



## FSV-aktuell STRASSE Juli 2025

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft  
 Straße • Schiene • Verkehr

### Editorial

Sehr geehrte Leserin,  
 sehr geehrter Leser!

Das 1. Halbjahr ist bereits vorüber und ist in der FSV ein sehr betriebsames gewesen. Das bedeutendste Ereignis war mit Sicherheit der Wechsel an der Spitze der Geschäftsstelle.

Aber der Wechsel bedeutet nicht, dass die FSV in ihren Schwerpunktfeldern keine Fortsetzung findet. In Fachbeirat und Vorstand konnten im 1. Halbjahr wieder etliche Richtlinien zur Veröffentlichung freigegeben werden. Wir bedanken uns bei den unermüdlichen Erarbeitungen

in den Arbeitsausschüssen, Arbeitsgruppen und Gremien, die mit qualitativ hochwertigen Ergebnissen die Richtlinien ermöglichen.

Beim bereits im Mai stattgefundenen Verkehrstag wurden viele Arbeitsstände in FSV-Richtlinien referiert, wir freuen uns auch über die rekordverdächtige Anzahl an Ausstellern auf der Fachausstellung.

Im Bereich der D-A-CH-Forschung wurde mit den Schwesterverbänden FGSV und VSS ein neues Forschungsprojekt begonnen, mit dem in der Infrastrukturplanung ein Klima-Check

entwickelt wird. In allen drei Ländern wurde erkannt, dass die Verkehrsplanung klimafreundlicher werden muss.

Neu für FSV-aktuell ist, dass neben dem Hrn. Generalsekretär zukünftig hier im Editorial auch die technischen Referentinnen und Referenten abwechselnd aus ihren Arbeitsfeldern berichten.

Die FSV wünscht allen Mitgliedern, Leserinnen und Lesern einen angenehmen Sommer!

*DDipl.-Ing. Ehrenfried Lepuschitz  
 Technischer Referent für Veröffentlichungen*

### Beitrag vom FSV-Verkehrstag

## Absturzsicherungen im Zuge von öffentlichen Verkehrsflächen

### Impulse für die Regelung von Absturzsicherungen im öffentlichen Raum

Die Notwendigkeit einer Regelung und Definition für Absturzsicherungen im Zusammenhang mit öffentlichen Verkehrsflächen ergibt sich aus der aktuellen Situation, da diese Thematik in

Österreich für öffentlich zugängliche Bereiche bislang nur unzureichend geregelt ist.

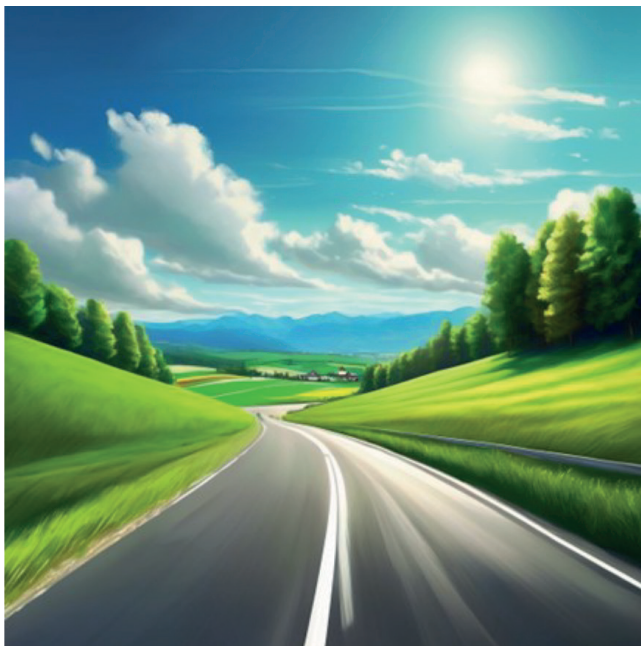
Bisher existieren Vorgaben ausschließlich für Kunstbauten in der RVS 15.04.21, einer RVS für Brückengeländer, in der im Anwendungsbereich mit einer Formulierung alle Kunstbauwerke im Straßenraum miteinbezogen wurden.

Andere gesetzliche Bestimmungen, wie zum Beispiel die neun Baugesetze der Bundesländer, die Arbeitsstättenverordnung oder auch die Richtlinien des OIB verfügen über Regelungen zur Anwendung in den jeweiligen Bau- und oder Betriebsanlagenverfahren, Straßenbauwerke (wie z. B. Mauern, Brücken, Steilhänge) im Zuge von Verkehrsflächen sind jedoch nicht Gegenstand dieser Regelungsinhalte. Somit ergeben sich Österreichweit stark divergierende Ausführungen und Auslegungen in der Praxis.



Dipl.-Ing.  
 Gernot Kampl

Bild 1: Beispiel für eine ländliche Umgebung (Bild generiert mit KI Chaton)



### Ziel und Regelungsinhalt der neuen RVS o8.23.51

Das neue Regelwerk soll den sicheren Einsatz und eine bedarfsgerechte Wahl von Absturzsicherungen unter Einbeziehung der Umgebung, der Fußgängerfrequenz sowie der tatsächlichen Absturzhöhe im Zuge von öffentlichen Verkehrsflächen regeln. Ziel der neuen Richtlinie ist es, den derzeitigen Graubereich klar zu stellen und praxisnahe Vorgaben bzw. Empfehlungen für Absturzsicherungen auf öffentlichen Verkehrsflächen zu geben. Durch die neuen Defi-

Bild 2: Beispiele für leichte und schwere Zugänglichkeit (links: leicht erreichbar; rechts: schwer erreichbar)



ditionen sollen Sicherheitslücken geschlossen, ein hoher Standard der Verkehrssicherheit Österreichweit gewährleistet und die Verantwortungsträger in Planung und Bau mit eindeutigen Vorgaben ausgestattet werden.

**Auszüge aus dem aktuellen Entwurfsstand**

- Der Anwendungsbereich bezieht sich auf Kunstbauwerke im Zuge von öffentlichen Verkehrsflächen bei Neubauten und Erneuerungen (Mauern, Brücken, Steilhängen). Davon ausgenommen sind Instandsetzungsmaßnahmen von Kunstbauwerken, Kunstbauwerke im Zuge von Forststraßen, Wanderwegen und anderen Flächen, wie z. B. Kinderspielplätze.
  - Vor dem Einsatz von Absturzsicherungen wird eine Beurteilung der örtlichen Situation erforderlich. Dabei ist auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu achten. Negative Auswirkungen auf einzelne Verkehrsteilnehmer sind zu bewerten und bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen.
  - Die Anordnung von Absturzsicherungen ist im Zuge von öffentlichen Verkehrsflächen ab einer Absturzhöhe von > 1,00 m gemäß Tabellenwerken (für Mauern und Brücken) zu prüfen. Bei der Festlegung von Absturzsicherungen ist immer die Nutzung oberhalb der Absturzstelle maßgeblich und zu betrachten.
- Maßgebliche Kriterien für die Anordnung von

Absturzsicherungen sind

- die Umgebung (bebaut, ländlich, gebirgig),
- die Erreichbarkeit der Absturzkante,
- das Aufkommen im Bereich der Absturzkante und
- die Absturzhöhe (vgl. Bild 3).

Das Aufkommen im Bereich der Absturzstelle beinhaltet die Abschätzung, wie viele Personen sich im Bereich der Absturzkante aufhalten könnten:

- **Geringes Aufkommen:** es halten sich selten bzw. kaum Personen im Bereich der Absturzkante auf, z. B. oberhalb von Wandmauern, Geh- und Radwege zählen nicht dazu
- **Mittleres Aufkommen:** ausgewiesene Bereiche, wo Personen gezielt geführt werden, wie z. B. auf Geh- und oder Radwegen bzw. bei Plätzen zum Verweilen aufgrund überbreiter Flächen
- **Hohes Aufkommen:** ausgewiesene Plätze und Bereiche mit hoher Personenfrequenz, wie z. B. bei touristischen Routen, Plätzen mit großen Menschenansammlungen, Bushaltestellen

**Die Wahl der entsprechenden Absturz-sicherung soll gemäß Tabellenwerken für Brücken oder Mauern erfolgen.**

Es sind Abstufungen von 5 unterschiedlichen Formen der Absturz-sicherung vorgesehen. In

Abhängigkeit der genannten Einsatzkriterien wird unterschieden in:

- Anzeigen einer Absturzgefahr (Typ 1)  
Diese Form kann bei schwierig erreichbaren Wandmauern oder Portalen angewendet werden. Es gibt keine statischen oder geometrischen Vorgaben, eine Mindesthöhe von 60 cm wird empfohlen und solche Stellen können eventuell mit einfachen Konstruktionen, bspw. seilartigen Konstruktionen, ausgestattet werden.
- Absturzhindernis mit Höhe  $\geq 0,60$  m (Typ 2)  
Solche Stellen sind mit Fahrzeugrückhaltesystemen oder Brüstungen ausgestattet und bieten Schutz vor dem Absturz. Ein zusätzliches Geländer soll nicht mehr erforderlich sein. Diese Form kann bei Stellen mit geringem Aufkommen bis 4,00 m Absturzhöhe angewendet werden.
- Absturz-sicherung mit Bauhöhe  $\geq 1,00$  m – geringe stat. Anforderungen (Typ 3)  
Diese Form wird für Absturzstellen mit mittlerem Aufkommen empfohlen und hat aber auch nur geringe statische Anforderungen, bspw. Zaunkonstruktionen oder Fahrzeugrückhaltesysteme mit aufgesetztem Handlauf.
- Absturz-sicherung mit Bauhöhe  $\geq 1,00$  m – ohne Füllung (Typ 4)  
Ähnlich, wie bei Typ 3, sind einfache Geländer oder Handläufe auf Fahrzeugrückhaltesystemen gemeint, können aber auch bei höherem Aufkommen auf Brücken und Mauern im Freiland angewendet werden.
- Absturz-sicherung mit Bauhöhe  $\geq 1,00$  m – mit Füllung (Typ 5)  
Diese Form ist am sichersten für Kinder, wobei die Füllung innerhalb des Geländers aus senkrechten Stäben oder nicht überkletterbarer Struktur bestehen muss. Die Anwendung ist für hohes Aufkommen bei Brücken und Mauern im Ortsgebiet von Bedeutung.

Auf Radwegen sind Absturz-sicherungen in einer Mindesthöhe von 1,20 m auszuführen.

Die RVS 08.23.51 ist derzeit in Erarbeitung und soll noch 2025 in die Begutachtung gehen.

*Dipl.-Ing. Gernot Kampl*

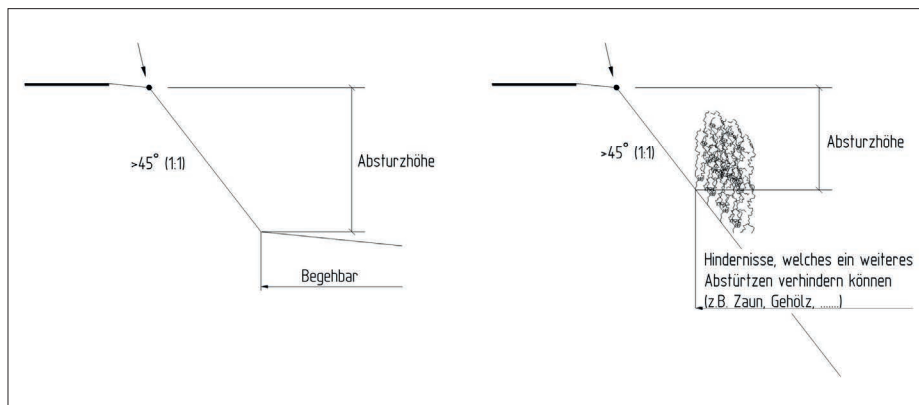


Bild 3: Definition Absturzhöhe



Bild 4: Beispiel für Absturz-sicherungen mit Bauhöhe  $\geq 1,00$  m (Typen 3 und 4, eigene Ergänzungen)

**Beitrag vom  
Planungsseminar**

**Mobilitätsmanagement aus  
Perspektive der Betrieblichen  
Gesundheitsförderung**

**Betriebliche Gesundheitsförderung  
und aktive Mobilität**

Der namhafte österreichische Fördergeber Fonds Gesundes Österreich (FGÖ) setzt sich in seinem aktuellen Rahmenprogramm unter anderem folgende Ziele: „Betriebe sind zu gesundheitsförderndem, sozialem und ökologischem Wirtschaften motiviert. Aktive Mobilität im betrieblichen Mobilitätsmanagement wird verstärkt berücksichtigt.“ Weiters heißt es: „Der Fokus liegt auf jenen gesundheitlichen Determinanten, die über das Setting Arbeitsplatz/ Betrieb bzw. in diesem beeinflusst werden können, und geht der Frage nach, wie zu gesundheitsförderlichen, resilienten, klimafreundlichen und fairen Betrieben bzw. Arbeitsbedingungen beigetragen werden kann.“ In der Betrieblichen Gesundheitsförderung (BGF) geht es dabei konkret um die Kombination von Ansätzen zur Schaffung unterstützender Bedingungen bzw. Strukturen in den Organisationen und die Befähigung von Mitarbeiter:innen zur gesunden Lebensstilgestaltung. Anders gesagt: Die BGF dreht sich um Maßnahmen, die einerseits auf die Verhältnisse bzw. unmittelbaren Rahmenbedingungen in den Organisationen, andererseits auf das gesunde Verhalten von Mitarbeiter:innen abzielen.

Die Nachhaltigkeit betrieblicher Gesundheitsförderung ist dann gewährleistet, wenn die BGF in den Organisationsstrukturen fix verankert ist und Maßnahmen nach bewährten Qualitätskriterien laufend erweitert und verstetigt werden. Einen von drei Nachhaltigkeits-Förderschwerpunkten des FGÖ bildet, den oben genannten Zielen entsprechend, die aktive Mobilität als Beitrag zu modernem betrieblichem Mobilitätsmanagement (BMM) und zum Klimaschutz. Hand in Hand mit der Kombination BGF/BMM, und noch über den Tellerrand von Organisationen hinausgedacht, geht es – mit Blick auf die österreichischen Gesundheits- und Klimaziele – um allgemeine Rahmenbedingungen für gesunde und umweltfreundliche Bewegung im Alltag sowie eine entsprechende Bewegungskompetenz aller Menschen in Österreich. Die Betriebliche Gesundheitsförderung in Kombination mit aktiver Mobilität und Corporate Social Responsibility kann dabei einen wertvollen Beitrag in Richtung Nachhaltigkeit von Organisationen, Gemeinden und Ländern leisten.

Da der allgemeine Lebensstil eine wesentliche Gesundheitsdeterminante ist, aktivieren wir in der BGF Mitarbeiter:innen (unter anderem) zu mehr Bewegung und damit auch zu

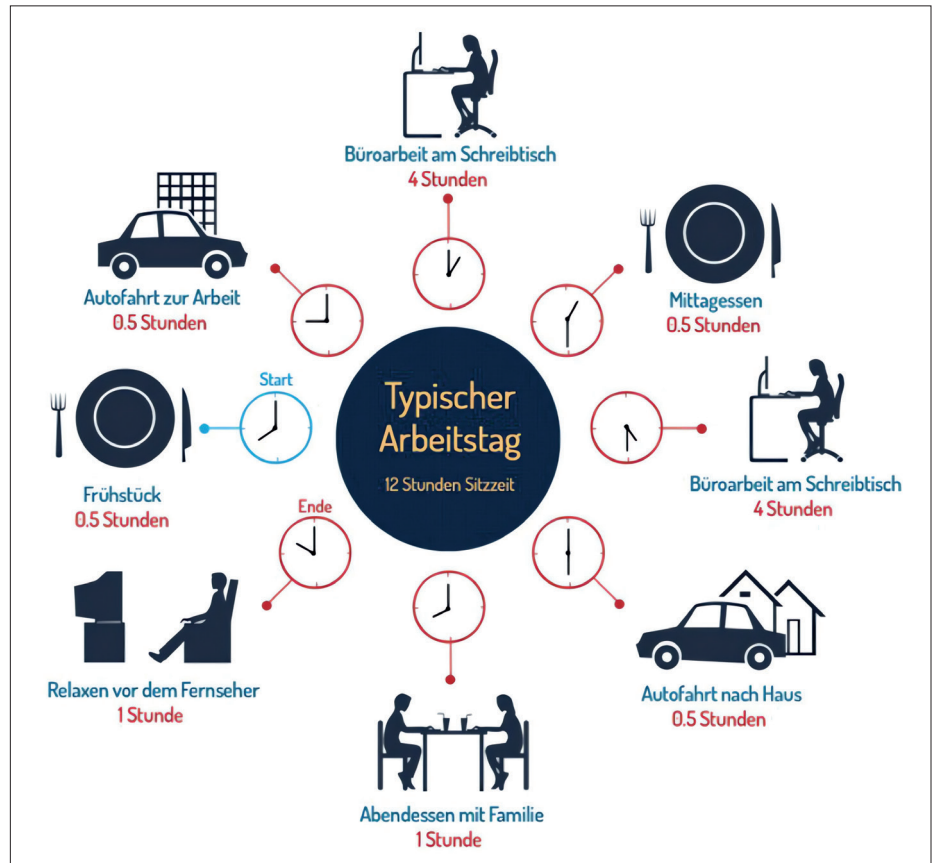


Bild 5: Typischer Arbeitsalltag (Quelle: www.ergotopia.de)

mehr Selbstfürsorge im Arbeitsalltag. Dabei kann der Arbeitsweg als mögliche Gesundheitsquelle betrachtet werden. Denn aktiv zurückgelegte Arbeitswege bergen große Potenziale für die individuelle Gesundheit, inklusive gesteigerter Leistungsfähigkeit, Körperfettreduktion, Zuwachs an Muskelmasse, Verbesserung des allgemeinen Gesundheitszustandes sowie höherer Vitalität und Lebensqualität. Gleichzeitig steigt durch die sichtbare Übernahme sozialer und ökologischer Verantwortung die Attraktivität jener Organisationen, die sich für aktive Mobilität engagieren. Dabei leisten Mitarbeiter:innen und Organisationen einen

Beitrag zu Klimaschutz und Klimawandelanpassung und die betriebliche Gesundheitsförderung kann durch ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement auf das nächste, klima- und zukunftsfreundliche Level gehoben werden.

**Auf dem Weg zu mehr aktiver Mobilität**

Im BGF-Prozess richten wir unsere Aufmerksamkeit zunächst auf die infrastrukturellen Voraussetzungen innerhalb der Organisationen und entlang der Arbeitswege, hinderliche und förderliche Organisationsstrukturen oder Prozesse sowie bereits vorhandene Ressourcen und Koopera-

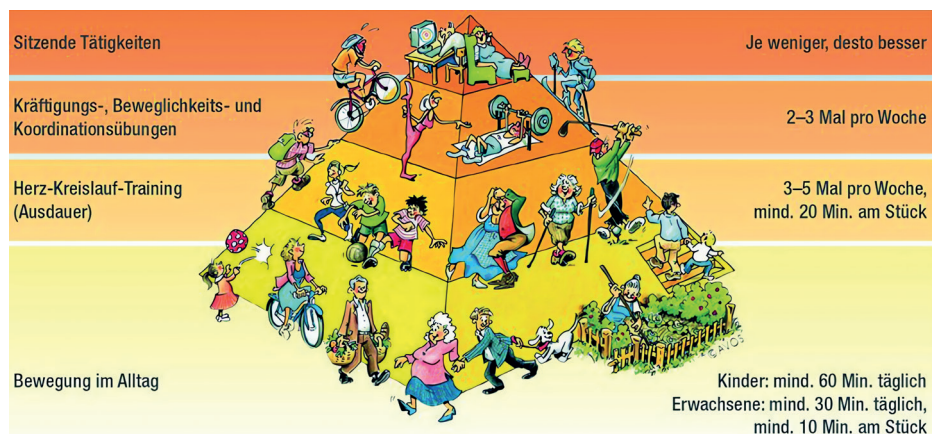


Bild 6: Österreichische Bewegungsempfehlungen 2020 (© Avos, Gruber)

Mag.<sup>a</sup> Ina Luki

tionen. Um Lösungsideen für aktive Mobilität auf den zu Weg bringen, fragen wir beispielsweise nach der Verankerung von Gesundheits- und Nachhaltigkeitsaspekten im Organisationsleitbild und danach, inwieweit diese kommuniziert und tatsächlich auch gelebt werden. Vorhandene

Ressourcen, Ideen und Zielvorstellungen werden ebenso analysiert wie bekannte Herausforderungen oder bestehende Angebote und Anreize zur Förderung gesunden Verhaltens.

Die Fragen zum aktiven Mobilitätsmanagement setzen sich mit entscheidenden Kriterien und Voraussetzungen für die Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg auseinander: Welche Anreize bräuhete es, um ungesundes und/oder klimaschädliches Verhalten durch gesünderes, klimaschonendes Verhalten zu ersetzen? Und mit dem Blick durch die Brille der Gesundheitsförderung: Welche gesundheitsförderlichen Verhaltensweisen können etabliert werden, wenn Bewegung am Arbeitsweg beispielsweise durch vermehrte Telearbeit entfällt?

Unter Berücksichtigung der Gegebenheiten und Veränderungsmöglichkeiten wollen wir in der BGF das individuelle Mobilitätsverhalten adressieren. Unser Ziel ist es, den Arbeitsweg als Gesundheitsprogramm zu etablieren und den Mitarbeitenden dabei unternehmensseitig möglichst alle Steine aus dem Weg zu räumen. Denn Radfahren und Zufußgehen unterstützen eine höhere Lebenserwartung, stärkere Knochen, gesünderen Schlaf sowie einen verbesserten Herzkreislauf und Stoffwechsel. Körperliche Aktivität kompensiert darüber hinaus durch Stress ausgelöste Belastungen und reduziert das Risiko für kognitiven Abbau.

Im Forschungsprojekt ActNow (2021–2023) wurde beispielsweise ein Routenplaner eingesetzt, der das Potenzial aktiver Mobilität für Unternehmen und Mitarbeiter:innen aufzeigt. Dabei enthalten die besten Arbeitswege ein Mindestmaß an aktiver Mobilität, zeigen Gesundheitseffekte und CO<sub>2</sub>-Ersparnis je nach Routenwahl auf. Wahlweise können sich Mitarbeiter:innen auch für Fahrgemeinschaften vernetzen. Der Routenplaner zeigt den Unternehmen zusätzlich die Mobilitätspotenziale der Mitarbeiter:innen, also welcher Anteil der Beschäftigten beispielsweise mit dem Rad fahren könnte und welche unternehmensbezogenen Gesundheits- und Umweltpotenziale dadurch entstehen. Somit können passende Maßnahmen zur Förderung aktiver und nachhaltiger Mobilität identifiziert werden.

Die Evaluierung zeigte eine tendenziell positive Entwicklung hin zu mehr aktiver Mobilität. So setzten 13 % der Befragten die Routenvorschläge um, 7 % berichteten ein verbessertes Gesundheits- und Mobilitätsverhalten, 72 % bewerteten die Initiative positiv. In besonders geeigneten Regionen könnten durch Initiativen,

wie diese, bis zu 25 % der Pkw-Wege eingespart werden.

### Erste Hilfe zur klimafreundlichen und gesunden Organisation

Als erste Hilfe zur klimafreundlichen Gesundheit können Mitarbeitenden z. B. Arbeitswege und Dienstreisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Rad nahegelegt werden. Oder die Dokumentation von Arbeitszeit bei längeren Arbeitswegen mit der Bahn, wenn dafür der Pkw stehen bleibt. Auch nachhaltige, positive besetzte Ziele können in den Fokus gerückt werden: Die Förderung aktiver Mobilität entspricht dem „One Health“-Ansatz mit dem Ziel, die Gesundheit von Menschen, Tieren und Ökosystemen ins Gleichgewicht zu bringen. Ebenso unterstützt sie die Ziele der Agenda 2030 (SDGs) hinsichtlich ökologischer Verträglichkeit und sozialer Gerechtigkeit.

Im Projekt ActNow beeinflussten folgende Maßnahmen die Verkehrsmittelwahl positiv: Videos und Vorträge zu Verhaltensänderung, Selbstmotivation und guten Vorsätzen, Green Meetings oder Green Events, gekennzeichnete Radwege, die Teilnahme an moderierten Gruppen, die Förderung von Klimaticket oder Jahreskarte, Filme oder Vorträge zu verwandten Gesundheitsthemen wie Ernährung, Bewegung aus ergonomischer Sicht und Verkehrssicherheit, aber auch die Implementierung von Role Models sowie ergänzende BGF-Initiativen, beispielsweise 24h-HRV-Messungen und Firmenläufe.

Das breite Spektrum der angeführten Maßnahmen zeigt, dass die Unterstützung neuer Verhaltensweisen sich lohnt, vor allem wenn die dazugehörigen Informationen möglichst simpel, alltagsnah und mit wenigen, starken und klaren Argumenten kommuniziert werden. Beispielsweise so: Eine Tonne CO<sub>2</sub>-Äquivalent entspricht etwa 4.000 km Autofahrt mit Verbrennungsmotor (oder Flugstrecke für 1 Person), 10.000 km Elektroautofahrt, 4–7 Jahren moderatem Rindfleisch- bzw. 5–7 Jahre Käsekonsum, 3–4 Tagen Kreuzfahrtschiff oder auch 80 Jahren Wachstum einer Buche.

Da ausreichend Bewegung im Alltag und eine gesunde Umwelt entscheidende Voraussetzungen für den Erhalt bzw. die Wiederherstellung von Gesundheit darstellen, empfehlen sich aus BGF-Perspektive auch positive, gemeinsame Erlebnisse in der Natur, am besten in der Arbeitsumgebung oder auf Betriebsausflügen, sowie klimafreundliche soziale Normen. Diese Maßnahmen fördern die (psycho)soziale Gesundheit und ein gutes Klima (im Arbeitsumfeld). Dies ist wichtig, denn psychisch belastbare und gesunde Mitarbeiter:innen treffen bessere Entscheidungen. Um es mit den Worten Thomas Brudermanns (Autor von „Die Kunst der Ausrede“) zu sagen: „Wir verzichten nicht, wir tauschen. Wir tauschen unsere klimaschädlichen Lebensstile gegen eine lebenswertere Zukunft für uns selbst und unsere Nachkommen.“

Mag.<sup>a</sup> Ina Luki

## Kommende Veranstaltungen und Seminare

### FSV-Tagung

**Bundeskongress kommunale Verkehrssicherheit**  
20.10.2025  
Renaissance Wien Hotel, 1150 Wien

### FSV-Schulungen

**Verkehrssicherheitsauditoren und Road Safety Inspektoren – Fortbildungsseminar**  
9.–11.9.2025  
FSV, 1040 Wien

**Betriebspersonal von Straßentunneln**  
10.11.2025  
FSV, 1040 Wien

### FSV-Seminare

**Kommunale Straßen**  
Block A: 13.–16.10.2025  
Block B: 3.–6.11.2025  
FSV, 1040 Wien und Web

Nähere Informationen zu diesen und weiteren Veranstaltungen und eine Online-Anmelde-möglichkeit finden Sie auf unserer Homepage [www.fsv.at](http://www.fsv.at).

## In der nächsten Ausgabe ...

... erwartet Sie ein Bericht über die Entwicklung der neuen RVS 03.03.83.

### 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 58 55 567  
Fax: +43 1 58 55 567-99  
E-Mail: [office@fsv.at](mailto:office@fsv.at)  
<http://www.fsv.at>

### Schriftleitung:

DI (FH) DI Ehrenfried Lepuschitz  
(Kommentare, Anregungen, Beitragsideen usw. erwünscht!)

Weitere Informationen und Bestellmöglichkeit der Publikationen der FSV auf [www.fsv.at](http://www.fsv.at).

Bei Bestellungen im EU-Raum bitte Ihre UID bekannt geben (in Deutschland = DE + 9 Ziffern).

### Abonnementpreis

der Zeitschriften  
*Straßenverkehrstechnik* sowie  
*Straße und Autobahn*

**für FSV-Mitglieder ermäßigt!**