

Businessplan Komitee 211

1. Titel und thematischer Aufgabenbereich

1.1. Titel

DE: Straßenausstattung
EN: Road equipment

1.2. Thematischer Aufgabenbereich

Ausarbeitung von Spezifikationen für die Ausführung und Anwendung von Produkten der Straßenausstattung sowie Einrichtungen der Verkehrslenkung.

2. Markt, Umfeld und Ziele des Komitees/Workshops

2.1. Marktsituation

2.1.1. Allgemeines

Das Anwendungs- und Einsatzgebiet von Elementen der Straßenausstattung ist das Straßennetz Österreichs. Die Länge des in Betrieb befindlichen Straßennetzes beträgt insgesamt rund 128.300 km und unterteilt sich wie folgt:

- Autobahnen und Schnellstraßen	2.275 km ¹⁾
- Landesstraßen B	10.260 km ²⁾
- Landesstraßen L	23.554 km ²⁾
- Gemeindestraßen	92.242 km ²⁾

Güterwege, Privatstraßen, Forstwege u.dgl. sind nicht berücksichtigt.

Das Straßennetz wird von den zuständigen Straßenerhaltern betreut. Dies sind für die Landesstraßennetze und Gemeindestraßen die jeweiligen Länder und Gemeinden und für das Autobahnen- und Schnellstraßennetz die ASFINAG.

2.1.2. Grundsätzliche Informationen über den Markt

Die Elemente der Straßenausstattung dienen der Regelung und Lenkung des Verkehrs, der Information der Verkehrsteilnehmenden, der Reduktion der Umweltauswirkungen sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Sie umfassen folgende Produkte:

- Rückhaltesysteme, z. B. Leitschienen, Betonleitwände, Anpralldämpfer,
- Bodenmarkierungen,
- Verkehrszeichen,
- Wechselverkehrszeichen,
- Verkehrslichtsignalanlagen und Verkehrssicherungseinrichtungen,
- Lärmschutzeinrichtungen,
- Blendschutzeinrichtungen,
- Straßenbeleuchtung, z. B. Lichtmaste, Beleuchtungskörper,
- Leitpföcke, Poller.

¹⁾ Quelle: ASFINAG-Netzzustandsbericht 2024

²⁾ Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/786292/umfrage/laenge-der-strassen-in-oesterreich-nach-strassenart/> (Stand 2023, Abruf 2024-05-13)

Zur Bearbeitung der Standards zum Thema Straßenausstattung sind im Komitee 211 folgende Arbeitsgruppen eingerichtet:

- AG 211.01 Schutzbarrieren, Anpralldämpfer und Brückengeländer (Spiegelgremium zu CEN/TC 226/WG 01 und WG 10)
- AG 211.02 Horizontale Verkehrszeichen, Markierungsmaterial, Straßennägel (Spiegelgremium zu CEN/TC 226/WG 02)
- AG 211.03 Verkehrszeichen (Spiegelgremium zu CEN/TC 226/WG 03)
- AG 211.04 Verkehrslenkung (Spiegelgremium zu CEN/TC 226/WG 04)
- AG 211.06 Lärmschutzeinrichtungen, Blendschutzwände, Notrufsäulen und andere Einrichtungen (Spiegelgremium zu CEN/TC 226/WG 06)
- AG 211.11 Wechselverkehrszeichen (Spiegelgremium zu CEN/TC 226/WG 11)
- AG 211.12 ADAS / Road infrastructure - Automated vehicles (Spiegelgremium zu CEN/TC 226/WG 12)

Sonstige Straßeneinrichtungselemente, wie z. B. Straßenbänke, Abfallkörbe, werden nicht im K 211 behandelt.

2.1.3. Interessensträger des Themas

- Bundes-, Landes- und Gemeindeverwaltungen
- Straßenerrichter, -betreiber und -erhalter
- Hersteller von verkehrstechnischen Einrichtungen, z. B. Signalanlagen
- Materialprüfstellen und Prüflaboratorien
- Planer von straßenbau- und verkehrstechnischen Einrichtungen
- Bauausführende Firmen
- Chemische Industrie
- Elektroindustrie
- Beton-, Metall- und Holzverarbeitende Industrie
- Fachschulen, höhere technische Schulen, Fachhochschulen, Universitäten
- Sachverständige
- Interessensvertretungen

2.1.4. Marktstruktur

Für die unter 2.1.1 angeführten Produktbereiche gibt es in Österreich eine große Anzahl von Erzeugern und Verarbeitern.

Marktsituation

AG 211.03 (VZ): Bedingt durch den hohen Ausbaugrad des Straßennetzes kann der Markt als gesättigt erachtet werden, ein großer Nachholbedarf ist durch die Anpassung der Signalisierung auf das erhöhte Verkehrsaufkommen gegeben (Überkopfwegweisung).

AG 211.04 (VLSA): Der Markt, soweit man bei VLSA-Ausstattungen diesen Begriff verwenden kann, ist weitgehend gesättigt. Neubauprojekte, die einer solchen Ausstattung bedürfen, werden immer weniger umgesetzt. Mit zunehmender Verkehrsdichte wird es zwar notwendig sein, weitere Knotenpunkte, die an die Nähe der Grenzen ihrer Belastbarkeit rücken, mit VLSA auszustatten, der größere Teil der Investitionen wird künftig in die Erneuerung und Modernisierung bestehender Anlagen fließen.

AG 211.06 (LSE): Der Bau neuer Straßen wird auch in Zukunft den Neubau von LSE erfordern. Das steigende Verkehrsaufkommen und die Verschärfung der Lärmschutzbestimmungen (Dienstanweisung Lärmschutz an Bundesstraßen, BMIMI (ehem. BMK) idgF) können aber auch den Neubau von LSE an bestehenden Straßen und die Aufrüstung bestehender LSE erfordern. Einige LSE sind auch am Ende ihrer Lebensdauer und müssen erneuert werden. Es ist daher mittelfristig mit einem gleichbleibenden, langfristig aber doch eher abnehmenden Bedarf zu rechnen.

Allgemeine Informationen über den Markt

AG 211.04 (VLSA): An Verkehrslichtsignalanlagen werden hohe Sicherheitsanforderungen gestellt. Es ist weiters Grundvoraussetzung für den Einsatz der Produkte, dass sie unter besonderen Betriebsbedingungen (große Temperaturschwankungen, da Steuergeräte im Freien aufgestellt werden, Staubbelastung, Streusalzeinwirkung, Verkehrserschütterungen u.dgl.) über viele Jahre bei geringem Wartungsaufwand klaglos funktionieren, die (rasche) Ersatzteilversorgung bzw. Schadensbehebung nach Unfallschäden und Wartung durch besonders geschulte Fachkräfte langfristig gesichert ist und dass auch die Kompatibilität zwischen verschiedenen Gerätegenerationen gegeben ist. Dies hat zur Folge, dass nur ein eingeschränkter Kreis von Herstellern diese Anforderungen erfüllt und sich am Markt etabliert hat.

AG 211.06 (LSE): Die wegen des beträchtlichen Errichtungsaufwandes in Österreich geforderte, lange Lebensdauer wirkt der Entwicklung neuer Produkte entgegen. Verfahren zur Bewertung der Langzeitbeständigkeit sind bei Kombination unterschiedlicher Materialien, wie sie bei Lärmschutzwänden häufig verwendet werden, schwierig zu konzipieren. Die derzeitigen diesbezüglichen Europäischen Normen lassen deshalb keine hinreichend genauen Voraussagen zu. Die Etablierung innovativer Produkte am Markt ist daher wegen des großen Risikos für die Hersteller nur in geringem Umfang zu erwarten. Es werden aber laufend Verbesserungen hinsichtlich optisch ansprechender Gestaltung auf Basis bewährter Konstruktionen durchgeführt.

2.1.5. Europäische und internationale Perspektiven

Bei der Erstellung europäischer Normen ist die Mitarbeit zwecks Wahrung nationaler Interessen bzw. Berücksichtigung bestehender nationaler, gesetzlicher Regelungen wesentlich und weiter erforderlich. Die Entwicklung des internationalen Normungswesens (ISO) sollte dabei in Betracht gezogen werden. Auf europäischer und internationaler Ebene werden die oben angeführten Produktbereiche in folgenden Gremien behandelt:

- CEN/TC 050 Lighting columns and spigots (Lichtmaste und Leuchtenansatzstutzen)
- CEN/TC 226 Road equipment (Straßenausstattung)
- ISO/TC 241 Road-Traffic Safety Management System

2.2. Rahmenbedingungen

2.2.1. Politische Faktoren

Elemente der Straßenausstattung sind Bestandteile von großräumigen Verkehrskonzepten (Generalverkehrsplan, Stadtentwicklungskonzepte, Raumordnungskonzepte), die im Wege der Entscheidungsfindung durch Fachgremien, aber auch durch politische Vorgaben festgelegt werden.

Ziel dieser Festlegungen ist es, die sicherheitstechnischen Anforderungen so zu definieren, dass das Unfallrisiko und -folgen minimiert werden. Zudem sind die Einflüsse auf die Umwelt sowie volkswirtschaftliche Kriterien von großer Bedeutung.

AG 211.03 (VZ): Die Benützung der öffentlichen Straßen unterliegt gesetzlichen Regelungen (StVO, StVZVO, Bodenmarkierungsverordnung, EKVO). Die Straßenverkehrszeichen dienen der Kundmachung der Verkehrsvorschriften (Vorschrifts-, Gebots- und Gefahrenzeichen) sowie der Information und der Orientierung der Verkehrsteilnehmer (Hinweiszeichen, insbesondere Wegweiser).

AG 211.04 (VLSA): Verkehrslichtsignalanlagen werden an Knotenpunkten mit hoher Verkehrsbelastung und an Stellen mit hoher Unfallgefahr errichtet. Sie können Bestandteile von großräumigen Verkehrskonzepten (Generalverkehrsplan, Stadtentwicklungskonzepte, Raumordnungskonzepte) sein und werden von den zuständigen Verkehrsbehörden verordnet.

AG 211.06 (LSE): LSE sind ein maßgebliches Element des Umweltschutzes. 25 % der österreichischen Wohnungen sind durch Lärm gestört, 13 % stark oder sehr stark. Die überwiegende Ursache der starken und sehr starken Lärmstörung ist mit rund 65 % der Straßenverkehr. Der Bau bzw. die Erweiterung von Lärmschutzeinrichtungen an bestehenden Straßen sowie die Planung von LSE für noch zu errichtende Straßen unter Berücksichtigung der Raumordnungskonzepte und der Dienststanweisung Lärmschutz an Bundesstraßen sind daher unbedingt erforderlich.

2.2.2. Wirtschaftliche Faktoren

Bei der Auswahl der Elemente der Straßenausstattung ist bereits bei der Planung darauf zu achten, dass den Bedürfnissen des Straßenverkehrs in Bezug auf eine Erhöhung der Sicherheit genüge getan und eine Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden erreicht wird. Auch die Kosten der Errichtung und vor allem des späteren Betriebes und der Instandhaltung sind günstig zu gestalten. Dies soll aber nicht zu irrtümlichen Annahme führen, dass bei der Anschaffung dem Bieter mit dem niedrigsten Preis der Zuschlag gegeben werden soll, wenn nicht auch die anderen Rahmenbedingungen einem gewissen Qualitätsstandard entsprechen, wie zum Beispiel geprüfte Gerätequalität oder eine Firmenstruktur, die einen leistungsfähigen, jederzeit verfügbaren Wartungs- und Reparaturdienst, sowie eine langfristig gesicherte Ersatzteilversorgung gewährleisten kann.

AG 211.03 (VZ): Die verwendeten Straßenverkehrszeichen haben gesetzlich festgelegten Anforderungen zu entsprechen (StVZVO) um sowohl bei Tag als auch in der Nacht die erforderlichen Informationsinhalte vermitteln zu können. Diese Anforderungen sind aus wirtschaftlichem Interesse möglichst lange zu gewährleisten; eine verminderte Erkennbarkeit stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar.

AG 211.04 (VLSA): Beim Einsatz von VLSA ist besonders bereits bei der Planung zu trachten, sowohl den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmenden in Bezug auf eine Erhöhung der Sicherheit und einer Verbesserung der Infrastruktur entgegenzukommen als auch die Kosten der Errichtung und vor allem des späteren Betriebes und der Instandhaltung günstig zu gestalten.

AG 211.06 (LSE): Über die unter 2.2.1 erwähnte Lärmstörung der Bevölkerung hinausgehend, bewirkt Lärm auch volkswirtschaftlich bedeutende, gesundheitliche Schäden. Weitere wirtschaftliche Folgen von Straßenlärm sind der verringerte Wert von Liegenschaften und Bauwerken. LSE können diese negativen Auswirkungen begrenzen. Um künftige kostspielige

Aufrüstungen zu vermeiden, ist die technische Auslegung entsprechend langfristigen Verkehrsprognosen vorzunehmen. Weiters ist bei der Auswahl der Produkte die Langzeitbeständigkeit der akustischen (Schallabsorption und Schalldämmung) und der nicht akustischen Eigenschaften (Standfestigkeit, Steinschlagfestigkeit, Brucheigenschaften, Verhalten im Brandfall u.a.) ein wesentliches Kriterium. Gerade auf den Gebieten der Schallausbreitungsrechnung und der Bewertung der Langzeitbeständigkeit besteht noch ein Nachholbedarf bezüglich der Normung entsprechender Berechnungs- und Bewertungsverfahren. Der Bau von LSE erfolgt in Österreich hauptsächlich durch mittelständische Betriebe, die Planung durch Zivilingenieurbüros. Planung und Bau von LSE sind ein maßgeblicher Wirtschaftsfaktor in Österreich.

2.2.3. Gesellschaftliche Faktoren

Mobilität ist ein Grundbedürfnis jedes Menschen. Die Tatsache, dass zahlreiche Menschen im Straßenverkehr verunglücken, zeigt, wie wichtig Verbesserungen hinsichtlich des Schutzes der Verkehrsteilnehmenden sind. Verkehrsstauungen und Unfälle verschlingen ungeheure Summen an Volksvermögen. Optimal gestaltete und den spezifischen Bedürfnissen angepasste Lösungen, deren wichtige Bestandteile die Elemente der Straßenausstattung sind, sowie entsprechend gestaltete und betriebssichere, d.h. ständig verfügbare, störungsfreie Anlagen, können dazu beitragen, diesen Kostenfaktor wie auch menschliches Leid zu reduzieren.

AG 211.04 (VLSA): Verkehrsstauungen und Unfälle verschlingen Unsummen an Volksvermögen. Optimal gestaltete und den besonderen Bedürfnissen von VLSA-Regelungen angepasste Knotenpunkte sowie entsprechend gestaltete Steuerungsprogramme und betriebssichere (= ständig verfügbare, störungsfreie) Anlagen können dazu beitragen, diesen Kostenfaktor wie auch menschliches Leid zu senken.

Auch VLSA werden künftig bei zunehmender Verkehrsdichte und knapper werdenden Reserven im Straßenraum vermehrt dazu eingesetzt werden, die verfügbaren Ressourcen noch besser durch verkehrsabhängige Eingriffe zu nutzen, wie auch durch Bevorzugung des ÖV oder einer Verbesserung der Voraussetzungen für den Radverkehr eine Verlagerung auf diese Verkehrsmittel herbeizuführen. Allerdings sind die gewünschten Verlagerungen nur dann erreichbar, wenn die erforderlichen Begleitmaßnahmen geschaffen werden, wie Steigerung der Attraktivität des ÖV, geschlossene Radwegenetze.

AG 211.03 (VZ): Stets gut erkennbare Straßenverkehrszeichen tragen zu einer stressfreien Bewältigung von Verkehrssituationen bei und liefern damit einen erheblichen Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit.

AG 211.06 (LSE): Straßenlärm führt für die betroffene Bevölkerung zu verminderter Lebensqualität und im Extremfall zu volkswirtschaftlich bedeutsamen, gesundheitlichen Schäden. Die Verringerung dieser Folgen durch LSE stellt daher einen maßgeblichen sozialen Faktor dar.

2.2.4. Umweltfaktoren

Die Themen Umweltschutz und Nachhaltigkeit sind in den letzten Jahren zu einem festen Bestandteil der Normung geworden und finden sich auch in den Standards des Komitees 211 wieder. Die Normen zur Straßenausstattung unterstützen u. a. die gesetzlichen Bemühungen hinsichtlich der Reduktion des Energiebedarfs und somit auch von CO₂-Emissionen. Damit einhergehend wird bei der Formulierung von Anforderungen und Empfehlungen in den Dokumenten auf die Energieeffizienz der Straßenausstattung geachtet. Ein weiteres Kriterium ist die nachhaltige Gestaltung des Lebenszyklus der Anlagen und Produkte (auf Basis eines Life Cycle Assessments) sowie die weitere Verbesserung des Lärmschutzes.

Als Grundlage für die Erfüllung von Umweltproduktanforderungen, wie sie in der Bauprodukteverordnung 2024 vorgesehen sind, werden Produktkategorieregeln gemäß ÖNORM EN 15804 entwickelt werden.

2.2.5. Technische Faktoren

Die technischen Rahmenbedingungen sind durch Gesetze, Normen, technische Richtlinien und Planungsrichtlinien (RVS) im Wesentlichen vorgegeben. Viele Parameter werden durch Normung auf internationaler Ebene, CEN und ISO, geregelt, im Sinne des freien Waren-, Güter- und Dienstleistungsverkehrs in der EU.

AG 211.04 (VLSA): Die technischen Rahmenbedingungen sind einerseits durch entsprechende Planungsrichtlinien wie auch durch die Anforderungen in unterschiedlichen Normen zu einem wesentlichen Teil vorgegeben.

AG 211.06 (LSE): Die technischen Rahmenbedingungen sind durch die Anforderungen in den einzelnen Normen zu einem wesentlichen Teil vorgegeben. Der Fortschritt der Technik macht neue Messverfahren möglich, die die akustischen Eigenschaften für den beim Straßenlärm maßgeblichen direkten Schalleinfall besser beschreiben als die bisherigen Messverfahren im Hallraum. Genormte Verfahren für die Beurteilung der Langzeitbeständigkeit der nicht akustischen und der akustischen Eigenschaften wurden kürzlich von CEN fertig gestellt bzw. sind dort in Ausarbeitung. In manchen Fällen werden Lärmschutzwände auch kombiniert mit Rückhalteeinrichtungen eingesetzt und müssen die dafür einschlägigen Normen erfüllen.

2.2.6. Rechtliche Faktoren

Der Arbeitsbereich, der vom Komitee 211 abgedeckt wird, behandelt Themenkreise, die für den Schutz aller Verkehrsteilnehmenden wichtig sind. Um dem zu entsprechen, gibt es eine Vielzahl an Rechtsvorschriften, Normen und Richtlinien die dem Anwender (z. B. Planende, Sachverständige) helfen sollen, ein sicheres Umfeld zu schaffen.

Wesentlich sind:

- BGBl. Nr. 159/1960, Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960) idgF
- BGBl. Nr. 848/1995, Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Bodenmarkierungen (Bodenmarkierungsverordnung) idgF
- BGBl. II Nr. 238/1998, Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über Straßenverkehrszeichen (Straßenverkehrszeichenverordnung 1998 – StVZVO 1998) idgF
- BGBl. I Nr. 54/2006, Bundesgesetz über die Sicherheit von Straßentunneln (Straßentunnel-Sicherheitsgesetz – STSG)
- BGBl. II Nr. 216/2012, Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV) idgF
- Verordnung (EU) Nr. 305/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2011 zur Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Vermarktung von Bauprodukten und zur Aufhebung der Richtlinie 89/106/EWG des Rates (EU-Bauprodukteverordnung)

- Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz
- Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur
- Dienstanweisung des BMIMI (ehem. BMVIT bzw. BMK) für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen idgF

Website des BMIMI: www.bmimi.gv.at

2.2.7. Europäische und internationale Faktoren

Neben den in nationale ÖNORMEN umzusetzenden Europäischen Normen und den damit verbundenen Tätigkeiten zur optimalen Wahrung nationaler Interessen, ist die Entwicklung der internationalen Normung (ISO) auf nationale und europäische Auswirkungen zu beachten.

2.3. Zielsetzungen und Strategie des Komitees/Workshops

2.3.1. Zielsetzungen des Komitees

Ziel und Aufgabe des Komitees 211 ist die Umsetzung europäischer Normen in nationale Normen, die Erstellung und Adaptierung nationaler Normen und die Mitarbeit in den Gremien der internationalen Normungsinstitutionen CEN und ISO.

Für diese Zwecke wurde folgende Zuordnung der Spiegelung von Aktivitäten des CEN/TC 226 durch das K 211 getroffen:

Benennung	Bezeichnung	Benennung	Bezeichnung ¹⁾
K 211	Straßenausstattung	CEN/TC 226	Road equipment
AG 211.01	Schutzbarrieren, Anpralldämpfer und Brückengeländer (Spiegelgremium zu CEN/TC 226/WG 01 und WG 10)	WG 1	Road restraint systems
		WG 10	Passive safety of support structures for road equipment
AG 211.02	Horizontale Verkehrszeichen, Markierungsmaterial, Straßennägel (Spiegelgremium zu CEN/TC 226/WG 02)	WG 2	Horizontal road signs
AG 211.03	Verkehrszeichen (Spiegelgremium zu CEN/TC 226/WG 03)	WG 3	Vertical signs
AG 211.04	Verkehrslenkung (Spiegelgremium zu CEN/TC 226/WG 04)	WG 4	Traffic control
AG 211.06	Lärmschutzeinrichtungen, Blendeschutzeinrichtungen, Notrufsäulen und andere Einrichtungen (Spiegelgremium zu CEN/TC 226/WG 06)	WG 6	Noise reducing devices
AG 211.11	Wechselverkehrszeichen (Spiegelgremium zu CEN/TC 226/WG 11)	WG 11	Variable message signs

Benennung	Bezeichnung	Benennung	Bezeichnung ¹⁾
AG 211.12	ADAS / Road infrastructure - Automated vehicles (Spiegelgremium zu CEN/TC 226/WG 12)	WG 12	Road interaction - ADAS / Autonomous vehicles
¹⁾ Quelle: CENCENELEC-Webseite (Abruf 2025-05-15)			

AG 211.03 (VZ): Ziel ist die Umsetzung europäischer Normen unter Beachtung der nationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie der Qualitätssicherung.

AG 211.04 (VLSA): Ziel der AG 211.04 ist es, im Bereich der Verkehrstechnik ÖNORMEN zu erstellen bzw. bereits geschaffene ÖNORMEN anzupassen.

AG 211.06 (LSE): Die Ziele der AG 211.06 sind die Erstellung und Anpassung von ÖNORMEN betreffend Lärmschutzwänden sowie die Mitarbeit in CEN/TC 226/WG 6, um die Berücksichtigung österreichischer Vorstellungen und Bedürfnisse zu erreichen.

2.3.2. Strategie zur Zielerreichung

Verfolgung der Entwicklung im fachspezifischen Bereich, Beobachtung der Märkte, Berücksichtigung und Abstimmung auf die Erfordernisse der Anwender und daraus resultierend in europäischen Gremien (CEN und CENELEC) und internationalen Normungsorganisationen (ISO und IEC) steuernd mitzuwirken.

2.3.3. Risikoanalyse

Politische Faktoren

Rechtliche Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Bauprodukteverordnung 2011 und der Bauprodukteverordnung 2024 sowie ein geändertes Verständnis des Status von harmonisierten Europäischen Normen aufgrund von EuGH-Urteilen stellen bereits ein Hemmnis für die Standardisierungstätigkeiten dar.

Das zeigt sich insbesondere, wenn aus formalen Gründen technisch erforderliche Überarbeitungen von Normen nicht möglich sind, z. B. Reihe EN 1317 über Fahrzeugrückhaltesysteme.

Die Produktgruppe Straßenausstattung ist in der Prioritätenreihung im Acquis-Prozess zur Erarbeitung neuer Normungsaufträge nachgereiht. Die bisher so bezeichnete Fast Track-Procedure könnte nicht zur Anwendung kommen, was zu einem Stillstand in der Standardisierung führen würde.

Wirtschaftliche Faktoren

Mitarbeitende im Komitee bzw. die Delegierten bei CEN und/oder ISO könnten, mangels einer ausreichenden Finanzierung und/oder durch firmeninterne Prioritätensetzung und dadurch entstehenden zeitlichen Zwängen, ihren Tätigkeiten nicht mehr im erforderlichen Maß nachkommen können.

Soziale Faktoren

Zunahme des motorisierten Individualverkehrs

AG 211.04 (VLSA): Umweltschutzdenken erstreckt sich verstärkt auf die Einsparung von nicht erneuerbaren Rohstoffen, auf eine Reduzierung des Schadstoffausstoßes und eine

Verringerung der Lärmbelastung. Weiters sind kalkulierbare Reisezeiten durch einen möglichst ungestörten Verkehrsablauf und sichere Verkehrswege, sowohl für die Straßenbenützenden als auch für die Gesellschaft in vielerlei Hinsicht von großer Bedeutung. Regelwerke sollen auch dazu dienen, verbesserte Verhältnisse zu erreichen.

AG 211.06 (LSE): Ab einer bestimmten Verkehrsstärke kann mit Lärmschutzwänden aus physikalisch-technischen Gründen die erforderliche Schallpegelminderung nicht mehr erreicht werden. Es ist der zusätzliche Einsatz von Schallschutzfenstern erforderlich, der aber auch eine Verringerung der Lebensqualität bedeutet (Wirkung nur bei geschlossenen Fenstern, Lärmbelastung bei Aufenthalt im Freien). Neue Regelwerke sollen die Beurteilung der Wirksamkeit und die Prognosegenauigkeit verbessern.

Technische Faktoren

Technische Weiterentwicklungen werden von den jeweiligen Firmen verständlicherweise geschützt und unterliegen dem Patentrecht, so dass diese Entwicklungen nicht ohne Weiteres, z. B. Vorliegen einer FRAND-Erklärung, der Normung unterworfen werden können.

AG 211.04 (VLSA): Neue Entwicklungen auf dem Gebiet der Elektronik können - soweit sie nicht ohnehin dem Patentschutz unterliegen – nicht ohne weiteres im VLSA-Bereich eingesetzt werden. Die besonders hohen Anforderungen an die Sicherheit, wie auch die erschwerten Betriebsbedingungen, erfordern eine sorgfältige Prüfung neuer Technologien auf die Tauglichkeit auch für den Einsatz bei VLSA. Mitunter sind aber Parallelentwicklungen notwendig, die auf die besonderen Anforderungen abgestimmt sind. Dies betrifft sowohl den Hardware- als auch den Softwarebereich.

AG 211.06 (LSE): Die Beurteilung der Langzeitbeständigkeit, wie auch die Verbesserung von Lärmschutzwänden durch Aufsätze, die die Beugung beeinflussen, sind wichtige Themen, zu denen die zugehörigen Normen erst seit kurzem in Kraft bzw. noch in Vorbereitung sind. Erfahrungen mit der Anwendung dieser Normen stehen noch aus.

Rechtliche Faktoren

Nationale Rechtsgrundlagen können im Widerspruch zu Rechtsakten der EU stehen, wodurch der Abbau von Handelshemmnissen und eine Harmonisierung der technischen Regelwerke durch die europäische Normung allein nicht erfolgen können.

Internationale Faktoren

Jene ISO-Mitgliedsländer, die nicht der europäischen Normungsorganisation CEN angehören, sehen in der europäischen Normung eine Marktabstottung und verstärken ihren Einfluss auf ISO-Ebene. Dadurch erhält die Mitarbeit an der ISO-Normung einen höheren Stellenwert als bisher.

3. Arbeitsprogramm

Eine Übersicht über das nationale Arbeitsprogramm gemäß NormG 2016 bietet:

www.austrian-standards.at/de/standardisierung/standards-mitgestalten/nationales-arbeitsprogramm/gesamtuebersicht/projectProposals

Aktuelle Informationen über das Komitee 211 finden sich unter:

<https://www.austrian-standards.at/de/standardisierung/komitees-arbeitsgruppen/nationale-komitees/committees/1091/details>