



FSV-aktuell STRASSE Jänner 2014

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße • Schiene • Verkehr

Editorial

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser!

Das Jahr 2013 ist aus der Sicht der FSV sehr erfolgreich verlaufen. Das ist sehr erfreulich und ist zugleich auch ein Anlass für mich, allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen in der Geschäftsstelle, die das letzte halbe Jahr unter sehr großer Belastung standen, und allen Mitgliedern in den Arbeitsausschüssen und in den Beiräten für ihren unermüdlchen Einsatz zu danken, der die unabdingbare Grundlage für diese erfolgreiche Tätigkeit bildet.

Die große Herausforderung des nächsten Jahres wird sein, sich einerseits der zunehmenden Regeldichte auf europäischer Normungsebene zu stellen und diese Normen auch in die nationale Anwendungspraxis umzusetzen und andererseits das Richtlinienwerk RVS überschaubar und anwenderfreundlich zu gestalten. Die Effizienz der angebotenen Lösungen ist auch die Voraussetzung für die Akzeptanz unserer Richtlinien. Wir werden immer wieder argumentieren müssen, dass gute Richtlinien nicht a priori Kostentreiber sind – wie oft behauptet wird –, sondern die Grundlage für angepasste und technisch dem Stand des Wissens entsprechende wirtschaftliche Lösungen darstellen.

Ein großes Anliegen wird nach wie vor der Kontakt zu den Gemeinden sein, die trotz sehr beschränkter finanzieller Mittel ein sehr großes Straßennetz zu erhalten haben. Spezielle Schulungen und Seminare und eine entsprechende Informationstätigkeit in den einschlägigen kommunalen Medien haben bereits mitgeholfen, das Know-how der FSV

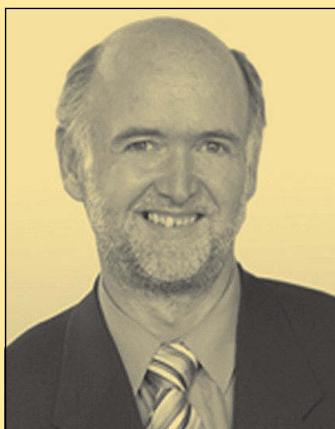
auch für diese Bereiche nutzbar zu machen.

Die Förderung der Jugend und die Rekrutierung neuer junger Mitarbeiter bleibt weiterhin ein wesentliches Ziel. Die Auslobung des FSV-Preises soll dieses Bemühen auch im kommenden Jahr unterstützen.

Wichtig bleibt für uns auch in Zukunft der enge Erfahrungsaustausch auf internationaler Ebene mit unseren Schwestergesellschaften im benachbarten Ausland, von dem immer wieder wertvolle Impulse für unsere Arbeit ausgehen.

*Univ.-Prof. Dr. Johann Litzka
Vorstandsvorsitzender der FSV*

Priv. Doz. Dr. Peter Maurer † 1968-2013



Am 9. November 2013 ist Dr. Peter Maurer nach kurzer schwerer Krankheit unerwartet verstorben. Sein viel zu früher Tod hat bei allen seinen Kolleginnen und Kollegen und bei seinen Freunden große Betroffenheit ausgelöst.

Peter Maurer war in vielen Gremien sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene

tätig und als Fachmann allseits anerkannt. Bei der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr leitete er durch viele Jahre hindurch den Arbeitsausschuss „Straßenzustandserfassung und -beurteilung“ und er war bis zuletzt als Leiter des Arbeitsausschusses „operative Verkehrssicherheit“ tätig. Darüber hinaus brachte er bereits seit 1997 sein großes Fachwissen in zahlreichen weiteren Arbeitsausschüssen der Arbeitsgruppen „Grundlagen des Verkehrswesens“ und „Planung und Verkehrssicherheit“ ein. Die Erstellung von mehr als 20 Richtlinien hat er maßgebend mitgestaltet. Sein Fachwissen und seine Einsatzbereitschaft wurden hochgeschätzt.

Die FSV verliert mit Peter Maurer einen äußerst engagierten und verdienten Mitarbeiter. Er hinterlässt in unserer Gemeinschaft eine große Lücke, sowohl als Fachmann als auch als Kollege und Freund. Wir werden Peter Maurer stets in aufrichtiger Dankbarkeit gedenken. Unser Mitgefühl und unsere Anteilnahme gelten besonders seiner Familie.

J. Litzka

Berichte zu aktuellen RVS

RVS 15.04.22 Geländerverkleidungen

In den letzten Jahren sind vermehrt Anfragen hinsichtlich des Erfordernisses eines Spritzschutzes über Verkehrswegen oder Gerinne an den Arbeitsausschuss „Brückenausrüstung“ herangetragen worden. Sowohl von Planerseite als auch von Sachverständigen kam das Ersuchen, Anforderungen für die Ausführung und Aufstellung von Spritz-, Blend-, Berühr-, Windschutz etc. zu definieren.

Da jedoch mit einer neuen Richtlinie und der damit verbundenen Reglementierung auch einige kritische Stimmen zu hören waren, wurde die RVS 15.04.22 als Merkblatt mit empfehlendem Charakter herausgegeben.

Im neuen RVS-Merkblatt wird zunächst die Funktion einer Geländerverkleidung als Spritz-, Blend-, Berühr-, Übersteig-, Wind- oder Lärmschutz definiert. In weiterer Folge wird auf die konstruktiven Anforderungen, die Funktionsanforderungen und die materialtechnischen Anforderungen eingegangen.

Verkleidungen auf Brückengeländen werden häufig mit speziellen Bodenabdichtungsprofilen ausgeführt. Da es dabei zu einer vermehrten Ansammlung von Staub und sonstigen Verunreinigungen im Fußbereich der Geländerverkleidung kommt, wird dies vonseiten der Erhalter nicht so gerne gesehen. Im RVS-Merkblatt ist festgehalten, dass bei Spritz- und Blendschutzverkleidungen zur Aufstandsfläche – im Regelfall die Randbalkenoberfläche – ein Spalt von max. 3 cm zulässig ist. Lediglich beim Berührschutz, wie z.B. über Eisenbahnen mit unter Spannung stehenden Oberleitungen, ist eine fugendichte Ausführung gemäß den ÖBB-Vorschriften zwingend erforderlich.

Geländerverkleidungen sind im Regelfall an der Innenseite des Brückengeländers anzubringen und sollen aus optischen Gründen mit der Geländerrhöhe (Handlaufunter- oder -oberkante) abschließen, sofern nicht sonstige Richtlinien, gesetzliche Bestimmungen oder Behördenvorgaben höhere Verkleidungen vorschreiben.

Zu Diskussionen kam es immer wieder hinsichtlich der Anordnung und Aufstelllänge eines Spritzschutzes über Verkehrswegen. Grundsätzlich ist auf Brücken über Verkehrswegen ein Spritzschutz anzuordnen. Ausgenommen davon sind lediglich Brücken, auf denen keine Schneeräumung stattfindet.

Der Spritzschutz ist – in Fahrtrichtung gesehen – mind. 4 m vor bis 2 m nach dem zu schützenden Bereich anzubringen. Bei Brückenhöhen über 10 m sind diese Werte um 50 % zu erhöhen. Auf Brücken über Verkehrswegen wird der zu schützende Bereich durch den äußeren

ren unbefestigten Seitenstreifen des darunter liegenden Verkehrsweges begrenzt. Das mit 1. Juli 2013 herausgegebene RVS-Merkblatt 15.04.22 gilt grundsätzlich für den Neubau und die Generalinstandsetzung von Brücken und anderen Kunstbauten und wird zur Anwendung auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene empfohlen.

Dipl.-Ing. Josef Klampfer
sepp.klampfer@noel.gv.at

Veranstaltungsbericht FSV-Preis 2013

Am 14. November 2013 fand die jährliche Verleihung des FSV-Preises, bei dem Arbeiten von JungakademikerInnen ausgezeichnet werden, in Wien statt. In dieser und den nächsten Ausgaben des FSV-aktuell Straße finden Sie die prämierten Arbeiten zum FSV-Preis.

Bewegungscharakteristika des Fußgängerverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Beschleunigung



Dipl.-Ing. Ernst Bosina

In den letzten Jahren finden GPS-Geräte mit integrierten Beschleunigungssensoren für die Durchführung von Mobilitätshebungen vermehrt Beachtung. Als Alternative zur bisherigen Praxis der Erhebung der zurückgelegten Wege mit Papierfragebögen bietet diese Methode einige Vorteile. Bei einer automatisierten Auswertung reduziert sich der Aufwand für die Testpersonen bei gleichzeitiger Erhöhung des Informationsgehalts. Hierfür ist jedoch eine Bestimmung des

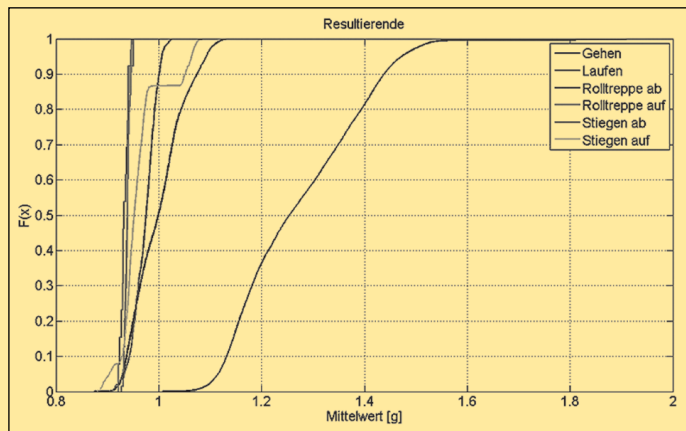


Bild 1: Kumulative Häufigkeit der Mittelwerte, Gesamtschleunigung

genutzten Verkehrsmittels anhand der aufgezeichneten GPS- und Beschleunigungsdaten notwendig. In diesem Zusammenhang beschäftigt sich die Masterarbeit mit der Beschreibung der Bewegungscharakteristika des Fußgängerverkehrs anhand von Beschleunigungsdaten. Ziel der Arbeit war es, die beim Fußverkehr auftretenden Bewegungsarten anhand der gemessenen Beschleunigungsdaten zu beschreiben. Als Bewegungsarten werden in diesem Zusammenhang unter anderem das Gehen, Laufen, Stiegen Steigen sowie die Fortbewegung mithilfe mechanischer Anlagen (Lifte, Rolltreppen...) verstanden. Auf diese Weise sollen Erkennungsmerkmale für die Unterscheidung der Bewegungsarten des Zufußgehens und für die Abgrenzung des Fußverkehrs von anderen Verkehrsmitteln gewonnen werden.

Datenerhebung

Im Rahmen der Masterarbeit wurde das Zufußgehen in Bewegungsarten unterteilt und Testdaten für die bei Verkehrserhebungen auftretenden Bewegungsarten erhoben. Das verwendete Gerät zeichnete die auftretenden Beschleunigungen in drei Richtungen im Intervall von 10 Hz auf. Die gewonnenen Daten wurden anschließend mit unterschiedlichen Methoden ausgewertet, um Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Bewegungsarten des Zufußgehens zu identifizieren. Zuerst erfolgte eine visuelle Auswertung der Daten. Hierbei zeigte sich von allem ein deutlicher Unterschied zwischen der gehenden und der stehenden Fortbewegung, etwa auf Rolltreppen oder in Liften. Die Gehbewegung ist in den Beschleunigungsdaten

durch starke Beschleunigungsänderungen und große Beschleunigungsspitzen erkennbar. Beim Fahren mit dem Lift und dem Stehen auf Rolltreppen sind erwartungsgemäß keine starken Beschleunigungsänderungen zu erkennen.

Aufbauend auf der visuellen Datenanalyse erfolgte eine deskriptive Datenauswertung. Hierbei wurden statistische Messwerte (Mittelwert, Standardabweichung, Maxima...) für die gemessene Beschleunigung in den drei Achsrichtungen und für die Gesamtschleunigung berechnet. Für alle Bewegungsarten, bei denen eine gehende oder laufende Bewegung erfolgt, wurde eine Fouriertransformation durchgeführt, um zu überprüfen, ob die Schrittfrequenz im Frequenzspektrum der Beschleunigungswerte ersichtlich ist.

Ergebnisse

Durch die Auswertung der gemessenen Beschleunigungswerte konnten bestimmte Bewegungsarten gut voneinander unterschieden werden. Die konstanten Beschleunigungswerte bei Bewegungsarten ohne Gehbewegung (Stehen im Lift und auf der Rolltreppe) unterscheiden sich bei den untersuchten Kennwerten eindeutig von den anderen Beschleunigungsarten. Die Unterscheidung zwischen der Benutzung eines Lifts und einer Rolltreppe kann aus den Daten jedoch nicht zweifelsfrei festgestellt werden. Anfahrts- und Bremsbeschleunigungen eines Lifts können gemessen werden, sie sind jedoch vergleichsweise gering. Ein großer Unterschied zeigte sich außerdem zwischen den Beschleunigungswerten des Laufens und den anderen betrachteten Bewegungsarten. Beim

Laufen treten im Vergleich sehr hohe Beschleunigungsmaxima auf, die unter anderem einen höheren Mittelwert der Gesamtschleunigung bewirken (Bild 1). In den statistischen Kenngrößen unterscheiden sich auch die Auf- und Abwärtsrichtungen des Gehens auf der Rolltreppe und des Treppensteigens. Hier wurden bei der Aufwärtsrichtung jeweils geringere Beschleunigungen gemessen als bei der Abwärtsrichtung. Verglichen mit dem Gehen auf ebener Fläche befinden sich die Beschleunigungswerte dieser Bewegungsarten jedoch im gleichen Bereich.

Da die Gehbewegung des Menschen durch die Abfolge von Schritten ein periodisches Element aufweist, wurde versucht mithilfe der Fouriertransformation diese Schrittfrequenz abzubilden. Hierbei wurden für Zeitfenster unterschiedlicher Länge die Beschleunigungswerte in den Impulsraum transformiert, sodass die Daten als Frequenzen und Amplituden vorliegen. Es konnte gezeigt werden, dass die Beschleunigungsdaten der Gehbewegungen ein deutliches Amplitudenmaximum bei der jeweiligen Schrittfrequenz aufweisen. Die ermittelte Schrittfrequenz beim Laufen erwies sich als höher als beim Gehen, was sich mit den Angaben aus der Literatur deckt (Bild 2).

Zur Unterscheidung der gemessenen Beschleunigungswerte des Fußgängerverkehrs von den übrigen Verkehrsmitteln wurde auf Erhebungsdaten zurückgegriffen, die am Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur im Rahmen von Masterarbeiten und Dissertationen erhoben wurden. Speziell die Schrittfrequenz und die hohen Beschleunigungen, die bei der Gehbewegung auftreten, können als Unterscheidungsmerkmal für eine Verkehrsmittelbestimmung dienen.

Fazit

Die Masterarbeit zeigt Möglichkeiten und Probleme bei der Unterscheidung der Bewegungsarten des Gehens untereinander und zwischen dem Zufußgehen und anderen Verkehrsmitteln auf. Eine Identifikation der Schrittbewegung des Gehens ist mit den verwendeten Methoden gut möglich, ebenso die Unterscheidung zwischen Gehen und Laufen. Es

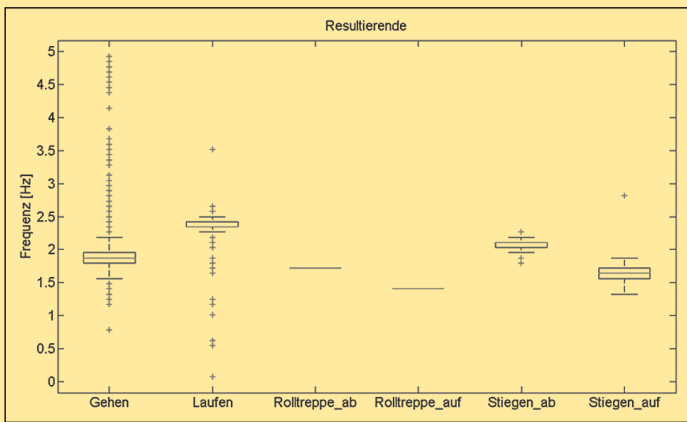


Bild 2: Frequenzen mit maximaler Amplitude der Bewegungsarten, Gesamtbeschleunigung

konnte die Fouriertransformation als geeignetes Mittel zur Bestimmung der Schrittfrequenz und zur Unterscheidung der Bewegungsarten des Zufußgehens vorgestellt werden. Für stehende Fortbewegungen auf Rolltreppen und in Liften und zwischen dem Gehen in der Ebene und dem Treppensteigen sind jedoch weitere Unterscheidungsmerkmale notwendig. Eine Möglichkeit hierfür kann eine Betrachtung der Bewegungsabfolgen und der GPS-Daten bieten, worauf in der Masterarbeit jedoch nicht weiter eingegangen wurde.

Dipl.-Ing. Ernst Bosina
ernst.bosina@hotmail.com

Berichte zu aktuellen Veranstaltungen

Paradigmenwechsel II – Konsequenzen für die Siedlungsplanung

Ein Paradigmenwechsel im Verkehrswesen bedeutet, dass die Kernthesen durch neue ersetzt werden müssen und führt damit zu einem geänderten Begriffsverständnis, zu anderen Betrachtungsweisen und verändert die Systemsicht. Das erste von den beiden Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften ÖVG und FSV 2011 veranstaltete Symposium behandelte die beiden traditionellen Arbeitshypothesen und der Zeiteinsparung durch Geschwindigkeit.

Dr. Harald Fey und der Verfasser gaben eine Zusammenfassung des ersten Symposiums.

Die Konsequenzen für die Praxis sind einschneidend, weil es nicht mehr um eine Anpassung an ein

geheimnisvoll steigendes Mobilitätswachstum gibt, sondern den Zwang zum Mobilitätsmanagement, eine bereits im urbanen Umfeld heute häufig geübte erfolgreiche Anwendung des neuen Paradigmas. Die Geschwindigkeit als Argument für volkswirtschaftliche Investitionen für schnelle Verkehrssysteme kann rational nicht mehr begründet werden, da ein Zeitgewinn aus Geschwindigkeitserhöhung nicht existiert. Eine Herausforderung, der sich die Fachwelt, die seit Jahrzehnten auf Geschwindigkeit hin orientiert wurde, stellen wird muss.

Über die Erfahrungen beim Vollzug des Paradigmenwechsels in der Straßenverwaltung berichtete DI Fritz Kobi anhand einer fundierten Analyse von Zweck, Aufgaben und Verantwortung der Straßenverwaltung sowohl gegenüber dem Bürger, der Umwelt als auch den jeweiligen politischen Entscheidungsträgern und belegte seine Ausführungen mit den von ihm umgesetzten Maßnahmen.

Den Übergang zum zentralen Faktor dieser Veranstaltung, der Organisation der Parkplätze, wurde von Frau Dr. Iris Behr vom Institut für Wohnen und Umwelt aus Deutschland in ihrem Referat „Umsetzungsstrategien in Deutschland – die Rolle der Stellplatzsatzung“ behandelt. Immer noch wird der §2 der Reichsgaragenordnung von 1939 weiter umgesetzt, ohne sich der Konsequenzen bewusst zu sein. Dieses Thema ist in Österreich bereits seit Jahrzehnten auch Gegenstand von Richtlinien und Bemühungen in beiden verkehrswissenschaftlichen Organisationen.

Professor Michael Schopf von der TU Wien berichtete über die

Entwicklungen zum „ruhenden Verkehr in der RVS (Richtlinien im Verkehrs- und Straßenwesen)“.

Dass die Praxis sehr häufig die Theorie, die Richtlinien und die Verwaltung überholt, wurde im spannenden Referat von Hans Jörg Wippel, dem geschäftsführenden Gesellschafter einer Bauträger GesmbH in Wien, deutlich gemacht. Das Referat unterstrich und bestätigte die auch fachlich nachgewiesene Forderung nach klarer Trennung der Abstellplätze nicht nur vom Wohnbau.

Architekt DI Wolfgang Heinze lieferte den Beweis für die Überlegenheit dieser neuen urbanen Wohnbauformen in Vauban in dem Vortrag „Leben nach dem Paradigmenwechsel – Erfahrungen vom autofreien Wohnen und Probleme mit der Verwaltung“. Die Bürger sind – nicht nur in Freiburg – vielfach bereits „nach dem Paradigmenwechsel“ angekommen, während die Verwaltung sich immer noch an überkommene ungeprüfte Regeln und Vorschriften hält, ohne diese zu hinterfragen. Nicht umsonst ist die Geburtenrate in Vauban die höchste in ganz Deutschland, wenn man den Kindern und den nächsten Generationen jenen Platz wieder zurückgibt, der ihnen nahezu überall durch die abgestellten Fahrzeuge und die daraus resultierenden Fließverkehrsbewegungen genommen wurde.

Einblick in die Praxis der Raum-

planung gab Dr. Maxian, der die Widersprüche innerhalb bestehender Gesetze, insbesondere in deren praktischer Anwendung sowie den Einfluss der Politik auf allen Ebenen, aber auch lokale Egoismen und Interessen aus unterschiedlichen Blickwinkeln beleuchtete. Es ist naheliegend, dass der Paradigmenwechsel in der Praxis der Raumordnung zu grundlegenden Änderungen führen muss, wobei auch hier gilt, dass die falschen Annahmen und Theorien nicht durch Einsicht und Erkenntnisse abgelöst werden, sondern durch das Aussterben der Vertreter, die in dieser Denkrichtung aufgewachsen sind.

Mag. Christoph Chorherr von den Grünen, der in Wien die erste stellplatzfreie Siedlung realisiert hatte, die wohl zu den best-analysierten und untersuchten Wohngebieten in Österreich gehört, stellte überzeugend dar, welche Vorteile diese neuen Wohn- und Lebensformen für die Bewohner, für den Nachwuchs, für die Gemeinschaft und für die Stadt haben.

Die Diskussionen konzentrierten sich vor allem um die Umsetzungsstrategien, den Erfahrungsaustausch, wie man die notwendigen Veränderungen mit welchen Maßnahmen in der Praxis umsetzen kann.

Aufgrund der großen Nachfrage nach dem Inhalt der beiden Veranstaltungen haben die beiden verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften beschlossen, die Re-



Bild 3: Podiumsdiskussion mit Referenten (v.l.n.r.: Univ.-Prof. DI Dr. Hermann Knoflach, Dr. Iris Behr, Dipl.-Ing. Fritz Kobi, ao. Univ.-Prof. Josef Michael Schopf)



Bild 4: Teilnehmer der Veranstaltung „Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung“ – „Macht die Siedlungsplanung die Verkehrsprobleme“

ferate als eigene Veröffentlichung in Buchform herauszubringen.

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.
Hermann Knoflacher
hermann.knoflacher@tuwien.ac.at

**Berichte zu aktuellen
Veröffentlichungen**

**Das Wörterbuch
Verkehrswesen Version 3**

Über 10.000 Begriffsbestimmungen aus mehr als 700 Quellen, 40.000 gesetzte Links, nicht weniger als 1.400 Seiten Begriffswissen, gebündelt in einer digitalen Version mit eigener Suchfunktion sowie gesammelt in einem stattlichen Lexikon. Das und noch viel mehr bietet das neue Wörterbuch Verkehrswesen Version 3, welches mit Dezember 2013 durch die Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr veröffentlicht werden wird. Seit jeher ist es ein Anliegen der FSV, die in den vielen verschiedenen Richtlinien und Normen definierten Begriffe (samt Erläuterungen und Hinweis auf die Quelle) in einem Werk zusammenzufassen. Im Jahre 2007 wurde deswegen erstmals das FSV-Wörterbuch veröffentlicht. Damals noch unter der Bezeichnung „Wörterbuch Straßenwesen“ beinhaltete es ausschließlich Begriffe aus den Richtlinien und Vorschriften des Straßenwesens (RVS). Die im Dezember neu veröffentlichte Version 3 wird Begriffe aus 6 verschiedenen Publikationsgruppen beinhalten. Die stark erweiterte Version des Wörterbuchs – die Sammlung wurde mit circa 4.000 Begriffen auf über 10.000 Begriffe erweitert – wurde in der digitalen Ausgabe auch anwendungstechnisch sehr verbessert. Mit der neuen Suchfunktion lassen sich Begriffe rasch und punktgenau lokalisieren. Weiters kann ein gesuchter Begriff auch in Definitionstexten anderer Begriffe gefunden werden. Beim Begriff Asphalt werden dem Nutzer, diesem Prinzip folgend, auch Begriffe wie Asphalt-schicht, Asphaltgranulat, Fließwert oder Regrip zur Auswahl angeboten. Das hilft natürlich in jedem Fall, in dem man sich als Nutzer selbst nicht sicher ist, welchen Begriff man eigentlich sucht, sehr wohl aber das Themengebiet bekannt ist. Kurz gesagt bietet die neue Version des

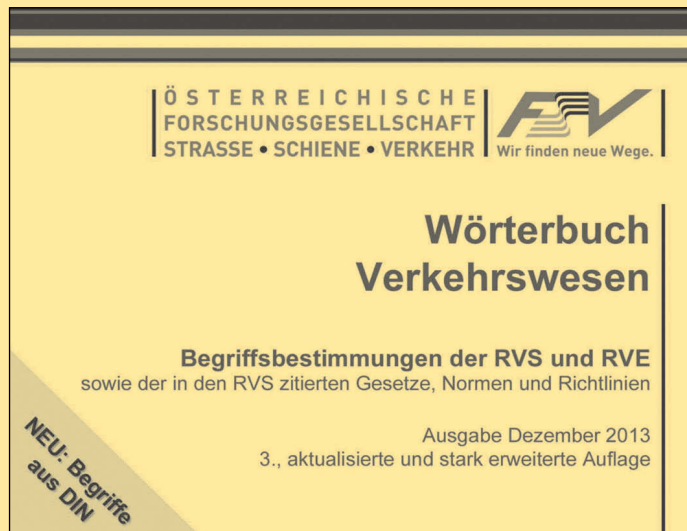


Abb. 5: Wörterbuch Verkehrswesen Version 3

Wörterbuchs dem Nutzer die Möglichkeit, themenspezifisch verwandte Begriffe schnell und einfach zu finden. Dafür wurden nicht weniger als 40.000 Links manuell gesetzt. Das ist nur ein kurzer Auszug der Verbesserungen, die die Nutzung des Wörterbuchs in unserer schnelllebigen Arbeitswelt ermöglichen sollen. Für diejenigen, die sich eher mit dem gedruckten Wort auseinandersetzen wollen, bieten wir Ihnen die Gelegenheit, ein Wörterbuch in Buchform zu erwerben. Die mehr als 1.400 Seiten Begriffstext laden durchaus zum Schmökern und Verweilen ein. Mit 1.400 Seiten hat dieses zwar beachtlich an Seitenanzahl dazugewonnen, bei der Dicke orientiert es sich aber – dank Spezialpapier – am Vorgänger. Abgesehen von der technischen Entwicklung hat sich auch auf inhaltlicher Ebene einiges getan. Erwähnenswert ist hier vor allem die Erweiterung der Sammlung um Begriffe aus RVE (Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen) sowie DIN-Normen. Grundsätzlich beinhaltet das Wörterbuch aber vor allem Begriffe aus den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) und der darin zitierten Gesetze, Normen und Richtlinien. Auch in puncto Verbreitung des Wörterbuchs in den verschiedensten Bereichen des Verkehrswesens in Österreich wie auch in Deutschland konnten seit Erscheinen des Wörterbuchs Straßenwesen im Jahr 2007 zwischenzeitlich Erfolge erzielt werden. Die bisherigen Verkäufe zeigen, dass die Dissemination des Wörterbuchs in Österreich über Gemeinden und fachbezogene Abteilungen der österreichischen

Bundesländer sowie Ministerien bis hin zu Ziviltechnikern und „Global-Playern“ der Baubranche stattgefunden hat. Darüber hinaus nutzen auch Großunternehmen wie ASFINAG oder ÖBB das bestehende Angebot. Über die verkauften Büro- und Konzernserverlizenzen werden täglich viele hundert Personen in der Verkehrsbranche erreicht. In Deutschland kann die FSV ebenfalls mehrere Firmen zu ihren Kunden zählen. Durch die Aufnahme von Begriffen aus DIN-Normen wird die Verbreitung in den deutschsprachigen Ländern gefördert werden. Für die FSV ist das Wörterbuch zum unverzichtbaren Arbeitsmittel avanciert. Durch die Ermöglichung der konsistenten Fortschreibung der RVS konnte die Qualität der Begriffslandschaft in den RVS erheblich verbessert werden. Dies soll auch in anderen Bereichen des Verkehrswesens gelingen. Darüber hinaus weiß es auch um seine Pflichten als Wörterbuch, indem es dem potenziellen Anwender, ob Techniker, Sachverständiger etc., hilft, sich schnell und einfach in der über die Jahre entstandenen Begriffsvielfalt zurechtzufinden. Wenn das nicht schon reichen würde.

Dipl.-Ing. David Morgenbesser
morgenbesser@fsv.at

**Veranstaltungen
und Seminare**

FSV-Seminar in Wien
**Gewässerschutzanlagen an
Straßen**
Planung-Bau-Betrieb
22.–23.1.2014
FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien

FSV-Schulung in Wien
Aspekte der Verkehrssicherheit für den städtischen Bereich
18.–19.2.2014
FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien

FSV-Seminar in Wien
Neuerungen zur standardisierten Leistungsbeschreibung Verkehrsinfrastruktur Version 3
25.2.2014
FSV, Karlsgasse 5, 1040 Wien

Nähere Informationen zu diesen und weiteren Veranstaltungen, und eine Online Anmelde-möglichkeit finden Sie auf unserer Homepage www.fsv.at.

In der nächsten Ausgabe...

... finden Sie weitere Berichte zum FSV-Preis 2014.

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:

Ildikó B. Piroška
(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 und Autobahn*
für FSV-Mitglieder ermäßigt!