

ROSEMAN: 3. Treffen der grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe - Protokoll

19.05.2010 im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), 09:30 – 14:15 Uhr

Anbei finden Sie eine kurze Zusammenfassung des Ablaufs und der Präsentationen, welche im Rahmen des dritten Treffens der grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe im Rahmen des Projektes ROSEMAN am 19.05.2010 im Kuratorium für Verkehrssicherheit gehalten wurden.

Sämtliche Präsentationen und Unterlagen zur Veranstaltung wird es in Kürze auf der Homepage des KfV (www.kfv.at) bzw. der Homepage der Slowakischen Technischen Universität Bratislava (www.stuba.sk) zum Download geben.

Begrüßung

Mag. (FH) Ernestine Mayer (KfV)

Dipl.-Ing. Peter Rakšányi, PhD (STUBA)

Fr. Mayer begrüßte die Teilnehmer des 3. Treffens der grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe und stellte anhand eines kurzen Films das Kuratorium für Verkehrssicherheit mit den drei Themenfeldern Verkehr & Mobilität, Eigentum & Feuer und Heim, Freizeit & Sport vor.

Hr. Rakšányi begrüßte die Teilnehmer und bedankte sich bei den slowakischen Partnern (Stadt Malacky und Gemeinde Kostolište) für die Erklärung der Mitfinanzierung der, im Zuge des Projektes, vorgeschlagenen Maßnahmen.

Im Anschluss gab Fr. Mayer einen Überblick über den Tagesablauf.

Verkehrsberatung in Niederösterreich

Ing. Christian Hofecker (Amt der NÖ Landesregierung)

Die Präsentation behandelte das Thema „Verkehrsberatung in Niederösterreich“. Dabei wurden folgende Punkte behandelt:

Ziele des Landes in der Verkehrsarbeit:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Stärkung der Anteile des Gehens, Radfahrens und des öffentlichen Verkehrs
- Reduktion des CO₂-Ausstoßes im Verkehr

Verkehrsberatung in den Gemeinden

- Hilfestellung für die Gemeinden um die oben genannten Ziele zu erreichen
- kostenloses Angebot
 - Lösungsvorschläge vor Ort
 - Ausarbeitung von Vorschlägen, die Gemeinden selbst umsetzen können
 - Erarbeitung von Vorschlägen, die Gemeinden an andere Stellen zur Prüfung oder Umsetzung übergeben können

Beispiele – Verkehrsberatung:

- Verkehrskonzepte, Verkehrsorganisation
- Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs, Querungshilfen
- Errichtung und Attraktivierung von Bushaltestellen
- Verkehrsberuhigung
- Gestaltung von Siedlungsstraßen, Wohnstraßen und Tempo 30-Zonen
- Regelung des ruhenden Verkehrs
- Schulwegsicherung
- Orientierungskonzepte

Anmerkungen und Diskussion:

- Hr. Bezák fragte, ob es in Österreich für das Aufstellen von Wegweisern, die zur Ankündigung von Betrieben dienen, Regeln oder Vorschriften gibt. Weiters wurde von ihm die Frage gestellt, ob aufgrund der Attraktivierung der Bushaltestellen (z.B. Errichtung von Fahrradabstellanlagen) die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel zunimmt. Hr. Hofecker erklärte zur ersten Frage, dass das Aufstellen von Wegweisen an Freilandstraßen verhandelt werden muss. Auf Straßen im Ortsgebiet haben sich die jeweiligen Straßeneigentümer zu einigen, ob ein Wegweiser aufgestellt werden darf. Weiters versucht die Verkehrsberatung in Niederösterreich, vor allem in Tourismusgemeinden, Informationsmaterial am Ortseingang oder bei zentralen Einrichtungen aufzulegen. Zur zweiten Frage erklärte Hr. Hofecker, dass es in Niederösterreich noch keine Untersuchungen gibt, ob die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel aufgrund von Fahrradabstellanlagen bei Bushaltestellen zunimmt. Er merkt jedoch an, dass diese Maßnahme sicherlich - für jene Personen die mit dem Fahrrad zur Haltestelle fahren - ein Vorteil ist.
- Hr. Schneider interessierte wie oft das Service der Verkehrsberatung in Niederösterreich von Gemeinden in Anspruch genommen wird. Hr. Hofecker erklärte, dass ca. 100 Beratungen pro Jahr durchgeführt werden, davon rd. 60

Beratungen in ÖVP-regierten Gemeinden und rd. 40 in SPÖ-regierten Gemeinden.

- Fr. Mayer fragte, ob es bei der Verkehrsberatung in Niederösterreich bestimmte Themenbereiche gibt, die in den Gemeinden hauptsächlich vorkommen. Hr. Hofecker erwähnte, dass die meisten Beratungen zur Verkehrsberuhigung im Gemeindestraßennetz durchgeführt werden. Oft gibt es Fragen bezüglich der Nebenflächengestaltung bis hin zur Breitbandversorgung (Datenverkehr).

Von der Idee zur Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen
Dipl.-Ing. Helmuth Merbaur (Amt der NÖ Landesregierung)

Anliegen an/von Gemeinden:

- Geschwindigkeit
- Fahrzeugfrequenz
- Sichtverhältnisse
- Fahrbahnquerungen durch Fußgänger

Idee Geschwindigkeit:

- Straßenraumgestaltung
 - Umsetzung:
 - Kontaktaufnahme mit zuständigem Straßenerhalter (Gemeindestraßen: Gemeinden, Landesstraßen B+L: NÖ Straßendienst)
 - Projektierung
 - Behördenverfahren prüfen
 - Finanzierung (Förderungen?)
- Geschwindigkeitsbeschränkung
 - Umsetzung:
 - Kontaktaufnahme mit zuständiger Behörde (Gemeindestraße: Gemeinde, Landesstraßen B+L: Bezirkshauptmannschaft)
 - Ermittlungsverfahren: Prüfung der Notwendigkeit
- Geschwindigkeitsüberwachung
 - Umsetzung:
 - Polizei (eventuell auf Anordnung der Behörde)

Idee Verkehrsfrequenz (zu viele Kfz):

- Durchfahrt unterbinden

- Für Durchzugsverkehr unattraktive Straßen
 - Umsetzung:
 - Straßennetz prüfen (Lage und Funktion der betroffenen Straße, Konsequenz für Straßenzüge, auf die verlagert wird)
 - Maßnahmen zur Umsetzung (Verfahren bei zuständigen Behörden)

Idee Sichtverhältnisse:

- Schaffung von Sichtfeldern
 - Umsetzung:
 - Entfernen bzw. Anpassen von Bewuchs
 - Vorziehen von Auftrittsflächen, Einmündungen
 - Verkehrsspiegel

Idee Fahrbahnquerungen durch Fußgänger:

- Vorgezogene Auftrittsfläche
- Querungshilfe (Mittelinsel, Aufdoppelung)
- Schutzweg
 - Umsetzung:
 - Auftrittsfläche durch Straßenerhalter
 - Querungshilfe durch Straßenerhalter
 - Schutzweg (bauliche Maßnahmen durch den Straßenerhalter, Verordnung durch die Bezirkshauptmannschaft)

Behördenverfahren Schutzweg:

- Ist die Stelle für den Schutzweg geeignet?
 - Sichtweiten vorhanden?
 - Querungslänge in Ordnung (z.B. unregelmäßige Schutzwege dürfen nur dort angelegt werden wo pro Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen überquert wird)
 - Zugang und Auftrittsflächen in Ordnung?
 - Beleuchtung vorhanden und für den Schutzweg geeignet?
- Kann die Stelle Eignung erlangen?
 - Sichtweiten herstellbar?
 - Querungslänge reduzierbar?
 - Auftrittsflächen herstellbar?
 - Passende Beleuchtung herstellbar?

- Ist die Notwendigkeit gegeben?
 - Verkehrserhebung: Zahl der Fußgängerquerungen in Verbindung mit der Fahrzeugfrequenz (Ein Schutzweg ist dann anzulegen, wenn es die Sicherheit und der Umfang des Fußgängerverkehrs erfordern.)
- Wenn Schutzweg notwendig
 - Bauliche Vorbereitung der Querungsstelle
 - Verordnung durch Behörde und Kundmachung
- Kein Schutzweg notwendig
 - Alternative Maßnahmen prüfen (z.B. Straßenraumgestaltung)

Allgemein zu dem Begriff „Ideen“:

- Für Ideen Platz lassen!
- Auch „verrückte“ Ideen können Grundlage für gute Lösungen sein

Anmerkungen und Diskussion:

- Hr. Skoric stellte die Frage, wie Niederösterreich zur neuen Gestaltungsphilosophie „Gemeinschaftsflächen“ (bzw. Shared Space) steht. Hr. Merbaul antwortet darauf, dass diese Gestaltungsphilosophie prinzipiell umsetzbar ist, jedoch gibt es Untersuchungen die zeigen, dass vor allem Probleme mit der Organisation des ruhenden Verkehrs und bei Fußgängerquerungen auftreten. Wenn allerdings die straßenbaulichen und gesetzlichen Voraussetzungen gegeben sind, ist eine Umsetzung von „Gemeinschaftsflächen“ zulässig. Als Beispiel nannte Hr. Merbaul die Stadt Mödling, wo im Zuge einer Straßenneugestaltung kaum Hochborde eingesetzt wurden um einen barrierefreien Zugang zu schaffen. Hr. Skoric ergänzte, dass vor allem der Einsatzort von dieser Maßnahme relevant ist.
- Hr. Skoric nannte weiter die Problematik der Verkehrsspiegel. Da die Verkehrsspiegel oft für die Verkehrsteilnehmer unauffällig oder beschädigt sind, sind sie keine geeignete Maßnahme um bessere Sichtverhältnisse zu schaffen. Hr. Hofecker ergänzte, dass vor allem Radfahrer in einem Verkehrsspiegel oft übersehen werden.
- Hr. Hofecker stellte die Frage ob ein unregelter Schutzweg bei einer Abbiegespur (3. Fahrstreifen) zulässig ist. Hr. Merbaul erklärte, dass grundsätzlich ein unregelter Schutzweg nur dort angelegt werden darf, wo pro Fahrtrichtung ein Fahrstreifen überquert wird. Bei Neuanlagen sollte diese Problematik besonders betrachtet werden, da es aufgrund der Abbiegespur zu Sichtbehinderungen zwischen den Fahrzeugkern und den, die Fahrbahn querenden Fußgängern kommen kann.

- Hr. Salat ergänzte zum Thema „Gemeinschaftsflächen“, dass diese Gestaltungsphilosophie ab einem gewissen Verkehrsaufkommen nicht mehr einwandfrei funktioniert. Er erwähnte als Beispiel die Gemeinde Vösendorf, wo diese Maßnahme umgesetzt wurde, jedoch aufgrund auftretender Konflikte wieder geändert wurde.
- Fr. Mayer stellte die Frage, wie eine Gemeinde einen Sachverständigen für Verkehrsprobleme in die Gemeinde holen kann. Hr. Merbaul erklärte, dass amtliche Sachverständige hauptsächlich von Bezirkshauptmannschaften und Landesdienststellen herangezogen werden. Jedoch können auch Gemeinden Sachverständige für Gutachten anfordern. Hr. Merbaul verweist auf die NÖ Verkehrsberatung, da es sich bei deren Arbeit um eine Projektplanung handelt. Die Sachverständigentätigkeit ist hingegen eine begutachtende und beurteilende Tätigkeit in den Behördenverfahren und keine planende Tätigkeit.
- Hr. Bezák fragte, ob es eine gesetzliche Grenze gibt, wann der Transitverkehr durch einen Ort auf eine Ortsumfahrung verlagert werden muss. Hr. Hofecker antwortete, dass es keine gesetzliche Grenze gibt.
- Weiters wollte Hr. Bezák wissen, in welcher Entfernung vom Schutzweg die Fahrzeuge parken dürfen bzw. ob es Regelungen gibt, was den Bewuchs bei Schutzwegen betrifft um die Sichtbeziehungen zwischen Fahrzeuglenker und Fußgänger nicht zu beeinträchtigen. Hr. Merbaul erklärte, dass es in Österreich ein gesetzliches Halteverbot von 5m vor dem Schutzweg gibt. Die Realität zeigt jedoch, dass dieser Abstand oft zu wenig ist. Ein Gesetz in der Straßenverkehrsordnung besagt, dass die Behörde sichtbehindernden Bewuchs entfernen kann.
- Hr. Salat ergänzte zu dem Thema „Verlagerung des Verkehrs“, dass die vorhandenen Verkehrsmengen (Schwerverkehr, Durchzugsverkehr) herangezogen werden wenn eine Verlagerung des Verkehrs angedacht wird. Weiters muss geklärt werden, ob ein vorhandenes Straßennetz für die Verlagerung zur Verfügung steht. Ist dies der Fall wird eine Ortsumfahrung mit sämtlichen Berücksichtigungen (z.B. Natura 2000-Gebiet) angedacht. Generell ist jedoch zu erwähnen, dass es keine gesetzlich geregelten Werte gibt, wann eine Ortsumfahrung geplant und umgesetzt wird.

Verkehrssicherheitsmaßnahmen in der selbstregierenden Region

Bratislava

Ass. Prof. Dipl.-Ing. Peter Frešo, PhD (BSK)

Selbstverwalteter Kreis Bratislava:

- 2.053 km² Fläche
- 610.850 Einwohner
- 3 Bezirke: Malacky, Pezinok, Senec
- Bratislava, Hauptstadt der Slowakei mit Sonderstatut
- besitzt und verwaltet seit 2004:
 - Schulen (Errichtung und Betrieb)
 - Gesundheitswesen (Errichtung und Betrieb)
 - Öffentlichen Verkehr
 - Seniorenpflege
 - Straßen der II. und III. Klasse
- Pflichten: Verwaltung, Sanierung, Instandhaltung und Wartung
- Straßennetz:
 - 100 km Autobahn
 - 87 km Straßen I. Klasse
 - 512 km Straßen II. und III. Klasse
- Gesetzgebung (Straßenplanung, -bau und -verwaltung)
 - Autobahnen, Schnellstraßen und Straße I. Klasse: NAAG (nat. Autobahngesellschaft), SSV (Slowakische Straßenverwaltung), Raumplanung vom selbstverwaltenden Kreis, Städten und Gemeinden – bindend.
 - Selbstverwaltender Kreis Bratislava: entwirft und baut das Straßennetz für Straßen II. und III. Klasse – von der Staatsbehörde genehmigt
 - Im Kreis Bratislava sind für die Straßenerhaltung und Verkehrsbeschränkungen auf den Straßen II. und III. Klasse die Gebietsbehörde für Straßenverkehr und Straßen zuständig.

Lösungen zur Verkehrsberuhigung

- Beispiel: Durchzugsstraße Nr.II/502 Svätý Jur, Pezinok - Grinava
 - 4 Fahrstreifen, nicht aufgeteilt, durchschnittlich 25.000 Fahrzeuge/24 Stunden
 - 15-18m breit, hohe Geschwindigkeiten
 - Fahrzeuge parken am Straßenrand
 - Fußgängerunterführung wird nicht genutzt
- Umgesetzte Maßnahmen

- Reduktion der Fahrbahnbreiten
- Markierte Richtungsänderungen mit kleinem Radius
- Verkehrsinseln für die Sicherheit der Fußgänger
- Nutzen:
 - Neue Parkstreifen
 - Fahrstreifen für Linksabbieger (2,3 - 3,7m)
 - Problemloses Halten der Fahrzeuge
 - Senkung der Unfallrate
 - In 2,5 Jahren kein tödlich Verunglückter
- Kosten: € 117.000,-
- Zeitraum von Projektvorbereitung bis Bauende: 2,5 Jahre

Anmerkungen und Diskussion:

- Fr. Mayer stellte die Frage, ob es aufgrund von Finanzierungsproblemen bei Maßnahmenumsetzungen zu Kostenbeteiligungen bzw. Kostenaufteilungen zwischen den Kreisen, Städten oder Gemeinden kommt. Hr. Frešo erklärte, dass alle baulichen Maßnahmen vom Kreisbudget finanziert werden. Weiters erwähnte er, dass für die Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen keine Möglichkeit besteht EU-Förderungen zu bekommen.
- Hr. Dohnal fragte, ob es bei dem von Hr. Frešo präsentierten Beispiel keine Möglichkeit gegeben hat, eine bestehende Fußgängerunterführung weiter in Betrieb zu lassen. Hr. Frešo antwortete, dass es Versuche gegeben hat die Unterführung zu erhalten, jedoch musste festgestellt werden, dass Betriebs- und Umbaukosten zu hoch waren.
- Weiters fragte Hr. Dohnal, wie breit der 3. Fahrstreifen bei dem von Hr. Frešo präsentierten Beispiel ist. Hr. Frešo erklärte, dass im Zuge der Maßnahmenumsetzung alle Fahrspuren schmaler geplant wurden, wobei der breiteste Fahrstreifen eine Breite von 3m aufweist. Der 3. Fahrstreifen hat eine Breite von 1,5 – 2m.
- Hr. Dohnal wollte wissen, wer bei dem von Hr. Frešo präsentierten Beispiel für die Instandhaltung der Ampelanlagen finanziell verantwortlich ist. Hr. Frešo erklärte, dass die Ampelanlagen Eigentum der Gemeinde sind.

Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Dipl.-Ing. Ivan Dohnal (SSC)

Organisation der SSC (Slowakischen Straßenverwaltung)

- Generaldirektion
- Regionale Direktionen für investiven Straßenbau und Straßenverwaltung (RDISS)
- Referat für Verkehrssicherheit der Generaldirektion errechnet die Unfallhäufungsstellen und versendet diese Informationen an RDISS, selbstverwaltete Kreise, Polizei und Verkehrsministerium
- Abteilungen für Erhaltung und Wartung planen Maßnahmen für die Unfallhäufungsstellen und setzen diese um.

Verkehrssicherheitsmaßnahmen

- Erhaltung und Wartung, Erneuerung von Fahrbahngrifffigkeit, Beschilderung usw.
- Bauliche Maßnahmen mit Benachrichtigung des Bauamtes - ohne Notwendigkeit des Ankaufes der umliegenden Grundstücke (z.B. Schutzweg mit Verkehrsinsel)
 - Vergabe an Dritte - Wahl des Planbearbeiters – 1 Monat
 - Ausarbeitung der Planungsdokumentation und Genehmigung der Kreisbehörde – 2 Monate
 - Bestimmung der Beschilderung und Markierung durch Bezirkspolizeikommando oder Kreispolizeikommando
 - Marktuntersuchung und Wahl des Auftragnehmers – 1 Monat
 - Umsetzung
 - Das Verfahren kann insgesamt innerhalb eines Jahres abgeschlossen werden.
- Bau mit Gebietsentscheidung und Baugenehmigung - Eingriff in die umliegenden Grundstücke (Anhand eines Beispiels - Umbau einer Kreuzung)
 - Ausschreibung und Wahl des Planbearbeiters – 3 Monate
 - Dokumentation, ausgearbeitet im November 2006
 - Gebietsentscheidung – anstatt normaler Frist von einem Halbjahr wegen Rechtsstreites 1 Jahr
 - Baugenehmigung – 6 Monate, hierbei kam es zu einem Problem durch die staatliche Begutachtung (Finanzkontrollen)
 - Bauankündigung durch Bekanntmachung - 6-8 Wochen
 - Vergabe an Dritte + Wahl des Auftragnehmers - 3 Monate
 - Umsetzung 10 Monate
 - Fertigstellung Ende des Jahres 2009

Anmerkungen und Diskussion:

- Hr. Balún ergänzte zum Thema Eigentumsverhältnisse, dass bei rd. 70% aller Straßen in der Slowakei die Eigentumsverhältnisse nicht klar definiert sind. Daher kommt es häufig zu Problemen, wenn die Planung auf privaten Grundstücken realisiert werden soll. Hierbei versuchen die Investoren die Grundstückseigentümer auszubezahlen.
- Fr. Mayer fragte, ob es bei der Maßnahmenplanung und –umsetzung einen standardisierten Ablauf gibt, bzw. wer entscheidet welche Maßnahmen umgesetzt werden. Hr. Dohnal antwortete, dass die Errechnung der Unfallhäufungsstellen der Straßen I. und II. Kategorie vom Referat für Verkehrssicherheit durchgeführt und die Ergebnisse an die entsprechenden Stellen weitergeleitet werden. Die regionalen Dienststellen entwerfen darauf folgend einen Plan für die Umsetzung von Maßnahmen. In komplexen Fällen werden zur Problemlösung zusätzlich Fachexperten hinzugezogen.

*Erfahrungen bei der Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen
Kpt.Dipl.-Ing. Branislav Balún (Polizei der Slowakischen Republik)*

Verkehrssicherheit und die slowakische Polizei

- Häufigere Verkehrsüberwachung vor Ort an Problemstellen
- Höhere Strafen für Nichteinhaltung der Vorschriften auf den markierten Straßenabschnitten mit häufigen Unfällen
- Zusammenarbeit mit ausländischen Partnern
- Jugendarbeit „Junger Polizist auf der Kreuzung“
- Aktion „Apfel oder Zitrone“ anstatt Strafen

Kompetenzen

- Verkehrsingenieur vertritt die Polizei bei den Verfahren auf den Bauämtern
- Einbeziehung beim Projekt ROSEMAN:
 - Schriftliche Stellungnahme zur Gebietsentscheidung und zum Bauverfahren
 - Erteilt Zustimmung zur zeitweiligen oder dauerhaften Platzierung der Verkehrszeichen

Gesetzgebung – Umsetzung der Maßnahmen

- Genehmigungsverfahren für baulichen Maßnahmen wird durch das Gesetz Nr. 50/1976 über Raumplanung und Bauordnung („Baugesetz“) geregelt
- Bauvorbereitung, Genehmigungsverfahren und Kompetenzen für die Genehmigung der Verkehrsstraßen werden durch das Gesetz Nr. 135/1961 über Straßen („Straßengesetz“) geregelt
- Möglichkeit zur Verkürzung der Genehmigungsverfahren
 - sehr gut ausgearbeitete Dokumentation
 - Verkürzung der Fristen für Stellungnahme von den einzelnen am Verfahren beteiligten Behörden – hier kann die Polizei mit Verkürzung der Zeit für Begutachtung der Dokumentation und Erteilung der positiven Stellungnahme helfen.
 - Verzicht auf Berufung

Laufende Projekte im Bezirk Malacky

- Stadt Stupava – Stadtkern
 - Verbesserung der Verkehrssituation auf der Durchzugsstraße Nr. I/2 durch die Stadt
 - Bau von 3 Verkehrsinseln
 - Errichtung von mehr Parkplätzen
 - bessere Regelung der Kurzparkzone im Zentrum
 - Erhebung aller Verkehrszeichen in den Gemeinden des Bezirks Malacky
 - „Digitale Geschwindigkeitsanzeigen“ bei Ortseinfahrt

Erwartungen vom Projekt ROSEMAN

- Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Durchzugsstraße Nr. I/2 in Malacky
- Geschwindigkeitsreduktion für Fahrzeuge, die nach Malacky von V. Leváre kommen
- Geschwindigkeitsreduktion für Fahrzeuge, die durch die Gemeinde Kostolište durchfahren
- Einfacheres Einbiegen nach links auf den Kreuzungen auf dem Straßenabschnitt der Straße Nr. I/2 zwischen der Straße Ul. 1. mája und Anfang/Ende der Stadt Malacky

Anmerkungen und Diskussion:

- Fr. Mayer stellte die Frage, ob verstärkte Kontrollen ausschließlich bei Unfallhäufungsstellen stattfinden oder auch bei Konfliktstellen wo z.B. Alkohol oder überhöhte Geschwindigkeit eine Unfallursache darstellen. Hr. Balún erklärte, dass seine Kollegen die Unfallursachen ermitteln und einen Unfallbericht erstellen. Bei

einem tödlichen Unfall bewerten die Verkehrsingenieure die Situation vor Ort und erarbeiten Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

Verkehrssicherheitsarbeit in den 3 Modellgemeinden im Rahmen des Projektes ROSEMAN

Mag. (FH) Jennifer Bogner (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Dipl.-Ing. Peter Rakšányi, PhD (STUBA)

Vortrag Bogner (zur Verkehrssicherheitsarbeit in der Gemeinde Hohenau an der March):

Ergebnisse zur Gurt- und Kindersitzverwendung

- 1 Erhebungstag, 2.281 erhobene Pkw-Insassen
- Gurtverwendung der
 - Lenker: 77%
 - Beifahrer: 80,2%
 - Erwachsener Mitfahrer auf Rücksitzen: 62,1%
 - Frauen: 82,9%
 - Männer: 73,8%
 - Kinder: 86,2%

Ergebnisse zur Anhaltebereitschaft

- 2 Standorte: Schutzweg Volksschule, Schutzweg Supermarkt
- Schutzweg Volksschule
 - Querung uneingeschränkt möglich: 69,0%
 - Querung bedingt möglich: 10,5%
 - Querung nicht möglich: 20,5%
- Schutzweg Supermarkt
 - Querung uneingeschränkt möglich: 81,1%
 - Querung bedingt möglich: 6,6%
 - Querung nicht möglich: 12,3%

Ergebnisse zur Geschwindigkeitsmessung

- 4 Standorte: Rathausgasse, Forsthausgasse, Weststraße, Hauptstraße
- Rathausgasse
 - 3.487 gemessene Fahrzeuge (2 Fahrtrichtungen)
 - Richtung Rabensburg

- Mittlere Geschwindigkeit: Pkw 37,8km/h, Lkw 36km/h
- 85%-Geschwindigkeit: Pkw 50km/h, Lkw 46km/h
- o Richtung Ringelsdorf
 - Mittlere Geschwindigkeit: Pkw 35,5km/h, Lkw 34,5km/h
 - 85%-Geschwindigkeit: Pkw 46km/h, Lkw 45km/h
- Forthausgasse
 - o 2.854 gemessene Fahrzeuge (2 Fahrtrichtungen)
 - o Richtung Rabensburg
 - Mittlere Geschwindigkeit: Pkw 47,4km/h, Lkw 42km/h
 - 85%-Geschwindigkeit: Pkw 57km/h, Lkw 51km/h
 - o Richtung Ringelsdorf
 - Mittlere Geschwindigkeit: Pkw 45km/h, Lkw 43,1km/h
 - 85%-Geschwindigkeit: Pkw 55km/h, Lkw 51km/h
- Weststraße
 - o 1.333 insgesamt gemessene Fahrzeuge (2 Fahrtrichtungen)
 - o Richtung Rabensburg
 - Mittlere Geschwindigkeit: Pkw 44,3km/h, Lkw 28,2km/h
 - 85%-Geschwindigkeit: Pkw 55km/h
 - o Richtung Ringelsdorf
 - Mittlere Geschwindigkeit: Pkw 45,2km/h, Lkw 39,7km/h
 - 85%-Geschwindigkeit: Pkw 56km/h, Lkw 52km/h
- Hauptstraße
 - o 640 insgesamt gemessene Fahrzeuge (2 Fahrtrichtungen)
 - o Richtung Rabensburg
 - Mittlere Geschwindigkeit: Pkw 51,5km/h, Lkw 46,7km/h
 - 85%-Geschwindigkeit: Pkw 56km/h, Lkw 49km/h
 - o Richtung Ringelsdorf
 - Mittlere Geschwindigkeit: Pkw 51,3km/h, Lkw 47,7km/h
 - 85%-Geschwindigkeit: Pkw 56km/h, Lkw 53km/h

Ergebnisse zur Befragung

- 133 befragte Personen
- Allgemeine Daten, Mobilitätsverhalten, Gurt- und Kindersitzverwendung, Wissensfragen, Verhalten in der SK, Probleme und Konfliktsituationen in der Gemeinde
- Problem Schutzweg

- Volksschule
 - Anhaltebereitschaft gering
 - Parkende Autos am Schutzweg
 - Schulwegsicherung durch Exekutive nur Morgens
- Lichtensteinstraße/Bäckergasse
 - Hohe Geschwindigkeiten
- Allgemein
 - Slowakische Verkehrsteilnehmer bleiben nicht am Schutzweg stehen
- Problem Geschwindigkeit
 - Wunsch nach 30km/h-Beschränkung vor Schule und Kindergarten
 - Kreuzung Rathaus: unübersichtlich, überhöhte Geschwindigkeiten

Maßnahmenvorschläge

- Blumentröge und Bodenmarkierungen in der Weststraße zur Geschwindigkeitsreduktion
- Verbesserung der Sichtbeziehungen sowie der Beleuchtung am Schutzweg
- Gehsteigvorziehung oder Verlagerung des Schutzweges bei der Volksschule

Weitere Vorgangsweise

- Ortsaugenschein: Sommer 2010
- Verkehrsverhandlung: Herbst 2010
- Ausschreibung und Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen des Projekts: Herbst 2010
- Informationsveranstaltungen: Winter 2010
- Nachher-Erhebung zur Feststellung der Wirksamkeit der Maßnahmen: 1. Halbjahr 2011

Vortrag Rakšányi (zur Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadt Malacky und der Gemeinde Kostolište)

Ergebnisse zur Gurt- und Kindersitzverwendung

- Insgesamt 12.186 erhobene Pkw-Insassen in Kostolište und Malacky
- 62% der erwachsenen Pkw-Insassen waren angegurtet
- Frauen sind anteilmäßig öfter angegurtet als Männer
- Fahrer sind anteilmäßig öfter angegurtet als Mitfahrer

- Kostolište : Kinder auf dem Beifahrersitz
 - 31% angegurtet
 - 31% im Kindersitz
 - 38% nicht angegurtet
- Kostolište : Kinder auf dem Rücksitz
 - 32% angegurtet
 - 52% im Kindersitz
 - 16% nicht angegurtet
- Malacky: Kinder auf dem Beifahrersitz
 - 50% angegurtet
 - 40% im Kindersitz
 - 10% nicht angegurtet
- Malacky: Kinder auf dem Rücksitz
 - 49% angegurtet
 - 27% im Kindersitz
 - 24% nicht angegurtet

Ergebnisse zur Befragung

- Allgemeine Daten, Mobilitätsverhalten, Gurt- und Kindersitzverwendung, Wissensfragen, Verhalten in der AT, Probleme und Konfliktsituationen in der Gemeinde bzw. Stadt
- Sicherheitsgefühl als
 - Fußgänger: 10% sehr sicher, 60% eher sicher, 15% weniger sicher, 5% unsicher
 - Radfahrer: 5% sehr sicher, 40% eher sicher, 35% weniger sicher, 20% unsicher
 - Pkw-Lenker: 15% sehr sicher, 60% eher sicher, 20% weniger sicher, 5% unsicher
 - ÖV-Benutzer: 20% sehr sicher, 60% eher sicher, 15% weniger sicher, 5% unsicher
- Gurtanlegeverhalten als Lenker
 - Autobahn: 90% ja
 - Freiland: 80% ja
 - Ortsgebiet: 65% ja
 - kurzen Strecke: 55% ja
 - lange Strecke: 85% ja
- Gurtanlegeverhalten als Beifahrer
 - Autobahn: 90% ja
 - Freiland: 75% ja

- Ortsgebiet: 55% ja
- kurzen Strecke: 50% ja
- lange Strecke: 85% ja

Vorstellung von Maßnahmenvorschlägen anhand unterschiedlicher Pläne

Termin für die 4. Arbeitsgruppensitzung

November 2010

Details zur Veranstaltung werden im Sommer 2010 bekannt gegeben.

Anhang: Teilnehmerliste

Teilnehmer Österreich		
Name	Organisation	Email
Bogner, Jennifer, Mag. (FH)	Kuratorium für Verkehrssicherheit, Projektleiter Stv.	jennifer.bogner@kfv.at
Hofecker Christian	Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten	christian.hofecker@noel.gv.at
Klar Thomas	Kuratorium für Verkehrssicherheit	thomas.klar@kfv.at
Konrad Christa	Kuratorium für Verkehrssicherheit	christa.konrad@kfv.at
Mattes Christa	Amt der NÖ Landesregierung Straßenbauabteilung Wolkersdorf	christa.mattes@noel.gv.at
Mayer Ernestine	Kuratorium für Verkehrssicherheit	ernestine.mayer@kfv.at
Mayrhofer Stephan	Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Landesstraßenfinanzierung und -verwaltung	stephan.mayrhofer@noel.gv.at
Merbaul Helmuth	Amt der NÖ Landesregierung, Verkehrstechnischer Amtssachverständiger	helmuth.merbaul@noel.gv.at
Merkatz Wolfgang	BH Gänserndorf	wolfgang.merkatz@noel.gv.at
Pumberger Andrea	Kuratorium für Verkehrssicherheit	andrea.pumberger@kfv.at
Resch Annemarie	Kuratorium für Verkehrssicherheit	annemarie.resch@kfv.at
Salat Helmut	Amt der NÖ Landesregierung, Straßenbauabteilung Tulln	helmut.salat@noel.gv.at
Schneider Florian	Kuratorium für Verkehrssicherheit	florian.schneider@kfv.at
Skoric Bernd	Stadt Wien MA 46 - Verkehrsangelegenheiten	bernd.skoric@wien.gv.at
Sonnleitner Verena	BH Bruck/Leitha	verkehr.bhbl@noel.gv.at
Strnad Bernd	Kuratorium für Verkehrssicherheit	bernd.strnad@kfv.at
Wannenmacher Erwin	Kuratorium für Verkehrssicherheit	erwin.wannenmacher@kfv.at

Teilnehmer Slowakei / účastníci zo Slovenska		
Name / meno	Organisation / organizácia	Email
Balun Branislav	ORPZ SSR	branislav.balun@minv.sk
Bezák Bystrík	K-DOS - STUBA	bystrik.bezak@stuba.sk
Dohnal Ivan	SSC Bratislava	ivan.dohnal@ssc.sk
Fajta Vojtech	senior expert, RSI	fajta.vojtech@stuba.sk
Frešo Peter	BSK	
Gašparová Petra	Mesto Malacky	
Kapusta Vladimír	K-DOS - STUBA	vladimir.kapusta@stuba.sk
Klíma František	Mesto Malacky	
Kolláriková Zuzana	MDPT SR, BECEP	
Meliška Karol	MDPaT SR	marol.meliska@telecom.gov.sk
Nemček Miloslav	K-DOS - STUBA	miloslav.nemcek@stuba.sk
Rakšányi Peter	K-DOS - STUBA	peter.raksanyi@stuba.sk
Sokolová Eva	Mesto Malacky	
Zavarský Ivan	SSC-IVSC Bratislava	