

Datum: 29.10.2019
Ort: AIT GmbH, Wien
Zeit: 11:00 bis 16:00 Uhr

Verteiler:
- RiMEA Mitglieder
- RiMEA Interessenten
- RiMEA Website

Teilnehmer: (siehe Anhang)

Verfasser: A. Winkens

Thema: Protokoll RiMEA-Workshop

Tagesordnung:

1. Begrüßung / Formalien	2
2. Begrüßung Herr Seer; Vorstellung AIT	2
3. RiMEA-Award	2
Pause 12:15 – 13:05	3
4. Bericht des AK „Stau“	3
5. Verschiedenes	5
Liste der Teilnehmer	6

1. Begrüßung / Formalien

Um 11:05 Uhr wurde durch Herrn Könecke der Workshop eröffnet. Er wird wie üblich den Workshop moderieren, während Herr Winkens als Schriftführer protokolliert.

Folgende Änderungen zur bekannt gemachten TO ergaben sich kurzfristig:

1. Entfall Preisverleihung und Vortrag zum RiMEA-Award, da kein Preisträger vor Ort.
2. Entfall Impulsvortrag von Herrn Leitmannslehner, da kurzfristig terminlich verhindert.
3. Stattdessen wird Herr Seer den heutigen Gastgeber etwas ausführlicher vorstellen.

2. Begrüßung Herr Seer; Vorstellung AIT

Herr Seer begrüßt auch im Namen des Gastgebers ebenfalls alle Anwesenden und schließt einen Vortrag über die Tätigkeiten des AIT generell, im Besonderen aber auch der Arbeitsgruppe „Mobility“ an.

Er präsentiert verschiedene Projekte, in denen sowohl reine Forschung, wie auch kommerzielle Beratungen durchgeführt wurden.

3. RiMEA-Award

Aufgrund eines Missverständnisses wurde der Preisträger von Herrn Könecke nicht eingeladen, sodass die Preisverleihung mit anschließendem Vortrag leider nicht stattfinden konnte. Herr Könecke berichtet nochmals über die diesjährigen Einreichungen und die Entscheidungsfindung auf der letzten Mitgliederversammlung.

Somit muss die Preisvergabe auf die kommende Mitgliederversammlung vertagt werden.

Pause 12:15 – 13:05

4. Bericht des AK „Stau“

Herr Könnecke leitet diesen TOP ein mit einem Hinweis auf einen Vortrag, der auf den diesjährigen Braunschweiger Brandschutztagen gehalten wurde (Thema: DIN 18009-2). Anschließend berichtet Herr Schröder über die Arbeit des AK Stau, der auf der letzten MV gegründet hatte. Im Vorfeld des Workshops wurde durch Herrn Meyer-König der Entwurf der im AK erarbeiteten Definition an die Mitglieder verteilt, sodass eine entsprechende Diskussionsgrundlage vorhanden war. Die Intention des AK war jedoch, dass weder durch den Workshop noch durch die nächste MV wiederum grundlegende Diskussionen entfachen.

Der AK hat sich in zwei Treffen auf die vorgestellte Definition geeinigt (als Anlage dem Protokoll nochmals beigefügt).

Die erste Kritik an dieser ist, dass keinerlei Absolutwerte fix benannt werden. Dem entgegen verschiedene Mitglieder des AK, dass Absolutwerte grundsätzlich modellabhängig sind und daher nicht pauschal angegeben werden können. Zudem entspricht die etwas vage Formulierung auch dem Konsens, der im Normenausschuss zur DIN 18009-2 gefunden wurde. Es ist jedoch allen bewusst, dass einige Fragen weiterhin offen bleiben, die individuell durch die Anwender auch beurteilt werden müssen; z.B.

- Welche Standzeiten werden als Stau berücksichtigt?
- Wie viele oder welche Kriterien sind zur vollständigen Beschreibung eines Staus erforderlich?
- Gibt es Mindestdauern von individuellen Stauzeiten? (bspw. 5 Sekunden)

Herr Kretz zitiert und präsentiert hierzu einen Vortrag von Prof. Friedrich der Universität Stuttgart, der vergleichbare Fragen zu Staus im Autoverkehr untersucht hat. Dabei zeigt er sowohl Unterschiede, aber auch eine Vielzahl an Parallelen auf. Festzuhalten bleibt in jedem Fall, dass die festgelegten oder jeweils gewählten Grenzwerte, Kriterien und Methoden Einfluss auf das Ergebnis haben, sodass es aus Sicht des AK nicht zweckmäßig ist, feste Werte in RiMEA vorzugeben.

Stattdessen wird überlegt, einen Wertebereich zu benennen, in dem mit großer Wahrscheinlichkeit alle Modelle liegen.

Außerdem stellt sich die Frage nach Angabe zumindest eines prozentualen Wertes. Doch auch dieser berücksichtigt nicht ausreichend den modellabhängigen Zusammenhänge, die sich aus dem zugrundeliegenden Fundamentaldiagramm ergeben.

Einige Anwender verstehen weiterhin nicht, wie sie ohne konkrete Vorgabe von Werten einen Stau identifizieren sollen (s.o.: Welche Kriterien, wie viele?)

Frau Kneidl versucht anhand eines Beispiels die Probleme zu erläutern, indem sie eine Stauuntersuchung mittels zweier unterschiedlicher festgelegter Grenzgeschwindigkeiten zeigt.

Es folgt eine weitere Diskussion über die Angabe der Grenzwerte in der Richtlinie: Einzelner Absolutwert – einzelner Relativwert – Wertebereich

Am Ende zeigt das Meinungsbild die Favorisierung des Wertebereiches, jedoch mit Verweis auf den Testfall 4, anhand dessen durch den Modellentwickler oder ggf. durch den Anwender dokumentiert werden *kann oder muss*, welche Grenzgeschwindigkeit zu wählen bzw. aufgrund der gewählten Population sinnvoll ist.

Hinweis; 05.12.19: Ob der Testfall 4 zwingend zur Dokumentation anzuwenden ist, oder nur bei Bedarf genutzt werden kann, war Gegenstand von Diskussionen im Nachgang zum Workshop. Es besteht offensichtlich Uneinigkeit darüber, welche Vorgabe in die Richtlinie aufgenommen werden soll, sodass dieses Thema auf der kommenden Mitgliederversammlung im Rahmen der Beschlussfassung abzustimmen ist.

Die bekannte Bandbreite der wesentlichen Studien hierzu liegt zwischen 0,7 m/s (Weidmann) und 0,23 m/s (Predtetschenski/Milinskii). Da die meisten Untersuchungen, die bisher berücksichtigt wurden jedoch schon relativ alt sind und außerdem niemand zweifelsfrei wusste, ob tatsächlich die gesamte Bandbreite darüber abgebildet wird, kommt der Workshop zu dem Schluss, dass der anzugebende Wertebereich mit lediglich einer Nachkommastelle hinreichend genau ist und die obere bzw. untere Grenze entsprechend gerundet werden kann, sodass die Empfehlung für den Wertebereich lautet

0,2 m/s – 0,8 m/s

Bei der Beurteilung von Stauungen ist zunächst das Bauordnungsrecht maßgeblich, sie muss aber immer individuell im Einzelfall erfolgen. Daneben können auch andere Szenarien außer dem eines Brandes eine Rolle spielen und die Organisation einer Veranstaltung bzw. in einem Gebäude muss ggf. zusätzlich berücksichtigt werden (z.B. unterwiesenes Personal vor Ort).

Zum Ende dieses TOP wird abschließend nochmals das weitere Vorgehen diskutiert. Da nur die Mitgliederversammlung berechtigt ist, Änderungen an der Richtlinie zu verabschieden, müssen die Diskussionsergebnisse des heutigen Workshops durch den AK nochmals auf- und eingearbeitet werden, sodass zur kommenden Versammlung eine abschließende Beschlussfassung vorliegt. Es besteht jedoch allgemein Übereinstimmung darin, dass weder die Diskussion des heutigen Tages noch die MV zu wesentlichen Änderungen an der erarbeiteten Staudefinition führen kann.

5. Verschiedenes

Herr Könnecke berichtet von dem Designwettbewerb und der Entscheidungsfindung im Vorstand zur Auswahl des neuen Logos, welches dem findigen Beobachter schon an der einen oder anderen Stelle während des Workshops hätte auffallen können. Er dankt außerdem Herrn Schröder, der sich um die Durchführung des Wettbewerbs gekümmert hat.

In die Runde wird dann zum Abschluss noch die Frage gestellt, ob es schon Freiwillige für die Ausrichtung der nächsten Mitgliederversammlung im März 2020 gibt. Frau Sonntag stellt die Möglichkeit bei bft cognos in Aachen in Aussicht, vorbehaltlich einer zunächst hausinternen Abstimmung.

Hinweis 05.12.19: Nach nochmaliger Rücksprache mit Frau Sonntag steht bft cognos als Ausführungsort zur Verfügung. Der Vorstand plant die MV in der 12./13.Kw 2020. Die weitere Koordination erfolgt direkt zwischen Vorstand und Frau Sonntag.

Aufgestellt; Düsseldorf, 06.12.2019

Andreas Winkens

-Schriftführer-

Rainer Könnecke

-erster Vorsitzender-

Liste der Teilnehmer

Hinweis: Die mit (i.V.) gekennzeichneten Vereinsmitglieder vertreten jeweils ggf. eine juristische Person als Mitglied, gelten jedoch nicht alle als Einzelmitglieder.

Nr.	Name	Vorname	Organisation	Stadt	Mitglied des e.V.
1	Kretz	Tobias	PTV AG	Karlsruhe	Ja
2	Winkens	Andreas	BPK-FSC GmbH & Co. KG	Düsseldorf	Ja
3	Rogsch	Christian	CAD-Büro Rogsch	Neustadt / Wstr.	Ja
4	Kneidl	Angelika	accu:rate	München	Ja
5	Tilly	Rolf	hhp Berlin	Hamburg	Ja
6	Donauer	Peter-Frank	IBS	Linz	Ja
7	Kitzlinger	Manuel	Halfkann + Kirchner	Erkelenz	Ja (i.V.)
8	Schröder	Benjamin	Görtzen Stolbrink & Partner	Düsseldorf	Ja
9	Könnecke	Rainer	IST GmbH	Frankfurt / Main	Ja
10	Sonntag	Francesca	BFT Cognos GmbH	Aachen	Ja (i.V.)
11	Volkart	Isabelle	BFT Cognos GmbH	Aachen	Ja (i.V.)
12	Matyus	Thomas	AIT	Wien	Ja (i.V.)
13	Seer	Stefan	AIT	Wien	Ja (i.V.)
14	Kogler	Christian	AIT	Wien	Ja (i.V.)
15	Stubenschrott	Martin	AIT	Wien	Ja (i.V.)
16	Bergner	Patrick	Endreß Ingenieure	Frankfurt /Main	Ja (i.V.)