



FSV-aktuell STRASSE August 2013

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße • Schiene • Verkehr

Editorial

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser!

Unser Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit steigt von Jahr zu Jahr: Hatten wir vor 3 Jahren begonnen, Auditorenschulungen zu etablieren, können wir heute auf über 200 geschulte Verkehrssicherheitsexperten verweisen – mehr als 20 sind zwischenzeitlich auch vom BMVIT für das TEN-Netz zertifiziert.

Neben halbjährlichen Treffen, die wir RSI-Forum nennen, an denen sich ein guter Teil der Experten beteiligt, hat der Zertifizierungsbeirat nun weitere Aktivitäten gesetzt: Während die RSI-Schulung sich an Verkehrsfachleute für das hochrangige Straßennetz wendet, bauen wir nun eine zweitägige Schulung für Gemeindevertreter und Bezirkshauptmannschaften auf. Schließlich ist das größte Straßennetz doch das der Kommunen, in Österreich mit über 100.000 km Länge.

Das angestrebte Ziel ist hoch gesteckt, schließlich ist es schwierig, über 2.400 Gemeinden zu erreichen und zu animieren, sich dieses Themas anzunehmen. Aber das macht auch den Reiz aus: Eine engagierte Arbeitsgruppe mit initiativen Arbeitsausschüssen, aktive Experten, die bereit sind, ihr Wissen weiterzugeben – damit kann die Geschäftsstelle die Motivation an die Interessenten leicht weitergeben – ein Danke an alle, die der Verkehrssicherheit weiter zum Durchbruch verhelfen!

Dipl.-Ing. Martin Car
Generalsekretär der FSV

Veranstaltungsbericht FSV-Verkehrstag 2013

Wie schon in den letzten Jahren, möchten wir Ihnen auch heuer wieder die Vorträge zum FSV-Verkehrstag 2013, der Jahrestagung der Mitglieder der FSV, in dieser und den folgenden Ausgaben von FSV-aktuell vorstellen. Diese Reihe beginnen wir mit den folgenden Artikeln.

Kann die „Breitstirnige Plumpschrecke“ ein Straßenprojekt verhindern?



Dipl.-Ing. Wolfgang Suske

Erfahrungen mit dem europäischen Natur- schutzrecht und Implementierung in zukünftigen RVS

Das Europäische Naturschutzrecht hat Planungsverfahren für kleine und große Projekte entscheidend verändert. Zu den allgemein bekannten schutzwürdigen Tier- und Pflanzenwelt wie Braunbären oder Orchideen, Auwälder oder sind unscheinbare, völlig unbekannte Arten hinzugekommen, die Teil eines großen geschützten Netzwerks sind und in Planungen mitberück-

sichtigt werden müssen. Können sie aber Projekte auch stoppen?

Es ist nicht das einzige Netzwerk, zu dem sich die Staaten der europäischen Union entschlossen haben. Neben dem Netzwerk an geschützten Gebieten und Arten ist – speziell im Rahmen dieser Fachveranstaltung – das Transeuropäische Netz „TEN“ wohl das bekannteste. Durch einen Ausbau der Infrastruktur – vor allem auch der Straßen – soll der wirtschaftliche und soziale Zusammenhalt Europas gefördert werden.

Das europäische Naturschutzrecht – das aus der Vogelschutz- und der FFH-Richtlinie (FFH = Flora, Fauna, Habitat) besteht – soll dazu beitragen, dass der ökologische Zusammenhalt gefördert und der immer noch starke Rückgang an Arten gestoppt wird.

Unbekanntes bekommt plötzlich Stellenwert

Die beiden Naturschutzrichtlinien sind im Prinzip einfach aufgebaut. Das Ziel der Erhaltung und Verbesserung des ökologischen Zusammenhalts (der Kohärenz) soll mit zwei Schutzinstrumenten erreicht werden:

Zum einen durch die Errichtung von Schutzgebieten (NATURA-2000-Gebieten), in denen – anders als in Nationalparks, Naturschutzgebieten oder Biosphärenparks – die Nutzung und die Durchführung diverser Projekte generell nicht untersagt ist, sofern sie das Gebiet nicht erheblich beeinträchtigen.

Zum anderen durch einen bundesweiten Artenschutz für bestimmte, in den Richtlinien dargelegte Tier- und Pflanzenarten, deren lokale Populationen z. B. durch Störungen oder Tötungen nicht erheblich beeinträchtigt werden und deren Fortpflanzungsstätten nicht zerstört werden dürfen.

Das sind – etwas verkürzt – die wichtigsten Regelungen der Naturschutzrichtlinien.

Und hier kommt auch die „Breitstirnige Plumpschrecke“ ins Spiel. Sie ist eine der wenigen Heuschreckenarten, die in Europa bereits derart selten sind, dass sie diesen Schutzstatus erhalten hat.

Auch die „Sumpfschrecke“ zählt dazu – ein guter Indikator für unsere Feuchtgebiete. Die Erhaltung ihres Lebensraums ist gleichzeitig verbunden mit der Sicherung der enorm bedeutsamen Wasserspeicherkapazität unserer Landschaft und des immer wichtiger werden Kleinklimas.

Wie kann man aber trotzdem die Bedeutung einer Sumpfschrecke oder – noch schlimmer – einer Plumpschrecke, noch dazu breitstirning! – Politikern, Planern und auch der Bevölkerung verständlich darlegen?

Ohne Bienen schlittern wir in die größte Hungersnot

Wenn ein Mechaniker erklärt, dass aufgrund einer einzigen kleinen lockeren Schraubenmutter Ölverlust eingetreten ist und deshalb ein fataler Schaden im Getriebe verursacht wurde, dann wird das in der Regel verstanden. Eine einzige kleine Schraubenmutter hat das System zerstört.

„Eine kleine Ader im Hirn war blockiert – ...“ und hat zur vollständigen Lähmung eines Bekannten geführt. Der Arzt hat es erklärt und wir haben es fassungslos verstanden.

Ein anderes Beispiel hat vor Kurzem die gesamte Medienwelt und damit auch die öffentliche Meinung kurze Zeit wachgerüttelt: „Wenn die Biene ausstirbt, dann schlittert die Welt in die größte Hungersnot, die sie je erlebt hat“. Wenn unsere Kulturpflanzen nicht mehr bestäubt werden, dann ist „Schluss mit lustig“ – es gibt in weiter Ferne keinen Ersatz für diese enorm wichtige Tätigkeit der Insekten – allen voran der Bienen.

Jahrzehntelang hatte man im Naturschutz das Problem, wie man dem schleichenden Verlust an Lebensräumen ein Ende setzen kann. Kleine Feuchtgebiete, Trockenrasen, Wäldchen – zu oft wurde aus unterschiedlichen Gründen entschieden, dass die Beseitigung dieser kleinen Fläche keine Rolle spielt – Stück für Stück. Diese „Salamitaktik“ hat lange Zeit funktioniert – bis die „Salami“ plötzlich nicht mehr erkennbar war. Viele Landschaften Europas sind in den

letzten Jahrzehnten nicht nur funktional, sondern auch bereits optisch derart entstellt worden, dass sie jede Identität und Unverkennbarkeit verloren haben.

Die Naturschutzrichtlinien schützen auch kleine Flächen und unspektakuläre Arten. Sie haben der Salamatik ein Ende bereitet.

Der Schutz beginnt zu wirken

Das Europäische Naturschutzrecht unterstützt ein ökologisch dringend notwendiges Netzwerk, mit dem das Funktionieren des ökologischen Systems unserer Landschaft erhalten oder verbessert werden soll. Die „Adern“ oder „Schraubennuttern“ dieses Systems sind vor allem Tiere und Pflanzen, die als Zeiger für wichtige andere Lebensraumfunktionen stehen.

Und das weltweit größte Schutzgebietssystem beginnt seine ersten Wirkungen zu zeigen. Ökologisch gesehen nach kurzer Zeit beginnen sich manche Bestände von Tierarten zu erholen, wertvolle Lebensräume Europas blieben dank der europäischen Naturschutzrichtlinien unzerschnitten. Die Population des beinahe ausgestorbenen Kaiseradlers stieg z.B. um 20%. Nach mehr als 200 Jahren brütet er auch wieder in Österreich. Der stark gefährdete Kormoran wurde im Bestand so verbessert, dass er aus der Liste der zu schützenden Arten herausgenommen werden konnte. Europaweit konnten zahlreiche Feuchtgebiete vor der Zerstörung bewahrt werden.

Umdenken in Planungsprozessen

Es fordert allerdings ein Umdenken in Planungsprozessen. Gerade im Straßenbau, der lange planerische Vorphasen hat, ist dies möglich und gut umsetzbar. Alles wird kompliziert und langwierig, wenn man versucht, das Europäische Naturschutzrecht einfach zu negieren oder es fahrlässig schlampig auszulassen.

Die Planung eines Teilstücks der „Via Baltica“ in Polen – ein Teil des transeuropäischen Netzes – hat es bisher am deutlichsten gezeigt und ist ein gutes Beispiel dafür, dass man die „Europäischen Netzwerke“ gegeneinander nicht ausspielen kann. Die damals sehr einflussreichen Politiker, die Kaczyński-Brüder, haben gegen eine kleine NGO in Polen den Streit um ein großes Feuchtgebiet, durch das eine Autobahn geplant war, nach 3 Jahren verloren. Es ging ums Prinzip – mögliche Alternativen waren

längst ausgearbeitet und beurteilt – aber wer braucht dieses nutzlose Sumpfgelände? Nachdem die polnische Regierung nicht einmal Entscheidungen des EUGH zur Kenntnis nahm, wurde seitens der Europäischen Kommission schlichtweg mit der sofortigen Einstellung des Strukturfonds gedroht: Kein europäisches Geld mehr, das zur Vernichtung europäischer Zielsetzungen führt, war die Devise.

Die Straße wurde daraufhin umgeplant. Das Europäische Naturschutzrecht kann also ein Straßenbauprojekt auch stoppen, aber vor allem dann, wenn man existierende Rahmenbedingungen einfach nicht berücksichtigt.

Die Situation in Österreich

In Österreich gibt es erste gute Beispiele der ASFINAG, wie man das Thema NATURA 2000 und Artenschutz in Verfahren EU-konform abhandeln kann. Man versucht zu einem sehr frühen Zeitpunkt naturschutzfachliche Konfliktbereiche, die europäischen Stellenwert haben, zu identifizieren – und zu lösen.

Zudem drängte das BMVIT immer stärker auf die Ausarbeitung einer eigenen „Artenschutz-RVS“, die in Kürze als Entwurf fertiggestellt sein soll, und in der Methoden und Arbeitsschritte im Sinne eines EU-konformen Planungsprozesses dargelegt werden. Neben der ASFINAG, dem Bund und den Ländern beteiligen sich auch externe Experten an diesem Diskussionsprozess.

Trotz RVS ist in Österreich die Implementierung des europäischen Naturschutzrechts im Rahmen von UVP-pflichtigen Straßenbauverfahren nicht einfach: Das teilkonzentrierte Verfahren, in dem der Naturschutz nach Abschluss der UVP-Prüfung „zu Wort kommt“, ist in seinem Aufbau derart widersinnig, das es äußerst verwunderlich ist, warum sich hier niemand findet, der in diesem Gesetz endlich Nägel mit Köpfen macht. Naturschutzfachliche Fragestellungen – sieht man von Details betreffend diverser Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ab – gehören an den Beginn des Verfahrens, und nicht ans Ende. Im Ausland schüttelt man über diese österreichische „Lösung“ den Kopf. Auf die Frage, wie eine solche Regelung überhaupt beschlossen werden kann, wie das passiert sei, gibt es nur unbefriedigende, leere Antworten. Das Subsidiaritätsprinzip wurde zur eigenen Falle.

Die neue Artenschutz-RVS versucht methodisch das Beste daraus zu machen. Um möglichst früh auf eventuell notwendige Alternativen aufmerksam zu machen, oder auf die Notwendigkeit, das öffentliche Interesse des Projektes abzuwägen mit dem öffentlichen Interesse des Naturschutzes, werden Fragestellungen des europäischen Naturschutzrechts bereits im Vorprojekt so tief wie notwendig erarbeitet. Um jedoch bei Erhebungen von Tier- und Pflanzenarten nicht unnötige „leere Kilometer“ zu machen, sollen in dieser Phase wirklich nur jene Bereiche tiefer bearbeitet werden, wo ein Verstoß gegen die Europäischen Naturschutzrichtlinien zu erwarten ist. Die RVS wird Hilfestellungen enthalten, wie man – mit großer Rechtssicherheit – zu dieser Identifikation gelangen kann.

*Dipl.-Ing. Wolfgang Suske
wolfgang@suske.at*

Vorstellung der Neubearbeitung der RVS 11.06.58



Mag. Alexander Vasiljevic

Bitumenemulsionen, verschnittene und gefluxte bitumenhaltige Bindemittel

Vorgeschichte

Im Fachverband der Chemischen Industrie Österreichs/Berufsgruppe Bitumenemulsionsindustrie besteht ein Güteschutzausschuss der österreichischen Bitumenemulsionshersteller, „GÖBE“ genannt. Die Tätigkeit des GÖBE erstreckt sich auf die Prüfung und Anerkennung des Güteschutzes der von österreichischen Firmen in Österreich situierten Produktionsstätten hergestellten Bitumenemulsionen. Die Tätigkeit umfasst weiter die Erstellung und laufende Überarbei-

tung von Richtlinien sowie Anforderungs- und Prüfkriterien für jene Bitumenemulsionen, welche nach dem Stand der Technik noch nicht in vollem Umfang in Bestimmungen der Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) bzw. ÖNORMEN beschrieben sind.

Aufgrund vorgelegter Prüfberichte von akkreditierten Inspektionsstellen wird der Bestand eines Güteschutzes bzw. die Berechtigung zur Führung der Bezeichnung „güteschutz“ festgestellt und durch diesbezügliche Anerkennung bestätigt. Die jeweiligen Produzenten und deren „güteschutzte Produkte (Emulsionen)“ werden den betroffenen Dienststellen des Bundes und der Länder sowie allen sonstigen, von den Mitgliedern des GÖBE namhaft gemachten Interessenten regelmäßig zur Kenntnis gebracht.

Um die in der GÖBE festgelegten Qualitätsanforderungen auf eine breitere Basis zu stellen, wurde im Jahr 2001 in der FSV der Beschluss gefasst, die Richtlinien in eine entsprechende RVS zusammenzufassen und somit auch dem Auftraggeber eine bessere Handhabung zur Qualitätssteuerung zu geben.

Der Arbeitsausschuss Erhaltung wurde mit dieser Umsetzung betraut und die RVS 12.222 wurde im Mai 2002 für verbindlich erklärt. Erstmals wurden detaillierte Anforderungen an die werkseigene Produktionskontrolle, an die Erstprüfungen und an eine Fremdüberwachung gestellt, wobei im Vordergrund die sogenannte Gebrauchstauglichkeit stand. Diese ist für die einzelnen Produktgruppen in Form von Feldversuchen, die gemeinsam mit dem Auftraggeber und einer akkreditierten Inspektionsstelle betreut werden, nachzuweisen. Generell werden dabei die Emulsionen hinsichtlich ihres Verwendungszweckes unterschieden, so gibt es einerseits den großen Einsatzbereich als „Haftbrücke“, andererseits bilden die Produkte die Basis für „Oberflächenbehandlungen“ oder „Dünnschichtdecken“.

Motiv für die Neubearbeitung

Im Herbst 2011 wurde aufgrund des Inkrafttretens der ÖNORMEN B 3508 „Anforderungen an kationische Bitumenemulsionen“, ÖNORM B 3596 „Oberflächenbehandlung“ und der ÖNORM B 3597 „Dünnschichtdecken in Kaltbauweise und Versiegelungen“ im Arbeitsausschuss Erhaltung der

Beschluss gefasst, die RVS 12.222 (mittlerweile RVS 11.06.58) zu überarbeiten.

Die Bestimmungen der RVS 11.06.58 mussten auf die Anforderungen der europäischen Normung und den nationalen Umsetzungsdokumenten angepasst werden, zumal weiterhin die Produktgruppe der Haftbrücken normativ nicht geregelt war.

Eine Überarbeitung der RVS 11.06.58, in Zusammenarbeit mit dem Fachverband der Chemischen Industrie Österreichs (FCIO) wurde begonnen, um auch in Zukunft für Auftraggeber, Auftragnehmer und Produzenten eine qualitativ bessere Anwendbarkeit der Emulsionen gewährleisten zu können.

Neues in der RVS 11.06.58

Schwerpunkt der RVS bildet die Fremdüberwachung der Bindemittel und der Bauprodukte bzw. Bauweisen, die in weiterer Folge der Qualitätssicherung unter besonderer Berücksichtigung der in Österreich geltenden technischen Vorschriften und topografischen sowie klimatischen Bedingungen dient.

Die Fremdüberwachung wird durch eine dafür akkreditierte Inspektionsstelle durchgeführt und umfasst die jährliche Überwachung von Bitumenemulsionen sowie die Feststellung der Gebrauchstauglichkeit der Bindemittel. Diese ist in Form von Versuchsstrecken (Feldversuchen) nachzuweisen.

Die Auswahl der Straßenabschnitte ist vom Erzeuger (Herstellerwerk) in Übereinstimmung mit den Bauausführenden sowie mit dem Straßenerhalter zu treffen.

Die Gebrauchstauglichkeit der Bauausführung durch einen Verleger bzw. Ausführenden der Bauweise ist ebenfalls an Versuchsstrecken (Feldversuchen) nachzuweisen. Dafür sind Bindemittel einzusetzen, deren jährliche Überwachung und deren Gebrauchstauglichkeit durchgeführt und nachgewiesen worden sind. Der Nachweis der Gebrauchstauglichkeit des eingesetzten Bindemittels ist vorzulegen und den Aufzeichnungen der Inspektionsstelle beizufügen.

Für die Durchführung dieser auf die Bauausführung durch einen Verleger und nicht auf einen Bindemittelhersteller bezogenen Feldversuche gelten grundsätzlich dieselben Kriterien. Diese Feldversuche dienen zum Nachweis des Beherrschens der Erzeugung der

Bauprodukte, Oberflächenbehandlungen und Dünnschichtdecken in Kaltbauweise unter begleitender Fremdüberwachung.

Fristen

Als Übergangsfrist für verschnittene und geflutete bitumenhaltige Bindemittel gilt, dass bis Ende 2016 der Bericht über den positiv durchgeführten Feldversuch vorzulegen ist. Innerhalb dieser Übergangsfrist wird die Gebrauchstauglichkeit durch die jährliche Fremdüberwachung nachgewiesen.

Prüfberichte über bereits durchgeführte Feldversuche, die den Vorgaben der RVS 11.06.58 Ausgabe 2002 entsprechen haben, behalten weiterhin ihre Gültigkeit.

Resümee

Durch die Überarbeitung der RVS 11.06.58 wurden einerseits die internationalen Anforderungen der europäischen Normung, andererseits die in Österreich geltenden technischen Vorschriften und besonderen topografischen sowie klimatischen Bedingungen berücksichtigt.

Dadurch kann auch weiterhin für Auftraggeber, Auftragnehmer und Produzenten eine qualitativ bessere Anwendbarkeit der Emulsionen gewährleistet werden.

Mag. Alexander Vasiljevic
alexander.vasiljevic@pruefbau.at

Berichte zu aktuellen FSV-Veranstaltungen

Gewässerschutzanlagen – Start einer neuen Schulung

Von 2.-4. April 2013 wurde der erste Schulungstermin zum Thema Gewässerschutzanlagen in Wien abgehalten. 26 Teilnehmer folgten der Einladung, um das Fachwissen über Ursache, Funktion und Wirkung von Gewässerschutzanlagen zu vertiefen. Die Schulung wurde von DI Johannes Tatzber und DI Helmut Odehnal vom Amt der NÖ Landesregierung abgehalten. Schwerpunkt dieser Veranstaltung war die Vermittlung der rechtlichen und technischen Grundlagen für Planung, Bau und Betrieb von Entwässerungen hochrangiger Straßen. Den Teilnehmern wurde ein Forum geboten, um Erfahrungen auszutauschen und Probleme aus der Praxis aufzuzeigen. Die Ergebnisse dieses Feedbacks wer-



Abb. 1: Gewässerschutzanlagen Versickerungsversuch

den in die aktuellen Arbeitsausschüsse der RVS-Regelwerke und in die behördlichen Verfahren eingebracht.

Zielgruppe für die Schulungen sind das Betriebspersonal von Gewässerschutzanlagen, Planungsbüros, Baufirmen, Sachverständige und Behördenvertreter. Den einzelnen Teilnehmern sollen die fachlichen Interessen der Bereiche Behördenverfahren, Planung, Bau und Betrieb erläutert werden und so bestehende Interessenskonflikte abgebaut werden.

In den ersten beiden Tagen wurden die fachlichen Grundlagen in 10 Vorträgen behandelt und blockweise die Fragen, Erfahrungen und Anregungen diskutiert. Am dritten Tag wurden in einer Exkursion Gewässerschutzanlagen der Bonaventura Betriebs GmbH bei Eibsbrenn besichtigt.

Als Einstimmung auf die fachspezifischen Vorträge wurde einleitend ein kurzer Rückblick bis zu den historischen Wurzeln der Straßenentwässerung in der Antike gegeben und in einem allgemeinen Überblick die verschiedenen Möglichkeiten der Straßenentwässerung dargestellt. Sehr umfassend wurde dann auf die einzelnen Rechtsmaterien mit Schwerpunkt

Wasserrecht und darauf aufbauend auf das Behördenverfahren im Wasserrecht eingegangen. Die Kenntnis von Rechtsmaterien und Behördenverfahren soll vor allem bei der Wartung der Gewässerschutzanlagen das nötige Verständnis wecken. Mit der Vorstellung der einschlägigen Normen und Regelwerke wurden die Zwangspunkte für die Planung der Anlagenteile präsentiert und die Funktion und Wirkung einer Gewässerschutzanlage verständlich gemacht. Der letzte Block des ersten Schultags widmete sich den Schadstoffen im Straßenwasser und der Relevanz für die Ableitung der Straßenwässer in Grundwasser oder Fließgewässer.

Zu Beginn des zweiten Schultags wurden die Grundlagen des Gewässerschutzes aus der Sicht der Grundwasserqualität und der Reinhaltung der Fließgewässer erläutert, um die Notwendigkeit von Gewässerschutzanlagen zur Reinigung der Straßenwässer zu unterstreichen. Danach wurde die Funktion und Wirkung der einzelnen Anlagenteile von Gewässerschutzanlagen mit zahlreichen Fotos und Schnittdarstellungen präsentiert. Im Block „Wartung von Gewässerschutzanlagen“ wurden die einschlägigen Betriebsauflagen eines wasserrechtlichen Bewilligungsbescheids, Vorgaben der RVS 04.04.11 „Gewässerschutz an Straßen“ und interne Vorschriften für Betrieb und Wartung gegenübergestellt. Ein weiterer Beitrag war einem allgemeinen Überblick über die Arbeitnehmerschutzbestimmungen gewidmet, wobei hier besonderes Augenmerk auf die Berücksichtigung dieser Vorgaben bei Planung und Ausschreibung gelegt wurde. Abgeschlossen wurde die Vortragsreihe mit der Präsentation zum Thema Störfallvor-



Abb. 2: Gewässerschutzanlagen-Gruppenquiz



Abb. 3: Empirische Untersuchungen zur Unterstützung der Verkehrsinfrastrukturplanung

sorge. Die Erfahrungen aus der Praxis bei Unfällen mit gefährlichen Stoffen weckte besonderes Interesse, da hier zahlreiche Erfahrungen der Teilnehmer eingebracht wurden.

Am dritten Tag der Veranstaltung wurden Gewässerschutzanlagen an der S1 West von der Bonaventura Betriebs GmbH besichtigt. Mit einem Gruppenquiz und abschließender Preisverleihung wurde die Vermittlung der Schulungsinhalte geprüft. Aufgrund des regen Interesses und der beschränkten Teilnehmerzahl findet der nächste Schulungstermin bereits vom 23.-25. September in Linz statt. Weitere Termine sind für das Jahr 2014 geplant.

Dipl.-Ing. Johannes Tatzber
johannes.tatzber@noel.gv.at

Laufend finden bei der FSV Veranstaltungen zum Thema Gewässerschutz statt. Das nächste Seminar „Gewässerschutz an Straßen – Planung-Bau-Betrieb“ findet vom 22.23. Jänner 2014 in Wien statt. Die FSV-Schriftenreihe Gewässerschutz an Straßen – Ursache-Funktion-Wirkung können Sie unter www.fsv.at bestellen.

Empirische Untersuchungen zur Unterstützung der Verkehrsinfrastrukturplanung

Ein Workshop zu oben genanntem Thema fand in den Räumlichkeiten der FSV vom 31.5. bis 1.6.2013 in Wien statt, veranstaltet von der DGVP (deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie) in Zusam-

menarbeit mit und mit Unterstützung der FSV, versuchte Aspekte herauszuarbeiten, die sich mit der Schnittstelle zwischen sozialwissenschaftlichem Arbeiten und Ingenieursarbeit im Infrastrukturbereich befasste.

TeilnehmerInnen aus vier Ländern (Österreich, Deutschland, Schweiz und den Niederlanden) referierten und diskutierten bei der Lunch-to-Lunch-Veranstaltung intensiv darüber, wie wohl menschengerechte Infrastrukturplanung aussehen könnte und vor allem, wie es hier mit den diesbezüglichen empirischen Studien aussieht.

Die ReferentInnen kamen aus den Bereichen angewandter sozial- und naturwissenschaftlicher Forschung und einer Behörde. Der interdisziplinäre Zugang sollte behilflich sein, die Bandbreite des Arbeitsfelds aufzuzeigen, die gemeinsamen Ansatzpunkte zu erhellen und Möglichkeiten der Optimierung vernetzen, empirischen Arbeitens im Infrastrukturbereich zu finden.

Die Referenten:

Ralf Risser (FACTUM OG, Wien), Sepp Snizek (Snizek & Partner, Wien), Bernd Skoric, Wien, Wolfgang Fastenmaier (Lektor an der Psychologischen Hochschule Berlin), Richard v.d. Horst (TNO, Niederlande), Wolfgang Berger, (Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur, Wien), Bettina Schützhofer (Verkehrspsychologin, Institut sicherunterwegs).

Neben den Referaten wurden in Kleingruppen auch gemeinsam zwei Themen aufgearbeitet. Einerseits sollten Hauptprobleme im bisherigen Miteinander der Diszi-

plinen analysiert und andererseits Möglichkeiten der Verbesserung und zukünftige diesbezügliche Ansatzpunkte eruiert werden.

Problemanalyse

Gut erkennbar wurde, dass es offensichtliche Kommunikationsdefizite zwischen den Fachdisziplinen gibt, die es zu überwinden gilt, soll fruchtbar zusammengearbeitet werden. Die Bereitschaft zur Zusammenarbeit wurde wiederholt von beiden Seiten bekundet, es gehe aber vor allem darum, einander besser zu verstehen. Aus Sicht eines ehemaligen Behördenvertreters wurde für mehr Beteiligung von Psychologen in Planungsprozessen plädiert. Man müsse dabei nicht von Null starten, es habe schon erfolgreiche Zusammenarbeit gegeben, sie müsse aber ausgedehnt werden.

Die derzeitige Kooperation sei von den jeweiligen Persönlichkeiten abhängig. Doch sollte man von der fallweisen, mitunter eher „zufälligen“ Kooperation zur Institutionalisierung kommen.

Blick in die Zukunft

PsychologInnen als MediatorInnen in Verhandlungen würden Sinn machen, insofern, als sie in Gruppendynamik erfahren sind und Kommunikationsprozesse gut einschätzen könnten. Bei der Präsentation von geplanten Projekten könnten sie auch von Planungsbüros eingesetzt werden. Um die Distanz zwischen den beiden Berufsgruppen abzubauen, wurden weitere gemeinsame Workshops ähnlicher Art empfohlen

Dr. Ralf Risser
ralf.risser@factum.at

Veranstaltungen und Seminare

FSV-Seminar in Wien
Leistungsbeschreibung Verkehrsinfrastruktur Version 3 (LB-VI 3)
29.8.2013
FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien

FSV-Seminar in Graz
Leistungsbeschreibung Verkehrsinfrastruktur Version 3 (LB-VI 3)
11.9.2013
Austria Trend Hotel Europa Graz
Bahnhofgürtel 89, 8010 Graz

FSV-Schulung in Linz
Gewässerschutzanlagen Ursache-Funktion-Wirkung
23.-25.9.2013
Courtyard Marriott Hotel Linz,
4020 Linz

FSV-Infonachmittag in Wien
Tunnelbau – Offene Bauweise
2.10.2013
FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien

FSV-Seminarreihe in Wien
Kommunale Straßen
8.-17.10.2013
FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien

Nähere Informationen zu dieser und weiteren Veranstaltungen und eine Online Anmeldeöglichkeit finden Sie auf unserer Homepage 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
<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.
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!