

Sehr geehrte/ Leserin, Leser!

Die Kooperation mit der Bahn wird auf neue Beine gestellt. Begonnen hat die Einbindung der Schiene in die Richtlinienerstellung der seit den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts existierenden Forschungsgesellschaft im Jahre 2004 – erste Gespräche zeigten damals, dass aufgrund europäischer Vorgaben eine überbetriebliche Erstellung von Richtlinien notwendig erschien. Seitens der FSV wurde dazu eine eigene Organisationsstruktur aufgebaut, die in etwa 20 Ausschüssen die vorgegebenen Themen bearbeiten sollten. Im ersten Jahr wurden sechs eisenbahnbezogene Richtlinien erarbeitet.



Dipl.-Ing. Martin Car

Im Laufe der Zeit wandelten sich die Anforderungen; insbesondere im betrieblichen Abläufen wurde der Wunsch berücksichtigt, dass derartige Abläufe auch betriebsintern festgelegt bleiben sollten. Mit heurigem Jahr änderte sich der Fokus – wir konzentrieren uns auf die rein bautechnische Komponente. Vom Leistungsbild Eisenbahnwesen über die Ausschreibung bis hin zu bautechnischen Details im Brücken- oder Tunnelbau wird sich unsere bahnspezifische Aktivität nunmehr im Schienenbereich konzentrieren. Die Kooperation mit der Schiene wird mit der ÖBB-Infrastruktur AG fortgesetzt und auf neue Beine gestellt. Wir hoffen damit bundeseinheitlichen Regelungen auf überbetrieblicher Basis unter Berücksichtigung der europäischen Vorgaben rasch und effizient schaffen zu können. Und da die Verkehrsträger bei größeren Bauvorhaben oftmals kooperieren bzw. Schnittstellen aufweisen, ist diese Zusammenarbeit auf Ebene der FSV sicherlich fruchtbringend.

Dipl.-Ing. Martin Car
Generalsekretär der FSV

Nebenbahnen: Interessen und Fakten



Univ.-Prof. Dr. Friedrich Zibuschka

I. NÖ Strategie für den öffentlichen Verkehr

1. Stärken der bestehenden Verkehrsachsen auf der Bahn + Park & Ride
2. Busachsen
→ Wieselbusse zur Landeshauptstadt
→ neue Busachsen: z.B.: Waldviertel, Mostviertel
3. Anrufsammeltaxis als Ergänzung
Ziel: flächendeckende Versorgung
4. Abstimmung mit Wien z.B.: Buskorridore, Schnellbahntakt, etc. (Bild 1)

II. Mobilität gewährleisten

- Grundversorgung trägt das Land z.B.: Waldviertelkonzept, Ybbstal-Mostviertelkonzept
- Zusatzverkehre fördert das Land z.B.: Citybusse, An-

rufsmammeltaxis, etc. (Nahverkehrsfinanzierungsprogramm)

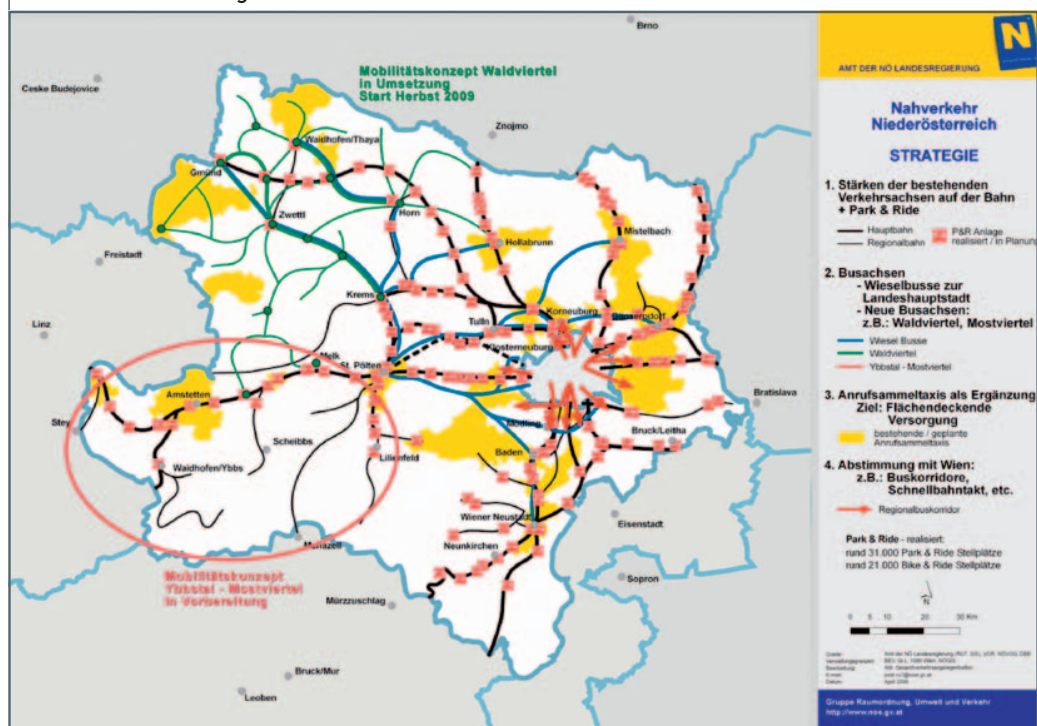
III. Beispiel Waldviertelkonzept

1. Ausgangssituation
→ abseits des Schülerverkehrs und der Franz-Josef-Bahn nur mäßige ÖV-Versorgung im Waldviertel
→ die Erreichbarkeiten im öffentlichen Verkehr sind daher zu verbessern und den Qualitäten anderer Regionen anzupassen
2. Buskonzept neu – Planungsgrundsätze
→ Entwicklung eines Verkehrsangebotes für die Verkehrsbedürfnisse innerhalb der Region ergänzt durch Anschlussverbindungen an den hochrangigen ÖV (Franz-Josef-Bahn, Westbahn)
→ Einrichtung attraktiver Angebote entlang der Hauptachsen zwischen den Zentren des Waldviertels (Schnellverbindungen, werktägliche Taktverkehre, etc.)
→ Netzergänzung durch ausgewählte Zubringerverkehre
→ Einrichtung bedarfsori-

entierter Angebote (AST, Rufbus, etc.) abseits des Hauptliniennetzes mit Schwerpunkt auf den Verkehr innerhalb der jeweiligen Gemeinde

3. Ergebnis
→ 2 Hauptachsen mit Taktverkehren und 6 Zubringersysteme werden neu eingerichtet (Bild 2)
 4. Vorteile
→ wesentliche Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Verkehr
 - bisher vorwiegend auf Schülerverkehr abgestimmt, daher tagsüber nicht durchgängig
 - in Ferienzeiten kein Angebot - NEU
 - ganztägige Verbindungen aus allen Teilen des Waldviertels zu
- den Bezirkshauptstädten und den nächsten wichtigen Zentren sowie
- zur Franz-Josef-Bahn, z.B.: Gmünd, Göpfritz, Krems und
- zur Westbahn in Melk und Ybbs
- Umsteigeknoten mit vertakteten und aufeinander abgestimmten Umsteigezeiten ermöglichen den schnellen

BILD 1: NÖ Strategie öffentlicher Verkehr



und bequemen Umstieg von einer Linie zur nächsten ohne lange Wartezeiten, somit eine schnelle und bequeme Fahrt vom Ausgangs- und Zielpunkt. Das nun vorliegende Buskonzept bietet somit erstmals eine werktägige öffentliche Verkehrsversorgung im Waldviertel!

D.h. die Busse verkehren nicht nur an Schultagen sondern auch in den Ferien – somit das ganze Jahr – an Werktagen von Montag bis Freitag. Der Verkehr am Wochenende bleibt wie bisher bestehen.

IV. Konzept Ybbstal – Mostviertel

1. Ausgangssituation
→ Ybbstalbahn von ÖBB seit Jahren vernachlässigt
 - derzeit fährt die Bahn nur zwischen Waidhofen/Ybbs bis Gstadt, der Rest ist Busersatzverkehr, da
 - Unwetterschäden werden von ÖBB nicht mehr saniert
2. Land erstellt in Abstimmung mit der Region neues umfassendes Mobilitätskonzept
→ Planungsschwerpunkte:
 - Verbesserung für Berufs- und Schülerverkehr
 - bessere Verbindung zu den touristischen relevanten Zielen und Einrichtungen in der Region
 - besseres Angebot aus der Region zu den regionalen Versorgungs- und Verwaltungszentren (Einkauf, Behörden, Krankenhaus, Arztbesuch, etc.)
3. Ergebnis
→ Ybbstalbahn bleibt in Waidhofen/Ybbs als Stadtbahn erhalten
 - auf diesem Abschnitt fahren rd. 70% der Fahrgäste (Schüler, Pendler)
 - dadurch kein zusätzlicher Schülerbusverkehr in Waidhofen/Ybbs zu Spitzenzeiten (Stau) – umfassendes Busangebot weit über das Angebot der Ybbstalbahn hinausgehend
 - verknüpft Ybbstal mit Erlauftalbahn
 - bindet touristische Ziele an

KONZEPT - ÖFFENTLICHER VERKEHR WALDVIERTEL

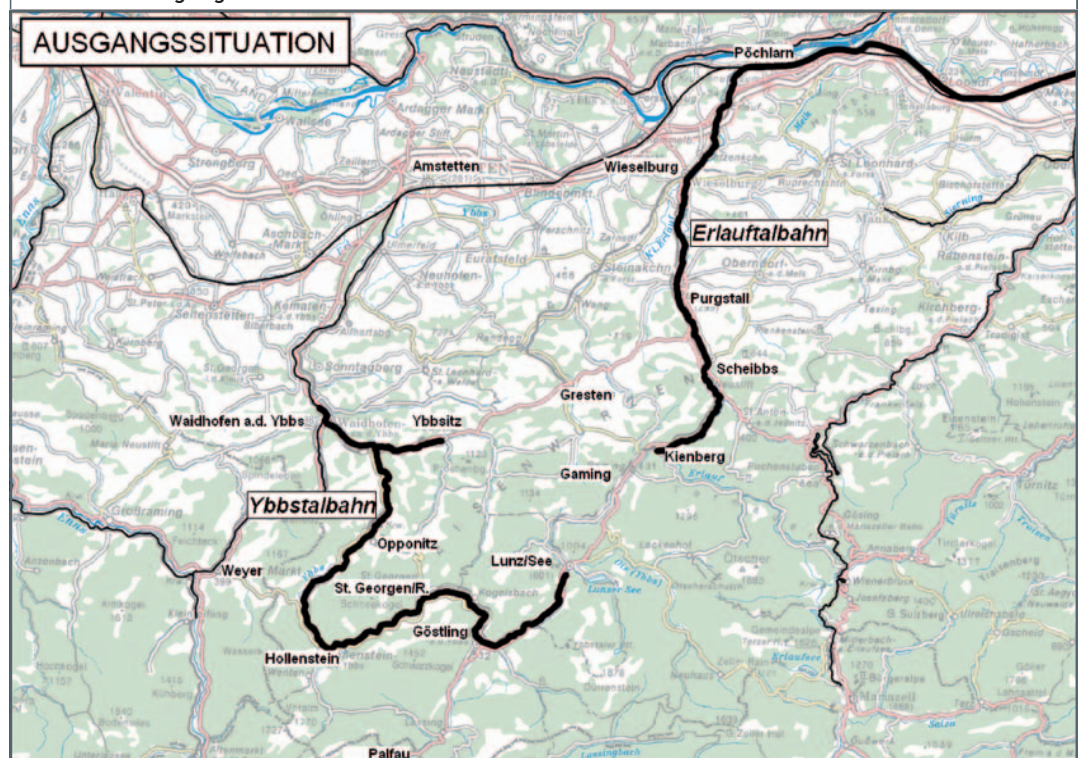
Quelle: Technisches Büro für Verkehrswesen – DI Rittler Christian, VOR-GmbH



BILD 2: Liniennetz Waldviertel Bus-Konzept

- Schüleranbindung an Weyer und Palfau
- optimiert Angebot für Leitbetriebe
- reduziert die Fahrzeit Lunz/See nach Waidhofen/Ybbs um rd. 25 Minuten
- Ergänzung durch Anrufsammeltaxisysteme für Einkauf, Behörden, Arztbetriebe, etc.
- Radwegverbindung auf der Trasse der Ybbstalbahn zwischen Gstadt und Göstling
- damit entsteht eine durchgängige Radwegverbindung von Waidhofen/Ybbs bis Lunz/See
→ damit erfolgt eine Verknüpfung mit den touristischen Radrouten des Landes

BILD 3: Ausgangssituation



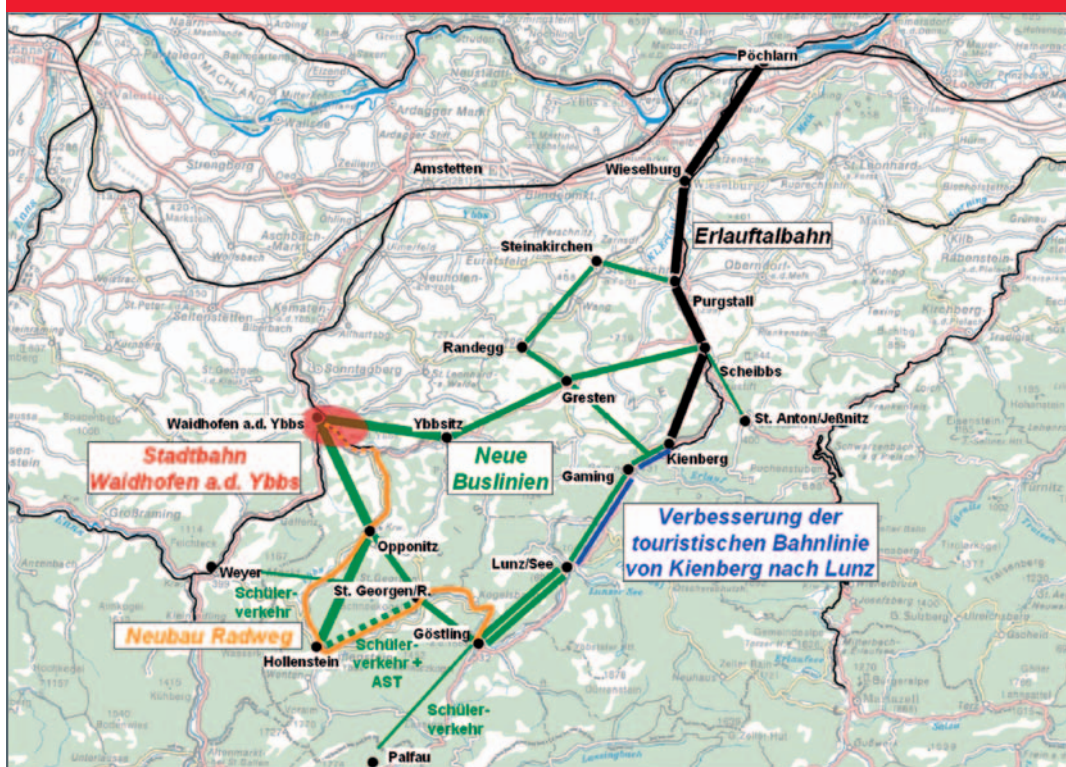


BILD 4: Konzept Ybbstal-Mostviertel

- Entfall der Eisenbahnkreuzungen zwischen Gstadt und Ybbsitz und straßenbauliche Adaptierung
- Verbesserung der touristischen Bahnlinie von Kienberg-Gaming nach Lunz/See
- dafür werden rd. € 15,5 Mio. investiert
- das gesamte Konzept soll in rd. 2 Jahren umgesetzt werden
- das neue Bussystem startet bereits im September 2010
- damit wird das Angebot im öffentlichen Verkehr im Ybbs- und Erlaufthal für rd. 90000 Einwohner und rd. 25000 Pendler deutlich verbessert (Bilder 3 und 4)

V. Bahntourismus

- Land definiert ausgewählte Strecken in allen Landesteilen:
- Waldviertler Schmalspurbahnen
 - Reblausexpress Retz-Drosendorf
 - Schneebergbahn
 - Wachaubahn
 - Mariazeller Bahn und erhält sie selbst oder bestellt Verkehrsdienst
 - zusätzliche touristische Aktivitäten auf den aufgelassenen Strecken
 - Draisinenbetrieb, z.B.:
 - Ernstbrunn – Mistelbach
 - Gerichtsberg
 - Mank
 - Radwege, z. B.:
 - Ybbstalradweg
 - Türnitz
 - Waldviertel

VI. Fazit

Land gewährleistet Mobilität in den Regionen sowohl für Regelverkehr (Pendler, Schüler, etc.) wie auch für den Tourismus. Bahn oder Bus ist keine Glaubensfrage. Lösungen werden immer gemeinsam mit der Region erarbeitet.

FSV-Preis „Wir finden neue Wege, die Jugend geht mit“

Die FSV ist immer bemüht junge, am Verkehrswesen interessierte Menschen zu fördern, so haben auch heuer wieder zahlreiche Di-

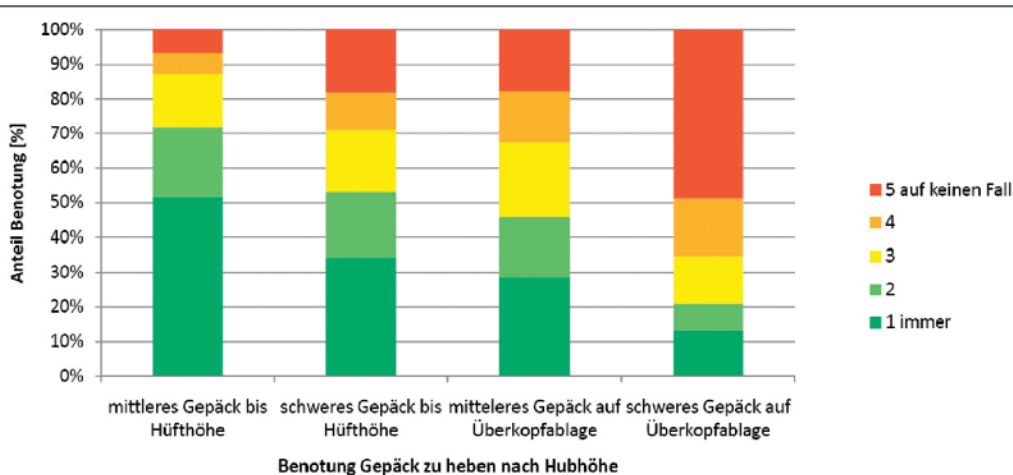
plomanden und Dissertanten aus dem gesamten Bereich des Verkehrswesens an dem jährlichen FSV-Preis teilgenommen. Diese

Auszeichnung wird von der FSV in Kooperation mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie“ vergeben und

trägt das Motto „Wir finden neue Wege, die Jugend geht mit“. Auch heuer konnten wieder zahlreiche Preise an Diplomanden und Dissertanten verliehen werden. Im folgenden Artikel stellt der Preisträger Dipl.-Ing. Viktor Plank seine Forschungsarbeit vor:

BILD 1: Bereitschaft, Gepäck zu heben

(Quelle: Autor)



Dimensionierung von Gepäckablagen in Reisezügen

Wachsendes Mobilitätsverlangen, steigende Spritpreise und zunehmendes Umweltbewusstsein eröffnen dem Öffentlichem Verkehr und hier besonders der Eisenbahn neue Möglichkeiten. Um Kunden an das System Bahn zu binden, ist neben attraktiven betrieblichen Aspekten vor allem die Befriedigung von

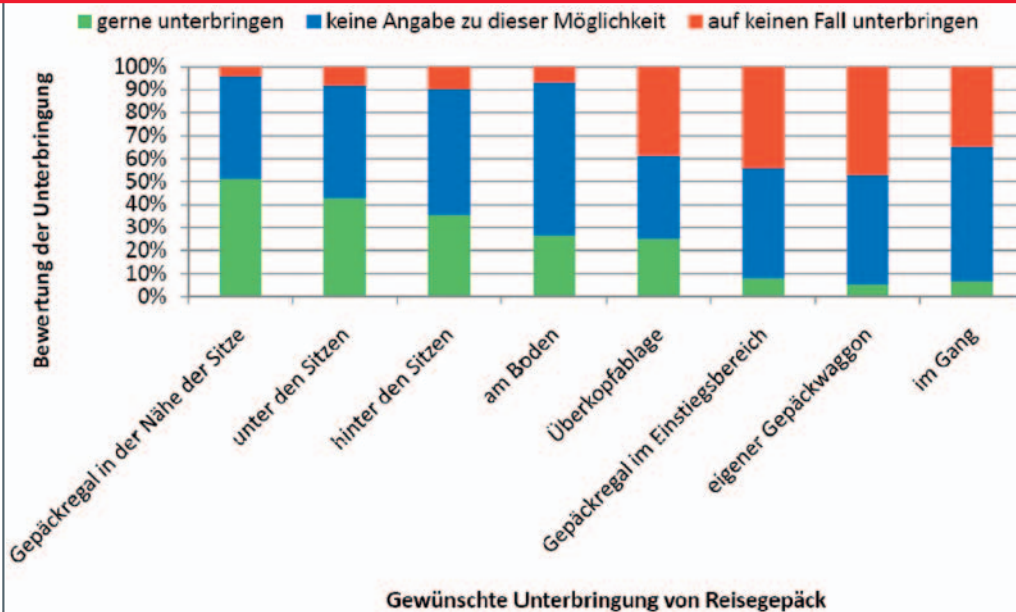


BILD 2: Fahrgastwünsche hinsichtlich der Unterbringungsmöglichkeiten von Gepäck

Kundenwünsche maßgebend. Hier erweist sich vor allem der beschwerliche Gepäcktransport im Zug als ein Hauptgrund zur Bahnverweigerung.

Diese Arbeit beschäftigt sich mit der Ermittlung des Gepäckaufkommens in Reisezügen sowie der Analyse des Fahrgastverhaltens und der Wünsche der Kunden. Des Weiteren erfolgt eine Normierung des Reisegepäcks auf deren Basis geeignete Gepäckablagengrößen, -verteilungen und -anordnungen ermittelt werden. Zu diesem Zweck erfolgten in den Jahren 2007 und 2008 in Deutschland, Österreich und der Schweiz Vermessungen und Abwiegungen von Reisegepäck auf Bahnsteigen sowie Fahrgastbefragungen (6500 Reisende) und Videoanalysen (160 Züge) in Reisezügen.

Zu Beginn der Arbeit werden die Fahrgaststrukturen unter Berücksichtigung von Gruppengrößen und Reisezwecken untersucht. Bei der Analyse des Verhaltens der Reisenden zeigt sich, dass die Bereitschaft Gepäck zur Unterbringung zu heben mit der Hubhöhe, dem Gewicht des Gepäcks und dem Alter der Reisenden abnimmt und bei Frauen generell geringer ausfällt.

Noch wichtiger ist für die Fahrgäste der permanente Sichtkontakt zum abgestellten Gepäck. Weiters wird das Gepäckaufkommen für unterschiedliche

Personengruppen und Reisezweckverteilungen ermittelt.

In einem eigenen Kapitel wird mit den Daten aus den Gepäckzählungen und -messungen eine exakte Normierung für das Gepäck in die allgemeinen Kategorien Trolley/Koffer, Reisetasche, Rucksack, Handgepäck sowie in die Größenkategorien klein, mittel, groß und die Gewichtskategorien leicht, mittel, schwer vorgenommen. Damit ist es möglich, Rückschlüsse auf die Angaben zum Gepäck der Fragebogenerhebungen zu ziehen.

Anhand der Auswertung der Videoaufnahmen wird die tatsächliche Unterbringung des Gepäcks und die Fahrgastauslastung in den Zügen ermittelt. Es zeigt sich, dass die vorhandenen Unterbringungsmöglichkeiten (zu 80% ist dies die Überkopfablage) selbst bei hoher Auslastung nicht voll genutzt werden und Gepäckstücke auf Sitzen oder im Gang abgestellt werden. Dabei wird eine Abnahme der Zufriedenheit und eine Zunahme der Schwierigkeiten im Zuge der Gepäckunterbringung bei steigender Auslastung ersichtlich.

Im letzten Teil der Arbeit wird eine Rechenmethode vorgestellt, mit der es möglich ist nach Angabe über die Verteilung der vorhandenen Reisezwecke und der gewünschten Sitzplätze die erforderlichen Gepäckunterbringungsflächen für einen Waggon

zu ermitteln. Zusätzlich werden für die verschiedenen Unterbringungsmöglichkeiten Breiten-, Tiefen- und Höhengrenzwer-

te vorgegeben, die einzuhalten sind, damit für eine möglichst große Anzahl an Gepäckstücken die Unterbringung gewährleistet werden kann. Eine Verteilung der Gepäckracks auf die Viertelpunkte des Waggons mit zusätzlichen gleichmäßig verteilten Ablageplätzen zwischen den Sitzen garantieren eine dem Fahrgastverhalten und den Kundenwünschen entsprechende Anordnung.

Versucht man auf die Bedürfnisse der Reisenden einzugehen und die Gepäckunterbringung zu optimieren, erreicht man eine bedeutend höhere Kundenzufriedenheit und Betriebsqualität (z.B. Verkürzung der Fahrgastwechselzeit). Dadurch können unter anderem Fahrgastzuwächse von bis zu 20% erreicht werden.

In der Juli/Augustausgabe des ETR finden Sie den ausführlichen Artikel der Forschungsarbeit.

Veranstaltungen und Seminare

FSV/ÖVG-Tagung in Wien

Innovation für die nachhaltige Mobilität – Die Umsetzung

Datum: 20. Jänner 2010

Uhrzeit: 09:30 bis 17:00 Uhr

Wer lädt ein: FSV und ÖVG

Wo: Arcotel Wimberger

FSV-Schulung in Wien Verkehrssicherheitsauditor und Road Safety Inspektoren – Fachseminar

Datum: 25. – 29. Jänner 2010

Uhrzeit: ab 08:45

Wer lädt ein: FSV

Wo: BMVT

In der nächsten Ausgabe ...

... finden Sie weitere Berichte zu neuen Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen

FSV-aktuell Schiene:

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

FSV-Geschäftsstelle:

A-1040 Wien, Karlsgasse 5

Tel.: +43 1 5855567 · Fax: +43 1 5855567 - 99

E-Mail: office@fsv.at · <http://www.fsv.at>

Schriftleitung:

Dipl.-Ing. Claudia Österbauer

(Kommentare, Anregungen, Beitragsideen etc. 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 Zeitschrift ETR – Eisenbahntechnische Rundschau für FSV-Mitglieder ermäßigt!