

Sehr geehrte/ Leserin, Leser!

Im Bereich der Gesetze und Verordnungen wird sich 2009 Vieles bewegen. Die Oberste Eisenbahnbehörde plant, eine Vielzahl von Gesetzen und Verordnungen 2009 zu novellieren. Darunter befinden sich einige Vorhaben, die auch in Zusammenhang mit der Richtlinienerstellung von Interesse sind – schließlich müssen bautechnische Regelwerke nicht nur internationalen Normen, sondern natürlich auch allen rechtlichen Anforderungen entsprechen.



Dipl.-Ing.
Martin Car

Durchaus für die FSV von Interesse sind dabei die Novelle der Eisenbahnbau- und -betriebsordnung (EBBVO), die bis Jahresende geplant ist kundgemacht zu werden. Im Bereich des Baus und Betriebs von Anschlussbahnen hat die FSV schon vor Jahren Arbeitspapiere erstellt – da es aufgrund der Vielzahl an Anschlussbahnen sicherlich nicht nur Informationsbedarf sondern auch Umsetzungserfordernisse geben wird, die, in welcher Form auch immer, im Detail ausgearbeitet werden müssen, bietet sich die Expertenplattform FSV dafür sicherlich an. Ein „typisches“ FSV-Thema wird die Novellierung der Eisenbahnkreuzungs-Verordnung bilden – schließlich tangieren sich die zwei Verkehrsträger (Straße/Schiene), die thematisch beide in der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr verankert sind. Der diesbezügliche Arbeitsausschuss hat deswegen schon lange Tradition und bildet zwischen den Sachverständigen eine wichtige Plattform.

Mit freundlichen Grüßen
Martin Car

Dipl.-Ing. Martin Car
Generalsekretär der FSV

Einfluss der Verkehrsmittelwahl auf Bevölkerungsdichte und externe Agglomerationseffekte in Großstädten

Zusammenfassung der Dissertation an der TU-Wien, 2008

Ausgangspunkt der Dissertation (Rauh, 2008) ist die Frage, wie sich Motorisierung und damit verbundene Siedlungsentwicklung auf die Erreichbarkeit von Zielen und in weiterer Folge auf städtische Wirtschaftsstandorte ausgewirkt haben. Einerseits ist zu erwarten, dass mit dem Umstieg zum Pkw die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit steigt. Andererseits bewirkt der Platzbedarf des Pkw-Verkehrs Verzögerungen durch Überlastung im Straßennetz der Ballungsräume. Dazu kommt, dass typische Ziele, die in kompakten Städten relativ nahe gelegen sind, durch die Ausbreitung der Städte ins Umland auf durchschnittlich wesentlich längeren Wegen erreicht werden müssen. Es sind also drei Effekte unter einen Hut zu bringen:

- die Reisegeschwindigkeit nimmt durch steigenden Pkw-Anteil zu,
- die Reisegeschwindigkeit nimmt durch Folgen wachsenden Platzbedarfes ab,
- die Weglänge nimmt durch sinkende städtische Bevölkerungsdichte zu.

Hypothese I zur Wirkung der Verkehrsmittelwahl auf die Bevölkerungsdichte

Für großstädtische Ballungsräume lässt sich die Auswirkung der drei Effekte auf die Erreichbarkeit relativ einfach modellieren, wenn die folgende Hypothese I über den Zusammenhang von Bevölkerungsdichte und Verkehrsmittelwahl (Modal Split) gilt:
Die Bevölkerungsdichte von Städten strebt jenem Wert zu, der beim jeweils gegebenen Modal Split ein Maximum der Erreichbarkeit ermöglicht.
Die Hypothese beruht auf der An-



Dipl.-Ing. Dr.
Wolfgang Rauh

nahme, dass rational handelnde Akteure bei ihren Standortentscheidungen versuchen werden, die Erreichbarkeit unter den gegebenen Bedingungen zu maximieren. Akteure sind hier jene Menschen, die in einen großstädtischen Ballungsraum zuwandern oder innerhalb dieses Ballungsraumes ihren Wohnort wechseln und jene, die über Neuansiedlung oder Standortwechsel von Betrieben entscheiden.

Modellbildung und Überprüfung der Hypothese I

Ein verkehrstechnisches Modell mit den beiden unabhängigen Variablen Modal Split und Bevölkerungsdichte liefert einen Indikator für die Erreichbarkeit nach dem Isochronenkonzept. Aus diesem Modell kann für jeden Modal Split jene Bevölkerungsdichte ermittelt werden, die maximale Erreichbarkeit ermöglicht. Das ist jene Dichte, die laut Hypothese durch die Entscheidungen über Wohn- und Betriebsstandorte angestrebt wird und die in der Regel auch erreicht werden sollte. Empirische Daten zu Modal-Split und Bevölkerungsdichte von 46 Beispielstädten aus vier Kontinenten zeigen beim Vergleich von Ist-Wert und dem gemäß Modell erwarteten Wert ein Bestimmtheitsmaß von $R^2 = 0,833$. Im Mittel liegt der Ist-Wert der Bevölkerungsdichte um 15% unter dem erwarteten Wert. Besonders gute Übereinstimmung der tatsächlichen mit der erwarteten Dichte ist bei mittleren Dichten (europäische Städte) fest zu stellen. Deutliche Abweichungen der tatsächlichen Dichte unter den erwarteten Wert zeigen sich bei Städten geringer Dichte (USA, Australien). Neben einer Querschnittsanalyse wurden auch

Zeitreihen untersucht. Beim Vergleich der zeitlichen Entwicklung der durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von US-Großstädten zwischen 1950 und 1990 mit den laut Hypothese I jeweils erwarteten Werten ergibt sich ein Bestimmtheitsmaß von $R^2 = 0,98$. Insgesamt zeigt sich, dass die Bevölkerungsdichte großstädtischer Ballungsräume bei einem Anstieg des Pkw-Verkehrs etwa in jenem Maß zurückgeht, das auf Grund der vermuteten verkehrstechnischen und ökonomischen Wirkungsmechanismen zu erwarteten ist.

Einfluss der Verkehrsmittelwahl auf Agglomerationseffekte

Die zweite Frage, die im Rahmen der Dissertation zu beantworten war, bezieht sich auf wirtschaftliche Auswirkungen der Verkehrsmittelwahl. Untersuchungen zeigen, dass sich die Erreichbarkeit in Form so genannter externer Agglomerationseffekte auf die Produktivität (Wertschöpfung gemessen am Faktoreinsatz) auswirkt. Die Verkehrsmittelwahl beeinflusst die Erreichbarkeit sowohl direkt über ihren Einfluss auf die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit als auch indirekt über den gemäß Hypothese I bestehenden Einfluss auf die Bevölkerungsdichte. Der Verkehrsmittelwahl kann daher ein Einfluss auf die Größe externer Agglomerationseffekte zugeordnet werden. Hypothese II betrifft die Größe dieses Einflusses:
In Städten besteht der größte externe Effekt des Verkehrs in dem Einfluss, den die Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr auf die Produktivität der in der Stadt angesiedelten Betriebe ausübt.
Um Hypothese II zu prüfen, wird das Erreichbarkeitsmodell um die Änderung der Wertschöpfung erweitert, die laut vorliegenden Forschungsergebnissen (Prud'homme und Lee, 2001,

S. 151) mit Änderungen der Erreichbarkeit verbunden sind. Pro Weg, der vom öffentlichen Verkehr zum Pkw-Verkehr verlagert wird, ergibt sich für die Spitzenstunden des Tages in Wien unter Minimal-Annahmen ein negativer externer Grenz-Agglomerationseffekt zwischen 4,- und 8,- Euro. Dieser Betrag liegt in der Größenordnung der im gleichen Fall auftretenden externen Grenz-Staukosten. Da in Städten die externen Staukosten in der Regel größer sind, als externe Kosten durch Lärm oder Abgasbelastung, bestätigen diese Ergebnisse im Wesentlichen

die Hypothese II. Eine Verschiebung des Modal Split vom öffentlichen Verkehr zum Pkw-Verkehr belastet städtische Wirtschaftstandorte nicht nur durch externe Staukosten sondern auch durch etwa gleich große negative externe Agglomerationseffekte.

Vergleich mit Ergebnissen anderer Forschungsarbeiten

In vorliegenden stadtökonomischen Forschungsarbeiten werden sowohl Einflüsse des Personenverkehrs auf die Siedlungsdichte als auch Einflüsse auf externe Agglomerationseffekte

behandelt. Die absolute Größe von Änderungen der Bevölkerungsdichte von Großstädten konnte allerdings bislang auf Grund von Änderungen der konventionellen ökonomischen Faktoren nur unzureichend erklärt werden. Im Allgemeinen war auch eine Änderung des Modal-Split in den Berechnungsmodellen bisher nicht als Option vorgesehen. Damit ist unter anderem die in dieser Arbeit genutzte Möglichkeit entfallen, externe Effekte der Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr (d.h. dem Umstieg zwischen MIV und ÖV) zuzuordnen. Durch

vorliegende Forschungsergebnisse wird bestätigt, dass beim Auftreten externer Staukosten zu berücksichtigen ist, dass gleichzeitig auch positive Agglomerationseffekte geschmälert werden und dass dadurch das erreichbare Produktivitätsniveau reduziert wird. Auch Auswirkungen der Internalisierung externer Staukosten auf die Bevölkerungsdichte von Städten wurden bereits theoretisch untersucht, wobei festgestellt wurde, dass erhebliche Zunahmen der Bevölkerungsdichte stattfinden könnten, die mit Wohlfahrtsgewinnen verbunden wären.

Die neue Standardisierte Leistungsbeschreibung für die Verkehrsinfrastruktur

Zusammenfassung von Brückenbau, Landschaftsbau, Tunnelbau

Die Standardisierte Leistungsbeschreibung Verkehrsinfrastruktur ist ein Meilenstein für Auftraggeber, Planer und Auftragnehmer für fast alle Bereiche des Tiefbaus. Über 115 Fachexperten erarbeiteten über mehrere Jahre diesen Standard, um neue europäische und nationale rechtliche und technische Anforderungen einzuarbeiten und aus mehreren existierenden Leistungsbeschreibungen eine zusammengeführte Textierung für die Verkehrsinfrastruktur zu etablieren. Der große Vorteil: Gleiche Leistungen (z.B. Beton) werden für unterschiedliche Bausparten (z.B. Brückenbau, Eisenbahnbau) nicht mehr unterschiedlich beschrieben; damit werden viele Redundanzen vermieden und zudem ein Beitrag zur Rechtssicherheit geleistet. Die LB-VI erschien als Version 01 am 1. Oktober 2008.



Dipl.-Ing.
Martin Car

bestimmungen) und für Positionen eines künftigen Leistungsverzeichnisses. Diese Sammlung umfasst die Leistungen für ein bestimmtes Sachgebiet in seiner Gesamtheit oder in Bezug auf Teilgebiete".

Durch den Einsatz von Standardisierten Leistungsbeschreibungen in Verbindung mit dem Datenträgeraustausch können sowohl bei den Ausschreibern, als auch bei den Bietern erhebliche Zeit- und Kosteneinsparungen erzielt werden. Ein wichtiger Herausgeber von derartigen Standards ist die Österreichische Forschungsgesellschaft Straße · Schiene · Verkehr (FSV), die folgende LB bislang erstellte:

- LB Brückenbau
- LB Verkehrswegebau Straße (inkl. Landschaftsbau)
- LB Tunnelbau

Standardisierte Leistungsbeschreibungen

Standardisierte Leistungsbeschreibungen (LB) sind lt. ÖN B 2062 eine „Sammlung von Texten zur Beschreibung von standardisierten Leistungen, und zwar für rechtliche und technische Bestimmungen (Vertrags-

Seitens der ÖBB wurde die LB-Eisenbahnbau als eigenständige LB verwendet – alle vier Werke wurden unter Einbindung von über 115 Experten in Kooperation von 5 Ausschüssen der FSV in die neue „Standardisierte Leistungsbeschreibung Verkehrsinfrastruktur (LB-VI 01)“ zusammengeführt.

Um einheitliche Strukturen (z.B. Nummernsystem, Verwendung von Lücken, Kommentaren) und Begriffe (bislang wurden in den getrennten Regelwerken aufgrund der separaten Entstehungsgeschichte teilweise differenzierte Definitionen für den gleichen Begriff angewandt) für das Gesamtnetz zu erhalten, wurde vorweg in der RVS 01.03.12 grundlegende Regeln zusammengestellt. Diese bildeten die Basis für die einzelnen Ausschüsse, die fachlich gegliedert die Bearbeitung der ihnen übertragenen Leistungsgruppen in mehrjähriger Arbeit durchführten.

Die Leistungsgruppenstruktur stellt eine wesentliche Grundlage dar: Die Festlegung erfolgte unter sachlichen Gesichtspunkten, aber auch unter Berücksichtigung der bislang bestehenden Leistungsgruppen. Weiters erfolgte eine Zuordnung zu den Arbeitsausschüssen der betroffenen LB und damit eine eindeutige Aufteilung der Verantwortlichkeit auf Ebene der Leistungsgruppen. Der Einsatz von Standardkalkulationen hat sowohl für den Ausschreibenden, als auch für den einzelnen Bieter große Vorteile. So stellt die LB eine objektive Grundlage dar, die nach dem Bundesvergabegesetz 2006 für die Öffentliche Hand zu ver-

wenden ist. Die Ausarbeitung der Vertragsgrundlagen durch eine Gruppe von Experten mit unterschiedlichen Sichtweisen bzw. fachlichen Background ermöglicht eine abgestimmte, faire Formulierung. Für den Bieter ist bei Verwendung von Ausschreibungen auf Datenträger auf Basis einer LB die Erstkalkulation innerhalb kurzer Zeit möglich. Durch die Klarheit und größtmöglicher Widerspruchsfreiheit ist das Kalkulationsrisiko minimiert.

Die neue LB-VI 01

Die LB Verkehrsinfrastruktur vereinheitlicht (zwangsweise) die bisher in den Vorläufern unterschiedlich festgelegten Nummernsysteme. Laut ÖN B 2062 ist ein gewisser Spielraum vorgegeben; für die LB-VI wurde folgendes Nummernsystem vergeben:

- 2 Stellen für die Kennzeichnung der Leistungsgruppe (LG), also für eine Gruppe von Positionen, die vom Produktionsablauf zusammengehören
- 2 Stellen für die Kennzeichnung der Unterleistungsgruppe ersten Ranges (ULG1)
- 0 Stellen für die Kennzeichnung der Leistungsgruppe zweiten Ranges (ULG2)
- 2 Stellen für den Grundtext
- 1 Stelle für den Folgetext (A-Z) »

kennzeichnen die geteilten Positionen) Insgesamt umfasst das LB 44 Leistungsgruppen mit 326 Unterleistungsgruppen. Wenn gleich die Anzahl vorerst den Anwender abschrecken könnte, ist darauf zu verweisen, dass für den jeweiligen Einsatzbereich (z.B. Straßenbau) natürlich nur ein Bruchteil dieser zur Anwendung kommt. Eine Übersicht über die Leistungsgruppen können Sie der Abbildung 1 entnehmen. Insgesamt kann auf 13.683 Positionen zugegriffen werden – im Vergleich zu den einzelnen, bis-

lang selbständigen Regelwerken eine starke Reduktion. Standardkalkulationen, Richtpreisdateien und die Sammlung vergleichbarer Bieterpreise in Preisspeichern sind nun spartenneutral möglich. Besonderer Wert wurde auf die Begrifflichkeiten gelegt – in den ständigen Vertragsbestimmungen sind die definierten Begriffe auf jene reduziert, für die eine Definition in den Normen fehlt. Es wurde definiert, dass für gleiche Inhalte einheitlich nur diese Begriffe zu verwenden sind. Für alle anderen Begriffe

wird auf das Handwörterbuch der Bauwirtschaft verwiesen, um Begriffsvarianten zu vermeiden.

Bei der Erstellung der LB-Verkehrsinfrastruktur wurden keine Bieterlücken verwendet. Da in Leistungsbeschreibungen grundsätzlich die in den Positionen verlangten Produkte ausreichend zu spezifizieren sind, sodass im Zuge der Bauorganisation ein rechtzeitiges Verlangen der Nachweise der Spezifikation möglich ist, ist eine Angabe im Angebot nicht erforderlich und kann rechtzeitig vor Einbau des Produktes dessen Tauglichkeit festgestellt werden. Weiters sprechen vergaberechtliche Gründe gegen die Verwendung von Bieterlücken. Da bei Verwendung eines Leitproduktes auch die technischen Spezifikationen vom Ausschreibenden anzugeben sind, an denen die Gleichwertigkeit des in der Bieterlücke angeführten Produktes gemessen wird, führt die Angabe der Kombination Leitprodukt und Bieterlücke ins Leere.

Die Verwendung von Ausschreiberlücken wurde zugelassen. Deren Verwendung wurde jedoch auf das unbedingt notwendige Ausmaß beschränkt.

Da es bei den Positionen immer wieder vorkommt, dass sich Teile des Positionstextes wiederholen wurde die Verwendung von Platzhalten (x) sowohl in der RVS 01.03.12 festgelegt als auch in den ständigen Vertragsbestimmungen zur Rechtssicherheit definiert. In den Grundtexten der LB-Positionen sind vielfach diese Platzhalter (x) verwendet. Im Positionsstichwort ist an der entsprechenden Stelle jeweils die konkrete Bezeichnung eingesetzt. Dadurch können die Grundtexte, auch für Sonderfälle, sehr flexibel genutzt, das Textvolumen auf ein Minimum reduziert und Ausschreiberlücken weitgehend vermieden werden.

Der Entwurf der LB-VI wurde einer Begutachtung durch Bundesdienststellen, Ämtern der Landesregierung, der ÖBB, der ASFINAG und der Bauwirtschaft sowie weiteren Experten unterzogen. Darüberhinaus wurde die Entwurfsfassung allen Softwarehäusern, die sich mit AVA-Programmen beschäftigen

und jedem Interessierten über die Homepage der FSV schon Anfang Juni zur Verfügung gestellt. Damit sollte sichergestellt sein, dass vorauslaufende Informationen die Implementierung der neuen Standard-LB erleichtern.

Die LB-Verkehrsinfrastruktur wurde zur Notifizierung bei der Europäischen Union eingereicht. Für notwendige Ergänzungen und eine laufende Aktualisierung der LB-Verkehrsinfrastruktur innerhalb vertretbarer Zeitabstände wird die FSV auch in Zukunft sorgen. Dieses Werk wurde von Praktikern für Praktiker geschaffen und kann nur verbessert und weiterentwickelt werden, wenn von den Anwendern kritische Rückmeldungen mit konstruktiven Vorschlägen kommen. Dies kann in entsprechender Form und auf kurzem Weg per E-Mail an office@fsv.at erfolgen. Jeder Verbesserungsvorschlag nützt allen Anwendern und wird dankbar entgegengenommen. Kommentare können auch direkt auf der Homepage der FSV unter www.fsv.at/Leistungsbeschreibungen/Kommentare mitgeteilt werden.

Erste Erfahrungen – weiterer Ausblick

Die Standardisierte Leistungsbeschreibung Verkehrsinfrastruktur ist ein Meilenstein für Auftraggeber, Planer und Auftragnehmer für fast alle Bereiche des Tiefbaus. In der unlängst stattgefundenen Diskussionsveranstaltung Leistungsbeschreibung Verkehrsinfrastruktur „Erste Erfahrungen – weiterer Ausblick“ wurde mit maßgebenden Nutzern ein erstes, positives Resümee gezogen.

Nun liegen die ersten Erfahrungen in der praktischen Anwendung vor: So wurde der neue Bahnhof Wien als Großprojekt schon mit der LB ausgeschrieben, auch weiteren Bahnprojekten (z.B. Bahnhof Salzburg) liegt diese als Ausschreibungsgrundlage vor. Die Aktualisierung ist von Anfang an mitgezogen worden – fünf Ausschüsse mit über 115 Fachexperten sind unmittelbar nach Herausgabe der LB wieder am Bearbeiten und Aktualisieren.

BILD 1: Leistungsgruppenstruktur der LB-VI 01

Leistungsgruppen (LG) Übersicht

01. Projektierung und Bauwerksprüfung
02. Baustellengemeinkosten
03. Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten
04. Entwässerungs- und Kabelgrabarbeiten
05. Gründungsarbeiten
06. Beton-, Stahlbeton- und Mauerungsarbeiten
07. Oberflächenschutz und Abdichtung von Beton
08. Stahlbau
09. Oberflächenschutz von Metall
10. Brückenausrüstung
12. Steinsatz, Böschungs-, Ufer- u. Sohlsicherung
13. Instandsetzung Beton, Stahlbeton und Mauern
15. Unterbauplanum u. ungebundene Tragschichten
16. Bituminöse Trag- und Deckschichten
17. Betondecken, zementstabil. Tragschichten
18. Pflasterarbeiten, Randbegrenzungen
20. Lärmschutzbauten
21. Sondergründungen
22. Bohr-, Ankerungs- und Injektionsarbeiten
23. Straßenausrüstung
25. Materialverwertung
26. Untergrunderkundungen
27. Landschaftsbau
28. Kabelarbeiten
29. Amphibien- u. Wildschutzeinricht., Zäune
42. Ausbrucharbeiten UT
43. Stützmaßnahmen UT
44. Entwässerungsarbeiten UT
45. Abdichtungen UT
46. Betonarbeiten UT
47. Nebenarbeiten UT
48. Bauleistungen für Geotechn. Messungen UT
50. Bohrungen und Versuche UT
52. Düsenstrahlverfahren UT
53. Rohrschirm UT
57. Geotechnische Messungen UT
61. Gleise Schotter
62. Weichen Schotter
63. Feste Fahrbahn
67. Nebenarbeiten Oberbau
68. Bettung, Gleis- und Weichenlage
69. Komponenten (Lieferung)
90. Prüfungen
98. Regiearbeiten

Auszug: schienenrelevante RVS der Aussendung vom 1. März 2009	
Nummer:	Bezeichnung:
RVS 08.05.05	Technische Vertragsbedingungen, Gründungsarbeiten, Trägerverbau (1. März 2009)
RVS 08.07.01	Technische Vertragsbedingungen, Oberflächenschutz und Abdichtung von Beton, Oberflächenvorbereitung von Betonbauteilen (1. März 2009)
RVS 08.07.02	Technische Vertragsbedingungen, Oberflächenschutz und Abdichtung von Beton, Oberflächenschutz von Betonbauteilen (1. März 2009)
RVS 08.07.03	Technische Vertragsbedingungen, Oberflächenschutz und Abdichtung von Beton, Abdichtung von Betonbauteilen (1. März 2009)
RVS 08.08.01	Technische Vertragsbedingungen, Stahlbau, Stahltragwerke (1. März 2009)
RVS 08.17.03	Technische Vertragsbedingungen, Betondecken, Kreisverkehrsanlagen mit Betonfahrbahndecken (1. Februar 2009)
RVS 08.22.01	Technische Vertragsbedingungen, Bohr-, Ankerungs- und Injektionsarbeiten, Schlappe Anker (Nägels) und vorgespannte Anker (1. März 2009)
RVS 08.45.03	Technische Vertragsbedingungen, Abdichtungen TB, Schutzschicht – 1. Abänderung (23. Oktober 2008)
TABELLE 1: In der Märzaussendung enthaltene schienenrelevanten RVS	

RVS Abonnementaussendung der FSV

Die Abonnenten der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) haben am 1. März die RVS-Abo CD, Version 21, mit einer Vielzahl an Neuerungen erhalten. Neben den aktuellen RVS-Daten erhielten unsere Kunden auch ein Update zur FSV-Software. In Tabelle 1 sind die schienenrelevanten RVS der Märzaussendung ersichtlich. Das RVS-Abo ist über unseren Shop auf www.fsv.at zu beziehen.

Die Veröffentlichung der neuen Leistungsbeschreibung erfolgt

kostengünstig unter Verwendung neuer Technologien auf den Internetseiten der FSV unter www.fsv.at. Die LB-VI 01 wird als Download oder als CD-Rom ausgeliefert.

Literatur

Leißer, Günther: Gestaltung und Aufbau von Leistungsbeschreibungen, FSV-aktuell, Wien, Mai 2006
 ÖNORM B 2062, Aufbau von Standardisierten Leistungsbeschreibungen unter Berücksichtigung automationsunterstützter Verfahren - Verfahrensnorm, Österreichisches Normungsinstitut, Wien, 1996
 RVS 01.03.12 Gestaltung und Aufbau von Leistungsbeschreibungen, FSV, Wien, März 2006
 Standardisierte Leistungsbeschreibung Verkehrsinfrastruktur (LB-VI 01), FSV, Wien, Oktober 2008

Leistungsbild Eisenbahnplanung

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen sowie der geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen durch neue Gesetze und Verordnungen, insbesondere UVP-G (Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetz) und EB-G (Eisenbahn-Gesetz) ist es notwendig, die SVE (Sondervereinbarung Eisenbahnwesen) zu überarbeiten. Mittlerweile hat sich eine ausgewählte Gruppe von Fachexperten,

seitens der ÖBB und Planern unter der Leitung von Baurat Dipl.-Ing. Helmut WERNER, schon mehrmals getroffen, um sich dieser Aufgabe zu stellen. Aufgrund von Gesprächen zwischen ÖBB, FSV und BAIK soll die Sondervereinbarung Eisenbahnwesen ein gemeinsames Werk werden. Als erstes wird die Planung bis einschließlich des Einreichprojektes bearbeitet, im Weiteren soll natürlich auch die

Detailplanung, die Mitwirkung an der baulichen Umsetzung sowie die SFE (Sicherungs-, Fernmelde- und Elektrobetriebstechnik) behandelt werden.

Das Ziel der Arbeit ist es eine „Menükarte“, bestehend aus verschiedenen Bausteinen, die Leistungsinhalte definieren, für den gesamten Bereich Eisenbahnplanung zu erstellen. Es ob-

liegt schließlich der qualifizierten ausschreibenden Stelle, die nötigen Bausteine aus dem Katalog herauszuziehen und der Ausschreibung zugrunde zu legen. Im Endprodukt soll ein eindeutig definiertes Leistungsbild stehen, wobei Leistungen die nicht im Leistungskatalog enthalten sind, projektspezifisch definiert werden müssen.

Veranstaltungen und Seminare

FSV-Tagung

FSV-Verkehrstag 2009

Datum: 04. 06. 2009

Uhrzeit: 9:00 – 17:00

Wer lädt ein: FSV

Wo: Arcotel Wimberger

FSV-Tagung

FSV-Preis 2009

Datum: 12.11.2009

Uhrzeit: 11:00 – 13:30

Wer lädt ein: FSV

Wo: Arcotel Wimberger

Teilnahme kostenlos

FSV-Seminar in Wien

Brückeninspektoren – Basislehrgang

Datum: 07. – 09. 07. 2009

Uhrzeit: 08:30 bis 15:30 Uhr

Wer lädt ein: FSV

Wo: FSV, Karlsgasse 5,

1040 Wien

Teilnahmegebühr: € 440,00 bzw.

Mitglieder € 370,00 (exkl. MwSt)

FSV-Schulung in Wien

Brückeninspektoren – Aufbaulehrgang

Datum: 07. – 09. 10. 2009

Uhrzeit: 08:30 bis 14:15 Uhr

Wer lädt ein: FSV

Wo: FSV, Karlsgasse 5,

1040 Wien

Teilnahmegebühr: € 490,00 bzw.

Mitglieder € 390,00 (exkl. MwSt)

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. 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!