



FSV aktuell

August 2005

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr

FSV – Internes

Günter Breyer 60 Jahre

Am 9.8.2005 feierte Ministerialrat Dipl.-Ing. Dr. Günter Breyer, Abteilungsleiter und stellvertretender Gruppenleiter im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie Mitglied des Vorstands der Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr seinen 60. Geburtstag. Ein willkommener Anlass, sein Wirken für den österreichischen Straßenbau im Allgemeinen und für unseren Verein im Besonderen zu würdigen.



Günter Breyer wurde in Wien geboren und hat hier auch die Schule besucht. Im Jahr 1964 hat er die Matura abgelegt und anschließend mit dem Studium des Bauingenieurwesens an der Technischen Universität Wien begonnen, das er im Juni 1973 mit der zweiten Staatsprüfung abschloss. Schon während der Studienzeit war er zunächst ab 1970 als Studienassistent, dann als Vertragsassistent am Institut für Straßenbau, das damals unter der Leitung von Professor Petrovic stand, beschäftigt. Nach Abschluss des Studiums nahm

Breyer das Angebot an, am Institut zu verbleiben, und wurde Universitätsassistent und schließlich Oberassistent. Während der Tätigkeit am Institut absolvierte er auch das Doktoratsstudium, das er am 2.6.1980 mit dem Rigorosum abschloss. Das Thema der Dissertation war die Polierfähigkeit von Straßenbaugesteinen, ein Problembereich, der auch heute nichts von seiner Aktualität eingebüßt hat.

1980 verließ er die Universität und war in der Folge bis 1985 als leitender Angestellter im Fachbereich Bauingenieurwesen am Forschungsinstitut des Vereins der österreichischen Zementfabriken tätig. Diese Jahre haben sicherlich auch seine Liebe zum Betonstraßenbau geprägt. Nach Stationen als technischer und kaufmännischer Leiter des Stahlbetonschwellenwerks Linz und als Projektleiter an der Bundesversuchs- und Forschungsanstalt Arsenal begann er im März 1987 seine Tätigkeit im damaligen Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, Bundesstraßenverwaltung. Diesem Ministerium, heute Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, gehört er auch heute noch an. Im Jahr 1990 erfolgte die Ernennung zum Ministerialrat. Von 1991 bis Anfang 1995 war Günter Breyer auch als Referent im Kabinett des Herrn Bundesministers tätig. 1994 wurde er zum Leiter der Abt. VI/7 und im Zuge der Neustrukturierung des Ministeriums im Jahr 2002 zum Leiter der Abteilung II/ST2-Technik ernannt. Der Schwerpunkt dieser Abteilung liegt neben den technischen Fachbereichen (Straßenoberbau, Brücke, Tunnel, Straßenausrüs-

tung) auch auf der Anpassung des nationalen Richtlinien- und Normenwerks an die Vorgaben der europäischen Normung und auf der Straßenforschung. Bei allen diesen Themen hat sich eine enge Beziehung auch zur österreichischen Forschungsgemeinschaft Straßen und Verkehr aufgebaut, die für unseren Verein von großer Bedeutung ist. Die Abteilung betreut auch die Agenden des Verkehrssicherheitsfonds und der allgemeinen Verkehrssicherheit, die in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen haben. Seit 1.1.2003 ist der Jubilar zusätzlich Stellvertreter des Gruppenleiters Straße.

Neben seiner Tätigkeit im Ministerium nahm und nimmt Günter Breyer auch eine Reihe von Sonderaufgaben wahr, wie die Aufsichtsratsfunktionen in verschiedenen Straßen- und Autobahngesellschaften. Darüber hinaus war und ist er Mitglied in vielen nationalen und internationalen Fachvereinigungen, wie dem ON, der ÖVBB, der OECD-RTR, der AIPCR und nicht zuletzt der Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr. Seit 1999 ist er der Leiter der Arbeitsgruppe Betonstraßen der FSV, weiters arbeitet er in den Arbeitsgruppen Straßenoberbau, Steinstraßen und Steinmaterial sowie Brückenbau mit. Seit dem Jahr 2002 ist er auch Mitglied des Vorstandes der FSV, wo er ebenfalls wesentlich zur Neustrukturierung des Vereins beigetragen hat.

Günter Breyer hat sich während der langen Zeit seiner beruflichen Aktivitäten ein breites fachliches Wissen und einen umfassenden fachlichen Überblick erarbeitet, der allgemein geschätzt wird und sowohl seinen Mitarbeitern und Kollegen wie auch der FSV zugute kommt. Die Grundlage dafür hat zweifellos auch seine langjährige Einbindung in internationale Gremien und Arbeitsgruppen geschaffen, die für Günter Breyer stets einen sehr hohen

Stellenwert hatte. Neben der bereits vor vielen Jahren begonnenen Mitarbeit bei der Weltstraßenvereinigung AIPCR, deren österreichischer First Delegate er heute ist, sind hier die Mitarbeit bei der österreichischen Spiegelgruppe zum US-amerikanischen Forschungsprogramm SHRP und die Einbindung in die Konferenz der Europäischen Straßendirektoren CEDR zu nennen. Gerade diese Tätigkeit als Mitglied in der DERD-Gruppe (Deputy European Road Directors) und in der Subgroup Road Safety sowie die Sicherstellung einer Verbindung zur Subgroup Road Research haben wesentlich dazu beigetragen, dass internationale Erkenntnisse in Österreich nutzbar und andererseits auch Ergebnisse der österreichischen Straßenforschung international anerkannt wurden. Österreichs Mitarbeit beim neu geschaffenen EU-Projekt ERA-NET ROAD ist ein aktuelles Ergebnis dieser internationalen Vernetzung.

Die Mitglieder des Vorstands und der Geschäftsführung wünschen im Namen aller Mitarbeiter der FSV Günter Breyer alles erdenklich Gute zu seinem runden Geburtstag, verbunden mit einem herzlichen Dank für seinen Einsatz für die FSV. Wir freuen uns auf eine weiterhin intensive und erfolgreiche Zusammenarbeit. Ad multos annos!!

J. Litzka und H. Prager

Tagungen / Veranstaltungen

Österreichisches Nationalkomitee der AIPCR/PIARC:
5. ASTRAD-Symposium
„Straßenerhaltung, Ausrüstung und Straßenwinterdienst“

mit großer Fachausstellung
 14. bis 15. September 2005
 Ort: Messezentrum West der Welser Messe
 Info: www.astrad.org
peter.mader@astrad.org

Informationsnachmittag:**Die neue RVS 10.111**

Mo. 19. September 2005, 15:00
bis 17:00 Uhr
Ort: FSV-Geschäftsstelle, Karls-
gasse 5, 1040 Wien
Veranstalter: FSV

Informationsnachmittag:**LB Verkehrswegebau-Straße**

Mi., 28. September 2005, 13:00
bis 16:00 Uhr
Ort: FSV-Geschäftsstelle, Karls-
gasse 5, 1040 Wien
Veranstalter: FSV

**FSV-Generalversammlung +
Verleihung des FSV-Preises
2005**

Do., 17. Nov. 2005
Renaissance Wien Hotel,
Ulmannstraße 71, 1150 Wien

**RVS – Richtlinien und
Vorschriften für den
Straßenbau**

(auf CD: Version 13; entspricht
der RVS Sammlung mit Stand
vom 1. Mai 2005)

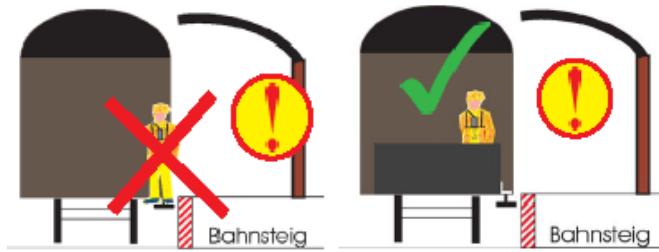
Über die RVS der 67. Nachliefe-
rung für Abonnenten (veröffent-
licht 1. Mai 2005) wurde in den
vorigen Ausgaben von FSV-aktu-
ell berichtet.

Arbeitspapier Nr. 8**„Verkehrssicherheitsbericht
2005 der Arbeitsgruppe
Planung und Verkehrssicher-
heit der Österreichischen
Forschungsgemeinschaft
Straße und Verkehr“**

(sh. dazu Beitrag von R. Risser,
B. Skoric und S. Snizek in dieser
Ausgabe)

**Arbeitspapier Nr. 9 „Muster
einer Betriebsvorschrift für
eine Anschlussbahn mit
Eigenbetrieb.“**

Das Arbeitspapier Nr. 9 stellt in-
sofern eine Besonderheit dar, als
es die erste Veröffentlichung der
FSV ist, die sich ausschließlich
mit einem Eisenbahntema be-
fasst. Es dient als Vorlage für die
nach dem Eisenbahngesetz er-
forderliche Erstellung einer Be-
triebsvorschrift für jene An-
schlussbahnen (das sind firmen-
eigene Eisenbahnen für den



Gütertransport auf der Schiene),
die einen Verschub auf ihren
Gleisanlagen mit eigenen Ver-
schiebemitteln abwickeln.

Das Arbeitspapier ersetzt eine
vom zuständigen Bundesministe-
rium im Jahr 1995 erstellte und
herausgegebene Anleitung für
die Erstellung einer Betriebsvor-
schrift für Anschlussbahnen
("Muster-Betriebsvorschrift").

Aufgrund der Verschiebung der
Behördenkompetenz für An-
schlussbahnen vom Bundesmi-
nisterium zu den Bezirkshaupt-
mannschaften wurde diese An-
leitung vom Bundesministerium
in weiterer Folge nicht mehr aktu-
alisiert.

Die Betriebsvorschriften für An-
schlussbahnen berühren den Tä-
tigkeitsbereich der betrieblichen
Sachverständigen im Eisenbahn-
wesen wesentlich. Daher wurde
im Arbeitsausschuss der FSV
„Sachverständige für Eisenbahn-
bau und -betrieb“ der Entschluss
gefasst, die notwendige Überar-
beitung der „Muster-Betriebsvor-
schrift“ unter Einbeziehung des
Verkehrsarbeitsinspektorats und
weiterer externer fachkundiger
Personen durchzuführen.

Die Betriebsvorschrift regelt in-
besondere das Verhalten der im
Eisenbahnbetrieb tätigen Be-
diensteten des Anschlussbahn-
unternehmens. Unter diesem As-
pekt wurden bei der Überarbei-
tung all jene Bestimmungen aus
dem früheren Text entfernt, die
Verpflichtungen des Anschluss-
bahnunternehmens darstellen,
wie z.B. die Anlageninstandhal-
tung und Anlagenüberprüfung.
Neu hinzugekommen sind u.a.
besondere Verschubarten, wie
der Handverschub und das Ab-
stoßen und Abrollen, sowie Be-
stimmungen über die Ausbildung
der Bediensteten.

Kernbereich des Arbeitspapiers
sind die Regelungen über den
Verschubbetrieb, zu dem u.a.
das Kuppeln, Bewegen, Anhalten

und Sichern der Schienenfahr-
zeuge, die Verständigung beim
Verschub, das Bedienen der
Weichen und das Bewachen
schienengleicher Eisenbahnüber-
gänge gehören. Besondere Be-
achtung wird dabei den Fragen
der Sicherheit der Bediensteten
gewidmet. So ist es z.B. verbo-
ten, während der Fahrt vorbei an
nahe gelegenen Einbauten auf
den Verschieberritten der Wa-
gen zu stehen (sh. Abbildung).

*Manfred Korhammer (Leiter AA
Sachverständige für Eisenbahn-
bau und -betrieb der AG Eisen-
bahnwesen – Planung, Verkehr
und Umwelt)*

manfred.korhammer@bglg.gv.at

FSV-Verkehrstag 2005

Der diesjährige FSV-Verkehrstag
fand am 09. Juni 2005 in
Wien statt. Mit 16 Fachvorträgen
aus den Arbeitsgruppen und rund
300 registrierten Teilnehmern
war es die größte Jahresveran-
staltung der FSV bisher. Dies ist
wohl nicht zuletzt auf die nun-
mehr erfolgte Eingliederung des
Eisenbahnbereichs in die FSV
zurückzuführen.

In dieser Ausgabe sowie in den
folgenden sind die Vortragsin-
halte zusammengestellt.

Werner KOVACIC

(AG Grundlagen des Verkehrs-
wesens)

**Umsetzung des österreichi-
schen Telematikrahmen-
plans**

Der österreichische Telematik-
rahmenplan wurde am 15. Okto-
ber 2004 durch den Bundes-
minister für Verkehr, Innovation
und Technologie vorgestellt. Zur
Zeit wird intensiv an der Um-
setzung des Telematikrahmen-
plans in diesem Ministerium ge-
arbeitet. Eine erfolgreiche Um-
setzung bedarf im wesentlichen
dreier Dinge:

- einer begleitenden Koordina-
tion durch das Verkehrsminis-
terium,
- eines Projektmanagements Te-
lematikrahmenplan („Techni-
sches Sekretariat“),
- einer Implementation der Te-
lematikanwendungen im Verant-
wortungsbereich der Gebiets-
körperschaften und der Ver-
kehrsorganisationen.

Das Technische Sekretariat soll
folgende Aufgaben übernehmen:

- Pflege bzw. Fortschreibung des
Telematikrahmenplans,
- Öffentlichkeitsarbeit,
- begleitende Aktivitäten; bei-
spielsweise die Koordinierung
von Projekten, die im Telemat-
tikrahmenplan umgesetzt wer-
den,
- Evaluierung und Monitoring der
Projekte des Telematikrahmen-
plans,
- internationale Vernetzung.

Da die Aufgaben so umfangreich
sind, dass sie nicht durch das
Ressort geleistet werden können,
ist beabsichtigt, das Technische
Sekretariat nach außen zu
vergeben.

Das Finanzvolumen, das für die
Umsetzung des Telematikrah-
menplans geschätzt wurde, be-
läuft sich auf 1,2 Milliarden Euro
in 15 Jahren. Dies sind jedoch
nicht die Mittel, die der Bund für
den Telematikrahmenplan auf-
wenden wird, sondern jene, die
von den Partnern erwartet wer-
den (ASFINAG, ÖBB, Verkehrs-
verbände, Länder, Kommunen
etc.). Ein kleiner Teil des Vo-
lumens kann durch das Ressort
in Form von Förderungen für Pi-
lotprojekte aufgebracht werden;
solche stellen eine brauchbare
Möglichkeit einer Anschubfinan-
zierung dar. So wurden im Rah-
men des Projekts I2 („Intelligente
Infrastruktur“) des Bundesminis-
teriums für Verkehr, Innovation
und Technologie viele Pilotpro-
jekte mitfinanziert. Bei den 100
Maßnahmen, die im Telematik-
rahmenplan vorgeschlagen wer-
den, findet sich eine Reihe von
möglichen Pilotprojekten.
Schriftlich liegen eine Lang- und
eine Kurzfassung des Telematik-
rahmenplans vor, die unter der
angeführten Kontaktadresse an-
gefordert werden können.

Kontakt:

werner.kovacic@bmvit.gv.at

Josef Michael SCHOPF
(AG Stadtverkehr)
Verkehrserzeugung von Einkaufszentren

Der Arbeitsausschuss „Verkehrsplanung und Raumnutzung im städtischen Bereich“ der FSV arbeitet derzeit an einem Merkblatt für die Ermittlung der Verkehrserzeugung von Einkaufszentren (EKZ) und Multifunktionalen Zentren (MFZ) im urbanen und ländlichen Bereich. Das Verfahren beruht auf Untersuchungen, die in der Schriftenreihe Straßenforschung¹⁾ veröffentlicht wurden. Die Basisdaten wurden im Jahr 2003 bei Erhebungen an zwölf Standorten in Wien und Niederösterreich gewonnen. Das gegenständliche Thema ist von großem Interesse, weil es in einer Reihe von Behördenverfahren notwendig ist, Art und Ausmaß der Verkehrserzeugung von

geplanten Bauobjekten bzw. Nutzungen abzuschätzen und hinsichtlich der Verträglichkeit zu beurteilen. Diese Beurteilung kann sich auf Aspekte der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit im Straßennetz, der Umweltverträglichkeit und der Raumverträglichkeit beziehen. Die Ergebnisse der Beurteilung bestimmen die Möglichkeiten und Konsequenzen der verkehrlichen Erschließung und bilden die Grundlage für die Ermittlung einer allfälligen Kostentragung. Bei der Ermittlung der maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärke (MSV; Abb. 1) wird bei allen Eingangsgrößen nach der Lage der EKZ und MFZ in „zentral“ und „peripher“ unterschieden sowie nach der Größe ihrer Bruttogeschoßflächen („klein“ < BGF 15.000m² < „groß“). Die entsprechenden Definitionen werden im Merkblatt angeführt.

Tab. 1: Äußere Gesamt-Kfz-Verkehrserzeugung

	Kfz-Fahrten/Tag und m ² BGF			
	Montag bis Freitag		Samstag	
	EKZ/MFZ klein	EKZ/MFZ groß	EKZ/FMZ klein	EKZ/FMZ groß
zentral	0,2 (0,14 ... 0,22)	0,31 (0,05 ... 0,37)	0,096 (0,08 ... 0,10)	0,31 (0,06 ... 0,37)
peripher	0,48 (0,20 ... 0,55)	0,74 (0,32 ... 0,85)	0,53 (0,27 ... 0,59)	0,85 (0,38 ... 0,97)

Das Verfahren startet mit der Berechnung der äußeren Gesamtverkehrserzeugung in [Wege/Tag u. m² BGF]. Ist die Aufteilung innerhalb des Einkaufszentrums bekannt, ergibt sich der Wert als Summe der äußeren Teilverkehrserzeugungen der Branchen. Wenn die innere Aufteilung der Flächen unbekannt ist, kann die äußere Gesamtverkehrserzeugung über das vereinfachte Verfahren als Schnitt über den üblichen Branchenmix ermittelt werden. Generell wird neben den Wochentagen auch der „Turn-In-Anteil“ (Besucher, die ohnehin am Zentrum vorbeifahren) und das „cross selling“ (die Besucher kaufen in mehreren Geschäften des Zentrums ein) berücksichtigt. Nach der Gesamtverkehrserzeugung wird die Kfz-Verkehrserzeugung bestimmt. Sie hängt ab von der Qualität der Erschließung durch den Öffentlichen Verkehr und dem Besetzungsgrad der Fahrzeuge. Sind bis zu diesem Verfahrensschritt weder der Branchenmix bekannt, noch können der modal split sowie der Besetzungsgrad bestimmt werden, steht wieder ein vereinfachtes Verfahren zur Verfügung und sind die in der Tab. 1 enthaltenen Werte zu verwenden.

EKZ/MFZ werden im Merkblatt angeführt. Die MSV ergibt sich aus der äußeren Gesamt-Kfz-Verkehrserzeugung am maßgeblichen Tag mal dem Anteil der maßgeblichen Stunde. Sie ist die Grundlage für die weitere Beurteilung. Für Raumverträglichkeitsprüfungen in Wien existiert ein vom Magistrat der Stadt Wien entwickeltes Berechnungsverfahren zur Verkehrserzeugung (MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung), das auf dem erwarteten Umsatz basiert. In derartigen Fällen kann das im Merkblatt ebenfalls dargestellte Verfahren im Sinne einer Sensitivitätsrechnung verwendet werden. Der Verteilung der Verkehrsströme im angrenzenden Straßennetz muss dem Einzelfall angepasst abgeschätzt werden, wobei Annahmen über die Einzugsbereiche der Besucher zu treffen und zu begründen sind.

Kontakt:
josef.michael.schopf@ivv.tuwien.ac.at

¹⁾ Snizek S., Pichler M., Stocker G.: Verkehrliche Wirkungen geplanter Nutzungen. BMVIT, Schriftenreihe Straßenforschung, Heft 541, 2004

Ralf RISSER, Bernd SKORIC, Sepp SNIZEK
(AG Planung und Verkehrssicherheit)

Fokussierung des Themas Verkehrssicherheit in einer Arbeitsgruppe und FSV-Verkehrssicherheitsbericht 2005 Einleitung

Pro Jahr gibt es rund 900 Tote im Straßenverkehr in Österreich, 60.000 in der EU und etwa 1,2 Mio. weltweit, vergleichsweise etwa die Gesamtbevölkerung von München. Diese Todesraten werden von unserer Gesellschaft nahezu emotionslos und gleichgültig hingenommen. Die FSV hat es sich zum Ziel gesetzt, verstärkt gegen diesen Blutzoll anzukämpfen. Der FSV ist Verkehrssicherheit ein wesentliches Anliegen. Um dies zu verdeutli-

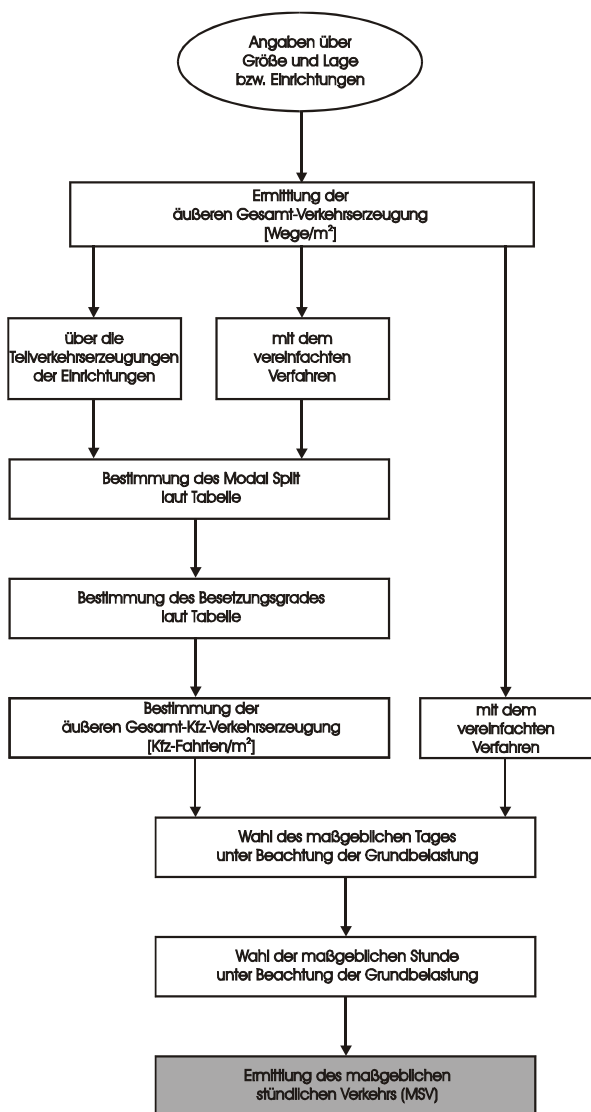


Abb. 1: Ablaufdiagramm zur Ermittlung des maßgeblichen stündlichen Verkehrs

chen, erschien es notwendig, das Thema zu fokussieren. So wurden alle Arbeitsausschüsse, die sich mit Verkehrssicherheit beschäftigen, in eine Arbeitsgruppe, jene für Planung und Verkehrssicherheit, eingegliedert. Damit soll garantiert werden, dass seitens der FSV auf Verkehrssicherheitsprobleme rasch und abgestimmt reagiert werden kann bzw. Doppelgleisigkeiten vermieden werden.

Ende 2003 wurde außerdem der Arbeitsausschuss "Grundlagen der Verkehrssicherheit" ins Leben gerufen.

Die Methoden, die im Arbeitsausschuss "Grundlagen der Verkehrssicherheit" eingesetzt wurden, waren Gruppendiskussion, verbunden auch mit "Hausaufgaben". Die Diskussionen erfolgten im Rahmen von jeweils ca. 4-stündigen Treffen der Ausschussmitglieder, ungefähr im Vierteljahresabstand.

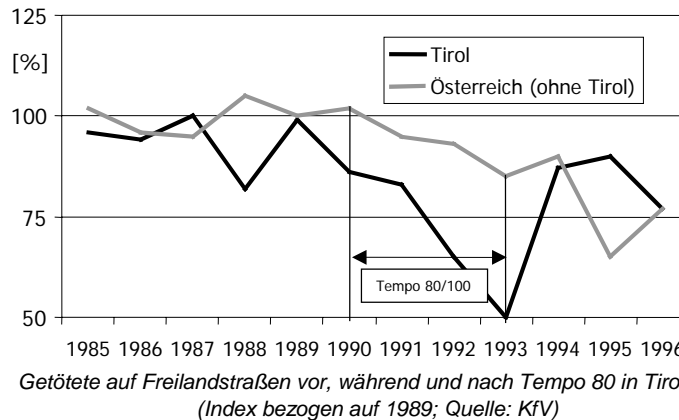
FSV-Verkehrssicherheitsbericht 2005

Gleichsam als papierener Output wurde mit 01.06.2005 das Arbeitspapier Nr. 8: Verkehrssicherheitsbericht 2005 der Arbeitsgruppe Planung und Verkehrssicherheit der Österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr herausgegeben (zu beziehen über die FSV; die Kurzfassung kann von der FSV-Homepage kostenlos heruntergeladen werden). Nach dem Motto >Die nachhaltige Sicherheitsarbeit im Bereich der Bahn und Luftfahrt soll für die Straße als Vorbild dienen< ist darin ein Maßnahmenprogramm festgehalten.

FSV-Maßnahmenprogramm

Tempo 80 auf Freilandstraßen

Als wirksamste Maßnahme wird die generelle Senkung des Tempolimits auf Freilandstraßen auf 80 km/h angesehen. Nur bei entsprechend ausgebauten Straßen soll Tempo 100 erlaubt sein. Die Wirkung der Beschränkung kann anhand der gewonnenen Erfahrungen in Tirol nachgewiesen werden (siehe Graphik). Auch in der Schweiz gibt es Erfahrungen mit dem Tempolimit 80 km/h: Die Unfallzahlen sind trotz steigender Verkehrsleistung nicht angestiegen. Personenschäden gingen generell um rund 10% zurück.



Auch die Verletzungsschwere ging deutlich zurück. Die Einhaltung der Limits ist ohne Überwachung allerdings nicht zufriedenstellend. Zusätzlich zur Limitsenkung ist auch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit erforderlich, um die Akzeptanz zu erhöhen.

Effiziente Überwachung

Es gibt viele Möglichkeiten, auf Überlandstraßen effizient zu überwachen. Eine davon wäre die privatisierte Überwachung. Aber bevor überlegt wird, wie man überwacht, muss klar sein, was zu überwachen ist. Wichtige Bereiche sind etwa der Übergang vom Freiland ins Ortsgebiet, Tunnel und Baustellen (Geschwindigkeiten und Abstände), oder in der Nacht in der Nähe von Discos. Die Überwachung ist auf Problemgruppen, Problemzeiten und Problemstellen auszurichten. Schwerpunkte der Überwachung sind nach dem Prinzip der Rasterfahndung zu setzen. Damit können Ereignisse, die ohne Häufung verteilt über das Land auftreten, unter Kontrolle gebracht werden. Ein schlagendes Beispiel hierzu sind die Disco-unfälle. Weiters sind „unsichere“ Bezirke als Schwerpunkte auszuwählen, wobei die Überwachung dort gemäß bestimmter Annahmen zu intensivieren ist.

Auch Verkehrs telematik sollte zu Überwachungszwecken und damit zur Hebung der Verkehrssicherheit verstärkt eingesetzt werden. Auf Autobahnen und Schnellstraßen sind das die Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) und die Section Control. Diese ermöglichen die situationsabhängige Anzeige von Geschwindigkeitsbeschränkungen, Warnungen und Informationen. Die Situierung derartiger Anlagen kann so erfolgen, dass es zu

einer Erhöhung der Verkehrssicherheit auf diesen Abschnitten kommt. Die Section Control hat sich als erfolgreiche Maßnahme erwiesen und muss vermehrt eingesetzt werden. Es werden aber exakte Einsatzkriterien urgiert: Welche Distanzen sollen abgedeckt werden, welche Geschwindigkeitstoleranzen (bei Übertretung) sollen vorgeschlagen werden, welche Strafen sind vorzusehen?

Zum Einsatz von Telematik auf den übrigen Freiland- und Ortsstraßen werden generell fahrzeuggesteuerte Geschwindigkeitskontrollsysteme als möglich und sinnvoll angesehen, wie z.B. das Konzept der Intelligent Speed Adaptation (ISA). Das Thema ISA ist auch deshalb von größter Bedeutung, weil gerade angesichts der großen Streuung schwerer und schwerster Unfälle im Freilandbereich – die ja zweifelsfrei meist mit unangemessener Geschwindigkeit zusammenhängen – infrastrukturbezogene Telematikmaßnahmen zur Kontrolle des Tempos viel zu teuer kommen. Jedenfalls sind Pilotprojekte, z.B. mit ausgewählten Fahrzeugflotten, durchzuführen.

Selbsterklärende Straße

Unter diesem Begriff versteht man eine Verkehrsinfrastruktur, die so gestaltet ist, dass sie jenes Verhalten fördert, das sich die Behörde bzw. die Fachleute von den Verkehrsteilnehmern wünschen. Die Gestaltung von Straßen soll von vorn herein ein angemessenes, sicheres Verhalten generieren. Diese Zusammenhänge sind unter Berücksichtigung von Verhaltenstheorien zu diskutieren. Die FSV wird ihr Regelwerk, die Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS), systematisch darauf hin

überprüfen, inwieweit sie den erwünschten Einfluss auf das Fahrverhalten und damit auf die Verkehrssicherheit haben und sie gegebenenfalls dementsprechend überarbeiten.

Weiterführende Arbeiten

Die FSV kann entsprechend den in ihr vertretenen Disziplinen bestimmte Projekte im Sinne der Umsetzung ins Auge fassen. Zur Umsetzung von Tempo 80 müssen noch einige vorbereitende Schritte unternommen werden:

- Erhebung von Pro- und Kontrargumenten zu Tempo 80 von österreichischen Entscheidungsträgern;
- Ermittlung von Verkehrssicherheitspotenzialen von Tempo 80. Weiters sollen in einer Studienarbeit (Dissertation) die RVS gezielt im Hinblick auf Verbesserungspotenzial bezüglich Selbsterklärender Straße analysiert werden.

Kontakt: ralf.risser@factum.at

In der nächsten Ausgabe ...

Den Schwerpunkt der nächsten Ausgabe werden voraussichtlich abermals die Inhalte weiterer Vorträge beim FSV-Verkehrstag vom 09. Juni 2005 bilden.

FSV-aktuell: „Österreich-Teil“ im offiziellen Organ der Österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV)

Geschäftsstelle:

A-1040 Wien, Karlsgasse 5
Tel.: +43 1 585 55 67
Fax.: +43 1 504 15 55
e-mail: office@fsv.at
http://www.fsv.at

Bei Bestellungen im EU-Raum bitte Ihre DE bekannt geben (in Deutschland = De + 9 Ziffern), da Sie so die MwSt. sparen können.

Schriftleitung:

Wolfgang J. Berger
Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien
A-1190 Wien, Peter Jordan-Str. 82
Tel.: +43 1 47654 - 5306
Fax: +43 1 47654 - 5344
e-mail: w.j.berger@boku.ac.at
(Kommentare, Anregungen, Beitragsideen etc. immer erwünscht!)

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