

25 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XV. GP

1979 06 20

Regierungsvorlage

Gemeinsame Absichtserklärung zur Durchführung einer europäischen Aktion auf dem Gebiet der elektronischen Hilfen für den Verkehr auf großen Fernverkehrsstraßen samt Anhängen

Die Unterzeichner dieser gemeinsamen Erklärung, die ihrer gemeinsamen Absicht Ausdruck verleihen, an einer Europäischen Aktion zur Entwicklung elektronischer Hilfen für den Verkehr auf großen Fernverkehrsstraßen teilzunehmen, haben sich wie folgt verständigt:

Abschnitt 1

(1) Die Unterzeichner haben die Absicht, bei einer Aktion zur Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich der elektronischen Hilfen für den Verkehr auf großen Fernverkehrsstraßen zusammenzuarbeiten. Gegenstand dieser Aktion ist es, die verschiedenen zu diesem Zweck entwickelten Techniken und ihre Kompatibilität zu untersuchen. Sie soll ferner gewährleisten, daß diese verschiedenen Verfahren soweit irgend möglich in allen Unterzeichnerstaaten zur Verfügung stehen. Das Endziel dieser Aktion besteht darin, zur etwaigen Errichtung eines genormten europäischen Systems auf diesem Gebiet beizutragen.

(2) Die Aktion betrifft im wesentlichen die Forschung auf dem Gebiet der Verfahren zur Übertragung von Verkehrsmeldungen an die Fahrer und die Entwicklung dieser Verfahren sowie die Auswahl und Entwicklung der hierfür vorzusehenden Prototypen.

(3) Die allgemeine Beschreibung dieses Forschungsprogramms ist in Anhang II enthalten.

Die Unterzeichner bringen ihre Absicht zum Ausdruck, das Forschungsprogramm gemeinsam nach der in Anhang II angegebenen Verteilung durchzuführen und dabei möglichst weitgehend dem Zeitplan zu folgen, der von dem in Anhang I genannten Ausschuß zu vereinbaren ist.

Die Aktion wird durch konzertierte Maßnahmen gemäß den Bestimmungen des Anhangs I durchgeführt.

Die Kosten dieses Programms werden etwa fünf Millionen Rechnungseinheiten¹⁾ in Preisen von 1976 geschätzt.

Die Unterzeichner werden ihr möglichstes tun, um die erforderlichen Mittel gemäß ihren innerstaatlichen Finanzierungsverfahren bereitzustellen.

Abschnitt 2

Die Unterzeichner haben die Absicht, sich an der Aktion wie folgt zu beteiligen:

- a) Durch unmittelbare Untersuchungs-, Forschungs- und Entwicklungsarbeiten in ihren technischen Diensten oder Forschungsinstitutionen mit öffentlichem Charakter (nachstehend „öffentliche Forschungsinstitutionen“) genannt, oder
- b) durch den Abschluß von Verträgen über Untersuchungs-, Forschungs- und Entwicklungsvorhaben mit Institutionen (nachstehend „Forschungsvertragspartner“ genannt), oder
- c) durch Entsendung von Sachverständigen oder Erbringung sonstiger Dienstleistungen, oder
- d) durch mehrere der genannten Möglichkeiten.

Abschnitt 3

(1) Diese gemeinsame Absichtserklärung wird wirksam, wenn sie von mindestens fünf Unterzeichnern unterzeichnet worden ist; sie bleibt drei Jahre lang anwendbar. Ihre Geltungsdauer kann im Einvernehmen zwischen den Unterzeichnern verlängert werden.

(2) Diese gemeinsame Absichtserklärung kann jederzeit im Einvernehmen zwischen den Unterzeichnern schriftlich geändert werden.

(3) Ein Unterzeichner, der aus irgendeinem Grund seine Teilnahme an der Aktion beenden

¹⁾ Es wird die in Artikel 10 der Haushaltsordnung vom 25. April 1973 für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften definierte Rechnungseinheit verwendet (siehe Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 116 vom 1. Mai 1973, S. 1).

will, muß diese Absicht den übrigen Unterzeichnern mindestens drei Monate im voraus schriftlich notifizieren.

(4) Beträgt die Zahl der Unterzeichner zu irgendeinem Zeitpunkt weniger als fünf, so prüft der in Anhang I genannte Ausschuß die dadurch entstandene Lage und die Zweckmäßigkeit, die Wirksamkeit dieser gemeinsamen Absichtserklärung durch einen Beschluß der Unterzeichner für beendet zu erklären.

Abschnitt 4

(1) Diese gemeinsame Absichtserklärung liegt vom Zeitpunkt der ersten Unterzeichnung an gerechnet sechs Monate lang zur Unterzeichnung durch die Regierungen, die an der Ministerkonferenz vom 22. und 23. November 1971 in Brüssel teilgenommen haben, und durch die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft auf.

(2) Nach Ablauf dieser Frist von sechs Monaten werden die Anträge der in Absatz 1 genannten Regierungen oder der Europäischen Wirtschafts-

gemeinschaft, die die Unterzeichnung dieser gemeinsamen Absichtserklärung zum Ziel haben, von dem in Anhang I genannten Ausschuß geprüft, der für diese Unterzeichnung besondere Bedingungen stellen kann.

(3) Jeder Unterzeichner kann eine oder mehrere zuständige Behörden oder zuständige Stellen¹⁾ beauftragen, sowohl hinsichtlich der Durchführung des Programms als auch der Wahrnehmung der sich daraus ergebenden Rechte und Pflichten in seinem Namen tätig zu werden.

Abschnitt 5

Diese gemeinsame Absichtserklärung wird beim Generalsekretariat des Rates der Europäischen Gemeinschaften hinterlegt. Der Generalsekretär übermittelt jedem Unterzeichner eine beglaubigte Abschrift.

Geschehen zu Brüssel am einunddreißigsten März neunzehnhundertsiebenundsiebzig.

¹⁾ Der Ausdruck „zuständige Behörden oder zuständige Stellen“ schließt Industrieunternehmen aus.

Anhang I**Koordinierung der Aktion**

I

(1) Es wird ein Verwaltungsausschuß (nachstehend „der Ausschuß“ genannt) eingesetzt, der sich aus nicht mehr als zwei Vertretern jedes Unterzeichners zusammensetzt. Jeder Vertreter kann erforderlichenfalls Sachverständige oder Berater hinzuziehen.

Solange die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft diese gemeinsame Absichtserklärung nicht unterzeichnet hat, kann ein Vertreter der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Beratungen des Ausschusses als Beobachter teilnehmen.

(2) Der Ausschuß sorgt für die Koordinierung der Aktion und befaßt sich insbesondere mit folgendem:

- a) Er wählt die Forschungsbereiche für die Vereinheitlichung der elektronischen Hilfen für den Verkehr auf den großen europäischen Fernverkehrsstraßen aus, was eine Anpassung der in Anhang II vorgesehenen Forschungsbereiche und eine Auswahl unter den von den zuständigen Behörden oder zuständigen Stellen der Unterzeichner unterbreiteten Vorschlägen einschließt.
- b) Er hält sich über die im Hoheitsgebiet der Unterzeichner und in anderen Ländern durchgeführten Forschungsarbeiten auf dem laufenden.
- c) Austausch der Forschungsergebnisse, soweit dies mit der Wahrung der Interessen der Unterzeichner, ihrer zuständigen Behörden oder zuständigen Stellen und der Forschungsvertragspartner hinsichtlich der gewerblichen Schutzrechte und der vertraulichen Geschäftsunterlagen vereinbar ist.
- d) Beratung der Forschungsvertragspartner hinsichtlich der Ausrichtung ihrer Arbeit.
- e) Erstellung und angemessene Verteilung der für die Unterzeichner bestimmten jährlichen Zwischenberichte sowie des Schlußberichts.
- f) Prüfung aller Probleme, die bei der Durchführung der Aktion auftreten können, einschließlich möglicher Sonderbedingungen im Zusammenhang mit Anträgen, diese gemeinsame Absichtserklärung später als sechs Monate nach dem Tag der ersten Unterzeichnung zu unterzeichnen.

II

(1) Die Unterzeichner fordern die öffentlichen Forschungsinstitutionen oder die Forschungs-

vertragspartner in ihren Hoheitsgebieten auf, den zuständigen Behörden oder den zuständigen Stellen des Unterzeichners, denen sie unterstehen, Vorschläge für die Forschungsarbeit vorzulegen. Diese Behörden oder Stellen unterbreiten sodann die von ihnen ausgewählten Vorschläge dem Ausschuß.

(2) Die Unterzeichner machen den öffentlichen Forschungsinstitutionen oder den Forschungsvertragspartnern zur Auflage, den in Nummer 1 genannten Behörden oder Stellen — bevor der Ausschuß einen Beschluß über einen Vorschlag faßt — die von ihnen früher eingegangenen Verpflichtungen sowie die ihnen bekannten gewerblichen Schutzrechte mitzuteilen, die der Verwirklichung der von den Unterzeichnern im Rahmen dieser gemeinsamen Absichtserklärung geplanten Vorhaben im Wege stehen könnten.

III

(1) Die Unterzeichner machen den öffentlichen Forschungsinstitutionen oder den Forschungsvertragspartnern zur Auflage, periodische Zwischenberichte über den Fortgang der Arbeit sowie einen Schlußbericht vorzulegen.

(2) Diese Zwischenberichte sind vertraulich und werden nur den Vertretern der Unterzeichner im Ausschuß zugeleitet. Die Schlußberichte, in denen die erzielten Ergebnisse dargelegt sind, werden einem wesentlich weiteren Kreis — und zwar zumindest den interessierten öffentlichen Forschungsinstitutionen oder Forschungsvertragspartnern der Unterzeichner — zugänglich gemacht.

IV

(1) Vorbehaltlich des innerstaatlichen Rechts tragen die Unterzeichner dafür Sorge, daß die Eigentümer von gewerblichen Schutzrechten und von technischen Informationen, die sich aus Arbeiten ergeben, die bei der Durchführung des ihnen nach Anhang II zugewiesenen Teils der Aktion ausgeführt wurden (im folgenden „Forschungsergebnisse“ genannt), auf Antrag eines anderen Unterzeichners (im folgenden „antragstellender Unterzeichner“ genannt) verpflichtet sind, dem antragstellenden Unterzeichner oder einem von ihm benannten Dritten eine Lizenz zur Verwendung der Forschungsergebnisse zu geben und das für eine solche Verwendung erforderliche technische Know-how zur Verfügung zu stellen, wenn der antragstellende Unterzeichner eine Lizenz benötigt für die Ausführung

— einer Arbeit an dieser Aktion, oder
— seiner Pläne für den Verkehr auf großen Fernverkehrsstraßen, oder

— einer assoziierten europäischen Aktion, die im Hinblick auf die Entwicklung elektronischer Hilfen für den Verkehr auf großen Fernverkehrsstraßen später durchgeführt wird und an der teilzunehmen sich alle oder mehrere Unterzeichner bereit erklären können.

Diese Lizenzen werden zu angemessenen und vernünftigen Bedingungen unter Beachtung der kaufmännischen Grundsätze gewährt.

(2) Die Unterzeichner nehmen dementsprechend in jeden Vertrag, den sie mit Forschungsvertragspartnern über Untersuchungs-, Forschungs- und Entwicklungsarbeiten im Rahmen der Durchführung dieser Aktion schließen, Klauseln auf, die die Vergabe der in Nummer 1 genannten Lizenzen vorsehen.

(3) Die Unterzeichner bemühen sich — insbesondere durch die Aufnahme von Klauseln in die Verträge, die sie mit den Forschungsvertragspartnern schließen — nachdrücklich darum vorzusehen, daß die genannte Lizenz unter Beachtung der kaufmännischen Grundsätze zu angemessenen und vernünftigen Bedingungen insoweit auf nach Kapitel II Nummer 2 mitgeteilte frühere gewerbliche Schutzrechte und früheres technisches Know-how des Forschungsvertragspartners ausgedehnt wird, als auf andere Weise die Verwendung der Forschungsergebnisse für die in Nummer 1 genannten Zwecke nicht möglich ist. Wenn

ein Forschungsvertragspartner einer solchen Ausdehnung nicht zustimmen kann oder will, so gibt der Unterzeichner dem Ausschuß vor Vertragsabschluß Gelegenheit, hierzu Stellung zu nehmen.

(4) Die Unterzeichner treffen die erforderlichen Vorkehrungen, um sicherzustellen, daß die Einhaltung der sich aus diesem Kapitel ergebenden Verpflichtungen durch eine spätere Übertragung der Eigentumsrechte an den Forschungsergebnissen nicht berührt wird. Jede derartige Übertragung ist dem Ausschuß mitzuteilen.

(5) Beendet ein Unterzeichner seine Teilnahme an der Aktion, so behalten die Lizenzen zur Verwendung der Forschungsergebnisse, die dieser Unterzeichner gemäß der gemeinsamen Absichtserklärung anderen Unterzeichnern gewährt hat oder zu deren Gewährung er verpflichtet ist oder die ihm von anderen Unterzeichnern eingeräumt wurden und die sich auf die bis zum Tage der Beendigung der Teilnahme des genannten Unterzeichners durchgeführten Arbeiten beziehen, auch nach diesem Tage ihre Gültigkeit.

(6) Die Bedingungen der Nummern 1 bis 5 gelten auch noch nach Ablauf dieser gemeinsamen Absichtserklärung, und zwar für gewerbliche Schutzrechte so lange, wie diese weiter gelten, und für ungeschützte Erfindungen und technisches Know-how so lange, bis diese anders als durch eine Freigabe durch den Lizenzinhaber Gemeingut werden.

Anhang II

Technischer Anhang zur gemeinsamen Absichtserklärung

EINLEITUNG

1. Dieser technische Anhang enthält eine Beschreibung des zurzeit als notwendig betrachteten Forschungsprogramms. Ferner wird darin auf in den einzelnen Ländern laufende oder geplante Forschungen hingewiesen, die einen größeren Beitrag zur Durchführung des Programms darstellen. Die angegebenen Kosten sind geschätzte Werte und betreffen die Arbeiten, die bis zum Abschluß der in den jeweiligen Themen vorgesehenen Forschungen noch durchzuführen sind.

2. Dieses Forschungsprogramm soll sich auf drei Jahre erstrecken.

Nach zwei Jahren wird darüber entschieden, ob eine Demonstration oder ein anderer bedeutender Versuch durchgeführt werden soll, und es wird ein Bericht hierüber erstellt. Dieser Bericht wird eine Kostenanalyse und einen Zeitplan enthalten.

3. Zur Verwirklichung der Ziele müssen später noch weitere Beiträge beschlossen werden. Neue Forschungsvorschläge in Verbindung mit den Programmzielen können darin einbezogen werden.

Thema 1

Fahrzeuginterne, örtliche, akustische Mitteilungen

- 1 Ziele
Festlegung eines Systems für örtlich begrenzte Sprechfunkverbindung mit Kraftfahrzeugen, das auf europäischer Ebene genormt werden könnte.
- 2 Programm
- 2.1 In Verbindung mit Thema 5 Untersuchung der Vorteile der Systeme mit ortsfesten und beweglichen Sendern.
- 2.2 Entwicklung von Vorrichtungen für die Speicherung von Durchsagen (Kassetten, digitale Geräte usw.).
- 2.3 Funktionsweise der Systeme mit Schleifen oder Eindrahtantennen im Hochfrequenzbereich unter verschiedenen Umweltbedingungen: Metallbrücken, Schnee, Salzwasser usw.
- 2.4 Funktionsweise von Strahlungs-Koaxialkabeln im VHF-UHF-Bereich unter verschiedenen Umweltbedingungen; Untersuchung der in Los Angeles getesteten „Triaxial“-Kabel.
- 2.5 Interferenz zwischen Sendern, die Mitteilungen in verschiedenen Sprachen ausstrahlen.
- 2.6 Einfluß des Fahrzeuglärms auf die Verständlichkeit der Durchsagen.
- 2.7 Übermittlung in Tunnels im VHF- und UHF-Bereich.
- 2.8 Auswirkungen dieser Sprechdurchsagen auf den Fahrer. Gegenüberstellung mit dem System für fahrzeuginterne optische Anzeigen (Thema 2).
- 2.9 Verhandlung mit der CEPT über die Zuteilung von Frequenzbändern für diese Systeme in ganz Europa.
- 3 Zeitplan
Das Forschungsprogramm zum Thema 1 ist zurzeit praktisch unterbrochen, da die beteiligten Länder vor einer Weiterentwicklung der Geräte für die örtlich begrenzte Sprechfunkverbindung mit den Fahrern die Ergebnisse der im Rahmen von Thema 5 durchgeführten Forschungen abwarten wollen.
Dieses Forschungsprogramm läuft somit erst Ende 1977 an und dauert rund 18 Monate.
Nur im Zusammenhang mit Punkt 2.7 (Übermittlung in Tunnels) laufen in Belgien bereits Untersuchungen.
- 4 Mittel: ungefähr 0,6 MRE¹⁾

¹⁾ In Preisen von 1976.

5 Beteiligte Länder

Die Teilnahme der folgenden Länder ist vorgesehen:

Bundesrepublik Deutschland, Belgien, Italien, Vereinigtes Königreich, Frankreich (Koordinierendes Land).

6 Einzelstaatliche Forschungsprogramme

6.1 Vereinigtes Königreich

1. Ein Prototyp eines Festkörper-Sprechdurchsagenspeichers ist entwickelt worden. Einer eingehenderen Untersuchung bedürfen noch die Satzbildung, die Wortwahl sowie die Auswirkungen der Signalbandbreite und des Lärms auf die Verständlichkeit der Durchsagen.

2. Folgende Versuche mit Niederfrequenz-Induktionsschleifen sind durchgeführt worden:

- auf der Straße angebrachte Schleife,
- erdverlegte Eindrahtschleife und Antenne,
- in einer Stahlleitplanke angebrachte Schleife.

3. Prototypen von Niederfrequenz-Sendern und -Empfängern sind untersucht und entwickelt worden.

4. Koaxialkabel sind mit niedriger, mittlerer und Höchsthfrequenz unter normalen Umweltbedingungen getestet worden.

Noch zu untersuchen bliebe der Einfluß der Umweltbedingungen im Autobahnbereich.

5. Die Lärmspektren der verschiedenen Fahrzeugtypen und die Auswirkungen einer Verminderung der Bandbreite der Sprechdurchsagen auf die Verständlichkeit während des Fahrens sind gemessen worden.

6. Zum Vergleich der Aufmerksamkeit, die die Autofahrer den Sprechdurchsagen und den optischen Anzeigen entgegenbringen, sind Laborversuche durchgeführt worden.

Die Wirkung akustischer Lenkungsinformationen ist in kleinem Maßstab im Stadtverkehr geprüft worden.

7. Eine Erhebung bei der Polizei zur Feststellung des Bedarfs an Funkverbindungen mit beweglichen Sendern ist im Gange.

8. Künftiges Programm:

Alle genannten Untersuchungen sind bereits abgeschlossen oder stehen kurz vor ihrem Abschluß.

Zurzeit ist für Thema 1 kein neues Forschungsprogramm vorgesehen.

6

25 der Beilagen

- 6.2 Bundesrepublik Deutschland
1. Ein HF-Schleifensystem wird seit 1964 im Raum Hannover getestet.
 2. Auch im VHF- und UHF-Bereich sind Systeme für örtlich begrenzte Funkverbindungen getestet worden, doch werden diese Arbeiten zurzeit nicht weitergeführt. Versuche im Bereich der Übermittlung mittels Koaxial-Schlitzkabel im UHF-VHF-Bereich sind von den Eisenbahnen durchgeführt worden und haben günstige Ergebnisse erbracht.
 3. Künftiges Programm:
Zurzeit ist kein weiteres Forschungsprogramm vorgesehen.
- 6.3 Italien
1. Versuche mit Schleifen im Bereich von 108 kHz sind auf der Autobahn in einem Tunnel und auf einem Viadukt durchgeführt worden. In Tunnels wurden sehr günstige Ergebnisse erzielt. Die Versuche auf dem Viadukt haben gezeigt, daß die Schleife in einer bestimmten Höhe über dem Boden (etwa 1 m) anzubringen ist.
 2. Auch im Bereich 450 kHz sowie 168 MHz sind mit einem Sender mit einer Yagi-Antenne Versuche durchgeführt worden.
 3. Künftiges Programm:
Auf einer Autobahnteilstrecke soll ein Versuchs-Funkverbindungssystem mit Eindrahtantennen im Niederfrequenzbereich installiert werden.
- 6.4 Belgien
1. Forschungen über die Informationsübermittlung an die Fahrer in Tunnels wurden und werden noch durchgeführt.
 2. Künftiges Programm:
Auf folgenden Gebieten sind Forschungen vorgesehen:
 - Vorrichtung zur Speicherung der Mitteilungen,
 - Strahlungs-Koaxialkabel,
 - Übermittlung in Tunnels.
- 6.5 Frankreich
- Zwei Systemkategorien sind untersucht worden:
1. Übermittlung mittels Schleifen oder Eindrahtantennen Bandbereich von 100 kHz (System PAAC).
 2. Übermittlung durch Punktsender im VHF-Bereich (80 MHz)
 - Amplitudenmodulation (System BIP-CAR),
 - Frequenzmodulation (SystemSILAUE).

3. Nach einer Aussprache mit den PTT-Dienststellen über die Frequenzzuteilungsmöglichkeiten wurden bewegliche Systeme im UHF-Bereich (450 MHz-Band) geprüft. Zwei Systeme mit je einem Prototyp werden zurzeit untersucht, und zwar:

- ein vom SILAUE-System abgeleitetes System auf 450 MHz,
- ein Hybrid-System PAAC Nr. 2, das sowohl im Hochfrequenzbereich (100 kHz) und im UHF-Bereich (450 MHz) funktioniert und den Einsatz ortsfester und beweglicher Sender ermöglicht.

4. Künftiges Programm:

Diese Forschungen sind bereits abgeschlossen. Vor Ende 1977 ist kein neues Programm vorgesehen.

Thema 2

Fahrzeuginterne optische Anzeige

Ziele

Definition und Entwicklung der Geräte für die fahrzeuginterne optische Anzeige, die sich aufgrund einer Beurteilung des Informations- und Kommunikationsbedarfs als notwendig erweisen.

Programm

In Deutschland und im Vereinigten Königreich sind derartige Geräte entwickelt worden. Mit diesen Arbeiten wurde nachgewiesen, daß ein optisches Anzeigesystem im Innern des Fahrzeugs für die Kommunikation mit den Fahrern geeignet ist.

Einige weitere Forschungen sind im Vereinigten Königreich durchgeführt worden, um festzustellen, ob die Anzeigen unter verschiedenen Fahrbedingungen gelesen werden können. Weitere Untersuchungen zu diesem Thema werden jedoch für unzweckmäßig erachtet, bis die Ergebnisse des Programms für Thema 5 verfügbar sind.

Das Programm für Thema 5 betrifft den Kommunikationsbedarf sowohl im Bereich des Straßenverkehrs als auch der Verkehrlenkungsinformationen. Ein fahrzeuginternes optisches System wird vermutlich als notwendig erachtet, falls sich der Einsatz eines elektronischen Verkehrlenkungssystems als gerechtfertigt erweisen sollte.

In diesem Fall müßte die Geräteentwicklung weiter vorangetrieben werden, insbesondere hinsichtlich des geeignetsten

Modulationsverfahrens für die Datenübermittlung und des Systems für die optische Anzeige. Auch die Fähigkeit der Fahrer zum Lesen und Verstehen der Verkehrslenkungsinformationen während des Fahrens wäre näher zu untersuchen.

3 Zeitplan

Hängt von den Ergebnissen der im Thema 5 vorgesehenen Arbeiten ab.

4 Mittel: rund 0,1 MRE¹⁾

5 Beteiligte Länder

Die Teilnahme folgender Länder ist vorgesehen:

Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Italien, Vereinigtes Königreich (Koordinierendes Land).

Thema 3

Externe steuerbare Zeichen

1 Ziele

Kapitel 16 des Schlußberichts (Dokument III/144/73-COST/42/73) empfiehlt ein als europäische Praxis anzunehmendes „bevorzugtes Verfahren“ für straßenseitige Mitteilung, unter anderem die externe optische Anzeige (externe steuerbare Zeichen = ESZ). Punkt 3 dieses Kapitels sieht die Analyse des Umfangs und der Art der Mitteilungen vor, die dem Fahrer vom System und hier speziell durch ESZ übermittelt werden sollen.

Die Bearbeitung dieses Projektes ist ebenfalls eine Aufgabe der Fachgruppe Nr. 5, dessen Ergebnisse auch Auswirkungen auf die Überlegungen zu Thema 3 haben werden. Um die Arbeiten beider Gruppen parallel durchführen zu können, sind gewisse Annahmen bezüglich der Anforderungen an ESZ zu treffen.

Das vorliegende Papier umfaßt die aus heutiger Sicht erforderlichen Arbeitsschritte und Untersuchungen; es ist bei Bedarf fortzuschreiben.

Die angeführten Kostenansätze sind als Anhalt zu betrachten und nicht unbedingt vergleichbar; es ist insbesondere nicht ersichtlich, ob es sich dabei um Entwicklungs- bzw. Untersuchungskosten oder um Infrastrukturkosten oder um beides zusammen handelt.

Es wird davon ausgegangen, daß die unter den Punkten 5.5 und 5.6 des COST-Dokumentes 19/74 aufgeführten Informationen und Zeichen mit den ESZ

darzustellen sind. Darüber hinaus sind Wechselwegweiser in die Überlegungen einzubeziehen.

Eine Normierung wird sich zunächst nicht auf die technische Gestaltung (Konstruktion) der Zeichengeber, sondern auf die Anzeige (Bilder) selbst und die allgemeinen Anforderungen an die ESZ beziehen. Damit wird verhindert, daß eine technologische Entwicklung als abgeschlossen betrachtet und neue Entwicklungen ausgeschlossen werden. Aus Versuchen und Forschungstätigkeiten wird sich ableiten lassen, wie hoch die Anforderungen gestellt werden müssen, und ob sich für bestimmte Anwendungsfälle bevorzugte Bauformen empfehlen lassen. Z. B. sind strafbewehrte Ge- und Verbote derzeit nur mit Zeichen nach der Wiener Konvention möglich.

2 Programm

Zur Lösung der in Punkt 1 genannten Aufgaben sind folgende Arbeiten erforderlich:

2.1 Anzuzeigende Bilder:

Es ist zusammenzutragen, wie die im COST-Dokument 19/74 genannten Informationen und verkehrsrechtlichen Anordnungen angezeigt werden sollen (Text, Symbole, Zeichen).

2.2 Übersicht über wünschenswert erscheinende Wechselverkehrszeichen einschließlich Wechselwegweiser.

2.3 Wahrnehmungspsychologische und physikalisch-technische Untersuchungen.

2.3.1 Wahrnehmungspsychologische Untersuchung:

- a) Überprüfung der Erkennbarkeit, Lesbarkeit und Begreifbarkeit
- b) Untersuchung des Wertes von zusätzlich zu gebenden Informationen.

2.3.2 Physikalisch-technische Untersuchung:

Prüfung der technischen Merkmale und der Betriebssicherheit der ESZ bei verschiedenen Umweltbedingungen, wie z. B.:

- Störanfälligkeit des Gerätes
- Wartungsfreundlichkeit des Gerätes
- Energiebedarf
- Verhalten bei Kollisionen durch Fahrzeuge
- Verdeckung des Signalbildes durch Reif oder Schnee
- Länge der Wechselzeiten
- Rückmeldungen bei Teil- oder Totalausfall

¹⁾ In Preisen von 1976.

- Quittungsmeldungen für beendeten Wechselvorgang 2.4 Ableitung von allgemeinen Anforderungen an ESZ:
- Position der Zeichen bei Energieausfall 2.4.1 Anforderungen an die Erkennbarkeit, Lesbarkeit und Begreifbarkeit.
- (Notstromversorgung oder mechanische Rückstellung auf Null-Zustand) 2.4.2 Anforderungen an die Wechselzeiten und die Betriebssicherheit.
- Zuverlässigkeit bei extremen Umweltbedingungen 2.5 Wirksamkeit der betreffenden ESZ auf den einzelnen Verkehrsteilnehmer.
- vorhandene Sehentfernung 2.6 Auswirkungen von ESZ auf den Verkehrsablauf.
- a) Erkennen als Verkehrszeichen
- b) Lesbarkeitsentfernung
- Sichtbarkeit unter verschiedenen Blickwinkeln 2.7 Vorschlag zweckmäßiger Abstände von ESZ, ihrer optimalen Anzahl im Querschnitt.
- Wirksamkeit unter allen vorkommenden Lichtverhältnissen (bei Tag und Nacht) 2.8 Empfehlungen für Spezifikationen europäischer Normen hinsichtlich Anforderungen (performance) an ESZ.
- Zeichenkapazität.

3. Zeitplan

Lfd. Nr.	Ordnungs-Nr.	1976	1977	1978
1	2.1	→		
3	2.1	→		
2	2.1/2.6	→		→
4	2.2	→		
5	2.3	→		
6	2.3	→		→
10	2.3.1 (a)	→		
11/12	2.3.1 (b)		→	
13	2.3.2	→		→
15				
16-18	2.5/2.6	→	→	
19	2.6	→	→	
	2.7			
	2.8	→	1. Stufe	
				2. Stufe
20	2.3.2	→	→	→

- 4 Mittel: 1,375 MRE ¹⁾
- 5 Beteiligte Länder: Die Teilnahme folgender Länder ist vorgesehen: Belgien,

Frankreich, Niederlande, Vereinigtes Königreich und Bundesrepublik Deutschland (Koordinierendes Land).

¹⁾ In Preisen von 1976.

25 der Beilagen

9

6. Einzelstaatliche Forschungsprogramme

Lfd. Nr.	Betrifft Problem Nr.	Thema	Untersuchungsstelle	Auftraggeber	Kosten	Zeit
1	2.1	Untersuchungen über Wechselwegweisungseinrichtungen im Zusammenhang mit einem neuen Wegweisungssystem für Autobahnen	BASSt	BMV (D)		1972— voraussichtlich 1976
2	2.1 und 2.6	Untersuchungen zur additiven Wechselwegweisung	BASSt	BMV		1975—
3	2.1	Entwicklung von neuen Informationssymbolen für Durchsage-Konzepte (wie in COST/19/74 angegeben)	TRRL	VK	ca. 2 000 £ 3 500 RE	1976
4	2.2	Entwicklung eines Matrixzusatzschildes zur Anzeige zusätzlicher Information	TRRL	VK	8 000 £ 13 500 RE	1973—1976
5	2.3	Versuche zum Vergleich der Sichtbarkeit von ESZ nach dem Prinzip der Matrixzeichen und der mechanischen Wechselzeichen, Untersuchung der maximalen Sichtbarkeit unter verschiedenen Wetter- und Sichtbedingungen	TRRL	VK	11 000 £ 18 500 RE	1974—1976 (im Prinzip abgeschlossen)
6	2.3.1	Psychologische Bewertung der Wechselwegweisung	Prof. Erke	(D)		1977—1978
7	2.3.1 (a)	— Versuche über die Verständlichkeit neuer Informationssymbole			3 000 £ 5 000 RE	
8		— Versuche über die Verständlichkeit kompletter dreiteiliger Zeichen (Instruktion, Information, Abstand)	TRRL	VK	3 000 £ 5 000 RE	1976
9	2.3.1 (a)	— Untersuchung über den Einfluß der Zeichenformen			3 000 £ 5 000 RE	
10		— Messung der Aufnahmezeit (Begreifen) bei dreiteiligen Zeichen (mit Ablenkung des Fahrers)			3 000 £ 5 000 RE	
11	2.3.1 (b), 2.5 und 2.6	Vollmaßstäbliche Demonstration auf 24 km Länge einer dreistreifigen Autobahn des VK zur Information über die Art des Nebels, über gesperrte Fahrstreifen und über empfohlene Höchstgeschwindigkeiten	TRRL	VK		ab 1976
12	2.3.1 (b)	Öffentlicher Straßenversuch	TRRL	VK		

Lfd. Nr.	Betrifft Problem Nr.	Thema	Untersuchungsstelle	Auftraggeber	Kosten	Zeit
13	2.3.2	Praktische Versuche mit variabler Zeichengebung (Einzelheiten siehe Dok. III/601/74 sowie IRT-Rapport Nr. 2 und SETRA-Rapport vom 29. März 1976)	IRT	SETRA (F)	70 000 ffrs 13 500 RE	seit 1974 permanente Studie
14	2.3.2	— Untersuchung der Auswirkungen von Schmutz auf die Lesbarkeit von Matrixzeichen — Vergleich der Lesbarkeit von Matrixzeichen und Rollerwechselzeichen im Nebel	TRRL	VK	ca. 3 000 £ 5 000 RE 3 000 £ 5 000 RE	1976
15	2.3.2	Übersicht der Testarten, die in bezug auf ESZ durchzuführen sind	Rijkswaterstaat	NL		in Arbeit
16	2.5 und 2.6	Reaktion der Fahrer auf Matrixzeichen, die als Warnung vor einem Verkehrsstau die Werte 90/70/50/30 angeben	Rijkswaterstaat	NL		monatliche Messungen
17	2.5 und 2.6	Untersuchung des Verkehrsteilnehmers vor ESZ für verschiedene Geschwindigkeiten (Einzelheiten siehe Dokument III/774/74)	IRT	F	1,9 Mio ffrs 365 000 RE	
18	2.5 und 2.6	Untersuchung über die verkehrstechnische Wirkung und Einsatzmöglichkeiten von Stauwarnanlagen	BASt	BVM	2,5 Mio DM 893 000 RE	1973—1976
19	2.6	Untersuchungen über den Einsatz von Dauerlichtzeichen zur Fahrstreifenzeile auf Autobahnen	BASt	BVM		1973
20	2.3.2	Schwingungs-, Ausdauer- und Witterungsversuche; Lesbarkeitsmessungen	IRT	F	200 000 ffrs 38 500 RE	1976—1977
21	2.6	Verkehrsregelung durch variable Verkehrszeichen	MTP	B		

Thema 4

Verkehrsfunkinformationen im regionalen Bereich

1 Ziele

Im Rahmen dieses Arbeitsabschnitts soll untersucht werden, welchen Grundanforderungen ein möglichst auf europäischer Ebene vorzusehendes regionales Verkehrsfunksystem genügen muß.

Sobald diese Grundanforderungen bekannt sind, werden die Spezifikationen für

2

die Planung und Entwicklung eines solchen Systems festgelegt.

Programm

- Erfassung der Struktur und des Aufbaus der Verkehrsinformationssysteme in mehreren europäischen Ländern (einschließlich technischer Lösungen/Anregungen für die Übermittlung);
- Standardisierung der Verkehrsinformationen in bezug auf folgende Punkte:

- Inhalt der Meldungen,
- für die Übermittlung oder Nichtübermittlung einer Information maßgebende Umstände und Kriterien;
- Studie zur Untersuchung der Reaktionen der Kraftfahrer auf die Verkehrsinformationen;
- Beurteilung/Formulierung der Spezifikationen für die technische Planung und die Entwicklung/den Betrieb eines regionalen Verkehrsfunksystems.

Folgende Punkte sind in das Verzeichnis der Auflagen eines regionalen Verkehrsfunksystems aufzunehmen:

1. Zahl der Meldungen, zu deren Aussendung das System fähig sein muß. Diese Zahl ist abhängig von
 - der Notwendigkeit einer Wiederholung bestimmter Meldungen und deren Aufhebung;
 - den Kriterien für die Annahme der Nichtaufnahme einer Meldung, d. h. ihre Bedeutung für Verkehr und Umfeld;
 - die Aufnahmefähigkeit des Fahrers.
2. Mittlere Dauer einer Meldung
 - Hierbei spielt die Mehrsprachigkeit der Meldung eine Rolle.
3. Größe der zu erfassenden Region
 - Diese hängt vom Inhalt der Meldung und der durchschnittlichen Fahrstrecke ab.
4. Notwendigkeit der Aussendung in mehr als einer Sprache
 - wegen der geographischen Bedeutung des Landes für den internationalen Verkehr;
 - in mehrsprachigen Ländern.
5. Priorität der Meldungen (d. h. annehmbare Verzögerung vor dem Aussenden)
 - Hängt ab von der Bedeutung für Verkehr und Umfeld;
 - Notwendigkeit des Aussendens von strategischen und/oder taktischen Meldungen.
6. Strategische Informationen für den Fernbereich zwischen Ländern.
7. Überlagerung von regionalen Rundfunksendungen.
8. Erforderliche Ausrüstung zur Regelung und Übermittlung von Meldungen.
9. Für den Fahrer annehmbares Höchstmaß an Informationen und andere ergonomische Aspekte einschließlich der Nor-

mung der Gliederung der Meldungen insbesondere im Hinblick auf eine leichte Übersetzung.

10. Zuverlässigkeit und Glaubwürdigkeit

- Kompatibilität mit straßenseitigen Systemen:
 - externe optische,
 - interne akustische,
 - interne optische Systeme.

Das System sollte möglichst viele Verkehrsteilnehmer, sowohl zu Hause als auch auf der Straße, ansprechen. Inwieweit soll dem Verkehrsteilnehmer der Empfang der Informationen erleichtert werden, und welche verkehrstechnischen Folgen hat es, wenn nur ein Teil der Fahrer (z. B. nur Einheimische) die Informationen erhält?

- 3 Zeitplan
- 3.1 Ermittlung des Standes der Technik (Punkte 2.1 bis 2.4 des Programms)
Dauer: Mitte 1976
- 3.2 Ergänzungs- und Abschlußarbeiten (vor allem Punkt 2.5 des Programms)
Beginn: Mitte 1976 — Abschluß: Mitte 1977
- 3.3 Schlußbericht und Schlußfolgerungen (nach Zielen): zweite Hälfte 1977.
- 4 Mittel: 237 000 RE ¹⁾
- 5 Beteiligung
 - Eine aktive Beteiligung folgender Länder ist vorgesehen:
Bundesrepublik Deutschland, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Frankreich, Schweden und Niederlande (Koordinierendes Land).

Thema 5

Untersuchung über den Informationsbedarf

- 1 Ziele
 - Ermittlung der Bedeutung der verschiedenen Systeme für die Kommunikation mit den Fahrern und die Straßenverkehrslenkung für die Abwicklung des Straßenverkehrs. Beurteilung des Bedarfs der Straßenbenutzer sowie der für die Verkehrsabwicklung zuständigen Stellen.
- 2 Programm
- 2.1 Beurteilung der Art und Häufigkeit der Störfälle, die Gefahren oder Verzögerungen auf Straßen hervorrufen und die sich für den Einsatz eines Kommunikations- oder Zielführungssystems eignen.

¹⁾ In Preisen von 1976.

12

25 der Beilagen

- 2.2 Schätzung der Zahl, Dauer und Bedeutung der Störfälle, deren Gefahren und Verzögerungen mit Hilfe eines Kommunikations- oder Zielführungssystems tatsächlich verringert werden könnten (in Verbindung mit Thema 6 zu prüfen).
- 2.3 Bestimmung des Informationssystems und der entsprechenden operationellen Mittel, die notwendig sind, um auf diese Störfälle zu reagieren, und die durch ein Kommunikations- oder Zielführungssystem geliefert werden können.
- 2.4 Untersuchung der Art der Informationen, deren Übermittlung durch
 - die untersuchten Kommunikationssysteme,
 - ein Straßenzielführungssystem die Verkehrsteilnehmer zurzeit für wünschenswert erachten.
- 2.5 Untersuchung der Art der Informationen und ihres nach Ansicht der für Straßenverkehr, -sicherheit und -wartung zuständigen Stellen zweckmäßigen Inhalts.

3 Zeitplan

Untersuchung	1976	1977	Einzelstaatliche Beiträge
2,1	-----		F, VK
2,2	-----		F, VK, BRD
2,3	-----		F, VK
2,4	-----		F, VK
2,5	-----		F, VK

- 4 Mittel: etwa 0,2 MRE ¹⁾
- 5 Beteiligte Länder

Die Teilnahme folgender Länder ist vorgesehen: Bundesrepublik Deutschland, Italien, Niederlande, Vereinigtes Königreich und Frankreich (Koordinierendes Land).
- 6 Einzelstaatliche Forschungsprogramme
 - 6.1 Vereinigtes Königreich
 - 6.1.1 In Berkshire ist bei 500 Autobahnbenutzern eine Erhebung durchgeführt worden, um ihren Bedarf an Informationen über Verkehrsstörungen sowie ihre Fähigkeit zum Verstehen von Mitteilungen auf Lampenmatrixtafeln zu testen.
 - 6.1.2 Ferner wurde auf Straßen und Autobahnen im Westen von London eine Erhebung zur Feststellung der Zahl von Störfällen durchgeführt, die sich in einem bestimmten Gebiet während einer bestimmten Zeitspanne ereignet haben.
 - 6.1.3 Zwischen dem TRRL und Chertsey ist ein erster Versuch mit 50 Testpersonen über den Bedarf an Verkehrslenkung durchgeführt worden.
 - 6.1.4 Künftiges Programm: Für die Zeitspanne 1796—1977 ist folgendes vorgesehen:
 - 6.1.4.1 Allgemeine Erhebungen bei den Fahrern zur Beurteilung ihres Bedarfs an Informationen über Autobahnen und Fernstraßen.
 - 6.1.4.2 Erhebung bei der Polizei zur Prüfung ihres Bedarfs an Funkverbindung mit den Fahrern auf anderen Fernstraßen als Autobahnen.
 - 6.1.4.3 Sammlung von Daten über Häufigkeit, Dauer und Ausmaß der Störfälle.
 - 6.1.4.4 Im Anschluß an diese Erhebung Aufstellung einer Spezifikation über den Informationsbedarf der Fahrer.
 - 6.1.4.5 Ferner soll ein Programm über die Festlegung der Routen durch die Fahrer ausgearbeitet werden, um folgendes festzustellen:
 - Ausmaß der Abweichungen dieser Routen von den optimalen Routen,
 - Art dieser Abweichungen,
 - politisch annehmbare und wirtschaftlich rentable Methoden zur Verminderung dieser Abweichungen.

¹⁾ In Preisen von 1976.

Neben den bereits beschriebenen Tests von Chertsey umfaßt dieses Programm:

- a) einen Test im Bereich der Routenwahl durch Ortskundige,
- b) Beurteilung der gesamtwirtschaftlichen Verluste infolge nicht optimaler Routenwahl,
- c) Untersuchung von Verfahren zur Verminderung dieser Verluste,
- d) Ausarbeitung eines Berichts über die Bedeutung eines Verkehrslenkungssystems.

6.2 Schweiz

Eine Untersuchung auf der Grundlage der Beurteilung von Zahl und Auswirkungen von Verkehrsstörungen in einem Fernverkehrsstraßen- und Autobahnnetz ist abgeschlossen worden.

6.3 Frankreich

6.3.1 1974—1975 sind Zahl und Art der Störfälle auf einem Nationalstraßen- und Autobahnnetz in Südostfrankreich untersucht worden.

6.3.2 Künftiges Programm

Für 1976—1977 sind vorgesehen:

1. Erhebung über den Bedarf der Fahrer einschließlich:

- einer ersten Analyse der Ansprüche der Straßenbenutzer an die Informationsdienste sowie einer Voruntersuchung an einer repräsentativen Stichprobe dieser Straßenbenutzer,
- einer eingehenden Erhebung im größeren Maßstab bei den Straßenbenutzern.

2. Untersuchung über den Bedarf der Verwaltungsdienste mit Hilfe von Erhebungen bei

- der Polizei,
- den für den Betrieb der Autobahn verantwortlichen Stellen.

3. Untersuchung über die Möglichkeit eines Vergleichs der Annehmbarkeit optischer und akustischer Informationen für den Fahrer aufgrund von Laborversuchen.

Thema 6

Erfassung von Verkehrsstörungen

1 Ziele

Ziel dieser Arbeiten ist die Ermittlung des Bedarfs an Systemen für manuelle und automatische Störfallerfassung (MID- bzw. AID-System) und die Entwicklung von Verfahren und Leitlinien

für Auswahl, Planung, Einrichtung und Betrieb solcher Systeme zu verschiedenen Zwecken auf Fernverkehrsstraßen.

Eine europäische Zusammenarbeit auf diesem Gebiet ist zur Vermeidung von Doppelarbeiten nützlich, obwohl eine strikte Normung der Systemkomponenten nicht geplant ist.

2 Programm

Die Arbeiten lassen sich in folgende Hauptabschnitte aufgliedern:

2.1 Informationserfassung und -austausch

1. Stetige Anpassung an den neuesten technischen Entwicklungsstand,

2. Ausarbeitung und Verteilung von Mitteilungsblättern über wichtige Neuigkeiten,

3. Informationsaustausch mit außer-europäischen Forschungsstellen (hauptsächlich USA und Japan).

2.2 Untersuchungen über den Bedarf an Störfallermittlungssystemen und deren Nutzen

1. Definition der in Betracht zu ziehenden Störfälle,

2. Untersuchung über Häufigkeit und Dauer verschiedener Störfalltypen und ihre Auswirkungen auf Verkehrsfluß und -sicherheit (in Verbindung mit Thema 5 durchzuführende Untersuchung),

3. Untersuchungen über Behandlung und Behebung von Störfällen sowie die Wirksamkeit der einzelnen Verfahren hinsichtlich Verkehrssicherheit und Zeitaufwand.

2.3 Untersuchungen über MID-Systeme

1. Untersuchungen über Konzeption und Betrieb verschiedener manueller Systeme, wie Autobahnpatrouillen, Nottelefon, Rundfunk usw.,

2. Untersuchungen über Benutzungshäufigkeit, Fehlalarmrate und Reaktionszeit,

3. Kosten/Nutzen-Analyse von MID-Systemen für verschiedene Zwecke.

2.4 Untersuchungen über AID-Systeme

1. Entwicklung von Algorithmen für AID-Systeme und theoretische Analyse des Verhältnisses zwischen Reaktionszeit, Fehlalarmwahrscheinlichkeit, Störfallerfassungswahrscheinlichkeit und Art und Abständen der Detektoren,

2. Feldversuche mit AID-Systemen; Prüfung der Theorie,

3. Kosten/Nutzen-Analyse von AID-Systemen für verschiedene Zwecke.

14

25 der Beilagen

- 2.5 Verfahren, Leitlinien und Spezifikationen
1. Mindestanforderungen der Störfallermittlungs-(ID)-Systeme,
 2. Verfahren und Leitlinien für die Auswahl von ID-Systemen,
 3. Methoden zur Berechnung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses und Schätzung des globalen Nutzens der ID-Systeme,

4. Spezifikationen für die beim Demonstrationsprojekt anzuwendenden ID-Systeme (erfordern besondere Billigung).
- 2.6 Ausarbeitung und Veröffentlichung eines Berichts und von Empfehlungen
- 3 Zeitplan
- Im nachstehenden Zeitplan ist auch angegeben, welche laufenden Forschungsarbeiten dem vorgesehenen Programm entsprechen.

Forschungsgegenstand	Zeitplan			Einzelstaatliche Beiträge in Beziehung zum Programm *)
	1976	1977	1978	
a) Informationserfassung und -austausch				Punkt 2.1 1. F.1-2 2. D.2 NL.2 3. S.1
b) Untersuchungen über den Bedarf an ID-Systemen und deren Nutzen				Punkt 2.2 1. S.2 2. F.2 S.2 3. D.1
c) Untersuchungen über MID-Systeme				Punkt 2.3 1. F.3 D.1 S.2 2. D.1 S.2 3.
d) Untersuchungen über AID-Systeme				Punkt 2.4 1. F.1-2 D.2 NL.2 S.1 VK 2. B.2 F.1-2 D.2 3. NL.1-2 S.1 VK
e) Verfahren, Leitlinien und Spezifikationen				Punkt 2.5 1. F.3 D.2 2. F.3 D.2 3. 4.
f) Bericht				

*) Die Verweise (F.1-2, D.2 ...) beziehen sich auf die in Punkt 6 aufgeführten „Einzelstaatlichen Forschungsprogramme“.

- 4 Mittel
- Die Gesamtkosten der laufenden Arbeiten werden auf 0,300 MRE geschätzt. Weitere Forschungen müssen im Laufe der nächsten drei Jahre noch anlaufen, wenn die Planziele erreicht werden sollen. Die Kosten werden ebenfalls auf 0,300 MRE veranschlagt. Die noch vorhandenen Lücken betreffen hauptsächlich die Punkte 2.2.3, 2.3.1-3, 2.4.3 und 2.5.1-4 des Programms.
- Insgesamt: etwa 0,6 MRE ¹⁾
- 5 Beteiligte Länder
- Die Teilnahme folgender Länder ist vorgesehen:
- Bundesrepublik Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, Niederlande, Ver-

- einigtes Königreich, Schweiz und Schweden (Koordinierendes Land).
- 6 Einzelstaatliche Forschungsprogramme
- BELGIEN**
- Vorhaben B.1**
- Organisation:**
- Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique R.21
- Beschreibung:**
- Automatische Verkehrssteuerung beim „Complex Reyers“ in Schaerbeek einschließlich eines AID-Systems mit 276 Induktivschleifen und 42 Kabelfernsehkameras. Bei diesem System werden Schwellenwerte für Geschwindigkeit und Belegung angewandt.

¹⁾ In Preisen von 1976.

Zeitplan:

In Durchführung.

Vorhaben B.2

(Punkt 2.4.2 des Programms)

Organisation:

Ministère des Travaux Publics

Beschreibung:

Automatisches System für die Zählung des Verkehrsflusses auf dem ganzen Autobahnnetz Belgiens.

Zeitplan:

1976 werden 600 Schleifen montiert und an den zentralen Rechner angeschlossen.

FRANKREICH**Vorhaben F.1**

(Punkte 2.1.1—2 und 2.4.1—2 des Programms)

Organisation:

Ministère de l'Équipement (Région de Paris)

Beschreibung:

Feldversuche mit verschiedenen AID-Strategien auf der Autobahn A 6—B 6 bei Paris auf einer Länge von insgesamt 30 km.

Einfache Induktivschleifendetektoren sind in Abständen von 1 bis 3 km in beiden Fahrbahnen eingebaut.

Zeitplan:

Ende 1976 einsatzfähig.

Ein getrennter Kostenvoranschlag für den AID-Teil des Vorhabens ist nicht vorhanden.

Vorhaben F.2

(Punkte 2.1, 2.2.2 und 2.4.1—2 des Programms)

Organisation:

Ministère de l'Équipement

Beschreibung:

Feldversuche mit verschiedenen AID-Strategien auf der Autobahn A 13 bei Paris. Einfache Induktivschleifendetektoren in jeder Fahrbahn

- a) auf 9 km: alle 500 m
- b) auf 15 km: alle 3—4 km.

Die Bestätigung und Identifizierung der eingetretenen Störfälle erfolgt mittels Kabelfernsehens.

Zeitplan:

Ende 1975 einsatzfähig. Die Kosten des AID-Systems werden auf 3 Millionen

und diejenigen des Kabelfernsehens auf 5 Millionen Franc geschätzt.

Vorhaben F.3

(Punkte 2.3 und 2.5.1—2 des Programms)

Organisation:

Stadt Paris

Beschreibung:

Erarbeitung von Kriterien zur Feststellung der möglichen Dichte des Kabelfernsehnetzes in einem TD-System auf einer Strecke des Boulevard Périphérique in Paris von 6,5 km Länge.

Zeitplan:

Frühestens 1977 einsatzfähig.

**BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND****Vorhaben D.1**

(Punkte 2.2.3 und 2.3.1—2 des Programms)

Organisation:

Bundesverkehrsministerium — Dr. Ing. Steierwald — Dr. Ing. Heusch — Dipl.-Ing. Boesefeldt.

Beschreibung:

Untersuchung über die Korridorsteuerung mittels Wechselwegweisers für verschiedene Routen im Rhein-Main-Autobahnkomplex. MID- und Störfallverhütungsprogramm.

Zeitplan:

In Durchführung begriffen.

Vorhaben D.2

(Punkte 2.1, 2.4.1—2, 2.5.1—2 des Programms)

Organisation:

Bundesanstalt für das Straßenwesen.

Beschreibung:

Feldversuche mit verschiedenen AID-Verfahren auf einer Autobahnstrecke von 8 km Länge bei Aichelberg zwischen Stuttgart und München.

Doppelte 3×3-m-Induktivschleifendetektoren in jeder Fahrbahn in Abständen von 500 m.

Feldanlagen einschließlich Signalbrücken mit faseroptischen Matrixzeichen.

Zeitplan:

Hardware-Anlagen fertiggestellt. Ausführung der Software begonnen.

NIEDERLANDE

Vorhaben NL.1

(Punkt 2.4.2 des Programms)

Organisation:

Rijkswaterstaat, Den Haag

Beschreibung:

Autobahnüberwachungssystem auf Autobahn RW 13 (25 km). Doppelinduktionsschleifendetektoren auf beiden Fahrbahnen in Abständen von 500 m für AID-Zwecke.

Zeitplan:

Ist angelaufen. Vollständig einsatzfähig im Jahre 1979.

Vorhaben NL.2

(Punkte 2.1 und 2.4.1—2 des Programms)

Organisation:

Rijkswaterstaat, Den Haag

Beschreibung:

Entwicklung von AID-Theorien und „Off-line“-Tests sowohl mit Hilfe von Verkehrssimulation als auch mit Verkehrsdaten.

Zeitplan:

1976—1980, in Durchführung begriffen. 1

SCHWEDEN

Vorhaben S.1

(Punkte 2.1 und 2.4.1—2 des Programms)

Organisation:

Telephone Co. L. M. Ericsson, Swedish Board of Technical Development.

Beschreibung:

Feldversuche unter Verwendung von Langschleifendetektoren für AID auf einer Strecke von 4 km der Autobahn E 4 in Stockholm. Detektorlänge 150 m, Abstände 500 m. „Off-line“-Strategietests. 2

Zeitplan:

Abschluß Ende 1977

Vorhaben S.2

(Punkte 2.2.1—2 und 2.3.1—2 des Programms)

Organisation:

Swedish Transport Research Commission

Beschreibung:

Felduntersuchungen über die Störfallhäufigkeit.

Prüfung der Zuverlässigkeit des Rundfunks im Bandbereich von 470 MHz für die Bekanntgabe von Störfällen.

Zeitplan:

Abschluß 1978.

VEREINIGTES KÖNIGREICH

Vorhaben VK

(Punkte 2.4.1—2 des Programms)

Organisation:

TRRL

Beschreibung:

Erfassung von Felddaten über das Fahrverhalten bei Zwischenfällen auf einer Strecke der Autobahn M 4 von 1,2 km Länge bei London. Einfache Induktivschleifendetektoren auf jeder Fahrbahn in Abständen von 400 m.

„Off-line“-Tests mit AID-Strategien.

Zeitplan:

In Durchführung.

Thema 7

Koordinierung der Verständlichkeit der Meldungen

Ziele

- Die Meldungen, die in den verschiedenen Sprachen der im Rahmen der Themen 1 und 2 entwickelten Systeme durchgegeben werden, müssen kurz, klar und unmißverständlich abgefaßt sein und dürfen keine unterschiedliche Bedeutung haben.
- Die Terminologie der im Rahmen des Themas 3 entwickelten Verkehrszeichen ist jedesmal dann zu koordinieren, wenn keine Symbole vorgesehen sind.

Programm

Vorhaben:

1. Untersuchungen über die Struktur der Durchsagen, unter anderem über die vorgeschriebene Wortfolge der Meldungsbestandteile im Hinblick auf die Deutlichkeit.

2. Übertragung der Durchsagen in die verschiedenen Sprachen unter Berücksichtigung folgender Anforderungen:

- Die Worte sind so zu wählen, daß sie sich optimal von den Geräuschen im Wageninnern abheben;
- die Durchsagen sind möglichst kurz zu fassen;

— die Worte, deren Bedeutung in den verschiedenen Sprachen unterschiedlich ist, sind zu vermeiden (z. B. „Kontrolle“).

3. Beteiligung an der Koordinierung der Durchsagen für die verschiedenen Übertragungssysteme, die für ein eventuelles Demonstrationsprojekt in Frage kommen.

Voraussetzungen:

Die Informationen, deren Übertragung in Betracht zu ziehen ist, ergeben sich aus den für die Themen 1, 2, 3 und 5 vorgeschlagenen Programmen.

3 Mittel
Die Gesamtkosten des Programms werden auf 15 000 RE geschätzt.

4 Zeitplan
Die Arbeiten werden jeweils nach Maßgabe der Verfügbarkeit der Daten durchgeführt.

5 Beteiligte Länder
Die Teilnahme folgender Länder ist vorgesehen:

Bundesrepublik Deutschland, Italien und Belgien (Koordinierendes Land).

Dieses Programm wird in Zusammenarbeit mit dem Terminologiedienst der Kommission der Europäischen Gemeinschaften durchgeführt.

Thema 8

Automatisches System

zum Nachweis von Schlechtwetterbedingungen

1 Ziele
Ziel dieser Forschung ist die Entwicklung eines Nachweis- und Warnsystems zur Ermittlung der Wetter- und Fahrbedingungen sowie zur Vorhersage

einschlägiger Änderungen bis zum Prototypstadium. Mit diesem System sollen gefährliche Änderungen der Sicht, der Windgeschwindigkeit und Böigkeit, der Schleudergefahr infolge von Wettereinflüssen und Überschwemmungen ermittelt und entsprechende Warnungen und Vorhersagen erstellt werden.

Ferner soll das Problem der kurzfristigen Wettervorhersagen und ihrer Auswirkungen auf die Instandhaltung der Straßen, die Verkehrsstrategien und die Lokalisierung der Schlechtwetter-„black-spots“ geprüft werden.

- 2 Programm
- 2.1 Festlegung der Informationsanforderungen in Übereinstimmung mit der Planungsanalyse,
- 2.2 Bestandsaufnahme und Beurteilung der verfügbaren Studien, Methoden und Geräte,
- 2.3 Untersuchung der Häufigkeit und Dauer der unterschiedlichen Wetter- und Straßenverhältnisse,
- 2.4 Untersuchung der Wechselbeziehungen zwischen Wetter- und Straßenverhältnissen zur Erstellung einer statistischen Grundlage für das Vorhersageverfahren,
- 2.5 Entwicklung von Sensoren von der theoretischen Phase bis zur praktischen Herstellung,
- 2.6 Entwicklung von Nachweis- und Vorhersagesystemen auf der Grundlage von Messungen, Statistiken und meteorologischen Daten,
- 2.7 Entwicklung von für das ganze System geeigneten DV-Ausgabegeräten und Übertragungsarten (Mark 1),
- 2.8 Herstellung und Erprobung eines Prototyps, Analyse und Spezifikationen.
- 3 Zeitplan

Arbeiten	1974	1975	1976	1977
1. Festlegung des Informationsbedarfs				
2. Bestandsaufnahme				
3. Untersuchung der Häufigkeit und Dauer der unterschiedlichen Wetterverhältnisse				
4. Untersuchung der Wechselbeziehungen zwischen Wetter- und Straßenverhältnissen				
5. Entwicklung von Sensoren				
6. Entwicklung von Modellen von Nachweis- und Vorhersagesystemen				
7. Datenverarbeitung und -übermittlung				
8. Herstellung und Erprobung eines Prototyps, Analyse, Spezifikationen				

18

25 der Beilagen

4 Mittel: 1,14 MRE ¹⁾

5 Beteiligte Länder

Die Teilnahme folgender Länder ist vorgesehen:

Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Schweden, Schweiz, Vereinigtes Königreich, Jugoslawien und Finnland (Koordinierendes Land).

6 Einzelstaatliche Forschungsprogramme

Belgien:

Das „**Ministère des Travaux Publics**“ untersucht zurzeit die Verfahren zum Nachweis von Eis und Nebel.

Finnland:

Das „**Meteorological Institute**“ prüft zurzeit die Wechselwirkungen zwischen Wetter und Straßenzustand, insbesondere hinsichtlich Schlüpfrigkeit, und entwickelt Modelle zur Anwendung verschiedener meteorologischer Daten zu Nachweis- und Warnzwecken.

Zeitplan: 1975—1977.

Weiter untersucht man die Entwicklung von Meßfühlern, Datenverarbeitungs- und Übermittlungsanlagen für Prototyp-Nachweis- und Warnsysteme.

Zeitplan: 1975—1977.

Das „**National Board of Public Roads and Waterways**“ führt zusammen mit dem „**State Technical Research Center**“ Messungen der Schlüpfrigkeit der Straßenoberfläche auf Teststrecken durch und untersucht ihre Auswirkungen auf die Instandhaltung. Das „**National Board of Public Roads and Waterways**“ untersucht ferner die Wechselwirkungen zwischen Wetter und Unglücksfällen und erwägt die Errichtung einer automatischen Wetterwarte.

Zeitplan: 1975—1977.

Frankreich:

SETRA untersucht Eis- und Nebeldetektoren.

Zeitplan: 1975—1977.

Bundesrepublik Deutschland:

Die „**Bundesanstalt für Straßenwesen**“ testet zurzeit ein Nebelwarnsystem.

Zeitplan: 1971—1976.

¹⁾ In Preisen von 1976.

Das „**Institut für Verkehrswesen**“ der Universität Karlsruhe untersucht den Einfluß verschiedener Nebeldichten auf den Verkehrsfluß.

Zeitplan: 1974—1975.

Niederlande:

Das „**State Road Laboratory**“ hat ein Glatteis-Warnsystem in Betrieb genommen.

Schweden:

„**National Swedish Road and Traffic Research Institute**“:

— Schlüpfrigkeit auf wärmeisolierten Straßen,

— Entwicklung eines Systems zur Lufttemperaturmessung mit mobilen Geräten,

— Teststrecken zur Untersuchung der Eisbildung auf der Straßenoberfläche.

Schweiz:

Ein Glatteiswarnsystem ist auf der Autobahn N 2 in Betrieb.

Vereinigtes Königreich:

Das „**TRRL**“ untersucht im Zeitraum 1975—1977 Meßfühler und ein Modell zur Vorhersage der Sichtweite.

Thema 9

Ausrüstung der Zentralen, Strategien, Datenübertragung, Beurteilungsverfahren

1 Ziele

Die Gruppe 9 bearbeitet die Probleme der

— Systemelemente und System-Software: Steuerstrategie, Datenübertragung, Ausrüstung der Zentralen,

— Beurteilungsverfahren für die Wahl der Kommunikationssysteme, insbesondere hinsichtlich der Feststellung des Bedarfs an öffentlichen Demonstrationsprojekten. Sie wird darüber nach einem Zeitraum von zwei Jahren einen Bericht vorlegen.

2 Programm

2.1 Systemelemente und System-Software

— Steuerstrategien

- Bestandsaufnahme der Steuerstrategien für existierende oder geplante Autobahnkommunikationssysteme (Einsatzkriterien, Steuerungslogik, Inhalt der Meldungen, Software) und Analyse der Auswirkungen verbesserter Kommunikationssysteme,

- Erarbeitung allgemeingültiger Richtlinien für die Softwareentwicklung.
 - Datenübertragung
 - Zusammenstellung des Datenübertragungsbedarfs der einzelnen Systemkomponenten,
 - Aufnahme der bisherigen Datenübertragungskonzepte und Gegenüberstellung mit dem erwähnten Bedarf.
 - Ausrüstung der Steuerzentralen
 - Bestandsaufnahme bestehender Zentralen (Zentraleinheit, funktionelle Einheiten),
 - Festlegung des Mindestbedarfs.
- 2.2 Beurteilungsverfahren für die Systemwahl
- Beurteilungsverfahren

Synoptische Darstellung und Beurteilung der Verfahren für die Wahl eines Standard-Kommunikationssystems,

3 wie:

 - Erfassung beschreibender Daten,
 - voneinander unabhängige Labortests,
 - vergleichende Labortests,
 - voneinander unabhängige Tests während der praktischen Systemnutzung,
 - Simulation.

4
 - Verfahren für die Systemwahl
 - Synoptische Darstellung der von der technischen Untergruppe COST 30 definierten detaillierten technischen Spezifikationen,
 - Zusammenstellung und Analyse der vorliegenden Untersuchungen über
 - die Zweckmäßigkeit für die Fahrer,
 - die subjektive Sicherheit für die Fahrer.
 - Festlegung von Beurteilungskriterien für die Gegenüberstellung vergleichbarer Prototypsysteme,
 - Spezifikationen von Beurteilungsmethoden für die einzelnen Beurteilungskriterien unter Berücksichtigung folgender Aspekte:
 - Verkehrssicherheit,
 - Zweckmäßigkeit und subjektive Sicherheit für die Fahrer; diese noch wenig erforschten Probleme stellen vermutlich wichtige Elemente für die Beurteilung der Kommunikationsmittel dar,
 - Herabsetzung von Verzögerungs- und Haltezeiten,
 - Kosten/Nutzen-Analyse.
- 3 Zeitplan
- Die Ergebnisse müssen nach einem Zeitraum von zwei Jahren vorliegen.
- 4 Mittel
- Die Kosten pro Teilnehmerland werden auf 8 000—10 000 RE geschätzt.
- Insgesamt: 70 000 RE¹⁾
- 5 Beteiligte Länder
- Die Teilnahme folgender Länder ist vorgesehen:
- Bundesrepublik Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Niederlande, Vereinigtes Königreich, Jugoslawien, Schweiz (Koordinierendes Land).

¹⁾ In Preisen von 1976.

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

Die gemeinsame Absichtserklärung zur Durchführung einer europäischen Aktion auf dem Gebiet der elektronischen Hilfen für den Verkehr auf großen Fernverkehrsstraßen ist nach der Systematik der österreichischen Rechtsordnung als völkerrechtlicher Vertrag anzusehen. Sie steht im Rang eines Bundesgesetzes und hat nicht politischen Charakter. Die im Anhang I Abschnitt I Abs. 2 lit. a) enthaltene Bestimmung hat zudem verfassungsändernden Charakter, weil hier einem zwischenstaatlichen Organ die Befugnis eingeräumt wird, Entscheidungen mit unmittelbaren Rechtswirkungen für Österreich zu treffen. Diese Erklärung bedarf daher gemäß Art. 50 Abs. 1 und Abs. 3 B-VG der Genehmigung des Nationalrates.

Nähere Einzelheiten sind aus den Ausführungen im Besonderen Teil der Erläuterungen zu ersehen.

Die einzelnen Bestimmungen dieser gemeinsamen Absichtserklärung sind für die österreichische Rechtsordnung unmittelbar anwendbar. Es bedarf daher keiner Erfüllungsgesetze gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG.

Da der internationale Reiseverkehr in und durch Österreich immer größere Ausmaße annimmt und dadurch der Information der Kraftfahrer über kritische Vorgänge im Straßenverkehr größte Bedeutung zukommt, ist es für Österreich zweckmäßig, sich an der Aktion zur Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich der elektronischen Hilfen für den Verkehr auf großen Fernverkehrsstraßen zu beteiligen. Gegenstand der Aktion ist es, die verschiedenen zu diesem Zweck entwickelten Techniken und ihre Kompatibilität zu untersuchen. Das Endziel dieser Aktion besteht darin, zur Errichtung eines genormten europäischen Systems auf diesem Gebiet zu gelangen.

Die gemeinsame Absichtserklärung zur Durchführung einer europäischen Aktion auf dem Gebiet der elektronischen Hilfen für den Verkehr auf großen Fernverkehrsstraßen wurde am 31. März 1977 von Österreich, der Schweiz, der Bundes-

republik Deutschland, Frankreich, dem Vereinigten Königreich, Italien, Schweden und Finnland unterzeichnet.

Der Botschafter der Bundesrepublik Deutschland bei den Europäischen Gemeinschaften hat bei der Unterzeichnung der gemeinsamen Absichtserklärung folgende Berlin-Erklärung abgegeben:

„Ich beehre mich, im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit der heutigen Unterzeichnung der gemeinsamen Absichtserklärung zur Durchführung einer europäischen Aktion auf dem Gebiet der elektronischen Hilfen für den Verkehr auf großen Fernverkehrsstraßen (COST-Aktion 30) zu erklären, daß die gemeinsame Absichtserklärung von dem Tage, an dem sie für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten wird, auch für das Land Berlin gilt.“

Das Ersuchen des COST-Sekretariats um Bestätigung der Kenntnisnahme der obzitierten, vom Botschafter der Bundesrepublik Deutschland am 31. März 1977 abgegebenen Berlin-Erklärung wurde von der Österreichischen Mission bei den Europäischen Gemeinschaften mit einer Note nachstehenden Inhaltes beantwortet:

„Österreich hat — wie erinnerlich — dem Sekretariat am 9. März 1977 mitgeteilt, daß die gemeinsame Absichtserklärung zur Durchführung einer europäischen Aktion auf dem Gebiet der elektronischen Hilfen für den Verkehr auf großen Fernverkehrsstraßen (Aktion 30) ratifiziert werden muß und somit erst nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunde für Österreich Rechtswirksamkeit erlangt. Im Lichte dieser Mitteilung wird die vom Vertreter der Bundesrepublik Deutschland anlässlich der Unterzeichnung der gemeinsamen Absichtserklärung abgegebene Erklärung zur Kenntnis genommen.“

Österreich versteht die Erklärung der BRD im Sinne der nachstehenden Ausführungen:

1. Diese Erklärung macht es möglich, den Geltungsbereich des Vertrages in Übereinstimmung mit den im Vier-Mächte-Abkommen vom 3. September 1971 (Anlage IV) erwähnten „festgelegten Verfahren“ auf die Westsektoren Berlins auszudehnen, nach denen auch bisher die Aus-

dehnung der Verträge zwischen beiden Parteien erfolgt ist. Der Begriff „Land Berlin“ bezieht sich auf die Westsektoren Berlins.

2. Die vorgesehene dreimonatige Frist soll den Regierungen der Französischen Republik, des Vereinigten Königreichs und der Vereinigten Staaten von Amerika eine Einspruchsmöglichkeit gegen die Ausdehnung des Vertrages geben, wie es die „festgelegten Verfahren“ (siehe obigen Absatz 1) vorsehen.

3. Teil II B. (Absatz 1) des Vier-Mächte-Abkommens vom 3. September 1971 lautet: „Les Gouvernements de la République française, du Royaume-Uni et des Etats-Unis d'Amérique déclarent que les liens entre les secteurs occidentaux de Berlin et la République fédérale d'Allemagne seront maintenus et développés, compte tenu de ce que ces secteurs continuent de ne pas être un élément constitutif de la République fédérale d'Allemagne et de n'être pas gouvernés par elle.“

Der gemeinsamen Absichtserklärung sind 2 Anhänge angeschlossen. Der Anhang I beinhaltet Bestimmungen über die Koordinierung der Aktion, der Anhang II enthält die technischen Details der neun Forschungsthemen.

Österreich wird sich an den Forschungsthemen 5 und 8 beteiligen. Das Forschungsprojekt zum Thema 5 wird von einer privaten Institution durchgeführt und aus den Mitteln der Auftragsforschung des Bundesministeriums für Wissenschaft und Forschung getragen werden. Die Kosten für das Forschungsthema 8 wurden bzw. werden von einer Industriefirma und aus den Mitteln des Bundesministeriums für Bauten und Technik (Straßenforschung) finanziert.

Da Österreich nach eingehender Prüfung sich erst relativ kurz vor dem Unterzeichnungstermin zur Mitarbeit an der gegenständlichen Aktion entschlossen hat, wurde es aus drucktechnischen Gründen in die im Anhang II enthaltenen Listen der an den Forschungsthemen 5 und 8 teilnehmenden Länder noch nicht aufgenommen.

II. Besonderer Teil

Abschnitt 1: Dieser Abschnitt nennt den Gegenstand und das Ziel der gemeinsamen Aktion. Es wird darin ferner die Absicht zum Ausdruck gebracht, das Forschungsprogramm gemäß den Bestimmungen des Anhangs I durchzuführen. Außerdem enthält er Bestimmungen über die Kosten und Finanzierung der Aktion.

Abschnitt 2: Dieser Abschnitt beschreibt die verschiedenen Möglichkeiten, durch die sich die Unterzeichner an der Aktion beteiligen können.

Abschnitt 3: Dieser Abschnitt enthält Bestimmungen über Wirksamwerden, Geltungs-

dauer und einvernehmliche Änderungen der Vereinbarung sowie über die Beendigung der Aktion.

Abschnitt 4: Dieser Abschnitt setzt den Zeitraum fest, während dessen die gemeinsame Absichtserklärung zur Unterzeichnung aufliegt. Ferner wird darin die Kompetenz des im Anhang I genannten Ausschusses hinsichtlich der Prüfung der besonderen Bedingungen für die Unterzeichnung festgelegt. Jedem Unterzeichner wird die Möglichkeit eingeräumt, einen oder mehrere Beauftragte zu nominieren.

Abschnitt 5: In diesem Abschnitt wird das Verfahren hinsichtlich der Hinterlegung festgelegt.

Anhang I

Koordinierung der Aktion

I: Dieses Kapitel regelt die Zusammensetzung und Aufgaben des Verwaltungsausschusses.

Folgende Bestimmung ist als verfassungsändernd anzusehen:

Kapitel I Abs. 2 lit. a), da dem Verwaltungsausschuß, einem zwischenstaatlichen Organ, die Befugnis eingeräumt wird, von den Unterzeichnern vorgeschlagene Forschungsbereiche auszuwählen, wodurch er Entscheidungen mit unmittelbaren Rechtswirkungen für Österreich treffen kann.

Die Bestimmung des Kapitels I Abs. 2 lit. f) ist nicht als verfassungsändernd anzusehen, da sie dem Verwaltungsausschuß nur eine Prüfungskompetenz, nicht jedoch eine Entscheidungsbefugnis einräumt.

II: In diesem Kapitel wird das Verfahren für das Einbringen neuer Vorschläge für Forschungsarbeiten festgelegt. Ferner wird darin eine Regelung hinsichtlich bereits bestehender gewerblicher Schutzrechte getroffen.

III: In diesem Kapitel wird ein Modus betreffend die Vorlage von Zwischen- und Endberichten festgelegt.

IV: Dieses Kapitel behandelt das Verfahren beim Entstehen von gewerblichen Schutzrechten und bei der Vergabe von Lizenzen an Unterzeichnerstaaten.

Anhang II

Technischer Anhang zur gemeinsamen Absichtserklärung

In diesem Anhang werden neun Forschungsthemen, die in den einzelnen Ländern laufen bzw. geplant sind, sowie die voraussichtliche Dauer der einzelnen Forschungsarbeiten beschrieben.