

## Sehr geehrte/ Leserin, Leser!



Dipl.-Ing.  
Martin Car

Erfreulicher Weise konnte auch die Version 2 der RVE-CD, der Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnenwesen, neu aufgelegt werden. Die neue RVE-CD ist komplett

neu aufgebaut. Sie ermöglicht eine Volltextsuche über alle Dokumente, inklusive der auf der CD enthaltenen zusätzlichen Informationen, wie beispielsweise das Einsehen, Suchen, Drucken und Zoomen von RVE eine (für Abonnenten spendenfreie) Update-Funktion. Damit ist es möglich, trotz nur halbjährlicher Veröffentlichung der CD periodisch – vorgesehen ist bis zu monatlich – zwischenzeitlich aktuelle Richtlinien den Kunden zur Verfügung zu stellen. Bei konsequenter Aktualisierung ist es möglich, mittels der auf der CD-Rom enthaltenen Software, dem FSV-Reader, die Version der RVE zu jedem beliebigen vergangenen Zeitpunkt zu simulieren: So kann auch im Jahr 2009 auf den aktuellen Stand der RVE bspw. zum 1. Dezember 2006 gegriffen werden. Den Einsatz als Einzelplatz, 2-Platz oder 10-Platz-Version, als Büro-Serverlösung für ein Unternehmen oder als Konzern-Server-Lösung für Konzerne mit verschiedenen Rechtsträgern; dies alles mit einer CD, die aufgrund des Freischaltsschlüssels die entsprechende Fähigkeit entwickelt.

Zum Zwecke der möglichst weiten Verbreitung wurde auch eine Schulversion geschaffen, die den gleichzeitigen Einsatz für alle Hörer einer Vorlesung zulässt, sofern diese im Netzwerk der Ausbildungseinrichtung eingeloggt sind.

Natürlich besteht auch die Möglichkeit des Einzelbezuges – als Download oder als Ausdruck.

Dipl.-Ing. Martin Car  
Generalsekretär der FSV

## Die Novellierung des Eisenbahngesetzes und seine Auswirkungen

Mit der seit 26. Juli 2006 vorliegenden Gesetzesnovelle des Eisenbahngesetzes wurden einerseits Richtlinien der Europäischen Union in innerstaatliches Recht umgesetzt und andererseits Maßnahmen für die Verkürzung der Verfahrensdauer für die Erledigung von Baugenehmigungsanträgen festgelegt.

Die Europäische Union hat eine Reihe von Maßnahmen mit dem Ziel in Angriff genommen, den gemeinschaftsrechtlichen Regelungsrahmen für die Eisenbahnen weiterzuentwickeln. Daher wurden im Jahr 2004 folgende Richtlinien erlassen, die zusammenfassend auch als zweites Eisenbahnpaket bezeichnet werden.

Dieses Eisenbahnpaket soll dazu dienen die Eisenbahnmärkte in der Europäischen Union weiter zu öffnen. Das Paket besteht aus der

→ Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“),

→ Richtlinie 2004/50/EG zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems,

→ Richtlinie 2004/51/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahn-

unternehmen der Gemeinschaft und der  
→ Verordnung zur Schaffung einer Europäischen Eisenbahngesellschaft.

Mit der Sicherheitsrichtlinie sollen die in den Mitgliedstaaten unterschiedlichen Anforderungen an die Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen harmonisiert werden. Dies betrifft insbesondere die Harmonisierung des Inhaltes von Sicherheitsvorschriften, der Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Aufgaben und Funktionen der Sicherheitsbehörden sowie der Untersuchung von Unfällen. In dieser Richtlinie ist insbesondere die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Sicherheitsbehörde, die Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zur Erwirkung einer Sicherheitsgenehmigung, die Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems und die Durchführung der Untersuchung von Unfällen durch eine unabhängige Stelle vorgesehen.

Grundlage für die Vollziehung dieser Bestimmungen sind gemeinsame Vorgaben, die von der Europäischen Eisenbahngesellschaft in den nächsten Jahren ausgearbeitet werden. In der Übergangszeit bis zum Erscheinen dieser gemeinsamen Vorgaben bilden die bestehenden nationalen Sicherheitsvorschriften die Basis für das Sicherheitsmanagementsystem, die Sicherheitsbescheinigung und die Sicherheitsgenehmigung.

Mit der Richtlinie zur Änderung der Interoperabilitätsrichtlinien sollen die Bestimmungen der Richtlinie 96/48/EG mit denen der Richtlinie 2001/16/

EG harmonisiert werden. Weiters sieht die Richtlinie die Verpflichtung zur Einführung eines Einstellregisters für interoperable Schienenfahrzeuge vor, die mit einem alphanumerischen Code zu versehen sind.

Mit der Richtlinie zur Änderung der Richtlinie zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft wird der Zugang auf das gesamte Eisenbahnnetz zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr ab 1. Jänner 2006 und auch für nicht grenzüberschreitenden Güterverkehr ab 1. Jänner 2007 ausgedehnt.

Mit der Verordnung zur Schaffung einer Europäischen Eisenbahngesellschaft wird eine Facheinrichtung für Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr gegründet. Die schrittweise Errichtung eines europäischen Eisenbahnraums ohne Grenzen erfordert eine Regelung der technischen und sicherheitstechnischen Aspekte der Eisenbahn durch die Gemeinschaft. Das gleichzeitige Verfolgen von Sicherheits- und Interoperabilitätszielen erfordert umfangreiche technische Arbeiten, die von einer Facheinrichtung geleitet werden müssen. Durch die Errichtung einer solchen Agentur sollen die Sicherheits- und Interoperabilitätsziele für das europäische Eisenbahnnetz auf hoher fachlicher Ebene bearbeitet werden, wodurch ein Beitrag zur Neubelebung des Eisenbahnsektors und zur Erreichung der allgemeinen Ziele der europäischen Verkehrspolitik geleistet wird.

Der zweite wesentliche Schwerpunkt der Eisenbahngesetzesnovelle liegt in der Verkürzung der derzeitigen Verfahrensdauer für die Erledigung von Baugenehmigungsanträgen. Daher wurden die für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Eisenbahnanlagen und eisenbahntechnischen Einrichtungen erforderlichen Genehmigungen und die zu-

gehörigen Verwaltungsverfahrenregelungen einer Reformierung unterzogen.

### Auswirkungen auf den Eisenbahnsektor in Österreich:

→ Umsetzung des Eisenbahnpaketes II:

Auf Grund der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie wird die gesetzliche Verpflichtung zur Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems vorgesehen, die sowohl Eisenbahninfrastruktur-, als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen trifft. Die Zertifizierung dieses Sicherheitsmanagementsystems ist durch eine akkreditierte Stelle, die Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsysteme zertifiziert, vorgesehen. Diese Systemzertifizierungsstellen müssen im Rahmen ihrer Akkreditierung bzw. Reakkreditierung entsprechende Kenntnisse im Eisenbahnwesen nachweisen und der Akkreditierungsumfang muss die dafür relevanten Vorschriften umfassen.

Die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen erforderliche Sicherheitsbescheinigung darf nicht mehr vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgestellt werden, sondern diese muss von der nationalen Sicherheitsbehörde (die im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie BMVIT angesiedelt ist) ausgestellt werden. Die Sicherheitsbescheinigung umfasst zwei Teile, nämlich die Beurkundung der Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems und die Bescheinigung über Vorkehrungen.

Während das eingerichtete Sicherheitsmanagementsystem von einer akkreditierten Stelle zu zertifizieren ist, sind die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffenden Vorkehrungen einer bescheidmäßigen Genehmigung zu unterziehen. Die Sicherheitsbescheinigung selbst ist als Urkunde konzipiert, die bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf Antrag vom BMVIT in abschließender Erledigung des

Antrages auszustellen ist. Bestehende Sicherheitsbescheinigungen gelten bis zum 31. Dezember 2010 weiter, sofern sie nicht davor ablaufen.

Weiters ist eine von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erwirkende Sicherheitsgenehmigung für den Betrieb seiner Eisenbahn neu einzuführen. Diese umfasst zwei Teile, nämlich die Beurkundung der Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems und des Nachweises über Vorkehrungen.

Die Sicherheitsgenehmigung ist als Urkunde konzipiert, die bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf Antrag von der zuständigen Eisenbahnbehörde (BMVIT für Hauptbahnen und die Eisenbahnbehörden der Länder für die vernetzten Nebenbahnen) auszustellen ist. Diese Genehmigung ist alle 5 Jahre auf Antrag neu auszustellen und ist spätestens mit 01.07.2008 erstmalig erforderlich.

Im Zusammenhang mit den Änderungen der Interoperabilitätsrichtlinien sind zwei wesentliche Punkte hervorzuheben.

→ Die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität sind nunmehr auch bei Bauvorhaben anzuwenden, die einer Erneuerung entsprechen. Das sind Bauvorhaben, wo umfangreiche Arbeiten zum Ersatz eines Teilsystems oder von Teilen desselben durchgeführt werden und die nicht zu einer Änderung der Gesamtleistung des Teilsystems führen.

→ Der Geltungsbereich der Bestimmungen über das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem wird auch auf solche Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen ausgedehnt werden, wenn die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) dies vorsehen. Damit ist am Großteil des österreichischen Eisenbahnnetzes eine EG-Prüfung durchzuführen, wenn die entsprechenden TSI vorhanden sind

und dies im Anwendungsbereich so festlegen.

Sowohl bei der Vollziehung der Bestimmungen zur Eisenbahnsicherheit als auch zur Umsetzung der Interoperabilität sind allgemein gültige, für jedermann zugängliche, technische Vorschriften erforderlich. Die Richtlinien und Vorschriften für Eisenbahnwesen (RVE) der Forschungsgesellschaft Straße • Schiene • Verkehr sind dabei ein wichtiger Faktor.

→ Maßnahmen zur Verfahrensbeschleunigung:

Zur Vermeidung einer langen Verfahrensdauer für die Erledigung von Baugenehmigungsanträgen wurden die für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Eisenbahnanlagen und eisenbahntechnischen Einrichtungen erforderlichen Genehmigungen und die zugehörigen Verwaltungsverfahren reformiert. So soll in Hinkunft die bisher gemäß § 36 des EibG in der alten Fassung erforderliche Genehmigung für eisenbahntechnische Einrichtungen im Einzelfall ersatzlos entfallen. Diese Einrichtungen einer Eisenbahn sind im Konkreten mit grundsätzlichen Angaben nur mehr Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung. Für bauartgleiche eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen (Sicherungsanlagen für die Bereiche Signal-Systemtechnik, Zugsicherung und Eisenbahnkreuzungen) tritt an die Stelle der Genehmigung auf Grund von Typenplänen eine eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung für den Bau einer unbestimmten Anzahl bauartgleicher Einrichtungen.

Eine Verkürzung der Dauer von Verwaltungsverfahren zum Bau soll dadurch bewirkt werden, dass der Beweis des Vorliegens von Genehmigungsvoraussetzungen einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes durch ein vom Antragsteller beizubringendes Gutachten erbracht werden soll. Um zu vermeiden, dass die Behörde dieses Gutachten durch andere

Gutachter, insbesondere durch beigegebene Amtssachverständige nochmals begutachten lässt, wurde vorgesehen, dass für dieses Gutachten die widerlegbare Vermutung seiner inhaltlichen Richtigkeit gilt, was zumindest im Regelfall beschleunigend wirken sollte. Der mit der Erstattung der Gutachten zu beauftragende Kreis der Sachverständigen enthält insbesondere akkreditierte oder benannte Stellen, um eine zweckmäßige Zusammenfassung mit der Prüfung nach den Interoperabilitätsregelungen zu ermöglichen.

Mit diesem Reformschritt soll der Vorteil im Sinne der Antragsteller erreicht werden, dass mittels solcherart aufbereiteter Einreichunterlagen die Verwaltungsverfahren deutlich rascher abgewickelt werden können.

Als weitere wesentliche Maßnahme zur Verkürzung der Dauer von Verwaltungsverfahren wird eine spürbare Ausweitung des Kreises genehmigungsfreier Vorhaben vorgeschlagen, die im Verordnungsweg konkretisiert werden. Es soll von der gesetzlichen Vorgabe her nicht mehr das einschränkende Kriterium des geringen Umfanges maßgebend sein, sondern der Umstand, dass mit Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten sowie der Veränderung von eisenbahntechnischen Einrichtungen keine umfangreichen Baumaßnahmen verbunden sind, diese keine Umrüstung darstellen und dadurch die Gesamtleistung der Eisenbahn nicht erhöht wird. Der Umfang dieser Bauvorhaben wird durch die Interoperabilitätsregelungen abgegrenzt.

Für die praktische Vollziehung dieser neuen Bestimmungen sind weitere wichtige Rahmenbedingungen erforderlich:

→ Mit der Verordnungsermächtigung gemäß § 19 (5) EibG müssen grundlegende Anforderungen an den Bau von Eisenbahnen festgelegt (verordnet) werden. Diesbezüglich ist eine Novellierung der Eisenbahnverordnung (Erweiterung der derzeit

vorgegebenen grundlegenden Anforderungen für den Bau von Eisenbahnanlagen) in Ausarbeitung.

→ Durch § 19 (6) EisbG besteht die Möglichkeit über die Anwendung jener technischen Regelwerke (Spezifikationen, Normen, etc.), die in einem Verzeichnis angeführt sind, das der Verordnung gemäß VO § 19 (5) beigefügt wird, nachzuweisen, dass die grundlegenden Anforderungen der Verordnung eingehalten werden. Die Aufstellung dieser Liste der technischen Regelwerke ist ebenfalls in Ausarbeitung. Die Richtlinien und Vorschriften für Eisenbahnwesen (RVE) der Forschungsgesellschaft Straße • Schiene • Verkehr bilden dabei einen zentralen Bereich der eisenbahnspezifischen technischen Regelungen.

Damit sieht dieses nach dem EisbG neue Konzept vor, dass die grundlegenden technischen Anforderungen in Verordnungen (Eisenbahnverordnung, etc.) und die detaillierten technischen Anforderungen in den RVE (und auch in ÖNORMEN, etc.) geregelt werden. Dieses auf drei Ebenen aufgebaute Konzept basiert auf den Ansätzen des „New Approach“ und stellt ein modernes und effizientes Instrument für ein zukünftig schlankes und verkürztes eisenbahnrechtliches Verfahren dar.

Kontakt:  
Dipl.-Ing. Dr. techn.  
Michael Walter  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Sektion II Abteilung Sch2  
Radetzkystraße 2, A-1031 Wien  
e-mail: Michael.Walter@bmvit.  
gv.at

## RVE 04.00.01: Umfüllen von Flüssiggas



Mag.  
Alfred Körner

Flüssiggas erfreut sich als alternativer Brennstoff nicht zuletzt dank seiner geringsten Feinstaubbelastung im Vergleich

zu festen Brennstoffen bzw. Mineralölprodukten immer größerer Beliebtheit. Für einen umweltfreundlichen Stoff ist auch eine umweltschonende Transportlogistik ausschlaggebend. Diese wird am besten durch das abgestimmte Miteinander von Straße und Schiene erreicht. Die großen Gaslager werden zu einem nicht unbedeutenden Anteil am Gesamttransport über die Schiene versorgt. Der Feinverteilverkehr erfolgt dann mittels Strassentankwagen. Um auch in Regionen ohne

Gaslager mit Gleisanschluss die Versorgung über die Schiene sicherzustellen, benötigt es spezielle Umfüllanlagen für ein direktes Umfüllen des Flüssiggases aus Eisenbahnkesselwagen in die Strassentankwagen. Bei der ÖBB-Infrastruktur sind derzeit fünf solcher Anlagen in Betrieb.

Die Manipulation von Flüssiggas ist an und für sich problemlos und umweltfreundlich, trotzdem müssen verschiedene Sicherheitsbedingungen genau eingehalten werden.

Es gibt eine Vielzahl von gesetzlichen Bestimmungen und Normen, die in unterschiedlichen Regelwerken das Verhalten beim Flüssiggasumschlag regeln. Für die Anwender in der Praxis besteht jedoch das Bedürfnis klare zusammengefasste Vorschriften in einem Werk vor sich zu haben um den Anforderungen möglichst einfach entsprechen zu können.

Dazu wurde von der österreichischen Forschungsgesellschaft Straße • Schiene • Verkehr durch Experten aus der Flüssiggaswirtschaft, aus dem ÖBB-Konzern und aus dem Verkehrsministerium die RVE 04.00.01 erarbeitet. Ausgehend von den bisher zu diesem Thema existierenden Richtlinien, Abkommen und ÖBB-internen Anweisungen wurden die bisherigen Regelungen neu zusammengefasst, der Text soweit liberalisiert, dass er für alle Eisenbahninfrastruktur- und -verkehrsunternehmen sowie vor allem für Flüssiggasabfüller Anwendung findet und dem Anspruch auf Vollständigkeit und Einfachheit bestmöglich zu entsprechen. Dabei wurden die Vorschriften natürlich auch dem neuesten Stand der Technik angepasst. Folgende Fragen werden in dieser Richtlinie behandelt:

- Welche gesetzlichen Grundlagen sind primär anwendbar?
- Was ist eine Umfüllstelle, wie hat diese ausgerüstet zu sein?
- Welche Schutzzonen und -abstände sind zu beachten?
- Wie ist mit der Fahrleitung während des Umfüllens umzugehen?
- Wie ist der Potenzialausgleich gegen elektrostatische Aufladung herzustellen?
- Welche Ausrüstung benötigen die Strassentankwagen?

- Wann beginnt und endet das Umfüllen, was ist während des Umfüllens zu beachten?
- Welche Vorkehrungen sind für Zwischenfälle und Unfälle zu treffen?
- Wie muss das Personal, welches das Umfüllen durchführt, ausgebildet werden?
- Was muss in der speziellen ortsabhängigen Vereinbarung geregelt werden?
- Welche Voraussetzungen müssen Unternehmen, die auf Flüssiggasumfüllanlagen umfüllen wollen erfüllen?

Es wurde bei der Erstellung besonders darauf geachtet, dass wirklich nur die wesentlichen Bedingungen für die Sicherheit und die Umwelt geregelt wurden. Nähere Details über die konkreten Umfüllbedingungen sind von den jeweils örtlichen Gegebenheiten abhängig und sind daher auf Basis der Richtlinie individuell schriftlich zu vereinbaren.

Wesentliche Elemente der Richtlinie haben sich auch bisher bewährt. Wir sind überzeugt, dass die neue RVE 04.00.01 zur Erhöhung der Sicherheit und Umweltfreundlichkeit beitragen wird.

Die RVE 04.00.01 ist im FSV-Shop erhältlich. Weitere Informationen finden Sie auf [www.fsv.at](http://www.fsv.at)

Kontakt:  
Mag. Alfred Körner;  
[alfred.koerner@oebb.at](mailto:alfred.koerner@oebb.at)

Absicherung und Kennzeichnung der Schutzzone beim Umfüllen von Flüssiggas



## RVE 05.00.03: Feste Fahrbahn – Hochleistungsstrecke



Dr. Dieter Pichler

### Allgemeines

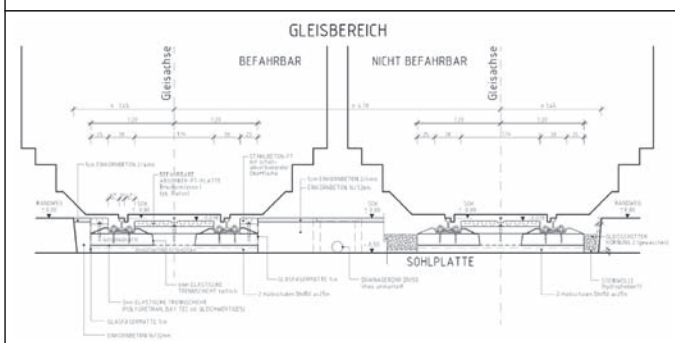
Im Zuge der Erstellung von RVEs soll auch auf das bisher bekannte Regelwerk der Österreichischen Bundesbahn zurückgegriffen werden. Die ÖBB haben gemeinsam mit der BEG und der damaligen HL-AG im Jahr 2002 eine Vorschriftensammlung für den Bau von Festen Fahrbahnen erarbeitet. Im Zuge der Arbeiten für die RVE 05.00.03 Feste Fahrbahn – Hochleistungsstrecke wurde dieses Vorschriftenwerk aktualisiert und in eine RVE umgewandelt.

→ Sonderkonstruktionen:

- Übergang Feste Fahrbahn auf Schotteroberbau
- Entwässerungskonstruktionen
- Erschütterungsschutzsysteme (Masse-Feder-Systeme)
- Ausstattungselemente zur Verminderung der Schallabstrahlung
- Befahrarmachung der Festen Fahrbahn für gummibereifte Einsatzfahrzeuge

Weiters beinhaltet die neue RVE eine Fülle von Regelzeichnungen die zur Erläuterung der einzelnen Punkte dienen.

Regelzeichnung 5: Gleisbereich



### Inhalte

Die neue RVE Feste Fahrbahn – Hochleistungsstrecken deckt folgende Inhalte ab:

- Grundsätzliche Anwendungshinweise und Anwendungsbedingungen
- Trassierungshinweise
- Konstruktionsgrundsätze
- Abnahme- und Qualitätskriterien

→ Spezielle Anwendungen:

- Gleis- und Weichenbereiche
- Anwendungen in Tunnel- und in Wannenbauwerken
- Anwendungen auf Brücken
- Anwendungen auf Freilandstrecken

### Änderungen gegenüber der bisherigen ÖBB/BEG/HL-AG Vorschrift

Im Zuge der Umarbeitung des Dienstbehelfs für den Bau von Festen Fahrbahnen in die RVE 05.00.03 wurden die Erkenntnisse des UIC-Projekts Ballastless Track berücksichtigt. Insbesondere wurden die Lastansätze auf den aktuellen Stand gebracht. Ebenso wurde der aktuelle Stand der EN 1992-1-1 für die Dauerhaftigkeit von Betonkonstruktionen berücksichtigt.

### Zusammenfassung

Die neue RVE 05.00.03 stellt die Fortführung der ÖBB/BEG/HL-AG Vorschrift „Dienstbehelf für den Bau von Festen Fahr-

bahnen – Hochleistungsstrecken“ vom März 2002 dar. Sie trägt den aktuellen Entwicklungen im Bereich der Festen Fahrbahn Technologie Rechnung.

Die RVE 05.00.3 befindet sich in Veröffentlichung. Weitere Informationen finden Sie auf [www.fsv.at](http://www.fsv.at)

Kontakt:

Dr. Dieter Pichler; [pichler@fcp.at](mailto:pichler@fcp.at)

## Veranstaltungen und Seminare

FSV-Tagung

### Infotag „Eisenbahnwesen“

Neues zu Eisenbahnbrücken, Linienführung von Gleisen, Niveaufreien Bahnsteigzugängen  
Wann: Di, 05. Dezember 2006  
Wo: FSV – Geschäftsstelle  
Teilnahmegebühr: ab € 95,00 bzw. € 85,00 für Mitglieder

FSV-Tagung

### FSV – Preis 2007

„Wir finden neue Wege – Die Jugend geht mit“  
Es werden Arbeiten aus dem gesamten Verkehrswesens prämiert.  
Wann: Mi, 14. November 2007  
Wo: Arcotel Wimberger, 1070 Wien  
Teilnahmegebühr: keine

FSV/ÖVG-Tagung

### Verkehrsinfrastruktur: Entscheidungen für die Zukunft

Wann: Do, 25. Jänner 2007  
Wo: BMVIT, Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Teilnahmegebühr: € 180,00 bzw. € 150,00 für Mitglieder bzw. Mitglieder € 135,00 (exkl. MwSt.)

FSV-Tagung

### FSV – Verkehrstag 2007

Jahrestagung der FSV  
Wann: Do, 21. Juni 2007  
Wo: Arcotel Wimberger, 1070 Wien  
Teilnahmegebühr: € 80,00 bzw. gratis für Mitglieder

### In der nächsten Ausgabe ...

... werden weitere neue Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen vorgestellt.

### 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](mailto: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](http://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!**