



FSV-aktuell STRASSE Juli 2020

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft
Straße • Schiene • Verkehr

Editorial

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!

Was wir als Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr lernen: Als Organisation spüren wir, wie die gesamte Wirtschaft, wie empfindlich wir auf Störungen reagieren müssen – gewohnte Abläufe sind in vielen Bereichen nicht mehr gefragt. Statt dessen sind wir dem Einsatz der Elektronik verpflichtet – diese ersetzt teilweise den persönlichen Kontakt. Wir erweiterten einerseits unseren Kundenkreis um jene Personen, die uns bisher schwer erreichten, beispiels-

weise aufgrund der räumlichen Entfernung zur Geschäftsstelle. Andererseits konnten gewisse Themenbereiche, die eine persönliche Behandlung ratsam sein lassen, während des Shutdown nicht abgewickelt werden und wurden verschoben.

Mit Juni normalisiert sich das (gesellschaftliche) Leben in Österreich aufgrund der geringen Neuinfektionen mit dem Corona-Virus; wir wollen nun die Chance wahrnehmen, das Beste aus der bisherigen und der elektronikunterstützten Welt zusammen zu führen. Dies ist eine anstrengende Phase, da wir wie bisher die Räumlichkeiten und alle weiteren Erfordernissen einer Präsenzsitzung bereitstellen und gleichzeitig die elektronische Zuschaltung si-

cherstellen müssen – egal ob Sitzung oder Seminar. Dafür bietet sich nun die Möglichkeit, unseren Experten- und Expertinnenkreis bzw. auch unseren Kunden- und Kundinnenkreis zu erweitern. Zusätzlich stellt sich die Frage, ob unsere Verkehrsinfrastruktur bzw. die Mobilität auf derartige Störungen anders vorzubereiten ist. Ein Themenbereich, der unsere Verkehrsfachleute in den nächsten Monaten beschäftigen wird. Eine erste Behandlung erfolgte im Lenkungsbeirat der FSV Anfang Juni 2020 – weitere detaillierte Fragen werden wohl erst nach dem Sommer in den Ausschüssen erörtert werden.

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

Berichte zu aktuellen RVS

Die überarbeitete RVS 03.04.12 „Planung und Entwurf von Innerortsstraßen“

Die Überarbeitung der RVS 03.04.12 hatte primär das Ziel, die in den vergangenen Jahren geänderten Ansprüche an die Planung von Straßen in Ortsgebieten abzubilden. So wird die Berücksichtigung von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern ein immer größer werdender Faktor bei meist gleichbleibendem Platzangebot für den Straßenraum.

Der Ablauf eines Planungsprozesses von innerörtlichen Straßenräumen ist in Bild 1 dargestellt.



Dipl.-Ing. Edwin Postl

Die Richtlinie beschäftigt sich explizit nicht mit der Gestaltung von Knotenpunkten. Dies wurde bewusst ausgenommen, da auf Grund der Vielzahl von Geometrien und Rahmenbedingungen von Knotenpunkten keine sinnvolle Abgren-

zung getroffen werden kann. Hier wird auf die entsprechenden Richtlinien RVS 03.05.12 „Plangleiche Knoten-Kreuzungen, T-Kreuzungen“ und RVS 03.05.14 „Plangleiche Knoten-Kreisverkehre“ verwiesen.

Ein wesentlich geänderter Faktor ist die Planung selbst. Das reine Verordnen von Verkehrsmaßnahmen ohne Einbeziehen der betroffenen Bürger führt meist zu viel Kritik und Unzufriedenheit. Daher wurde im Kapitel Planung ein Vorschlag für einen Ablauf mit Bürgerbeteiligung abgebildet.

Ziel der Planung ist es, in bebauten Gebieten eine möglichst

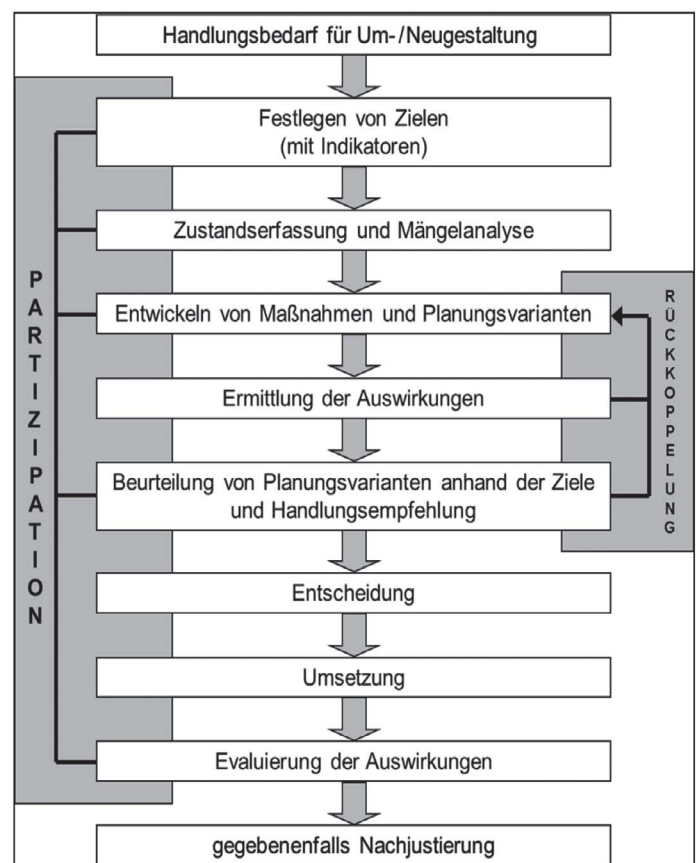


Bild 1: Ablauf eines Planungsprozesses

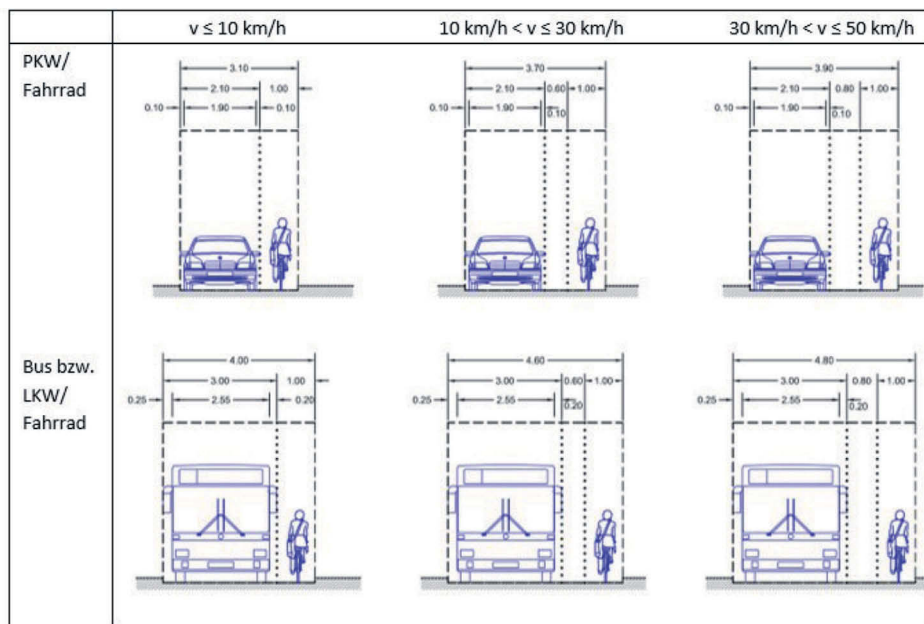


Bild 2: Zusammenhang zwischen Bemessungsfahrzeug, Begegnungsfall und Begegnungsgeschwindigkeit bei Radfahren gegen die Einbahn (Maßangaben in Meter)

hohe Lebensqualität und eine Verträglichkeit der Nutzungen sicherzustellen. Der städtebauliche Raum sowie die Umfeldnutzungen sind bei der Gestaltung des Straßenraumes zu beachten. Bei der Planung sind auch die Bedürfnisse von mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen zu berücksichtigen.

In Folgekapiteln der RVS 03.04.12 werden die einzelnen Querschnittelelemente beschrieben. Die Dimensionierung wird erläutert, soweit diese nicht aus anderen Richtlinien entnommen werden kann.

Bei Interessenskonflikten (z. B. wegen eingeschränkten Platzverhältnissen) wird mit den gesetzten Zielen und Vorgaben eine Prioritätenreihung vorgenommen. Nutzungsansprüche können direkt und indirekt sein. Während die direkte Nutzung durch Verkehrsteilnehmer in Anspruch

genommen wird, sind Bewohner und Betriebe im Umfeld indirekt Betroffene (z. B. durch Lärm).

Ein zentraler Punkt der RVS ist die Dimensionierung der Breite der Fahrbahn. Die Wahl der Fahrbahnbreite erfolgt auf Basis von statischen und dynamischen Breiten. Die statischen Breiten werden aus den festgelegten maßgebenden Fahrzeugtypen (Bemessungsfahrzeug) definiert. Die dynamischen Breiten richten sich nach den gewählten Geschwindigkeiten der Fahrzeuge beim Vorbei- oder Nebeneinanderfahren.

Bemessungsfahrzeuge gibt es für Fahrrad, Pkw, und Lkw/Bus, wobei die Breiten immer inkl. Außenspiegel genommen werden. Für Fahrräder ist gemäß RVS 03.02.13 „Radverkehr“ zu bemessen. In der Bild 2 sind die zu wählenden Fahrbahnbreiten bei Radfahren gegen die Einbahn dargestellt.

Man kann in Bild 2 auch die Unterschiede nach der gewählten zulässigen Höchstgeschwindigkeit erkennen. Der Schutzstreifen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern und folglich die Gesamtbreite der Fahrbahn wird mit höherer Geschwindigkeit des Kfz breiter. Umgekehrt reguliert eine mögliche Beschränkung der Breite durch den vorhandenen Platzbedarf und der geplanten Nutzung die möglichen Geschwindigkeiten in diesem Bereich.

Die Verkehrsberuhigung ist ein wichtiges Instrument zur Hebung der Wohnqualität, eine indirekte Nutzung des innerstädtischen Verkehrsraumes, geworden. Daher wird auf diesen Umstand in dieser Richtlinie eingegangen.

Den Abschluss der Richtlinie bildet das Kapitel der Entwässerung. Hier gibt es eine Vielzahl von Vorschriften und Vorgaben der einzelnen Straßenbaulastträger. Daher wurden nur Empfehlungen zur Ausführung gegeben. Die Vorgaben dienen dazu, die bei Bemessungsniederschlägen anfallenden Wassermassen auf Verkehrsflächen schadlos abzuleiten. Sowohl die Verkehrssicherheit, z. B. Verhinderung von Aquaplaning, soll erhöht werden, als auch die Beeinträchtigung Dritter, z. B. Überflutungsgefahren von Garagen, soll damit verringert werden. Angaben zu Bemessungsniederschlägen auf Straßen sind der RVS 03.08.65 „Straßenentwässerung“ zu entnehmen.

Abschließend möchte ich meinen Dank an alle Mitglieder des Arbeitsausschusses der FSV für die hervorragende Zusammenarbeit aussprechen. Besonderer Dank gilt dem viel zu früh verstorbenen DI Bernd Skoric, der der Initiator der Überarbeitung war und viele wichtige Beiträge dieser Richtlinie bearbeitet hat. Ebenso gilt der besondere Dank Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang Berger, der in der Begutachtungsphase noch wesentliche Inputs geliefert hat.

Dipl.-Ing. Edwin Postl
edwin.postl@wien.gv.at

RSA/RSI Zertifizierung von Verkehrssicherheitsgutachtern

Seit 2008 wurde in der Europäischen Union (EU) die Richtlinie 2008/96/EG erlassen, welche das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur beinhaltet. Insbesondere für die Verkehrssicherheitsaudits und -überprüfungen sind speziell ausgebildete und erfahrene Gutachter zu bestellen. In Österreich wurde im Jahr 2011 durch eine Novellierung des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971) das EU-Recht in nationales Recht umgesetzt. Das ös-

terreichische Bundesstraßennetz umfasst dabei Autobahnen und Schnellstraßen. Es wurde per Gesetz bestimmt, dass für Road Safety Audits (RSA) bzw. Straßenverkehrssicherheitsaudits unabhängige, gut ausgebildete und zertifizierte Gutachter und Gutachterinnen eingesetzt werden müssen.

Die Zertifizierung von Straßenverkehrssicherheitsgutachtern wird in Österreich vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,

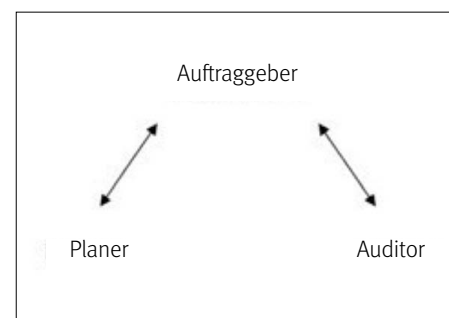


Bild 3: Beteiligte am RSA

Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) durchgeführt.

Die FSV, als unabhängige Plattform für Verkehrsexperten und -expertinnen, unterstützt das BMK, indem sie Empfehlungen, in Form von Gutachten, ausgibt. Bei einem positiven Gutachten, werden die vom Antragssteller eingereichten Unterlagen, vom BMK nochmals geprüft, und anschließend ein Zertifikat ausgestellt.

RSA wird in der Richtlinie RVS 02.02.33 behandelt. Road Safety Inspection (RSI) bzw. Verkehrssicherheitsüberprüfungen werden in der RVS 02.02.34 ausgeführt.

Beide Begriffe bzw. die zugehörigen RVS sind Teil des allgemeinen Sachverständigenwesens, mit dem Ziel die Straßenverkehrssicherheit sowohl in der Verkehrsplanung als auch dann während des Betriebs zu erhöhen. Laut BStG 1971 sind Verkehrssicherheitsaudits (RSA) während der Projektierung, Planungsphase und ebenso auch nach Fertigstellung von Neu- und Umbauten durchzuführen.

Bereits in der Planungs- und Projektierungsphase liegt es am Auftraggeber bzw. dem Eigentümer der Straße auch die RSA zu bestellen. Ziel des RSA ist es Mängel zu erkennen und aufzuzeigen und diese dann auch beheben zu lassen.

Auditoren haben in einem schriftlichen Auditbericht sämtliche Sicherheitsdefizite zu beschreiben, die die Verkehrssicherheit beeinflussen, z. B. schlecht gestaltete Einmündungen, die die Gefahr von Falschfahrten erhöhen. Lösungsvorschläge sollen Auditoren ebenso anführen.

Nach der Bauphase und für die Verkehrsfreigabe von Autobahnen und Schnellstraßen ist als Endkontrolle ein RSA verpflichtend durchzuführen. Nach der Freigabe der Strecken wird mittels einem Road Safety Monitoring ohne Behinderung des fließenden Verkehrs die sicherheitstechnische Funktionalität geprüft.

RSI hat das Ziel, Schwachstellen im bestehenden Straßennetz zu erkennen. RSI wird durch die Verkehrsbehörde oder dem Straßenerhalter eingeleitet und ein Inspektor beauftragt. Sicherheitsdefizite und Gefahrenpotentiale, erkennbar durch das Auftreten von gehäuften Unfallereignissen, werden durch RSI-Fachleute interdisziplinär analysiert und mittels eines RSI-Berichts Mängelbehebungen vorgeschlagen.

Sowohl bei RSA- als auch RSI-Berichten hat der Auftraggeber die angeführten Mängel zu beseitigen. Wenn es Gründe gibt, die einer Behebung entgegenstehen, kann der Auftraggeber in ei-

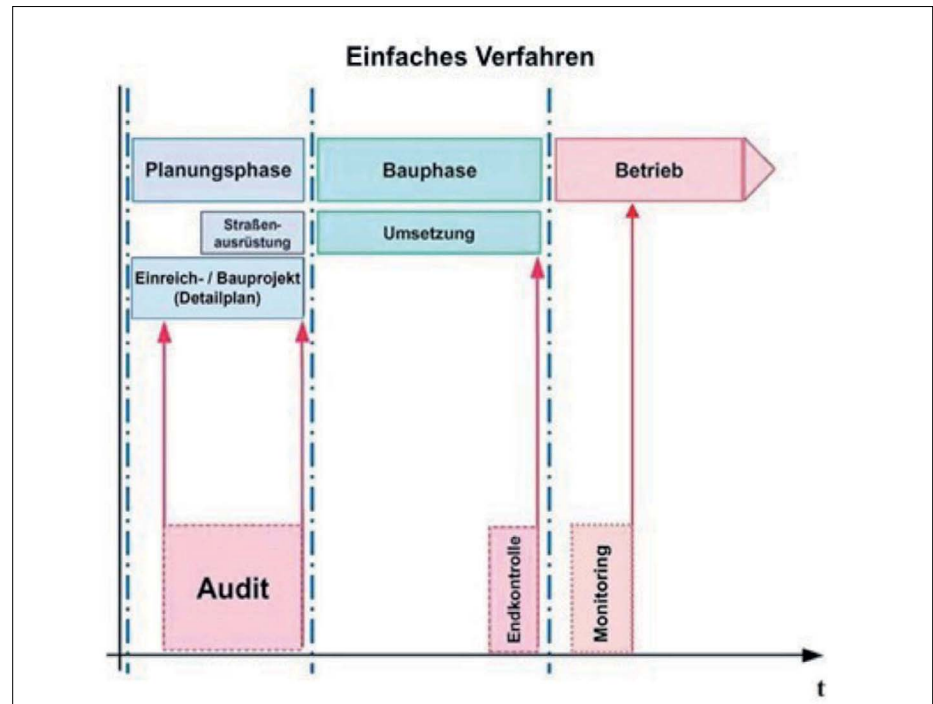


Bild 4: Zeitablauf für einfache RSA-Verfahren

nem Ausnahmebericht die Sachverhalte, die der Umsetzung entgegenstehen, anführen.

Als Auditoren bzw. Inspektoren kommen nur qualifizierte Fachleute zum Zug, die nicht als Planer im Projekt beteiligt sind. Die Unabhängigkeit der Auditoren und Auditorinnen ist zu gewährleisten. Darüber hinaus kommen bei größeren Projekten vorzugsweise zertifizierte RS-Auditoren und RS-Inspektoren zum Einsatz.

Für eine Zertifizierung können nur Experten mit einer fachlichen Ausbildung im Verkehrsbereich zugelassen werden. Es werden aber zusätzlich auch mehrjährige Erfahrung auf dem Gebiet der Straßenplanung erwartet, die im Zulassungsprozess nachgewiesen werden müssen.

Der Zertifizierungsbeirat der FSV dient sowohl der Qualitätssicherung des Zulassungsprozesses der Zertifizierung als auch als unterstützendes Organ zur Beurteilung von Zulassungswerbern. Er kann auch zur Beurteilung der gleichwertigen Qualifikation von Experten aus EU-Mitgliedstaaten heran gezogen werden.

Für die Erlangung der Zulassung für die Zertifizierung muss jede Anwärterin einen Lehrgang von 40 Lehreinheiten mit einer abschließenden Prüfung absolvieren. Nur wenn die Prüfung positiv abgeschlossen wurde, wird vom Zertifizierungsbeirat eine Empfehlung zur Ausstellung eines Zertifikats durch das BMK ausgesprochen.

Der Lehrinhalt des Lehrgangs umfasst unter an-

derem:

- Straßenplanung
- Unfallanalyse
- Human Factors
- Straßenausrüstung
- Großfahrzeuge
- Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Zertifizierung ist an die Person gebunden und kann nicht übertragen werden. Bei der ersten Zertifizierung gilt die Zulassung für fünf Jahre, danach kann die Zulassung um weitere fünf Jahre verlängert werden. Für die Rezertifizierung müssen Werberinnen und Werber hierfür zwei RSA/RSI-Projekte vorweisen können.

Das für die Rezertifizierung verpflichtende Fortbildungsseminar gibt die Möglichkeit sich mit anderen RSA/RSI-Gutachtern austauschen zu können und sich mit Änderungen oder Neuerungen im Umgang mit der Verkehrssicherheit weiterzubilden. Die Teilnahmebestätigung des Seminars ist Teil der Empfehlung an das Ministerium zur Verlängerung der Zertifizierung für weitere fünf Jahre.

Sowohl auf der Homepage des Ministeriums (www.bmk.gv.at) als auch auf der Homepage der FSV (www.fsv.at) sind aktuelle Listen der zertifizierten RSA/RSI-Gutachter und -Gutachterinnen aufrufbar.

office@fsv.at

FSV-Verkehrstag 2020 & Fachausstellung

Vorbericht zum Verkehrstag im September 2020

Die Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) bildet eine Plattform für Expertinnen und Experten, die sich mit Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb und Nutzung von Verkehrsanlagen befassen. Sie versteht sich als Kompetenzzentrum, das allen Fachleuten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung offen steht.

In der FSV wird der Stand der Technik in Form von Richtlinien für das Straßen- bzw. Eisenbahnwesen festgeschrieben (RVS und RVE). Die Richtlinienarbeit zielt auf technisch optimierte, sichere und nachhaltige Verkehrsinfrastrukturanlagen hin.

Dies umfasst auch vertragliche Aspekte und die Standardisierung von Leistungsbeschreibungen. Die Gremien der FSV bilden das Netzwerk von weit über 1.400 Personen für den Wissensaustausch und für die Weiterentwicklung des Fachgebiets auf nationaler und internationaler Ebene.

Die größte Tagung der FSV findet jährlich in Form des FSV-Verkehrstages statt.

Das Rahmenprogramm wird mit zahlreichen Vorträgen von Experten gestaltet. Die Themen der Vorträge reichen heuer vom Radverkehr über die Tunnelsicherheit bis zum Gewässerschutz an Straßen.

Radfahrer sind ungeschützte Verkehrsteilnehmer, wodurch die Verkehrssicherheit schon bei der Planung von Radfahranlagen zu beachten sind. Rund die Hälfte der Unfälle im Ortsgebiet an Kreuzungen passieren. Die sind sowohl zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern als auch zwischen Fußgängern und Radfahrern. Ver-

schiedene Prinzipien der Gestaltung von Radfahranlagen werden präsentiert.

Im Vortrag über die Tunnelsicherheit wird über den derzeitigen Stand der Entwicklungen im Bereich von Tunneln im Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich referiert.

Von Straßen gehen bei Niederschlägen schadstoffbelastete Abwässer in die Umgebung. In höherer Konzentration führen die Schadstoffe zu biologischen und chemischen Prozessen, die die ökologische Funktionsfähigkeit von Gewässern und somit die Gewässergüte beeinflussen. Der Gewässerschutz an Straßen beschäftigt sich damit, über Reinigungsmaßnahmen und -strategien die Belastung von Grund- und Oberflächenwasser von straßenspezifischen Abwässern zu verringern bzw. gänzlich zu verhindern.

Wegen geänderter gesetzlicher Regelungen während der COVID-19-Pandemie (Coronavirus-Krise) in Österreich mussten größere Veranstaltungen, die zwischen 16. März und 30. Juni 2020 stattfinden hätten sollen, verschoben werden. Der FSV-Verkehrstag 2020 wurde daher von 18. Juni auf 15. September 2020 verschoben.

Aufgrund der positiven Stimmung unserer Aussteller, zahlreicher Reservierungen für den nächsten FSV-Verkehrstag und des erfreulichen Feedbacks unserer Besucher wird die Fachausstellung jährlich angeboten.

Weitere Informationen und Möglichkeiten zur Anmeldung sind auf unserer Homepage www.verkehrstag.at zu finden.

www.fsv.at

office@fsv.at

FSV-Planerseminar 2020

Das bereits in der heurigen März-Ausgabe erwähnte Planerseminar „Nutzungsvielfalt im öffentlichen (Straßen-)Raum“ musste aufgrund der COVID-19-Pandemie von Mai nach September 2020 verschoben.

Die Inhalte, wie die vielfältigen Ansprüche an den Raum, die Ausbalancierung der Interessen und Zielkonflikte der Verkehrsplanung, werden präsentiert und breit diskutiert.

Veranstaltungen und Seminare

FSV-Tagungen

FSV-Verkehrstag 2020 & Fachausstellung
15.9.2020
Austria Trend Parkhotel Schönbrunn
1130 Wien

FSV-Preis 2020

Prämierung von Abschlussarbeiten
19.11.2020

FSV-Seminare

Planungsseminar „Nutzungsvielfalt im öffentlichen (Straßen-)Raum“
In Kooperation mit der Universität für Bodenkultur, Wien, Institut für Verkehrswesen
10.–11.9.2020
Heiltherme Bad Waltersdorf

FSV-Schulung

Brückeninspektoren – Basislehrgang
5.10.2020
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 ...

... erwartet Sie ein Bericht über das Leistungsbild Straßenplanung.

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:

DI (FH) DI Ehrenfried Lepuschitz
(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).

Abonnementpreis der Zeitschriften

Straßenverkehrstechnik sowie
Straße und Autobahn

für FSV-Mitglieder ermäßigt!