



FSV aktuell

August 2003

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr

Tagungen / Veranstaltungen

Amphibienschutz an Straßen; Vergleichstudie Pöllauer Tal – Winzendorferteiche

2. bis 3. Okt. 2003, ab 9:00 Uhr
Schloss Pöllau Steiermark

Veranstalter: Amt d. Steiermärkischen Landesregierung und FSV.

Im Rahmen der Tagung werden Methodik und Ergebnisse der aktuell laufenden Vergleichstudie Pöllauer Tal – Winzendorferteiche zum Thema Amphibienschutz an Straßen (beauftragt vom Land Steiermark sowie dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, gefördert von der FSV) präsentiert (vgl. Kurzbericht in FSV-aktuell, Ausgabe Juli 2003).

Information:

peter.sixl@stmk.gv.at

Jahrestagung der FSV 2003

Mi., 26. Nov. 2003, 9:00 bis
17:00 Uhr

Penta-Renaissance Hotel,
Ungargasse 60, 1030 Wien
Den Schwerpunkt der Jahrestagung bilden wieder Fachvorträge aus den Arbeitsgruppen.

FSV-Generalversammlung + Verleihung des FSV-Preises 2003

Do., 27. Nov. 2003

Penta-Renaissance Hotel,
Ungargasse 60, 1030 Wien

08:30 Uhr: ordentliche **Generalversammlung** der FSV

10:00 Uhr: Verleihung des **FSV-Preises** 2003 mit einer Präsentation der prämierten Beiträge (Diplomarbeiten und Dissertationen aus dem Fachbereich Verkehrswesen) in festlichem Rahmen.

RVS – Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau

(zu beziehen in der Geschäftsstelle der FSV – auf CD: Version 08; entspricht der RVS Sammlung mit Stand vom Aug. 2003)

Die 62. Nachlieferung für Abonnenten (veröffentlicht Juli 2003) betrifft folgende Richtlinien:

RVS 1.113 (Merkblatt): Grundlagen / Begriffsbestimmungen und Abrechnungsbeispiele / Asphalttechnik

RVS 3.14 (Merkblatt): Straßenplanung / Nicht motorisierter Verkehr / Gestaltung des Schulumfeldes

RVS 5.23: Vertikale Leiteinrichtungen / Sicherheitsleitschienen / Aufstellung und Anordnung

Die Verbindlicherklärung für Bundesstraßen der RVS 5.231 Sicherheitsleitschienen / Ausbildung und Anforderungen (1978) wird aufgehoben.

RVS 8S.08.1: Technische Vertragsbedingungen / Vertikale Leiteinrichtungen / Straßenausrüstung / Verkehrszeichen

RVS 13.75: Straßenerhaltung / Überwachung, Kontrolle und Prüfung von Kunstbauten / Wegweiserbrücken

RVS 14.225 (Merkblatt): Straßenverwaltung / Personalangelegenheiten / Schulungswesen / Technisches Verwaltungspersonal für Verkehrsbauten

RVS 15.01 (Merkblatt): Brücken / Allgemeines / Qualitätskriterien für die Planung von Brücken

RVS 15.101: Brücken / Entwurf und Planung / Planungsgrundlagen / Vorkehrungen zur Brückenprüfung und -erhaltung

Nachfolgend sind wesentliche Inhalte von Richtlinien dieser Ergänzungslieferung beschrieben.

RVS 1.113

„Grundlagen / Begriffsbestimmungen und Abrechnungsbeispiele / Asphalttechnik“

(Merkblatt; Ausgabe Juni 2003)
Der Arbeitsausschuss „Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien“ der Arbeitsgruppe „Asphaltstraßen“ erarbeitete die Grundlage „Begriffsbestimmungen und Abrechnungsbeispiele – Asphalttechnik“. Diese ist nun als Merkblatt (RVS 1.113) erhältlich. Darin enthalten sind alle Begriffsbestimmungen, die in den Richtlinien

- RVS 8S.01.41 „Technische Vertragsbedingungen / Baustoffe / Asphalt / Anforderung an Asphaltmischgut“,
 - RVS 8S.04.11 „Technische Vertragsbedingungen / Oberbau / Anforderungen an Asphalt-schichten“ und
 - RVS 11.321 „Baudurchführung / Oberbau / Asphalt / Prüfung und Abrechnung“
- verwendet werden.

Begriffsbestimmungen sind für das Verstehen von Richtlinien, Normen, Regelwerken usw. unerlässlich. Im Detail ist eine auf breite Zustimmung stoßende Definition von Begriffsbestimmungen jedoch ein sehr schwieriges Unterfangen. Meistens wird das Problem einfach so gelöst, dass jedes Regelwerk die Begriffsbestimmungen so definiert, wie sie in diesem verstanden werden sollen. Die Europäische Normung bevorzugt diesen Weg. Die auf Deutsch übersetzten Begriffsbestimmungen werden in Deutschland, Österreich und in der Schweiz oft anders definiert. Mit dieser RVS wurde versucht, zumindest in Österreich einen einheitlichen Sprachgebrauch zu erreichen (einige Beispiele sind im nachstehenden Kasten angeführt).

Dieses Merkblatt enthält überdies eine Reihe von Abrechnungsbeispielen aus der Praxis (ein Beispiel zur Berechnung des Qualitätsabzuges ist nachfolgend angeführt). Diese sollen die Arbeit von Verwaltung und Baufirmen erleichtern.

Asphaltschicht

Bauteil des gebundenen Oberbaues, der aus Asphalt hergestellt wird. Eine Asphaltschicht kann in einer oder mehreren Lage(n) verlegt werden.

Lage

Teil einer Schicht, der in einem einzelnen Arbeitsgang hergestellt wird.

bituminöse Tragschicht

Sie hat die Aufgabe, Verkehrsbelastungen aufzunehmen und so zu verteilen, dass keine unzulässigen Verformungen auftreten. Sie ist zur ständigen, direkten Aufnahme des Verkehrs nicht geeignet.

hochstandfeste bituminöse Tragschicht

Asphaltschicht zur Aufnahme und Verteilung besonders hoher Verkehrslasten.

Tragdeckschicht

vereint die Funktion von Trag- und Deckschicht.

Deckschicht

dient der direkten Aufnahme des Verkehrs und dem Schutz der Tragschicht.

Schutzschicht

dient zum Schutz von Brückenabdichtungen.

Profilierung

Schicht von unterschiedlicher Dicke, aufgebracht auf eine vorhandene Schicht, um das erforderliche Profil für eine weitere Schicht von gleichmäßiger Dicke herzustellen.

Dicke
Tabelle 2: Prüfwerte, Bohrkern einklagig

Prüflos	Sollwert	Istwerte			Dimension
		1	2 ¹⁾	3	
Schichtdicke	10,0	11,6	7,6	10,8	cm
Hohlraum	max. 7	4,0	3,8	8,8	V-%
Verdichtungsgrad	mind. 98	100,0	100,4	95,0	%
Raumdicke der Bohrkern	-	2,400	2,410	2,280	g/cm ³

1) Das Prüflos 2 wird nicht zur Mittelwertbildung herangezogen, da die Steinbohrkerne außerhalb der Toleranz lag.

Die Prüflose wurden gemäß RVS 11.063 festgelegt. Im Prüflos 2 wurde der Sollwert über die Toleranz unterschritten.
Berechnung von p:
$$p = \frac{SD - MW - T}{SD} \times 100$$

Darin bedeuten:
p = über die Toleranz von 20 % bzw. 2,0 cm hinausgehende Abweichung vom Sollwert [%], auf 0,1 % gerundet
SD = Soliddicke [cm]
MW = Mittelwert
T = Toleranz
$$p = \frac{10,0 - 7,6 - 2,0}{10} \times 100 = 4,0 \%$$

Berechnung des Abzuges
 $A = p^2 \times EP \times M \times I$
 $A = 4,0^2 \times 15,00 \times 1.833,33 \times 0,002 = 880,- €$

So gesehen, muss dieses Merkblatt als ein Teil der „Vertragsbedingungen Asphalt“ gesehen werden und ist daher ein MUSS für jeden, der in der Asphalttechnologie tätig ist.

Herald Piber (Leiter AA Technische Vertragsbedingungen) post17bt.aklabt17@ktn.gv.at

RVS 3.14 „Straßenplanung / Nicht motorisierter Verkehr / Gestaltung des Schulumfeldes“

(Merkblatt; Ausgabe Juni 2003)
Die Umgebung von Schulen stellt in Bezug auf die Verkehrssicherheit und die Umfeldqualität einen besonderen Problembereich dar. Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten treten hier in einem kritischen Lebensbereich und in vielfacher Mischung auf. Untersuchungen zeigen, dass der größte Teil der auf dem Schulweg verunglückten Kinder als Fußgänger (57%) und Radfahrer (28%) unterwegs war. Die Hauptproblembereiche sind Kreuzungen (40% der Schulwegunfälle) und der häufig geforderte, aber in seiner Wirkung weit überschätzte Schutzweg (19%). Konfliktsituationen entstehen vor allem durch hohes Verkehrsaufkommen, hohe Geschwindigkeiten und schlechte Sichtverhältnisse, verursacht nicht zuletzt durch parkende Fahrzeuge (siehe Abbildung 1). In der Praxis wird das Sicherheitsdefizit im Schulumfeld durch einen enormen Einsatz an Personstunden ausgeglichen.

Das vorliegende Merkblatt zeigt Wege zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Umweltqualität im Umfeld von Schulen, wobei der Bereich der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen an der Gesamtheit der verschiedenen Maßnahmen eine zentrale Stelle einnimmt. Das Merkblatt wendet sich nicht nur an einschlägige Planer. Es soll vor allem auch die Betroffenen – Schulen, Schüler, Eltern, aber auch die Gemeinden – bezüglich des Schulumfeldes informieren, um bei den Betroffenen das Interesse bezüglich der eigenen Situation zu wecken und um Verständnis für Maßnahmen zu werben. Das Merkblatt ist dementsprechend auch allgemein verständlich aufgebaut und unterstützt die Argumentation mittels Fotos. Es ermöglicht auch Laien in Eigenregie eine Bewertung ihrer Situation vorzunehmen und gegebenenfalls an die zuständigen Behörden und Planer heranzutreten.

Die einleitenden Kapitel der RVS 3.14 beschreiben die Verkehrssituation um Österreichs Schulen, die in einer großangelegten Untersuchung erhoben wurde. Statistische Daten, verkehrstechnische Grundlagen und die Beschreibung von Verkehrssicherheitsproblemen im Schulumfeld sollen die Benutzer des Merkblattes informieren und zur Arbeit im Sinne der RVS motivieren.

Die konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg beziehen sich auf das unmittelbare Schulumfeld (Aufenthaltsflächen vor dem Schuleingang, Fußgängerzonen vor der Schule, Wohnstraßen, Tempo 30-Zonen), auf verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen (verkehrstechnische Querungshilfen, Sperrungen und Schleusen, Gehsteigvorziehungen, Park- und Halteverbote, Fahrbahnversätze, Aufpflasterungen, Fahrbahnteiler, Schulwegsicherung durch Lotsen oder die Exekutive) und schließlich auf den Schulweg insgesamt (das Fußwegenetz, den Zugang zur Haltestelle und Radverkehrsanlagen).

Die im Prinzip bekannten Maßnahmen sind entsprechend dem Anwendungsgebiet aufbereitet. Für die nicht facheinschlägigen

Benutzer der RVS erfolgt eine Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen, z.B. für Tempo 30-Zonen als flächig angewandte Maßnahme (hier erfolgt auch eine Gesamtbewertung) oder als weiteres Beispiel für Aufpflasterungen (siehe Abbildung 3).

Je nach den vorhandenen Problemen im Schulumfeld können damit die jeweils optimalen Maßnahmen eingesetzt werden. Eine an die Maßnahmenbeschreibung anschließende Checkliste soll den Anwendern helfen, Gefahrenpotentiale bes-



Abbildung 1: Verparkter Schulbereich. Wenige parkende Autos sorgen für schlechte Sichtverhältnisse und gefährden somit viele Schüler. Ein Parkverbot vor Schulen ist eine Mindestforderung.



Abbildung 2: Auffällig gestaltete Aufpflasterungen machen auf die besondere Situation vor einer Schule aufmerksam.

Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
● ● ○ ○	● ● ○ ○	● ○ ○ ○
Gesamtbewertung der Maßnahme		
● ● ○ ○		

Verbesserung der Sichtverhältnisse	Geschwindigkeitsreduktion	Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens
● ● ○ ○	● ● ● ○	● ○ ○ ○

Abbildung 3: Wirksamkeitsbewertungen von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg; oben für Tempo 30-Zonen – unten für Aufpflasterungen.

ser einstufen zu können, ohne dass sich bereits ein Unfall ereignet hat. Es werden Kriterien zur Beurteilung der Verkehrssicherheit angeführt und bezüglich ihres Zutreffens abgefragt.

Im Anschluss daran werden Maßnahmen zur Verbesserung des Informationsstandes über die Verkehrssicherheit der Schule empfohlen (Aufbau einer Unfallstatistik, Erhebung von Daten für eine Verkehrsspinne, Verzeichnis potentieller Gefahrenstellen, Darstellung der Situation im Schulumfeld und der Schulwege, mögliche verkehrstechnische Untersuchungen, Einbindung der Schüler als Verkehrsplaner, nützliche Gesetze und Richtlinien), die Grundlagen für die weitere Arbeit liefern.

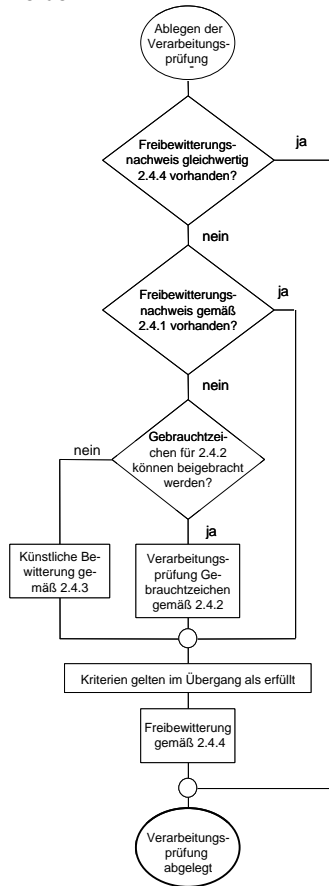
Angaben über Informationsstellen und Ansprechpartner ergänzen das Merkblatt und sollen die Betroffenen motivieren Planungsprozesse in Gang zu setzen.

Josef Michael Schopf (Leiter AA Verkehrsplanung und Raumnutzung im städtischen Bereich) schopf@tuwien.ac.at

RVS 8S.08.1
„Technische Vertragsbedingungen / Vertikale Leiteinrichtungen / Straßenausrüstung / Verkehrszeichen“

(Ausgabe Juni 2003)
 In Österreich bestand bis dato ein System der Qualitätsgarantie für Verkehrszeichen im hochrangigen Straßennetz, das auf der Zusammenarbeit und der gemeinsamen Haftung der Reflexfolienhersteller und -verarbeiter beruht ("Autorisierung" bzw. Partnerschaftsvertrag). Ein gemeinsamer Eignungsnachweis war auch in der RVS 5.211 „Straßenausrüstung / Vertikale Leiteinrichtungen / Verkehrszeichen und Ankündigungen / Anforderungen und Aufstellungen“ für Verkehrszeichen als Anforderung genannt. Dadurch sollte der in der Straßenverkehrszeichenverordnung (StVZVO) vorgeschriebene Standard der Funktionstüchtigkeit retroreflektierender Zeichenmaterialien von 7 bzw. 10 Jahren gewährleistet werden. Dieses System ist im Zuge einer Beschwerdebehandlung als nicht EU-gerecht erachtet worden.

Nicht in Frage gestellt wurde jedoch besagter Qualitätsstandard in der StVZVO, der den Standard heutiger für den Dauereinsatz auf Verkehrszeichen applizierter Qualitätsfolien wiedergibt. Dieses Niveau kann im Sinne des Sicherheits- und Gesundheitsschutzes nicht unterschritten werden.



Verarbeitungsprüfung von Verkehrszeichen – Ablaufschema gemäß RVS 8S.08.1

Die "Autorisierung" soll nun durch ein System ersetzt werden, das bereits auf der sachlichen und formalen Grundlage der neuen EU-Normen für Verkehrszeichen (EN 12899 -x) basiert und auch die wesentlichen Funktionen der "Autorisierung" übernimmt. Willkür des Folienherstellers kommt bei Übertragung der früheren Zulassungs- und Überwachungskompetenzen an eine Zertifizierungsstelle nicht mehr in Frage.

Somit bestand der Bedarf, "Technische Vertragsbedingungen" für Verkehrszeichen auszuarbeiten, die die Anforderungen an Straßenverkehrszeichen, die erforderlichen Prüfverfahren und Kriterien sowie Ausführungsbestimmungen auf der Grundlage der ÖNORM EN 12899 - 1:2002 und der Straßenverkehrszeichenverordnung 1998 – StVZVO 1998, BGBl. II Nr.238/1998, beinhalten und Folgendes gewährleisten:

- Es kommt nur Material zum Einsatz, das nachweislich den optischen Anforderungen und der Haltbarkeit gemäß Straßenverkehrszeichenverordnung genügt.

- Nur Produkte, die sich entweder schon bewährt haben (Freibewitterung nach ÖNORM EN 12899 - 1) oder einer künstlichen Bewitterung unterzogen wurden, kommen in Frage.

- Verarbeiter und Materialhersteller stehen in enger Verbindung, die sich auch auf Vorgabe von Verarbeitungsrichtlinien, Überwachung der Produktion durch den Materialhersteller und Schulungen erstreckt.

Peter Frencl (AA Straßenausrüstung) peter.frencl@bmvit.gv.at

RVS 13.75
„Straßenerhaltung / Überwachung, Kontrolle und Prüfung von Kunstbauten / Wegweiserbrücken“

(Ausgabe Mai 2003)
 Wegweiserbrücken und verwandte Bauwerke im Zuge von Straßen sind periodisch zu prüfen. Ein entsprechender Erlass des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten wurde bereits am 15.3.1996 herausgegeben.

Die bisher gesammelten Erfahrungen sind nunmehr in der vorliegenden Richtlinie eingearbeitet. Besonders wurde darauf geachtet, dass der Aufbau der RVS den bereits herausgegebenen Richtlinien des Kapitels „Straßenerhaltung / Überwachung, Kontrolle und Prüfung von Kunstbauten“, RVS 13.71 „Straßenbrücken“, RVS 13.72 „Geankerte Konstruktionen“ und RVS 13.73 „Straßentunnel – Baulich konstruktive Teile“, entspricht.

Mit der vorliegenden Richtlinie wird die Durchführung und der Umfang der Prüfungen vereinheitlicht und die bautechnischen Überwachung der Wegweiserbrücken und verwandter Bauwerke im Hinblick auf die Zuverlässigkeit (das sind Tragsicherheit, Gebrauchstauglichkeit und Verkehrssicherheit geregelt).

Die Erhebung des Erhaltungszustandes soll erreichen, dass Mängel und etwa eingetretene Schäden rechtzeitig erkannt werden und den Erhaltungsverpflichteten dadurch in die Lage versetzt, diese Mängel und Schäden zu beheben, bevor größerer wirtschaftlicher Schaden eintritt oder die Verkehrssicherheit auf der Straße beeinträchtigt wird. Die Prüfintervalle wurden auf



sechs Jahre erhöht, die Kontrollabstände auf zwei Jahre festgelegt. Auch die „Laufende Überwachung“ ist nunmehr vom Umfang und Zeitintervall definiert.

Die spezifischen Probleme mit Aluminiumkonstruktionen wurden eingehend diskutiert. Das Ergebnis ist in die Richtlinie eingearbeitet.

Somit kann festgestellt werden, dass die vorliegende Richtlinie gegenüber dem ursprünglichen Erlass weitgehend kostenneutral ist und eine kompakte Zusammenfassung der Erfahrungen der letzten Jahre darstellt.

Eduard Winter (Leiter AA Brückenprüfung, Brückenerhaltung und Brückendatenbank)
win@m29.magwien.gv.at

RVS 14.225

„Straßenverwaltung / Personalangelegenheiten / Schulungswesen / Technisches Verwaltungspersonal für Verkehrsbauten“

(Merkblatt; Ausgabe Juni 2003)

Anlass und Entstehung:

Bei einer Besprechung der ehemaligen Arbeitsgruppe „Verwaltung und allgemeine Grundsätze“ im November 1997 wurde beschlossen, ein Schulungskonzept für das technische Verwaltungspersonal für Verkehrsbauten zu erstellen. Die erste Arbeitssitzung zu diesem Thema fand im Februar 1999 statt. Vor allem im Jahr 2000 kam es bedingt durch einen Krankheitsfall und – teilweise daraus resultierend – einige personelle Umstellungen innerhalb des zuständigen Arbeitsausschusses „Grundlagen für Schulungen“ zu einem gewissen Leerlauf bezüglich der Erarbeitung der Richtlinie, die nunmehr aber fertiggestellt ist.

Anwendungsbereich:

Die RVS 14.225 (Merkblatt) beschreibt ein System für die Aus- und Weiterbildung von technischem Personal der öffentlichen Verwaltung, das für Verkehrsbauten und verwandte Gebiete zuständig ist. Das System wurde mit dem Ziel erstellt, durch ein einheitliches und methodisches Programm die Aus- und Weiterbildung in der öffentlichen Verwaltung zu unterstützen und zu fördern. Diese RVS hat außer-

dem das Ziel, das Vertrauen der Öffentlichkeit in die fachliche Kompetenz der Verwaltung im Sinne der ÖNORM EN ISO 9004-2000 zu stärken und hierfür Grundlagen zu schaffen.

System:

Das System besteht aus vier Blöcken, und zwar einer zweistufigen Grundausbildung (GA I und GA II), einer vertieften Ausbildung (VA) und einer speziellen Ausbildung (SA) für die Fachgebiete Grundbau und Erdbau, Asphalt sowie Beton.

Entsprechend den Vorgaben aus 1997 waren keine Skripten auszuarbeiten, sondern nur Lehrinhalte zu definieren (siehe Beispiel im Kasten für einen Lehrinhalt der Grundausbildung I).

Die Aus- bzw. Weiterbildung ist so durchzuführen, dass die Teilnehmer in der anberaumten Zeit das Fachwissen nach dem Aus- bzw. Weiterbildungsprogramm zusammenhängend verstehen sowie bei ihrer Diensttätigkeit anwenden und verwenden können. Zur Erreichung dieser Zielsetzung sind kompetentes Ausbildungspersonal, entsprechende Räumlichkeiten, geeignete Einrichtungen und wirksame Lehrmittel sowie angemessene organisatorische Strukturen und Abwicklungen erforderlich.

Die Aus- und Weiterbildungsstelle hat die Ablegung einer Prüfung über die beauftragte Aus- bzw. Weiterbildung zu ermöglichen. Konkret hat diese Stelle:

- das Aus- und Weiterbildungssystem nach dieser RVS einzuführen, zu unterhalten und zu fördern;
- über das notwendige fach- und

ausbildungskundige Personal zu verfügen;

- über erforderliche Räumlichkeiten, Einrichtungen und Lehrmittel zu verfügen;
- die Verfahrensweise für Prüfungen (Prüfungsordnung) schriftlich festzulegen und anzuwenden;
- eine Aufgabensammlung für die Prüfungen zu erstellen und auf aktuellem Stand zu halten;
- Teilnahmebestätigungen und Prüfzeugnisse auszustellen;
- Aufzeichnungen über Teilnahmebestätigungen und Prüfzeugnisse aufzubewahren;
- die Verwaltung über die abgehaltenen Prüfungen zu informieren.

Rückmeldung (Auszug aus einem Schreiben eines Hofrates vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung):

> Der ausgearbeitete RVS-Entwurf beinhaltet sehr klar Inhalt und Umfang der Grundausbildung und der Spezialausbildung für Straßenbauer. Der Entwurf wäre daher durchaus dazu geeignet, an Ausbildungsstätten, wie z.B. Fachhochschulen, einen gewissen Lehrplan zu normieren. Bisher waren RVS-Regelungen in der Nähe von Normen angesiedelt und wurden zumeist vom BMVIT für verbindlich erklärt. Darüber hinaus wäre die gegenständliche Vorschrift auch dazu geeignet, dass die ASFINAG den Ländern als Vertragspartner eine derartige Verpflichtung zur Einhaltung dieser RVS auferlegt.

Diese beiden zuletzt genannten Aspekte machen mich insoweit nachdenklich, weil meines Wissens kein einziges Bundesland über die notwendigen Ausbil-

dungspläne oder eine „Aus- und Weiterbildungsstelle“ verfügt.

Zusammenfassend möchte ich feststellen, dass das Ziel einer verbesserten Aus- und Weiterbildung im Straßenbau durch den vorliegenden Entwurf gut und richtig beschrieben ist, dass aber eine Umsetzung dieses Zieles scheinbar nur innerhalb der Länderverwaltungen möglich ist.

Wenn daran gedacht ist, die Aus- und Weiterbildung außerhalb der Dienststellen in externen Schulungszentren abzuhalten, so wäre abzu prüfen, ob derartige Institutionen existieren und für das Schulungsprogramm gerüstet sind. Dieser Weg würde auch die Möglichkeit eröffnen, dass Techniker von Baufirmen diese Ausbildung absolvieren. <

Heinz Schraml (Leiter AA Grundlagen für Schulungen)
heinz.schraml@noel.gv.at

In der nächsten Ausgabe ...

... werden Kurzkomentare zu den weiteren RVS der 62. Nachlieferung für Abonnenten (Kapitel Brücken) sowie Kurzbeschreibungen der Inhalte aktueller Hefte der Schriftenreihe Straßenforschung den Schwerpunkt bilden. Vorgesehen ist auch ein kurze Rückblick „1 Jahr FSV-aktuell“.

FSV-aktuell: „Österreich-Teil“ im offiziellen Organ der Österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV)

Geschäftsstelle:
A-1010 Wien, Eschenbachgasse 9
Tel.: +43 1 585 55 67
Fax.: +43 1 585 66 40
e-mail: office@fsv.at
http://www.fsv.at/

Bei Bestellungen im EU-Raum bitte Ihre DE bekannt geben (in Deutschland = De + 9 Ziffern), da Sie so die Mwst. sparen können.

Schriftleitung:
Wolfgang J. Berger
Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien
A-1190 Wien, Peter Jordan-Str. 82
Tel.: +43 1 47654 - 5306
Fax: +43 1 47654 - 5344
e-mail: w.j.berger@boku.ac.at
(Kommentare, Anregungen, Beitragsideen etc. immer erwünscht!)

Abonnementpreis
der Zeitschriften
Straßenverkehrstechnik sowie
Straße und Autobahn
für FSV-Mitglieder ermäßigt!

GA-I-G/3 Spezifische Straßenbaukunde (20 Stunden)	
Untergrund	Verbesserung des Untergrundes
Dammaufstandsfläche	Dammaufbauten, Schüttung und Bauverfahren
Dammbau	Dammbau auf weichem Untergrund
	Überschüttungen
Tragschichten	Untere Tragschicht
	Obere Tragschicht
Verdichtung	Verdichtungsgeräte und -verfahren,
	Sonderverfahren (z.B. dynamische Intensivverdichtung)
Verdichtungskontrollen	Konventionelle Verfahren (punktuelle Methoden)
	Neuentwicklungen (flächendeckende Dynamische Verdichtungskontrolle - FDVK)
Erdbauliche Maßnahmen bei Kunstbauten	
Geotextilien im Straßenbau	