



## FSV-aktuell STRASSE Juni 2021

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft  
Straße • Schiene • Verkehr

### Editorial

Sehr geehrte Leserin,  
sehr geehrter Leser,

diese Ausgabe des FSV-aktuell Straße wollen wir ganz dem Radverkehr widmen. Schon seit langem gibt es Personen, die sich auf ein Fahrrad schwingen und trauen im Verkehr sich unter die Kfz zu mischen. Allerdings erst letztes Jahr, interessanterweise durch die Pandemie beschleunigt, konnte ein stärkerer Zuwachs an Fahrrädern auf den Straßen in den Städten bemerkt werden. Mit dem nun anstehenden Sommer und an warmen, trockenen Tagen sind

wieder vermehrt Verkehrsteilnehmer mit dem Fahrrad unterwegs.

Das birgt aber auch einiges an Konfliktpotenzial, die Planungen, die vor 40 Jahren noch fortschrittlich galten, sind durch die höheren Ansprüche der Radfahrer an vielen Orten nicht mehr zu gebrauchen. Die Radwege werden zu schmal, außerdem haben sich seit einigen Jahren neue „Fahrzeuge“ entwickelt, wie etwa E-Bikes, Inline Skater und E-Scooter, die auch die Fahrradwege beanspruchen. Eine Stadt, wie Wien, die zusätzlich viele Touristen anzieht, die meist zu Fuß unterwegs sind, braucht ebenso viel Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger, damit diese nicht auf Radwege ausweichen.

Es ist nicht verkehrt zu sagen, die Planungen müssen sich vermehrt umstellen und ebenso muss es vermehrt Schulungen geben, damit Radfahrerinnen und Radfahrer ohne Kfz-Führerschein auch die Verkehrsregeln beherrschen. Nicht umsonst wird auch in der FSV an Richtlinien gearbeitet, die den Radverkehr im Fokus haben. Neue Strategien zur Unterstützung der Planenden bis hin zu gänzlich neuen Strukturen, wie Radschnellverbindungen und Fahrradstraßen strecken sich die Überarbeitungen.

Ich wünsche auf diesem Weg uns allen aber nun auch einen möglichst normalen Sommer!

Dipl.-Ing. Martin Car  
Generalsekretär der FSV

### Bericht zu aktuellen RVS

#### RVS 03.02.13 „Radverkehr“

Derzeit wird diese RVS überarbeitet, da sie in der aktuellen Fassung teilweise unterschiedlich ausgelegt wurde. In der Neufassung werden daher Vorgaben präzisiert, u. a. die Regel- und Mindestbreiten für Radverkehrsanlagen, außerdem wird die Regelung im Lichte des steigenden Radfahranteiles auch für die Nutzung durch Transport- und Lastenräder angepasst.

In die Entwicklung der RVS sind auch die Erkenntnisse aus neuesten wissenschaftlichen Untersuchungen eingeflossen.

Der Arbeitsausschuss hat auch besonderes Augenmerk auf die Entwicklungen im benachbar-

ten Ausland gelegt. Die Sitzungen wurden in regem Austausch mit den gleichgelagerten Arbeitsausschüssen der FGSV (Deutschland) und VSS/bfu (Schweiz) gestaltet. Gegenseitige Vorträge über die neuesten Erkenntnisse und Erfahrungen ermöglichten eine breite Diskussion. Im Folgenden werden einige wesentliche Ergänzungen und Änderungen vorgestellt:

#### Radschnellverbindungen

In die Hierarchie der Radverkehrsnetze wurde nun auch die Radschnellverbindung aufgenommen.

Die Radschnellverbindung ist eine für den Radverkehr bestimmte Route, die über größere Entfernungen wichtige Quell- und Zielbereiche verbindet. Damit wird durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren sowie eine hohe Reisegeschwindigkeit ermöglicht. Die hochwertigen

Verbindungen von Zwischenzielen entlang der Gesamtstrecke ist ein wichtiger Bestandteil von Radschnellverbindungen. Es stehen nun die Einsatzkriterien und Abmessungen für Radschnellverbindungen zur Verfügung, sodass Planerinnen und Planer diese vielfach geforderte Radverkehrsführung in standardisierter Form anwenden können.



Dipl.-Ing.  
Klaus Robatsch

#### Dimensionierung von Radfahranlagen

Ergibt sich aus den örtlich vorliegenden Kriterien die Anordnung einer Radfahranlage (Radweg, Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen, Geh- und Radweg) als geeignetes Netzelement, so ist die anzustrebende Ausbaustufe für die Radfahranlage abhängig von der Routenhierarchie und der zu erwartenden Radverkehrsstärken zu ermitteln. Die erforderliche Gesamtbreite der Radfahranlage ergibt sich aus der Summe der Grundbreite und dem notwendigen Zuschlag (ehemals „Schutzstreifen“). Die erforderliche Grundbreite der Radfahranlage wird in Abhängigkeit von der anzustrebenden Ausbaustufe und der Art der Radfahranlage bestimmt. Der erforderliche Zuschlag wird durch die Art der Flächen bestimmt, die an die Radfahranlage angrenzen. Die sich daraus ergebende Breite berücksichtigt auch das Erfordernis, sogenannte Door-Dooring-Unfälle zu vermeiden.

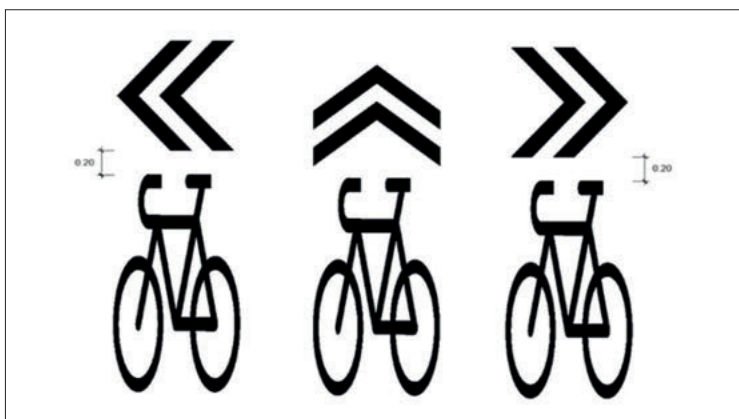


Bild 1: Kombiniertes Piktogramm „Sharrow“ (Pfeil + Fahrrad)

Bild 2: Ausbaustufe C, Einrichtungsradweg neben Längsparkstreifen

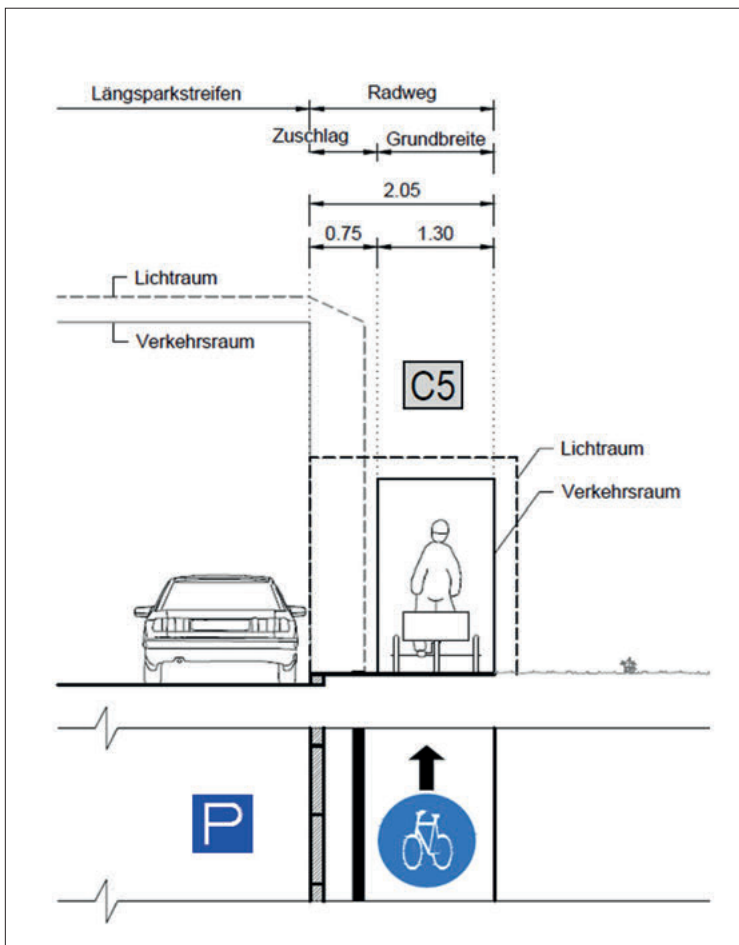


Bild 3: Verkehrszeichen „Fahrradstraße“



Bild 4: Lastenfahrrad

Wird die Gesamtbreite der Radfahranlage gemäß den Erfordernissen der anzustrebenden Ausbaustufe dimensioniert, so sind eine hohe Qualität, Sicherheit und Komfort für den Radverkehr zu erwarten.

Den Vorgaben zur Breitendimensionierung liegen folgende grundsätzliche Annahmen bzw. Bemessungsfälle zu Grunde:

- Ausbaustufe A: Im Richtungsverkehr kann ein Transportrad/Lastenfahrrad ein anderes Transportrad/Lastenfahrrad überholen.
- Ausbaustufe B: Im Richtungsverkehr kann ein einspuriges Fahrrad ein Lastenfahrrad überholen.
- Ausbaustufe C: Ein Transportrad/Lastenfahrrad kann die Radfahranlage befahren.
- Ausbaustufe D: Nur einspurige Fahrräder können die Radfahranlage befahren.

### Radverkehr im Mischverkehr unterstützt durch Piktogramme

Um die Sicherheit beim Radfahren im Mischverkehr zu erhöhen, ist in bestimmten Fällen (siehe nachfolgende Anwendungsfälle) die Anwendung einer Fahrbahnmarkierung für gemeinsam genutzte Fahrstreifen möglich. Dabei handelt es sich um ein standardisiertes Piktogramm, das ein Pfeilsymbol (Doppeldach) und ein Fahrradsymbol kombiniert (vgl. international: Sharrows, Bild 1).

Mögliche Anwendungsfälle dieser Piktogramme:

- Besondere Betonung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.
- Vorgabe einer geeigneten und sicheren Fahrlinie des Radfahrers, die beispielsweise einen ausreichenden Seitenabstand zu aufschwingenden Fahrzeugtüren (Dooring) gewährleis-

tet und die Gefahr des Überholens durch Kfz mit unzureichendem seitlichem Abstand verringert.

- Hinweis auf entgegenkommende Radfahrer in Einbahnstraßen, in welchen das Radfahren gegen die Einbahn gestattet ist und keine durchgängige Längsmarkierung zur Abgrenzung des Radfahrens gegen die Einbahn vorhanden ist.
- Kleinräumige Leitfunktion zum Anzeigen der vorgeschlagenen Fahrrelation an Kreuzungen.
- Anzeigen der empfohlenen Fahrrelation für Radfahrer auf Fahrstreifen, auf welchen die empfohlene Fahrrelation für Radfahrer von jener der übrigen Verkehrsteilnehmer abweicht (ergänzend zum entsprechenden Hinweiszeichen, auf dem dies kundgetan wird).

Die Piktogramme sind kein Ersatz für eine Radfahranlage. Sie sollen in der Regel im Ortsgebiet und ausschließlich dann zur Anwendung kommen, wenn das Führen des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kfz zulässig ist. Werden die Piktogramme eingesetzt, so soll dies nur auf Netzelementen der Kategorien Hauptrouuten oder Verbindungs- und Sammelrouuten geschehen.

Ein Einsatz von Piktogrammen empfiehlt sich insbesondere zur kleinräumigen, lokalen Führung des Radverkehrs bzw. zur Kenntlichmachung einer empfohlenen Fahrrelation (beispielsweise auf unübersichtlichen Kreuzungsplateaus, bei Engstellen, bei erhöhtem Gefährdungspotential etc.). Das Piktogramm ist kein Ersatz für eine Wegweisung.

### Fahrradstraße

Fahrradstraßen sind auf Grund ihrer Verkehrsqualitäten insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem oder erwartbar hohem Radverkehrsaufkommen geeignet. Sie machen Hauptverbindungen sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße wird empfohlen, wenn wenig Kfz-Verkehr und eine verhältnismäßig hohe Inanspruchnahme durch den Radverkehr zu erwarten ist. Demnach sollte es sich um bedeutende Routen für den Radverkehr handeln. Im Konkreten sollte das Verkehrsaufkommen bei maximal 2.500 Kfz pro Tag liegen und ein Radfahreranteil am gesamten Fahrzeugverkehr von mindestens 50 Prozent, zumindest im Sommer zur Hauptverkehrszeit, in absehbarer Zeit erreicht werden können.

Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr werden erreicht, wenn die Fahrradstraße bevorrangt wird.

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch  
klaus.robatsch@kfv.at

**FSV-Preis 2020**

Im Rahmen der FSV-Tagung „FSV-Preis 2020 – wir gehen neue Wege, die Jugend geht mit“ bekamen sechs Master-/Diplomarbeiten bzw. Dissertationen, die sich mit verkehrsrelevanten Themen beschäftigten, einen Preis verliehen. Aus den Einreichungen stellen wir heute eine Masterarbeit vor:

**Qualitätskriterien im Radverkehr – Bewertung des Radverkehrsangebots für den Alltagsradverkehr bzw. Radtourismus**

Allgemein ist in Österreich in den letzten Jahren eine erfreuliche Entwicklung im Radverkehr zu verzeichnen. Die pro Jahr mit dem Fahrrad zurückgelegten km haben sich mehr als verdoppelt. Das Fahrrad dient zunehmend zur Bewältigung alltäglicher Wege, wie der Fahrt zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte und wird nicht nur mehr als reines Sportgerät gesehen. Die dabei durchschnittlich zurückgelegten Distanzen betragen laut BMVIT (2013/2014) ca. 4 km, aber auch Distanzen von 10–15 km sind bei gut ausgebauter Radverkehrsinfrastruktur kein Problem. Auch der Radtourismus kann Zuwächse verzeichnen und ist daher zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor in den einzelnen Regionen geworden. Dieser äußerst positive Trend wird seit Beginn der Corona-Pandemie noch zusätzlich verstärkt. In Wien konnte im Jahr 2020 ein Plus des Radverkehrs von 12 Prozent im Vergleich zum Jahr davor verzeichnet werden.

Auch in Kärnten ist eine positive Tendenz im Bereich des Radverkehrs zu verzeichnen. So hat sich das Radfahren in den letzten Jahren zu einem allgegenwärtigen Thema mit vielen Facetten entwickelt: sei es als Ausdruck eines zeitgemäßen Lebensstils, als kosten-, zeit- und umweltschonendes Fortbewegungsmittel im Alltag, als gesundheitsförderlicher Bewegungsmotor in der Freizeit oder als Ausgleichsaktivität im Urlaub. Daher müssen Rahmenbedin-

gungen, Anreize und kreative Lösungen für das Radfahren geschaffen werden: angefangen bei Pendler-, Berufs- und Alltagsradler über Freizeit- und Sportradfahrer bis hin zu Touristen.

Um diesen Entwicklungen gerecht zu werden, ist eine qualitativ hochwertige Radverkehrsinfrastruktur bzw. eine entsprechende Angebotsqualität notwendig. In Österreich existiert teilweise schon eine sehr gute Infrastruktur für den Radtourismus wie auch für den Alltagsradverkehr. Verbesserungspotential besteht aber fast immer. Daher ist für den sinnvollen Einsatz von Mitteln, Prioritätenreihungen usw. ein Bewertungsverfahren erforderlich, mit dem möglichst alle Aspekte des verkehrlichen und touristischen Angebots evaluiert und in einer Gesamtbewertung von Abschnitten oder Regionen zusammengefasst werden können. In Österreich gibt die RVS 03.02.13 Qualitätskriterien für die Infrastruktur vor. Ebenso existieren Bewertungsansätze, die Teilaspekte des Angebots für den Radverkehr behandeln. Eine gesamtgesellschaftliche Betrachtung, mit der das gesamte Angebot an Infrastruktur und touristischen Einrichtungen für eine Region bewertet werden kann, fehlt aber bislang.

Aufgrund der angeführten Aspekte wurden daher im Rahmen dieser Masterarbeit auf Basis der RVS 03.02.13, unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie anhand internationaler Kriterien für alle für den Radverkehr zugelassenen öffentlichen Verkehrsflächen Indikatoren definiert und daraus objektiv nachvollziehbare Kriterien zur Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur zusammengestellt.

Neben dem Alltagsradverkehr wurden auch die Erfordernisse für den Radtourismus berücksichtigt. Ziel war es, einen den Alltags- und den touristischen Radverkehr umfassenden Bewertungskatalog zu erstellen. Dazu wurden im Vorfeld Kriterien zur Bewertung von Streckenabschnitten (Strecken/Routen), Knoten- und begleitender touristischer Radverkehrsinfrastruktur sowie Angebote im Radtourismus anhand einer Literaturrecherche analysiert, struk-

turiert verglichen und aufgrund des Standes der Technik, der Wissenschaft und der rechtlichen Rahmenbedingungen festgelegt. Außerdem wurden, um die Radinfrastruktur für Routen, Gebiete oder Regionen bewerten bzw. zertifizieren zu können und um ihnen gleichzeitig Handlungsempfehlungen zur Verbesserung ihrer Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen, unterschiedliche Qualitätsstandards (Mindest-, Regel- und Premiumstandard) definiert.

Um diese zu erreichen, muss ein gesamter, durchschnittlicher Mindest-Zielerreichungsgrad über alle Kriterien, sowie bei allen geforderten Kriterien ein gewisser Zielerreichungsgrad der möglichen Bewertung erzielt werden. Mittels Nebenbedingungen wurde festgelegt, dass nicht weniger wichtige Kriterien sehr schlechte Zielerreichungsgrade essenzieller Kriterien (wie z. B. Breite) ausgleichen können (siehe Tabelle 1). Zusätzlich erstellte K.O.-Kriterien sind Ereignisse, die als gravierende Mängel festgestellt werden und die Strecke/Route, den Knoten oder das touristische Angebot mit 0 % bewerten. Am Ende steht eine Skalierung, die umfassend für alle Arten von Radfahranlagen, Radverkehrsanlagen und Netzhierarchien anwendbar ist.

Um die Streckenabschnitte (Strecken/Routen), Knoten, begleitende touristische Radverkehrsinfrastruktur und Angebote im Radtourismus erheben und bewerten zu können, wurden für jedes Kriterium Indikatoren in Form von Soll-Größen definiert. Bei einer Befahrung der zu bewertenden Strecken/Routen sollen die Ist-Größen erhoben und anschließend mit den Soll-Größen verglichen werden. Aus diesem Vergleich der Soll- und Ist-Größen ergibt sich die Bewertung der jeweiligen Kriterien. Um jedes Kriterium bestmöglich und individuell bewerten zu können, wurden drei-, vier- und fünfteilige Bewertungsskalen festgelegt und jeweils in einer einfachen Zielerreichungsfunktion von 0 bis 100 % Zielerreichung dargestellt (siehe Tabelle 2).

Die Kriterien und Indikatoren/Maße sollen möglichst einfach beschaffbar und leicht verständlich/klar ersichtlich sein und es sollte möglich sein, diese bei einer Befahrung vor Ort zu erheben oder auf unkomplizierte Art und Weise (z. B. im Internet) zu recherchieren. Das Bewertungsverfahren wurde so aufgebaut, dass die Bewertungsskalen bei Bedarf in Folgearbeiten verfeinert werden können.

Beispiele für Streckenkriterien: Breite, Längsneigung, Fahrbahnbelag etc.

Beispiele für Knotenkriterien: Sichtverhältnisse,



Dipl.-Ing. Thomas Ferstner

Bewertung Streckenabschnitte		
Qualitätsstandard – Streckenabschnitt	Ø Zielerreichungsgrad	Nebenbedingungen – Anzahl der pro Standard erlaubten Einzelbewertungen schlechter als 100 %
Premiumstandard	85 %	Bei fünfteiliger Skala immer min. 75 % Bei vierteiliger Skala max. zweimal 66 % Bei dreiteiliger Skala einmal 50 % (ausgenommen Breite und Verkehrssicherheit)
Regelstandard	70 %	Bei fünfteiliger Skala immer min. 75 % Bei vierteiliger Skala immer min. 66 % Bei dreiteiliger Skala max. dreimal 50 %
Mindeststandard	50 %	Bei fünfteiliger Skala immer min. 50 % Bei vierteiliger Skala max. zweimal 33 % Bei dreiteiliger Skala max. zweimal < 50 % (ausgenommen Breite und Verkehrssicherheit)

Tabelle 1: Bewertungsschema der Streckenabschnitte und die dafür entwickelten Qualitätsstandards

Erhaltungszustand	Zielerreichung
Keine oder marginale Schäden, weder Sicherheit noch Fahrkomfort sind beeinträchtigt	100 %
Geringfügige Schäden (leicht wellig, geflickt) keine Beeinträchtigung der Sicherheit	66 %
Mittelmäßige Schäden (uneben, einzelne Löcher, ungenügend verdichtet) Beeinträchtigung der Sicherheit	33 %
Schwerwiegende Schäden (zerstörter Asphalt, viele Löcher und Rinnen, unbefestigt etc.) erhebliche Gefährdung der RadfahrerInnen	0 %

Tabelle 2: Bewertungsschema des Kriteriums Erhaltungszustand

Niveaunterschiede, Bodenmarkierungen

Beispiel für touristische Kriterien: Gastronomie und Unterkünfte, ÖV-Anbindung/Transport etc.

Im Zuge einer Wertesynthese werden die einzelnen Kriterien zu einer Gesamtbewertung verbunden, sodass sich jeweils eine Bewertung der Strecke/Route (Streckenabschnitte gewichtet nach Länge), der Knoten und touristischen Angebote ergibt. Für eine zusammenfassende Gesamtbewertung wird das Mittel aus den Bewertungen der Strecke/Route und der auf ihr liegenden Knoten herangezogen. Die Knoten werden mitberücksichtigt, weil sie die Qualität einer Strecke/Route entscheidend beeinflussen. Die zusammenfassende Gesamtbewertung soll als Überblick/Benchmarking bzw. für einen Vergleich von verschiedenen Routen/Regionen dienen. Die Bewertung der touristischen Angebote wird immer unabhängig von den anderen Bewertungen als ergänzendes Paket betrachtet.

Aufbauend auf einer Bestandsaufnahme kann mit Hilfe des erarbeiteten Bewertungsverfahrens sowohl eine detaillierte Analyse nach einzelnen Kriterien als auch eine Gesamtbeurteilung der Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr sowie den Radtourismus durchgeführt werden. Die Gesamtbewertung in Form des erreichten Qualitätsstandards dient einem schnellen und klar ersichtlichen Überblick über die Qualität der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur. Die dafür notwendige abschnittsweise Erhebung und Bewertung homogener Streckenabschnitte der Strecke/Route ergibt darüber hinaus auch die bereits erwähnte, detaillierte Analyse. Die einzelnen Streckenabschnittsbewertungen zeigen, wo genau die Strecke/Route verbessert werden muss und welche Mängel behoben werden sollten, um einen besseren Qualitätsstandard zu erreichen. Für die gezielte Verbesserung von Strecken/Routen/Knoten sind prioritär die Bewertungen einzelner Streckenabschnitte/Knoten und gezielt jene Kriterien heranzuziehen, die besonders schlechte Bewertungen aufweisen.

Die entwickelte Bewertungsmethode mit der ergänzenden touristischen Bewertung kann darüber hinaus auch als Tool zur Regionalentwicklung entlang einer Radroute verwendet werden. Aufgrund dieser vielseitigen Einsatzmöglichkeiten können sowohl für Strecken/Routen (Ab-

schnitte) als auch für Regionen, Kommunen bzw. frei abgrenzbare Gebiete eine Vielzahl an konkreten und effektiven Handlungsempfehlungen abgeleitet und zur Verfügung gestellt werden.

Der erarbeitete Bewertungsansatz wurde auch anhand dreier praktischer Beispiele veranschaulicht und auf seine Anwendbarkeit in der Praxis überprüft. Dafür wurden drei bereits erhobene innerstädtische Routen zwischen den beiden Universitätsstandorten der Universität für Bodenkultur in Wien (Türkenschanzpark und Muthgasse) verwendet. Bei einer Route wurde auch überprüft, ob sich eine spezielle Gewichtung der Kriterien auf das Ergebnis und somit auf die mögliche Erreichung eines Qualitätsstandards auswirkt. Aufgrund der in den jeweiligen Bewertungsschemata festgelegten Nebenbedingungen und K.O.-Kriterien ergab sich aber kein nennenswerter Unterschied.

Es konnte somit ein Bewertungskatalog erstellt werden, der alle wichtigen Kriterien beinhaltet und anhand dessen eine zusammenfassende Gesamtbewertung des Radverkehrsangebots anhand einer Strecken-/Routenbewertung (Alltag und Tourismus) vorgenommen werden kann, um Regionen, Kommunen bzw. frei abgrenzbare Gebiete eine Vielzahl an konkreten und effektiven Handlungsempfehlungen zur Verbesserung ihrer Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Da der Bewertungskatalog im Zuge des Kärntner Masterplans „Radmobilität 2025“ im Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 7 – Tourismus, Wirtschaft und Mobilität (Unterabteilung Verkehrsplanung) erstellt worden ist, wird dieser fortlaufend weiterentwickelt. Konkrete Ziele sind eine Ergänzung mit weiteren noch nicht berücksichtigten Kriterien, ein elektronisches, automatisiertes Bewertungstool sowie die Vision, den aktuell in Umsetzung befindlichen Kärntner Masterplan anhand dieses weiterentwickelten Bewertungskataloges zu evaluieren. Zusätzlich könnten im Zuge der Evaluierung fahrradfreundliche Gemeinden oder Regionen ausgezeichnet und somit in ihren Bestrebungen den Radverkehr zu fördern, durch das Land Kärnten zusätzlich motiviert und gestärkt werden.

Dipl.-Ing. Thomas Ferstner  
thomas.ferstner@gmx.net

## Kommende Veranstaltungen und Seminare

### FSV-Tagungen

**FSV-Verkehrstag 2021 mit Fachausstellung**  
verschoben auf 28.9.2021  
Austria Trend Parkhotel Schönbrunn  
1130 Wien, Hietzinger Hauptstraße 10–14  
www.verkehrstag.at

### FSV-Updateseminare

**Leistungsbeschreibung Verkehr  
und Infrastruktur**  
29.6.2021 Leoben  
1.7.2021 FSV, 1040 Wien  
13.9.2021 FSV, 1040 Wien

### FSV-Infonachmittag

**Prüfbuch zur LB-VI**  
20.9.2021  
FSV, 1040 Wien

### FSV-Schulungen

**Brückeninspektoren – Aufbaulehrgang**  
28.–30.6.2021  
FSV, 1040 Wien

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

## In der nächsten Ausgabe ...

... erwartet Sie ein Bericht zu Randbalken und Brückenrandabschlüssen.

### 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 58 55 567  
Fax: +43 1 58 55 567-99  
E-Mail: [office@fsv.at](mailto:office@fsv.at)  
<http://www.fsv.at>

### Schriftleitung:

DI (FH) DI Ehrenfried Lepuschitz  
(Kommentare, Anregungen, Beitragsideen usw. 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).

### Abonnementpreis

der Zeitschriften  
Straßenverkehrstechnik sowie  
Straße und Autobahn

**für FSV-Mitglieder ermäßigt!**