

FSV-VERKEHRSTAG 2006

# Das Forum für die Verkehrsinfrastruktur

„300 Teilnehmer zeigen das große Interesse an den Neuerungen im Bereich der Technik der Verkehrsinfrastruktur“, stellt Helmut Prager, Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) einleitend fest. Am FSV-Verkehrstag werden jährlich Neuerungen im Bereich des Verkehrswesens, von der Planung über den Bau bis zum Betrieb, vorgebracht. Damit wird ein einmaliges Spektrum an Know-how kompakt den Verkehrsfachleuten vorgestellt. Wissen, das sich in den nächsten Monaten in den RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Verkehrswesen) und RVE (... für das Eisenbahnwesen) niederschlagen wird. Die RVS und RVE bilden den Stand der Technik für die jeweiligen Infrastrukturtäger.

Parallel zu den technischen Verkehrsplanungen bedingen die internationalen Richtlinien, z. B. Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie, Vogelschutz-Richtlinie, und die nationale Gesetzgebung komplexe Planungen und Behördenvorgaben auf dem Umweltsektor. Alle Vorgaben erfordern eine baubegleitende fachkundige Umwelt-Bauaufsicht.

Die RVS Umweltbaubegleitung beschreibt dabei einen Prozess, der gewährleistet, dass sämtliche umweltrelevanten Vorgaben aus den Behördenverfahren eingehalten werden. Mittel dazu sind die Führung eines Vorgabekataloges sowie die schon genannten Umwelt-Bauaufsichten, für deren Tätigkeit die RVS einen Rahmen vorgibt. Die RVS ist laut Richtlinien text bei Neu-, Um-, Aus- und Rückbauten von Bundesstraßen A und S sowie Bahnanlagen anzuwenden, bei welchen ein Organ der Umweltbaubegleitung vorgegeben wird.

Ein weiterer Umweltaspekt ist Lärm – gerade für den Verkehrsbereich: Als kennzeichnende Größen zur Beschreibung der Lärmbelastung sind der Tag / Abend / Nacht – Lärmindex als Maß für die allgemeine Belastung und



Fotos: car

**300 Teilnehmer** folgten gespannt den Vorträgen des Verkehrstages.

der Nacht-Lärmindex als Maß für die Störung des Schlafs gesetzlich festgelegt.

Die Neuauflage der Richtlinie dient in erster Linie der Anpassung an die neuen, gesetzlich festgelegten Beurteilungsgrößen. Weiters werden die meteorologischen Einflüsse auf Schallpegelmessungen verdeutlicht.

### Nutzen-Kosten-Untersuchungen

Spannend das Thema „Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen“: Die Ermittlung von Zeitkostensätzen ist im Verkehrsbereich im Wesentlichen für zwei Bereiche von Bedeutung, nämlich für Verkehrsmodelle und für ökonomische Bewertungsverfahren. Unterschiedliche Nutzergruppen besitzen unterschiedliche Zeitkostensätze – für Österreich wurden folgende Nutzergruppen unterschieden:

- Geschäftsverkehr mit Fahrzeugen unter 3,5 t
- Privatverkehr

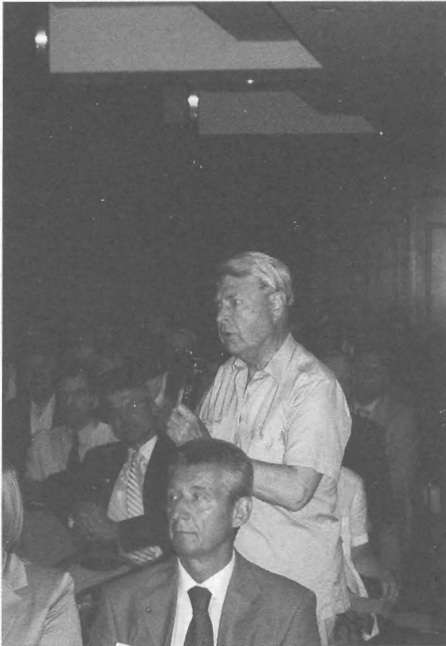
- Straßengüterverkehr (Lkw-Fernverkehr, Lkw-Nahverkehr)

Die Höhe der einzelnen Zeitkostensätze ist derzeit noch in Diskussion. Auch die Tätigkeit der verkehrstechnischen Sachverständigen wurde beleuchtet: Diese sind im Bereich des Vollzuges für Behörden und andere Stellen als Gutachter tätig und damit auch mit der Anwendung technischer Normen und Richtlinien in der Praxis befasst.

Dabei stehen Fragen der Verkehrssicherheit, des Verkehrsablaufes und der Leistungsfähigkeit von Verkehrsanlagen im Mittelpunkt. Die Arbeitstagungen werden ab sofort im Sinne von „Proceedings“ als Arbeitsblätter der FSV zugänglich gemacht werden. Beispiele dafür werden Ankündigungen für Lkw-Fahrverbote, Kennzeichnung von Schutzwegen, Fahrgassen für Einsatzfahrzeuge und Baumunfälle sein.

Der Tunnelbau ist die Stärke Österreichs und auch aufgrund der Geologie

[www.bausoftware.at](http://www.bausoftware.at)



**Aktives Publikum:** Zahlreiche Fragen belegten das große Interesse an der Innovationskraft in der Infrastruktur.

eine Notwendigkeit für die heimische Verkehrsinfrastruktur.

**Verkehrssicherheit + Thema**

In der Vergangenheit basierte die Einschätzung der Tunnelsicherheit in Straßentunneln auf Erfahrung und normativen Richtlinien. Mit der neuen RVS 09.02.31 wird eine einheitliche Methode für eine quantitative Risikoanalyse entwickelt. Das Hauptaugenmerk des österreichischen Modells liegt auf häufig vorkommenden mechanischen Unfällen und kleinen bis mittleren Bränden. Für „Standardtunnel“ kann das erwartbare Risiko mithilfe dieser Methode in einfacher Weise berechnet werden; für andere Konstellationen, z. B. unkonventionelle Belüftungssysteme, kann das Modell ebenfalls verwendet werden, muss aber angepasst werden.

Unfallvermeidung ist auch Thema der RVS 5.213 „Beschilderung und Wegweisung auf Autobahnen“; ein nicht unerheblicher Prozentsatz an Unfällen kann

auf unzureichende Wegweisung und dadurch verursachtem Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer zurückgeführt werden. Die neue RVS legt Optimierungen der Nachtsichtbarkeit der Verkehrszeichenfolien, die Schrifthöhen bei Überkopfwegweisern, die Abstände der Beschriftungselemente, aber auch die Aufstellung von Überkopfkonstruktionen fest.

Mehr als 100 Todesfälle im Jahr sind auf senkrechte Ausbildung der Stirnflächen von vorhandenen Durchlässen und Weganschlüssen entlang von Straßengräben und der damit verbundenen Frontalkollision zurückzuführen. Die neue RVS legt die Neigungen von Stirnflächen, unbefestigten Stirnflächen und Böschungsköpfe von Rohren fest. Ein Durchlassgitter hat die Funktion, das Hängenbleiben des abirrenden Fahrzeuges zu verhindern.

Im Osten Österreichs wurden in den letzten Jahren immer häufiger Kreisverkehrsanlagen mit Betonfahrbahndecken ausgestattet, Tendenz steigend. Die Betonbauweise gelingt, wenn die



**Infrastrukturbau:** Schwere Baumaschinen sind bei der Errichtung von Straßen und Verkehrswegen heute unentbehrliche Helfer.

Decke richtig dimensioniert wird und eine hohe, gleichmäßige Qualität aufweist. Daher sind Betondecken mit einer Mindstdicke von 22 cm (Lastklasse I), ein Fugenteilungsplan rechtzeitig vor

Baubeginn, sorgfältige Wahl der Plattengeometrie im Übergangsbereich Ein-/Ausfahrt, eine Betonsorte C30/37/XF4/XM2 und eine Dübelanordnung auch in befahrbaren Längsfugen erforderlich.

**Normung für Asphalt**

Die Auswirkungen der europäischen Normung für Asphalt (und auf die RVS) waren ein weiterer Schwerpunkt der Tagung: Die CE-Kennzeichnung von Asphalt ist basierend auf der Bauproduktenrichtlinie mit Beginn des Jahres 2008 gesetzlich verbindlich. Die entsprechende normative Grundlage – harmonisierte europäische Normen – ist bereits geschaffen und wird ab Mitte 2006 veröffentlicht werden. Es handelt sich um die Normenserie 13108, die bis Ende dieses Jahres noch in nationale Normen umgesetzt werden soll. Damit ändert sich für AG und AN die gesamte Vorgehensweise: Die Basis für die ab 1. 1. 2008 notwendige CE-Kennzeichnung stellt das Konformitätsbescheinigungssystem 2+ dar. Eine Ausschreibung darf nur nach den Regelungen der harmonisierten Norm erfolgen – derzeit konnte der Auftraggeber sehr spezifische, oft regionale Anforderungen stellen. Ab 2008 (Übergangsfrist 2007) muss der Auftraggeber Önorm-gemäß, unter Einhaltung der adaptierten RVS, ausschreiben.

Als Highlight wurde die neue Leistungsbeschreibung Infrastruktur dargestellt: In Hinkunft werden – zum Vorteil von Auftraggeber, Planer und Bauunternehmen – mehrere Standardleistungsbeschreibungen in eine einzige zusammengeführt. Damit werden Redundanzen reduziert und das Aktualhalten erleichtert (z. B. Erdarbeiten werden nicht mehr in mehreren Leistungsbeschreibungen separat definiert, sondern nur einmal). Die bau.zeitung berichtet laufend darüber.