



ÖSTERREICHISCHE
FORSCHUNGSGESELLSCHAFT
STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



FSV-aktuell STRASSE Oktober 2019

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft
Straße • Schiene • Verkehr

Editorial

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser,

das Aufgabengebiet der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr bezieht sich, wie der Name sagt, auf das Bundesgebiet der Republik Österreich. Dennoch freuen wir uns, nicht nur Geschäftsstelle des Nationalkomitees der AIPCR/PIARC sein zu dürfen, sondern darüber hinaus auch viele bilaterale fachliche Beziehungen zu den Nachbarländern pflegen

zu können. Dieser Tage werden wir – teilweise mit eigenen Geldmitteln finanziert – ein Forschungsprojekt zum Thema Wiederverwertung von Asphalt gemeinsam mit unserer Schweizer Schwestergesellschaft VSS und der deutschen FGSV starten. Ebenso im Oktober wird die traditionelle D-A-Ch-Informationstagung, dieses mal in der benachbarten Schweiz, unter Mitwirkung der FSV, durchgeführt. Ende September freuten wir uns, dass unsere ungarische Schwestergesellschaft MAUT ihr 25-jähriges Bestehen gefeiert hat – sie wurde auch unter Mithilfe unseres Verbandes gegründet und hat sich zwischenzeitlich sehr gut etabliert.

Auch am elektronischen Sektor profitieren wir – und unsere Partner – von dieser Vernetzung. Dieser Tage starten wir mit der Programmierung eines webbasierten Readers, der unsere bisherige Leseplattform für RVS, RVE, Wörterbuch und weitere Schriftenreihen ab Herbst 2020 ablösen bzw. ergänzen soll. Durch die gegenseitige, übernationale Kooperation können diese Projekte besser und schneller und durchwegs auch kostengünstiger umgesetzt werden – zum Wohle unserer Mitglieder und damit des Verkehrswesens allgemein.

*Dipl.-Ing. Martin Car
Generalsekretär der FSV*

Berichte vom FSV Verkehrstag 2019

RVS 03.04.12 „Planung und Entwurf von Innerortsstraßen“

Ausgangssituation

Die Richtlinie RVS 03.04.12 mit dem Titel „Straßenplanung, Stadtstraßen, Straßenquerschnitte, Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen“ wurde im Jänner 2001 von der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) veröffentlicht und in den 90er-Jahren des vorigen Jahrhunderts erarbeitet. Infolge neuer Entwicklungen, Veränderungen, geänderter Gestaltungsphilosophien in den Städten und der Novellierung gesetzlicher Vorgaben in den letzten Jahren ist eine Adaptierung und Überarbeitung der RVS 03.04.12 erforderlich geworden. In weiterer Folge sollten alle Verkehrsteilnehmergruppen und Nutzer des Straßenraums entsprechend dem Stand der Technik berücksichtigt werden.

Um diesen Rahmenbedingungen bzw. Vorgaben gerecht zu werden, wurde in bisher 47 Sitzungen über 7 Jahre eine komplette Erneuerung der Richtlinie durchgeführt. Auch der Aufbau und Schwerpunkt der Richtlinie, welcher bisher vorwiegend der Querschnittsbetrachtung von Innerortsstraßen galt, wurde um die linienförmige bzw. räumliche Betrachtung erweitert. Die Erweiterung des Umfanges spiegelt sich auch im geänderten Titel der RVS „Straßen im Ortsgebiet, Straßenraumgestal-

tung, Planung und Entwurf von Innerortsstraßen“ wider.

Wesentliche Inhalte, Erweiterungen und Änderungen der RVS werden nachfolgend kurz erläutert:

Grundsätze und Ziele der RVS

Diese RVS bildet die Grundlage für die Planung und den Entwurf des Straßenraumes unter Berücksichtigung der in Abhängigkeit von der jeweiligen Funktion gegebenen Nutzungsansprüche und Zielvorgaben.

Sie bestimmt Art, Zweck und Geometrie der für die Gestaltung anzuwendenden Elemente und gibt für die jeweiligen Elemente jene Abmessungen an, die bei Neubauten sowie Umgestaltungen anzuwenden sind.

Die Festlegung des Querschnitts und die Gestaltung von Innerortsstraßen haben sich an den Bedürfnissen aller Nutzer zu orientieren. Zu berücksichtigen sind dabei auch Faktoren, die Auswirkungen auf die Lebenssituation der Anrainer haben.

Ziel der Planung ist es, in bebauten Gebieten eine möglichst hohe Lebensqualität und eine Verträglichkeit der Nutzungen sicherzustellen. Der städtebauliche Raum sowie die Umfeldnutzungen sind bei der Gestaltung des Stra-

ßenraumes zu beachten. Bei der Planung sind die Bedürfnisse von mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen zu berücksichtigen. Die Gestaltung der Straße ist so vorzunehmen, dass möglichst keine Barrierewirkung für den nichtmotorisierten Verkehr erzeugt wird.

Bei Interessenskonflikten (z. B. eingeschränkte Platzverhältnisse) ist eine Prioritätenreihung gemäß den jeweiligen Zielsetzungen und Vorgaben vorzunehmen.

Jedenfalls ist bei allen Planungsüberlegungen der Verkehrssicherheit Priorität einzuräumen.

Nutzungsansprüche und Funktion

Straßen und Plätze (Verkehrsflächen) innerhalb von Ortsgebieten sind geprägt durch eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungsansprüche. Diese ergeben sich einerseits aus den Bedürfnissen der einzelnen Benutzergruppen und andererseits aus einer in vielen Fällen vorgegebenen räumlichen Situation.

Ziel der Planung ist es daher – entsprechend der jeweiligen Funktion der betroffenen Straße – die Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer möglichst gut zu erfüllen und eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche zu verfolgen.

Querschnittsgestaltung

Grundlage des Entwurfes von Innerortsstraßen sind die Ziele, Nutzungsansprüche und Funktionen. Der Entwurf soll auf den spezifischen Ort und die angestrebten Qualitäten abgestimmt sein. Daraus lassen sich Prioritäten und Gewichtungen für die Gestaltung der Straße und der Entwurfs-elemente ableiten. Die Bemessung der Straße hat optimiert für alle Verkehrsteilnehmerarten zu erfolgen.

Die Bemessung der Querschnittsbreiten der Innerortsstraßen für den motorisierten Verkehr im Gegenverkehr, im Richtungsverkehr und für den ruhenden Verkehr (Parkstreifen) wurde angepasst.

Die Festlegung der Breite der Fahrläche erfolgt unter Berücksichtigung des Straßentyps, der Verkehrsfunktion der Straße und der festgelegten (angestrebten) Begegnungsgeschwindigkeit der Bemessungsfahrzeuge (bei Gegenverkehr). Die Begegnungsgeschwindigkeit kann, muss aber nicht der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entsprechen. Das Bemessungsfahrzeug wurde angepasst, sodass es den aktuellen Fahrzeugbestand widerspiegelt und 85 % der tatsächlich zugelassenen Fahrzeugflotte abdeckt.

Des Weiteren wurden die Angaben und Definitionen der Querschnittselemente überarbeitet bzw. wurden Querschnittselemente in die Richtlinie aufgenommen bzw. die Verweise sowie die dazugehörigen Skizzen und Darstellungen aktualisiert. Nachfolgende Querschnittselemente werden in der RVS beschrieben: Aufenthaltsfläche, Geh- und Radweg, Radweg, Gehweg, Gehsteig, Fahrgaststellfläche, Schutzstreifen, Grünfläche, Fahrbahn, Fahrläche, Befestigte Seitenstreifen, Rand-



Dipl.-Ing. Martin Seidel
martin.seidel@ifl.com

streifen, Parkstreifen, Busbucht, Bankett, Selbstständiger Gleiskörper für Straßenbau, Mittelstreifen, Multifunktionsstreifen, Schrammbord, Richtungsfahrbahn und Nebenfahrbahn.

Trassierung

Die RVS wurde um das Thema der Trassierung von Innerortsstraßen erweitert. Welche Art der Linienführung zum Einsatz kommt, ist aufgrund der Nutzungsansprüche und der Funktion der Straße festzulegen. Die Trassierung ist entweder auf die Grundsätze der Fahrdynamik oder Fahrgeometrie auszulegen.

Verkehrsberuhigung

Einen maßgeblichen Punkt in der Gestaltung von Innerortsstraßen stellt die Verkehrsberuhigung und die damit verbundenen Maßnahmen dar.

Als Verkehrsberuhigung gilt eine quantitative und/oder qualitative Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrsgeschehens in einem Straßenzug auf die sich dort aufhaltenden Personen. Umfang und Möglichkeiten sowie die Auswahl der Art der Verkehrsberuhigung stehen im unmittelbaren Zusammenhang mit der Funktion des Straßenzugs. Anzustrebendes Ziel ist ein Straßenraum, dessen Gestaltung die Funktion, aber auch die angestrebte Verkehrsberuhigung für den Benutzer

Fahrzeug	Breite [m]	Breite mit Außenspiegel [m]
Fahrrad	gemäß RVS 03.02.13	
Pkw	1,90	2,10
Lkw/Bus	2,55 ^{*)}	3,00 ^{*)}

^{*)} gemäß KFG

Bild 1: Breite Bemessungsfahrzeuge

eindeutig erkennen lässt („selbsterklärende Straße“). Wesentlich ist die Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten.

Die Einsatzmöglichkeiten der verschiedenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen richten sich nach der Bedeutung des Straßenabschnitts innerhalb der Hierarchie des Netzes, nach den Nutzungsansprüchen, dem Umfang der einzelnen Benutzergruppen sowie bei Bestands-situationen nach den vorhandenen Platzverhältnissen. Es wird zwischen rechtlichen und baulichen Maßnahmen unterschieden. Im Hinblick auf die Wirksamkeit sind rechtliche Maßnahmen durch geeignete Begleitmaßnahmen zu ergänzen.

Entwässerung

Die RVS wurde um das Thema der Entwässerung von Innerortsstraßen erweitert. Die Vorgaben dienen dazu, das beim Bemessungsniederschlag anfallende Wasser von Verkehrsflächen vollständig und schadlos abzuführen. Dadurch soll die Verkehrssicherheit und die Benutzbarkeit gewahrt sowie die Beeinträchtigung Dritter vermieden werden.

Dipl.-Ing. Martin Seidel
martin.seidel@ifl.com

Strategien und Lösungen für eine nachhaltige Mobilität – Die Standpunkte der FSV

Die FSV hat sich zum Ziel gesetzt, eine sozial, ökonomisch und ökologisch nachhaltige Mobilität zu fördern. Der Schwerpunkt liegt auf der Erarbeitung von Richtlinien (RVS, RVE), in denen der Stand der Technik für Planung, Bau, Betrieb und Bewertung von Verkehrssystemen festgeschrieben wird. Es finden sich aber auch Aussagen zu den Anforderungen und Auswirkungen des Verkehrssystems. Die Arbeiten erfolgen unter Beteiligung von Fachleuten aus Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung. Mit dieser Strategie der wissenschaftlich fundierten Arbeitsweise kann die FSV wesentlich zur Entwicklung des Verkehrswesens beitragen. Dazu gehört auch das Anliegen der FSV, einer sachorientierten Verkehrspolitik beratend zur Seite zu stehen. Im Jahre 2007 wurde

dazu ein eigener AA der FSV „GV10 Verkehrspolitik“ gegründet und als Ergebnis im Heft 1 der FSV-Schriftenreihe „Der verkehrspolitische Standpunkt“ veröffentlicht. In der Zwischenzeit haben sich die technologischen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen wesentlich geändert, wenn auch die Verkehrsprobleme recht ähnlich geblieben sind. Insbesondere haben sich die Anforderungen in Bezug auf Nachhaltigkeit des Verkehrssystems, des Klimaschutzes und der Ressourcenschonung verschärft. Deshalb wurde eine Neufassung bearbeitet, wobei die Ziele, Grundsätze und Lösungsansätze auf ihre Aktualität hin überprüft wurden (AA GV10 Verkehrspolitik (2018):

Strategien und Lösungen für eine nachhaltige Mobilität Die Standpunkte der FSV. FSV –

Schriftenreihe Heft Nr.-019).

Zielgruppe und Aufgabenstellung

Das Zielpublikum sind in erster Linie Personen, die in der FSV tätig sind. Aber das Ergebnis soll auch als Anregung und evidenzbasierte Information für Verkehrsexperten und verkehrspolitisch aktiven Entscheidungsträger dienen. Im Zuge der Erarbeitung wurde die Frage kontrovers diskutiert, inwieweit die FSV sich für verkehrspolitische Werthaltungen zuständig fühlt bzw. kompetent ist. Die Erarbeitung von Richtlinien stellt immer eine Verknüpfung von Sachverhalten und Werthaltungen dar und formt damit auch die Verkehrspolitik mit:

– Einerseits geht es um die Fragestellung, welche formal beschlossenen Zielsetzungen

der Verkehrspolitik welche Maßnahmen zur Zielerreichung benötigen;

- Andererseits werden in Richtlinien viele Grenzwerte definiert, die auf Werthaltungen in Bezug auf die Qualität des Verkehrsangebotes intensive Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit und damit auch auf die Kosten haben.

Problemstellung

Seit der Veröffentlichung des verkehrspolitischen Standpunktes im Jahre 2007 hat sich eine Reihe von Rahmenbedingungen für die verkehrliche Planungspraxis geändert. Dazu zählen auf der europäischen Ebene Verfahren der Umweltverträglichkeits-, der Strategischen Umweltprüfung und der Naturverträglichkeitsprüfung, aber auch die Eurovignetten-Richtlinie der EU, die zur Ökologisierung der Lkw-Maut auf österreichischen Autobahnen geführt hat.

Die größte internationale Veränderung der Umwelтанforderungen an den Verkehr bringen die in der Klimaschutzkonferenz von Paris im Dezember 2015 getroffenen Vereinbarungen. Das Ziel der Pariser Vereinbarung verlangt, bis 2050 die Treibhausgasemissionen auf null zu senken. Pro Jahr entspricht das einer mittleren Senkung von 3 %, bezogen auf das heuti-

ge Niveau. Das ist ein ambitioniertes Ziel, für das wir bis heute kein geeignetes Maßnahmenprogramm im Verkehrssektor entwickelt haben.

Im technologischen Sektor finden Entwicklungen bezüglich des Antriebs und der Digitalisierung statt, die die Rahmenbedingungen der Mobilität signifikant verändern. Dies wird in Zukunft speziell auf die Elektromobilität und das automatisierte Fahren zutreffen. Die verkehrspolitisch angestrebte Veränderung im Verkehrsverhalten hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln konnte dem gegenüber kaum erreicht werden. So ist die klima- und umweltrelevante Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs und des Straßengüterverkehrs weiter angestiegen. Es deutet vieles darauf hin, dass dieser Trend auch kurz- bis mittelfristig nur durch gezielte, aber nicht populäre Maßnahmen im Sinne der spürbaren Internalisierung der externen Kosten für das Verkehrssystem gelingen kann.



em. o. Univ.-Prof.
Dipl.-Ing. Dr. techn.
Gerd Sammer

Neuer Ansatz zur Erarbeitung der Standpunkte der FSV

Für die aktuelle Version der FSV-Standpunkte wurde ein neuer Weg eingeschlagen. Es ist unser Ziel, aktuelle Themen der Entwicklung des österreichischen Mobilitäts- und Verkehrssystems anzusprechen sowie Standpunkte und Lösungsansätze zu formulieren. So entstand eine Liste von 27 Themen in unterschiedlicher Konkretisierung. Die beschriebenen Probleme und Handlungsansätze sind folgenden Bereichen zugeordnet:

- Verkehrs- und Mobilitätssystem
- Finanzierung
- Technologie
- Planen und Regeln
- Konsequenzen für die FSV und deren künftige Arbeit.

Naturgemäß sind auch Themen enthalten, die kontrovers und intensiv zu diskutieren sind. Dies unterstreicht für das vorliegende Papier den gewollten Charakter einer Diskussionsgrundlage. Mit diesem Papier ist der Wunsch verbunden, dass dies innerhalb der FSV und auch nach außen hin gelingen möge.

em. o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing.
Dr. techn. Gerd Sammer
gerd.sammer@boku.ac.at

Brückenerhaltung in Gemeinden – Chancen und Risiken

Vielfach ist den Verantwortlichen in den Gemeinden 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 teils akuter Handlungsbedarf besteht.

Laut ABGB gilt die sogenannte 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 grob fahrlässig 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 Straßenbenutzerinnen und -benutzern 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 herausgebracht, welche die aus Sicht der Erhaltung erforderlichen Maßnahmen detailliert erläutert und den jeweils zuständigen 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 und wird im Jahr 2019 nach einer umfangreichen Überarbeitung neu aufgelegt. 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 zwei Jahre
- Prüfung durch einen speziell ausgebildeten Beamten oder Ziviltechniker: alle sechs (12*) Jahre

*Anmerkung: 12 Jahre bei einfachen statischen Verhältnissen.

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 die Lebensdauer der Konstruktionen entschie-



Dipl.-Ing. Dr.
Eva-Maria Eichinger-Vill

den verlängert und die Erhaltung der Bauwerke optimiert werden. Das gewährleistet, dass alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer die Gemeindestraßen sicher nutzen können und spart den Gemeinden auf län-

gere Sicht Geld, da teure Neubauten entfallen oder erst zu einem viel späteren Zeitpunkt notwendig werden.

Dipl.-Ing. Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill
eva.eichinger-vill@zt-vill.at

Brandschutz und Rettung auf Untertagebaustellen – Rvs 09.01.52

Einleitung

Feuer im Tunnel – nicht nur für den Autofahrer im fertigen Tunnel eine mehr als unangenehme Vorstellung. Gerade auf Untertagebaustellen aller Art stellen der Brand und die damit einhergehenden Auswirkungen eine der größten Gefahren für Leib und Leben dar.

Überlegungen und Planungen zur Vermeidung und Bewältigung von Brandereignissen und der Rettung der Beschäftigten in diesen Situationen müssen daher ein zentrales Anliegen in allen Projektphasen sein.

Zusammenhang zwischen RVS 09.01.51 und RVS 09.01.52

Mit der überarbeiteten RVS 09.01.51 – Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Untertagebaustellen steht seit zwei Jahren ein aktueller Leitfaden für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz auf Untertagebaustellen zur Verfügung.

Als Ergänzung zu dieser RVS wurde in den vergangenen Jahren die RVS 09.01.52 – Brandschutz und Rettung auf Untertagebaustellen gemeinsam von Auftraggebern, ausführenden Firmen, Planungsbüros, Arbeitsinspektorat, AUVA sowie Planungs- und Baustellenkoordinatoren erarbeitet. Diese soll als Unterstützung der Projektbeteiligten bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zum Brandschutz (Vorbeugung und Vorsorge) und zur Rettung dienen.

Derzeit ist mit der RVS 09.01.53 – Schutzmaßnahmen gegen kanzerogene Gefahren eine weitere Ergänzung zur RVS 09.01.51 in Arbeit. Darin sollen Schutzmaßnahmen gegen die von Staub, Asbest und Chrom IV ausgelösten Gesundheitsgefährdungen behandelt werden.

Aufbau der RVS 09.01.52

In der RVS 09.01.52 werden mögliche Maßnahmen des Personenschutzes für die Rohbau- und Ausrüstungsphase, aber auch für Tunnellstandsetzungen, beschrieben und dargestellt. Maßnahmen für die Betriebsphase, den Sachwertschutz und den Umweltschutz werden in der vorliegenden RVS nicht behandelt.

Maßnahmen sind im Sinne der Prävention in der Rangordnung „Technische Maßnahmen – Organisatorische Maßnahmen – Persönliche Maßnahmen“ auszuarbeiten. Die RVS gliedert sich dem entsprechend in die Kapitel „Technischen Schutzmaßnahmen“, „Organisatorische Schutzmaßnahmen“ und „Persönliche Schutzmaßnahmen“. Aus- und Weiterbildung sowie die Unterweisung werden aufgrund der Wichtigkeit dieser Maßnahmen in einem eigenen Kapitel behandelt.



Dipl.-Ing. Dagmar Lauffer-Neumann

Anwendung der RVS 09.01.52

Die Maßnahmenliste der RVS 09.01.52 beinhaltet eine Reihe unterschiedlicher Maßnahmen wie z. B. Kommunikationseinrichtungen, Personenerfassung, Rauchschotts, Fluchtkammern und Selbstretter. Ebenso werden mögliche Vorgaben und Einschränkungen zu Arbeitsmitteln und Materialien behandelt sowie Hinweise zum Aufbau eines Notfallmanagements gegeben.

Die RVS soll den Projektbeteiligten als Checkliste dienen, welche Maßnahmen aus dem Bereich Brandschutz und Rettung auf Untertagebaustellen anwendbar sind. Auf Grundlage dieser Maßnahmenliste ist für jedes Projekt bereits in der Planungsphase zu überlegen, welche Maßnahmen für den Brandschutz und die Rettung auf dieser Baustelle Sinn machen und das Sicherheitsniveau erhöhen können. Dabei ist zu beachten, dass der Maßnahmenmix für jedes Projekt, aber auch für jede Projektphase anders aussehen wird und die Maßnahmen in Abhängigkeit von den gegebenen Rahmenbedingungen zu beurteilen ist.

Es ist daher besonders wichtig, für jedes Projekt, jede Projektphase und jede Maßnahme immer wieder aufs Neue die Sinnhaftigkeit und Art der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zu überlegen und zu hinterfragen.

Dipl.-Ing. Dagmar Lauffer-Neumann
dagmar.lauffer-neumann@geoconsult.eu

Veranstaltungen und Seminare

FSV-Tagung

FSV-Preisverleihung 2019 – „Wir finden neue Wege – die Jugend geht mit“

21.11.2019
Riverbox
Johann-Böhm-Platz 1, Wien

FSV-Seminare

Kommunale Straßen – Block B

11.–13.11.2019
FSV, Wien

FSV-Infonachmittage

Prüfbuch zur LB-V105 in Leoben

14.11.2019
Falkensteiner Hotel & Asia Spa Leoben

FSV-Schulungen

Verkehrssicherheitsauditoren und Road Safety Inspektoren – Fachseminar

25.11.2019
FSV, Wien

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

In der nächsten Ausgabe ...

... erwarten Sie weitere Berichte zu Regelwerken und Veranstaltungen.

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
<http://www.fsv.at>

Schriftleitung:

Andreas Regner
(Kommentare, Anregungen, Beitragsideen usw. 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!