



FSV-aktuell STRASSE November 2025

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft
Straße • Schiene • Verkehr

Editorial

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser!

Die Kernkompetenz der FSV ist die Richtlini-
nentwicklung, ein komplexer Prozess, der
weit über das reine Verfassen hinausgeht.
Jede Richtlinie im Straßenwesen (RVS) muss
nach einigen Jahren auf ihre Aktualität über-
prüft werden. Nur durch eine regelmäßige
Überarbeitung, bleibt der Stand der Technik
im verflochtenen Zusammenspiel aus Geset-
zen, Normen und Richtlinien aktuell und das
unter Berücksichtigung der Einhaltung der

Säulen der Nachhaltigkeit (ökologisch, öko-
nomisch und sozial).

Aktuell im Oktober sind zwei RVS veröffentlicht
worden, die auf einem länderübergreifenden
D-ACH-Forschungsprojekt basieren und sich
der mehrfachen Wiederverwendung von As-
phalt widmen. Damit tragen sie nicht nur zur
technischen Weiterentwicklung bei, sondern
setzen auch ein starkes Zeichen für Nachhal-
tigkeit.

Der Herbst ist traditionell eine besonders ar-
beitsintensive Zeit in der Geschäftsstelle.
Zahlreiche Sitzungen finden statt, darunter

auch viele AGK-Termine, die der Koordina-
tion zwischen den Arbeitsgruppen und der
Geschäftsstelle dienen. Umso erfreulicher ist
es, dass die Atmosphäre in diesen Sitzungen
durchweg konstruktiv und von gegenseitigem
Respekt geprägt ist.

Die kontinuierliche Pflege und Weiterent-
wicklung unserer Richtlinien ist ein Gemein-
schaftsprojekt, getragen von Expertise,
Engagement und dem Willen, die Verkehrsinf-
rastruktur von morgen aktiv mitzugestalten.

Dipl.-Ing. Andreas Regner
Technischer Referent der Richtlinienkoordination

Beiträge aus FSV-Arbeitsgruppen

Berücksichtigung der Klimarelevanz in den Planungsrichtlinien RVS 03.03.31 und RVS 03.03.23

Der FSV ist es seit etlichen Jahren ein großes
Anliegen, dass in den von ihr herausgegebenen
Richtlinien (Richtlinien und Vorschriften für
das Straßenwesen – RVS, sowie Richtlinien
und Vorschriften für das Eisenbahnwesen –
RVE) die Klimaverträglichkeit in der Planung,
dem Bau und dem Betrieb von Verkehrsinfra-
strukturmaßnahmen angemessen berücksich-
tigt wird.

So wurde in dem von ihr beauftragten Pro-
jekt Klimacheck RVS/RVE [1] die Klimarelevanz
sämtlicher Richtlinien anhand von acht unter-
schiedlichen Kriterien (u. a. verkehrsbedingte
Treibhausgasemissionen THG-E und Flächen-
beanspruchung) beurteilt. Die Einstufung des
Handlungsbedarfs erfolgte von 1 = sehr groß
bis 5 = keiner sowie A = keine Klimarelevanz.
Zudem wurde für jede relevante Richtlinie die
Wirksamkeit (I bis IV) in Bezug auf potenzielle
THG-Reduktionsmengen abgeschätzt, je nach

- (H) Häufigkeit der Anwendung: HOCH /
NIEDRIG
- (P) Projektgröße oder durch RVS/RVE
betroffene Teilprojektgröße: GROSS / MIT-

TEL / KLEIN

- (V) beeinflusste Verkehrsleistung: HOCH /
MITTEL / NIEDRIG

Bereits während der Arbeiten am FSV-For-
schungsprojekt „Klimacheck RVS/RVE“ zeich-
nete sich ab, dass den RVS 03.03.31 [2] und
RVS 03.03.23 [3] sowohl eine hohe Klimarele-
vanz (mit z. T. sehr großem Handlungsbedarf
bei verkehrsbedingten THG-E und Flächenbe-
anspruchung) wie auch eine sehr hohe Wirk-
samkeit zugesprochen werden würde.

So begann noch fast ein Jahr vor Fertigstel-
lung des Projekts der zuständige Arbeitsaus-
schuss *Linienführung und Querschnittsgestal-
tung* die RVS 03.03.31 [2] gleichsam pilotmäßig
hinsichtlich der möglichen Berücksichtigung
klimarelevanter Faktoren zu durchforsten.

In mehreren Ausschusssitzungen wurden mit
der wesentlichen Intention, bei Planungen
von Neu- und ggf. auch Umbauten von Frei-
landstraßen vor allem die Oberflächenversie-
gelung sowie die Beanspruchung biologisch
produktiver Flächen zu reduzieren, sämtliche
diesbezügliche Festlegungen der RVS kritisch
hinterfragt und diskutiert.

Beispielsweise:

- Soll explizit auf die Entsiegelung von nicht

mehr benötigten
versiegelten Ver-
kehrsflächen hinge-
wiesen werden? →
Nein, solche Flächen
werden oft ander-
weitig genutzt (z. B.
als Lagerflächen) und
falls nicht, ohnehin in
der Regel rekultiviert.

- Könnten die Fahrstreifen-
breiten (derzeit
von 3,00 bis 3,75 m
in 0,25 m-Schritten, je nach Schwerver-
kehrsmenge und der Projektierungsge-
schwindigkeit V_p im Sinne einer zu erwar-
tenden durchschnittlichen Geschwindigkeit
frei fahrender Pkw, nach oben hin begrenzt
durch das Tempolimit) um z. B. je 5 bis
10 cm verschmälert werden? → Nein, dazu
gibt es keinerlei Erfahrungen, das „Sparpo-
tenzial“ wäre gering (unter 3 %) und es wür-
de zu noch unterschiedlicheren Fahrbahn-
breiten führen als derzeit ohnehin schon
vorhanden.
- Wären die Randstreifen (derzeit ab 3,50 m
Fahrstreifenbreite und immer bei Haupt-
verkehrsstraßen in der Regel 0,50 m breit,



Ass.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.
Wolfgang J. Berger

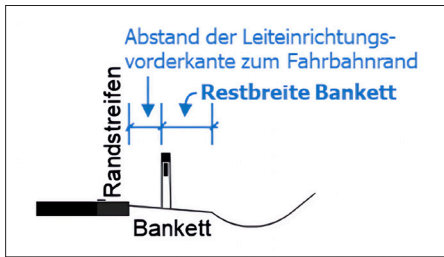


Bild 1: Definition der Restbreite des Banketts in der RVS 03.03.31 ([2], [6])

sonst auch 0,25 m) verschmälerbar? → Nein, dies wäre eine Reduktion der „stillen Sicherheitsreserve“ mit sehr negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

– Könnte die Regelbreite von Pannestreifen von derzeit 3,00 m auf 2,50 m (wie es gemäß [4] bis 2005 [5] der Fall war) reduziert werden?

Nein, die Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Straßenbetrieb wie auch die Sicherheit des Betriebspersonals wären sehr negativ.

– Wie wäre es mit einer Reduktion der Mindestbreite von Nebenfahrbahnen von derzeit 3,00 m auf 2,75 m? → Nein, solche sind ohnehin selten auf der Straßenkrone im Freiland und werden oft mit schweren landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren, für die Haltbarkeit der Asphaltträger sind 3,00 m angemessen. Zudem wäre das „Sparpotenzial“ marginal.

– Wäre die Trennstreifenbreite verschmälerbar, z. B. von derzeit 0,75 auf 0,60 m? → Nein, diese wäre eine Reduktion des „Sicherheitsabstands“ zwischen gegenläufigen Fahrstreifen von 3- oder 4-streifigen Querschnitten mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Abermals wäre das „Spar-Potenzial“ marginal.

Bei aller anfänglicher Euphorie für ein „Klimafit-Machen“ der RVS wurde nach und nach klar, dass nennenswerte Änderungen der (auf langjährigen Erfahrung beruhenden) Breitenvorgaben für den Standardfall aufgrund verschiedenster dabei zu erwartender ungünstiger Auswirkungen wenig zweckmäßig gewesen wären. Allerdings wurden mehrfach Hinweise eingebaut, dass nach Möglichkeit die Beanspruchung biologisch produktiver Flächen und das Ausmaß der Oberflächenversiegelung gering gehalten werden sollen (konkret z. B. bei den Übergangsbereichen bei der Festlegung der Fahrstreifenbreiten oder bei den Restbreiten des Banketts, Bild 1). Die auf diese Weise überarbeitete RVS 03.03.31 wurde mit 01.02.2024 veröffentlicht [6].

Mit derselben Intention wurde in der Folge die

RVS 03.03.23 [3] überarbeitet. Auch hier ergab sich (fast mehr noch wie zuvor bei der RVS 03.03.31), dass mit direkten Eingriffen in zahlenmäßige Vorgaben nur wenig Positives für das Klima bewirkt werden hätte können, dafür aber umso mehr negative Auswirkungen, hier vor allem auf die Verkehrssicherheit, zu befürchten gewesen wären.

Das wirklich große „Sparpotenzial“ bei Oberflächenversiegelung und der Beanspruchung biologisch produktiver Flächen liegt weniger in der RVS, sondern bei den Vorgaben zur RVS, insbesondere den Geschwindigkeitsvorgaben:

Die Entwurfseingangsgeschwindigkeit V_E wird vom Straßenbetreiber bzw. der Straßenverwaltung vorgegeben. Je geringer diese ist, desto kleiner dürfen die Mindestradien von Kurven und desto größer die Längsneigungen sein. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit begrenzt die Projektierungsgeschwindigkeit V_p (vgl. oben) nach oben hin, je geringer diese ist, desto kleiner dürfen die Radien von Kuppen und Wannen im Längenschnitt sein. Je geringer diese Geschwindigkeitsvorgaben also sind, desto geländeangepasster („sparsamer“ bezüglich Flächeninanspruchnahme, Massenbewegungen etc.) kann eine Trasse geplant werden. Auf diese Zusammenhänge wird in der überarbeiteten RVS 03.03.23, veröffentlicht mit 01.03.2025 [7] mehrfach hingewiesen.

Die wesentlichste Neuerung (ohne Klimarelevanz) in [7] betrifft die Überholsichtweite S_U . Die V_p als Eingangswert für S_U – jene Strecke auf zweistreifigen Abschnitten mit Gegenverkehr, von der ausgegangen werden kann, dass ein sicheres Überholen möglich ist – wurde eliminiert. Die S_U beschränkt sich nun auf den Hinweis, dass sie bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für das Überholen eines mit 70 km/h fahrenden Lkw 600 m beträgt, und dass einem Erfordernis von Streckenabschnitten mit Überholsichtweite nach Möglichkeit zu entsprechen ist. Je geringer dieses (vorgegebene) Erfordernis ist, desto größer auch hier das „Sparpotenzial“ bei der Trassierung.

Generell ist festzuhalten, dass die (technischen) Festlegungen in den beiden Planungs-RVS der zweckmäßigen Umsetzung der (de facto verkehrspolitisch) vorgegebenen Rahmenbedingungen dienen: Eine neue Linienführung / Trassierung hat sich an der (vorgegebenen) Art der Straße und dem (vorgegebenen) angestrebten (Mindest-)Geschwindigkeitsniveau V_E zu orientieren. Die (Mindest-)Radien der Kuppen (wegen der erforderlichen Sichtweiten) und Wannen im Längenschnitt hängen von den zu erwartenden Pkw-Geschwindig-

keiten V_p bzw. dem (vorgegebenen) Tempolimit ab. Dies gilt naheliegender Weise ebenso für die Fahrstreifen- bzw. Fahrbahnbreiten, wo auch die Schwerverkehrsmenge eine Rolle spielt.

Auf die verkehrsbedingten THG-E wirken die beiden Richtlinien nicht. Vielmehr haben die (vorgegebenen) zu bewältigenden Verkehrsmengen Einfluss auf die Linienführung / Trassierung und die Querschnittsgestaltung von Freilandstraßen, und nicht umgekehrt.

Resümierend ist festzustellen, dass die systematische Überprüfung von Richtlinien auf Klimaverträglichkeit absolut zu befürworten ist. Zweifellos haben die beiden beschriebenen Planungs-RVS eine hohe Klimarelevanz was die Beanspruchung von Flächen betrifft. In Bezug auf potenzielle THG-Reduktionsmengen können sie allerdings weit weniger Wirkung entfalten als es anfangs erschienen haben mag. Aus mehreren, oben angedeuteten Gründen, vor allem aber aus Sicht der Verkehrssicherheit, erwies sich der Spielraum für entsprechende Änderungen als sehr gering. Dieser liegt vielmehr bei den Stellen, welche die (verkehrspolitischen) Vorgaben erstellen, hier insbesondere die Geschwindigkeitsvorgaben.

Ass.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang J. Berger

Literaturverzeichnis

- [1] Fellendorf M., Heck D., Juhart J. & Steininger W. (2023): Klimacheck RVS/RVE – Überprüfung bestehender RVS/RVE auf Klimaverträglichkeit und Festlegung der Vorgangsweise für die Neuerstellung von RVS/RVE. Beauftragt durch FSV Österreichische Forschungsgesellschaft Straße–Schiene–Verkehr, Graz.
- Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS):
- [2] RVS 03.03.31 (08.2018): Straßenplanung, Freilandstraßen, Querschnitte, Querschnittselemente sowie Verkehrs- und Lichtraum von Freilandstraßen.
- [3] RVS 03.03.23 (08.2014): Straßenplanung, Freilandstraßen, Trassierung, Linienführung und Trassierung.
- [4] RVS 3.31 (11.1995): Straßenplanung, Querschnitte, Querschnittselemente; Verkehrs- und Lichtraum.
- [5] RVS 3.31 (05.2005): wie [4]
- [6] RVS 03.03.31 (02.2024): wie [2]
- [7] RVS 03.03.23 (03.2025): wie [3]

TV10 – Öko-Daten zur LB-VI

In der Arbeitsgruppe Technisches Verdingungswesen (TV) sind zehn Arbeitsausschüsse vereint. Hauptaugenmerk der Arbeitsgruppe liegt auf der Fortschreibung der Standardisierten Leistungsbeschreibung – Verkehr und Infrastruktur (LB-VI). Die Bearbeitung der LB-VI und ergänzender RVS erfolgt in den Arbeitsausschüssen.

Nach von ÖBB und ASFINAG angeregten Vorbesprechungen zur Quantifizierung der in der LB-VI beschriebenen Leistungen im Hinblick auf Klimarelevanz im Mai und August 2024 wurde der Arbeitsausschuss in der Septembersitzung des Vorstandes der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) genehmigt.

Die konstituierende Sitzung des TV10 hat am 31.10.2024 stattgefunden, die Leitung des Ausschusses an Bmstr. DI Gerhard Spranz (Technisches Stammdatenmanagement Swietelsky AG – DCS) erteilt.

Aufgabengebiet und Zielsetzung

Ziel des paritätisch besetzten Ausschusses ist es, klimarelevante Daten (insbesondere Treibhausgas-Äquivalente), die auf Basis existierender Grundlagen ermittelt wurden, mit den Positionen der LB-VI in der jeweils aktuellen Version so zu verbinden, dass eine ökologische Richtbewertung eines Projektes anhand des Leistungsverzeichnisses automatisiert über gängige Bausoftwareprogramme durchgeführt werden kann.

Es ist vorgesehen, die Öko-Kennwerte zur LB-VI mittels einer .onpr-Datei (Preise und Kennwerte zu einer LB) zu publizieren. Diese Datei

beinhaltet eine Parameterliste mit der Kennwertdefinition sowie die Kennwerte je Mengeneinheit der Leistungspositionen. Im Leistungsverzeichnis einer Ausschreibung werden die Kennwerte der LB in gleicher Weise übergeben und ermöglichen so die Richtbewertung eines konkreten Projektes. Die artikelbasierten Kalkulationsansätze der Positionen zur Kennwertermittlung beruhen auf generischen Werten, die aus qualifizierten Datenbanken (GWP-Katalog zum ÖBV-Merkblatt „GWP-Bewertung im Infrastrukturbau“ siehe Bild 2) entnommen werden und somit eine Richtbewertung liefern, die ausdrücklich nicht dazu bestimmt ist, Bestandteil eines konkreten Bauvertrages zu werden. Aufgrund der aktuellen Datenlage wird die Systemgrenze mit Positionen definiert, die bewertbare Materialien, welche bleibender Bestandteil des Bauwerks werden, beinhalten – und zwar unabhängig davon, ob sie vom Auftragnehmer geliefert oder vom Auftraggeber beigelegt werden. Die Positionsbewertung gründet sich somit auf Baustoffe mit repräsentativen Treibhaus-



Dipl.-Ing. Burghard Schlacher



Bmstr. Dipl.-Ing. Gerhard Spranz

gas-Emissionsfaktoren, deren Kennwerte mit Vertretern der Branchenverbände konsolidiert sind (öbv-Arbeitsgruppe „Ökodaten“) und die Lebenszyklusphasen gemäß ÖNORM EN 15804 „Nachhaltigkeit von Bauwerken – Umweltproduktdeklarationen – Grundregeln für die Produktkategorie Bauprodukte“ abbilden.

- Herstellungsphase A1–A3: Möglichst EPD-basiert
- Bauphase A4: Mittels eigenen Transportrechnern abgebildet
- Bauphase A5: Möglichst EPD-basiert
- Nutzungsphase B: Rechnerische Abbildung anhand der Phasen A1–A5 und C
- Entsorgungsphase C: Möglichst EPD-basiert
- Phase D: „Vorteile und Belastungen aus B und C“: österreichspezifisch modelliert

Die Schaffung neuer Datengrundlagen ist nicht Ziel der Ausschusstätigkeit des TV10, auch Baustellengemeinkosten, Abtrag, Abbruch, Erdbau und logistische Prozesse sind aufgrund zahlreicher individueller Einflussfaktoren nicht standardisiert bewertbar und müssen projektspezifisch (z. B. mittels Energiemonitoring) erhoben und bilanziert werden.

Die Öko-Daten können in der Planungs- und Ausschreibungsphase als Instrument zur Optimierung der Nachhaltigkeitsaspekte eines Projekts genutzt werden. Die Dokumentation der Kennwertermittlung ermöglicht die Ableitung projektspezifischer Maßnahmen zur nachhaltigen Projektumsetzung.

Durch die intensive Anwendung der LB-VI im Infrastrukturbereich wird angestrebt, in Verbindung mit den Öko-Daten einen Branchenstandard zu definieren, der auch für weitere Sachgebiete des Bauwesens Anwendung finden kann.

GWP-Katalog V2.0		Herstellungsphase		Errichtungsphase			Nutzungsphase			Entsorgungsphase		Vorteile und Belastungen		EPD Referenzjahr		EPD gültig bis		Annahmen	
Material Spezifikation	Paßform	A1-A3	A4	A5	B1	B2	B4	C1-C4	D	Recyclinganteil	Recyclinganteil	Recyclinganteil	Recyclinganteil	Recyclinganteil	Recyclinganteil	Recyclinganteil	Recyclinganteil	Recyclinganteil	Recyclinganteil
(Legende siehe ganz unten)																			
Material	weitere Option / eigenes Material (Wahl)	kg CO2e pro EH EPD																	
Pflastersteine	Betonpflasterstein grau mit Vorsatz (Stärke 10 cm)	m2	25,0	0,2	0,8			31,4		2,3	0,0	0%	0%	2021	2026				
	Pflastersteine	t	82,2	3,1	1,9			100,6		7,4	0,0	0%	0%	2024	2029				BAU-EPD-V0EB-2024-5-Ecolim
	Pflasterplatten	t	89,2	13,7	1,5			111,7		7,3	0,0	0%	0%	2024	2029				BAU-EPD-V0EB-2024-5-Ecolim
	weitere Option / eigenes Material (Pflastersteine)																		
Lärmschutzsockelbrett	Lärmschutzsockelbrett	t	144,2	9,0	3,2	-5,5	160,1	160,1	5,2	-1,7									aus BAU-EPD-V0EB-2024-2-E
	weitere Option / eigenes Material (Lärmschutzsockelbrett)																		
Geogitter	Geogitter	m2	1,1	0,0			3,1		0,1	0,0	0%	0%	2021	2026					
	weitere Option / eigenes Material (Geogitter)																		
Oberbau	Oberbeton	m3	216,4	8,2	1,1	-10,0	787,6*	246,8	211	0,0	0%	0%	2024						BUST - Veröffentlichung UIEK
	weitere Option / eigenes Material (Oberbeton)																		
	Unterbeton	m3	191,3	6,2	1,1	-10,0	787,6*	221,7	211	-2,0	0%	60%	2024						BUST - Veröffentlichung UIEK
	weitere Option / eigenes Material (Unterbeton)																		
Asphaltdeckschicht	AC deck	t	43,0	6,0	0,9			49,9	50,5	0,6	0,0	0%	0%						
	AC deck PmB	t	54,0	9,0	0,9			60,9	61,5	0,6	0,0	0%	0%						
	AC deck PmB Ka18	t	72,0	6,0	0,9			79,9	79,5	0,6	0,0	0%	0%						
	AC deck PmB Ka20	t	74,0	6,0	0,9			80,9	81,5	0,6	0,0	0%	0%						
	SMA deck PmB	t	58,0	6,0	0,9			64,9	65,5	0,6	0,0	0%	0%						
	SMA deck PmB Ka18	t	69,0	6,0	0,9			75,9	76,5	0,6	0,0	0%	0%						
	SMA deck PmB Ka20	t	74,0	6,0	0,9			80,9	81,5	0,6	0,0	0%	0%						
	SMA deck PmB Ka25	t	79,0	6,0	0,9			85,9	86,4	0,6	0,0	0%	0%						
	MA	t	58,0	0,0	0,0			58,0	0,0	0,0	0,0	0%	0%						
	MA PmB	t	74,0	6,0	0,9			81,5	0,6	0,0	0,0	0%	0%						
	weitere Option / eigenes Material (Asphaltdeckschicht)																		
Asphaltbinder	AC bin PmB	t	42,0	6,0	0,7			49,9	0,6	-15,5	25%	30%							A1-A3 Werte der TU Wien für GES
	AC bin PmB Ka15	t	57,0	6,0	0,7			64,3	0,6	-13,5									A1-A3 Werte der TU Wien für GES
	AC bin PmB Ka20	t	61,0	6,0	0,7			68,2	0,6	-13,5									A1-A3 Werte der TU Wien für GES
	weitere Option / eigenes Material (Asphaltbinder)																		

Bild 2: Screenshot der Eingabemaske im GWP-Katalog

Methodische Umsetzung

- Priorisierung der zu bewertenden Leistungsgruppen/Unterleistungsgruppen/Positionen aufgrund der Verwendungshäufigkeit in 2.400 Ausschreibungen von ÖBB, ASFINAG und Stadt Wien sowie 3.400, von der ÖSTAT erfassten Ausschreibungen.
- Erstellung einer Parameterliste, um sicherzustellen, dass die in den unterschiedlichen Datenquellen vorhandenen Kennwerte stets dem gleichbleibenden, eindeutig definierten Parameter der LB-VI zugeordnet werden können.
- Aufbau eines neutralen Artikelkataloges mit Zuordnung zu Materialspezifikationen aus dem GWP-Katalog zum ÖBV-Merkblatt „GWP-Bewertung im Infrastrukturbau“, mit Kategorisierung der Artikel auch im Hinblick auf die Verwendungshäufigkeit der Positionen, in denen sie verwendet werden
 - „aktuell bewertbar“ Zuordnung und Umrechnung zu den Materialspezifikationen des GWP-Kataloges möglich und durchgeführt
 - „künftig zu bewerten“ Hinweis auf die prioritär zu ergänzenden Inhalte des GWP-Kataloges
 - „nice to have“ Artikel, die künftig bewertet werden sollen, aber derzeit nicht oder nur geringfügig in Positionen verwendet werden
 - „nicht bewertbar“ Hilfsartikel (z. B. 1,00 VE oder „Dummy“-Artikel zur Ermittlung von Warenkorbengen)
 - „zu vernachlässigen“ Artikel, deren Input sehr niedrig oder deren Relevanz im Bezug auf den Hauptartikel geringfügig ist (z. B. Bitumenschmelzbänder für Asphalt oder Rohrdichtungen).
- Zuordnung der Artikel mit Mengenansätzen zu den Leistungspositionen, daraus ergibt sich in Verbindung mit dem Leistungsinhalt der Position folgende Kategorisierung
 - „aktuell bewertbar“: zuweisbare Richtwerte aus dem aktuellen GWP-Katalog für sämtliche verwendeten Baustoffe (ausgenommen als „zu vernachlässigen“ eingestufte Bauhilfsstoffe
 - „künftig zu bewerten“: zuweisbare Richtwerte müssen in fortgeschriebenen Versionen des GWP-Katalogs implementiert werden
 - „nice to have“: zuweisbare Richtwerte können in fortgeschriebenen Versionen des GWP-Katalogs implementiert werden – statistische Auswertung zeigt geringfügige Verwendung der LG, ULG, Pos
 - „nicht bewertbar“: LB-VI-Element ist auf-

grund seiner Charakteristika nicht mit einem GWP-Kennwert verknüpfbar (z. B. Aufzählungspositionen, Ausschreiberlücken, fehlende Spezifikationen, usw.)

- „zu vernachlässigen“: LB-VI-Element ist aufgrund seiner Charakteristika und seiner Relevanz im Bezug auf eine GWP-Bewertung vernachlässigbar (z. B. Rohrdichtungen, Erdungsbuchsen, usw.)
- „außerhalb der Systemgrenze“: LB-VI-Element liegt außerhalb der im TV10 definierten Systemgrenze (Provisorien, Positionen für Materialien und Leistungen, die kein fester Bestandteil des Bauwerks werden, usw.)

Aus der Bewertung der Artikel und Positionen können für die erste Version der Öko-Daten Kennwerte für folgende Leistungsgruppen publiziert werden:

- 06 Vor-, Abtrags- und Erdarbeiten
- 08 Gräben für Rohrleitungen und Kabel
- 09 Rohrleitungen, Wasserversorgung und Druckleitungen
- 10 Rohrleitungen, Rinnen, Abwasserents. u. druckl. Entw.systeme
- 11 Kabelarbeiten
- 12 Schächte, Abdeckungen und Rohreinbindungen
- 19 Baugrubenaushub und Baugrubensicherung
- 20 Spezialtiefbau
- 25 Unterbauplanum und ungebundene Tragschichten
- 26 Bituminöse Trag- und Deckschichten
- 28 Betondecken, zementstabil. Tragschichten
- 29 Pflasterarbeiten, Randbegrenzungen
- 31 Beton-, Stahlbeton- und Mauerungsarbeiten
- 41 Brückenausrüstung
- 42 Lärmschutzbauten
- 43 Straßenausrüstung – Rückhaltesysteme

Die Publikation der ersten Version der Öko-Daten zur LB-VI als .onpr-Datei einschließlich eines begleitenden FSV-Arbeitspapiere ist für Ende 2025 vorgesehen.

Eine weitere Versionierung der Öko-Daten zur LB-VI wird entsprechend der laufenden Positionsbearbeitung und der Entwicklung der verfügbaren Artikelkennwerte erfolgen.

*Bmstr. Dipl.-Ing. Gerhard Spranz
Dipl.-Ing. Burghard Schlacher*

Link

ÖBV GWP-Bewertung im Infrastrukturbau:
<https://www.bautechnik.pro/gwpbewertung>

Kommende Veranstaltungen

und Seminare

FSV-Tagungen

FSV-Preis
20.11.2025
RIVERBOX, 1020 Wien

FSV-Schulung

Ausführung und Abnahme von Bodenmarkierungen – Ausbildung zur Fachkraft (Theorie & Praxis)
27.–29.1.2026
Hotel Daniel, 8020 Graz

Fachkraft für Fahrzeugrückhaltesysteme

23.–25.2.2026
FSV, 1040 Wien und Web

FSV-Infonachmittag

Ingenieurbiologische Bauweisen
17.11.2025
Webinar

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

In der nächsten Ausgabe ...

... erwartet Sie ein Beitrag über die Rolle der RVS in behördlichen Verfahren.

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!