



FSV-aktuell STRASSE November 2012

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße • Schiene • Verkehr

Editorial

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser!

Trotz angespannter wirtschaftlicher Situation ist erfreulicherweise die Auftragslage im Verkehrsbau als sehr gut zu bezeichnen – der gesamte Tiefbau verfügt um 38% mehr Auftragsvolumen als im vergangenen Jahr.

Besonders positiv sticht der Tunnelbau hervor, der mit einem Auftragsbestand von Euro 2 Mrd. doppelt so hoch liegt als im Vergleichszeitraum. Aber auch der Bahnbau (+17%) und der Straßenbau (+4%) verzeichnen sogar real, also unter Berücksichtigung der Inflation (2,1%), Zuwächse. Einzig und allein der Brückenbau weist im Auftragsbestand ein Minus auf.

Insgesamt trägt der Tiefbau, der mehr als die Hälfte der Auftragssumme ausmacht, damit bedeutend zur Konjunkturbelebung bei – unter Berücksichtigung des Hochbaus (+6%) kann die Bauwirtschaft in Österreich insgesamt auf ein Auftragsplus von 22,5% verweisen. Dies wirkt sich allerdings noch nicht auf die Preise aus: Die Preise im Straßenbau stiegen im Vergleichszeitraum um +3,5%, während sich die Kosten um +4,0% erhöhten.

Die Entwicklung am Sektor des Straßenbaues wirkt sich allerdings positiv auf die Beschäftigung aus: Mit 19.795 Tätigen im Straßen- und Bahnbau fanden um 5,6% mehr Personen einen Arbeitsplatz als im Vorjahr.

Dipl.-Ing. Martin Car
Generalsekretär der FSV

Veranstaltungsbericht FSV-Verkehrstag 2012

Wie in den letzten Ausgabe von FSV-aktuell begonnen, stellen wir hier weitere Vorträge zum „FSV-Verkehrstag 2012“, der Jahrestagung der FSV, vor.

Verkehrssicherheit: Wichtiges Anliegen und Arbeitsschwerpunkt der FSV; Richtlinien, Strategiepapiere, Gesetzesvorschläge



Dipl.-Ing. Bernd Skorica

„Jeder Verletzte, jeder Tote ist einer zu viel“. Dieser Spruch darf in einem Beitrag über Sicherheit im Straßenverkehr nicht fehlen. Er wird auch grundsätzlich von allen ehrlich gemeint und mit Überzeugung vertreten, wenn es aber um die Umsetzung von erforderlichen Maßnahmen geht, und wenn Geld dafür ausgegeben werden muss, wird er oft nicht mehr so ernst genommen. Die Anzahl der Verunglückten geht zwar stetig zurück, trotzdem müssen ein paar Fakten immer wieder ins Bewusstsein gerufen

werden: Allein in Österreich werden im Straßenverkehr pro Jahr etwa 45.000 Menschen verletzt, davon 6.500 schwer und mehr als 500 getötet. Das bedeutet pro Tag etwa 125 Verletzte, etwa 20 Schwerverletzte und in 2 Tagen 3 Tote. In der EU werden pro Jahr etwa 30.000 Personen getötet, weltweit etwa eine Million. Diese Tatsachen werden gegenüber anderen Katastrophen gar nicht entsprechend wahrgenommen bzw. wird deren Ausmaß nicht hinreichend bewusst, da ja nur die anderen verunglücken. Es kann für unsere Gesellschaft gar keine andere Alternative geben, als alles zu tun, um diesen Zustand zu verbessern.

Verkehrssicherheitsarbeit beruht auf vielen, vielen unterschiedlichen Ansätzen und Maßnahmen, die FSV will bei ihrem Anteil alle Möglichkeiten ausschöpfen.

Die organisatorische Einbindung der Verkehrssicherheit in der FSV und ihr Stellenwert dokumentiert sich schon durch die Namensgebung „Planung und Verkehrssicherheit“ für eine eigene Arbeitsgruppe (AG). In dieser AG, die derzeit aus 11 Arbeitsausschüssen (AA) besteht, widmen sich die AA „Operative Verkehrssicherheit“, „Strategische Verkehrssicherheit“ (Leiter Dr. Risser) und „Strukturelle Verkehrssicherheit“ (Leiter Dr. Pflieger) ausschließlich dem Thema Verkehrssicherheit. Selbstverständlich legen auch alle anderen AA der AG, wie überhaupt alle AA der FSV, hohen Wert auf die Sicherheit im Straßenverkehr. Von den derzeit veröffentlichten Richtlinien sind als jene, die sich grundsätzlich und unmittelbar mit der Verkehrssicherheitsarbeit beschäftigen und für diese als Grundlage dienen, zu nennen:

- IRVS 02.02 (9 RVS im Kapitel Verkehrssicherheit)
- IRVS 03.06.13 – Eisenbahnkreuzungen; Bedachnahme auf behinderte Menschen
- IRVS 03.06.14 – Eisenbahnkreuzungen; Radverkehr
- IRVS 05.06.11 – Visuelle Störwirkungen – Kriterien zu Standorten von Informationsträgern

- IRVS 05.06.12 – Visuelle Informationsträger für verkehrsfremde Zwecke
- IRVS 05.06.31 – Maßnahmen gegen Geisterfahrer

Als Basisrichtlinie der Unfallforschung ist die RVS 02.02.21 – Verkehrssicherheitsuntersuchung anzusehen. Sie beruht auf der Auswertung von Unfällen und gibt als Aufgabe der lokalen Unfallforschung die systematische Lokalisierung und Sanierung von Unfallstellen sowie die sicherheitstechnische Begutachtung aller Neu- und Umplanungen zur Vermeidung zukünftiger Unfallstellen an. Grundlage der Unfallforschung ist dabei die Theorie der Unfalltypen (Einteilung nach gleichartigen Unfällen). Die Unfalltypen zeigen das schematische Abbild von Konfliktsituationen, die zu Unfällen führen.

Der Unfallprävention dienen die RVS 02.02.33 – Verkehrssicherheitsaudit und die RVS 02.02.34 – Road Safety Inspection. Durch ihre Anwendung sollen einerseits potentielle Unfallstellen und Gefahrenstellen schon in der Planung von vornherein vermieden, andererseits Schwachstellen im bestehenden Straßennetz erkannt und analysiert werden, um die Anzahl der Unfälle und die Unfallfolgen zu verringern. Diese Richtlinien nahmen Auflagen der EU-Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur, gültig für die TEN-Straßen, vorweg. Da sich jedoch der Großteil der Unfälle im untergeordneten Straßennetz ereignen sind auch für diese Road Safety Audits (RSA) und Road Safety Inspections (RSI) anzustreben und sinnvoll. Durchgeführt sollten diese RSA und RSI von entsprechend ausgebildeten und geschulten Auditoren und Inspektoren (Straßenverkehrssicherheitsgutachter) werden.

Die FSV veranstaltet für die Weiterbildung von hoch qualifizierten Fachleuten Schulungen mit dem Titel „Verkehrssicherheitsauditoren und Road Safety Inspektoren – Fachseminar“. Diese Seminare erstrecken sich über 5 Tage, sind Voraussetzung für die Aufnahme in die offizielle Liste

der zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachter, aber auch eine fundierte Schulung für Straßenplaner, um schon von Haus aus sicherheitsgerechte Projekte zu erstellen. Als Ergänzung und Weiterführung werden von der FSV laufend Infonachmittage angeboten, in deren Rahmen Experten Impulsreferate über aktuelle Sicherheitsprobleme halten und anschließend mit den Teilnehmern diskutieren.

Die AG – Planung und Verkehrssicherheit erarbeitet auch Strategiepapier zur Verkehrssicherheit, die in der FSV-Schriftenreihe erscheinen. Die Verkehrssicherheitsexperten der FSV sind sich einig, die effektivste Maßnahme, um das Verkehrssicherheitsziel zu erreichen, ist die Einführung von Tempolimit 80 auf Landstraßen und Tempo 100 nur auf dafür geeigneten Landstraßen. Zu diesem Thema sind 2 Hefte erschienen. Ein weiteres Heft beinhaltet Beiträge zur Homogenisierung von Tempolimits, zur Verkehrsüberwachung und zu praktischen Umsetzungsproblemen im Bereich Radverkehr.

Unter für die Verkehrssicherheit Erreichtes, an dem die FSV einen kleinen Anteil beanspruchen kann, sind Maßnahmen für die Verbesserung der Sicherheit im Motorradverkehr zu nennen. Die Anzahl der Verunglückten Motorradfahrer steigt. Dies hat Frau Bundesministerin veranlasst Kosten für Maßnahmen zu übernehmen, wenn diese der RVS – Empfehlungen zur Verbesserung der Sicherheit für den Motorradverkehr entsprechen. Sicherheitsaktionen wurden diesbezüglich von einigen Landeshauptleuten zugesagt.

Auf rechtlichem Gebiet konnte ebenfalls einiges erreicht werden. So wurde schon vor längerer Zeit der § 96 StVO (dieser behandelt Straßenstellen an denen sich wiederholt Unfälle ereignen) mit der Ergänzung „hiebei ist auf den jeweiligen Stand der Wissenschaft und Forschung Bedacht zu nehmen“ versehen. Bei der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen wurde die Einführung der Pfeiftafel zur Unterscheidung der Sicherungsarten Andreaskreuz und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes und Andreaskreuz und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus erreicht. Der Entwurf einer neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung basiert auf vielen Erkenntnissen, die

durch die FSV erarbeitet wurden. An der gesetzlichen Umsetzung der Rettungsgasse war die FSV ebenfalls maßgeblich beteiligt. Auch Verbesserungen bei rechtlichen Regelungen für den Radverkehr, aber insbesondere die Aufnahme des Rücksichtnahmegebots in die Straßenverkehrsordnung sind auf Initiativen der AG – Stadtverkehr zurückzuführen. Anzustreben sind Änderungen bei der Vorrangregelung im Zusammenhang mit dem Radverkehr, die rechtliche Absicherung von Gemeinschaftsflächen (Begegnungszonen) und in diesem Zusammenhang ein weiter vertieftes Rücksichtnahmegebot. Mehr Miteinander und Rücksichtnahme im Straßenverkehr muss sicherlich Ziel und Hauptaufgabe der Verkehrssicherheitsarbeit der nächsten Zeit sein.

Es gibt auf dem Gebiet Sicherheit im Straßenverkehr noch viel zu tun. Für die FSV ist Verkehrssicherheit ein wichtiges Anliegen und ein Arbeitsschwerpunkt. Dies wird weiterhin so bleiben. Sie wird sich auch für die Umsetzung notwendiger Maßnahmen mit Vehemenz und Geduld einsetzen.

Dipl.-Ing. Bernd Skoric
bhm.skoric@aon.at

Baustellenabsicherung Neue RVS 05.05.41 und RVS 05.05.42

1. Allgemeines

Die RVS 05.05.41 „Baustellenabsicherung – Gemeinsame Bestimmungen für alle Straßen“ und die RVS 05.05.42 „Baustellenabsicherung – Straßen mit getrennten Richtungsfahrbahnen“ wurden letztmalig im Jahr 2001 publiziert. Die Erfahrungen mit der Anwendung der Richtlinien und der technische Fortschritt haben zu einer Überarbeitung im Sinne einer Weiterentwicklung der Richtlinien geführt.

Die RVS 05.05.41 beschreibt allgemeine Grundsätze und technische Standards.

Die RVS 05.05.42 betrifft Straßen mit getrennten Richtungsfahrbahnen und beschreibt die dafür erforderlichen Maßnahmen. Es sind immer beide Richtlinien gemeinsam anzuwenden.

2. RVS 05.05.41 – Neuerungen und Änderungen

- Bei Arbeitsstellen kürzerer

Dauer wird stärker betont, dass Arbeiten auch während der Dunkelheit zulässig sind.

- Verkehrszeichen (VZ) haben grundsätzlich ein einheitliches Format aufzuweisen. Jedoch darf bei Wiederholungen im Arbeitsbereich (nach dem Sicherheitsbereich laut Regelplan) auch das nächst kleinere Verkehrszeichenformat verwendet werden.
- Klappbaken sind ein neues Element der Verkehrsleitrichtungen. Sie können je nach Straßenart wie Leitkegel oder Leitbaken eingesetzt werden.
- Bei Bodenmarkierungen wird für mehr als vier Wochen Gültigkeit oder bei komplexen Verkehrssituationen die Entfernung bestehender Markierungen empfohlen, wobei Überstreichen nicht als Entfernen gilt.
- Bei Absperrungen und Absturzsicherungen für Fußgänger wird als technische Richtlinie auf die Bauarbeiterschutzverordnung verwiesen.
- Fahrzeugrückhaltesysteme sind entsprechend den geltenden Normen und Richtlinien einzusetzen. Es gibt einen Verweis auf die Liste mit Einsatzfreigaben des BMVIT.
- Warnschwellen sind ein neues Element. Es sind technische Spezifikationen angeführt, da sie derzeit in keiner Norm oder RVS geregelt sind.

3. RVS 05.05.42 – Neuerungen und Änderungen

- Am Ende von Baustellen in Steigungsbereichen ist die Anordnung eines LKW-Überholverbotes zu prüfen.
- Pannenbuchten sind tunlichst für LKW mit Anhänger einzurichten. Regelabmessung: 50 m Länge, 3,5 m Breite.
- Der Sicherheitsbereich (dargestellt in den Regelplänen) ist in seiner Funktion und Nutzung beschrieben.
- Für provisorische Wegweisungen werden die Schriftgrößen gemäß RVS 05.02.12 „Beschilderung und Wegweisung im untergeordneten Straßennetz“ herangezogen.
- Voranzeiger für den Fahrstreifenverlauf dürfen bei Arbeitsstellen kürzerer Dauer auch in Kombination mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und/oder Leuchtpfeiftafeln in Überkopfausführung eingesetzt werden. Sie werden wegen der guten Fernerkennung empfohlen.



Dipl.-Ing. Helmut Merbaul

- Es wird ein VZ „Stauzone“ definiert, auch wenn es sich (noch) um kein Verkehrszeichen im Sinne der StVO handelt.
- Die Mindestbreite von Randlinien, Leitlinien, Warnlinien und Sperrlinien beträgt 15 cm.
- Farbe der Bodenmarkierung: Wenn keine Bestandsmarkierung vorhanden ist, ist die Bodenmarkierung weiß auszuführen. Als Grundsatz gilt: EINE (1) Farbe im Baustellenbereich.
- Die Forderungen an Fahrzeugrückhaltesysteme (Rückhalteklasse, Wirkungsbereich) werden in Abhängigkeit des Einsatzortes beschrieben. Die Ausstattung mit Reflektoren und Absenkungen bzw. Anpralldämpfern ist beschrieben.
- Sofortmaßnahmen sind Maßnahmen im Sinne § 44b StVO.
- Arbeitsfahrten sind auch bei Dunkelheit zulässig, sofern es wegen der Leistungsfähigkeit der verbleibenden Fahrstreifen notwendig ist.
- Arbeitsstellen kürzerer Dauer:
 - bei Dunkelheit zulässig (analog Arbeitsfahrten)
 - Warnschwellen werden am Pannestreifen vor der ersten Warnleittafel eingesetzt. Sie dürfen auf „Stadtautobahnen“ entfallen.
- Arbeitsstellen längerer Dauer:
 - Die Mindestfahrstreifenbreiten wurden auf 2,75 m (PKW) bzw. 3,25 m (LKW) angehoben. Bei Arbeitsstellen bis 6 km Länge und beengten Verhältnissen sind auch schmalere Querschnitte zulässig (PKW 2,5 m, LKW 3,0 m), dann muss der äußere unbefestigte Seitenstreifen aber entsprechend ausgeführt werden.
 - Die zulässige Geschwindigkeit in einer Baustelle wird aufgrund der Breite des Einzel-

- fahrstreifens oder bei zwei Fahrstreifen aufgrund der Summe der Breiten der Fahrstreifen definiert.
- Ein Überleitungsbereich wird im Regelfall auf 80 km/h ausgelegt. Aus der Untersuchung über die Lage von Überleitungsbereichen wurde ein Regelfall abgeleitet. Kann dieser nicht erfüllt werden, ist die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit zu prüfen. Überleitungsbereiche sind zu beleuchten.
- Inselbaustellen sind zulässig. Sie sind nicht für den Aufenthalt von Personen gedacht.
- Bei einer Arbeitsstelle im Tunnel muss geprüft werden, ob bei einer baulichen Trennung eines Gegenverkehrsbereiches die Erreichbarkeit des Einsatzortes in Notfällen oder bei Pannen gegeben ist. Im Tunnel darf kein Fahrstreifenabbau erfolgen. Im Regelfall soll es wegen einer Arbeitsstelle nach einem Tunnel zu keinem Stau in den Tunnel kommen. Im Tunnel sind Geschwindigkeitsreduktionen zu vermeiden.
- Verkehrsbeeinflussungsanlagen sollen bei der Absicherung von Baustellen berücksichtigt werden. Dazu darf die Baustelle im Zulauf bis 500 m verlängert werden.
- Es wurde ein Auflagenkatalog formuliert.
- Regelpläne:
 - Das Blatt R soll immer vorgeschrieben werden.
 - K-Pläne:
 - Am Pannestreifen werden Warnschwellen eingesetzt.
 - Wahlweise zu verwendende Verkehrszeichen sind grau dargestellt. Der Kundmachungsort ist somit festgelegt, die automatische Verwendung von eigentlich nicht notwendigen Verkehrszeichen soll dadurch eingeschränkt werden. Das gilt auch für D-, E- und U-Pläne.
 - Detailpläne:
 - Da der Fahrbahnrand durch Leitbaken definiert ist, sind keine VZ „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ erforderlich.
 - Auf dem Plan D2 ist der Streckenbereich definiert. Im Streckenbereich darf in Ausnahmefällen die bauliche Trennung entfallen.
 - Abfahrten und Auffahrten sind im Regelfall mit Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen auszuführen. Eine Auffahrt mit VZ „Halt“ ist nur im Ausnahmefall zulässig.

- Es wurde in Regelplan für Arbeiten auf einer Rampe erstellt.
- Die Gestaltung von Baustelleneinfahrt und Baustellenauffahrt ist dargestellt.
- In den E- und U-Plänen ist die Länge der Sperrlinien definiert und es wurden Warnlinien ergänzt.

*Dipl.-Ing. Helmuth Merbaul
helmuth.merbaul@noel.gv.at*

Die FSV bietet lfd. Veranstaltungen zum Thema Baustellenabsicherung an. Weitere Informationen unter www.fsv.at.

RVS 09.01.41 Statisch konstruktive Richtlinie Offene Bauweise

Umfang der Überarbeitung

Die Heranführung des Vorgängerdokuments RVS 9.31, Ausgabe 1. Mai 2004 an die aktuelle Eurocode-Umgebung lässt sich in zwei Zahlen ausdrücken:

- 40 % mehr Text, als in der alten Ausgabe
- Verhältnis neuer Texte zu verbliebenen Textresten der alten Ausgabe 55:45

Anwendungsbereich

Die RVS 09.01.41 ist für die Planung und Konstruktion von Schachtbauwerken, Stützbauwerken, Tunneln und Wannen des Straßen- und Schienenverkehrs, die in offener Bauweise im Lockergestein hergestellt werden, anzuwenden bzw. für Sanierungen sinngemäß, sofern dies dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht widerspricht.

Wesentliche Neuerungen gegenüber alter Ausgabe

zu Einwirkungen

- Angaben zur Anordnung von Fahrstreifen gemäß ÖN B 1991-2 auf Tunneldecken
- Definition von Wasserdruckhöhen SGW, QGW, BGW u. AGW in Bezug auf Bemessungssituationen der Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit
- Zusammenfassung von Anpralllasten zufolge von Straßen- und Eisenbahnfahrzeugen, Straßenbahnen und U-Bahnen
- Charakteristische Regellasten für zukünftige Bebauungen

- Hinweise zur Behandlung von Brandlast
- Hinweise zur Behandlung von Zwang zufolge Temperatur

zur Bemessung von Baugrubenverbauten und Stützbauwerken

- Angaben zur Ermittlung der Erddruckbelastung bei gleichzeitigem Vorhandensein von Erddruck und Verkehrslast
- Eurocode 7 – kompatibles Modell zur Ermittlung des Erddruckwiderstandes, sowohl für gestützte Wände, als auch für ungestützte Wände
- Nachweis Grenzzustand des Bodenwiderstandes am Wandfuß (GEO) mit Zuordnung der Teilsicherheitsbeiwerte der Einwirkungen und Widerstände zu Bemessungssituationen BS1, BS2 u. BS3 und Wasserdruckhöhen SGW, BGW u. AGW
- Nachweis Grenzzustand der inneren Tragfähigkeit (STR) unter Berücksichtigung der Schadensfolgeklassen CC
- Nachweis Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit
- Nachweis Grenzzustand Hydraulischer Grundbruch (HYD) mit Zuordnung der Teilsicherheitsbeiwerte
- Nachweis Grenzzustand Aufschwimmen (UPL) mit Zuordnung der Teilsicherheitsbeiwerte unter Berücksichtigung von Wasserdruckhöhen SGW, BGW u. AGW und Schadensfolgeklassen CC
- Angaben zu einer alternativen Vorgangsweise mit „weicher“ Bodenbettung unter Berücksichtigung eines vorhanden bleibenden Primärspannungszustandes und Mobilisierungsfunktionen für die passive Bettung gemäß Eurocode 7-1, Anhang C

zur Bemessung von Nagelwänden

- Nachweise gegen Gleiten, Kippen, Grundbruch, Verlust der Gesamtstandsicherheit
- Innere Standsicherheit mit Bezug zu Teilsicherheitsbeiwerten der ÖN B 1997-1-1
- Nachweis des Einzelnagels mit Bezug zu Teilsicherheitsbeiwerten der ÖN B 1997-1-1
- Angaben zur Ermittlung der Prüfkraft für Ausziehversuche

zur Bemessung von DSV-Wänden und TBS-Wänden

- Angaben von Bezügen zur Bemessung nach ÖN EN 1992-1-1



Dipl.-Ing. Pani Erwin, MSc

zur Bauüberwachung

- Mindestanforderungen in Bezug zu den Geotechnischen Kategorien gemäß Eurocode 7
- Alarmplan, Überwachungsprogramm, Überprüfung der Planungsvorgaben und Kontrolle des Tragwerksverhaltens, Beschreibung von Feedback-Schleifen

zu Maßtoleranzen

- Hinweise zu Ortbetonkonstruktionen, Schlitzwänden und Bohrpfehlen

zu Rissbreitennachweis bei Bohrpfehlen

- Überarbeitung der Ermittlung der charakteristischen Rissweiten auf Basis der ÖN EN 1992-1-1 und ÖN B 1992-1-1

Ohne große Änderungen überarbeitete Kapitel

Die folgenden Kapitel wurden ohne substantielle Änderungen aktualisiert:

- Wahl der Bauweise
- Berechnung, Bemessung und Konstruktion von Schlitzwänden, Bohrpfehlwänden, Bohrträgerverbauten und Spundwänden
- Berechnung, Bemessung und Konstruktion von Decken, Sohlplatten und Wänden
- Berechnung, Bemessung und Konstruktion von Stahlaussteifungen
- Berechnung, Bemessung und Konstruktion von vorgespannten Ankerungen
- Abdichtung von Decken
- Maßnahmen des Spezialtiefbaues (Bodenverbesserung, erd- und wasserdruckaufnehmende Maßnahmen etc.)
- Verfahren des Spezialtiefbaues (DSV, Grundwasserabsenkungen inkl. Brunnen, offene Wasserhaltung etc.)
- Planung, Wartung, Beweissi-



Abb. 1: Brücken-Korrosion. Foto: DI. Dr. Kurt Kratzer

cherung für Grundwasserausgleich

- Hinweise zur Prüfung und Erhaltung von Tunnelbauwerken

Dipl.-Ing. Pani Erwin, MSc
pani@fcp.at

Der Tagungsband zur Veranstaltung FSV-Verkehrstag 2012 ist über den Shop der FSV www.fsv.at erhältlich.

Berichte zu aktuellen RVS

Die Gemeinde als Brückenerhalter – Bauwerksüberwachung muss sein

Vielfach ist den Verantwortlichen in den Gemeinden leider nicht bewusst, dass die Bauwerke an den Gemeindestraßen – insbesondere im Zuge der öffentlichen Straßen – laufend auf ihren Zustand überprüft werden müssen. Dazu gehören Brücken, aber auch andere Kunstbauten, wie Durchlässe, Stützmauern oder Überkopfwegweiser. Aus Erfahrung weiß man, dass die Kunstbauten in Gemeinden vereinzelt in einem sehr schlechten Zustand sind und akuter Handlungsbedarf besteht (siehe Abb. 1).

Laut ABGB gilt die so genannte Wegehalterhaftung nach §1319a: „Wird durch den mangelhaften Zustand eines Weges ein Mensch getötet, an seinem Körper oder an seiner Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so haftet derjenige für den Ersatz des Schadens, der für den ordnungsgemäßen Zustand des Weges als Halter verantwortlich ist, sofern er oder einer seiner Leute den Mangel vorsätzlich

oder grobfahrlässig verschuldet hat. [...]“

Ferner enthalten alle Landesstraßengesetze bzw. die Wiener Bauordnung entsprechende Paragraphen, die sich mit der Erhaltung der Straßen und ihrer Kunstbauten befassen, um sicherzustellen, dass alle Straßen nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen StraßenbenützerInnen unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benutzbar sind.

Um die Überwachung, Kontrolle und Prüfung der Brücken und anderer Kunstbauten an allen Straßen zu standardisieren, hat die Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr eine eigene RVS-Reihe 13.03 (RVS...Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) herausgebracht, welche die aus Sicht der Erhaltung erforderlichen Maßnahmen detailliert erläutert und den jeweiligen Straßenerhaltern und damit auch den Gemeinden Informationen liefert, in welchen Zeitabständen Zustandskontrollen erforderlich sind und was im Rahmen dieser Zustandskontrollen zu tun ist.

Die RVS 13.03.11 dient in diesem Zusammenhang der bautechnischen Überwachung und der Erhebung des Erhaltungszustands von Brücken. Als Brücken im Sinne dieser RVS gelten Bauwerke mit einer senkrechten lichten Weite von über zwei Metern. Die RVS unterscheidet zwischen der laufenden Überwachung, der Kontrolle und der Prüfung und legt für diese drei Maßnahmen Termine sowie Anforderungen an das erforderliche Personal fest:

- Überwachung durch Straßendienst: alle 4 Monate
- Kontrolle z.B. durch Brückenmeister oder Fachpersonal: alle 2 Jahre
- Kontrolle durch einen speziell ausgebildeten Beamten oder Ziviltechniker: alle 6 (12*) Jahre

Zudem werden Hinweise für die Durchführung und die damit verbundenen erforderlichen Arbeiten am Objekt, zur Bewertung des Erhaltungszustandes (Objekt- und Bauteilbewertung nach dem Schulnotensystem) sowie zur Aufzeichnung der Ergebnisse gegeben.

Die bautechnische Überwachung und die Erhebung des Erhaltungszustandes erfolgen, um Mängel und etwaig eingetretene Schäden rechtzeitig zu erkennen und den Erhaltungsverpflichteten dadurch in die Lage zu versetzen, diese Mängel und Schäden zu beheben, bevor größerer wirtschaftlicher Schaden eintritt oder die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird.

Durch eine sachgemäße Überwachung, Kontrolle und Prüfung der Brücken und anderer Kunstbauten im Gemeindestraßennetz kann deren Lebensdauer entschieden verlängert und die Erhaltung der Bauwerke optimiert werden. Das gewährleistet, dass alle Bürgerinnen und Bürger die Gemeindestraßen sicher benutzen können und spart den Gemeinden auf längere Sicht Geld, da teure Neubauten entfallen oder erst zu einem viel späteren Zeitpunkt notwendig werden.

*Anmerkung: 12 Jahre bei einfachen statischen Verhältnissen

DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill
eva.eichinger-vill@bmvit.gv.at

Laufend finden bei der FSV Veranstaltungen zum Thema Brückenprüfung statt. Weitere Informationen finden Sie unter www.fsv.at

Personelles

Frau Dipl.-Ing. Claudia Österbauer verlässt die FSV und übernimmt neue Aufgaben in der Privatwirtschaft. Die von ihr jahrelang durchgeführte Schriftleitung von FSV-aktuell wird ab der Dezembernummer 2012 von Frau Ildikó Piroska wahrgenommen, die bereits während der vergangenen Jahre im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der FSV tätig war.

Veranstaltungen und Seminare

FSV – Seminar
RVS-Richtlinien für Verkehrssicherheit
15.11.2012
FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien

FSV – Infonachmittag in Wien
Erdbau
21.11.2012
FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien

FSV – Seminar in Wien
Brückenprüfer Erfahrungsaustausch
22.11.2012
Hotel Ibis,
Mariahilfer Gürtel 22-24,
1060 Wien

FSV – Infonachmittag
Baustellenabsicherung
11.12.2012
FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien

Nähere Informationen zu dieser und weiteren Veranstaltungen und eine Online Anmelde-möglichkeit finden Sie auf unserer Homepage www.fsv.at.

In der nächsten Ausgabe ...

...finden Sie weitere Berichte zum FSV-Verkehrstag 2012.

FSV-aktuell Straße:

„Österreich-Teil“ und offizielles Organ des Bereichs Straße der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV)

FSV-Geschäftsstelle:

A-1040 Wien, Karlsgasse 5
Tel.: +43 1 5 85 55 67
Fax: +43 1 5 85 55 67-99
E-Mail: office@fsv.at
<http://www.fsv.at>

Schriftleitung:

Ildikó B. Piroska
(Kommentare, Anregungen, Beitragsideen etc. erwünscht!)
Weitere Informationen und Bestellmöglichkeit der Publikationen der FSV auf www.fsv.at. Bei Bestellungen im EU-Raum bitte Ihre UID bekannt geben (in Deutschland = DE + 9 Ziffern), da Sie so die MwSt. sparen können.

Abonnementpreis

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