

## Mobility Forum Salzburg 2024 - Zwei Tage geballte Kompetenz

Es war bereits die 22. Fachtagung, die Profis aus allen Bereichen der Verkehrstechnik, -wirtschaft und -wissenschaft zusammengebracht hat, in der angenehmen Atmosphäre des Hotels Pitter, auch kulinarisch bestens betreut vom flinken Personal des Hauses. Es war ein vielfältiges Programm an Vortragenden, hier einige der Highlights zum nachlesen!

„Netzwerke knüpfen – Verbindungen stärken“ – das war das heurige Motto, und es war auch Thema des Impulsvortrags von **Harald Frey**, Senior Scientist am TU-Wiener Institut für Verkehrswissenschaften: Das Liniennetz ist die Grundlage, wichtig ist aber die Vernetzung. Wie kann ein sinnvolles Verkehrsnetz aussehen, und wie die Balance zwischen Geschwindigkeit und Haltestellendichte, zwischen Intervall und betriebswirtschaftlicher Tragfähigkeit? Entgegen aller Beteuerungen wird das Straßennetz ständig ausgebaut, das Bahnnetz reduziert. Das Design des Netzwerks führt aber direkt zum Verhalten der Nutzer; bisher hat man sich im Bahnbereich gerne auf Hochleistungsstrecken konzentriert und die wichtigen Zubringer vernachlässigt. Die meisten Fahrten gehen aber über kurze Distanzen; wichtig wäre also vor allem ein dichtes Netz zur Flächenabdeckung, das auch die Resilienz erhöht, und die Umsteigehäufigkeit reduziert, was dem Fahrgast entgegenkommt. Dem maximal dichten „Wunschnetz“ steht die Wirtschaftlichkeit entgegen – und die in Österreich problematische Raumplanung, die fragmentierte Strukturen schafft, die mit sinnvollen Linienverkehren nicht abzudecken sind. Zugangswege von 500 Metern sind nur noch 10-25 Prozent der potentiellen Fahrgäste bereit, in Kauf zu nehmen, dieser verlorene Energieaufwand wird als ebenso störend empfunden wie die unproduktive Wartezeit; daraus ergibt sich auch, dass Investitionen in die Reduktion der Fahrzeit bei Kurzstrecken nur begrenzt wirksam sind, wichtiger ist die bequeme „erste/letzte Meile“. Hier kommt der „Micro-ÖV“ immer mehr ins Spiel, neue technische und digitale Entwicklungen können Abhilfe schaffen.

**Lisa Müller-Schober** hat fünf Jahre in Kopenhagen gearbeitet: Das dortige Gehl Institute mit seinen 150 Mitarbeitern ist eines der international renommiertesten Architekturbüros, wenn es um die Gestaltung menschenfreundlicher städtischer Umgebungen geht. Hier wird Architektur und Psychologie zusammengeführt – eigentlich selbstverständlich, wenn man für Menschen plant, aber bis heute nicht allgemein in die Planungsprinzipien eingeflossen. Kopenhagen, Hauptsitz des inzwischen weltweit tätigen Büros, wurde zum Versuchslabor, inzwischen gilt die Stadt als so vorbildlich, dass „Kopenhagenize!“ zum Schlagwort wurde. Startpunkt für jede Stadtplanung muss das menschliche Maß sein: Größe (Augenhöhe), Geschwindigkeit, Wahrnehmung: die Stadt muss die Sinne ansprechen, und das Ergebnis dieser Planungsphilosophie kann auch gemessen werden. Menschenzentrierte Planung, die über Parteigrenzen hinweg Konsens ist, hat in Kopenhagen (wie auch in den Niederlanden) vor allem Radverkehrsnetze geschaffen, die von der Bevölkerung selbstverständlich angenommen werden, zum Vorteil aller. Es sind daher auch keine ideologischen Gründe oder der Umweltschutzgedanken, die die Menschen dort aufs Fahrrad steigen lassen – es ist schlicht praktisch, schnell, sicher und einfach. Der Erfolg des Gehl Institute beschränkt sich dabei nicht auf historische europäische Städte. Ein Aushängeschild ist die Umgestaltung des New Yorker

Harald A. Jahn | Journalismus und Bildagentur | Büro: Kirchengasse 27/15, A-1070  
Wien

Firmensitz: Seisgasse 2/21, 1040 Wien | Tel. (+43-1) 505 54 90 |  
office@viennaslide.com

www.viennaslide.com (Bildarchiv) | www.mauerspiel.at (Showcase)

ATU11819200 | Bankverbindung: Oberbank | IBAN AT91 1500 0044 0103 0384 | BIC OBKLAT2L



Times Square zur Fußgängerzone – und auch hier ist der Erfolg messbar: 35% Abnahme der Fußgänger-Verletzungen, 11% Zunahme der Passantenmenge. 74% der Befragten halten das Projekt für eine große Verbesserung zu vorher, der Leerstand von Handelsflächen hat um 49% abgenommen, der Umsatz des Handels um 11% zugenommen. Gehl verfolgt dabei einen handlungsorientierten Planungsansatz: messen – testen – anpassen – lernen – verbessern. Dabei geht es um die Wertschätzung: Jede Infrastruktur kommuniziert auch, eine vielspurige Straße sendet ein anderes Signal als eine Umgebung, in der man als Mensch willkommen ist. Dabei muss übergreifend gedacht werden: Verkehr, Leben, Grünraum, Nutzung – alles greift ineinander.

Ein großer Themenkomplex ist die Digitalisierung unserer Lebensumgebung. **Christian Kainz** kümmert sich beim Salzburger Verkehrsverbund um Innovationen: Mit dem Mobilitätslabor [zukunftswege.at](http://zukunftswege.at) soll Wirtschaft, Verwaltung und Forschung zusammengeführt werden, auf Testkorridoren können Mobilitätssysteme oder Prototypen getestet werden. Dabei geht es beispielsweise um die Harmonisierung von Verkehrsdaten zwischen Bayern und Salzburg oder um den Test neuer Sensorik oder Haltestellenausstattungen. **Lina Mosshammer** von [point&](http://www.pointand.eu) ([www.pointand.eu](http://www.pointand.eu)) macht dabei auf Einschränkungen und deren Überwindung aufmerksam: Nur 10% der Menschen über 65 nutzen digitale Mobilitätsdienste. Eine von sechs Personen ist in irgendeiner Weise eingeschränkt (und sei es nur vorübergehend), inklusive Mobilität ist also ein Mehrwert für die Gesamtgesellschaft.

Zurück zur Hardware: **Hermann Häckl**, Geschäftsführer der Salzburger Firma Albus, stellt auf E-Busse um – und das bedeutet ein komplettes Neudenken des Betriebs. Ein Busdepot wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Salzburger E-Werk neu gebaut, um den Anforderungen zu genügen, die Versorgung einer E-Busflotte ist deutlich komplexer als die von herkömmlichen Fahrzeugen, wo einige Dieselpumpensäulen ausreichen. Der Strom aus dem Netz (30.000 Volt) wird über eine eigene Trafostation an die 20 Ladepunkte verteilt, dazu kommt eine große Photovoltaikanlage auf den Dächern – eine Investition von 2 mio Euro. Die ersten Erfahrungen sind sehr positiv, aber auch dabei geht es nicht ohne Digitaltechnik: Die speziell entwickelte Software für laden und fahren ist ausschlaggebend. Hier kommt das Projekt „Opticharge“ ins Spiel, das von **Hannah Weis** vorgestellt wurde: Aus etlichen Parametern werden ideale Ladeprogramme zusammengestellt, das Wetter und die Temperatur spielen ebenso eine Rolle wie die Einsatzplanung der Busse: Bei Sonnenschein kommt billiger Ladestrom vom eigenen Dach, Heizung und Klimaanlage werden ebenso einbezogen wie die Route des Busses. Dabei soll der spezifische Verbrauch jedes Straßenabschnitts einfließen und die Fahrzeuge immer zum zeitabhängig billigsten Stromtarif geladen werden.

„**Klimaaktiv mobil**“: Über das Umweltministerium fördert der Bund mit seit 2020 zweistelligen Millionenbeträgen die aktive Mobilität, erklärt **Reinhard Jellinek** von der Österreichischen Energieagentur. Dazu gibt es kostenlose Förderberatung für die Gemeinden. Das Fahrrad ist ein idealer „Alleskönner“: In den überlasteten Städten schafft es als effizientes Transportmittel Platz, gleichzeitig ist der Gesundheitsnutzen enorm. Auch der Fußverkehr wird unterschätzt: 19% der



PKW-Fahrten sind kürzer als 2,5 km, das wären 30 Minuten Gehzeit und damit 1/5 der von der WHO empfohlenen wöchentlichen Bewegungszeit. An der Universität Salzburg wurden im Rahmen einer Studie mit Universitätsangehörigen die Auswirkungen des Umsteigens auf das Fahrrad für den Weg zur Arbeit erhoben. Die Ergebnisse sind signifikant. Mit Information und Motivation können ArbeitnehmerInnen zum Umstieg auf das Fahrrad oder das Zufußgehen bewegt werden. Die positiven gesundheitlichen und mentalen Auswirkungen sind eindeutig messbar. Die dafür verwendete Begrifflichkeit der Universität Salzburg bringt es treffend auf den Punkt: „**Der Arbeitsweg als Fitnessstudio**“ (Martin Loidl, Mobility Lab der Univ. Sbg)

Die Rhätische Bahn ist weltberühmt. **Andreas Willich** ist Leiter der Unternehmensentwicklung und stellte „seine“ Bahn vor – sie ist mit vielen Parametern außergewöhnlich: 1/3 der Strecke ist Weltkulturerbe, 1/3 liegt über 1500 Metern Seehöhe, 1/5 der Strecke verläuft auf Kunstbauten, sie führt über 624 Brücken. Die 12 Millionen jährliche Fahrgäste teilen sich auf 9,5 mio Touristen und 2,5 mio Pendler, dazu kommen 760.000 Tonnen Güter. Aushängeschild sind der Glacier- und Bernina-Express, die „langsamsten Schnellzüge der Welt“. Willich betont dabei vor allem, dass die Kunden absolut im Mittelpunkt stehen: Außergewöhnlicher Service ist keine Dienstverpflichtung, sondern die Haltung jedes einzelnen der 1500 Mitarbeiter, die sich als ein Team sehen. Immer noch etwas mehr zu bieten, als der Kunde erwartet: Das ist die „Kundenverblüffung“, die den Erfolg der Bahn ausmacht. Dabei kommt das Schweizer Bahnsystem, das wie ein Uhrwerk funktioniert, dem natürlich entgegen, die Transportketten sind bis ins hinterste Alpental präzise abgestimmt, das durchgehende Taktsystem ist Grundlage – ebenso wie der möglichst direkte Verkehr und das offene System bewusst ohne Reservierungspflicht. Dabei ruht man sich nicht auf den Erfolgen aus: Neue Infrastruktur ermöglicht künftig einen integralen Halbstundentakt, kürzere Reisezeiten und noch mehr Direktverbindungen.

In starkem Kontrast dazu steht leider die Deutsche Bahn, wie **Volker Wente**, der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Nordrhein-Westfalen, ausführte. Das aus dem 9-Euro-Ticket (es ermöglichte die unbürokratische und beliebige Nutzung des Nahverkehrs in ganz Deutschland) hervorgegangene 49-Euro-Ticket sieht er als sozialpolitischen, aber eigentlich falschen Schuss. Man hat damit zwar die Pendlertarife gesenkt, aber die eigentlichen Kundenbedürfnisse nicht beachtet: Zuverlässigkeit ist wichtiger als der Fahrpreis. Durch den Abbau etlicher Infrastrukturkomponenten (Weichen, Überholgleise), um die Bahn „börsenfit“ zu machen, ist ein zuverlässiger Betrieb nicht mehr möglich; für einen massiven Ausbau des Systems fehlt aber die zuverlässige Finanzierung – im Gegensatz zu Österreich, wo durch den ÖBB-Rahmenplan bis 2029 21 Milliarden Euro zuverlässig zur Verfügung stehen.

„Für Pessimismus ist es zu spät“ – die Keynote der emeritierten Professorin der Universität für Bodenkultur Wien, Frau **Dr. Helga Kromp-Kolb**, war sicher einer der Höhepunkte der Tagung. Die Klimakrise nimmt Fahrt auf, Kippunkte kommen näher, die Zeit wird knapp: Ein anderes Denken ist notwendig, der Mensch denkt linear, monokausal und zu kurzfristig. Unwahrscheinliches ist wahrscheinlich geworden, statistische Regeln haben keine Bedeutung mehr: hundertjährige



Hochwasser kommen alle paar Jahre. Dabei scheut sich die Wissenschaft, Vorhersagen zu treffen, die eventuell nicht so eintreffen, um nicht der „Panikmache“ bezichtigt zu werden. Allerdings ist es viel billiger, Maßnahmen zu ergreifen, die vielleicht übertrieben sind, als sie zu unterlassen – hat man „zu klimafreundlich“ gehandelt, bleibt immer noch der Nutzen einer besseren Umwelt. Kommt es aber in einem Bereich zum Kippen, werden die Probleme unermesslich – ein solches, sich bereits anbahnendes Ereignis ist der Zusammenbruch des Golfstroms, Europas „Zentralheizung“. Der Zufluss polaren Schmelzwassers in den Atlantik ergab in Modellrechnungen eine Abkühlung und damit Schwächung des Warmwasserstroms Ende des Jahrhunderts; allerdings ist diese Abkühlung bereits jetzt messbar, nach aktuellen Berechnungen wird der Golfstrom wahrscheinlich zwischen 2050 und 2060 versiegen, die mögliche Zeitspanne reicht allerdings von 2025 (!) bis 2095 – in Europa wäre dann eine neue Eiszeit anzunehmen. Umso wichtiger ist es, sofort zu handeln; für langfristige Maßnahmen ist es zu spät, auch der sowieso umstrittene Ausbau der Kernenergie löst zuerst Emissionen aus, die erst viel später kompensiert werden könnten – und die Fertigstellung eines Atomkraftwerks dauert Jahre... Im Emissionsbereich ist der Verkehr ein großer Faktor, und hier sind gerade die „reichen“ Länder führend, insbesondere der Flugverkehr, speziell die große Menge von Privatjets. Dazu kommen aber die „vergessenen“ Emissionen: das Militär 5,5 bis 7 % der globalen Emissionen werden dem Militär zugerechnet, Konflikte wie in der Ukraine sind fatal. Abgesehen vom direkten Schaden wird hier langfristig Vertrauen zerstört – und das ist notwendig, um gemeinsam globale Probleme zu lösen. Nachhaltigkeit und Frieden bedingen einander; eskalieren die Konflikte weiter, stehen wir vor einer existenziellen Krise. Den Fußabdruck verkleinern, aber den Handabdruck vergrößern - miteinander reden, wirksam werden, das wäre Aufgabe jedes einzelnen. Was ist wirklich wichtig? Was müssen wir loslassen, damit ein gutes Leben innerhalb der ökologischen Grenzen möglich wird? Lebensqualität ist nicht das Selbe wie Lebensstandard – das ist vielen bewusst, die Politik müsste eine Vision für Österreich entwickeln, einen parteiübergreifenden Konsens für das gute Leben aller Menschen.

Die theoretischer gehaltenen Vorträge von **Gerd Overbeck** (Hacon/Padam Mobility/Siemens Mobility) und **Alexander Klein** (Mobilitätsverbände Österreich) betrafen Softwarelösungen.

**Hacon/Padam** verschmilzt Daten aus verschiedenen Quellen und Betriebsmodellen (Free-Floating bis Linienverkehr, Sektorale Bedienung bis Last-Mile-Zubringer, Abholung vor der Haustür oder fixe Haltestelle unterschiedlicher Betreiber) zu einer gesamtheitlichen Auskunft bzw. Transport-On-Demand-App. Der Fahrgast gibt seine gewünschte Strecke und Abfahrtszeit ein, der Fahrer greift über sein Handy auf eine dynamische Roadmap zu, die sich in Echtzeit entsprechend den Buchungen und den von mehreren Algorithmen automatisch berechneten Optimierungen der Route entwickelt. Der bisher größte Einsatzbereich ist der Großraum Paris, wo nun 23.000 Einwohner ihre Verkehrsknoten einfacher erreichen.

Die **Mobilitätsverbände Österreich** sind das gemeinsame Kompetenzzentrum der sieben Verkehrsverbände. In einen gemeinsamen Datenpool werden alle Fahrplaninformationen eingespeist und für die Verkehrsauskunft Österreich harmonisiert. Schon heute sind auch

Harald A. Jahn | Journalismus und Bildagentur | Büro: Kirchengasse 27/15, A-1070  
Wien

Firmensitz: Seisgasse 2/21, 1040 Wien | Tel. (+43-1) 505 54 90 |  
office@viennaslide.com

www.viennaslide.com (Bildarchiv) | www.mauerspiel.at (Showcase)

ATU11819200 | Bankverbindung: Oberbank | IBAN AT91 1500 0044 0103 0384 | BIC OBKLAT2L



grenzüberschreitende Verbindungen eingepflegt: Im Norden sind die Bahnstrecken in Bayern, im Westen nach Zürich und im Osten nach Győr berücksichtigt. In grenznahen Gebieten ist die durchgängige Information für Pendler ebenso wichtig wie für Tagestouristen. Auch durch EU-Vorschriften wird die offene Bereitstellung von Fahrplandaten Pflicht. Abrufbar gemacht werden die Daten auf [mobilitaetsdaten.gv.at](http://mobilitaetsdaten.gv.at) bzw. [data.mobilitaetsverbuende.at](http://data.mobilitaetsverbuende.at).

**Petra Hums**, Geschäftsführerin der Wiener Linien für die Bereiche Finanzen, Recht, Personal und IT, sprach über die auf den ersten Blick originellen, aber wirksamen Aktionen für die Anwerbung neuen Personals. Nach einer Phase des Mitarbeitermangels ist man nun wieder gut aufgestellt, 2023 gingen über 51.000 Bewerbungen ein, etwa 1.500 neue Mitarbeiter wurden aufgenommen. Dabei setzt man auf die Info-Kanäle, die von jungen Menschen konsumiert werden. Printmedien sind kaum noch relevant, sogar „ältere“ Social-Media-Kanäle wie Facebook sind schon im Abschwung. Je nach Jobprofil oder Inhalten erreicht man mit kurzen TikTok-Videos oder Instagram-Posts die richtige Zielgruppe; Recruiting an ungewöhnlichen Orten wie der ComiCon oder bei eigenen Events wie einem „Nacht-Recruiting“ bringen Kontakte zu sonst schwer erreichbaren jungen Leuten, dazu noch mit der Medienpräsenz aufgrund der originellen Veranstaltungen weitere Multiplikation. Um Mitarbeiter an das Unternehmen zu binden wird versucht, die schwierigen Schichtdienstpläne und unbeliebten Unterbrecherdienste zu verbessern, inzwischen gibt es auch Angebote für Dienstnehmer, die nicht Vollzeit arbeiten wollen.

Die Conclusio aus zwei dicht gepackten Tagen voller Information, Kompetenz und Inspiration: Verkehr ist weit mehr als „Hardware“. Menschen bewegen sich in Netzwerken: Netze aus persönlichen Beziehungen, Informationen, Verkehrswegen. Diese Netze bestehen aus starken und schwächeren Strängen, die sich ergänzen und gegenseitig stützen. Stadt- und Verkehrsplanung ist nur mit vernetzter Herangehensweise sinnvoll: Das betrifft die Betrachtung von Wegeketten ebenso wie die Planung von Städten – und überall muss der Mensch und seine Bedürfnisse im Mittelpunkt stehen.



Harald A. Jahn | Journalismus und Bildagentur | Büro: Kirchengasse 27/15, A-1070  
Wien

Firmensitz: Seisgasse 2/21, 1040 Wien | Tel. (+43-1) 505 54 90 |  
office@viennaslide.com

[www.viennaslide.com](http://www.viennaslide.com) (Bildarchiv) | [www.mauerspiel.at](http://www.mauerspiel.at) (Showcase)  
ATU11819200 | Bankverbindung: Oberbank | IBAN AT91 1500 0044 0103 0384 | BIC OBKLAT2L

