



# FSV-aktuell STRAßE September 2024

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft  
Straße • Schiene • Verkehr

## Editorial

Sehr geehrte Leserin,  
sehr geehrter Leser,

Die Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr befindet sich tendenziell im Spannungsfeld zwischen Wissenschaft, Planung, Verwaltung, Gesellschaft und Politik. Mit ihren rund 1.400 Mitgliedern ist es dadurch möglich ausgewogene Standardisierungen in Form von Regelwerken und Schriftenreihen zu Papier zu bringen.

Die Standardisierungen sind aber keine Einmal-Aktionen, Rahmenbedingungen und der technische Fortschritt erlauben keine Pause, die Regelwerke müssen laufend angepasst werden.

Um auf einer anderen Seite die Anwendung der Regelwerke zu verstehen, sind für komplexere Fragestellungen Seminare und Schulungen wertvoll. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer können die Urheber der Regelwerke direkt mit Problemstellungen konfrontieren und nehmen Lösungsansätze in deren Arbeitsstellen mit.

Die FSV hat traditionell im Herbst ein dichtes Schulungs- und Seminarprogramm, welches viele Bereiche im Verkehrswesen abdeckt. Für

Kommunen etwa werden die Seminarreihe Kommunale Straßen und der Bundeskongress kommunaler Verkehrssicherheit veranstaltet. Zusätzlich gibt es eine Veranstaltungstournee mit dem Winterdienst, die in Innsbruck, Salzburg und Pörschach halt macht.

Die FSV ist offen für Vorschläge zur Verbreitung weiterer Inhalte, wenn diese im Sinne des Verkehrswesens sind. Wir bitten Sie mit Anmeldungen zu unseren Schulungen über die Webseite [www.fsv.at](http://www.fsv.at) nicht zu warten, weil die Buchungslage sehr gut ist.

Dipl.-Ing. Martin Car  
Generalsekretär der FSV

## Beitrag vom FSV-Planungsseminar

### Nachhaltige Mobilität im Tourismus – Initiativen im Rahmen des Masterplans für Tourismus

Österreich ist seit vielen Jahrzehnten eine erfolgreiche Tourismusdestination: 2023 verbrachten über 45 Millionen Gäste ihren Urlaub in Österreich und generierten über 151 Mio. Nächtigungen [1]. Der Tourismus ist somit auch ein wichtiger Wertschöpfungsfaktor: 2023 trug er 6,2 % zum BIP bei, gemeinsam mit der Freizeitwirtschaft waren es sogar insgesamt 14 % [2]. Vor allem im ländlichen Raum ist der Tourismus ein wichtiger Arbeitsgeber (2023: im Tourismus 7,6 % der Erwerbstätigen und in der Freizeitwirtschaft 9 % [3]) sowie Wohlstandsgarant und sorgt damit für Chancengleichheit. Durch die generierten Einnahmen und die Nachfrage ermöglicht er auch eine bessere Infrastruktur und öffentliche Verkehrsanbindung in der Region.

#### Das Reise- und Mobilitätsverhalten verändert sich

Ein Großteil der Gäste, nämlich rund drei Viertel, reist mit dem Auto in den Österreich-Urlaub, da sie hier einen höheren Komfort sowie den problemlosen Gepäcktransport und die Flexibilität in der Zeitplanung sehen [4]. Ein weiterer Grund ist die Lage Österreichs im Zentrum Europas, die Herkunftsgebiete der Gäste liegen zum überwiegenden Teil in einem Einzugsbereich von 500 bis 1.000 km.

Konkret reisten im Sommer 2023 drei Viertel der Gäste mit dem Auto in den Sommerurlaub, 12 % mit der Bahn, 6 % mit dem Flugzeug und 3 % mit dem Wohnwagen/-mobil. Je 1 % kam mit dem Motorrad, dem Fern-/Linienbus, dem organisierten Reisebus oder sonstigen Bewegungsformen. Ein ähnliches Bild zeichnete sich im Winter 2022/2023, in dem 77 % der Gäste mit dem Auto in den Winterurlaub reisten, 11 % nutzen die Bahn, 9 % das Flugzeug und je 1 % mit dem Wohnwagen/-mobil, dem Fern-/Linienbus, dem organisierten Reisebus [5].

Seit einigen Jahren zeigt sich jedoch eine Verhaltensveränderung der Menschen in Bezug auf ihre Fortbewegung, die schlussendlich

auch Auswirkungen auf das Reiseverhalten der Gäste und damit auf die notwendigen Angebote in Tourismusdestinationen hat. Im Winter 2008/2009 lag etwa der Anteil der Personen, die mit dem PKW in den Österreich-Urlaub anreisen bei 86 % und der Bahnanteil lediglich bei 3 %, mit dem Flugzeug kamen 8 %. Im Sommer 2008 nutzten 75 % den Pkw, 7 % das Flugzeug und 6 % die Bahn [5].

Gründe für diese Verhaltensänderung sind einerseits Trends, die ganz allgemein die Wahl des Verkehrsmittels und die Anforderungen



Mag. Katharina Mayer-Ertl

der Bahnanteil lediglich bei 3 %, mit dem Flugzeug kamen 8 %. Im Sommer 2008 nutzten 75 % den Pkw, 7 % das Flugzeug und 6 % die Bahn [5].

	Sommer		Winter	
	2023	2008	2022/2023	2008/2009
Auto	75%	75%	77%	86%
Bahn	12%	6%	11%	3%
Flug	6%	7%	9%	8%
Wohnwagen/ Wohnmobil	3%	4%	1%	0%
Bus	2%	4%	2%	3%
Motorrad	1%	3%	0%	0%
Anderes	1%	1%	0%	0%

Tabelle 1: Hauptverkehrsmittel des Tourismus [5]



Bild 1: Trends mit Einfluss auf das Mobilitäts- und Reiseverhalten

an Verkehrsinfrastruktur und -angebote beeinflussen.

Insbesondere sind hier folgende Entwicklungen anzuführen [6]:

- **Urbanisierung:** Immer mehr Menschen leben in Städten, die aufgrund des gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsangebotes und der zunehmenden Sharing-Angebote im urbanen Raum vermehrt auf ein eigenes Auto verzichten – in Wien besitzen 40 % der Haushalte keinen eigenen Pkw mehr. Es geht sogar so weit, dass viele Jugendliche in Städten keinen Führerschein mehr besitzen bzw. diesen erst später machen. Diese Verhaltensänderung ist zunehmend in Urlaubsregionen bemerkbar und steigert die Nachfrage nach Angeboten, die ohne eigenes Auto bequem in Anspruch genommen werden können.
- **Demografischer Wandel:** Die steigende Zahl der Ein-Personen-Haushalte, der wachsende Anteil an älteren Menschen und die spätere Familiengründung sowie die größer werdende Gruppe an multilokal wohnenden Kindern und Jugendlichen haben ebenfalls einen Einfluss, da sie eigene Pkws anders bis gar nicht nutzen und vermehrt öffentliche Verkehrsangebote in Anspruch nehmen.
- **Wertewandel:** Bereits vor „Fridays for Future“ strebten Menschen in Richtung neuer und bewussterer Lebensstile, wie „Zurück zur Natur“. Neben der bewussten, nachhaltigen und regionalen Ernährung findet sich in dieser Entwicklung auch die Auseinandersetzung mit der Fortbewegung wieder: mehr zu Fuß oder mit dem Rad, mehr Bahn statt Auto und Flug, inklusive CO<sub>2</sub>-Kompensation.
- **Digitalisierung:** Eine deutliche Erleichterung in der Fortbewegung ohne eigenem Pkw stellt die zunehmende Digitalisierung dar. Durch die verstärkte Nutzung von Internet, insbesondere auch unterwegs über Smartphones, wird es leichter, an Informationen zum öffentlichen Verkehr zu kommen, insbesondere mit aktuellen Verfügbarkeiten und Meldungen. Dieser Trend lässt auch das

Segment der Carsharing- und Leihräderangebote rasant wachsen, da das Smartphone einfach zum Schlüssel wird.

- **Kapazitätsgrenzen** auf Straßen und in der Parkraumbewirtschaftung führen einerseits zu Unzufriedenheit bei den Nutzerinnen und Nutzern: Stundenlange Verzögerungen aufgrund von Staus und die verzweifelte Suche nach einem Parkplatz werden zur Geduldprobe für Autofahrende. Auf der anderen Seite führt der Anstieg von Straßen und Parkplätzen zu einer immer stärkeren Bodenversiegelung und auch zu einer optischen Beeinträchtigung der Natur.
- **Umwelteinflüsse:** Doch nicht nur Verbauungen haben negative Einflüsse, auch der Lärm und insbesondere die Emission von Treibhausgasen wirken auf Natur und Umwelt. So zählt der Verkehrssektor zu den Hauptverursachern von Treibhausgas-Emissionen [7]. Es besteht damit großer Handlungsbedarf. Die EU möchte, wie im Green Deal [8] festgehalten, bis 2050 klimaneutral werden, Österreich plant es sogar bis spätestens 2040 zu schaffen [9].

Auf der anderen Seite verändert sich das Reiseverhalten der Gäste im Speziellen:

- **Trend zu häufigeren, aber kürzeren Urlaubsreisen:** Seit Jahren sinkt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste in Österreich – 2023 lag sie bei 3,3 Nächten, 1995 waren es noch 4,8 Nächte [1]. Auf der anderen Seite ist ein Anstieg der Urlaubsreisen zu verzeichnen: Die österreichische Bevölkerung tätigte 2022 beispielsweise rund 25 Mio. Urlaubsreisen in In- und Ausland, 2003 waren es lediglich 13,5 Mio. [1]. Für Europa wird bis 2030 mit einem jährlichen Anstieg von ca. 1,5% bei den internationalen Ankünften gerechnet, um dann 2030 bei 562 Mio. internationalen Ankünften zu landen – 2010 waren es noch 383 Mio. [10]. Diese Zunahme des touristischen Verkehrs, insbesondere mit saisonalen Spitzen, birgt auch für die Kapazitäten im Verkehrsbereich große Herausforderungen.

– Fortschreitende **Internationalisierung** des Tourismus: Zuwächse werden dabei insbesondere aus Fernmärkten (z. B. asiatischer Raum) erwartet. Die Anreise aus diesen Regionen erfolgt meist mit dem Flugzeug und bringt somit ein anderes Reiseverhalten, welches Einfluss auf Bedürfnisse für die Mobilität der letzten Meile (Transfer vom Flughafen/Bahnhof zum Quartier) und am Urlaubsort (zu Ausflugszielen) hat.

Dies stellt vor allem Tourismusdestinationen im ländlichen Raum vor die Herausforderung nachhaltige Mobilitätskonzepte zu entwickeln, eine Notwendigkeit, die auch in der Tourismusstrategie des Bundes, dem „**Plan T – Masterplan für Tourismus**“ aus dem Jahr 2019 niedergeschrieben ist. Im Plan T ist erstmals die **Nachhaltigkeit in allen drei Dimensionen als Grundprinzip für den österreichischen Tourismus verankert**. Tourismusdestinationen sollen zu qualitätsvollen Lebensräumen werden, in denen sich alle – sowohl Gäste, als auch Einheimische – wohlfühlen. Dazu braucht es unter anderem einen respektvollen Umgang mit der Natur und auch die nachhaltige Mobilität spielt eine zentrale Rolle [11]. Ergänzt wird der Plan T durch Aktionspläne, in denen konkrete Maßnahmen enthalten sind.

#### Maßnahmen und Hilfestellungen

Jede Destination hat andere Gegebenheiten sowie Voraussetzungen und braucht daher individuelle Lösungsansätze. In Bezug auf die Mobilität sind grundsätzlich lückenlose, intermodale Angebote essentiell, die kundenfreundlich, finanziell attraktiv und unkompliziert in der Anwendung sind – und zwar sowohl für die Erreichbarkeit der Destination, als auch die Mobilität vor Ort. Damit diese wirtschaftlich rentabel sind, sollten Gäste und Einheimische gleichermaßen davon profitieren. Mit dem Ausbau von öffentlichen sowie flexiblen Transportsystemen kann es auch gelingen, in Summe weniger Schadstoffe freizusetzen, sparsamer mit Flächen umzugehen und die Beeinträchtigung von Orts- und Landschaftsbildern zu verhindern. Seit vielen Jahren unterstützen die für Tourismus, Verkehr und Klima zuständigen Bundesministerien die Umsetzung solcher Mobilitätsmaßnahmen. Bereits Mitte der Neunzigerjahre wurden gemeinsame Strategien und Aktionen für eine nachhaltige verträgliche Mobilität im Tourismus erarbeitet, aus dieser Initiative ist etwa das Projekt „Sanfte Mobilität – autofreier Tourismus“ in Werfenweng entstanden. Um das Thema noch stärker ins Bewusstsein zu rücken, organisieren die Ministerien seit 2014 den jährlichen Tourismus-Mobilitätstag, der Verantwortliche aus Tourismus und Verkehr zusammenbringt und sich mit der Umsetzung tragfähiger, nachhaltiger Mobilitätslösungen im Tourismus ausein-

andersetzt. Präsentierte Projekte geben Ideen für neue Mobilitätslösungen und die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, sich mit Umsetzungspartnern über Herangehensweisen, Hürden und Erfolge auszutauschen. Es werden auch Schulungen zur Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung der Anbieter touristischer Leistungen vorgestellt. Solche Coaching-Programme gibt es bereits in einigen Bundesländern.

Für einen intensiveren Austausch schufen die Ministerien 2016 die Plattform „Nachhaltige Mobilität im Tourismus“. Gemeinsam mit nominierten Personen aus Tourismus, Verkehr und Klima aus Bund und Ländern wird regelmäßig über Bedürfnisse, Herausforderungen und Lösungsansätze diskutiert und so insbesondere die Vernetzung zwischen den Sektoren weiter vorangetrieben [12].

Zur Unterstützung bei der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen dient zusätzlich die „Anleitung für Praktiker/innen – Wie wird meine Tourismusdestination nachhaltig mobil?“ [13]. Neben möglichen Anwendungsbereichen „sanfter Mobilität“, beschreibt der Leitfaden die wesentlichen Umsetzungsschritte auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität in Tourismusregionen. Zudem werden Bausteine zur Angebotsplanung vorgestellt und Ansprechpersonen für weitere Hilfestellungen genannt.

Das Beratungsprogramm „klimaaktiv mobil – Mobilitätsmanagement für Tourismus und Freizeit“ schließlich – eine Initiative des Klimaschutzministeriums – bietet attraktive Beratungs- und Förderangebote für klimafreundliche Mobilitätsprojekte in Gemeinden und Regionen. Zusätzlich werden auch Webinare angeboten [14].

Ein weiterer Baustein ist auch das Österreichische Umweltzeichen: Bereits seit vielen Jahren gibt es dieses Nachhaltigkeitszertifikat für touristische Betriebe (z. B. Gastronomie, Beherbergung, Veranstaltungslocations und Green Meetings/Events). 2019 wurde, als Teil des ersten Aktionsplans im Rahmen des Masterplans Tourismus, mit Entwicklung eines Umweltzeichens für Tourismusdestinationen gestartet. Bei der Erarbeitung der Kriterien waren auch 19 touristische Pilotdestinationen aus Österreich dabei. Seit Jänner 2022 sind die Richtlinien veröffentlicht und zahlreiche Tourismusdestinationen haben bereits mit dem Zertifizierungsprozess begonnen. 2023 wurden die ersten drei Destinationen (Seefeld, Wagrain-Kleinarl und Saalfelden-Leogang) mit dem Österreichischen Umweltzeichen für Tourismusdestinationen ausgezeichnet. Im ersten Halbjahr 2024 kam mit Nassfeld-Lesachtal-Weissensee noch eine vierte zertifizierte Tourismusdestination dazu.

Alein die Auseinandersetzung mit den Kriterien, wo natürlich auch das Thema Mobilität eine Rolle spielt, hilft den Betrieben und Destinationen, sich bewusst mit ihren Strukturen und Optimierungspotentialen auseinander zu setzen. Die Kriterien geben „nach innen“ eine Richtschnur in diesem komplexen Themenfeld der ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeit und helfen „nach außen“ nachhaltige Angebote im Markt zu positionieren und „sichtbar“ zu machen, damit Gäste eine bewusste Entscheidung bei ihrer Urlaubswahl treffen können.

Um das Thema Nachhaltigkeit und Zertifizierungen verstärkt in die Tourismusbranche zu bringen, werden zusätzlich seitens des Tourismusministeriums unterschiedlichste Informations- und Schulungsmaßnahmen angeboten sowie weitere Initiativen gesetzt, wie beispielsweise die Dialogreihe „Nachhaltigkeit im Tourismus“ [15], Trainings zu den Nachhaltigkeitskriterien des Global Sustainable Tourism Councils (GSTC), welche die Basis für viele Nachhaltigkeitszertifikate – so auch das Österreichische Umweltzeichen – darstellen oder mit dem Fokus auf Nachhaltigkeit und Resilienz in der adaptierten gewerblichen Tourismusförderung des Bundes inklusive Nachhaltigkeitsbonus [16].

#### Fazit

Die wichtigste Erkenntnis aus allen erfolgreichen Projekten zur sanften Mobilität, aber auch am Weg zu mehr Nachhaltigkeit ist, dass es auf gute interdisziplinäre Partnerschaften ankommt und darauf, gemeinsam Win-win-Situationen zu schaffen und umzusetzen. Die Kooperation von den Verantwortlichen in den Bereichen Tourismus, Verkehr und Gemeinden, aber auch Sektoren wie beispielsweise der Landwirtschaft ermöglichen breite Ansätze und damit erfolgreiche Umsetzungen.

Zusätzlich ist eine breite Kommunikation über vorhandene Angebote und Lösungen elementar. Und wenn es einmal nicht auf Anhieb so gut läuft, wie erwartet: nicht den Mut verlieren, sondern die Maßnahmen nachjustieren.

Gemeinsam schaffen wir es, Österreich zu einem nachhaltigen Tourismusstandort und einem erfolgreichen Lebensraum für unsere Einheimischen, Gäste, Unternehmen und Arbeitenden zu entwickeln.

Mag. Katharina Mayer-Ertl  
katharina.mayer-ertl@bmaw.gv.at

#### Literaturverzeichnis

- [1] Statistik Austria
- [2] Statistik Austria/WIFO
- [3] Statistik Austria/WIFO – auf Basis von Vollzeitäquivalenten
- [4] ÖW/NIT Winterpotenzialstudien 2022/23 und 2023/24 sowie Sommerpotentialstudie 2023

- [5] Tourismuserhebung T-MONA
- [6] VCÖ Factsheet 2015/12 „Gesellschaft im Wandel verändert die Mobilität“
- [7] Sachstandsbericht Mobilität, Umweltbundesamt, 2019
- [8] Der europäische Grüne Deal – Europäische Kommission (europa.eu)
- [9] Programm „Aus Verantwortung für Österreich“ 2020-2024
- [10] EU Tourism Trends Report 2018
- [11] Plan T – Masterplan für Tourismus, BMNT, 2019

#### Beitrag vom

#### FSV-Verkehrstag

#### Kinderfreundliche Mobilität und Schulstraßen

Lange Zeit wurden die vom Straßenverkehr ausgehenden zahlreichen negativen Auswirkungen auf die physische und psychische Gesundheit von Kindern unterschätzt. Kinder bedürfen jedoch eines besonderen Schutzes, um sich gesund entwickeln zu können. Aktive Bewegung spielt dabei eine wichtige Rolle. In der Bewegung drückt das Kind seine Lebendigkeit und Lebensfreude aus, nimmt seinen Körper und seine Energie wahr, die durch Bewegung freigesetzt wird und erfährt sich mit allen Sinnen. Bewegung bedeutet aber auch eine Herausforderung für Kinder, denn hier lernen sie, kindliche Emotionen auszudrücken, sich mit Hindernissen auseinanderzusetzen, Kräfte zu messen und Lösungsstrategien zu entwickeln. Damit dies gut gelingen kann, braucht es die „Förderung einer aktiven, nachhaltigen und sicheren Kinder- und Jugendmobilität, um gesunde Fortbewegung zu stärken und den Weg in eine klimaneutrale Mobilitätszukunft zu ebnen“ (Jugendziel des BMK, österreichische Jugendstrategie). Das bedeutet gleichzeitig, dass in der Verkehrsplanung ein **Paradigmenwechsel** vorzunehmen ist, bei dem es nicht nur um Verkehrsraumgestaltung, sondern um Lebensraumgestaltung für Kinder und Jugendliche geht.



Dipl.-Ing. Petra Völkl

Ein kindergerechter Verkehrsraum sollte die Möglichkeit bieten, eigenständige Mobilitäts- und Verkehrserfahrungen ohne die Begleitung von Erwachsenen machen zu können. Denn junge Menschen möchten sich im öffentlichen Raum **eigenständig, sicher, gesund und klimafreundlich** bewegen können. Die Gestaltung der Infrastruktur muss sich daher an den Bedürfnissen von Kindern und

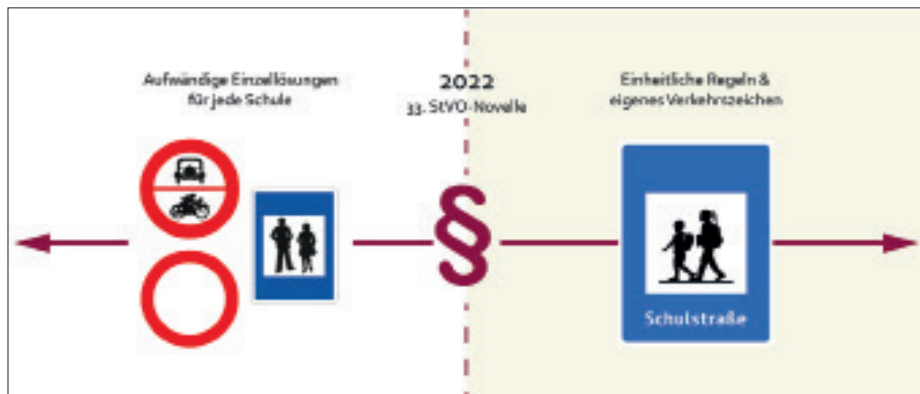


Bild 2: Gesetzliche Verankerung der Schulstraße durch die 33. StVO-Novelle

Jugendlichen orientieren, um Ihnen ein gesundes Aufwachsen zu ermöglichen. Die sichere Erreichbarkeit aller Zielorte in einer Gemeinde ist essentiell, dafür bedarf es u. a. eines qualitativ hochwertigen, attraktiven Wegenetzes. **Kindermobilität braucht Temporeduktion, ausreichend Platz und eine ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raums.** Die **Verkehrssicherheit** ist dabei ein zentrales Element, wenn es um diese vulnerable Gruppe geht.

**Eine (Stadt-)Gemeinde für Kinder ist schließlich eine lebenswerte Gemeinde für alle Menschen.**

Die RVS 03.04.13 „Kinderfreundliche Mobilität“ wird derzeit überarbeitet und erhält den neuen Titel „Kinder- und jugendfreundliche Verkehrs- und Mobilitätsplanung“. Im Vortrag am Verkehrstag wurde ein Einblick in die Themen rund um Kinder- und Jugendmobilität sowie auf die „Schulstraße“ gegeben, die mit der 33. StVO Novelle im Jahr 2022 eingeführt wurde.

Einheitliche Regelungen und ein eigenes Verkehrszeichen für den Aufenthaltsbereich rund um Schulen wurden eingeführt. Davor gab es aufwändige Einzellösungen für jede Bildungseinrichtung. Mit der 35. StVO Novelle (Juli 2024) darf nun die Gemeinde im Gemeindegebiet (§ 94d. StVO – Eigener Wirkungsbereich der Gemeinde) eine Schulstraße bestimmen, bei Landesstraßen ist weiterhin die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig. Um eine klimafreundliche Kinder- und Jugendmobilität zu etablieren, braucht es die Einbindung und Zusammenarbeit aller Gebietskörperschaften und Organisationen, Planer:innen und Sachverständigen, die Stärkung der Mobilitätskompetenzen von Eltern, Pädagog:innen und Jugendbetreuer:innen sowie die aktive Einbindung von Kindern und Jugendlichen in die Umsetzung von Maßnahmen.

Dipl.-Ing. Petra Völkl  
petra.voelkl@bmk.gv.at

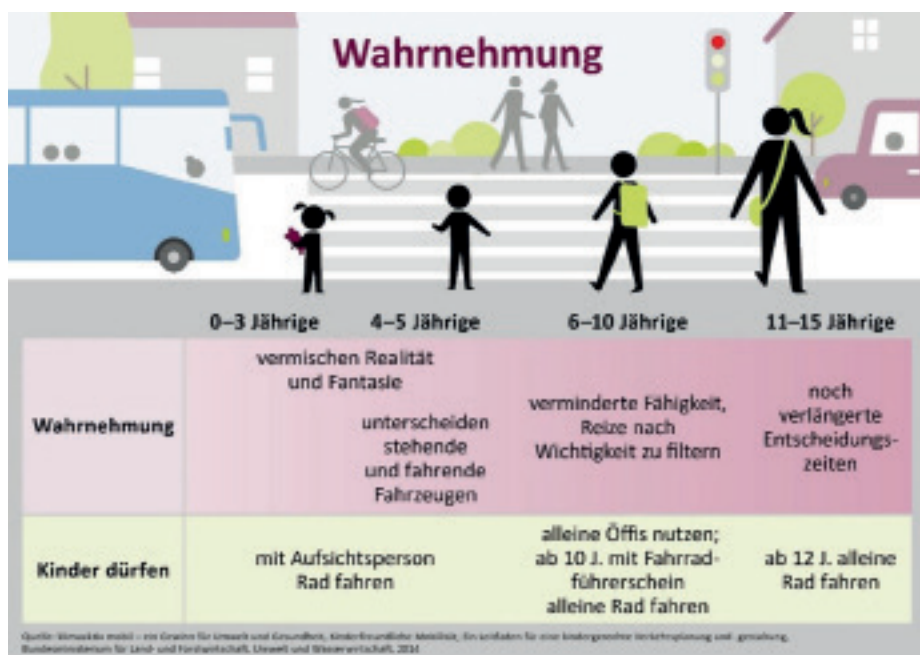


Bild 3: Wahrnehmungscharakter von Kindern und Jugendlichen

## Kommende Veranstaltungen und Seminare

### FSV-Tagungen

**Brückenprüfer – Erfahrungsaustausch**  
25.9.2024  
Novotel Wien Hauptbahnhof, 1100 Wien

**Bundeskongress kommunale Verkehrssicherheit 2024**  
21.10.2024  
Renaissance Hotel Wien, 1150 Wien

### FSV-Infonachmittage-Tournee

**Einsatzleiter und Lenker im Winterdienst**  
1.10.2024, 6020 Innsbruck  
2.10.2024, 5020 Salzburg  
3.10.2024, 9210 Pörschach am Wörthersee

### FSV-Seminarreihe

**Kommunale Straßen**  
**Block A:** 14.–17.10.2024  
**Block B:** 4.–7.11.2024  
FSV, 1040 Wien und Web

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 über Eisenbahnkreuzungen.

### 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!**