



# **WIDMUNG**

Für mich und meine Familie

# INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT.....	1
<b>1 Einleitung .....</b>	<b>2</b>
1.1 Zielgruppe und Abgrenzung des Fachgebiets .....	5
1.2 Textkorpus .....	6
1.3 Aufbau der Arbeit und Arbeitsschritte .....	6
<b>2 Motorradunfälle in Österreich .....</b>	<b>8</b>
2.1 Allgemeine Unfallzahlen von einspurigen Kraftfahrzeugen .....	8
2.2 Verletzte nach Art der Beteiligung am Verkehr .....	10
2.3 Getötete nach Art der Beteiligung am Verkehr .....	11
2.4 Das Unfallgeschehen mit Motorrädern nach Ortsgebiet/Freiland und Straßenarten	12
2.5 Schlussfolgerungen .....	13
<b>3 Wichtige Organisationen im Zusammenhang mit Straßenbau und Translation .....</b>	<b>14</b>
3.1 Die ASFINAG .....	14
3.1.1 Allgemeine Informationen .....	14
3.1.2 Wichtige historische Eckdaten der ASFINAG .....	17
3.2 Der Weltstraßenverband (PIARC/AIPCR) .....	19
<b>4 Die deutsche Sprache .....</b>	<b>21</b>
4.1 Plurizentrität der deutschen Sprache .....	21
4.1.1 Vorbemerkung .....	21
4.1.2 Zum Begriff „Plurizentralität“ .....	22
4.1.3 Modelle .....	24
4.1.4 Terminologie .....	26
4.1.4.1 Variable .....	26
4.1.4.2 Varietät .....	26
4.1.4.3 Standardvarietät .....	26
4.1.4.4 Variante .....	27
4.1.4.5 Sprachkodex .....	27
4.1.4.6 Standardsprache .....	27
4.1.4.7 Nicht-Standardsprache .....	27
4.1.4.8 Gebrauchsstandard .....	27
4.2 Deutsch in Österreich .....	28

4.2.1 Österreichisches Deutsch .....	28
4.2.2 Merkmale des österreichischen Deutsch .....	29
4.2.3 Austriazismus .....	30
4.3 Schlussfolgerungen .....	32
<b>5 Terminologischer Teil .....</b>	<b>33</b>
5.1 Erklärungen zum Aufbau des Glossars .....	33
5.2 Glossar .....	35
5.3 Kurz-Glossar (Benennungen und Synonyme) .....	82
<b>6 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen .....</b>	<b>85</b>
Bibliographie .....	88
Abbildungsverzeichnis .....	94
ANHANG .....	97
Abstract (Deutsch) .....	98
Abstract (English) .....	99
Lebenslauf .....	100
Länderbericht des BMVIT.....	102

## VORWORT

An dieser Stelle möchte ich mich für die Hilfe und Unterstützung, die ich bei der Abfassung der vorliegenden Arbeit, von verschiedenen Seiten bekommen habe, herzlich bedanken.

Zunächst möchte ich mich bei Herrn Univ.-Prof. Mag. Dr. Gerhard Budin ganz herzlich, für die äußerst hilfreiche Unterstützung bei der Betreuung meiner Masterarbeit, bedanken.

Ebenso gebührt Frau Dr. Annelies Glander ein herzliches Dankeschön für ihre wertvollen Anregungen und Hilfestellungen, die mir bei der Erstellung dieser Masterarbeit sehr geholfen haben. Ohne ihr umfangreiches Wissen, was den Bereich Straßenbau, Straßenkonstruktionen und Verkehrssicherheit betrifft und die ausführlichen Diskussionen zu Äquivalenzfragen, wäre die Erstellung des Glossars um Vieles schwieriger gewesen.

Weiters möchte ich mich bei allen Professorinnen und Professoren des Zentrums für Translationswissenschaft der Universität Wien, die mir während des Studiums hilfreich zur Seite standen, herzlich bedanken.

Nicht zuletzt möchte ich meinen Eltern danken, die mir das Studium ermöglicht haben und mich all die Jahre motiviert, unterstützt und an mich geglaubt haben.

Zudem danke ich auch meinen FreundInnen und meinem Freund für den Zuspruch bei der Entstehung dieser Arbeit.

# 1 Einleitung

Die Idee, eine Masterarbeit zum Thema Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) und Motorradsicherheit zu schreiben, ist bei mir nach dem Besuch der Lehrveranstaltung „Forschungsseminar“ entstanden. Durch ein Projekt der ASFINAG, das gerade zu dieser Zeit aktuell war und bei dem ich als Übersetzerin tätig war, hatte ich die Möglichkeit Texte aus diesem Bereich zu übersetzen. Schließlich war das auch der Grund, warum ich dieses Thema für meine Masterarbeit wählte.

Außerdem weckte dieses Thema mein Interesse, da ich festgestellt habe, dass Terminologiearbeit ein äußerst wichtigerer Forschungsgegenstand ist und es manchmal recht kompliziert sein kann, die äquivalente Fachterminologie in der jeweiligen Zielsprache zu finden. In den meisten Fällen erfordert dies langwierige Recherchen.

Bei der Translation von verschiedenen Texten, sei es mündlich oder schriftlich, trifft man oft auf terminologische Schwierigkeiten, die zum Arbeitsalltag von TranslatorInnen gehören. Die vorliegende Arbeit möchte ich daher TranslatorInnen, die mit der Sprachenkombination Deutsch/Englisch auf dem Gebiet des Straßenbaus und Verkehrssicherheit arbeiten, zur Unterstützung ihrer Tätigkeit zur Verfügung stellen.

Viele Richtlinien wurden in den letzten Jahren neu formuliert oder geändert, um den Ansprüchen der Straßenverkehrssicherheit gerecht zu werden. Auch die Richtlinie RVS 02.02.42 gibt Empfehlungen für die Verbesserung der Motorradsicherheit im Straßenverkehr, um Unfälle von Zweirädern zu minimieren. Die Verletzungsgefahr und die Gefahrenstellen zu minimieren.

Wenn man, zum Beispiel an das 16. Jahrhundert zurückdenkt, waren die Straßen noch sehr schlecht und gefährlich gebaut, da man die Mittel, die einem heute zur Verfügung stehen, nicht hatte. An dieser Stelle muss die Organisation PIARC genannt werden, die die Straßen immer benutzerfreundlicher, sicherer und wetterbeständiger macht. Ebenso werden auch Brücken und Tunnels immer sicherer gebaut– besonders für MotorradfahrerInnen.

Dank PIARC gibt es auch eine Sammlung der Terminologie. Durch das Team CTERM, ein Komitee das speziell für diese Sammlung von Terminologie gegründet wurde, um Zweideutigkeit zu verhindern und um Missverständnissen aus dem Weg zu gehen, wird daran gearbeitet, die Terminologie in diesem Bereich zu vereinheitlichen.

An dieser Stelle fragt manch einer sich: Was hat das alles mit Translation zu tun? Braucht man TranslatorInnen im Bereich Straßenbau überhaupt? Es spricht doch sowieso so gut wie jeder Mensch Englisch, oder zumindest glauben viele Englisch sprechen zu können, nicht wahr?

In unserer technologieorientierten Welt ist Englisch die sogenannte „lingua franca“ geworden; die Hauptsprache in der kommuniziert wird. Nun ist aber die Frage, wie wir überhaupt sicherstellen können, dass auch alle Beteiligten an einem Gespräch von derselben Sache sprechen?

Um erfolgreiche Kommunikation herzustellen ist es nötig nicht nur ein Experte im Sachgebiet zu sein, sondern auch dieses Sachwissen auch für andere verständlich zu machen. Um die Aufmerksamkeit der LeserInnen oder ZuhörerInnen zu bekommen, muss man nicht nur dessen Sprache sprechen, sondern auch die korrekte Terminologie verwenden und wissen was jeder Terminus genau bedeutet.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass es oft wiederholt zu Missverständnissen kommt, die völlig unnötig sind und internationale Treffen unnötig verlängern. Folgendes soll hier als Beispiel für ungenaue Terminologie genannt werden:

Zu allererst ist hier die Verwendung der Wörter „*ice point*“, „*frost point*“, „*dew point*“ und „*thaw point*“ zu nennen, welche sehr verwirrend sein kann. Diese Punkte werden von Meteorologen in Großbritannien ganz anders definiert als in Deutschland oder Frankreich. Wenn nun also der Winter kommt und gewisse Messungen durchgeführt werden müssen, sollte man wissen an welchen „Punkt“ das Abtauen beginnt...

In diesem Zusammenhang ist auch einer der neuesten Termini im Straßenbau zu erwähnen: die sogenannte „*forgiving road*“, die AutofahrerInnen bei Fehlverhalten im Straßenverkehr „helfen“ soll. Durch die etwas problematische Benennung dieses Begriffs, wird dieser Terminus wohl eher mehr Probleme bereiten als Nutzen bringen.

Alle diese Beispiele zeigen, dass Techniker, Architekten, Designer und andere Experten atemberaubende Ideen haben, um die attraktivsten Baupläne zu erstellen. Was dabei aber oft vergessen wird ist, dass sie fähig sein müssen sich so auszudrücken, dass die Kollegen auf dem internationalen Parkett sie auch verstehen können. So ist sehr oft ein exzellenter Beitrag, was das Konzept und das technische Know-how anbelangt, ein wahrer Fortschritt in der Technologie, aber aufgrund von mangelnder Präsentations- und Kommunikationsfähigkeit bzw. Sprachfertigkeit ein Misserfolg, da er nicht gut präsentiert bzw. übersetzt wird.

Die wichtigen und überzeugenden Vorteile werden nicht erfolgreich in die andere Zielsprache transferiert und kommen deshalb nicht, wie gewünscht, an die LeserInnen oder ZuhörerInnen an. Außerdem sollte ein Text, der für Administratoren bestimmt ist, auch in einer für sie verständlichen Sprache geschrieben sein und nicht aus technischen Fachausdrücken bestehen. Normalerweise ist nämlich ein technischer Text für Techniker bestimmt und für keine andere Zielgruppe gedacht. So ein Text muss für Administratoren demnach so geschrieben sein, dass er auch für sie verständlich ist. Das bedeutet, dass für eine gute Translation der Skopos ausschlaggebend ist.

Ziel dieser Arbeit ist es die Terminologie bzw. die problematischen Begriffe in Zusammenhang mit der Motorradrichtlinie zu erarbeiten, und auf Deutsch die dazugehörigen Äquivalente zu finden. Außerdem soll erforscht werden, ob es in der deutschen Benennung Unterschiede im Bezug auf die Länder Österreich, Deutschland und die Schweiz gibt. Diese Analyse ist meines Erachtens sehr wichtig, da ich als Österreicherin mir folgende Frage gestellt habe: Gibt es wirklich so viele Unterschiede, auch im Bereich Straßenbau und Verkehrssicherheit, zwischen den Ländern Österreich, Deutschland und der Schweiz?

Die hohe Komplexität der Ausgangstexte, die großen Unterschiede in Zusammenhang mit den Straßenverkehrsordnungen, der Konstruktion, der Bautechnik, der Verwendung der Materialien und den gesetzlichen Bestimmungen sowie Tarifbestimmungen für die Benützung von Autobahnen in den betreffenden Ländern, die nicht nur eine fehlende vollständige funktionale Äquivalenz vieler Begriffe mit sich bringen, sondern auch dazu führen, dass „terminologische Lücken“ entstehen, die zum Teil nur durch eigene Erklärungsversuche gedeckt werden können, sowie die hohe Verantwortung, die TranslatorInnen in ihrer Funktion auf sich nehmen müssen, erfordern von den auf diesem Gebiet arbeitenden TranslatorInnen hohe sprachliche Kompetenz, sachbezogenes Wissen und nicht zuletzt ein hohes Maß an Ausdauer und Kreativität. Es gibt zwar Wörterbücher auf diesem Gebiet, doch man stößt immer wieder auf Begriffe, die in den Wörterbüchern nicht enthalten sind. Diese Tatsache, dass es immer wieder neue Entwicklungen und Neuerungen gibt, die in Wörterbüchern nicht erfasst sind, erschwert die Tätigkeit von TranslatorInnen noch zusätzlich.

## 1.1 Zielgruppe und Abgrenzung des Fachgebiets

Die vorliegende Arbeit ist als Arbeits- und Lernbehelf oder einfach als Nachschlagewerk gedacht, und richtet sich in erster Linie an die in diesem Bereich tätigen TranslatorInnen mit der Sprachkombination Deutsch und Englisch. Eine weitere Zielgruppe sind Studierende oder AbsolventInnen der Studienrichtung Übersetzen und Dolmetschen, die die Laufbahn eines/r Translators/in in Erwägung ziehen. Die Kenntnis der entsprechenden Fachterminologie ist eine unbedingte Voraussetzung, um Texte im Bereich Straßenbau und Verkehrssicherheit übersetzen und/oder dolmetschen zu können, deshalb soll diese Arbeit als Nachschlagewerk dienen, worauf man im Bedarfsfall zurückgreifen kann und welches dazu beitragen kann, den Rechercheaufwand zu verringern.

Auch wenn es auf den ersten Blick so scheint, als ob in diesem Bereich kein translatorisches Handeln nötig ist, gibt es sehr wohl viele Dokumente, die auch in diesem Bereich übersetzt und auch Tagungen und Kongresse die gedolmetscht werden müssen.

Die vorliegende Arbeit beschränkt sich auf die Terminologie des Straßenbaus und der Verkehrssicherheit im Bezug auf die Motorradsicherheit in Österreich, Deutschland und in der Schweiz. Dabei wurde versucht, das Thema für die drei Länder terminologisch so gut wie möglich zu erfassen. Grundlage und Ausgangspunkt der Auswahl der Begriffe ist der Länderbericht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), in dem es um Motorradsicherheit geht. Dieser Text ist auf der Internetseite [www.4ishgd.valencia.upv.es/index\\_archivos/CR2.pdf](http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index_archivos/CR2.pdf), und im Anhang der Arbeit zu finden.

Die meisten terminologischen Definitionen wurden aus dem *PIARC Online-Wörterbuch* bezogen, sowie aus dem *Wörterbuch Verkehrswesen* der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (FSV). Im Glossar dieser Arbeit wurden hauptsächlich Begriffe aus dem oben genannten Dokument behandelt. Es gab aber auch ergänzende Anmerkungen von Frau Dr. Annelies Glander, die für die Behandlung dieses Themas von großer Relevanz sind, die ebenfalls ins Glossar aufgenommen wurden.

Es handelt sich um eine Terminologiearbeit deren Ziel es ist, die Terminologie zum Thema Motorradsicherheit zu erarbeiten, gründlich zu analysieren und festzuhalten. Im Hauptteil werden die englischen Ausdrücke der jeweiligen deutschen, österreichischen und schweizerischen Terminologie gegenübergestellt und auf Äquivalenz geprüft. Es wird aufgezeigt, inwiefern sich die Terminologie in diesen drei Ländern unterscheidet, und ebenso soll die Bedeutung der jeweiligen Termini erklärt und geklärt werden. Es sollen allenfalls auch vorhandene terminologische und semantische Unterschiede aufgezeigt werden.

## **1.2 Textkorpus**

Der terminologische Teil dieser Arbeit, samt den Begriffen, Definitionen, Explikationen und Kontextbeispielen, basiert auf umfangreichen Recherchen, bei denen verschiedene Textsorten herangezogen wurden. Für das Verfassen dieser Arbeit wurden primäre Literaturquellen, wie Wörterbücher und Lexika, Fachartikel, Leitfäden sowie Straßenverkehrsordnungen und Quellen im Internet (wobei hier besonders darauf geachtet wurde, dass es sich um aktuelle und verlässliche Quellen handelt) herangezogen.

Für die Erstellung des Glossars waren Präzision, Geschicklichkeit in der Auffindung von Definitionen und Quellen, sowie ihre kritische Überprüfung unabdinglich.

Im Zuge meiner Arbeit bin ich auf eine Reihe von Schwierigkeiten gestoßen. Bei den Recherchen ist mir gleich zu Beginn aufgefallen, dass es nur wenig Literatur zu diesem Thema gibt, was die Arbeit nicht einfacher machte. Außerdem habe ich festgestellt, dass für viele Begriffe keine Definition existiert. Somit musste ich das im Glossar durch eigene Erklärungsversuche lösen.

Da die Untersuchungen im Rahmen einer Masterarbeit naturgemäß begrenzt sein müssen, erhebt die Arbeit keinen Anspruch auf Vollständigkeit im Hinblick auf die Zahl der angeführten Beispiele.

## **1.3 Aufbau der Arbeit und Arbeitsschritte**

Bei der vorliegenden Arbeit handelt es sich um eine zweisprachige Terminologiearbeit zum Thema Motorradsicherheit, welche in fünf Teile gegliedert ist.

Das erste Kapitel ist eine allgemeine Einführung ins Thema. Es wird erläutert warum das Thema gewählt wurde und warum es wichtig war, genau dieses zu erforschen. Außerdem werden die Zielgruppe und der Textkorpus näher beschrieben.

Im zweiten Kapitel wird ein kurzer Überblick über die Motorradstatistik in Österreich gezeigt. Es wird aufgezeigt, dass es immer noch zu viele Unfälle mit Motorrädern gibt. In diesem Kapitel werden verschiedene Graphiken zum Thema verletzte und getötete MotorradfahrerInnen gezeigt. Außerdem wird eine Statistik zum Unfallgeschehen im Ortsgebiet, im Freiland und auf Schnellstraßen präsentiert.

Das dritte Kapitel wird der ASFINAG gewidmet, die in Österreich für die Planung, Finanzierung, Erhaltung, Betrieb und Bemannung für das gesamte österreichische Autobahnen-

und Schnellstraßennetz zuständig ist. Zuerst werden allgemeine Informationen zur ASFINAG vorgestellt und im Anschluss darauf werden historische Eckdaten präsentiert.

Im darauffolgenden Unterkapitel wird näher auf die PIARC, den Weltstraßenverband, eingegangen. Dieser ist für die Terminologie im Bereich Straßenbau und Verkehrswesen von höchster Bedeutung, da dieser gegründet wurde, damit Techniker sowie Verkehrsministerien sich zusammenschließen und eine einheitliche Terminologie verwenden.

Das fünfte Kapitel widmet sich der deutschen Sprache. Es wird zunächst von der plurizentrischen Stellung der deutschen Sprache gesprochen. Es wird vor allem das österreichische Deutsch untersucht und im weiteren Sinne mit dem Deutschen und Schweizerischen vergleicht, wobei der Schwerpunkt auf das österreichische Deutsch gelegt wird.

Anschließend gibt es im sechsten Kapitel ein Glossar der erarbeiteten, erforschten und analysierten Begriffe aus dem Länderbericht des BMVIT, welche alphabetisch geordnet sind. Dieses Kapitel beinhaltet den terminologischen Teil der vorliegenden Arbeit, eingeleitet von Erläuterungen zu den terminologischen Einträgen. Anschließend wird die Struktur, der von mir angelegten Terminologiedatenbank, erörtert. Im Anschluss daran findet sich zusätzlich das ebenfalls alphabetisch geordnete Kurzglossar der Begriffe, welches bei der Recherche zur schnelleren Auffindung der Begriffe dienen soll.

Zum Schluss gibt es noch das siebte Kapitel, welches eine Zusammenfassung und die Schlussfolgerungen dieser Arbeit beinhaltet.

Ein Abbildungs- und Literaturverzeichnis stehen am Ende der Arbeit.

## 2 Motorradunfälle in Österreich

Aufgrund der Tatsache, dass sich immer noch erschreckend viele Unfälle mit einspurigen Kraftfahrzeugen ereignen, wird in diesem Kapitel eine Statistik über Unfälle mit einspurigen Kraftfahrzeugen, unter besonderer Berücksichtigung von Motorrädern, aufgezeigt.

Weiters ist noch zu erwähnen, dass sich dieses Kapitel ausschließlich auf die Motorradstatistik in Österreich<sup>1</sup> bezieht. Daten aus Deutschland oder der Schweiz wurden nicht näher analysiert, da sich der Schwerpunkt der Analysen auf Österreich beschränkt. Terminologisch wurden aber alle drei Länder gleichermaßen analysiert. Die Resultate dieser Analysen wurden im Glossar dieser Arbeit festgehalten.

Zur Motorradstatistik ist allgemein zu sagen, dass im Jahr 2010, auch bedingt durch das schlechte Wetter, die Zahl der Unfälle mit einspurigen Kfz (-12%), gegenüber dem Vorjahr abnahm, wobei es im Jahr 2011 bei den Unfällen mit einspurigen Kfz (+6%) wieder zu einem Anstieg kam. Mit 3.441 Motorradunfällen gab es um 13% mehr als 2010. Somit war 2011 an jedem 10. Verkehrsunfall mit Personenschaden zumindest ein Motorrad beteiligt.

In den nächsten Unterkapiteln werden zunächst die allgemeinen Unfallzahlen von einspurigen Kraftfahrzeugen dargestellt. Darunter fallen die Statistik über Verletzte nach Art und Beteiligung am Verkehr, sowie Getötete nach Art und Beteiligung am Verkehr. Ebenso wird eine Statistik über das Unfallgeschehen mit Motorrädern nach Ortsgebiet/Freiland und Straßenarten dargestellt.

### 2.1 Allgemeine Unfallzahlen von einspurigen Kraftfahrzeugen

Zuerst soll eine Übersicht über die allgemeinen Unfallzahlen in den Jahren 2007 bis 2011, von einspurigen Kraftfahrzeugen, gegeben werden.

In der Abbildung ist ersichtlich, dass das Jahr 2011 einen drastischen Anstieg bei verletzten MotorradfahrerInnen verzeichnet. Es wurden um 14% mehr MotorradfahrerInnen bei Unfällen verletzt als im Vorjahr. Hauptgrund dafür ist die neue Risikogruppe der 45- bis 60-jährigen Wiedereinsteiger. Im Jahr 2010 wurden österreichweit 3.179 verletzte MotorradfahrerInnen (inkl. Leichtmotorräder) im Straßenverkehr verzeichnet, während im Jahr 2011 die Zahl auf 3.580 stieg. Die Zahl der getöteten MopedfahrerInnen ist mit 18 Per-

---

<sup>1</sup> Statistiken über Motorradunfälle in der Schweiz findet man auf der Internetseite <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11.html>, Stand 05.12.2012 sowie für Deutschland auf [http://www.dvr.de/betriebe\\_bg/daten/unfallstatistiken.htm](http://www.dvr.de/betriebe_bg/daten/unfallstatistiken.htm), Stand 05.12.2012.

sonen auf gleichem Niveau, im Vergleich zum Vorjahr, geblieben.

	Anzahl				
	2007	2008	2009	2010	2011
Unfälle mit Mopeds (inkl. Kleinmotorräder)	5.446	5.432	5.163	4.454	4.540
Getötete Benutzer von Mopeds (inkl. Kleinmotorräder)	24	25	30	18	18
Verletzte Benutzer von Mopeds (inkl. Kleinmotorräder)	5.993	5.987	5.692	4.963	5.025
Unfälle mit Motorrädern (inkl. Leichtmotorräder)	3.472	3.217	3.335	3.056	3.441
Getötete Benutzer von Motorrädern (inkl. Leichtmotorräder)	96	91	87	68	67
Verletzte Benutzer von Motorrädern (inkl. Leichtmotorräder)	3.587	3.332	3.464	3.179	3.580

**Abbildung 1: Allgemeine Unfallzahlen von einspurigen Kraftfahrzeugen**

**Quelle:** [http://www.kfv.at/unfallstatistik/index.php?](http://www.kfv.at/unfallstatistik/index.php?id=65&no_cache=1&cache_file=kfv_nav_cache.html&report_typ=)

[id=65&no\\_cache=1&cache\\_file=kfv\\_nav\\_cache.html&report\\_typ=](http://www.kfv.at/unfallstatistik/index.php?id=65&no_cache=1&cache_file=kfv_nav_cache.html&report_typ=)

[rigen+Kraftfahrzeugen+](http://www.kfv.at/unfallstatistik/index.php?id=65&no_cache=1&cache_file=kfv_nav_cache.html&report_typ=%C3%96sterreich&kap_txt=Einspurige+KfZ&tab_txt=Allgemeine+Unfallzahlen+von+einspu), Stand 05.12.2012

## 2.2 Verletzte nach Art der Beteiligung am Verkehr

Die folgende Abbildung zeigt die Zahl der Verletzten nach Art der Beteiligung am Verkehr von 2008 bis 2011. Es ist ersichtlich, dass es im Jahr 2011 insgesamt 8.605 Unfälle mit einspurigen Kraftfahrzeugen gegeben hat, bei denen die LenkerInnen verletzt aber nicht getötet wurden. Laut Statistik Austria ereigneten sich 4.972 Unfälle mit Mopeds, 53 Unfälle mit Kleinmotorrädern, 472 Unfälle mit Leichtmotorrädern und 3.108 Motorradunfälle. Wenn man sich die gesamte Unfallstatistik aller Fahrzeugarten ansieht, kann man feststellen, dass neben den PKW-Unfällen, die im Jahr 2011 24.853 betragen haben, die Unfälle mit einspurigen Kraftfahrzeugen, die 8.605 betragen haben, den zweiten Platz einnehmen. Es gab im Vergleich zum Jahr 2010, im Jahr 2011 ein Plus von 463 Unfällen mit einspurigen Kraftfahrzeugen. Dies entspricht einer prozentuellen Veränderung von + 5,7 %.

Art der Beteiligung		Jahresergebnisse				Veränderung 2010 / 2011	
		2008	2009	2010	2011	absolut	in %
<b>Verletzte</b>							
Einspurige Kraftfahrzeuge		9.319	9.156	8.142	<b>8.605</b>	+463	+5,7
davon	Moped (Motorfahrrad)	5.925	5.635	4.921	<b>4.972</b>	+51	+1,0
	Kleinmotorrad	62	57	42	<b>53</b>	+11	+26,2
	Leichtmotorrad	371	430	450	<b>472</b>	+22	+4,9
	Motorrad	2.961	3.034	2.729	<b>3.108</b>	+379	+13,9
Pkw		28.945	28.136	26.770	<b>24.853</b>	-1.917	-7,2
Linienbus (Obus)		362	385	405	<b>373</b>	-32	-7,9
Omnibus		331	312	301	<b>271</b>	-30	-10,0
Lkw bis 3,5t		822	788	754	<b>669</b>	-85	-11,3
Lkw >3,5t, Sattelkzf., Tankw.		348	288	280	<b>276</b>	-4	-1,4
Zug-, Arbeitsmaschine		136	162	149	<b>143</b>	-6	-4,0
Fahrrad		5.559	5.417	4.835	<b>5.745</b>	+910	+18,8
Fußgänger		4.233	3.995	3.722	<b>3.646</b>	-76	-2,0
Sonstige		466	519	500	<b>444</b>	-56	-11,2
<b>Insgesamt</b>		<b>50.521</b>	<b>49.158</b>	<b>45.858</b>	<b>45.025</b>	<b>-833</b>	<b>-1,8</b>

Abbildung 2: Verletzte nach Art der Beteiligung am Verkehr

Quelle:

[http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/gesundheit/unfaelle/strassenverkehrsunfaelle/019874.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/gesundheit/unfaelle/strassenverkehrsunfaelle/019874.html), Stand 05.12.2012

## 2.3 Getötete nach Art der Beteiligung am Verkehr

Die nachstehende Abbildung zeigt die Zahl der Getöteten nach Art der Beteiligung am Verkehr von 2008 bis 2011. Man sieht, dass es im Jahr insgesamt 85 Unfälle mit einspurigen Kraftfahrzeugen gab, die tödlich ausgingen. Davon waren 17 Tote bei Unfällen mit Mopeds, 1 Toter bei Unfällen mit Kleinmotorrädern, 3 Tote bei Unfällen mit Leichtmotorrädern sowie 64 Tote bei Motorradunfällen. Im Vergleich zum Vorjahr 2010 hat sich die Zahl sogar um einen Toten verringert. Das sind prozentuell -1,2 %.

Art der Beteiligung		Jahresergebnisse				Veränderung 2010 / 2011	
		2008	2009	2010	2011	absolut	in %
<b>Getötete</b>							
Einspurige Kraftfahrzeuge		116	117	86	85	-1	-1,2
davon	Moped (Motorfahrrad)	24	30	18	17	-1	-5,6
	Kleinmotorrad	1	-	-	1	+1	.
	Leichtmotorrad	4	6	6	3	-3	-50,0
	Motorrad	87	81	62	64	+2	+3,2
Pkw		367	328	292	290	-2	-0,7
Linienbus (Obus)		-	1	-	-	±0	.
Omnibus		2	1	8	-	-8	-100,0
Lkw bis 3,5t		19	13	10	5	-5	-50,0
Lkw >3,5t, Sattelkz., Tankw.		3	9	7	6	-1	-14,3
Zug-, Arbeitsmaschine		6	13	8	6	-2	-25,0
Fahrrad		62	39	32	42	+10	+31,3
Fußgänger		102	101	98	87	-11	-11,2
Sonstige		2	11	11	2	-9	-81,8
<b>Insgesamt</b>		<b>679</b>	<b>633</b>	<b>552</b>	<b>523</b>	<b>-29</b>	<b>-5,3</b>

*Abbildung 3: Getötete nach Art der Beteiligung am Verkehr*

Quelle:

[http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/gesundheit/unfaelle/strassenverkehrsunfaelle/019874.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/gesundheit/unfaelle/strassenverkehrsunfaelle/019874.html), Stand 05.12.2012

## 2.4 Das Unfallgeschehen mit Motorrädern nach Ortsgebiet/Freiland und Straßenarten

MotorradfahrerInnen nutzen vor allem das Landesstraßennetz. Die Zahlen der Motorradunfälle und der verletzten MotorradfahrerInnen verteilen sich beinahe je zur Hälfte auf Ortsgebiet und Freiland. Auf Freilandstraßen hingegen sind im Jahr 2011, vor allem aufgrund der hohen gefahrenen Geschwindigkeiten, knapp 90 % der MotorradfahrerInnen gestorben.

Ortsgebiet / Freiland, Straßenart	Motorrad- unfälle	Verun- glückte Motorrad- fahrer	davon	
			Verletzte	Getötete <sup>1)</sup>
<b>Ortsgebiet</b>	<b>1.599</b>	<b>1.646</b>	<b>1.639</b>	<b>7</b>
<b>Anteile an insgesamt in %</b>	<b>52,3%</b>	<b>50,7%</b>	<b>51,6%</b>	<b>10,3%</b>
davon Landesstraßen B <sup>2)</sup>	594	628	625	3
Landesstraßen	236	242	240	2
Sonstige Straßen	169	776	774	2
<b>Freiland</b>	<b>1.457</b>	<b>1.601</b>	<b>1.540</b>	<b>61</b>
<b>Anteile an insgesamt in %</b>	<b>47,7%</b>	<b>49,3%</b>	<b>48,4%</b>	<b>89,7%</b>
davon Autobahnen	64	70	65	5
Schnellstraßen	11	13	10	3
Landesstraßen B <sup>2)</sup>	711	786	757	29
Landesstraßen	529	585	565	20
Sonstige Straßen	142	147	143	4
<b>Insgesamt</b>	<b>3.056</b>	<b>3.247</b>	<b>3.179</b>	<b>68</b>
davon Autobahnen	64	70	65	5
Schnellstraßen	11	13	10	3
Landesstraßen B <sup>2)</sup>	1.305	1.414	1.382	32
Landesstraßen	765	827	805	22
Sonstige Straßen	911	923	917	6

1) 30-Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote.

2) In Wien Hauptstraßen B; bis 31.3.2002 Bundesstraßen B.

### *Abbildung 4: Das Unfallgeschehen mit Motorrädern 2011 nach Ortsgebiet/Freiland und Straßenarten*

**Quelle:**

[http://versa.bmvit.gv.at/fileadmin/versa/strassenverkehr/Beobachtungsstelle/Statistik\\_Austria\\_2010/BFS2010\\_Motorraeder.pdf](http://versa.bmvit.gv.at/fileadmin/versa/strassenverkehr/Beobachtungsstelle/Statistik_Austria_2010/BFS2010_Motorraeder.pdf), Stand 05.12.2012

## 2.5 Schlussfolgerungen

Aus all diesen Statistiken ist herauszulesen, dass es immer noch zu viele Unfälle mit Motorrädern gibt. Das schlimme daran ist, dass die Motorradunfälle eine steigende Tendenz aufweisen. Insgesamt sind in den Jahren von 2008 bis 2010 in Österreich 247 MotorradlenkerInnen tödlich verunglückt. Demnach endet jeder 41. Motorradunfall tödlich.

Laut VCÖ, dem österreichischen Verkehrsclub, ist das Motorrad eines der gefährlichsten Verkehrsmittel. Das Risiko beim Motorradfahren tödlich zu verunglücken sei um ein Vielfaches höher als mit dem Auto.

Eine Untersuchung des VCÖ hat gezeigt, dass Österreich bei der Verkehrssicherheit von MotorradfahrerInnen von der europäischen Spitze weit entfernt ist. Bezogen auf die gefahrenen Kilometer kommen in Österreich drei Mal so viele MotorradfahrerInnen ums Leben wie in Norwegen und sogar mehr als doppelt so viele wie in der Schweiz (vgl. <http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/2010-69>, Stand 05.12.2012).

Aus diesen alarmierenden Zahlen kann man schließen, dass es wichtig ist bei den Unfallursachen anzusetzen. Viele Motorradunfälle passieren, da die MotorradfahrerInnen von AutofahrerInnen übersehen werden. Eine weitere Gefahr ist das SMSen am Steuer, sowie die Überschreitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Natürlich gibt es auch Fälle, in denen die Motorradunfälle durch eigenes Verschulden passiert sind. Hier sind das hohe Tempo und das riskante Überholmanöver das größte Problem.

Im nächsten Kapitel soll eine Organisation, die für die Planung, die Finanzierung, den Ausbau, die Erhaltung, den Betrieb und die Bemannung des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetz zuständig ist, vorgestellt werden. Außerdem wird eine andere Organisation vorgestellt, die für die Vereinheitlichung der Terminologie im Bereich Straßenbau und Verkehrswesen zuständig ist.

## 3 Wichtige Organisationen im Zusammenhang mit Straßenbau und Translation

### 3.1 Die ASFINAG

#### 3.1.1 Allgemeine Informationen

Die ASFINAG<sup>2</sup> (Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft) ist eine österreichische Infrastrukturgesellschaft, welche für die Planung, die Finanzierung, den Ausbau, die Erhaltung, den Betrieb und die Bemannung des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetz zuständig ist. Sie hat ihren Firmensitz in Österreich, nämlich in Wien.

Die ASFINAG wurde 1982 gegründet und steht zur Gänze im Eigentum der Republik Österreich. Die ASFINAG ist berechtigt, Mauten bzw. Benützungsgebühren einzugeben, da sie seit dem Jahr 1997 das Fruchtgenussrecht an den im Eigentum des Bundes stehenden Grundstücken und Anlagen des hochrangigen Bundesstraßennetzes hat. Sie erhält aber keine Zuschüsse vom Staat. Die Höhe der Maut- und Benützungsgebühren orientieren sich vor allem an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegs (vgl. <http://www.asfinag.at/unternehmen>, Stand 05.12.2012).

Die ASFINAG betreibt ein Streckennetz von 2.175 km Länge mit 151 Tunnelanlagen mit über 340 km Röhrenlänge (17 Tunnel einröhrig, 128 zweiröhrig) und 5.134 Brücken mit einer Gesamtlänge von über 340 km. Mehr als die Hälfte des Streckennetzes (1.200 km) ist mit Lärmschutzwänden verbaut.

Je mehr Autos das Autobahnen- und Schnellstraßennetz nutzen, desto intensiver und aufwendiger muss es gewartet werden. Auch Schwerverkehr, Witterung und Alter haben einen Einfluss auf die Wartung. Aus diesem Grund sind Sanierungen im Straßenbau für den Verkehrsteilnehmer kurzfristig gesehen ein Hindernis, langfristig gesehen ist dies aber der einzige Weg zu besseren und sicheren Straßen. Um die Unfallzahl zu senken, werden große Investitionen durch die ASFINAG getätigt.

---

<sup>2</sup> Zum Vergleich: In Deutschland gibt es circa 180 Autobahnmeistereien und ungefähr 580 Straßenmeistereien, die die Aufrechterhaltung eines funktionierenden Straßennetzes gewährleisten. Die Autobahnmeistereien betreuen im Schnitt ca. 65 km Autobahn, die Straßenmeistereien 275 km Straße (vgl. <http://www.autobahnmeisterei.de/>, Stand 05.12.2012). In der Schweiz hingegen unterhält das Bundesamt für Strassen 45 Werkhöfe, die für den Straßenbetriebsdienst auf Autobahnen und Nationalstrassen zuständig sind. Die meisten Schweizer Gemeinden unterhalten eigene Werkhöfe, die für Aufgaben wie den kommunalen Strassenunterhalt, den Winterdienst, die Strassenbeleuchtung und die Pflege von Grünanlagen zuständig sind (vgl. <http://www.astra.admin.ch/>, Stand 05.12.2012).

Ein Großteil der Einnahmen wird für Neubau und für Entwicklungen des Streckennetzes aufgewendet. Außerdem wird immer daran gearbeitet, auch beste Bedingungen für die Erreichbarkeit von Regionen, in und außerhalb von Österreich, zu gewährleisten. Da der Lebenszyklus von Autobahnen und Schnellstraßen in der Regel mit knapp drei Jahrzehnten begrenzt ist, bedeutet das für die ASFINAG, dass sie sich mit den veränderten und neuen Anforderungen und Möglichkeiten auseinandersetzen muss, sowie auf langfristige Verkehrsentwicklungen Rücksicht nehmen muss (vgl. <http://www.asfinag.at/unternehmen/bau>, Stand 05.12.2012).

Zu den Aufgaben der ASFINAG gehören die Erhaltung der Infrastruktur, Sicherstellung einer optimalen Kundeninformation, Sicherstellung von Streckenverfügbarkeit sowie Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dabei müssen also 2.175 Kilometer Strecke instand gehalten werden, Rast- und Parkplätze sind zu reinigen, ebenso müssen im Winter die Straßen geräumt werden und im Sommer finden Ausbesserungs- und Erneuerungsarbeiten statt. Ebenfalls müssen die technischen Anlagen kontrolliert und überprüft werden. Die Tunnelanlagen müssen gewaschen werden und die Sicherheitseinrichtungen sind zu prüfen. In Tunnelwarten sitzen das ganze Jahr über Mitarbeiter, die das Tunnelgeschehen beobachten, um bei Vorfällen sofort helfen zu können und so die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Außerdem befürwortet die ASFINAG die Umsetzung der sogenannten „intelligenten“ Straße der Zukunft, die das Autofahren maßgeblich sicherer gestalten wird (vgl. <http://www.asfinag.at/unternehmen/taetigkeitsfelder>, Stand 05.12.2012).

Die ASFINAG betreibt weiters mehr als 30 Rastplätze und rund 155 Parkplätze und verpachtet insgesamt 90 Raststationen. Insgesamt gibt es am gesamten Netz 4.700 Lkw- und 16.000 Pkw-Stellplätze. Außerdem bietet die ASFINAG Beschäftigungsmöglichkeiten für 2.700 Menschen (vgl. <http://www.asfinag.at/unternehmen/zahlenundfakten>, Stand 05.12.2012).

Das Management der ASFINAG setzt sich zusammen aus dem Vorstand des Unternehmens, Alois Schedl und Klaus Schierhackl, und den einzelnen Geschäftsführern der Gesellschaften (vgl. <http://www.asfinag.at/unternehmen/management>, Stand 05.12.2012).

Der Aufsichtsrat setzt sich zusammen aus Claudia Kahr (Vorsitzende) und Horst Pöchhacker (Aufsichtsratsvorsitzender-Stellvertreter), weiters Herbert Kasser, Ursula Zechner und Maria Kubitschek. Arbeitnehmervertreter: Karl Fadinger, Karl Christian Petz und Franz Zimmermann (vgl. <http://www.asfinag.at/unternehmen/aufsichtsrat>, Stand 05.12.2012).

Die Konzernmutter ASFINAG hat ihren Firmensitz in Wien, ebenso die AIG International GmbH. Die Maut Service GmbH hat ihren Firmensitz in Salzburg und ist für die Mauteinhebung, Streckenmaut, Vignette und LKW-Maut zuständig. Die BMG Bau Management GmbH hat ihren Firmensitz ebenfalls in Wien und ist für Neubauprojekte und Streckenausbau zuständig. Die SG Service GmbH hat ihren Firmensitz in Ansfelden und ist für die Streckenerhaltung zuständig. Schlussendlich gibt es die ASG Alpenstraßen GmbH, die ihren Firmensitz in Innsbruck hat und ebenso für die Streckenerhaltung zuständig ist.

Die ASFINAG International GmbH ist der internationale Zweig der ASFINAG, die zu einem der größten Aufobahnenbetreiber in Europa zählt. Die ASFINAG betreibt und erhält rund 2.178 Kilometer Autobahnen und Schnellstraßen in einem Streckennetz mit unterschiedlichen topografischen und klimatischen Bedingungen.

Weiters wird durch die ASFINAG Verkehrssteuerung versucht den Verkehr zu erfassen, zu analysieren und zu steuern. Es gibt mehr als 2.000 Sensoren entlang der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen, die die Verkehrsfrequenzen, Geschwindigkeit und den Abstand der Fahrzeuge zueinander, die Wetterdaten (z.B. Regen oder Schnee) und Fahrbahnverhältnisse (z.B. Feuchtigkeit oder Glätte), die Lärm- und Schadstoffemissionen und andere besondere Ereignisse (z.B. Geisterfahrer, Pannen, Baustellen etc.) verfolgen.

Passiert etwa ein Unfall, registrieren diese Sensoren, dass der Verkehrsfluss langsamer wird und gegebenenfalls können Maßnahmen wie Fahrstreifensperrungen veranlasst werden, damit Auffahrunfälle minimiert werden (vgl. <http://www.asfinag.at/unternehmen/betrieb>, Stand 05.12.2012).

### 3.1.2 Wichtige historische Eckdaten der ASFINAG

Durch neue Aufgaben, steigende Anforderungen und politische Einflüsse entwickelten sich nicht nur die Konditionen, sondern auch das Unternehmen ASFINAG selbst. Im Folgenden wird ein Überblick über die Geschichte des Unternehmens geboten.

#### **1982**

Die ASFINAG wurde am 11. September 1982 als Finanzierungsgesellschaft gegründet. Ab diesem Zeitpunkt wurden die Kreditoperationen zentral für alle Projektgesellschaften in Österreich geführt.

#### **1992**

1992 wurde die ÖSAG (Österreichische Autobahnen und Schnellstraßen AG) und ASG (Alpen Straßen AG) gegründet. Die zu der Zeit in Österreich bestehenden sechs operativen Autobahngesellschaften wurden zu zwei Gesellschaften zusammengeführt, nämlich zur ASG im Westen und zur ÖSAG für den Rest Österreichs.

#### **1997**

Im Jahr 1997 wurden der Fruchtgenussvertrag sowie die Vignette eingeführt. Ab diesem Jahr übernahm die ASFINAG die Gesamtverantwortung für Netz und Verbindlichkeiten. Eine gesetzlich geregelte Ausgliederung von kumulierten Verbindlichkeiten, in der Höhe von 5,66 Mrd. Euro, verschaffte der ASFINAG neue Aufgaben: Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung des hochrangigen Straßennetzes in Österreich. Das Recht zur Einhebung von Maut und Benutzungsgebühren, im eigenen Namen (Fruchtgenussrecht), führte neben den Einnahmen aus den Sondermautstrecken zur Einführung einer zeitbezogenen Maut für Fahrzeuge unter zwölf Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht.

#### **2004**

Seit 2004 werden Fahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht mit einer streckenabhängigen Maut bedacht.

## **2005**

2005 erfolgte eine Änderung der Konzernstruktur durch die Fusion der ASG (Alpen Straßen AG) und der ÖSAG (Österreichische Autobahnen und Schnellstraßen AG) mit der Konzernmutter ASFINAG. Mitte 2005 übernahm die ASFINAG die EUROPASS LKW-Mautsystem GmbH und gründete die ASFINAG International GmbH. Ebenfalls im Jahr 2005 übernahm die ASFINAG, mit dem Kauf der italienischen Autostrade-Tochter Europass, ein Lkw-Mautsystem (EUROPPASS).

## **2006**

2006 übernahm die ASFINAG den Straßenbetrieb durch Beendigung der Werkverträge mit den Bundesländern. Ebenso 2006 wurde das erste Public Private Partnership Projekt für die Nord Autobahn A 5 beauftragt.

## **2007**

Im Jahr 2007 wurde das Fruchtgenussrecht geändert. Es wurde ein mit dem Eigentümer abgestimmter Rahmenplan für Straßenbauprojekte erstellt.

## **2008**

2008 gab es Strukturanpassungen innerhalb der ASFINAG, bei denen die „ASFINAG Verkehrselematik GmbH aufgelöst wurde.

## **2009-2010**

2009-2010 wurden die drei Servicegesellschaften der ASFINAG unter der „ASFINAG Service GmbH“ zusammengelegt.

## **2011**

Die neueste Entwicklung passierte im Jahr 2011, wo die sogenannte „Rettungsgasse“ eingeführt worden ist. Bei Staubildung im ASFINAG-Streckennetz ist die Rettungsgasse zu bilden.

(vgl. <http://www.asfinag.at/unternehmen/geschichte>, Stand 05.12.2012)

### 3.2 Der Weltstraßenverband (PIARC/AIPCR)

Dieses Kapitel widmet sich dem Weltstraßenverband, der gegründet wurde, damit sich Techniker und Verkehrsministerien zusammenschließen und an einer einheitlichen Terminologie im Bereich Straßenbau arbeiten. Die Vision dieses Verbands ist der Austausch von Kenntnissen über das Straßen- und Verkehrswesen im Rahmen eines nachhaltigen Verkehrskontextes.

Das Team CTERM dieser Organisation ist für die Entstehung der vorliegenden Masterarbeit von hoher Wichtigkeit, da dieses Team an der Vereinheitlichung der Terminologie arbeitet und es mithilfe deren Onlinewörterbuchs- und Lexikons um Vieles leichter war, bestimmte Begriffe sowie Definitionen ausfindig zu machen.

Auf der Internetseite [www.piarc.org](http://www.piarc.org) findet man das Onlinewörterbuch- und Lexikon in fünf Sprachen für den Bereich Straßenbau. Man muss hier anmerken, dass dieses Wörterbuch viel mehr als nur Begriffe aus dem Straßenbau im Sinne von Autobahnenbau – woran manch einer denken würde – umfasst. Es gibt auch andere Ressourcen für Bereiche wie Tunnel- und Brückenbau oder für das Transportwesen. Hierzu gibt es spezielle Wörterbücher, wie das *Dictionary on Weigh-in-Motion* oder das *Dictionary on Road Tunnel Operations* und andere, welche auch in dieser Arbeit verwendet wurden. Nun aber wer oder was ist die PIARC eigentlich ganz genau und wozu dient diese Organisation?

Die Bezeichnung PIARC oder AIPCR steht, wie oben schon genannt, für den Weltstraßenverband. Das Akronym steht auf Englisch für *Permanent International Association of Road Congresses* (PIARC) und die französische Bezeichnung dafür ist *Association Internationale Permanente des Congrès de la Route* (AIPCR).

Der Weltstraßenverband ist eine Non-Profit-Organisation, die im Jahr 1909 gegründet wurde, um die internationale Zusammenarbeit in allen Aufgabenfeldern, die das Straßen- und Verkehrswesen betreffen, zu fördern. Die PIARC befindet sich seit 1970 in einem beratenden Status bei dem Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen.

Mitglieder der PIARC sind nationale Regierungen, regionale Behörden, Kollektivmitglieder und Einzelpersonen in 130 Ländern.

Der Aufbau des Verbandes setzt sich aus folgenden vier Teilen zusammen: Dem Rat (Council), dem Lenkungsausschuss (Executive Committee), dem Generalsekretariat (General Secretariat) und den nationalen Komitees (National Committees).

Der Verband sieht sich als internationales Forum für die Belange des Straßen- und Verkehrswesens und fördert den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedern. Zu diesem Zweck werden regelmäßig Kongresse und Seminare abgehalten und entsprechende Fachpublikationen veröffentlicht.

Weiters möchte der Verband seinen Mitgliedern behilflich sein, die optimalen Verfahren zu identifizieren, zu entwickeln und zu verbreiten, sowie einen verbesserten Zugang zu internationaler Information zu bieten. Demnach sollen die unterschiedlichen internationalen Bedürfnisse, hinsichtlich des Verkehrswesens, diskutiert werden und nachhaltige und wirtschaftliche Lösungen gefunden werden.

Außerdem möchte der Verband bei all seinen Aktivitäten die Belange von Entwicklungs- und Transformationsländern berücksichtigen. Nicht zuletzt möchte der Verband seinen Mitgliedern effiziente Werkzeuge zur Entscheidungsfindung in allen Bereichen des Straßen- und Verkehrswesens entwickeln und bekannt machen.

Zu den Aktivitäten des Weltstraßenverbands gehören die Einrichtung von Ausschüssen und Entwicklungsprojekten, die Publikation von Dokumenten und Software, die Zusammenarbeit mit internationalen Körperschaften, die Organisation der Winter-Straßenkongresse sowie die Organisation der Weltstraßenkongresse.

Ein strategischer Plan, der alle vier Jahre zwischen zwei Welt-Straßenkongressen erstellt wird, ist maßgebend für alle Aktivitäten des Welt-Straßenverbandes. Zurzeit stehen Themen wie Verkehrssicherheit und Straßeninfrastruktur im Vordergrund.

(vgl. <http://www.fgsv.de/aipcr.html>, Stand 05.12.2012)

## 4 Die deutsche Sprache

### 4.1 Plurizentrität der deutschen Sprache

Im folgenden Kapitel soll der Stand der wissenschaftlichen Diskussion zum Themenkreis „Deutsch als plurizentrische Sprache“ und „Österreichisches Deutsch“ erörtert werden.

#### 4.1.1 Vorbemerkung

Das in Österreich gesprochene Deutsch gilt neben dem in der Schweiz gesprochenen Deutsch und dem in Deutschland gesprochenen Deutsch heute als eigene Variante der deutschen Sprache.

Die für Österreich typischen Sprachformen bzw. Varianten der deutschen Sprache werden als „Austriazismen“, die für die Schweiz typischen Sprachformen bzw. Varianten der deutschen Sprache als „Helvetismen“ bezeichnet. Für die in Deutschland gebräuchlichen Sprachformen bzw. Varianten der deutschen Sprache existiert keine einheitliche Terminologie. Gebräuchlich sind Begriffe wie „Germanismen“, „Germaniszismen“.

Die deutsche Sprache in Österreich wird als „Österreichisches Deutsch“, jene in der Schweiz als „Schweizerisches Deutsch“ bezeichnet und für das Deutsch in Deutschland hat sich bis jetzt kein einheitlicher Terminus durchgesetzt. Auch hier existieren verschiedene Bezeichnungen wie: „Deutschländisches Deutsch“, „Bundesdeutsch“, „Deutsches Deutsch“.

Ammon (1995:61ff.) spricht in diesem Zusammenhang auch von den „nationalen Varietäten des Deutschen“, und im Falle des österreichischen Deutsch auch von der „österreichischen Varietät der deutschen Sprache“.

Er versteht dabei unter dem Begriff „nationale Varietät“ die „Standardvarietät“. Nichtstandardvarietäten, zu denen insbesondere die Dialekte und die Umgangssprachen gehören, zählen nach Ammon nicht zu den nationalen Varietäten.

Nach Ammon (1995:3) sind die Formen einer Standardvarietät in der Regel als Referenz für korrekten Sprachgebrauch in einem „Sprachkodex“ niedergeschrieben, und in der Regel in der jeweiligen Sprachgemeinschaft amtlich institutionalisiert.

Die österreichische Varietät des Deutschen weist gegenüber der deutschen Varietät des Deutschen bestimmte Merkmale bzw. Besonderheiten auf. Unter bestimmten Voraussetzungen werden sie als „Austriazismen“ bezeichnet.

Es gibt viele wissenschaftliche Arbeiten und Publikationen, die Austriazismen anhand praktischer Beispiele untersuchen. Diese Untersuchungen basieren vorwiegend auf Ausdrücken aus der Alltagssprache (z.B. kulinarische Termini). Zu nennen sind in diesem Zusammenhang Ebner (1998) und Sedlaczek (2004). Darüber hinaus existieren auch „Listen von Austriazismen“, von denen einige auch über das Internet abgerufen werden können.

#### 4.1.2 Zum Begriff „Plurizentralität“

Bis zu den 80er Jahren galt die deutsche Sprache als „monozentristisch“. Das heißt es wurde die Auffassung vertreten, dass die deutsche Sprache nur über ein Zentrum, nämlich Deutschland, verfügt und das dort gesprochene Deutsch als die „Hauptvariante“ bzw. Norm anzusehen ist (vgl. Moser, 1985:1678). Das in Österreich und in der Schweiz gesprochene Deutsch wurde hingegen als „Nebenvariante“ bzw. als „Abweichung“ von der Norm angesehen.

Gegen die „monozentristische“ Betrachtung der deutschen Sprache begann sich nach dem 2. Weltkrieg allmählich Widerstand zu regen.

Im Jahre 1973 machte der österreichische Germanist Ingo Reiffenstein (vgl. Pollak, 1994:11) als erster Wissenschaftler auf das Eigengepräge des österreichischen Deutsch aufmerksam.

Besondere Bedeutung für diese beginnende sprachliche Emanzipation Österreichs von Deutschland kommt dabei dem Buch „Die Entwicklung neuer germanischer Kultursprachen seit 1800“ von Kloss zu, in dem er den Terminus „plurizentrisch“ geprägt hat. Nach Kloss (1978:66) sind „Hochsprachen besonders dort häufig plurizentrisch, d.h. weisen mehrere gleichberechtigte Spielarten auf, wo sie die Amts- und Verwaltungssprache mehrerer größerer unabhängiger Staaten ist“. Als Beispiele nennt er Portugiesisch in Portugal und Brasilien, Deutsch in Deutschland, der Schweiz und Österreich und Niederländisch im Königreich der Niederlande („Holländisch“) und in Belgien („Flämisch“).

Nach einer Reihe von Publikationen namhafter Germanisten (vgl. Clyne, 1995:20ff.; Ammon, 1991:14ff.) gilt Deutsch in der Germanistischen Linguistik heute als „plurizentrische“ Sprache, d.h. als Sprache, die über mehrere Zentren verfügt, wobei Österreich neben Deutschland und der Schweiz ein „nationales Zentrum der deutschen Sprache“ (vgl. Ammon, 1995:133) bildet.

Pollak (1994:12) betont die Bedeutung des Terminus „plurizentrisch“ als besonderes Merkmal der hochdeutschen Standardsprache und bringt dies folgendermaßen auf den Punkt:

„Der Terminus „plurizentrisch“ (...) stellt gleichsam die „Magna Charta“ für die Anerkennung der drei staatsnationalen Varietäten des Deutschen in Österreich, in der BRD und der deutschsprachigen Schweiz (Austriazismen, Teutonismen, Helvetismen) dar und impliziert deren absolute Gleichberechtigung. (...) Das bedeutet für das österreichische Deutsch das Ende seiner Substandardisierung und somit seiner Provinzialisierung.“

Er schreibt insbesondere von der „Mündigkeit“ der österreichischen Nation und davon, dass sich Österreich seiner Sprache nicht mehr zu schämen brauche. Er hebt in diesem Zusammenhang auch das sich seit 1945 deutlich manifestierende Bedürfnis Österreichs hervor, in das sich allmählich anbahnende Bewusstsein von der Existenz einer österreichischen Kulturnation auch die bedeutsame sprachkulturelle Komponente zu integrieren. Er verknüpft die Frage der Plurizentrität der deutschen Sprache mit dem Selbstverständnis und Selbstbewusstsein Österreichs als Nation und weist darauf hin, dass bei den Österreichern eine Tendenz zur Überwindung des sprachlichen Minderwertigkeitsgefühls festzustellen sei.

Diese Entwicklung, die mit dem Bedürfnis Österreichs begann, sich nach dem 2. Weltkrieg politisch von Hitler-Deutschland abzugrenzen, hat sich durch das wachsende Selbstverständnis Österreichs als Kulturnation (Stichwort: österreichische Literatur, Elfriede Jelinek - Literaturnobelpreis) und ab den späten 1990er Jahren auch durch eine verglichen mit Deutschland positive Wirtschaftsentwicklung verstärkt. Selbstbewusstsein entsteht durch das Hochhalten des „Eigenen“, wozu ganz zentral auch die eigene Sprache gehört.

Internationale Aufmerksamkeit im Hinblick auf die Plurizentrität der deutschen Sprache hat auch der aus Australien stammende Germanist Michael Clyne erregt, der 1995 (Clyne, 1995:20) feststellte:

„German like English, French, (...) and other languages, is an instance of what Kloss (...) terms a pluricentric language, i.e. a language with several interacting centres, each providing a national variety with at least some of its own (codified) norms.“

Für Clyne ist die deutsche Sprache, wie die englische, französische und portugiesische Sprache, plurizentrisch. Er unterscheidet drei Zentren, zu denen neben Deutschland Österreich und die deutschsprachige Schweiz gehören.

Ammon (1991:17f.) geht in seiner Beschreibung plurizentrischer Sprachen vom Terminus „Zentrum“ aus und definiert sie als Sprachen, die mehrere Standardvarietäten aufweisen, die jeweils in spezifischen Staaten gültig sind. Für Ammon (1996:158) ist ein nationales Zentrum einer Sprache dadurch gekennzeichnet, dass es über eine eigene Standardvarietät der betreffenden Sprache verfügt. Anknüpfungspunkt ist für ihn nicht das

Vorhandensein einer Standardvarietät einer Sprache in einem bestimmten Staat, auch nicht deren Qualität als „Amtssprache“, sondern die Tatsache, dass es sich um eine „eigene“ Standardvarietät des betreffenden Staates handelt. Eine „eigene“ Standardvarietät des jeweiligen Staates liegt für ihn nur dann vor, wenn „sprachliche Besonderheiten der betreffenden Standardvarietät speziell für den betreffenden Staat geschaffen wurden“. Dies sei der Fall, wenn der Staat über „eigene, amtlich verbindliche normative Grammatiken, Wörterbücher, Rechtschreib-, Ausspracheregeln etc.“ (den „linguistischen Kodex“) verfügt, die von anderen Standardvarietäten zum Teil abweichende Sprachformen festlegen.

Heute gilt das „monozentristische“ Konzept der deutschen Sprache in der Fachliteratur als überholt, allerdings existiert bis dato noch keine einheitliche Definition des Begriffes „Plurizentrität“.

Ohne zu sehr ins Detail gehen zu wollen, erfolgt im Folgenden ein kurzer Überblick über die verschiedenen in der germanistischen Literatur vertretenen Positionen zur Plurizentrität der deutschen Sprache.

Nach Ammon (1998:313ff.) lassen sich in der Literatur drei Richtungen der Interpretation von Plurizentrität unterscheiden:

#### 4.1.3 Modelle

**„Plurizentrisch-nationales“ (plurizentrisches) Modell:** Dieses Modell geht von der absoluten Gleichberechtigung der „drei staatsnationalen Varietäten des Deutschen in Österreich, in der BRD und der deutschsprachigen Schweiz“ aus (vgl. Pollak, 1994:12). Die verschiedenen Zentren der deutschen Sprache werden hier mit verschiedenen Nationen gleichgesetzt. Vertreter sind Clyne, Muhr, Wodak, Pollak, de Cillia.

**„Plurizentrisch-integrales“ (plurinacionales) Modell:** Dieses Modell geht davon aus, dass der überwiegende Teil der deutschen Schrift- und Standardsprache Deutschland, Österreich und der deutschsprachigen Schweiz gemeinsam ist, und dass diese Staaten bzw. Staatsteile bloß über einen beschränkten Variantenbestand verfügen, der aber die einzelnen Varietäten der deutschen Sprache ausmacht. Im Gegensatz zum plurizentrisch-nationalen Modell werden die verschiedenen Zentren der deutschen Sprache nicht mit verschiedenen Nationen gleichgesetzt, sondern es wird zwischen „staatlichem Zentrum“ und „nationalem Zentrum“ als Unterbegriffe zum Oberbegriff „Zentrum“ unterschieden (vgl. Ammon 1998). Darüber hinaus werden von Vertretern dieses Modells die Kennzeichnungen der deutschen

Sprache als „plurizentrisch“ bzw. „plurinational“ und „pluriareal“ nicht für unvereinbar erklärt, sondern es werden nur die Gewichtungen anders vorgenommen als in der plurinationalen Forschung. Das Modell wird als „integrales“ Modell bezeichnet, da versucht wird, zwischen den Positionen „plurinational“ und „pluriareal“ zu vermitteln, indem unterschiedliche Akzentsetzungen und differenziertere Forschungsziele herausgearbeitet werden. Vertreter sind Wiesinger, Ebner, Reiffenstein, Polenz und Ammon.

**„Pluriareales“ Modell:** Dieses Modell anerkennt österreichische Merkmale des Deutschen. Mit Ausnahme der Verwaltungsterminologie, die sich mit dem Staatsgebiet deckt, wird von den Vertretern dieses Modells (z.B. Pohl 1997:84) das österreichische Deutsch allerdings nicht als „national einheitliche Sprachform“, sondern als „eine durch die Eigenstaatlichkeit Österreichs bedingte süddeutsche Variante“ des Deutschen verstanden. Vertreter plädieren für die Verwendung des Wortes „pluriareal“ statt „plurinational“ unter Verweis auf die standardsprachlichen Unterschiede innerhalb Deutschlands zwischen dem Norden und dem Süden sowie innerhalb Österreichs zwischen dem Osten und dem Westen und heben außerdem die zwischen Süddeutschland, Vorarlberg, Liechtenstein und der Schweiz bestehenden Übereinstimmungen hervor (vgl. Ammon 1998). Vertreter sind Wolf, Scheuringer und Pohl.

Ammon (1995:96) unterscheidet bei plurizentrischen Sprachen „Vollzentren“ von „Halbzentren“ einer Sprache. Beide verfügen über eigene nationale Varianten und Varietäten (zu den Begriffen nationale Varietät und Variante siehe unten), erstere allerdings auch über einen Binnenkodex für ihre Standardvarietät, letztere hingegen nicht. Unter „Binnenkodex“ versteht er dabei einen Sprachkodex, der im jeweiligen Zentrum erarbeitet und verlegt, aber nicht notwendigerweise dort auch gedruckt wird. Für Österreich wäre hier das Österreichische Wörterbuch, für Deutschland der Duden, und für die deutschsprachige Schweiz Unser Wortschatz, Schweizer Wörterbuch der deutschen Sprache (Bigler:1987) zu nennen.

Dementsprechend nennt er im Hinblick auf die deutsche Sprache drei Vollzentren: Deutschland, Österreich und die deutschsprachige Schweiz. Daneben existieren vier Halbzentren: Liechtenstein, Luxemburg, deutschsprachige Region in Ostbelgien, Südtirol.

Ammon (1995:61ff.) hat zu den nationalen sprachlichen Erscheinungsformen der deutschen Sprache, insbesondere zum Themenkomplex „Sprachzentrum“, eine umfassende Terminologie entwickelt, die aber auch auf andere plurizentrische Sprachen anwendbar ist. Die zentralen Begriffe sollen im Folgenden kurz erörtert werden.

## 4.1.4 Terminologie

### 4.1.4.1 Variable

Ammon (1995) versteht unter einer linguistischen oder sprachlichen Variable eine linguistische Größe, die verschiedene Werte annehmen, d.h. durch verschiedene „Varianten“ ausgedrückt werden kann. Beispiel: Die Variable APRIKOSE kann durch die beiden Varianten „Aprikose“ (in Deutschland und der Schweiz gebräuchlich) und „Marille“ (in Österreich gebräuchlich) ausgedrückt werden. Ammon unterscheidet Variablen mit gleich bleibender Bedeutung und variierendem Ausdruck (sogenannte onomasiologische Variablen) von Variablen mit gleich bleibendem Ausdruck und variierender Bedeutung (sogenannte semasiologische Variablen).

### 4.1.4.2 Varietät

Ammon (1995) versteht unter „Varietät“ ein (linguistisches) System von Sprachformen (oder „Varianten“) innerhalb einer Sprache, das seine Besonderheit gegenüber einer anderen Varietät derselben Sprache dadurch gewinnt, dass es aus Variablen bestimmte Varianten auswählt.

Eine spezifische Varietät einer Sprache muss bei der Auswahl von Varianten aus den sprachliche Variablen über wenigstens eine für sie spezifische (einzelne) Variante verfügen, oder zumindest eine spezifische Kombination von Varianten aufweisen.

Unter den „nationalen Varietäten“ der deutschen Sprache versteht Ammon (1995) die für die verschiedenen Nationen der deutschen Sprachgemeinschaft (Deutschland, Österreich, Schweiz und andere) geltenden Varietäten des Deutschen.

### 4.1.4.3 Standardvarietät

Ammon (1995) bezeichnet als „Standardvarietät“ ein System von Sprachformen, die in einem „Sprachkodex“ oder „linguistischen Kodex“ kodifiziert und durch Schulen oder Behörden institutionalisiert sind. Sie gilt nach Ammon für die ganze Nation bzw. die ganze betreffende Sprachgemeinschaft in einer Nation und bildet in öffentlichen Situationen die sprachliche Norm, d.h. sie ist für alle Normadressaten (Mitglieder der jeweiligen Gesellschaft) gültig.

#### 4.1.4.4 Variante

Ammon (1995) versteht unter einer Variante ein Element einer Varietät, d.h. eine einzelne konkrete Sprachform im Gegensatz zu einem System von Sprachformen.

#### 4.1.4.5 Sprachkodex

Ammon (1995) versteht unter „Sprachkodex“, „Kodex einer Standardvarietät“ oder „linguistischer Kodex“ die Gesamtheit der Wörterbücher (Rechtsreib-, Aussprache-, und Bedeutungswörterbücher) oder Regelwerke (z.B. für Grammatik), in denen eine Standardvarietät kodifiziert ist. Er spricht in diesem Zusammenhang auch vom „kodifizierten Standard“. Im Falle der österreichischen Varietät des Deutschen nennt er das Österreichische Wörterbuch als „zentralen und unzweifelhaftesten“ Sprachkodex.

#### 4.1.4.6 Standardsprache

Nach Ammon (1995) ist eine Standardsprache eine Gesamtsprache, die zumindest eine „Standardvarietät“ enthält.

#### 4.1.4.7 Nicht-Standardsprache

Darunter fallen nach Ammon (1995) alle Sprachformen einer Sprache, die in der Regel nicht kodifiziert sind. Sind sie ausnahmsweise dennoch im Kodex einer Standardvarietät enthalten, sind sie als nicht zur Standardvarietät gehörig markiert.

#### 4.1.4.8 Gebrauchsstandard

Ammon (1995) versteht darunter zur Standardsprache gehörende Sprachformen, die nicht im Sprachkodex als standardsprachlich kodifiziert sind, sondern auf „Modelltexten“ beruhen bzw. von Sprachnormautoritäten oder Sprachexperten als Standard normiert werden.

## 4.2 Deutsch in Österreich

### 4.2.1 Österreichisches Deutsch

Das österreichische Deutsch wurde in der germanistischen Sprachwissenschaft in der Vergangenheit auf verschiedenen Ebenen untersucht. Es zeichnet sich in seiner geschriebenen Form vor allem durch Eigenheiten im Wortschatz aus. Dies betrifft besonders in Österreich gebräuchliche Bezeichnungen. Mündlich kommen vor allem noch Besonderheiten der Aussprache und Lautbildung hinzu (Wiesinger 1995:61ff.).

Wiesinger (1995) hat die Stellung des österreichischen Deutsch im Verhältnis zur Schriftsprache in Deutschland anhand des Wortschatzes und seiner Verbreitung untersucht und fünf Bezeichnungs- und eine sechste Bedeutungsgruppe beschrieben.

Allerdings gibt es für Wiesinger (1995) kein einheitliches „Österreichisch“; das, was man als österreichisches Deutsch bezeichnet, ist für ihn die Gesamtheit der in Österreich vorkommenden sprachlichen Eigenheiten.

Wiesinger (1995) beleuchtet auch das Problem, inwieweit man bei den einzelnen Varianten und Varietäten der deutschen Sprache von „nationalen“ Varianten bzw. Varietäten sprechen kann. Wiesinger und Ebner fassen dabei das österreichische Deutsch als Varietät der deutschen Sprache auf. Ausdrücklich als „nationale Variante“ bzw. „nationale Varietät“ bezeichnen sie in Österreich laut Wiesinger (1995) Hans Moser, Peter von Polenz, Michael Clyne und Anatoli Domaschnew, während Ingo Reiffenstein und andere Autoren die österreichischen Besonderheiten zahlenmäßig als zu gering erachten, um von einer „nationalen Variante der deutschen Hochsprache“ sprechen zu können.

Wiesinger (1995) kritisiert in diesem Zusammenhang die sprachpolitischen Ambitionen Muhrs, „unter Vernachlässigung der überwiegenden, allgemein verbindlichen deutschen Gemeinsamkeiten das nationale Element ungebührlich hervorzukehren und die Varietät als selbständige, territorial abgegrenzte, staatsgebundene Sprachform im Sinne einer Nationalsprache hinzustellen, (...), um auf diese Weise (...) eine Identität von Staatsnation und Sprache, allerdings gegen die sprachliche Realität, zu erreichen“. Wiesinger (1995) wirft Muhr vor, die Bezeichnung „österreichisch“ für sprachpolitische Zwecke zu missbrauchen.

Einen konträren Standpunkt zu Muhr (insbesondere zu dessen Thesenpapier „Deutsch und Österreich(isch): Gespaltene Sprache – Gespaltenes Bewusstsein – Gespaltene Identität“) und Wodak, die wie Muhr sich gegen eine sprachliche Vereinnahmung durch Deutschland stark macht, nimmt Hermann Scheuringer ein, indem er auf die sprachliche Ost-West-Teilung

Österreichs verweist und gegen die Versuche auftritt, ostösterreichische Spracheigenheiten als „österreichisch“ für ganz Österreich verbindlich zu erklären. Aufgrund der sprachlichen Unterschiede innerhalb Österreich lehnt er es ab, von „österreichischem Deutsch“ bzw. von „Österreichisch“ zu sprechen, sondern hält es bloß für zulässig, von einem „Deutsch in Österreich“ zu sprechen.

Wiesinger (1995:61ff.) erachtet diese ideologisch gefärbten Standpunkte, nämlich den österreichisch-national und den deutsch-integrativen Ansatz, als zu extrem, um den tatsächlichen Sprachverhältnissen gerecht werden zu können. Er plädiert deshalb für eine sachliche Diskussion über die österreichische Varietät der deutschen Sprache und regt weitere objektive Forschungsarbeiten jenseits von Sprachpolitik und Sprachideologie an und fasst seine Überlegungen zu diesem Thema mit folgendem Satz treffend zusammen:

„Österreichisches Deutsch ist kein schlechteres, sondern ein anderes Deutsch.“

#### 4.2.2 Merkmale des österreichischen Deutsch

Die germanistische Literatur untersucht Merkmale des österreichischen Deutsch auf den Ebenen der Phonetik, der Phonologie, der Orthografie, der Morphologie, der Syntax, der Pragmatik, der Semantik und der Lexik.

Laut Ammon (1995:154f.) spielen „die lexikalischen Austriazismen mit Abstand die größte Rolle in populären oder öffentlichkeitswirksamen Darstellungen des österreichischen Deutsch“.

Folgende Merkmale weist das österreichische Deutsch auf: Es gibt Unterschiede in der Grammatik wie z.B. Unterschiede im Genus von Substantiven, z.B. das E-Mail (AT) – die E-Mail (DE) oder der Gehalt (AT) – das Gehalt (DE). Weiters gibt es auch unterschiedliche Wortbildungen durch Verkürzungen wie z.B. Dolmetsch (AT) – Dolmetscher (DE).

Außerdem gibt es auch pragmatische Unterschiede. Hier sind akademische Titel (Magister, Doktor, Ingenieur, Diplomingenieur), die in Österreich gesetzlicher Bestandteil des Namens sind, sowie Amtstitel (Sektionschef, Ministerialrat, Hofrat) zu nennen. Titel können in Österreich in der direkten Anrede auch ohne Namen stehen.

Als Beispiel können hier: *Liebe Frau Magister; Herr oder Frau Inspektor* (als Anrede für einen Polizisten); *Herr Rat/Frau Rat* (in Österreich übliche Anrede für Richter) genannt werden.

Welche Merkmale ein in Österreich gebräuchlicher Ausdruck aufweisen muss, um als Austriazismus zu gelten ist eine Frage, die von Germanisten, je nach ihrer Interpretation von Plurizentrität, unterschiedlich beantwortet wird.

### 4.2.3 Austriazismus

Als Austriazismen gelten allgemein sprachliche „Besonderheiten“, die für das österreichische Deutsch typisch sind.

Diese vage Formulierung lässt allerdings offen, was unter derartigen „Besonderheiten“ tatsächlich zu verstehen ist und welche Kriterien zur Beurteilung ihrer Typizität herangezogen werden. Aus diesem Grund leistet sie keinen Beitrag zum besseren Verständnis und zur Klärung des Begriffs.

In der germanistischen Literatur gibt es abhängig von den verschiedenen, von Sprachwissenschaftlern entwickelten Konzepten (plurizentrisch-nationales, plurizentrisch-integrales oder plurizentrisch-areales Konzept) unterschiedliche Ansätze zur Beschreibung und Einteilung von Austriazismen.

Ammon (1996:161ff.) (als Vertreter des plurizentrisch-integralen Konzepts) versteht unter Austriazismen für Österreich typische Varianten der deutschen Sprache, wobei er zwischen „spezifisch nationalen“ (hier: spezifisch österreichischen) und „unspezifisch nationalen“ (hier: unspezifisch österreichischen) Varianten unterscheidet. Er spricht in diesem Zusammenhang auch von nationalen Varianten „im engeren“ und „im weiteren“ Sinn.

Erstere gelten nur in Österreich (in ganz Österreich oder in einer Teilregion von Österreich), letztere auch in einem anderen, aber nicht allen anderen nationalen Zentren der deutschen Sprache. Während die Abgrenzung „spezifisch österreichischer Varianten“ der deutschen Sprache keine Schwierigkeiten bereitet, fällt die Abgrenzung „unspezifisch österreichischer Varianten“ von der deutschen Gemeinsprache (Gesamtsprache) schwerer. Ammon (1996) definiert die „unspezifischen nationalen Varianten“ einer plurizentrischen Sprache folgendermaßen:

„(i) Eine linguistische Einheit a ist auch dann noch eine nationale Variante des Zentrums A (...), wenn sie außer in einer Teilregion von A auch noch in den anderen nationalen Zentren gilt, sogar in deren Gesamtregionen, sofern sie zumindest in einem der [anderen] nationalen Zentren (...) überhaupt nicht gilt, also auch nicht in einer Teilregion davon.

(ii) Eine linguistische Einheit b ist auch dann noch eine nationale Variante des Zentrums A (...), allerdings eine sehr unspezifische, wenn b in der Gesamtregion von A gilt sowie darüber hinaus in allen Regionen [der anderen] Zentren (...), nicht jedoch in allen Gesamtregionen.“

Eine linguistische Einheit, die in allen drei nationalen Zentren der deutschen Sprache (Österreich, Deutschland, Schweiz) gilt, kann laut Ammon (1996) noch eine nationale Variante derjenigen Zentren sein, in deren Gesamtregion sie gilt. Die Grenze für die Anerkennung einer sprachlichen Einheit als nationale Variante ist für ihn erreicht, wenn diese sprachliche Einheit nur in einer Teilregion eines Zentrums gilt, wenn sie zugleich in allen anderen nationalen Zentren gilt, wobei es keinen Unterschied macht, ob sie dort in Teilregionen oder in der jeweiligen Gesamtregion gelten.

Pohl (1998:23) (als Vertreter des pluriarealen Konzepts) anerkennt zwar die Existenz von Austriazismen, hält deren Zahl aber nicht für ausreichend, um eine einheitliche „nationale Varietät“ des Deutschen in Österreich zu postulieren. Er definiert den Begriff „Austriazismus“ folgendermaßen:

„Die österreichische staatsnationale Varietät ist mE nichts anderes als die Summe aller sprachlichen Phänomene der deutschen Sprache in Österreich, wobei der Begriff Austriazismus nicht mehr besagt, als dass die betreffende sprachliche Erscheinung für Österreich typisch ist, wobei nicht ausgeschlossen wird, dass diese auch in **anderen** deutschsprachigen Ländern (Regionen) üblich ist.“

Und weiter:

„Austriazismen im engeren Sinn des Wortes sind also die von Ammon (...) so genannten „spezifischen nationalen Varianten“, die fast ausschließlich zu den „staatsräumlichen Austriazismen“ gehören. Im weiteren Sinne sind „Austriazismen“ auch jene sprachlichen Erscheinungen, die zwar nicht gemeindeutsch sind, aber doch auf einem Areal liegen, an dem zumindest ein größerer Teil Österreichs Anteil hat.“

Er unterscheidet vier Gruppen von Austriazismen:

- staatsräumliche Austriazismen: Verwaltungs- und Mediensprache, Verkehrswortschatz, Produktbezeichnungen, Berufstitel
- süddeutsche Austriazismen: der österreichische Wortschatz aufgrund der Zugehörigkeit des Landes zum süddeutschen Sprachraum
- bairische Austriazismen: der mit (Alt-) Bayern gemeinsame Wortschatz des größten Teils von Österreich auf Grund der Zugehörigkeit beider Länder zum bairischen Großdialekt
- regionale Austriazismen: ost-/west-/südösterreichische Besonderheiten und solche einzelner Bundesländer

### **4.3 Schlussfolgerungen**

Der Begriff „Austriazismus“ wird in der Literatur nicht einheitlich definiert. Die Vertreter des plurizentrisch-nationalen, des plurizentrisch-integralen und des pluriarealen Modells haben jeweils unterschiedliche Ansätze zur Beschreibung von Austriazismen entwickelt.

Einigkeit besteht darüber, dass es österreichische Besonderheiten der deutschen Sprache gibt, die sowohl in den Dialekten als auch in der Standardvarietät (sogenannte „standardsprachliche Austriazismen“) vorkommen.

Ammon (1995) hat Kriterien für Austriazismen aufgestellt und eine systematische Typologie von nationalen Sprachvarianten entwickelt, die er aber selbst als unvollkommen bezeichnet.

Austriazismen werden in der deutschen Linguistik auf verschiedenen Sprachebenen untersucht, von denen die Lexik und die Grammatik die bedeutendsten sind.

Das nächste Kapitel besteht aus dem Hauptteil dieser Arbeit, dem Glossar. Es beinhaltet den terminologischen Teil, in dem die englischen Begriffe den deutschen gegenübergestellt werden. Außerdem liegt der Schwerpunkt darauf, die Unterschiede zwischen Österreich, Deutschland und der Schweiz zu analysieren.

## **5 Terminologischer Teil**

### **5.1 Erklärungen zum Aufbau des Glossars**

Um den Rahmen dieser Arbeit nicht zu sprengen, aber trotzdem ein umfangreiches Glossar anbieten zu können, wurde bei der Erstellung des Glossars folgendermaßen vorgegangen:

Die wichtigsten Fachtermini zum Thema Motorradsicherheit wurden in folgender Form im Glossar erfasst:

#### **Eintrag auf Englisch (*ENGLISCH*)**

- Benennung
- Synonyme (falls vorhanden)
- Definition
- Quelle der Definition
- Kontext
- Quelle des Kontextes
- Abbildung (falls vorhanden)
- Ev. Anmerkung

#### **Eintrag auf Deutsch (*DEUTSCH*)**

- Benennung
- Synonyme (falls vorhanden)
- Definition
- Quelle der Definition
- Kontext
- Quelle des Kontextes
- Abbildung (falls vorhanden)
- Ev. Anmerkung

Die Auswahl der Benennungen erfolgte auf Basis einer Analyse des Länderberichts des BMVIT über Motorradsicherheit sowie durch Anmerkungen von Frau Dr. Annelies Glander.

Dieser Bericht ist sowohl auf [http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index\\_archivos/CR2.pdf](http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index_archivos/CR2.pdf) im Internet, als auch im Anhang dieser Arbeit zu finden.

Bei den Kontexten habe ich versucht, Textauszüge wiederzugeben, die zusätzliche wissenswerte Informationen liefern, die im Sachteil und/oder in der Definition noch nicht enthalten sind. Auch im Fall, dass es überhaupt keine Definition gibt, wurde immer ein Kontext angeführt; außer bei Begriffen, die von alleine verständlich sind.

Bei der Angabe der Synonyme ist anzumerken, dass falls es Unterschiede gibt, immer dabei steht in welchem Land die jeweiligen Synonyme hauptsächlich verwendet werden. Die Angaben werden folgendermaßen angegeben: AT steht für Österreich, DE steht für Deutschland und CH steht für die Schweiz. Außerdem wurde, wenn nötig, angegeben, ob es sich um einen Begriff handelt, der hauptsächlich in den USA oder in Großbritannien (GB) verwendet wird.

Nach dem Glossar, steht am Ende ein Kurz-Glossar zur Verfügung, welches nur die Benennungen und Synonyme in englischer und deutscher Sprache erfasst. Dies soll bei der Recherche nach dem dazugehörigen Äquivalent eine schnellere und effizientere Suche ermöglichen.

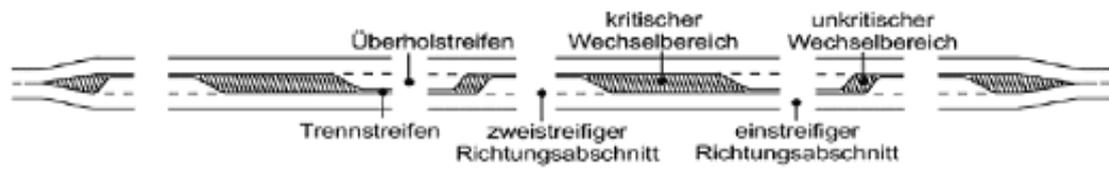
## 5.2 Glossar

Das Glossar ist alphabetisch, auf Basis der englischen Begriffe geordnet.

<i>ENGLISCH</i>	
<b>2 + 1 section</b>	
<b>Synonym:</b>	wide-single 2+1
<b>Definition:</b>	“A Wide Single 2+1 (WS2+1) road consists of two lanes of travel in one direction and a single lane in the opposite direction. This provides overtaking opportunities in the two lane direction, while overtaking in the single lane direction is prohibited.”
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.dft.gov.uk/ha/standards/dmrb/vol6/section1/t_d7008.pdf">http://www.dft.gov.uk/ha/standards/dmrb/vol6/section1/t_d7008.pdf</a> , Stand: 05.12.2012
<b>Abbildung:</b>	<p>Das Diagramm zeigt den Querschnitt einer 2+1-Straße. Von links nach rechts sind folgende Elemente beschriftet: 'Separating lane' (Trennstreifen), '2-lane uni-directional section' (zwei-laneig einseitiger Abschnitt) mit einem 'Overtaking lane' (Überholstreifen) in der Mitte, und 'Single-lane uni-directional section' (ein-laneig einseitiger Abschnitt). Die Übergänge zwischen den Abschnitten sind als 'Conflicting changeover' (konfliktbehafteter Wechsel) und 'Non-conflicting changeover' (nicht-konfliktbehafteter Wechsel) markiert.</p>
<i>Abbildung 5: 2+1 section</i>	
<b>Quelle:</b>	BMVIT

<i>DEUTSCH</i>	
<b>2 + 1 Querschnitt</b>	
<b>Definition:</b>	„Ein 2+1-Querschnitt ist ein dreistreifiger Straßenquerschnitt. Er wird eingesetzt bei Straßen, welche über einen längeren Straßenabschnitt abwechselnd für jeweils eine Fahrtrichtung einen zweiten Fahrstreifen (Überholstreifen) aufweisen.“
<b>Quelle:</b>	BMVIT

**Abbildung:**



*Abbildung 6: 2+1 Querschnitt*

**Quelle:** BMVIT

<i>ENGLISCH</i>	
<b>accident with material damage</b>	
<b>Synonym:</b>	damage-only accident
<b>Definition:</b>	“Road accident that involves at least one vehicle in which no people are injured or killed.”
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Unfall mit Sachschaden</b>	
<b>Definition:</b>	„Sachschaden liegt vor, wenn eine Sache zerstört, beschädigt oder in ihrem Wert gemindert wird.“
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.bernd-huppertz.de/FHS%20Download/VU%20Download/Definition%20VU%20%28ppt%29.pdf">http://www.bernd-huppertz.de/FHS%20Download/VU%20Download/Definition%20VU%20%28ppt%29.pdf</a> , Stand: 05.12.2012

<i>E N G L I S C H</i>	
<b>accident with personal damage</b>	
<b>Synonym:</b>	personal injury accident
<b>Definition:</b>	“"Accident resulting in death or injury" shall mean any collision between road users involving at least one vehicle in motion on a public highway normally open to traffic and causing the death of and/or injury to one or more of the road users.”
<b>Quelle:</b>	<a href="http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nomenclatures/index.cfm?TargetUrl=DSP_GLOSSARY_NOM_DTL_VIEW&amp;StrNom=CODED2&amp;StrLanguageCode=EN&amp;IntKey=16660985&amp;RdoSearch=&amp;TxtSearch=&amp;CboTheme=&amp;IsTer=&amp;ter_valid=0&amp;IntCurrentPage=1">http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nomenclatures/index.cfm?TargetUrl=DSP_GLOSSARY_NOM_DTL_VIEW&amp;StrNom=CODED2&amp;StrLanguageCode=EN&amp;IntKey=16660985&amp;RdoSearch=&amp;TxtSearch=&amp;CboTheme=&amp;IsTer=&amp;ter_valid=0&amp;IntCurrentPage=1</a> , Stand: 05.12.2012

<i>D E U T S C H</i>	
<b>Unfall mit Personenschaden</b>	
<b>Synonyme:</b>	Personenschadenunfall (AT), Unfall mit Verletzten (DE)
<b>Definition:</b>	„Der Ausdruck "Unfall mit Personenschaden" bezeichnet jeden Zusammenstoß von Verkehrsteilnehmern, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Fahrzeug, das eine normalerweise dem Verkehr dienende öffentliche Straße befährt, beteiligt ist und bei dem mindestens ein Verkehrsteilnehmer verletzt und/oder getötet wurde.“
<b>Quelle:</b>	<a href="http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nomenclatures/index.cfm?TargetUrl=DSP_GLOSSARY_NOM_DTL_VIEW&amp;StrNom=CODED2&amp;StrLanguageCode=DE&amp;IntKey=16660985&amp;RdoSearch=&amp;TxtSearch=&amp;CboTheme=&amp;IntCurrentPage=1">http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nomenclatures/index.cfm?TargetUrl=DSP_GLOSSARY_NOM_DTL_VIEW&amp;StrNom=CODED2&amp;StrLanguageCode=DE&amp;IntKey=16660985&amp;RdoSearch=&amp;TxtSearch=&amp;CboTheme=&amp;IntCurrentPage=1</a> , Stand: 05.12.2012

<i>E N G L I S C H</i>	
<b>antilock braking system (ABS)</b>	
<b>Synonym:</b>	Anti-Lock-Brakes
<b>Definition:</b>	“A braking system in which a sensor recognizes that a wheel is about to be locked up. The sensor sends a message to a computer, which starts releasing and applying the brake, stopping the lock up and allowing the driver to maintain control or drive around an obstacle instead of sliding towards it.”
<b>Quelle:</b>	<a href="http://trucks.about.com/cs/trucksglossary/g/anti_lock.htm">http://trucks.about.com/cs/trucksglossary/g/anti_lock.htm</a> , Stand: 05.12.2012

<i>D E U T S C H</i>	
<b>Blockierverhinderer</b>	
<b>Synonym:</b>	Anti-Blockier-System
<b>Definition:</b>	„Ein automatischer Blockierverhinderer ist der Teil einer Betriebsbremsanlage, der selbsttätig den Schlupf in der Drehrichtung des Rads an einem oder mehreren Rädern des Fahrzeugs während der Bremsung regelt.“
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.juraforum.de/gesetze/stvzo/41b-automatischer-blockierverhinderer">http://www.juraforum.de/gesetze/stvzo/41b-automatischer-blockierverhinderer</a> , Stand: 05.12.2012
<b>Anmerkung:</b>	Die Benennungen dieses Systems sind abhängig vom jeweiligen Markennamen.

<i>ENGLISCH</i>	
<b>annual average daily traffic (AADT)</b>	
<b>Synonym:</b>	Annual average daily flow (AADF)
<b>Quelle:</b>	PIARC Lexicon

<i>DEUTSCH</i>	
<b>durchschnittlicher täglicher Verkehr</b>	
<b>Definition:</b>	„Anzahl der Verkehrselemente an einem bestimmten Querschnitt, die im Jahresmittel diesen Querschnitt pro Tag passieren.“
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>ENGLISCH</i>	
<b>apex</b>	
<b>Synonyme:</b>	crest, summit
<b>Definition:</b>	“The uppermost elevation of a road over a hill.”
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Kuppe</b>	
<b>Definition:</b>	„Trassenabschnitt mit allmählicher Änderung der Längsneigung in konvexer Form.“
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>ENGLISCH</i>	
<b>bend</b>	
<b>Synonyme:</b>	curve, horizontal curve (USA)
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Kurve</b>	
<b>Synonym:</b>	Bogen (AT)
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>E N G L I S C H</i>	
<b>black spot</b>	
<b>Synonyme:</b>	accident location, high-accident location (USA)
<b>Definition:</b>	(...) “since black spots are per definition locations with exceptionally high accident numbers.”
<b>Quelle:</b>	Elvik/Hoye/Vaa/Sorensen: 2009

<i>D E U T S C H</i>	
<b>Unfallsschwerpunkt</b>	
<b>Synonym:</b>	Unfallhäufigkeitsstelle
<b>Definition:</b>	„Knotenpunkt oder kurzer Streckenabschnitt, auf dem die Anzahl der Unfälle gleichen Unfalltyps, gleicher Unfallart, gleicher Unfallursache oder gleicher Beteiligter einen bestimmten Wert pro Jahr überschreitet.“
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>ENGLISCH</i>	
<b>border strip</b>	
<b>Synonyme:</b>	kerb, curb (USA)
<b>Definition:</b>	“A unit intended to separate surfacings of different surfaces and to provide physical delineation or containment (CEN).”
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Randleiste</b>	
<b>Synonyme:</b>	Bordstein (DE), Gehsteigkante (AT)
<b>Definition:</b>	„Seitliche Einfassung einer Fahrbahn oder einer anderen Verkehrsfläche mit Leistensteinen.“
<b>Quelle:</b>	FSV
<b>Abbildung:</b>	
	
<i>Abbildung 7: Randleiste</i>	
<b>Quelle:</b> <a href="http://www.fruehwald.co.at/joomla/images/stories/downloads/strassenbau.pdf">http://www.fruehwald.co.at/joomla/images/stories/downloads/strassenbau.pdf</a> , Stand: 05.12.12	
<b>Anmerkung:</b>	„Randleiste“ wird oft im Zusammenhang mit „Bordsteine“ verwendet. Beides sind dekorative Elemente die man in Ortsgebieten findet.

<i>ENGLISCH</i>	
<b>bypass</b>	
<b>Definition:</b>	“A road section on the fringe of a town or village, to enable through traffic to pass around it.”
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Umgehungsstraße</b>	
<b>Synonyme:</b>	Ortsumgehung (DE), Umfahrung (AT), Umfahrungsstraße (AT)
<b>Definition:</b>	„Teil einer Straße zur Entlastung oder Beseitigung einer Ortsdurchfahrt.“
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>E N G L I S C H</i>	
<b>central reserve</b>	
<b>Synonyme:</b>	median (USA), separating strip, dividing strip, central reservation
<b>Definition 1:</b>	“The portion of a divided highway separating the lanes for traffic in opposite directions.”
<b>Quelle 1:</b>	Weigh-In-Motion
<b>Definition 2:</b>	“An area separating the carriageways of a dual carriageway road.”
<b>Quelle 2:</b>	PIARC Dictionary

<i>D E U T S C H</i>	
<b>Mittelstreifen</b>	
<b>Synonyme:</b>	Fahrbahnteiler, Trennstreifen, Schutzstreifen
<b>Definition:</b>	„Trennstreifen zwischen entgegengesetzt befahrbaren Richtungsfahrbahnen einer Straße.“
<b>Quelle:</b>	Weigh-In-Motion

<i>ENGLISCH</i>	
<b>civil engineering constructions</b>	
<b>Synonyme:</b>	engineering structure, structure
<b>Definition:</b>	“Civil engineering is a professional engineering discipline that deals with the design, construction, and maintenance of the physical and naturally built environment, including works like roads, bridges, canals, dams, and buildings. Civil engineering is the oldest engineering discipline after military engineering, and it was defined to distinguish non-military engineering from military engineering. (...) Civil engineering takes place on all levels: in the public sector from municipal through to national governments, and in the private sector from individual homeowners through to international companies.”
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.babylon.com/definition/civil_engineering/English">http://www.babylon.com/definition/civil_engineering/English</a> , Stand: 05.12.2012

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Kunstbau</b>	
<b>Synonyme:</b>	Ingenieurbauwerke, Kunstbauten
<b>Definition:</b>	„Kunstbau ist im Straßen- und Eisenbahnbau ein Sammelbegriff für Bauwerke des Tiefbaus (Brücken, Tunnels u. Ä.), der aus dem Begriff künstliches Bauwerk entstand, und eine Ingenieurleistung im Streckenbau bezeichnet (auch Kunstbauwerk).“
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.babylon.com/definition/Kunstbau/">http://www.babylon.com/definition/Kunstbau/</a> , Stand: 05.12.2012

<i>E N G L I S C H</i>	
<b>climbing lane</b>	
<b>Synonyme:</b>	additional climbing lane, crawler lane
<b>Definition 1:</b>	“An additional lane added to a single or dual carriageway in order to improve capacity and/or safety because of the presence of a steep gradient.”
<b>Quelle 1:</b>	<a href="http://www.dft.gov.uk/ha/standards/dmr/vol6/section1/t/d7008.pdf">http://www.dft.gov.uk/ha/standards/dmr/vol6/section1/t/d7008.pdf</a> , Stand: 05.12.2012
<b>Definition 2:</b>	“An extra traffic lane provided on long uphill gradients to allow slower-moving vehicles to be removed from the main uphill traffic stream.”
<b>Quelle 2:</b>	Weigh-In-Motion

<i>D E U T S C H</i>	
<b>Kriechspur</b>	
<b>Synonym:</b>	Zusatzfahrstreifen an Steigungsstrecken
<b>Definition:</b>	„Zusätzlicher Fahrstreifen, der bei längeren Steigungen angeordnet sein kann, um langsamere Fahrzeuge vom Hauptverkehrsstrom zu trennen.“
<b>Quelle:</b>	Weigh-In-Motion

<i>ENGLISCH</i>	
<b>concrete grid paving</b>	
<b>Synonym:</b>	grass grid concrete slab
<b>Quelle:</b>	PIARC Lexicon
<b>Anmerkung:</b>	There is no exact definition of this term. Often the trade name is used to describe this term.

<i>DEUTSCH</i>				
<b>Gittersteinbefestigung</b>				
<b>Anmerkung:</b>	Es gibt keine feste Definition für diesen Terminus, da die Benennung meist die Handelsmarke ist.			
<b>Abbildung:</b>				
				
GEOPOR	Mammut-Rasenstein	Rasenplatte	Verde	Öko-Zwillit
<b>Abbildung 8: Gittersteine</b>				
<b>Quelle:</b> Betonwerk Sebenstein in Deutschland				

<i>ENGLISCH</i>	
<b>conflicting changeover</b>	
<b>Definition:</b>	“A changeover where the vehicles using the middle lane are travelling towards each other.”
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.dft.gov.uk/ha/standards/dmrb/vol6/section1/t/d7008.pdf">http://www.dft.gov.uk/ha/standards/dmrb/vol6/section1/t/d7008.pdf</a> , Stand: 05.12.2012
<b>Abbildung:</b>	
<p>The diagram illustrates the transition from a two-lane unidirectional section to a single-lane unidirectional section. It shows an overtaking lane and a separating lane. The 'Conflicting changeover' occurs where the middle lane is used by vehicles from both directions. The 'Non-conflicting changeover' occurs where the middle lane is used only by vehicles from one direction.</p>	
<i>Abbildung 9: conflicting changeover</i>	
<b>Quelle:</b> BMVIT	

<i>DEUTSCH</i>	
<b>kritischer Wechselbereich</b>	
<b>Definition:</b>	„Als kritischer Wechselbereich wird jener Bereich bezeichnet, in dem ein zweistreifiger Richtungsabschnitt in einen einstreifigen Richtungsabschnitt übergeht.“
<b>Quelle:</b>	BMVIT
<b>Abbildung:</b>	
<p>The diagram shows the transition from a two-lane unidirectional section to a single-lane unidirectional section. It includes an overtaking lane (Überholstreifen) and a separating lane (Trennstreifen). The 'kritischer Wechselbereich' (critical changeover) is the area where the middle lane is used by vehicles from both directions. The 'unkritischer Wechselbereich' (non-critical changeover) is the area where the middle lane is used only by vehicles from one direction.</p>	
<i>Abbildung 10: kritischer Wechselbereich</i>	
<b>Quelle:</b> BMVIT	

<i>ENGLISCH</i>	
<b>congestion</b>	
<b>Synonym:</b>	traffic jam
<b>Definition:</b>	“Slow-moving or stationary traffic due to the traffic situation.”
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Stau</b>	
<b>Synonym:</b>	Verkehrsstau
<b>Definition 1:</b>	„Verkehrszustand auf freier Strecke infolge Überlastung oder besonderer Ereignisse mit zeitweiligem Stillstand von Fahrzeugen.“
<b>Quelle 1:</b>	PIARC Dictionary
<b>Definition 2:</b>	<p>„Stau im Sinne der Verkehrsinformation ergibt sich 1) wenn auf Hochleistungsstraßen oder Hauptstraßen ausserorts die stark reduzierte Fahrzeuggeschwindigkeit während min-destens einer Minute unter 10 km/h liegt und es häufig zum Stillstand kommt oder 2) wenn auf Hauptstraßen innerorts bei Knoten oder Engpässen die Verlustzeit insgesamt mehr als 5 Minuten beträgt.</p> <p>Stockender Verkehr im Sinne der Verkehrsinformation ergibt sich 1) wenn ausserorts die stark reduzierte Fahrzeug-Geschwindigkeit während mindestens einer Minute unter 30 km/h liegt und/oder es teilweise zu kurzem Stillstand kommt.</p> <p>Bei der Stauerfassung wird in der VSS-Norm SN 671 921 zwischen Verkehrssituationen mit «Stau» oder «stockendem Verkehr»</p>

	<p>unterschieden. Im Staubericht werden dagegen beide erfassten Zustände als «Stau» bezeichnet, da die für eine genaue Unterscheidung notwendigen netzweiten dynamischen Verkehrs- und Geschwindigkeitsdaten heute noch nicht verfügbar sind. Die Anzahl Staustunden ist die Dauer der Staus von deren Beginn bis zu deren Auflösung in Stunden.“</p>
<p><b>Quelle 2:</b></p>	<p><a href="http://www.astra.admin.ch/themen/nationalstrassen/00619/00621/index.html?lang=de">http://www.astra.admin.ch/themen/nationalstrassen/00619/00621/index.html?lang=de</a>, Stand: 05.12.2012</p>

<i>ENGLISCH</i>	
<b>covering</b>	
<b>Synonym:</b>	sheathing
<b>Kontext:</b>	“Fixed objects next to the carriageway cause serious accidents above all where motorcyclists swing off the road. Removing, relocating or securing such objects (covering, sheathing with flexible material) is of utmost importance and must be conscientiously carried out.”
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index_archivos/CR2.pdf">http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index_archivos/CR2.pdf</a> , Stand: 05.12.2012

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Ummantelung</b>	
<b>Synonyme:</b>	Abdeckung, Umhüllung
<b>Definition:</b>	„Schutz eines Bauwerks oder Bauteils durch Einhüllung mit entsprechenden Materialien.“
<b>Quelle:</b>	FSV

<i>ENGLISCH</i>	
<b>cutting curves</b>	
<b>Synonym:</b>	cut a corner
<b>Kontext</b>	„Passenger vehicles cutting curves in right bends, and also rain tend to toss gravel (usually not visible) from unpaved shoulders onto the carriageway.”
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index_archivos/CR2.pdf">http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index_archivos/CR2.pdf</a> , Stand: 05.12.2012

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Kurvenschneiden</b>	
<b>Kontext:</b>	„Das Kurvenschneiden ist ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot. Es kommt hauptsächlich beim Linksabbiegen vor und ist genauso gefährlich wie das zu weiträumige Rechtsabbiegen. Denn der Verkehr stellt sich vielfach auf die Einhaltung des Rechtsfahrgebots ein. Aus der Verletzung der Pflicht, jederzeit so weit wie möglich rechts zu fahren, kann bei einem Verkehrsunfall eine Mithaftung abgeleitet werden.“
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.verkehrsexikon.de/Module/Kurveschneiden.php">http://www.verkehrsexikon.de/Module/Kurveschneiden.php</a> , Stand: 05.12.2012
<b>Anmerkung:</b>	Dieser Terminus wird eher in der Umgangssprache verwendet und ist deshalb nicht definiert.

<i>ENGLISCH</i>	
<b>delineator</b>	
<b>Definition:</b>	“A marker post with a retroreflector.”
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Leitpfosten (mit Reflektor)</b>	
<b>Synonyme:</b>	Leitpflock mit Reflektor (AT), Leitbake
<b>Definition 1:</b>	„Leitpfosten mit einem retroreflektierenden Element.“
<b>Quelle 1:</b>	PIARC Dictionary
<b>Definition 2:</b>	„Vertikale Leiteinrichtung zur Kennzeichnung seitlicher Einengungen der Fahrbahn bzw. des Lichtraumprofiles.“
<b>Quelle 2 :</b>	FSV
<b>Abbildung:</b>	
	
<i>Abbildung 11: Leitbake</i>	
<b>Quelle:</b> <a href="http://www.moravia.at/produkte/gross/360B0364_250_q.jpg">http://www.moravia.at/produkte/gross/360B0364_250_q.jpg</a> , Stand: 05. Dez. 2012	
<b>Abbildung:</b>	
	
<i>Abbildung 12: Leitpfosten mit Reflektor</i>	
<b>Quelle:</b> <a href="http://www.gutefrage.net/media/fragen/bilder/was-ist-das-fuer-ein-blauer-reflektor-am-leitpfosten/0_big.jpg">http://www.gutefrage.net/media/fragen/bilder/was-ist-das-fuer-ein-blauer-reflektor-am-leitpfosten/0_big.jpg</a> , Stand: dd. Dez. yyyy	

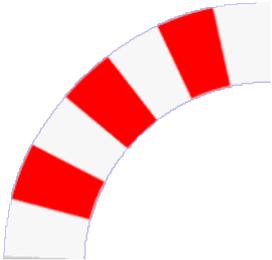
<i>ENGLISCH</i>	
<b>grazing</b>	
<b>Kontext:</b>	“Figure 7 shows the quantitative distribution of the individual types of accidents according to RVS 02.02.21. The list is headed by 013: Deviating to the right in a left bend, followed by 051: Falling from the bicycle, 022: Deviating to the left in a right bend, 011: Deviating to the right on a straight road, 232: Grazing collision in a bend, and 622: Accident in a junction involving a turning vehicle.”
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index_archivos/CR2.pdf">http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index_archivos/CR2.pdf</a> , Stand: 05.12.2012

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Streifkollision</b>	
<b>Kontext:</b>	„Eine weitere Unfallursache kann eine primäre Streifkollision mit einem anderen Fahrzeug sein, die zum Abkommen von der Fahrbahn und einer Sekundärkollision mit einem ortsfesten Objekt führt.“
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.fsv.at/organisation/organisationdetail.aspx?IDOrganisation=3c3672c6-4df6-4f47-8b7c-1fcb83a287a9">http://www.fsv.at/organisation/organisationdetail.aspx?IDOrganisation=3c3672c6-4df6-4f47-8b7c-1fcb83a287a9</a> , Stand: 05.12.2012

<i>ENGLISCH</i>	
<b>grout material</b>	
<b>Synonyme:</b>	slip cement grout (USA), grouted material
<b>Quelle:</b>	PIARC Lexicon

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Vergussmaterial</b>	
<b>Anmerkung:</b>	„Eine Definition für diesen Terminus gibt es nicht, weil die jeweiligen Bezeichnungen produktbezogen sind. Es hängt von der Firma bzw. von dem Land, in dem es verwendet wird, ab.“
<b>Quelle:</b>	Glander: 2012

<i>E N G L I S C H</i>	
<b>guidance mark</b>	
<b>Kontext:</b>	“Vertical traffic guidance equipment in accordance with RVS 05.02.14 comprises guidance angles, sign posts, delineators and guidance marks. Traffic guidance equipment is to be installed in such a way that supports and posts will not cause additional injuries.”
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index_archivos/CR2.pdf">http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index_archivos/CR2.pdf</a> , Stand: 05.12.2012

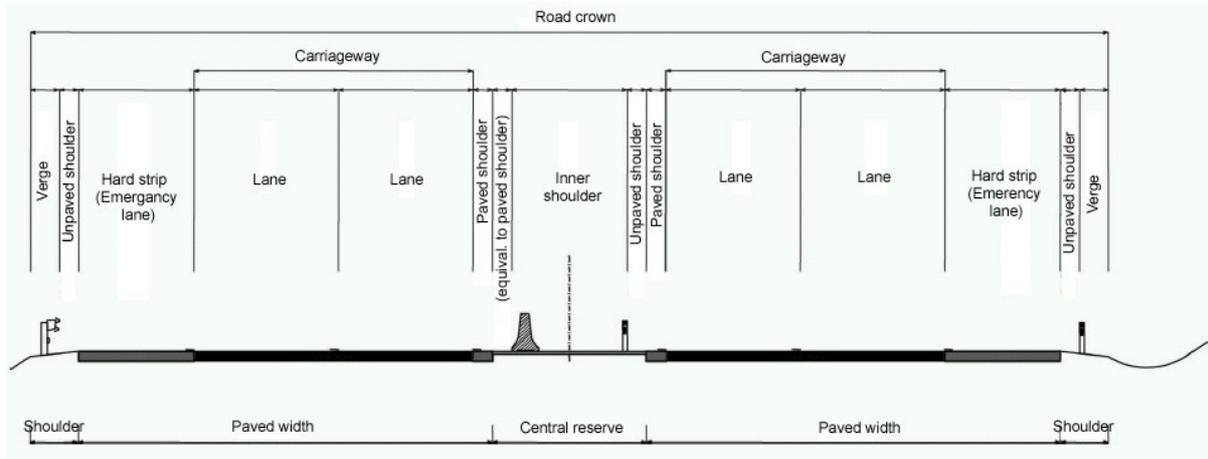
<i>D E U T S C H</i>	
<b>Leitmal</b>	
<b>Definition 1:</b>	„Leitmale kennzeichnen in der Regel den Verkehr einschränkende Gegenstände. Ihre Ausführung richtet sich nach der senkrechten, waagerechten oder gewölbten Anbringung beispielsweise an Bauwerken, Bauteilen, Gerüsten.“
<b>Quelle 1:</b>	<a href="http://www.verkehrsportal.de/stvo/anlage_4.php">http://www.verkehrsportal.de/stvo/anlage_4.php</a> , Stand: 05.12.2012
<b>Definition 2:</b>	„Vertikale Leiteinrichtung zur Kennzeichnung einer Verminderung der Höhe des Lichtraumes.“
<b>Quelle 2:</b>	FSV
<b>Abbildung:</b>	
	
<i>Abbildung 13: Leitmal</i>	
<b>Quelle:</b> <a href="http://www.verkehrsportal.de/stvo/anlage_4.php">http://www.verkehrsportal.de/stvo/anlage_4.php</a> , Stand: 05.12.12	

*ENGLISCH*

**hard shoulder for emergency use**

<b>Synonyme:</b>	emergency lane (CAN), hard shoulder
<b>Definition:</b>	“A surfaced strip, usually of one traffic lane width, adjacent to and abutting a carriageway of a road with separate carriageways (such as a motorway), intended for use by emergency vehicles or by other vehicles in the event of difficulty or during obstruction of the carriageway.”
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

**Abbildung:**



*Abbildung 14: road crown*

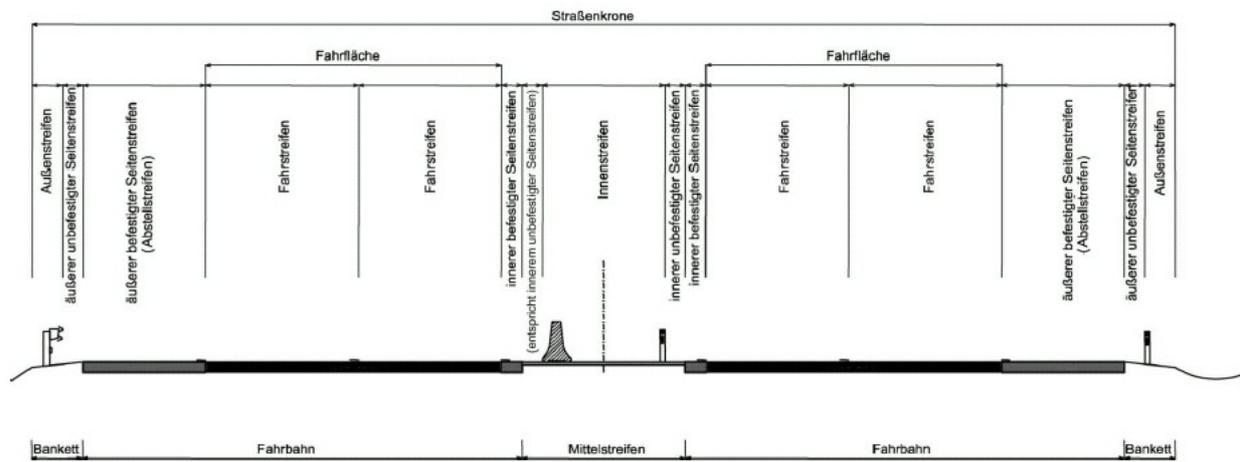
**Quelle:** BMVIT

*DEUTSCH*

**Standstreifen**

<b>Synonyme:</b>	Abstellstreifen (AT), Pannestreifen (CH), äußerer befestigter Seitenstreifen
<b>Definition:</b>	„Befestigter Seitenstreifen für das Halten in Notfällen.“
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

**Abbildung:**



*Abbildung 15: Straßenkronen*

**Quelle:** BMVIT

*ENGLISCH*

**hard strip**

**Definition:** “A strip, usually not more than 1 m in width, adjacent to and abutting a single carriageway road, which comprises - starting from the geometric edge of the carriageway - an extra carriageway width (in the same material as the carriageway itself, and carrying the edge marking) and a stabilized or surfaced part.”

**Quelle:** PIARC Dictionary

*DEUTSCH*

**Randstreifen**

**Definition:** „Optisch gekennzeichnet, befestigter Streifen der Fahrbahn, der sie seitlich begrenzt und auf gleicher Höhe mit ihr liegt.“

**Quelle:** PIARC Dictionary

<i>ENGLISCH</i>	
<b>lane</b>	
<b>Synonyme:</b>	driving lane, travelled way, traffic lane
<b>Definition:</b>	“A strip of carriageway intended to accommodate a single line of moving vehicles, frequently defined by carriageway marks.”
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Fahrstreifen</b>	
<b>Definition:</b>	„Teil der Fahrbahn, der für die Fortbewegung einer Fahrzeugreihe bestimmt ist, in der Regel gekennzeichnet durch Fahrbahnmarkierung.“
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>E N G L I S C H</i>	
<b>lane widening on curves</b>	
<b>Synonyme:</b>	extra lane width on curves, widening on curves
<b>Quelle:</b>	PIARC Lexicon

<i>D E U T S C H</i>	
<b>Fahrstreifenverbreiterung im Kurvenbogen</b>	
<b>Synonym:</b>	Verbreiterung der Fahrbahn in Kurven (CH)
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.aramis.admin.ch/Default.aspx?page=Texte&amp;ProjectID=1809&amp;Sprache=de-CH">http://www.aramis.admin.ch/Default.aspx?page=Texte&amp;ProjectID=1809&amp;Sprache=de-CH</a> , Stand: 05.12.2012

<i>E N G L I S C H</i>	
<b>lay-by</b>	
<b>Synonyme:</b>	breakdown lay-by, emergency lay-by
<b>Definition:</b>	“Short space by the side of the carriageway allowing a vehicle to stop without blocking the road.”
<b>Quelle:</b>	Road Tunnel Operations
<b>Kontext:</b>	“The possibility of using the symbol “SOS” in the new sign, E, 17 “EMERGENCY LAY-BY”.”
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2002/wp1/TRANS-WP1-86e.pdf">http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2002/wp1/TRANS-WP1-86e.pdf</a> , Stand: 05.12.2012

<i>D E U T S C H</i>	
<b>Pannenbucht</b>	
<b>Synonyme:</b>	Nothaltebucht, Ausweichstelle, Haltebucht
<b>Definition 1:</b>	„Kurzfristiger Stellplatz seitlich der Fahrbahn, der einem Fahrzeug erlaubt, stehen zu bleiben, ohne den Verkehr zu blockieren.“
<b>Quelle 1:</b>	PIARC Dictionary
<b>Definition 2:</b>	„Neben der normalen Fahrbahn liegender kurzer Teil der Fahrbahn, der es Fahrzeugen ermöglicht, anzuhalten und kurz stehen zu bleiben; in Tunneln wird von Pannenbuchten gesprochen.“
<b>Quelle 2:</b>	SWECO (Bridges)

<i>E N G L I S C H</i>	
<b>motorway</b>	
<b>Synonym:</b>	freeway (USA)
<b>Definition:</b>	<p>“A road specially designed and built for motor traffic, which does not serve properties bordering on it, and which:</p> <p>a) is provided, except at special points or temporarily, with separate carriageways for the two directions of traffic, separated from each other, either by a dividing strip not intended for traffic, or exceptionally by other means;</p> <p>b) does not cross at level with any road or motorway, railway or tramway track, or footpath;</p> <p>c) is specially signed as and is reserved for specific categories of road motor vehicles.”</p>
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>D E U T S C H</i>	
<b>Autobahn</b>	
<b>Synonym:</b>	Bundesautobahn (DE)
<b>Definition:</b>	„Anbaufreie Straße nur für Kraftfahrzeuge mit mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen und ausschließlich planfreien Knotenpunkten.“
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>ENGLISCH</i>	
<b>nonconflicting changeover</b>	
<b>Definition:</b>	“A changeover where the vehicles using the middle lane are travelling away from each other.”
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.dft.gov.uk/ha/standards/dmrb/vol6/section1/t/d7008.pdf">http://www.dft.gov.uk/ha/standards/dmrb/vol6/section1/t/d7008.pdf</a> , Stand: 05.12.2012
<b>Abbildung:</b>	
<i>Abbildung 16: nonconflicting changeover</i>	
<b>Quelle:</b> BMVIT	

<i>DEUTSCH</i>	
<b>unkritischer Wechselbereich</b>	
<b>Definition:</b>	„Als unkritischer Wechselbereich wird jener Bereich bezeichnet, in dem ein einstreifiger Richtungsabschnitt in einen zweistreifigen Richtungsabschnitt übergeht.“
<b>Quelle:</b>	BMVIT
<b>Abbildung:</b>	
<i>Abbildung 17: unkritischer Wechselbereich</i>	
<b>Quelle:</b> BMVIT	

<i>ENGLISCH</i>	
<b>oversaturation</b>	
<b>Definition:</b>	“A traffic condition in which the arrival flow rate exceeds the capacity of the road for an extended period of time.”
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Überlastung</b>	
<b>Synonym:</b>	Verkehrsüberlastung
<b>Definition 1:</b>	„Verkehrszustand, bei dem die Nachfrage die Kapazität einer Verkehrsanlage oder eines Verkehrsmittels überschreitet.“
<b>Quelle 1:</b>	PIARC Dictionary
<b>Definition 2:</b>	„Eine Überlastung liegt dann vor, wenn die Kapazitätsgrenze einer Verkehrsanlage überschritten wird.“
<b>Quelle 2:</b>	<a href="http://www.astra.admin.ch/themen/nationalstrassen/00619/00621/index.html?lang=de">http://www.astra.admin.ch/themen/nationalstrassen/00619/00621/index.html?lang=de</a> , Stand: 05.12.2012

<i>ENGLISCH</i>	
<b>paved outer shoulder</b>	
<b>Definition:</b>	“The portion of the roadway contiguous with the traffic lanes for accommodation of stopped vehicles and for emergency use.”
<b>Quelle:</b>	Weigh-In-Motion

<i>DEUTSCH</i>	
<b>befestigter Seitenstreifen</b>	
<b>Synonym::</b>	Aussenstreifen
<b>Definition:</b>	„Teil der Fahrbahn, der (im Regelfall bei Straßen mit baulicher Mitteltrennung) zum vorübergehenden Abstellen von Fahrzeugen dient.“
<b>Quelle:</b>	Weigh-In-Motion

<i>ENGLISCH</i>	
<b>pavement</b>	
<b>Synonyme:</b>	side walk (USA)
<b>Definition:</b>	“A hard-surfaced path for pedestrians alongside and a little higher than a road.”
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.thefreedictionary.com/pavement">http://www.thefreedictionary.com/pavement</a> , Stand: 05.12.2012

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Gehsteig</b>	
<b>Synonyme:</b>	Bürgersteig (DE), Gehweg (CH), Trottoir (CH)
<b>Definition::</b>	„Ein für Fußgänger bestimmter, von der Fahrbahn durch Randsteine, Bodenmarkierungen oder dgl. abgegrenzter Teil der Straße.“
<b>Quelle:</b>	FSV

<i>ENGLISCH</i>	
<b>remediation</b>	
<b>Synonym:</b>	corrective maintenance
<b>Definition:</b>	„Major maintenance not representing a rehabilitation or renewal.“
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary / English (13-01/0056)

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Sanierung</b>	
<b>Definition:</b>	„Unter einer Sanierung versteht man im Bauwesen die baulich, technische Wiederherstellung oder Modernisierung eines Bauwerks oder eines ganzen Stadtviertels, um Mängel zu beseitigen oder den Wohn- und Lebensstandard zu erhöhen. Um vorhandene Mängel festzustellen, muss eine Voruntersuchung in Form eines Gutachtens durchgeführt werden, aus der die Schadensursache, das Schadensbild sowie die vorgesehenen Sanierungsmaßnahmen hervorgehen. Ziel ist die Wiederherstellung des standsicheren und zweckbestimmt nutzbaren Zustands.“
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.babylon.com/definition/Sanierung%20%28Bauwesen%29/">http://www.babylon.com/definition/Sanierung%20%28Bauwesen%29/</a> , Stand: 05.12.2012

<i>ENGLISCH</i>	
<b>runoff area</b>	
<b>Definition:</b>	“A run-off area is an area on a racetrack that exists for racer safety. Run-off areas are usually located along a race course in places that are the most likely places for racers to unintentionally depart from the prescribed course due to a mistake or vehicular problem.”
<b>Quelle:</b>	Glander: 2012

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Auslaufbereich</b>	
<b>Definition:</b>	„Als Auslaufzone wird eine unbebaute Fläche einer Rennstrecke bezeichnet, die neben der eigentlichen Fahrbahn liegt. Sie soll ein passives oder aktives Stoppen eines außer Kontrolle geratenen Rennfahrzeuges ermöglichen, bevor es zu einer schweren Kollision kommt – ähnlich einer Notfallspur im öffentlichen Straßenverkehr. Bei planmäßiger Funktion schützen diese im Regelfall bis zu 100 Meter breiten Zonen die Fahrer, Streckenmitarbeiter und Zuschauer vor Verletzungen und verhindern größere Beschädigungen an den Fahrzeugen. Vor allem bei Motorradrennen wird eine Auslaufzone auch Sturzraum genannt; dafür gibt es auf dem Indianapolis Motor Speedway sogar eine 240 Meter breite Fläche.“
<b>Quelle:</b>	Glander: 2012

<i>E N G L I S C H</i>	
<b>safety barrier</b>	
<b>Synonyme:</b>	guiding wall, upper round head
<b>Definition:</b>	“A road vehicle restraint system installed alongside or on the central reserve of roads (CEN).”
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>D E U T S C H</i>	
<b>Schutzplanke</b>	
<b>Synonyme:</b>	Leitmauer (CH), Leitwand, Leitschiene (AT)
<b>Definition:</b>	„Fahrzeug-Rückhaltesystem, das längsseits einer Straße oder im Mittelstreifen errichtet wird (CEN).“
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

**Abbildung:**



*Abbildung 18: Leitwand*

**Quelle:** <http://www.dizwo.de/Loesungen/Betonleitwaende.html>, Stand: 05.12.12

<i>ENGLISCH</i>	
<b>safety rail</b>	
<b>Synonyme:</b>	safety fence, guardrail, underride guard
<b>Quelle:</b>	PIARC Lexicon
<b>Anmerkung:</b>	There is no exact definition for this term. But it refers to the special protection from underpassing as a passive protection element.

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Leitschienenunterzug</b>	
<b>Synonyme:</b>	Leitschienen-Unterfahrerschutz, Unterfahrerschutz, unteres Zusatzprofil auf Leitplanken (CH)
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.verkehrssicherheit.at/produkte/produkt_286.html">http://www.verkehrssicherheit.at/produkte/produkt_286.html</a> , Stand: 05.12.2012
<b>Abbildung:</b>	
	
<i>Abbildung 19: Leitschienenunterzug</i>	
<b>Quelle:</b> <a href="http://www.verkehrssicherheit.at/produkte/produkt_286.html">http://www.verkehrssicherheit.at/produkte/produkt_286.html</a> , Stand: 05.12.12	

<i>ENGLISCH</i>	
<b>sign post</b>	
<b>Synonym:</b>	direction sign
<b>Kontext:</b>	“Vertical traffic guidance equipment in accordance with RVS 05.02.14 comprises guidance angles, sign posts, delineators and guidance marks. Traffic guidance equipment is to be installed in such a way that supports and posts will not cause additional injuries. On sections with an increased risk of motorcycle accidents individual metal posts in run out zones of bends must either be positioned as wide as possible off the edge of the carriageway or covered with polystyrene sheathing or will have to be otherwise constructed.”
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index_archivos/CR2.pdf">http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index_archivos/CR2.pdf</a> , Stand: 05.12.2012

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Richtungstafel</b>	
<b>Synonyme:</b>	Straßenschild, Verkehrszeichen
<b>Definition:</b>	„R. sind rechteckige Tafeln, die auf rotem Grund vier weiße Winkel aufweisen. (...) Sie dienen zur Kennzeichnung von unerwarteten starken Richtungsänderungen.“
<b>Quelle:</b>	FSV
<b>Abbildung:</b>	
	
<i>Abbildung 20: Richtungstafel</i>	
<b>Quelle:</b> <a href="http://www.verkehrsportal.de/stvo/zeichen/anlage_4/625.gif">http://www.verkehrsportal.de/stvo/zeichen/anlage_4/625.gif</a> , Stand: 05. Dez. 2012	

<i>ENGLISCH</i>	
<b>slip road</b>	
<b>Synonym:</b>	ramp (USA)
<b>Definition:</b>	“Lane(s) providing access to and exit from a through road.”
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Verbindungsrampe</b>	
<b>Synonyme:</b>	Rampenfahrbahn (AT), Rampe (CH), Anschlussrampe (CH), Verbindungsast
<b>Definition:</b>	„Befahrbare oder begehbare Verbindung verschiedener Ebenen eines Knotenpunktes - Verbindungsfahrbahn zum Einfahren in oder Ausfahren aus einer durch-gehenden Straße.“
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>ENGLISCH</i>	
<b>solid line</b>	
<b>Synonyme:</b>	continuous line, solid
<b>Definition:</b>	“Marking on the road that shows where cars can't pass other cars.”
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.memrise.com/item/109204/solid-line-marking-on-the-road-that-shows-where-ca/">http://www.memrise.com/item/109204/solid-line-marking-on-the-road-that-shows-where-ca/</a> , Stand: 05.12.2012

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Sperrlinie</b>	
<b>Definition:</b>	„Nicht unterbrochene Längsmarkierung in gelber Farbe, die nicht überfahren werden darf.“
<b>Quelle:</b>	FSV

<i>E N G L I S C H</i>	
<b>stage construction</b>	
<b>Definition:</b>	„The time sequence of improvements made to adapt a road - in terms of layer thicknesses or carriageway width - to increasing traffic volumes and loads or to other uses.”
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>D E U T S C H</i>	
<b>stufenweiser Bau</b>	
<b>Synonym:</b>	Zwischenausbau
<b>Definition:</b>	„Die zeitlich gestaffelte Abfolge von Ausbesserungen mit dem Ziel, die Straße im Bereich der Schichtdicken oder Straßenbreiten bei Zunahme von Verkehrsvolumen und -lasten oder zu anderen Zwecken anzupassen.“
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>ENGLISCH</i>	
<b>summit</b>	
<b>Definition 1:</b>	“The outermost point of a curve in the design or a bend in the alignment of a road.”
<b>Definition 2:</b>	“The uppermost elevation of a road over a hill.”
<b>Quelle 1+2:</b>	Glander: 2012
<b>Anmerkung:</b>	There are two different meanings. The summit is the outermost point of a curve designed and/or a bend on the road whereas a crest is the uppermost elevation of the road over a hill.

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Kurvenscheitel</b>	
<b>Anmerkung:</b>	Man unterscheidet hier zwischen dem äußersten horizontalen Punkt einer Kurve und dem äußersten vertikalen Punkt einer Straße, die über einen Hügel verläuft.
<b>Quelle:</b>	Glander: 2012

<i>ENGLISCH</i>	
<b>temporary diversion</b>	
<b>Definition:</b>	“A signed route to avoid temporary obstruction, road closure, etc.”
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Umleitung</b>	
<b>Synonyme:</b>	Umleitungsstraße, vorübergehende Umleitung
<b>Definition:</b>	„Vorübergehend eingerichteter und gekennzeichnete Straßenzug, der eine durch vollständige oder teilweise Straßensperrung unterbrochene Verbindung ersetzt.“
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>E N G L I S C H</i>	
<b>taper</b>	
<b>Kontext:</b>	“If a road with a 2+1 cross section commences or ends with the addition or elimination of a third lane the required alterations in the width of the cross section should be accomplished by a planary taper (of possibly 1:40) of the edges of the continuous lanes.”
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index_archivos/CR2.pdf">http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index_archivos/CR2.pdf</a> , Stand: 05.12.2012

<i>D E U T S C H</i>	
<b>Verziehung</b>	
<b>Synonym:</b>	Ausfahrtswinkel (AT)
<b>Kontext 1:</b>	„Beim Wechsel des Querschnitts, bei Änderung der Mittelstreifenbreite, für die Anlage eines Fahrbahnteilers, eines Zusatzstreifens, eines Aus- oder Einfädelungsstreifens müssen die durchgehenden Fahrstreifen entsprechend dem veränderten Querschnitt verzogen werden.“
<b>Quelle 1:</b>	<a href="http://www.stmi.bayern.de/imperia/md/content/stmi/baue_n/strassen-undbrueckenbau/aufgaben/sicherheitsaudit.pdf">http://www.stmi.bayern.de/imperia/md/content/stmi/baue_n/strassen-undbrueckenbau/aufgaben/sicherheitsaudit.pdf</a> , Stand: 05.12.2012
<b>Kontext 2:</b>	„Verziehung der Fahrbahn von beispielsweise zwei auf drei Fahrstreifen.“
<b>Quelle 2:</b>	Steinig/Schön: 1970

<i>E N G L I S C H</i>	
<b>vehicle restraint system (VRS)</b>	
<b>Synonym:</b>	safety fence
<b>Definition:</b>	<p>“Vehicle Restraint Systems (VRS) or Safety Fences appear on the road network in several forms and are most prevalent but not confined to motorways, dual-carriageways, junctions and approaches to roundabouts. The main purpose of Vehicle Restraint Systems is to restrain or redirect errant vehicles from crossing central reservations into the path of other vehicles or from leaving the highway following accidents or collisions. The purpose of which is to prevent harm to vehicle occupants or other road users.”</p>
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.tap.iht.org/en/topic/safety_security/vehicle-restraint-systems/">http://www.tap.iht.org/en/topic/safety_security/vehicle-restraint-systems/</a> , Stand: 05.12.2012

<i>D E U T S C H</i>	
<b>Fahrzeugrückhaltesystem (FRS)</b>	
<b>Definition:</b>	<p>„Ein Fahrzeugrückhaltesystem (FRS) ist eine passive Schutzeinrichtung an Straßen. Sie dient dazu, von der Fahrbahn abkommende Fahrzeuge und deren Insassen, und andere Verkehrsteilnehmer vor abkommenden Fahrzeugen zu schützen.“</p>
<b>Quelle:</b>	<a href="http://www.babylon.com/definition/Fahrzeugrueckhaltesystem/">http://www.babylon.com/definition/Fahrzeugrueckhaltesystem/</a> , Stand: 05.12.2012

<i>ENGLISCH</i>	
<b>verge</b>	
<b>Synonym:</b>	shoulder
<b>Definition:</b>	<p>“The part of the roadway between the carriageway and the ditch or the (cutting or embankment) slope, which gives the carriageway lateral support.</p> <p>Note: the shoulder may be used for emergency stops in some countries; in these countries it comprises the hard shoulder for emergency use in the case of a road with separate carriageways.”</p>
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

<i>DEUTSCH</i>	
<b>Aussenstreifen</b>	
<b>Synonyme:</b>	Bankett, unbefestigter Seitenstreifen
<b>Definition:</b>	„Unmittelbar neben der Fahrbahn oder dem befestigten Seitenstreifen liegender Teil der Straße.“
<b>Quelle:</b>	PIARC Dictionary

### 5.3 Kurz-Glossar (Benennungen und Synonyme)

	E N G L I S C H	D E U T S C H
	2 + 1 section, wide-single 2+1	2 + 1 Querschnitt
<b>A</b>	accident with material damage, damage-only accident	Unfall mit Sachschaden
	accident with personal damage, personal injury accident	Unfall mit Personenschaden, Personenschadenunfall, Unfall mit Verletzten
	antilock breaking system (ABS), Anti- Lock-Brakes	Blockierverhinderer, Anti-Blockier-System
	annual average daily traffic (AADT), Annual average daily flow (AADF)	durchschnittlicher täglicher Verkehr
	apex, crest, summit	Kuppe
<b>B</b>	bend, curve, horizontal curve	Kurve, Bogen
	black spot, accident location, high- accident location	Unfallschwerpunkt, Unfallhäufigkeitsstelle
	border strip, kerb, curb	Randleiste, Bordstein, Gehsteigkante
	bypass	Umgehungsstraße, Ortsumgehung, Umfahrung, Umfahrungsstraße
<b>C</b>	central reserve, median, separating strip, dividing strip, central reservation	Mittelstreifen, Fahrbahnteiler, Trennstreifen, Schutzstreifen
	civil engineering constructions, engineering structure, structure	Kunstabau, Ingenieurbauwerke, Kunstbauten
	climbing lane, additional climbing lane, crawler lane	Kriechspur, Zusatzfahrstreifen an Steigungsstrecken
	concrete grid paving, grass grid concrete slab	Gittersteinbefestigung
	conflicting changeover	kritischer Wechselbereich
	congestion, traffic jam	Stau, Verkehrsstau
	covering, sheathing	Ummantelung, Abdeckung, Umhüllung
	cutting curves, cut a corner	Kurvenschneiden

<b>D</b>	delineator	Leitpfosten (mit Reflektor), Leitpflock mit Reflektor, Leitbake
<b>G</b>	grazing	Streifkollision
	grout material, slip cement grout, grouted material	Vergussmaterial
	guidance mark	Leitmal
<b>H</b>	hard shoulder for emergency use, emergency lane, hard shoulder	Standstreifen, Abstellstreifen, Pannestreifen, äußerer befestigter Seitenstreifen
	hard strip	Randstreifen
<b>L</b>	lane, driving lane, travelled way, traffic lane	Fahrstreifen
	lane widening on curves, extra lane width on curves, widening on curves	Fahrstreifenverbreiterung im Kurvenbogen, Verbreiterung der Fahrbahn in Kurven
	lay-by, breakdown lay-by, emergency lay-by	Pannebucht, Nothaltebucht, Ausweichstelle, Haltebucht
<b>M</b>	motorway, freeway	Autobahn, Bundesautobahn
<b>N</b>	nonconflicting changeover	unkritischer Wechselbereich
<b>O</b>	oversaturation	Überlastung, Verkehrsüberlastung
<b>P</b>	paved outer shoulder	befestigter Seitenstreifen, Aussenstreifen
	pavement, side walk	Gehsteig, Bürgersteig, Gehweg, Trottoir
<b>R</b>	remediation, corrective maintenance	Sanierung
	runoff area	Auslaufbereich
<b>S</b>	safety barrier, guiding wall, upper round head	Schutzplanke, Leitmauer, Leitwand, Leitschiene
	safety rail, safety fence, guardrail, underride guard	Leitschienenunterzug, Leitschienen-Unterfahrerschutz, Unterfahrerschutz, unteres Zusatzprofil auf Leitplanken
	sign post, direction sign	Richtungstafel, Straßenschild, Verkehrszeichen

	slip road, ramp	Verbindungsrampe, Rampenfahrbahn, Rampe, Anschlussrampe, Verbindungsast
	solid line, continuous line, solid	Sperrlinie
	stage construction	stufenweiser Bau, Zwischenausbau
	summit	Kurvenscheitel
<b>T</b>	temporary diversion	Umleitung, Umleitungsstraße, vorübergehende Umleitung
	taper	Verziehung, Ausfahrtzwickel
<b>V</b>	vehicle restraint system (VRS), safety fence	Fahrzeugrückhaltesystem (FRS)
	verge, shoulder	Aussenstreifen, Bankett, unbefestigter Seitenstreifen

## 6 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Das Ziel dieser Masterarbeit war es die Terminologie im Bereich Motorradsicherheit zu erforschen und zu untersuchen. Diese Forschungen wurden sowohl in englischer, als auch in deutscher Sprache getätigt und dann einander gegenübergestellt. Ausgangspunkt war der Länderbericht des BMVIT in englischer Sprache, der sowohl auf der Internetseite [http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index\\_archivos/CR2.pdf](http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index_archivos/CR2.pdf), als auch im Anhang dieser Arbeit zu finden ist.

Die erste Frage, die sich gleich zu Beginn der Arbeit gestellt hat, nämlich ob in diesem Bereich Translation überhaupt notwendig ist, beantwortet sich an dieser Stelle fast von alleine. Durch diese Arbeit wird nachweislich bestätigt, dass Translation auch im Bereich Straßenbau, Verkehrswesen, Verkehrssicherheit und Motorradsicherheit ein ganz wichtiger Bestandteil ist.

Die Hauptaufgabe der Arbeit bestand darin, ausgehend von den englischen Begriffen, die äquivalenten deutschen Begriffe zu recherchieren. Der Schwerpunkt lag darin, die Unterschiede bei den deutschen Äquivalenten nach Land zu untersuchen. Die zweite Frage war, ob es nun tatsächlich Unterschiede zwischen Österreich, Deutschland und der Schweiz - im Bezug auf die Benennung bestimmter Begriffe – gibt. Diese kann ebenfalls mit einem Ja beantwortet werden.

Im Zuge meiner Arbeit hat sich ebenfalls bestätigt, dass es bei der Terminologearbeit wichtig ist, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen. Für TranslatorInnen ist es besonders wichtig sich mit einem Fachgebiet so rasch wie möglich auseinanderzusetzen. Wenn man die Bedeutung hinter der Benennung nicht versteht, ist es sehr schwierig eine Benennung in eine andere Sprache zu übersetzen oder zu dolmetschen. Aus diesem Grund war es sehr wichtig sich zunächst einmal in die Materie einzuarbeiten.

Beim Erstellen dieser Arbeit gab es auch zahlreiche Schwierigkeiten. Zunächst einmal bestand das Problem darin, dass es nur wenig fundierte Theorie zu diesem Thema gibt. Bestehende Wörterbücher oder Lexika aus diesem Bereich behandeln nicht alle Begriffe, die im Zuge der Arbeit bearbeitet wurden, ausführlich genug oder gar nicht. So hat sich die Web-Recherche als logische Alternative bzw. Ergänzung angeboten.

Für die Erstellung des terminologischen Teils dieser Arbeit, nämlich des Glossars, waren Präzision, Geschicklichkeit in der Auffindung von Definitionen und Quellen sowie ihre kritische Überprüfung unabdinglich.

Bei der Recherche konnte ich feststellen, dass es viele Gemeinsamkeiten aber auch Unterschiede in den jeweiligen Sprachkreisen gibt. Die Gemeinsamkeiten sind dem Glossar zu entnehmen. Als Beispiele können hier *Unfall mit Sachschaden*, *Richtungstafel* oder *Zwischenausbau* genannt werden, die sowohl in Österreich, Deutschland als auch in der Schweiz gleichermaßen verwendet werden.

Als Beispiel für Unterschiede hingegen kann unter anderem die *Sanierung* genommen werden, die nur in Österreich als solche existiert. Dieser Begriff ist typisch für Österreich und wird in Deutschland in dem Zusammenhang nicht verwendet. Weitere Unterschiede gab es im Zusammenhang mit *Gehsteig*, welcher in Deutschland als *Bürgersteig* bezeichnet wird. Weiters gab es Unterschiede bei der Bezeichnung *Leitwand* und *Leitmauer*, welche ein und dasselbe bedeuten, jedoch in den Ländern verschieden verwendet werden. *Leitwand* ist in Deutschland gebräuchlich, während die Bezeichnung *Leitmauer* in der Schweiz verwendet wird. Ebenso gibt es einen Unterschied in der Verwendung von *Leitpflock* oder *Leitpfosten*. In der Schweiz ist *Leitpfosten* gebräuchlicher als in Deutschland oder Österreich.

Im Zuge der Recherchen ist ebenso aufgefallen, dass viele Benennungen zuerst einmal genau definiert werden müssen, damit das passende Äquivalent in der Zielsprache gefunden werden kann. Außerdem muss auf den Kontext geachtet werden, in dem eine Benennung verwendet wird. Demnach wurde festgestellt, dass *Gehweg* und *Gehsteig* nicht dasselbe bedeuten, obwohl sie in einigen Wörterbüchern als synonymisch dargestellt werden. Ein *Gehsteig* ist ein von der Fahrbahn abgetrennter Abschnitt für Fußgänger. Im Vergleich dazu kann der *Gehweg* der fünf Minuten lange Weg vom Flughafen bis zum Hotel sein. Somit liegt hier ein semantischer Unterschied vor, der bei der Translation unbedingt in Betracht gezogen werden muss.

Ein weiteres Beispiel in diesem Zusammenhang waren die Begriffe *Umfahrung* und *Umleitung*, welche auf den ersten Blick als Synonyme bezeichnet werden könnten. Bei der *Umleitung* handelt es sich aber um eine vorübergehende Straßensperrung, während es sich bei der *Umfahrung*, um die Entlastung einer Ortsdurchfahrt handelt.

Was ebenso Schwierigkeiten bereitete war die Auffindung des deutschen Äquivalents für die Benennung *summit* im Englischen, da diese auf Englisch den äußersten horizontalen Punkt einer Kurve, aber auch den äußersten vertikalen Punkt einer Straße, die über einen Hügel verläuft, bezeichnet. Somit gibt es im Deutschen zwei Möglichkeiten für die Translation, nämlich *Kurvenscheitel* und *Kuppe*.

Eine weitere Schwierigkeit war, Definitionen oder äquivalente Benennungen überhaupt zu finden. Für viele Benennungen existieren überhaupt keine Definitionen. Diese terminologischen Lücken mussten dann durch Erklärungsversuche oder Kontextangaben gedeckt werden. Im konkreten Fall von *Verziehung* oder auf Englisch *taper* wurde nur ein Kontext angeführt, weil für diesen Begriff keine Definition existiert. Hier ist auch ein Unterschied anzumerken, weil die englische Bezeichnung *taper* in Österreich auch als *Ausfahrtzwickel* bezeichnet wird.

Problematisch war auch die Auffindung der Äquivalente für *Überlastung*, *Stau* und *stockender Verkehr*, da sie auf den ersten Blick alle dasselbe bedeuten. Im täglichen Sprachgebrauch oder auch im Radio werden sie synonymisch verwendet, jedoch gibt es hier kleine Unterschiede. Laut Astra, dem Bundesamt für Straßen in der Schweiz, wird die Bezeichnung *Stau* dann verwendet, wenn die Fahrzeuggeschwindigkeit unter 10 km/h pro Minute liegt. *Stockender Verkehr* hingegen liegt vor, wenn die Fahrzeuggeschwindigkeit pro Minute unter 30 km/h liegt und es teilweise zum Stillstand kommt. Im Vergleich dazu liegt eine *Überlastung* vor, wenn die Kapazitätsgrenze einer Verkehrsanlage überschritten wird. Aus all diesen Definitionen wurde klar, dass im Englischen *Stau* und *stockender Verkehr* als *jam* oder *congestion* bezeichnet werden, während *Überlastung* als *oversaturation* bezeichnet wird.

Weiters war es auch manchmal schwierig die richtige Benennung in der Zielsprache zu finden, da sie von der Situation bzw. dem Kontext abhängig ist. Zum Beispiel: Ein *Mittelstreifen* ist ein Trennstreifen, doch ein *Trennstreifen* muss nicht unbedingt ein *Mittelstreifen* sein.

Aus all diesen Schwierigkeiten, die sich im Laufe der Arbeit ergeben haben, kann man schließen, wie wichtig es ist, sich mit Terminologie auseinanderzusetzen. Ebenso wurde erst durch die Arbeit klar, dass es auch bei so einem internationalen Thema wie Verkehr trotzdem länderspezifische Unterschiede gibt, die bei der Translation von Texten berücksichtigt werden müssen. Somit wird nachweislich bestätigt, dass auch in diesem Bereich Forschung wichtig ist und Translationsbedarf besteht.

# Bibliographie

## Fachliteratur:

### **Ammon: 1991**

Ammon, Ulrich. 1991. Die Plurizentrität der deutschen Sprache. In: B. Ekmann, Björn et al. (Hg.): *Deutsch - Eine Sprache? Wie viele Kulturen?* Kopenhagen: Fink, 14-34.

### **Ammon: 1995**

Ammon, Ulrich. 1995. *Die deutsche Sprache in Deutschland, Österreich und der Schweiz: das Problem der nationalen Varietäten*. Berlin; New York: De Gruyter.

### **Ammon: 1996**

Ammon, Ulrich. 1996. Typologie der nationalen Varianten des Deutschen zum Zweck systematischer und erklärungsbezogener Beschreibung nationaler Varietäten. In: Göschel, Joachim (Hg.). *Zeitschrift für Dialektologie und Linguistik*, 157-175

### **Ammon: 1998**

Ammon, Ulrich. 1998. Plurinationalität oder Pluriarealität? Begriffliche und terminologische Präzisierungsvorschläge zur Plurizentrität des Deutschen – mit einem Ausblick auf ein Wörterbuchprojekt. In: Ernst/Patocka (Hg.). *Deutsche Sprache in Raum und Zeit. Festschrift für Peter Wiesinger zum 60. Geburtstag*. Wien: Edition Praesens, 313-322.

### **Bigler: 1987**

Bigler, Ingrid. 1987. *Unser Wortschatz. Schweizer Wörterbuch der deutschen Sprache*. Zürich: Verlagsinstitut für Lehrmittel.

### **Clyne: 1995**

Clyne, Michael. 1995. *The German language in a changing Europe*. Cambridge: Akademischer Verlag.

### **Ebner: 1998**

Ebner, Jakob. 1998. *Wie sagt man in Österreich?* Mannheim: Duden.

**Elvik/Hoye/Vaa/Sorensen: 2009**

Elvik, Rune/Hoye, Alena/Vaa, Truls/Sorensen, Michael. 2009. *The Handbook of Road Safety Measures. Second Edition*. Bingley: Emerald Group Publishing Limited: Howard House.

**FSV: 2011**

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV). 2011. *Wörterbuch Verkehrswesen. Begriffsbestimmungen der RVS sowie der darin zitierten Gesetze. Normen und Richtlinien. Ausgabe Mai 2011. 2., stark erweiterte Auflage*. Wien: FSV.

**Kloss: 1978**

Kloss, Heinz. 1978. *Die Entwicklung neuer germanischer Kultursprachen seit 1800, 2. erweiterte Auflage*. Düsseldorf: Schwann.

**Moser: 1985**

Moser, Hugo. 1985. Die Entwicklung der deutschen Sprache seit 1945. In: Besch, Werner/Reichmann, Oskar/Sonderegger, Stefan (Hg.). *Sprachgeschichte*. Ein Handbuch zur Geschichte der deutschen Sprache und ihrer Erforschung. Zweiter Halbband. Berlin; New York: De Gruyter, 1678-1707.

**Pohl: 1997**

Pohl, Heinz Dieter. 1997. Gedanken zum Österreichisches Deutsch (als Teil der "pluriarealen" deutschen Sprache. In: Muhr, Rudolf/Schrodt, Richard (Hg.). *Österreichisches Deutsch und andere nationale Varietäten plurizentrischer Sprachen in Europa. Empirische Analysen*, Wien: Hölder-Pichler-Tempsky, 67-87.

**Pohl: 1998**

Pohl, Heinz Dieter. 1998. Hochsprache und Nationale Varietät. Sprachliche Aspekte. In: Kettemann, Bernhard/de Cillia Rudolf/Landsiedler, Isabel (Hg.). *Sprache und Politik. Verbal-Werkstattgespräche*. Frankfurt am Main: Peter Lang, 7-29.

**Pollak: 1994**

Pollak, Wolfgang. 1994. *Österreich und Europa. Sprachkulturelle und nationale Identität*. Wien: Österreichische Gesellschaft für Semiotik.

**Sedlacek: 2004**

Sedlacek, Robert. 2004. *Das österreichische Deutsch. Wie wir uns von unserem großen Nachbarn unterscheiden*. Wien: Ueberreuter.

**Steinig/Schön: 1970**

Steinig, Karl/Schön, Charles. 1970. *Wörterbuch für Strassenbau und Strassenverkehr. Dictionnaire de la Construction et Circulation Routières*. Bonn-Bad Godesberg: Kischbaum Verlag.

**Wiesinger: 1995**

Wiesinger, Peter. 1995. Das österreichische Deutsch in der Diskussion. In: Muhr Rudolf/Schrodt, Richard/Wiesinger, Peter (Hg.). *Österreichisches Deutsch, Linguistische, Sozialpsychologische und Sprachpolitische Aspekte einer nationalen Variante des Deutschen*. Wien: Hölder-Pichler-Tempsky, 59-74.

## **Gespräche mit:**

### **Glander: 2012**

Dr. Annelies Glander, 2012

### **BMVIT**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Abteilung für Straßenbau

## **Firmenkontakte:**

Betonwerk Sebenstein in Deutschland

## **Internetquellen:**

### **PIARC Dictionary**

[www.piarc.org/](http://www.piarc.org/), Stand: 05.12.2012

### **PIARC Lexicon**

[www.piarc.org/](http://www.piarc.org/), Stand: 05.12.2012

### **Road Tunnel Operations**

[www.piarc.org/](http://www.piarc.org/), Stand: 05.12.2012

### **Weigh-In-Motion**

[www.piarc.org/](http://www.piarc.org/), Stand: 05.12.2012

[http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nomenclatures/index.cfm?TargetUrl=DSP\\_GLOSSARY\\_NOM\\_DTL\\_VIEW&StrNom=CODED2&StrLanguageCode=DE&IntKey=16660985&RdoSearch=&TxtSearch=&CboTheme=&IntCurrentPage=1](http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nomenclatures/index.cfm?TargetUrl=DSP_GLOSSARY_NOM_DTL_VIEW&StrNom=CODED2&StrLanguageCode=DE&IntKey=16660985&RdoSearch=&TxtSearch=&CboTheme=&IntCurrentPage=1), Stand: 05.12.2012

[http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nomenclatures/index.cfm?TargetUrl=DSP\\_GLOSSARY\\_NOM\\_DTL\\_VIEW&StrNom=CODED2&StrLanguageCode=EN&IntKey=16660985&RdoSearch=&TxtSearch=&CboTheme=&IsTer=&ter\\_valid=0&IntCurrentPage=1](http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nomenclatures/index.cfm?TargetUrl=DSP_GLOSSARY_NOM_DTL_VIEW&StrNom=CODED2&StrLanguageCode=EN&IntKey=16660985&RdoSearch=&TxtSearch=&CboTheme=&IsTer=&ter_valid=0&IntCurrentPage=1), Stand: 05.12.2012

[http://trucks.about.com/cs/trucksglossary/g/anti\\_lock.htm](http://trucks.about.com/cs/trucksglossary/g/anti_lock.htm), Stand: 05.12.2012

[http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index\\_archivos/CR2.pdf](http://www.4ishgd.valencia.upv.es/index_archivos/CR2.pdf), Stand: 05.12.2012

<http://www.astra.admin.ch/themen/nationalstrassen/00619/00621/index.html?lang=de>, Stand: 05.12.2012

[http://www.babylon.com/definition/civil\\_engineering/English](http://www.babylon.com/definition/civil_engineering/English), Stand: 05.12.2012

<http://www.babylon.com/definition/Fahrzeu%C3%BCckhaltesystem/>, Stand: 05.12.2012

<http://www.babylon.com/definition/Sanierung%20%28Bauwesen%29/>, Stand: 05.12.2012

<http://www.bernd-huppertz.de/FHS%20Download/VU%20Download/Definition%20VU%20%28ppt%29.pdf>, Stand: 05.12.2012

<http://www.dft.gov.uk/ha/standards/dmr/vol6/section1/td7008.pdf>, Stand: 05.12.2012

<http://www.dft.gov.uk/ha/standards/dmr/vol6/section1/td7008.pdf>, Stand: 05.12.2012

<http://www.fsv.at/organisation/organisationdetail.aspx?IDOrganisation=3c3672c6-4df6-4f47-8b7c-1fcb83a287a9>, Stand: 05.12.2012

<http://www.juraforum.de/gesetze/stvzo/41b-automatischer-blockierverhinderer>, Stand: 05.12.2012

<http://www.memrise.com/item/109204/solid-line-marking-on-the-road-that-shows-where-ca/>, Stand: 05.12.2012

<http://www.stmi.bayern.de/imperia/md/content/stmi/bauen/strassen-undbrueckenbau/aufgaben/sicherheitsaudit.pdf>, Stand: 05.12.2012

[http://www.tap.iht.org/en/topic/safety\\_security/vehicle-restraint-systems/](http://www.tap.iht.org/en/topic/safety_security/vehicle-restraint-systems/), Stand: 05.12.2012

<http://www.thefreedictionary.com/pavement>, Stand: 05.12.2012

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2002/wp1/TRANS-WP1-86e.pdf>, Stand: 05.12.2012

<http://www.verkehrlexikon.de/Module/Kurveschneiden.php>, Stand: 05.12.2012

[http://www.verkehrsportal.de/stvo/anlage\\_4.php](http://www.verkehrsportal.de/stvo/anlage_4.php), Stand: 05.12.2012

[http://www.verkehrssicherheit.at/produkte/produkt\\_286.html](http://www.verkehrssicherheit.at/produkte/produkt_286.html), Stand: 05.12.2012

<http://www.fgsv.de/aipcr.html>, Stand 05.12.2012

<http://www.asfinag.at/unternehmen>, Stand 05.12.2012

<http://www.asfinag.at/unternehmen/bau>, Stand 05.12.2012

<http://www.asfinag.at/unternehmen/taetigkeitsfelder>, Stand 05.12.2012

<http://www.asfinag.at/unternehmen/management>, Stand 05.12.2012

<http://www.asfinag.at/unternehmen/zahlenundfakten>, Stand 05.12.2012

<http://www.asfinag.at/unternehmen/aufsichtsrat>, Stand 05.12.2012

<http://www.asfinag.at/unternehmen/betrieb>, Stand 05.12.2012

<http://www.asfinag.at/unternehmen/geschichte>, Stand 05.12.2012

<http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/2010-69>, Stand 05.12.2012

<http://www.astra.admin.ch/>, Stand 05.12.2012

<http://www.autobahnmeisterei.de/>, Stand 05.12.2012

## **Abbildungs- und Tabellenverzeichnis**

Ich habe mich bemüht, sämtliche Inhaber der Bildrechte ausfindig zu machen und ihre Zustimmung zur Verwendung der Bilder in dieser Arbeit eingeholt. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung bekannt werden, ersuche ich um Meldung bei mir.

### ***Abbildung 1: Allgemeine Unfallzahlen von einspurigen Kraftfahrzeugen***

**Quelle:** [http://www.kfv.at/unfallstatistik/index.php?id=65&no\\_cache=1&cache\\_file=kfv\\_nav\\_cache.html&report\\_typ=%C3%96sterreich&kap\\_txt=Einspurige+KfZ&tab\\_txt=Allgemeine+Unfallzahlen+von+einspurigen+Kraftfahrzeugen](http://www.kfv.at/unfallstatistik/index.php?id=65&no_cache=1&cache_file=kfv_nav_cache.html&report_typ=%C3%96sterreich&kap_txt=Einspurige+KfZ&tab_txt=Allgemeine+Unfallzahlen+von+einspurigen+Kraftfahrzeugen), Stand 05.12.2012

### ***Abbildung 2: Verletzte nach Art der Beteiligung am Verkehr***

**Quelle:** [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/gesundheit/unfaelle/strassenverkehrsunfaelle/019874.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/gesundheit/unfaelle/strassenverkehrsunfaelle/019874.html), Stand 05.12.2012

### ***Abbildung 3: Getötete nach Art der Beteiligung am Verkehr***

**Quelle:** [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/gesundheit/unfaelle/strassenverkehrsunfaelle/019874.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/gesundheit/unfaelle/strassenverkehrsunfaelle/019874.html), Stand 05.12.2012

### ***Abbildung 4: Das Unfallgeschehen mit Motorrädern 2011 nach Ortsgebiet/Freiland und Straßenarten***

**Quelle:** [http://versa.bmvit.gv.at/fileadmin/versa/strassenverkehr/Beobachtungsstelle/Statistik\\_Austria\\_2010/BFS2010\\_Motorraeder.pdf](http://versa.bmvit.gv.at/fileadmin/versa/strassenverkehr/Beobachtungsstelle/Statistik_Austria_2010/BFS2010_Motorraeder.pdf), Stand 05.12.2012

### ***Abbildung 5: 2+1 section***

**Quelle:** BMVIT

### ***Abbildung 6: 2+1 Querschnitt***

**Quelle:** BMVIT

***Abbildung 7: Randleiste***

**Quelle:** <http://www.fruehwald.co.at/joomla/images/stories/downloads/strassenbau.pdf>, Stand: 05.12.12

***Abbildung 8: Gittersteine***

**Quelle:** Betonwerk Sebenstein in Deutschland

***Abbildung 9: conflicting changeover***

**Quelle:** BMVIT

***Abbildung 10: kritischer Wechselbereich***

**Quelle:** BMVIT

***Abbildung 11: Leitbake***

**Quelle:** [http://www.moravia.at/produkte/gross/360B0364\\_250\\_q.jpg](http://www.moravia.at/produkte/gross/360B0364_250_q.jpg), Stand: 05. Dez. 2012

***Abbildung 12: Leitpfosten mit Reflektor***

**Quelle:** [http://www.gutefrage.net/media/fragen/bilder/was-ist-das-fuer-ein-blauer-reflektor-am-leitpfosten/0\\_big.jpg](http://www.gutefrage.net/media/fragen/bilder/was-ist-das-fuer-ein-blauer-reflektor-am-leitpfosten/0_big.jpg), Stand: dd. Dez. yyyy

***Abbildung 13: Leitmal***

**Quelle:** [http://www.verkehrsportal.de/stvo/anlage\\_4.php](http://www.verkehrsportal.de/stvo/anlage_4.php), Stand: 05.12.12

***Abbildung 14: road crown***

**Quelle:** BMVIT

***Abbildung 15: Straßenkrone***

**Quelle:** BMVIT

***Abbildung 16: nonconflicting changeover***

**Quelle:** BMVIT

***Abbildung 17: unkritischer Wechselbereich***

**Quelle:** BMVIT

***Abbildung 18: Leitwand***

**Quelle:** <http://www.dizwo.de/Loesungen/Betonleitwaende.html>, Stand: 05.12.12

***Abbildung 19: Leitschienenunterzug***

**Quelle:** [http://www.verkehrssicherheit.at/produkte/produkt\\_286.html](http://www.verkehrssicherheit.at/produkte/produkt_286.html), Stand: 05.12.12

***Abbildung 20: Richtungstafel***

**Quelle:** [http://www.verkehrsportal.de/stvo/zeichen/anlage\\_4/625.gif](http://www.verkehrsportal.de/stvo/zeichen/anlage_4/625.gif), Stand: 05. Dez. 2012

## ANHANG

## **Abstract (Deutsch)**

Die vorliegende wissenschaftliche Arbeit beschäftigt sich mit dem Thema Motorradsicherheit. Ausgangspunkt für die Arbeit ist ein Länderbericht des BMVIT, der wichtige terminologische Begriffe zum Thema Straßenbau und Verkehrssicherheit enthält.

Die Arbeit ist für all jene, die sich mit dem Thema beschäftigen oder sich dafür interessieren. Insbesondere für Linguisten und TranslatorInnen mit der Sprachkombination Englisch/Deutsch soll diese Arbeit als ein Nachschlagewerk dienen.

In der Masterarbeit wird der Frage nachgegangen, welche terminologischen Unterschiede es im Bereich Straßenbau und Verkehrswesen gibt. Es wird zunächst die Terminologie in beiden Sprachen recherchiert und dann einander gegenübergestellt. Die terminologischen Ergebnisse werden in einem zweisprachigen Glossar festgehalten. Der Schwerpunkt liegt darin herauszufinden, ob es Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern, nämlich Österreich, Deutschland und der Schweiz, gibt.

Das erste Kapitel ist die Einleitung, welche eine allgemeine Einführung in das Thema bietet und kurz auf die Hintergründe der Themenwahl eingeht.

Im zweiten Kapitel wird eine allgemeine Statistik über Motorradunfälle in Österreich aufgezeigt. Es werden Daten über Verletzte, Getötete und das Unfallgeschehen im Ortsgebiet, Freiland und auf Schnellstraßen gezeigt.

Anschließend wird im dritten Kapitel die ASFINAG präsentiert. Es werden zunächst allgemeine Informationen über die ASFINAG gegeben und daraufhin folgen historische Eckdaten. Eine weitere Organisation, die im Zusammenhang mit Translation von höchster Bedeutung ist wird präsentiert, nämlich die PIARC, der Weltstraßenverband.

Im vierten Kapitel geht es um die deutsche Sprache. Es wird die plurizentrische Stellung des Deutschen untersucht und analysiert. Im Anschluss daran folgt im fünften Kapitel der terminologische Teil. Im Glossar, welches alphabetisch angeordnet ist, werden die Begriffe der Reihe nach auf Englisch sowie auf Deutsch definiert. Ebenso enthält jeder Eintrag, wenn nötig, eine Kontextangabe und Quellenangabe. Falls vorhanden, stehen auch die Synonymbezeichnungen dabei.

Im Anschluss an das Glossar gibt es noch ein Kurzglossar, in welchem nur die Benennungen und etwaigen Synonyme in beiden Sprachen einander gegenübergestellt wurden. Dieses Kurzglossar soll bei der Recherche zur schnelleren Auffindung der Begriffe dienen. Am Ende der Arbeit befindet sich ein Literatur- und Abbildungsverzeichnis.

## **Abstract (English)**

This master's thesis deals with the topic of motorcycle safety. The starting point was the report of the Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology which contains many important terms in connection with road construction and road safety.

This master's thesis is dedicated to everyone who is interested in this topic or who deals with it. Especially for linguists and translators with the language combination English/German this should be a reference work.

The main research question was to find out whether there are any terminological differences between English and German in the field of road construction and road safety. For that purpose, the terminology had to be found, analysed and compared in both languages. The results of the terminological analysis were written down into a glossary. The focus was also to find out whether there are differences in German between the countries Austria, Germany and Switzerland.

The first chapter deals with the introduction into the topic whereas the second chapter gives statistics about motorcycle accidents.

The third chapter is dedicated to the ASFINAG. General information about this organisation and some historical data are presented. Another organisation follows, namely the PIARC.

The next chapter provides information about the German language. The focus is to discuss German as a multi-centred language. The fifth chapter contains the main part, the glossary, which is given in alphabetical order. The terms are defined in English as well as in German.

At the end there is also a short glossary where all analysed terms, including synonyms, can be found in both languages. This has been created to make research easier.

There is also a bibliography and an image index at the end.

# Lebenslauf

## Persönliche Angaben

Vorname und Nachname                      Andrea Gorgi, BA  
Geburtsdatum                                      14.07.1988

## Bisheriger Bildungsweg

2010-2012    Masterstudium „Konferenzdolmetschen“  
Deutsch – Englisch – Bosnisch/Kroatisch/Serbisch  
Zentrum für Translationswissenschaft, Universität Wien

2007-2010    Bachelorstudium „Transkulturelle Kommunikation“  
Deutsch, Englisch, Bosnisch/Kroatisch/Serbisch  
Zentrum für Translationswissenschaft, Universität Wien

2002-2007    Bundeshandelsakademie Bregenz  
Matura mir ausgezeichnetem Erfolg

## Berufsrelevante Praxis

Juni 2011    Dolmetscherin bei der EWMD Internationalen Konferenz in Hamburg  
Seit 2012    Deutsch-Trainerin am Bildungsinstitut in Wien

## Sprachkenntnisse

Deutsch	Muttersprache
Bosnisch/Kroatisch/Serbisch	Muttersprache
Englisch	fließend in Wort und Schrift
Französisch	gute Grundkenntnisse
Spanisch	Grundkenntnisse
Ukrainisch	Grundkenntnisse

Business English Certificate Vantage                      2007

**EDV-Kenntnisse**

MS-Office

MS Windows XP

Internetkenntnisse

**Führerschein**

B

**Hobbys**

Sprachen, Reisen, Gitarrespielen, Zeichnen

**Sonstiges**

Zahlreiche private und arbeitsbedingte Aufenthalte in Bosnien, Kroatien und Serbien.

# Länderbericht des BMVIT

1

## Abstract

Several guidelines have been newly drafted or amended in the course of the past years in order to meet varying aspects of transport demand and traffic composition and adapt to increasing requirements in terms of traffic safety from the point of view of geometric design. Three of these guidelines are described in detail in this Country Report.

The novelty of Guideline RVS 03.03.31 Cross Section Elements is the provision that the standard cross section is to be composed of individual cross section elements. This had so far not been compulsory in Austria when determining cross sections – one cross section among a certain number of cross sections had been selected for a particular road category instead.

Guideline RVS 03.03.33 Three Lane Roads represents an entirely new approach to this topic in Austria. The elaboration of the Guideline was based on extensive discussions of application criteria, design of changeovers and layout of interchanges to provide for an efficient implementation of 2+1 cross section elements.

The brand-new Instruction RVS 02.02.42 gives Recommendations for the Improvement of Motorcycle Traffic Safety with a view to enhancing all other endeavours to avoid traffic accidents with motorized bicycles and/or minimize the danger and the extent of injuries caused by such accidents. It describes situations in which action must be taken, the types of measures to be adopted in order to increase traffic safety, in particular on roads with conspicuous areas and roads with increased risks of motorcycle accidents, and remedial procedures to be introduced in order to respond to accidents.

---

## COUNTRY REPORT: UPDATE ON GEOMETRIC DESIGN ACTIVITIES IN AUSTRIA

The present development in the field of road design is tailored to the new Austrian Guidelines

RVS 03.03.31 – Cross Section Elements – Roads,  
RVS 03.03.33 – Three-lane cross sections, and  
RVS 02.02.42 – Motorcycle Traffic Safety

## GUIDELINE FOR ROAD PLANNING - CROSS-SECTION ELEMENTS

The Austrian Guideline RVS 03.03.31 – Road Planning - Cross-Section Elements is to be applied to roads in the open country side (outside towns or villages) but not to tunnels, galleries, below ground sections, green bridges, hairpin bends nor country roads or lanes.

The above Guideline also specifies traffic areas and clearances not further referred to in this text.

The cross section of a road must be dimensioned duly considering expected speed, traffic density and traffic composition in order to ensure safe conditions for all road users.

Uni-directional carriageways on motorways and express ways with four or more lanes must, in principle, be separated at the time of construction, and, in general, as from four lanes onwards also on all other roads.

In certain cases three-lane sections (i.e. with changing overtaking possibilities in both directions, the so called 2+1 sections) may prove a good solution. In particular for existing „specially broad“ two-lane sections (with a carriageway width of 11 m) remarking to provide for a 2+1 section can be appropriate as this may bring about an improved traffic flow and increased traffic safety. An increase in operational effectiveness is not to be expected, though. The 2+1 sections will be dealt with later on.

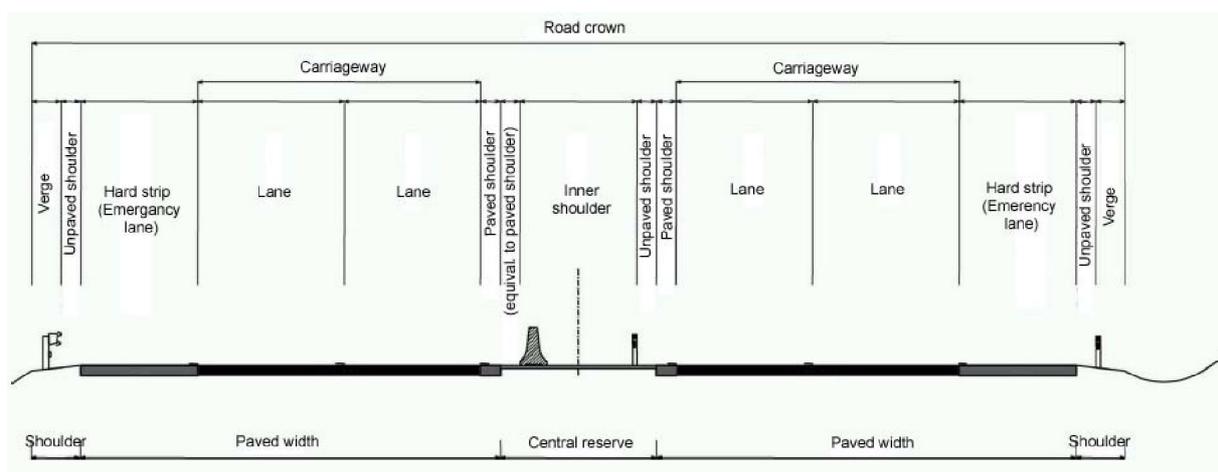
### Factors influencing cross section design

When designing cross sections and selecting cross section elements the following factors have to be taken into account:

- Spatial function
- Traffic function -  
Speed

- Traffic volume and composition
- Traffic organisation
- Traffic safety
- Environmental effects
- Surroundings and configuration
- Operational requirements

The cross section elements should be determined in due consideration of the above factors and in line with Guideline RVS 03.01.11 (ÜAS = Überprüfung der Anlagenverhältnisse von Straßen / Checking the alignment of roads). The determination of cross sections must be reviewed, if necessary based on extended parts of the network with an unchanging spatial function.



**FIGURE 1 Example of the composition of section elements; four-lane road with hard shoulders (emergency lanes).**

#### **Dimensions of cross section elements**

A novelty of this Guideline is the provision that the standard cross section is to be composed of individual cross section elements (Figure 1). This had so far not been compulsory in Austria when determining cross sections – one cross section among a certain number of cross sections had been selected for a particular road category instead.

The dimensions of the cross section elements have to be determined individually and examined upon termination of the road design in line with the respective provisions of Guideline RVS 03.01.11.

#### **Dimensioning of lanes**

Both the width and the number of lanes have to be adapted to the traffic importance of the road and the expected traffic conditions on the entire road section (with constant road and traffic characteristics). A pertinent example for this is a projected bypass with homogenous alignment.

The decisive factors of influence for determining the lane width read:

- The classification based on the spatial/traffic-related function (RVS 03.03.23) according to
  - Motorways and express ways,
  - Trunk road,
  - Regional road of major importance for traffic,
  - Regional road of minor importance for traffic.
- The  $V_{p,mean}$  (according to RVS 03.03.23) resulting from averaging the projected speed over the length of the road section under consideration (Example: 750 m with  $V_p$  100 km/h + 250 m with  $V_p$  80 km/h renders – averaged over

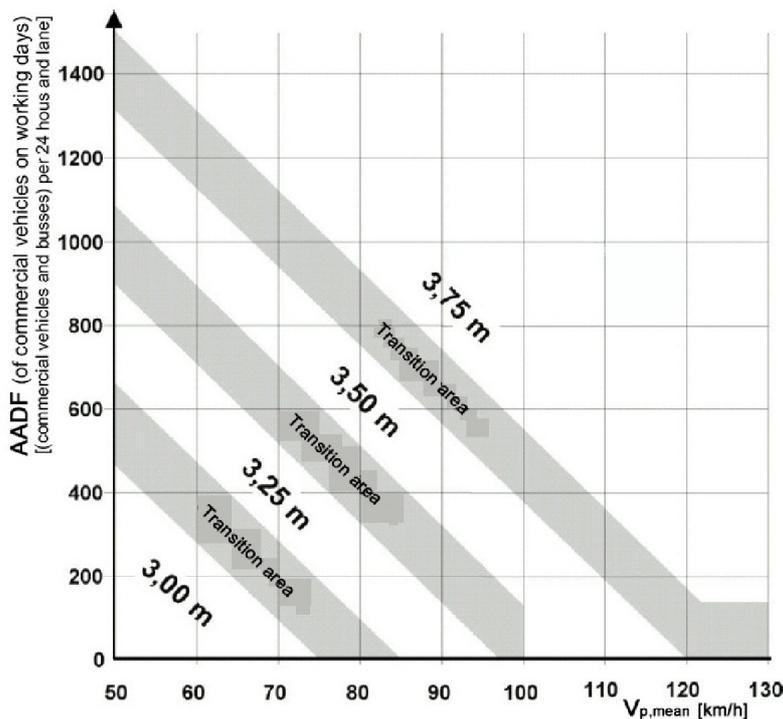
the length –  $V_{p,mean}$  95 km/h.)

The decisive volume of heavy traffic (commercial vehicles and busses) per lane. As a rule, it should be determined in accordance with AADF (of commercial vehicles on working days). If this is unknown, an approximation to the 25% higher AADF is permissible.

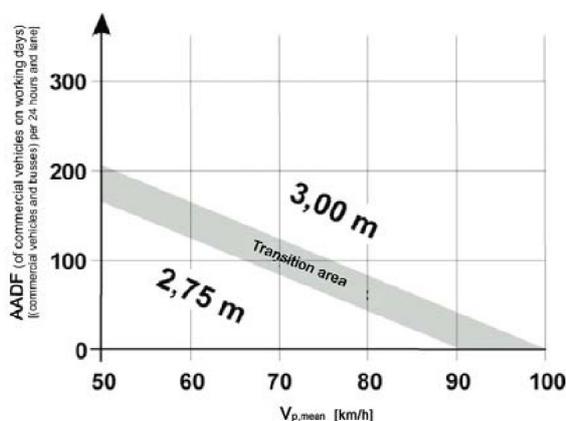
Lane widths of uni-directional carriageways of motorways and express ways but also trunk roads and regional roads of major importance for traffic shall be determined in due consideration of the special cases illustrated in Figure 2(a). In the respective calculations

- the broader lane width assessed must be applied for both lanes in the case of two-lane roads.
  - the right lane must be dimensioned for 100% of the decisive volume of heavy traffic and the left for 10% in the case of two-lane uni-directional carriageways.
- As a rule, no heavy traffic is to be made allowance for beyond the third lane on three- or more-lane carriageways.

The width of a lane on a regional road of minor importance for traffic is shown in Figure 2(b). The broader lane width assessed is to be applied to both lanes.



**FIGURE 2(a) Lane width of motorways, express ways, trunk roads and regional roads of major importance for traffic (without expansions in bends).**



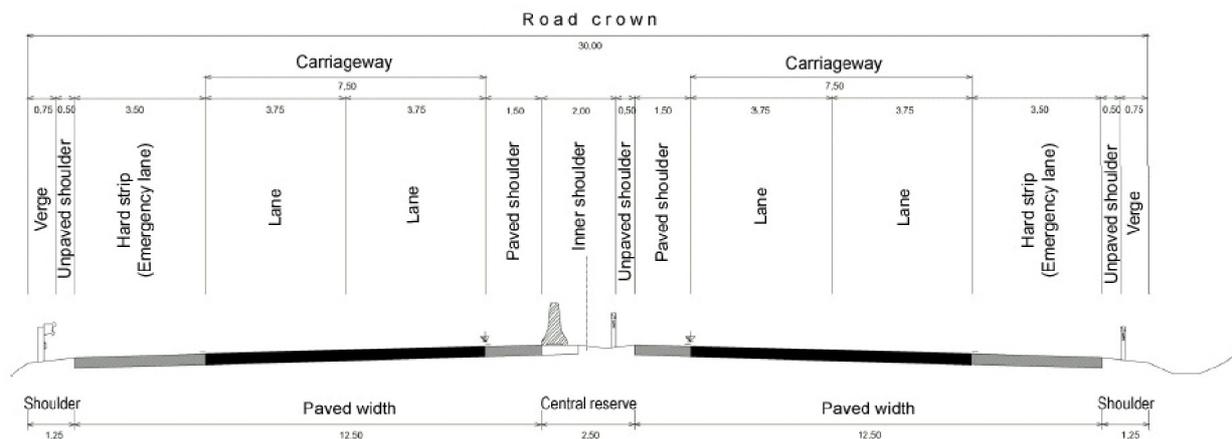
**FIGURE 2(b) Lane width of regional roads of minor importance for traffic (without expansions in bends).**

The absolutely necessary widening on curves has, of course, to be dimensioned accordingly (as provided for in RVS

03.03.23).

The following particular cases may occur:

- For constructionally separated bi-directional roads with four lanes temporary diversions must in future, where required, correspond to the intelligent highway system of 4+0 (as from an AADT of 12,000 vehicles/24hours per direction as criterion) – with 3.75 m wide lanes in order to ensure a paved width of 12.50 m required for separated traffic directions (see Figure 3).



**FIGURE 3 Special case of 4+0 system with central reserve during temporary diversion.**

- The width of a single lane of an interchange or on a slip road amounts to 4,00 m or 5,00 m (see RVS 03.05.13 for standard values).
- The width of acceleration/deceleration strips should, as a rule, have the same dimensions as the adjoining lane of the main carriageway. Differences exceeding 0.25 m should by all means be avoided.

#### **Dimensioning of hard strips**

Where high or inclined kerbs are used as an edge strips in combination with safety barriers or (concrete) walls the unpaved strip is to be omitted and the hard strip is to be enlarged by the dimension of the unpaved strip if a continuous alignment of the front border of the traffic guidance system is to be achieved. High and inclined kerbs on bridges must always correspond to this type of edge.

#### *Hard strips*

The width of the hard strip is easily assessed as shown below.

Paved width [m]	< 6.50 *)	≥ 6.50
Width of hard strip [m]	0.25	0.50

\*) Interchanges or slip roads with but one lane must have 0.5 m wide hard strips.

In accordance with RVS 05.02.31 the obligatory distance from the front border of the concrete guide wall to the hard strip (paved width) must be 0.50 m in addition to the width of the hard strip.

#### *Particular cases:*

- If the hard strip is used for surface drainage and has an elevated border it must, as a rule, have a width of at least 0.50 m.
- Where kerbstones are used for the border hard strips may be dispensed with in exceptional cases only.
- On roads with constructionally separated two-lane uni-directional traffic the inner hard strip should, as a rule, be 1.50 m in order to ensure an intelligent traffic system of 4+0 in the case of temporary diversions (two-way traffic 2+2 on one of the two bi-directional carriageways).

*Hard shoulder (emergency lane)*

The hard shoulder (emergency lane) has to show dimensions of at least 2.50 m, and normally 3.00 m and may, in exceptional cases (traffic system 4+0 during a temporary diversion) be 3.50 m wide. If and when required on a structure the emergency lane is to be expanded to up to 4.00 m.

*Parking*

A parking lay-by should have the following width:

At least: .....	2.00 m
Normally: .....	2.50 m
In the case of a higher share of commercial vehicles and busses: .....	3.00 m

**Shoulder***Outer unpaved shoulder*

The width of the outer unpaved shoulder (not taking into consideration any expansion for visibility reasons) can easily be assessed, too:

Paved width [m]	< 7.00 *)	≥ 7.00
Outer unpaved shoulder [m]	0.25	0.50

\*) Interchanges or slip roads with but one lane must have 0.5 m wide outer unpaved shoulders.

In the case of concrete guide walls the obligatory distance of 0.5 m from the front border to the end of the paved width corresponds to the outer unpaved shoulder.

*Verge*

The width of the verge amounts to:

- as a rule 0.75 m,
  - on structures with border strips 1.25 m and - if adjoining to pavements, footways, cycling paths etc. 0.25 m.
- Where concrete guide walls are foreseen the verge must be adequately dimensioned to provide for both the wall and the necessary space required for lateral deformation (see RVS 05.02.31).  
Where noise protection walls are to be installed at the border of verges the width of the latter (in general not less than 2.00 m) must amount to at least 1.25 m. Even more width may be required in order to provide for sufficient (system-dependent) space for the deformation of traffic guidance equipment.

**Central reserve**

If only a concrete guidance wall is used for securing the central reserve the latter will have to be constructed as a load carrying element.

*Inner unpaved shoulder:*

As a rule, the inner unpaved shoulder has to have the same width as the outer one.

In the case of concrete guide walls the obligatory distance of 0.5 m from the front border of the wall to the end of the paved width corresponds to the inner unpaved shoulder.

A particular case might be a concrete guide wall – if the width of the inner shoulder  $\geq 1.00$  m – on the very edge of the paved width, the inner unpaved strip is deleted without any substitution.

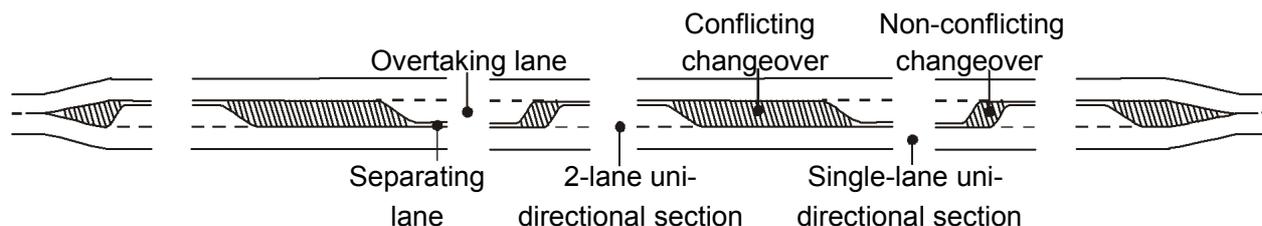
*Inner shoulder:*

The width of the inner shoulder must be determined in line with the respective requirements (in general not less than 2.00 m).

### GUIDELINE THREE LANE ROADS (2+1-ROADS)

The Austrian Guideline RVS 03.03.33 - Road Planning - Cross-Sections - Three Lane Roads (2+1-Roads) is to be applied to roads in the open country side but not to tunnels nor below ground sections longer than 80 m, hairpin bends nor country roads or lanes. It cannot be applied to additional lanes on ascending roads (climbing lanes).

A 2+1-cross section represents a cross section of a three-lane road. Such cross sections are suitable for roads with a second (overtaking) lane alternatively running in one direction at a time over an extended stretch of road (see Figure 4).



**FIGURE 4** Layout of a 2+1 road.

The essential feature of roads with a 2+1 cross section is the possibility of controlled overtaking. While overtaking is possible on two-lane uni-directional sections irrespective of oncoming traffic, this is not permissible on uni-directional single lanes.

Compared to conventional two-lane roads this offers the important advantage that motorists are no longer exposed to the inconvenience of having to look for an overtaking possibility if and when oncoming traffic so permits. The often occurring errors in judging remaining time slots in respect of oncoming vehicles are avoided. Although vehicles will accumulate on uni-directional single lanes and form longer queues as a result of the prohibition to overtake this should not be unreasonable for the driver since the knowledge of controlled overtaking ahead will considerably reduce the psychological “pressure to succeed in overtaking”.

2+1-cross sections are specially suited for trunk roads and show the following characteristics:

- Compared to two-lane cross sections the 2+1 model offers i.a. the following advantages:
  - Increased traffic safety
  - Free flow of traffic (because of overtaking lanes)
  - Simplified implementation of traffic systems in the case of road works because of the three existing lanes

The performance capacity of roads with a 2+1 cross section is not (or only insignificantly) higher than that of a road with the conventional two-lane cross section since only one lane at a time can be opened to traffic in each direction.

Operational costs might be higher, though.

Compared to existing four-lane cross sections with over-dimensioned cross section elements a change in road marking towards 2+1 cross sections can lead to a dimensioning of cross section elements that meet traffic and safety requirements.

The permissible maximum speed on sections with a 2+1 cross section must not exceed 100 km/h. The commencement of a uni-directional single lane section at the conflicting changeover point proves particularly suitable for installing speed control equipment.

Where the construction of a central reserve is projected the additional space required must be taken into consideration. Furthermore, sufficient space and carrying capacity must be ensured to provide room for emergency operations.

## Areas and limits of installation

The installation of 2+1-cross sections can prove useful in the following cases:

- New construction of a trunk road (e.g. bypasses)
  - New construction of express ways and motorways (Special case of an interim construction since only a low traffic volume is anticipated)
- Redesignment of an existing road by means of marking changes with or without redevelopment (expansions)

The criterion for a useful installation of roads with 2+1 cross sections is an AADT of between 7,000 and 18,000 vehicles/24 hours.

The lower installation level recommended is to be explained by the fact that with an even lower traffic volume and sufficient visibility for overtaking a prohibition to do so will have a negative effect on the motorist in respect of acceptance and meeting the prohibition on a section with one lane per direction if no oncoming traffic is encountered over a lengthy stretch of road.

As regards the upper level, attention it to be paid to the fact that a traffic congestion is to be expected on conflicting changeovers as from a traffic density of 1,500 vehicles/hour per direction onwards. As from an AADT of 18,000 vehicles/24 hours the daily pattern of uni-directional traffic, above all during peak hours, and also the traffic composition must be taken into account.

If a 2+1 cross section is chosen for a road with fast moving traffic the relevant accompanying provisions in respect of prohibited types of traffic should be stipulated.

Where possible, grade-separated interchanges should be projected.

The alignment of roads with a 2+1 cross section should offer generously selected elements:

- Gradients should not exceed 6%
- Curves should ideally have a radius of at least 400 m (sight distance)

If, in an individual case, a radius of less than 400 m cannot be avoided the alignment of the curve should be reconsidered and the option of a two-lane cross section investigated. If the 2+1 cross section is maintained, the separating lane must be expanded.

If, over a longer stretch of road with a low gradient the alignment stipulates a radius of less than 400 m for the curves, the 2+1 solution should be discarded in order to avoid overtaking manoeuvres with small speed differences on bendy sections with restricted vision (impair sight lines) of those overtaking, being overtaken, and also oncoming traffic.

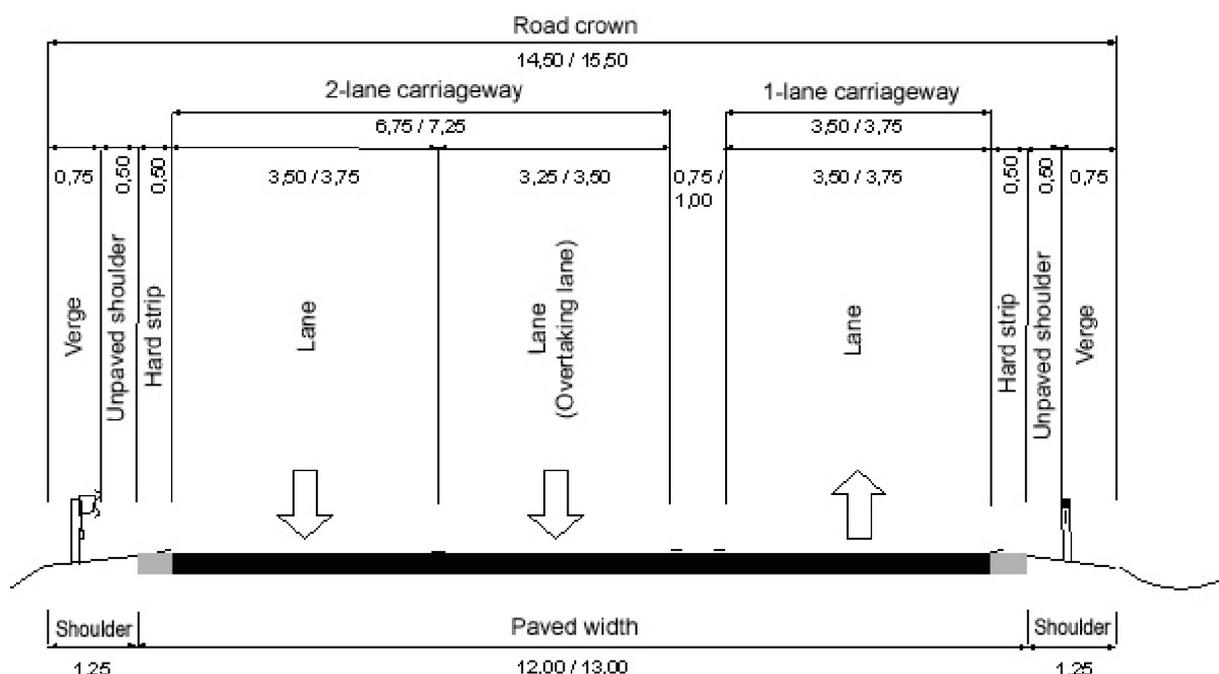
## Cross section elements

### *General*

The cross section normally consists of cross section elements in accordance with RVS 03.03.31 and the separating lane (see Figure 5).

The reference line normally runs along the carriageway axis.

Cycling strips must not be provided on roads with a 2+1 cross section. Where appropriate, cycling paths should be provided for.



**FIGURE 5** Example of the standard dimensions of cross section elements of a road with a 2+1 cross section for new constructions and redevelopment (minimum width/maximum width)

#### *Dimensions of cross section elements*

**For new construction and redevelopment** The dimensions of cross section elements of roads with a cross section of 2+1 are shown in Figure 5.

**Overtaking lane / Driving lane** Where the dimensioning of the overtaking lane (in accordance with RVS 03.03.31) renders a width of  $\geq 3.50$  m it is to be executed 3.50 m wide, and in all other cases 3.25 m wide. All other lanes should have a width of at least 3.50 m. A width of 3.75 m should be projected only if clearly resulting from lane dimensioning in accordance with RVS 03.03.31 (i.e. outside the transition area).

**Separating strip** The width of the separating strip should, in principle, be 0.75 m. Where a curve radius is less than 600 m the separating lane must be expanded to 1.00 m.

**Remarking** 2+1-cross sections can be obtained by remarking existing roads (without any noteworthy constructional changes).

**Carriageway** The minimum width required for remarking a carriageway to provide for a 2+1 cross section reads 11.00 m. The minimum dimensions of the cross section elements for this width are described in the Guideline RVS 03.03.33.

#### **Layout of single lane and two-lane sections**

When determining the sequence and length of uni-directional lanes the advantage of controlled overtaking in one direction must, in principle, be weighed against the disadvantage of increased through formation.

#### *Length of single lane and two-lane sections*

The length of single lane and two-lane sections should be between 1.2 and 1.8 km. The length of the changeover is not included in these figures.

A length of less than 1 km should be avoided for reasons of traffic safety and traffic flow. In particular the first two-lane section of a road with a cross section of 2+1 must not be shorter than 1 km. For reasons of fluidity and acceptance by the motorist the length of a lane should in this context not exceed 2 km.

*Breakdown lay-by*

Each single lane section should have at least one breakdown lay-by. Shoulder expansions are not required.

*Special consideration of gradients*

The ascending stretch of a gradient should, if possible, be constructed as a two-lane section. Overtaking prohibitions for commercial vehicles (or a prohibition for broad vehicles to use the overtaking lane) will lead to a better separation of faster and slower vehicles.

*Special consideration of interchanges*

Interchanges considerably influence the layout of sections and usually also include changeovers.

Access lanes (to petrol stations or rest areas) should be treated in the same way as interchanges.

*Special consideration of structures*

If the required width for the installation of a 2+1 cross section cannot be provided for at reasonable cost in the case of structures (e.g. bridges) the road can be projected as a two-lane road in the respective area.

**Layout of changeovers***General*

Any alteration in the number of uni-directional lanes from two to one or the opposite will invariably lead to conflicting and non-conflicting changeovers. With the exception of the commencement and end of 2+1 cross section roads the changeovers will coincide at the same points for both directions.

The elimination of two-lane sections on changeovers is achieved by eliminating the overtaking lane; a subtraction of the right lane is to be avoided.

The expansion to two-lane sections on non-conflicting changeovers can be achieved by adding an overtaking lane or a further driving lane.

*Positioning of changeovers*

Changeovers should, in principle, be situated in areas permitting clear visibility and with a straight alignment. Utmost attention is to be paid to provide for well-timed awareness of the driver on conflicting changeovers. They should be recognisable from twice the sight distance stipulated in RVS 03.03.23, independent of preannouncements by traffic signs.

Suitable places for changeovers are e.g. before or after:

- Interchanges – with possibly the addition of a further lane for oncoming traffic
- Towns and villages
- Structures with insufficiently large cross sections
- Part sections with gradients of different sizes and length

In particular

- Curves with a radius of less than 600 m
- Crests (with poor visibility)
- Bridges (because of the danger of ice formation)

must be avoided on conflicting changeovers.

*Dimensions of a changeover*

The length of a changeover amounts to:

- normally 45 m for non-conflicting changeovers,
  - as a rule, 200 m for a conflicting changeover, and at the very least 150 m – only if the blocked road is recognisable in good time and the necessary visibility is assured

**Marking and Signing**

All longitudinal markings should guarantee increased visibility on wet surfaces in the dark. Special attention must be paid to maintaining these markings in excellent condition.

Acoustically perceptible markings should be projected for solid lines.

The standard marking and signing on changeovers is illustrated in the Guideline RVS 03.03.33.

### **Interchanges**

The level of service over the length of a road with a cross section of 2+1 basically depends on the level of service at interchanges. These and also junctions can certainly be constructed as level crossings and junctions at grade but should preferably be grade-separated connections to 2+1 cross section roads. This applies above all to traffic volumes above approx. 12,000 vehicles/24 hours. Along the stretch with a 2+1 cross section the motorist should meet with uniform interchanges as far as possible, both as regards the type of interchange and the construction itself.

The most appropriate location for an interchange is a non-conflicting changeover.

Limiting permissible speed in junction areas is often advisable too (especially with a high share of crossing agricultural vehicles).

T-junctions of agricultural roads and access roads (e.g. accessing farm roads on sections not covered in the respective regulation) are as far as at all possible to be avoided on sections with a continuous three-lane marking. Where this is impossible

- left turns from the three-lane cross section and
- left turns within these sections must be prohibited, and
  - crossing the three-lane section is only permissible if the sight distance for the (slowly) crossing vehicle has been verified.

Details are given in the Guideline RVS 03.03.33.

### **Commencement and end of a road with a 2+1 cross section**

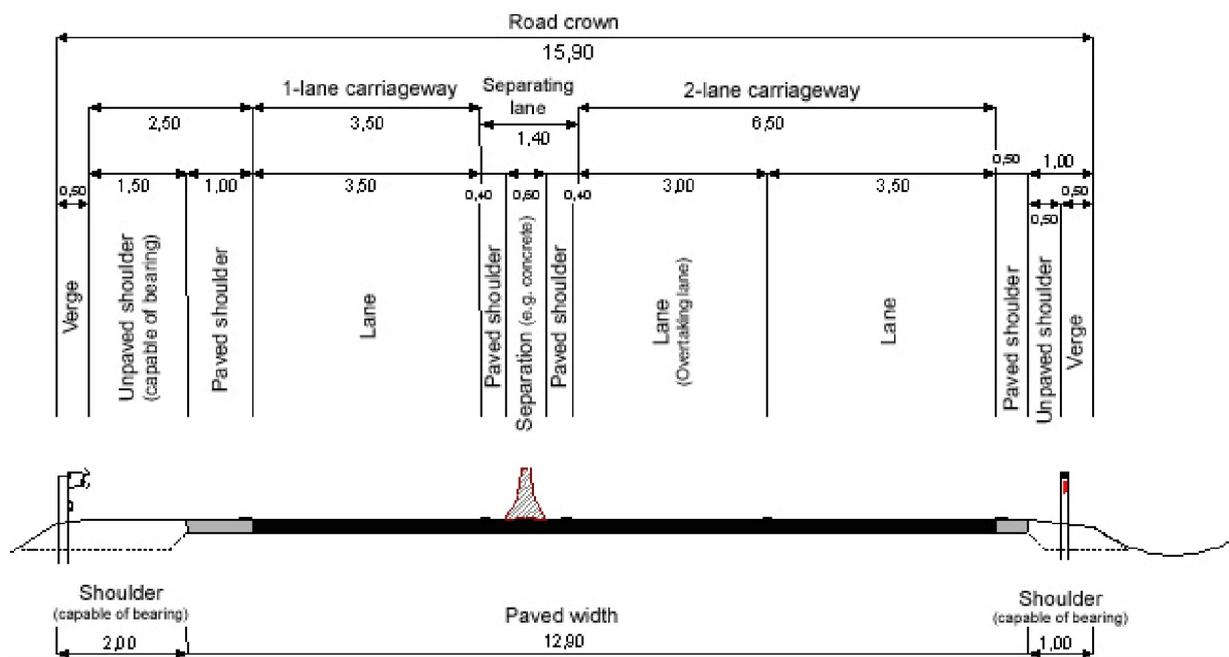
The design and also the marking and signposting used for changeovers should, in principle, be applied to the commencement and end of roads with a 2+1 cross section too, plus the following:

The appropriate commencement of a road with a 2+1 cross section is an additional lane representing a continuation of the lane for turning left after a junction.

- If a road with a 2+1 cross section commences or ends with the addition or elimination of a third lane the required alterations in the width of the cross section should be accomplished by a planary taper (of possibly 1:40) of the edges of the continuous lanes.
- If a road with a 2+1 cross section commences with the overtaking lane – to be understood as an example of a non-conflicting changeover, appropriate measures must be adopted in the preceding area to prevent vehicles oncoming from the two-lane cross section from accessing the single lane section while overtaking.
- If a road with a 2+1 cross section ends at the termination of the overtaking lane – to be understood as an example of a conflicting changeover, the length of the barred area may be halved if no overtaking vehicle could be approaching from the two-lane cross section.

### **A special case in this context is a road with a 2+1 cross section and a central reserve**

In the case of a stage construction (because of moderate traffic volume forecasts) of highway design and execution in the motorway and express way network (overtaking prohibition for broad vehicles) the following minimum dimensions apply to the cross section elements (see Figure 6).



**FIGURE 6 Minimum dimensions of the cross section elements of a 2+1 cross section with central reserve (e.g. concrete guiding wall)**

Additional remarks:

- Minimum length of a conflicting changeover: 200 m.
  - The constructional separation (the centre wall of concrete or concrete finished parts or a steel wall or the like) must be repositioned to the centre (taper 1:20).
- A hard shoulder is obligatory to permit its use for breakdowns or operational activities.
  - When aligning a changeover it must be borne in mind that the carriageway is positioned asymmetrically on the road as a result of differing shoulder widths.

Initial experience gained in this special case in actual practice has shown that the following aspects must be taken into consideration too:

- Special attention is to be paid to accidents and rescue operations since the concrete centre wall reduces available free space and renders the services of emergency vehicles (fire brigade, ambulance) difficult.
- Lay-bys for breakdowns are recommended.

## **INSTRUCTION ROAD SAFETY - MOTORCYCLE SAFETY**

The Austrian Instruction RVS 02.02.42 – Transport Planning – Road Safety – Motorcycle safety is intended for roads in open country side and should also be in force in towns and villages analogously. A number of different measures are listed with a view to improving motorcycle safety, possibly to be applied on roads with conspicuous areas and areas with increased risks of motorcycle accidents, depending on financial resources.

### **General**

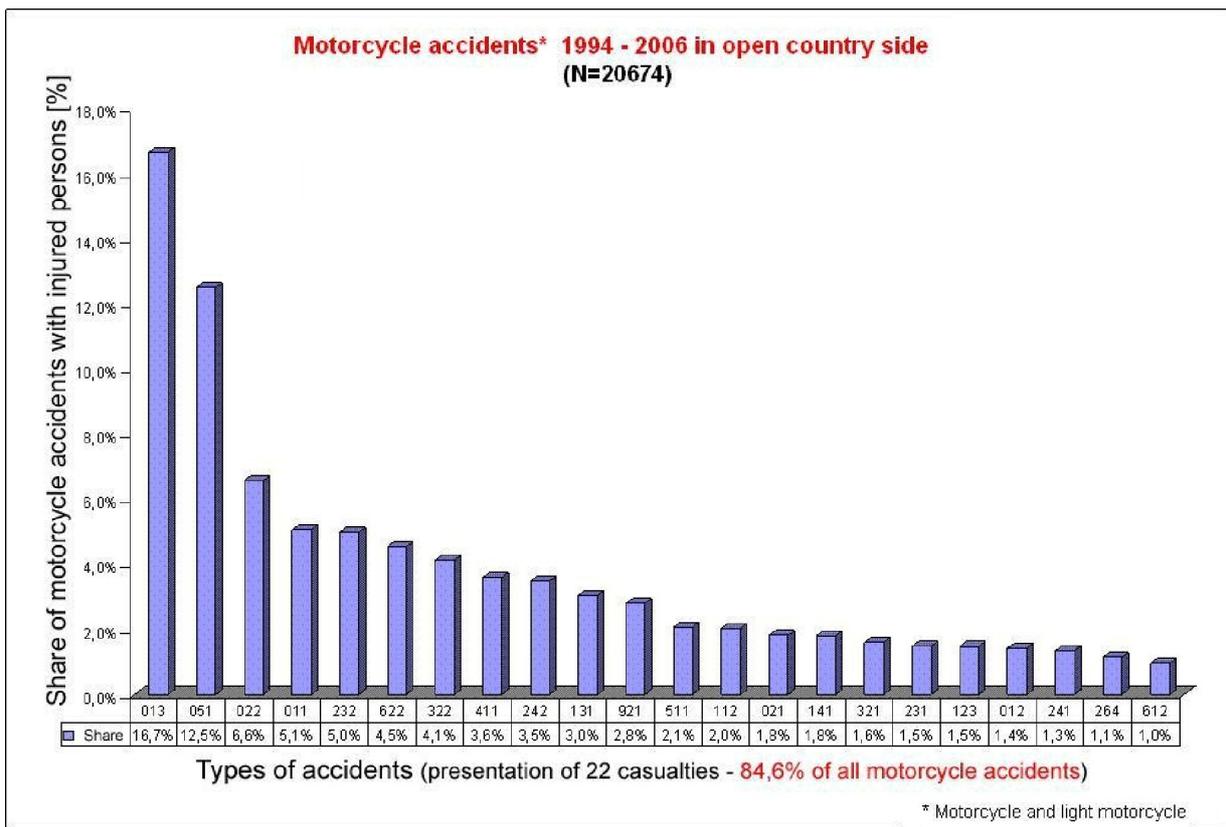
Many European countries have undertaken promising approaches and practical tests for the protection of motorcycle drivers. A binding European standard for protection with respect to a dangerous road infrastructure has not yet been issued. Vehicle restraint systems (VRS), which have been optimised in respect of their restraining stages, can become an extreme injury hazard for motorcyclists. This has also been experienced with other road equipment such as wooden marker posts. The Instruction provides scope for the application areas of standards in order to determine application possibilities of protection systems for motorcyclists.

The technical measures to be projected will be characterized by constant further developments and ongoing practical experience. Measures considered sufficient only a few years ago (such as polystyrene sheathing) partly no longer meet the present state of the art. The Instruction quite extensively stipulates measures in line with internationally applied protection systems, longer-term effective and scientifically approved.

The continuously high number of single vehicle crashes of motorcyclists make it a must to design and equip road traffic areas in a way that will guaranty safety also for motorcyclists.

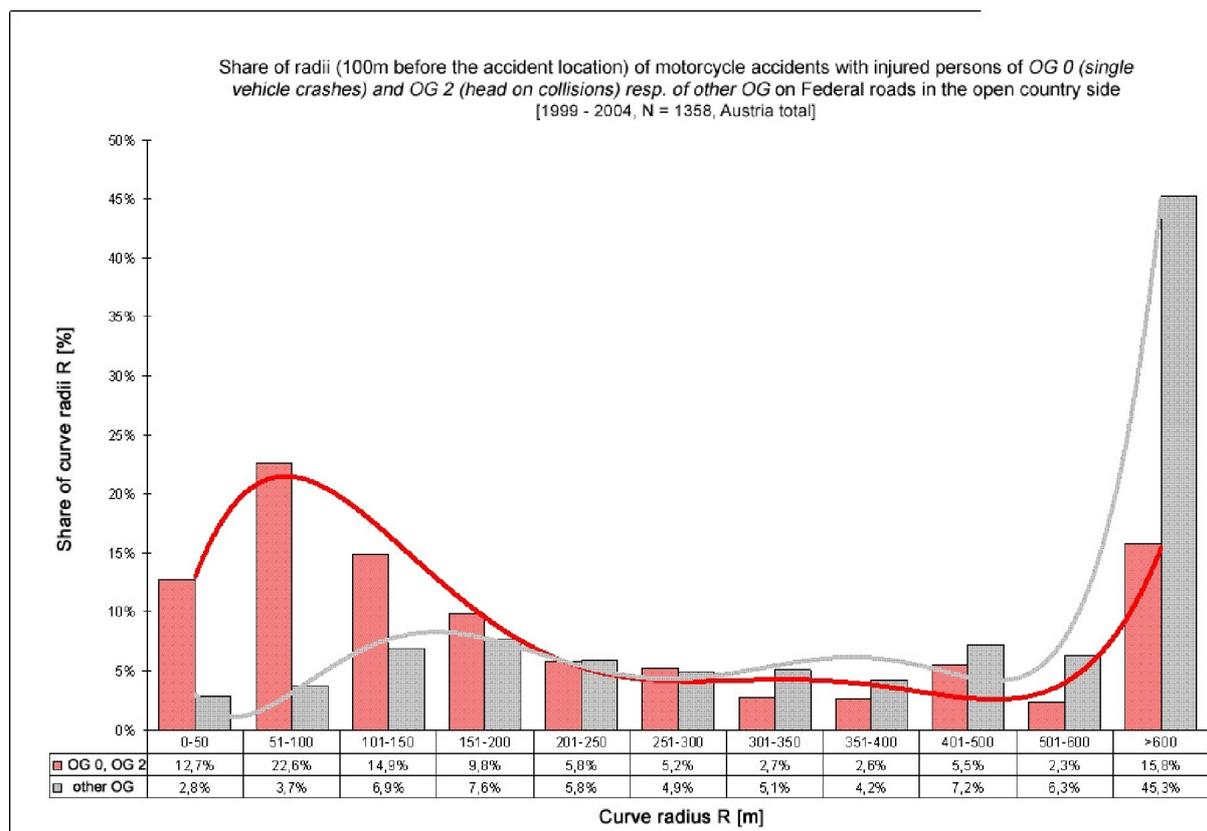
The downward trend of heavy injuries at road accidents perceptible in the statistics does not include motorized cycling. In 2005, the share of fatally injured motorcyclists was 12.8 % of the total number of fatalities, the share of persons injured in accidents was 8.1 %. The severity of injuries is worst in the case of motorcyclists, those aged between 35 and 44 years represent the most severely injured group. This corresponds to a general European development. 93 % of those killed were males, mostly between 21 and 45 years old. The type of accidents with fatalities are primarily single vehicle crashes and head on collisions. The number of injured persons is almost the same in the open countryside and in towns or villages but the number of casualties is four times higher in the open countryside.

Figure 7 shows the quantitative distribution of the individual types of accidents according to RVS 02.02.21. The list is headed by 013: Deviating to the right in a left bend, followed by 051: Falling from the bicycle, 022: Deviating to the left in a right bend, 011: Deviating to the right on a straight road, 232: Grazing collision in a bend, and 622: Accident in a junction involving a turning vehicle.



**FIGURE 7 Type of motor cycle accidents with personal injuries**

Figure 8 shows the influence of curve radii at accident locations.



**FIGURE 8 Breakdown of the radii dimensions at motorcycle accidents in %**

The major part of single vehicle crashes or head on collisions occurs with curve radii between  $R = 51$  and  $R = 150$  m (37,5 %). The maximum share of accidents of all other types falls within the range above  $R = 600$  m. Maximum values are shown at  $R_{\min} = 100$  m, followed by  $R_{\min} = 105$  m and  $R_{\min} = 200$  m. The proportional distribution of radii in the road network has not been taken into account in the evaluation.

### Reasons for adopting measures

#### *Conspicuous areas*

Measures for increasing motorcycle safety must concentrate on conspicuous areas. These are:

- Locations with a high accident rate in accordance with RVS 02.02.21 (accidents of similar kinds with the criterion "single track motor vehicle")
- Sections becoming notorious for accidents – representing an accident accumulation line – i.e. if in a sliding enquiry to determine accident accumulation points the window size is  $\leq 1,0$  km and three or more accidents (personal damage and material damage) with the criterion "motorcycle and light motorcycle" have occurred over a period of five years.

#### *Areas with increased risks of motorcycle accidents*

Measures should also be adopted in areas with an increased risk of motor cycle accidents. This applies to typical motorcycle sections such as:

Road sections with a high share of motor cyclists of more than 15 %, an AADT of some 2500 vehicles/24 hours and a share of commercial vehicles of about 5 % during weekends (May to September)

- Access roads to destinations specifically attracting motorcyclists
- Access roads to major motorsports events

The following criteria should be taken into account:

- Locations and sections which are indicative of motorcycle accidents on the basis of experience gained with other locations and sections of similar traffic composition, such as:
  - Inconsistencies in the alignment (unexpected bends)
  - Tightening curve radii
  - An alignment seducing the driver to speed up
- Operational sources of danger:
  - Sudden change in skid resistance
  - Unexpected longitudinal and lateral surface irregularities
  - Chippings on the road because of rutted shoulder (in right bends)
  - Unsuitable grout material
  - Longitudinally shaped road surfaces
  - Dirt on the road (e.g. on factory exit roads or caused by construction site vehicles or agricultural machinery)
  - Metal covers
  - Large scale floor markings
- Areas with a dangerous infrastructure:
  - Wooden marker posts in the outside of bends
  - Safety barriers not constructed as stipulated (with protruding parts)
  - Fixed objects not secured (traffic signs, safety barrier posts, railings, etc.)

#### *Line of action*

If one or more of the above risks are encountered an investigation should be undertaken without delay. For an estimation of the traffic volume of motorcyclists sample counts should be arranged for at selected intervals since the customary traffic assessments are usually directed at other data.

Where the above criteria ask for measures to be adopted, the following procedure is recommended:

- Assessment of the priority of the respective measures, taking into account a possible influence on other traffic participants. Conspicuous areas necessitate immediate action.
- Determination of the kind of measures to be adopted (active or passive) in due consideration of economic possibilities.
- Documentation – Remediation

#### **Measures**

Measures to be adopted in order to increase traffic safety in motorcycling, in particular on motor cycle sections, are aimed at the following targets:

Reduction of the number of accidents by influencing conscious and unconscious driving behaviour of motorcyclists (e.g. by an improved optical alignment) = **active measures**

Reduction of the consequences of an accident (e.g. removing or securing obstacles near the carriageway) = **passive measures**

A majority of decisions taken while driving, in particular speed and steering manoeuvres, are taken unconsciously and are influenced by the characteristic features of the road (alignment, technical traffic equipment) the motorist is aware of. Suitable measures must, consequently, be directed at improved awareness of the traffic area and also a speed reducing/controlling impact before bends and interchanges. All measures must always be understood as an overall strategy in terms of a uniform and comprehensible plan. Singular measures very seldom meet with success.

As a rule, active measures should be given preference since they usually have no negative effect on other traffic participants. Where cost-intensive passive measures are considered essential but cannot be speedily implemented for financial reasons, this must be referred to in a remediation plan. Comprehensible documentation material and remediation plans are part of the internal quality assurance system of a road administration.

#### *Active measures*

Active measures that might become necessary for a specific stretch of road comprise the following:

**Technical traffic measures** should help the motorist to identify dangerous points and improve optical guidance. They are particularly necessary at road sections prone to judgment errors because of their alignment and optical appearance (eyecatcher!).

Technical traffic measures are subdivided according to the following enumeration and should possibly be executed in the listed order:

- Hazard warning (road marking)
- Traffic guidance
- Traffic signs and announcements

*Hazard warning (road marking)* Road marking serves the purpose of explaining optical guidance and is of special importance in front of dangerous points. Particular attention is to be paid to the skid resistance requirements in accordance with ONR 22441. With a view to improving traffic safety for motorcyclists longitudinal road marking (see RVS 05.03.11 for edge lines, guidelines and solid lines) is of special importance. (Large scale) pictograms and areal marking should be discarded because of the poor skid resistance. This should be specially considered in bends and at points where dirt easily accumulates.

Head on collision accidents caused by curve cutting is registered in some sections. For a clear separation of oncoming traffic in left bends (necessary width for motorcyclists in oblique position) centrally enlarged solid twin lines/guidelines will prove useful. Upon analysing conditions in situ a special marking can be provided too. In such cases the respective section must be registered as test section and the risk to be avoided must be pointed out (see test section on the Soboth). Legal coverage of such road marking will be obtained by labelling the section as test section (with additional announcement boards).

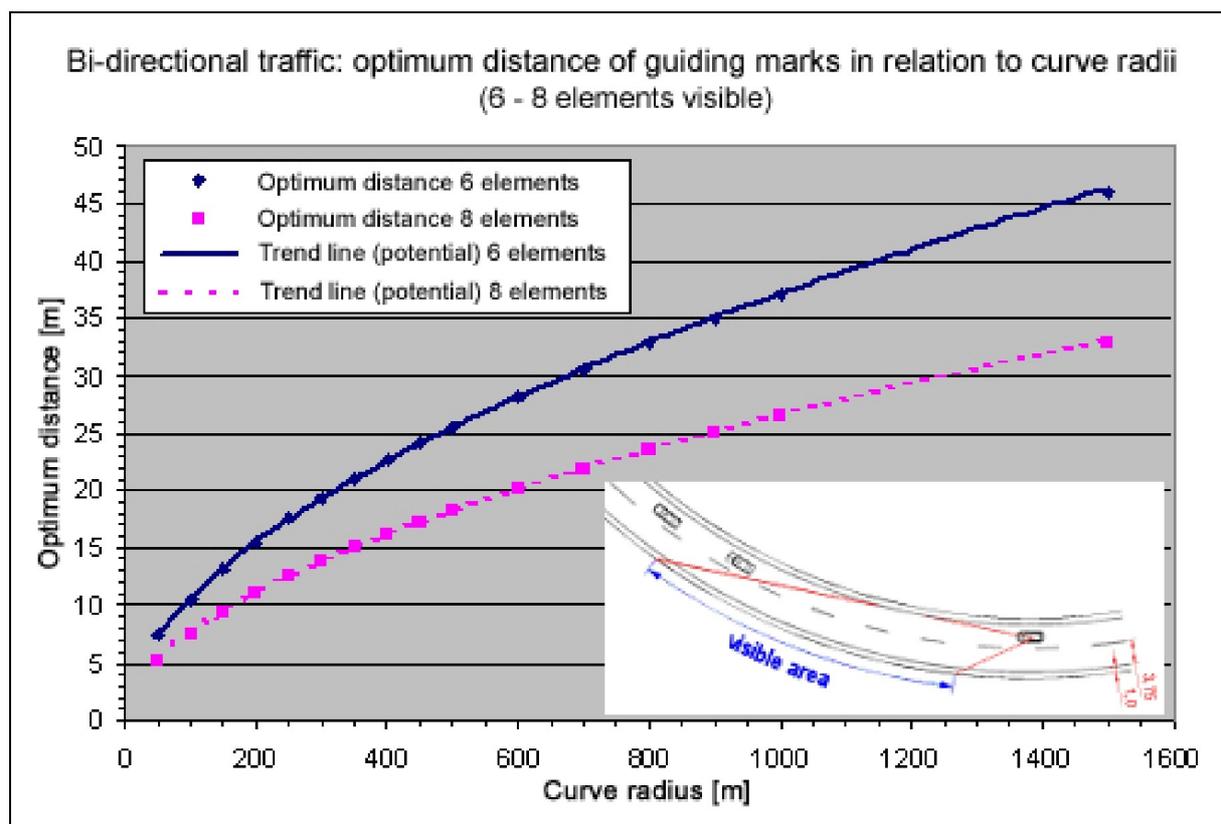
*Traffic guidance equipment* Vertical traffic guidance equipment in accordance with RVS 05.02.14 comprises guidance angles, sign posts, delineators and guidance marks. Traffic guidance equipment is to be installed in such a way that supports and posts will not cause additional injuries. On sections with an increased risk of motorcycle accidents individual metal posts in run out zones of bends must either be positioned as wide as possible off the edge of the carriageway or covered with polystyrene sheathing or will have to be otherwise constructed.

Vertical traffic guidance equipment in accordance with RVS 05.02.14 comprises guidance angles, sign posts, delineators and guidance marks. Traffic guidance equipment is to be installed in such a way that supports and posts will not cause additional injuries. On sections with an increased risk of motorcycle accidents individual metal posts in run out zones of bends must either be positioned as wide as possible off the edge of the carriageway or covered with polystyrene sheathing or will have to be otherwise constructed.

Wooden marker posts still existing on the outsides of bends are to be removed without delay and replaced by flexible posts made of resilient material (in accordance with RVS 05.02.20).

Guidance angles should be provided in particular at discontinuous points. In hairpin bends and long-drawn bending areas a closer succession of marker points with enlarged delineation will improve the orientation.

The optimum distance of traffic guidance elements is to be chosen in relation to the radius, see Figure 9 for a recommendation.



**FIGURE 9 Optimum distances of guiding elements installed in closer succession in relation to the curve radius (6-8 elements visible) in cases of oncoming traffic**

*Traffic signs and announcements* Danger signs should be restricted to the required extent since road marking is much more important for the motorcyclist concentrating on the road for orientation. The danger sign “Dangerous bend(s)” plays an important role on motorcycle sections. They should be installed in particular where the further course of the road cannot be seen when approaching the bend. Attention must be paid when installing the sign that it corresponds to the actual course of the imminent bend.

Signposts should never be installed on the outside of a bend (danger of an injury at the post).

In order to increase attention and recognition (to better contrast with the background) a rectangular board may be used for danger signs.

An arrangement of signposts on both sides of the road makes sense if a considerable amount of overtaking is expected at the particular point.

**Monitoring measures** This type of measures is not referred to in detail here. Examples would i.a. be speed control and also video surveillance in certain cases.

*Measures achieved by constructional changes of the infrastructure* The measures to be achieved by constructional changes of the infrastructure read:

- Change of alignment
- Removal of visibility limiting obstacles
- Rehabilitation (resurfacing), improvement of skid resistance
- Distress removal
- Remediation of shoulders
- Removing, relocating or securing fixed objects
- Removal of dangerous vehicle restraint systems and signposts

Change of alignment:

Constructional measures in combination with a change of alignment usually concern bend areas and are very cost intensive. They are justified only for sections with particularly frequent accidents with a high share of motorcycle victims or if additional advantages for other traffic participants render such investments economically tolerable.

The essential changes of an alignment relate to the removal of irregularities

- No blind corners
- Inconsistent curvatures of bends
- Tightening bends
- Construction of a crossfall as provided for in the Instruction in the context of recognisability of bends and optimum surface drainage.

Removal of visibility limiting :

As a rule, visual range and visibility conditions must meet the stipulations set out in the Instruction. This applies in particular to motorcycle sections since motorcycles fall into the category of small vehicles. Special attention is to be paid to visibility conditions in the inner side of bends, T junctions, and exit lanes from plots of land.

Obstacles to visibility, even if causing only a marginal interruption of the visual range, must be removed.

Rehabilitation (resurfacing), improval of skid resistance and distress removal:

The Instruction stipulates various improvements and remediation measures not dealt with in this paper since they do not refer to road alignment.

Remediation of shoulders:

Passenger vehicles cutting curves in right bends, and also rain tend to toss gravel (usually not visible) from unpaved shoulders onto the carriageway. Gravel on descending road stretches is particularly dangerous also for cyclists. Remedial action can be offered by installing marker posts in closer succession and possibly also by concrete grid pavers.

Removing, relocating or securing fixed objects:

Fixed objects next to the carriageway cause serious accidents above all where motorcyclists swing off the road. Removing, relocating or securing such objects (covering, sheathing with flexible material) is of utmost importance and must be conscientiously carried out.

Curbstones in the outside of a bend should be avoided or lowered respectively.

Removal of dangerous vehicle restraint systems:

Vehicle restraint systems not justified in the respective Guidelines (nor in previous versions) can be much more a source of danger than of protection. They must be removed from motorcycle sections. It should, moreover, be investigated whether passive vehicle restraint systems offer protection at all. Wherever sufficient run out zones can be provided vehicle restraint systems should be considered a danger (this also for passenger vehicles).

**Operational measures** In the course of periodically recurring examinations of traffic signs in accordance with the Highway Code or a road safety inspection (in accordance with RVS 02.02.34) matters of motorcycle safety in conspicuous areas and areas with multiple motorcycle accidents must be given special attention. Such examinations must include the evaluation of the functionality of passive vehicle restraint systems and other safety installations, duly taking into account possible risks for motorcyclists.

On sections with an above average risk for motorcyclists regular test runs must be carried out in terms of quality assurance (once a year before the motorcycle season starts) and recorded. A documentation of the accidents analysis and the remedial actions selected must be furnished. These test runs should aim at detecting inhomogeneities (guiding installations of divers length, a change of vehicle restraint systems, gaps, protruding parts, edges and assembly deficiencies or damage).

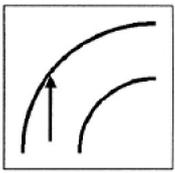
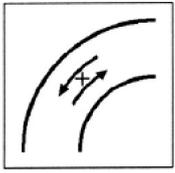
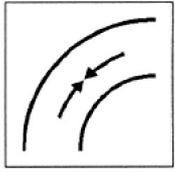
*Passive measures*

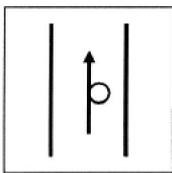
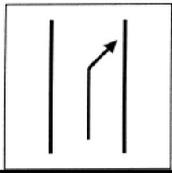
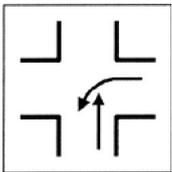
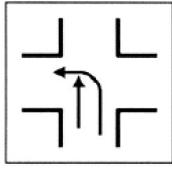
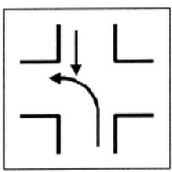
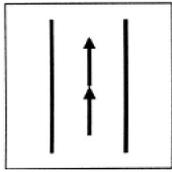
When assembling special motorcycle protection systems installed in addition to existing vehicle restraint systems, the procedure to be adopted is described in the Instruction RVS 02.02.42.

### **Deployment of measures**

Selective measures of remediation should be adopted In relation to the type of accidents recorded. When doing so all possible measures of implementation should be investigated (see Table 1).

TABLE 1 Remediation of certain types of accidents.

The ten most frequent types of motor bike accidents in open country side			Possible measures to be adopted for risk reduction
<b>Rank</b> 1	<b>Type of accident</b> 013  Deviating to the right in left bend	<b>Share of accidents</b> 16,7%	Cleaning of the road, control runs  Traffic monitoring  Traffic signs and announcements  Remediation of shoulders  Longitudinal marking (on surface)  Special, additional marking (on surface)  Explanation of alignment (traffic guidance system, surface marking)  Remediation of a carriageway damage  Removal of obstacles to visibility  Provision of passive protection equipment  Removal of fixed objects, vehicle restraint systems  Resurfacing  Change of alignment
<b>Rank</b> 3	<b>Type of accident</b> 022  Deviating to the right in left bend	<b>Share of accidents</b> 6,6%	
<b>Rank</b> 5	<b>Type of accident</b> 232  Grazing collision in a bend	<b>Share of accidents</b> 5,0%	
<b>Rank</b> 9	<b>Type of accident</b> 242  Head on collision in a bend	<b>Share of accidents</b> 3,5%	

<b>Rank</b> 2		<b>Type of accident</b> 051  Fall from vehicle Skidding	<b>Share of accidents</b> 12,5%	Cleaning of the road  Remediation of a carriageway damage  Removal of fixed objects  Resurfacing
<b>Rank</b> 4		<b>Type of accident</b> 011  Swinging off to the right on straight road	<b>Share of accidents</b> 5,1%	
<b>Rank</b> 6		<b>Type of accident</b> 622  Collision with oncoming vehicle of motorcycle turning left	<b>Share of accidents</b> 4,5%	Removal of obstacles to visibility  Prohibition to overtake  Speed limit
<b>Rank</b> 7		<b>Type of accident</b> 322  Collision with straight driving vehicle of motorcycle turning left	<b>Share of accidents</b> 4,1%	Traffic monitoring  Signposting at dangerous point  Improving recognition of an interchange
<b>Rank</b> 8		<b>Type of accident</b> 411  Collision while turning left	<b>Share of accidents</b> 3,6%	Redevelopment of an interchange (e.g. turning lane)  Light signal equipment
<b>Rank</b> 10		<b>Type of accident</b> 131  Running into a driving vehicle on a straight road	<b>Share of accidents</b> 3,0%	Cleaning of road  Traffic signs and announcements (warning)  Remediation of a carriageway damage  Resurfacing
<b>Total of ten most frequent types of accidents</b>			<b>15,2%</b>	

**REFERENCES**

- RVS 02.02.21 Verkehrsplanung, Verkehrssicherheit, Verkehrssicherheitsuntersuchung, Aug. 2004
- RVS 02.02.34 Verkehrsplanung, Verkehrssicherheit, Road Safety Inspection, March 2007
- RVS 02.02.42 Verkehrsplanung, Verkehrssicherheit, Empfehlungen zur Verbesserung der Sicherheit für den Motorradverkehr, May 2010 (provided)
- RVS 03.01.11 Straßenplanung, Grundlagen, Überprüfung der Anlageverhältnisse von Straßen (ÜAS), June 1994
- RVS 03.03.23 Straßenplanung, Freilandstraßen, Linienführung, Jan. 1997
- RVS 03.03.33 Straßenplanung, Freilandstraßen, Dreistreifige Querschnitte (2+1 Querschnitte), June 2008
- RVS 03.05.13 Straßenplanung, Knoten, Gemischte und Planfreie Knoten, March 2001
- RVS 05.02.14 Verkehrsführung, Leiteinrichtungen, Leittafeln, June 2002
- RVS 05.02.20 Verkehrsführung, Leiteinrichtungen, Leitpföcke, Oct. 1980
- RVS 05.02.31 Verkehrsführung, Leiteinrichtungen, Anforderungen und Aufstellung, Nov. 2007
- RVS 05.03.11 Verkehrsführung, Bodenmarkierungen, Ausbildung und Anwendung von Bodenmarkierungen, July 2009,  
*Austrian Association for Research on Road - Rail - Transport/Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr, Vienna, Austria*
- ONR 22441 Richtlinien zur Spezifikation von Bodenmarkierungen und Bodenmarkierungsmaterial, 2008-12-01  
*Austrian Standards Institute/Österreichisches Normungsinstitut, Vienna, Austria*