

# Der Verkehr nimmt die Klimaherausforderung ernst

**„Die aktive Mobilität, bei der die Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr einen wichtigen Beitrag leistet, wird vom BMK und klimaaktiv unterstützt – damit ist es möglich, dass wichtige Regelungen (RVS) kostenfrei für Planer, Kommunen und weitere Interessierte zur Verfügung stehen“, freut sich Sektionsleiterin DI Vera Hofbauer zu Beginn des FSV-Verkehrstages. Die Themen Nachhaltigkeit, Resilienz und Ressourcenschonung prägten die Tagung, die von 350 Verkehrsfachleuten besucht wurde.**

### **BMK nimmt Verantwortung ernst**

Der Verkehr ist einer der wichtigen Faktoren, die durch Änderung der Rahmenbedingungen klimaschonende Wirkung ausüben. Sektionsleiterin DI Vera Hofbauer freut sich über die gute Kooperation des BMK mit der Verkehrsplattform FSV, bei der 1400 Expertinnen und Experten in über 100 Ausschüssen mitwirken.

Das Thema Nachhaltigkeit prägte auch das Thema „Zuschlagskriterien“ – nach BVergG sollte das Bestbieterprinzip zu tragen kommen. Damit gibt es eine sehr effiziente Möglichkeit, Nachhaltigkeit bei Bauprojekten zu forcieren. Dr. Wolfgang Wiesner, Porr AG, stellte die neue RVS mit den überarbeiteten Zuschlagskriterien vor: Ob die Verwendung von Bodenaushub bei anderen Baustellen, ob die Nutzung von Aushub als Recycling-Baustoffe, die Bevorzugung von emissionsarmen LKW – aber auch soziale Kriterien, wie die Beschäftigung älterer ArbeitnehmerInnen, werden als optionale Zuschlagkriterien beschrieben. „Die RVS lässt sich sehr gut auch bei anderen Bauprojekten, die nicht aus dem Verkehrswesen stammen, anwenden“, so Wiesner.

FSV-Vorstandsvorsitzender Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin Fellendorf, TU Graz, sieht in dieser zukünftigen RVS einen ganz wichtigen Hebel für klimaorientierte Verkehrsplanung und Verkehrsbauten. „Die FSV beauftragte ein Forschungsprojekt „Klimacheck RVS/RVE“, um die gut 350 Richtlinien der FSV auf Klimaverträglichkeit zu prüfen. Gerade die RVS 10.02.11 „Zuschlagskriterien für Bauaufträge im Verkehrswegebau“ hat einen bedeutenden Hebel und kann die Umweltverträglichkeit eines Bauvorhabens stark beeinflussen“, so Fellendorf.

Univ.-Prof. DI Dr. Georg Hauger, TU Wien, geht auf die Nutzen-Kostenuntersuchungen im Verkehrswesen ein: Ein schwieriges Thema, man versucht monetäre Bewertungen auch von nicht monetarisierbaren Werten, z.B. Lebensqualität, anzusprechen. Eine eigene RVS, die schon seit Jahren besteht, werde nun mit neuen Ansätzen überarbeite. Damit kann es zu Verschiebungen kommen, um soziale oder ökologische Aspekte zu berücksichtigen. Bislang betrachtete man eher Auswirkungen auf Autobahnen, nun soll das Thema auf die Ebene der Landstraßen und Gemeinden gebracht werden.

Auch Verkehrsberuhigung ist ein Ziel, in erster Linie innerhalb eines Ortsgebietes, so DI Martin Seidel. Wesentliche Grundlage für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ist die Sicherstellung eines niedrigen homogenen Geschwindigkeitsniveaus der Verkehrsteilnehmenden. Eine Kombination von baulichen und verkehrsregelnden Maßnahmen ist vorzusehen. Priorität habe dabei der ungeschützte (schwächere) Verkehrsteilnehmende. Der Zweck der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ist neben der Verkehrssicherheit und Verbesserung der qualitativen Nutzungsansprüche. Praxisbeispiele zeigen z.B. bunte Bodenmarkierungen, die bspw. Verkehrsregeln verdeutlichen oder bestärken, auch wenn sie in der StVO nicht normiert sind. Derartige Bodenmarkierungen können in Kombination mit anderen Maßnahmen verkehrsberuhigende Effekte entfalten. Beispiele dafür sind „Haifischzähne“ oder bunte „Zebrastrreifen“ oder Markierungen für Begegnungszonen.

Das auch Pflanzen im Bauwesen von Nöten sind, zeigt Fr. DI Schmidt, Fa. Intus, auf, beispielsweise für Sicherungsarbeiten (Erosionsschutz) oder ökologische Strukturmaßnahmen. Ingenieurbiologische Maßnahmen können als ressourcenschonende Bautechnik gesehen werden. Anwendungsgebiete sind Erdbau und Wasserbau. Neben rein technischen Aspekten werden auch ästhetische oder sozioökonomische und ökologische Aspekte abgedeckt. Mit Hilfe von „toten biologischen Material“, Pflanzen und Hilfsmittel können im Bauobjekt gute Erfolge verzeichnet werden. Die RVS-Richtlinie 08.80.01 wird technische Vertragsbedingungen für ingenieurbiologische Maßnahmen definieren.

Nachhaltigkeit hat nicht ausschließlich ökologische Aspekte – DI Wolfgang Ablinger, Stadt Wien, erinnerte an die notwendige Barrierefreiheit und Berollbarkeit von Pflasterflächen. Pflasterungen sind oftmals für Rollstuhlfahrende und RollatorbenutzerInnen nur erschwert benutzbar. Die neue RVS 08.18.01 wird Voraussetzungen definieren, welche Pflasterungen „barrierefrei berollbar“ sind.

Selbst im Winterdienst gibt es viel Neues: Durch Forschungsvorhaben gelang es, Umweltauswirkungen beim Einsatz von Streumitteln im Winterdienst zu minimieren: Durch Wahl des eingesetzten Streumittels, der angewandten Streumethode und der Planung der Durchführung des Winterdienstes. Interessant dabei: Es ist durchaus sinnvoll schon vor Beginn des Schneefalls mit der Soleausbringung zu beginnen!

Ein weiterer Aspekt der sozialen Nachhaltigkeit ist Lärmschutz: Die technischen Anforderungen sind bei der Bahn hoch: Bis zu 5 m hohe Lärmschutzwände müssen Druck-Zug-Beanspruchungen bei Fahrgeschwindigkeiten von Zügen mit bis zu 230 km/h aushalten. Die neu erstellte und sich derzeit in Begutachtung befindliche RVE 01.05.01 stellt die zukünftige Grundlage für das FSV-Zulassungsverfahren dar. Dieses Verfahren spart den anbietenden Betrieben den detaillierten Nachweis bei jedem Anbot neu vorzulegen, der Ausschreibende braucht keine Detailkontrolle mit spezifischen Kenntnissen, sondern kann sich auf die Zulassungsbeurteilung verlassen.

Auch im Betonstraßenbau erkennt man die Notwendigkeit des schonenden und verantwortungsbewussten Umgangs mit sämtlichen Ressourcen. Im Zuge der Generalsanierung der Westautobahn wurden die Decken vor Ort recycelt. Für die anstehende Sanierung ist ein neuerliches Recycling geplant. Dabei soll eine Recyclingquote von bis zu 100% erreicht werden.

Ein anderes, aber durchaus wichtiges Thema widmete sich der Motorradsicherheit: Ing. Erwin Wannemacher, KFV, stellte den Motorradfahrer als ungeschützten Verkehrsteilnehmenden dar, der überproportional in Unfälle verwickelt ist. Motorradsicherheit müsse daher verbessert werden: So regelt ein neues FSV-Arbeitspapier spezielle Bodenmarkierungen in Kurven, deren Wirkungsweise wissenschaftlich abgesichert ist.

Das Wort „Blackout“ vermittelt Unsicherheit und Unbehagen: Die ASFINAG stellt sich dieser Anforderung als Netzbetreiber eines hochrangigen Straßen-/Brücken-/Tunnelnetzes. Wo liegt das Problem: Von der Signalisierung, der Tunnellüftung, der Tunnelsicherheit bis zu Informationssystemen sind Ausfallkonsequenzen abzufedern. Je länger der Ausfall dauert, umso schwieriger die Situation. Frau DI Mahr-Saverschel zeigte, dass die ASFINAG für viele Blackout-Szenarien gerüstet ist.

„Österreich ist auf einem sehr guten Weg zur Nachhaltigkeit“, stellte Fellendorf abschließend fest. Die FSV wird mit Ihren Standards entsprechend dazu beitragen.

Bildinformationen: [www.fsv.at](http://www.fsv.at)

Link zur APA-Fotogalerie: [FSV-Verkehrstag 2023 | FSV - Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr | APA-Fotoservice](#)

Rückfragen an:  
Österr. Forschungsgesellschaft Straße - Schiene – Verkehr  
DI Martin Car  
Generalsekretär  
Karlgasse 5, 1040 Wien  
[office@fsv.at](mailto:office@fsv.at)



v.l.n.r. DI Dr. Wolfgang Wiesner, Univ.-Prof. DI Dr. Georg Hauger, SC DI Vera Hofbauer, Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin Fellendorf, DI Michael Skoric