



FSV aktuell

November 2002

Mitteilungen der Österreichischen
Forschungsgemeinschaft Straße
und Verkehr

Veranstaltungen / Tagungen

Generalversammlung und Verleihung des FSV-Preises 2002

27. Nov. 2002

Haus des Österreichischen In-
genieur- und Architektenver-
eines, Großer Saal, Eschen-
bachgasse 9, 1010 Wien

13:00 Uhr: Verleihung des
FSV-Preises 2002 mit einer

Präsentation der prämierten
Beiträge (Diplomarbeiten und
Dissertationen aus dem Fach-
bereich Verkehrswesen) in
festlichem Rahmen.

16:30 Uhr: ordentliche **Gene-
ralversammlung** der FSV

Jahrestagung der FSV 2002

28. Nov. 2002, 9:00 bis 17:00
Uhr

Penta-Renaissance Hotel, Un-
gargasse 60, 1030 Wien

Vortragsprogramm der FSV-Jahrestagung 2002

A. DREXEL (AG Steinstraßen und Steinmaterial):

Gebaute Landschaft - traditionelles Natursteinhandwerk und
aktuelle Praxis

T. MACOUN (AG Stadtverkehr):

Bauliche Maßnahmen an Stadtstraßen zur Herstellung von Auf-
enthaltsqualität für die verschiedenen Mobilitätsformen

N. OSTERMANN (AG Eisenbahnwesen):

Aufgabenstellungen der Arbeitsgruppe Eisenbahnwesen

K. LAUTNER (AG Betriebl. Erhaltung und Straßenaurüstung):

Maßnahmen gegen Geisterfahrer - Erfindungen und neue RVS

H. PUXBAUM (AG Tunnelbau):

Emissionen bei Tunnelportalen - Messung und Modellierung

W.J. BERGER (AG Planung und Verkehr):

Kapazität einröhriger Autobahntunnel - Blockabfertigung an der
A 10

M. HERRY (AG Grundlagen des Verkehrswesens):

Die Wegekostenrechnung

*F. ZOTTER Österreich in internationalen Organisationen - Ein
Überblick*

C. SCHOLLER (AG Verkehr und Umwelt):

Die neue RVS 3.03 "Gewässerschutz an Straßen"

R. BLAB (AG Straßenoberbau):

Neue Grundlagen für die Bemessung von Asphaltstraßen

E. WINTER (AG Brückenbau):

Projektierungshilfen für eine kostengünstige Brückeninstand-
haltung

H. SOMMER, T. SCHINKINGER (AG Betonstraßen/Asphaltstr.):

Die neue RVS 8S.05.13 "Mit Bindemittel stabilisierte Trag-
schichten"

A. VASILJEVIC (AG Asphaltstraßen):

Forschung der Arbeitsgruppe im Zusammenhang mit der Bau-
produktenrichtlinie

D. ADAM (AG Untergrund):

Grundlagen für eine standardisierte Anwendung des dynami-
schen Lastplattenversuches mit dem leichten Fallgewichtsgerät

RVS – Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau

(zu beziehen in der Geschäfts-
stelle der FSV – auf CD:
Version 06; entspricht der RVS
Sammlung mit Stand vom Juni
2002)

Kurzberichte über Neuer- scheinungen der 60. Er- gänzungslieferung

RVS 8S.04.21

"Oberbau / Geotextilien / An-
wendung von Asphaltvlies"
(Merkblatt; Juni 2002)

In der baulichen Erhaltung von
Straßen werden in einem be-
merkenswerten Umfang As-
phaltvliese verwendet und er-
geben bei entsprechender Ver-
wendung und Verlegung wirt-
schaftlich vorteilhafte techni-
sche Lösungen. Sehr gut be-
währt hat sich das Verfahren
bei Überbauungen von rissigen
Asphalt- oder Betonschichten.
Es wird die Bildung von Re-
flexionsrissen verzögert bis un-
terbunden und der ursprüngliche
Bestand abgedichtet. Al-
lerdings ist das Verfahren dann
unwirtschaftlich, wenn sich der
erwünschte technische Erfolg
durch ungeeigneten Verwen-
dungszweck oder durch un-
richtige Verlegearbeit nicht ein-
stellen kann.

Der zuständige Arbeitsaus-
schuss beabsichtigt mit diesem
Merkblatt Informationen zu
publizieren, die für den weite-
ren Erfolg dieses speziellen
Verfahrens hilfreich erschei-
nen.

Vladimir Vasiljevic

Leiter AA Erhaltung von As-
phaltstraßen

RVS 8S.05.17

"Oberbauarbeiten / Trag-
schichten / Ungebundene
Tragschichten mit Asphalt-
granulat"

(Mai 2002)

Asphaltgranulat wird seit vielen
Jahren erfolgreich im Ver-
kehrswegebau eingesetzt. Ba-
sierend auf Erfahrungen mit
dem praktizierten Einsatz von
aufgebrochenen Asphalt wurde
die vorliegende RVS vom
Arbeitsausschuss "Recycling"
innerhalb der Arbeitsgruppe
Asphaltstraßen der FSV aus-
gearbeitet.

Bei der Ausarbeitung wurde
darauf Rücksicht genommen,
dass als Regelbauweise in der
RVS 3.63 Oberbaubemessung
bestimmte Vorgaben existi-
eren, aber auch besonders für
untergeordnete Bauvorhaben
Hinweise für einen flexiblen
Einsatz von ungebundenen
Tragschichten aus Asphalt-
granulat vorhanden sind.

Weiters wird die Möglich-
keit geschaffen, durch Zugabe
von entsprechendem Gesteinsma-
terial den Einsatz von Asphalt-
granulat weiter auszudehnen.
Durch die Möglichkeit der kon-
trollierten Zugabe von Ge-
steinsmaterial bis zu 50% wird
auch formal an die Obergrenze
in der RVS 8S.05.11 "Unge-
bundene Tragschichten" ange-
schlossen.

Thomas Schinkinger
Leiter AA Recycling

RVS 9.35

"Statisch konstruktive
Richtlinien / Betondeckung
der Stahleinlagen"

(Merkblatt; Juni 2002)

Diese Richtlinie ist zur Fest-
legung und Bewertung der Be-
tondeckung der Stahleinlagen
von Tunnelinnenschalen, Zwi-
schendecken, Trennwänden
und Gewölben in offener Bau-
weise anzuwenden.

Die Richtlinie hat einerseits die
Aufgabe, genaue Definitionen
für Planmindestmaß, Toleranz-
maß und Baumindestmaß der
Betondeckung festzulegen und
andererseits klare Vorgaben
für die Durchführung der Mes-
sung und Bewertung der Be-

tondeckung in Bauteilen des Hohlraumbaus zu geben. Da derzeit noch keine Regelwerke für die Messung und Bewertung der Betondeckung vorliegen, wird das Merkblatt RVS 9.35 auch allgemein zur Anwendung für Bauwerke des Tief- und Hochbaues empfohlen.

Helmut Huber

Leiter des Arbeitskreises Beton im Tunnelbau

RVS 11.065

"Grundlagen / Prüfverfahren / Laborprüfungen von Asphalt"; VII Bezugsdichte von Asphaltgranulat

(Mai 2002)

Im Zusammenhang mit der Ausarbeitung der RVS 8S.05.17 war es notwendig, ein für die Abnahmeprüfung robustes Prüfverfahren auszuarbeiten. Robust heißt, dass die Prüfergebnisse zwischen verschiedenen Prüfstellen eine möglichst gute Vergleichbarkeit aufweisen. Für die Ermittlung der Referenzdichte (Basis für die Berechnung des Verdichtungsgrades) wurde traditionell bei ungebundenen und auch bei stabilisierten Schichten der Proctorversuch herangezogen. Bei Materialien, die einen geringen Wasserbedarf und ein geringes Wasserhaltevermögen besitzen, ist jedoch diese Prüfmethode schlecht geeignet, gut vergleichbare Prüfergebnisse zu erzielen, wie sich in einigen Ringversuchen herausgestellt hat. Besonders schwierig war dies beim Einsatz von Asphaltgranulat. Die in Niederösterreich eingeführte Praxis, mittels des Verhältnisses der Module aus Dritt- zu Zweit- bzw. Zweit- und Erstbelastung aus dem Plattendruckversuch ein Abnahmekriterium zu besitzen, erfüllt nicht die Überprüfbarkeit der erbrachten Bauleistung. Diese Bewertung brachte eine Aussage über das mittel- bis langfristige Tragverhalten der eingebauten Schicht und wurde nach einer entsprechenden Einfahrzeit durchgeführt. Da aber eine solche Einfahrzeit meistens nicht abgewartet werden konnte oder wollte, sollte

ein Prüfverfahren erarbeitet werden, mit dem die Trag-schicht gleich nach Einbau geprüft und übernommen werden konnte. Hier ist der Verdichtungsgrad eine bewährte Methode, wobei dessen Qualität von der Referenzdichte abhängt. Mit der Veröffentlichung des Teiles VII "Bezugsdichte von Asphaltgranulat" der RVS 11.065 steht ein robustes, einfaches und wirtschaftliches Prüfverfahren zur Verfügung, um die Referenzdichte von Asphaltgranulat mit einem vergleichsweise sehr geringem Prüffehler zu ermitteln. In entsprechend modifizierter Form kann dieses Prüfverfahren auf alle grobkörnige Böden und auch im Bereich der Stabilisierungen (RVS 8S.05.13), wie es bereits teilweise erfolgte, angewendet werden.

Michael Kostjak

Leiter AA Qualitätswesen

RVS 12.222

"Bauprodukte und Bauleistungen / Bituminöse Stoffe / Bitumenemulsionen"

(Mai 2002)

Der Arbeitsausschuss "Erhaltung von Asphaltstraßen" bekam im Herbst 2000 den Auftrag, die Qualitätsanforderungen an Straßenbaubitumenemulsionen des Güteschutzausschusses der österreichischen Bitumenemulsionserzeuger in eine RVS-gerechte Fassung umzuarbeiten und dabei die Bauproduktenrichtlinie des Rates sowie die bezüglich, im Vorentwurfsstadium befindlichen, europäischen Normen zu berücksichtigen. Da technische Spezifikationen Gegenstand von ÖNORMen sind und in absehbarer Zeit von EN abgelöst werden, beschloss der Arbeitsausschuss, Spezifikationen nicht zu berücksichtigen und die Qualität durch Anforderungen an das Qualitätsmanagement-System bei der Erzeugung von Bitumenemulsionen zu sichern. Aus diesem Grund und um einen möglichst breiten Konsens zu finden sowie entsprechende Akzeptanz zu erreichen, wurde ein Arbeitskreis installiert und Vertreter aus

Wissenschaft, Forschung, Verwaltung und Industrie zur Mitarbeit eingeladen.

Die RVS 12.222 wurde nach einem Jahr intensiver Arbeit vom Arbeitsausschuss verabschiedet und beinhaltet ein geschlossenes System, das detaillierte Anforderungen an die Hauptelemente Erstprüfung, werkseigene Produktionskontrolle und Fremdüberwachung sowie deren Unterelemente stellt. Auf ausdrücklichen Wunsch der Wirtschaft und unter Zustimmung der öffentlichen Verwaltung entspricht das vorliegende RVS-System somit dem Konformitätsbescheinigungs-System 1+ gemäß Bauproduktenrichtlinie des Rates.

Mit der Verbindlicherklärung durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie am 16. Mai 2002 wurde in Österreich erstmals eine RVS geltend, die eine Trennung zwischen Anforderungen an technische Spezifikationen und Anforderungen an ein Qualitätssicherungssystem vollzogen hat.

Vladimir Vasiljevic

Leiter AA Erhaltung von Asphaltstraßen

Schriftenreihe Straßenforschung

(zu beziehen in der Geschäftsstelle der FSV)

Kurzberichte über neue Hefte

Heft 519 (2002)

Wirtschaftlichkeit von Kreisverkehrsanlagen als Einsatzkriterium

E. Marx (†)

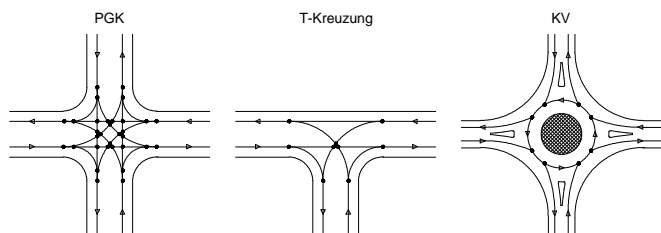
Die Forschungsarbeit widmet sich der Fragestellung, ob und in welchem Umfang durch die Anordnung von Kreisverkehrsanlagen als Alternative zu herkömmlichen Knotenlösungen dem Kriterium der Wirtschaftlichkeit Rechnung getragen wird. Es waren daher Kreisverkehrsplätze mit konventionellen plangleichen Knoten mit oder ohne VLSA sowohl im Ortsgebiet als auch im Freiland sowie mit gemischten Knoten als einhüftige Anschlüsse im Freiland unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu vergleichen. Aufbauend auf die RVS 2.2 "Entscheidungshilfen / Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen" wurde ein Kriterienkatalog entwickelt, der alle relevanten Wirkungskomponenten enthält und systemanalytische Entscheidungsverfahren mit und ohne formalisierter Wertsynthese angewandt. Zur Verfügung gestelltes Datenmaterial wurde zusätzlich analysiert und ausgewertet. Die Definition von räumlichen, zeitlichen und inhaltlichen Einsatzgrenzen führte in der Folge zur Festlegung aller wesentlichen zu betrachtenden Planfälle.

Die Ermittlung der Zielerträge der Wirkungskomponenten brachte folgendes Ergebnis: Die anfallenden Kosten für den Betreiber/Baulastträger sind in der Regel bei Anordnung von kleinen Kreisverkehrsanlagen am günstigsten. Bei neu zu



bauenden Knoten und schwacher Verkehrsbelastung ist jedoch die Anordnung eines herkömmlichen plangleichen Knotens billiger. Die Kosten für die Benutzer/Verkehrsteilnehmer sind in allen Fällen bei Anordnung von Kreisverkehrsanlagen am geringsten, vor allem zufolge der erheblich höheren Verkehrssicherheit gegenüber alternativen Knotenformen. Hinsichtlich Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit haben Kreisverkehrsanlagen gegenüber plangleichen Knoten mit und ohne VLSA große Vorteile, nicht jedoch gegenüber gemischten Knoten. Die Auswertung der nicht monetarisierten Wirkungen für die Betroffenen / Anrainer fällt zu Gunsten kleiner Kreisverkehrsanlagen aus. Große Kreisverkehrsanlagen weisen auf Grund des größeren Flächenbedarfes jedoch schlechtere Zielerträge als plangleiche Knoten mit und ohne VLSA auf.

Kreisverkehrsplatz ist in allen Planfällen die günstigste Lösung. Auch in der Nutzwertanalyse erzielt der Kreisverkehr in allen Fällen die besten Ergebnisse. Bei Neubau im Freilandbereich und schwacher Verkehrsbelastung wird der plangleiche Knoten im Vergleich zur großen Kreisverkehrsanlage allerdings besser bewertet. In der Kosten-Wirkungsanalyse weisen kleine Kreisverkehrsplätze fast durchwegs die besten Ergebnisse auf. Großen Kreisverkehrsplätzen sind nur bei Umbau und bei Neubau mit starker Verkehrsbelastung plangleiche Knoten mit VLSA vorzuziehen. Bei Neubau mit schwacher Belastung ist in den entsprechenden Gewichtungsfällen der plangleiche Knoten besser bewertet. In der Gesamtbetrachtung der Ergebnisse kommt generell zum Ausdruck, dass die Anteile der Errichtungs- und Erhal-



Konfliktpunkte

Als Ergebnis der Wirkungsanalyse ist zu erkennen, dass der klein ausgeführte Kreisverkehrsplatz in allen Planfällen die beste Rangstufe aufweist. Hinsichtlich der Alternative großer Kreisverkehrsanlagen wird im Ortsgebiet bei schwacher Verkehrsbelastung die Beibehaltung plangleicher Knoten am besten bewertet. Bei starker Belastung ist die große Kreisverkehrsanlage besser bewertet als die Variante plangleicher Knoten mit VLSA. Im Freiland werden bei schwacher Belastung bei Um- oder Neubau die großen Kreisverkehrsanlagen gleich bzw. geringfügig besser bewertet als der plangleiche Knoten. Bei starker Belastung ist die große Kreisverkehrsanlage die Bestbewertete. Eindeutig ist das Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analyse: Der

Wirkungskosten an den Gesamtkosten gering sind. Die wesentlichen monetarisierbaren Wirkungskomponenten sind die Reisezeitkosten, die Energiekosten und die Unfallfolgekosten. Vor allem letztere bilden den bestimmenden Anteil der Wirtschaftlichkeit als Einsatzkriterium für die Wahl einer Kreisverkehrsanlage als Knotenpunktform. Als zusammenfassendes Ergebnis wurde in eindeutiger Weise die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes von Kreisverkehrsanlagen als plangleiche Knotenpunktlösung, bei besonderer Beachtung der vorgegebenen, für den Kreisverkehr maßgebenden Leistungsfähigkeitsbereiche der Verkehrsbelastung nachgewiesen. Kontakt: Christian Stöger Tel.: +43 1 5058333

Heft 520 (2002)
Überarbeitung der RVS 8.05.13 "Zementstabilisierte Tragschichten"

H. Sommer, G. Hartl, E. Tschegg

1. Aufgabenstellung
 Zementstabilisierte Tragschichten finden in Österreich seit Jahrzehnten erfolgreich Anwendung. In letzter Zeit sind jedoch in Asphaltdecken auf zementstabilisierten Tragschichten vielfach störende Reflexionsrisse und eine früher nicht beobachtete Schadensanfälligkeit der Zementstabilisierung selbst aufgetreten. Im Rahmen eines Forschungsauftrages des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie sollten daher zielsichere Maßnahmen zur Minimierung von Reflexionsrisen, Bedingungen zur Beseitigung der Schadensanfälligkeit und Empfehlungen für die Überarbeitung der RVS "Zementstabilisierte Tragschichten" erarbeitet werden.

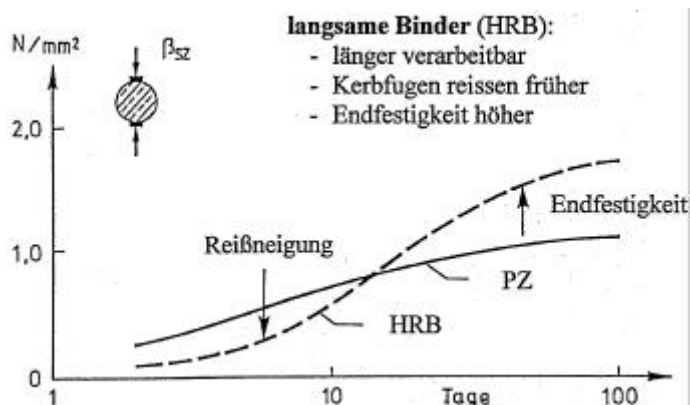
2. Untersuchungen
 Hierzu wurden
- die Anforderungen an und die Erfahrungen mit Zementstabilisierungen in anderen Ländern erhoben,
 - verschiedene Kerbfugentechniken studiert und eine österreichische Weiterentwicklung erprobt,

- eine Parameterstudie zum Entstehen von Reflexionsrisen durchgeführt,
- an Bohrkernen der Rissfortpflanzungswiderstand von Zementstabilisierungen und Asphalten geprüft und
- die neuesten internationalen Entwicklungen berücksichtigt.

3. Ergebnisse und Empfehlungen
 3.1 Fehleranfälligkeit und Abhilfe

Ursache für die in letzter Zeit beobachtete Fehleranfälligkeit ist eine Ausmagerung: Die Anforderung an die 7-Tage-Druckfestigkeit der Zementstabilisierung ist mit 3,0 N/mm² in der Eignungsprüfung zwar seit Jahrzehnten unverändert geblieben, die Erhärtungsgeschwindigkeit der Zemente hat jedoch laufend zugenommen. Bei praktisch unveränderter Endfestigkeit erreichen sie heute nach 7 Tagen viel höhere Werte als früher und können entsprechend sparsamer dosiert werden.

Künftig sollen daher langsam erhärtende Zemente verwendet oder höhere 7-Tage-Druckfestigkeiten der Stabilisierung (bei CEM 42,5 N in der Kontrollprüfung z.B. 3,5 N/mm² statt 2,5 N/mm² bei CEM 32,5 N) gefordert werden.
 3.2 Tragschichtbinder
 Besondere Vorteile bieten



Vorteile einer Stabilisierung mit Tragschichtbinder

- Anforderungen an bezüglich Durchreißen von Kerbfugen und Langzeitverhalten besonders günstige Tragschichtbinder formuliert,
- an bestehenden Straßen die Rissflanken beurteilt, die Rissabstände gemessen und Tragschichtbinder HRB 22,5 E nach prEN 13.282 mit einer Normenfestigkeit nach 7 Tagen von nicht mehr als 50% des 28-Tage-Wertes. Sie bleiben länger verarbeitbar, weil sie später erstarren, begünstigen eine Rissbildung in engen

Abständen, weil sich ihre Zugfestigkeiten anfangs nur langsam entwickeln, ergeben aber höhere Endfestigkeiten, d.h. mehr Gebrauchswert als Zemente.

3.3 Übergang auf die Zugfestigkeit

Die Zugfestigkeit bestimmt den Gebrauchswert einer stabilisierten Schicht, ihre Relation zur Druckfestigkeit ist aber bei verschiedenen schnell erhärtenden Bindemitteln sehr unterschiedlich.

Um entsprechende Vergleichsdaten zu erhalten und später eine Zugfestigkeit vorschreiben zu können, soll zunächst neben der Druckfestigkeit zusätzlich die Spaltzugfestigkeit geprüft werden.

3.4 Einmischen niedriger Zementgehalte

Bei Zementgehalten unter 90 kg/m³ ist zur Gewährleistung einer guten Durchmischung der Zement entweder als Suspension unter Druck in die Fräskammer einzudüsen oder in zwei Teilmengen versetzt zu streuen und dreimal einzumischen.

3.5 Verdichten dicker Schichten

Bei Schichtdicken über 25 cm ist zwecks guter Verdichtung auch des unteren Bereichs vor den Rüttel- und Gummiradwalzen eine Rüttel-Schafffußwalze einzusetzen.

3.6 Einfache Oberflächenbehandlung zur Nachbehandlung

Zur Nachbehandlung ist die stabilisierte Schicht stets unmittelbar nach dem Verdichten mit Bitumenemulsion abzusprühen, sofort mit Splitt 2/4 oder 4/8 abzustreuen und abzuwalzen. Dies ermöglicht später auch einen guten Verbund mit der bituminösen Überbauung.

3.7 Maßnahmen zur Minimierung von Reflexionsrisen

Hiezu sind wahlweise vertraglich zu vereinbaren:

- Abrütteln der mit Zement stabilisierten Schicht am Tag nach der Herstellung; gute Erfahrungen liegen in der Steiermark vor, zurückzuführen vermutlich auf den dort häufig vorliegenden Unter-

grund bzw. Unterlage aus Lehm oder kalkstabilisiertem Lehm.

- Tiefe Kerbfugen in einer mit Zement stabilisierten Tragschicht; im Quadratmuster der Fahrstreifenbreite auf mindestens 2/3 der Schichtdicke mit Bitumenemulsion im Spalt als Haftunterbrecher vor der Hauptverdichtung hergestellt; funktionieren verlässlich, erfordern aber spezielle Kerbfugenmaschinen.

- Seichte Kerbfugen in einer mit Tragschichtbinder stabilisierten Tragschicht; im Quadratmuster der Fahrstreifenbreite unmittelbar nach der Verdichtung auf mindestens 1/3 der Schichtdicke mit Paraffindispersion als Haftunterbrecher in der Kerbe hergestellt; sind mit geringen Kosten und organisatorisch einfach mit Hilfe von Rüttelplatten oder Schneidrad herzustellen, setzen aber die Verwendung eines langsam erhärtenden Tragschichtbinders voraus.

3.8 Asphaltüberbauung mit großem Rissfortpflanzungswiderstand

Bei nur fünf untersuchten Straßenabschnitten wurden bei der Asphaltüberbauung Unterschiede im Rissfortpflanzungswiderstand bis 1:4 festgestellt; Empfehlungen für geeignete Asphaltzusammensetzungen erscheinen möglich und werden dringend benötigt.

Kontakt: Hermann Sommer sommerh@a1.net

Beiträge - Berichte

Verkehrspolitik aktuell

Will man ein Zustandsbild der verkehrspolitischen Landschaft in Österreich geben, so kommt man um das Thema Transit nicht herum. Abseits des tatsächlichen Umfangs und der Ausprägung dieses Phänomens war und ist der Transit, namentlich auf der Straße, noch immer einer der Hauptgegenstände der verkehrspolitischen Diskussion auf praktisch allen Ebenen der Entscheidung und Betroffenheit. Faktisch handelt es sich bei

den als Transit bezeichneten Fahrten, die außerhalb der Grenzen Österreichs Quelle und Ziel haben, um eine insgesamt eher unbedeutende Größe.

Im Personenverkehr sind 5% der Pkw-Fahrten, im Güterverkehr 2,5% der Lkw-Fahrten dem Transit auf der Straße zuzuordnen. Spezifisch für diese Verkehrsart ist es, dass sie sich auf wenige Routen durch das Land konzentriert. So betragen auf der Brenner Autobahn die Transitverkehrsanteile am Güterverkehr bis zu 90%, im Tauerntunnel 40% und auf der Westautobahn zwischen Melk und Pöchlarn nur 9%.

Viele Vorbehalte, die berechtigterweise gegen den Straßenverkehr vor allem aufgrund seiner beträchtlichen Umweltwirkungen vorgebracht werden können, wurden auf diese Verkehrsart bezogen. Damit entstand ein einfaches Feindbild, mit dem politisch gut umzugehen war. Österreich bekam seinen Transitvertrag mit den Ländern innerhalb der Europäischen Union und freute sich über die Kontingente für die Länder außerhalb der Europäischen Union. Mit der weiteren Integration Europas verlieren diese Instrumente ihre Wirksamkeit. Zuletzt wurden die mit der EU vereinbarten Transitmengen schon ohne faktische Konsequenzen überschritten, die EU wird darüber hinaus den Transitvertrag nach 2003 nicht mehr verlängern. Mit dem Beitritt der Reformländer zur EU entfällt die Kontingentierung eines beträchtlichen Anteils der Transitfahrten durch Österreich.

Jetzt könnte man zur Ansicht gelangen, dass die Erweiterung der EU überhaupt das Problem löst, da die Fahrten innerhalb der Gemeinschaft ja als Binnenverkehr auftreten und schwerlich als Transit zu bezeichnen sind. Damit sind jedoch nicht die vordergründig dem Transitverkehr zugeschriebenen negativen Effekte des Straßenverkehrs beseitigt. Wollte man diese wirklich bekämpfen, dann ist die popu-

listisch angelegte Transitpolitik nicht der richtige Weg. Dann müsste Österreich vehement in Brüssel vorstellig werden, um die im EU-Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik enthaltenen Prinzipien einer verursachergerechten Anlastung der Straßenverkehrskosten zum Durchbruch zu verhelfen. Mit der damit verbundenen Verteuerung der Straßenbenützung könnte die erwünschte und notwendige Entkoppelung des Güterverkehrswachstums vom Wirtschaftswachstum eingeleitet werden und die Umweltziele könnten ihre Unerreichbarkeit verlieren. Eine derartige Politik beträfe nicht nur die willkürlich ausgewählte Teilmenge des Gütertransits durch Österreich, sondern würde letztlich auch den vom Transit Betroffenen zugute kommen.

Sepp Snizek

In der nächsten Ausgabe ...

Vorgesehen sind u. a. eine Vorstellung der im Rahmen des FSV-Preises prämierten Diplomarbeiten und Dissertationen sowie die Kurzbeschreibung der Inhalte des Heftes 521 der Schriftenreihe Straßenforschung, welches sich mit Anfahrversuchen an Rückhaltesysteme auf Brücken beschäftigt.

FSV-aktuell:

Offizielles Organ der Österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV);

Geschäftsstelle:

A-1010 Wien, Eschenbachgasse 9, Tel.: +43 1 585 55 67, Fax.: +43 1 585 66 40, e-mail: office@fsv.at <http://www.fsv.at/>

Kommentare, Anregungen, Beitragsideen etc. bitte an die Schriftleitung:

Wolfgang J. Berger, Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien; Tel.: +43 1 47654 – 5306, Fax: +43 1 47654– 5344, e-mail: w.j.berger@boku.ac.at

Abonnementpreis
der Zeitschriften
Straßenverkehrstechnik sowie
Straße und Autobahn
für FSV-Mitglieder ermäßigt!