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

9 120020 330015 04

FORUM MOBIL

VERKEHRSPOLITIK
NAHVERKEHR
NACHHALTIGE MOBILITÄT

EXTRA

Mobility Forum Salzburg
22. Verkehrstage 2024

MOBILITY FORUM SALZBURG

Zukunft der Mobilität Netzwerke knüpfen, Verbindungen stärken

© Bilder: ÖBB/Harald Eisenberger

SALZBURG
LINIEN
Dein Job als Obuslenker:in
HOL DIR DIE
HAUPTROLLE
DEIN JOB ALS OBUSLENKER:IN
OBUS
BEWIRB
DICH JETZT!
salzburg-ag.at/obusjobs

albus salzburg

Alle Fahrpläne und Infos auf albus.at

Ihr Partner im öffentlichen Busverkehr!

Mit „zero Emission“ durch Salzburg dank innovativen E-Bussen.

Ganz nach dem Motto #Albus foahrt E-Bus ist seit April dieses Jahres der E-Bus MAN Lion’s City 12E in Salzburg im Regelbetrieb unterwegs und beeindruckt mit seiner klimafreundlichen Antriebstechnologie Fahrgäste und Lenker:innen gleichermaßen.

Weitere Infos zu Elektromobilität bei Albus Salzburg unter: albus.at/umwelt-und-nachhaltigkeit

Sehr geehrte Damen und Herren! Liebe Besucher des Mobility Forum Salzburg!

„Öffentlicher Verkehr – mit neuer Energie zu neuer Lebensqualität!" So lautet das heurige Motto des Mobility Forum Salzburg und ist damit genau maßgeschneidert für das Bundesland Salzburg. In den letzten Jahren wurde einiges dafür getan, um den Öffentlichen Verkehr auszubauen und die Mobilitätswende in unserem Bundesland voranzutreiben. Deswegen freut es mich umso mehr, dass wir heuer mit diesem Thema eine gute Diskussionsgrundlage haben und wir gemeinsam an neuen Lösungen im Rahmen der Veranstaltung arbeiten können.

Der Öffentliche Verkehr muss in Zukunft definitiv noch attraktiver, nachhaltiger, flexibler und vor allem verlässlicher werden. Neben leistungsstarken Bahn- und Busverbindungen, guten Taktungen sowie günstigen Preisen brauchen wir vor allem im ländlichen Raum noch ein besseres Angebot für den Öffentlichen Verkehr. Eine besondere Stellung nimmt für mich dabei der Mikro-ÖV ein, denn mit diesem soll es zukünftig möglich sein, neue Wege zu beschreiten und für die Menschen eine durchgängige Wegekette von der Haustüre bis zum jeweiligen Ziel anzubieten. Das Land Salzburg hat deshalb eine großzügige Förderung für alle Gemeinden entwickelt, damit es zukünftig flächendeckend möglich sein soll, dieses neue Angebot zu nutzen. Darüber hinaus wird es eine einheitliche Smartphone-App geben, mit welcher man den gesamten Weg planen und damit wie bei einem Navigationssystem alle Echtzeit-Infos live verfolgen kann.

Das Mobility Forum Salzburg bietet auch heuer wieder viel Raum für neue Ideen und innovative Lösungsansätze.
Es freut mich deshalb umso mehr, dass viele hochkarätige Gastrednerinnen und Gastredner nach Salzburg gekommen sind und ihre Expertise in diese Veranstaltung einbringen.
Ich freue mich ganz besonders, dass wir heuer wieder spannende Diskussionen beim Mobility Forum Salzburg erleben werden, und wünsche allen Besucherinnen und Besuchern eine interessante Tagung!

STEFAN SCHNÖLL

Landeshauptmann-Stellvertreter

FORUM MOBIL

Neue Netzwerke der Mobilität knüpfen

Peter Haibach

„Netzwerke knüpfen, Verbindungen stärken" – unter diesem Motto steht das Mobility Forum Salzburg 2024 am 9. und 10. Oktober in Hotel Imlauer. Aber wie soll ein attraktives Öffentliches Verkehrsnetz aussehen? Wie können Städte wirksam und verlässlich mit ihrem Umland verbunden werden, damit die Pkw-Pendlerströme maßgeblich und langfristig auf Öffis umgeleitet werden?

Effiziente, schienengebundene Verkehrsmittel führen in vielen Städten zu heftigen Auseinandersetzungen und umstrittenen Bürgerbefragungen. So hat sich Erlangen mit knapper Mehrheit für eine Stadt-Umland-Bahn entschieden. Ebenso knapp lehnten dagegen die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Regensburg die hochmoderne Wiederbelebung der Straßenbahn ab, die es dort 1903 bis 1964 gab. In der Stadt Salzburg und ihren Umland-Bezirken steht am 10. November 2024 die Abstimmung über den S-Link an, die Verlängerung der S1/Lokalbahn von Ostermiething durch die Stadt nach Süden bis Hallein.

Die Zeit drängt, städtische Mobilität und die Stadt-Umland-Verbindungen neu zu denken. Das wird beim Mobility Forum u. a. in dem Impulsreferat der renommierten Wissenschafterin Helga Kromp-Kolb deutlich werden. „Bei der Mobilität müssen wir möglichst rasch eine Kehrtwende machen. Von uns werden Gewohnheitsänderungen gefordert, von der Politik, dass sie uns diese leicht macht, und wenn die Wirtschaft flexibel ist, kann sie von den notwendigen Umstellungen profitieren."

Zentral sind dabei zu Fuß Gehende und Radfahrende. Das wird Lisa Müller-Schober von der internationalen Agentur Gehl am Beispiel von Kopenhagen aufzeigen. „Attraktive Bedingungen zu schaffen für Menschen, die zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren, wurde zu einem Anliegen in der ganzen Stadt."

Peter Haibach
Im Namen des Veranstalters Forum Mobil/
Regionale Schienen

Info/Anmeldung: mobility-forum-salzburg.at

SAVE THE DATE
MOBILITY FORUM SALZBURG
23. Salzburger Verkehrstage
08. bis 09. Oktober 2025
MOBILITY FORUM SALZBURG
Detailinfos und Einladung folgen!
www.mobility-forum-salzburg.at
LAND SALZBURG
FORUM MOBIL
Salzburg Verkehr ® verbindet

Erlangen schafft den Durchbruch für Jahrhundertprojekt Stadt-Umland-Bahn

FLORIAN JANIK

ist seit dem 1. Mai 2014 Oberbürgermeister der Stadt Erlangen. Von 1998 bis 2002 war er Vorsitzender des Kreisverbands Erlangen der Jusos (Jungsozialist*innen in der SPD). Bei den Kommunalwahlen 2002 wurde er erstmals in den Stadtrat gewählt. 2008 übernahm ich den Vorsitz der SPD-Stadtratsfraktion. Florian Janik hat Sozialwissenschaften an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg studiert. Neben seiner Tätigkeit als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung der Bundesagentur für Arbeit in Nürnberg hat er 2010 „summa cum laude" promoviert.

Vor 50 Jahren gab es die ersten Planungen. Jetzt haben die Bürgerinnen und Bürger der kleinsten Großstadt Bayerns mit 52,4 Prozent Ja zur überregionalen Straßenbahn gesagt. Oberbürgermeister Florian Janik berichtet über den harten Kampf für dieses Jahrhundertprojekt – und wie es jetzt konkret angegangen wird.

Herr Oberbürgermeister Janik, in Erlangen hat es eine umfangreiche Bürgerbeteiligung für den Entscheid über die Stadt-Umland-Bahn gegeben. Was konnten die 120.000 Bürgerinnen und Bürger im Vorfeld mitbestimmen?

Florian Janik: Es gab bereits 2016 einen ersten Bürgerentscheid, bei dem die weitere Planung klar befürwortet wurde. Wir haben dann einen sehr breiten Beteiligungs- und Dialogprozess aufgesetzt, der auf drei Beinen stand. Zum einen gab es große Dialogforen, zu denen Bürgerinnen und Bürger nach dem Zufallsprinzip eingeladen wurden. Dabei wurde informiert und es wurden Varianten diskutiert. Das zweite Standbein waren die sogenannten Lokalforen. An mehr als 50 Terminen sind wir Teile der Strecke abgefahren, meist mit dem Fahrrad. Wir haben Exkursionen in andere Städte mit Straßenbahnen gemacht und haben versucht, konkrete Probleme gemeinsam zu lösen. Das Dritte waren Einzelgespräche mit Verbänden, Vereinen, Initiativen, Unternehmergruppen usw., um einzelne Fragestellungen zu klären. Sehr wichtig war dabei die Einbeziehung der Naturschutzverbände, die das Projekt ganz maßgeblich unterstützt haben.

Welche konkreten Konsequenzen haben diese Foren gehabt?

In dem dreistufigen Prozess hat es wesentliche Änderungen der Trasse gegeben, und viele davon sind von Vorschlägen der Bürgerinnen und Bürgern ausgegangen. Die weitreichendste Veränderung betraf die Frage, wie die Stadtbahn über die Regnitz kommt, den Fluss in Erlangen. Der Ort und die Route für die neue Brücke wurde auf Basis eines Bürgervorschlages maßgeblich verändert. Wir wissen nicht einmal, wer diesen Vorschlag tatsächlich im Detail so gemacht hat, aber es war am Ende die beste Variante.

Welche Rolle spielte bei dem ganzen Prozess der Zweckverband StUB?

Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn war deshalb notwendig, weil die Straßenbahn von unserer Nachbarstadt Nürnberg durch Erlangen bis nach Herzogenaurach führt. Es sind also drei Städte beteiligt. Daher braucht es für die Planung, die aus einem Guss erfolgen muss, sowie für den Bau und den Betrieb den gemeinsamen Zweckverband. Das ist in Deutschland die kommunalrechtliche Form für überregionale Projekte.

In der Stadtgemeinde selbst hatten Sie als Oberbürgermeister große Widerstände zu bewältigen.

Das ist richtig. Das Projekt hat bis heute im Stadtrat von Erlangen keine politische Mehrheit und hat sie auch nie gehabt. Ich wurde 2014 gewählt, auch mit dem Vorhaben, das Projekt StUB wieder aufleben zu lassen. In der Folge haben wir dann in den Koalitionsverhandlungen bestimmte Schritte durchgesetzt, die das Projekt vorangetrieben haben.

Auch nach der jüngsten Kommunalwahl gibt es im Stadtrat keine Mehrheit. Aber wir haben den Rückenwind des Bürgerentscheids. Es war Konsens, dass wir am Ende der Planungen die Bürgerinnen und Bürger noch einmal abstimmen lassen. Und zwar verbindlich. Das ist jetzt mit 52,4 Prozent Ja-Stimmen geschehen.

Brauchen Sie nicht trotzdem irgendwann einen Beschluss im Stadtrat?

Einzelne konkrete Beschlüsse habe ich auf dem Weg immer wieder benötigt. Die Grundlage dafür war die Vereinbarung, dass unabhängig davon am Ende die Bürgerinnen und Bürger das letzte und entscheidende Wort haben. Die haben jetzt mehrheitlich mit Ja gestimmt und damit ist für alle klar, dass das Projekt kommt. Auch die politischen Kräfte, die es abgelehnt haben, vor allem die CSU, haben nun zugesagt, das Vorhaben positiv zu begleiten.

Die Süddeutsche Zeitung hat geschrieben, die Bürgerbeteiligung in Erlangen sei „enorm" gewesen. Wie ist das gelungen?

Entscheidend war ein sehr großes Bündnis von politischen und gesellschaftlichen Kräften. Das reichte von den drei Parteien, die das Projekt unterstützt haben, über die Naturschutzverbände bis zum Deutschen Alpenverein, zur Universitätsklinik, zu den großen Unternehmen wie Siemens und Puma, zur Universität in der Region und zu einzelnenInitiativen im Stadtgebiet, die sich schon immer für dieses Projekt eingesetzt haben. Dieser breite Zusammenschluss zur Initiative „Wir pro StUB" hat das Ganze getragen. Vor allem den NGOs ist es gelungen, die Menschen mehrheitlich zu überzeugen. Dabei zeigt sich, dass mit Ja vor allem jenen Bürgerinnen und Bürger gestimmt

haben, die an der Trasse leben, inklusive der zweiten Trasse – einem Nebenzweig – in eine andere Richtung. Und ansonsten standen ganz stark die Menschen in der Kernstadt dahinter, die eine verlässliche Alternative zum Auto wollen. Gegen die Stadt-Umland-Bahn haben jene Bürgerinnen und Bürger mehrheitlich mit Nein gestimmt, die weiter weg von der Trasse wohnen und sich mehr auf das Auto angewiesen fühlen.

Die Frage war also, was jene Stadtbewohnerinnen und -bewohner von der Straßenbahn haben, die nicht unmittelbar an der Trasse leben.

Ja, und daher versuchten wir auch aufzuzeigen, dass es mit der Straßenbahn ein verbessertes Busnetz geben werde, von dem fast alle Menschen in der Stadt profitieren werden. Dabei haben wir klargemacht, dass dieses Busnetz nur zusammen mit der Straßenbahn funktionieren könne.

Trotzdem war die Abstimmung ein großes Risiko. Entsprechend knapp war mit 52,4 Prozent Ja das Ergebnis. Was wäre gewesen, wenn die Abstimmung negativ ausgegangen wäre?

Dann hätten wir das Projekt eingestellt. Das war absolut klar. Ich habe ganz eindeutig kommuniziert, dass diese Abstimmung die letzte zum Projekt StUB ist. Ich hätte ein Nein für die falsche Entscheidung gehalten, aber das wäre dann eben so gewesen.

Wie begegnen Sie nun den 47,6 Prozent, die dagegen waren?

Das Erste ist klar zu sagen, dass die Entscheidung gefallen ist. In der Demokratie ist eine Mehrheitsentscheidung eine Mehrheitsentscheidung. Das Andere ist, dass wir wie bisher auch in Zukunft sehr viel informieren und zur Bürgerbeteiligung einladen werden. Das wird viele Detailfragen betreffen wie zum Beispiel die Gestaltung der Haltestellen. Die Trasse selbst wird dabei nicht mehr in Frage gestellt.

Das heißt, der Maßstab der Entscheidungen ist kleiner geworden, es geht nicht mehr um das große Ganze. Aber in diesem kleineren Maßstab werden wir uns weiterhin bemühen, die Menschen zu überzeugen und mitzunehmen.

Zwei Kritikpunkte sind bei solchen Großprojekten immer sehr relevant: die Finanzierung und die Bauphase. Ist der Beitrag, den die Stadt Erlangen leisten muss, gedeckelt oder müssen Sie Kostensteigerungen mittragen?

Das deutsche Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sieht keine Deckelung auf einen Betrag vor, sondern immer nur auf den Anteil. Zehn Prozent der Investitionskosten müssen die drei beteiligten Städte tragen, 90 Prozent tragen Bund und Land. Die zehn Prozent müssen wir auch bei allfälligen Teuerungen mittragen.

Was sagen Sie jenen Menschen oder Betrieben in der Stadt, die besonders stark von den Baustellen betroffen sein werden?

Zunächst einmal ist es so, dass es in jeder Stadt immer Baustellen gibt. Dass vor der Haustür einmal für ein Dreiviertel Jahr eine Baustelle ist, kann auch ohne Straßenbahn passieren, z. B. wenn der Kanal oder die Wasserleitung erneuert werden müssen oder die Straße generalsaniert wird. Bei größeren Baustellen begleiten wir das mit einem sehr umfangreichen Baustellenmanagement. Vor allem in der Innenstadt werden wir versuchen, die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Darüber hinaus sind Unterstützungen denkbar, bis hin sogar zur Erstattung von Umsatzausfällen betroffener Handelsbetriebe und Geschäfte, wenn das transparent nachgewiesen werden kann.

Sie müssen sich in zwei Jahren als Oberbürgermeister wieder der Wahl stellen. Könnte es passieren, dass manche sagen, der Bürgermeister, der uns die StUB eingebrockt hat, den wollen wir nicht mehr?

Sind Sie dafür, dass die Verlängerung der Nürnberger Straßenbahn (Stadt-Umland-Bahn - StUB) durch die Erlanger Innenstadt bis zum Bahnhof und weiter nach Herzogenaurach auf Basis der vorliegenden Planungen gebaut wird ?

Das könnte selbstverständlich sein, aber es kann genauso gut umgekehrt sein, dass die Leute sich sagen, jetzt brauchen wir genau den Bürgermeister, der dieses Projekt, für das wir votiert haben, auch wirklich umsetzt. (lacht)

Wie lange wird es dauern, bis die erste Straßenbahn durch Erlangen fährt?

Wenn der Zeitplan so weiterläuft wie bisher, werden wir 2028 mit dem Bau der Straßenbahn in Nürnberg beginnen. Im Jahr 2031 wird die Straßenbahn zum ersten Mal durch Erlanger Stadtgebiet fahren und im Jahr 2034 dann durchgehend bis Herzogenaurach. Die ersten Planungen hatten in den 1980er Jahren begonnen. Von da an gerechnet werden es mehr als 50 Jahre sein, bis die Stadt-Umland-Bahn vollständig fertiggestellt sein wird. Daran erkennt man die Dimension dieses Projektes – und unser ganzes Problem …

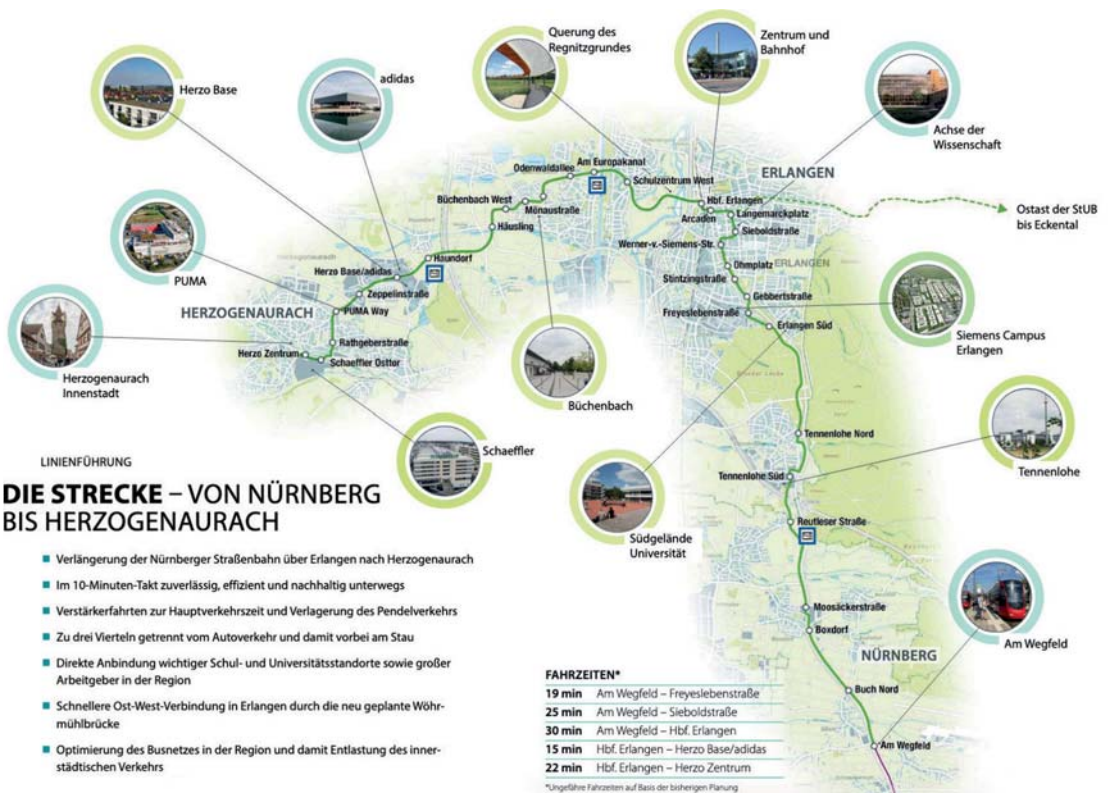
Besteht für Sie ein direkter Zusammenhang zwischen dem StUB-Projekt und der Einschränkung des Pkw-Verkehrs in der Stadt?

Die Straßenbahn hat nicht das vorrangige Ziel, den Pkw-Verkehr einzuschränken. Beides ist getrennt voneinander zu sehen. Wir müssen die verkehrliche Erreichbarkeit weiter gewährleisten. Es wird einzelne Stellen geben, an denen der Pkw-Verkehr sich verändern wird. Und selbstverständlich hat Erlangen wie fast alle Städte ganz unabhängig von der Straßenbahn das Ziel, den Autoverkehr zu verringern. Das ist ein gesamtgesellschaftliches Ziel, wenn wir den Klimaschutz erreichen wollen. Genau dafür braucht es sehr gute öffentlichen Angebote wie eine Straßenbahn. Die Stadt-Umland-Bahn wird sicher für viele ein Anreiz sein, auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen. Dazu kommen in anderen Bereichen auch Einschränkungen wie zum Beispiel die Parkgebühren, die wir in Erlangen auf das in Bayern zulässige Höchstmaß angehoben haben. Wir nehmen aber tatsächlich wahr, dass die Leute zahlen und nicht weniger mit dem Auto fahren.

Wollen Sie weitere Schritte zur Einschränkung des Pkw-Verkehrs setzen oder halten Sie eher dafür zu sagen, jetzt bauen wir die Straßenbahn und dann werden die Menschen sehen, dass sie mit diesem Verkehrsmittel am besten vorankommen?

Erlangen hat in den 1970er Jahren angefangen, auf das Fahrrad zu setzen. Seither führen wir das konsequent fort. Das geht zwangsläufig immer wieder einmal zu Lasten des Pkw-Verkehrs, aber nicht als ideologisches Ziel, sondern weil der Platz für mehr Radwege notwendigerweise oft bedeutet, dass Fahrspuren für Pkw verengt werden müssen oder Stellplätze wegfallen. Aber das primäre Ziel ist dabei ganz klar der Vorrang für das Fahrrad und nicht die Verdrängung des Autos. Wir haben 120.000 Einwohnerinnen und Einwohner, und wir haben tagsüber 200.000 Menschen in der Stadt. Erlangen ist eine massiv wachsende Stadt. Das heißt, wenn die Menschen mehr werden, aber gleichzeitig der Platz in der Stadt nicht wächst, sind wir darauf angewiesen, dass mehr Menschen auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, weil der Platz für mehr Autos in der Innenstadt schlichtweg nicht vorhanden ist. Die künftige Straßenbahn ist das Leuchtturmprojekt für diesen klimafreundlichen Epochenwandel.

Interview: Josef Bruckmoser



Drei Städte – ein Problem – drei Lösungen

Wie einander die Bilder gleichen: Regionale Stadtbahnen und Straßenbahnen sind umstritten. Die Befürworter sehen für den steigenden Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln keine andere Lösung als „ein verlässliches, schienengebundenes System". Die Gegner halten die hohen Kosten dagegen; mit weniger Budget könnten die bestehenden Bussysteme ausgebaut und qualitativ verbessert werden.

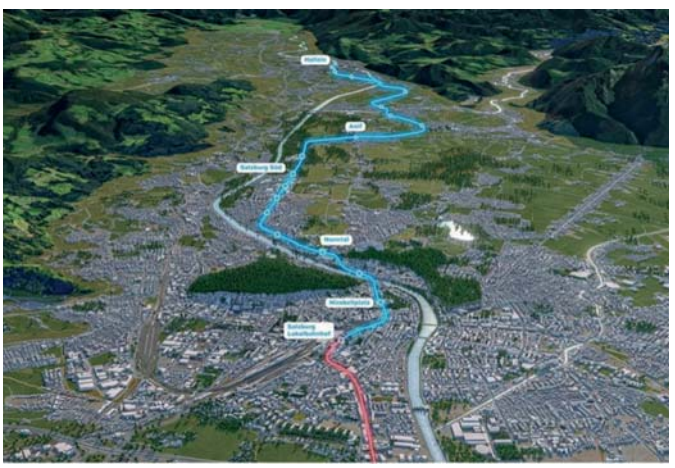
Regensburg: Absage an Wiederbelebung der Straßenbahn

Regensburg hatte von 1903 bis 1964 eine Straßenbahn, die dann durch Stadtbusse ersetzt wurde. Jetzt sollte die Straßenbahn in Regensburg wiederbelebt werden. Die Bürgerbefragung dazu ist aber bei einer Wahlbeteiligung von 55,9 Prozent mit 53,7 Prozent Nein zu 46,3 Prozent Ja negativ ausgegangen. Die Gegner hatten vor allem die hohen Kosten der Bahn kritisiert. Diese hätten hochgerechnet auf das Jahr 2030 wohl rund 1,2 Milliarden Euro betragen, wovon Bund und Freistaat wohl einen Großteil über Förderungen getragen hätten. Oberbürgermeisterin Gertrud Maltz-Schwarzfischer sieht „eine historische Chance versäumt". Nur eine Optimierung des Busnetzes werde den steigenden Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln in Regensburg nicht befriedigen können.

Erlangen: Knappes Ja zur Stadt-Umland-Bahn

In Erlangen hat ein knapper Bürgerentscheid der Stadt-Umland-Bahn zum Durchbruch verholfen. Vorausgegangen waren jahrelange gemeinsame Planungen mit den Bürgerinnen und Bürgern. Erste Planungen hatte es schon vor Jahrzehnten gegeben. Von den ersten Ideen bis zur ersten Fahrt der künftigen Stadt-Umland-Bahn werden rund 50 Jahre vergangen sein.

Salzburg: Konflikt zwischen Stadt und Umland



In der Stadt Salzburg und den beiden angrenzenden Landbezirken Flachgau und Tennengau steht am 10. November 2024 die Bürgerbefragung über den S-Link an. Diese Schienentrasse würde die derzeitige aus dem Norden kommende S1/Lokalbahn teilweise unterirdisch durch die Stadt in den Süden weiterführen. Dabei gibt es einen deutlichen Stadt-Umland-Konflikt. Die Stimmung für den S-Link ist in den Umlandgemeinden tendenziell positiv, in der Stadt war dagegen eine erste Bürgerbefragung negativ ausgegangen. Wie in Regensburg und Erlangen sind auch in Salzburg ein Hauptargument der Gegner die „extrem hohen Kosten". Mit deutlich weniger Finanzmitteln könne das Bus- und Obus-System oberirdisch wesentlich verbessert werden. Die Befürworter des S-Link argumentieren, dass die Pendlerströme und der Tourismus in der Stadt Salzburg einen verlässlichen, schienengebundenen Korridor von Norden nach Süden erforderten. Der S-Link sei die notwendige Ergänzung der erfolgreichen S-Bahntrassen.

Der Salzburger Bürgermeister Bernhard Auinger ist vom Zukunftsprojekt Messebahn überzeugt.

Die Messebahn in Salzburg soll unabhängig vom S-Link kommen

Herr Bürgermeister Auinger, neben dem S-Link, zu dem Sie eine klare Haltung haben, ist die Messebahn ein vorrangiges verkehrspolitisches Ziel der Stadt Salzburg. Ist dieses Thema ganz unabhängig vom S-Link aktuell oder hängt das direkt zusammen?

Bernhart Auinger: Grundsätzlich braucht man für die Messebahn nur die Brücke über die Salzach und ein paar hundert Meter neues Gleis. Stadteinwärts würde die Messebahn dann in Itzling in das Gleis der Lokalbahn eingebunden. Dabei kommt uns sehr entgegen, dass wir gemeinsam mit den ÖBB die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes diskutieren. In diese Neugestaltung des gesamten Verkehrs vor dem Bahnhof könnte dann auch eine Messebahn einbezogen werden.

Ist das die Botschaft: Die Messebahn soll auf alle Fälle kommen, unabhängig vom S-Link?

Ja, oder zumindest etwas Gleichwertiges. Eine schnelle Verbindung von der Messe herein in die Altstadt macht absolut Sinn, auch für die Pendler. Wenn man weiß, wie viele Tage im Jahr der riesige Parkplatz bei der Messe leer steht, fragt man sich: Warum? Zusätzliche Kapazitäten könnte man durch ein Parkdeck schaffen, ähnlich jenem in Wien-Hütteldorf. Damit das dann auch genutzt wird, ist eine leistungsstarke Verbindung von der Messe ins Stadtzentrum unerlässlich.

Ist das Stieglgleis für Sie ein Thema?

Eine Prüfung ergab, dass dieses Gleis für den Personenverkehr eher ungeeignet ist. Man darf nicht vergessen, dass die Trasse der Stieglbahn sehr viele Straßenquerungen hat. Das wird übrigens auch in Itzling noch ein brisantes Thema werden, wenn die Lokalbahn einen dichten Takt fährt und alle siebeneinhalb Minuten der Schranken runtergeht. Da muss man ganz offen sagen, dass das am späten Nachmittag ein Problem werden kann, wenn die Arbeitspendler mit Pkw aus der Stadt hinausfahren wollen. Bevor man die Nutzung des Stieglgleises überlegt, wäre es eher sinnvoll, die Messebahn stadtauswärts von der Messe bis zum Flughafen zu verlängern. Bis dorthin wird man im Rahmen des neuen Tourismusleitbildes schauen müssen, wie man die Zahl der Kurzreisenden, die nur für zwei Stunden in den Stadt kommen, reduzieren kann. Das ist möglich, wenn man eine Mindestaufenthaltsdauer für die Einreise in die Stadt festlegt.

Und einen Eintritt wie in Venedig?

Wenn man sich die Situation in Venedig genau anschaut, dann stellt man fest, dass das System dort auch durchaus seine Lücken hat. Die größte Schwierigkeit ist, die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt von einem solchen Eintrittssystem auszunehmen. Wir müssen in der Stadt allerdings weiterhin auf Qualitätstourismus

setzen, um die Attraktivität unserer wunderschönen Stadt und die Akzeptanz der Bevölkerung zu erhalten.

Ein konkreter Plan der neuen Stadtregierung ist, den Reisebusterminal Paris-Lodron-Straße aufzulassen. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen?

Grundsätzlich gehöre ich nicht zu denen, die die Reisebusse verteufeln oder ein Bashing dagegen machen. Es ist jedenfalls sinnvoller, wenn 60 Menschen mit einem Reisebus in die Stadt kommen als wenn 30 Pkw mit zwei Personen den Verkehr in der Stadt belasten. Trotzdem ist der Terminal Paris-Lodron-Straße mitten im Zentrum nicht geeignet. Daher haben wir im Arbeitsübereinkommen der neuen Stadtregierung klar festgehalten, dass wir den zweiten Bus-Terminal – neben Nonntal – bei der Messe einrichten wollen. Das erste wird sein, dass wir dort eine Infrastruktur schaffen müssen, etwa was Haltestellen und WC-Anlagen betrifft. Dann kann man die Besucherströme gezielt dorthin lenken und mit einem Shuttle-Bus direkt ins Zentrum bringen, oder eben mit der Messebahn jedenfalls zum Hauptbahnhof.

Die Nahverkehrsabgabe kommt, sie war und ist aber bei den Hoteliers sehr umstritten.

Ich habe diese Aufregung nie verstanden, weil die Abgabe ja nicht von den Betrieben bezahlt werden muss. Es zahlen die Gäste. Ich halte diese Maßnahme für sehr sinnvoll. Besonders in der Stadt Salzburg kann uns das Gästeticket sehr dabei helfen, dass die Touristen von ihrem Hotel aus dem Umland mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt kommen.

Wie wollen Sie als Bürgermeister den Fahrradverkehr in der Stadt voranbringen. Vielerorts kommen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen einander in die Quere wie zum Beispiel in der Linzergasse oder an Brennpunkten am Salzachkai.

Grundsätzlich würde ich mir wünschen, dass auch die Radfahrorganisationen sich einmal des Themas „gefährliches Radfahren" annehmen. Ich sage oft, wenn viele so Autofahren würden wie manche mit dem Fahrrad unterwegs sind, würde es einen Aufschrei geben.

Ein Brennpunkt ist zweifellos die Linzergasse. Daher ist es auch unter diesem Gesichtspunkt notwendig, dass wir die Reisebusse aus der Paris-Lodron-Straße wegbekommen und wir dort einen Radweg stadteinwärts bauen können. Wenn die Paris-Lodron-Straße in beide Richtungen Platz für den Fahrradverkehr bietet, kann in der Linzergasse ein Radfahrverbot ausgesprochen werden. Dann wird endlich die immer sehr kritische Situation zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden in der Linzergasse der Vergangenheit angehören.

Am Salzachkai sehen wir, dass wir langsam an die Kapazitätsgrenzen kommen. Mittelfristig haben wir daher den Plan, um Zuge der Erweiterung der Salzach auch zusätzlichen Platz für die Radfahrenden zu schaffen. Wir sind jetzt bei der Gründung der Genossenschaft für die Salzacherweiterung. Dann werden wir das in Angriff nehmen.

Extreme Problemzonen gibt es auch beim stehenden Verkehr. In der Maxglaner Hauptstraße zum Beispiel verparken die Pkw stadteinwärts zwischen der Sparkasse Maxglan und der Haltestelle Bräuhausgasse genau jene Fahrspur, die der Bus dringend als Busspur benötigen würde … Ganz generell: wie kann der Obusverkehr verbessert werden?

Das Produkt Obus ist nicht so schlecht, wie viele behaupten. Völlig unabhängig vom S-Link werden wir nicht daran vorbeikommen, dass wir dem öffentlichen Verkehr mehr Vorrang einräumen. Derzeit ist es so, dass genau auf der Linie, wo der S-Link tragend würde –- vom Bahnhof bis zur Alpenstraße – der Bus durchgängig freie Fahrt hat. Die Linien 3 und 8 haben überall, wo es notwendig ist, eine Busspur.

Für die zentrale Linie 1 gilt das leider nicht. Ich bin heuer an einem Regentag ca. 35 Minuten im Obus der Linie 1 von der Sparkasse Maxglan bis zur Haltestelle Riedenburg gesessen. Schlicht und einfach, weil es keine Busspur gibt. Zwei Mal habe ich heuer im Bus bereits die Durchsage gehört, dass es „wegen erhöhtem Verkehrsaufkommen im gesamten Stadtgebiet bei allen Buslinien zu Verspätungen kommt". Der Obus ist eine schlechte Alternative, wenn er zu kritischen Zeiten genauso im Stau steht wie die Pkw.

Bürgermeister Bernhard Auinger auf Betriebsbesuch beim Albus.

Die Zahl der Obusfahrerinnen und -fahrer konnte zuletzt von 270 auf 325 gesteigert werden.

Man muss so ehrlich sein, dass man mit keinem Verkehrssystem in einer barocken Stadt wie Salzburg, die eigentlich für Fiaker gebaut worden ist, neuralgische Tage verhindern kann. Außer wir würden sagen, wir lassen überhaupt keine Autos mehr in die Altstadt fahren. Ob die Politik dafür den Mut hat, das wage ich zu bezweifeln.

Das heißt freilich nicht, dass man nichts tun kann. Für mich ist die entscheidende Frage, welchen wirtschaftlichen Nutzen bringen Autos, die durch die Altstadt fahren. Meine Antwort ist: Gar keinen. Ich will, dass die Menschen sich in der Altstadt aufhalten und nicht, dass sie durchfahren. Wir müssen daher den Pkw-Verkehr in der Altstadt auf die notwendigen Fahrten von Geschäftstreibenden, von Handwerkern und von Bewohnerinnen und Bewohner reduzieren.
Mit der eigenen Gesellschaft, die wir für den Stadtbus gegründet haben, ist schon viel Positives geschehen. Wir haben beim Obus wieder eine stabile Personalsituation. Wir können mittelfristig wieder den 10-Minuten-Takt fahren. Das alles war vor zwei Jahren unmöglich, weil es nur 270 Busfahrerinnen und Busfahrer gab. Wir haben jetzt aktuell 325, und zwar sehr stabil. Darüber hinaus wird die Fahrzeugflotte laufend modernisiert. Wir stehen möglicher Weise sogar vor einem Systemwechsel mit dem Batteriebus, eine Technologie, die uns der Albus schon vorzeigt.

Im Stadtbudget 2025 sind sechs Millionen Euro mehr als bisher für den Obus veranschlagt. Da ist einiges in Bewegung.

Heißt die von Ihnen angesprochene Beschränkung des Pkw-Verkehrs in der Altstadt, dass das Neutor nach der Bauphase der Festspiele für den Individualverkehr geschlossen bleibt?

Wir haben im Arbeitsübereinkommen festgehalten, dass wir in dem Zeitraum, in dem das Neutor wegen der Bautätigkeit der Festspiele geschlossen ist, eine Begegnungszone planen und umsetzen. Wir können uns zwei Jahre in Echtzeit damit auseinandersetzen, wie sich der Verkehr verlagert. Wenn die Bauphase der Festspiele beendet ist, werden wir sehen, welche Nutzer wir dann noch durch das Neutor durchlassen. Klar wird sein, dass neben Einsatzfahrzeugen auch Taxi, Busse und wahrscheinlich auch Bewohnerinnen und Bewohner weiterhin durch das Neutor fahren können. Das Weitere wird sich zeigen.

Die parkenden Autos, die den ganzen Tag auf dem Universitätsplatz stehen, stören Sie nicht?

Grundsätzlich gibt es Einfahrtsgenehmigungen. Da bin ich allerdings dabei, dass man das System besser gegen Missbrauch sichert. Das heißt, dass die Poller künftig anstatt der Fernbedienungen durch Vignetten bedient werden sollen, die auf die Windschutzscheibe geklebt werden. Dann kann eine Genehmigung nicht mehr missbräuchlich weitergegeben werden. Das werden wir in Auftrag geben.

Der Waagplatz und der Mozartplatz werden autofrei, indem wir den Bewohnerinnen und Bewohnern die Parkplätze in der Basteigasse zur Verfügung stellen. Aber insgesamt müssen wir zusehen, dass wir die Altstadt auch für die dort Wohnenden attraktiv halten. Dazu gehört für viele Anwohner der private Pkw.

Wie stellen Sie sich – ganz unabhängig vom S-Link – künftig die Rainerstraße vor. Ist der sogenannte Boulevard Rainerstraße auf Schiene?

Die Begrünung der Rainerstraße werden wir so angehen, wie es in den Planungsskizzen gezeigt wurde. Das wird uns aber nicht nur in der Rainerstraße beschäftigen, sondern die Begrünung ist angesichts der zunehmend heißen Temperaturen in der ganzen Stadt ein Thema. Auch in der Altstadt. Wir werden mit der Sachverständigenkommission für die Altstadterhaltung darüber diskutieren müssen, dass es auch auf dem Residenzplatz nicht unmöglich sein kann, dort ein paar Bäume hinzustellen.

Das Schöne ist, dass wir uns da völlig einig sind, was nicht immer der Fall war. Damit ist die Chance groß, dass es auch geschieht.

Was kann das künftige Dienstleistungszentrum des Landes für das Bahnhofsviertel bedeuten?

Das Dienstleistungszentrum bringt sicherlich eine Aufwertung für den Stadtteil. Wir wollen den Bahnhofsvorplatz mit der Stadtplanung, mit den ÖBB und auch mit dem Forum 1 – der Spar-Konzern ist sehr interessiert – neu gestalten und attraktiv machen. Dazu gehört eine neue Verkehrsführung mit einer Entflechtung von innerstädtischem Verkehr und Regionalverkehr.

Interview: Josef Bruckmoser

WienMobil
Ein Service der Wiener Linien.
CAR
SHARING
WienMobilStation
Alterlaa
U6
Ob Auto, Rad oder Hüpfer:
Schau, dass'd
Land g'winnst!
Wer mit WienMobil unterwegs ist,
findet ganz neue Wege zu ganz neuen Zielen.
Laden im App Store
JETZT BEI Google Play
WIENER LINIEN | WIEN ENERGIE | WIENER NETZE
WIENER LOKALBAHNEN | WIPARK | WIEN IT
BESTATTUNG WIEN | FRIEDHÖFE WIEN
UPSTREAM MOBILITY | IMMOH | GWSG
WIENER STADTWERKE GRUPPE

Eröffnungsimpuls zur Fachtagung

Zukunft der Mobilität – Netzwerke knüpfen, Verbindungen stärken

Das Liniennetz des öffentlichen Verkehrs bildet neben dem Fahrplan die Grundlage für die selbstverständliche Nutzung von Bus und Bahn in den Städten und stellt den zentralen Baustein einer Mobilitätswende am Land dar. Aber wie soll ein attraktives Öffentliches Verkehrsnetz aussehen und nach welchen Kriterien soll es gestaltet werden? Wie viele Haltestellen sind angemessen und wie viele Linien sind erforderlich? Erfüllt ein dichtes, sogar redundantes Netz mit vielen Haltestellen und Knoten zwar die Bedürfnisse der Kunden und Kundinnen aber sorgt gleichzeitig für betriebswirtschaftliche „Engpässe"? Wie kann ein dichtes und resilientes Netz bei zukünftig steigendem Erhaltungsaufwand auch langfristig betrieben werden?

Randbedingungen und die Ausgestaltung des Verkehrsnetzes bestimmen maßgeblich unser Verkehrsverhalten und die Attraktivität von Liniennetzen im öffentlichen Verkehr (ÖV). Mindestanforderung für eine Konkurrenzfähigkeit zum motorisierten Individualverkehr ist eine gute örtliche Lage (Zugänglichkeit von Haustüre zum ÖV) der Haltestellen und Verkehrsknoten mit minimalen Wegen beim Umsteigen. Städtebau, Siedlungsplanung und Raumordnung sind zentrale Einflussgrößen für den Erfolg oder Misserfolg des ÖV in der Fläche.

Für einen Busverkehr beispielsweise reduzieren Zugangszeiten von mehr als 5 Minuten den Prozentsatz der möglichen Fahrgäste um annähernd 70% , für Distanzen von 500 m zwischen Wohnung und Haltestelle sind je nach Gestaltungsqualität des Fußweges nur mehr zwischen 10%–25% der Personen erreichbar. Einerseits verkürzen zwar kurze Haltestellenabstände die Zu- und Abgangszeit für die Fahrgäste, gleichzeitig erhöhen diese die Fahrzeit und längere Fahrzeiten beeinflussen die Verkehrsmittelwahl ebenfalls. Eine hohe Netzabdeckung mit einem dichten Liniennetz reduziert nicht nur die Zu- und Abgangszeiten, sie verbessert die Zuverlässigkeit und erlaubt einen besseren Umgang mit Betriebsstörungen. Die hohe Liniendichte reduziert die Umsteigehäufigkeit, da mehr Relationen direkt bedient werden. Dem gegenüber stehen wiederum höhere Kosten für Fahrweg und Betrieb und eine zulässige Diskussion über effizienten Mitteleinsatz.

Doch wie beeinflussen neue, multimodale Verkehrsangebote das Verkehrsnetz? Welche Rolle spielen Mikro-ÖV Angebote und On-Demand Services, die es gilt, mit der bestehenden Infrastruktur zu verknüpfen? Wird das Basisnetz im ÖV weniger dicht, weil wir mit vielen kleinen Einheiten nach Bedarf in der Fläche unterwegs sind, oder braucht es sogar in Zukunft ein dichteres und stabiles Netz an Regionalbahnen und Buslinien, wo Mikro-ÖV Systeme andocken können, nach dem Prinzip der Angebotsplanung? Muss sich möglicherweise die Netzhierarchie verändern, sind neue „Zwischenschichten" notwendig, um für zeitlich flexibler werdenden Berufsverkehr und Schülerbedarf gleichermaßen reagieren zu können?

Für zielgerichtete Investitionen in zukünftige Verkehrsinfrastrukturen ist die Planung als „Netzdenken" durchzuführen, die Ergebnisse müssen die gestellten Fragen beantworten können und ein klares Zielbild für die Anforderungen an den öffentlichen Verkehr der Zukunft vermitteln.

HARALD FREY

Ist seit 2006 Verkehrswissenschafter an der TU Wien. Leiter des Arbeitskreises „e-mobility" und stellvertretender Leiter des Arbeitskreises „Nachhaltige Infrastruktur" der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG). Sein Tätigkeitsfeld umfasst Lehre, Forschung und Praxis: Verkehrs- und Siedlungsplanung, Mobilitätsverhalten und Instrumente zur Verhaltensänderung, Jurymitglied bei der Vergabe von Förderprogrammen. Vorstandsmitglied des „Club of Vienna" und des „Forum Wohnbaupolitik" und seit 2020 Mitglied des Aufsichtsrates der ÖBB Postbus AG sowie der ASFINAG.

Mittwoch, 9. Oktober
Eröffnung Mobility Forum

Harald Frey / Veranstaltungsleiter, Forum Mobil, A
Stefan Schnöll / Landeshauptmann-Stellvertreter, Land Salzburg, A
Bernhard Auinger / Bürgermeister, Stadt Salzburg, A
Johannes Gfrerer / Geschäftsführer, Salzburger Verkehrsverbund, A

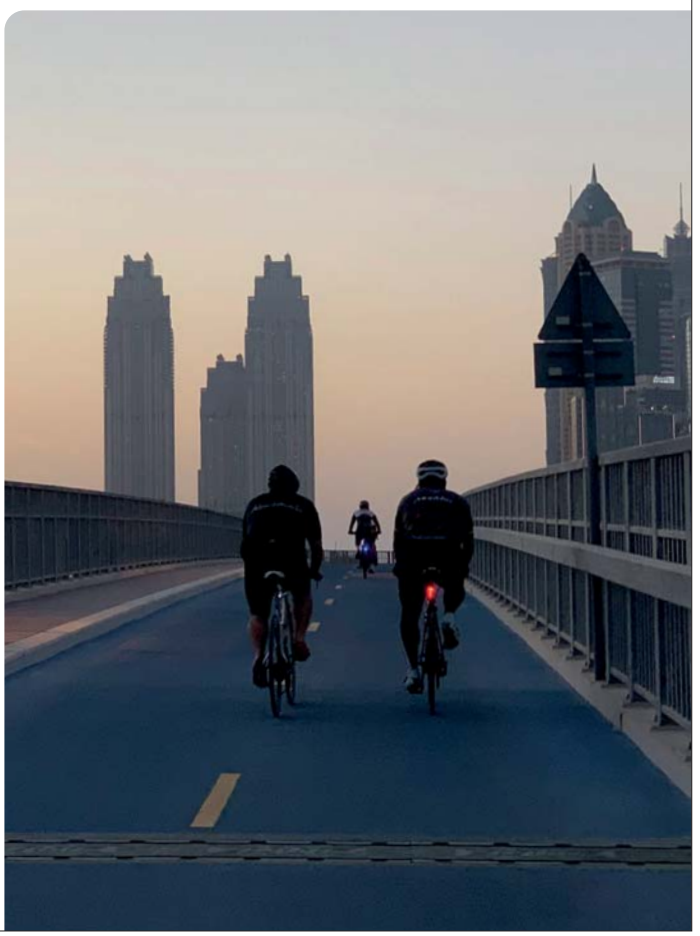
ELISABETH OBERZAUCHER (Moderatorin)

lehrt an der Universität Wien, der Technischen Universität Wien und der Universität für Angewandte Kunst in Wien, ist wissenschaftliche Direktorin des Forschungsinstitutes Urban Human, Präsidentin der International Society for Human Ethology und Mitglied der Science Busters. Seit 2019 Mitglied des Beirats der Seestadt Aspern. Ihr Buch „Homo urbanus, ein evolutionsbiologischer Blick in die Zukunft der Städte" wurde als Wissenschaftsbuch des Jahres 2018 nominiert. 2016–17 Professorin für Gleichstellung, Adaptivität und Vielfalt. 2024 Gastprofessur am Department für Bauen und Umwelt, Uni Krems.

Gehl

Making cities for people

→ gehlpeople.com



Von der Infrastruktur zu Mobilitätskultur: Jan Gehls menschenzentrierter Ansatz und internationale Erfolgsbeispiele

Kopenhagen ist die Stadt der Radfahrerinnen und Radfahrer.

Der Begriff „Mobilitätskultur“ beschreibt einen Ansatz der Stadtplanung, bei dem nicht nur die physische Infrastruktur, sondern auch das Verhalten und die Bedürfnisse der Stadtbewohner: innen im Mittelpunkt stehen. Der Übergang von einer rein infrastrukturellen Betrachtung von Verkehr hin zu einer umfassenden Mobilitätskultur bedeutet, dass Städte ihre Verkehrssysteme so gestalten, dass sie sowohl funktional als auch lebenswert sind und den öffentlichen Raum als Ort der sozialen Interaktion und nachhaltigen Mobilität nutzen.

Vor über 50 Jahren begann Jan Gehl mit seinen Forschungen zur menschlichen Interaktion in städtischen Räumen, die in seinem Buch „Leben zwischen Häusern“ mündeten. Seitdem hat Gehl (mittlerweile ein Büro von über 150 Mitarbeiter:innen in der gesamten Welt) kontinuierlich daran gearbeitet, die besten Bedingungen für ein gutes Leben in Städten zu verstehen und umzusetzen.

Die heutigen Fragestellungen und Herausforderungen sind komplex: Klimaanpassung, soziale Nachhaltigkeit und die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum. Ein zentrales Thema ist dabei die Mobilität und wie sie in das städtische Leben integriert wird. Unsere Antwort auf diese Fragen beginnt stets mit einem tiefen Verständnis dafür, wie Menschen in Städten leben und sich fortbewegen. Welche Räume und Verkehrswege brauchen sie, um ihren Alltag zu gestalten? Welche Menschen nutzen den Raum, und wie? und wer nutzt ihn nicht? Diese menschenzentrierte Perspektive bildet den Kern unseres Ansatzes.

Für uns ist aktive Mobilität – also Zufußgehen, Radfahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel – ein wesentlicher Bestandteil eines lebendigen städtischen Raums. Mobilität ist für uns mehr als eine Funktion; sie ist eng mit der Lebensqualität, Intensität, Programmierung und Nutzung des öffentlichen Raums verbunden. Es gilt Freiraumplanung und Verkehrsplanung eng miteinander zu verzahnen und ganzheitlich zu denken. Denn die großen Raumpotenziale für Verbesserungen des alltäglichen Lebens in wachsenden Städten liegen im Verkehrs- und Parkraum.

Kopenhagen und Oslo sind herausragende Beispiele für Städte, die erfolgreich von einer rein infrastrukturellen Betrachtung der Mobilität zu einer lebendigen Mobilitätskultur übergegangen sind. In Kopenhagen ist Radfahren tief in den Alltag und die städtische Kultur integriert, unterstützt durch ein umfassendes Radwegenetz. In Oslo hat die Reduzierung des Autoverkehrs und die Förderung von Fußgängerzonen und lebendigem öffentlichen Raum das Stadtzentrum belebt und die Lebensqualität deutlich verbessert. Beide Städte zeigen, wie eine menschenzentrierte Planung dazu beitragen kann, urbane Lebensqualität und Nachhaltigkeit zu fördern.

Anschließend werden wir unsere eigenen Projekte beleuchten und zeigen, wie wir diese Prinzipien in verschiedenen Städten erfolgreich angewendet haben, indem wir den Menschen und ihre Mobilitätsbedürfnisse in den Mittelpunkt stellen. Karlsruhe und München sind Beispiele dafür, wie unsere Ansätze in der Praxis umgesetzt wurden. Derzeit arbeiten wir in Städten wie Bologna, Konstanz und Luxemburg daran, urbane Lebensräume zu gestalten, die aktiver Mobilität Vorrang einräumen und die Lebensqualität der Bewohner*innen verbessern. Dabei betrachten wir Mobilität nie isoliert, sondern immer als integralen Bestandteil eines interdisziplinären Ansatzes, der das städtische Leben als Ganzes umfasst.

Der Vortrag wird abschließend aufzeigen, wie österreichische Städte von internationalen Erfolgsbeispielen profitieren können. Durch die Integration bewährter Ansätze aus anderen Städten können sie ihre Mobilitätskultur weiterentwickeln und eine lebenswertere, nachhaltigere Umgebung schaffen. Der Übergang von einer rein infrastrukturellen Betrachtung der Mobilität zu einer umfassenden Mobilitätskultur ist möglich, wenn die Bedürfnisse der Menschen im Zentrum stehen.

LISA MÜLLER-SCHOBER

Hat Architektur an der TU Wien und an der Tongji Universität in Shanghai studiert. Die Expertin für Stadtplanung arbeitet seit 2015 in dem international tätigen Büro Gehl. Jetzt mit Sitz in Wien, davor fünf Jahre in Kopenhagen. Dort hat Müller-Schober u. a. am Ausbau des Radverkehrs mitgewirkt. Gehl ist eine Städtebau-Beratung mit Expertise in den Bereichen Architektur, Landschaftsarchitektur, Urban Design und Stadtplanung. Das internationale Team besteht aus 75 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für Architektur, Stadtplanung, Landschaftsarchitektur, Grafikdesign, Soziologie, Anthropologie und Kulturtheorie. Zusätzlich beschäftigt Gehl ein Netzwerk von international anerkannten Expertinnen und Experten für Fachberatung.

Der Vortrag „Von der Infrastruktur zur Mobilitätskultur“ zeigt, wie menschenzentrierte Planung und der „People first approach“ Infrastruktur zu lebendigen Stadträumen und einer nachhaltigen Mobilitätskultur transformieren können.

Integrierte Langfristplanung in der Schweiz

In keinem anderen Land der Welt wird so viel Bahn gefahren wie in der Schweiz. Ausgehend vom Schweizer Taktfahrplan und dem Konzept Bahn 2000 wird aufgezeigt, wie sich der Schweizer öV dank der integralen Langfristplanung zu einer einzigartigen Erfolgsgeschichte entwickeln konnte, und wie die Rhätische Bahn als Rückgrat des öV in Graubünden ihr Angebot in den nächsten Jahren durch eine enge Abstimmung im Planungsdreieck aus Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur zu einem flächendeckenden Halbstundentakt ausbauen wird.

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist eine einzigartige Erfolgsgeschichte. Die ikonische Bahnhofsuhr ist zum Symbol für unser Land und seine Werte geworden. Entscheidend zu diesem Erfolg beigetragen hat neben der hohen Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Bahn die Einführung des Taktfahrplans 1982, der den schweizweiten Stundentakt brachte und zu einer grossen Nachfragesteigerung führte. Dabei galt der Grundsatz, dass sich die Weiterentwicklung des Angebots an der Nachfrage orientieren soll. Das Planungsdreieck aus Angebot, Infrastruktur und Rollmaterial diente als Grundlage für die Optimierung des Angebots, wobei die Herstellung von guten Anschlüssen in alle Richtungen in Knotenbahnhöfen grosse Bedeutung erhielt, um die Reiseketten im ganzen Land zu verbessern. Höhepunkt dieser Planungsphilosophie war die Bahn 2000, mit welcher der gesamte öffentliche Verkehr unter dem Motto «Schneller, häufiger, direkter und bequemer» ab Dezember 2004 mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke zwischen Bern und Olten eine deutliche Attraktivitätssteigerung erfuhr.

Aufbauend auf dem Erfolgsmodell von Bahn 2000 plant die Rhätische Bahn aktuell mit dem Konzept Retica 30+ die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in Graubünden mit neuen Zügen, mehr Direktverbindungen, kürzeren Reisezeiten, optimierten Anschlüssen und einem integralen Halbstundentakt, um einen massgeblichen Beitrag an die Verlagerungsziele der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu leisten.

ANDREAS WILLICH

ist seit Mai 2018 Leiter Unternehmensentwicklung der Rhätischen Bahn AG in Chur. Vorausgegangen sind Tätigkeiten als Leiter Personenverkehr bei BLS, Bern, Leiter Produktmanagement und stv. Leiter Fernverkehr bis der SBB AG, Bern. Sein Universitätsstudium der Transportwissenschaften an der Universität Oxford schloss er 1999 mit dem MSC ab.

Weltrekord: Mit 25 vierteiligen Capricorn-Triebzügen vom führenden Schweizer Hersteller Stadler fuhr die Rhätische Bahn im Oktober 2022 über die Albulalinie. Der Rekordzug war 1906 Meter lang.

Vom Deutschland-Ticket zum Deutschland-Angebot

Die deutsche Verkehrspolitik glaubt über den Preis für die Kund:innen die Attraktivität öffentlicher Mobilität zu erhöhen. Dabei geraten Infrastruktur, Angebot und Betrieb aus dem Blick.

Die deutsche Politik hat sich entschieden: Es ist der Preis für den ÖPNV, der seine Attraktivität bei den Kund:innen ausmacht. Deshalb gibt es inzwischen das Deutschland-Ticket und eine Reihe von weiteren Vergünstigungen. Die Einnahmenseite des ÖPNV muss daher immer mehr von den öffentlichen Haushalten des Bundes, der Länder und der Kommunen getragen werden. Dies geschieht bei gleichzeitig steigenden Kosten, einer unzureichenden Infrastruktur und anderen Herausforderungen wie der Steigerung von Effizienz, Arbeits- und Fachkräftemangel und einem Bedarf an mehr Digitalisierung entlang der gesamten Wertschöpfungskette des ÖPNV. Eine gemeinsame Kraftanstrengung ist nötig, aber nicht in Sicht.

Mit dem 9-Euro-Ticket 2022 und dem Einstieg in das Deutschland-Ticket seit Mai 2023 hat sich die deutsche Verkehrspolitik endgültig für eine tarifzentrierte Politik entschieden. Damit ist den Verkehrsunternehmen und Verbünden die Einnahme-Seite ihrer wirtschaftlichen Betätigung entzogen. Gleichzeitig steigen alle wesentlichen Kostenfaktoren der Branche: Beschaffung und Energie, Personal und Investitionen. Die Folge: Der sog. Kostendeckungsgrad der öffentlichen Mobilität sinkt, die Abhängigkeit der Haushalte des Bundes, der für den ÖPNV originär zuständigen Länder und der Kommunen steigt.

Das trifft den ÖPNV in einer Phase seiner vollständigen Transformation. Die Branche muss effizienter, digitaler und elektrischer werden. Mit diesen drei Chancen steigt die Komplexität und die Investitionsnotwendigkeit. Investitionen, die für die gesamte Wertschöpfungskette notwendig sind: Emissionsfreie, standardisierte Fahrzeuge, elektrische, nachhaltige Energie für Betriebshöfe und Werkstätten, die Rekrutierung und Bindung von neuem und vorhandenem Personal sowie die Verbesserung ihrer Gesundheitsquoten post-corona.

Die Digitalisierung der gesamten Wertschöpfungskette verlangt vom Management über die Disposition und die Werkstatt bis zur Fahrerin neues Lernen. Und sie lässt die Kund:innen, und damit häufig auch der Politik, skeptisch zurück: Was bedeutet die Abschaffung des Papiertickets, das Ende des Bargelds am Automaten für ihre Wahrnehmung? Eine Wahrnehmung, die häufig vom Zustand der Infrastruktur und der überwiegend daraus resultierenden fehlenden Robustheit des ÖPNV insgesamt getrübt wird.

Die Antworten auf diese Herausforderungen, Chancen und Zweifel können nur in einer neuen Kultur für die öffentliche Mobilität als Kernaufgabe einer Daseinsvorsorge für alle liegen. Branche, Politik und Kundschaft müssen bereit sein, die Herausforderung anzunehmen und einen Konsens über die Qualität, die Quantität und die notwendige Zeit zur Veränderung zu erreichen.

Referent VOLKER WENTE

ist seit November 2007 Geschäftsführer NRW des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. in Köln.
Zuvor Regionalleiter Marketing der Region Südost (Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen) der DB Regio AG, der Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn, die den Personennahverkehr verantwortet, und in Personalunion Sprecher des Verkehrsbetriebs Thüringen. Von 1995 bis 2000 in verschiedenen leitenden Positionen in der Zentrale der DB Regio AG, Frankfurt/Main, tätig. Zuvor Fachbereichsleiter beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., Köln.

Autor ALEXANDER MÖLLER

50, Rechtsanwalt, von 2006-2014 bei der Deutschen Bahn, zunächst bei DB Stadtverkehr GmbH und nach der Fusion bei DB Regio AG, zuletzt als Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Bus Nord, zuständig für die fünf Busgesellschaften in Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Bremen. 2014 bis 2018 Mitglied der Geschäftsführung des ADAC e.V., u.a. zuständig für Mitgliedschaft, Verkehrs- und Verbraucherschutzpolitik sowie Test und Technik. 2019 bis 2023 Senior Partner der Roland Berger GmbH für Mobilität und Güterverkehr in Europa und Middle East. Seit April 2023 ist Alexander Möller Geschäftsführer ÖPNV des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. mit Sitz in Köln und Berlin.

Die Schiene als Zukunft der Mobilität

Die Schiene ist die Zukunft der Mobilität – insbesondere im Bahnland Österreich. Damit uns die Mobilitätswende gelingt, machen wir den Schienenverkehr mit modernen Fahrzeugkonzepten und digitalen Lösungen leistungsfähiger, wirtschaftlicher und nachhaltiger.

TANJA KIENEGGER

ist Geschäftsführerin von Siemens Mobility Austria und verantwortet die Vertriebsregion Österreich und Mittel- und Osteuropa mit insgesamt 5.300 Mitarbeitern. Das Portfolio umfasst Lokomotiven, Triebzüge, Fernverkehrszüge, U-Bahnen und Straßenbahnen. Zuvor leitete sie den Energiebereich der ÖBB und war in Führungspositionen bei Wien Energie tätig. Sie ist Diplom-Ingenieurin für Wirtschaftsingenieurwesen und absolvierte einen MBA in Energiemanagement. Sie ist verheiratet, Mutter zweier Kinder und bezeichnet sich selbst als „glühende Eisenbahnerin".

© Verkehrsverbund Salzburg

Auslieferung der ersten vierteiligen Cityjet DML Züge von Siemens Mobility in Salzburg: Es sind die bisher längsten Triebzüge im Nahverkehr mit 100 Metern Länge und 290 Sitzplätzen.

Im Bild: Stefan Schnöll, Landeshauptmann-Stellvertreter, Sabine Stock, Vorständin ÖBB-Personenverkehr AG, Tanja Kienegger, Geschäftsführerin Siemens Mobility Austria, Johannes Gfrerer, Geschäftsführer Salzburger Verkehrsverbund

Vernetzte Infrastruktur für eine Mobilitätswende

OTFRIED KNOLL

FH-Prof. Dipl.-Ing., EURAIL-Ing. Geboren 1959 in Wien. Studierte an der TU Wien Raumplanung und Raumordnung, Schwerpunktsetzung im Eisenbahnwesen an den Fakultäten für Bauingenieurwesen, Elektrotechnik und Maschinenbau. Studienbegleitende Ausbildung und langjährige Dienstverwendung als Triebfahrzeugführer für elektrische Triebfahrzeuge und Dampflokomotiven. Langjährige Führungspositionen sowie Beirats- und Aufsichtsratstätigkeit bei Fachhochschule St. Pölten, NÖVOG, ÖBB, SCHIG und Stern & Hafferl. Unternehmensberater im Verkehrswesen und Nichtamtlicher Sachverständiger für Eisenbahnbetrieb.

Leiter des Departments Bahntechnologie und Mobilität der Fachhochschule St. Pölten, emeritiert 2024. Im Department Bahntechnologie und Mobilität der FH St. Pölten werden Führungspersönlichkeiten für das Eisenbahnwesen transdisziplinär ausgebildet. Praxisorientierung und wissenschaftlicher Zugang haben gleich hohen Stellenwert. Im Mittelpunkt der Master- und Bachelor-Studiengänge, ergänzt mit Lehrgängen zur Weiterbildung, steht das Gesamtverständnis für die Systeme Bahn und ÖPNV. „Wissen, warum!" ist Otfried Knolls Leitmotiv.

Lektorate an der FH St. Pölten, WU Wien und TU Wien. Zahlreiche Auszeichnungen und Preise für umgesetzte Projekte wie Traunseetram, Pöstlingbergbahn, Wieselbusse, Waldviertelbahn usw. Laufende Gutachter-, Vortrags- und Publikationstätigkeit.

BERATUNG | LAYOUT | GRAFIK

DRUCK | DIGITALDRUCK

GROSSFORMATDRUCK

PLOTT | MONTAGE

WERBESYSTEME

WERBEMITTEL

WEB | CMS

INSERAT

ALL IN ONE

just in time

MEDIA DESIGN: **RIZNER**.AT

STABAUERGASSE 5 | 5020 SALZBURG

TEL. +43 662 / 87 46 74-0 | WWW.RIZNER.AT

Donnerstag, 10. Oktober
Zweiter Tag Mobility Forum Salzburg

Klimaschutz: Verantwortung von Wirtschaft, Politik und Gesellschaft

Helga Kromp-Kolb hält die Eröffnungs-Keynote am zweiten Tag des Mobility Forum.

Wir stehen an einem Scheideweg: Der eine, bequeme Pfad des Augenverschließens führt in eine nicht wirklich vorstellbare Katastrophe, der andere, sehr herausfordernde, und spannende Weg kann zu einer besseren Welt führen. Manche meinen, es wäre für diesen Weg bereits zu spät – wissen kann man das nicht. Aber jedes Zehntelgrad Erwärmung, das verhindert wird, jede Art, die vor dem Aussterben gerettet wird, werden die Zukunft verbessern. Deswegen dürfen wir uns Pessimismus nicht hingeben – er lähmt, und es gibt so viel zu tun!

Bei der Mobilität haben wir uns in eine Sackgasse locken lassen. Das gilt es zu erkennen, und möglichst rasch eine Kehrtwende zu machen; es geht um mehr als Tempo 100 auf der Autobahn. Von uns werden Gewohnheitsänderungen gefordert, von der Politik, dass sie uns diese leicht macht; wenn die Wirtschaft flexibel ist, kann sie von den Umstellungen profitieren. Es gilt, die Klimakrise als Weckruf zu verstehen, der einerseits zwar bedrohlich ist, aber andererseits zahlreiche Möglichkeiten zur Steigerung der Lebensqualität eröffnet.

HELGA KROMP-KOLB

ist em. Universitätsprofessorin für Meteorologie und Klimatologie an der Universität für Bodenkultur und wissenschaftliche Projektmitarbeiterin am Zentrum für Globalen Wandel & Nachhaltigkeit. Ihre Forschungsschwerpunkte sind die Ausbreitung von Schadstoffen und Radioaktivität in der Atmosphäre, der Klimawandel und die Bildung für Nachhaltige Entwicklung. Sie hält zahlreiche Vorträge, um Bewusstsein zu schaffen für die großen Herausforderungen, vor denen wir stehen, und war auch in der Politikberatung tätig.

Österreichs „Wissenschafterin des Jahres 2005“ wird nicht müde, auf die Folgen des Klimawandels aufmerksam zu machen. „Wenn wir nichts gegen den Klimawandel tun, wird es kriegerische Auseinandersetzungen in großem Ausmaß geben, ausgelöst durch Wassermangel, Dürrekatastrophen, steigenden Meeresspiegel und andere Extremereignisse“. Bereits 2005 ist ihr Buch „Schwarzbuch Klimawandel – wie viel Zeit bleibt uns noch?“ erschienen. 2023 hat sie mit ihrem Buch „Für Pessimismus ist es zu spät – wir sind Teil der Lösung“ dazu aufgerufen, dass Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft gemeinsam die notwendigen Schritte gegen den Klimawandel setzen.

THOMAS SPIEGEL

ist Leiter der Abteilung II/3 Infrastrukturplanung im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Studium Bauingenieurwesen an der TU-Wien, 1988–1993 Assistent am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. Seit 1994 Mitarbeiter im „Verkehrsministerium". Seit 2009 Abteilungsleitung.
Sein Statement zum Mobility Forum Salzburg: „Das heurige Jahr lässt uns erahnen, worauf wir uns künftig aufgrund des Klimawandels einstellen müssen. Das sollte wachrütteln, die Mobilitätswende, aber auch die Anpassungsstrategie an den Klimawandel ernsthaft weiterzuverfolgen.

GERD OVERBECK

ist als Head of Shared Mobility Services and Partnerships u.a. für die Geschäftsentwicklung und das Management von On-Demand-Angeboten in der D.A.CH.-Region verantwortlich. Zuvor war Overbeck als Lead New Mobility bei der Deutschen Bahn AG tätig, wo er den Bereich Mobility @ Smart City leitete und Mobilitätsprojekte plante, entwickelte und umsetzte. Gerd Overbeck bringt einen reichen Erfahrungsschatz aus seinen Tätigkeiten bei der Arriva Group in London und der Choice GmbH in Berlin mit, wo er zahlreiche innovative Mobilitätsprojekte leitete sowie die Strategieentwicklung und das Stakeholder-Management verantwortete.

HERMANN HÄCKL

ist Geschäftsführer der Albus Salzburg Verkehrsbetrieb GmbH, einem Unternehmen der Dr. Richard Gruppe. Zur Firmengruppe Dr. Richard zählen 11 Verkehrsbetriebe mit knapp 900 Bussen. Die 18 Betriebshöfe befinden sich in ganz Österreich. Zudem gibt es einen Standort in München und in Zürich.

© WienMobilRad

Erfolgsmodell WienMobil Rad

Bikesharing als Teil des Öffentlichen Nahverkehr

Vier Millionen gefahrene Kilometer und mehr als 1,6 Millionen Ausleihen – das WienMobil Rad bricht regelmäßig Rekorde und das aus gutem Grund. Denn es ist leicht zugänglich, flächendeckend verfügbar und aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken.

Seit zweieinhalb Jahren betreibt das Leipziger Unternehmen nextbike das Bike-Sharing System der Wiener Linien. In dieser Zeit ist das System mit über 1,6 Millionen Fahrten zum elementaren Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs in Wien geworden. Dabei zeigt sich deutlich, dass die Nutzung von Jahr zu Jahr zunimmt. Im Vergleich zu 2022 haben sich die Ausleihen mit knapp 800.000 Fahrten 2023 mehr als verdoppelt und in diesem Jahr ist das System auf dem besten Wege auch diese Zahlen deutlich zu übertreffen. Alleine im Juli gab es 140.000 Ausleihen.

Das WienMobil Rad beweist damit eindrücklich, wie wichtig eine attraktive Einbindung in die öffentliche Infrastruktur und das Nahverkehrsnetz ist, um die Verkehrswende zu unterstützen. Hier zahlt sich aus, dass die mehr als 3000 Räder in allen 23 Wiener Bezirken an rund 250 Stationen zur Verfügung stehen und so ein flächendeckendes Mobilitätsangebot bieten, das nahtlos in den öffentlichen Nahverkehr integriert ist. Darüber hinaus sprechen Räder mit Kindersitzen wie auch E-Lastenräder eine möglichst breite Zielgruppe an und erweitern so die Einsatzmöglichkeiten. Neun E-Lastenräder können im Rahmen von Pilotprojekten in den Stadtentwicklungsgebieten The Marks (1030), Nordbahnhof (1020) und Am langen Felde (1220) entlehnt werden.

Eine weitere Besonderheit des Systems sind die günstigen Konditionen. Selbst regulär kostet jede angefangene halbe Stunde auf dem WienMobil Rad nur 70 Cent, für Stammkund*innen mit Jahreskarte, Semesterkarte, Jugendticket oder KlimaTicket ist die Ausleihe mit 35 Cent je halbe Stunde sogar nochmal günstiger. Die Ausleihe erfolgt nach einmaliger Registrierung in der "nextbike"-App ganz einfach durch Scannen des QR-Codes am Fahrrad. Auch in vielen anderen Regionen kann damit ein Fahrrad ausgeliehen werden - in Niederösterreich, Linz oder Innsbruck genauso wie in Köln, Prag oder Budapest.

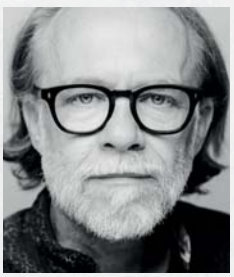
Ob Berufsverkehr oder Freizeit – Das WienMobil Rad ist durch und durch Teil der Stadt. Deshalb kommt es neben dem regulären Betrieb auch bei Events zum Einsatz. Wie zum Beispiel im Frühjahr beim ARGUS Bike Festival. Hier mischte sich das WienMobil Rad nicht nur mit einem Stand unter die Menge, Interessierte konnten das Angebot während des Festivalzeitraums auch kostenlos testen. In diesem Jahr war das WienMobil Rad zudem erstmalig als Festival-Bike während des Donauinselfestes im Einsatz. Dafür wurden drei spezielle, temporäre Stationen rund um das Gelände errichtet, um die An- und Abreise mit dem Rad besonders unkompliziert zu gestalten.

Auch als betriebliches Mobilitätsmittel hat sich das WienMobil Rad etabliert. Im Rahmen des BusinessBike können Unternehmen mit mindestens 50 Mitarbeitenden diesen die Nutzung des Bike-Sharing Systems vergünstigt anbieten. Um den Mitarbeitenden das Pendeln zu erleichtern, können zusätzliche Verleihstationen beim Firmensitz eingerichtet werden. Ein Angebot, das zum Beispiel die Wiener Lokalbahnen mit einer neuen WienMobil Rad-Station in Inzersdorf bereits etabliert haben.

Wer die Räder zudem als dynamisches Werbemittel nutzen möchte, kann auch das tun. Die Flächen auf den Rädern sind ideal geeignet für nachhaltige Out of Home Kampagnen, die in der ganzen Stadt unterwegs sind.

Mit seiner ganzheitlichen und leicht zugänglichen Integration in die Wiener Daseinsvorsorge und das Leben der Stadt steht WienMobil Rad exemplarisch für das Erfolgsmodell das Bike-Sharing Marktführers nextbike. Das Leipziger Unternehmen entwickelt seit 20 Jahren maßgeschneiderte Mobilitätslösungen für Städte und Gemeinden. Mittlerweile hat nextbike Bike-Sharing Lösungen an mehr als 300 Orten in 20 Ländern etabliert. Diese Systeme leben von der engen Zusammenarbeit mit Städten, Kommunen und öffentlichen Nahverkehrsanbietern. Jede Flotte wird dabei individuell auf die Bedürfnisse einer Stadt zugeschnitten und kontinuierlich weiterentwickelt – so auch in Wien.

Weitere Infos:
www.wienmobilrad.at*, *www.nextbike.net



nextbike ist europäischer Bike-Sharing Marktführer und steht seit nunmehr 20 Jahren für eine multimodale und sozial gerechte Mobilitätswende. An über 300 Orten in mehr als 20 Ländern hat nextbike Bike-Sharing als elementaren Bestandteil von lebenswerten Städten und Regionen etabliert. Integriert in den ÖPNV bietet nextbike mit klassischen Fahrrädern, E-Bikes und Cargo-Bikes Millionen von Nutzer*innen das passende Transportmittel für den täglichen Bedarf.

Referent **MARCO WEIGERT**

Director DACH, Nextbike GmbH, Leipzig, D

Autor **MARKUS FEDRA**

ist Account Manager bei Nextbike und betreut Bike-Sharing Systeme in Österreich.

WORKSHOP I:

Oben drüber und unten durch – Stadtseilbahnen und Untergrundlösungen als Elemente von Gesamtverkehrskonzepten

Analysen von Verkehrsströmen in Tourismusregionen zeigen, dass individueller hausgemachter und touristischer Verkehr zu einer Überlastung der Infrastruktur führen. Die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr wird aber nur funktionieren, wenn diese auf einem Generalverkehrssystems beruht, das sämtliche Formen der Mobilität inkludiert. Alle Möglichkeiten sind hinsichtlich Effektivität und Effizienz zu prüfen und auch ob sie einen Beitrag zur Reduktion der Emissionen beitragen, zur Erreichung der Klimaziele taugen.

KURT LUGER

ist Inhaber des UNESCO-Lehrstuhls für Kulturelles Erbe und Tourismus. An der Universität Salzburg ist er seit 25 Jahren Leiter der Abteilung für Transkulturelle Kommunikation, Vorsitzender von EcoHimal-Gesellschaft für Zusammenarbeit Alpen-Himalaya, Vorsitzender von INIT-Institut für Interdisziplinäre Tourismusforschung.

Von der S-Bahn zum S-Link

Wer sich die Situation in Salzburg im Detail anschaut, kommt sehr rasch zu dem Ergebnis, dass es neue, leistungsfähige Verkehrssysteme braucht, die in die Stadt hereinführen, durch die Stadt durchgehen und auf der anderen Seite wieder hinausführen. Das ist derzeit in erster Linie die S-Bahn. Diese ausgezeichneten Bahnverbindungen müssen wir durch den S-Link erweitern.

Der S-Link deckt zunächst den Korridor aus dem Norden und einen Korridor aus dem Süden ab und führt durch die Stadt hindurch. Das ist der Grundstein für weitere S-Link Linien aus dem gesamten Zentralraum. Mit dem S-Link System kann die ganze Region mit leistungsfähigen Korridoren mit der Stadt verbunden werden – mit weiterführenden Verbindungen über den Flach- und Tennengau bis ins Berchtesgadener Land.

Ein Anschauungsbeispiel ist Karlsruhe. Dort haben sich, ähnlich wie in Salzburg, viele in die Stadt führende Linien im Kern getroffen. Die Folge war, dass das nicht mehr funktioniert hat. Daher hat man in Karlsruhe eine neue Verkehrsfläche geschaffen, die auf einer zentralen, kurzen Teilstrecke unterirdisch ist. Genauso ist es in Salzburg. Die wenigen unterirdischen Kilometer durch die Stadt sind von der Gesamtstrecke des S-Link von Ostermiething bis Hallein nur ein minimaler Abschnitt. Daher spricht auch in Salzburg so wie in Karlsruhe nichts dagegen, diese Verkehrsfläche für einen dichten, schienenbasierten Stadt- und Regionalverkehr eine Etage nach unten zu legen. Das ist keine U-Bahn, sondern nur eine tiefergelegte Schienentrasse, ähnlich wie in Linz, wo die Straßenbahn von der Landstraße im Bahnhofsbereich tiefergelegt ist. Der Vorteil für die Lebensqualität in der Stadt ist enorm, weil der Raum an der Oberfläche viel lebensfreundlicher gestaltet werden kann.

IMPULSGEBER UND TRIEBFEDER FÜR DIE GANZE REGION

Die Investitionskosten werden über einen Zeitraum von 15 bis 20 Jahren abgeschrieben. 50 Prozent zahlt der Bund, und das ist definitiv ein Geld, das Salzburg ohne S-Link nicht bekommt. Diese Bundesmittel für den S-Link bringen für Salzburg eine enorme Wertschöpfung. Vom S-Link profitiert nicht nur der Verkehr, es ist auch ein enormer Profit für zahlreiche Salzburger Unternehmen. Zudem schafft diese Bautätigkeit eine große Zahl an Arbeitsplätzen.

Der S-Link ist ein Impulsgeber und eine Triebfeder. Dieses Projekt hat das Potenzial, dass es eine große Eigendynamik entwickelt. Man wird dann gar nicht mehr anders können, als sich auch grundlegende Gedanken über eine völlige Neugestaltung des städtischen Raums zu machen. Die Verkehrsbelastungen – insbesondere die Belastungen durch Feinstaub, Lärm und Klimagase – würden enorm reduziert werden. Damit kann Salzburg den anstehenden EU-Strafzahlungen bei Nichterreichen der Klimaziele entgehen.

Autor: Günther Penetzdorfer
www.denkfabrikmobilitaet.org

GÜNTHER PENETZDORFER

ist Gründer und Inhaber des Salzburger Beratungsbüros Metapublic Relations und damit unabhängiger Berater für öffentlichen Verkehr. Mit seiner Software ITSOS lassen sich in verschiedenen Simulationsverfahren Verkehrsmittel- und Personenbewegungen für eine sichere Infrastruktur- und Verkehrsplanung simulieren.

KURT WIESER

ist Fachjournalist i. R. für Seilbahnen. 2001 bis 2016 Chefredakteur von „Seilbahnen International", 2017 bis 2023 Mit-Herausgeber „FUNIVIA Magazine" in Kooperation mit den Salzburger Nachrichten. Seine Kernbotschaft: Dem Weltkultur-Erbe entgegen schweben (statt stauen).

WORKSHOP II:
Vom Öffi-Betreiber zum Mobilitätsanbieter

CHRISTIAN KAINZ

seit 2020 im Bereich Projektmanagement und Innovationen im Salzburger Verkehrsverbund, Projektleiter des Mobilitätslabors zukunftswege.at. Vorher 14 Jahre Verkehrsplanung Land Salzburg sowie zwei Jahre Referent für Mobilität bei LR Mag. Stefan Schnöll.
Sein Statement: „Um den Umweltverbund zu stärken, braucht es einen Austausch der Verantwortlichen und Systembetreiber:innen, zum Beispiel über vom Bund geförderte Initiativen wie Mobilitätslabore oder Pionierstädte."

HERMANN RIEDL

leitet seit 2019 die Abteilung „Mobilitätsplanung & Qualitätsmanagement" bei der Salzburger Verkehrsverbund GmbH, zuvor war er dort seit 2015 als Verkehrsplaner für SPNV-Leistungen tätig. Im Rahmen seiner leitenden Tätigkeit übernimmt er gemeinsam mit seinem zwölfköpfigen Team die disziplinäre, budgetäre, fachliche und planerische Verantwortung für alle Belangen betreffend den ÖPNV im gesamten Bundesland Salzburg. Riedl studierte Eisenbahn-Infrastrukturtechnik mit Schwerpunkt Bautechnik (Diplomingenieur) an der Fachhochschule in St. Pölten. Sein Statement: „Wir wollen den öffentlichen Verkehr stärken mit Mobilität-Apps, den verschiedenen Verkehrsarten, die verbindend wirken, und autonomen On-demand-Shuttles und lokalen Mobilitätsstationen.

ANNA MAYERTHALER

Teamkoordinatorin ÖBB 360° - Mobility & More bei der ÖBB Personenverkehr AG. Zuvor Senior Spezialistin für Strategieprojekte ÖBB-Personenverkehr AG – Unternehmensentwicklung, Leiterin Stabstelle IT & Organisationsentwicklung Wiener Lokalbahnen GmbH (WLB), Bereichsleiterin Innovation & Wissenschaft Neue Urbane Mobilität Wien GmbH eine Tochter der WIENER STADTWERKE Holding AG.

Ihr Statement: „Sharing und on demand Systeme können einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität in der Fläche und in der ersten/letzten Meile spielen und somit den öffentlichen Verkehr perfekt ergänzen. Was es braucht, sind nachhaltige Finanzierungsmodelle im Sinne der Daseinsvorsorge und aktive, motivierte Gemeinden und Städte."

DANIELA WIESER

Referatsleiterin Multimodale Mobilitätssteuerung der Wiener Linien GmbH & Co KG. Studium der Betriebswirtschaft an der WU Wien, Studium Raumplanung und Raumordnung an der TU Wien. Mitarbeit an einem EU Projekt zu den transeuropäischen Netzen. Seit 2017 Referatsleiterin bei den Wiener Linien. Leitung bzw. Mitarbeit bei einer Vielzahl an Projekten zu ergänzenden Mobilitätsformen (zB WienMobil Stationen, WienMobil Rad, WienMobil Auto,..)

ANNABELLE RUESS

Projektleiterin Smart Mobility beim Verkehrsverbund Vorarlberg. Studium der Betriebswirtschaft; 10 Jahre Berufserfahrung auf Anbieterseite im IT-Projektmanagement für öffentliche Betriebe; seit 2024 Projektleiterin beim Verkehrsverbund Vorarlberg.

Workshop III
Qualitätssteigerung durch Verlässlichkeit

Wie können wir Verlässlichkeit im Mobilitätssektor steigern? Die Diskussionsthemen im Workshop beleuchten Ansätze vom Einsatz von Technologie zur besseren Auslastungssteuerung über die Optimierung der Lieferketten für höhere Verlässlichkeit bis hin zur Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteuren zur Beschleunigung von Zulassungsprozessen.

RENÉE RAMDOHR

ist Generalsekretärin und Geschäftsführerin der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG), welche sich als neutrale Plattform für Individuen und Institutionen aus Praxis, Wissenschaft, Verwaltung und Politik in den Bereichen Transport und Verkehr in Österreich und darüber hinaus versteht. Gemeinsam mit ihrem Team organisiert sie aktuelle Veranstaltungen, Konferenzen und Netzwerkformate, betreut Arbeitskreise und fördert wissenschaftliche Publikationen, sowie die Einbindung junger Nachwuchskräfte. In vorherigen Rollen hat sich Renée Ramdohr vor allem auch mit aktiver Mobilität und betrieblicher Mobilität beschäftigt, sowohl mit physischen Produkten als auch im MaaS-Software Bereich, wobei sie Synergien genutzt und Partnerschaften über unterschiedliche Verkehrsträger, Lösungsanbieter und Nutzergruppen geknüpft hat.

HENRIKE BAUER

ist seit März 2023 stv. Leiterin Business Development & Internationales der Hafen Wien GmbH. 18 Jahre Berufserfahrung als Logistikmanagerin im Einzelhandel. 2019 an der FH des BFI Wien Studium in Logistik- und Transportmanagement mit Schwerpunkt Supply Chain Management. Seit 2022 Masterstudiengang Sustainability and Responsible Management. Mitglied des thinkport VIENNA Teams.

Workshop IV
Mut – Wut – Erfolg!
Vom Protest gegen die Mobilitätswende bis zum Nicht-mehr-Wegzudenken

Wie schaffen wir es, dass ökologisch motivierte Veränderungen nicht mehr als Bedrohung und Verlust erlebt werden, sondern mit der Erwartung auf Verbesserungen begrüßt werden? Positive Beispiele gibt es viele. Ein Stichwort dazu ist etwa die Geschichte Mariahilfer Straße in Wien.

HEINRICH BREIDENBACH

ist Journalist, Autor und Unternehmer.

ALEC HAGER

ist seit zwei Jahrzehnten im Radverkehrsbereich tätig: Seit 2006 bei „Critical Mass Vienna“ aktiv; Chefredakteur des Radkulturmagazins „Velosophie“ bis 2011; Mitgründer der Radlobby Österreich und deren Geschäftsführer und Sprecher bis 2017; Betreiber der Aktion „Österreich radelt zur Arbeit“ bzw. Bundeskoordination von „Österreich radelt“ bis 2021; Initiator von „Platz für Wien“ und Projektleiter von „Wir machen Wien“; Leiter der Radfahrschule „FahrSicherrad“ und Koordinator der Plattform „Radkompetenz Österreich“.

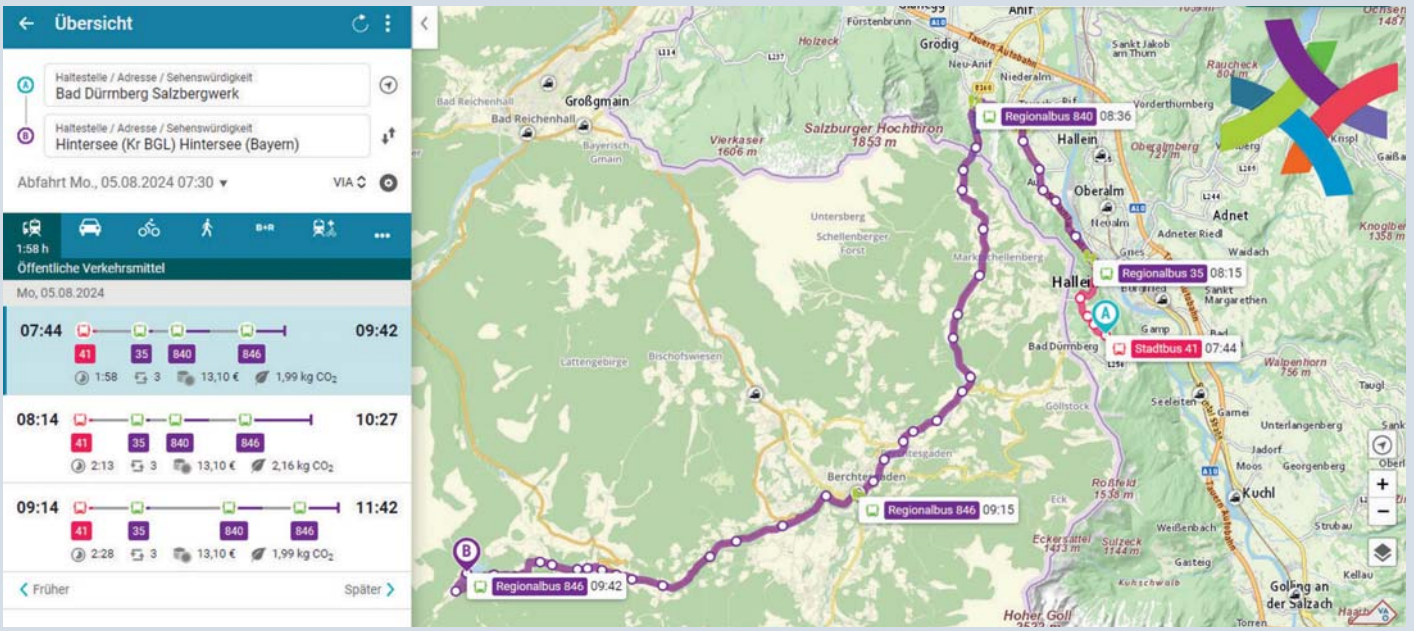
Damit die Reiseplanung nicht an der Grenze endet

Eine grenzüberschreitende Fahrplanauskunft ist nicht nur für Pendler in grenznahen Gebieten, sondern vor allem auch für Gäste und Touristen im Sinne einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Verkehrs unerlässlich. Die Mobilitätsverbünde Österreich arbeiten daher an der Integration, Verarbeitung und Bereitstellung von Fahrplandaten des öffentlichen Personenverkehrs im Inland sowie im grenznahen Ausland, um eine durchgängige Fahrgastinformation sicherzustellen. Fahrplandaten des öffentlichen Verkehrs werden österreichweit, sowie zunehmend aus dem grenznahen Ausland, über Regionen und Verkehrsverbünde hinweg verarbeitet. Damit stellen die Mobilitätsverbünde Österreich gemeinsam mit ihren Partnern die Bereitstellung von Informationen für eine grenzüberschreitende Fahrplanauskunft sicher – ganz im Sinne des Leitthemas der diesjährigen Fachtagung: „Zukunft der Mobilität – Netzwerke knüpfen, Verbindungen stärken".

In grenznahen Regionen enden Fahrten oft nicht an der Grenze, vor allem für Pendler sowie Touristen ist eine durchgängige, grenzüberschreitende Fahrgastinformation deshalb von Bedeutung. Dazu integrieren die Mobilitätsverbünde Österreich seit geraumer Zeit kontinuierlich Daten aus Nachbarregionen (z.B. aus dem Bodensee- und südbayrischen Raum sowie aus der Schweiz und Südtirol) in den eigenen Datenpool, um in der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) bzw. in deren Applikationen (wie der Salzburg Verkehr-App) ein grenzüberschreitendes Routing zu ermöglichen. Andererseits werden die österreichweiten Fahrplandaten auch den Partnerorganisationen in diesen grenznahen Nachbarregionen für eine Einbindung in deren eigene Fahrplanauskunftssysteme zur Verfügung gestellt. Zudem veröffentlichen die Mobilitätsverbünde Österreich zur Umsetzung der europäischen IVS-Richtlinie bereits seit 2021 die tagesaktuellen Soll-Fahrplandaten, wodurch diese für diverse Anwendung verfüg- und nutzbar sind. Damit Reiseplanung nicht an der Grenze endet.

ALEXANDER KLEIN

ist seit 2020 in der Funktion der Geschäftsleitung der Mobilitätsverbünde Österreich tätig. Ihm obliegen die operative und personelle Leitung des Unternehmens, die ordnungsgemäße Umsetzung der österreichweiten Vorgaben und Agenden sowie die Koordination der Fachausschüsse. Die Mobilitätsverbünde Österreich sind das gemeinsame Kompetenzzentrum der sieben österreichischen Verkehrsverbünde. Neben der bundesweiten Repräsentation der Verkehrsverbünde und der Koordination von Informations- und Wissensaustausch zählt die Verarbeitung von Fahrplandaten des öffentlichen Personenverkehrs zur Versorgung von Fahrplanauskunfts- und Fahrgastinformationssystemen sowie Routinganwendungen zu den Kernaufgaben. Alexander Klein verfügt über langjährige Erfahrung im Daten- und Mobilitätsbereich, u.a. als Standortleiter der österreichischen und schweizerischen Niederlassungen eines führenden internationalen Anbieters digitaler Kartendienste und Navigationslösungen.



Ausbau Regionalbus – der Weg zur Fahrgaststeigerung

Die Regionalbus-Linie 150 von Salzburg nach St. Gilgen und Bad Ischl ist ein Paradebeispiel für einen gelungenen Buskorridor.

JOHANNES GFRERER

ist Geschäftsführer der Salzburger Verkehrsverbund GmbH. Er war nach dem Studium der Publizistik- und Kommunikatonswissenschaften in Wien von 2000 bis 2010 Regionalsprecher der ÖBB-Holding in Salzburg. In der Projektkommunikation und Markenentwicklung Insfrastruktur war er u. a. für die gesamte Medienarbeit beim Ausbau der S-Bahn Salzburg und beim Neubau des Hauptbahnhofes Salzburg zuständig. Nach der Tätigkeit als Konzersprecher für den Baukonzern ALPINE übernahm Johannes Gfrerer mit 1. Februar 2022 die Geschäftsführung beim Verkehrsverbund.

Mitarbeiter:innen finden und binden

Um die Mobilitätswende weiter voranzutreiben ist es für die Wiener Linien von essenzieller Bedeutung Mitarbeiter:innen zu finden. Dabei setzen wir auf einen vielfältigen Mix aus zielgruppenspezifischen Maßnahmen auf unterschiedlichen Kanälen. Darüber hinaus braucht es auch diverse Initiativen, um eine attraktive Arbeitgeberin zu bleiben und die gewonnenen Kolleg*innen auch langfristig im Unternehmen zu halten.

Petra Hums gibt in ihrem Vortrag Einblick, wie die Wiener Öffis ihre Mitarbeiter:innen am Arbeitsmarkt ansprechen, für sich gewinnen und dann auch möglichst langfristig an sich binden – von Recruiting auf Social Media, über spezifisch angepasste Recruiting Events bis zu einem Buddy Programm für neu startende Kolleg:innen.

PETRA HUMS

hat nach Abschluss ihres Wirtschaftsstudiums ihre Karriere bei den Wiener Linien gestartet, wo sie berufsbegleitend das Studium der Rechtswissenschaften absolvierte. Nach der Leitung der Stabsstelle Organisation, allgemeine wirtschaftliche Angelegenheiten hatte sie seit 2004 die Hauptabteilungsleitung Finanzen, welche ab 2017 um die Personalagenden erweitert wurde, als Prokuristin inne.
Seit 1. Jänner 2022 ist Petra Hums die kaufmännische Geschäftsführerin (CFO) der Wiener Linien. In dieser Funktion hat sie die Bereiche Finanzen, Personal und Recht, IT & Arbeitnehmer:innenschutz zu verantworten.

Stadt ist gelebte, kompromisslose Effizienz

Gernot Wagner ist überzeugt, dass die Zukunft in lebenswerten Städten liegt.

Stadt ist, einen ganzen Monat lang im 15-Minuten-Radius zu arbeiten und zu leben, ohne sich währenddessen jemals bewusst in seiner Mobilität eingeschränkt zu haben.

Stadtist, vom Allerwichtigsten jeweils nur ein Stück zu besitzen – und manchmal auch noch weniger. Wer braucht schließlich eine eigene Waschmaschine, wenn die Wäscherei 90 Gehsekunden von zu Hause entfernt ist und das Waschen, Trocknen und Falten viel besser – effizienter – kann, als meine Frau und ich es jemals selbst tun könnten.

Es ist genau diese Effizienz, die Stadt so lebenswert – und so klimafreundlich – macht: mehr Lebensfreude, mehr Wohlergehen mit weniger Input. Halb so viele CO^2-Emissionen als im Einfamilienhaus am Stadtrand.

Stadt bedeutet vor allem: weniger Platz in Anspruch zu nehmen. Klar, wer kann sich schon mehr als die 70 Quadratmeter leisen? Nicht Stadtmenschen, nicht in der Stadt. Und das ist gut so.

Schließlich ist es die Stadt, die genau das Gegenteil erst möglich macht. Ohne Stadt kein Land. Ohne Land keine Stadt. Land ist übrigens tatsächlich das: Land. Natur. Wald, Wiesen. Wirkliches Land eben. Auf dem Land vom Land zu leben.

Land in etwa ist nicht der Vorort, die Vorstadt, die 3×6 Parzellen große Ansammlung von Einfamilienhäusern, fast egal, wo diese liegen mag. Tatsächlich sind die CO^2-Emissionen im Umland doppelt so hoch wie in der Stadt. Sie sind auch in etwa doppelt so hoch wie am wirklichen Land.

Der Wohnkompromiss im Dazwischen macht auch das Klima zum Kompromiss, die Natur ohnehin. Wirklich „grün“ ist hier nur der Rasen, und das auch nur farblich.

Klar, ganz ohne diese Einfamilienhäuser am Stadtrand scheint keine Stadt auszukommen. Aber: das Umland hat tatsächlich ganz eigenen Probleme. Das Phänomen des „Bowling Alone“ – des „Alleine kegeln“ – beschrieben von Harvard Politologen Robert Putnam, ist ein rein suburbanes. Sowohl in der Stadt als auch auf dem Land gibt es das kaum. Einsiedlertum einmal ausgenommen, das Gefühl der Zusammengehörigkeit ist im kleinen Dorf unumgänglich: Wenn sich alle kennen, ist anonym zu sein schwer. In der Stadt mag Anonymität zwar einfacher sein, doch alleine zu kegeln ist ebenfalls selten. Anderen zu begegnen, lässt sich hier kaum vermeiden.

Im großen Einfamilienhaus in Vorort oder Vorstadt hingegen kann man sich viel leichter dem Rest der Welt verschließen. Das städtische Freibad wird durch den Pool im eigenen Garten ersetzt, die abendliche Kegelrunde durch den eigenen Spielkeller, der Gang zum nächsten Café durch Einweg-Kaffeekapseln. „Soziale“ Netzwerke findet man im Internet.

Am Ende geht es aber beim Drang, im Umland zu wohnen, vor allem um eines: um Quadratmeter. Oder besser gesagt: den Drang nach mehr von diesen. Wie die amerikanischen McMansions zeigen, gibt es dabei scheinbar keine Obergrenze. Die aktuell 200 Quadratmeter Durchschnitt pro US-amerikanischer Familie scheinen nur eine Zwischenstation zu noch mehr zu sein, die 110 Quadratmeter deutscher Durchschnitt ebenso. In Australien sind es mittlerweile

über 230 Quadratmeter. Tendenz weiter steigend. Gesellschaftliche Normen spielen eine große Rolle. Wirtschaftliche Faktoren ebenso: Die Bank verkauft gerne den größeren Kredit, der Makler gerne das größere Haus, von der Autofirma und dem zweiten, größeren Auto einmal ganz abgesehen. Und ja, auch der Scheidungsanwalt bevorzugt größere Häuser.

Wo wie zu leben, ist vielleicht die wichtigste Entscheidung überhaupt. Und nein, nicht Hamburg oder Berlin. Auch nicht wirklich die Entscheidung zwischen Land und Stadt. Die oft wirklich entscheidende Frage ist Stadt oder Stadtrand, zentral oder im Speckgürtel, Fahrrad und Bahn oder das eigene Auto.

Ebenso wie mehr Quadratmeter sind auch längere Pendelzeiten gesellschaftliche Norm. Wie hört man schließlich sonst Radio, wenn nicht im Auto? Über längere Strecken zu pendeln, um der Familie ein größeres Haus bieten zu können, gilt dabei oft als noble Aufopferung, ebenso wie die Entscheidung, den besser bezahlten, aber ansonsten kaum erfüllenden Job als strategischer Umstrukturierungsberater überhaupt anzutreten: „Ich fahre täglich eine Stunde in die Stadt, aber dafür haben wir einen Garten mit Pool und ein eigenes Gästezimmer!“ Dass die Elfjährige aber viel lieber ins örtliche Freibad als in den eigenen Pool geht, darin stand in der Schwimmbad-Broschüre freilich nichts.

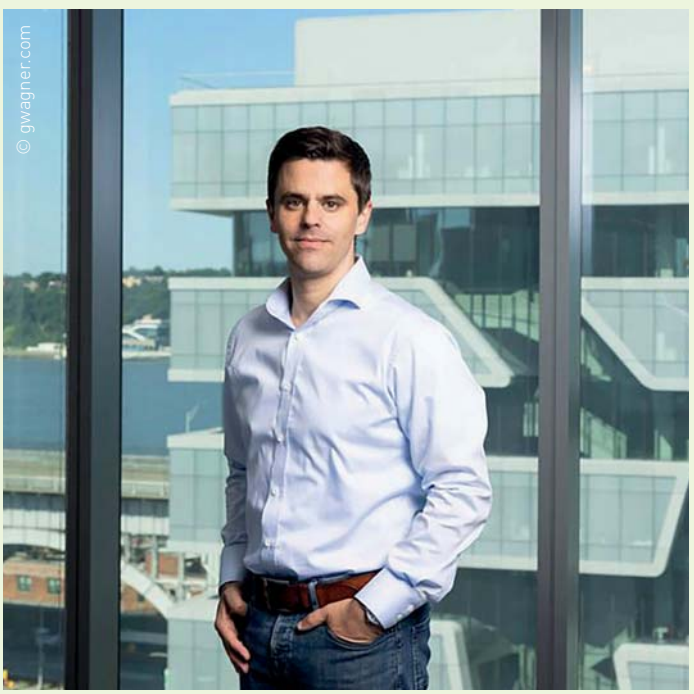
Aber genug mit dem Speckgürtel. Wer die Wahl hat, wählt anders. Oder vielleicht doch nicht?

Am leichtesten ist es freilich, das zu tun, was „man“ eben so macht: Eine Jungfamilie zieht in den Speckgürtel ins neu errichtete Einfamilienhaus. So sagen es die Immobilienbroschüre, das Kreditangebot der Bank und die Autowerbung sowieso.

Die Alternative? Aktiv wählen. Die Anzahl der Quadratmeter wird dann nicht mehr von Broschüren und Werbefantasien bestimmt, sondern von den eigenen Präferenzen, der eigenen Erfahrung mit verschiedenen Lebenssituationen. Plötzlich werden Quadratmeter optimiert anstatt maximiert. Plötzlich springt auch die Politik ein und schafft etwa die Pendlerpauschale ab, um weiterer Zersiedlung Einhalt zu gebieten. Plötzlich verschwinden Gratisparkplätze in der Stadt. Schließlich macht der somit gewonnene Grünraum Städte selbst attraktiver.

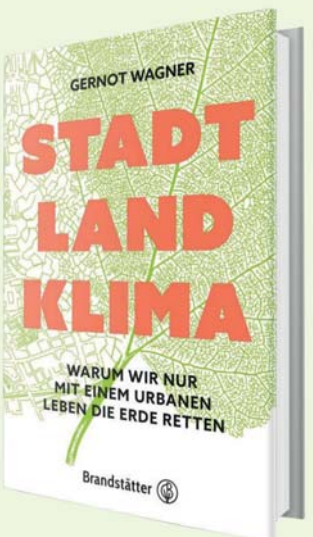
Plötzlich realisiert man, dass der einfachste Weg zur Erreichung der Klimaziele sowohl durch die Stadt als auch das Land führt, aber eben nur durch diese.

Adaptiert aus dem Buch Gernot Wagner: „Stadt Land Klima. Warum wir nur mit einem urbanen Leben die Erde retten“, Verlag Brandstätter. - „Ein Liebesbrief an die Stadt, einer ans Land, und einer ans Klima“



GERNOT WAGNER

lehrt Klimaökonomie an der New York University und schreibt die „Risky Climate“ Kolumne für Bloomberg. Sein Buch „Klimaschock“ war ein Top 15 Financial Times, McKinsey Wirtschaftsbuch des Jahres sowie Wissenschaftsbuch des Jahres 2017. Zuletzt veröffentlichte Bücher sind „Sadt.Land.Klima“ (Verlag Brandstätter 2021) und „Geoengineering: the Gamble“ (Polity 2021). Seine Essays und Kolumnen erscheinen u.a. in der New York Times, dem Wall Street Journal, der Washington Post, Foreign Affairs, Foreign Policy und TIME Magazine. Er lehrte und forschte in Harvard und Columbia.
Info: ***gwagner.com***



Podiumsdiskussion

Stadt-Umland-Mobilität: Wie schaffen wir die Mobilitätswende?

Stefan Schnöll / Landeshauptmann-Stv. Land Salzburg
Anna Schiester / Stadträtin Stadt Salzburg
Alain Groff / Leiter Mobilität, Kanton Basel-Stadt
Karin Zipperer / Geschäftsführerin Verkehrsverbund Ost-Region
Martin Loidl / Mobility Lab, Universität Salzburg

Mehr Radwege, mehr Busspuren, autofreie Altstadt

In einem Interview mit der Fachzeitschrift „Forum Mobil" formulierte Stadträtin Anna Schiester Eckdaten ihrer Verkehrspolitik für die Stadt Salzburg:

„Wir hatten bisher für den Ausbau der Radwege nur zwei Millionen Euro zur Verfügung, das waren rund 13 Euro pro Salzburgerin und Salzburger. Unser Ziel war es, diesen Anteil mindestens zu verdoppeln und in der Stadtverwaltung das Personal für die Planung und den Bau von Radwegen aufzustocken. Damit wollen wir große Projekte angehen wie die Nordspange, die Verbindung von Gnigl und Schallmoos mit Itzling. Es gibt zwei Brückenprojekte über die Bahn verbunden durch eine attraktive Radachse – für die aktuell eine Machbarkeitsstudie läuft.

Der Vorrang für den öffentlichen Verkehr ist zuletzt stark vernachlässigt worden. Wir arbeiten jetzt an einem Konzept, wo und wie wir neue Busspuren machen können. Aber das heißt, so ehrlich muss man sein, dass in manchen Bereichen der Individualverkehr eingeschränkt werden muss. Da müssen wir mehr auf Carsharing setzen und wir müssen Quartiersgaragen schaffen. Zum ersten Mal planen wir eine solche bei einem Umbauprojekt in Liefering. Dort werden in der Tiefgarage zusätzliche Stellplätze für Bewohnerinnen und Bewohner der Umgebung ausgewiesen, die jetzt auf der Oberfläche parken. Das gibt es schon in vielen europäischen Städten, bei uns ist es Neuland.

In der Salzburger Altstadt reden wir seit Jahrzehnten über die Verkehrsberuhigung vom Neutor bis zum Museumsplatz als einen ersten Schritt. Jetzt steht das im Arbeitsübereinkommen drinnen, und es soll Realität werden. Ein riesiges Thema ist auch der Universitätsplatz, den man sicher mit bedenken muss, wenn man jetzt im Zuge des Großbauvorhabens der Festspiele die Neugestaltung vom Neutor bis zum Museumsplatz angeht. Die Baustelle des Salzburg Museums am Mozartplatz/Waagplatz wiederum erfordert es, dass die Parkplätze dort gestrichen werden und wir den Bewohnerinnen und Bewohnern eine Alternative in der Basteigasse zur Verfügung stellen. Auch im Kaiviertel möchten wir uns Schritt für Schritt voran hanteln, damit unsere schöne Altstadt endlich für die Menschen da ist und nicht für die Autos."

ANNA SCHIESTER

ist Stadträtin in Salzburg für das Planungsressort (MA 5 – Raumplanung und Baubehörde). Damit ist sie für die Stadtentwicklung mit den Bereichen Wohnraum, Verkehr, Klima und Umwelt zuständig. Die Politikerin der Bürgerliste/Die Grünen studierte Politikwissenschaft in Salzburg und erwarb den Master „Journalismus und Neue Medien" in Wien. Das Studium finanzierte Anna Schiester sich durch Nebenjobs als Reinigungskraft, Nachhilfelehrerin, Marketing-Assistentin und bei Sony DADC in Anif. Ab 2013 war sie Pressesprecherin und Social-Media-Verantwortliche im Landtagsklub der Grünen Salzburg.

Speckgürtel Mobilität. Wie schaffen wir die Mobilitätswende?
Schritt für Schritt unterwegs zur klimaneutralen Mobilität: ein langer und steiniger, aber gangbarer Weg – im Interesse der Lebensqualität und des Klimaschutzes

ALAIN GROFF

57, leitet seit 2009 das Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt. Der gebürtige Luxemburger hat an der Universität Stuttgart sein Diplom als Bauingenieur erworben. Er hat für die Basler Verkehrs-Betriebe, für TTK Karlsruhe und für das Verkehrsministerium Luxemburg gearbeitet. Seit 2001 ist er beim Kanton Basel-Stadt beschäftigt.

Mobilität wird dann für die Fahrgäste attraktiv, wenn wir darauf achten, was die Kundinnen und Kunden wollen. Dafür müssen wir als diejenigen, die Mobilität der Zukunft mitgestalten, auch die Kundenbrille aufsetzen. Auch gilt es für uns, an digitale Lösungen zu denken.

KARIN ZIPPERER

ist Sprecherin der Geschäftsführung des VOR (Verkehrsverbund Ost-Region)

Die Verkehrswende für sich kann kein Ziel sein. Vielmehr geht es darum, Mobilitätsbedürfnissen nachhaltig zu begegnen. Notwendig dafür ist ein Ineinandergreifen vieler, bislang isoliert betrachteter Systeme.

MARTIN LOIDL

leitet die Forschungsgruppe Mobility Lab am Fachbereich Geoinformatik der Universität Salzburg. In seiner Dissertation (Angewandte Geoinformatik) entwickelte er räumliche Modelle und Analyseverfahren zur Untersuchung von Risikofaktoren im Radverkehr. Sein Forschungsschwerpunkt liegt auf nachhaltiger Mobilität sowie auf den Wechselbeziehungen des räumlichen und sozialen Umfelds mit Mobilitätsverhalten.

Intelligente Mobilität in der Île-de-France
Das weltweit größte On-Demand-Service

Der On-Demand-Service TAD IDFM deckt große Teile der Île-de-France ab.

Wer im Pariser Zentrum lebt, braucht in der Regel kein Auto. Die dichte Abdeckung durch Metros, Busse und Tramlinien sorgt dafür, dass die 2,2 Millionen Bewohner der französischen Hauptstadt problemlos und schnell von A nach B gelangen. Öffentliche Verkehrsmittel sind fast rund um die Uhr im Einsatz und bieten eine komfortable Alternative zum Auto. Doch sobald man den Stadtgürtel verlässt und in die weiteren Vororte der Île-de-France gelangt, verändert sich das Bild drastisch. In den ausgedehnten Bereichen der sogenannten Grande Couronne, die 90 Prozent der Gesamtfläche der Region abdecken und in der fast 44 Prozent der Gesamtbevölkerung der Île-de-France leben, ist es deutlich schwieriger, sich allein auf den öffentlichen Nahverkehr zu verlassen. Hier nutzen über 60 Prozent der Pendler für den alltäglichen Arbeitsweg das Auto, es mangelt an echten Alternativen. Diese Abhängigkeit vom Auto führt nicht nur zu Umweltproblemen, wie erhöhter Feinstaubbelastung, sondern auch zu massiven Verkehrsstaus, die die Zufahrtstraßen nach Paris regelmäßig lahmlegen.

ON-DEMAND-VERKEHR IN DER ÎLE-DE-FRANCE (IDFM)

Um das Verkehrsproblem in den äußeren Pariser Bezirken zu verbessern und die Straßen der Innenstadt zu entlasten, betreibt die zuständige Transportbehörde der Region Île-de-France Mobilités seit 2018 einen On-Demand-Service, der unter dem Namen TAD IDFM bekannt ist. Die Siemens Mobility Tochter Padam Mobility stellt von Beginn an das On-Demand-System, das neben den Buchungs- und Navigationsschnittstellen auch das Management-Hintergrundsystem umfasst. Das erste Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit Transdev stellte sich schnell als Erfolg heraus. Für den Gemeindeverband Gally Mauldre wurde ein Zubringerdienst eingeführt, der über 23.000 Einwohner aus elf Gemeinden mit den örtlichen Bahnhöfen vernetzt.

Um eine wirksame Zusammenarbeit mit den verschiedenen Verkehrsanbietern in der Region zu realisieren, entwickelte Padam Mobility die Multimandantenfunktion, die mehrere

Verkehrsanbieter und deren unterschiedliche Leistungsbereiche auf einer einzigen Plattform zusammenführt. Betreiber können dadurch ihre Ressourcen effizienter verwalten und die Betriebskosten senken. Die gemeinsame Lösung verbessert zudem das Kundenerlebnis, da für die Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote nur eine App benötigt wird.

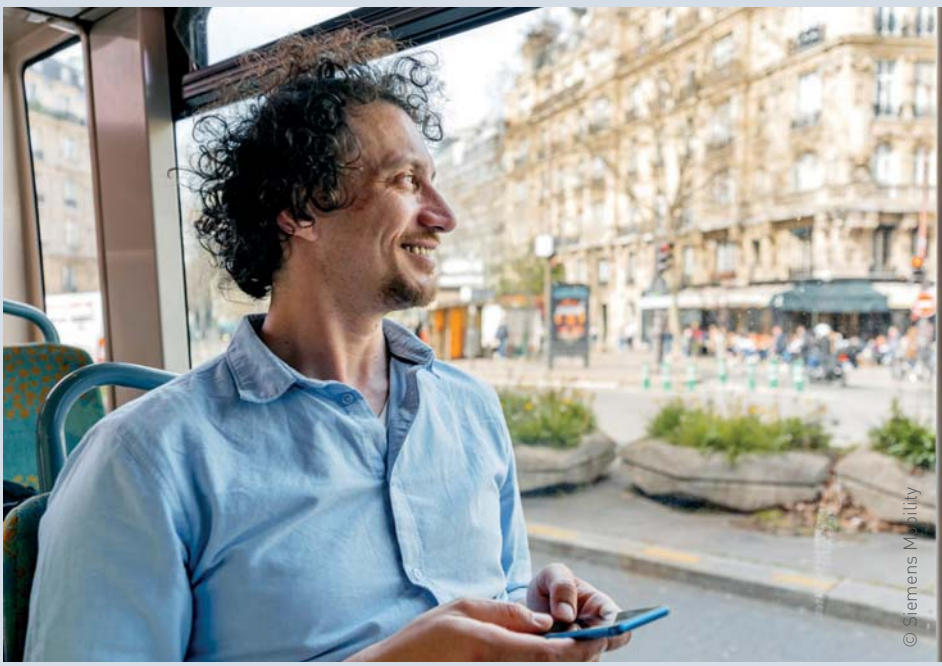
Heute ist TAD IDFM das größte Bedarfsverkehrsnetz der Welt mit über 60 integrierten Gebieten und etwa 10 unterschiedlichen Transportbetreibern, die gemeinsam bereits mehr als 2,5 Millionen Fahrten durchgeführt haben. Diese verbessern die Anbindung der Menschen in den Außenbezirken an den öffentlichen Nahverkehr und bietet eine sinnvolle Alternative zum Auto. Aufgrund der Vorteile für Betreiber und Kunden werden laufend neue Gebiete in die Plattform integriert. Der On-Demand-Service bildet das zentrale Element des Mobilitätsplans der Region, der darauf abzielt, sämtliche öffentlichen Mobilitätsangebote über eine einzige digitale Schnittstelle zugänglich zu machen. Dank der Flexibilität des Systems und seiner vielfältigen Einsatzmöglichkeiten, nimmt das Projekt eine Schlüsselrolle in diesem Mobility-as-a-Service (MaaS)-Konzept ein.

Die technische Integration der neuen Services in bestehende Systeme – etwa durch die einfache Buchung über regionale Mobilitätsplattformen – erleichtert die Nutzung und sorgt dafür, dass Bedarfsverkehre zu einer festen Größe im Mobilitätsmix werden. Wenn diese Dienste konsequent weiterentwickelt und regional ausgeweitet werden, könnte der ÖPNV tatsächlich das Auto als bevorzugtes Verkehrsmittel ablösen – und zwar nicht nur im Stadtzentrum, sondern auch in den weiter entfernten Vororten.

SMARTE MOBILITÄT BRINGT MEHR FAHRGÄSTE IN DEN ÖPNV

Die Herausforderungen, vor denen Regionen wie die Île-de-France stehen, sind keineswegs einmalig und der innovative und ganzheitliche Ansatz bietet eine Lösung mit langfristigem Potenzial. Das zeigen ähnliche Entwicklungen wie VGI-Flexi, der On-Demand-Dienst im Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt, der flexible, bedarfsorientierte Mobilität bietet und mittlerweile sechs Bediengebiete in nur einer App integriert. Dieses System ergänzt den öffentlichen Verkehr in ländlichen Gebieten zu Randzeiten, reduziert den dortigen Autoverkehr und verbessert die Anbindung entlegener Regionen an das restliche ÖPNV-Netz.

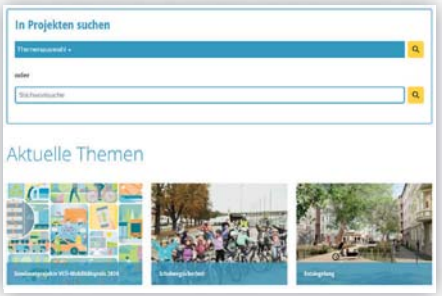
Solche Kombinationen flexibler On-Demand-Dienste mit bestehenden Verkehrssystemen zeigen, wie der öffentliche Nahverkehr attraktiver gestaltet werden kann. Ein integriertes und intermodales Angebot, das auf die Bedürfnisse der Fahrgäste zugeschnitten ist, kann den Autoverkehr deutlich verringern und die Lebensqualität in der gesamten Region verbessern. Mit gezielter Planung und technischer Unterstützung, wie sie Siemens Mobility mit seinen Tochterunternehmen Hacon und Padam Mobility bietet, können solche Ansätze erfolgreich geplant und umgesetzt werden.



Volle Übersicht für die Fahrgäste: alles in einer Hand.

VCÖ MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

Stets besser informiert über ökologisch verträgliche Mobilität



Verkehrsprobleme? Hier finden Sie praxiserprobte Lösungen: Online-Datenbank mit mehr als 2.000 Mobilitätsprojekten

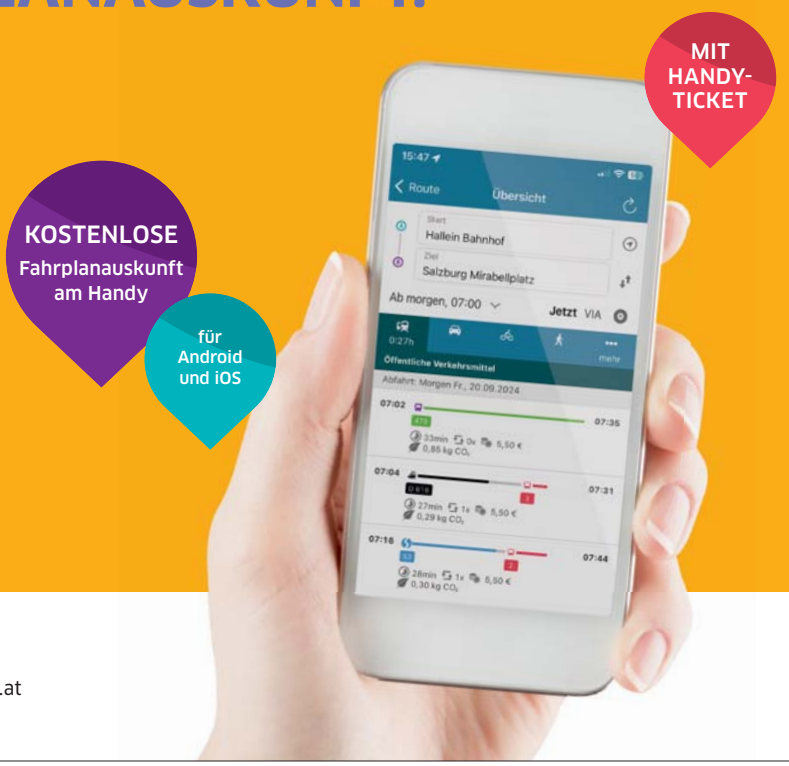
» mobilitaetsprojekte.vcoe.at

Informationshunger?
Grafiken, Good-Practice Beispiele und viele Neuigkeiten – im VCÖ-Newsletter

» www.vcoe.at/newsletter - hier bestellen

Salzburg Verkehr-App

IHRE GRATIS FAHRPLANAUSKUNFT.



www.salzburg-verkehr.at

Salzburg Verkehr ® verbindet

WIR BEDANKEN UNS BEI DEN UNTERSTÜTZERN DER 22. SALZBURGER VERKEHRSTAGE

Impressum

FORUM MOBIL – **Verkehrspolitik | Nahverkehr | Nachhaltige Mobilität** – 38. 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. Einleger Chocolada

CITYLINK TRAM-TRAIN

Sechs Bahnunternehmen aus Deutschland und Österreich

CITYLINK ist eine modulare, barrierefreie Tram-Train-Fahrzeugfamilie, die speziell entwickelt wurde, um das Stadtzentrum ohne Umsteigen mit dem Umland zu verbinden und eine sichere und äußerst komfortable Fahrt zu ermöglichen. Die vielseitigen Fahrzeuge können sowohl als Straßenbahn als auch im Regionalverkehr mit bis zu 100 km/h eingesetzt werden.

www.stadlerrail.com

STADLER