

Die Mobilitätswende jetzt gestalten

VERANSTALTUNG: An Österreichs Klimazielen führt kein Weg vorbei, lautete der Tenor der Konferenz Schieneninfrastruktur beim heurigen Forum Verkehr. Wir liefern einen Nachbericht dieses spannenden Events.



Österreich ist fest entschlossen, bis 2040 die Klimaneutralität zu erreichen. „Daran führt kein Weg vorbei“, ließ Hans-Jürgen Salmhofer, Leiter der Abteilung Mobilitätswende im BMK, beim Forum Verkehr des imh Instituts in Wien keine Zweifel aufkommen. Bei dieser Veranstaltung ging es um die Zukunft der Schieneninfrastruktur in Österreich und wie die Mobilitätswende bis 2040 geschafft werden soll. Das politische Ziel sieht

etwa vor, die Landverkehrsträger zu dekarbonisieren und den maximalen Einsatz umweltschonender Technologien im Verkehrsbereich zu forcieren. Wie das alles unter einen Hut zu bringen ist, wird am 31. März in Form des Masterplans Mobilität vorgestellt. Details wollte Salmhofer dazu noch nicht nennen.

Was die Mobilitätswende betrifft, so sind die Ziele freilich sehr ambitioniert: Bis 2030 sollen 95 Prozent der Österreicher eine Schnellladestation für ihre

E-Autos innerhalb von 15 Kilometern erreichen können, zudem sollen 18,2 Milliarden Euro in den Bahnausbau investiert und die CO₂-Emissionen um 48 Prozent reduziert werden. Salmhofer voller Zuversicht: „Es gibt derzeit für die Klimaziele so viel Rückenwind wie nie zuvor.“

DIVERSE POSITIONEN

Wenn von der Rettung des Weltklimas die Rede ist, müsse man auf Gemeindeebene mit der Mobilitätswende beginnen, betonte Harald Frey, Senior Scientist an der TU Wien. Hier spielt Raumordnung eine wichtige Rolle. Von der Bundes- bis auf die Gemeinde-Ebene muss die Umgestaltung der Mobilität heruntergebrochen und umgekehrt die Machbarkeit auf kommunaler Ebene nach oben kommuniziert werden, plädierte der Experte. Im Anschluss wurden bei der Podiumsdiskussion unterschiedliche Positionen deutlich.

Ulla Rasmussen (Geschäftsführerin des Verkehrsclubs Ös-

terreich) forderte mehr Angebote im öffentlichen und das Zurückdrängen des Individualverkehrs, indem beispielsweise Firmen ihre Mitarbeiter motivieren, auf ihren Wegen zum Arbeitsplatz vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

Josef Fiala (Finanzvorstand der Asfinag) erklärte die drei Strategien für die nächsten Jahre: Bis 2030 sollen entlang aller Autobahnen und Schnellstraßen 1.500 Schnellladestationen für E-Autos zur Verfügung stehen und die Multimodalität gelingen, sprich beispielsweise bei Autobahnabfahrten P&R-Parkplätze geschaffen werden, um das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu erleichtern. Die Asfinag will ihren eigenen Betrieb gänzlich energieautark abwickeln.

MEHR BAHN UND WENIGER AUTO

Silvia Kaupa-Götzl (Geschäftsführerin der Österreichischen Postbus AG) plädierte für noch

mehr öffentliche Bus-Angebote und räumte aber gleichzeitig ein, dass es im öffentlichen Verkehr natürlich nie eine derartige Individualität geben kann wie beim Pkw-Verkehr.

Thomas Posch (Geschäftsführer der WESTbahn) wehrte sich gegen Verbote und Einschränkungen der freien Verkehrsmittelwahl und appellierte an die Menschen: „Rational betrachtet, muss niemand mit dem Auto von Wien nach Linz fahren, weil das Bahnangebot hier viel besser und umweltfreundlicher ist.“

Rasmussen kritisierte zudem die fehlende Kostenwahrheit im Verkehr, was unter anderem in der Praxis dazu führt, dass trotz Corona-Pandemie und wirtschaftlicher Veränderungen auf den Straßen so viele Lkw unterwegs sind wie nie zuvor. Fazit: Um die Mobilitätswende zu schaffen, braucht es nicht notwendigerweise viel Geld, sondern das Bewusstsein jedes Einzelnen im Land, kurze Wege nicht immer mit dem Auto, sondern besser mit Rad, Bahn, Bus oder zu Fuß zurückzulegen. ◀

Die ÖBB bekommen eine neue grüne Instandhaltungsflotte

INFRASTRUKTUR: Plasser & Theurer erhielt von den ÖBB den größten Einzelauftrag in seiner Geschichte. Mit den neuen Fahrzeugen will das Unternehmen die Effizienz steigern und das Klima schonen.

Plasser & Theurer begeht heuer sein 70-Jahre-Firmenjubiläum. Gekrönt wird dieser Meilenstein mit dem größten Einzelauftrag in der Firmengeschichte durch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). In einer europaweiten Ausschreibung hat Plasser & Theurer von den ÖBB den Zuschlag für die Lieferung einer neuen „grünen“, 56 Fahrzeuge umfassenden Instandhaltungsflotte bekommen. Gleichzeitig wurde eine Option für weitere 46 Fahrzeuge vereinbart.

Um den reibungslosen Betrieb auf neuen Strecken gewährleisten zu können, erneuert die ÖBB Infrastruktur den gesamten Instandhaltungspark. Neben der Sicherstellung der Instandhaltung auf den Neubaustrecken und umfangreichen Tunnelabschnitten stehen für die ÖBB Infrastruktur die Erweiterung der Funktionalitäten sowie die Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit im Vordergrund.

Dank ModularCustomizing werden bei diesem Projekt wichtige Prozesse bereits

in der Produktion, aber auch bei der Zulassung und Instandhaltung vereinfacht und standardisiert. Für die ÖBB Infrastruktur bringt dies neben maximaler Flexibilität und Anpassungsfähigkeit an die eigenen Bedürfnisse zahlreiche Vorteile. Beispielsweise wird ein einheitliches Trägerfahrzeug mit individuellen Aufbauten bestückt; dies reduziert die Ersatzteil- und Instandhaltungskosten im Betrieb deutlich.

SAUBER, EFFIZIENT UND FLEXIBEL

Von Plasser & Theurer werden drei Fahrzeugtypen geliefert. So wird die Hochleistungs-Instandhaltungsflotte der ÖBB Infrastruktur von bisher zwölf auf drei Fahrzeugtypen reduziert, die nun auch auf einem einheitlichen Bedienkonzept basieren. Das erleichtert die Instandhaltung und verringert die Ausbildungs- und Personalkosten. Das neue Antriebskonzept ermöglicht vollelektrisches Fahren im Oberleitungsbetrieb mit bis zu 120 km/h, doch gerade bei Stö-



56 Instandhaltungsfahrzeuge hat die ÖBB Infrastruktur bei Plasser & Theurer bestellt - eine Option auf 46 weitere Fahrzeuge wurde vereinbart.

rungen oder Neubauten steht die Stromversorgung von oben nicht immer zur Verfügung. Deshalb sind die Fahrzeuge mit leistungsstarken Batterien ausgestattet, um Instandhaltung im gesamten Netz zu gewährleisten.

Als Blackout-Vorsorge und für Notfälle kann auf ein dieselelektrisches Powerpack zurückgegriffen werden, auch dieses kann mit E-Fuel CO₂-neutral

betrieben werden. Zwischen Betrieb mit Oberleitung, Batterie und dieselelektrischem Powerpack kann unterbrechungsfrei gewechselt werden, was höchste Flexibilität sichert.

2017 präsentierte Plasser & Theurer das erste Fahrzeug für Oberleitungsbau und -instandhaltung mit Batterie. Seither wurden zahlreiche Erfahrungen gesammelt und die Tech-

nik optimiert. So ist es möglich, dass die Batterie für den Baustellenbetrieb die Energie für eine ganze Arbeitsschicht bereitstellt. Geladen wird sie über die Oberleitung (Pantograf), das dieselelektrische Powerpack oder durch Rekuperation während der Fahrt.

Der emissions- und lärmarme Betrieb verbessert die Arbeitsbedingungen am sowie um das Fahrzeug herum deutlich und schützt auch die Umwelt – ein großer Vorteil für die Anrainer. Das E³-Antriebskonzept von Plasser & Theurer verringert den Dieserverbrauch und CO₂-Ausstoß enorm. Die neue Fahrzeugflotte wird neben regulärer Montage und Instandhaltungsarbeiten an den Oberleitungen vor allem im Störfall eingesetzt. Technische Gebrechen, Sturm und Unwetter sind für Infrastrukturbetreiber eine große Herausforderung. Hier kommt es auf eine schnelle und effiziente Störungsbehebung an.

Die konsequente Weiterentwicklung beschränkt sich nicht nur auf den Antrieb und das modulare Aufbausystem. Für mehr Komfort sowie Stabilität während der Arbeit werden Drehgestelle mit Sekundärfederung verbaut. Darüber hinaus werden bewährte Kräne und Hubarbeitsbühnen mit hoher Reichweite sowie entsprechend starker Hubkraft aufgebaut. So werden Montage sowie Instandhaltung erleichtert und zusätzlich optimiert. ◀