



## FSV aktuell

August 2004

### Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr

#### Tagungen

FSV-Seminar

##### Die Nächsten, bitte!

Fr./Sa., 26. und 27. Nov. 2004  
 Austria Trendhotel „Seehotel  
 Rust“

Veranstalter: FSV

Organisation: Rosinak & Partner,  
 Snizek + Partner

Eine Generation von Verkehrsforschern und Verkehrsplanern wird nach und nach pensionsreif. Wer kommt nach – mit welchen Ideen, Konzepten, Hoffnungen und Ängsten? Welche Erkenntnisse und Dogmen könnten uns im nächsten Jahrzehnt begleiten? Ein erster Befund.

Information: Andrea Weninger  
 weninger@rosinak.at

##### FSV-Generalversammlung + Verleihung des FSV-Preises 2004

Do., 11. Nov. 2004  
 Renaissance Wien Hotel,  
 Ulmannstraße 71, 1150 Wien

#### FSV Verkehrstag 2004 – Tagungsbericht

Am 22. Juni 2004 fand in Wien der FSV-Verkehrstag – Jahrestagung 2004 statt. Mit Fachvorträgen – je einem für jede der 14 Arbeitsgruppen – wurde ein tiefer Einblick in die aktuellen (Forschungs)Aktivitäten der Arbeitsgruppen und so der Forschungsgemeinschaft insgesamt gewährt. Die nachfolgende Zusammenstellung einiger Vortragsinhalte (in der Reihenfolge der Präsentationen) bildet den ersten Teil des Tagungsbands der Veranstaltung – die weiteren folgen in den nächsten Ausgaben von FSV-aktuell.

Viktoria REISS-ENZ  
 (AG Verkehr und Umwelt):

##### Grünbrücken – ökologische Bauaufsicht – Vogelschutz: Drei neue Richtlinien in Ausarbeitung

Die naturschutzrechtlichen Bestimmungen der EU (insbesondere die FFH- und die Vogelschutz-Richtlinie) verpflichten die Mitgliedstaaten zu einem Artenschutz, der über die Schutzgebiete hinausgeht. Um diesen Anforderungen gerecht werden zu können sowie um bei den Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren für Straßenprojekte österreichweit eine einheitliche Beurteilung der Projekte zu erzielen, ist ein vermehrter Regelungsbedarf bei naturschutzrelevanten Themen gegeben. Außerdem schaffen Regelwerke eine größere Planungssicherheit.

##### Grünbrücken

Auf Basis der Forschungsarbeit „Kostenreduktion bei Grünbrücken durch deren rationellen Einsatz“ (Schriftenreihe Straßenforschung, Heft 513), die nachvollziehbare Mindeststandards für die Durchlässigkeit übergeordneter Verkehrsträger für Wildwechsel definiert, wird z.Z. die RVS 3.01 Wildschutz überarbeitet. Deren wichtigste Punkte sind u.a.:

Wirkungsweise: Lebensraumver-

netzung, Unfallverhütung, Tier-

schutz.  
Anwendungsbereich: Strecken mit 4 oder mehr Fahrstreifen, die auf mehr als 2 km gezäunt werden (Neubau- und Bestandsstrecken, letztere gemäß Nachrüstbedarf – sh. o.g. Heft 513).

Anzahl und Dimension von Wildquerungshilfen: Die notwendige Anzahl und die erforderliche Größenkategorie sind in Abhängigkeit vom Landschaftstyp und von der Wertigkeit der Lebensraumver-

- Kategorie A (Richtwert 80 m)  
 Mindestanzahl: an allen überregionalen Wildtierkorridoren für Großwildarten. Die Planungssicherheit insbesondere für Kategorie A-Bauwerke ist durch das Vorliegen einer Karte mit den überregionalen Migrationszonen für den planungsintensiven Raum Ostösterreichs gegeben.
- Kategorie B (Richtwert 50 m)  
 Mindestanzahl: max. Abstand 10 km, sofern ein regional oder überregional bedeutsamer Wechsel vorhanden ist. Der Abstand zwischen zwei Kategorie B-Bauwerken soll 2 km nicht unterschreiten.
- Kategorie C (Richtwert 25 m)  
 Mindestanzahl: durchschnittlich alle 2 km, max. Abstand 3 km. Bei der Standortwahl von Kategorie C-Bauwerken sind zusätzlich zu den wildökologischen Erfordernissen auch jagdbetriebliche Aspekte verstärkt zu berücksichtigen.

Für Wildunterführungen ist generell eine lichte Höhe von mind.

4 m erforderlich.

##### Ökologische Bauaufsicht

Eine weitere Richtlinie wird unter dem Arbeitstitel „Ökologische Bauaufsicht“ seit März dieses Jahres in einem eigenen Arbeitsausschuss erarbeitet.

Um negative ökologische Auswirkungen von Baumaßnahmen einzuschränken, werden im Zuge von sensiblen Bauvorhaben seit mehreren Jahren Fachleute als ökologische Bauaufsicht eingesetzt. Sowohl Aufgabenumfang als auch Befugnis und Beauftragungsdauer sind bislang von Bauvorhaben zu Bauvorhaben unterschiedlich.

Grundlage der Bestellung einer derartigen Ökologischen Bauaufsicht in Österreich sind bislang gesetzliche Vorgaben, wie Auflagen aus einem UVP Verfahren und aus den materienrechtlichen Verfahren. In der Schweiz gibt es eine Norm mit dem Titel Umweltbaubegleitung, in Deutschland ist es ein entsprechender Leitfaden. Speziell Straßenbauvorhaben stellen oftmals einen massiven Eingriff in natürliche Lebensräume dar. Eine entsprechende ökologische Bauaufsicht soll daher Vorhabens bereits durch Einflusnahme auf die Ausführungsplanung, die Bauzeitplanung und vor allem während des Baugeschehens durch laufende Kontrollen der Baustelle einschränken. Vor allem hat sie die Einhaltung der in den Genehmigungsverfahren definierten Maßnahmen zur Reduktion bzw. Verhinderung umweltschädigender Auswirkungen zu überwachen und durchzusetzen.

Die in Arbeit befindliche RVS soll die fachlichen Voraussetzungen der ökologische Bauaufsicht vorgeben, sowie deren Rechte und Pflichten, und den Aufgabenumfang darstellen. Ist es bisher Usus, die ökologische Bauaufsicht lediglich im Zuge der Bauabwicklung heranzuziehen, so wird überlegt, diese bereits im



Rahmen der Ausführungsplanung und Ausschreibung zu bestellen. Damit wird bereits im Vorfeld der Errichtung des Straßenbauvorhabens dem Bauherrn und damit dem Planer ein entsprechendes Kontroll- und Beratungsorgan zur Seite gestellt. Inwieweit die Ökologische Bauaufsicht durch Planfreigaben und die Vidierung von Bauzeitplänen, Ausschreibungstexten und dergl. für die Einhaltung von Umweltauflagen bis hin zu gesetzlichen Vorgaben haften soll, steht noch in Diskussion. Dies würde bedingen, dass als Fachleute für die Durchführung dieser Tätigkeit nur Personen mit entsprechender Berufshaftpflichtversicherung herangezogen werden können.

Schwerpunkt des Aufgabengebiets ist natürlich die laufende Beobachtung und Überwachung des Baustellenbetriebs. Die Tätigkeiten vor Ort umfassen den rein formalen Teil der Überprüfung der ökologischen Aufgabeneinhaltung als verlängerter Arm der Behörde sowie den kreativen Teil der Interpretation von ökologischen Auflagen vor Ort.

Als Zeithorizont für die Fertigstellung der RVS zur ökologischen Bauaufsicht ist das Jahr 2005 vorgesehen.

#### **Vogelschutz**

Die geplante Richtlinie soll für Planer, Behörden (UVP, Naturschutz) und Fachleute gleichermaßen anwendbar sein. Um alle Interessensbereiche abdecken zu können, wurde der Arbeitsausschuss interdisziplinär mit Vertretern der Straßenplanung und des Naturschutzes, Ornithologen aus dem wissenschaftlichen sowie aus dem Planungsbereich besetzt.

In der RVS wird die Vorgehensweise in den einzelnen Planungsstufen festgelegt werden:

**Voruntersuchung:** Festlegung des Untersuchungsgebiets, Definition der zu behandelnden Arten, Ermittlung und Bewertung relevanter Vogellebensräume etc.

**Vorprojekt:** Ist-Zustandsbewertung, Wirkfaktorendefinition, Bewertung des Kompensationswertes, Maßnahmendefinitionen etc.

**Einreichprojekt:** In der Regel sind die auf Ebene des Vorprojekts erhobenen Ist-Zustandsdaten,

Maßnahmendefinitionen etc. ausreichend.

Christoph WESTHAUSER (AG Grundlagen des Verkehrswesens):

#### **Eine Darstellung der Schritte zur Einführung von verkehrsträgerübergreifender Verkehrssteuerung mit einer österreichischen Landesverwaltung – am Beispiel von Niederösterreich**

In Niederösterreich wird in den nächsten zehn Jahren der Infrastrukturausbau weitgehend abgeschlossen werden<sup>1</sup>. Es wird aber das Verkehrsaufkommen weiter stark zunehmen; so wird sich der Pkw-Verkehr in den nächsten 30 Jahren beinahe verdoppeln<sup>2</sup>. Ein weiterer Ausbau der Infrastruktur wird jedoch aus heutiger Sicht sowohl an finanzielle als auch an strukturelle Grenzen stoßen. Das heißt, dass trotz des derzeitigen Ausbaues es auch in Zukunft zu Staus auf den Straßen und zu Verspätungen im öffentlichen Verkehr kommen wird. Der Verkehrsteilnehmer wird sich an das knappe Gut „Verkehrsinfrastruktur“ gewöhnen müssen. Damit werden aber die Anforderungen an die Verkehrssysteme weiter wachsen:

- Wenn der Wirtschaftsstandort Niederösterreich attraktiv bleiben soll, benötigen die ansässigen Betriebe verlässliche und kalkulierbare Verkehrsverbindungen.

- Für Benützer des öffentlichen Verkehrs, die zumeist die Möglichkeit haben auch mit einem Pkw zu fahren, wird es selbstverständlich sein, dass Anschlusszüge oder -busse warten oder andere akzeptable Alternativen geboten werden.

- Der Autofahrer wird bessere Informationen fordern, um die Routenwahl optimieren zu können und um vor möglichen Gefahren gewarnt zu werden.

Diese Anforderungen an die zukünftigen Verkehrssysteme könnten erfüllt werden, wenn aufbereitete, verkehrsträgerübergreifende Informationen an die Verkehrsteilnehmer weitergegeben werden und der Einzelne aus diesen Informationen persönliche Vorteile ziehen kann. Um eine hohe Akzeptanz zu erreichen, darf jedoch nicht in die persönliche Ent-

scheidungsfreiheit eingegriffen werden und die Informationen müssen richtig und vom Anfangspunkt bis zum Endpunkt eines Weges vorhanden sein.

Die Betreiber der einzelnen Verkehrsträger<sup>4</sup> können diese zusätzlichen Leistungen nicht zur Verfügung stellen, vor allem können keine verkehrsträgerübergreifenden Informationen weitergegeben werden. Die Behörden könnten jedoch – und da vor allem die Ämter der Landesregierungen – die erforderlichen Rahmenbedingungen schaffen, indem sie ihre vorhandenen Daten strukturiert zur Verfügung stellen:

1. Durch gesetzliche Grundlagen sind die exakten Lagen jeder Straße (aber auch der Geleise) und auch deren Name bekannt. Diese Informationen können digital, als „Straßengraph“, zur Verfügung gestellt werden.

2. Mit der Verordnung der Verkehrszeichen durch die Bezirkshauptmannschaften sind alle Abbiegerelationen, Tonnenbeschränkungen, etc. bekannt. Diese Verkehrszeichen werden auf Grundlage der StVO verordnet und haben Auswirkungen auf jeden einzelnen Verkehrsteilnehmer, der die Regelungen einhalten muss. Diese „Verkehrslogik“ kann ebenfalls digital zur Verfügung gestellt werden.

3. Mit Straßengraph und Verkehrslogik können Verkehrsmodelle erstellt werden, die in Verbindung mit Verkehrszählwerten auch Verkehrssimulationen zulassen, womit „Verkehrsprognosen“ erstellt werden können. Die Grundlagen dieser Prognosen könnten ebenfalls digital zur Verfügung gestellt werden.

Durch automatische Verwaltungsabläufe (E-Gouvernement) können diese digitalen Grundlagen tagesaktuell gehalten werden. Die Verkehrsträgerbetreiber verknüpfen ihre Informationen mit dieser Datengrundlage und stellen diese verbesserten Verkehrsdaten anderen Betreibern zur Verfügung. Ein „Marktplatz für Verkehrsdaten“ entsteht und jeder Betreiber kann nach vorgegebenen Regeln diese Informationen an seine Verkehrsteilnehmer weitergeben. So ist ein rascher Informationstransport an viele Verkehrsteilnehmer

möglich. Wenn nun der einzelne Verkehrsteilnehmer nach diesen Informationen sein Verhalten (Verkehrsmittelwahl, Routenwahl) ändert, können Verkehrsströme beeinflusst, die bestehende Verkehrsinfrastruktur besser genutzt und Erreichbarkeiten langfristig gesichert werden.

<sup>1</sup> *Der Autobahnring um Wien wird geschlossen, die Westautobahn drei- und die Südbahn vierstreifig ausgebaut sein. Die Westbahn wird viergleisig und die Südbahn wird durch die Pottendorfer Linie entlastet werden. Durch Ortsumfahrungen und gut ausgebaute Landesstraßen werden sich die Erreichbarkeiten im gesamten Bundesland verbessern. Mit Park & Ride-Anlagen und bequemen Bussen und Waggons wird es Möglichkeiten zur besseren Nutzung des öffentlichen Verkehrs geben.*

<sup>2</sup> SHELL AUSTRIA G.M.B.H: *Mobilitäts-Szenarien 2035, März 2004*

<sup>3</sup> *Nur noch 6% aller NÖ Haushalte haben gemäß der Mobilitätshebung 2003 des Amtes der NÖ Landesregierung keinen Pkw.*

<sup>4</sup> *Z.B. bei der Straße der NÖ-Strahndienst oder die ASFINAG, beim der Schiene die ÖBB.*

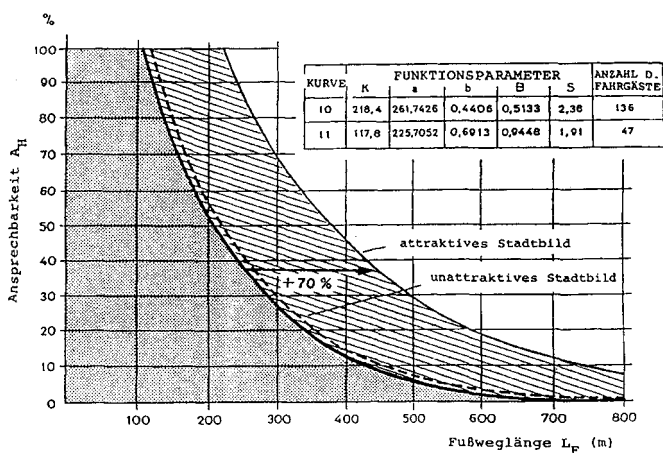
Thomas MACOUN

(AG Stadtverkehr):

#### **Gestaltung von Straßenräumen**

Der Straßenraum – als öffentlicher Raum – hat eine Reihe von Nutzungsansprüchen zu erfüllen. Eine Flächenaufteilung des Straßenraums nach Nutzungen war ursprünglich nicht vorhanden, vielmehr diente eine einheitliche Fläche allen Funktionen. Im Zuge der Motorisierung und den resultierenden zunehmenden Geschwindigkeiten dehnten sich die Siedlungsstrukturen aus und größere Wegeweiten wurden zurückgelegt. In der Folge wurde der Durchfahrtsfunktion gegenüber der Aufenthaltsqualität zunehmend Priorität zugeordnet. Die Qualitätsmaßstäbe für den motorisierten Individualverkehr (Sichtfelder, Wahrnehmungsbedingungen) begannen den Straßenraum zu bestimmen.

Mit zunehmender Fahrzeugdichte und höheren Fahrgeschwindigkeiten sowie der Differenzierung der Verkehrsarten wurde es üblich, die Flächen aus Gründen



der Sicherheit und des Komforts nach Funktionen aufzuteilen. Unabhängig von der Funktion muss in Stadträumen angestrebt werden, dass die Fahrbahn den Raum nicht dominiert.

Diese so gestalteten Straßenräume haben eine erhebliche funktionale Wirkung auf das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer und in der Folge auf die Akzeptanz von Verkehrsmitteln. Die Funktion der Akzeptanz von Fußwegweiten (sh. Abb.) entspricht analog zum Gesetz des Abnehmenden Grenznutzens einer negativen exponentiellen Funktion. In einem attraktiven Umfeld sind die Fußgänger jedoch bereit, wesentlich weitere Fußwege auf sich zu nehmen. Der im Bild dargestellte Kurvenverlauf zeigt weiters, warum autoorientierte Planung sich nicht mit der Attraktivität von Straßenräumen beschäftigt (beschäftigen muss). Da Parkplätze (als Zugang zum Verkehrssystem) auf Grund der Parkraum- und Garagenordnungen meist innerhalb von 100 m Entfernung zum Ausgangsort liegen, führt ein attraktiver Straßenraum zu keiner Änderung der Akzeptanz. Für die Zugänglichkeit der oft 200 bis 300 m entfernten Haltestellen der Öffentlichen Verkehrsmittel ist die Attraktivität des Straßenraums jedoch von entscheidender Bedeutung. Durch attraktive Straßenräume kann z.B. die Bereitschaft für einen 300 m langen Fußweg von rund 30% auf rund 70% gesteigert werden. Attraktive Straßenräume können daher auch wesentlich zur Veränderung des modal-split beitragen.

(Weitere Ausführungen: sh. FSV-aktuell, Ausgabe Jan. 03)

Wolfgang J. BERGER (AG Planung und Verkehr):

**Querschnitte Freilandstraßen**

Bezüglich der Querschnittsdimensionierung von Freilandstraßen wird es in nächster Zeit einige Änderungen geben – dazu folgender Überblick:

Das Regelwerk für die Definition und Dimensionierung von Freilandstraßen, die RVS 3.31 „Querschnittselemente; Verkehrs- und Lichtraum“ (1995), befindet sich zur Zeit im Endstadium der Überarbeitung. Der ursprüngliche Überarbeitungsanlass war das Erfordernis, sogenannte 4+0-Verkehrsführungen von zweistreifigen Richtungsfahrbahnen (im Umleitungsfall mit je zwei Fahrstreifen im Gegenverkehrsbetrieb) anstatt mit Sperrlinien hinkünftig mit Betonleitwänden zur Mitteltrennung zu versehen. Der Bedarf an zusätzlicher Fahrbahnbreite für zweistreifige Richtungsfahrbahnen sowie dessen Aufteilung auf Querschnittselemente musste in der (für Bundesstraßen derzeit verbindlichen) RVS verankert werden.

Der zuständige Arbeitsausschuss *Linienführung und Querschnittsgestaltung* entschloss sich, neben dieser einen Änderung eine generelle Überarbeitung der RVS 3.31 vorzunehmen. So wurden z.B. die tabellarische Fahrflächendimensionierung in eine grafische Fahrstreifendimensionierung umgewandelt (sh. Abb.), wodurch bei mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen der Verkehrszusammensetzung und -geschwindigkeit besser Rechnung getragen werden kann. Dabei wird insofern eine Harmonisierung zwischen den verschiede-

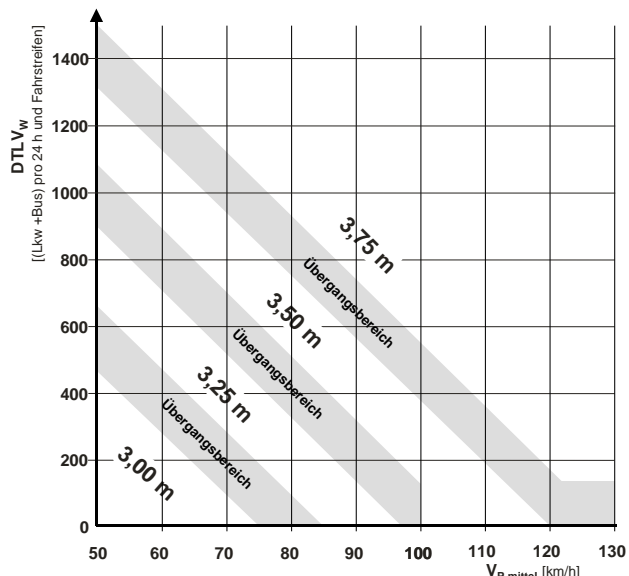
nen Planungsrichtlinien erreicht, als auf die selben Eingangsgrößen wie in der RVS 3.23 „Trassierung – Linienführung“ zurückgegriffen wird (bezüglich Straßenklassifizierung und Projektierungsgeschwindigkeit  $V_p$ ). Bei der Schwerverkehrsmenge werden künftig Tagesdurchschnittswerte statt der – in der Praxis oft nicht verfügbaren – Stundenbelastungen  $Q_{100}$  [(Lkw+Bus)/h] heranzuziehen sein.

Weitere Änderungen betreffen u.a. die Rand-, Abstell- sowie Innenstreifendimensionierung, und auch die Breite von Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen wird der Richtlinie entnommen werden können. Berücksichtigt sind Betonleitwände und Lärmschutzwände sowie die neuen RVS 3.12 „Fußgängerverkehr“ und 3.13 „Radverkehr“. Durch die Erwähnung, dass Querschnittselemente temporär auch andere als die ihnen grundsätzlich zugeordneten Funktionen übernehmen können, wird z.B. die Möglichkeit einer vorübergehenden Sondernutzung von Abstellstreifen eröffnet. Last but not least wird die Option von 3-streifigen Querschnitten – d.h. mit abwechselnder Überholmöglichkeit für die beiden Fahrtrichtungen (sog. 2+1-Querschnitte) – aufgenommen. Endgültig entfallen hingegen werden die (ehemaligen) Regelquerschnitte, welche im Anhang der derzeitigen RVS 3.31 noch dargestellt sind. Letzteres machte es notwendig, die RVS 3.324 „Querschnittsaus-

bildung – Straßenböschungen“ (1987) ebenfalls zu überarbeiten, da diese Regelquerschnitte die Eingangsgröße für die Dimensionierung verschiedener Elemente der Böschungsgestaltung bilden. Die neue Eingangsgröße wird – unter dem oben angeführten Gesichtspunkt der Harmonisierung – wiederum die Straßenklassifizierung nach räumlich/verkehrlicher Funktion sein.

Auch bei der RVS 3.324 wurde die notwendige Änderung zum Anlass genommen, die Richtlinie in ihrer Gesamtheit zu überarbeiten. So wurde gemäß entsprechender praktischer Erfahrungen u.a. die Regelneigung von Einschnittsböschungen von 4:5 auf 2:3 reduziert und es wurde die Anmerkung eingefügt, dass Böschungen mit einer Neigung flacher 1:10 mit landwirtschaftlichen Maschinen ohne Beeinträchtigung bearbeitet werden können. Beide Richtlinien – sowohl RVS 3.31 als auch RVS 3.324 – sollen seitens des AA noch vor dem „Sommerloch“ 2004 inhaltlich fertiggestellt sein, ihre Veröffentlichung ist also in absehbarer Zeit zu erwarten.

Bezüglich der 2+1-Querschnitte gibt es gute internationale – vor allem deutsche – wie inzwischen auch nationale Erfahrungen. So wurde die vormals als „überbreiter“ zweistreifiger Querschnitt betriebene B303 (Fahrbahnbreite 11,0 m) im Jahr 1996 auf eine Länge von rund 10 km in einen 2+1-Querschnitt ummarkiert. Der Vergleich der Unfallbilanz in je



Fahrstreifendimensionierung für A- und S-Straßen sowie regionale Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung (Überarbeitung RVS 3.31, Stand 07.2004)

fünf Jahren vor und nach der Ummarkierung ergibt einen Rückgang der Unfallrate um 36% (von 0,30 auf 0,19 Unfälle mit Personenschaden pro Million Kfz-Kilometer). Die Anzahl der Unfälle im Begegnungsverkehr ist um 43% zurückgegangen – dies trotz Anhebung des Tempolimits von 100 auf 120 km/h. Auch war vorgesehen, dass 2+1-Querschnitte ins ASFINAG-Sträßennetz Eingang finden: Ein Teil eines Neubaubereichs der S31 sollte gleichsam als „Pilotprojekt“ als 2+1-Querschnitt dem Verkehr übergeben werden; als „Pilotprojekt“ deshalb, da als Mitteltrennung Betonleitwände konzipiert waren, wofür auch international keine Erfahrungen bekannt sind. Kurzfristig wurde aber doch dem ursprünglich projektierten vierstreifigen Querschnitt mit doppelter Sperrlinie der Vorzug gegeben. Dennoch ist alles zusammen für den AA Grund genug, ab Herbst 2004 die Erstellung einer neuen Richtlinie für Anlage und Dimensionierung von 2+1-Querschnitten in Angriff zu nehmen.

Peter FISCHER  
(AG Technisches Verdingungswesen):

#### **Aktuelle Entwicklung im Bereich der Werkvertragsnormen B 2117, B 2118, RVS 10.111**

In den vergangenen zehn Jahren hat es eine Reihe von Überarbeitungen der grundlegenden Werkvertragsnormen B 2110 bzw. B 2117 gegeben. Die Vertretung der öffentlichen Auftraggeber erfolgte dabei vorwiegend aus dem Bereich des Hochbaus. Im Tiefbau, speziell im Verkehrswegebau, waren die Auftraggeber zahlenmäßig nicht stark vertreten. Dadurch ist – zumindest aus ihrer subjektiven Sicht – eine deutliche Verschlechterung für die öffentlichen Auftraggeber eingetreten. Das Gleichgewicht der gegenseitigen Rechte und Pflichten gegenüber dem ABGB wurde stark zu Ungunsten der öffentlichen Auftraggeber verschoben. In der Folge haben diese in ihren Ausschreibungen individuell versucht, dieses – subjektiv empfundene – Ungleichgewicht zu korrigieren. Dabei sind naturgemäß sämtliche öffentlichen Auftraggeber verschiedene Wege gegan-

gen und haben unterschiedliche Formulierungen verwendet.

Im Ergebnis war die Situation nun wiederum unbefriedigend für die Auftragnehmer, da das beim Normungsinstitut durch geschicktes Lobbying erzielte Ungleichgewicht in der Tiefbaupraxis nicht durchsetzbar war und die Auftragnehmer zusätzlich bei jedem öffentlichen Auftraggeber mit stark unterschiedlichen rechtlichen Vertragsbestimmungen arbeiten mussten. Dies betrifft vor allem den Bereich der Mehrkostenforderungen, z.B. hinsichtlich der Konsequenzen einer nicht fristgerechten Anmeldung, die bis zum gänzlichen Verfall der Forderungen reichen können, sowie der fehlenden Bindung an die Urkalkulation.

Verschärft wurde die Situation in letzter Zeit durch vergabegesetzliche Bestimmungen, die den öffentlichen Auftraggeber zwingen sollten, bei Bestehen geeigneter Leitlinien, wie z.B. ÖNORMEN, diese mit möglichst geringen Änderungen zu verwenden.

Nachdem einige Versuche der Interessensvertretung der Auftragnehmer, durch „Schwingen der vergaberechtlichen Keule“ hier eine Verbesserung der Situation herbeizuführen, nicht zielführend waren, wurde im beiderseitigen Einvernehmen der Dialog gesucht. Nunmehr sitzen in einer Arbeitsgruppe zur Schaffung einer B 2118 im Normungsinstitut erstmals die maßgebenden Vertreter für den Bereich der Großprojekte im Verkehrswegebau mit der Auftragnehmerschaft an einem Tisch und suchen eine gemeinsame Lösung in Form ausgewogener Vertragsbestimmungen. Ob die Verhandlungen von Erfolg gekrönt sein werden, lässt sich aus heutiger Sicht noch nicht abschätzen. Es ist zu hoffen, dass bis Ende dieses Jahres zumindest ein Gründruck einer ÖNORM fertiggestellt sein wird.

Norbert OSTERMANN  
(AG Eisenbahnwesen):

#### **Implementierung des Eisenbahnwesens in die Forschungsgemeinschaft**

##### 1. Einleitung und Rückblick

Vor etwa zweieinhalb Jahren wurde die AG Eisenbahnwesen in der FSV gegründet. Sie wurde

aus den bisher bestehenden Arbeitsausschüssen „Sachverständige für Eisenbahnbau und -betrieb“ und „Verkehrsflächen im Gleisbereich“ gebildet, die ihre bis dahin erfolgreiche Arbeit fortsetzen konnten. Über das Arbeitsgebiet des neu geschaffenen AA „Eisenbahnlärm“ wurde anlässlich der Jahrestagung der FSV im November 2003 eindrucksvoll berichtet (sh. FSV-aktuell, Ausgabe Jan. 04).

Die derzeitige Entwicklung im Eisenbahnwesen ist geprägt durch den Wettbewerbsgedanken der EU mit dem Ziel der allgemeinen Kostensenkung im Eisenbahntransport. Neue Strukturen – angeordnet durch „Richtlinien“, insbesondere zur Interoperabilität – sollen die Schaffung eines integrierten Eisenbahnraums in Europa ermöglichen.

#### 2. Stand der Forschungsaktivitäten

Mit der Gründung des European Rail Research Advisory Council (ERRAC), seiner Aufgabenstellung und Veröffentlichung von fünf bestehenden Leitthemen:

- Interoperabilität,
- Integrierte Mobilität,
- Technische und betriebliche Sicherheit,
- Umwelt sowie
- Innovative Materialien und Produktionsmethoden

wurde ein Wegweiser errichtet, der die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Europa bis 2020 nachhaltig beeinflussen wird.

#### 3. Aktivitäten in Österreich

Die in Europa eingetretenen Veränderungen der Rahmenbedingungen für das Eisenbahnwesen haben auch in Österreich tiefgreifende Veränderungen nach sich gezogen. Dazu gehört in erster Linie die Gründung des weltweit ersten Eisenbahnclusters RTCA (Rail Technology Cluster Austria), dessen Aufgabe der Ausbau des technologischen Vorsprungs seiner Mitglieder sowie die Erhöhung der Serviceorientierung des Eisenbahnsystems durch neue Produkte ist. In zweiter Linie sind es Forschungsförderungsprogramme wie „Innovatives System Bahn“ (ISB, ISB2) und „Intelligente Infrastruktur“ (I2), die vor dem Hintergrund der europäischen Initiativen langfristige Lösungen für technologische

Aufgabenstellungen im Schienenverkehrssektor suchen.

Die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrsmarktes als europäisches Anliegen sowie die auf nationalstaatlicher Seite in Österreich erfolgte Deregulierung erfordern aus verschiedenen Gründen auch eine Neuordnung des Richtlinienwesens, insbesondere der bautechnischen Richtlinien. Es wurde daher zwischen dem BMVIT und der FSV vereinbart, die Zusammenfassung und Fortschreibung bestehender sowie die Erarbeitung neuer Richtlinien der FSV, unter intensiver Einbeziehung der bisher tätigen Erstellungsgremien, zu übertragen. Diese Vorgangsweise bedingt, neben einer Statutenänderung des Vereins, auch organisatorische Anpassungen, die sowohl auf den Ebenen des Vorstands und des Lenkungsbeirats, der Schaffung eines zweiten eisenbahnorientierten Fachbeirats sowie der Neuorientierung von insgesamt drei Arbeitsgruppen derzeit im Gange sind.

#### **In der nächsten Ausgabe ...**

... wird die Vorstellung der wesentlichen Inhalte der Beiträge beim FSV-Verkehrstag 2004 fortgeführt.

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

#### **Geschäftsstelle:**

A-1040 Wien, Karlsgasse 5  
Tel.: +43 1 585 55 67  
Fax.: +43 1 504 15 55  
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!