



ÖSTERREICHISCHE
FORSCHUNGSGESELLSCHAFT
STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



FSV-aktuell STRASSE Juli 2026

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft
Straße • Schiene • Verkehr

Editorial

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser!

In den vergangenen Monaten hat sich in der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr einiges bewegt. Mit dem Umzug in die neuen Räumlichkeiten in die Ernst-Melchior-Gasse 24 im zweiten Bezirk Wiens verfügt die FSV nun über eine moderne Infrastruktur, die optimale Rahmenbedingungen für Veranstaltungen, Seminare und den fachlichen Austausch bietet. Besonders freut uns der neue Vortragsraum, der mit zeitgemäßer Technik ausgestattet ist

und unser Weiterbildungsangebot zusätzlich unterstützt.

Ein Höhepunkt des Frühjahrs war erneut der FSV-Verkehrstag, der traditionell den Abschluss der Veranstaltungen vor der Sommerpause bildet. Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur wurden am Verkehrstag aktuelle Entwicklungen aus den Arbeitsausschüssen der FSV präsentiert. Die begleitende Fachausstellung bot Unternehmen die Möglichkeit, innovative Produkte und Lösungen rund um Infrastruktur und Mobilität vorzustellen.

Nach der Sommerpause setzen wir unsere

Aktivitäten mit zahlreichen bewährten und neuen Veranstaltungen fort. Besonders hervorheben möchte ich den Bundeskongress kommunale Verkehrssicherheit in Salzburg, den Brückenprüfer Erfahrungsaustausch in Wien sowie den Infonachmittag „Prüfbuch zur LB-VI“ in Graz.

Ich wünsche allen Mitgliedern, Leserinnen und Lesern einen erholsamen und angenehmen Sommer!

*Dipl.-Ing. Judith Rechenmacher
Technische Referentin für
Design & Marketing*

Beitrag vom FSV-Planungsseminar

Partizipation als Schlüssel zur Umgestaltung von Mobilitätsräumen – vor dem Hintergrund neuer Herausforderungen im digitalen Zeitalter

Mit dem Fortschreiten der Klimakrise gewinnt die Mobilitätswende an Dringlichkeit. Der öffentliche Raum spielt dafür eine Schlüsselrolle. Damit die Mobilitätswende gelingen kann, müssen Räume umverteilt werden: weg vom MIV (Push-Maßnahmen), hin zu aktiver Mobilität und öffentlichem Verkehr, um gute Alternativen zum Auto zu schaffen (Pull-Maßnahmen). Straßenräume sind – insbesondere in den dicht verbauten Bestandsstädten – zentrale Raumressourcen für Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen.

Effektive Klimaanpassung wiederum wird die Voraussetzung dafür sein, dass man sich auch in Zukunft im Sommer ohne klimatisiertes Auto gut von A nach B bewegen kann. Eine weitere Aufgabe ist es, durch attraktive Straßenräume mit Aufenthaltsqualität belebte Erdgeschosszonen zu fördern. Dies ist ein wichtiges Element der „15 min City“ bzw. „Stadt der kurzen Wege“, in der es möglich ist, im eigenen Umfeld die wichtigsten Dinge zu erledigen, und so Verkehr vermieden werden kann. Noch allgemeiner gesprochen braucht es eine konsequente Umverteilung von „Raum für Verkehr“ hin zu „Raum für Menschen“ (Bertolini, 2023) –

denn nur mit einem handfesten Mehrwert für den Alltag von ganz verschiedenen Bevölkerungsgruppen wird die Mobilitätswende den breiten Rückhalt bekommen, den sie als politisches Projekt braucht.

Kommunikation und Beteiligung als Schlüssel zur Umgestaltung von Mobilitätsräumen

Auf strategischer Ebene gibt es dazu in vielen Städten bereits ambitionierte Zielsetzungen. Die Umsetzung gestaltet sich jedoch oftmals schwierig: Finanziell sind – insbesondere umfassende, gestalterisch hochwertige – Umgestaltungen in der aktuellen Budgetlage für die meisten Städte und Gemeinden in Österreich herausfordernd.

Thema sind dabei nicht nur die Kosten für die Errichtung, sondern auch die Erhaltung. Ambitionierte Umgestaltungen müssen nicht selten auch rechtliche Herausforderungen oder aufwendige Genehmigungsverfahren überwinden (Laa et al., 2025).

Die Vielzahl an beteiligten Akteuren kann Prozesse kompliziert und langsam machen. In Wien sind beispielsweise allein 23 unterschiedliche Magistratsabteilungen für Aspekte im Straßenraum zuständig (MA 19 & MA 18, 2018). Neben fachlichen oder organisatorischen Konfliktpunkten kann hier auch eine politische Dimension mitspielen und eine unterschiedliche politische Zugehörigkeit der

Entscheidungsträger:innen auf Bezirks-, Gemeinde- und Landesebene oder in sektoralen Bereichen die Abstimmung erschweren.

Vorhaben zur Umgestaltung von Mobilitätsräumen sind zudem häufig kontrovers diskutierte Projekte.

Dies liegt nicht zuletzt daran, dass hier abstrakte Zielsetzungen konkret und Auswirkungen auf den Alltag sichtbar werden. Für manche Anrainer:innen können etwa lang etablierte Gewohnheiten unterbrochen und Privilegien in Frage gestellt werden. Gewerbetreibende stehen vor dem Hintergrund von E-Commerce teils unter hohem Druck und reagieren sensibel auf Veränderungen. Gerade beim Thema Parken kann die Sorge vor möglichen Verlusten (etwa von Kund:innen, die mit dem Pkw vor der Tür parken wollen) mögliche Gewinne (etwa von neuen Kund:innen, die in attraktiveren Straßenräumen zu Fuß und mit dem Rad kommen) stehen, auch wenn Studien zeigen, dass letztere mehr Geld ausgeben (Bremer et al., 2019; Heldt & Hardinghaus, 2021). Wenn kritische Meinungsführer:innen in diesen Gruppen nun direkt über die Medien oder einflussreiche Akteure wie die Wirtschaftskammer Druck auf Entscheidungsträger:innen



Dipl.-Ing.
Gunnar Grandel

aufbauen, werden nicht selten Projekte gekippt oder stark abgeschwächt.

Vor dem Hintergrund dieser Herausforderungen wird klar: Kommunikation und Beteiligung sind essenziell für den Erfolg. Eine klare, verständliche Kommunikation kann Gerüchten und Ängsten begegnen. Mit niederschwelligen oder zielgruppenspezifischen Partizipationsformaten können leise Stimmen für die öffentliche Debatte sowie für Entscheidungsträger:innen hörbar gemacht und scheinbare „schweigende Mehrheiten“ dekonstruiert werden.

Die „interne“ Beteiligung von Verwaltungsabteilungen und Entscheidungsträger:innen kann für das politische Commitment entscheidend sein. Und gerade bei komplexen Akteurskonstellationen trägt ein klares Prozessdesign dazu bei, Erwartungshaltungen zu klären und Vertrauen für die Zusammenarbeit aufzubauen, was auch bei der Überwindung von rechtlichen und finanziellen Barrieren helfen kann.

Neue Herausforderungen im digitalen Zeitalter

Partizipation ist also ein Schlüssel zur Umgestaltung von Mobilitätsräumen – was ändert sich daran nun im „digitalen Zeitalter“?

Einerseits öffnen sich neue Möglichkeiten durch digitale Kommunikationskanäle und Partizipationstools. Andererseits muss Partizipation auf einen sich verändernden Kontext reagieren: Mit dem Aufstieg von Social Media und dem „Niedergang“ des klassischen Journalismus hat sich die Öffentlichkeit radikal verändert. Diese wird zunehmend von den Eigenlogiken der Social-Media-Plattformen geprägt. Der Begriff „Platform Affordances“ beschreibt die Handlungsmöglichkeiten, die eine Plattform durch Design, Features und technische Strukturen ermöglicht oder fördert (Bucher & Helmond, 2018).

So wird etwa auf den meisten Plattformen immer weiter ähnlicher Content vorgeschlagen, um Nutzer auf der Plattform zu halten. Dies begünstigt den Austausch mit Gleichgesinnten und kann im Extremfall die Bildung von „Echokammern“, einseitiger Weltbilder und Radikalisierung fördern (auch wenn dies weit weniger verbreitet ist als häufig angenommen, siehe Ross Arguedas et al., 2022).

Die Plattformlogiken fördern ebenfalls Zuspitzungen statt differenzierte Debatten sowie die Emotionalisierung: vor allem polarisierender Inhalt generiert Klicks. Auch werden Inhalte, die viel Aufmerksamkeit erhalten, noch stärker verbreitet, wodurch bestehende gesellschaftliche Ungleichheiten verstärkt werden können. Umgekehrt werden mit sog. „Shadowbanning“ unliebsame Inhalte in ihrer Sichtbarkeit eingeschränkt, ohne dass die jeweiligen Nutzer:innen es direkt mitbekommen. Davon betroffen sind jedoch nicht nur Spam oder gewaltvolle Inhalte,

sondern auch progressiver politischer Content. Durch solche Sichtbarkeitsalgorithmen nehmen Plattformbetreiber also auch aktiv politischen Einfluss (Risius & Blasiak, 2024).

Von Dritten kann die Meinungsbildung etwa durch „Coordinated Inauthentic Behavior“ manipuliert werden. Eine große Anzahl an Fake-Accounts oder Bots verbreiten dabei eine Schlagzeile, um die Plattformdynamiken für das Agendasetting zu nutzen oder Desinformation zu verbreiten (Cinelli et al., 2022).

So können etwa künstliche Graswurzelbewegungen inszeniert werden, die breite öffentliche Unterstützung vorzutäuschen (sog. „Astroturfing“; Kovic et al., 2018).

Neben Social Media wird auch AI zunehmend zum Informationsmittel. Die dahinterstehenden Large Language Models (LLM) beinhalten „algorithmic biases“: Sie reproduzieren die Inhalte ihrer Trainingsdaten und damit auch die darin vorhandenen Verzerrungen oder Falschinformationen, und verstärken so bestehende Ungleichheiten (Shin et al., 2022).

Dazu kommt die weitgehende Personalisierung der Inhalte. Dies kann weiter zu einer Fragmentierung der Öffentlichkeit beitragen. Generative AI haben weiters zu einem rapiden Anstieg an Fake News sowie Deepfakes und einem regelrechten „Kampfkrüsten“ mit AI-basierten Erkennungssystemen geführt (Li, 2025).

Kommunikation und Beteiligung in einem veränderten Kontext

Diese Phänomene haben ihren Beitrag zur Polarisierung der Verkehrspolitik in den vergangenen Jahren geleistet: Debatten um die Umgestaltung von Mobilitätsräumen werden zunehmend als „Kulturkampf“ (Canzler & Loske, 2023) wahrgenommen, in denen es nicht mehr um rationale Argumente geht, sondern nur noch um Ideologien. So zweifeln etwa Klimawandelleugner:innen teils erfolgreich die Argumentationsgrundlagen in öffentlichen Debatten an (Sommer, 2024).

Rechtspopulisten greifen Befürchtungen von Anwohner:innen auf, um sie mit größeren politischen Narrativen zu verknüpfen. Gerade die expert:innendominierte Verkehrsplanung ist hier ein einfaches Ziel für Anti-Establishment-Narrative (Gössling et al., 2024). Ein Extrembeispiel dafür bieten die Verschwörungstheorien zur 15-Minuten-Stadt, die insbesondere im UK zu Protesten geführt haben (Marquet et al., 2025).

Doch auch abgesehen von solchen Extrembeispielen müssen Verkehrsplanung und Kommunalpolitik mit der veränderten Öffentlichkeit umgehen: Klassische Lokalmedien verlieren zunehmend an Einfluss bzw. decken nur mehr ältere Zielgruppen ab. Große Facebook-Gruppen oder reichweitenstarke Instagram-Seiten werden zu neuen Playern

in der lokalen Meinungsbildung, und Gruppenadministratoren, Seitenbetreiber oder Influencer lösen Journalist:innen als Gatekeeper ab.

Hier stellt sich nun die Frage: Soll man die Plattformen bedienen, um die Leute dort zu erreichen, wo sie sind? Eine proaktive Informationspolitik auch abseits klassischer Pressemitteilungen kann der Ausbreitung von Gerüchten und dem „Kapern“ von Diskursen durch Rechtspopulisten begegnen. Allerdings muss man, um auf den Plattformen Reichweite zu erhalten, auch nach ihren Regeln spielen.

So bietet etwa bildgenerierende AI die Möglichkeit, mit überschaubarem Aufwand ansprechende Bilder von Straßenräumen mit großen Bäumen, Begrünung, Wasserelementen, Cafés und spielenden Kindern zu produzieren, um Unterstützung für Umgestaltungsmaßnahmen zu mobilisieren (vgl. „Blooming Cities“ in Fetka & Berger, 2025, 120).

Doch große Erwartungen zu wecken kann einerseits Widerstand gegen die „schöne neue autofreie Welt“ (Borcherding, 2023) wecken, und andererseits zur Enttäuschung der Unterstützer:innen führen, wenn doch Budget, Zufahrten und Einbauten Abstriche erfordern. Das gleiche gilt für emotionalisierende Narrative. Die Bezahlung von Influencer:innen ist heute gängige Praxis (Crisan & Winter, 2023), kann aber auch leicht die Grenze zu Propaganda und Freun-derwirtschaft überschreiten.

Auch umgekehrt wird die öffentliche Meinungslandschaft bei zunehmender Fragmentierung für lokale Entscheidungsträger:innen wie für Journalist:innen schwerer erfassbar. Hier kann und muss Partizipation eine zentrale Rolle spielen: Digitale Partizipation ist dabei ohne Zweifel ein wichtiger Bestandteil. So sind etwa Online-Befragungen zu recht aufgrund ihrer Zugänglichkeit und geringen Kosten ein Baustein vieler Partizipationsprozesse.

Vor dem Hintergrund der Herausforderungen im digitalen Zeitalter wird aber auch analoge Partizipation noch wichtiger. So sind etwa Partizipationsformate im öffentlichen Raum wie keine anderen Angebote in der Lage, ganz unterschiedliche Menschen zu erreichen, die im Alltag direkt von Planungen betroffen sind. Darüber hinaus braucht es aber auch bei Planer:innen wie Politiker:innen ein solides Verständnis über die Mechanismen der Öffentlichkeit im digitalen Zeitalter, um die damit einhergehenden Verzerrungen angemessen berücksichtigen zu können.

Digitale Partizipationsplattformen können sehr effektiv verschiedene Bedürfnisse, Interessen und Meinungen sichtbar machen und es ermöglichen, online miteinander zu diskutieren. Doch es erscheint unwahrscheinlich, dass hier eine empathische Auseinandersetzung stattfinden kann, die zu einem

gegenseitigen Verständnis, einem „agree to disagree“ oder sogar der Veränderung der eigenen Meinungen führt. AI-Tools werden in Zukunft Möglichkeiten bieten, komplexe Planungen verständlich zu machen und z. B. Betroffenen individuell Auswirkungen auf ihr Wohnumfeld und Alltagswege zu erklären. Persönliche Gespräche, die Möglichkeit, „etwas loszuwerden“, emotionale Anteilnahme an der eigenen Lebenssituation oder das Gefühl, verstanden zu werden, sind damit aber nicht zu ersetzen.

Digitale Simulationen und Visualisierungen leisten einen wichtigen Beitrag zur Entscheidungsfindung und öffentlichen Meinungsbildung. Da sie oftmals aus komplexen Modellen entstehen, die nach außen als Black Box wirken, bieten sie auch Angriffsfläche für Wissenschaftsskeptiker:innen. Partizipativ geplante Realexperimente können eine komplementäre Möglichkeit sein, Auswirkungen von Maßnahmen greifbar zu machen und einen geteilten Erfahrungsraum zu schaffen.

Um auf die Herausforderungen des digitalen Zeitalters zu reagieren, wird es einen Mix von analoger und digitaler Kommunikations- und Beteiligung brauchen. Chancen liegen auch in der Verbindung von analogen Formaten und digitalen Tools, etwa Übersetzungstools für die Überwindung von Sprachbarrieren oder der Verwendung von Augmented Reality in Vor-Ort-Partizipation.

Die Aufgabe geht jedoch über die Gestaltung der Partizipation an einzelnen Projekten hinaus: Gerade im digitalen Zeitalter müssen wir uns der langfristigen Herausforderung stellen, das Vertrauen in öffentliche Institutionen und die Planung zu stärken. Dies geht nur mit konsequenter Transparenz und demokratischer Teilhabe in allen Belangen.

Dipl.-Ing. Gunnar Grandel

Literaturhinweise

Bertolini, L. (2023). The next 30 years: planning cities beyond mobility? *European Planning Studies*, 0(0), 1–14. <https://doi.org/10.1080/09654313.2023.2217855>

Borcherding, A. (2023, September 2). Wenn die schöne autofreie Welt abschreckend wirkt. *Klimareporter*. <https://www.klimareporter.de/verkehr/wenn-die-schoene-auto-freie-welt-abschreckend-wirkt>

Bremer, S., Gardyan, A., Groß, D., & Karl, J.

(2019). Voruntersuchung zur Sondierung von lokalen wirtschaftlichen Effekten von Nahmobilität im ländlichen und urbanen Raum in Hessen (p. 62). Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Universität Kassel.

Bucher, T., & Helmond, A. (2018). The Affordances of Social Media Platforms. In J. Burgess, A. Marwick, & T. Poell, *The SAGE Handbook of Social Media* (pp. 233–253). SAGE Publications Ltd. <https://doi.org/10.4135/9781473984066.n14>

Canzler, W., & Loske, R. (2023, April 17). Mobilitätsgerechtigkeit statt Kulturkampf. *Neue Gesellschaft Frankfurt Hefte*. <https://www.frankfurterhefte.de/artikel/mobilitaetsgerechtigkeit-stattkulturkampf-3650/>

Cinelli, M., Cresci, S., Quattrociocchi, W., Tesconi, M., & Zola, P. (2022). Coordinated inauthentic behavior and information spreading on Twitter. *Decision Support Systems*, 160, 113819. <https://doi.org/10.1016/j.dss.2022.113819>

Crisan, E., & Winter, J. (2023, September 10). Die Influencer der Regierung – und was sie kosten. *Profil*. <https://www.profil.at/oesterreich/dieinfluencer-der-regierung-und-was-siekosten/402587444>

Fetka, J., & Berger, M. (Eds.). (2025). *Praxis-handbuch Transformation öffentlicher Mobilitätsräume*. Uni-Press Graz Verlag GmbH. <https://doi.org/10.70638/YBHX1201>

Gössling, S., Schweiggart, N., Nieuwenhuijsen, M., McEachan, R. R. C., & Khreis, H. (2024). Urban transport system changes in the UK: In danger of populism? *Cities*, 153, 105273. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.105273>

Heldt, B., & Hardinghaus, M. (2021). Fact Sheet MUV: Umwidmung von Verkehrsflächen Einfluss auf die lokale Ökonomie (Verkehrliche Und Stadtplanerische Maßnahmen Zur Neuverteilung Und Umwidmung von Verkehrsflächen Des Motorisierten Verkehrs Zugunsten Aktiver Mobilität Und Einer Nachhaltigen Urbanen Siedlungsstruktur Mit Hoher Lebensqualität (MUV)). Umweltbundesamt.

IPCC. (2023). *Climate Change 2023: Synthesis Report*. <https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/>

Kovic, M., Rauchfleisch, A., Sele, M., & Cas-

par, C. (2018). Digital astroturfing in politics: Definition, typology, and countermeasures. *Studies in Communication Sciences*, 18(1), 69–85. <https://doi.org/10.24434/j.scoms.2018.01.005>

Laa, B., Gallian, L., Gebhardt, V., Franta, L., & Hölzl, D. (2025). Chancen und Herausforderungen zur Transformation von öffentlichen Mobilitätsräumen (Deliverable No. 2.1). Forschungsprojekt Transformator:in.

Li, S. (2025). The Social Harms of AI-Generated Fake News: Addressing Deepfake and AI Political Manipulation. *Digital Society & Virtual Governance*, 1(1), 72–88. <https://doi.org/10.6914/dsvg.010105>

MA 19 & MA 18. (2018). *Fachkonzept Öffentlicher Raum: STEP 2025*.

Magistrat der Stadt Wien. (2022). *Smart Klima City Strategie Wien*.

Marquet, O., Anguelovski, I., Nello-Deakin, S., & Honey-Rosés, J. (2025). Decoding the 15-Minute City Debate: Conspiracies, Backlash, and Dissent in Planning for Proximity. *Journal of the American Planning Association*, 91(1), 117–125. <https://doi.org/10.1080/01944363.2024.2346596>

Risius, M., & Blasiak, K. M. (2024). Shadowbanning: An Opaque Form of Content Moderation. *Business & Information Systems Engineering*, 66 (6), 817–829. <https://doi.org/10.1007/s12599-024-00905-3>

Ross Arguedas, A., Robertson, C., Fletcher, R., & Nielsen, R. (2022). Echo chambers, filter bubbles, and polarisation: a literature review. *Reuters Institute for the Study of Journalism*.

Shin, D., Hameleers, M., Park, Y. J., Kim, J. N., Trielli, D., Diakopoulos, N., Helberger, N., Lewis, S. C., Westlund, O., & Baumann, S. (2022). Countering Algorithmic Bias and Disinformation and Effectively Harnessing the Power of AI in Media. *Journalism & Mass Communication Quarterly*, 99(4), 887–907. <https://doi.org/10.1177/10776990221129245>

Sommer, C. (2024). Planungsprobleme als epistemische Probleme. Anmerkungen zur Debatte über multiple Wahrheiten in der Planung. *Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning*, 82(3), Article 3. <https://doi.org/10.14512/rur.2562>

Umweltbundesamt Österreich. (2025). *Klimaschutzbericht 2025*.

FSV-Verkehrstag—Rückblick

Am 16. Juni war es wieder so weit, die FSV hat zum größten Verkehrsevent Österreichs geladen. Rund 350 Besucherinnen und Besucher haben es ausgenutzt, sich über das Netzwerk der Verkehrsexpertinnen und -experten der FSV auszutauschen.

Der Verkehrstag wurde begleitet von einer Fachausstellung, bei denen rund 30 Aussteller ihre Leistungen und Produkte hervorragend zur Schau stellen konnten.

Die Eröffnung wurde von Frau Mag. Sabine

Kühschelm vom Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMI-MI) vorgenommen. Sie bedankte sich für die laufenden Tätigkeiten der rund 1500 FSV-Mitglieder in der FSV. Die Aktualität von RVS und RVE erhält den Stand der Technik, man-



Bild 1: Location des FSV-Verkehrstags, das Hotel Marriott an der Wiener Ringstraße

che RVS werden durch Verbindlicherklärungen für die Anwendung auf Bundesstraßen verpflichtend eingesetzt.

Im Rahmenprogramm konnten viele aktuelle Themen rund um die Arbeitsgruppen und Arbeitsausschüsse präsentiert und diskutiert werden.

Im ersten Vormittagsblock wurden einige konstruktive Themen rund um die Bemessung

im Straßenoberbau und bei der Brückenplanung dem interessierten Publikum vermittelt.

Nach einer Firmenpräsentation über Beschilderungstechnik wurde im 2. Vormittagsblock das innerstädtische Problem der Stellplätze, betriebliches Mobilitätsmanagement und optische Ansätze für die Straßenplanung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit viel Praxisnähe vorgetragen.

Am Nachmittag gab es kritische Blicke auf das Normungswesen und den Umgang mit Unsicherheiten, auch das Verpflanzen von Großgehölzen hat großes Interesse erzeugt.

Ort des Geschehens war einmal mehr das Renommee-Hotel Marriott auf der Wiener Ringstraße. Die FSV freut sich, dass es gelang, eine gute Stimmung in einem wohligen Ambiente zu erzeugen.

Viele gute Rückmeldungen zur Veranstaltung bestätigen unseren Eindruck und wir hoffen auf ein Wiedersehen in einer unserer anderen Veranstaltungen oder spätestens am Verkehrstag im kommenden Jahr.

FSV



Bild 2: Generalsekretär Dipl.-Ing. (FH) Tristan Tallafuss, Vorstandsvorsitzender Stellvertreter Dipl.-Ing. Georg Kichler, Vorstandsvorsitzender Univ.-Prof. i.R. Dr.-Ing. Martin Fellendorf, Mag. Sabine Kühschelm, Dipl.-Ing. Dr. Peter Lux und Dipl.-Ing. Andreas Fromm (v.l.n.r.)

Die FSV am Städtetag

Bereits traditionell nimmt die FSV auch teil mit einem eigenen Messestand am Österreichischen Städtetag. Der Städtetag wurde heuer zum 75. Mal abgehalten, Schauplatz war die Montanuniversität in Leoben.

Zahlreiche Besucher:innen aus städtischen Dienststellen nutzen die Gelegenheit, sich am FSV-Messestand über aktuelle Entwicklungen bei Regelwerken im Verkehrswesen

sowie über das vielfältige Weiterbildungsangebot der FSV zu informieren.

Die FSV freute sich, hohen Besuch aus der Österreichischen Politik (siehe Fotos) auf unserem Stand begrüßen zu dürfen.

Ein herzliches Dankeschön an alle, die unseren Stand besucht haben. Der persönliche Dialog ist und bleibt ein zentraler Baustein zur Vernetzung und nachhaltigen Zusammenarbeit in den Tätigkeitsfeldern der FSV.



Bild 3: Bundeskanzler Christian Stocker (links) und Wiens Bürgermeister Michael Ludwig besuchten den Stand der FSV am diesjährigen Städtetag

Kommende Veranstaltungen und Seminare

FSV-Tagungen

Brückenprüfer Erfahrungsaustausch

30.9.2026

roomz hotel Vienna Prater, 1020 Wien

Bundeskongress kommunale Verkehrssicherheit

22.10.2026

Radisson Blu Hotel, 5020 Salzburg

FSV-Preis 2026

19.11.2026

Riverbox, 1020 Wien

FSV-Schulungen

Verkehrssicherheitsauditor und Road Safety Inspektoren – Fachseminar

12.–16.10.2026

FSV, 1020 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 Beitrag über Unsicherheiten im Normungswesen.

FSV-aktuell Straße:

„Österreich-Teil“ und offizielles Organ des Bereichs Straße der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV)

FSV-Geschäftsstelle:

A-1020 Wien
Ernst-Melchior-Gasse 24
Tel.: +43 1 58 55 567
E-Mail: office@fsv.at
<https://www.fsv.at>

Schriftleitung:

DDI 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!