

Abschlussbericht

ARBEITSKREIS Schienenfahrzeuge

Arbeitsgruppe 8 - Spurgeführte Verkehrssysteme

Inhaltsverzeichnis

- 1. Begründung für die Arbeit**
- 2. Teilnehmer der Sitzungen**
- 3. Terminlicher Ablauf**
- 4. Zusammenfassung**
- 5. Auflistung der betrachteten Systeme**
- 6. Beurteilung der Systeme**

Arbeitskreis Schienenfahrzeuge

1. Begründung für die Arbeit

Als Ziele für die Arbeitsgruppe wurden definiert:

- Recherche, welche spurgeführten Systeme am Markt existieren sowie die Abgrenzung, welche Systeme nicht in diesen Begriff fallen und daher nicht betrachtet werden.
- Die Erarbeitung, was die ermittelten Systeme leisten können und was sie nicht leisten können, sowie die Zusammenstellung weiterer entscheidender Eckdaten, wie z.B. Bau- und Betriebskosten.
- Die Erarbeitung einer Übersicht aus den vorangegangenen Punkten, wobei für die Darstellung eine möglichst kompakte Tabellenform zu wählen ist.

Nach eingehender Analyse und Abwägung wurden folgende Systeme in die Übersichtstabelle aufgenommen und hierarchisch gereiht:

- Spurbus
- Seilbahn (hängend)
- Seilbahn (Cableliner)
- People Mover
- Straßenbahn
- Hängebahn (Schwebebahn)
- Einschienenbahn (ALWEG, Monorail)
- Stadt-/Regionalbahn
- U-Bahn leicht
- U-Bahn schwer
- S-Bahn

2. Teilnehmer der Sitzungen

ABLINGER Werner	Wiener Linien
GARTLEHNER Johann	Consultant
HUBER Martin	Wiener Linien
LEHOTZKY Peter	Vorsitzender ÖVG AK Sfz
LIEBHART Paul	VOR
MÜLLER Reinhard	BMVIT
Dr. PETZ	Robel AG
RAUTER Andreas	VOR
REINBACHER Michael	VOR
ROLLINGER Wolfgang	Vorsitzender ÖVG AK ÖV
Dr. ROSENBERGER Martin	ViF
SINDELAR Martin	Wiener Linien
Dr. SIX Klaus	ViF
STRUCKL Walter	Siemens AG Österreich
URBAN Hans	VÖG
Dr. VOHLA Manfred	Knorr- Bremse

3. Terminlicher Ablauf

1. Sitzung	19.01.2011	Wiener Linien
2. Sitzung	28.02.2011	Wiener Linien
3. Sitzung	02.05.2011	VOR
4. Sitzung	27.06.2011	Siemens AG
5. Sitzung	19.09.2011	Knorr- Bremse
6. Sitzung	14.11.2011	Wiener Linien
Sitzung AK	31.05.2012	Abschlussbericht vom AK Sfz angenommen

4. Zusammenfassung

Im Zuge der Arbeiten zeigte es sich, dass die Abgrenzung zwischen einzelnen Systemen äußerst schwierig ist. So werden manche Kategorien von Herstellerseite her anders gesehen als etwa von wissenschaftlichen Institutionen. Darüber hinausgehend sind die Systemgrenzen fließend, wodurch die schließlich zur Darstellung gewählten Kategorien nur eine von vielen möglichen Kompromisslösungen repräsentieren.

Zahlreiche technische Angaben zu den einzelnen Verkehrssystemen konnten relativ problemlos durch die einzelnen Arbeitsgruppenteilnehmer beigesteuert werden. Trotz mehrfacher Nachfrage und Recherche nur teilweise oder gar nicht zu erhalten waren Angaben zu den Betriebskosten und dem Energieverbrauch.

Die nun vorliegende Übersichtstabelle soll eine Hilfestellung für Entscheidungsträger darstellen. Neben einem raschen Überblick über die Eckdaten der einzelnen Verkehrssysteme werden auf zusätzlichen Tabellenblättern die jeweiligen Vor- und Nachteile näher beleuchtet. Somit sollte ein übersichtliches Nachschlagewerk entstanden sein, welches bei zukünftigen Verkehrsprojekten die Systementscheidung erleichtern kann.

Wien, 16.04.2013
Ausgabe 2
Sindelar