

Personenverkehr und Transportwesens

9. Hochgeschwindigkeitsverkehr

Metodický koncept k efektivní podpoře klíčových odborných kompetencí s využitím cizího jazyka ATCZ62 - CLIL jako výuková strategie na vysoké škole

Interreg 
EVROPSKÁ UNIE
Rakousko-Česká republika
Evropský fond pro regionální rozvoj



Europäische Union
Evropská unie
Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung
Evropský fond pro
regionální rozvoj



UNIVERSITY
OF APPLIED SCIENCES
UPPER AUSTRIA

Damit der Schienenverkehr wettbewerbsfähig auch für Transport über lange Strecken bleibt, begann sie die Transportgeschwindigkeit auf einzelnen Strecken zu erhöhen. Außerdem wurde den Betrieb von Spezialfahrzeugen mit hohen Geschwindigkeit versucht.

Die wichtigsten transeuropäischen Hochgeschwindigkeits-Korridore (HG-Korridore):

- **Ost – West:** London - Berlin - Warschau, Paris - Wien - Budapest, Barcelona - Milan - Belgrad,
- **Nordwest – Südost:** London - Paris - Marseille, Haag - Milan - Bologna, Hamburg - Prag - Belgrad
- **Südwest – Nordost:** Paris - Haag, Barcelona - Stuttgart - Hamburg, Triest - Ostrava - Warschau.

- ***Das System der Kern-Netz der europäischen Korridore in der Tschechischen Republik:***

1. (Deutschland) - Decin - Prag - Ceska Trebova - Brno - Breclav - (Österreich)
2. (Österreich) - Breclav - Prerov - Petrovice u Karvine - (Polen) + die Verzweigung Ceska Trebova - Prerov,
3. (Deutschland) - Cheb - Pilsen - Prag - Olomouc - Ostrava - (Slowakei)
4. (Deutschland) - Decin - Prag - Veseli nad Luznici – Horni Dvoriste - (Österreich).

Getrennter Betrieb:

In diesem Fall sind auf schnelle Hochgeschwindigkeitstrecken nur Hochgeschwindigkeitszüge für Personen ohne Frachtverkehr. Die Hochgeschwindigkeitszüge werden im allgemeinen aus kohärenten elektrischen Motoreinheiten gebildet, die auf einzelnen Strecken von in etwa der gleichen Geschwindigkeit fahren (die Richtungen sind parallel). Deshalb gibt es keine Überholmanöver und ist daher nicht notwendig keine Ausweichen zu bauen.

Mischbetrieb:

Technische Bedingungen für den Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken mit Mischverkehr sind anspruchsvoller. Eine kleinere Neigung (bis $12,5\text{‰}$) ist erforderlich, normaler Radsturz in Kurven, die maximale Achslast von 22t, ein größerer Radius und Bau von Ausweichen nach etwa 30 km, zwischen denen etwa 15 km Spurkreuzungen und Verwendung der zweibahnigen Sicherheitsausrüstung für die einzelnen Linien.

Die Hochgeschwindigkeitsstrecken mit Mischverkehr werden durch die folgenden Merkmale gekennzeichnet:

- Betrieb von Hochgeschwindigkeitspersonenzüge im Takt,
- den Transport von Großlieferungen zu reduzieren und den Anteil der kleinen, schnellen Lieferungen zu erhöhen,
- Verkürzung der Durchlaufzeiten,
- den Anteil des Verkehrs in der Nacht zu erhöhen, das heißt Empfang der Sendung vom Träger am Nachmittag oder Abend, mit seiner Lieferung am Morgen am nächsten Tag,
- Erhöhung der Anzahl der Direktzug ohne den Einsatz von Ordner-Stationen (bezogen zu einer Verringerung der Anzahl dieser Stationen),
- höhere Anforderungen an die Genauigkeit der Lieferung,
- Teilung zwischen Straßen- und Schienenverkehr durch „kombinierten Verkehr“.

Anforderungen auf Hochgeschwindigkeitsstrecken:

1. Quantitative Anforderungen für Hochgeschwindigkeitsstrecken.
2. Qualitätsanforderungen für Hochgeschwindigkeitsstrecken.