



LAND

OBERÖSTERREICH

Standards

in der Güterwegerhaltung





Der Güterwegbau in Oberösterreich ist weitgehend abgeschlossen. Es geht jetzt darum, den Bestand bestmöglich zu sichern. Die Bewahrung des Volksvermögens, das durch ca. 10.000 km Güterwege repräsentiert wird, muss in Zukunft im Vordergrund stehen. Um dies sicherzustellen, werden in Oberösterreich flächendeckend Güterwegerhaltungsverbände geschaffen. Durch diesen freiwilligen Zusammenschluss unserer Gemeinden und die Unterstützung des Landes Oberösterreich ist die finanzielle Voraussetzung für die Erhaltung der Güterwege geschaffen.

Die "Güterwegstandards" sind die technischen Grundlagen dieser Erhaltungsaufgaben. Es soll für die Gemeinden und unsere Mitarbeiter immer eine Basis darstellen, die Aufgaben eigenverantwortlich zu erledigen. Durch das Erbringen hochwertiger Leistungen und Qualität ist der Fortbestand unseres modernen Güterwegnetzes gesichert.

Dr. Josef Pühringer
Landeshauptmann

Franz Hiesl
Straßenbaureferent



Die vorliegende Broschüre "Güterwegstandards" soll ein Leitfaden für alle sein, die für die Erhaltung der Güterwege in Oberösterreich verantwortlich sind. Dies betrifft in Zukunft vor allem die Güterweg-erhaltungsverbände und deren Organe. Der Ausbauzustand unserer Güterwege ist sehr hoch und wird noch laufend verbessert. Unsere Aufgabe wird es sein, dieses hohe Niveau zu erhalten. Eine große Bedeutung ist dabei der technischen Ausbildung und Qualifikation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beizumessen.

Das Leistungsheft "Güterwegstandards" enthält Richtlinien für die bauliche Erhaltung. Wir müssen die vorliegenden Regelungen stets den technischen Entwicklungen anpassen. Jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter ist angehalten, die Inhalte auf Verbesserungsmöglichkeiten zu prüfen und entsprechende Vorschläge einzubringen.

Hofrat DI Konrad Tinkler
Landesbaudirektor



Unsere Güterwegstandards stellen ein Werk dar, in dem die Erhaltungsleistungen festgeschrieben sind. Alle die zur Güterwegerhaltung beitragen, wie die Güterwegerhaltungsverbände, die Gemeinden und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landes Oberösterreichs sollen an diese Erhaltungsgrundsätze gebunden sein. Es liegt ein Leitfaden vor, der die Erhaltung in technischen Belangen regelt, damit das oberösterreichische Güterwegnetz auch in Zukunft den Anforderungen gerecht wird.

Als Leiter der Organisationseinheit des für die Erhaltung zuständige Fachpersonals, ist es mir ein Anliegen, diese Basisinformationen einzubringen. Die Güterwegstandards sind die Grundlage unserer Leistungserbringung und müssen stets den technischen Entwicklungen angepasst werden. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit der Güterwegerhaltung betraut sind, werden eingeladen, die vorliegenden Festlegungen einzuhalten und umzusetzen.

Hofrat DI Rudolf Schacherl

Leiter der Abteilung Straßenerhaltung und -betrieb

<< Allgemeiner Teil 11

<< Querschnittsausbildung 13

1. Querschnittselemente
2. Lichtraum und Sicherheitsabstände

<< Zustandsbewertung 17

1. Lastklassen
2. Dringlichkeitsreihung
 - 2.1 Visuelle Zustandsaufnahme
 - 2.2 Messtechnische Zustandsaufnahme

<< Fahrbahninstandhaltung 21

1. Allgemeines
2. Laufender Erhaltungsdienst
3. Schadensbilder an der Fahrbahn, die im Zuge des Instandhaltungsdienstes behoben werden
 - 3.1 Schlaglöcher
 - 3.2 Längs- und Querrisse
 - 3.3 Netzrisse
 - 3.4 Randabbrüche
 - 3.5 Setzungen und Verdrückungen
 - 3.6 Ausmagerungen
 - 3.7 Verunreinigungen
4. Bankette
5. Sanierung von ganzen Fahrbahndecken im Rahmen der Instandhaltung
 - 5.1 Bituminöse Decken im Heißverfahren
 - 5.2 Dünnschichtbeläge im Kaltverfahren
 - 5.3 Oberflächenbehandlungen mit Bitumenemulsion oder Heißbitumen

<< Fahrbahninstandsetzung

27

1. Allgemeines
2. Umfang der Arbeiten
3. Regelquerschnitt

<< Nebenanlagen und Kunstbauten

31

1. Allgemeines
2. Brücken
3. Mauern

4. Entwässerungseinrichtungen
 - 4.1 Befestigte und unbefestigte Mulden, Spitzgräben und Entwässerungsrinnen mit oder ohne Einlaufgitter
 - 4.2 Straßeneinläufe und Schächte
 - 4.3 Rohrkanäle, Durchlässe und Drainagen
 - 4.4 Sonstige Entwässerungseinrichtungen

5. Böschungen
6. Hangsicherungen
7. Weideroste
8. Geschiebesperren

9. Amphibienschutz
 - 9.1 Tunnelanlagen für Amphibien
 - 9.2 Temporäre Zaun-Kübeleinrichtungen

10. Grundgrenzen

<< Straßenausrüstung

37

1. Von den Wegeerhaltungsverbänden zu errichten und zu erhalten
 - 1.1 Kilometrierung
 - 1.2 Leitplöcke
 - 1.3 Leitschienen und andere Absturzsicherungen
 - 1.4 Güterwegtafeln

2. Nicht von den Wegeerhaltungsverbänden zu errichtende und zu erhaltende Ausrüstungen
 - 2.1 Verkehrszeichen
 - 2.2 Verkehrsspiegel
 - 2.3 Wildwarnreflektoren und -zäune

<< Katastrophenschäden

41

1. Aufgaben der Gemeinden
2. Aufgaben der Wegeerhaltungsverbände
3. Arten von Katastrophenschäden

<< Winterdienst

45

Allgemeiner Teil

Güterwege sind Straßen, die vorwiegend der verkehrsmäßigen Erschließung land- und forstwirtschaftlicher Betriebe und des ländlichen Raumes dienen.

Das Güterwegnetz in Oberösterreich wurde im Wesentlichen nach dem Zweiten Weltkrieg errichtet und weist eine Länge von annähernd 10.000 Kilometer auf. Dieses umfangreiche Wegenetz wurde unter finanzieller Zusammenhilfe des Bundes, des Landes Oberösterreich, der Gemeinden, der Weginteressenten und in den letzten Jahren unter Beteiligung der Europäischen Union ausgebaut.

Die Straßenverwaltung obliegt bei Güterwegen den Gemeinden (Oö. Straßengesetz 1991, § 12 Abs. 2).

Das Oö. Straßengesetz 1991 i. d. g. F. bestimmt, dass beim Güterwegneubau Interessentengemeinschaften für die teilweise Übernahme der Errichtungskosten zu bilden sind.

Somit wird bei der Neuerrichtung eines Güterweges von der Kostentragungspflicht der Straßenverwaltung abgewichen.

Die Kosten der Erhaltung von Güterwegen sind jedoch zur Gänze von den Gemeinden zu tragen. Zur Erfüllung dieses gesetzlichen Auftrags können sich die Gemeinden zu Gemeindeverbänden (Wegeerhaltungsverbände) zusammenschließen.

Durch die Übernahme der Erhaltung und der Kosten durch die Wegeerhaltungsverbände wird jedoch der § 1319a ABGB nicht berührt. Die Haftung für den jeweiligen ordnungsgemäßen Wegzustand verbleibt bei der betroffenen Gemeinde.

Die Gemeinden sind bestrebt, alle Aufgaben in Bezug auf die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur „Straße“ so effizient, wirtschaftlich und ökologisch wie möglich zu erfüllen. In diesem Zusammenhang spielt der Zustand der Güterwege eine entscheidende Rolle. Im Rahmen von Wegeerhaltungsverbänden bilden die Standards für die Güterwegerhaltung die gemeinsame Basis für die Gemeinden in Oberösterreich.

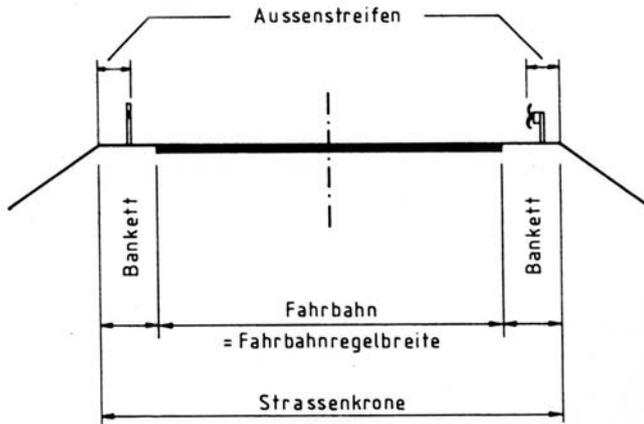
Als Grundlage werden die einschlägigen Normen und Richtlinien herangezogen.

Querschnitts- ausbildung

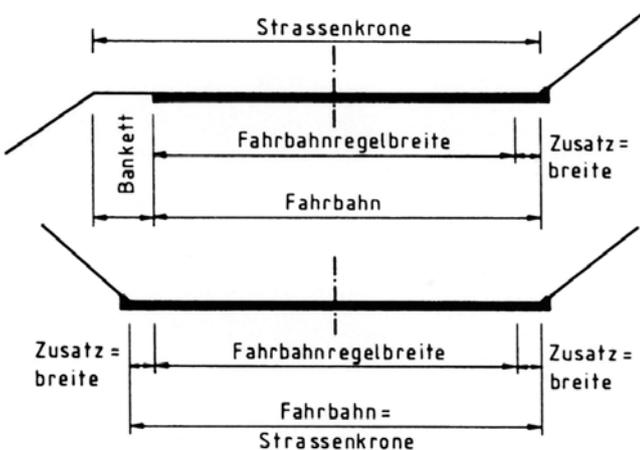


1. Querschnittelemente

Regelfall



bei Verzicht auf Bankett(e) und Muldengraben



Die Querschnittelemente ländlicher Straßen sind in der Abbildung dargestellt und werden wie folgt definiert:

Straßenkrone: Sie setzt sich aus der Fahrbahn und den Banketten zusammen.

Fahrbahn: Der befestigte Teil der Straße, der dem fließenden Verkehr dient.

Fahrbahnregelbreite: Mindestfahrbahnbreite des jeweiligen Regelquerschnittes.

Zusatzbreite: Verbreiterung der Fahrbahn mit gleicher Querneigung bei Verzicht auf Bankett und Muldengraben, bei Anordnung von Randleisten u. dgl.

Bankett: Ungebunden befestigter, nicht dem fließenden Verkehr dienender Teil der Straße.

Außenstreifen: Außerhalb der Leitpflöcke bzw. Leitbahnen liegender Teil des Bankettes.

Ausscheidungsbreite: Die zwischen den Grenzen des Straßengrundes liegende, die gesamte Anlage einschließlich Kunstbauten einschließende Breite. Die Festlegung der Grundgrenze erfolgt unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Verkehrssicherheit, der Straßenerhaltung und der Böschungsbewirtschaftung.

2. Lichtraum und Sicherheitsabstände

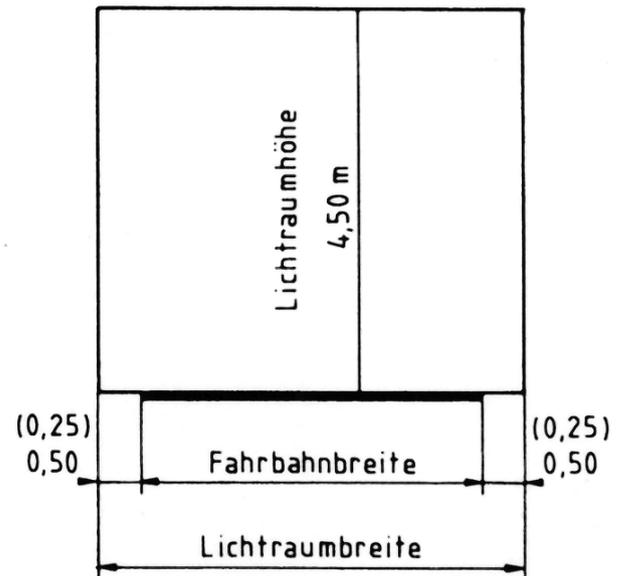
Der Lichtraum ist jener Raum, der von festen Bauteilen (Brückentragwerken, Mauern, Zäunen, Pfeilern, Felswänden u. dgl.) freizuhalten ist. Die Breite des lichten Raumes ergibt sich aus der beidseitig um 0,50 m vergrößerten Breite der Fahrbahn. Ist eine Zusatzbreite vorhanden, genügt dort eine Erweiterung um 0,25 m.

Die Höhe des lichten Raumes über der Fahrbahn beträgt im Regelfall 4,50 m.

Vertikale Leiteinrichtungen (Leitpföcke, Leitschienen u. dgl.) dürfen innerhalb des Lichtraumes aufgestellt werden. Wenn die Fahrbahn nicht von Bordsteinen begrenzt ist, muss dabei jedoch ein Mindestabstand von 0,25 m vom jeweiligen Fahrbahnrand eingehalten werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei jeder Beeinträchtigung des Lichtraumes der jeweilige Grundbesitzer für die Freihaltung verantwortlich ist.

Lichtraum



Zustands- bewertung



I. Lastklassen

Die Güterwege in den Wegeerhaltungsverbänden werden in verschiedene, den jeweiligen Anforderungen gerechte Lastklassen eingeteilt. Diese sind als Unterteilung der Lastklasse V laut RVS 03.08.63 i.d.g.F. Oberbaubemessung zu verstehen.

Lastklasse 1

Verbindungs- bzw. Durchzugsstraßen mit LKW Verkehr, Strecken mit Holztransport oder Güterwege mit anliegenden Firmen.

Mindesttragfähigkeit EV I: 60MN/m²

Lastklasse 2

Hofzufahrten mit regelmäßigen Milchtransporten

Mindesttragfähigkeit EV I: 50MN/m²

Lastklasse 3

einfache Hofzufahrten

Mindesttragfähigkeit EV I: 40MN/m²

Entspricht der Weg nicht der jeweiligen Lastklasse, wird dieser im Rahmen der nächsten Instandsetzung den Erfordernissen angepasst.

2. Dringlichkeitsreihung

Die Reihenfolge der notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen wird durch eine visuelle und messtechnische Begutachtung festgelegt.

2.1 Visuelle Zustandsaufnahme

Alle 5 bis 7 Jahre wird von den Wegen im Wegeerhaltungsverband eine visuelle Zustandserhebung durchgeführt. Dabei werden folgende Schäden in 25 m-Bereichen aufgenommen:

Längsrisse:	Länge m
Netzrisse:	Fläche m
Ausmagerung:	Ja oder nein
Spurrinnen:	Länge m
Verformungen:	Fläche m

Diese Schadensaufnahmen werden in Prozenten der Gesamtfläche des Weges aufgerechnet, und damit fließen die Daten in eine Dringlichkeitsreihung ein.

- Rutschungen
- Schlaglöcher
- Bankettschäden
- Entwässerungsschäden

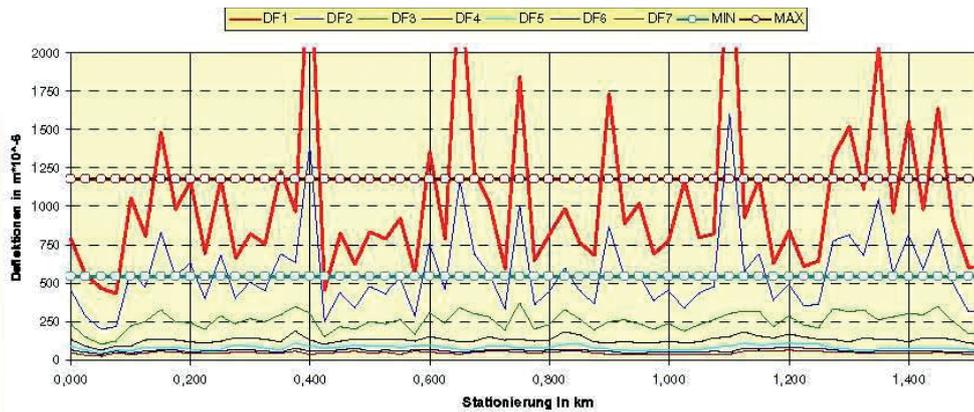
**SOFORTMASSNAHMEN
SIND ERFORDERLICH!**

2.2 Messtechnische Zustandsaufnahme

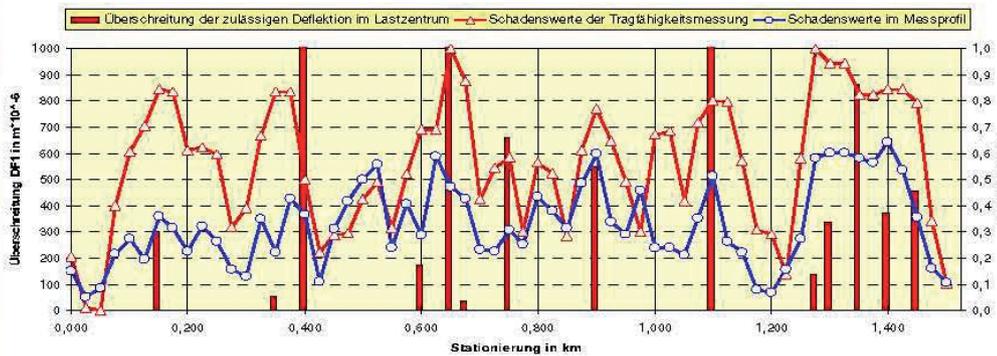
Diese kann gemeinsam mit der visuellen Aufnahme erfolgen, soll jedoch zumindest einmal und nach jeder Sanierung durchgeführt werden. Dazu wird ein Fallgewichtsdeflektometer angewendet (siehe schematische Darstellung). Der Messabstand beträgt 25 m und wird abwechselnd links und rechts in der Spur gemessen.

Die Messung ist eine wichtige Entscheidungshilfe, ob eine Instandsetzung notwendig ist, oder ob eine Instandhaltungsmaßnahme ausreicht. Aus dem Einlenkungsdiagramm sind schadhafte Stellen ersichtlich (siehe Diagramm).

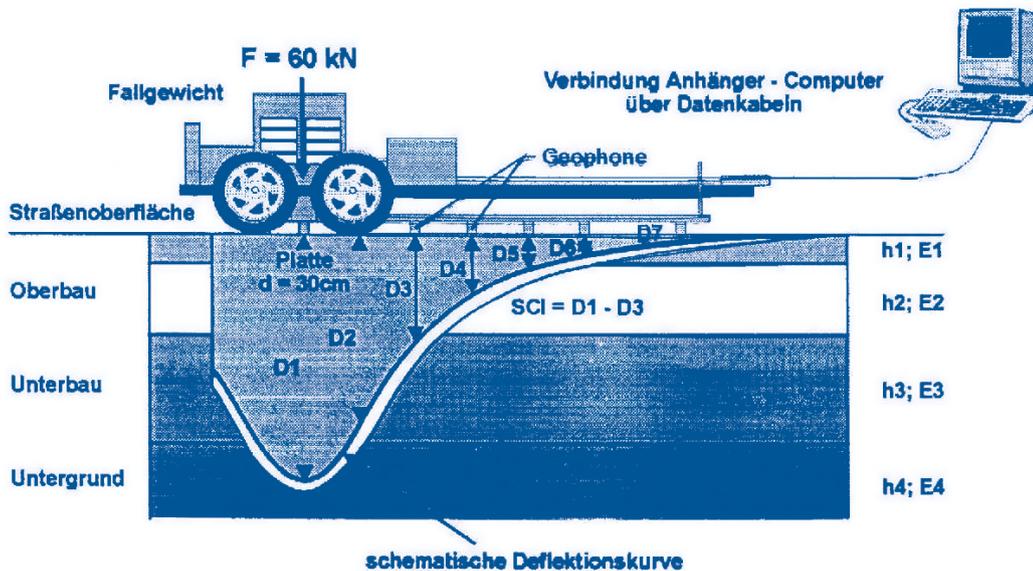
Aus der visuellen und messtechnischen Zustandsaufnahme wird eine Dringlichkeitsziffer errechnet. Damit ist es möglich, eine objektive Reihung zu erstellen. Diese Dringlichkeitsreihung ist Grundlage für die Erstellung des Jahres-Arbeitsprogrammes.



Einsenkungsdiagramm
Deflektion



Einsenkungsdiagramm
Überschreitung
der zulässigen
Deflektion



Schematische
Darstellung eines
Fallgewicht-
deflektometers

Fahrbahn- instandhaltung



1. Allgemeines

Die Fahrbahn ist unmittelbar dem Verkehr und den Witterungseinflüssen, allenfalls auch der Beanspruchung durch Salzstreuung, ausgesetzt. Das Güterwegenetz ist bereits zu einem Großteil mit bituminösen Fahrbahndecken versehen. Bei älteren Güterwegen besteht die Fahrbahn aus einer Tränkdecke (abgesplittete Bitumenemulsion). Auch ausgebesserte Fahrbahndecken weisen zum Teil ähnliche Oberflächen auf.

Im Gegensatz zum übergeordneten Straßennetz spielt die Ebenflächigkeit beim Kleinstraßennetz eine untergeordnete Rolle. Eine relative Ebenflächigkeit ist im Sinne des Benutzerkomforts zwar anzustreben, aber Spurrinnenbildung in der Fahrbahn und damit verbundene Aquaplaninggefahr ist in der Regel vernachlässigbar. Soweit Spurrinnen auftreten, sind sie meist durch Verdrückungen bedingt, deren Ursache im Straßenunterbau liegen. Wenn jedoch durch Vertiefungen in der Fahrbahn der Abfluss von Oberflächenwässern derart behindert wird, dass ein Eindringen der Wässer in den Straßenaufbau zu erwarten ist, sind Maßnahmen zu setzen.

2. Laufender Erhaltungsdienst

Von der Geschäftsstelle jedes Wegeerhaltungsverbandes und ihren Organen werden die Güterwege jährlich kontrolliert und alle 5 bis 7 Jahre begutachtet.

Da Schäden jedoch jederzeit auftreten können, ist die Mithilfe der Gemeinden unbedingt erforderlich. Die Gemeinden sind aufgefordert, sämtliche Schäden oder Beeinträchtigungen, die Maßnahmen erfordern, der Geschäftsstelle des Wegeerhaltungsverbandes zur Kenntnis zu bringen. Beschädigungen, die einen verkehrsgefährdenden Zustand darstellen, sind von der Gemeinde umgehend abzusichern und bei Geringfügigkeit selbst zu beseitigen.

3. Schadensbilder an der Fahrbahn, die im Zuge des Instandhaltungsdienstes behoben werden

3.1 Schlaglöcher

Sind bei Verkehrsgefährdung umgehend von der jeweiligen Gemeinde oder dem Wegeerhaltungsverband zu verfüllen.

3.2 Längs- und Querrisse

Bei vereinzelt auftretenden Längs- bzw. Querrissen: Verfüllung mit Dosenasphalt;
bei vermehrt aufgetretenen Längs- bzw. Querrissen: maschinelle Verfüllung oder flächige Abdeckung.

3.3 Netzrisse

Sanierung durch Oberflächenspritzung mit Bitumenemulsion Heißbitumen oder Sanierung der Schadensstellen durch Überziehen mit Bitukies oder Verwendung von Dünnschichtbelägen im Kaltverfahren. Es kann die vorherige Verlegung eines Vlieses zur Überbrückung der Risse und/oder der Einsatz von kunststoffmodifizierten Materialien von Vorteil sein.

3.4 Randabbrüche

Sanierung wie bei Netzrissen möglich; bei umfangreichen Randabbrüchen Abfräsen oder Abschneiden der schadhaften Schichten und Ersetzen durch neuen bituminösen Oberbau.

3.5 Setzungen und Verdrückungen

Setzungen und Verdrückungen sind in der Regel durch Schäden im Straßenunterbau bzw. Straßenaufbau bedingt und werden normalerweise im Rahmen der Instandsetzung behoben. Ihre Sanierung im Rahmen der Fahrbahninstandhaltung soll nur bei geringfügigem Ausmaß oder Verkehrsgefährdung durch Profilierung erfolgen.

3.6 Ausmagerungen

Die Alterung der bituminösen Schichten und die Salzstreuung führen zur Ausmagerung (Verringerung des Bindemittelanteils) der Fahrbahnoberfläche und zum Ausbruch von Gesteinsmaterial. Um weiterreichende Schäden an der Straßenoberfläche zu verhindern, ist die Fahrbahn in absehbarer Zeit neu zu versiegeln. Dies kann sowohl im Heiß- als auch im Kaltverfahren erfolgen.

3.7 Verunreinigungen

Verunreinigungen der Fahrbahndecken sind vom Verursacher, nötigenfalls nach Aufforderung durch die Gemeinde, oder von der Gemeinde zu beseitigen.
Ausnahmen: Reinigen im Zuge von Sanierungsmaß-

nahmen und Entfernen des überschüssigen Splittes nach Oberflächenspritzungen.

4. Bankette

Der Zustand der Bankette soll so beschaffen sein, dass ein ungehindertes Abfließen der Oberflächenwässer von der Fahrbahn möglich ist. Bei einer Erhöhung der Bankette, in der Regel durch Bewuchs, ist dieser bei Bedarf zu entfernen.

Bankette, die durch den Verkehr laufend abgefahren und eingetieft werden oder insbesondere in „Steilstücken“ aus- bzw. abgeschwemmt werden, sind durch geeignete Maßnahmen dauerhaft zu befestigen. Geeignete Maßnahmen sind beispielsweise Befestigung mit Oberflächenspritzung, Begrünung, Rasengittersteine u.d.g.m.

5. Sanierung von ganzen Fahrbahndecken im Rahmen der Instandhaltung

Bei massivem Auftreten eines oder der Anhäufung mehrerer Schadensbilder kann die Sanierung der gesamten Fahrbahndecke von Vorteil sein. Voraussetzung dafür ist, dass eine entsprechende Tragfähigkeit des Straßenunterbaues gegeben ist. Die Tragfähigkeit kann optisch beurteilt werden (keine Setzungen, keine Verdrückungen, geringe Rissbildung). Um die Tragfähigkeit zweifelsfrei feststellen zu können, sind messtechnische Untersuchungen notwendig.

Vor Erneuerung der Fahrbahndecke sind allfällige lokale Schäden im Straßenunterbau zu beheben, die

Entwässerungseinrichtungen auf ihre Funktionstüchtigkeit zu überprüfen und entsprechend herzustellen oder zu ergänzen.

Für die Fahrbahnerneuerung stehen verschiedene Baumethoden zur Verfügung, deren Einsatz sich nach den technischen Gegebenheiten und Erfordernissen, der möglichen Einbaustärke und dem zur Verfügung stehenden Mitteleinsatz richtet:

5.1 Bituminöse Decken im Heißverfahren

Für diese Decken können verschiedene Korngrößen mit unterschiedlichen Gesteinsmaterialien und damit verbunden in verschiedenen Einbaustärken verwendet werden.

Auch können verschiedene Bitumensorten für unterschiedliche Beanspruchungen eingesetzt werden. Daneben können Zusätze mit besonderen Wirkungsweisen (Flexibilität u.d.g.m.) beigemischt werden.

Vor dem Aufbringen der neuen Decke auf bestehende Fahrbahnen ist die vorhandene Straße sorgfältig zu reinigen (vorzugsweise mit Hochdruck) und Heißbitumen oder Bitumenemulsion als Haftkleber vorzuspritzen. Der Einbau erfolgt mittels Fertiger und anschließender Verdichtung mit geeignetem Verdichtungsgerät.

Es ist unbedingt auf ein allfälliges höhenmäßiges Anpassen der Bankette zu achten.

5.2 Dünnschichtbeläge im Kaltverfahren

Diese Beläge dienen der Fahrbahnversiegelung, der Spurrinnenverfüllung und der Erhöhung der Griffigkeit und sind in 3 Korngrößen (6 mm, 8 mm und 11 mm) erhältlich. Bei diesem Verfahren ist besonders auf das Reinigen und die bestehende Fahrbahn zu achten. Der Einbau erfolgt mittels Spezialfertiger, die Verdichtung bewirkt der Verkehr.

5.3 Oberflächenbehandlungen mit Bitumenemulsion oder Heißbitumen

Dieses in der Regel für das Ausbessern angewandte Verfahren kommt auch für das Versiegeln ganzer Fahrbahndecken zum Einsatz. Dabei wird auf vorge-reinigter (abgekehrter) Straße Bitumenemulsion oder Heißbitumen aufgespritzt, anschließend mit Splitt abgedeckt und mit Gummiradwalze angepresst. Als Splitt können unterschiedliche Gesteinsmaterialien (Kalk, LD-Schlacke) in verschiedenen Korngrößen verwendet werden.

Fahrerlaubnis- standsetzung



I. Allgemeines

Unter Instandsetzung verstehen wir die Generalsanierung von Güterwegen. Voraussetzung dafür ist ein visuell schlechter Fahrbahnzustand, eine nicht der Lastklasse entsprechende Tragfähigkeit oder ein nicht ausreichender Regelquerschnitt. Auch Umlenkungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können eine Voraussetzung einer Instandsetzung sein.

Weiters fallen auch Wege in die Instandsetzung, die aufgrund der Salzstreuung schadhaft werden. Salzstrecken sind im Zuge von Instandsetzungen unbedingt mit einem wasserdichten Asphaltaufbau zu versehen (Bituminöse Tragschicht und Belag).

2. Umfang der Arbeiten

Tragschichtverstärkung

- a) Aufbringung von zusätzlichem frostsicherem Kies.
- b) Vorlage von Fehlkorn und Fräsung, oder durch verschiedene Arten von Zement-, Kalk- und sonstigen Stabilisierungen.
- c) Austausch der Tragschicht (neuer Frostkoffer).
- d) Einbau von Geotextilien.

Entwässerung

Im Zuge von Instandsetzungen sind auch die Straßenentwässerungsanlagen, wenn erforderlich, zu erneuern.

Asphaltierung

Die Asphaltierung erfolgt entsprechend der Lastklasse und der technischen Vorschriften der RVS. Der Aufbau ist in der Regel einlagig unter Verwendung von bituminösen Tragdeckschichten.

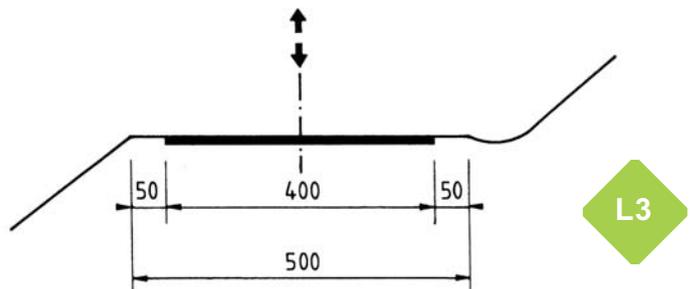
Vermessung

Werden Grundgrenzen verändert, sind diese dem neuen Straßenverlauf anzupassen, wobei kostenlose Grundabtretungen anzustreben sind (wie im Güterwege-Neubau).

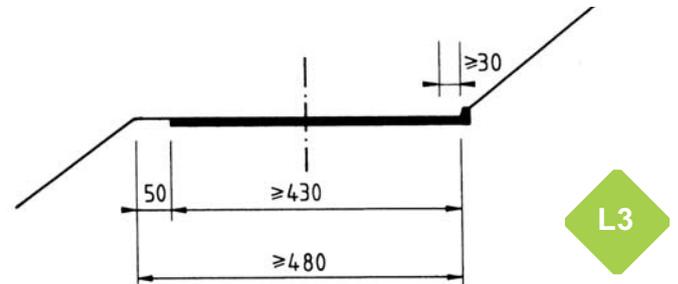
3. Regelquerschnitt

Grundsätzlich sind Verbreiterungen im Rahmen der Instandsetzung möglich. Es kann auch eine nicht den Anforderungen entsprechende Breite ein Grund für eine Instandsetzung sein. Dabei gelten die Querschnitte L3, L4 und L5 laut RVS 03.03.81 i.d.g.F. „Ländliche Straßen und Wege“. Abweichungen sind in begründeten Fällen möglich.

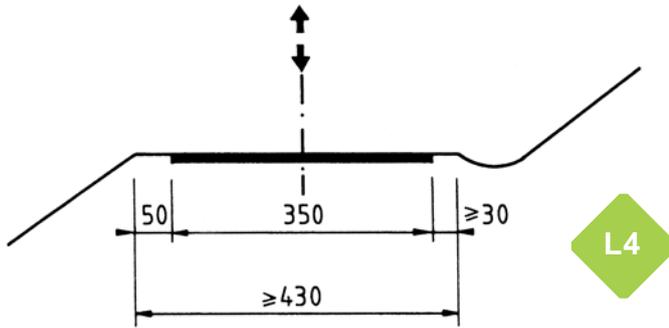
Im Freiland (mit Mulde)



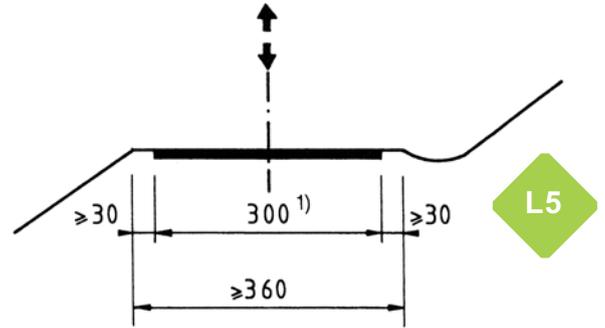
Im Freiland (ohne Mulde)



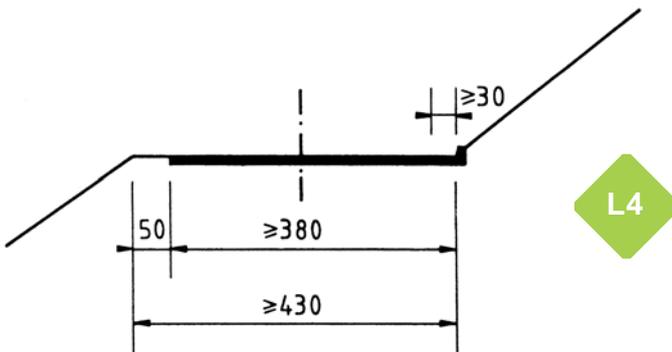
Im Freiland (mit Mulde)



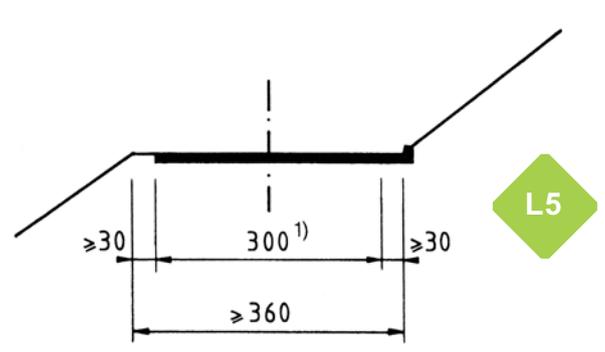
Im Freiland (mit Mulde)



Im Freiland (ohne Mulde)



Im Freiland (ohne Mulde)



Nebenanlagen Kunstbauten



1. Allgemeines

Als Nebenanlagen und Kunstbauten gelten lt. diesen Richtlinien: Entwässerungseinrichtungen, Böschungen, Hangsicherungen, Weideroste, Geschiebesperren, Amphibienschutzmaßnahmen, Brücken, Stütz- und Futtermauern, etc.

Beeinträchtigungen von Nebenanlagen durch Dritte sind auf Kosten des Verursachers zu beseitigen. Bei Verfüllen und Einackern von Straßengräben, Beschädigungen von Einläufen, Entfernen von Grenzzeichen udgl. sind die Bestimmungen des § 21 Oö. Straßengesetzes 1991 anzuwenden (Vorschreibung der Kosten an den Verursacher).

2. Brücken

Brücken müssen so geplant, gebaut und überwacht werden, dass sie ausreichende Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit aufweisen. Im Güterwegbereich werden nur Brücken der Brückenklasse I nach ÖNORM B 4002 ausgeführt.

Brückenbauwerke sind von einem Fachpersonal auf ihren Erhaltungszustand zu überprüfen. Bei der Sichtkontrolle können Risse, Betonschäden, Feuchtstellen, unzulässige Verformungen, Setzungen, Unterspülungen etc. festgestellt werden. Durch Abklopfen der (Beton-)Oberflächen erkennt man Hohlstellen oder Stellen mit Festigkeitsabfall.

Folgende Bauteile müssen einer Kontrolle unterzogen werden: Brückentragwerk, Randbalken, Widerlager, Anschlussmauerwerke, Fahrbahn, Entwässerung, Geländer, Leitschienen.

Bei Bedarf sind erweiterte Brückenprüfungen mit einer Kontrolle der Statik anzuordnen.

3. Mauern

Die Kontrolle des Erhaltungszustandes bzw. der Funktionstüchtigkeit aller Mauerteile hat durch Augenschein einer fachkundigen Person zu erfolgen. Nach außergewöhnlichen Ereignissen, wie z.B. Lawinen- und Murenabgängen, Steinschlag, Felssturz, Rutschungen und Unfälle etc., sind die Objekte gezielt auf die möglichen Auswirkungen hin zu besichtigen.

In geringem Umfang können auch bauliche Sofortmaßnahmen ausgeführt werden, wenn damit das Bauwerk unmittelbar in einen Zustand versetzt werden kann, der die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gewährleistet.

Ist die Standsicherheit der Mauer nach statischer Prüfung nicht mehr gegeben, ist sie zu erneuern. Zur Ausführung gelangen Winkelstützmauern, Schwergewichtsmauern und Trockensteinmauern, die entsprechend den Anforderungen (Erddruck, Gebäudelasten etc.) zu bemessen sind. Sie sind frostfrei zu gründen. Gegen eventuell stauendes Wasser sind ausreichende Entwässerungsmöglichkeiten vorzusehen.

4. Entwässerungseinrichtungen

4.1 Befestigte und unbefestigte Mulden, Spitzgräben und Entwässerungsrinnen mit oder ohne Einlaufgitter

Unter Mulden und Gräben werden die befestigten und unbefestigten Straßenmulden und Gräben neben der Straße bzw. am Fuß von Böschungen zum Sammeln und Weiterleiten von Oberflächenwasser verstanden. Sie sind zu reprofiliert oder zu reinigen, wenn das Gefälle bzw. der Zustand keinen ausreichenden Abfluss mehr zulässt oder Wasseransammlungen entstehen, die zu einer Durchfeuchtung des Untergrundes führen können. Schäden, die durch Unwetter entstehen, sind sofort zu beheben.

Straßenrinnen bzw. Spitzgräben sind offene, meist gepflasterte oder asphaltierte Entwässerungseinrichtungen sowie Entwässerungsrinnen mit Einlaufgitter im Bereich von Verkehrsflächen. Zur Gewährleistung des ungehinderten Wasserabflusses sind Bewuchs und feste Ablagerungen aus diesen zu entfernen. Aus Umweltschutzgründen sind vorwiegend mechanische Reinigungsverfahren einzusetzen.

4.2 Straßeneinläufe und Schächte

Straßeneinläufe und Schächte dienen der Ableitung von Oberflächenwasser in Rohrleitungen. Sie sind zu reinigen, wenn der Abfluss des Oberflächenwassers gestört ist. Wenn es zu Rückstau von Wasser auf die Fahrbahn kommt, ist die Reinigung umgehend durchzuführen.

4.3 Rohrkanäle • Durchlässe • Drainagen

Abflussbauwerke wie Rohrkanäle, Durchlässe und Drainagen sind zu reinigen bzw. durchzuspülen oder zu erneuern, wenn der Wasserabfluss durch Ablagerungen (Versanden, Verschlammen) oder Durchwurzelung beeinträchtigt ist. Eingebrochene Durchlässe im Fahrbahnbereich sind umgehend zu ersetzen.

4.4 Sonstige Entwässerungseinrichtungen

Sonstige Entwässerungseinrichtungen sind Rückhaltebecken und Versickerungsanlagen. Sie sind bei Bedarf zu warten und zu reinigen.

5. Böschungen

Böschungsneigungen sind unter Berücksichtigung der bodenmechanischen und geologischen Gegebenheiten sowie der Gesichtspunkte der Bewirtschaftung und der Geländeanpassung herzustellen. Bei der Anlage der Böschungen ist weiters auf die erforderlichen Sichtweiten und seitlichen Sichträume Bedacht zu nehmen. In der Regel werden Dammböschungen mit einer Maximalneigung von 2 : 3 und Einschnittsböschungen mit einer Maximalneigung von 4 : 5 ausgeführt. Der Verschnitt der Damm- bzw. Einschnittsböschung mit dem Gelände ist entsprechend auszurunden.

6. Hangsicherungen

Bei Böschungsneigungen von mehr als 1 : 1,5 bzw. 1 : 1 werden je nach geologischen Gegebenheiten Hangsicherungsmaßnahmen bzw. Lawinen- und Steinschlagverbauungen notwendig.

Bauwerke, die zum Zweck des Schutzes der Straße errichtet wurden und für deren Erhaltung die Straßenverwaltung zuständig ist, sind auf ihre Sicherheit und Standfestigkeit zu überprüfen. Die Erhaltung umfasst die Reparatur von Schutzeinrichtungen einschließlich der Befestigungen und Verankerungen sowie die Erneuerung schadhaft gewordener Bauteile. Falls erforderlich, ist angesammeltes Gesteinsmaterial zu entfernen.

7. Weideroste

Bei Bedarf, vor allem im Bereich der Almenbewirtschaftung, können in der Straße Weideroste eingebaut werden. Die lichte Weite des Bauwerkes soll

rd. 2,00 m, die Tiefe mindestens 0,80 m betragen. Der Gitterabstand beträgt rd. 10 bis 12 cm.

Für die Fußgänger ist eine Durchgangsmöglichkeit (Gehtür) herzustellen. Zur Schneeräumung sind im Fahrbahnbereich Schneepflugabweiserbleche zu montieren. Die Weideroste sind im Zuge der periodischen Straßenüberprüfung visuell auf ihren Bauzustand zu begutachten.

8. Geschiebesperren

Geschiebesperren bzw. Unholzrechen sind im Bereich von Durchlässen und Brücken situiert. Sie sind in regelmäßigen Abständen zu kontrollieren und bei Bedarf (Anlandungen) ist eine Räumung der Bauwerke zu veranlassen.

9. Amphibienschutz

Amphibienschutzmaßnahmen sind bei Bedarf nach der RVS 04.03.11 zu errichten. Folgende Möglichkeiten stehen zur Auswahl:

9.1 Tunnelanlagen für Amphibien

Eine Tunnel-Leit-Anlage (TLA) ermöglicht Amphibien ein gefahrloses Unterqueren der Straße unter möglichst geringem Energieaufwand. Sie bestehen aus Durchlässen (Tunnel) und Leiteinrichtungen.

Bei einer Kontrolle bestehender Anlagen sind folgende Kriterien zu überprüfen:

- Freihalten von Durchlässen, Laufflächen und anderen Bauteilen der Anlage.
- Entfernen von überhängendem oder aufwachsendem Pflanzenmaterial.

- Behebung von Schäden an der Anlage, die die Funktionsfähigkeit beeinträchtigen.

9.2 Temporäre Zaun-Kübeleinrichtungen

Die Zaun-Kübel-Methode ist eine temporäre Schutzmaßnahme, bei der mit Hilfe einer unüberwindbaren Barriere und Fangbehältern anwandernde Amphibien gefangen werden.

Diese Einrichtungen sind rechtzeitig vor dem Wanderbeginn aufzustellen und nach Beendigung der Laichwanderung abzubauen.

Der Zaun muss mindestens 40 cm hoch sein. Der Zaun darf keine Überstiegs- und Durchschlupfmöglichkeiten bieten. Entlang des Zaunes muss eine 10 cm breite vegetationsarme Lauffläche vorhanden sein. Die Kübel müssen ebenerdig und bündig an den Zaun anschließen. An den Enden des Zaunes muss jeweils ein Kübel eingegraben werden.

Die Zaun-Kübel Methode ist von den Gemeinden oder Interessenten durchzuführen und zu warten.

10. Grundgrenzen

Die Vermarkung und Vermessung der Güterwege ist eine Grundvoraussetzung für die ordnungsgemäße Instandhaltung und Instandsetzung. Grundgrenzen zwischen dem öffentlichen Gut und den angrenzenden Privatflächen sind mit Grenzsteinen oder Metallmarken zu kennzeichnen.

Veränderte oder entfernte Grenzpunkte sind von einem befugten Ziviltechniker für Vermessungswesen auf Kosten des Verursachers wiederherzustellen.

Straßenaus- rüstung



1. Von den Wegeerhaltungsverbänden zu errichten und zu erhalten

1.1 Kilometrierung

Die Kilometrierung erfolgt im Allgemeinen in einem Abstand von 0,5 km und am Ende der Güterwege und Zufahrten (Ende öffentliches Gut).

Die Gemeindegrenzen sind mit Kilometerangabe und Gemeindeangaben zu kennzeichnen.

Nach Möglichkeit sind die Kilometrierungspflöcke im öffentlichen Gut anzubringen.

1.2 Leitpflöcke

Eine Anbringung von Leitpflöcken erfolgt bei Güterwegen nur in Ausnahmefällen zur Kennzeichnung von besonderen Gefahrenstellen und zum Schutz der Straßenbankette bei hoher Verkehrsfrequenz.

Die Ausführung hat der RVS 05.02.20 zu entsprechen.

Leitpflöcke sind senkrecht auszurichten und die Sichtbarkeit der Reflektoren ist zu gewährleisten.

1.3 Leitschienen und andere Absturzsicherungen

Die Anbringung von Leitschienen erfolgt an besonders exponierten Stellen und stellt entlang der Güterwege nicht den Regelfall dar. Die Sicherheitseinrichtungen müssen den Regeln der Technik entsprechen. Die Absicherungen sind im Rahmen des Erhaltungsdienstes regelmäßig, mindestens einmal jährlich, durch Augenschein zu überprüfen. Bei

Beschädigungen sind nach den Sofortsicherungsmaßnahmen die notwendigen Reparaturen ohne Aufschub auszuführen.

1.4 Güterwegtafeln

Die Kennzeichnung und Benennung der Güterwege erfolgt in einheitlicher Form mit der so genannten Güterwegtafel. Auch können nach Bedarf einzelne Zufahrten gekennzeichnet werden.

Die Anbringung erfolgt in der Regel auf der rechten Straßenseite mit einem Mindestabstand vom Fahrbahnrand von 1,0 m. Eine zusätzliche Anbringung von Verkehrszeichen nach der Straßenverkehrsordnung ist zu vermeiden.

Die Tafeln sind auf standfesten Säulen zu montieren und nach Möglichkeit im öffentlichen Gut zu situieren.

2. Nicht von den Wegeerhaltungsverbänden zu errichtende und zu erhaltende Ausrüstungen

2.1 Verkehrszeichen

Verkehrszeichen und Wegweiser werden von den zuständigen Behörden angeordnet und von den Gemeinden angebracht und gewartet.

2.2 Verkehrsspiegel

2.3 Wildwarnreflektoren und -zäune

Wildwarnreflektoren und -zäune werden entlang

der Güterwege wegen der geringen Verkehrsfrequenz und der niedrigeren Geschwindigkeiten des Straßenverkehrs in der Regel nicht angebracht. Eventuelle Anbringungen sollen im Einvernehmen mit dem Jagdbeauftragten und den Straßenerhaltern (Gemeinde, Wegeerhaltungsverband) erfolgen.

Katastrophen- schäden



1. Aufgaben der Gemeinden

Katastrophenschäden werden in der Regel durch außergewöhnliche Ereignisse (Unwetter) herbeigeführt. Die Gemeinden haben Schäden umgehend dem jeweiligen Wegeerhaltungsverband zu melden und die Absicherungen sind unverzüglich durchzuführen.

2. Aufgaben der Wegeerhaltungsverbände

Schäden erheben und Sanierungskosten ermitteln. Die richtige Sanierungsmethode auswählen und unter Umständen Sachverständige, Geologen und Organisationen wie die Wildbach- und Lawinenverbauung bzw. die Gewässeraufsicht kontaktieren.

Die Sanierung anordnen, beaufsichtigen und mit den Gemeinden und dem Land abrechnen.

Ziel ist, neben der Beseitigung des Schadens durch geeignete Maßnahmen eine Wiederholung des Schadensfalles zu vermeiden.

Bei der Sanierung selbst ist auf Auswirkungen auf die Umgebung Bedacht zu nehmen.

3. Arten von Katastrophenschäden

a) Rutschungen

Straßenanbrüche, Senkungen der Fahrbahn, Böschungs-rutschungen,...

b) Vermurungen

Böschungsanbrüche oberhalb der Fahrbahn, Geschiebe, ...

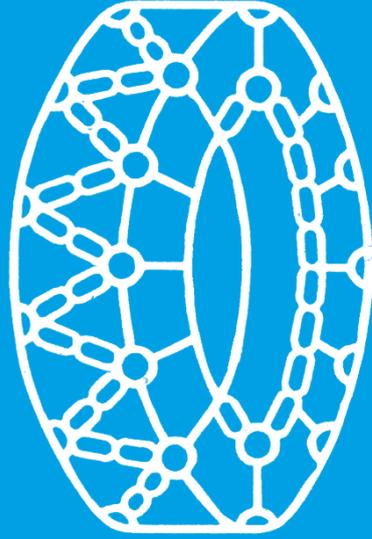
c) Hochwasser

Unterspülung der Fahrbahn und Brücken, Wegspülen des Bankettes und der Fahrbahn, ...

d) Lawinenschäden

Steinschlagschutz, Böschungssicherungen, ...

Winterdienst



Der Winterdienst auf Güterwegen obliegt der jeweiligen Gemeinde und wird im Oö. Straßengesetz 1991, § 17 geregelt.

Die mit dem Winterdienst anfallenden Tätigkeiten werden von den Wegeerhaltungsverbänden nicht wahrgenommen. Ebenso erfolgt keine Kostentragung.

Da die Salzstreuung einen erhöhten Sanierungsaufwand hervorruft, wird seitens des Landes und der Wegeerhaltungsverbände ein Verzicht auf Salzstreuung angestrebt.

Die Straßenaufbauten sind bei Güterwegen in der Regel nicht für Salzstreuung dimensioniert. Darüber hinaus bestehen zahlreiche ältere Brücken und Kunstbauten, deren Betonqualität einer Frost-Tausalz-Beanspruchung nicht standhält.

Impressum

- Medieninhaber und Herausgeber:** Land Oberösterreich, Abteilung Straßenerhaltung und -betrieb [BauE]
Bahnhofplatz 1 • 4021 Linz ☎ 0732/7720-12212
E-Mail: baue.post@ooe.gv.at • www.land-oberoesterreich.gv.at
- Projektleitung:** Dipl.-Ing. Rudolf Schacherl
- Projektgruppe:** Herbert Beiskammer, Erich Breuer, Thomas Eckerstorfer, Thomas Lang,
Roland Pichler, Friedrich Schmidtbauer
- Grafik & Layout:** Stefanie Roitinger • Presseabteilung / DTP-Center [2007234]
- Fotos:** Hans Kosina; Archiv
- Druck:** vdv friedrich / Linz

Copyright: Abteilung Straßenerhaltung und -betrieb
1. Auflage • Mai 2007

