

# Fachveranstaltung „Sichere Straßen für Morgen“

6. Oktober 2011  
Flemings Deluxe Hotel, Josefstädter Straße 10-12, 1080 Wien

## Programm Referenten Abstracts

### Inhalt

Programm.....	2
Erfahrungen mit „Shared Space“ und „Gemeinschaftsstraßen“ in Deutschland .....	5
Broschüre „Gemeinschaftsstraßen“ von UDV, bfu und KFV .....	5
Begegnungszonen und Bürgerbeteiligung (Berner Modell) in der Schweiz .....	6
Der rechtliche Gestaltungsraum von Begegnungszonen .....	7
Neue Lösungen für den Radverkehr .....	8
Neueste Entwicklungen in den RVS .....	9
Das Potential selbsterklärender und fehlerverzeihender Straßen für die Verkehrssicherheit in Europa .....	11
EU-Projekte SPACE und ERASER.....	12
Selbst erklärende und Fehler verzeihende Straße - Praxis in Österreich auf Länderebene .....	13
Die Praxis der ASFINAG – Umsetzung der Infrastrukturrichtlinie .....	15
RSI (Road Safety Inspections) – Impulse für technische Richtlinien in Österreich? .....	16
Integrierte Erfassung und Bewertung von Straßen- und Umfelddaten .....	17

## Programm

- 09:00 - 09:15 Begrüßung und Eröffnung  
 DI Klaus Robatsch (KFV)  
 DI Klaus Machata (KFV) - Moderation der Veranstaltung
- 09:15 - 10:40 Themenblock I: Gemeinschaftsstraßen, Begegnungszonen & Shared Space  
 DI Jörg Ortlepp (GDV):
- Erfahrungen mit Gemeinschaftsstraßen und Shared Space in Deutschland
  - Broschüre "Gemeinschaftsstraßen" von GDV, bfu und KFV
- DI Gianantonio Scaramuzza (bfu):
- Begegnungszonen und partizipative Bürgerbeteiligung in der Schweiz (Berner Modell)
- 10:40 - 11:10 Kaffeepause
- 11:10 - 12:15 Fortsetzung Themenblock I:  
 Gemeinschaftsstraßen, Begegnungszonen & Shared Space  
 Dr. Armin Kaltenecker (KFV):
- Der rechtliche Gestaltungsraum für Begegnungszonen in Österreich
- Ing. Erwin Wannemacher (KFV):
- Neue Lösungen für den Radverkehr
- DI Bernd Skoric (MA 46):
- Neueste Entwicklungen in der RVS
- 12:15 - 13:15 Mittagessen
- 13:15 - 14:30 Themenblock II: Selbsterklärende und fehlerverzeihende Straßen  
 Prof. Dr. Reinhold Maier (TU Dresden):
- Das Potential selbsterklärender und fehlerverzeihender Straßen für die Verkehrssicherheit in Europa
- DI Andrea Pumberger (KFV):
- EU-Projekte SPACE und ERASER
- DI Egmont Fuchs (LReg. NÖ):
- Praxis in Österreich auf Länderebene
- 14:30 - 15:00 Kaffeepause
- 15:00 - 16:00 Fortsetzung Themenblock II: Selbsterklärende und fehlerverzeihende Straßen  
 DI Bernhard Lautner (ASFINAG):
- Die Praxis der ASFINAG - Umsetzung der Infrastrukturrichtlinie
- DI Bernd Strnad (KFV):
- RSI (Road Safety Inspections) - Impulse für technische Richtlinien in Österreich?
- DI Roland Spielhofer (AIT):
- Integrierte Erfassung und Bewertung von Straßen- und Umfelddaten
- 16:00 - 16:30 Abschluss und Resümee  
 DI Klaus Machata (KFV)

# Fachveranstaltung des KFV "Sichere Straßen für Morgen"

## Erfolgsfaktoren für die Straßen der Zukunft

Die Fachveranstaltung des KFV „Sichere Straßen für Morgen“ bietet Impulse für Praktiker und Entscheidungsträger in der Verkehrssicherheitsarbeit, Verkehrsplanung und Stadtentwicklung. Vortragende aus dem In- und Ausland präsentieren positive Beispiele auf europäischer, bundesweiter und regionaler Ebene und geben praxisnahe Einblicke in erfolgreiche Straßen- und Verkehrsplanung.

## Shared Space – das neue Wundermittel der Verkehrsplanung?

Shared Space ist momentan eines der meist diskutierten Themen im Bereich der Verkehrsplanung und wird oft als innovative, neue Lösung angepriesen. Um einen einheitlichen Arbeitsbegriff für den deutschsprachigen Raum zu schaffen, werden im Rahmen dieser Fachveranstaltung internationale Modelle und Lösungen zu Begegnungszonen und Gemeinschaftsstraßen vorgestellt. Außerdem präsentieren der GDV (Gesamtverband Deutscher Versicherer), die bfu (Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung) und das KFV dazu eine neue Broschüre, um eine erfolgreiche Umsetzung der Gestaltungsphilosophie „gemeinsam genutzter Raum“ durch alle Verkehrsteilnehmer zu sichern und die Lebens- und Aufenthaltsqualität in Städten und Gemeinden zu erhöhen.

## Konzepte und Visionen – „Self-Explaining Roads“

Im Rahmen der Fachveranstaltung des KFV werden auch innovative Konzepte wie die „selbsterklärende und fehlerverzeihende Straße“ (self-explaining roads and forgiving roadsides) vorgestellt. Dazu werden u.a. die Perspektiven für die Europäische Verkehrssicherheitsarbeit abgesteckt und zwei EU-Projekte (SPACE und ERASER) vorgestellt. Außerdem wird auch ein aktueller sowie auch visionärer Blick auf künftige Entwicklungen in Österreich (national und regional) geworfen.

### **Veranstaltungsort:**

Flemings Deluxe Hotel  
Josefstädter Straße 10-12  
1080 Wien

06.10.2011, 09:00 bis 16:30 Uhr

### **Veranstalter:**

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)  
Schleiergasse 18  
1100 Wien  
Tel.: +43 (0)577077 - 0  
veranstaltungen@kfv.at

## DI Klaus Robatsch

Kuratorium für Verkehrssicherheit  
klaus.robatsch@kfv.at

- Abschluss der Höheren Technischen Bundeslehranstalt für Tiefbau in Villach (1986)
- Studium der Raumplanung an der TU Wien, Diplomarbeit am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
- seit 1992 tätig als Verkehrstechniker und Verkehrsplaner
- von 2001 bis 2005 Leiter KfV Verkehrstechnik-Forschung
- von 2005 bis 2009 KfV Regionalleiter Ost
- Bereichsleiter für Präventionsberatung im Kuratorium für Verkehrssicherheit (seit 2010)
- Remunerierter Lehrauftrag an der TU Wien – Vorlesung „Verkehrssicherheit“ (seit 2000).
- Lektor an der Fachhochschule des bfi für Logistik und Transportmanagement – Vorlesung „Verkehrstechnik und Sicherheit“, „Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement“ und „integrierte Verkehrssysteme“ (seit 2004).
- Ausschussleiter (Arbeitsausschuss für nicht motorisierten Verkehr) und Mitglied des Zertifizierungsbeirates der Forschungsgesellschaft Straße, Schiene und Verkehr (seit 1999).
- Vertreter Österreichs in der HLG – Working Group for Road Infrastructure Safety der EU-Kommission in Brüssel (2002 bis 2004).



## DI Klaus Machata

Kuratorium für Verkehrssicherheit  
klaus.machata@kfv.at

- Studium Elektrotechnik (TU Wien)
- 1991-1993 VTT (Valtion teknillinen tutkimuskeskus/ Technical Research Centre) Finnland
- Seit 1993 im KfV, betreut die Bereiche Internationale Kontakte und Verkehrssicherheitsmanagement.
- 1996, 1997 (2x 4 Monate) Europäische Kommission DG-TREN Road Safety Unit
- KfV-Vertreter in mehreren internationalen Ausschüssen
- Teilnahme an zahlreichen nationalen und internationalen Forschungsprojekten (inkl. Koordination)
- Thematische Schwerpunkte: Verkehrssicherheitsprogramme für Gebietskörperschaften und Organisationen, strategisches Verkehrssicherheitsmanagement



# Dipl.-Ing. Jörg Ortlepp

Unfallforschung der Versicherer  
j.ortlepp@gdv.de

Dipl.-Ing. Jörg Ortlepp studierte an der Bergischen Universität Wuppertal Bauingenieurwesen und Verkehrsplanung. 14 Jahre lang war er als Verkehrsplaner und zuletzt als Geschäftsführer im Planerbüro Südstadt in Köln tätig. Seit 2008 leitet er den Fachbereich Verkehrsinfrastruktur der Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. in Berlin. Herr Ortlepp arbeitet in mehreren Arbeitsausschüssen und Arbeitskreisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrstechnik mit und leitet den Arbeitsausschuss Anlagen des Fußgänger- und Radverkehrs. Darüber hinaus ist Herr Ortlepp Mitglied im Ausschuss Verkehrstechnik des Deutschen Verkehrssicherheitsrats.



## Erfahrungen mit „Shared Space“ und „Gemeinschaftsstraßen“ in Deutschland

In Deutschland wird seit einigen Jahren eine intensive Diskussion um das Thema „Shared Space“, „Gemeinschaftsstraßen“ und ähnliche Ansätze geführt. Dabei wird in der Diskussion zu meist übersehen, dass es sich bei „Shared Space“ in erster Linie um einen partizipativen Planungsprozess handelt, der keine konkreten Gestaltungsvorgaben beinhaltet. Die Gestaltung dieser so geplanten Bereiche kann sehr unterschiedlich ausfallen und unterscheidet sich nicht von der bereits seit Jahrzehnten praktizierten Umgestaltung von Straßenräumen mit hoher Aufenthaltsfunktion. Ausschlaggebend für die Verkehrssicherheit in solchen Bereichen ist nicht das Planungsverfahren, sondern die jeweils auf die örtliche Situation angepasste Gestaltung. In der Regel ist in diesen Bereichen eine gesamtstraßenräumliche Umgestaltung erforderlich, die mit hohen Investitionen verbunden ist.

## Broschüre „Gemeinschaftsstraßen“ von UDV, bfu und KFV

„Shared Space“ ist momentan eines der meist diskutierten Themen im Bereich der Verkehrsplanung und wird oft als die innovative neue Lösung angepriesen. Dabei ist Shared Space keine neue Idee, sondern lediglich ein neuer und öffentlichkeitswirksamer Name für ein bewährtes Prinzip: das gemeinsame Nutzen des öffentlichen Raums durch alle Verkehrsteilnehmer. Mittlerweile gibt es viele Konzepte mit unterschiedlichsten Bezeichnungen, die dieser Philosophie entsprechen. Sie werden jedoch in der Öffentlichkeit häufig falsch als Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und als Möglichkeit zur Lösung unterschiedlichster Verkehrsprobleme dargestellt. Die Verkehrssicherheit wird jedoch meist – wenn überhaupt – nur am Rand betrachtet, was vor allem zu einer Gefährdung der ungeschützten Verkehrsteilnehmer führen kann. Deshalb haben die Unfallforschung der Versicherer (UDV, Deutschland), die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu, Schweiz) sowie das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV, Österreich) Einsatzkriterien und Bedingungen für Gemeinschaftsstraßen in dieser Broschüre zusammengefasst und aufgezeigt, wie dabei die Verkehrssicherheit systematisch berücksichtigt und verbessert werden kann. Mit dem Begriff Gemeinschaftsstraße soll zudem eine einheitliche Definition für Deutschland, Österreich und die Schweiz etabliert werden. Die Broschüre soll eine erfolgreiche Umsetzung der Gestaltungsphilosophie „gemeinsam genutzter Raum“ ermöglichen, um die Lebens- und Aufenthaltsqualität in unseren Städten und Gemeinden weiter zu erhöhen.

# Dipl. Ing. ETH Gianantonio Scaramuzza

Beratungsstelle für Unfallverhütung  
g.scaramuzza@bfu.ch

Wissenschaftlicher Mitarbeiter Forschung, bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung; Bauingenieurstudium an der ETH Zürich; bis 1986 Assistent am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) an der ETH Zürich. 1986–2004 Mitarbeiter in der Abteilung Verkehrstechnik der bfu. Seit 2004 tätig als wissenschaftlicher Mitarbeiter der Abteilung Forschung der bfu. Schwerpunkte: Infrastruktur (insbesondere Verkehrsberuhigung), Fussverkehr, Fahrradverkehr, Geisterfahrer, Unfallschwerpunkte, Sicherheit von E-Bikes, Ablenkung und Unaufmerksamkeit.



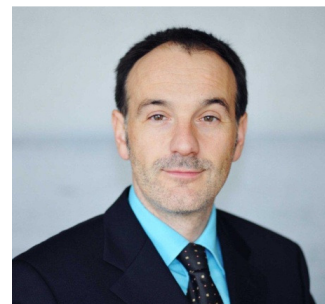
## Begegnungszonen und Bürgerbeteiligung (Berner Modell) in der Schweiz

Begegnungszonen definieren in der Schweiz ein Regime mit Höchstgeschwindigkeit 20 km/h und Fussgänger-Vortritt. Sie haben im Jahre 2002 die Wohnstrassen abgelöst und bewähren sich seither als Instrument für Zentrumszonen mit hohem Fussgängeraufkommen. Im Referat werden Einsatzkriterien und Realisierungen von Begegnungszonen vorgestellt. Im zweiten Teil des Referates wird anhand des so genannten „Berner Modells“ erläutert, wie in einem Verkehrsplanungsprozess die heutzutage unerlässliche Bürgerbeteiligung integriert werden kann.

# Mag. Dr. Armin Kaltenegger

Kuratorium für Verkehrssicherheit  
armin.kaltenegger@kfv.at

Studium an der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Wien (Mag. iur. 1996) sowie an der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Salzburg (Dr. iur. 2006). Leiter der Rechtsabteilung im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) seit 1999, Leiter des Bereichs Verkehr & Mobilität im KFV bis 2008, Rechtsanwaltsanwärter bei Lansky, Ganzger & Partner (Wien), 2009 Prokurist in einer Wiener Bank, seit 2010 Leiter des Bereichs Recht & Normen im KFV. Lenkerprüfer für alle Klassen in Wien. Vom BMVIT in den verkehrspsychologischen Koordinationsausschuss, den österreichischen Verkehrssicherheitsbeirat, den Beirat des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds und in die Mehrphasenkommission berufen. Autor von Fachbüchern, -artikeln und -kolumnen (national und international).



## Der rechtliche Gestaltungsraum von Begegnungszonen

Ist uns die bestehende Rechtsordnung eine ausreichende Hilfe beim Gestalten innovativer Begegnungsräume oder steht sie uns für diese Vorhaben im Wege? Der Referent analysiert bestehende Regelsysteme und deren Kompatibilität mit den Anforderungen neuer Formen der gemeinsamen Nutzung von Verkehrsflächen.

# Ing. Erwin Wannenmacher

Kuratorium für Verkehrssicherheit  
erwin.wannenmacher@kfv.at

Elektrotechnik HTL; Studium der Psychologie (vier Semester zum Erwerb eines berufsbegleitenden Grundwissens); Fahrschullehrer; 1986 – 1988 Technischer Angestellter bei der Siemens AG Österreich (Abteilung für Technik und Engineering);

Seit 1988 Verkehrstechniker im Kuratorium für Verkehrssicherheit Bereich Präventionsberatung mit den Schwerpunkten

- Erstellen von verkehrstechnischen und messtechnischen Begutachtungen für Behörden, Gemeinden und Firmen
- Projektleiter bei Verkehrskonzepten für Gemeinden
- Projektleiter bei verkehrstechnischen Evaluierungen
- Vortragender bei der Schulung von Verkehrssicherheits - Auditoren und RoadSafety Inspektoren



## Neue Lösungen für den Radverkehr

Die neue Richtlinie RVS 03.02.13 „Radverkehr“ beinhaltet wesentliche Neuerungen für die Planung von Radverkehrsanlagen nach dem aktuellen Stand der Technik. Die Richtlinie wurde im März 2011 von der **FSV** - Österreichische Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr veröffentlicht. Bei der Ausführung einer Radverkehrsanlage sind der Kfz-Verkehr, der erforderliche Breitenbedarf der Radfahrer sowie die erforderlichen Anfahr- und Anhaltesichtweiten und alle weiteren Kriterien (z.B. Fußgängerfrequenzen, Parksituation, Nutzungsdruck, Zusammensetzung des Radverkehrs) zu berücksichtigen

# Dipl.-Ing. Bernd Skoric

Magistrat der Stadt Wien, MA 46  
bernd.skoric@wien.gv.at

- Studium des Bauingenieurwesens an der TU-Wien
- Straßen- und Verkehrsplaner in einem Zivilingenieurbüro
- Seit 1984 im Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 46, Leiter der Gruppe Verkehrssicherheit
- Seit 1983 Mitglied der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr  
Leiter der Arbeitsgruppe Planung und Verkehrssicherheit



## Neueste Entwicklungen in den RVS

Richtlinien sind Handlungsvorschriften, stellen den Stand der Technik dar und geben einen grundsätzlich erprobten Standard wieder. Die RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) umfassen u. a. die Themen Verkehrsplanung und Straßenplanung. Gemeinschaftsflächen sind individuell dem Charakter und der Nutzung der jeweiligen Straßenstelle anzupassen. Eine eigene RVS für Gemeinschaftsflächen erscheint daher nicht sinnvoll, jedoch sollen deren Grundsätze in die Überarbeitung der RVS 03.04.12 – Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen aufgenommen werden. Einzelne Elemente von Gemeinschaftsflächen werden bereits in gültigen RVS behandelt. Bei selbsterklärenden Straßen ist in selbstregulierende Straßen (Ortsgebiet) und in standardisierte Straßen (Freiland) zu unterscheiden. Für beide theoretischen Ansätze sind im bestehenden Regelwerk der RVS dezidierte Maßnahmen enthalten bzw. sind aus den RVS Umsetzungsmöglichkeiten ableitbar.

# Univ.-Prof. Dr.-Ing. Reinhold Maier

TU Dresden

reinhold.maier@tu-dresden.de

- Studium Bauingenieurwesen mit Vertieferrichtung Städtebau und Verkehrswesen an der Universität (Technische Hochschule) Karlsruhe, Abschluss mit dem Diplom 1974; Promotion zum Dr.-Ing. 1984 „Fußgängersicherheit in Städten“ an der Universität Karlsruhe.
- 1976 bis 2005 Verkehrsingenieur bei der Beratungsstelle für Schadenverhütung des HUK-Verbandes in Köln und Verkehrstechnisches Institut des GDV in Berlin; 1995 bis 2005 stellvertr. Leiter dieses Instituts.
- Seit April 2004 Universitätsprofessor für Straßenverkehrstechnik mit Fachbereich Theorie der Verkehrsplanung an der TU Dresden
- In der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV Leitung des Arbeitsausschusses „Technische Fragen der Verkehrsordnung“ und Mitarbeit in Gremien zu Stadtstraßengestaltung, Fußgänger- und Radverkehr sowie zur Straßenausstattung
- Leitung der Arbeitsgruppe für Landstraßensicherheit im Lenkungsausschuss „Verkehrssicherheit“ des Freistaates Sachsen; Lehrkraft für Sicherheitsauditoren (Mitgliedschaft in der Auditpartnerschaft der Hochschullehrer).
- Veröffentlichungen seit 2005 zu städtischen Sicherheitskonzepten z.B. für die Landeshauptstadt Dresden, Überprüfung der Grenzwerte für die Festlegung von Unfallhäufungen, Sicherheitsdefizite an Baustellen auf Autobahnen und die Sicherheitsgrade von Ortsdurchfahrten und Hauptstraßen mit und ohne schienengebundenen Verkehr.
- Weitere aktuelle Forschungsthemen betreffen u.a. Auswirkungen unterschiedlicher Veränderungen an der Signalsteuerung (Betriebszeiten, Phasenanzahl) und Bewertungsmethoden der Sicherheit.



## Das Potential selbsterklärender und fehlerverzeihender Straßen für die Verkehrssicherheit in Europa

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Reinhold Maier

Das menschliche Verhalten wird bei Interaktionen zwischen Menschen von Regeln geprägt, die entweder (normativ) gesetzt werden oder sich (informativ) aus der Erfahrung herausgebildet haben. Diese Regeln führen dann zu störungsfreien Abläufen, wenn sie allgemein bekannt sind und auch befolgt werden. Man denke beispielsweise an Sport und Spiel. Störungen der Abläufe wegen Regelverstößen bei Interaktionen mit großen Massen (Fahrzeugen) und hoher Geschwindigkeit führen nahezu zwangsläufig zu erhebliche Sachschäden oder Verletzungen von Menschen und sind daher mit hoher Zuverlässigkeit zu vermeiden. Im Straßenverkehr müssen also

1. Regeln definiert,
2. diese allen Verkehrsteilnehmern bekannt sein und
3. von diesen befolgt werden.

Über diese generelle Erkenntnis menschlicher Verhaltensweisen hinaus hat unser Rechtssystem den Anspruch, jede potenzielle Auseinandersetzung zur Klärung der Schuldfrage entscheiden zu können. Die aus Sicherheitsgründen beschriebene Notwendigkeit für Regeln im Straßenverkehr führt gleichzeitig zu einem Grundgerüst juristischer Festlegungen zur Klärung von Schadenfällen (die eigentlich vermieden werden sollen).

Weil Menschen unterschiedlicher Fähigkeiten nach einer weitgehend einfachen Ausbildung am Straßenverkehr auch mit sehr gefährlichen Geräten teilnehmen dürfen, muss es möglichst einfach sein, sich richtig zu verhalten. An die Begreifbarkeit von Regeln dürfen im Hinblick auf die sehr kurzen Reaktionszeiten und den Anspruch an weitgehende Zuverlässigkeit nur äußerst geringe Ansprüche gestellt werden. Alle dem Verkehrsteilnehmer verfügbaren Informationen müssen daher

- auffällig und dominant
- eindeutig und widerspruchsfrei und
- wiedererkennbar und erlernbar

sein. Dies wird durch die Einheit von Bau und Betrieb und die Verwendung von Standardelementen angestrebt. Wo diese Grundsätze verletzt sind, werden durch Unfälle infolge von – selbst sehr seltenen – Fehlentscheidungen Menschen verletzt.

Man kann davon ausgehen, dass bis zu 2/3 der schweren Unfälle auf den Straßen mit solchen Einflüssen der Straßengestaltung beeinflussbar sind: Unfälle an Unfallhäufungen sowie infolge von Defiziten in Planung und/oder Entwurf der Straßen. Die Diskussion über die Frage, ob mehr Sicherheitsdefizite durch menschliche Fehler (human factors) oder durch Straßengestaltung (Engineering) zu begründen sind, führt fehl: Das Eine bedingt das Andere, denn Planungsfehler führen zu Menschenfehlern. Wenn eines der beiden Felder verbessert werden kann ist der Erfolg zu erreichen. Es wird aber weder den fehlerfreien Menschen geben (dann könnte man im Straßenraum großzügig mit der Ausstattung umgehen) noch werden wir in allen Fällen Straßen ohne Anforderungen an menschliche Einsicht gestalten können (z.B. weil es zuviel kostet oder die Umwelt schädigt). Mögen Pädagogen und Psychologen das Ihre tun, aber Planer und Ingenieure müssen auch ihr Feld in Ordnung bringen.

# Dipl.-Ing. Andrea Pumberger

Kuratorium für Verkehrssicherheit  
andrea.pumberger@kfv.at

- Höhere Bildungslehranstalt für wirtschaftliche Berufe
- Studium „Raumordnung und Raumplanung“ an der TU Wien
- Praktika in Planungsbüros und öffentlichen Planungsstellen
- Tutorin Fachbereich für Rechtswissenschaften an der TU Wien
- seit 2009 Kuratorium für Verkehrssicherheit  
Bereich Präventionsberatung



## EU-Projekte SPACE und ERASER

Die Projekte SPACE und ERASER werden im Rahmen von ERA-NET ROADS - eine Initiative der europäischen Straßendirektionen - durchgeführt. Im Projekt SPACE werden Maßnahmen der selbsterklärenden Straße identifiziert und hinsichtlich ihres Einflusses auf die Geschwindigkeitswahl auf Freilandstraßen evaluiert. Das Projekt ERASER konzentriert sich auf die Nachvollziehbarkeit von Geschwindigkeitsbegrenzungen aufgrund der Straßenraumgestaltung und -infrastruktur.

# Dipl.- Ing. Egmont Fuchs

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
egmont.fuchs@noel.gv.at

- Studium: 1977-1982 Maschinenbau, Wahlplan Verkehrsmittel und Verkehrstechnik (TU Wien)
- Hornist bei den Wiener Symphonikern
- Universitätsassistent am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (TU - Wien)
- ab 1988 Sachverständiger für Verkehrstechnik im Amt der NÖ Landesregierung
- ab 2004 Leiter des Arbeitsausschusses „Verkehrstechnische Sachverständige“ in der Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr, Wien
- ab 2007 Leiter des Fachbereiches Verkehrstechnik (Sachverständige) im Amt der NÖ Landesregierung
- Vortragstätigkeit bei div. Veranstaltungen (u.a. Ausbildungslehrgang für Straßenverkehrssicherheitsgutachter gem. §5a BStG 1971)



## **Selbst erklärende und Fehler verzeihende Straße - Praxis in Österreich auf Länderebene**

Es wird die Frage der Definition des Begriffs der selbst erklärenden Straße im Hinblick auf die Bereiche Straßenbau – Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs – Verkehrsüberwachung erörtert und werden Elemente, welche als selbst erklärend verstanden werden können, und Grundsätze und Elemente, die als Fehler verzeihend zu werten sind, werden genannt.

# Dipl.-Ing. Bernhard Lautner

ASFINAG SG

bernhard.lautner@asfinag.at

- seit 1999 ASFINAG mit den Schwerpunkten: Verkehrssicherheit (ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramm, Road Safety Inspections, Road Safety Management, Verkehrskontrollplätze), Anschlussstellen, Projektleiter Mautinfrastruktur
- 2005 - Ziviltechnikerprüfung – Ingenieurkonsulent für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft
- 1988 bis 1999 - Planung und Projektmanagement in Ziviltechnikerbüro und Baufirma
- 1988 – 2006 Studium Kulturtechnik und Wasserwirtschaft, Schwerpunkt Bauwirtschaft, Geotechnik und Straßenbau
- Mitglied im Beirat des österreichischen Verkehrssicherheitfond (VSF)
- Mitglied im Österreichischen Verkehrssicherheitsbeirat
- Delegierter PIARC (World Road Association) in Committee TC1.1 (Road Safety)
- Mitglied des Zertifizierungsbeirates des FSV für RSA – Auditoren
- Mitglied in mehreren Arbeitsgruppen der RVS



## Die Praxis der ASFINAG – Umsetzung der Infrastrukturrichtlinie

Dipl.-Ing. Bernhard Lautner

Die Umsetzung der EU RL2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur erfordert die Anpassung und Ergänzung der bislang in der ASFINAG gelebten Praxis bei der Sicherheitsarbeit. Die vollständige Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht auf Ebene eines Bundesgesetzes bringt neben der Änderung gängiger Begriffsbezeichnungen auch ein erhöhtes Maß an Dokumentationsverpflichtungen mit sich. Ausnahmebestimmungen der Richtlinie mussten nicht in Anspruch genommen werden, auch die Inhalte der nicht verbindlichen Anhänge der Richtlinie wurden umgesetzt. Das Ziel der ASFINAG und des zuständigen Bundesministeriums war und ist es die Instrumente vollständig aber an die vorhandenen Organisationsstrukturen angepasst umzusetzen.

Als das wesentliche Instrument zur Umsetzung und Sicherstellung ist die Verankerung in den Prozessen und Richtlinien zu erwähnen. Die einzelnen Sicherheitsinstrumente werden nicht als eigene Prozesse definiert sondern in die jeweiligen Planungs-, Bau- und Betriebsprozesse integriert. Der optimale Zeitablauf und die effiziente Ressourcenverwendung wird dadurch sichergestellt. Die Inhalte der einzelnen Sicherheitsinstrumente sind in verbindlichen Verordnungen und Richtlinien abschließend geregelt.

Ein besonderer und bislang nicht üblicher Weg wurde bei der Umsetzung der regelmäßigen Sicherheitsüberprüfung gewählt. Aufgrund der langjährigen positiven Erfahrungen mit detaillierten Road Safety Inspections (RSI) wird nunmehr zwischen einer vertieften Verkehrssicherheitsuntersuchung und einer jährlichen vereinfachten Sicherheitsuntersuchung unterschieden. Die vertiefte Verkehrssicherheitsuntersuchung entspricht inhaltlich den bislang durchgeführten RSI und wird zumindest einmal auf jedem Streckenabschnitt alle zehn Jahre durch einen externen und zertifizierten Gutachter durchgeführt. Die jährliche und vereinfachte Sicherheitsüberprüfung erfolgt durch gesondert geschultes Betriebspersonal des Straßenerhalters.

Für die Sicherheitsanalyse des bestehenden Straßennetzes wurden die bislang auf Abschnittsebene durchgeführten Betrachtungen der Unfallraten auf ein System mit homogenen Abschnittsvergleichen der Unfallkostenraten umgestellt. Daneben bleibt die bestehende Regelung zur Berechnung und Bearbeitung der Unfallhäufungsstellen bestehen. Bei der Durchführung der Road Safety Audits (RSA) im Planungsprozess zeigte sich, dass in Österreich Neubauprojekte andere Planungsphasen aufweisen als die Definitionen der Richtlinie. Hier galt es die Auditstufen auf Basis der Inhalte der einzelnen Stufen zu definieren.

In Summe kann aus der derzeitigen Kenntnis festgehalten werden, dass die Umsetzung der Richtlinie auf einer sehr detaillierten und fundierten rechtlichen Grundlage in der praktischen Abwicklung vollständig verankert wurde und es im Vergleich zur bislang gelebten Praxis zu kaum bzw. nur zu geringfügigen Anpassungen geführt hat. Es ist hier aber auch zu erwähnen, dass die Standards und die Zuständigkeiten im Falle des österreichischen TEN Netzes auch bislang schon sehr homogen, durchgängig und auf hohem Niveau waren.

# DI Bernd Strnad

Kuratorium für Verkehrssicherheit  
bernd.strnad@kfv.at

Jahrgang 1970, Absolvent der Studienrichtung Kulturtechnik und Wasserwirtschaft an der Universität für Bodenkultur, Abschluss 1997. Nach dem Studium Beschäftigung in Zivilingenieurbüro für Vermessung sowie mehrere Jahre Tätigkeit in einem Zivilingenieurbüro für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft, dabei mit der Planung, Ausschreibung und Bauaufsicht, u.a. für Straßenprojekte, beschäftigt.

Seit 2004 im Kuratorium für Verkehrssicherheit/KFV Sicherheit-Service GmbH;

Leiter der Verkehrstechnik in der KFV Sicherheit-Service GmbH sowie Gesamtverantwortlicher Leiter der KFV - Prüf- und Kontrollstelle.



Im Zuge der Tätigkeiten im KFV Projektleitung und Mitarbeit bei Projekten im Rahmen aller Aspekte der Verkehrssicherheit, mit den Schwerpunkten Sicherheitsaudit für Straßen und Road Safety Inspection; internationale Tätigkeit im Rahmen von EU-Projekten, Mitarbeit bei der Erstellung verkehrstechnischer Richtlinien Österreichs, Vortragender bei der österreichischen Schulung für Verkehrssicherheitsauditoren und Road Safety Inspektoren.

## **RSI (Road Safety Inspections) – Impulse für technische Richtlinien in Österreich?**

Erfahrungen, die bei der Durchführung von Verfahren des Infrastrukturmanagements - wie Verkehrssicherheitsaudit oder Road Safety Inspection - gemacht werden, können auch Impulse für Änderungen in den geltenden technischen Regelwerken sein. Dies soll durch das Beispiel der Studie "Sanftleben" veranschaulicht werden.

# DI Roland Spielhofer

Austrian Institute of Technology  
roland.spielhofer@ait.ac.at

DI Roland Spielhofer arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter und Projektleiter im Geschäftsfeld "Transportation Infrastructure Technologies" im Mobility Department des AIT.

Forschungsschwerpunkte sind

- Fahrbahngriffigkeit
- Längsebenheit
- Reifen-Fahrbahn-Interaktion



## Integrierte Erfassung und Bewertung von Straßen- und Umfelddaten

Beim Thema "Selbsterklärende und fehlerverzeihende Straße" kommt auch der Fahrbahn selbst entscheidende Bedeutung zu. Nicht alle Fahrbahneigenschaften sind vom Fahre intuitiv erkennbar, trotzdem werden gewisse Qualitäten (Griffigkeit, ...) vorausgesetzt. Der Vortrag beleuchtet diese Eigenschaften und geht auch auf die Nutzung routinemäßig erhobener Oberflächenparameter im Rahmen der Road Safety Inspection ein.