



FSV-aktuell STRASSE Oktober 2018

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft
Straße • Schiene • Verkehr

Editorial

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser!

Das jährlich stattfindende Expertentreffen der Verkehrsfachleute des deutschsprachigen Raumes (D-A-CH-Informationstagung 2018) fand heuer in Wien statt. Acht Themenbereiche wurden dabei in Halbtages-sitzungen behandelt. Zu diesen Themenbereichen sollen jeweils bis max. 5 Expertinnen und Experten aus den drei Ländern teilnehmen, um die Diskussions-effizienz zu gewährleisten.

Die Themen fanden heuer aber so großen Anklang, dass es zu starken Interessensbekundungen gekommen ist und durchwegs größere Diskussionsgruppen entstanden. Als Veranstalter freute sich die FSV, Gastgeber sein zu dürfen und versuchte, angenehme Rahmenbedingungen zu schaffen. Obwohl nicht mit so einem großen Teilneh-

merkreis gerechnet wurde, konnte die Veranstaltung im Hause der FSV in Wien durchgeführt werden – dank der vielen Investitionen der letzten Jahre und der insgesamt sechs Sitzungssäle, die bis zu 80 Personen aufnehmen können, konnten die Parallelsitzungen sowie die Begrüßungs- und Präsentations-sitzung im Verbandshaus abgewickelt werden. In diesem Zusammenhang möchte ich allen teilnehmenden Verkehrsfachleuten für ihre Zeitdisziplin danken und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die die Rahmenbedingungen ermöglichten, ein herzliches Dankeschön ausdrücken. Das Wichtigste aber ist: Das Zusammenwirken im übernationalen Bereich bringt nicht nur einen fachlichen Austausch, sondern auch persönliches Kennlernen, was durch eine Abendveranstaltung im Verkehrsmuseum unterstützt wurde. Das nächstjährige Treffen wird turnusmäßig in der Schweiz stattfinden.

*Dipl.-Ing. Martin Car
Generalsekretär der FSV*

le MIV-Anteil wurde in Wien bereits überschritten. Dieses Phänomen tritt bereits in mehreren Großstädten auf und zeigt, dass eine notwendige Mobilitätswende bereits begonnen haben könnte. Zu nennen ist in diesem Zusammenhang auch Berlin, wo das Mobilitätsgesetz vor der Verabschiedung steht, welches eine Gleichberechtigung aller VerkehrsteilnehmerInnen fordert und das Ziel verfolgt, den Anteil der im Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) zurückgelegten Wege zu erhöhen (<https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobilitaetsgesetz/>).



DI Elisabeth Raser

Verlässt man den urbanen Raum, bleibt der Pkw das dominierende Verkehrsmittel. Der bestehende Trend (Anstieg des Pkw-Anteils und der Verkehrsleistung) wird sich auch in Zukunft weiter fortsetzen, wenn nicht Maßnahmen zur Gegensteuerung umgesetzt werden. Gleichzeitig sind auch ein bewegungsarmer Lebensstil und die damit einhergehenden Gesundheitsprobleme in der Bevölkerung auf dem Vormarsch. Chronische (nicht übertragbare) Erkrankungen wie Übergewicht und Diabetes, die mit mangelnder Bewegung im Zusammenhang stehen, sind weltweit auf dem Vormarsch und verantwortlich für jährlich ca. 1 Mio. Todes-

FSV-Seminar Die Mobilitätswende – eine Bestandsaufnahme

Aktive Mobilität: Gesundheitliche und verkehrliche Ziele gemeinsam erreichen

Die Mobilitätswende bezeichnet jenen Prozess, der Verkehr und Mobilität auf nachhaltige Energieträger, sanfte Mobilitätsnutzung und eine Vernetzung zwischen Individual und öffentlichen Verkehr umstellen soll. Dies beinhaltet auch eine Förderung aller aktiven Verkehrsmittel wie Rad fahren, zu Fuß gehen und im weiteren Sinne auch den öffentlichen Verkehr (ÖV). In der Verkehrsentwicklung der letzten 20 Jahre ist von einer Mobilitätswende auf den ersten Blick jedoch nichts zu erkennen; der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV; LenkerInnen und MitfahrerInnen gemeinsam) ist von 51 auf 67 % angestiegen, während der Rad- und Fußan-

teil zusammen von 32 auf 23 % gesunken ist. Betrachtet man diese Entwicklung unterschieden nach Raumtypen, erkennt man beispielsweise für Wien einen gegenläufigen Trend. Hier ist der Pkw-Bestand rückläufig und der MIV-Anteil konnte (hauptsächlich zugunsten des öffentlichen Verkehrs) von 35 auf 31 % gesenkt werden, d. h., der maxima-

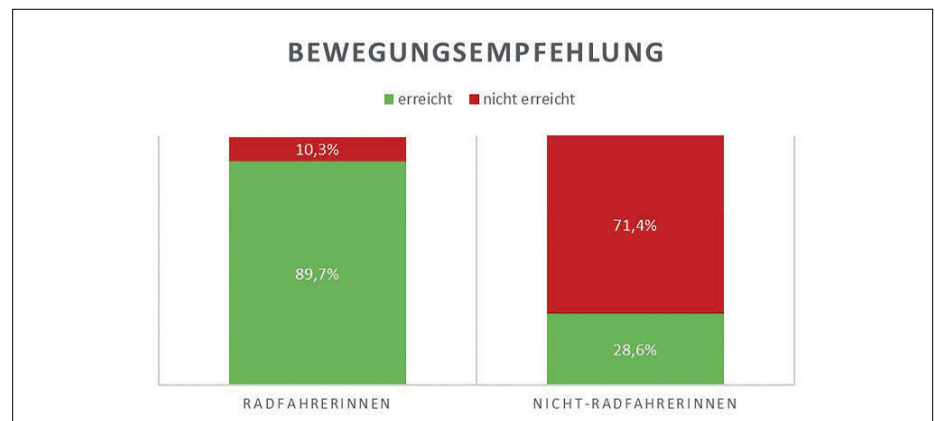


Bild 1: Anteil der RadfahrerInnen und Nicht-RadfahrerInnen, welche die WHO Empfehlung allein durch ihre täglichen Wege erreichen

fälle in der europäischen Region der WHO. Schätzungen zufolge erreicht nur ca. 1/3 der Bevölkerung das von der WHO empfohlene Maß von 150 Minuten moderater Bewegung pro Woche (WHO 2010). Durch mehr aktive Mobilität (Radfahren und Zu Fußgehen zu Mobilitätszwecken) könnten nicht nur die unterschiedlichsten durch den Verkehr verursachten Probleme (CO₂- und Schadstoffemissionen, Unfälle, Ressourcenverbrauch etc.) angesprochen, sondern auch ein Beitrag zu mehr Bewegung und damit mehr Gesundheit geleistet werden. Dieser Ansatz rückt in letzter Zeit immer mehr ins Bewusstsein der Menschen und wurde z. B. im europäischen Forschungsprojekt PASTA (Physical Activity through Sustainable Transport Approaches), gefördert von der Europäischen Union im Zuge des 7. Rahmenprogramms, geleitet vom Institut für Verkehrswesen an der BOKU, näher untersucht (www.pastaproject.eu).

Die Ergebnisse des Projektes sowie die anderer Studien legen nahe, dass aktive Mobilität zur Steigerung der Gesundheit beitragen kann. Ein internationaler Literaturvergleich zeigt etwa, dass bei einer Verlagerung von Wegen vom MIV auf Fuß- und/oder Radverkehr die positiven Auswirkungen durch mehr körperliche Bewegung die negativen Aspekte wie ein erhöhtes Unfallrisiko und vermehrtes Einatmen von Luftschadstoffen überwiegen. Laut einer anderen Studie könnten durch einen Ausbau der Radinfrastruktur in den sieben PASTA-Städten (Antwerpen, Barcelona, London, Örebro, Rom, Wien und Zürich) über 10.000 frühzeitige Todesfälle vermieden werden.

Dass vor allem Radfahren einen wertvollen Beitrag zu mehr Bewegung und somit Gesundheit leisten kann, belegen auch erste Ergebnisse der in PASTA durchgeführten Onlinebefragung, welche zu den Themen Bewegung, Verkehrsverhalten und Gesundheit durchgeführt wurde. Dabei wurden in den sieben Städten mehr als 10.000 TeilnehmerInnen über einen Zeitraum von ca. zwei Jahren befragt. Bringt man z. B. den Body-Mass-Index (BMI) bzw. das Körpergewicht der TeilnehmerInnen mit dem gewählten Verkehrsmittel in Zusammenhang, zeigt sich, dass FahrradfahrerInnen weniger Gewicht auf die Waage bringen als AutofahrerInnen – und zwar im Schnitt 4 kg. Ein Umstieg vom Fahrrad auf ein anderes Verkehrsmittel führt zu einer Gewichtszunahme; umgekehrt bewirkt eine leichte Zunahme des Radfahrens (beispielsweise ein paar Mal pro Monat) bereits eine Gewichtsreduktion. Eine detaillierte Auswertung des tatsächlichen in Wegetagebüchern dokumentierten Verkehrsverhaltens zeigt außerdem, dass unabhängig von der Stadt und deren Rahmenbedingungen ein Groß-

teil der FahrradfahrerInnen die Bewegungsempfehlungen der WHO allein durch ihre täglichen Rad- und Fußwege erreicht (89,7 % der RadfahrerInnen im Vergleich zu 28,6 % der Nicht-RadfahrerInnen, ohne Berücksichtigung des ÖV) (Bild 1). Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang auch, dass bei Berücksichtigung von Fußwegen zu/vom ÖV in Städten mit einem gut ausgebauten ÖV-Netz wie London, Wien oder Zürich der Anteil an Nicht-RadfahrerInnen, die die Bewegungsempfehlungen schaffen, deutlich über jenen von MIV dominierten Städten wie Örebro oder Rom liegt.

Trotz offensichtlicher Überschneidung der Thematik und des Nutzens auf beiden Seiten (Verkehr und Gesundheit), wird das Gesundheitsargument – die Steigerung der Gesundheit (bzw. der gesunden Lebensjahre) durch die Erhöhung der physischen Aktivität – in der Stadt- bzw. Raumplanung nicht prioritär, sondern als willkommener „Side-effect“ gesehen. Die primäre Diskussion vonseiten der Planung geht in Richtung Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduktion von Emissionen, Stau und Lärm; und dementsprechend wird auch die interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen den Sektoren vernachlässigt. Dies zeigt sich auch bei jenen Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität, welche im PASTA-Projekt genauer unter die Lupe genommen wurden. In den sieben Städten wurden über 200 Maßnahmen recherchiert, allerdings bestand nur bei elf eine Kooperation zwischen Verkehr und Gesundheit.

Dabei liegt gerade darin ein großes Potenzial Verkehrs- und Gesundheitsthemen gemeinsam voranzutreiben, von umgesetzten Maßnahmen gleichermaßen zu profitieren und ein Gesundheitsbewusstsein im Zusammenhang mit aktiver Mobilität in der Bevölkerung zu schaffen. Den EntscheidungsträgerInnen steht mit dem Health Economic Assessment Tool (HEAT) der WHO ein Werkzeug zur Verfügung, mit dem sich der Gesundheitsnutzen eines erhöhten Fuß- und Radanteils auch finanziell abbilden lässt. Dadurch lassen sich Investitionen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs leichter legitimieren. HEAT wurde im Zuge von PASTA weiterentwickelt. In der aktuellen Version werden neben den positiven Aspekten von mehr Bewegung auch die Gesundheitsauswirkungen einer verringerten Luftverschmutzung sowie das erhöhte Unfallrisiko und vermehrtes Einatmen von Luftschadstoffen berücksichtigt.

Was aber ist eine geeignete Maßnahme, die gleichzeitig aktive Mobilität und Gesundheit fördert, und wodurch zeichnet sich diese aus? Um diese Frage zu beantworten, wurde die Recherche im Zuge des PASTA-Projektes ausgeweitet und europaweit nach „Good

Practice“-Beispielen gesucht, die den Aspekt der Gesundheitsförderung explizit miteinschließen. Acht dieser Maßnahmen wurden ausgewählt und in einem „Good Practice“-Handbuch zusammengefasst, wo sie detaillierter beschrieben wurden und auch Empfehlungen für die Umsetzung enthalten sind. Eine Vorreiterrolle in der Zusammenarbeit zwischen den Disziplinen nimmt Großbritannien ein, wo die bewegungs- und gesundheitsfördernde Wirkung aktiver Mobilitätsformen bereits Einzug in die Planung gefunden hat.

International erfolgreiche Maßnahmen zeichnen sich durch eine interdisziplinäre Zusammenarbeit, durch eine verpflichtende Vernetzung durchführender Organisationen und durch Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen aus. Dies zeigt beispielhaft die folgenden Auswahl:

- Der „Healthy Streets Approach“ in London wurde von GesundheitsexpertInnen für die Londoner Verkehrsbehörde entwickelt und im „Transport Action Plan 2014“ festgeschrieben. Damit verpflichtete sich die Stadt, Gesundheitsaspekte bei allen Planungen zu berücksichtigen, was dazu geführt hat, dass zu Fuß gehen, Rad fahren und der öffentliche Verkehr höher priorisiert werden als der MIV und Investitionen dafür anstiegen. In weiterer Folge soll der Anteil der im Umweltverbund zurückgelegten Wege von derzeit 64 auf 80 % gesteigert werden.
- Auch in Bristol wurde die Zusammenarbeit zwischen der Stadt und Gesundheitsexperten intensiviert, um den Gesundheitsaspekt in den Planungen stärker zu berücksichtigen. Im Verkehrsbereich schlug sich dies unter anderem in der Entwicklung von Materialien und Unterlagen für Planer nieder, die den Zusammenhang zwischen Gesundheit und Verkehr veranschaulichen und so das Verständnis und die Akzeptanz von Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität fördern sollen. Seit der verbesserten Zusammenarbeit konnte der Anteil der Personen, die mit dem Rad in die Arbeit fahren, um 94 % und jene, die zu Fuß in die Arbeit kommen, um 40 % gesteigert werden.
- In Frankreich wurde eine „Cycling kilometer allowance“ – eine Art Kilometergeld für Radfahrer – in 18 Pilotfirmen getestet, wo jeder Kilometer, der mit dem Rad in die Arbeit gefahren wird, mit 25 Cent belohnt wurde. Die Sozialversicherungsabgabe bzw. die Steuer für das jeweilige Unternehmen wurden dabei um den an die ArbeitnehmerInnen ausbezahlten Betrag reduziert. Aufgrund des Erfolges der Maßnahme (die Anzahl der Radfahrenden in

den Betrieben konnte um 50 % gesteigert werden) wird sie nun auch auf den öffentlichen Sektor ausgeweitet.

- Kopenhagen, die Radhauptstadt Europas, weitet ihr Netz an Cycling Superhighways (Radschnellwege) weiter aus. Durch diese hochrangigen Verbindungen (eigener Radweg, wenige Kreuzungen) werden PendlerInnen aus umliegenden Regionen dazu ermutigt, mit dem Rad in die Arbeit zu fahren. In einer ersten Stufe wurde ein Netz aus 206 Radwegkilometern realisiert. Auf einem der Korridore liegt die durchschnittliche Länge eines mit dem Rad zurückgelegten Weges bei 14,7 km. Außerdem verbesserte sich bei Personen, die vom Pkw auf das Rad umstiegen, die Fitness bereits nach einem Monat deutlich; zudem verringerte sich ihr Körper-fettanteil zwischen 0,6 und 2 %.

Aus diesen internationalen „Good practice“-Beispielen lassen sich viele Aspekte und Ideen, wie die interdisziplinäre Zusammenarbeit im Sinne von „Health in all Policies“, das Festschreiben der Gesundheitsziele sowie die gesetzliche Aufwertung aller aktiven Verkehrsmittel ebenso auf andere Länder und Raumstrukturen übertragen.

Auch in Österreich wird eine Vielzahl an Maßnahmen mit dem Ziel der Förderung aktiver Mobilität umgesetzt. Neben infrastrukturellen Maßnahmen (Bau von Radverkehrsanlagen und -abstellplätzen etc.) erweisen sich auch Bewusstseinsbildung und Mobilitätsmanagement als wichtige und zielführende Instrumente. Letztere wurden im von dem FGÖ initiierten und geförderten Projekt „Aktive Mobilität in Schule, Betrieb & Gemeinde“ (im Auftrag des Fonds Gesundes Österreich (FGÖ); Veröffentlichung im Rahmen der FGÖ-Schriftenreihe) in den drei genannten Settings im Hinblick auf ihre Gesundheitsziele untersucht. Dabei zeigt sich, dass die Motivation, aktive Mobilität zu fördern, je nach Setting unterschiedlich ist; sie reicht von Sicherheitsüberlegungen bis hin zu Umweltaspekten, während der Gesundheitsnutzen meist nur im Hintergrund steht. Die Maßnahmen reichen von groß angelegten Motivationskampagnen wie „Radelt zur Arbeit“ oder „Beat the Street“ über Bikesharingangebote bis hin zu konkreten Mobilitätsmaßnahmen in Betrieben. Hier sind besonders die folgenden beiden zu nennen:

- Anstelle der Errichtung einer Tiefgarage im Zuge der Betriebserweiterung der Firma Omicron in Klaus in Vorarlberg wurde ein Mobilitätsmanagement entwickelt, mit dem Ziel, umweltschonende Mobilität zu fördern, die Gesundheit positiv zu beeinflussen sowie Ressourcen effizient zu nutzen und Kosten zu sparen. Neben In-

formation wurden Infrastrukturen geschaffen (wie Fahrradtiefgarage, Duschen) und ein Anreizsystem (Eco-Miles) eingeführt, bei welchem geradelte Kilometer gegen Gutscheine getauscht werden können. 180 der 480 MitarbeiterInnen am Standort Klaus beteiligen sich aktiv. Das Programm wird auch auf andere Standorte von Omicron ausgeweitet.

- Berger Logistik hat den Unternehmensstandort vom schwer erreichbaren Industriegebiet in Radfeld zum Hauptbahnhof Wörgl verlegt. Begleitend wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, damit die Beschäftigten umweltfreundlich zur Arbeit kommen können (keine gratis Pkw-Parkplätze, Abstellanlagen für Fahrräder, ÖV-Jobticket). Dadurch verzichteten ca. 80 % der Belegschaft auf den Pkw, sodass im Vergleich zum früheren Standort 1 Mio. Autokilometer vermieden werden konnten.

Jenseits von erprobten und bereits erfolgreich umgesetzten Ideen und Projekten gibt es auch solche, die gerade in der Start- oder Entwicklungsphase sind. Die Idee, dass ArbeitnehmerInnen, die ihren Arbeitsweg mit dem Rad oder zu Fuß zurücklegen, einen Teil dieser Wegzeit als Arbeitszeit gutgeschrieben bekommen, wird gerade im Projekt „Activ2Work“ (gefördert von der FFG im Zuge des Programms „Mobilität der Zukunft“) von der BOKU und tbw research GmbH untersucht. Sollte sich dieser Ansatz, der in einer Kosten-Nutzen-Analyse unter anderem den gesundheitlichen Benefit sowohl aus betrieblicher als auch aus volkswirtschaftlicher Sicht beleuchtet, als vielversprechend erweisen, werden in einem nächsten Schritt Betriebe für eine Pilot-Umsetzung gesucht.

Wenn es gelingt, den Gesundheitsnutzen von aktiver Mobilität stärker zu betonen bzw. in den Köpfen der Verantwortlichen wie auch der VerkehrsteilnehmerInnen zu verankern, könnte dies die zusätzlich notwendige Motivation sein, um vom Pkw umzusteigen und damit einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten.

Den Artikel samt allen Quellen finden Sie im Tagungsband „Die Mobilitätswende – eine Bestandsaufnahme“ erhältlich bei der FSV (www.fsv.at)

*DI Elisabeth Raser
elisabeth.raser@boku.ac.at*

Mobilitätsdaten als Basis für die Verkehrsplanung der Zukunft

Ausgangssituation: Urbanisierung, Mobilitätstrends & Digitalisierung

Bis zum Jahr 2050 werden zwei Drittel der

Menschheit in Städten leben, so die Prognose des UN-Weltbevölkerungsberichts 2015. Dieser Trend zur Urbanisierung geht einher mit ambitionierten Umweltzielen, wie bspw. dem Pariser Abkommen, dem Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission und dem Fachkonzept Mobilität der Stadt Wien sowie einer zu beobachtenden Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung in urbanen Räumen. Der Besitz eines eigenen Pkw verliert laut ExpertInnen vor allem bei jungen Menschen an Stellenwert. Gleichzeitig entstehen in urbanen und ruralen Gebieten neue Mobilitätsangebote wie z. B. Bike- und Carsharing. Wesentlich zu dieser Entwicklung trägt die Digitalisierung bei, eröffnet sie doch zahlreiche neue Möglichkeiten für die Entwicklung und Nutzung neuer Mobilitätsangebote.



Mag. Gerald Stöckl,
M. Sc.

Die digitalen Technologien erlauben es, rasch, bequem und jederzeit Mobilitätsangebote zur Verfügung zu haben. Allerdings handelt es sich dabei gegenwärtig um isolierte Lösungen, die in der Regel nur den Zugang zu einem Service ermöglichen. Die anbieterübergreifende Verbindung unterschiedlicher, öffentlich zugänglicher Mobilitätsangebote wie z. B. Carsharing und Bikesharing ist in vielen Fällen nicht möglich. Eine Neugestaltung der (digitalen) Zugangsmöglichkeiten zu diesen Mobilitätsangeboten unter einem Dach ist daher dringend notwendig, auch um den Anteil des Umweltverbunds (öffentlicher Verkehr, Sha-ringangebote, Radverkehr, Fußverkehr) weiter zu erhöhen.

Digitalisierung & Mobilität als kommunale Verantwortung

Diese Notwendigkeit haben die Wiener Stadtwerke und die Wiener Linien erkannt und 2016 das Unternehmen Upstream – next level mobility GmbH gegründet.

Die Zielsetzung von Upstream – next level mobility GmbH ist es, im Sinne der Daseinsvorsorge und zur Sicherstellung von nachhaltiger Mobilität digitale Mobilitätsservices auf einer kommunalen Plattform zu vereinen. Basierend auf dieser Plattform können maßgeschneiderte Funktionen sowie individualisierte Applikationen, wie beispielsweise WienMobil® entwickelt werden. Diese digitale Plattformlösung, so wie sie in Wien umgesetzt wird, wird von ExpertInnen bereits als „das Wiener Modell“ bezeichnet

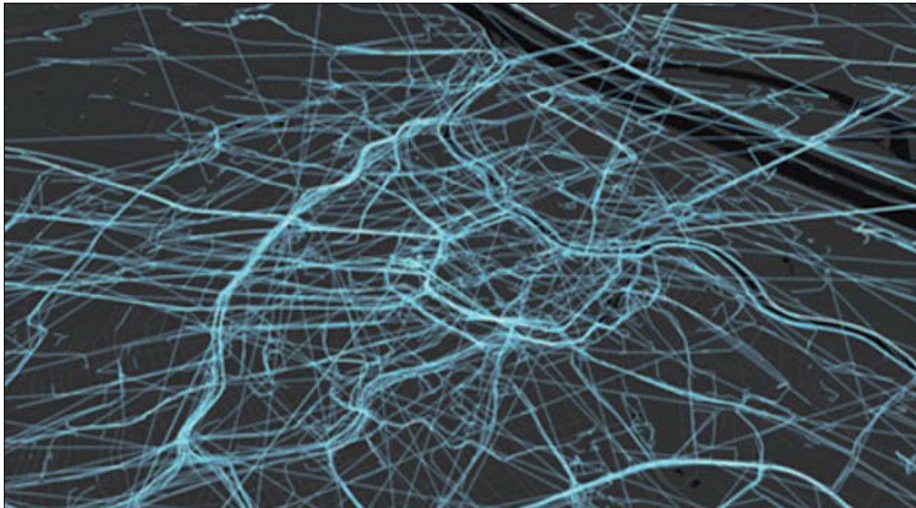


Bild 2: Beispielhafte Auswertung Mobilitätsdaten WienMobil

und ist richtungsweisend für zahlreiche weitere Städte bzw. öffentliche Verkehrsunternehmen im In- und Ausland geworden.

Kennzeichnend für das „Wiener Modell“ ist einerseits der Know-how-Aufbau innerhalb des kommunalen Dienstleisters (Wiener Stadtwerke und Wiener Linien) und andererseits die Bündelung bzw. der Know-how-Austausch dieser Innovationskraft mit anderen, nationalen und internationalen Anbietern öffentlicher Verkehrsdienstleistungen bzw. ExpertInnen aus Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb und Nutzung von Verkehrsanlagen. Dadurch kann sichergestellt werden, dass die Wertschöpfungskette digitaler Mobilitätslösungen im öffentlichen Interesse verbleibt und Mobilität – im Sinne der Daseinsvorsorge – auch weiterhin für alle Menschen zugänglich bleibt.

Mobilitätsdaten als Instrument der Verkehrsplanung

Mit der Entwicklung von digitalen Mobilitätsplattformen beschäftigen sich diverse globale Player intensiv, beispielsweise IT-Dienstleister oder die Automobilbranche. Der Markt wird von diesen derzeit heiß umkämpft: das Wissen um das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen stehen im Mittelpunkt dieses Wettbewerbs. Der Umgang mit diesen Daten ist jedoch ein besonders heikler. Einerseits ermöglichen jene Daten, gezielt Produkte zu entwickeln, andererseits bilden sie die Grundlage für die gegenwärtige und vor allem zukünftige Mobilitätssteuerung.

Es ist daher von besonders großer Bedeutung, dass digitale Mobilitätsplattformen und daraus generierte Daten in öffentlicher Hand liegen, um einen sensiblen Umgang mit Mobilitätsdaten zu gewährleisten. Kommunale Akteure sind dabei Garant für die rechtskonforme Erhebung, Nutzung und

Weitergabe dieser Daten.

Die systematische Analyse von Mobilitäts- bzw. Bewegungsdaten, welche aus der Nutzung von Mobilitätsapplikationen generiert werden, erlaubt es aber auch in der Verkehrsplanung neue Maßstäbe zu setzen. Die kontinuierliche Erhebung entsprechender Daten schafft für VerkehrsplanerInnen neuartige Möglichkeiten:

- Maßgeschneiderte Informationsbereitstellung von Mobilitätsangeboten für NutzerInnen
- Verschneidung mit anderen Daten wie z. B. Bevölkerungs- oder Wirtschaftsdaten (Stichwort Big-Data-Analysen) und der Möglichkeit für umfassende Analysen
- Schaffung neuer Grundlagen für die Verkehrsplanung
- Optimierung der Verkehrsplanung durch qualitativ neuartig und hochwertige Informationen über das Mobilitätsverhalten von Menschen.

Zudem sind diese Daten auch für den langfristigen Ausblick von hoher Bedeutung, um zukünftig den diskriminierungsfreien Zugang zu Mobilität für alle Menschen sicherzustellen. So arbeitet Upstream – next level mobility GmbH derzeit intensiv an Möglichkeiten für die Bedarfssteuerung von autonomen Fahrzeugen auf Basis unterschiedlichster (Bewegungs-)Daten mit dem Ziel eines diskriminierungsfreien Verkehrsoptimums im öffentlichen Interesse. Somit liegt in der systematischen Nutzung der Mobilitätsdaten der Schlüssel zu einer effizienten Nutzung der bestehenden und zukünftigen Mobilitätsangebote und zum Erhalt diskriminierungsfreier öffentlich zugänglicher Mobilität für alle.

Mag. Gerald Stöckl, M. Sc.
gerald.stoeckl@upstream-mobility.at

Veranstaltungen und Seminare

FSV-Tagung

FSV-Preis 2018 – Die Jugend geht mit!

22.11.2018
riverbox, 1020 Wien

Brückenprüfer – Erfahrungsaustausch

15.11.2018
FSV, Wien

FSV-Schulung

Verkehrssicherheitsauditoren und Road Safety Inspektoren – Fachseminar

5.11.2018
FSV, Wien

FSV-Seminare

Kommunale Straßen – Block B

26–28.11.2018
FSV, Wien

Nähere Informationen zu diesen und weiteren Veranstaltungen und eine Online-Anmeldemöglichkeit finden Sie auf unserer Homepage www.fsv.at.

In der nächsten Ausgabe ...

... erwarten Sie weitere Berichte zu Regelwerken und Veranstaltungen.

FSV-aktuell Straße:

„Österreich-Teil“ und offizielles Organ des Bereichs Straße der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV)

FSV-Geschäftsstelle:

A-1040 Wien, Karlsgasse 5
Tel.: +43 1 58 55 567
Fax: +43 1 58 55 567-99
E-Mail: office@fsv.at
<http://www.fsv.at>

Schriftleitung:

Andreas Regner
(Kommentare, Anregungen, Beitragsideen usw. erwünscht!)

Weitere Informationen und Bestellmöglichkeit der Publikationen der FSV auf www.fsv.at.

Bei Bestellungen im EU-Raum bitte Ihre UID bekannt geben (in Deutschland = DE + 9 Ziffern), da Sie so die MwSt. sparen können.

Abonnementpreis

der Zeitschriften
Straßenverkehrstechnik sowie
Straße und Autobahn

für FSV-Mitglieder ermäßigt!