



## FSV-aktuell STRASSE Mai 2008

### Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße • Schiene • Verkehr

#### Editorial

Liebe Leserin,  
Lieber Leser!

In wenigen Tagen, am 5. Juni 2008, wird der FSV-Verkehrstag in Wien abgehalten werden. Er stellt die „Leistungsschau“ der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr dar und gibt Verkehrsfachleuten einen Blick in zukünftige Anforderungen; nämlich einen Überblick über gerade fertig gestellte oder in Fertigstellung befindliche Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau. Neben dieser Information werden Hintergrundinformationen über Anlass und Auswirkung der neuen Regelungen gegeben werden.

Das Spektrum der Fachgebiete ist groß. Angesprochene Themen werden sein: Fußgängerverkehr, Verkehrsführung, Eisenbahnkreuzungen, Tunnelbau, neue Anforderungen an Baustoffe und Baustoffprüfung, Verkehrstelematik bis zur Konzeption hochbelasteter Verkehrsflächen.

Wir erwarten 150 bis 200 Teilnehmer und bieten damit zusätzlich ein Gesprächsforum nicht nur für Mitglieder der FSV.

*Dipl.-Ing. Martin Car  
Generalsekretär der FSV*

#### FSV-Preis 2008: Einladung zur Einreichung

Auch heuer wieder werden – zum inzwischen achten Mal – hervorragende Diplomarbeiten und Dissertationen aus dem Bereich Verkehrswesen von der FSV prämiert. Das Thema ist in seiner ge-

samten Breite auszulegen und beinhaltet Straßenbau, Eisenbahnbau, öffentlichen Verkehr, Verkehrsplanung, Verkehrstelematik, Verkehrswirtschaft, Verkehrssicherheit, usw.

#### Was kann eingereicht werden?

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

Die Diplomprüfung bzw. das Rigorosums darf bei Einreichschluss (4. Juli 2008) nicht mehr als zwei Jahre zurückliegen.

Arbeiten, die bereits für einen anderen Preis eingereicht wurden, werden nicht angenommen.

#### Welche Preise werden vergeben?

- FSV-Preis für ausgezeichnete Arbeiten (Preisgeld € 1.000,-)
- Anerkennenswerte Arbeiten

Verfasser von ausgezeichneten Arbeiten werden zur Präsentation ihrer Arbeiten vor der Fachöffentlichkeit im Rahmen einer FSV-Veranstaltung nach Wien eingeladen.

#### Wie ist einzureichen?

- Langfassung der Arbeit in gebundener Form (verbleibt in der Bibliothek der FSV)
- Langfassung der Arbeit in elektronischer Form in 4-facher Ausführung (CD)

Einreichschluss: **4. Juli 2008**

**Präsentationsveranstaltung:**  
Donnerstag, 13. November 2008

Die für die Präsentation vorgesehenen Arbeiten werden in thematisch gegliederten Vortragsblöcken vor der eingeladenen

Fachöffentlichkeit des österreichischen Verkehrswesens präsentiert. Im Rahmen der Präsentationsveranstaltung besteht die Möglichkeit der Diskussion und der Kontaktaufnahme mit Experten des Verkehrswesens.

Kurzfassungen der präsentierten Arbeiten werden in „FSV-aktuell“ in den Fachzeitschriften „Straßenverkehrstechnik“ sowie „Straße und Autobahn“ veröffentlicht.

**Weitere Informationen finden Sie auf [www.fsv.at](http://www.fsv.at)**

#### Veranstaltungsbericht „Kostentreiber von Verkehrsbauten“

*Wie schon in den letzten Ausgabe von FSV-aktuell, bringen wir im Folgenden Beiträge zur der von Österreichischen Forschungsgesellschaft. Straße – Schiene – Verkehr in Zusammenarbeit mit der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft organisierten Kooperationsveranstaltung „Kostentreiber von Verkehrsbauten“.*

#### Effizienzsteigerungspotenzial – Bedeutung der Projektentwicklung aus der Sicht des Landes



In Zeiten immer restriktiverer Budgetvorgaben von Seiten der Politik gewinnt eine professionelle und nachvollziehbare Planung und Abwicklung von Infrastrukturprojekten massiv an Bedeutung. Die Anforderungen an die Politik

und die verantwortlichen Verkehrsplaner sind auf Grund der begrenzten Ressourcen in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Eine erhöhte Sensibilität im Zusammenhang mit langfristigen Umweltauswirkungen (Stichwort Klimawandel) und eine kritische Hinterfragung diverser Infrastrukturprojekte von Seiten bestimmter Umweltorganisationen ist grundsätzlich begrüßenswert. Die Entscheidungsträger werden dadurch veranlasst, noch vernetzter, fachübergreifender und umfassender zu planen, als dies bis dato geschah. Die Folge davon ist in vielen Fällen eine gestreckte Projektierungsdauer sowie lang andauernde Genehmigungsverfahren.

Die Bevölkerung erwartet von den verantwortlichen Politikern (bzw. der Landesverwaltung) gut aufbereitete und nachvollziehbare Entscheidungen. Infrastrukturvorhaben stellen auf Grund ihrer Komplexität zufolge der fachbereichsübergreifenden Anforderungen eine besondere Herausforderung für die betroffenen Entscheidungsträger dar. Je transparenter der gesamte Planungsprozess von der ersten Idee eines Vorhabens bis zur Verkehrsfreigabe abläuft, desto eher werden die z.T. auch negativ betroffenen Bürger von der Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme zu überzeugen sein. Im Mittelpunkt jeder Infrastrukturplanung soll der Mensch stehen, wobei die Interessen seiner Umwelt bestmöglich zu schützen sind.

Je nach Komplexität von Infrastrukturprojekten sind verschiedene Projektorganisationen und Ablaufschemata zu entwickeln, sodass die von der Bevölkerung vorgegebenen Ziele und Bedürfnisse im Rahmen einer interdisziplinären Zusammenarbeit verschiedener Experten bestmöglich erfüllt werden. Dabei soll jedes Projektteammitglied sein Spezialwissen in den Gesamtprozess einbringen und damit ein Maximum an Zielerfüllung garantieren.

Das vorhandene Verkehrsbudget soll möglichst effizient für Maßnahmen mit einem hohen Kosten-Nutzen-Faktor eingesetzt werden. Aus diesem Grund hat sich die Verkehrsabteilung des Landes Steiermark bereits vor einigen Jahren dazu entschlossen, die strategische Planung zu forcieren. Dies geschieht über eine verstärkte Zusammenarbeit mit der Raumplanung, der Naturschutzabteilung und dem Wasserwirtschaftlichen Planungsorgan. Das Ergebnis sind regionale und örtliche Entwicklungsprogramme, welche auf die Bedürfnisse einer künftigen Verkehrsentwicklung bzw. Verkehrsführung Rücksicht nehmen. Über die regionalen Entwicklungsprogramme und die darauf aufbauenden Flächenwidmungspläne gelingt es, Verkehrskorridore über längere Zeiträume von Bebauungen bzw. Baulandausweisungen freizuhalten. Dadurch vermeidet man in Zukunft hohe Kosten für Grund- und Gebäudeeinlösen. Des Weiteren können dadurch oft kostenintensive Verkehrsbauwerke (Tunnel, größere Hanganschnitte etc.) vermieden werden.

Die Verkehrsabteilung erarbeitet mit den Gemeinden (im Regelfall eines Bezirkes) entsprechende regionale Verkehrskonzepte (RVK) und legt diese der Landesregierung zum Beschluss vor. Die im RVK festgelegten und mit der betroffenen Bevölkerung erarbeiteten Maßnahmen werden in ein Bauprogramm aufgenommen und im Rahmen des vorhandenen Budgets umgesetzt. Durch die strategische, systematische Vorgangsweise wird sichergestellt, dass die vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen optimal aufeinander abgestimmt und schließlich in der für die jeweilige Region richtigen Reihenfolge umgesetzt werden.

Sämtliche strategischen Vorarbeiten für bestimmte Verkehrsmaßnahmen sind ebenso wichtig, wie die Projektentwicklung, sowie der Planungs- und Herstellungsprozess der Einzelmaßnahme. Bei den Kosten der Einzelmaßnahme unterscheiden wir sog. „interne“ und „externe“ Einflüsse.

Zu den internen Einflüssen zählen das Projektmanagement, das Projektcontrolling, das Verfahrensmanagement und die projekt-

spezifischen Randbedingungen (Topographie, Geologie etc.). Der Planungsprozess ist durch ein sorgfältiges Projektmanagement beeinflussbar.

Die projektspezifischen Randbedingungen sind erfassbar und kostenmäßig darstellbar, wobei darauf zu achten ist, dass in jeder Projektphase die tatsächlich anfallenden Kosten möglichst realistisch abgeschätzt und angegeben werden. Die aus „taktischen Gründen“ für das Einzelprojekt manchmal bewusst angegebenen Unterpreise in einer frühen Projektphase sollten der Vergangenheit angehören, weil erst stichhaltige Zahlen eine seriöse Budgetplanung zulassen.

Unter externen Einflüssen verstehen wir Randbedingungen, welche vom Verkehrsplaner kaum bzw. nur begrenzt beeinflussbar sind. Dazu zählen die Politik, die Gesetze und Verordnungen, sowie in einem entscheidenden Ausmaß die Raumplanung.

Die Landesverwaltung bereitet für die Politik die Entscheidungsgrundlagen bestmöglich auf. Der „politische Wille“ ist keine Konstante, sondern kann sich je nach Wahlergebnis und politischer Ressortzuständigkeit erheblich verändern, dazu kommt ein noch immer ausgeprägtes „Kirchturmdenken“.

Wir müssen feststellen, dass die Umsetzung von notwendigen Verkehrsprojekten durch neue Gesetze und Verordnungen, welche ihren Ursprung, speziell im Umweltbereich, häufig in der EU haben, erheblich erschwert und verzögert wird. Der z.T. berechnete bessere Schutz der Umwelt und Anrainer im Bereich von Infrastrukturprojekten schlägt sich in deutlichen Mehrkosten nieder, welche zum Zeitpunkt der Gesetzeswertung unterschätzt wurden.

Die Herausforderung der Zukunft für den Verkehrsbereich ist zweifelsohne der verantwortungsvolle Umgang mit der Natur, wobei eine gut ausgebaute leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur im für die Bedürfnisse unserer Gesellschaft erforderlichen Ausmaß unbedingt zur Verfügung zu stellen ist. Kreative Finanzierungsformen für Infrastrukturmaßnahmen sind anzudenken, wobei allerdings darauf geachtet werden soll, dass

nicht die Erzeugung von neuem Verkehr gefördert, sondern auch die Einsparung von Wegen und damit Verkehr in Betracht gezogen wird.

*Dipl.-Ing. Andreas Tropper  
andreas.tropper@stmk.gv.at*

**Die Sammlung der Unterlagen zur Veranstaltung „Kostentreiber von Verkehrsbauten“ erhalten Sie im Shop auf [www.fsv.at](http://www.fsv.at)**

### Berichte zu aktuellen Straßenforschungsheften

#### HEFT 562 Bewertung räumlicher Effekte von Autobahnanschlüssen

*Autoren:  
Dipl.-Ing. Dr. Sepp Snizek  
Dipl.-Ing. Birgit Amon  
Dipl.-Ing. Markus Pichler*

#### Aufgabenstellung

Durch den Neubau von Autobahn- und Schnellstraßen-Anschlüssen kommt es zu einer Verbesserung der örtlichen Erreichbarkeiten sowie zu einer Attraktivierung von Gewerbe- und Betriebsstandorten bzw. zur Initiierung solcher. Zur Abschätzung und Bewertung dieser Nutzen und Veränderungen steht jedoch kein einheitliches, geeignetes Instrument zur Verfügung. Die derzeitigen Verfahren sind durch unzureichende Datengrundlagen sowie durch individuelle Methoden und lediglich qualitative Beschreibungen gekennzeichnet, wodurch sie sich einer Vergleichbarkeit entziehen.

Zur Beschreibung dieser Veränderungen wurde der Ausdruck „Raumwirtschaftliche Effekte“ geprägt. Diese umfassen die regionalen raumwirtschaftlichen Veränderungen, die durch unterschiedliche Erreichbarkeiten bewirkt werden. Das vorrangige Ziel dieses Forschungsvorhabens ist die Schaffung eines Bewertungsinstrumentariums zur Berechnung und monetären Darstellung von Raumwirkungen, welche

durch veränderte Erreichbarkeiten geschaffen werden. Auf Grund dieser Kennzahlen können Straßenbauvorhaben im höchstrangigen Straßennetz detaillierter beschrieben und beurteilt werden.

#### Methodik

Anhand einer Reihe von Beispielen wurde den räumlichen Effekten von Anschlussstellen nachgegangen. Gewählt wurden Anschlussstellen, die nachträglich an einer bereits bestehenden Autobahn errichtet worden sind.

Ausgegangen wurde dabei von der Standortqualität der einzelnen Gemeinden. Standortfaktoren beschreiben die Brauchbarkeit eines Standortes für eine Betriebs- bzw. Industriegebietsansiedlung. Sie sind die Gesamtheit der Faktoren, die ein Unternehmen in der Wahl eines Standortes beeinflussen (Verkehrslage, Förderungen, Begünstigungen, lokale Löhne, etc.). Um einen Standort weiter zu beschreiben, wurden statistische Daten zur demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung und zum Kommunalsteueraufkommen herangezogen. Zusätzliche Informationen wurden mittels Interviews mit Betrieben und Entscheidungsträgern erhoben. Aus diesen Daten wurden Kennzahlen gebildet, welche die Standortgunst der jeweiligen Gemeinde beschreiben.

Der zu untersuchende Standort wurde einem vergleichbaren Standort gegenübergestellt. Bei diesem handelt es sich entweder um ein vergleichbares Gebiet ohne Anschlussstelle oder um ein Gebiet mit vergleichbarer Erschließung. Es war darauf zu achten, dass die zu vergleichenden Gemeinden hinsichtlich ihrer Struktur (Größe, Zentralität, Wirtschaftsstruktur) sehr ähnlich sind. Der Vergleichsraum wurde mit denselben Parametern beschrieben wie die Gemeinde, in der die Anschlussstelle liegt. Die räumlichen Effekte der Anschlussstelle wurden aus der Gegenüberstellung der Kennzahlen der beiden Standorte abgeleitet.

Unter Berücksichtigung der Standorteigenschaften und des Eröffnungsdatums der Anschlussstelle wurden folgende Paare aus Standorten mit Anschlussstelle und Vergleichsräumen ausgewählt (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Ausgewählte Paare aus Standorten mit Anschlussstelle und Vergleichsräumen

Anschlussstelle	Vergleichsraum
A1 Böheimkirchen (NÖ)	Wolkersdorf (NÖ)
A1 Pöchlarn (NÖ)	Sieghartskirchen (NÖ)
A1 Loosdorf/Hürm (NÖ)	A1 Oed-Öhling (NÖ)
A7 Linz-Franzosenhausweg (OÖ)	Wien-Aspern (Wien)

## Ergebnisse

Es zeigte sich, dass ein direkter Autobahnanschluss eine wichtige, aber keine zwingende Bedingung für die Entwicklung von Betriebsstandorten darstellt. Zwischen Verkehr und Raum besteht in diesem Fall kein unmittelbar direkter Zusammenhang. Eine Veränderung der Raumstruktur kann auch bei gleich bleibender Infrastruktur eintreten, sie kann sich verzögern oder trotz Infrastrukturausbau gänzlich ausbleiben. Das Auftreten räumlicher Effekte ist sehr stark von anderen Faktoren abhängig, wie dem wirtschaftlichen Potenzial der Region, z.B. der Lage in einer Wachstumsregion, der raschen Verfügbarkeit günstiger und voll aufgeschlossener Grundflächen, der konsequenten Planung und vor allem dem Engagement politischer und privater Akteure. Wichtig ist, mit dem Betriebsstandort ein Produkt zu schaffen, das auch der Marktnachfrage entspricht.

Von größtem Einfluss auf die Betriebsstandortentwicklung ist die Art und Weise, wie die Grundflächen gewonnen und zur Verfügung gestellt werden. Die betrachteten Beispiele von Böheimkirchen und Wolkersdorf zeigen den Erfolg einer konsequenten Bodenpolitik der Gemeinde bzw. einer Entwicklungsgesellschaft. Das Beispiel der Gemeinde Wolkersdorf mit einem Betriebsgebiet ohne Anschlussstelle zeigt weiters, dass auch subjektive Faktoren, wie die vage und langfristige Hoffnung auf einen Autobahnanschluss positiv zur Betriebsstandortentwicklung beitragen können.

Die Untersuchungen ergeben weiters, dass die Raumstruktur relativ träge auf veränderte Erreichbarkeitsbedingungen reagiert. Die Wirkungen der Infrastrukturmaßnahmen stellen sich meist erst nach einigen Jahren ein.

## Prognosemodell

Auf Basis der Ergebnisse der ver-

gleichenden Zeitreihenanalysen wurde ein Rechenmodell entwickelt, mit dem die räumlichen Effekte geplanter Anschlussstellen prognostiziert und volkswirtschaftlich bewertet werden können.

Als Ausgangswert zur Beurteilung der räumlichen Effekte fungiert die Fläche eines geplanten Betriebsgebiets oder die noch nicht genutzte, jedoch schon gewidmete Fläche eines bestehenden Betriebsgebiets im Einzugsbereich einer neuen Anschlussstelle. In einem ersten Schritt wird der Untersuchungsstandort typisiert. Hierbei wird zwischen städtischen und ländlichen Räumen unterschieden. Die Lage ländlicher Räume kann weiter untergliedert werden in innerhalb und außerhalb einer Wachstumsregion. Ein Wachstumsstandort ist gekennzeichnet durch entsprechendes Arbeitskräftepotenzial, Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sowie eine hohe Dichte an Betrieben. Eine weitere Differenzierung erfolgt in „Entwicklung eines

neuen Standortes“ (Bewertung eines geplanten Betriebsgebiets) sowie „Weiterentwicklung eines Standortes“ (Bewertung von Rest- und Freiflächen eines bereits bestehenden Betriebsgebiets).

Ein wichtiges Merkmal bei der Typisierung ist die Unterscheidung, ob seitens der Gemeinde oder anderer öffentlicher und privater Akteure aktive und vorausschauende Bodenpolitik betrieben wird oder nicht.

Der zu untersuchende Standort ist einem Typ zuzuweisen, welche in Tabelle 2 definiert sind.

Für das zu beurteilende Betriebsgebiet Arbeitsplätze ermittelt werden. Die Anzahl der Arbeitsplätze ist der Quotient aus Betriebsstandortgröße und müssen die zu erwartenden, neu entstehenden typisierter Arbeitsplatzdichte (siehe Tabelle 3), die für jeden Standorttyp festgelegt wurde.

Der Zeitpunkt, wann die zu beurteilende Fläche voll genutzt wird, wird bei der Arbeitsplatzentwicklung festgestellt. Der Hintergrund für die verschiedenen Entwicklungen besteht darin, dass unterschiedliche Standorte unterschiedlich schnell besiedelt werden. Gründe dafür finden sich in der wirtschaftsgeografischen Lage sowie im Umstand, ob Bodenpolitik betrieben wird oder nicht.

In der Abbildung 1 sind die Arbeitsplatzfunktionen der vier Standorttypen für einen Zeitraum von 25 Jahren dargestellt.

Die Wirksamkeit der Anschlussstelle wird durch einen Vergleich der bereinigten Kommunalsteuer zwischen Untersuchungsgebiet und Vergleichsraum für den Untersuchungszeitraum zwischen Anschlussstellen-Eröffnung und dem Jahr 2004 (letzte verfügbaren Daten für den Analysezeitraum) festgestellt. Hier wird zwischen den beiden Kategorien „mit Bodenpolitik“ (Vergleich Böheimkirchen - Wolkersdorf) und „ohne Bodenpolitik“ (Vergleich Pöchlarn Sieghartskirchen) unterschieden.

Für den Untersuchungszeitraum werden die jeweiligen jährlichen Unterschiede in der Kommunalsteuer gemeindeweise summiert und das Delta der Summen zwischen Untersuchungsgemeinde und Vergleichsgemeinde gebildet. Dieses Delta zeigt die Höhe des Gesamteinflusses der Anschlussstelle innerhalb des Untersuchungszeitraums. Um den jährlich sich verändernden Einfluss der Anschlussstelle auszudrücken, wird der Anteil des jährlichen Deltas an der Kommunalsteuer der Untersuchungsgemeinde gebildet. Dieser Schritt wird für jedes Jahr des Untersuchungszeit-

Tabelle 2: Typzuweisung der untersuchten Standorte

Standort	Standortbeschreibung	Typ
Böheimkirchen	ländlicher Raum mit Anschlussstelle innerhalb einer Wachstumsregion, Entwicklung eines neuen Standortes, mit Bodenpolitik	I
Pöchlarn	ländlicher Raum mit Anschlussstelle außerhalb einer Wachstumsregion, Weiterentwicklung eines bestehenden Standortes, ohne Bodenpolitik	II
Linz-Franzosenhausweg	städtisches Gebiet mit Anschlussstelle, Entwicklung eines neuen Standortes, mit Bodenpolitik	III
Linz-Franzosenhausweg/Traun-St. Martin	städtisches Gebiet mit Anschlussstelle, Weiterentwicklung eines bestehenden Standortes, mit Bodenpolitik	IV

Tabelle 3: Anzahl der Arbeitsplätze ist der Quotient aus Betriebsstandortgröße und müssen die zu erwartenden, neu entstehenden typisierter Arbeitsplatzdichte

Standort	Arbeitsplatzdichte [m <sup>2</sup> /Arbeitsplatz]	Typ
Böheimkirchen	370	I
Pöchlarn	820	II
Linz-Franzosenhausweg	235	III
Linz-Franzosenhausweg/Traun-St. Martin	450	IV

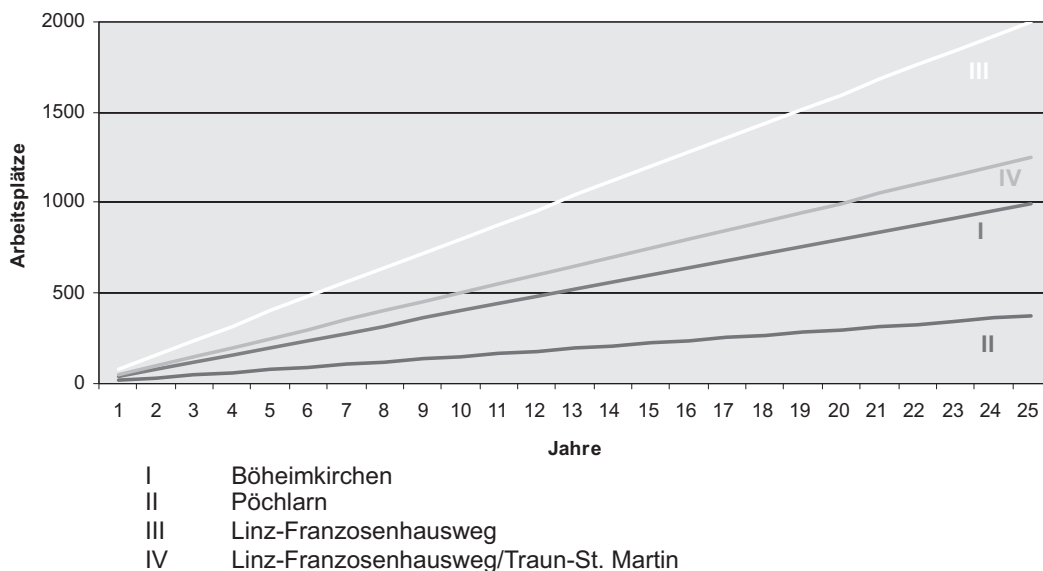


Abbildung 1: Arbeitsplatzfunktionen der vier Standorttypen für einen Zeitraum von 25 Jahren

Tabelle 4: Übersicht der drei Bewertungsklassen

	Jahre 1 - 5	Jahre 6 - 10	danach
mit Bodenpolitik	<b>3,50 % p.a.</b>	<b>2,75 % p.a.</b>	<b>1,00 % p.a.</b>
ohne Bodenpolitik	<b>0,75 % p.a.</b>	<b>0,50 % p.a.</b>	<b>0,50 % p.a.</b>

raums durchgeführt, womit man unterschiedliche jährliche Anteile des Einflusses der Anschlussstelle auf die Gemeindeentwicklung erhält.

Zur Vereinfachung wurden für die Bewertung drei Klassen geschaffen: Jahre eins bis fünf sowie Jahre sechs bis zehn nach Anschlussstellen-Eröffnung und danach. Diese Werte drücken den Einfluss der Anschlussstelle an den seit Eröffnung der Anschlussstelle neu geschaffenen Arbeitsplätzen im Betriebsgebiet aus (vgl. Tabelle 4).

Zur Monetarisierung der Anschlussstellen-bedingten, neu geschaffenen Arbeitsplätze wird das regionale Bruttoinlandsprodukt je ArbeitnehmerInnen herangezogen. Dieser Wert ergibt sich aus dem Quotienten von Bruttoregionalprodukt je EinwohnerInnen und regionaler Erwerbsquote.

Als Ergebnis erhält man die räumlichen Effekte einer Anschlussstelle, ausgedrückt in Euro pro Jahr. Die Summe der räumlichen Effekte über einen Untersuchungszeitraum erhält man durch Ermittlung des Kapitalwertes aller Jahreswerte und anschließender Summierung.

Mit diesem Rechenmodell ist es nunmehr möglich, in der für die

Entscheidung über eine neue Anschlussstelle eingesetzten gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse den raumwirtschaftlichen Nutzen entsprechend zu quantifizieren. Mit diesem Verfahren können die raumwirtschaftlichen Effekte einer Anschlussstelle für jedes beliebige Jahr und damit in ihrer künftigen Entwicklung über den Betrachtungszeitraum prognostiziert werden.

*Dipl.-Ing. Dr. Sepp Snizek  
Dipl.-Ing. Birgit Amon  
Dipl.-Ing. Markus Pichler  
office@snizek.at*

**Das Straßenforschungsheft 562 können sie Shop unter [www.fsv.at](http://www.fsv.at) bestellen.**

**Veranstaltungen und Seminare**

FSV-Schulung in Wien  
**Brückeninspektoren – Basislehrgang**

Datum: Montag, 2.6. – Mittwoch, 4.6.2008  
Uhrzeit: lt. Programm  
Wer lädt ein: FSV  
Wo: FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien  
Teilnahmegebühr: € 400,00 bzw. Mitglieder € 330,00 (exkl. MwSt.)

FSV-Tagung

**FSV-Verkehrstag 2008**

Datum: Donnerstag, 5.6.2008  
Uhrzeit: 9:00 – 17:00  
Wer lädt ein: FSV  
Wo: Arcotel Wimberger  
Teilnahmegebühr: € 70,00 (exkl. MwSt.) bzw. Mitglieder kostenlos

FSV-Seminar in Graz

**Asphaltstraßen – Umsetzung der neuen Anforderungen**

Datum: Mittwoch, 18.6.2008  
Uhrzeit: 14:00 – 17:00  
Wo: Austria Trend Hotel Europa Graz, Bahnhofgürtel 89, 8020 Graz  
Teilnahmegebühr: € 135,00 bzw. Mitglieder € 150,00 (exkl. MwSt.)

FSV-Seminar in Wien

**Verkehr & Umwelt**

Datum: Dienstag, 23.9.2008  
Uhrzeit: 10:00 – 16:00  
Wo: FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien  
Teilnahmegebühr: € 190,00 bzw. Mitglieder € 165,00 (exkl. MwSt.)

FSV-Schulung in Wien

**Brückeninspektoren – Basislehrgang**

Datum: Dienstag, 14.10. – Donnerstag, 16.10.2008

Uhrzeit: lt. Programm  
Wer lädt ein: FSV  
Wo: FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien  
Teilnahmegebühr: € 400,00 bzw. Mitglieder € 330,00 (exkl. MwSt.)

FSV-Tagung

**FSV-Preis 2008**

Datum: Donnerstag, 13.11.2008  
Uhrzeit: 11:00 – 13:30  
Wer lädt ein: FSV  
Wo: Arcotel Wimberger  
Teilnahme kostenlos

**Weitere Informationen zu diesen und weiteren Veranstaltungen und eine Online-Anmeldemöglichkeit finden Sie auf unserer Homepage [www.fsv.at](http://www.fsv.at).**

**In der nächsten Ausgabe ...**

...finden Sie Berichte zu aktuellen Publikationen der FSV.

**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](mailto: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](http://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 und Autobahn für FSV - Mitglieder ermäßigt!*