

Sehr geehrte/ Leserin, Leser!



Dipl.-Ing.
Martin Car

Die Arbeit an den RVE, den Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen, gehen zügig voran.

Nach einer Konsolidierungsphase wurde erneut ein Bekenntnis

sowohl seitens der Bundesbahn als auch seitens des Verkehrsministeriums zur Erarbeitung dieser Regelwerke abgegeben.

Ziel der RVE, die auf einer neutralen Plattform von Verkehrsexperten erarbeitet wurde, ist und war überbetriebliche technische Regelungen für den Schienenbereich zu erstellen, die als Stand der Technik, einen sicheren, technisch ausgereiften und modernen Bau und Betrieb kostenoptimiert ermöglichen sollen.

Mit den derzeit 11 schon vor der offiziellen Begutachtung stehenden RVE, deren Kurzinhalte nebenstehend entnommen werden kann, kommen wir diesem Ziel wieder einen bedeutenden Schritt näher.

Seit Oktober verfügt die FSV über eine eigene Schriftenreihe – die FSV-Schriftenreihe wird sich aktuellen Themen widmen. Diese können Ergebnisse von Tagungen zu einem konzentrierten Themenbereich, Ergebnisse von Forschungsprojekten oder Erkenntnisse von Arbeitsausschüssen sein, die nicht als RVE veröffentlicht werden. Heft 1 erschien zur Generalversammlung und widmet sich dem verkehrspolitischen Standpunkt der FSV. Eine Kurzdarstellung werden Sie im nächsten FSV-aktuell Schiene lesen können.

Ende November erschien weiters das erste „Wörterbuch“ der FSV, die Begriffsbestimmungen der RVS – es enthält alle Begriffe mit Erläuterungen, die in RVS definiert werden (ca. 2600 Begriffe auf 420 Seiten). Jetzt schon wird angedacht, bei einer Aktualisierung auch die RVE zu berücksichtigen. Das Wörterbuch ist als Druckversion und in elektronischer Form verfügbar.

Dipl.-Ing. Martin Car
Generalsekretär der FSV

Aktuelle in Erarbeitung befindliche RVE

RVE 02.00.01 „HL-Strecken“

Diese Richtlinien gelten für den Entwurf von Eisenbahnstrecken des Hochleistungsstrecken (HLS) – Netzes. Die Anwendung für sonstige wichtige Strecken wird im Einzelfall festgelegt.

RVE 03.00.02 „Bahnsteige“

Diese Richtlinie gilt für die Neuerrichtung und Erneuerung bestehender Bahnsteige, wenn der Umfang von Baumaßnahmen einer Neuerrichtung gleich kommt auf allen Haupt- und Nebenbahnen (gemäß Definition EISB 1957) mit Normalspur und mit Schmalspur mit einer Spurweite von 760 mm.

RVE 04.02.01 „Messen von Erschütterungen und sekundärem Luftschall“

Diese RVE ist auf Durchführung von Messungen und deren Auswertungen von durch Schienenverkehr verursachten Erschütterungen und sekundärem Luftschall anzuwenden. Durch Erschütterungsimmissionen können im jeweils betrachteten Raum auch Sekundäreffekte, wie Schwingungsbewegungen von Pflanzen, Klirren von Gläsern, Klappern von Fenstern und Türen, etc. hervorgerufen werden. Diese Erscheinungen sind praktisch nicht quantifizierbar und häufig durch Zufälligkeiten des Aufstellungsortes beeinflusst, weshalb sie in die Beurteilung nicht mit einbezogen werden können. Erschütterungen und sekundärer Luftschall zufolge von Baumaßnahmen oder Erhaltungsarbeiten sind nicht Gegenstand dieser Richtlinie.

RVE 04.02.02 „Prognose von Erschütterungen und sekundärem Luftschall“

Diese RVE beschreibt die erforderlichen Prognoseverfahren für den Streckenneubau, den Streckenumbau sowie etwaige Prognosen bei Bestandsstrecken. Diese RVE bezieht sich ausschließlich auf Gleisanlagen und ist für Prognosen von durch Schienenverkehr verur-

sachten Erschütterungen und sekundärem Luftschall (Sekundärschall) anzuwenden. Die Prognose von Erschütterungen und sekundärem Luftschall zufolge von Baumaßnahmen oder Erhaltungsarbeiten sind nicht Gegenstand dieser Richtlinie.

RVE 05.00.13 „Lichter Raum“

Die in dieser Richtlinie dargestellten Querschnitte des lichten Raumes gelten für alle Haupt- und Nebenbahnen (gemäß EISB 1957) mit Normalspur und für Schmalspur mit einer Spurweite von 760 mm.

RVE 05.00.14 „Gleisabstände“

Die in der Richtlinie angegebenen Gleisabstände gelten bei Normalspur in der Geraden und in nicht überhöhten Bögen mit $R \geq 250$ m. Sie sind in Bögen mit $R < 250$ m und in Bögen mit Überhöhung um die Vergrößerungsmaße zu erweitern.

RVE 06.00.01

„Technische Richtlinie für Eisenbahnbrücken“

Diese Richtlinie ist für Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und verwandte Bauwerke anzuwenden. Sie enthält grundsätzliche Bestimmungen für den Neubau von Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und verwandten Bauwerken. Bei einigen Bestimmungen (speziell im Text angeführt) werden Regelungen für Bestandsbauwerke angegeben, die einen Bestandsschutz in der Weise gewährleisten, dass nicht die Regeln für Neubau anzuwenden sind. Die beste-

hende Richtlinie wird vom AA „Eisenbahnbrücken“ überarbeitet. Gegenüber der Ausgabe 1.11.2005 sind im Wesentlichen Änderungen zufolge

- Gesetzesänderungen (Neufassung des Eisenbahngesetzes und neue Verordnungen),
- normativer Änderungen (neue bautechnische EN – Normen und TSI) und
- neuer technischer Richtlinien (z. B. ON – Regel 24008)

erforderlich.

Weiters wurde die Gültigkeit des Brückenquerschnittes 1.1.6 auf bis 25 m Tragwerkslänge erweitert.

RVE 07.00.01 „Regelplanung Unterbau“

In dieser Richtlinie finden Pläne und Regelquerschnitte zu

- Mauern
- Entwässerung
- Ausrüstung
- Durchlässe
- Böschungssicherung

RVE 07.00.02 „Trockenhaltung – Bahnkörper“

Die Regelungen gelten für alle Haupt- und Nebenbahnen (gemäß Definition EISB 1957) mit Normalspur und Schmalspur mit einer Spurweite von 760 mm. Die Trockenhaltung des Bahnkörpers ist eines der wichtigsten Kriterien für die Gewährleistung eines tragfähigen Unterbaus/Untergrundes und somit für die Stabilität der Gleislage.

Intermodalität und Interoperabilität

Seitens der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr, der österreichischen Plattform für das Verkehrswesen, wurde am 5. November 2007 zu einer Podiumsdiskussion zum Thema „Intermodalität und Interoperabilität“ geladen. Ziel dieser Veranstal-

tung war es, Definitionen und Lösungsansätze im Bereich der Verkehrskooperation zu finden. Denn es ist sicherlich unbestritten, dass es – nicht nur in Österreich – beträchtliche Defizite im Bereich der Verkehrskooperation gibt. Ziel der Podiumsdiskussion war es

die Begriffe Intermodalität und Interoperabilität fachlich einwandfrei aufzuarbeiten und in einer Problemanalyse Zustand und Ziele in diesen Bereichen darzulegen. Weiters galt es, notwendige Handlungsalternativen auszuarbeiten. Als Diskutanten konnten 5 Fachleute aus Wissenschaft und Lehre, aber auch aus Unternehmen, die von Kooperationsdefiziten direkt betroffen sind, gewonnen werden.

Die einleitenden Worte wurden von Herrn Baurat Dipl.-Ing. Helmut Werner, Werner Consult ZT-GmbH und Leiter des FSV-Lenkungsbeirates, gesprochen. Er wies darauf hin, dass Intermodalität ein wichtiges Thema darstelle und hier vor allem die richtige Ausführung der Schnittstellen von hoher Wichtigkeit ist. So sind die Systeme des kombinierten Verkehrs, ob begleitet oder unbegleitet, zu diskutieren. In Österreich sind bereits einige Terminals, die als Schnittstellen für Verkehrsträger dienen, existent und weitere Terminals in Planung. Wichtige Faktoren sind die Zugänglichkeit und die Verbindung der einzelnen Verkehrsträger zueinander. Zum Thema Interoperabilität merkte Werner an, dass hier im Bereich der Eisenbahn Gleis, Lichtraum, Fahrstrom aber auch Sicherheitseinrichtungen als wichtige Punkte zur Herstellung dieser Interoperabilität notwendig sind.

Dipl.-Ing. Dr. Sepp Snizek, Snizek & Partner Verkehrsplanung OEG, der als Diskussionsleiter durch die Veranstaltung führte ersuchte die Anwesenden um eine erste Meldung zu den Schlagworten Intermodalität und Interoperabilität. Ziel der Veranstaltung war es, so Snizek, nach einer Problemanalyse Lösungen und Maßnahmen zu finden, die für eine weitere Arbeit, hier im Speziellen, als Handlungsanweisung für die Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr dienen sollen.

Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer, Wirtschaftsuniversität Wien, diskutierte die Definition der Worte Intermodalität und Interoperabilität. Intermodalität

ist streng genommen als Zusammenarbeit von Systemen zu verstehen. Unter Intermodalität versteht Kummer eine Kette, die einen ununterbrochenen Verkehr ermöglicht. In diesem Zusammenhang nennt er auch die Multimodalität, die für verschiedene Verkehrsträger, die zusammenarbeiten, steht. Kummer sieht das Intermodalitätsproblem schwerpunktmäßig bei der Bahn, weniger bei den anderen Verkehrsträgern.

Dr. Max Herry, Herry Consult GmbH, sieht unter Intermodalität den Transport über mehrerer Verkehrsträger von der Quelle zum Ziel hin. Vor allem die Schnittstellen herzustellen und entsprechend auszustatten sei sehr teuer. Eine hohe Effizienz ist für eine gute Qualität der Schnittstellen maßgebend. Er weist darauf hin, dass Österreich im Spitzenfeld bei der Anwendung des kombinierten Verkehrs liegt und schon heute ein Drittel des Schienenverkehrs im kombinierten Verkehr stattfindet.

Mag. Wolfgang Schroll, Verkehrsverbund Ost-Region, geht auf die Problematik des Personenverkehrs ein. Er weist darauf hin, dass seiner Ansicht nach im öffentlichen Verkehr die Anforderungen an einen durchgängigen Fahrgasttransport von Quelle zum Ziel bereits täglich umgesetzt werden. Potenzial sieht er hier in der Verbesserung in der Fahrgastinformationen, der Information der einzelnen Verkehrsverbände untereinander und der Modernisierung des Ticketingsystems. Die Erweiterung der Park+Ride- und Bike+Ride-Möglichkeiten sind weitere Ansatzpunkte. Intermodalität ist für ihn die Vereinfachung des Handlings von Fahrten von A nach B für den Fahrgast, die durch bessere Zusammenarbeit der Verkehrsträger erfolgt. Dipl.-Ing. Dietmar Zierl, ÖBB-Infrastruktur Bau AG, differenziert hier zwischen zwei verschiedenen Verkehren – dem Güter- und dem Personenverkehr. Ziel ist es immer, Wege möglichst zu kürzen und Barrieren, die zwischen verschiedenen Systemen bestehen,

zu verringern. Zur Schaffung einer verbesserten Intermodalität gilt es die Regelungen für z.B. Spurweiten, Sicherungsanlagen innerhalb der EU auf den kleinsten Nenner zusammenzufassen.

Dipl.-Ing. Erich Possegger, ÖBB-Rail Cargo Austria AG, hält die Verbesserung der Intermodalitätskette für sehr schwierig, da diese sehr komplex ist. Positives Beispiel ist hier sicherlich der Güterumschlag, der an manchen Standorten Steigerungsraten von bis zu 35% jährlich verzeichnet. Um diese Steigerung auch in Hinkunft zu gewährleisten, sind aktuell Forschungen zur Optimierung der Transportkette in Gange. Auch die Frächter haben ein Interesse zur Verbesserung des Intermodalen Verkehrs. Anreize zur Steigerung der Intermodalität stellen bspw. die Kontrolle von Lenkzeiten oder Überladungen von LKWs dar. Jedoch stehen vielfach Firmeninteressen vor einer möglichen Zusammenarbeit der entsprechenden Betriebe.

In der folgenden Diskussion werden vor allem die bestehende Problematik und eventuelle Lösungsansätze dafür besprochen. So ist hier vor allem der Transport von Gütern differenziert vom Personenverkehr zu betrachten, weiters werden speziell zu bearbeitenden Gebiete hervorgehoben. So ist der Öffentliche Verkehr besser mit dem Individualverkehr zu verknüpfen. Im Bereich des Güterverkehrs stehen betriebswirtschaftliche Überlegungen im Vordergrund und die notwendige Informationsweitergabe zwischen den Verkehrsverbänden ist immer noch nicht ausreichend. Hier gilt es Zusammenarbeit der Betroffenen zu verbessern. So könnte es gelingen, in Hinkunft neue Nutzer zu gewinnen. Als Ergebnis der Veranstaltung konnte die FSV Hinweise gewinnen in welcher Art und Weise sie sich in diesem Themenfeldern weiter beschäftigen soll. Die FSV wird das Thema in den zuständigen Ausschüssen weiterbehandeln.

Veranstaltungen und Seminare

FSV - ÖVG Veranstaltung
Kostentreiber von Verkehrsbauten

Datum: 24. Januar 2007

Wer lädt ein: FSV und ÖVG

Wo: Hotel Savoy, Wien,

Teilnahmegebühr: € 180,00

bzw. Mitglieder € 150,00 (exkl.

MwSt)

Weitere Informationen zu dieser und weiteren Veranstaltung

und eine Online-Anmeldemöglichkeit finden Sie auf unserer Homepage www.fsv.at.

In der nächsten Ausgabe ...

... finden Sie weitere Berichte zur 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. (FH) Tristan Tallafuss

(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!