

mal unmöglich, zum Beispiel ihre geometrischen Parameter zu verändern; die Anforderungen an solche Strecken sind daher zu erleichtern.

- (b) Neu zu bauende Strecken: innerhalb bestimmter ökonomischer Grenzwerte können besonders die geometrischen Parameter frei gewählt werden, daher war hier eine Unterscheidung in zwei Unterkategorien erforderlich:

- (i) Strecken ausschließlich für den Personenverkehr (Güterverkehr ausgenommen);

(ii) Strecken für gemischten oder kombinierten Verkehr sowohl für Reise- als auch Güterverkehrsleistungen.

Die angenommenen Parameter behindern in keiner Weise den technischen Fortschritt. Sie sind Mindestanforderungen. Es steht jeder Eisenbahn frei, noch anspruchsvollere Parameter zu wählen, wenn sie dies für lohnend hält.

Die in Tabelle 1 angegebenen Werte sollten gegebenenfalls analog auch für den Fährverkehr Anwendung finden, wenn er ein integraler Bestandteil des Eisenbahnnetzes ist.

Tabelle 1

Infrastrukturparameter für internationale Hauptstrecken der Eisenbahn

	A Vorhandene Strecken, die den Anforderungen an die Infrastruktur entsprechen und zu verbessernde oder rekonstruierende Strecken	B neue Strecken	
		BI nur für Personenverkehr	B, für Personen- und Güterverkehr
1. Anzahl der Gleise	-	2	2
2. Fahrzeugbegrenzungslinie	UIC* B	UIC CI	UIC CI
3. Mindestabstand zwischen den Gleisachsen	4,0 m	4,2 m	4,2 m
4. Mindestgeschwindigkeit	160 km/h	300 km/h	250 km/h
5. zulässige Achslast:			
Lokomotiven (≤ 200 km/h)	22,5 t	-	22,5 t
Triebwagen und Triebwagenzüge ($\wedge 300$ km/h)	17 t	17 t	17 t
Personenwagen	16 t	-	16 t
Güterwagen 100 km/h	20 t	-	22,5 t
120 km/h	20 t	-	20 t
140 km/h	20 t	-	18 t
6. zulässige Meterlast	8 t	-	8 t
7. Lastenzug (Brückenprüfung)	UIC 71	-	UIC 71
8. Maximale Neigung	—	35 mm/m	12,5 mm/m
9. Mindestlänge von Bahnsteigen auf Hauptbahnhöfen	400 m	400 m	400 m
10. zweckmäßige Mindestlänge von Überholgleisen	750 m	—	750 m
11. niveaugleiche Bahnübergänge	keine	keine	keine

• UIC: Internationaler Eisenbahnverband

1. Anzahl der Gleise

Internationale Hauptstrecken müssen eine hohe Durchlaufbarkeit haben und einen zeitlich exakten Betrieb ermöglichen.

Im allgemeinen kann diesen beiden Anforderungen nur auf Strecken mit mindestens zwei Gleisen entsprochen werden.

2. Fahrzeugbegrenzungslinie

Darunter versteht man das Mindestlademaß für internationale Hauptstrecken.

Auf neuen Strecken ergeben sich normalerweise nur geringfügige Investitionskosten durch die Annahme eines relativ hohen Lademaßes. Aus diesem Grunde wurde das Maß UIC CI gewählt.

Die Begrenzungslinie CI gestattet zum Beispiel:

den Transport von Güterkraftfahrzeugen und Lastzügen (Lastkraftwagen mit Anhänger, Gelenkfahrzeuge, Zugmaschine und Sattelaufleger) entsprechend dem europäischen Lademaß für Straßen (Höhe 4 m, Breite 2,5 m) auf speziellen Güterwagen mit einer Ladehöhe von 60 cm über der Schiene;

den Transport von gewöhnlichen Sattelauflegern von 2,5 m Breite und 4 m Höhe auf Tiefladegüterwagen mit normalen Drehgestellen;

den Transport von ISO-Containern von 2,44 m Breite und 2,9 m Höhe auf gewöhnlichen Flachwagen;

den Transport von 2,5 m breiten Wechselbehältern auf gewöhnlichen Flachwagen.

Vorhandene Strecken, die durch Gebirgsregionen führen (wie z. B. die Pyrenäen, das Zentralmassiv, die Alpen, das Juraergebirge, die Apenninen, Karpaten), haben viele Tunnel, die dem Lichtraumprofil der Technischen Einheit entsprechen, einem, in bezug auf die Gleisachse etwas höherem Lademaß. Eine Anpassung an das UIC-Maß CI ist in fast allen Fällen vom ökonomischen und finanziellen Standpunkt her gesehen unmöglich.

Für diese Strecken wurde deshalb das UIC-Maß B gewählt, da es folgende Transporte ermöglicht, z. B.:

den Transport von ISO-Containern von 2,44 m Breite und 2,90 m Höhe auf Containerflachwagen mit einer Ladehöhe von 1,18 m über Schienenoberkante;

den Transport von 2,50 m breiten und 2,60 m hohen Wechselbehältern auf gewöhnlichen Flachwagen (Ladehöhe 1,246 m);

den Transport von Sattelauflegern auf Tiefladewagen.

Die meisten der vorhandenen internationalen Hauptstrecken weisen zumindest das UIC-Maß B auf. Bei den anderen erfordert eine Verbesserung auf diesen Standard normalerweise keine größeren Investitionen.

3. Mindestabstand zwischen den Gleisachsen

Darunter ist der Mindestabstand zwischen den Gleisachsen wichtiger internationaler zweigleisiger Strecken außerhalb von Bahnhöfen zu verstehen.