Sehr geehrte/r Leserin, Leser!

Dipl.-Ing. Martin Car

Das Richtlinienwesen im Bereich der Bahn ist in Diskussion. Dies ist gut, da damit die Weichen für eine tragfähige, allgemein akzeptierte Lösung gestellt werden.
Ziel ist, vorwiegend die Sicherheit betreffende Bestimmungen im Verordnungswege, bautechnische Regelungen in Form der RVE, unternehmensübergreifend festzulegen.
Unabhängig davon besteht natürlich die Möglichkeit, betriebsinterne Festlegungen wie bisher vorzunehmen.
Der Vorstand der FSV beschloss sofort, dass 11 Richtlinien mit verstärkter Intensität bearbeitet werden. Parallel dazu sind wir auch bemüht, schon bestehende Richtlinien für das Eisenbahnwesen den neuen Gegebenheiten anzupassen. Weitergehende Richtlinien werden in Abstimmung mit der Eisenbahnbehörde und den Nutzern erstellt werden.
Die Akzeptanz der RVE steigt in dem Ausmafl mit dem sich die Nutzer mit dieser beschäftigen. So gesehen stellt der derzeitige Meinungsaustausch der Beteiligten eine tragfähige Lösung für die Zukunft sicher.
Auch im Bereich der Zulassungen, also der von der FSV ausgestellten Übereinstimmungserklärung mit bestehenden Richtlinien, sind für den Bereich des Korrosionsschutzes die ersten Zertifikate vergeben worden. Gerade im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen wird bei Ausschreibungen im Brückenbau darauf Bezug genommen werden. Neben Werkszulassungen werden demnächst aus Systemzulassungen folgen. Details dazu können Sie auf der Homepage der FSV unter www.fsv.at/zulassungen einsehen.

Dipl.-Ing. Martin Car
Generalsekretär der FSV

Zeitbewertung in den Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen

Die Frage der Zeitbewertung in den Nutzen-Kosten-Untersuchungen erscheint sowohl vom prinzipiellen, als auch vom methodischen her als eine der schwierigsten Themen innerhalb der formalisierten Entscheidungshilfen.

Dipl.-Ing. Dr. Georg Hauger

Folgende Klärungen, Einschränkungen und getroffene Annahmen erscheinen zunächst wichtig:

1. Die Bewertung der Zeit an sich ist nicht nur hinsichtlich der Schwierigkeit der Wahrnehmung, der individuellen Wertschätzung und nicht zuletzt der Umwandlung dieser in verallgemeinerbare, monetärer Größen außerordentlich schwierig.
2. Dass Zeit jedoch einen Wert besitzt, der größer als Null ist, steht außer Streit und kann von jedem anhand seines eigenen Verhaltens jederzeit nachgeprüft werden. Individuen treffen nämlich Entscheidungen (z. B. für die Wahl eines Zieles oder eines Verkehrsmittels) aufgrund von im wesentlichen 2 wichtigen Beschränkungen: Einkommensbeschränkungen und Zeitbeschränkungen.
3. Verkehrliche Maßnahmen haben häufig deutliche Auswirkungen auf die Geschwindigkeit bzw. Reisezeit.
4. Weil Zeit eine knappe Ressource mit alternativen Verwendungsmöglichkeiten ist und nicht gespart werden kann, sind die Kosten der Zeit Opportunitätskosten (das ist entgangener Nutzen der alternativen Zeitverwendung).
5. Wenn der Kostenbegriff in einer Gesellschaft als Größe eine Rolle spielt (das muss er nicht; es gibt durchaus auch außerwirtschaftliche Konzepte und Wertvorstellungen, beispielsweise der Glaube an die Auferstehung könnte als solches Wertekonzept verstanden werden, doch selbst hier gab es seit der frühmittelalterlichen Bußpraxis und deren institutionalisierte Monetarisierungsmöglichkeit, dem Ablasshandel eine ökonomische Kommerzialisierung) dann ist die vergleichende Gegenüberstellung von Nutzen und Kosten zur Entscheidungsfindung ein wesentliches, wenngleich in manchen Facetten nicht unumstrittenes Instrument für den effizienten Einsatz knapper (öffentlicher) Mittel.

Reisezeitänderungen führen zu Änderungen bzw. zu Verteilungen des Wohlstandniveaus durch veränderte Erreichbarkeitsverhältnisse und sind daher planungsrelevant und entscheidungsrelevant. Gesamtwirtschaftliche Bewertungen von Maßnahmen erfolgen im Rahmen von NKA über Zeitkostensätze. Diese sind jedoch höchst unterschiedlich und in ihrer Höhe sehr umstritten. Folgende Situation ist gegeben: Zeit ist (sozial) gleich verteilt! Geld ist nicht gleich verteilt! Ziel ist die Antwort auf die Frage: „Was kostet eine Stunde?" Für wen? Wann?

Probleme der individuellen Zeitbewertung:

- → Zeitgewinn in Abhängigkeit von Reisedauer, Reisezweck und Reisehäufigkeit
- → Zeitgewinne/-verluste in Abhängigkeit von der Antizipierbarkeit/Verlässlichkeit
- → Zeitgewinne/-verluste in Abhängigkeit von der alternativen Nutzbarkeit bzw. von den weiteren Aktivitäten
- → Zeitgewinn=Zeitverlust?

Probleme der überindividuellen Zeitbewertung:

- → Soziale/wirtschaftliche Differenzen
- → Bewertung von Kollektiven (Fahrgemeinschaften, Mitfahrer, ÖPNV)
- → Problem der kleinen Zeitgewinne
  - Schwellenwerte
  - jede Sekunde zählt.

Die Gefahr bei Unterbewertung der Zeitkosten besteht in der Unterlassung der möglichen positiven ökonomischen Wi rkung von Erreichbarkeitsverbesserungen:

- → Marktzugang erleichtert (Wettbewerbsdruck, Preisausgleich)
- → Absatz- und Beschaffungsmarkt erweitert (schwache Produzenten verdrängt, optimale Ressourcenallokation, regionale Produktionsverlagerungen) → Struktureffekt
- → Ständig zunehmender Wettbewerbsdruck (Effizienzsteigerung in der Produktion)
- → Economies of scale in der Produktion (bessere Kapitalauslastung)
- → Arbeitsteilung und Spezialisierung
- → Senkung des Preisniveaus (Nachfragesteigerung, Produktivitätsverbesserung) → Wachstumseffekt

Die Gefahr bei Überbewertung der Zeitkosten besteht in der Unterschätzung negativer externer Effekte (insbesondere in den Bereichen Umwelt und Verkehrssicherheit).

Kontakt:
Dipl.-Ing. Dr. Georg Hauger
georg.hauger@tuwien.ac.at
Technische Universität Wien
1040 Wien,
Gusshausstrasse 30

Der Fachbeirat Schiene – Das QM-System der FSV

Der seitens der EU angeordnete und eingeleitete Liberalisierungsprozess bei den europäischen Bahnen hat – für Fachleute nicht unerwartet – zu einem erhöhten Regulierungsbedarf geführt. Dieser Bedarf enthält im Wesentlichen zwei Komponenten, nämlich die Harmonisierung der nunmehr für alle am Netz verkehrenden EVU's geltenden Richtlinien, die bisher nur ‚bahnintern' Gültigkeit besaßen sowie die (öffentlich-rechtliche) Abdeckung jener Schnittstellenbereiche zwischen Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen, die in integrierten Eisenbahnunternehmen intern abgestimmt wurden.

DI. Dr. techn. N. Ostermann

Dem Vorbild des Straßenwesens folgend, wurde seitens des BMVIT der Entschluss gefasst, die FSV unter Heranziehung geeigneter Fachleute und Schaffung eigener Strukturen mit der Erarbeitung und Veröffentlichung von eisenbahnspezifischen Richtlinien und Vorschriften zu betrauen.

Aus diesem Grund erfolgte eine Erweiterung des Vorstandes und des Lenkungsbeirates des FSV, sowie insbesondere die Gründung des Fachbeirates Schiene und dreier Arbeitsgruppen mit ihren dazugehörigen Arbeitsausschüssen.

Die Arbeitsweise des Fachbeirates Schiene, dessen Zusammensetzung eine Gewähr für die ausgewogene Interessensvertretung von Eisenbahninfrastruktur und –Verkehrsunternehmen, Privatbahnen, der Behörden, planender Ingenieure und der Bauwirtschaft gibt, ist geleitet von den bekannten Grundsätzen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit hinsichtlich der Auswirkungen der zu erarbeitenden Richtlinien und Vorschriften. Als äußeres Kennzeichen hiefür ist der im vorgeschriebenen Motivbericht Punkt „Erwartete Einsparungen oder Mehrkosten" zu nennen. Die Einhaltung der genannten Grundsätze wird seitens des Fachbeirates mit besonderer Akribie überwacht, ohne jedoch die notwendige Bedachtnahme auf die Weiterentwicklung des Standes der Technik und dem daraus resultierenden Anpassungsbedarf der Vorschriften zu vernachlässigen.

Darüber hinaus ist die Arbeitsweise geprägt durch die Anwendung wesentlicher Methoden des modernen Qualitätsmanagements. Beispielhaft sei die mehrfache Anwendung des „Demingkreises" Plan – Do – Check – Act im Erstellungsprozess jeder RVE genannt. Führt man sich das bekannte Ablaufschema RVE vor Augen, so ist unschwer zu erkennen, dass ein solcher Kreis sowohl im Stadium der Beschlussfassung als auch an der Schnittstelle „Begutachtung – Freigabe" existiert. Die Anwendung dieses Werkzeuges entspricht einerseits dem Stand der Technik und hilft andererseits, einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess im Sinne der wirtschaftlichen Effizienz (der Richtlinien) im Gang zu halten.

Der FB Schiene konnte nach bisher 20 Sitzungen sechs RVE's zur Veröffentlichung und 22 in den Status der Begutachtung bringen.

Kontakt:
DI. Dr. techn. N. Ostermann
norbert.ostermann@tuwien.ac.at
Technische Universität Wien
A-1040 Wien, Karlsplatz 13

In der nächsten Ausgabe ...

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

Veranstaltungen und Seminare

FSV-Infonachmittag in Wien
Korrosionsschutz von Stahlkonstruktionen
Datum: 28. August 2007
Uhrzeit: 15:00 – 17:00 Uhr
Wer lädt ein: FSV
Wo: FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien
Teilnahmegebühr: € 95,00 bzw. Mitglieder € 85,00 (exkl. MwSt)

FSV-Seminar in Wien
LB Siedlungswasserbau
Datum: 24. September 2007
Uhrzeit: 14:00 – 17:00 Uhr
Wer lädt ein: FSV
Wo: FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien
Teilnahmegebühr: € 150,00 (exkl. MwSt) bzw. Mitglieder € 135,00

FSV-Seminar in Salzburg
Asphaltstraßen
LB Verkehrswegebau Straße
Datum: 27. September 2007
Wer lädt ein: FSV
Wo: Kolpinghaus Salzburg
Details siehe www.fsv.at

FSV-Infonachmittag in Wien
Vogelschutz und Wildschutz; Umweltuntersuchungen
Datum: 25. Oktober 2007
Uhrzeit: 14:00 – 17:00 Uhr
Wer lädt ein: FSV
Wo: FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien
Teilnahmegebühr: € 115,00 (exkl. MwSt) bzw. Mitglieder € 105,00

FSV Tagung
FSV - Preis 2007
Datum: 14. November 2007
Uhrzeit: 11:00 – 14:00
Wer lädt ein: FSV
Wo: Arcotel Wimberger
Teilnahmegebühr: kostenlos

FSV Seminar
FSV-Seminar in Rust: „Wege"
Datum: 30. Nov. und 1. Dez. 2007
Wo: Rust

Weitere Informationen zu diesen und weiteren Veranstaltung und eine Online-Anmeldemöglichkeit finden Sie auf unserer Homepage **www.fsv.at**.

Neu erschienene Straßenforschungshefte

Heft 564
Aspekte der Fahrbahngriffigkeit und ihr Einfluss auf erreichbare Pkw-Bremsverzögerung

Heft 565
Tragverhalten nachträglich ergänzter Fahrbahnplatten

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!**