

Die digitale Zukunft des Stadtverkehrs

Fahrerlos. Der erste selbstfahrende Linienbus startet 2018, die U5 wird ohne Fahrer unterwegs sein: Die Digitalisierung verändert den Stadtverkehr, für Menschen ist das gewöhnungsbedürftig.

VON MARTIN STUHLPFARRER

Wien. Die Zukunft des Verkehrs in Wien sieht auf den ersten Blick unspektakulär aus: silbergraue Hülle, vier kleine Räder, Platz für elf Passagiere, und irgendwie erinnert das Gefährt mit dem Namen Navya Arma an eine überdimensionale Gondel auf Rädern. Aber die Vorbote einer digitalen Revolution sind oft unscheinbar, und Navya Arma läutet eine Zeitenwende ein – konkret die Zukunft des Stadtverkehrs. Dabei geht es um selbstfahrende Busse und U-Bahnen. Also Techniken, die den öffentlichen



Verkehr in der Stadt sicherer, stressfreier und auch günstiger abwickeln sollen. Eingesetzt werden Technologien, die vor nicht allzu langer Zeit nur in Science-Fiction-Filmen zu sehen waren.

In Wien beginnt das neue Zeitalter im August – mit Vorbereitungen für Testläufe im Jahr 2018 (ohne Passagiere). Mitte 2019 soll der autonome Bus in der Seestadt Aspern dann in den Linienbetrieb gehen, wie Florian Schneider vom Kuratorium für Verkehrssicherheit (das KFV begleitet das Projekt) erklärt. Dann wird jenseits der Donau der erste selbstfahrende Bus getestet, um ihn derart weiterzuentwickeln, dass er 2019/2020 autonom im Linienverkehr in der Seestadt unterwegs sein kann. Also ohne Fahrer. „Autonomes Fahren ist ein Megatrend, der das Potenzial hat, Städte nachhaltig zu verändern“, hatte Wiener-Linien-Geschäftsführer Günter Steinbauer bei der Präsentation des Projektes gemeint – es ist eine Kooperation von Wiener Linien, AIT (Austrian Institute of Technology), KFV, TÜV Austria, Siemens und dem französischen Bushersteller Navya.

Gegenüber der „Presse“ ortet Johanna Griesmayr von den Wiener Linien „viel Potenzial“ in der Digitalisierung, in Form von Assistenzsystemen, „wie wir sie zum Teil aus dem Auto kennen“. Dabei



Fahrerloser Bus im Test: Der Navya, der schon in Salzburg unterwegs war, soll ab Mitte 2019 in der Seestadt Aspern fahren. [APA]

gehe es auch um Grundlagenforschung. Beispielsweise um die Frage: Wie entsteht Vertrauen zu einer Maschine? Also darum, welche Rahmenbedingungen notwendig sind, dass Passagiere einem Verkehrsmittel vertrauen, das ausschließlich durch einen Computer gesteuert wird. Und wie Mensch und Maschine kommunizieren können. Derzeit signalisiert etwa ein Busfahrer mit einer Handbewegung einem Fußgänger, dass er gefahrlos queren kann. Bei autonomen Fahrzeugen stellt sich die Frage, wie das ohne Missverständnisse ablaufen kann.

Eine Frage des Vertrauens

Diese Grundlagenforschung besitzt eine zentrale Bedeutung für den öffentlichen Verkehr – vor allem in einer Metropole wie Wien, wo ein selbstfahrender Bus nur der erste Schritt in der Digitalisierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ist. So werden nicht nur Busse, sondern auch die U5 (sie wird 2023 in Betrieb gehen) vollautomatisch

unterwegs sein. Also ohne Fahrer. Wobei es bereits Erfahrungen mit einem derartigen System etwa in Paris und Barcelona gibt. Bei selbstfahrenden Straßenbahnen dagegen sei man noch nicht so weit, meint Griesmayr, die das Einsatzgebiet autonomer Busse vor allem am Stadtrand sieht – wo Schneider beipflichtet: Diese Busse seien ideal, um Randgebiete zu versorgen, die aus wirtschaftlichen Gründen sonst nur schwer versorgt werden könnten. Beispielsweise könnten autonome Busse dort für mehr Komfort sorgen, indem sie mit regelmäßigen Fahrzeiten z. B. Sammeltaxis ablösen. Anders formuliert: Damit könnten auch Wiener am Stadtrand motiviert werden, auf ihren Pkw zu verzichten, weil es eine unkomplizierte Alternative im öffentlichen Verkehr gibt.

Aber wie schafft man Vertrauen zwischen Mensch und Maschine, damit fahrerlose Verkehrsmittel überhaupt angenommen werden? Claus Lamm, Professor für

Biologische Psychologie an der Universität Wien, verweist darauf, dass es bei jeder neuen Technologie eine Eingewöhnungsphase gebe: „Wenn das System gut funktioniert, wird die Skepsis bald verfliegen.“ Der Einsatz autonomer Züge auf Flughäfen in England und der Schweiz sei längst akzeptiert.

Und umgelegt auf Wien? „Man vertraut Dingen, die man gewohnt ist“, meint Lamm: „Man vertraut dem Straßenbahnfahrer, obwohl man ihn nicht kennt – denn man hat ein hohes Vertrauen in die Wiener Linien, dass sie die Fahrer gut aussuchen.“ Da bei einer Straßenbahnfahrt meist nichts Negatives passiert, „führt das zu einer positiven Verstärkung des Vertrauens der Passagiere gegenüber dem Fahrer“, was automatisch auf die Straßenbahn übergehe. Ähnliches sei bei einem autonomen Bus zu erwarten: „Wenn das System gut funktioniert, steigt man gerne ein, und es wird positiv bewertet: Und dann ist dieses Thema nach kurzer Zeit kein Thema mehr.“

City wehrt sich gegen Pläne für Anrainerparken

Die Innere Stadt will neue Regeln nicht umsetzen.

Wien. Die Innere Stadt wehrt sich gegen die von Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou (Grüne) und der Wirtschaftskammer angekündigte Aufweichung der Anrainerparkplätze. Gemeinsam mit Grünen, FPÖ, Neos und Wir forderte Bezirksvorsteher Markus Figl (ÖVP), keine Änderungen vorzunehmen, bis die laufende Evaluierung der Stellplatzauslastung abgeschlossen ist.

Im ersten Bezirk gebe es einen wahnsinnig hohen Nutzungsdruck, so Figl. Die Einführung der Anrainerparkplätze habe zu einer Verbesserung geführt. Der Vorschlag der Stadt, dass das Modell geändert werden soll, habe die Vertreter des Bezirks überrascht. Vor allem, weil mit ihnen nicht geredet worden sei.

Der Bezirk ließ bzw. lässt in den Monaten Februar, Mai, Juli und September zu unterschiedlichen Zeitpunkten die Auslastung durch die MA 67 zählen. Das Ergebnis soll Ende des Jahres feststehen. Erste Messungen hätten jedoch bereits gezeigt, dass es einen hohen Parkplatzdruck gebe. Figl meint, dass die Regelung Angelegenheit der Bezirke sei und geht davon aus, dass das auch die Rechtsmeinung von Vassilakou sei. Auf die Frage, wie sich der Bezirk gegen die Pläne wehren will, antwortete er: „Indem wir das einfach nicht umsetzen jetzt.“

Vassilakou will noch reden

Derzeit haben Parkpickerl-Bezirke die Möglichkeit, bis zu 20 Prozent der Stellplätze für ihre Bewohner zu reservieren. Dieses Exklusivrecht soll nun zwischen 8 und 16 Uhr wieder aufgehoben werden. Angepeilt ist, die Aufweichung der Bewohnerparkplätze noch im Herbst einzuführen. Vassilakou versicherte am Rande einer Pressekonferenz, dass es „selbstverständlich“ noch Gespräche mit dem ersten Bezirk geben werde. Es habe aber eine Evaluierung gegeben, bei der sich gezeigt habe, dass viele der betreffenden Parkplätze tagsüber oft nicht benötigt würden. (APA)

Sobotka ernennt Polizeichefs

Polizei. Kogler für Niederösterreich, Ortner für Steiermark.

Wien. Der bisherige Generaldirektor für die öffentliche Sicherheit, Konrad Kogler, wird Landespolizeidirektor in Niederösterreich, Gerald Ortner folgt Josef Klamlinger als Landespolizeidirektor in der Steiermark. Das gab Innenminister Wolfgang Sobotka (ÖVP) am Mittwochnachmittag bekannt.

Die Begutachtungskommission hatte zur Neuausschreibung der Posten in Niederösterreich und in der Steiermark am Mittwoch getagt und unter den drei Bewerbern für Niederösterreich und sieben für die Steiermark die am besten geeigneten empfohlen. Sobotka traf im Einvernehmen mit den Landeshauptleuten Johanna Mikl-Leitner und Hermann Schüt-

zenhöfer (beide ÖVP) seine Entscheidung.

Konrad Kogler trat 2013 sein Amt als Generaldirektor für öffentliche Sicherheit an. Er begann seine Karriere 1984 bei der Bundespolizeidirektion Wien als Sicherheitswachebeamter. Neben seiner Tätigkeit bei der Exekutive schloss er zwei Studien ab.

Zur steirischen Entscheidung meinte Sobotka: „Gerald Ortner kann auf eine eindrucksvolle Karriere innerhalb der Polizei verweisen und wurde auch von der Kommission als in höchstem Ausmaß geeignet empfunden, weshalb es mich freut, ihn mit der Aufgabe des neuen Landespolizeidirektors für die Steiermark zu betrauen.“

Wir trauern um unseren geschätzten Kollegen und Freund

Walter Bödenauer

der am 9. Juni 2017 im 67. Lebensjahr nach schwerer Krankheit verstorben ist.

Walter Bödenauer war über Jahrzehnte erfolgreich in unserem Unternehmen tätig und hat die Entwicklung der Firma maßgeblich mitgeprägt. Aufgrund seiner ruhigen und besonnenen Art sowie seines umfangreichen Wissens wurde er stets von Kollegen und Geschäftspartner geschätzt und respektiert.

Wir verlieren einen liebenswerten und engagierten Menschen, dessen Tod uns tief bewegt.

Unser aufrichtiges Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

SIX Payment Services (Austria) GmbH