



## FSV-aktuell STRASSE Oktober 2013

### Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße • Schiene • Verkehr

#### Editorial

Sehr geehrte Leserin,  
sehr geehrter Leser!

In dem, vorigen Monats erschienenen, Halbjahresbericht 2013 zogen wir über die ersten sechs Monate des Jahres 2013 Bilanz – sie bestätigt die ungebrochene Tatkraft unserer Ausschüsse und den erfolgreichen Weg, den die FSV mit Schulungen und Tagungen schon vor einigen Jahren eingeschlagen hat: 28 Veranstaltungen alleine im ersten Halbjahr, acht veröffentlichte Richtlinien für das Straßenwesen und die Neuauflage der Standardisierten Leistungsbeschreibung Verkehrsinfrastruktur, einer standardisierten Ausschreibungsgrundlage, an der mehr als 120 Personen in mehreren Arbeitsausschüssen kooperieren, zeigen die Erfolge der Aktivitäten unserer Expertinnen und Experten.

Dies ist auch Anlass für mich, für den guten Einsatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Geschäftsstelle zu danken. Die frictionsfreie Abwicklung all dieser und der hier aufgrund der Fülle nicht erwähnbarer Vielzahl an Tätigkeiten läuft in guter Kooperation und eingespielt als Teamwork ab. Damit wird das Jahr 2013 insgesamt ein für die FSV erfolgreiches werden – in diesem Sinne freue ich mich schon auf unsere nächste Großveranstaltung, dem FSV-Preis 2013 „Wir gehen neue Wege – die Jugend geht mit“, den wir am 14. November vergeben werden.

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

#### Veranstaltungsbericht FSV-Verkehrstag 2013

Wie schon in den letzten Ausgaben von FSV-aktuell begonnen, stellen wir hier weitere Vorträge zum „FSV-Verkehrstag 2013“, der Jahrestagung der FSV, vor.

#### RVS für kinder- freundliche Mobilität



*Ao. Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr.  
Thomas Macoun*

Verkehrspolitische Zielsetzungen in den Anfangsphasen der Motorisierung waren geprägt durch Bemühungen zur Optimierung des Verhaltens von Kindern durch verkehrserzieherische Maßnahmen im Straßenraum insbesondere am Schulweg (Die Sicherheit am Schulweg wurde in einer Reihe von Sicherheitsprogrammen thematisiert). In der Folge hat sich auch die Forschungsgesellschaft mit der RVS Schulumfeld (RVS 03.04.14) mit der Problematik eines Teilbereiches der Wegeketten zur Schule, und zwar des Zugangs zum Schulgebäude und dessen unmittelbarem Umfeld, beschäftigt.

Unabhängig von den Bemühungen zur Steigerung der Sicherheit am Schulweg dient weiterhin etwa jede vierte Fahrt des familiären Individualverkehrs dazu, Kinder (und Jugendliche) zum Kindergarten, zur Schule u. Ä. zu bringen und von dort wieder abzuholen („Elterntaxi“). Kinder sind aufgrund ihrer physiologischen und psychologischen Eigenschaften speziellen Unfallrisiken ausgesetzt. Bei den 6- bis 15-jährigen Fußgängern ist bis zu 90% des Fehlverhaltens Situationen beim Queren von Straßen zuzuordnen. Gefährliche Situationen auf den Straßen verbieten den Kindern letztlich dort zu spielen (Wohnstraßen stellen das einzige Element der Gesetzgebung dar). Die Kinder sitzen in der Folge zu Hause vor dem PC+TV.

Die „klassische“ Betrachtungsweise des Schulwegs und der dort auftretenden Probleme muss daher ergänzt werden durch die Betrachtung des Mobilitäts- und Erlebnisraums und damit auch Freizeitverkehrszwecke, Einkaufsverkehrszwecke etc. umfassen. Die spielerische Eroberung des altersgerechten Lebens- und Mobilitätsraums, der Erwerb der entsprechenden Fertigkeiten sowie die durch Bewegung geförderte Entwicklung müssen speziell in Siedlungsgebieten im Vordergrund stehen. Die Tendenz eines zunehmenden Bewegungsmangels bei Kindern hat in der Folge Einfluss auf die Verkehrs-

mittelwahl im Erwachsenenalter, und führt zu Verschlechterung in der Verkehrssicherheit, sowie Umwelt- und Gesundheitsbedingungen.

Einen weiteren Anlass für die Erstellung der RVS stellt der Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan für Österreich ((Beschluss: 5. WHO-Ministerkonferenz in Parma – 2010) dar. Das Handlungsfeld II nach der Parma-Deklaration stellt grundsätzlich den Rahmen und Handlungsauftrag für diese geplante Planungsrichtlinie dar. Konkret in Punkt II und quantitativ gesehen im Punkt IV: II) Wir werden bei der Planung und Gestaltung von Siedlungen, Wohnungen, Gesundheitseinrichtungen, Mobilitätskonzepten und Verkehrsinfrastrukturen die Bedürfnisse der Kinder berücksichtigen. Dafür werden wir gesundheitliche, umweltbezogene und strategische Folgenabschätzungen vornehmen und die einschlägigen Vorschriften, Konzepte und Leitlinien entwickeln und anpassen und die erforderlichen Maßnahmen umsetzen. IV) Wir sind bestrebt, bis 2020 jedem Kind Zugang zu gesunden und sicheren Umgebungen und Lebensumfeldern zu verschaffen, damit es zu Fuß oder mit dem Rad in Kindergarten oder Schule gelangen und auf Grünflächen spielen und körperlich aktiv sein kann. So beabsichtigen wir, Verletzungen zu verhindern, indem wir wirksame Maßnahmen durchführen und Produktsicherheit fördern.



*Bild 1: Kinderfreundliche Mobilität der Zukunft*

Als methodische Grundlage der RVS können Empfehlungen für eine kinderfreundliche Stadt- und Verkehrsplanung (Lebensministerium) herangezogen werden:

- 1.) Kinder brauchen Sicherheit: durch Maßnahmen im Verkehrsfluss, Schutzmaßnahmen in und an Fahrzeugen und baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Straßenraum.
- 2.) Kinder brauchen Platz und Raum: durch ausreichende Spielplätze, Aufenthalts- und Verweilflächen sowie breite Geh- und Radwege.
- 3.) Kinder brauchen Bewegung: durch ein attraktives Fuß- und Radwegenetz.
- 4.) Kinder sind die Kunden von morgen: kinderfreundliche Angebote, Busse, Züge und Haltestellen sind das beste Kundenbindungsprogramm der Verkehrsunternehmen.
- 5.) Kinderwünsche wollen gehört werden:

In einer Reihe von klar dargestellten Maßnahmen zu den 4 Bereichen (MIV – inkl. ruhender Verkehr, ÖV, Radfahren und Zufußgehen) müssen Art und Ausmaß der notwendigen Eingriffe dargestellt und hinsichtlich der Verträglichkeit beurteilt werden. Diese Beurteilung kann sich auf Aspekte der Sicherheit, Umweltaspekte usw. beziehen. Ziel ist, ähnlich wie bei der Barrierefreiheit (RVS 2.2.36), das „Kind sein“ immer mitzudenken. Die Ziele der Kinder innerhalb einer Gemeinde sind auf Art und Ausmaß der Nutzung und der Verkehrserzeugung zu überprüfen. Das Merkblatt soll die oben erwähnten verkehrsplanerischen Aspekte aufgreifen und in konkrete Planungen in Städten und Gemeinden einfließen lassen.

Ao. Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr.  
Thomas Macoun  
thomas.macoun@tuwien.ac.at

## Warum werden als richtig erkannte Maßnahmen nicht umgesetzt?



Dr. Ralf Risser

### Einleitung

Dieser Text richtet sich fiktiv an jemanden, der von einer Maßnahme auf der Basis wissenschaftlicher Arbeit überzeugt ist und Implementierungsprozesse verstehen will, bzw. eben verstehen will, warum manchmal (oder oft?) als richtig erkannte Maßnahmen nicht umgesetzt werden. Dazu gilt es, Faktoren sowohl auf gesellschaftlicher bzw. auf Gruppenebene als auch auf individueller Ebene zu verstehen, bzw. die dort zu lokalisierenden Hindernisse für eine Umsetzung.

### Definition und Charakterisierung

Implementierung ist laut Fixsen et al. (2005) die „Kombination von Aktivitäten, sodass definierte Programme und Maßnahmen in der Praxis verwendet werden“. Es handelt sich dabei um kein einmaliges Geschehnis, sondern um einen langfristigen Prozess mit verschiedenen Stadien. Gehen wir davon aus, dass in irgendeinem bestimmten Fall mehr oder weniger schlüssige Forschungsergebnisse vorliegen. Dann fol-

gen auf dem Weg zu einer möglichen Umsetzung dieser Ergebnisse für die Praxis folgende Phasen:

- 1) Explorationsphase: unterschiedliche (potenzielle) Beteiligte überzeugen sich von der Sinnhaftigkeit der Ergebnisse und der Notwendigkeit der Umsetzung
- 2) Koordination: die Beteiligten stimmen die von ihrer Seite aus durchzuführenden Aktivitäten mehr oder weniger gut aufeinander ab
- 3) Eigentlicher Beginn: dieser besteht oft in einer Regelung, einem Erlass, einem Gesetz oder dem Entstehen einer anderen formellen Norm mit mehr oder weniger klaren Aussagen darüber, wie diese Norm in der Praxis umzusetzen ist
- 4) Prozess wird Praxis: die faktische Umsetzung beginnt, wobei man sich mehr oder weniger genau an die formelle Norm hält (auch in Abhängigkeit davon, wie gut exakte Formulierung der Norm ein exaktes Befolgen ermöglicht).

### Grade der Implementierung

Fixsen nennt die seiner Meinung nach häufigste Form der Implementierung die „Papier-Implementierung“, wo Maßnahmenvorschläge eben nur Papier bleiben. Die nächste Stufe bezeichnet er, vielleicht nicht ganz nachvollziehbar, als Prozess-Implementierung: Da werden einzelne Aktivitäten etc. umgesetzt: z.B. lokal, auf Gemeindeebene, da und dort, aber ohne Gesamtkonzept. Die höchste und anstrengenswerte Stufe schließlich ist die systematische Implementierung: Koordinierte Maßnahmen werden gesetzt, mit operationalen Zielen, die sich messen lassen. Bild 2 unten zeigt schematisch einen Zusammenhang zwischen Maßnahmen und unterschiedlichen Umsetzungsgraden.

Ganz interessant ist in dieser Abbildung der Graubereich: Es ist erfahrungsgemäß in unserem Bereich – Verkehr, Verkehrssicherheit, Mobilität – oft strittig, ob eine Maßnahme effektiv oder ineffektiv ist. Weiters ist natürlich oft strittig, worin ausreichende Effektivität besteht: Ab wann wird bspw. eine Reduktion an Toten und Verletzten als ausreichend angesehen, damit man dafür Nachteile akzeptiert – im Zusammenhang mit Tem-

polimitreduktionen z.B. den Autofahrern langsames Fahren abverlangen zu müssen, Kosten für unterstützende und auch gesetzlich vorgesehene Maßnahmen wie Beschilderung und bauliche Anpassungen usw.

### Implementierung als Prozess

Gute Implementierung führt zu mehreren erheblichen Veränderungen, z.B. Veränderungen im professionellen Verhalten von Zielpersonen, in der formellen und informellen Struktur und Kultur beteiligter Institutionen, in den Relationen zwischen den beteiligten Partnern sowie zwischen Partnern und „Kunden“ (in unserem Fall Verkehrsteilnehmern). Manche Implementierung erfolgt nicht, weil man fürchtet, dass Zielpersonen bestimmte Maßnahmen nicht akzeptieren werden (was natürlich vonseiten der Verantwortlichen auch vorgeschoben sein kann). Der Grad der wahrscheinlichen Akzeptanz von Maßnahmen lässt sich aber recht genau und relativ einfach feststellen, indem man die Bereitschaft zur Akzeptanz aufseiten von Zielpersonen und Zielgruppen misst.

Wenn es auf maßgeblicher Seite Befürchtungen gibt, dass wichtige Beteiligte zu wenig Bereitschaft zu entsprechenden Veränderungen („readiness to change“) aufweisen und wenn man da vorbauen will – mit Überzeugungsarbeit etc. – dann gibt es auch hier die Möglichkeit, diese Bereitschaft auf Person- & Organisationsniveau bei den unterschiedlichen Akteuren zu messen. Auf der Basis der Ergebnisse solcher Messungen kann man dann Interventionen planen – fachliche Information, Coaching, Mediation, Workshops, etc. – und zwar idealerweise unterschiedliche Interventionen auf unterschiedlichen Niveaus.

### Die Stadien der Bereitschaft zur Veränderung

Das sogenannte „transtheoretische Modell“ von Prochaska & Di Clemente (1983) reflektiert, in welchem Stadium der Veränderung, oder der Bereitschaft dazu, sich eine Person befindet. Dieses Modell lässt sich sicher auch auf eine Institution übertragen. Überlegungen für die praktische Anwendung des Modells sind aber einfacher, wenn man sich vorstellt, dass man sich an ei-

Implementierung

		Effektiv	Nicht effektiv
Maßnahme	Effektiv	Systematische Implementierung	Papier-Implementierung Prozess-Implementierung
	Ineffektiv		

Bild 2: Maßnahmen und Grad der Umsetzung

ne Person wendet, oder an eine Gruppe von Personen, die man als ihre Einstellungen betreffend ähnlich diagnostiziert hat. Dem Modell zufolge kann man sich bzgl. einer Neuerung (neue Gewohnheit, neue Vorgehensweise etc.) zwischen einem präkontemplativen Stadium (wo man sich eines Problems überhaupt nicht bewusst ist und daher eine Veränderung gar nicht in Betracht gezogen wird) bis hin zur völligen Stabilisierung einer neuen Routine auf mehreren unterschiedlichen Ebenen befinden: Auf dem Weg von der Präkontemplation zur Kontemplation beginnt ein Bewusstwerdungsprozess und es wird vorstellbar, dass etwas sich vielleicht ändern könnte. In diesem Stadium beginnt auch ein Lösen von sozialen Verankerungen; etwa, dass Statements von anderen bzgl. eines Tatbestandes oder einer Routine nicht nur einfach abgenickt werden, sondern dass man auch offen etwas zu hinterfragen beginnt. In der Vorbereitungsphase (Preparation) steigt das Interesse an einer Änderung an und man beginnt, die eigene Position genauer zu beleuchten. Danach wird man aktiv, nicht nur mit Worten, sondern auch mit Taten, man beginnt die eigenen Routinen zu ändern und auch dafür Stellung zu beziehen (Commitment). Im Rahmen der eigenen Veränderungen muss man sich auch gegenläufigen Argumenten und Kräften stellen (Gegnerschaft der KollegInnen z.B.), und wenn einen die nicht zum Aufgeben bringen, dann verstärkt sich die eigene Position und das trägt dazu bei, dass man an den Veränderungen festhält (Maintenance) und die Kraft hat, sie zu verteidigen.

### Hilfestellungen

Wenn man jemanden oder eine Institutionen in den Bemühungen zur Veränderung unterstützen will, so nennt die Literatur die folgenden Aktivitäten:

- 1) Relevante Unterschiede zwischen Status quo und dem Neuen, das kommen soll, herausstreichen: Was ist neu? Was ist das Problem mit der bisherigen Situation?
- 2) Definition, was erreicht werden soll: Was genau ist das Ziel der Veränderung (das Ideal sind messbare Ziele).

3) Sagen, welche Prozesse zu ändern sind: Um die Änderungsprozesse effizient zu gestalten, sind die einzelnen Prozessschritte möglichst genau zu beschreiben.

4) Wer sind die Schlüsselpersonen bzw. -gruppen? Klarerweise ist darzustellen, wer genau was genau tun soll(te).

5) Identifizierung von Barrieren und Möglichkeiten, sie zu überwinden: Je besser man auf Schwierigkeiten beim Änderungsprozess vorbereitet ist, umso leichter besteht man in schwierigen Situationen.

6) Wahl von Interventionen: Es ist wichtig, wie jemand, der einen Änderungsprozess betreibt, diesen methodisch begleitet: Arbeitsgespräche, Workshops, Trainings, Therapie (Manager unterziehen sich z.B. unterschiedlichen „kräftigenden“ Therapien).

7) Unterstützung für die eigenen Ziele suchen, „Alliierte“ finden: Wenn sich mehr Personen oder Institutionen mit der gleichen Zielrichtung für eine Änderung einsetzen, wird erfolgreiche Umsetzung wahrscheinlicher.

8) Evaluierung der veränderten Praxis: Sind, wie oben gesagt, gut beschreibbare oder messbare Ziele gesetzt, so ist es möglich, den Erfolg eines Umsetzungsprozesses zu bewerten. Neben einer Bestätigung für bisherige Bemühungen, die man davon (hoffentlich) bekommt, lernt man durch Evaluation, wie man weitere Umsetzungsaktivitäten eventuell besser gestalten kann.

### Implementierungsprobleme

Welche konkreten Implementierungsprobleme können nun in der Praxis auftreten? Der Verkehrsplaner David Banister vom University College London (Banister, 1998) nennt die Folgenden:

1. Koordinationsprobleme zwischen verschiedenen Administrations- und Machtniveaus: dahinter können sich unterschiedliche Interessen oder Prioritäten verstecken, aber auch schlechte oder nicht ausreichende Kommunikation, welche u.a. durch schwierige Strukturen entstehen kann (zu wenig Zeit und Möglichkeiten zu kommunizieren, zu wenig Möglichkeiten der offenen Diskussion etc.).
2. Rechtliche Schwierigkeiten: Oft Unsicherheit darüber, ob etwas

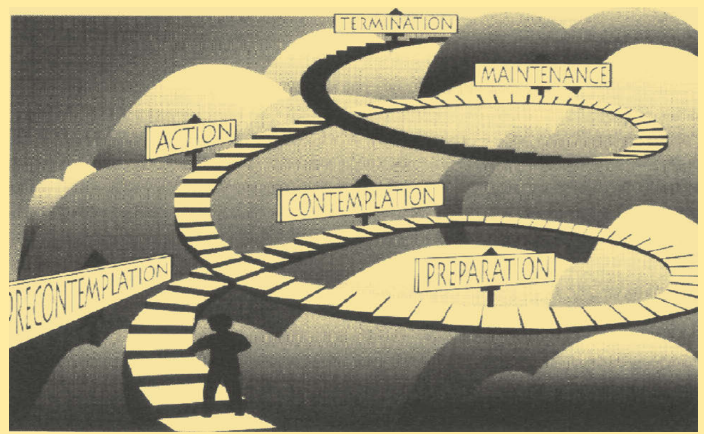


Bild 3: Transtheoretisches Modell

rechtlich hält, wie etwas zu formulieren ist, dass es Effekte entsprechend der ursprünglichen Absicht erzeugt, etc.

3. Finanzielle Probleme: Oft Tarnung für Interessenskonflikte zwischen Gruppen bzw. andere Prioritätensetzung (Geld vorhanden, wird aber für etwas anderes ausgegeben).
4. Widerstand von unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen: Offen ausgetragene Interessenskonflikte à z.B. Parkraumbewirtschaftung – gewünscht von den einen, bekämpft von den anderen.
5. Kulturelle Barrieren: z.B. Werthaltungen, Religion, Ideologie, politische Richtung, die bestimmte Lösungen programmatisch ausschließt (Waffengesetze USA, Tempolimit auf Autobahnen in Deutschland, u.a.)
6. Physische resp. geografische Barrieren: z.B. kann Radfahren im Bergland schwierig sein und Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens können daher als unnötig betrachtet werden; viele Barrieren dieses Typs können aber auch vorge-schoben sein.
7. Lobbyprobleme durch gewisse Gruppen: Wenn gewisse Gruppen ohne Rücksicht auf Fakten an ihrer Machtposition (Mitgliederzahlen, Privilegien, etc.) festhalten wollen.
8. Inadäquate Verbreitungsstrategien & mangelnder Zugang zu Information: Die Öffentlichkeit könnte in vielen Fällen Druck machen, um eine Lösung mancher der obgenannten Probleme zu erzwingen, wurde aber zu wenig gut mit Fakten und Argumenten versorgt.

### Angriffspunkte für Veränderungen

Aus psychologischer Sicht gibt es drei zentrale Faktoren, wo man ansetzen muss, wenn man von jemandem Kooperation erreichen will:

Wissen: Trivialerweise die Grundlage für jede Entscheidung; dieses Wissen muss aber so aufbereitet sein, dass die angesprochene Person damit etwas anfangen kann.

Einstellungen: Diese umfassen soziale und persönliche Normen, an die z.B. in der Kommunikation mit Personen erinnert werden muss – dass sie für eine bestimmte Sache einstehen etc. Ein anderes wichtiges Element ist die empfundene Kontrolle über einen Prozess: Schaffe ich es, etwas durchzubringen oder schätze ich es als zu schwierig oder unrealistisch ein?

Motive: Will man sich für bestimmte Normen einsetzen? Will man Mühen auf sich nehmen, etc.? Dies hängt davon ab, welche „Belohnung“ man sich von seinem Einsatz verspricht; dem/der Idealisten/in ist es Belohnung genug, sich für eine Sache einzusetzen, für die man steht (intrinsische Motivation); andere Personen wiederum brauchen Belohnung von außen (extrinsische Motivation), wie Geld, Wählerstimmen, Macht, Beförderung, u. v. a.

Bei einem Implementierungsprozess sind aber immer mehrere Personen und/oder Institutionen beteiligt und daher geht es immer darum, dass sich mehrere Personen überzeugen lassen. Das kann nicht alles von einer einzelnen Kraftquelle bewältigt werden. D.h., Aktivitäten im Sinne der oben angegebenen drei Punkte, nämlich Wissen und motivierende



Bild 4: Überkopfwegweiser A 4 (Quelle: ASFINAG)



Bild 5: Verkehrsbeeinflussungsanlage A 10 (Quelle: ASFINAG)

Argumente zu liefern, müssen so erfolgen, dass angesprochene Personen sie weiter betreiben bzw. auch beginnen, sich im Sinne einer bestimmten Sache einzusetzen. Dies ist beim Planen eines Implementierungsprozesses zu berücksichtigen.

**Zielgruppenspezifische Ansprache**

Wenn man sich an bestimmte Personen wendet, so sind u. a. folgende Aspekte bzw. Voraussetzungen zu berücksichtigen:

- Ihr Wissen und Können
- Ihre soziale sowie ihre professionelle Rolle und Identität
- Ihre Annahmen über ihre Kompetenz
- Ihre Annahmen über die Konsequenzen bestimmter Handlungen
- Ihre Motive und Ziele
- Eigenschaften wie Gedächtnis, Aufmerksamkeit, Vorgehen bei Beschlussprozessen
- Kontext und vorhandene Ressourcen
- Ihre emotionale Kontrolle bzw. Verhaltenskontrolle (Mut, soziale Risikobereitschaft etc.)

Da der Implementierungsprozess, wie schon zum Ausdruck gekommen sein sollte, sehr von den ihn tragenden Personen abhängt,

muss möglichst viel Information über die Zielgruppen, die mit der jeweiligen Maßnahme konfrontiert werden sollen, eingeholt werden, soll die Maßnahme Fuß fassen.

*Dr. Ralf Risser  
ralf.risser@factum.at*

**Berichte zu aktuellen RVS**

**Die neue RVS 13.03.51 Wegweiserbrücken**

Um die Überwachung, Kontrolle und Prüfung von Brücken und anderen Kunstbauten an allen Straßen zu standardisieren, hat die Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr eine eigene RVS-Reihe 13.03 herausgebracht. Die Richtlinien der RVS-Reihe 13.03 erläutern detailliert die aus Sicht der Erhaltung erforderlichen Maßnahmen und liefern den jeweiligen Straßenerhaltern Informationen, in welchen Zeitabständen Maßnahmen am Objekt erforderlich sind und was im Rahmen dieser Maßnahmen zu tun ist. Zu bewerten ist dabei der vorhandene Bestand.

Die am 1. Juli 2013 neu erschienene RVS 13.03.51 dient in diesem

Zusammenhang der bautechnischen Überwachung von Wegweiserbrücken und verwandten Bauwerken, wie z. B. Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Mautgantries, im Hinblick auf deren Zuverlässigkeit (d. s. Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit) und Verkehrssicherheit. Die RVS enthält zudem Informationen zur Erhebung des Erhaltungszustands der Bauwerke. Die RVS unterscheidet – in Anlehnung an die anderen RVS der Reihe 13.03 – zwischen der laufenden Überwachung, der Kontrolle und der Prüfung und legt Termine sowie Anforderungen an das erforderliche Personal fest:

- Überwachung durch den Streckendienst: alle 4 Monate
- Kontrolle z. B. durch den Straßen- oder Brückenmeister: alle 2 Jahre
- Prüfung z. B. durch einen erfahrenen Zivilingenieur oder entsprechend geschultes Fachpersonal: alle 6 Jahre.

Zusätzlich werden Hinweise für die Durchführung dieser drei Maßnahmen und die damit verbundenen erforderlichen Arbeiten am Objekt sowie zur Aufzeichnung der Ergebnisse gegeben. Die Bewertung des Erhaltungszustands des geprüften Objekts und seiner Bauteile erfolgt nach dem bewährten Schulnotensystem, wobei die RVS beispielhaft Schadensbilder und zugehörige Noten beschreibt.

Überwachung, Kontrolle und Prüfung sowie die Erhebung des Erhaltungszustands erfolgen, um Mängel und etwaig eingetretene Schäden rechtzeitig zu erkennen und den Straßenerhalter dadurch in die Lage zu versetzen, diese Mängel und Schäden zu beheben, bevor größerer wirtschaftlicher Schaden eintritt oder die Verkehrssicherheit der StraßennutzerInnen beeinträchtigt wird. Durch eine sachgemäße Überwachung, Kontrolle und Prüfung können die Lebensdauer von Wegweiserbrücken entschieden verlängert und Erhaltungsmaßnahmen zeit- und kostenmäßig optimiert werden.

Nähere Informationen zu den Richtlinien finden Sie unter: [www.fsv.at](http://www.fsv.at).

*Dipl.-Ing. Dr.  
Eva-Maria Eichinger-Vill  
eva.eichinger-vill@bmvit.gv.at*

**Veranstaltungen und Seminare**

FSV-Schulung in Wien  
**Betriebspersonal von Straßentunnel**  
4.-7.11.2013  
FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien

FSV-Infonachmittag in Wien  
**Überwachung**  
11.11.2013  
FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien

FSV-Schulung in Wien  
**Verkehrssicherheitsauditorinnen und Road Safety Inspektoren**  
25.-29.11.2013  
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](http://www.fsv.at).**

**In der nächsten Ausgabe ...**

... finden Sie weitere Berichte zum FSV-Verkehrstag 2013.

**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 5855567  
Fax: +43 1 5855567-99  
E-Mail: [office@fsv.at](mailto:office@fsv.at)  
<http://www.fsv.at>

**Schriftleitung:**

Ildikó B. Piroška  
(Kommentare, Anregungen, Beitragsideen etc. 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), da Sie so die MwSt. sparen können.

**Abonnementpreis**

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