

Mit einem Testbetrieb in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland baut der eTicket-Anbieter FAIRTIQ sein Engagement in Österreich weiter aus. Zugleich zieht das Start-up Bilanz zu den bisherigen Aktivitäten in Linz und Vorarlberg: Die Nutzungszahlen belegen, dass Fahrgäste gerade in Corona-Zeiten verstärkt die Möglichkeit nutzen, ihre Tickets sicher und kontaktlos via App zu erwerben.

Der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR), Wiener Linien und Wiener Lokalbahnen testen mit der FAIRTIQ-App eine neue Art des Öffi-Ticketkaufs. Mitte September startete der Probebetrieb mit rund 5.000 Fahrgästen. Die FAIRTIQ-App ermittelt automatisch via GPS-Tracking und im Abgleich mit den Fahrplänen das beste – sprich: kostengünstigste – Ticket. Fahrgäste müssen sich also nicht mehr vorher überlegen, ob Einzeltickets oder eine Tageskarte günstiger kommen. Die Abrechnung erfolgt automatisch über das hinterlegte Zahlungsmittel. Der Testbetrieb läuft zunächst bis Ende März 2021.

KONTAKTLOSER TICKETKAUF BEI KUNDEN GEFRAGT

„Der Start in der österreichischen Hauptstadt ist für uns ein wichtiger Meilenstein“, erklärt FAIRTIQ-CEO Gian-Mattia Schucan. „Er kommt genau zur richtigen Zeit, denn wir sehen, dass die komfortable und kontaktlose FAIRTIQ-Technologie bei den Kundinnen und Kunden gefragter ist denn je.“ Das gilt auch und vor allem in Österreich: Beim Verkehrsverbund Vorarlberg, der bereits seit 2018 die eTicket-App anbietet, entwickelten sich die Fahrgastzahlen trotz Corona-Krise zuletzt sehr positiv. Nach einem deutlichen Einbruch im März und April liegt die Zahl der FAIRTIQ-Nutzer seither sogar deutlich über dem Wert vor dem Auftreten von Corona.

VVV und FAIRTIQ machten während der Krise die Bevölkerung unter anderem in Bussen und Vorverkaufsstellen gezielt auf die Möglichkeit zum besonders sicheren, kontaktlosen Ticketkauf aufmerksam. Nach dem Lockdown konnte FAIRTIQ mit Promotion-Aktionen wie einem Neukunden-Gutschein und der Einbindung des attraktiven VVV-Umwelt- und Mobilwochentickets in die App zusätzliche Fahrgäste an die VVV-Verkehrsmittel binden. „Für Verkehrsunternehmen bietet unser digitales Angebot die Flexibilität, auf sich ändernde Bedingungen rasch zu reagieren und neue Möglichkeiten, Kundinnen und Kunden für öffentliche Verkehrsmittel zurück oder neu zu gewinnen“, sagt Gian-Mattia Schucan.

Neben Vorarlberg hat sich FAIRTIQ inzwischen auch in Linz etabliert, wo die App im August einjähriges Jubiläum feierte. Auch hier können Fahrgäste auf den Vorverkauf verzichten und dank „24-Stunden-Bestpreis“ sicher sein, so günstig wie möglich unterwegs zu sein.

WEITERE EXPANSION

Die beiden Schweizer Pioniere des automatischen Ticketing, FAIRTIQ und BLS mit «lezzgo», bündeln ihre Kräfte: Neu wird das Hintergrundsystem für die Check-in-Funktionalität von FAIRTIQ bereitgestellt. «lezzgo» wird damit abgelöst.

In Deutschland sind in den letzten Monaten u.a. Aschaffenburg, Flensburg und die Verkehrsverbünde Lörrach (RVL) und Oberelbe (VVO) als neue FAIRTIQ-Regionen dazugekommen.

© Verkehrsverbund Ost-Region

FAIRTIQ
Public transport made easy.

Mit der Tübingen App können sich die Bürgerinnen und Bürger an Abstimmungen beteiligen.
© SN/Alle Rechte bei der Stadt

Eine Kleinstadt ringt um ihre Stadtbahn

In Tübingen soll die Bevölkerung selbst über eine Innenstadtbahn entscheiden. Der Konflikt ist heftig. Die Anrainer wehren sich gegen jahrelange Baustellen, die Pendler brauchen die Bahn. Wie will der Oberbürgermeister zum Ziel kommen?

In etwa einem halben Jahr soll in Tübingen über die Regionalstadtbahn abgestimmt werden. FORUM MOBIL sprach mit Oberbürgermeister Boris Palmer über die Debatte zwischen Befürwortern und Gegnern.

Bei einer Umfrage 2018 hielten einander Befürworter und Gegner der Regionalstadtbahn die Waage. Wie sieht es jetzt aus?
Boris Palmer: Ein erster Abschnitt mit 100 Kilometern ist in Bau. Da geht es aber nur um den Ausbau der Bahn mit neuen Haltestellen.
Für die umstrittene Neubaustrecke in der Innenstadt sind die Vorplanungen abgeschlossen. Man kann jetzt den Verlauf zeigen und wo die Haltestellen sein würden. Aber die Gegner wollen keine neuen Gleise durch die Innenstadt. Daher haben wir das Jahr 2020 genutzt, um eine Alternativenplanung durchzuführen. Jene Mitglieder des Gemeinderats, die gegen die Innenstadtstrecke sind, haben mit drei renommierten Verkehrsplanungsbüros nach Alternativen gesucht, von anderen Schienenstrecken über Busse auf eigenen Fahrbahnen bis hin zu einer Stadtseilbahn.

Wie soll darüber entschieden werden?
Zwei konkrete Alternativen werden am 13. Oktober der Öffentlichkeit vorgestellt. Über eine dieser zwei Varianten wird dann als Alternative zur Innenstadtstrecke abgestimmt werden. Die künftige Debatte lautet also nicht mehr „Entweder Stadtbahn oder gar nichts“, sondern „Stadtbahn oder alternative Lösung“. Darüber sollen 2021 die Bürgerinnen und Bürger entscheiden.

Wären Sie an diesen Bürgerentscheid gebunden?
Ja, für drei Jahre.

Wie würde der Gemeinderat entscheiden?
Im Gemeinderat gibt es eine klare Mehrheit für die Innenstadtstrecke.

Warum dann trotzdem der Bürgerentscheid?
Es gab 1979 eine noch größere Mehrheit im Gemeinderat für den Bau einer Stadtautobahn. Dieses Projekt wurde dann mit 90 Prozent durch einen Bürgerentscheid gekippt. Das ist im Stadtgedächtnis fest verankert.
Zum Zweiten sollte eine so massive Veränderung der Lebensverhältnisse nicht gegen große Mehrheiten der Bevölkerung durchgedrückt werden. Das zerstört den gesellschaftlichen Zusammenhalt und führt zu Politikverdrossenheit.
Drittens kann ein Bürgerentscheid nicht verwehrt werden, wenn ein Quorum von 5.000 Unterschriften dafür erreicht wird. Die Bürger haben also die Möglichkeit, einen Entscheid zu erzwingen. Ich bin sicher, dass sie das tun würden. Dann hätte man von vornherein verloren, weil es dann zu einem Aufstand gegen die Politik käme.

Wären Sie mit 51 Prozent beim Bürgerentscheid zufrieden, würden Sie dann bauen?
(Ohne Zögern): Ja, ganz klar, Mehrheit ist Mehrheit.

Worum geht es grundsätzlich? Um die Platzfrage für Bahn und Auto?
Nein, das ist bei uns nicht der entscheidende Punkt, weil der Individualverkehr durch die Innenstadtstrecke nur auf 500 Metern wesentlich verlieren würde, und da geht es letztlich um ein paar Parkplätze. Insgesamt läuft die Streckenführung auf völlig überdimensionierten Straßen aus den 1960er- und 1970er-Jahren. Es ist genügend Platz für eine Regionalstadtbahn da.

Warum dann die heftige Auseinandersetzung?
Das hat zum einen damit zu tun, dass Tübingen eine Kleinstadt mit knapp 89.000 Einwohnern ist. Manche befürchten, dass die Stadt durch eine Regionalstadtbahn ihre Liebenswürdigkeit verlieren und zu einer Großstadt werden würde. Das kann ich persönlich nicht nachvollziehen, weil ich meine, dass Städte mit Straßenbahnen viel attraktiver sind als andere. Aber das ist wahrscheinlich eine Gewohnheitsfrage. Der Widerstand kommt auch stärker von älteren Menschen.
Das Zweite sind die Kosten von 200 Millionen Euro. Da wird gesagt, das sei hinausgeworfenes Geld.
Das Dritte sind befürchtete Konflikte mit dem Radverkehr. Schienen auf Straßen in der Innenstadt seien eine erhebliche Unfallgefahr für Radfahrer.

Häufig geht es bei solchen Projekten auch um einen Stadt-Land-Konflikt. Die Pendler drängen in die Stadt, die Stadtbewohner nervt der Verkehr, der dadurch ausgelöst wird.
Diese Stadt-Land-Thematik spielt bei uns auch stark mit. Denn richtig ist, dass die Menschen, die diese Regionalstadtbahn nützen würden, hauptsächlich von außerhalb der Stadt kommen würden. Für die Bevölkerung von Tübingen selbst bringt die Innenstadtstrecke nicht so viel. Daher sagen die betroffenen Anrainer: „Warum sollen wir jetzt sechs oder acht Jahre Baustelle – Baustellen sind immer sehr unbeliebt! – in Kauf nehmen, nur damit die Pendler, die draußen im Grünen wohnen, bequemer in die Stadt kommen können?“

Wie wichtig ist das Projekt für die Stadtentwicklung?
Ich halte es für zentral unter drei Gesichtspunkten: Erstens Klimaschutz; es gibt keine anderen Möglichkeit, den Pendlerverkehr in den Griff zu bekommen. Die Stadt leidet, was den Pkw-Verkehr angeht, vor allem durch die Pendler.

Zweitens wird in der Stadt selbst die Wohnraumfrage akut, wenn wir keine besseren Verbindungen ins Umland herstellen. Der Wohnungsmarkt ist völlig überlaufen. Wer aber hinauszieht, steht als Pendler ständig im Stau.

Drittens hat Tübingen eine extrem wachsende Wirtschaft. Die braucht die Verbindungen ins Umland, um nicht von den Arbeitskräften und von Erweiterungsmöglichkeiten abgewürgt zu werden.

Womit wollen Sie die Bevölkerung überzeugen?
Wir haben in der Region fast 200 Kilometer Schienennetz. Die Ausbaustrecke wäre nur acht Kilometer, also eine verschwindend kleine Ergänzung. Diese hätte aber eine extrem große Wirkung, weil wir 70 Prozent der Arbeitsplätze an dieser Innenstadtstrecke hätten. Zudem ist das Preis-Leistungs-Verhältnis extrem günstig, weil wir die Gleise für die Regionalstadtbahn oberirdisch verlegen können.

Josef Bruckmoser

BORIS PALMER

Ist seit dem 11. Januar 2007 Oberbürgermeister der Universitätsstadt Tübingen. Er studierte Mathematik und Geschichte in Tübingen und Sydney. Palmers Vision ist das blaue Wachstum: Prosperität und Lebensqualität, ohne Natur und Klima zu überlasten.

Mobilität gestalten! Klimaneutral und sozial verträglich

Der Weg zu einer klimafreundlichen, nachhaltigen, sauberen Mobilität bringt große Herausforderungen, aber auch große Chancen für unsere Städte und Gemeinden mit sich. Die Frage, wie man die Menschen zum Umstieg auf den Umweltverbund bewegen kann, beschäftigt uns seit langem. Wie gelingt uns die Mobilitätswende, und wie können wir diese in der Praxis leben?
Rund 40 % der Pkw-Fahrten sind kürzer als 5 km, rund ein Viertel kürzer als 2 km. Aktive Mobilität, also Gehen und Radfahren, sind jene Fortbewegungsarten, die am kostengünstigsten, energieeffizientesten, aber auch klimaschonendsten sind. Sie sollen wieder den Platz bekommen, der ihnen zusteht. Mit dem Masterplan Radfahren und dem Masterplan Gehen hat das Bundesministerium für Klimaschutz zwei nationale Strategien zur Förderung der aktiven, sanften Mobilität vorgelegt.
Gekoppelt mit einem attraktiven Mobilitätsmanagement in unseren öffentlichen Verwaltungen, Betrieben und Tourismus- und Bildungseinrichtungen kann uns der Schritt in die Zukunft gelingen. Klimaaktiv mobil bietet hierfür mit seinem Förder- und Beratungsprogramm eine gute Basis (***klimaaktivmobil.at***).

Autorin
PETRA VÖLKL
Referentin im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Sektion VII/2 – Saubere Mobilität).

Vergleichende Treibhausgasbilanz typischer Arten von Urlauben

Jede Urlaubsreise ist mit Mobilität, temporärem Wohnen und diversen Freizeitaktivitäten verbunden, alles Aktivitäten, die auch Treibhausgas-Emissionen verursachen. Die Höhe dieser Emissionen ist von vielen Parametern abhängig. Neben der Art der Urlaube tragen auch die Dauer, die An- und Abreise, die Unterkunft sowie die Aktivitäten im Urlaub zu den Treibhausgas-Emissionen bei.
Den größten Einfluss auf die Treibhausgasbilanz hat hierbei die Anreisedistanz. Je größer die Entfernung, umso wahrscheinlicher ist die Entscheidung für das Flugzeug. Flugreisen tragen überdurchschnittlich viel zu den Emissionen bei. Urlaube in Österreich bzw. benachbarten Regionen sind, speziell wenn die Bahn als Reisemittel gewählt wird, deutlich klimafreundlicher als Urlaubsdestinationen, die mittels Flugzeug besucht werden.
Die Art des Quartiers sowie die Aktivitäten, denen im Urlaub nachgegangen wird, sind demgegenüber von untergeordneter Relevanz. Dennoch gilt auch hier: Eine weitere Reduktion ist zwingend erforderlich – nur eine nachhaltige Tourismuswirtschaft wird langfristig erfolgreich sein.

Autor
GÜNTHER LICHTBLAU
Fachlicher Leiter der Abteilung Klima, Umweltbundesamt Wien.

Autor **ULRICH BRAND**
Professor für Internationale Politik an der Universität Wien mit folgenden Schwerpunkten: Globalisierung und ihre Krise, Umwelt- und Ressourcenpolitik, imperiale Lebensweise und sozial-ökologischer Umbau. Aktuell leitet er ein Forschungsprojekt zur Rolle der Beschäftigten im möglichen sozial-ökologischen Umbau der österreichischen Automobilindustrie.

Autor
KRISTOFFER TAMSONS
Verkehrsminister der Region Stockholm.

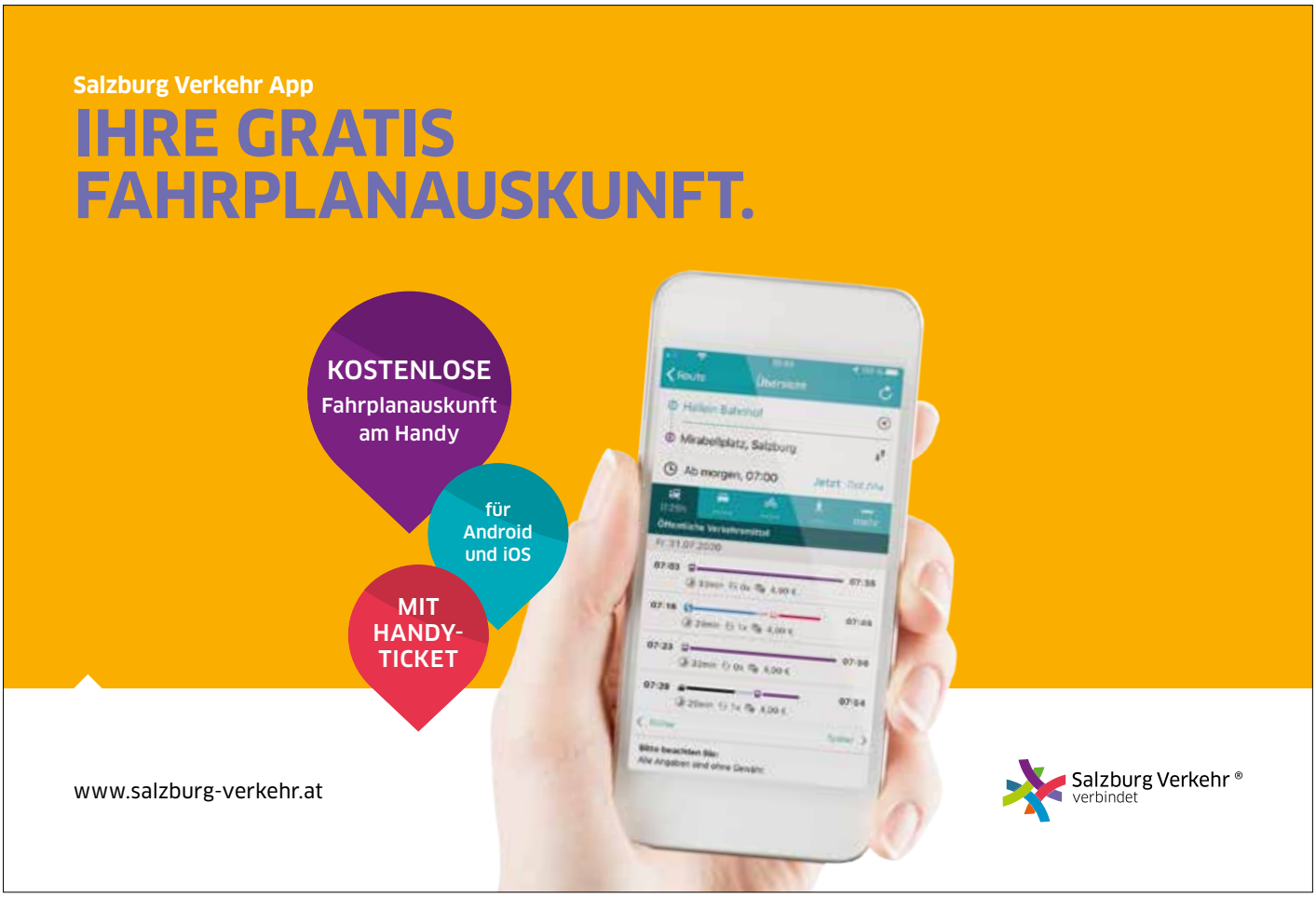
Öffentlicher Nahverkehr in der Region Stockholm

Der Vortrag bei den Internationalen Salzburger Verkehrstagen wird die derzeit ablaufenden Veränderungs-Wellen beim Öffentlichen Nahverkehr in der Region der schwedischen Hauptstadt behandeln; wie der regionale Öffentliche Nahverkehr einen geeigneten Partner – und ein Rückgrat – bildet, um neue Technologien wie Automatisierung, Digitalisierung und Elektrifizierung zu testen. Darüber hinaus wird der Vortrag behandeln, wie Partnerschaften mit dem privaten Sektor das traditionelle Bild des Öffentlichen Nahverkehrs auf den Prüfstand stellen, indem Mobilitäts-Lösungen für morgen in die Gegenwart geholt werden.

Autorin
ANN PLAS
Kabinetts-Chefin beim Vizebürgermeister von Gent, Filip Watteuw/ Belgien.

Der kurze Weg zum Wechsel

Die Stadt Gent hat einen weitreichenden Mobilitäts-Plan realisiert. Der Vortrag wird Einblicke liefern, wie wir das umgesetzt haben, was die wichtigsten Resultate sind und wie die Stadt weiter vorgehen wird. Ein gut überlegter Verkehrsplan ist ein schneller und billiger Weg, um die Lebensqualität in Ihrer Stadt zu erhöhen.



Mobilität zum und im Urlaubsort

Mobilität gilt als große kulturelle Errungenschaft. Früher wurden Kommunikation und Reise als Synonyme betrachtet. Die Kommunikationskanäle bildeten Postwege zu Lande und zu Wasser, später kamen Eisenbahntrassen dazu, im vergangenen Jahrhundert die Autobahnen, Flugkorridore und zuletzt das WLAN. Das Tempo des Reisens bestimmte einmal das Tempo der Kommunikation. Dazwischen liegen die Jahre der permanenten technischen und gesellschaftlichen Innovationen, im fast-forward-Modus angeführt etwa die Ausdehnung der Industrialisierung, die Verstädterung und Erhöhung der regionalen Mobilität, die Steigerung der Einkommen und die Sättigung alltäglicher Konsumbedürfnisse, Automobilität und Wohlstand.

Damit in Verbindung entstand auch ein entfesselter Tourismus. Nach dem Zweiten Weltkrieg wird er Bestandteil des Lebensstils und als Tourismus der Massen auch ein Problem. Rund 80 Prozent der Gäste in österreichischen Urlaubsorten reisen mit dem eigenen Pkw an. Die Potenziale zur Einsparung von Treibhausgasen betreffen aber auch thermische Sanierungen von Gasthöfen und Hotels, die Reduzierung des Energieverbrauchs bzw. die Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energie in der Tourismusbranche. Die langfristige Perspektive heißt „natur- und klimaschonender, emissionsfreier und postfossiler Tourismus“.

Autor
KURT LUGER

Hat an der Universität Salzburg die UNESCO-Professur für Kulturelles Erbe und Tourismus und ist der Vorsitzende des INIT-Institutes für Interdisziplinäre Tourismusforschung.

Tourismus und Mobilität ohne Mythen – Ein Versuch

Heuer ist alles anders. Die sonst so vom Rückgang häufig bemühte Biodiversität hat zumindest im Grenzbereich des Lebens um eine Facette zugenommen. Das Virus ist da. Und es ist wie der Tourismus sehr mobil, pandemisch eben, und tritt in Hotspots auf. Was Planer, Politiker und Touristiker nicht geschafft haben, was Extinction Rebellion und FFF durch Aktionismus nicht geschafft haben: Das Virus hat es geschafft. Es hat unsere Gewohnheiten massiv verändert. Mobilitätsforscher wissen schon lange, dass Änderungen in hartnäckigen Gewohnheiten im Wesentlichen nur durch „neue Situationen“ „aufgebrochen“ werden können. Das hat, wie fast alles, mindestens zwei Seiten, nennen wir es der Einfachheit halber gute Seiten und schlechte Seiten, wobei die Grenzen fließend und die Perspektiven entscheidend sind. Wenn wir eine Münze werfen, müssen wir ja auch definieren, ob wir für Kopf oder Zahl sind sowie welche Perspektive zählt; das was oben ist oder das, was unten ist.

Orte, an denen einander sonst Fuchs und Hase Gute-Nacht gesagt haben, wurden zu beliebten Ausflugsorten (oft im Nahbereich der Städte), andere, die bis vor kurzem vom Overtourismus geplagt waren, locken nun Gäste. Was für die Umwelt vielleicht gut ist, ist für die Wirtschaft möglicherweise schlecht. Es gibt Gewinner und es gibt Verlierer. Umweltbewegte freuen sich, dass der Flugverkehr massiv reduziert wurde, Autofetischisten belächeln etwa den Kampf der SBB gegen den Bedeutungsverlust. Jeder kennt unzählige Beispiele, womit wir direkt bei der anektotischen Evidenz wären, die neben Wunschvorstellungen und Vorurteilen eine wesentliche Basis für politische Entscheidungen sind. Wie schaut es aber mit belastbaren Fakten aus? Wo gibt es gesichertes Wissen, wo nur Vermutungen? Zerlegen wir das Phänomen Tourismusmobilität zunächst in drei Teile, weil diese technisch, planerisch und politisch völlig anders behandelt werden müssen: in die Mobilität zum und vom Tourismusort, in die Mobilität am Tourismusort und die Mobilität im Hinterland. Wir werden sehen, dass „sanfter Tourismus“ nicht immer gut ist und dass „Massentourismus“ nicht immer schlecht ist. Lassen Sie uns daraus gemeinsam Schlussfolgerungen ziehen.

Autor
GEORG HAUGER

Professor im IVS (Institut für Verkehrssystemplanung) an der Technischen Universität Wien.

VOM ERSTEN GANG AUF TEMPO 50 KM/H

SCHNELL UND UMWELTFREUNDLICH. DIE KOMBINATION AUS BUS UND RAD MACHT'S MÖGLICH.

obus.at

SALZBURG AG

WO ZUKUNFT INS LEBEN KOMMT.

Autor
ENGELBERT RUOSS

Dr. Engelbert Ruoss ist selbstständiger Experte. Die Ausbildung als Biologe und Museologe sowie das Engagement für den Natur- und Landschaftsschutz hat seine Arbeit als stellvertretender Direktor im Natur-Museum Luzern, in Natur- und Landschaftsschutzorganisationen, als Dozent, als Leiter des Biosphärenreservats Entlebuch und schließlich als Direktor des „UNESCO Büros für Wissenschaft und Kultur in Europa" in Venedig geprägt. Seit etlichen Jahren kooperiert er mit den UNESCO-Lehrstühlen Lugano, Bern und Salzburg und ist für das Schweizer Welterbe Jungfrau-Aletsch im Welterbe-Zentrum Naters tätig.

Tourismusmobilität auf neuen Wegen

Die Verhaltensänderung in der Fortbewegung – z.B. durch Urbanisierung, Digitalisierung, Kapazitätsgrenzen, Umwelteinflüsse – beeinflusst auch Reiseverhalten und Angebote in Tourismusdestinationen.
Es braucht intermodale Mobilitätslösungen, die für Gäste attraktiv und einfach sind. Um wirtschaftlich langfristig zu bestehen, müssen neben Gästen auch Einheimische davon profitieren. Die interdisziplinäre Kooperation ist dabei der Schlüssel.
Bei Ideenfindung und Vernetzung helfen die für Tourismus, Verkehr und Klimaschutz zuständigen Ministerien seit 2014 mit dem jährlichen Tourismus-Mobilitätstag. Zusätzlich gibt es den regelmäßigen Austausch mit Agierenden aus Tourismus, Verkehr und Klima aus Bund und Ländern in der Plattform „Nachhaltige Mobilität im Tourismus".

Autorin KATHARINA MAYER-ERTL

Stellvertretende Leiterin der Tourismus-Servicestelle im Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus. Betreut seit vielen Jahren federführend die Aktivitäten zum Thema Mobilität im Tourismus.

Besucherlenkung Salzburg

Autor
HERBERT BRUGGER

Geschäftsführer Tourismus Salzburg GmbH – Information und Salzburg Congress. Studium BWL und Sportwissenschaften – Management in Innsbruck und Wien.

Touristische Besucherlenkung in Salzburg – gestützt auf Datensammlung, Datenevaluierung, Interpretation und Simulation möglicher Interventionen, schrittweise Implementierung eines Konzeptes zur Lenkung touristischer Ströme – verbunden mit einer Kooperation mit dem Austrian Institute of Technology, Salzburg Research, TVB Altstadt und Tourismus Salzburg GmbH.
Die Lenkung von touristischen Besucherströmen wird notwendig, weil viele Besucher die Besuchsqualität für Touristen und die Lebensqualität der Einheimischen stark beeinflussen!

Methoden der Geo-Informatik zur Förderung nachhaltiger Mobilität im Tourismus

Thomas Prinz adressiert in seinem Beitrag die ARGE ALP-Ziele zu zukunftsfähigem Tourismus und nachhaltiger Mobilität und präsentiert anhand von Praxisbeispielen wie dem Mobilitätslabor Haltestelle 4.0 und dem Leitprojekt ULTIMOB GIS-gestützte Analysen und Lösungen zur intelligenten Entwicklung des Verkehrssektors, die auch im Tourismus nutzbar sind. Dazu gehören u.a. die Modellierung und bedarfsorientierte Optimierung intermodaler Wegeketten zur effizienteren Steuerung der Mobilität sowie die Bereitstellung von Infrastruktur und gezielte Anreizsetzung zur Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel für Touristen und Einheimische.

Autor **THOMAS PRINZ**

Studioleiter iSpace – Smart Settlement Systems der Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbH. Mag. Dr. Thomas Prinz studierte angewandte Geo-Informatik mit Schwerpunkt Raum- und Verkehrsplanung und verfasste darauf aufbauend seine Dissertation mit dem Titel „Räumliche Nachhaltigkeitsindikatoren als Planungsgrundlage" an der Universität Salzburg.

Autor
GEORG OVERS

1995 – 2006 Kurdirektor Bad Tölz, 2006 – 2015 Geschäftsführer Tegernseer Tal Tourismus GmbH. Seit 2015 Geschäftsführer der Region Villach Tourismus GmbH.

Ötztal: Mobilität als Gesamtaufgabe der Region

Autor
FRANZ SAILER

Seit 2004 Geschäftsführer Ötztaler Verkehrsgesellschaft mbH. Davor ca. 20 Jahre in den verschiedensten Bereichen der ÖBB Postbus GmbH beschäftigt.

Im Forschungsprojekt EasyTravel und im Leitprojekt ULTIMOB wurden bzw. werden im Rahmen des Förderprogramms „Mobilität der Zukunft in der Pilotregion Ötztal" Konzepte für neue und verbesserte Mobilitätsservices entwickelt, prototypisch umgesetzt und erprobt, welche die Anreise von Gästen ohne Auto erleichtern. Diese betreffen die Bereiche „Gepäcktransport, Vor-Ort-Mobilität und Buchungsoptionen (one stop shop)" als Bausteine eines „Rundum-sorglos-Pakets". Bei der Konzeption der Angebote werden aber auch die Mobilitätsbedürfnisse der ansässigen Bevölkerung und der (saisonal) Beschäftigten mitberücksichtigt. Das Ziel sind Lösungen, welche die Anreise mit der Bahn fördern, zu nachhaltiger Mobilität beitragen und auch auf andere Regionen übertragbar sind.
„Um die Anreise von Gästen ohne Auto zu fördern, bedarf es attraktiver Serviceangebote, die eine komfortable Reisekette und Mobilität vor Ort ermöglichen."

Autor
MARKUS MAILER

Studium Bauingenieurwesen mit Vertiefung Verkehrswesen an der TU Wien. Seit 2010 Professor für Verkehrsplanung und Leiter des Arbeitsbereiches „Intelligente Verkehrssysteme" an der Universität Innsbruck.

VCÖ MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

Der VCÖ denkt als eine auf Verkehr spezialisierte Umweltorganisation voraus für eine sozial gerechte, effiziente und ökologisch verträgliche Mobilität. Die VCÖ-Schriften zeigen für die Verkehrsprobleme der Gegenwart Lösungen mit Zukunft auf.

VCÖ-Publikation „Güterverkehr auf Klimakurs bringen“ Jetzt ein kostenloses Exemplar anfordern

Die VCÖ-Publikation zeigt anhand von zahlreichen Grafiken, Daten und Beispielen, wie der Güterverkehr klimaverträglicher werden kann.

- Als PDF **kostenlos** zum Download auf **www.vcoe.at**
- Printausgabe **kostenlos** anfordern an **service@vcoe.at**

VCÖ-Medienpaket bis Ende 2021 kostenlos für Sie

Mit dem VCÖ-Medienpaket erhalten Sie bis Ende 2021 alle VCÖ-Medien per Post und E-Mail zugesendet – keine Kündigung nötig.

- **Jetzt kostenlos bestellen per E-Mail an service@vcoe.at**

Bestehende Abonnements ausgenommen.

Illustration: Manuela Tippl (shutterstock.com), Layout: VCÖ 2020

VCÖ – Mobilität mit Zukunft, Bräuhausgasse 7–9, 1050 Wien, T +43-(0)1-893 26 97, E vcoe@vcoe.at, www.vcoe.at

POSTBUS
Ein Unternehmen der ÖBB

ÖBB Postbus geht beim Klimaschutz neue Wege.

Damit unser Planet auch für künftige Generationen lebenswert bleibt, braucht es am Weg in eine klimafreundliche und emissionsfreie Zukunft alternative Antriebstechnologien.

Bei der Entwicklung von Wasserstoff als grüne Zukunftstechnologie sind wir in Österreich nicht nur Innovationstreiber, sondern Pioniere in der Branche.

Denn die ersten erfolgreichen Tests im Linienbetrieb zeigen ganz deutlich: wir sind am richtigen Weg. Und: wir sind für den Regeleinsatz bereit.

Das sind wir unseren Kindern und Enkelkindern schuldig.

Foto: © ÖBB | Marek Knopp

Österreichische Postbus Aktiengesellschaft, Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien | www.postbus.at

Autor
GÜNTHER PENETZDORFER

geboren in Wels. Langjährige Laufbahn bei den ÖBB: Lehre, Triebfahrzeugführer, Rechtsdienst; zuletzt Leiter ÖBB Personenverkehr Land Salzburg (1996 – 2005). Seither internationaler Consulter für die Entwicklung von Verkehrssystemen in verschiedenen Städten weltweit.

Autor
GEORG SCHMITZ

Ist seit September 2012 Geschäftsführer Technik des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Studium der Allgemeinen Elektrotechnik an der TU Darmstadt und an der Ecole National de l'Aviation Civil in Toulouse.

Autor HARALD FREY

Ist seit 2006 Verkehrswissenschafter an der TU Wien. Leiter des Arbeitskreises „e-mobility" der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG). Forschungsschwerpunkte: Verkehrs- und Siedlungsplanung, Mobilitätsverhalten und Mobilitätsmanagement.

Autor GÜNTER STEINBAUER

Studium an der Technischen Universität Wien, Studienrichtung Bauingenieurwesen. Seit 2004 Vorsitzender der Geschäftsführung der WIENER LINIEN GmbH & Co KG.

Kundenorientierte Angebotsgestaltung zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens

Das Verkehrsangebot ist ein essenzieller Faktor, damit die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs für die Bevölkerung möglichst attraktiv ist. Die Intervallgestaltung basiert deshalb bei den Wiener Linien schon seit vielen Jahren auf dem prognostizierten Verkehrsaufkommen, das mittels Fahrgastzählung und Verkehrsmodell ermittelt wird. Für jede Linie und Tageszeit werden so die Intervalle individuell festgelegt. Die Auslastung der Fahrzeuge soll rechnerisch nicht über 65 % liegen, sonst werden die Intervalle verdichtet. Bei Veranstaltungen mit hohem Fahrgastaufkommen wird das Angebot zusätzlich bedarfsorientiert angepasst. In den Tagesrandzeiten wird zusätzlich ein Mindestangebot garantiert. Auf diese Weise kann der Bevölkerung zu jeder Tageszeit ein attraktives Verkehrsangebot geboten werden.

ÖV-Branche bereit machen für das Wiedererstarken der Mobilitätsbedürfnisse

Aktuell wird unsere Welt von zwei großen Themen beherrscht: der Covid-19-Pandemie und dem Klimawandel. Die aktuelle Pandemie arbeitet gegen uns als ÖV-Branche: Primär aus Angst um die eigene Gesundheit sind uns in Bus und Bahn viele Kunden weggebrochen. Auch die verstärkte Tätigkeit vom Home-Office aus führt in vielen Regionen der Welt dazu, dass Menschen aus den Ballungszentren verstärkt in die Vorstädte, in die „Speckgürtel" oder „ins Grüne" ziehen. Nach der Pandemie wird das Mobilitätsbedürfnis in die Zentren wieder steigen. Der Klimawandel ist durch Corona nicht verschwunden – deshalb müssen wir jetzt alle Anstrengungen unternehmen, damit die ÖV-Branche beim Wiedererstarken der Mobilitätsbedürfnisse bereit ist, noch mehr Menschen als vor der Pandemie sicher und verlässlich an ihr Ziel zu bringen.

Autorin
ALLEGRA FROMMER

Geschäftsführerin Salzburger Verkehrsverbund.

Von Erfolgsgeschichten lernen

Mit Fachwissen, Konsequenz und einer gehörigen Portion politischem Mut lässt sich der Öffentliche Verkehr erfolgreich reformieren. Das zeigen die Beispiele der schwedischen Hauptstadt Stockholm oder der belgischen Stadt Gent.

Generationen von Politikern kamen und gingen – doch die Verkehrsprobleme in Salzburg bleiben seit Jahrzehnten weitestgehend ungelöst. Fast könnte man meinen, das Schicksal der Mozartstadt als einer der Stau-Hotspots Österreichs sei unausweichlich. Dass dem nicht so ist, zeigt der Blick auf andere Städte, wo teils noch massivere Problemstellungen erfolgreich gemeistert wurden. Ein Beispiel dafür ist Schwedens Hauptstadt Stockholm. Auf insgesamt 14 Inseln gelegen, bestehen 30 Prozent der Stadtfläche aus Wasser. Schwierige Voraussetzungen für den Aufbau eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes, zumal die Bevölkerungszahl des Großraums Stockholm 2,1 Millionen Menschen umfasst – und jedes Jahr werden es 35.000 mehr.

Dass die größte Stadt Skandinaviens heute für ihr extrem leistungsfähiges und effizientes Verkehrsnetz beneidet wird, liegt laut dem Verkehrsminister der Region Stockholm, Kristoffer Tamsons, an einer Grundsatzentscheidung: „Wir haben uns von der alten Idee verabschiedet, dass alle Verkehrsangebote von einer zentralen Behörde aus gesteuert werden müssen“, berichtet einer der Gastredner bei den diesjährigen Salzburger Verkehrstagen. Stattdessen bewies man Mut und begann damit, Teile des Verkehrssektors auszulagern.

Im Jahr 2017 wurde das Privatunternehmen Keolis mit der Optimierung aller Buslinien mit täglich 320.000 Passagieren beauftragt. Zwischen Herbst 2017 und Frühling 2019 konnte die Zeit, in denen die Busse in Staus feststecken, um 36 Prozent reduziert werden. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit im Stadtzentrum stieg gleichzeitig um acht Prozent. Möglich wurden diese Verbesserungen durch schonungslose Offenlegung von Zeitfressern wie nicht regelbaren Ampeln oder veralteten Linienführungen. Wo notwendig, wurde die Anzahl und die Größe der Busse massiv aufgestockt. Anderswo sorgte allein die Neugestaltung der Ein- und Ausstiegsstellen für messbar weniger Verspätungen – und damit auch Kosteneinsparungen. In Sachen Pünktlichkeit hat man sich viel von der städtischen Metro abgeschaut, die wie der Pendlerzug MRTX zwischen Göteborg und Stockholm vom privaten Bahnunternehmen MRT betrieben wird.

An Werktagen werden heute in Stockholm acht von zehn Wegen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, die zu 100 Prozent mit Ökostrom betrieben werden. Um das Ziel, den Anteil der Öffis am Gesamt-Verkehrsmix bis 2030 von heute 50 auf dann 55 Prozent zu steigern, wurde kürzlich der Bau von 17 neuen U-Bahn-Stationen beschlossen.

Von einer anderen Erfolgsgeschichte berichtet Ann Plas, Kabinetts-Chefin der Abteilung Mobilität, Stadtplanung und Öffentlicher Verkehr der Stadt Gent. Als Verkehrsexpertin mit 20-jähriger Erfahrung war sie maßgeblich an jenem Mobilitätskonzept beteiligt, das im April 2017 in der belgischen Universitätsstadt umgesetzt wurde. Der „circulatieplan“ der 260.000-Einwohner-Stadt verbannt seither den Durchzugsverkehr rigoros aus der mittelalterlichen Innenstadt. Während Autos auf die städtische Ringstraße R40 verbannt wurden, ist das ehemals staugeplagte Stadtzentrum heute den Fußgängern und Radfahrern vorbehalten. Besonders umstritten war die Stilllegung von drei besonders stark befahrenen Durchfahrtsrouten, die seither nur noch Krankenpfleger, Busse und Taxis nutzen dürfen. Dass das vielfach ausgezeichnete Projekt funktioniert, zeigt ein Blick auf die Statistik: Seit Einführung des Plans ist die Autonutzung in der Stadt um 12 Prozent gesunken, dafür gibt es ein Viertel mehr Radfahrer, und in der abendlichen Rushhour werden die öffentlichen Verkehrsmittel im Vergleich zu früher um 28 Prozent mehr genutzt. An 22 der insgesamt 29 Messstellen hat sich zudem die Luftqualität verbessert.

Florian T. Mrazek

WIR BEDANKEN UNS BEI DEN UNTERSTÜTZERN DER 18. SALZBURGER VERKEHRSTAGE

Ankündigung der 19. Verkehrstage 2021: 11. – 13. Oktober 2021

Impressum

FORUM MOBIL – **Verkehrspolitik | Nahverkehr | Nachhaltige Mobilität** – 34. Jahrgang (ehemals REGIONALE SCHIENEN)
FORUM MOBIL ist eine Fachzeitschrift mit schwerpunktmäßiger Information über Verkehrspolitik, neue Verkehrstechnologien, umweltfreundlichen Verkehr.
FORUM MOBIL ist unabhängig und überparteilich.

HERAUSGEBER: Verein „Regionale Schienen – Verein zur Förderung ökologisch verträglicher Mobilität"; OBMANN: Peter Haibach
REDAKTIONSTEAM: Hannes Augustin, Josef Bruckmoser, Markus Fedra, Thomas Feichtinger, Katrin Gudlaugsson, Peter Haibach, Heinz Högelsberger, Harald A. Jahn, Jürgen Lehmann, Günther Penetzdorfer, Annabelle Posch, Karl Regner, Horst Schaffer, Karl Schambureck

REDAKTIONSANSCHRIFT:
Markus-Sittikus-Straße 9, 5020 Salzburg/AUSTRIA, Tel./Fax. +43/6274/4966; e-mail: office@forum-mobil.at; www.forum-mobil.at
VEREINSSITZ: Georg-Rendl-Weg 26, 5111 Bürmoos, **BANKVERBINDUNG:** Oberbank AG, Südtiroler Platz 6, 5020 Salzburg; IBAN: AT29 1509 0001 1109 3142, BIC: OBKLAT2L, DVR: 1020688
GRAFIK UND PRODUKTION: MEDIA DESIGN: RIZNER.AT, Salzburg, **www.rizner.at**
INSERATE: Aktuelle Information und Preisliste für entgeltliche Anzeigen und Präsentationen bitte bei der Redaktion anfordern.
ABONNEMENT: Jahresabonnement (Inland 35,– Euro / Ausland 40,– Euro / jeweils inklusive Porto) enthält: Fachzeitschrift (4-mal jährlich), Sonderausgaben (nach Bedarf). Die Redaktion setzt das Einverständnis zu etwaigen Kürzungen der Manuskripte voraus. Namentlich gekennzeichnete Beiträge oder Leserbriefe müssen sich nicht mit der Meinung der Redaktion decken. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Bilder, Datenträger etc. kann keine Gewähr gegeben werden. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung durch den Herausgeber.

„Launiger Abend in der Sternwarte“

Wie bringt man Menschen dazu, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern?

Der Umstieg auf nachhaltige Mobilität ist angesichts der Klimakrise unumgänglich. Um diesen umzusetzen, muss nachhaltige Mobilität attraktiver gemacht werden und motorisierter Individualverkehr auf jene Strecken reduziert werden, wo es keine Alternativen gibt. Barrieren bedeuten einen erhöhten Aufwand und müssen deshalb reduziert werden. Die Verhaltensbiologie liefert Ansätze, wie Reiseplanung, Ticketing und Reise selbst den Bedürfnissen und Verhaltenstendenzen der Menschen entsprechend gestaltet werden sollten. Durch die aktuelle Krise werden gewohnte Verhaltensmuster durchbrochen, diese Gelegenheit sollte dringend für Veränderungen genutzt werden. So können sich neue Verhaltensmuster als Gewohnheiten etablieren. Dazu sind Maßnahmen seitens der Verkehrsbetreiber und seitens der Politik gleichermaßen vonnöten, die nachhaltige Mobilität attraktiver und nicht nachhaltige Modalitäten weniger attraktiv machen. Nachhaltige Mobilität muss leichter gemacht werden, damit Menschen umsteigen.

Autorin ELISABETH OBERZAUCHER

Wissenschaftliche Direktorin des Forschungsinstitutes „Urban Human“ an der Universität Wien. Sie studierte Zoologie an den Universitäten Wien und Würzburg und promovierte in Anthropologie mit Spezialisierung auf das menschliche Verhalten. Forschungsschwerpunkte: Mensch-Umwelt-Interaktionen, nonverbale Kommunikation sowie evolutionäre Gender Studies.

Von „Lady Sunshine“ bis „Mann im Mond“ – das Salzburger Vokalensemble Auftakt begleitet uns durch den Abend.

Seit mehr als 20 Jahren bezaubert das Doppelquartett mit Bühnenprogrammen wie „Liebe, Lust und Leidenschaft“ oder „… und pfeifen auf die Sittsamkeit“ oder „One Night Ständchen“. Als Quartett führen sie auch uns durch die musikalischen Jahrhunderte – von der gar nicht so sittsamen Renaissance bis in unsere Gegenwart.

Für Sie singen heute:
Sopran: Lilo Ewy-Zohmann
Tenor: Herwig Zott
Alt: Margit Kopplinger
Bass: Peter Weiser

Mehr über Auftakt:
www.auftakt.at
www.facebook.com/Auftakt.Acappella

Sternenführung auf der VEGA-Sternwarte Haus der Natur

Das Haus der Natur betreibt am Haunsberg, vor den Toren der Stadt Salzburg, eine der leistungsstärksten öffentlichen Sternwarten Europas.

Die VEGA-Sternwarte Haus der Natur. Bild: Simmerstatter

Die Sternwarte verfügt über zwei leistungsstarke Teleskope, die sowohl für Forschung als auch bei öffentlichen Sternführungen im Einsatz sind. Das größere Teleskop ist ein sogenanntes Ritchey-Chrétien-Cassegrain-Teleskop und hat einen Spiegeldurchmesser von 1.000 Millimetern und eine Brennweite von 7.000 Millimetern. Es steht in einer All-Sky-Kuppel, die sich vollständig öffnen lässt. An diesem Teleskop arbeiten vor allem die Astrofotografen der AG für Astronomie am Haus der Natur. Bei Sternführungen können Besucher hier auch mit eigenen Augen das Universum betrachten. Das kleinere Teleskop, ebenfalls ein RC-Teleskop, hat einen Spiegeldurchmesser von 400 Millimetern. Das Teleskop steht in einer Spaltkuppel und wird unter anderem auch zur Spektroskopie – der Untersuchung der Spektralfarben astronomischer Objekte – verwendet.

Die Galaxie NGC7331, aufgenommen von Rochus Hess am 1-m-Teleskop der VEGA-Sternwarte Haus der Natur. Bild: Hess

Die VEGA-Sternwarte Haus der Natur ist eine Plattform für Wissenschaft, Bildung, Kultur und Gesellschaft. Im Gegensatz zu reinen Forschungsobservatorien stehen neben dem wissenschaftlichen Anspruch auch Vermittlung und gesellschaftlicher Auftrag im Fokus. Mit dieser Zielsetzung möchte das Haus der Natur möglichst viele Menschen für Astronomie und Weltraumforschung begeistern sowie die Auseinandersetzung mit diesen Themen in der Gesellschaft fördern.

Helmut Windhager am Eingang der VEGA-Sternwarte Haus der Natur. Bild: Neumayr/Leo

Neben öffentlichen Sternführungen und Schulführungen kann die Sternwarte auch für exklusive Sonderführungen und Firmenevents gebucht werden.

NIEDERFLUR – STADTBAHN TRAMLINK

Unsere komfortable Lösung für Ihr Strassenbahnnetz.
www.stadlerrail.com

STADLER