



VERKEHRSPOLITIK 
NAHVERKEHR 
NACHHALTIGE MOBILITÄT 

01/2024

Sie sind sehr stolz auf ihr Verkehrsmittel Nummer 1

Interview S. 8–11



Kopenhagen ist die freundlichste Stadt für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende – im Sommer wie im Winter.

nihola.com



Alle Infos auf oebb.at/sparschiene



SALZBURG

WIEN

ab € **19,90***

SPARSCHIENE
ÖSTERREICH

**& WAS
FÄHRST
DU?**

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

* Kontingentiertes und zuggebundenes Angebot

EDITH FÄHRT BUS-BUSINESS CLASS!

JETZT
BEWERBEN
UND AB EINSTIEG
€ 3.153
BRUTTO
VERDIENEN!

UND DU?

**BEWIRB DICH JETZT
BEIM OBUS ONLINE
ODER IM
SERVICECENTER!**



salzburg-ag.at/obusjobs

KLIMASCHUTZ IST MENSCHENSCHUTZ

Dänemarks Hauptstadt Kopenhagen macht es vor, dass Gehende und Radfahrende Vorrang vor dem Autoverkehr haben. Darüber erzählt Lisa Müller-Schober, Stadtplanerin beim international tätigen Büro Gehl, in einem Interview.

Die Landeshauptstadt Graz schafft in der Innenstadt Entlastungsstrecken für Straßenbahnen, so Werner Reiterlehner, vormals Verkehrsplaner des Landes Steiermark. In der Bundeshauptstadt Wien nimmt nach längerem Zögern die Straßenbahn für die Seestadt Aspern Fahrt auf, berichtet Harald Jahn.

Salzburg erstellt in Abstand von zehn Jahren eine landesweite Verkehrserhebung. Auffallend ist, dass die Daten keine gemeinsame Planung zwischen den Gemeinden und der Stadt Salzburg zeigen. Seit 30 Jahren kämpfen Stadt und Land um die Lokalbahnverlängerung vom Norden in den Süden durch die Stadt. Über den Stand des aktuellen Projekts „S-Link“ informiert Landesverkehrsplaner Peter Weissenböck.

Unter dem Titel „Green Deal, Our Deal“ fand in Brüssel eine internationale Tagung zu den Arbeitsbedingungen bei Europas Bahnen statt. Die vorgestellte Studie zeigt die Folgen der Eisenbahnliberalisierung bei Sozial- und Arbeitsbedingungen auf. Heinz Högelsberger (Arbeiterkammer Wien) sieht darin negative Auswirkungen auf die Attraktivität von Europas Eisenbahnen.

Digitale Ticketlösungen für ganz Dänemark kommen vom Schweizer Unternehmen FAIRTIQ. Über die „PAY-AS-YOU-GO“-Lösung für den Öffentlichen Verkehr berichtet Markus Fedra, FAIRTIQ.

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Ecuador zu reisen stellt eine große Herausforderung dar. Bahnen wurden größtenteils eingestellt, es existieren zumeist nur Busse; in der Stadt Cuenca gibt es auch eine Straßenbahn. So der abenteuerliche Reisebericht von Heinz Högelsberger.

Nachdenklich stimmt die Studie von Marc Olefs, Leiter der Abteilung Klimaforschung an der GeoSphere Austria (vormals Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik). Unter dem Titel „Klimaschutz ist Menschenschutz“ nennt er fünf Maßnahmen, die in Österreich sofort umgesetzt werden müssten:

- Ein Klimaschutzgesetz
- Ein verschärftes Erneuerbare-Energien-Gesetz
- Höhere, aber sozial verträgliche CO₂-Bepreisung
- Ein Ende der fossilen Subventionen (z. B. Dieselpriileg, steuerfreier Flugverkehr)
- Tempo 100 auf Autobahnen



Peter Haibach, Obmann / Herausgeber

SAVE THE DATE

MOBILITY FORUM SALZBURG

22. Salzburger Verkehrstage

09. bis 10. OKTOBER 2024



MOBILITY FORUM SALZBURG



Detailinfos und Einladung folgen!



INTERVIEW

08 Hier haben Menschen zu Fuß und mit dem Fahrrad Vorrang



STADTVERKEHR

12 Graz: Innenstadt-Entlastungsstrecke für Straßenbahn

22 Zwei Schritte vorwärts, einer zurück – die erratische Wiener Straßenbahnplanung

VERKEHRSPOLITIK

18 Landesweite Verkehrserhebung 2022



BAHNVERKEHR

16 Die Arbeitsbedingungen bei Europas Bahnen

21 ÖBB-Marketing – eine kritische Betrachtung

Titelfoto

Kopenhagen ist die freundlichste Stadt für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende – im Sommer wie im Winter. Foto: Lars Gemzøe



© FAIRTIQ

MOBILITÄTSLÖSUNGEN

25 Digitale Ticketing-Lösung für ganz Dänemark kommt von FAIRTIQ



© Nora Högelsberger

TOURISMUS

27 Öffentliche Verkehrsmittel in Ecuador

KURZMELDUNGEN

30 Kurzmeldungen

POSTBUS

OBB

Stadt, Land, Bus.

& WAS FÄHRST DU?

Busfahren heißt Staus vermeiden und mehr Platz in Städten und Gemeinden. Denn ein Bus ersetzt 30 Pkw im Straßenverkehr. Das sorgt für weniger Emissionen und für eine saubere Luft. Und Busfahren bedeutet Verkehrssicherheit: Statistisch gesehen ist eine Fahrt 50-mal sicherer als mit einem Pkw.

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.



© Lars Gemzoe

Viel Platz für Radfahrende auf der zentralen Frederiksborggade.

Hier haben Menschen zu Fuß und mit dem Fahrrad Vorrang

In Kopenhagen haben Fußgänger:innen und Radfahrer:innen das gute Gefühl, dass sie im Straßenverkehr die Nummer 1 sind.

DI Lisa Müller-Schober ist Senior Project Managerin des international tätigen Architekturbüros Gehl. Sie hat jahrelang selbst in Dänemark gelebt und von dort aus an internationalen Projekten gearbeitet – mit dem Credo, Städte für Menschen zu planen. Im Interview mit „Forum Mobil“ zeigt Lisa Müller-Schober auf, wie Kopenhagen zur Stadt der Fußgänger:innen und Radfahrer:innen wurde und was noch zu tun ist.

Forum Mobil: In Kopenhagen hat es eine langfristige Entwicklung der Fußgängerzone von 1960 bis zum Jahr 2000 gegeben. Warum dauert es so lange, bis eine große Fußgängerzone zustande kommt, und wie ist es gelungen, diese in vier Phasen umzusetzen?

Lisa Müller-Schober: Da steckt ganz viel Überzeugungsarbeit und vor allem ein beständiges Dranbleiben an dem Thema dahinter. Das war

nicht viel anders als in anderen vergleichbaren Städten. Aber mir scheint, dass man in Kopenhagen besonders viel aus den einzelnen Phasen dieser Entwicklung gelernt hat. Die Umsetzung war sehr konsequent, auch wenn sie naturgemäß nur Schritt für Schritt gelungen ist.

Früher waren die großen Plätze der Innenstadt einfach nur Parkplätze. Heute sind sie Plätze des öffentlichen Lebens, die das Verhalten und das Leben der Menschen massiv verändert haben. Die Zahl der Fußgänger:innen ist schon von 1968 bis 1995 stark gestiegen, zuletzt noch deutlich mehr. Es halten sich jetzt viel mehr Menschen auf diesen Plätzen und in diesen Straßen auf.

Forum Mobil: In Salzburg wurde auch in der Altstadt eine relativ große Fußgängerzone geschaffen. Aber dann ist nicht mehr viel nachgekommen. Wie war das in Kopenhagen? Wie hat das vor allem mit den Geschäftsleuten funktioniert? Das ist ja oft der Knackpunkt.

Lisa Müller-Schober: Das ist absolut der Knack-

punkt. Wesentlich scheint mir, dass man in Kopenhagen von der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt auch für die weiteren Stadtviertel viel gelernt hat. Attraktivere Bedingungen für Menschen zu schaffen, die zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren, wurde zu einem Anliegen in der ganzen Stadt. Das Netzwerk der Hauptachsen, die vom Zentrum ausgehen und in das Zentrum führen, wurde maßgeblich in Hauptverkehrsrouten für die Radfahrenden umgestaltet. Dazu kamen ganz maßgeblich die attraktiven Bedingungen für den Fußverkehr. Kopenhagen hat unter anderem durch die Vorher-Nachher-Studien von Jan Gehl aufzeigen können, dass sich der öffentliche Raum zum Besseren verändert hat. Das wirkt nachhaltig auch auf zukünftige Entwicklungen, weil Entscheidungsträger:innen stichfeste Argumente für eine „Pedestrianization“ in der Tasche haben.

Das Zweite ist, dass es naturgemäß auch in Kopenhagen einen riesigen Aufschrei gab, als die ersten Straßen verkehrsberuhigt wurden. Die Geschäftsleute kritisierten massiv, dass die Kundinnen und Kunden nicht mehr mit dem Auto vor ihre Geschäfte fahren könnten und damit wohl ganz ausbleiben würden. Studien aus der jüngeren Vergangenheit zeigen aber, dass diese Angst unbegründet ist. Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommen, bleiben häufiger stehen. Es ist eine völlig neue Einkaufskultur entstanden, und es ist keineswegs so, dass Fußgänger:innen und Radfahrer:innen weniger Kaufkraft hätten als die Autofahrenden. Es ist eine etwas andere Geschäftswelt entstanden, die aber nicht weniger erfolgreich ist oder weniger Umsatz hat als diejenige davor. Die Geschäfte profitieren davon, dass die Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone wesentlich besser ist. Es kommen mehr Menschen, und sie verweilen länger.

Wichtig ist zum Beispiel, dass man das Fahrrad schnell irgendwo abstellen kann. Deshalb wird besonders darauf geachtet, dass das Fahrradparken vor den Geschäften unkompliziert und attraktiv ist. Man kann schnell stehenbleiben und ins nächste Geschäft „hineinhüpfen“.

Forum Mobil: Fehlender Parkraum für Fahrräder scheint aber nach wie vor ein Thema zu sein.

Lisa Müller-Schober: Das ist richtig. In Wohngebieten und an Arbeitsstätten ist die Zufriedenheit mit Fahrradabstellplätzen relativ hoch, bei den Geschäften musste aber massiv nachgebessert werden. Allein in den vergangenen Jahren wurden 15.000 neue Fahrradabstellplätze geschaffen. Was Kopenhagen außerdem sehr gut macht, ist, dass alle zwei Jahre ein Bicycle-Account herausgegeben wird. In diesem Bericht wird grafisch genau dargestellt, wie sich das Radfahren entwickelt hat. Darüber



Fahrradabstellplätze im Einkaufszentrum Fisketorvet.

hinaus wird die Gesamtmobilität aller Verkehrsmittel betrachtet – mit Schwerpunktthemen wie: Radfahren über lange Distanz, Fahrradparken, Haupttrouten-Frequenzmessungen, Sicherheit, Kinder auf dem Fahrrad usw.

Forum Mobil: Diejenigen, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, sind aber in den vergangenen Jahren etwas weniger geworden. Warum?

Lisa Müller-Schober: Das dürfte einerseits mit Covid zu tun haben und mit dem Home-Office. Dazu kommt, dass in Kopenhagen zuletzt sehr viel in das U-Bahnnetz investiert wurde. 2019 wurden zwei neue Linien eröffnet, eine davon eine Ringlinie, die alle bestehenden S- und U-Bahnen miteinander verbindet. Daher nützen jetzt auch mehr Menschen die U-Bahnen für die Fahrt zur und von der Arbeit.

Forum Mobil: Gibt es bei den Fußgängerzonen und beim Fahrradverkehr in Kopenhagen jetzt eine gewisse Sättigung? Wie stark ist die Gegnerschaft gegen neue Projekte?

Lisa Müller-Schober: Generell glaube ich, dass Kopenhagen sich das hohe Ziel gesetzt hat, „a Metropolis for People“ zu werden und die beste Stadt für das Radfahren zu sein. Dafür gibt es eine breite Unterstützung durch alle Parteien hindurch. Aber selbstverständlich gibt es auch in Kopenhagen Diskussionen, wofür das Geld konkret ausgegeben werden soll. Zudem ist Kopenhagen keine isolierte Stadt, sondern es geht auch darum, wie die Menschen aus dem Umland in die Stadt kommen und wieder hinaus. Da gibt es noch viele, die das Auto bevorzugen, und sicher auch manche, die darauf angewiesen sind. Daher ist es sehr wichtig, positive Anreize zu schaffen. Um diese Gruppen zu erreichen, setzt man nun vermehrt den Fokus darauf, attraktivere Radverbindungen für Leute weiter



LISA MÜLLER-SCHOBER

ist Expertin für Stadtplanung im international tätigen Büro Gehl. Sie hat jahrelang selbst in Kopenhagen gelebt. Gehl ist eine Städtebau-Beratung mit Expertise in den Bereichen Architektur, Landschaftsarchitektur, Urban Design und Stadtplanung. Das internationale Team mit 75 Personen besteht aus Architekten, Stadtplanern, Landschaftsarchitekten, Grafikdesignern, Soziologen, Anthropologen und Kulturtheoretikern. Zusätzlich beschäftigt Gehl ein Netzwerk von international anerkannten Expert:innen als Fachberater.

außerhalb der Stadt zu schaffen, sprich: bis zu 30 km Entfernung. Dabei geht es vor allem um sogenannte cycle superhighways, für die auch auf schnellere Fahrräder zurückgegriffen wird. Im Jahr 2019 wurden im Großraum Kopenhagen schon über 160 km dieser Fahrrad-Highways gebaut, und in den nächsten Jahren wird dies noch massiv ausgebaut.

Forum Mobil: Wie wurde in Kopenhagen generell eine positive Stimmung für den Umbau des Verkehrs geschaffen? Was sind die wichtigsten Tools?

Lisa Müller-Schober: Generell scheint mir besonders wichtig, dass man sich nicht auf den Erfolgen ausruht und sagt: „Wir haben ohnehin schon so viel erreicht. Wir sind bereits eine der weltbesten Fahrradstädte, jetzt konzentrieren wir uns auf etwas anderes als den Verkehr.“ Das wird in Kopenhagen genau nicht gemacht. Sobald ein Projekt implementiert ist, wird sofort weiter überlegt, welche Verbesserungen noch möglich sind, zum Beispiel neue Brücken für Gehende und Radfahrende über den Hafen. Wenn man zu Fuß schneller im Hafen vorankommt als wenn man mit dem Auto rundherum fahren muss, dann hat das große Vorteile, die direkt im Alltag vieler Menschen positiv erfahrbar sind.

Forum Mobil: Man sagt den Leuten: „Schaut, das haben wir geschafft, das wäre für euren Stadtteil auch etwas!“

Lisa Müller-Schober: Es gibt tatsächlich Leuchtturmprojekte, die dann auch medial eine gro-

ße, meist positive Aufmerksamkeit erreichen, zum Beispiel die sogenannte Fahrradschlange, eine Brücke ausschließlich für den Radverkehr. Oder die grüne Welle für den Radverkehr sowie kleine Lückenschlüsse im Netz. Da ist dann der Einzelne, die Einzelne auch tatsächlich stolz darauf, zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren und sich dabei als bevorzugter Verkehrsteilnehmer und bevorzugte Verkehrsteilnehmerin zu erleben.



Im Winter werden die Radwege zuerst geräumt.

Forum Mobil: Es braucht Leuchtturmprojekte und das Dranbleiben?

Lisa Müller-Schober: Und es braucht viele kleine Verbesserungen wie eben die Ampelregelungen, sodass man sich als gehende oder radfahrende Person im Straßenverkehr priorisiert fühlt. Oder dass Kinder auf Gehsteigen in die Schule kommen, ohne dass sie eine gefährliche, dicht befahrene Straße queren müssen. Diese kleinen Erfahrungen im Alltag machen einen großen Unterschied. Sie werden möglich, weil das System ständig evaluiert wird.

Forum Mobil: Heißt das also: „Als Fußgänger oder Radfahrer bin ich jemand?“

Lisa Müller-Schober: „Ja, ich bin jemand, und es wird mir möglichst attraktiv gemacht, dass ich diese aktiven Verkehrsmittel benutze.“ Wenn man fragt: „Warum fahren die Menschen in Kopenhagen mit dem Fahrrad?“, dann sagen sie nicht: „Weil es der Umwelt nützt oder weil ich mich sportlich betätigen möchte.“ Sie sagen ganz klar: „Weil es die einfachste und bequemste Art der Fortbewegung ist.“ Das hat mit der Infrastruktur zu tun, die dafür geschaffen wurde, und mit der Tatsache, dass die Menschen sich eingeladen fühlen, diese Verkehrsmittel zu nutzen, und ihnen das möglichst bequem gemacht wird. Zudem wird viel in Kommunikation und Marketing für das Fahrrad investiert.

Das Fahrrad ist auch kein Symbol, es ist ein Fortbewegungsmittel, Punkt. Es wird nicht so sehr zur Identifizierung mit einer bestimmten Bevölkerungsgruppe gesehen und ist nicht mit Vorurteilen behaftet. Ganz nach dem Motto:



Viel groß markierter Platz für Fahrräder in der S-Bahn.

„No cyclists, just people“. Einfach auch, weil so eine breite Masse an Menschen, von Jung bis Alt und mit unterschiedlichem Hintergrund darauf zurückgreift. Eben weil die Infrastruktur auch für alle gemacht ist und alle dazu einlädt.

Forum Mobil: In Salzburg regnet es häufig. Ist Radfahren und Schlechtwetter auch in Kopenhagen ein Thema?

Lisa Müller-Schober: Ja, doch. Was dem Radfahren zugutekommt, ist, dass die Stadt sehr flach ist und dass die Wege kompakt und kurz sind. Aber ich habe selbst jahrelang in Kopenhagen gelebt, und ich habe selten so viel über das Wetter geschimpft wie dort. Vielleicht weil ich auch mehr mit dem Rad gefahren bin und das Wetter mehr mitbekommen habe. Es ist in Kopenhagen windig, es regnet viel, die Luft ist oft sehr feucht, und es gibt eiskalte Winter mit Schneetreiben.

Aber die Menschen in Kopenhagen leben das Credo: „Es gibt kein schlechtes Wetter, es gibt nur schlechte Kleidung.“ Alle meine Kolleginnen und Kollegen besitzen eine Regenhose, einen wasserdichten Rucksack und eine gute Regenjacke. Man fährt mit dem Fahrrad, auch wenn das Wetter schlecht ist, weil es trotzdem der schnellste Weg ist, in die Arbeit zu kommen. Was den Schnee betrifft: Ja, es schneit, aber als erstes werden die Radwege geräumt. Die sind längst frei, wenn auf den Straßen für die Autos noch Schnee liegt. Das ist wieder eine dieser ganz wichtigen positiven Alltagserfahrungen derer, die das Fahrrad benutzen. Sie werden bevorzugt. Ich habe mit Begeisterung Fotos davon gemacht, dass der Radweg in aller Frühe schon frei war und die Autos noch im Schnee feststeckten. Das macht viel mit den Menschen.

Forum Mobil: Was ist Ihre Vision für Kopenhagen für die nächsten zehn Jahre? Was fehlt?

Lisa Müller-Schober: Kopenhagen muss weiterhin auf dem Weg bleiben, dass Mobilität ganz stark im Zusammenhang mit dem öffentlichen Raum gesehen wird: Wie schaut eine Straße aus? Ist sie nur eine Route von A nach B, oder ist sie auch Lebensraum für die Menschen? Das wird in Kopenhagen sehr vorbildlich gelebt. Wenn man durch die Stadt geht, sieht man immer wieder lebendige öffentliche Räume mit spannenden Funktionen: unkonventionelle Spielplätze, neue Badeplätze im Hafen, und Ähnliches.

Als Vision hätte ich noch gerne viele von diesen lebendigen Plätzen, die so unkonventionell dazu einladen, sich dort aufzuhalten. Und auch dass



1954 war Gammeltorv noch mit Autos vollgestopft.

das Thema „Klimaanpassungsmaßnahmen“ in Kopenhagen weiterhin so vorbildhaft gehandhabt wird.

Forum Mobil: Und Ihre Vision für Salzburg?

Lisa Müller-Schober: Dass man es auch abseits der wunderschönen Altstadt schafft, die Wege von A nach B stärker danach zu gestalten, wie attraktiv sich das Leben im öffentlichen Raum auf diesen Straßen abspielen könnte. Wo kann man Punkte in diesem Netzwerk schaffen, die als Orte der Begegnung neue Anreize zum Flanieren und Verweilen schaffen?

Forum Mobil: Schaut einmal, Leute, was aus eurer Straße werden könnte!

Lisa Müller-Schober: Ja. Wie kann man einer möglichst großen Gruppe von Menschen einen attraktiven, lebenswerten Stadtraum bieten? Dafür braucht es den Mut zu Entscheidungen, die oftmals kontrovers sind. Sich fallweise unbeliebt zu machen gehört in der Verkehrspolitik einfach dazu. Aber diese mutigen Entscheidungen braucht es. Da ist uns Kopenhagen einiges voraus. Mut ist etwas, was ich in vielen österreichischen Städten gerne mehr sehen würde.

Interview: Josef Bruckmoser

Graz: Innenstadt-Entlastungsstrecke für Straßenbahn

AUSGANGSLAGE

Die Landeshauptstadt Graz hat vor nicht allzu langer Zeit die Grenze von 300.000 Einwohnern überschritten. Die Attraktivität der Stadt in wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht hat in den vergangenen Jahren einen enormen Zuzug bewirkt und eine dementsprechende Bautätigkeit in puncto Verdichtung, aber vor allem auch Stadterweiterung zur Folge gehabt. In diesem Zusammenhang seien die beiden neuen Stadtteile „Smart City“ und „Reininghaus“ im Westen von Graz erwähnt, bei denen es gelungen ist, die Straßenbahn-Erschließung vor Gebäudfertigstellung zu realisieren.

Ein bereits weiter zurückliegendes, aber ebenso wichtiges Bauvorhaben war die unterirdische Straßenbahn-Anbindung des Grazer Hauptbahnhofs, die die Heranführung sämtlicher Straßenbahn-Durchgangslinien in den Grazer Westen an den Schienenfern- und Nahverkehr ermöglichte und nebenbei sogar die Führung der Schienenersatzverkehrsbusse in der Unterführung ermöglicht.

Eine große Herausforderung musste sehr lange auf ihre Behebung warten: Bedingt durch einige Einstellungen von Straßenbahnlinien in den Sechziger- und Siebzigerjahren des 20. Jahrhunderts, hat das derzeitige Grazer Straßennetz eine rein sternförmige Struktur, die im Tagesverkehr sechs Durchmesserlinien umfasst.

Die zentrale Strecke, die von allen Linien befahren wird, erstreckt sich über eine Länge von ca. 500 m zwischen dem Jakominiplatz über die Herrengasse zum Hauptplatz.

Aufgrund der steigenden Nachfrage fahren die Grazer Straßenbahnen mittlerweile in attraktiven Intervallen, sodass zum Beispiel an Werktagen zwischen 7 und 8 Uhr durchschnittlich jede Minute eine Straßenbahngarnitur durch die Herrengasse fährt, wodurch sich eine Frequenz von ca. 120 Fahrzeugen pro Stunde in beiden Richtungen ergibt. Dieser Umstand hat unter anderem folgende Kapazitätsengpässe zur Folge: Die Querung des stark durch den motorisierten Individualverkehr befahrenen Joanneumrings am Eisernen Tor nahe dem Jakominiplatz bringt die Lichtsignalsteuerung an ihre Grenzen und sorgt für Zeitverluste im Straßenbahnverkehr. Weiters muss die Doppelhaltestelle auf dem Hauptplatz den Fahrgastwechsel für alle sechs Linien aufnehmen, wodurch laufend Eigenbehinderungen des Straßenbahnverkehrs entstehen. Außerdem hat sich die Zahl der Demonstrationen, die sich aus Aufmerksamkeitsgründen vornehmlich durch die Herrengasse bewegen, in den vergangenen Jahren signifikant erhöht. Dadurch sind immer wieder Schienenersatzverkehre mit Bussen erforderlich, die sich sowohl für die Fahrgäste als auch für die betriebliche Disposition als sehr herausfordernd erweisen.

VARIANTEN

Die beschriebenen Umstände haben eine Entscheidung über die seit mittlerweile Jahrzehnten diskutierten Varianten der Herrengassen-Entlastung nahegelegt. Es gab im Wesentlichen zwei generelle Möglichkeiten, die Straßenbahn-Betriebsqualität im Zentrum auf ein stabileres Niveau zu führen: Eine großräumige Hauptvariante sah gleichzeitig eine Neu-Erschließung des Bezirks Gries westlich der Mur vor, hätte aber durch die praktische Nicht-Bedienung der Haltestellen Hauptplatz und Südtiroler Platz einen Nachteil für die Innenstadt-Erreichbarkeit bedeutet und in einigen Straßenzügen eine Verkehrsüberlastung bewirkt. Außerdem wird die Anbindung des südlichen Griesplatzes in weiterer Folge durch die geplante Straßenbahnlinie in den Grazer Südwesten gewährleistet sein. Die zweite Hauptvariante sieht die Linienführung vom Jakominiplatz über Radetzkystraße – Neutorgasse – Tegetthoffbrücke – Belgiergasse – Vorbeckgasse bis zur Einbindung in die Annenstraße vor. Sie liegt lediglich in einem Abstand von ca. 200 bis 300 m neben der Bestandsstrecke und erschließt zum Beispiel die Museen des Joanneumsviertels und den



Straßenbahn-Eigenbehinderung vor der Haltestelle Hauptplatz.



Neutorgasse in der Bauphase im Mai 2023.

STRASSENBAHNPROJEKT INNENSTADTENTLASTUNG

GRAZ



Schematische Darstellung der Innenstadt-Entlastungsstrecke.

Busbahnhof auf dem Andreas-Hofer-Platz. Die beiden Haltestellen „Joanneumsviertel“ und „Bad zur Sonne“ dienen neben ihrer Erschließungswirkung auch als Ersatzhaltestellen für den Hauptplatz und den Südtiroler Platz.

VARIANTEN-ENTSCHEIDUNG

Im April 2022 fasste der Gemeinderat der Stadt Graz den einstimmigen Beschluss zur Realisierung der zweiten Hauptvariante mit einer Länge von 1,2 km und Kosten in der Höhe von 38 Mio. Euro, wobei das Land Steiermark eine maßgebliche Unterstützung leistet. Betrieblich gesehen, soll jeder zweite Kurs der Linien 6 und 7 als Linie 16 und 17 die neue Entlastungsstrecke benutzen. Dies wird zu einer wesentlichen Entspannung beziehungsweise Betriebsstabilität im gesamten Grazer Straßenbahnnetz führen. In baulicher Hinsicht ist zu erwähnen, dass der Unterbau der Gleisanlagen erschütterungshemmende Matten (Masse-Feder-System) enthält, wodurch befürchtete negative Auswirkungen des Straßenbahnbetriebes weitgehend vermieden werden.

PHASEN DER UMSETZUNG

Im Jahr 2023 wurde der östliche Abschnitt vom Jakominiplatz inklusive Neubau der Bus-Endhaltestellen über die Radetzkystraße – Neutorgasse bis zum Andreas-Hofer-Platz baulich umgesetzt. Nachdem der von mehreren Buslinien befahrene östliche Abschnitt der Radetzkystraße aufgrund der Bauarbeiten nicht befahren werden konnte, mussten die Buslinien zum Joanneumring, der

normalerweise als dreispurige MIV-Achse Richtung Westen geführt wird, verlegt werden. Während der Bauphase stand Richtung Westen nur eine Spur für MIV und Busse zur Verfügung, Richtung Osten fahren ausschließlich Busse der Graz-Linien. Die Buswende erfolgte über eine Schleife rund um das Grazer Opernhaus. Auch für die Regionalbusse, die den Andreas-Hofer-Platz derzeit nicht benutzen können, wurden großräumige Schleifenlösungen mit neuen provisorischen



Verkehrssituation auf dem Joanneumring während der Bauphase.



Autor
DI WERNER
REITERLEHNER

Studium des Bauingenieurwesens an der Technischen Universität Graz und Stipendium an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich. War beim Land Steiermark Referent für Öffentlichen Verkehr in der Abteilung 16 „Verkehr und Landeshochbau“ und z.B. maßgeblich an der Realisierung eines Betriebsleit- und Fahrgastinformationssystems in Graz sowie an der Planung und Umsetzung der S-Bahn Steiermark beteiligt. Berufserfahrung in den Bereichen Nachhaltigkeit und Mobilität durch Planungs- und Moderations-Tätigkeiten im Bereich von Gebietskörperschaften, der Europäischen Kommission, kommunalen Verkehrs- und Versorgungsunternehmen sowie Interessengemeinschaften. Seit 2019 Unternehmensberater im Bereich Nachhaltige Mobilität.



Fertiggestellte Radetzkystraße mit Neuaufteilung des Straßenraums.

schen Haltestellen eingerichtet. Die befürchteten Pkw-Staulängen hielten sich einerseits aufgrund optimierter Phasenschaltungen der Lichtsignalanlagen einigermaßen in Grenzen. Andererseits nutzte der MIV großräumige Umfahrungsstrecken. Im Endausbau sind maßgebliche Verbesserungen der Aufenthaltsqualität entlang der Entlastungsstrecke in der Gestalt von mehr Raum für Gehende und Radfahrende vorgesehen. Dennoch brachten in der Bauphase zahlreiche betroffene Geschäftsleute Sorgen und Proteste aufgrund von Umsatzrückgängen vor. Auch gab es vereinzelt temporäre Geschäftsschließungen. Die Stadt Graz hat deshalb entsprechende Unterstützungen angeboten. Mit Stand Jänner 2024 sind die Schienen im beschriebenen Abschnitt fertig verlegt. Die Oberflächengestaltung in der Radetzkystraße ist weitgehend fertiggestellt, Neutorgasse und Andreas-Hofer-Platz werden im Laufe des Frühjahrs realisiert.

AUSBLICK

Im Jahr 2024 liegt der Schwerpunkt der Bauarbeiten in der Verbreiterung sowie Ertüchtigung der Tegetthoffbrücke für die neue Belastung durch den Straßenbahnbetrieb. Dazu muss die erforderliche Tragkraft um mehr als das Doppelte erhöht werden. Im Jahr 2025 werden dann die Gleise im westlichen Teil (Belgiergasse – Vorbeckgasse) verlegt, sodass die Gesamtstrecke am Ende dieses Jahres in Betrieb gehen kann. Die Fertigstellung der Innenstadt-Entlastungsstrecke wird ein großer Schritt in Richtung einer hohen Zuverlässigkeit der Grazer Straßenbahnlinien sein und bedeutet eine maßgebliche Zunahme an Attraktivität und Lebensqualität für die Stadt Graz.



Andreas-Hofer-Platz in der Bauphase im Jänner 2024 mit Blick zur Tegetthoffbrücke.

Mit den LINZ AG LINIEN in Linz mobil

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

BUS. BIM. AST. TIM.

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

SO VIEL MOBILITÄT IN NUR EINER APP!

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

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



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

 LinzMobil

Mobil sein kommt an –
mit nur einer App.



LINZ AG
L I N I E N



LinzMobil – So viel Mobilität in nur einer App!

Tickets, Fahrpläne, Routen sowie Informationen und Links zu AST, tim, FAIRTIQ und mehr. **Jetzt neu:** city bike Linz und Verbundtickets für ganz Oberösterreich. Die App ist kostenlos für Android (Google Play Store) und iOS verfügbar.

Infos auf www.linzag.at/linzmobil



Die Arbeitsbedingungen bei Europas Bahnen

„Green Deal, Our Deal?“ Unter diesem Titel veranstaltete die Europäische Transport-Arbeiter:innen-Föderation (ETF) am 18. Jänner 2024 in Brüssel eine große Konferenz über dringend notwendige politische Reformen im Verkehrssektor. Eine der dabei vorgestellten Studien beleuchtete die Folgen der Eisenbahnliberalisierung auf die Sozial- und Arbeitsbedingungen.

Dem Eisenbahnsektor kommt aus einer Reihe von ökologischen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und technologischen Gründen eine wachsende Bedeutung zu. Er spielt eine Schlüsselrolle bei der Erfüllung der Verpflichtungen des Europäischen Green Deal und der Ziele der Kommissionsstrategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Der Hochgeschwindigkeitsverkehr in ganz Europa soll sich bis 2030 verdoppeln, beim Schienengüterverkehr soll dies bis 2050 geschehen. Doch wie sieht die Bilanz der letzten anderthalb Jahrzehnten aus? Da hat es keine Zunahme des Bahnverkehrs gegeben, die Kluft zum Pkw- beziehungsweise Lkw-Verkehr konnte nicht verkleinert werden. Die Liberalisierung hat nicht die gemachten Versprechungen erfüllt. Die Ausschreibung von Bahnverkehren hat sich als kompliziert und kostspielig erwiesen und zur Bildung von Oligo-

polen geführt. Da nur wenige Unternehmen um die zu vergebenden Streckenlose rittern, kann von echtem Wettbewerb keine Rede sein.

EINE FRAGE DER SICHERHEIT

Die Eisenbahn ist ein sehr sicheres Verkehrsmittel und soll es auch bleiben. Die Liberalisierung hat aber zum „Unbundling“ von integrierten Eisenbahnunternehmen geführt; so kümmert sich die ÖBB Infra um die Schienenstrecken, die dann von den Schwesterunternehmen ÖBB Personenverkehr und RCA befahren werden. Aber auch andere Eisenbahnen sind auf diesem Streckennetz unterwegs. Dies führt zu Schnittstellenproblemen und hat negative Auswirkungen auf die Gesamteffizienz sowie auf die Sicherheit. So gibt es Hinweise, dass es vermehrt zu Zwischenfällen kommt, die auf mangelnde Koordination oder schlechte Kommunikation zwischen den verschiedenen Unternehmen zurückzuführen sind. Ein objektiver (Un-)Sicherheitsindikator ist das Überfahren von Haltesignalen. Wie Daten aus Deutschland und Tschechien zeigen, haben diese Zwischenfälle in den vergangenen Jahren signifikant zugenommen (siehe Abbildung rechts).

Bei der Überwachung der Qualität der Ausbildung im Eisenbahnwesen – insbesondere in Be-

zug auf sicherheitsrelevante Tätigkeiten – ist das derzeitige Kontrollsystem, das zwar von den nationalen Sicherheitsbehörden durchgeführt wird, aber nach wie vor zu einem hohen Maß aus Selbstregulierung seitens der Eisenbahnunternehmen besteht, nicht mehr zweckmäßig.

WIE SIEHT ES MIT DEN ARBEITSBEDINGUNGEN AUS?

Um die Ziele der Mobilitätswende zu erreichen, müssen die Investitionen in die Eisenbahn-Infrastruktur und das rollende Material deutlich erhöht und das Service für die Fahrgäste verbessert und ausgebaut werden. Nur so kann die Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern attraktiver werden. Gleichzeitig müssen die Herausforderungen und Probleme bei Beschäftigung und Arbeit im Eisenbahnsektor angegangen werden. Der Sektor ist mit einem erheblichen Arbeitskräftemangel konfrontiert, der sich bereits heute in vielen Ländern negativ auf die Qualität der Eisenbahndienste und Fahrpläne auswirkt. Die Ursachen dafür liegen nicht nur an demografischen Faktoren (z.B. das hohe Durchschnittsalter der Eisenbahner:innen), sondern gehen auch auf Fehler bei der Personalplanung in der Vergangenheit sowie auf die mangelnde Attraktivität der Arbeitsplätze im Eisenbahnsektor zurück. Obwohl eine Vielzahl von Indikatoren dazu dient, den Fortschritt der Liberalisierung des Eisenbahnsektors zu bemessen, liegen nur vereinzelte und wenig belastbare Daten über die Entwicklung beim Eisenbahnpersonal und bei dessen Arbeitsbedingungen vor. Um diese Wissenslücke zu schließen, wurden acht europäische Länder mit unterschiedlich ausgeprägtem Liberalisierungsgrad genauer untersucht: Österreich, Tschechien, Frankreich, Deutschland, Italien, Polen, Schweden und Großbritannien.

Durch die Aufsplitterung des Eisenbahnmarktes ist es zu einer großen Anzahl von Tochtergesellschaften, Arbeitsagenturen, Subunternehmen und Dienstleistern gekommen. Viele sind nur zu dem Zweck gegründet worden, Aufgaben und Dienstleistungen zu geringeren Lohnkosten zu erbringen. Infolge dessen sind prekäre und problematische Beschäftigungsformen entstanden, wie z. B. die Selbstständigkeit von Triebfahrzeugführern und die Beschäftigung von Leiharbeitnehmern. Arbeitnehmer:innen von außerhalb der EU sind aufgrund der Verknüpfung von Aufenthaltstiteln mit Arbeitsverträgen besonders anfällig für Ausbeutung. Auch bei den noch direkt beschäftigten Eisenbahner:innen ist eine Verschlechterung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen zu beobachten: Das äußert sich in Arbeitsverdichtung, Lohndruck, Arbeitszeitverlängerung, unfreiwilliger Flexibilisierung und Aufgabenüberlastung. Die Verschlechterung des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit am Arbeitsplatz sind die Folge.

Angesichts dieser Tendenzen und der Tatsache, dass die Zahl der Eisenbahnunternehmen aufgrund des freien Zugangs und der Liberalisierung erheblich zugenommen hat, waren die Systeme der Eisenbahnen zur Überwachung der Umsetzung von Arbeitszeit- und anderen Sozialvorschriften nicht in der Lage, Verstöße gegen die Vorschriften angemessen zu erkennen und zu sanktionieren.

Traditionell gibt es bei den Eisenbahnen einen hohen Organisationsgrad durch Gewerkschaften und eine dementsprechend gute Abdeckung mit Kollektivverträgen. Doch auch das System der Kollektivvertragsverhandlungen ist durch die immer stärkere Fragmentierung des Sektors, den Niedriglohn-Wettbewerb und die Kostensenkungsstrategien privater Unternehmen unter Druck geraten und droht zu erodieren.

WAS IST ZU TUN?

Wie in der Untersuchung gezeigt wurde, haben Entflechtung, Privatisierung und verstärkter Wettbewerb zu einer Abwärtsspirale der Sozial- und Arbeitsbedingungen bei den Eisenbahnen in der gesamten EU geführt. Das hat negative Auswirkungen auf die Attraktivität der Eisenbahnen für potenzielle Arbeitnehmer, junge Lernende, die in den Arbeitsmarkt eintreten, und diejenigen, die bereits in diesem Sektor arbeiten. Ohne politische Kurskorrektur wird der Eisenbahnsektor nicht in der Lage sein, die zukünftigen Herausforderungen zu bewältigen. Dann sieht es aber schlecht für die Mobilitätswende aus!

Hier der Report zum Herunterladen:

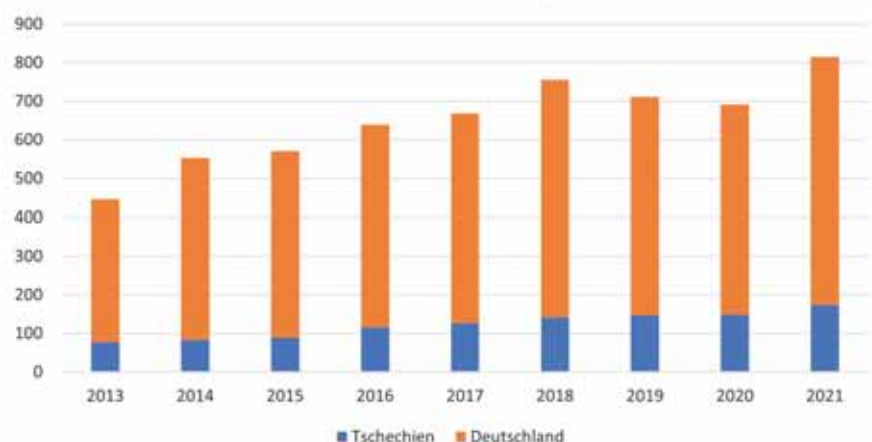
etf-europe.org/wp-content/uploads/2024/01/ETF-RAILWAY-REPORT.pdf



Autor
**HEINZ
HÖGELSBERGER**

arbeitet in der Abteilung „Klima, Umwelt und Verkehr“ der AK Wien.

Überfahren von Haltesignalen



Salzburg: Landesweite Verkehrserhebung 2022

Mobil sein ist für die meisten von uns eine Selbstverständlichkeit und prägt unser tägliches Leben. Unterwegs sein ist ein wichtiger Bestandteil der sozialen Interaktion und dient zur Befriedigung menschlicher Grundbedürfnisse. Dabei sind die Mobilitätsansprüche höchst unterschiedlich und werden von einer Vielzahl von Parametern beeinflusst. Um ein genaueres Bild über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu bekommen, wurde diese umfassende Untersuchung von der Verkehrsplanung des Landes Salzburg gemeinsam mit dem Land Oberösterreich vorbereitet und durchgeführt. Dabei stand die Alltagsmobilität der Wohnbevölkerung während der Arbeitstage (Mo–Fr) im Fokus der Erhebung. Diese Befragung findet im Abstand von zehn Jahren statt. Damit lassen sich auch Entwicklungen darstellen, die sich in diesem Zeitraum ergeben haben.

Gerade in den letzten Jahren ist das Thema „Mobilität“, insbesondere auch im Hinblick auf den Klimawandel (Stichworte „Klimaneutralität im Verkehr“, „Energiewende ist gleich Verkehrswende“), aber auch auf die Verkehrsentwicklung allgemein (Stichworte „Verkehrsbelastung der Straßen“, „Ausbau des Öffentlichen Verkehrs“, „Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur“) auf vielen Ebenen thematisiert und diskutiert worden. Der neue „Mobilitätsmasterplan 2030“ für Österreich zeigt Wege auf, um Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu verbessern und den Anteil des Umweltverbunds aus Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Verkehrsmitteln und geteilter Mobilität deutlich zu steigern. Inwieweit diese „Trendwende im Verkehr“ in Salzburg bereits eingeleitet wurde, lässt sich mit den nun vorliegenden Daten und daraus ableitbaren Kennzahlen bewerten.

Aber auch weitere Fragen können mit den erhobenen Daten beantwortet werden, beispielsweise

- Wie oft, wie weit und wie lange sind die in Salzburg wohnhaften Personen unterwegs?
- Aus welchen Gründen sind sie unterwegs?
- Welche Verkehrsmittel benutzen sie?
- Bestehen regionale Unterschiede?
- Welche wesentlichen Änderungen im Vergleich zu 2012 sind erkennbar?

Im Folgenden werden einige der wesentlichen Ergebnisse, die bisher analysiert wurden, dargestellt. Eine Verkehrsvermeidung, wie im Mobilitätsmasterplan 2030 des Bundes angesprochen, kann aus den Daten der aktuellen Verkehrserhebung

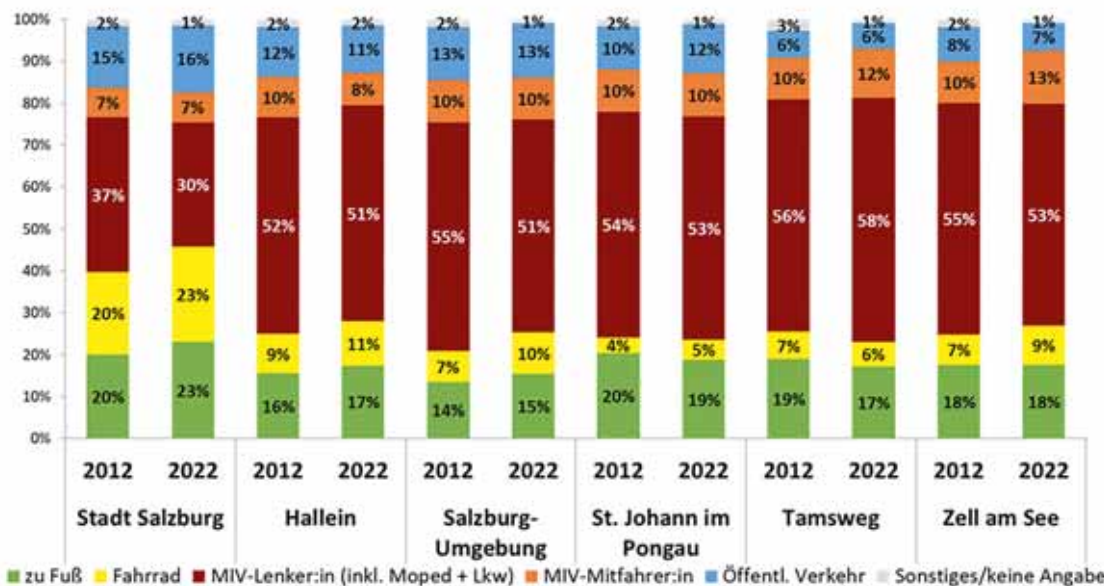
nicht abgeleitet werden. Im Gegenteil, die Salzburger Bevölkerung ist mobiler denn je. Die Weglängen insgesamt nahmen im Zeitraum 2012–2022 um rund 21,4 % zu, das sind in absoluten Zahlen rund 3,4 Mio. km, die täglich mehr im Land Salzburg zurückgelegt werden. Insgesamt werden jeden Tag rund 19,2 Mio. km zurückgelegt (das wäre rund 480-mal um die Erde oder 25-mal zum Mond und wieder retour). Der Bevölkerungszuwachs der (selbstständig) mobilen Personen (ab sechs Jahren) betrug rund 9 % (2012–2022).

88 % der Bevölkerung verlassen werktags die Wohnung. Je Werktag legen die mobilen Personen im Schnitt 3,4 Wege (2012: 3,2 Wege) zurück, sind dabei 1 Stunde und 32 Minuten unterwegs (20 Minuten länger als 2012) und bewältigen dabei rund 41 km (2012: 36,4 km).

Eine Verkehrsverlagerung lässt sich aber – zumindest ansatzweise – aus den Daten erkennen. So erhöhte sich die Verkehrsleistung (zurückgelegte Kilometer) der Gehenden um rund 64 %, der ÖV-Nutzer:innen um 78 % und der Radfahrenden um 90 %. Die mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegten Kilometer erhöhten sich „nur“ um 16 %. Der Anteil des Umweltverbunds beträgt 57,5 %, der MIV ist für 42,5 % der zusätzlich zurückgelegten Kilometer verantwortlich. Beim Modal Split handelt es sich um eine der wichtigsten verkehrsplanerischen Kennzahlen, der die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung für die einzelnen Wege zugrunde liegt. Der Modal Split wird auf unterschiedliche Kenngrößen bezogen, beispielsweise die Anzahl der Wege (unabhängig von den Weglängen), den Wegezweck oder die Personenkilometer. Die Entscheidung für die Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig. Dieser Indikator eignet sich, um die Zielerreichung verkehrsplanerischer und -politischer Ziele darzustellen. Die folgende Abbildung zeigt die Anteile der jeweils benutzten Hauptverkehrsmittel auf Basis der zurückgelegten Wege der Wohnbevölkerung im gesamten Land Salzburg. Beim Vergleich mit den Daten aus 2012 zeigt sich eine Steigerung der Fuß- und Radwege sowie eine Abnahme des motorisierten Individualverkehrs (Kfz), wobei die Betrachtung auf Bezirksebene ein differenziertes Bild ergibt. Der Lungau ist der einzige Bezirk, wo im Vergleich zu 2012 beim MIV eine Zunahme erkennbar ist. Gleichzeitig kommt es hier zu Abnahmen beim Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV). Der Öffentliche Verkehr (Bahn, Bus) lässt insgesamt eine leichte Zunahme erkennen (Stagnation im Lungau, Abnahme im Pinzgau).

Modal-Split nach Bezirken
Salzburg 2022 im Vergleich zu Salzburg 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
n=80.137 (2012)
Wege

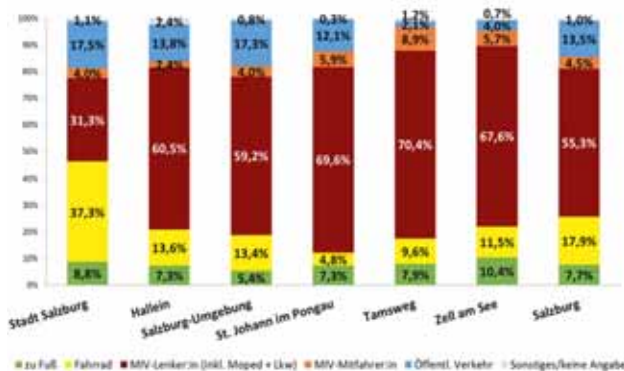


© Herry Consult

Betrachtet man in der folgenden Abbildung den Modal Split nach der Verkehrsleistung, verschieben sich die jeweiligen Anteile ganz klar in Richtung MIV und ÖV, da mit diesen Verkehrsmitteln die größten Distanzen zurückgelegt werden. Hier sind die wichtigsten Hebel im Hinblick auf die Mobilitätswende sichtbar – weitere Minimierung der MIV-Anteile und Erhöhung der ÖV-Anteile. Rad- und Fußverkehr spielen bei dieser Betrachtung eine eher untergeordnete Rolle.

Modal-Split am Arbeitsweg je Bezirk
Salzburg 2022 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
n=80.137 (2012)
Wege

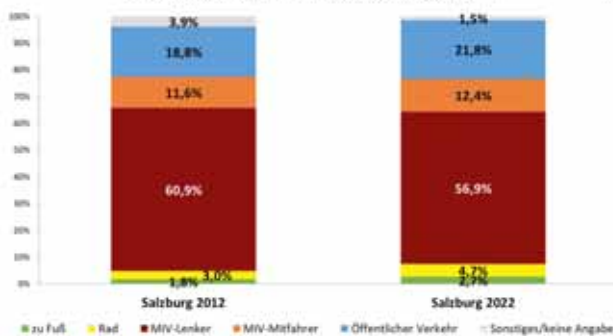


© Herry Consult

Die nächste Abbildung zeigt die Verteilung beziehungsweise die Änderungen der Wegezwecke. Bei den Angaben zu den Wegezwecken sind im Vergleich zu 2012 deutliche Verschiebungen zu erkennen. So zeigen sich bei den Wegezwecken „Arbeitsplatz“, „Einkauf“ und „Ausbildung/Schule“ klare Abnahmen. Eine erste Einschätzung lässt vermuten, dass „Home-Office“ und „Online-Einkauf“ für die ersten beiden Wegezwecke eine Rolle spielen dürfte. Bei der Abnahme des Wegezwecks „Ausbildung/Schule“ ist die demografische Entwicklung (weniger Personen in diesen relevanten Altersgruppen) eine Erklärung. Beachtenswert ist der große Anstieg beim Wegezweck „Freizeit/Besuche“, der aber einen allgemeinen gesellschaftlichen Wertewandel der letzten Jahre widerspiegelt (Schlagwort „work/life-balance“). Auch hier kann die demografische Entwicklung (mehr ältere, aber aktive Personen) als zusätzliche Erklärung herangezogen werden. Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zeigt

Modal-Split nach Verkehrsleistung
Salzburg 2022 im Vergleich zu Salzburg 2012 in [Prozent]

Stichprobe: n=42.610 (2022)
n=80.137 (2012)
Wege

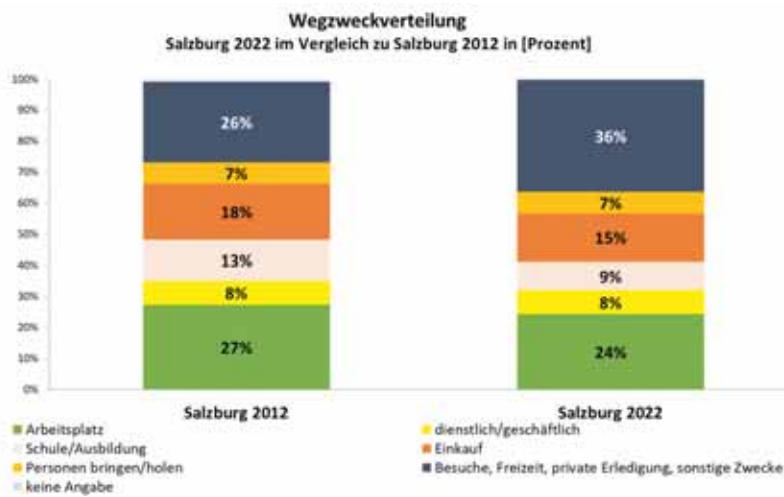


© Herry Consult

Die folgende Abbildung zeigt den Modal Split auf dem Arbeitsweg je Bezirk. In der Stadt Salzburg liegt dabei der Fahrradanteil bei beachtlichen 37%, das ist der höchste Anteil bei den jeweiligen Verkehrsmitteln. Beim Vergleich der Bezirksergebnisse sind die regionalen Unterschiede auf Basis der unterschiedlichen Rahmenbedingungen erkennbar. Die Stadt Salzburg verfügt einerseits über ein relativ gut ausgebautes Radwegenetz, andererseits sind die jeweiligen Distanzen zum Arbeitsstandort meist geringer als in den Bezirken.

erstmals seit vielen Jahren – zumindest in Ansätzen – eine Trendumkehr. Für die politischen Entscheidungsträger sowie die fachliche Verkehrsplanung kann daraus abgeleitet werden, dass auf den verschiedenen Ebenen, die Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben, ein großer Handlungsbedarf besteht. Das Potenzial für eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist jedenfalls gegeben. Die durchschnittliche Entfernung eines Fußweges liegt im Bundesland bei rund 1,8 Kilometern. In diesem Radius liegen 8,5 Prozent aller Pkw-Fahrten, die prinzipiell auch zu Fuß zurückgelegt werden könnten. Das Potenzial für mehr Fahrten mit dem Rad ist noch deutlich höher, innerhalb der durchschnittlichen Radwegstrecke von 4,4 Kilometern liegen 33 Prozent aller Pkw-Fahrten. In Summe sind 42 Prozent der Pkw-Fahrten maximal fünf Kilometer lang und könnten teilweise auch mit dem Rad oder mit einem Elektro-Fahrrad zurückgelegt werden.

Die Verkehrsplanung kann vor allem im Bereich



© Herry Consult

„Verkehr verlagern“ entscheidende Weichenstellungen vornehmen. Die letzten sieben Jahrzehnte waren von einer strukturellen Bevorteilung des Automobilverkehrs zu Lasten der anderen Verkehrsträger (Umweltverbund) geprägt. Damit ist der Verkehr der einzige Sektor, der in den vergangenen Jahrzehnten seine Treibhausgas-Emissionen nicht mindern konnte. Durch die Klimakrise muss dieses System nun innerhalb kürzester Zeit „umgebaut“ und „klimafit“ gemacht werden. Für die vielen Themenfelder, die dabei eine Rolle spielen, sowie die komplexen Wirkungszusammenhänge sind valide Datengrundlagen, betreffend den Status Quo sowie die Entwicklungen der letzten Jahre, von großer Bedeutung für eine zielgerichtete Vorgangsweise. Der Raumplanung obliegt die Verantwortung für die Schaffung kompakter

Siedlungsstrukturen und guter Erreichbarkeiten der wichtigsten Einrichtungen – Stichwort „Kurze Wege“. Mit dem Instrumentarium der Raumplanung können die Rahmenbedingungen für eine zukünftige Minimierung der Verkehrsleistung (Personenkilometer) geschaffen werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass durch diese Erhebung wertvolle und aktuelle Mobilitätsdaten gewonnen werden, die als wichtige Grundlage für verkehrsplanerische und verkehrspolitische Entscheidungen dienen. Auch die Entwicklung des Verkehrsgeschehens kann auf Basis von Mobilitätskennziffern dargestellt werden.

Die Daten werden in aufbereiteter Form seitens der Verkehrsplanung des Landes der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt. Über eine Datenplattform des Landes (SAGIS) können zukünftig die Daten bezogen werden.

Für Interessierte, die tiefer in die Materie eintauchen wollen, kann der Link zum Ergebnisbericht der Fa. Herry Consult empfohlen werden: salzburg.gv.at/themen/verkehr/verkehrserhebung-2022



Autor
PETER WEISSENBÖCK

ist Mitarbeiter im Referat „6/12 – Öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung“ im Amt der Salzburger Landesregierung.

ÖBB-Marketing – eine kritische Betrachtung

Im August starteten die ÖBB in allen Medien eine kostspielige Image-Kampagne unter dem Slogan „UND WAS FÄHRST DU?“

Eine zweite Aktion firmierte unter dem Titel „DU VERSTEHST NUR BAHNHOF?“ Diese soll z.B. über die LED-Bahnsteiganzeige und den elektronischen Wagenstandsanzeiger informieren. Hoffentlich gelingt's, denn es gibt auch Leute, die noch nie mit der Bahn gefahren sind – oder schon lange nicht. Für diese gilt: Ein menschlicher Kontakt kann durch nichts ersetzt werden.

Somit bleibt ein Vier-Stufen-Modell unverzichtbar:

1. Der klassische Bahnschalter:

Der Salzburger Hauptbahnhof kann als Vorbild dienen, weist allerdings einen gravierenden Schönheitsfehler auf: Es fehlt die Kooperation mit dem Salzburger Verkehrsverbund SVV. Deswegen ist das Büro in der Schallmooser Hauptstraße gelegen und somit ca. 600 m entfernt – eine standortpolitische Fehlentscheidung. Die Verlegung in die Passage des Hauptbahnhofs wäre dringend geboten und sollte keine Schwierigkeiten bereiten, zumal dort Geschäftslokale leerstehen.



Das fast perfekte Reisezentrum im Salzburger Hauptbahnhof.

2. Die „Mobilitätszentrale“:

Deren Angebot umfasst: Tickets für Bahn, Regional- und Ortsbusse, Fahrradvermietung, Taxis, allgemeine Infos, z.B. Bergbahnen, Wanderungen. Rechtsträger können sein: Reisebüros, Verkehrsverbund, Touristikverband und Gemeinden. Die Mobilitätszentrale Pongau GmbH MOBILITO in Bischofshofen ist hier zweifellos Vorbild. Diese sieht ihre Position bzw. Aufgabe so: „Die ÖBB haben sich mit März 2019 vom Standort Bischofshofen zurückgezogen. Die zwei ÖBB-Mitarbeiter wurden von den ÖBB verleast, um das Know-how nicht zu verlieren. Es gibt den Beschluss des Eigentümers Regionalverband (25 Pongauer Gemeinden), dass neue Konzepte erarbeitet werden, die den Verkauf im Kundenzentrum ankurbeln.“



Die Mobilitätszentrale in Bischofshofen.

https://www.mobilito.at/fileadmin/user_upload/Fact-Sheet_mobilito.pdf

3. Der „privatisierte“ Bahnschalter:

Bei diesem Modell fungieren kleine Geschäfte, Gasthäuser, Buffets, Trafiken als Partner der ÖBB. Die Zielsetzung ist eindeutig: Belebung des Bahnhofs, der Eindruck eines „Geisterbahnhofs“ muss entschieden vermieden werden. Alles spricht dafür: Für die ÖBB ergeben sich sogar wirtschaftliche Vorteile durch Synergie-Effekte. Dabei wird es auf Flexibilität ankommen: Meist wird ein eingeschränktes Angebot genügen, also nur Tickets für die nähere Umgebung, zur nächsten Landeshauptstadt und zum nächsten Wirtschaftszentrum bzw. Bahnknotenpunkt.

4. Ticketverkauf im Zug:

Im Sinn eines Diskriminierungsverbots erscheint es zwingend notwendig, letztlich auch beim Zugbegleit-Personal den Fahrschein – gegen Aufpreis – erwerben zu können.



Autor
KARL
SCHAMBURECK

ist Jurist und Unternehmer. Seit über 40 Jahren engagiert er sich verkehrspolitisch – heute bei probahn Österreich. In der FORUM MOBIL-Redaktion ist er Fachmann für Tourismus und Italien-Korrespondent.



So nicht! Die Halle im Bahn-Knotenpunkt Schwarzach-St. Veit macht einen tristen Eindruck. Was wie ein ÖBB-Kundenzentrum aussieht, ist keines: Auf der Tür befindet sich folgender Hinweis: KEINE AUSKUNFT! BAUBÜRO!



Die Linie 12 in der Vorgartenstraße (Visualisierung)

Zwei Schritte vorwärts, einer zurück – die erratische Wiener Straßenbahnplanung

Viele Absagen prägten Wiens vergangene Straßenbahnplanungen. Nun sind zwei interessante Projekte in greifbare Nähe gerückt.

Die Straßenbahnplanung in Wien ist etwas unstet. An angekündigten Projekten fehlt es nicht, an die Umsetzung kann man üblicherweise erst glauben, wenn die ersten Gleise liegen. Zuletzt boten vor allem die Vorgänge um die Linie 72 nach Schwechat Anlass zur Verwunderung. Im Koalitionspapier von SP und Neos war 2020 davon die Rede, dass Straßenbahnen über die Stadtgrenzen hinweg realisiert werden sollten. Daraufhin gab es eine Studie zu Stadt-Umland-Bahnen (Forum Mobil berichtete 2022 darüber) und eine medial groß aufgelegte Präsentation mit Anwesenheit höchster politischer Vertreter: Wiens Bürgermeister Ludwig und Niederösterreichs Landeshauptfrau Johanna Mikl-Leitner garantierten praktisch die Realisierung einer Straßenbahnlinie nach Schwechat bis 2025. Inzwischen ging Mikl-Leitner eine Koalition mit der FPÖ ein; während diese sofort ein Genderverbot durchsetzten, ist das Interesse an realen und sinnvollen Maßnahmen schwächer ausgeprägt. Auch kleinere Projekte verliefen

nach den Präsentationen meistens im Sand. Zur Verbesserung der stark belasteten Straßenbahnlinie 6 im 10. Bezirk waren 2019 Baumaßnahmen geplant, die neue Trassen durch die Neilreichgasse und in das „Kreta“ genannte Stadtviertel vorgesehen hätten. Das erste Projekt ist ohne Erklärung aus den Plänen verschwunden, das zweite wurde durch eine unattraktive Wendeschleife ohne Verkehrswert ersetzt – einige hundert Meter vor einem wichtigen Umsteigeknoten. Auch andere wünschenswerte Netzschlüsse fehlen weiterhin, oft sind es Bezirksvorsteher, denen Parkplätze für die Anrainer wichtiger sind als Verkehrsprojekte, die der Mehrheit Vorteile bringen würden. Von anderen Projekten, die teilweise seit Jahrzehnten in den Stadtentwicklungsplänen geführt werden, ist weiterhin keine Rede. So sollte längst eine Straßenbahnlinie 67 die Neubaugebiete entlang der Laaer-Berg-Straße anbinden oder eine Linie 15 die Querverbindung vom Meidlinger Bahnhof über das Hochhausviertel Wienerberg zur U1 herstellen. Wie bizarr die Verhinderungsmanöver oft ablaufen, wird hier deutlich: Im 12. Bezirk wären entlang der 15er-Trasse Parkplätze aufgelassen worden, die Vorteile der Linie kämen aber eher dem

benachbarten 10. Bezirk zu Gute – um den Bezirksvorsteher des 12. zu besänftigen, wurde ein neues Parkhaus über der dortigen Bahntrasse errichtet, während die Straßenbahn bis heute fehlt. Im Endeffekt hat die Straßenbahnplanung also das Angebot für den MIV erhöht... Besonders perfide ist das Spiel bei der Linie 25, die als Verklammerung der Seestadt mit den südlich liegenden Stadtbereichen schon länger schmerzlich fehlt. Seit der Absage des Lobautunnels durch die grüne Verkehrsministerin Gewessler wird der Bau dieser Linie trotzig von Straßenbauprojekten abhängig gemacht, die angeblich zur Entlastung nötig seien – jämmerliches Spiel einer Stadt, die den Autoverkehr eigentlich deutlich reduzieren möchte, aber kaum eine Gelegenheit auslässt, neue Straßen zu bauen. Auch die Verlängerung nach Groß-Enzersdorf wird mit diesem Argument verhindert.

ÜBERRASCHEND: EIN PROJEKT MIT ZÜGIGER REALISIERUNG?

Manchmal gibt es dann aber auch überraschende Lichtblicke. In der Sitzung der Stadtentwicklungskommission am 31.01.2012 wurde die Verlängerung der Linie 18 durch den Prater vorgeschlagen, um den 3. Bezirk und den Hauptbahnhof mit der U2 und damit den Stadtteilen rund um Aspern zu verbinden. Viele Jahre lang war es daraufhin still um das Projekt, das aber nun mit der angekündigten Totalsperre der Schnellbahn-Stammstrecke realisiert werden soll – zu groß ist die Angst vor einer dadurch möglichen Überlastung des U-Bahn-Netzes, die Linie 18 kürzt den Weg zwischen U3 und U2 stark ab und ist in der Errichtung relativ einfach. Sehr positiv ist dabei, dass nicht nur die Strecke durch den Prater neu gebaut wird, sondern auch der Bereich Landstraße/Rennweg/Leberstraße – derzeit eine unerträgliche Stadtwüste mit schlechten Zugangswegen zum ÖPNV. Hier wurden beim letzten Umbau vor 20 Jahren für den MIV alle Schleusen geöffnet, das soll nun mit der Verringerung von Fahrspuren und Baumpflanzungen korrigiert werden – hoffentlich wird das vielversprechende Vorprojekt nicht verwässert, leider sind in den Plänen einige Details wie unnötige Abbiegespuren zu entdecken, die untergeordnete Relationen bedienen, aber trotzdem



Die Linie 27 in der Hirschstettner Hauptallee (Visualisierung)

Schaden wie längere Fußgänger-Querungen oder schmalere Gehsteige anrichten. Nicht ganz ideal ist die Beibehaltung der Blockumfahrung bei der U3-Station Schlachthausgasse, hier wird zugunsten eines sehr kurzen barrierefreien Umsteigeweges eine Fahrzeitverlängerung in Kauf genommen. Weiterer Wermutstropfen: In der Stadionallee bleiben die Parkplätze der Kleingärtner erhalten, hier ist künftig die MIV-Durchfahrt durch den Prater gesperrt – was für ein Anachronismus, in wertvollstem Grünland weiterhin blechgesäumte Straßen zu akzeptieren! Dafür haben sich andere lang vorgeschobene Verhinderungsgründe in Luft aufgelöst: Die Querung der als Spazier- und Laufstrecke genutzten Hauptallee, für die sogar eine Straßenbahnunterführung gefordert wurde, erfolgt ohne

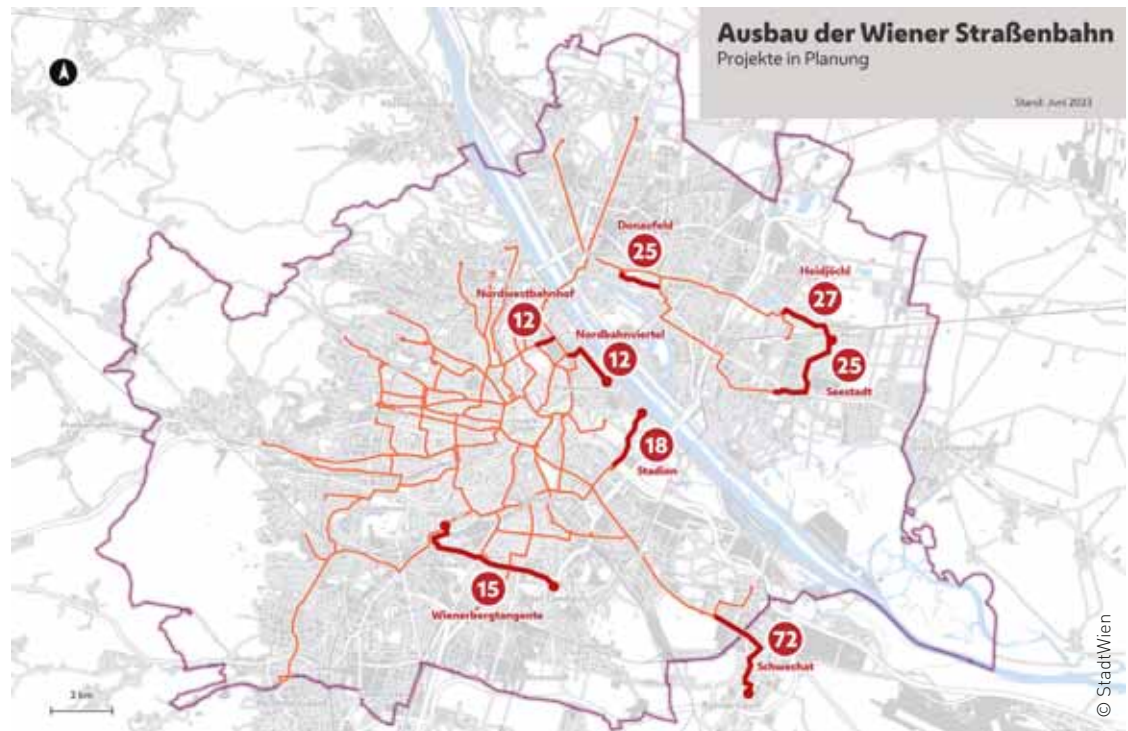


Die Linie 18 beim Ernst-Happel-Stadion (Visualisierung)

weitere technische Maßnahmen – sie sind schlicht unnötig. In der Meiereistraße gegenüber dem Praterstadion wird eine Zwischenschleife angelegt, um bei Großveranstaltungen Behinderungen durch Menschenmassen zu vermeiden. Im regulären Betrieb endet der neue „Achtzehner“ in einer Häuserblockschleife um einen großen Gemeindebau am Handelskai; diese Schleife könnte irgendwann auch von einer weiteren Linie benutzt werden, die sich in der Ausschreibungsphase befindet – der neuen Linie 12.

EINE GROSSE BEZIRKS-TANGENTE: DIE NEUE LINIE 12

Auch diese Linie ist schon seit 2015 angekündigt. Notwendig wird sie durch die Umwidmung des Nordwestbahnhof-Areals in ein Stadtentwicklungsgebiet: Dieser ehemalige große Güterbahnhof im 2. Bezirk soll ähnlich wie das Areal um den Hauptbahnhof oder den Nordbahnhof um den neuen Stadtviertel werden, mit 10.000 Wohnungen und 20.000 Arbeitsplätzen. Derzeit trennt das Areal als Barriere die stadtnäheren Bereiche von denen entlang der Donau im 20. Bezirk. Von



der Wallensteinstraße soll ein „Durchstich“ eine neue Verkehrsverbindung quer durch den Bereich ermöglichen, hier wird die neue Tram-Strecke von der derzeitigen Linie 5 abzweigen, durch das Nordwest- und dann durch das Nordbahnhof-Gelände weitergeführt werden; über die Vorgartenstraße soll dann ein Anschluss zur U1 hergestellt werden. Die – hoffentlich nur vorläufige – Endstation liegt bei der Hillerstraße, eine Verlängerung zur Linie 18 ist angedacht. Hier fuhr schon einmal eine Tramway: Die Linie 11 in der Vorgartenstraße parallel zur Donau wurde schon 1974 eingestellt, die Linie 21 (sie war das Reststück zum Stadion) dann 2008 bei der U2-Eröffnung. Allerdings sind derzeit zwei Gelenkbus-Linien nötig, um das Verkehrsbedürfnis dieser Relation zu befriedigen, die neue Linie soll die Überlastungen hier mindern – zusammen mit der Verlängerung der Linie O Richtung Norden zum Friedrich-Engels-Platz, die aber vom 20. Bezirk wegen der Parkplätze verhindert wird...

weiterer Folge hat sich allerdings die U2-Station Aspern (eigentlich Seestadt) Nord zu einem Verkehrsknoten entwickelt, die S-Bahn-Endstation wurde von der Hausfeldstraße hierher verlegt, und die fortschreitende Bebauung der Seestadt macht eine bessere Anbindung nötig. Hier entsteht also ein Ast der Linie 26 nördlich der Bahntrasse durch noch unbebautes freies Feld. Diese Linie 27 soll auf einem grünen Boulevard unterwegs sein, der neu zu bauenden „Hirschstetter Hauptallee“; und werden die Planungen so umgesetzt wie von der Verkehrsplanerin Marina Mohr im generellen Projekt entworfen, kann das eine für Wien beispielhafte grüne Stadtachse werden. Das Gestaltungskonzept im Bereich der Endstation auf dem Nelson-Mandela-Platz vor der U2-Station Aspern Nord stammt vom Berliner Landschaftsplaner Franz Reschke; auch hier wird eine höhere Qualität des öffentlichen Raums angestrebt als sonst in Wien üblich. Bisher waren die Straßenbahnplanungen technisch korrekt, aber ästhetisch unbefriedigend; in der Ortlosigkeit der Stadtrandgebiete, in den gesichtslosen Flächenbezirken mit deren unstrukturiertem Siedlungsbrei und der Dominanz des Automobils sind angenehme städtische Räume besonders wichtig, um die Menschen zum Bleiben einzuladen. Ein Erfolgskonzept ist die Schaffung von eleganten Stadträumen entlang der Achsen des Umweltverbundes; vielleicht schafft es Wien ja diesmal, dem internationalen Trend zu folgen und den Bürgern der Neubaugebiete mehr anzubieten als bequeme Parkgaragen: Raum zum Bleiben statt Raum zum Fliehen – eine Stadt muss Flächen zum Hierbleiben schaffen. Opfert sie die Flächen für rasches Fortkommen, macht sie etwas falsch.



Autor

HARALD A. JAHN

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

STRASSENBAHNEN FÜR DIE SEESTADT: HIER IST ES NUR EIN SCHRITT NACH VORN, ABER ZWEI ZURÜCK...

Eine weitere kleine Ergänzung ist im Bereich Seestadt vorgesehen. Wie bereits erwähnt, wird die wichtige Führung einer Straßenbahnlinie 25 durch die Seestadt mit zweifelhaften Argumenten verhindert. Allerdings wird nun mit einer kurzen Straßenbahn-Neubaustrecke im Norden ein Fehler der Stadtplanung korrigiert. Die S-Bahn hatte eine Haltestelle an der Hausfeldstraße, hier endete die vom Hauptbahnhof kommende S 80, hier wurde eine Station der U2 gebaut, und hierher auch ab 2013 die Straßenbahnlinie 26 geführt. In



Zukünftig wird man auch in ganz Dänemark mit einem „Swipe“ alle Öffis nutzen können.

Digitale Ticketing-Lösung für ganz Dänemark kommt von FAIRTIQ

FAIRTIQ, Pionier und Marktführer von mobilem In/Out-Ticketing im Öffentlichen Verkehr, wird eine digitale Lösung für das landesweite „Rejsekort“-System in Dänemark bereitstellen. Rejsekort & Rejseplan A/S, verantwortlich für den Betrieb von Rejsekort im Auftrag der öffentlichen Verkehrsbehörden in Dänemark, hat das Schweizer Technologieunternehmen als Partner für die Entwicklung einer fortschrittlichen mobilen „Pay-as-you-go“-Lösung für den Öffentlichen Verkehr in Dänemark ausgewählt.

FAIRTIQ setzte sich in einem mehrstufigen Beschaffungsprozess gegen internationale Konkurrenz durch. Das Unternehmen konnte die Wirksamkeit seiner markterprobten und vollständig hardwarefreien Software-as-a-Service (SaaS)-Lösung nachweisen, die für ihre Zuverlässigkeit und Benutzerfreundlichkeit bekannt ist. Die Bereitstellung des Rückgrats für das nationale Ticketingsystem des Öffentlichen

Verkehrs in Dänemark bedeutet eine völlig neue Dimension für FAIRTIQ.

„Wir freuen uns, dass bald ganz Dänemark den Öffentlichen Verkehr mit einem „Swipe“ nutzen kann. Dieser Erfolg zeigt, dass unsere in der Schweiz entwickelte Technologie auch international sehr gefragt ist“, sagt FAIRTIQ-Gründer und Co-CEO Gian-Mattia Schucan, dessen 130-köpfiges Team kontinuierlich an weiteren Innovationen arbeitet.

KARTENBASIERTE LÖSUNG WIRD ERSETZT

Ein bedeutender Meilenstein dieser Zusammenarbeit ist die bevorstehende Einführung einer vollständig digitalen nationalen Lösung, die es den Nutzer:innen ermöglichen wird, Busse, Züge, U-Bahnen und Straßenbahnen nahtlos in ganz Dänemark zu nutzen. Mit der Lösung von FAIRTIQ sollen Zugänglichkeit und Bequemlichkeit die



Autor
MARKUS FEDRA

ist PR & B2B Communication Manager bei FAIRTIQ.

Nutzung des Öffentlichen Verkehrs neu definieren. Die Smartphone-basierte Lösung wird nach und nach das kartenbasierte Check-in/Check-out-System mit derzeit fast 500.000 Fahrten pro Tag ersetzen. Der stufenweise Rollout beginnt im Jahr 2024. Die Einführung in Dänemark ist die vierte nationale Implementierung von mobilem In/Out-Ticketing auf Basis der Technologie von FAIRTIQ und schließt sich damit der Schweiz, Österreich und Liechtenstein an.

JETZT AUCH ISO-27001-ZERTIFIZIERT

Seit Mitte Dezember 2023 ist FAIRTIQ gemäß ISO 27001:2013 zertifiziert. Diese Anerkennung unterstreicht das kontinuierliche Engagement des Unternehmens für die Einhaltung höchster Standards in Bezug auf Datenschutz und Informationssicherheit. Manuel Jeckelmann, CISO (Chief Information Security Officer) und Head of Security bei FAIRTIQ, betont: „Die ISO-27001-Zertifizierung bekräftigt unsere Verpflichtung gegenüber Partner:innen und Kund:innen, die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten zu gewährleisten. Sie bestätigt, dass FAIRTIQ über ein solides Risikomanagement verfügt und sich kontinuierlich für die Optimierung der Sicherheitsprozesse einsetzt.“

UMFANGREICHER PROZESS IM GESAMTEN UNTERNEHMEN

Der Zertifizierungsprozess von FAIRTIQ dauerte rund ein Jahr und umfasste eine Prüfung des vorhandenen Informationssicherheits-Managementsystems (ISMS) durch den TÜV Rheinland. Während des Audits wurden nicht nur technische Komponenten überprüft, sondern auch sicherheitsrelevante datenverarbeitende Prozesse, die darauf angewendeten Vorgaben und die Mitarbeiter:innen, die Verantwortung für besagte Prozesse haben. „Die Zertifizierung war eine echte Teamleistung, die von allen FAIRTIQ-Mitarbeitenden gemeinsam erbracht wurde“, fügt Jeckelmann hinzu.

FAIRTIQ bekräftigt, dass die ISO-27001-Zertifizierung ein bedeutender Meilenstein ist, der jedoch keineswegs das Ende des Engagements für Informationssicherheit markiert. Das Unternehmen verpflichtet sich weiterhin zu kontinuierlicher Verbesserung, um den ständig wachsenden Anforderungen an Sicherheit gerecht zu werden und das Vertrauen seiner Partner:innen und Kund:innen weiter zu stärken.



Manuel Jeckelmann, Chief Information Security Officer und Head of Security bei FAIRTIQ, freut sich über die erfolgreiche ISO-27001-Zertifizierung.



Bahnhof Alausi

Öffentliche Verkehrsmittel in Ecuador

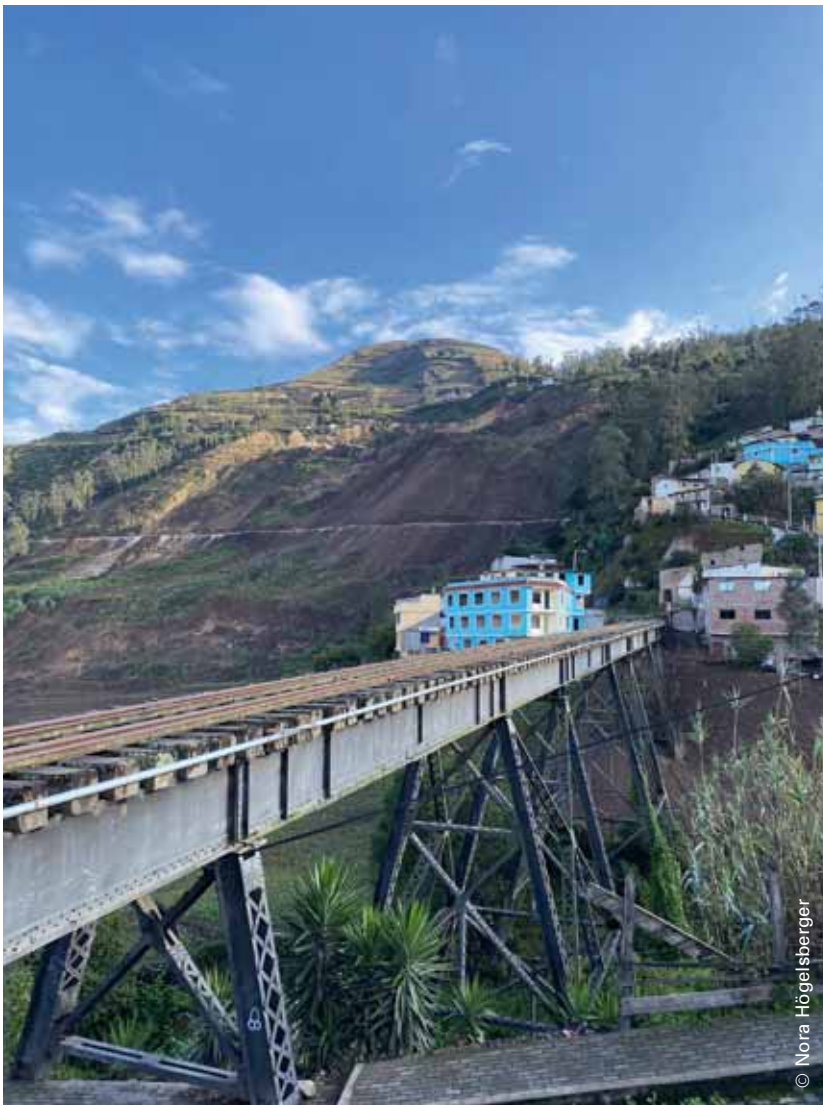
Ecuador ist aktuell durch ausufernde Bandenkriminalität und Drogenhandel in die Schlagzeilen geraten. Das ehemals beschauliche und sichere Andenland wurde innerhalb kürzester Zeit zum zentralen Umschlagplatz des Kokainschmuggels. Ein Grund dafür liegt auch in der Vernachlässigung von sozialen Bedürfnissen der Bevölkerung durch neoliberal gesinnte Regierungen. Dies lässt sich auch am System und Zustand der öffentlichen Verkehrsmittel ablesen.

Ecuadors Schienennetz war von Haus aus rudimentär. Ende des 19. Jahrhunderts wurde der damalige Kakao-Boom genutzt, um die Verbindung zwischen den beiden wichtigsten Ballungsräumen – nämlich der Hauptstadt Quito und der Hafenmetropole Guayaquil – zu finanzieren. Schlüsselstrecke dieser Trans-Andenbahn ist der Abschnitt um die sogenannte Teufelsnase („Narziz del Diabolo“) – eine 765 Meter hohe, steile Felsklippe – zwischen den Stationen Alausi und Sibambe. Die beiden Bahnhöfe sind in Luftlinie nur sechs Kilometer entfernt. Um aber dazwischen den Höhenunterschied von gut 500 Metern zu überwinden, weist der Streckenverlauf neben zwei 180-Grad-Kurven auch zwei Spitzkehren auf, wo die Züge gleichsam reversieren. Die macht diesen Abschnitt so berühmt. Von der Station Sibambe zweigte noch eine Stichstrecke Richtung Süden nach Cuenca ab. Auch im Norden des Landes gab es eine Bahntrasse von den Anden an die Pazifik-Küste.



Ursprüngliches Schienennetz in Ecuador

Im Laufe der Jahrzehnte wurde das Bahnsystem finanziell ausgehungert und schrittweise stillgelegt. Der progressive Staatspräsident Rafael Correa machte eine Kehrtwende und ließ in den 2010er-Jahren die Infrastruktur instandsetzen. Der Bahnverkehr wurde wieder aufgenommen, diente aber lediglich touristischen Zwecken. Dies



Ponte Negro bei Alausi

war insofern verständlich, verlaufen doch die Strecken häufig durch atemberaubende Landschaften. Correas Nachfolger stellten die Bahnen jedoch wieder gänzlich ein.

Ecuador ist somit zum klassischen Busland geworden. Busse verbinden die Städte und fahren faktisch in jedes Dorf. Gestartet wird meist in Terminals an den Stadträndern. Da häufig mehrere Unternehmen dieselben Strecken bedienen, werden auf den Busbahnhöfen die Destinationen lautstark angepriesen. Bei dem Gewirr an Büros und Schaltern muss man sich erst einmal den Überblick verschaffen, um zum gewünschten Fahrziel zu kommen. Nebenbei gibt es eine Unzahl von Imbiss-Ständen. Dazwischen hasten die Fahrgäste mit aller Art von Gepäck umher – von lebenden Hühnern über Bananenstauden bis zu normalen Koffern. Damit die Gepäckräume viel Fassungsraum haben, sind die Fahrzeuge sehr hoch gebaut; von Barrierefreiheit also keine Spur. Die Busse fahren stets sehr pünktlich ab, die Ankunftszeit ist jedoch weniger gut planbar. Pro Stunde Fahrzeit muss man mit einem Tarif von ca. anderthalb Dollar pro Person rechnen.

Auch in den Großstädten basiert der Öffentliche Verkehr hauptsächlich auf Bussen. Sowohl Quito als auch Guayaquil haben dabei auch leistungsfähige Schnellbus-Systeme installiert. Diese haben eigene Haltestellen in größerer Distanz zueinander, die erhöht ausgeführt sind. Dasselbe trifft für die Einstiege der Busse zu. Die Fahrbahn ist häufig vom restlichen Verkehr getrennt. In Quito sind auf diesen Schnellverbindungen teilweise O-Busse unterwegs. Quito liegt lang gezogen in einem Hochtal, das seit Herbst 2023 durch die erste Metrolinie zusätzlich erschlossen wird. Sie ist 22,5 Kilometer lang (19,5 Kilometer davon unterirdisch) und besteht aus 15 Haltestellen. Die Metro verläuft vom südlich gelegenen Busbahnhof Quitumbe unter der Altstadt hindurch bis zum Stadtteil El Labrador im Norden. Der Bau war durch zahlreiche Verzögerungen geprägt.

STRASSENBAHN IN CUENCA

Cuenca ist die drittgrößte Stadt Ecuadors. Sie liegt auf etwa 2.550 m Höhe, in ihrem unmittelbaren Einzugsbereich leben schätzungsweise 400.000 Menschen. Die koloniale Altstadt ist von engen Straßen geprägt und leidet unter dem wachsenden Verkehr. 2009 erwog die Stadtverwaltung erstmals die Einführung einer Straßenbahn und gab 2010 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag. Daraus resultierte die Empfehlung für eine Straßenbahn, die wegen der historischen Bauten ohne Oberleitungen das Stadtzentrum



Hühner im Gepäcksraum

queren sollte. Die Wahl fiel auf das System Alimentation Par Sol (APS) des französischen Herstellers Alstom, das mit einer Gleichstromspannung von 750 Volt betrieben wird.

Die 10,3 Kilometer lange Strecke verbindet das bevölkerungsreiche Neubaugebiet Control Sur im Südwesten der Stadt mit einem Industriepark mit etwa 12.000 Beschäftigten. Zudem werden der zentrale Busbahnhof und der Flughafen bedient. Wegen der geringen Straßenbreite wurden die Gleise in der Altstadt weitgehend auf zwei parallelen, gegenläufigen Einbahnstraßen verlegt. Die weinrot lackierten Citadis X05 fassen 207 Fahrgäste bei 52 Sitz- und 155 Stehplätzen. Im Jahr 2020 nahm die Straßenbahn den Personenverkehr auf. Bei einem Fünf-Minuten-Takt könnte ihre Tageshöchstkapazität bei 60.000 Personen liegen. Nachteilig wirkt sich aus, dass es bislang keine Tarifgemeinschaft zwischen Tram und Bus gibt, sodass beim Umsteigen für jede Teilstrecke einzeln gezahlt werden muss. Deshalb bleibt die Auslastung der Straßenbahnen weit hinter den Erwartungen zurück. Auch hier wurde ein guter Planungsansatz durch die mangelhafte Umsetzung torpediert; dies ist leider eine Konstante im Verkehrswesen von Ecuador.



Heinz Högelsberger Schnellbus-Haltestelle in Quito

100.000 Jahreskarten Danke



Fahrgäste knacken Öffi-Rekord in Salzburg:

Über 100.000 Menschen im Bundesland sind mit einem KlimaTicket Salzburg, einem KlimaTicket Österreich oder der SUPER s'COOL-CARD unterwegs. Dafür sagen wir „Danke!“.



Noch kein Öffi-Stammkunde?

Hier geht's zum passenden Ticket:
www.salzburg-verkehr.at/bestellung



Die Tauernbahn ist keine Regionalbahn!

Mitte Februar veröffentlichte das BMK das „InterRegio“-Konzept; es betrifft den inneralpinen Fernverkehr in Österreich ab Dezember 2025, also ab Fertigstellung der Neuen Südbahn. Auf der Tauernbahn wird dann durch die IR-Linie „Alpe-Adria“ in Verbindung mit einer RJ/ICE-Linie ein Stunden-Takt angeboten werden. So weit, so gut. Oder doch nicht? Da findet man nämlich folgenden seltsamen Hinweis: „Es ist grundsätzlich möglich, die IR-Linie „Alpe-Adria“ ab Ende der 2020er-Jahre über Villach hinaus nach Udine und allenfalls weiter nach Triest zu verlängern. Dies setzt jedoch voraus, dass auf italienischer Seite ein entsprechendes Interesse an einer solchen Linie besteht und die Finanzierung der Linie sichergestellt werden kann.“ Wie, bitte? Die Tauernstrecke zählt zweifellos zu den wichtigsten Alpen-Transversalen! Wer sie zu einer innerösterreichischen Verbindung abwertet, stellt den internationalen Verkehr in Frage. Direktzüge nach Italien ab Inkrafttreten des IR-Konzepts sollten außer Diskussion stehen.

Es ist zu hoffen, dass Trenitalia kooperiert und sich für Angebotsverbesserungen aufgeschlossen zeigt.

Karl Schambureck



ICE 115 aus Münster am 18. Februar im Salzburger Hauptbahnhof abfahrtsbereit nach Klagenfurt.

Klimaschutz ist Menschenschutz

Vergangenen Sommer hat eine dänische Studie für Aufsehen gesorgt. In dieser wurde prognostiziert, dass – ohne ernsthafte Klimaschutzmaßnahmen – der Kollaps des Golfstromsystems mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 Prozent noch in diesem Jahrhundert stattfinden wird. Die Ergebnisse waren in der Fachwelt sehr umstritten, standen sie doch im Gegensatz zu den weit moderateren Erkenntnissen des Weltklimarates. Doch jetzt bestätigten Forscher:innen aus den Niederlanden diese Hypothese. Sie fanden erstmals einen Indikator, durch den sich ein möglicher Kollaps prognostizieren lässt: Der Salzgehalt des Wassers, das den südlichen Atlantik passiert. Je mehr Frischwasser aus dem Schmelzen der Polkappen und Niederschlägen in den Atlantik gelangt, desto weiter sinkt der Salzgehalt. Das wiederum bremst die Strömung. „Was uns überraschte, war die Geschwindigkeit, mit der der Kipp-Punkt eintritt“, so Studienautor Rene M. van Westen über das System, das sechs Monate lang diverse Modelle durchgerechnet hatte. Ein völliger Stillstand dieser „europäischen Wärmepumpe“ hätte verheerende Folgen. In Skandinavien und auf den britischen Inseln würde die Jahresdurchschnittstemperatur um bis zu 15 Grad sinken. In Österreich gäbe es kältere Winter, ohne dass die Hitzebelastung im

Sommer geringer wäre. Weltweit würde allein der Zusammenbruch des Golfstromsystems die mögliche Anbaufläche für Weizen und Mais halbieren. Außerdem darf nicht vergessen werden, dass durch den menschengemachten Klimawandel noch weitere Kipp-Punkte – also unumkehrbare Entwicklungen – drohen: Abschmelzen der nördlichen Polkappe und des Grönland-Eises, Auftauen des Permafrostbodens, Absterben des Amazonas-Regenwaldes usw.

Marc Olefs, Leiter der Abteilung Klimaforschung an der GeoSphere Austria (vormals Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik) bringt es auf den Punkt: „Klimaschutz ist Menschenschutz.“ Er nennt fünf Maßnahmen, die in Österreich sofort umgesetzt werden müssten:

- Endlich ein Klimaschutzgesetz
- Ein verschärftes Erneuerbare-Energien-Gesetz
- Höhere, aber sozial verträgliche CO₂-Bepreisung
- Ein Ende der fossilen Subventionen (z. B. Dieselprivileg, steuerfreier Flugverkehr)
- Tempo 100 auf Autobahnen

Heinz Högelsberger



Modernisierung der Salzburger Lokalbahn geht auch 2024 weiter

Neue Bahnanlagen und Haltestellen machen Öffentlichen Verkehr noch attraktiver

Nachdem im vergangenen Jahr mit dem Neubau des Bahnhofs Bürmoos ein Großprojekt erfolgreich umgesetzt wurde, setzt die Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH, eine 100-prozentige Tochter der Salzburg AG, als Betreiberin der Salzburger Lokalbahn ihre Modernisierungsoffensive auch in diesem Jahr fort. Mit den Fördermitteln des Landes Salzburg und des Bundes sowie in Abstimmung mit den Fördergebern werden im Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Bergheim und Anthering wichtige Verbesserungen umgesetzt. Für 2024 steht unter anderem die Erneuerung des Streckenabschnitts nach der Haltestelle Schlachthof bis zum Beginn des Bahnhofs Anthering an. Dieser Abschnitt erhält neben neuen Schienen auf besohnten Betonschwellen auch eine vollständige Erneuerung des Unterbaus. Wie bei vergangenen Baustellen erfolgt der Einbau der Tragschichten wieder gleisgebunden. Zusätzlich werden die bestehende Entwässerung ertüchtigt und die Randbereiche adaptiert (neue Kabeltröge, Anpassung Böschungen). Damit im seit 1947 elektrifizierten Abschnitt auch künftig Gleich-

stromzüge unterwegs sein können, werden ebenso neue Oberleitungsmaste gesetzt und diese mit neuem Fahrdrabt samt Aufhängungen versehen. Neben der Erhaltung des Fahrwegs werden auch die Haltestellen modernisiert. Die im Sanierungsabschnitt befindliche Haltestelle Siggerwiesen wird vollständig erneuert. Unter anderem wird die Bahnsteigkante auf 38 cm angehoben und somit bereits für die kommenden VDV TramTrains ausgelegt. Der aus den 80er-Jahren stammende Unterstand wird durch eine Wartekoje aus Glas ersetzt und die Beleuchtung mit moderner LED-Technik ausgeführt. Die Vorarbeiten starten in den Semesterferien im Februar (Errichtung Rammfundamente und Oberleitungsmaste) und ziehen sich dann bis Mitte Juni in Nachtschichten hin. Von Mitte Juni bis zum Ende der Sommerferien finden die Hauptarbeiten im 3,1 km langen Abschnitt statt. Da dieser Bereich nur eingleisig ist, kommt es zwangsläufig zu Einschränkungen im Bahnbetrieb, die aber durch einen Schienenersatzverkehr im Bereich von Bergheim bis Weitwörth-Nußdorf abgedeckt werden.

Harald Haidenberger
Pressesprecher Verkehr der Salzburg AG

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: Mag. Peter Haibach

REDAKTIONSTEAM: Hannes Augustin, Heinrich Breidenbach, Josef Bruckmoser, Markus Fedra, Thomas Gudlaugsson, Peter Haibach, Stefan Hasenbichler, Heinz Högelberger, Harald A. Jahn, Jürgen Lehmann, Norbert Mayr, Günther Penetzdorfer, Annabelle Posch, Karl Regner, Horst Schaffer, Karl Schambureck, Albert Waldhör

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.



© Stadler Rail / ÖBB

STADLER GREEN TECHNOLOGY NUN AUCH IN ÖSTERREICH

Batterie statt Diesel dank des nachhaltigen und ressourcenschonenden FLIRT Akkus von Stadler für die ÖBB. Innovation und Qualität seit über 80 Jahren, sind Garant für eine zukunftssträchtige Partnerschaft.

stadlerrail.com

STADLER