



FSV-aktuell

März 2006
**Mitteilungen der Österreichischen
Forschungsgesellschaft
Straße • Schiene • Verkehr**

Editorial

Liebe Leserin! Lieber Leser!

Wir stellen mit 1. März die Nummerierung und die Struktur der RVS, der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, vollkommen um. Eine RVS trägt ab sofort eine sechstellige Nummer, deren Zweierblöcke durch Punkte getrennt werden. Dieser Umstellungsschritt wurde vom Fachbeirat Straße sehr gut vorbereitet, um für zukünftige Anwendungsgebiete ausreichend Raum zu lassen und damit die Konsistenz für die Zukunft zu sichern. Diese Adaption war notwendig, um der historisch gewachsenen Struktur ein zeitgemäßes Gefüge zu geben.

Mit 1. März bietet die FSV außerdem eine komplett überarbeitete Software zur Installation der RVS-CD an. Diese wird ab Sommer 2006 den Abonnenten die Möglichkeit bieten, monatlich neue RVS herunter zu laden. Damit wird die Aktualität der RVS weiter gehoben werden.

Die FSV nimmt dies zum Anlass, ein besonders günstiges Umstiegsangebot unseren Kunden, die die Papierform beziehen, zu offerieren. Auch Neueinsteigern bieten wir bis Juni die Möglichkeit der stark ermäßigten Bezugs der RVS-Abo-CD.

Die mit 1. März neu erscheinenden RVS können Sie dieser Ausgabe des FSV-aktuell entnehmen. Über die Neustruktur der RVS informieren wir Sie in der April-Ausgabe.

Dipl.-Ing. Martin Car
Generalsekretär der FSV

TAGUNG „Projektplanung im Verkehrsbereich“

Die Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) lud heuer wieder gemeinsam mit der Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG) zu dieser interessanten Veranstaltung ein. 250 Teilnehmer zeigten, dass das Thema Projektplanung eine Diskussion wert ist.



*Dipl.-Ing. Dr. Helmut Prager
Vorstandsvorsitzender der FSV*

Die erfolgreiche Umsetzung von Vorhaben im Verkehrsbereich ist von einer Reihe von günstigen Bedingungen abhängig, die in optimaler Weise eher selten zusammenkommen. Ein kurzer und effektiver Planungsprozess, die ausreichende und rechtzeitige Finanzierung und eine effiziente Projektabwicklung zählen mit Sicherheit dazu. Mangelnde Finanzmittel und ausufernde Planungs- und Genehmigungsverfahren sind vielfach die Realität. Dies kann dann schon dazu führen, dass von der Projektidee bis zur Verkehrswirksamkeit Jahrzehnte vergehen. Um dem vorzubeugen, wurden Verfahren und Vorgangsweisen entwickelt,

deren Wirksamkeit in den Beiträgen dieser Fachtagung nachgewiesen wurde.

Die strategische Prüfung im Verkehrsbereich



Dipl.-Ing. Florian Matiassek

Mit der strategischen Prüfung im Verkehrsbereich, kurz SP-V, wurde ein strategisches Planungsinstrument geschaffen, das einerseits die Bestimmungen der so genannten SUP-Richtlinie der EU (42/2001/EG) über die Prüfung der erheblichen Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme in nationales Recht umsetzt und andererseits bei der zukünftigen Gestaltung des hochrangigen Bundesverkehrswegenetzes eine wichtige Entscheidungshilfe ist. Dieses Bundesverkehrswegenetz setzt sich aus Bundesstraßen, Eisenbahnhochleistungsstrecken und Wasserstraßen zusammen. Änderungen dieses Netzes, die einer gesetzlichen Verankerung bedürfen, sind Gegenstand der strategischen Prüfung. Das Konzept der SP-V sieht vor, dass befugte Initiatoren, etwa das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) oder die Länder, eine Netzveränderung vorschlagen können, wenn sie den Bedarf dafür in ihrem Wirkungsbereich feststellen. Dazu ist im Einvernehmen mit dem BMVIT ein Umweltbericht zu erstellen, in dem die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen einer solchen

Netzveränderung auf die Umwelt, die Gesamtwirtschaft aber auch auf Bevölkerung und Gesellschaft untersucht werden. Eine verkehrsfunktionale Analyse ergänzt die Beurteilungen, die allesamt im Rahmen einer verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung durchgeführt werden.

Die strategische Prüfung im eigentlichen Sinne beginnt mit der Veröffentlichung des Umweltberichts auf der Internetseite des BMVIT. Damit einher geht die Beteiligung der Öffentlichkeit, deren Ergebnisse, neben dem Umweltbericht, der Beteiligung der Umweltstellen sowie sonstiger betroffener Initiatoren und Drittstaaten, bei der Entscheidung über die Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Netzveränderung zu berücksichtigen sind. Auf Grund der vorliegenden Informationen trifft schließlich der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Entscheidung, ob eine gesetzliche Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung angestrebt werden soll. Erfordert die Verankerung der Netzveränderung eine Änderung einer bundesgesetzlichen Bestimmung wird eine entsprechende Regierungsvorlage im Ministerialrat eingebracht. Die Entscheidung über eine gesetzliche Verankerung obliegt dann dem Parlament. Für die Verordnung von HL-Strecken im hochrangigen Eisenbahnnetz ist allein der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig.

Seit Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (kurz SP-V-Gesetz) wurden fünf strategische Prüfungen eingeleitet, wobei die vorgeschlagenen Netzveränderungen in fünf Straßenzügen bestehen, deren gesetzliche Verankerung in den Verzeichnissen des Bundesstraßengesetzes von Initiatoren vorgeschlagen wurde. Diese fünf

Vorschläge zeichnen sich insgesamt durch eine hohe Vielfalt aus. Netzschlüsse im nationalen und internationalen Straßennetz wurden ebenso initiiert wie Maßnahmen zur lokalen und regionalen Erschließung oder zur Befriedigung der Verkehrsnachfrage im intermodalen Bereich. Die unterbreiteten Vorschläge erstrecken sich über den peripheren, ländlichen Raum, über den suburbanen aber auch über den dicht besiedelten Ballungsraum. Eine besondere Herausforderung für die Verfasser der Umweltberichte ist nach übereinstimmenden Aussagen das Treffen der „richtigen Flughöhe“ hinsichtlich des Detaillierungsgrades des Umweltberichts. Einerseits soll die SP-V einen strategischen Charakter entwickeln und keine vorgelagerte Umweltverträglichkeitsprüfung sein, andererseits sind zur Erfüllung der im Gesetz bzw. in der EG-Richtlinie enthaltenen Vorgaben mitunter recht detaillierte Methoden und Berechnungen notwendig.

Im Rahmen der in die strategische Prüfung integrierten verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung stellt die komplexe Kompetenzverteilung hinsichtlich der Verkehrsagenden in Österreich eine weitere Herausforderung bei der Erstellung, aber auch bei der Beurteilung – und damit bei der Entscheidungsvorbereitung – von Umweltberichten dar.

Auch die abgelaufene Beteiligung der Öffentlichkeit bringt keineswegs ein einheitliches Bild. In manchen Bereichen wurde die strategische Prüfung als Meinungsumfrage rein quantitativer Natur missverstanden, in anderen wiederum waren Reaktion und Beteiligung der Öffentlichkeit recht zurückhaltend. Bei einer weiteren SP-V wiederum ließen die Stellungnahmen zu vorgeschlagener Netzveränderung und Umweltbericht die detaillierte inhaltliche Befassung einer Vielzahl von Personen erkennen.

Zusammenfassend ist anhand der bisher gewonnenen Erfahrungen festzustellen, dass die strategische Prüfung ein enormes Potenzial bietet, den Entscheidungsträgern eine Vielzahl von zum Teil hochwertigen

Grundlagen für ihre Entscheidungsfindung zur Verfügung zu stellen. Diese erstrecken sich von der Beschreibung der erheblichen Umweltauswirkungen, über gesamtwirtschaftliche Überlegungen und verkehrsfunktionale Aspekte bis hin zu den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Befassung übriger betroffener Initiatoren und ermöglichen damit eine umfassende gesamtverkehrliche Strategieentwicklung, die sich an der Realität orientiert, noch bevor gesetzlich verbindliche Tatsachen geschaffen werden.

Ziel muss es nunmehr sein, dieses anhand der praktischen Beispiele offen gelegte Potenzial bestmöglich zu nutzen und bei allfälligen zukünftigen strategischen Prüfungen im Verkehrsreich umzusetzen.

Kontakt:

*Dipl.-Ing. Florian Matiassek
BMVIT
Abteilung II/GV Gesamtverkehr,
Logistik und Telematik
florian.matiassek@bmvit.gv.at*

Betriebs- und volkswirtschaftliche Betrachtung von Verkehrsprojekten



Mag. Christian TRATTNER

Eine gut ausgebaute und leistungsfähige Straßeninfrastruktur ist ein entscheidender Standortfaktor für jede moderne Volkswirtschaft. Dabei kommt dem hochrangigen Straßennetz, das heißt den Autobahnen und Schnellstraßen, auf Grund ihrer Leistungsfähigkeit und der Verbindung von Wirtschaftsräumen eine wesentliche Bedeutung zu. Durch das große Investitionsvolumen in diese Strecken ist auch eine enorme volkswirtschaftliche Bedeutung für den Bausektor gegeben.

Ein Autobahnnetz wird nicht als Ganzes errichtet, sondern setzt sich aus verschiedenen zeitlich aufeinander folgenden Einzelprojekten zusammen, die je nach verkehrlichen Notwendigkeiten und budgetären Voraussetzungen nach und nach verwirklicht werden und im Endeffekt ein Netz ergeben.

Somit kann jeder Netzausbau als ein neues eigenständiges Projekt gesehen werden, für das zunächst eine Investitionsentscheidung getroffen werden muss. Diese Entscheidung wird über sog. Projektergebnisrechnungen durchgeführt.

Weiters ist die Kosten- und Ertragsentwicklung über den Lebenszyklus eines Investitionsprojekts eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für die Beurteilung eines Verkehrsprojekts.

Aus dem in Österreich gewählten Weg, das Autobahnen- und Schnellstraßennetz als privates Gut mit einem Preis (= Benutzungsentgelt) zu behandeln, resultiert eine budgetunabhängige Finanzierung über eine staats-eigene Netzgesellschaft. Dadurch ist ein stetiges und hohes Investitionsvolumen in die hochrangige Straßeninfrastruktur sichergestellt. Dies trägt zu einer Verstärkung des Wirtschaftswachstums bei und sichert dem Baugewerbe eine gleichmäßige Auslastung. Dies zieht stabile Angebotspreise und eine langfristige Sicherung von Arbeitsplätzen nach sich.

Der volkswirtschaftliche Nutzen von neuen Straßenverkehrsprojekten manifestiert sich nicht nur in der Erschließung neuer Wirtschaftsräume und in der durch multiplikative Effekte verstärkten Investitionstätigkeit im Baugewerbe. Vielmehr wird dadurch eine Steigerung der Verkehrssicherheit und eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht. Somit werden Folgekosten – wie etwa durch Unfälle und Staus – verringert.

Kontakt:

*Mag. Christian TRATTNER
ASFINAG
christian.trattner@asfinag.at*

Die Tagungsunterlage kann um € 89,00 im FSV-Shop, www.fsv.at, bestellt werden.

WORKSHOP „Güterverkehr in Österreich“

Bei diesem gemeinsam mit dem BMVIT veranstalteten Workshop wurde seitens Car, FSV, der vertieften Arbeitsschwerpunkt „Verkehrsstatistik“, der im vergangenen Jahr zu einem neuen FSV-Arbeitsausschuss Straßenverkehrsstatistik führte, hervorgehoben. Gerade die in der neuen Bezeichnung der FSV wiedergegebenen Infrastrukturbereiche „Straße“ und „Schiene“ finden sich gemeinsam in dem Workshop mit dem Schwerpunkt Alpenquerender Güterverkehr wieder. Adelsberger, BMVIT, begrüßte die Abhaltung des sehr gut besuchten Workshops, da damit aufgezeigt wurde, wie die Güterverkehrsstatistik tatsächlich Eingang in das Verkehrswesen findet.

Mitsch, Land Niederösterreich, berichtete über die neuen Aktivitäten im Bereich der Straßenverkehrsstatistik, die durch die Verlagerung der Bundesstraßen B vollkommen umgestellt worden war. Früher waren 67 automatische Verkehrszählungen mittels Schleifengeräten auf Autobahnen und Schnellstraßen und 91 auf anderen Bundesstraßen, weiters Zählstellen in Tunnelbereichen existent. Ebenso wurden teilweise (temporär) auch Zählungen durch Bundesländer durchgeführt. Nach der Verlagerung wird folgendermaßen vorgegangen: Automatische Zählstellen auf A- und S-Straßen wurden der ASFINAG übergeben, die der ehemaligen Bundesstraßen B an die Bundesländer. Durch europaweite Ausschreibung wurden jahresbezogene Aufträge vergeben, um die gleichartige Auswertung und damit die Kontinuität der Daten sicherzustellen. In der Folge wurde das automatische Zählstellennetz verdichtet und durch Seitenradargeräte ergänzt. Die Bundesländer beabsichtigen nun, Verkehrsdatenbanken einzurichten, wo auch Bedarfszählungen (Knotenstromzählungen, andere Kurzzeitzählungen usw.) integriert werden. Seitens der

ASFINAG ist eine flächen-deckende Verkehrserfassung beabsichtigt (Umsetzung 2006). Spiegel, BMVIT, stellte die Anforderungen des BMVIT für die Verkehrsplanung und -politik in den Mittelpunkt. Die Straßengüterverkehrsstatistik wird anhand von weiteren Statistiken, (Europ. Straßenverkehrsstatistik, Außenhandelsstatistik, Mautstatistiken und Verkehrszählungen), ergänzende Erhebungen (z.B. Lenkerbefragungen) und Modellrechnungen vervollständigt.

Schwerpunkte des Workshops bildeten die fünfjährigen Erhebungen zum Alpenquerenden Güterverkehr. Es handelt sich dabei um eine internationale Erfassung des gesamten Alpenquerenden Verkehrs durch Frankreich, Schweiz und Österreich. Als Besonderheit bei der Erhebung 2004 ist die Erweiterung der EU und das Ende des Ökopunkt-Systems festzuhalten.

Herry, Herry Consult, fasste die Hochrechnung und die Ergebnisse des alpenquerenden Güterverkehrs zusammen: In den Jahren 1994 bis 2004 ist eine Zunahme des Güterverkehrs über die österreichischen Alpen um rd. 70% von 63 auf 107 Mio. Tonnen pro Jahr zu verzeichnen. Hierbei nahmen der Transitverkehr um 96%, der Ziel-/Quellverkehr um 68% und der Binnenverkehr um 25% zu. Sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene sind in Österreich (massive) Zuwächse zu verzeichnen. Absolut gesehen sind die Zuwächse im Straßentransport jedoch vier mal so groß wie auf der Schiene. Der Anteil der Schiene am gesamten österreichischen alpenquerenden Güterverkehr (Mio. t) liegt bei rund 31%.

Anhand zweier Beispiele, der A10 Tauern Autobahn und A13 Brenner Autobahn, wurde auf Verkehrsstatistiken als Entscheidungsgrundlagen für Verkehrsprojekte eingegangen.

Dipl.-Ing. Martin Car
Generalsekretär der FSV

Die Tagungsunterlage kann um € 29,00 im FSV-Shop, www.fsv.at, bestellt werden.

Neues Straßenforschungskonzept 2006

Im Rahmen der Generalversammlung im November 2005 wurde bereits angekündigt, dass die FSV im Auftrag des BMVIT ein neues Straßenforschungskonzept erstellen wird.

Zwar existieren mit dem Straßenforschungskonzept 1986, dem Forschungsrahmenplan 1990 und dem Straßenforschungskonzept 2000 bereits derartige Konzepte, die zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklungen in Forschung und Praxis erfordern jedoch eine Aktualisierung der Konzepte.

Ziel des neuen Konzeptes ist die Überarbeitung des strategischen Forschungsrahmenplanes und die Erstellung von fachspezifischen Forschungskonzepten im Bereich der Straßenforschung. Durch die Abstimmung mit den Forschungsrahmenplänen der EU wird die Einbindung österreichischer Problemstellungen und österreichischer Forscher in einschlägige EU-Projekte vereinfacht und daher der Zugang zur Forschungsfinanzierung aus der Kommission erleichtert. Generell werden aktuelle Zielsetzungen sowie Forschungs- und Entwicklungskonzepte des Straßenwesens sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene berücksichtigt.

Für die Vergabe von Forschungsprojekten auf nationaler Ebene wird mit dem aktualisierten Konzept ein Instrument zur Förderung der Auftragsforschung im Rahmen der gegebenen Forschungsstrategie geschaffen. Die Antragsforschung, die wegen der Möglichkeit der Berücksichtigung neuer zusätzlicher Ideen nach wie vor ihren Platz hat, kann sich des neuen For-

schungskonzeptes als Entscheidungsgrundlage bedienen.

Beispiele für umgesetzte Projekte aus dem Straßenforschungskonzept 2000:

Projekt 126: Einfluss der Kornfraktionen auf die Griffigkeit

Problemstellung: Einfluss einzelner Kornfraktionen (Sand, Splitt) auf die Griffigkeit.

Zielsetzungen: Wie kann mit der Wahl des Sandes, Splittes die Griffigkeit beeinflusst werden.

Projekt 169: Schadstoffausbreitung an Tunnelportalen

Problemstellung: Modellierung der Schadstoffausbreitung an Tunnelportalen zur Abschätzung der Ausbreitung der Luftschadstoffe bei Portalen bereits in der Konzeptphase eines Bauvorhabens

Zielsetzungen: Gewinnung/ Adaptierung eines operationellen Modells zur Ermittlung der Ausbreitung bei Portalen. Zusätzlich Ausbreitungsberechnungen von Luftschadstoffen bei Tunnelportalen als Datengrundlage für UVP-Verfahren und zur realistischen Grenzwerterfassung.

Das neue Straßenforschungskonzept basiert vor allem auf einer umfassenden Erhebung innerhalb der Arbeitsgruppen der FSV, der Fachabteilungen des BMVIT, der ASFINAG und anderer relevanter Institutionen. Die Bearbeitung wird geteilt in die Bereiche „Straßenbautechnik“ (Bearbeiter: Dr. Weninger-Vycudil) sowie „Verkehrsplanung und Verkehrstechnik“ (Dr. Schopf) und erfolgt auf der Grundlage eines von den Sachbearbeitern entworfenen elektronischen Fragebogens, der Mitte Februar an die Mitglieder der FSV und andere Institutionen versendet wurde. Dieser soll die Befragten

zu einer Bewertung der maßgebenden Sachbereiche anregen, bevor sie auf Defizite der Straßenforschung und offene Straßenforschungsthemen eingehen. Die Fragebögen können noch bis Ende März 2006 an den jeweils zuständigen Sachbearbeiter retourniert werden.

Nach einer vorläufigen Auswertung der Fragebögen werden den Arbeitsgruppen der FSV und anderen relevanten Institutionen die jeweils spezifischen Auswertungsergebnisse und zusätzlich die Trends aus der Literatur vorgestellt. Auf dieser Basis werden in umfassenden Beratungen die Entwicklungen des nächsten Jahrzehnts und die daraus ableitbaren Fragestellungen und Anforderungen an das Straßenwesen abgeschätzt. Danach erfolgt eine Strukturierung nach Themengruppen und Prioritäten. Das Ergebnis wird ein Kompendium von Forschungsthemen sein, für die aktuell und vordringlich Forschungsbedarf besteht. Das Forschungskonzept und die erhobene Literatur-Datenbank werden schließlich auf CD-ROM gebrannt und dem Straßenforschungsbericht beigelegt, so dass die Ergebnisse für jeden Interessenten öffentlich zugänglich sind.

Das FSV-Bearbeiterteam bedankt sich im Voraus für die Mithilfe bei der Suche nach Defiziten bei der gegenwärtigen Straßenforschung und erinnert nochmals an die Rücksendung der Fragebögen bis 31.3.2006.

Kontakt:
Dr. Alfred WENINGER-VYCU DIL
1040 Wien, Karls gasse 5
Tel. 0699-1947 4422
office@pms-consult.at
Dr. Josef Michael SCHOPF
1040 Wien, Guss hausstr.30/231
Tel.: 01-58801-23125
josef.michael.schopf
@ivv.tuwien.ac.at

Tabelle 1: Erwartete Entwicklung des Anteils der baulichen Erhaltung in Relation zum baulichen Gesamtaufwand als Beispiel der Befragungsergebnisse im Straßenforschungskonzept 2000

	2000	2010	2020
Mittelwert (%)	33	49,4	61,8
Standardabw.		12,1	15,0

Tabelle 2: Erwartete Entwicklung des Motorisierungsgrades für Österreich als Beispiel der Befragungsergebnisse im Straßenforschungskonzept 2000

	2000	2010	2020
Mittelwert (%)	100	119,8	133,3
Standardabw.		10,0	18,1

Veranstaltungen und Seminare

**FSV-Infonachmittag
Fahrzeurückhaltesysteme auf
Brücken und Kunstbauten**

Wann: Do., 9. März 2006
Wer lädt ein: FSV
Wo: FSV – Geschäftsstelle
Vortragende: siehe Inhalt
Teilnahmegebühr: € 95,00 bzw. für Mitglieder € 85,00 (exkl. MwSt.)

Inhalt

Dipl.-Ing. Dr. Kurt Hellmich
Anfahrversuche, Auswertungen, Zulassungen, Berechnungsmethoden, Risikoabschätzung bei Nachrüstungen;
Dipl.-Ing. Alexander Barnas und Dipl.-Ing. Christian Mader
Europäische Normungen, Aufhaltestufen, Aufstelllängen, Randbalkenausbildung und -breiten, technische und sicherheitsrelevante Aufstellungsbedingungen;
Dipl.-Ing. Franz Brandauer
Entwicklung der Rückhaltesysteme, Anforderungen, Wartungssteege, Ausführungsbeispiele

**FSV-Infonachmittag
Dünnschichtdecken – Qualitätsanforderungen an Asphalt**

Wann: Mo., 13. März 2006
Wer lädt ein: FSV
Wo: FSV – Geschäftsstelle
Vortragende:
DI Vladimir Vasiljevic
Alexander Vasiljevic

Teilnahmegebühr: € 95,00 bzw. für Mitglieder € 85,00 (exkl. MwSt.)

Inhalt

Teil 1: Dünnschichtdecken
Teil 2: Qualitätsanforderungen an Asphalt

**FSV-Infonachmittag
Korrosionsschutz von Stahlkonstruktionen**

Wann: Do., 6. April 2006
Wer lädt ein: FSV
Wo: FSV – Geschäftsstelle
Vortragender: Thomas Heber
Teilnahmegebühr: € 95,00 bzw. für Mitglieder € 85,00 (exkl. MwSt.)

Inhalt

1. Einführung – Entstehung der RVS 15.05.11
2. Allgemeines und wissenschaftliches über Korrosion
3. Wege zur Beschichtungssystemzulassung
4. Wege zur Beschichtungswerkszulassung
5. Beschichtungssysteme der 15.05.11

**FSV-Tagung
FSV – Verkehrstag 2006**

Wann: Do, 8. Juni 2006
Wer lädt ein: FSV
Wo: Arcotel Wimberger, 1070 Wien
Teilnahmegebühr: € 70 bzw. für Mitglieder € 0 (exkl. MwSt.)

Inhalt

Jedes Jahr treffen sich hier die Mitglieder der FSV und Interessierte aus allen Bereichen des Verkehrswesens zum gemeinsamen Gedankenaus- und -anstoß.

**FSV-Tagung
FSV – Preis 2006 „Wir finden neue Wege – Die Jugend geht mit“**

Am Do., 16. November 2006
Wo: Penta Renaissance, 1150 Wien
Teilnahmegebühr: keine

**PRÄMIERUNG VON
DIPLOMARBEITEN UND
DISSERTATION AUS DEM
VERKEHRBEREICH**

Am 16. November werden aktuelle Arbeiten aus allen Bereichen des Verkehrswesens prämiert. Ab sofort können Arbeiten bei der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr eingereicht werden. Eingereicht werden können:

- Diplomarbeiten, approbiert von einer österreichischen Universität oder Fachhochschule
- Dissertationen, approbiert von einer österreichischen Universität

Weitere Informationen zu diesen und weiteren Veranstaltungen aus dem Verkehrswesen

und eine Online-Anmeldemöglichkeit finden Sie auf unserer Homepage www.fsv.at

In der nächsten Ausgabe ...

... werden Sie über die Neustrukturierung und Neunummerierung der RVS lesen. Weiters stellen wir einige der mit 1. März neu erschienenen RVS vor.

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:

Dipl.-Ing. (FH) Tristan Tallafuss (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 + Autobahn für FSV - Mitglieder ermäßigt!*

ÜBERSICHT DER NEUEN / ERSETZTEN / GEÄNDERTEN RVS mit 1. März 2006

Bezeichnung	Datum	Titel
NEUERSCHIENEN:		
RVS 01.03.12	1. März 2006	Allgemeines, Gestaltung und Aufbau von Regelwerken, Gestaltung und Aufbau von Leistungsbeschreibungen
RVS 03.06.13	1. März 2006	Straßenplanung, Eisenbahnkreuzungen, Sicherung und Ausstattung, Bedachtnahme auf behinderte Menschen
RVS 04.02.11	1. März 2006	Umweltschutz, Lärm- und Luftschadstoffe, Lärmschutz
RVS 08.05.03	1. März 2006	Technische Vertragsbedingungen, Gründungsarbeiten, Düsenstrahlverfahren
RVS 08.05.04	1. März 2006	Technische Vertragsbedingungen, Gründungsarbeiten, Tiefenverdichtung und Vertikaldrains
RVS 09.02.51	1. März 2006	Tunnel, Tunnelausrüstung, Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen, Ortsfeste Löschesysteme
RVS 13.01.15	1. März 2006	Qualitätssicherung bauliche Erhaltung, Bauliche Straßenerhaltung, Pavement Management, Zustandsanalyse und bauliche Erhaltung auf Projektsebene (Asphaltstraßen)
RVS 15.04.91	1. März 2006	Brücken, Brückenausrüstung, Einbauten, Leitungseinbauten in Brücken
RVS 15.05.11	1. März 2006	Brücken, Korrosionsschutz, Stahl, Stahlkonstruktionen
GEÄNDERT:		
RVS 8.06.24	1. Jänner 1989	Technische Vertragsbedingungen, Deckenarbeiten, Bituminöse Decken, Oberflächenbehandlungen
RVS 9.34	1. Mai 2004	Tunnel, statisch konstruktive Richtlinie, Innenschalenbeton
RVS 10.111	1. Mai 2005	Besondere rechtliche Vertragsbestimmungen für Bauleistungen an Straßen, sowie den damit in Zusammenhang stehenden Landschaftsbau