

Stolz präsentieren sie nach der Testfahrt den ÖBB cityjet eco im Bahnhof Mattighofen (OÖ): von links Roman Miklautz, Leiter Nah- und Regionalverkehr ÖBB; Tanja Kreer, Bürgermeisterin Straßwalchen; Arnulf Wolfram, CEO Siemens Mobility GmbH; Klaus Garstener, Vorstand ÖBB-Personenverkehr AG und Josef Spiesberger, Regionalleiter ÖBB-Personenverkehr AG Salzburg



17. Internationale Salzburger Verkehrstage Infrastrukturen für den Verkehr 4.0

Die 17. Internationalen Salzburger Verkehrstage standen unter dem Titel „Lebensadern der mobilen Gesellschaft – Infrastrukturen 4.0“. Der Kongress war mit ca. 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus bis zu zehn Nationen gut besucht. Ein hochkarätiger Pool von Vortragenden blickte in die Zukunft von bereits umgesetzten Projekten, Städte wie Freiburg und Luxemburg konnten bereits gelungene Verkehrs- und Stadtplanung vorstellen.

Automatische Mobilität in stürmischen Zeiten – Ian Banerjee, Forschungsbereich Future Lab der TU Wien, zeichnet ein differenziertes Bild der zukünftigen Mobilität.

Überraschend dabei: Das tatsächlich autonom fahrende KFZ ist weiter weg als gedacht; diese „Stufe 5“ des selbstständigen Betriebs, ein Straßenfahrzeug, das völlig ohne menschliche Eingriffe verkehrt, ist derzeit nicht in Sichtweite. Heute spricht man von einer „langen Stufe 4“, in der das hochautomatisierte Fahrzeug bis auf Weiteres den Fahrer als Kontrollinstanz benötigt. Die Autoindustrie wollte sich an die Technik herantasten, allerdings erzeugten Google und Elon Musk (Tesla) mit überzogenen Versprechungen falsche Erwartungshaltungen; Uber und Lyft, deren Geschäftsmodell eigentlich auf autonomem Betrieb aufgebaut waren, glauben inzwischen nicht mehr daran. Für Anwendungsbereiche wie in der Landwirtschaft kann Autonomie aber früher relevant werden, hier scheinen die Anforderungen schlichter als in komplexen städtischen Umgebungen. Am ehesten können die nötigen Strukturen in Neubaugebieten geschaffen werden, dort können die Bedürfnisse automatischer Verkehrsmittel von Anfang an berücksichtigt werden – Singapur arbeitet daran,

auch, weil es schlicht nicht ausreichend Fahrpersonal für die Autobusse gibt. Für europäische Städte mit ihren gewachsenen Strukturen sieht Banerjee weder die rasch umsetzbare technische Möglichkeit, noch die Notwendigkeit – hier ist man mit klassischen öffentlichen Verkehrsmitteln besser unterwegs, mit dem Rad – oder einfach zu Fuß. avenue21.city

Luxemburg: Von der Autofestung zur mobilen Stadt – Paul Hoffmann, Leiter der Verkehrsabteilung, beschreibt das ambitionierte Projekt der völligen Richtungsänderung beim Luxemburger Verkehr.

Wir haben die Straßenbahnplanung von Luxemburg schon in der zweiten Ausgabe dieses Jahres vorgestellt; Hoffmanns Vortrag brachte interessante Ergänzungen. Beherrschendes Kernthema ist der Bau der „Luxtram“; nun erreicht die Baustelle die Innenstadt, und Autofahrer müssen sich an ebenso große Änderungen gewöhnen wie Geschäftsleute. Diesen hilft die Stadt teils auch finanziell über die schwierige Bauphase hinweg. Abseits dieses Großprojektes beschäftigt die Umstellung auf Nulltarif die Verwaltung ebenso wie die Vorbereitung auf emissionsfreien Busbetrieb: Bereits ab 2028 möchte man ausschließlich elektrisch unterwegs sein, Oberleitung für O-Busse kommen wegen des UNESCO-Status dabei nicht in Frage. Für die hohen Ladeströme der geplanten Batteriebus-Flotte muss daher in Zusammenarbeit mit dem Stromversorger ein eigener Betriebshof gebaut werden, auf dem bisherigen Standort war das schlicht nicht möglich. Man darf bei der Planung der Busbeschaffungen nicht vergessen, dass man von der Industrie abhängig ist; derzeit sind nur Batteriebusse ver-



**Autor
HARALD A. JAHN**

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Website tramway.at präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.

füßbar, auch wenn die Politik von anderen Lösungen träumt: Die Wasserstofftechnologie ist in weiter Ferne. luxtram.lu/de



© Anna Schmitzberger

Fachausstellung: Petra Völkl, Ministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, im Gespräch mit Klaus Garstener, Vorstandsmitglied ÖBB-Personenverkehr AG

Till Ackermann, VDV: „Rückenwind in Sturmstärke“ für den Öffentlichen Verkehr

Eine Vielzahl unterschiedlicher Aspekte sprach Till Ackermann vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen an. Er sieht in der Digitalisierung des Verkehrs die 4. Industrielle Revolution und spricht von „Rückenwind in Sturmstärke“ für die Deutsche Bahn; die Sorge um das Weltklima scheint inzwischen bei den deutschen Bürgern angekommen. Die Digitalisierung ermöglicht die Integration aller Verkehrsmittel, wobei der offizielle ÖV-Anbieter im Zentrum des Geschehens stehen sollte; diese Kompetenz und die Kundendaten an Private abzugeben sieht er kritisch. Mit diesen mächtigen digitalen Werkzeugen kann sich der ÖV aber vom Massengeschäft zum individuellen Service verwandeln, auch das Störungsmanagement kann über Algorithmen deutlich besser funktionieren. Wie Ian Banerjee sieht auch er autonome Fahrzeuge in den gewachsenen europäischen Städten kritisch – und wenn, dann nur als Möglichkeit für den ÖV: Als individuelles Fahrzeug schafft es nur neue Probleme, ohne die alten zu lösen. vdv.de

Konsequent Nutzer-zentriert gedacht: Fairtiq macht aus Gelegenheitsnutzern Stammkunden

Der Schweizer Gian-Mattia Schucan sieht da manches wohl anders: Sein Unternehmen Fairtiq hat eine App entwickelt, die den Kauf von Fahrkarten oder die Auseinandersetzung mit Tarifsystemen für den Fahrgast überflüssig macht. Steigt man in das Verkehrsmittel, aktiviert man die App mittels Button; steigt man wieder aus, deaktiviert man sie – und das System berechnet den besten Fahrpreis, verkehrsmittelübergreifend und im Idealfall sogar über Landesgrenzen hinweg. Dabei werden Vergünstigungen oder vorhandene Netzkarten ebenso berücksichtigt wie zum Beispiel das Erreichen der Preise für Wochenkarten; hier kann der Fahrpreis dann vom Anbieter gedeckelt werden. In Vorarlberg wurde das System erstmals in Österreich implementiert: Hier freut man sich, Gelegenheitskunden zu Stammkunden gemacht zu haben; auch in Linz kann man bereits mit der Fairtiq-App den ÖV benutzen. Die große Philosophie-Änderung für die Verkehrsbetriebe ist die Änderung vom Prepaid-System (Fahrkartenkauf vor Fahrtantritt) zum System der nachträglichen Abrechnung. Im Oktober 2019 gaben auch die ÖBB bekannt, das System künftig anbieten zu wollen. fairtiq.com

Die Mühen der Ebene: Infrastrukturplanung kann Jahrzehnte dauern

Matthias Pliefke, Projektleiter für die Straßenbahn-Neubaustrecke Rotteneckring, stellte die Neubaustrecke durch Freiburg / Breisgau vor. Hier wurde der Querschnitt einer stark befahrenen IV-Achse reduziert und durch eine Straßenbahntrasse ergänzt. Die Straße, Teil des „Innenstadtrings“, trennte die fußgängerfreundliche Innenstadt vom Bahnhof, nun wächst die Stadt hier wieder zusammen. Die neue Straßenbahnachse entlastet das bestehende Netz und den Knoten Bertholdsbrunnen, ermöglicht die Neuerschließung des westlichen und nördlichen Stadtzentrums sowie die fußgängerfreundliche Neugestaltung der angrenzenden Stadträume. Das Projekt hat eine lange Planungsgeschichte: Schon 1998 gab es den ersten städtebaulichen Wettbewerb. 2015 bis 2018 konnte endlich gebaut werden – solche Projekte beschäftigen mehrere Generationen an Planern ...

freiburg.de/pb/231769.html

Insgesamt scheint das Bild der Verkehrsszene durchzuwachsen: „Hardware“, also neue gebaute Infrastrukturen, benötigen teils Jahrzehnte an Vorlauf (nicht nur in Freiburg, auch in Luxemburg hat das Straßenbahnprojekt eine lange Vorgeschichte); andererseits erfüllen sich die Erwartungen bei hochtechnisierten Lösungen wie dem autonomen Fahren nur zögerlich. Mit solchen Lösungen dem allgegenwärtigen Personal-mangel entgegenwirken zu wollen scheint derzeit aussichtslos. Lösungen, die unmittelbare Kundenbedürfnisse abdecken wie Fairtiq, scheinen dagegen genau recht zu kommen – in der komplexen Welt der neuen Entwicklungen ist das Smartphone ein gewohnter Kompass, der Orientierung in die für viele Nutzer unverständliche Welt der Verkehrsverbünde und Tarifstrukturen bringt.



© Anna Schmitzberger

Ein starker, kompetenter Auftritt des ÖBB Personenverkehrs-Teams mit Gästen am eigenen Stand bei der Fachausstellung.

Bei all den kompetenten Vorträgen und den Wortmeldungen fehlte möglicherweise nur ein Aspekt: Der Blick auf das größere Ganze: In welche Räume, in welche Gesellschaft ist all das eingebettet? Anders als im asiatischen Raum fehlt ein wenig die Grundsatzdiskussion: Welche Bedürfnisse hat die Gesellschaft, wie sehen diese in den nächsten Jahren, Jahrzehnten aus, und welchen Stellenwert hat der Verkehr in alledem? Ortsveränderungen sind häufig Zeichen für Mangel an dem Ort, wo dem man sich aufhält. Diese Ortsveränderungen leichter zu machen ist eine Strategie; eine andere wäre, Bedürfnisse vor Ort besser abzudecken. Eventuell wäre eine gesamtheitliche Sicht auf diese Thematik eine fantastische Ergänzung: moderner, umweltfreundlicher Verkehr für ein gutes, nachhaltiges Leben.

Mehr unter forum-mobil.at/salzbuerger-verkehrstage/programm