



FSV-aktuell STRASSE Jänner 2021

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft
Straße • Schiene • Verkehr

Editorial

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser,

Traditionell blickt man zu Jahresbeginn auf das neue Jahr – und dies mit großer Hoffnung. Auch die FSV erwartet sich Vieles, wobei der Jahresanfang gedämpft zu sehen ist. Wir haben Großes geplant: Der FSV-Verkehrstag wird am 8. Juni mit über 300 erwarteten Teilnehmern geplant, die Verleihung des FSV-Preises 2021 wurde auf September vorgezogen; bei dieser Veranstaltung werden nicht nur Masterarbeiten und Dissertationen des Jahres 2021

ausgezeichnet, es werden auch die Preisträger aus dem Vorjahr Ihre Ehrung erhalten. Weiters werden wir im Herbst nunmehr zum dritten Mal den Bundeskongress Verkehrssicherheit abhalten. Diese Veranstaltung hat sich selbst zu Zeiten der Pandemie als sehr gut angenommen erwiesen und wird von fünf weiteren Organisationen unterstützt.

Besonders freuen wir uns auf die D-A-CH-Ta-gung 2021, die aufgrund der Verschiebung vom letzten Jahr heuer in Bonn abgehalten werden wird. Selbst wenn die erwarteten Impfungen und damit die Normalisierung des täglichen Lebens nicht so schnell wie erhofft erfolgen sollten, sind wir gerüstet: 2021 werden

wir mehr als im Vorjahr Infonachmittage zu aktuellen RVS und RVE anbieten, die wir sehr gut als Webseminar durchführen können – unabhängig eventueller Einschränkungen wie Abstandsregeln.

Das Schönste: 2021 wird das Jahr werden, wo wir wieder persönliche Begegnungen forcieren können – ich freue mich, vielleicht auch Sie persönlich bei einer FSV-Sitzung, einer unserer Veranstaltungen oder einfach im Hause der FSV begrüßen zu können.

Alles Gute und Gesundheit für 2021!

Dipl.-Ing. Martin Car
Generalsekretär der FSV

Berichte aus der FSV

Neue Mobilitätsservices in der Praxis

Umweltfreundlicher, günstiger, sicherer und auch einfacher von A nach B zu kommen, ist die Vision für die Mobilität der Zukunft. Serviceorientierte Mobilität, hier in weiterer Folge als Neue Mobilitätsservices zusammengefasst, ist ein möglicher Lösungsweg, diese Vision umzusetzen. In den letzten Jahren drängten mehr und mehr dieser neuen Mobilitätsservices verstärkt auf die Straßen vieler Städte weltweit. Dahinter steckt oftmals ein junges und disruptives Geschäftsmodell sowie die voranschrei-

tende Digitalisierung als Grundlage für diese Services bzw. Angebote. Zum Beispiel wächst der Leih-E-Scooter-Markt (in weiterer Folge werden Leih-E-Scooter hier der Einfachheit halber als E-Scooter beschrieben) seit 2017 sowohl auf internationaler, als auch auf nationaler Ebene rasant.

Entsprechend einer Studie von Boston Consulting [1] soll das Marktvolumen bis zum Jahr 2025 weltweit schätzungsweise auf 40 bis 50 Milliarden Dollar anwachsen. Der europäische Anteil wurde mit ca. 12 bis 15 Milliarden Dollar bewertet. Dies war zumindest bis zum Beginn der weltweiten COVID-19-Pandemie Anfang März 2020 der Fall.

In Österreich waren zur Höchstphase, Stand August 2019, zwölf Anbieter in sieben Städten mit schätzungsweise ca. 9.000 E-Scootern aktiv. Dieses Angebot hat sich mittlerweile drastisch reduziert. Wie schnell und in welchem Umfang die E-Scooter auf die Straßen der Städte zurückkehren, lässt sich noch schwer abschätzen. Erst nach und nach kehren die neuen Mobilitätsservices zurück auf die Straßen.



DDI Gerhard Gruber

Grundsätzlich bieten neue Mobilitätsservices, wie zum Beispiel E-Scooter, das Potenzial, den Städten dabei zu helfen, die drängenden Probleme der urbanen Mobilität zu beheben und verkehrspolitische Ziele zu erreichen. Allerdings sind sie für viele VerkehrsteilnehmerInnen im öffentlichen Raum neu und deshalb ungewohnt. Unsachgemäße Verwendung und menschliches Fehlverhalten im Umgang mit neuen Mobilitätsformen, zusammen mit fehlender Erfahrung, Selbstüberschätzung und fehlendem Risikobewusstsein, tragen ihr Übriges dazu bei, dass gefährliche Situationen und Unfälle durch E-Scooter entstehen können [2].

Bild 1: Leih-E-Scooter
© Shutterstock



Um festzustellen, welche Chancen E-Scooter bzw. neue Mobilitätsservices der jeweiligen Stadt bringen und wie sie sinnstiftend eingesetzt werden können, müssen diese vor dem Einsatz kritisch getestet und evaluiert werden.

Vor Abschluss einer Kooperation mit einem oder mehreren Anbietern hilft die genaue Auseinandersetzung mit den Fragen, wie die planerischen und verkehrspolitischen Ziele einer Stadt durch den Einsatz von beispielsweise E-Scootern erreicht werden sollen. Durch das aktive Mitgestalten von E-Scooter-Angeboten und dessen Einbinden in das bestehende Mobilitätssystem, zum Beispiel mittels Mobilitätsstationen wie den WienMobil Stationen, können Städte einerseits Innovation im Bereich neuer Mobilitätsservices fördern und andererseits dabei unterstützen, ihre verkehrspolitischen Ziele zu erreichen.

DDI Gerhard Gruber
gerhard.gruber@austriatech.at

Literaturverzeichnis

- [1] <https://www.bcg.com/de-at/publications/2019/promise-pitfalls-e-scooter-sharing.aspx>
- [2] <https://infothek.bmvit.gv.at/e-scooter-neue-regeln-deklaration-fuer-mehr-sicherheit/und>
<https://www.kfv.at/e-scooter-was-wo-wer/>

Leih-E-Scooter in Wien

Im September 2018 starteten die ersten beiden E-Scooter-Betreiber (Bird und Lime) ihren E-Scooter-Sharing-Betrieb in Wien.

Die bis zur 31. StVO-Novelle unklare rechtliche Begriffsbestimmung ermöglichte dem Land Wien, E-Scooter rechtlich als Fahrräder im Sinne der Straßenverkehrsordnung zu qualifizieren. Damit unterliegen sie auch der Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend stationsloser Mietfahrräder.

Darin wurde eine Obergrenze von 1.500 Stück je Anbieter und die Anbringung einer amtlichen Markierung festgelegt. Darüber hinaus wurden Regelungen betreffend Parken und Abstellen der Fahrzeuge sowie u.a. entsprechende Abholfristen für verkehrsbehindernd abgestellte Räder und E-Scooter festgelegt.

Mit der Abwicklung der Akkreditierung und als Kontaktstelle für Anbieter und Interessenten wurde die Mobilitätsagentur Wien beauftragt.

Seit 1. Juni 2019 sind nun elektrisch betriebene Klein- und Miniroller in der StVO als eigene „Fahrzeugkategorie“ definiert. Dem entsprechend wurde die Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend stationslose Miet-



Bild 2: Carsharing und Leihmotorroller ©Wiener Linien

fahrräder – und in weiterer Folge die Akkreditierungsvereinbarung mit den Betreibern – angepasst und um E-Scooter erweitert.

Im Herbst 2019 waren in Wien zehn Anbieter von E-Leih-Scootern sowie ein Anbieter von stationslosen Mietfahrrädern akkreditiert (Bird, Lime, Tier, Wind, Circ, Hive, Kiwi, Bolt, Holmi MaxMotion; Donkey Bikes). Ca. 8.000 amtlich markierte E-Scooter und 250 Bikes waren in Umlauf.

Eine Evaluierung zeigte, dass im Zeitraum Oktober 2018 bis August 2019 seitens der Polizei 1.559 Amtshandlungen in Bezug auf E-Scooter registriert wurden. Darüber hinaus hat die Auswertung der bei der Stadt Wien eingelangten Beschwerden und Beanstandungen ergeben, dass die Hauptprobleme einerseits auf behinderndes Parken – etwa auf Gehsteigen, auf taktilen Blindenleitsystemen oder in Haltestellenbereichen – und andererseits auf die Ballung der angebotenen E-Scooter im innerstädtischen Raum zurückzuführen sind.

Als Reaktion darauf wurden die gegenständliche ortspolizeiliche Verordnung und die Akkreditierungsvereinbarung ein weiteres Mal angepasst und die Regelungen verschärft. Stationslose E-Scooter und Mietfahrräder dürfen seit 1. Mai 2020 etwa nur mehr auf Geh-

steigen, die breiter als vier Meter sind, abgestellt werden, auch die Abholfristen wurden verkürzt. Ebenso wurde eine Verteilung der Fahrzeuge auf das Stadtgebiet verordnet, die entsprechenden Daten sind der Stadt täglich zu übermitteln. In der Akkreditierungsvereinbarung werden nun u. a. eine Haftpflichtversicherung sowie die Errichtung von Sperrzonen vorgeschrieben, ein Freelancer-System ist ausgeschlossen.

Diese neue Verordnung und eine durch die COVID-19-Pandemie völlig neue Ausgangslage haben dazu geführt, dass derzeit in Wien nur mehr vier Sharing-Anbieter von E-Scootern vor Ort aktiv sind (Bird, Kiwi, Lime und Tier).

Diese neuen Auswirkungen und die aktuelle Lage sollen nun evaluiert werden, gegebenenfalls ist eine Interessentensuche und Reduzierung auf zwei bis drei Betreiber angedacht.

Susanne Reichard
susanne.reichard@mobilitaetsagentur.at



Susanne Reichard

Wiener Linien/WienMobil-Stationen

Auch wenn die genaue Zukunft der E-Scooter in Wien noch in Abstimmung ist, ist es essenziell, dass dieses Angebot bereits im Kontext weiterer Mobilitätsservices in der Stadt geplant und organisiert wird.

In Wien setzen sich die Wiener Linien als Mobilitätsdienstleister der Stadt das Ziel, allen Menschen, die in Wien unterwegs sind, ein flächendeckendes und vielseitiges Mobilitätsangebot, ergänzend zum öffentlichen Verkehr, bereitzustellen. Nur durch eine gute Kombination des öffentlichen Verkehrs mit weiteren Mobilitätsformen kann Mobilität ohne privaten Fahrzeugbesitz für alle Menschen gewährleistet werden. Um dies auch erfüllen zu können, arbeiten die Wiener Linien im Rahmen ihres Partnermanagements mit einer Vielzahl an Mobi-

litätsdienstleistern, unter anderem auch mit E-Scooter Anbietern, zusammen.

Zwei wichtige Bereiche, um ein attraktives und leicht zugängliches Mobilitätsangebot für NutzerInnen zu gestalten, ist die digitale Zugänglichkeit aller Services über eine App und eine physische Verknüpfung der Angebote im öffentlichen Raum. Für Wien bedeutet dies, dass die Wiener Linien alle Mobilitätsanbieter in die App „WienMobil“ integrieren und alle Angebote an WienMobil-Stationen im öffentlichen Raum bündeln.

WienMobil-Stationen sind in gesamt Wien verteilte physische Orte, an denen verschiedenste Mobilitätsangebote wie Carsharing, Bikesha-ring, E-Ladeinfrastruktur, Fahrradserviceange-

bote, Motorroller und E-Scooter an einem Ort, in Nahebeziehung zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, angeboten werden. Die Kombination der beiden Angebote Wien-Mobil-App und WienMobil-Stationen soll die Wiener Bevölkerung dabei unterstützen, vermehrt auf den Umweltverbund und auf Sharing-Angebote zurückgreifen zu können, um damit den Besitz privater PKW und dadurch den Anteil des MIV am Wiener Modal-Split weiter zu reduzieren.

Die Zusammenarbeit der Wiener Linien mit den relevanten Stakeholdern der Stadt, wie

zum Beispiel der Mobilitätsagentur Wien, ist bereits ein wichtiger Schritt, um auf den dynamischen Markt der neuen Mobilitätservices in Wien reagieren zu können. Auch wenn einige Entscheidungen im Bereich Leih-E-Scooter noch offen sind, wurde bereits gezeigt, dass eine ak-



Mag. Dipl.-Ing. Daniela Wieser

tive Reaktion auf neue Mobilitätsservices notwendig und wichtig ist.

Wie auch im städtischen Regierungsprogramm festgehalten, kann nur eine abgestimmte Planung der Integration aller neuer Mobilitätservices, zu einer zielgerichteten Vorgehensweise in der Stadt führen. Nur dies unterstützt eine Verhaltensänderung hin zu einem umwelt- und ressourcenschonenden Mobilitätsverhalten der WienerInnen.

Mag. Dipl.-Ing. Daniela Wieser
daniela.wieser@wiennerlinien.at

Das Spielraumkonzept: Viel Platz für Kinder und Jugendliche am Beispiel der Volksschule Rheindorf in der Marktgemeinde Lustenau

Mittels innovativen Raumkategorien kann es gelingen, Nutzungsvielfalt im öffentlichen Raum herzustellen. Dabei stehen Kinder und Jugendliche im Vordergrund. Fallbeispiel ist die bauliche Erweiterung einer öffentlichen Volksschule (VS) in der Marktgemeinde Lustenau in Vorarlberg. Beim Schulausbau wurde von vornherein nicht nur die Architektur berücksichtigt, sondern insbesondere auch die Landschaftsarchitektur sowie die Verkehrsplanung integriert. Es entstanden somit ein innovatives Schulhaus, ein neu und hochwertig gestalteter Schulfreiraum mit Öffentlichkeitscharakter, sowie die erste Begegnungszone in Lustenau. Eine hohe Bedeutung in dieser Entstehungsgeschichte nehmen die Möglichkeiten der bundesweit geltenden Straßenverkehrsordnung sowie das Spielraumgesetz 2009 des Landes Vorarlberg ein, welche diese Nutzungsvielfalt ganz wesentlich bedingten.

Lustenau befindet sich ganz im Westen des Bundeslandes Vorarlberg. Mit knapp 24.000 EinwohnerInnen, durch stetigen Zuzug geprägt, würde sie im österreichischen Vergleich als Mittelstadt gelten. Dennoch wird, auch aufgrund der vorliegenden Historie, der Charakter eines „grünen Großdorfes“ erhalten. Mit dem Alpenrhein geografisch und naturräumlich direkt an der Schweizer Grenze gelegen, ist Lustenau durch die Lkw-Zollabfertigung einer überdurchschnittlich starken Schwerverkehrs- sowie MIV-Tagesbelastung ausgesetzt. Auch deshalb nehmen die wesentlichen Planungsgrundlagen und -konzepte der Marktgemeinde Lustenau auf die Verkehrssituation Bedacht. So auch das kommunale Spielraumkonzept, welches infolge eines einjährigen integrativen und interdisziplinären Planungsprozesses 2012 von der Gemeindevertretung verabschiedet wurde. Es dient im Rahmen des Landesspielraumgesetzes als verpflich-

tende Grundlage dazu, öffentliche Spielplätze der Gemeinden nicht nur zu erhalten, sondern auch zu erweitern und zu modernisieren. Ziel hierbei ist es kindergerechte öffentliche Lebensräume herzustellen, indem die Partizipation von Kindern, aber auch Erwachsenen, eine zwingende Förderbedingung darstellt. So werden vom Land Vorarlberg nicht nur die bauliche Investition inklusive Planungskosten, sondern auch der Grunderwerb und die notwendige Öffentlichkeitsarbeit hochgradig gefördert. Anhand von zu erfüllenden Gestaltungskriterien können von den Gemeinden in Folge, nebst klassischen Spielplätzen, insbesondere auch naturnah gestaltete Spielräume, aber auch Spielpunkte bzw. Spielnischen, Jugendplätze und Freiräume im Zusammenhang mit pädagogischen Einrichtungen umgesetzt werden. Im Falle der Marktgemeinde Lustenau



Bild 3: Gestaltungsplan Begegnungszone VS Rheindorf © Besch und Partner

stellte ein generelles Ergebnis des Spielraumkonzeptes dar, dass die Ausgestaltung des Straßenraumes wesentlich dazu beiträgt, ob öffentliche Spielräume überhaupt sanft-mobil erreichbar sind. Dies wurde über Quartiersspaziergänge mit Kindern sowie über partizipative Workshops erarbeitet. Ergebnis ist eine qualitative Aussage über das Freiraumnetz der Marktgemeinde, inklusive daraus resultierendem Maßnahmenkatalog, welcher sehr wohl auch den Straßenfreiraum als integralen Bestandteil umfasst.

Mit der Notwendigkeit, die VS Rheindorf im gleichnamigen Ortsteil der Marktgemeinde Lustenau baulich zu erweitern, ergab sich 2016 auch für das Quartier eine große Chance. Das altherwürdige gründerzeitliche Schulgebäude hat durch seine Lage an der kommunalen Hauptverkehrsachse „Maria-Theresien-Straße“ auch Zentrumscharakter und prägt das Ortsbild an dieser Stelle. Grundlage für die umfassende Neugestaltung des Areals war daher nebst dem Spielraumkonzept auch das vorliegende Ortsteilentwicklungskonzept Rheindorf, sowie eine zu diesem Zeitpunkt ganz aktuelle quantitative Verkehrserhebung zum gesamten Gemeindegebiet. All diese Planungsgrundlagen und -konzepte waren zu diesem Zeitpunkt vorausschauend und zeitnah erarbeitet worden. Durch das interdisziplinäre Verständnis über räumliche Bezüge sollte daraus ein verbindender, neu gestalteter Freiraum rund um die VS Rheindorf entstehen. Die Baustelle umfasste insgesamt knapp 6.000 m² und inkludierte die Adaptierung und Erweiterung des Schulhauses, eine Begegnungszone auf der Maria-Theresien-Straße sowie den Schulfreiraum, der als öffentlicher Spielplatz-



Dipl.-Ing. Bettina Epple

Bild 4: Begegnungszone VS Rheindorf



fläche ausgewiesen wurde. Der Spatenstich erfolgte im Juli 2016, eröffnet wurde das Gelände Ende November 2017.

Die vielfältigen neuen Anforderungen ans Lernen, sowie das Thema Inklusion, waren Programm beim Entwurf des Schulhauses. Es wurde mehr Raum für individuelles Lernen, für Kreativität, Rückzug und Begegnung umgesetzt. Dies sollte sich auch im Außenraum spiegeln. Die SchülerInnen wurden bei der Schulhofplanung im Rahmen eines Malworkshops sowie einer Befragung mit eingebunden. Dies stärkte nicht nur die Schulgemeinschaft, sondern trug auch dazu bei, dass sich der Außenraum für eine Freizeitnutzung öffnen konnte. Das landschaftsarchitektonische Konzept von Landschaftsarchitektin Dr. Barbara Bacher, als Gewinnerin eines vorausgegangenen Ideenfindungsverfahrens, sah einen großzügigen Freiraum vor. Dieser berücksichtigte die von den NutzerInnen geforderten unterschiedlichen Ansprüche an den Schulfreiraum. So wurde für die Mittagsbetreuung eine einladende Terrasse mit Nischen aus Hängematten umgesetzt, übergehend in eine große Wiese für freies Bewegungsspiel. In hochwertiger Manufakturarbeit hergestellte „Kinderhäuser“ säumen diese Fläche, ebenso ein großes Bodentrampolin, eine Boulderwand und ein Kletterwald aus Robinienstämmen. Bei den mit Kies und Asphalt befestigten Flächen tragen ansprechende Sitzmöglichkeiten und die Berücksichtigung des Baumbestandes zur Atmosphäre bei. Wesentliches Ziel für die Landschaftsarchitektin war außerdem, die zuvor bestehenden Pkw-Abstellflächen aus dem Schulhof auszulagern und diesen vollständig autofrei zu gestalten.

Bei der Neugestaltung der VS Rheindorf war die erstmalige Umsetzung einer Begegnungszone in Lustenau, im Bereich der Maria-Theresien-Straße. Hierfür wurde die Außenraumgestaltung des Schulhofs aufgegriffen, indem der beigefarbene Asphaltbelag niveaugleich vom Eingangsbereich der Schule bis über die Fahrbahn gezogen wurde. Ziel dieser Methode zur Verkehrsberuhigung ist die Reduktion des Tempolimits, während zugleich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt aufeinander Rücksicht zu nehmen haben. Es sollte der Eindruck

entstehen, dass der Fahrzeuglenkende direkt über den Schulvorplatz fährt. Unterstützt wird dieses Konzept durch eine abgestimmte Möblierung und Beleuchtung des Straßenraums sowie durch einseitige Einengungen der Fahrbahn zu Beginn und am Ende der Begegnungszone. Für die Gewährleistung der Barrierefreiheit wurde ein taktiles Blindenleitsystem integriert. Auffallend ist auch die hohe rote Stele, welche den Eingangs- und Ausgangsbereich der Begegnungszone signalisiert. Ein brisanter Punkt bei der verkehrstechnischen Planung war die Tatsache, dass die aktuell vorliegende Verkehrszählung einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von mehr als 10.000 Fahrzeugen pro Tag aufwies. Die Umsetzung einer Begegnungszone mit einem Tempolimit von 20 km/h wurde als kritisch erachtet, da die Zweckmäßigkeit einer Begegnungszone ab einem DTV von 10.000 nach dem aktuellen Stand der Forschung als begrenzt erachtet wird.

Dennoch, auch entgegen öffentlicher Infragestellung, wurde das Projekt zugunsten der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen konsequent umgesetzt. Über die Begegnungszone auf der Maria-Theresien-Straße wird urbane Aufenthaltsqualität mit dörflichen Lebensräumen verzahnt. Der verkehrsberuhigte Querschnitt schafft Sicherheit für die SchülerInnen und verbindet die direkt angrenzenden Teilräume für Fußgänger und Radfahrer auf angenehme, großzügige Weise. Unterstützt wurde diese Neuerung im öffentlichen Straßenraum durch eine aktive, aufklärende Öffentlichkeitsarbeit sowie durch begleitende, sanfte Maßnahmen, wie die Aktion „Schoolwalker“. Durch ein niederschwelliges Bonussystem werden Schulkinder und ihre Eltern auf Initiative der Gemeinde während des Schuljahres darin unterstützt, zu Fuß oder mit dem Fahrrad in die Schule zu kommen. Auch eine externe Evaluierung des Vereins „walk.space“ im Rahmen eines gemeindeweiten „FußgängerInnenchecks“ von 2019 zeigt, dass die Begegnungszone Rheindorf ihren Zweck, nämlich die Inklusion aller VerkehrsteilnehmerInnen, qualitativ mit gutem Ergebnis erfüllt.

Dipl.-Ing. Bettina Epple
bettina.epple@lustenau.at

Kommende Veranstaltungen und Seminare

FSV-Tagungen

FSV-Verkehrstag 2021 mit Fachausstellung
8.6.2021
Austria Trend Parkhotel Schönbrunn
1130 Wien, Hietzinger Hauptstraße 10–14
www.verkehrstag.at

FSV-Seminar

**Verkehrssicherheitsauditoren (RSA)
und Road Safety Inspektoren (RSI) –
Fortbildungsseminar**
15.–17.2.2021
FSV, 1040 Wien

FSV-Infonachmittag

Ländliche Straßen – Güterwege, Spurwege
25.1.2021
Webseminar

FSV-Schulungen

Brückeninspektoren – Basislehrgang
22.–24.3.2021
FSV, 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 ...

... erwartet Sie ein Bericht über Landschaftspflege-rische Begleitmaßnahmen.

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
<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.

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!