

ROSEMAN: 6. Treffen der Arbeitsgruppe Erfahrungsaustausch zwischen Verkehrsexperten aus Österreich und der Slowakei - Protokoll

Mittwoch, am 19. September 2012 in Malacky, 09:30 – 15:00 Uhr

Anbei finden Sie eine kurze Zusammenfassung des Ablaufs und der Präsentationen, welche im Rahmen des sechsten Treffens der grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe im Rahmen des Projektes ROSEMAN am 19. September 2012 in Malacky 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

RNDr. Jozef Ondrejka, Primator der Stadt Malacky

JUDr. Tatiana Mahrová, (BECEP, Ministerium für Verkehr, Aufbau und Entwicklung der Regionen SR)

Dipl.-Ing. Florian Schneider (KFV)

Herr Ondrejka begrüßt die Teilnehmer des 6. Treffens der grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe und wünscht der Arbeitsgruppe eine angenehme und konstruktive Diskussion mit vielen neuen Erkenntnissen aus dem Bereich Verkehrssicherheit. Er ist davon überzeugt, dass die Stadt Malacky ein guter Partner für die Zukunft bei der Realisierung von ähnlichen Projekten sein kann.

Herr Halabiza (min 3:25) vom Verkehrsministerium begrüßt ebenfalls die Teilnehmer zur Abschlusskonferenz zum Projekt Roseman und stellt kurz die Zusammenarbeit des Projektes vor. Er ist davon überzeugt, dass der Austausch der Experten zu positiven Ergebnissen im Bereich Verkehrssicherheit führen wird.

Herr Schneider, der Projektkoordinator, stellt das Projekt vor und berichtet kurz über die Arbeit der letzten 45 Monate.

Projektzusammenfassung

Dipl.-Ing. Florian Schneider (KFV)

Die Präsentation umfasst einen kurzen Überblick über das Projekt. Dabei wurden folgende Punkte behandelt:

Beteiligte Partner

- Technische Universität Bratislava
- Gemeinde Kostoliste
- Stadt Malacky
- Kuratorium für Verkehrssicherheit
- Gemeinde Hohenau wurde ausgewählt, um Maßnahmen umzusetzen

Räumlicher Bezug des Projektes

- Wien und Bratislava liegen in 60 km Entfernung
- Agglomeration stetig wachsend
- zeigt sich bei wirtschaftlicher Integration -> Arbeitspendler -> Anstieg des Verkehrsaufkommens
- Erhöhung des Motorisierungsgrades
- Transitrouten
- zunehmender Verkehr -> zunehmendes Konfliktpotential auch mit Fußgängern und Radfahrern

Beginn des Projektes

- Was kann man in dieser Region machen? Was wäre sinnvoll?
- Aufbau eines grenzüberschreitenden Straßenverkehrssicherheitsmanagement
- Vorbeugung zukünftiger Konflikte

Untersuchungsgebiet

- Slowakei: Region Bratislava und Trnava
- Österreich: Region Weinviertel und Wiener Umland Nord und Süd
- Fokus auf Grenzbereich

Ziele

- Informationsaustausch
- Erhebung des aktuellen Ist-Zustandes
- Methodik der RSI sowohl auf slowakischer als auch auf österreichischer Seite auf das untergeordnete Straßennetz umgelegt
- Verkehrssicherheitsarbeit der letzten Jahre in den 3 Modellgemeinden aufgezeigt
- Schwachstellen mit Verkehrssicherheitsmaßnahmen verbessert
- Best Practice Katalog
- Erstellung einer Prioritätenreihung der Maßnahmen aus RSI, die den zuständigen Ministerien bzw. Ländern zur Verfügung gestellt wurden
- Einbindung von Studenten in die Projektarbeit

Zielgruppen

- Verkehrsexperten
- Verkehrsteilnehmer in der Grenzregion
- Bevölkerung, die von den Maßnahmen betroffen sind
- Studenten der Technischen Universität Bratislava
- Studenten der TU Wien
- Studenten der FH des BFI Wien

Projekttablauf

- Beginn 1.1.2009
- für 3 Jahre ausgelegt
- Verzögerungen bei baulichen Maßnahmen aus Witterungsgründen
- Verlängerung um 9 Monate
- Summe der Projektlaufzeit: 45 Monate

Getätigte Aktivitäten

- RSI: Abstimmung der RSI von österreichischer mit slowakischer Seite
- Kriterium der betrachteten/problemreichen Strecken: Quell- und Zielverkehr
- Analyse des Unfallgeschehens mittels Unfallsteckkarten
- Berechnung von Unfallrelativzahlen (Unfalldichte, Unfallrate)
- Durchführung von Expertenrunde sowohl auf slowakischer als auch auf österreichischer Seite

Methodik

- Einleitung einer RSI durch Verkehrsbehörde oder Straßenerhalter
- Befahrung und Begutachtung der Strecke durch Road Safety Inspektoren
- Erstellung eines schriftlichen RSI Berichtes
- Stellungnahme des Straßenerhalters zum RSI Bericht
- Durchführung von Besprechungen mit Road Safety Inspektoren und Verkehrsbehörde
- Diskussion der Mängel und herunterbrechen auf aktuelles Straßennetz
- Entscheidung für oder gegen Mängelbehebung
- Bei Durchführung entsprechende bauliche Änderungen bzw. Behebung der Mängel
- Bei Nicht Behebung der Mängel kann der Straßenerhalter einen Ausnahmebericht erstellen, in dem er den Grund erläutert

Methodik für Roseman

- Erstellung des RSI Berichtes
- Kontaktaufnahme mit Straßenerhalter
- RSI von slowakischer und österreichischer Seite abgehalten
- Aufzeigen von länderspezifischen Unterschieden: slowakische Experten definierten Mängel eher über ganze Streckenabschnitte, österreichische Experten verorteten Mängel spezifischer
- Einstufung der Mängel in drei Kategorien: niedrig, mittel, hoch

Erfahrungen

- Einheitlichkeit der Beurteilung kaum möglich, unterschiedliche Experten führen zu unterschiedlichen Meinungen, schon bei Schulung der Inspektoren ansetzen
- Einschätzung der Inspektoren soll gut begründet sein, textliche Erklärung wichtig
- Möglichkeit: Eintrittswahrscheinlichkeit eines Unfalls und potentielle Unfallfolgen fließen bei der Beurteilung der Sicherheitsrelevanz ein, führt zu besserer Vergleichbarkeit
- Geringeres Problem: zeitliche Umsetzbarkeit, Schwierigkeit ist einheitliche Sicherheitsrelevanz
- RSI-Berichte: sollen umfassend, kompakt und leicht lesbar sein, Vermeidung von Redundanzen (Checklisten)

Verkehrssicherheitsarbeit in den 3 Modellgemeinden

- Auswahl der Modellgemeinden in Österreich und der Slowakei
 - Vorauswahl der Gemeinden schwierig, erfolgte über Experten
 - Stichproben in einzelnen Gemeinden zu Verkehrsverhalten
 - Befragung der Bevölkerung zu Kenntnissen der Vorschriften sowohl auf slowakischer als auch auf österreichischer Seite
 - Vorauswahl der Gemeinden über Kriterien mehr als 1000 Einwohner und Nähe zum Grenzgebiet
 - Analyse des Unfallgeschehens
 - Prioritätenreihung
 - a) Reihung nach der Verunglücktenquote
 - b) Reihung nach der Zahl der beteiligten ausländischen Verunglückten in jeweiligen Gemeinde
- Stichprobenerhebung in den Modellgemeinden: Malacky, Hohenau/March, Kostolište
 - Messungen des Geschwindigkeitsverhaltens im Ortsgebiet (Seitenradarmessungen)
 - Anhaltebereitschaft der Lenker vor dem Schutzweg (slowakische, österreichische Lenker), Beobachtung und Protokollführung vor Ort
 - Einhaltung der Gurt- und Kindersitzpflicht (Lenker, Mitfahrer, Kinder), Beobachtung und Protokollführung vor Ort
- Befragung der Bevölkerung zur Kenntnis der Vorschriften (Methode: Umfrage, Fragebogen, ca. 500 Stk. pro Modellgemeinde)
 - Allgemeine Daten
 - Mobilität
 - Sicherheitsgefühl
 - Geschwindigkeit
 - Gurt- und Kindersitzverwendung
 - Bereitwilligkeit vor dem Schutzweg anzuhalten
- Maßnahmen in Hohenau/March
 - 1. Schutzweg mit hoher Querungslänge für Fußgänger: keine normgerechte Beleuchtung, Abdeckungen durch Zeitungs-/Plakatständer besonders gefährlich für KinderMaßnahmen:
 - Verlegung des Schutzweges um einige Meter nach hinten, um die Querungslänge zu verkürzen
 - Gehsteigvorziehungen
 - Parkplätze entfernt, um für Fußgänger bzw. Kfz-Lenker Sichtbeziehungen herzustellen
 - Errichtung einer Treninsel um die Geschwindigkeit nochmal zu reduzieren

- normgerechte Beleuchtung wurde auf beiden Seiten des Schutzweges angebracht
- 2. Schutzweg: keine klare Sichtbeziehungen, Gefahr für Kinder durch Plakatständer übersehen zu werden, Schild für Parken verboten verdeckt Schild für Fußgängerübergang
Maßnahmen:
 - Schilder für Parken verboten und Fußgängerübergang wurden auf einen Steher montiert um Sicht zu verbessern
- 3. Schutzweg: keine Bodenmarkierung ersichtlich, keine Beleuchtung
Maßnahmen:
 - Erneuerung der Markierung
 - normgerechte Beleuchtung wurde auf beiden Seiten angebracht
 - Kenntlichmachung des Schutzweges auf beiden Seiten
- Beobachtungen nach Maßnahmenumsetzung:
 - Anhaltebereitschaft hat sich bei allen drei Schutzwegen deutlich verbessert (bis zu 10%)
 - belegt, dass die Maßnahmen sinnvoll waren

Rechtliche Grundlagen für Österreich

- Straßenverkehrsordnung für alle Teilnehmer im öffentlichen Verkehr gültig, regelt z.B. die höchstzulässigen Geschwindigkeiten
- Führerscheingesetz gilt für alle Lenker von Kfz im öffentlichen Verkehr
- Sonstige verkehrsrelevante Gesetze und Verordnungen, z.B. Bodenmarkierungen, Straßenverkehrszeichenverordnung
- Sonstige Planungsgrundlagen (RVS, Normen, VSP)
- Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen -> Kompetenzverteilung, wichtig für grenzüberschreitende Maßnahmen
- Unfallhäufungsstellen und Gefahrenstellen

6 Arbeitsgruppentreffen

- 1. Arbeitsgruppe: Juni 2009, rechtliche Rahmenbedingungen und Methoden
- 2. Arbeitsgruppe: Technische Universität Bratislava, RSI, unterschiedliche Richtlinien in Slowakei und Österreich
- 3. Arbeitsgruppe: Wien, Verkehrssicherheit in Gemeinden
- 4. Arbeitsgruppe: Verkehrssicherheitsprogramme in den nächsten Jahren
- 5. Arbeitsgruppe: Wien bmvit, Umsetzung von Maßnahmen und deren Effizienz
- 6. Arbeitsgruppe: Malacky, Projektvorstellung, Fachvorträge

Projektzusammenfassung

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

Die Präsentation beschäftigt sich mit dem Schwerpunkt der slowakischen technischen Universität über die Kenntnisse der Vorschriften in den Modellgemeinden.

- 500 Befragungen
- Verteilung von Formularen auch in Nebengemeinden (an Bewohner, die in die Modellgemeinden pendeln)

Maßnahmenumsetzungen

- Schutzwege
- hoch frequentierte Plätze
- Bodenmarkierungen
- Geschwindigkeitsmessungen durch Radar
- Einfahrten in die Stadt
- Verkehrsinseln
- für jeden Eingriff muss in der Slowakei ein ganzes Projekt vorbereitet werden, dauerhafte Jahre um etwas zu erreichen
- in Österreich ist es leichter

Legislativer Rahmen in Slowakei für Durchsetzung von Projekten und Maßnahmen

- Unterlagen für den Bau und Gebietsplanung
- Polizei kontrolliert Unfallrate an Straßen der 1. und 2. Klasse
- an ausgewählten Orten wird mehr kontrolliert
- nur Orte mit hoher Unfallrate werden ausgewählt
- Vorentwurf
- Genehmigung der Vorentwürfe
- Experteninterviews im März 2010 in Malacky
- Ausarbeitung Bauprojekte in Modellgemeinden
- Baugenehmigung
- Öffentliche Beschaffung

Aufgabe

- Besprechung und Diskussion der Ergebnisse
- Besprechung mit städtischem Parlament, Abgeordneten
- Abgeordnete wurden über Ergebnisse informiert
- positive Rückmeldung über Maßnahmen
- selbständige Publikation für Zusammenarbeit in der Zukunft

Finanzierung

- Finanzierung des Projektes: 95% EU-Förderung, 10% staatliche Förderung, 5% eigene Quellen
- funktioniert in Österreich besser als in der Slowakei
- in der Slowakei müssen Projekt aus eigenen Quellen vorfinanziert werden
- Dekan der Technischen Universität Bratislava musste das Projekt aus eigenen Quellen vorfinanzieren

Best-Practice Katalog

Dipl.-Ing. Manuel Pröll (KFV)

Die Präsentation beschäftigt sich mit dem Best-Practice Katalog, der einen Überblick über die verschiedenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die umgesetzt werden können, liefern soll.

Maßnahmenkatalog „Best Practice“

- Maßnahmen in Matrix zuordenbar nach...
 - Zielgruppen
 - Problemfelder
- Maßnahmen in Katalog
 - Beschreibung der Maßnahme
 - Vor- und Nachteile
 - Planungsgrundlagen
- Maßnahmen in Matrix und Katalog gleich nummeriert

Bauliche Maßnahmen

- Verkehrstechnische Infrastrukturmaßnahmen
 - Fahrrad
 - Optimierung / Errichtung des Radwegnetzes
 - Ziel- und Quellbeziehungen von Orten
 - Bedarfsberechnungen mittels Frequenzählungen oder Potentialabschätzung von Wohn-, Arbeits- und Freizeitangebot
 - Radwege
 - Straßenbegleitende Radwege sollten im bebauten Gebiet als Einrichtungsradwege geführt werden
 - Vorteile: durch Trennung von Verkehrsfläche auch ungeübte Verkehrsteilnehmer sicher
 - Taktile Trennung von Fußgängerverkehr
 - Nachteile: es muss speziell auf Sichtbeziehungen eingegangen werden, kostenintensiv
 - Motorisierter Individualverkehr
 - Errichtung neuer Straßen
 - Kosten- und zeitintensiv

- Verkehrsentslastende Maßnahme in sensiblen Gebieten (z.B. Umfahrungsstraße)
- Gefahr, dass sich externe negative Effekte in andere Gebiete verlagern
- Änderung der Fahrstreifenbreite und Flächenaufteilung
 - Sicheres Begegnen zweier Fahrzeuge
 - Fahrstreifenbreite abhängig von z.B. Begegnungshäufigkeit, höchstzulässige Geschwindigkeit ...
 - Veränderung der Fahrstreifenbreite z.B. auch bei Änderung der Bedeutung einer Straße → Einfluss auf Geschwindigkeitsniveau
- Verkehrsberuhigte Straßenraumgestaltung
 - In Wohngebieten, punktuell bei Schulen, Altersheimen, Sportanlagen ...
 - Geschwindigkeitsreduktion → erhöhte Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer

Straßenpolizeiliche Maßnahmen

- Verkehrszeichen
 - Wohnstraße
 - Fahrzeug- bzw. Durchgangsverkehr verboten
 - Zu- und Abfahrt nur in Schrittgeschwindigkeit
 - Maßnahme vor allem bei hohem Fußgängeraufkommen und Fehlen von öffentlichen und privaten Freiflächen
 - Reduktion der Zahl der Unfälle mit Personenschaden
 - Begleitende Gestaltungsmaßnahmen, da sonst die Verkehrsregeln missachtet werden
 - keine Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer

Bewusstseinsbildung

- Verkehrserziehung für Kinder
 - Verkehrssicherheitsprojekte und -aktionen
 - Gestaltung eines Schulwegplans
 - Organisation von Events, z.B. „walking bus“
 - Durchführung einer Fahrradausbildung

Förderung des umweltverträglichen Verkehrs

- sinnvolle Organisation durch
 - Parkleitsystem
 - Anregung von Fahrgemeinschaften
 - Förderung von Car Sharing

Best-Practice Beispiele

Prof. Ing. Bystrík Bezák, PhD. (STUBA)

Zentrale Fragestellung: Warum sind diese Maßnahmen in den Modellgemeinden überhaupt notwendig? Die Präsentation beschäftigt sich mit den Best-Practice Beispielen, aber sie zeigt auch schlechte Beispiele aus Bratislava.

Best-Practice Katalog

- Zusammenarbeit mit Kuratorium für Verkehrssicherheit
- Katalog stellt Basis dar
- Unterschiede der Gesetzgebung mussten geklärt werden
- Begriffe mussten durch Experten definiert werden
- Kosten mussten abgeklärt werden
- im Grunde sind die Prinzipien identisch, aber es gibt einige Unterschiede, z.B. Limit, ab wann ein Kind alleine Fahrrad fahren darf

Straße im Zentrum von Bratislava

- neues Hochhaus wird im Zentrum gebaut
- Wohnhäuser und Schulen in unmittelbarer Nähe
- wichtiger Knotenpunkt für öffentlichen Verkehr
- zwei Radialstraßen auf beiden Seiten des Gebäudes
- durch den Bau dieses Objektes und den starken Verkehr wurde die Kommunikation zerstört
- Investor hat die Kosten für die Kommunikation zwar zur Verfügung gestellt, aber das Problem wurde bekannt, dass die Rekonstruktion ohne die Teilnahme der Öffentlichkeit stattgefunden hat
- Schutzwege fehlen
- Komplikationen für Fußgänger, vor allem für Schüler
- Geschwindigkeit wird nicht eingeschränkt
- enge Gehwege wurden nicht ausgebaut
- keine Maßnahmen für Verkehrssicherheit
- Bevorzugung des Straßenverkehrs (Kfz)
- wichtig, dass man die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht

Fragerunde

An Herr Ondrovič, wie ist es Ihnen mit dem Projekt gegangen? Wie hat die Zusammenarbeit zwischen TU Bratislava und Stadt Malacky funktioniert? Welche Schwierigkeiten gab es von Seiten der Stadt?

Zusammenarbeit: Verkehrsabteilung auf Seiten der Stadt. Die Diskussion zur Verkehrssicherheit hat gut funktioniert, es gab wenige Probleme.

Schwierigkeiten: finanzielle Seite war beschränkt

An Herr Radetzky (bmvit): Statement zum Projekt und wie die Einstellung des Ministeriums zu solchen grenzüberschreitenden Verkehrsprojekten ist.

bmvit schätzt grenzüberschreitende Projekte, Vorteil dieses Projekts ist die Praxisrelevanz. Der Weg vom Problem zum Ziel ist gut zu erkennen. Praxisorientierte, bodenständige Grundlage wurde erarbeitet, die es leicht macht Verkehrssicherheitsprobleme in den Griff zu bekommen.

Beispiel in Bratislava: Wie war der Planungsablauf, damit es überhaupt zu so einem Bad-Practice Beispiel kommen kann?

Viele legislative Vorschriften und Normen haben wir nicht, die diese Problematik umfassen würden, in Österreich gibt es die schon. Verschiedene Verfahren und Methoden, die bereits existieren, führen bei uns dazu, dass gewisse Aspekte im Straßenverkehr nicht berücksichtigt werden. Bewusstseinsbildung zum Beispiel ist ein Thema, das bei uns sehr wichtig wäre. Ein Multifunktionsgebäude wurde aufgebaut und verschiedene Kommunikationen wurden zerstört. Der Investor wurde nicht verpflichtet, die notwendigen Kommunikationen zu rekonstruieren. Beim Projekt hat viel zum Thema Verkehrssicherheit gefehlt. Vieles wurde nur von Seiten der Kfz Fahrer beleuchtet.

Bürgermeister von Kostoliste:

- Kostoliste Partnergemeinde dieses Projektes, 1150 Einwohner
- gut, dass auch in keinen Gemeinden solche Projekte durchgeführt werden
- wichtiger Transitbereich für Österreich
- wichtiger Pendlerraum nach Malacky, viel Verkehr morgens und abends
- Erarbeitung gemeinsamer Lösungen
- wichtig ist auch die Sicht der Fußgänger, nicht nur Kfz-Verkehr

Budget

- mit österreichischem Vergleich viel niedrigeres Budget
- durch Zusammenarbeit wurde das Projekt auch bei uns ermöglicht
- Projekte sehr belastend für kleine Gemeinden
- Projekte müssen vorfinanziert werden
- Rückzahlung sehr schwierig, dauert sehr lange und fehlt kleinen Gemeinden dann

Programm zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit – Rückblick und Ausblick

Mag. Genia Ortis (GTS Österreich)

Die Präsentation beschäftigt sich mit dem Rahmen, in dem das Projekt Roseman stattgefunden hat.

- Teil der Strukturförderungen der europäischen Kommission
- 3 Ziele:
 - Konvergenz (Ausgleich der Strukturunterschiede der Mitgliedsstaaten)
 - Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung (konzentriert sich auf bestimmte Regionen)
 - Europäische territoriale Zusammenarbeit (Kooperationen zwischen unterschiedlichen Mitgliedsstaaten)
- 3 Finanzierungsinstrumente
 - Regionen:
 - EFRE (europäische Fond für regionale Entwicklungen), aus dem auch das Projekt Roseman mitfinanziert wird
 - ESF (europäische Sozialfond)
 - gesamte Mitgliedsstaaten:
 - Kohäsionsfond

Territoriale Zusammenarbeit

- 3 Ziele:
 - Grenzüberschreitende Zusammenarbeit (Bilateral, jede EU-Binnen- und Außengrenze), wie bei Roseman zwischen Slowakei und Österreich
 - Transnationale Zusammenarbeit (Multilateral, 13 Förderprogramme), z.B. Central-Europe Programm, South-Europe Programm
 - Interregionale Zusammenarbeit (Netzwerke und Erfahrungsaustausch)

Programm Slowakei-Österreich

- 2 Prioritätsfelder
- für jedes Prioritätsfeld gibt es noch 4 Aktivitätsfelder (=einzelnen Programmziele)
 - 1. Prioritätsfeld: widmet sich den Lissabon-Zielen (Wettbewerb, Beschäftigung)
 - Aktivitätsfelder: Förderung von Klein- und Mittelbetrieben (Forschung und Entwicklung), kulturelle Kooperationen (Tourismusmanagement ...), Aus- und Weiterbildung (Integration, Arbeitsmärkte ...), Sozial- und Gesundheitskooperationen
 - 2. Prioritätsfeld: Erreichbarkeit und Verkehr (z.B. Roseman, Fahrradbrücke über die March), Verkehrsmodelle und -konzepte
 - Aktivitätsfelder: Kooperationen zwischen Gemeinden (nachhaltige Raumentwicklung und Unterstützung regionaler Verwaltungssysteme), grenzüberschreitende Kooperationen, gemeinsames Management von Naturschutzgebieten, erneuerbare Energien und Risikomanagement

Projekte zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit:

- bestimmtes Programmgebiet
- Roseman: Region NÖ und Bratislava
- Projektpartner: mindestens einer aus Österreich und einer aus Slowakei
- Ausnahme politische Parteien

Programmbudget: Fast alle Fördermittel gebunden

- gesamtes EFRE Budget: 60 MEUR
- mindest mögliches Gesamtprojektvolumen: 73,4 MEUR
- bis zu 85% EFRE Kofinanzierung (auch bei Roseman), die restlichen 15% aus nationalen öffentlichen Quellen
- 76 genehmigte Projekte, 90% der EFRE Mittel sind gebunden
- 10. Call: Einreichfrist 8. Oktober 2012 (Ob es noch einen 11. Call geben wird, hängt vom Ergebnis der Projektauswahl im Dezember 2012 ab!)

Wie geht es weiter?

- EFRE – Förderquote max. 75%
- Thematische Konzentration: 4 (eventuell 5 für grenzüberschreitende Zusammenarbeit) von 11

- ROSEMAN wäre unter dem thematischen Ziel Verkehr einzuordnen
- thematisches Ziel „Verkehr“: Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen

4 Unterziele:

- Unterstützung eines multimodalen einheitlichen europäischen Verkehrsraumes durch Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz
- Ausbau der regionalen Mobilität durch Anbindung sekundärer und tertiärer Knotenpunkte an das transeuropäische Verkehrsnetz
- Entwicklung umweltfreundlicher Verkehrssysteme mit geringen CO₂ Emissionen und Förderung einer nachhaltigen städtischen Mobilität
- Entwicklung umfassender, hochwertiger, interoperabler Eisenbahnsysteme

thematische Ziele „Verkehrssicherheit“ 2014-2020

- Aus- und Weiterbildung lebenslanges Lernen (Verkehrserziehung, Verkehrssicherheitstraining)
- Verbesserung der Kapazitäten der öffentlichen Verwaltung (Verkehrssicherheitstraining auf institutioneller Ebene)

Neue grenzüberschreitende Projekte

- Neuwert (etwas noch nicht dagewesenes in der Region)
- Wirkung muss auf beiden Seiten der Grenze entstehen
- Nachhaltigkeit nach Projektende muss gesichert sein
- Performance:
 - Projektumsetzung (inhaltlich)
 - Berichtswesen und Abrechnung
 - Qualität der Öffentlichkeitsarbeit

Tag der europäischen Zusammenarbeit 2012

- Erstmals Initiative von Programmen Veranstaltungen durchzuführen und zu planen
- Aktivitäten mit Bevölkerung und breiter Öffentlichkeit
- Kommunikation der Projektergebnisse

Verkehrssicherheitsverfahren in Polen

Prof. Dipl.-Ing. Stanislaw Gaca (Politechika Krakowska, Polen)

Die Präsentation beschäftigt sich mit dem Thema der Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur in Polen.

Stand der Verkehrssicherheit

- hohe Unfallzahlen
- Getötete pro 10000 Einwohner höher als in der Slowakei, Österreich oder Deutschland
- Unfallzahlen gehen zurück

Hauptprobleme der Verkehrssicherheit auf Nationalstraßen

- Verkehrsunfälle mit Fußgängerbeteiligung (ca. 30%)
- Frontalzusammenstöße (ca. 30%)
- Überschreitung der festgesetzten Geschwindigkeit (auf Außerortsstraßen 76% der Todesopfer)

Häufigste Verkehrsinfrastrukturmängel

- Kein wirksames Geschwindigkeitsmanagement
- Fußgänger sind hohen Geschwindigkeiten der Kfz-Lenker ausgeliefert, weil oft keine Gehwege/Gehsteige vorhanden sind
- Haltestellen ohne Schutz für Fußgänger
- schlechte Bodenmarkierungen
- keine baulichen Maßnahmen um Geschwindigkeit natürlich einzuschränken
- oft fehlende Sichtbeziehungen
- kein hierarchisches Straßennetz – Straßenerschließbarkeit zu hoch
- Unfallhäufung an bestimmten Elementen des Straßennetzes

Woraus resultieren die meisten Planungs- und Entwurfsfehler?

- Keine richtige Anwendung der Entwurfsvorschriften, Wissenslücken der Planer
- Fehler und „unrichtige“ Formulierungen im Rahmen der Entwurfsvorschriften
- „Umgehung“ der Projektierungsvorschriften
- Mangel wesentlicher Voraussetzungen für Verkehrssicherheit in technischen Vorschriften

- Fokussierung der Planer auf wirtschaftliche Fragen, Abwicklungs- und Umweltschutzprobleme, Verkehrssicherheit als zweitrangig betrachtet

Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Rahmen der Straßeninfrastruktur finden Anwendung?

- Bessere Entwurfsqualität
- Beseitigung von Mängeln in der bestehenden Straßeninfrastruktur
- Besseres Geschwindigkeitsmanagement

Verbesserung der Straßeninfrastruktur nach dem Nationalen Verkehrssicherheitsprogramm GAMBIT'2005

- Entwicklung der Kontrollmaßnahmen
- Entwicklung eines sicheren Straßennetzes
- Moderne Straßenverkehrsmanagement

Entwicklung eines sicheren Straßennetzes

- Hierarchisierung des Straßennetzes
- Entwurf von sicheren Straßen („selbsterklärende Straßen“, Beseitigung der Unfallhäufungsstellen, sichere Straßenquerschnitte, Kreisverkehrsplätze, Verkehrsberuhigung, Experimentallösungen)
- Verbesserung der Qualität der Fahrbahnbeläge und der Straßenausstattung
- Analysen und Forschungen zur Erhöhung der Entwurfsqualität

Beispiele für „neue Straßenlösungen“

- Straßenquerschnitt mit einem zusätzlichen mittleren Mehrzweckfahrstreifen
- Fußgängerüberwege, verschieden ausgestattet
- „Neue“ Formen der Kreisverkehrsplätze

Untersuchungen der neuen Straßenquerschnitte

- Einfluss des Mittelstreifens auf Geschwindigkeit
- Unfälle gehen zurück
- Änderung der Unfallarten

Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Fußgänger

- Errichtung von Abgrenzung zum restlichen Straßenraum
- Errichtung von Kennzeichnung der Übergänge
- Errichtung von Mittelinseln
- Errichtung von VLSA
- Errichtung von Warnblinkanlagen
- Reduktion der Unfälle

Geschwindigkeitsmanagement

- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
 - Modellstadt Pulawy: Mittelinseln, Kreisverkehre, Veränderung des Bodenbelags, Aufpflasterungen
- Radarkontrolle: Radargeräte werden oft eingesetzt, kommen immer öfter zum Einsatz

Diskussion Kreisverkehr

- Erkennbarkeit
- Begreifbarkeit
- Turbokreisverkehr (leistungsfähiger)
 - 20-30% mehr Fassungsvermögen, da Kfz-Lenker aus mehreren Richtungen zufahren können
 - erfordern eine Eingewöhnung
 - gibt noch nicht genügend Erfahrung, ob sich die Sicherheit bewähren wird, wird man in Zukunft sehen

RSI und Audit in Deutschland – Zusammenarbeit für Zukunft

Univ.-Prof. Prof. E.h. Dr.-Ing. Ulrich Brannolte (Brauhaus-Universität Weimar, Deutschland)

Die Präsentation beschäftigt sich mit Road-Safety Inspektionen und Audits.

Hintergrund

- europäische Direktive
 - widmet sich dem Audit und dem RSA und RSI
 - europäische Mitgliedsstaaten sind gefordert, die Direktive umzusetzen
 - gesamtes Sicherheitsmanagement

- Unfallprävention für neue Straßen
- Präventive und reaktive Vorgehensweise für bestehende Straßen

Audits

- unterscheiden sich von Land zu Land in Europa
- schließen bestimmte Lebensphasen von Projekten ein
- gekennzeichnet durch Relationen von Auditor und Straßenbaubehörde
- Sicherheitsaudit: systematische und unabhängige Untersuchung, um Sicherheitsdefizite im Design- und Planungsprozess von Straßen zu erkennen, Straßen so sicher wie möglich, Risiken eines Unfalls so selten wie möglich, Straßenverkehrssicherheit verbessern
- Teil eines umfassenden Quality Management Systems für Verkehrssicherheit
- 3 Parteien zur Durchführung:
 - Straßenbaubehörde
 - Straßendesigner/Planer (private Gesellschaft oder staatliche Behörde)
- Audits sollen in gesamten Planungsprozess integriert werden
 - D: 4 Planungsphasen, nach jeder Phase wird auditiert
 - Auftraggeber bestellt den Auditor
 - für alle Verkehrsteilnehmer
 - Straßenneubau: Aufbau einer neuen Situation, Aufbau einer bestehenden Situation oder Ausweitung von Netzteilen
 - nicht anwendbar für bestehende Straßen
- Kosten:
 - abhängig von Zeit, Größe des Projektes, Projektphase, Qualität der Planungsdokumente
 - wird in Tagen gemessen
 - administrative Kosten
 - Kosten auf Grund einem neuen Design
 - aufwendige Baumaßnahmen -> höhere Kosten
 - im Vergleich zu Baukosten sehr niedrig (ca. 1%)
- Nutzen sehr hoch (Reduktion der Unfallkosten höher als Kosten des Audits)
- Vermeidung zusätzlicher Planungskosten

Beruflicher Weg der Auditoren

- Schulung in Form einer Weiterbildung
- neueste Kenntnisse im Bereich der Sicherheitsforschung
- Anwendung von Richtlinien
- Analyse und Erkennen typischer Sicherheitsdefizite

- Analysefähigkeit von Planungsunterlagen unter den Aspekten der Sicherheit
- 2 Ausbildungsprogramme:
 - Training für Außerortsbereiche
 - Training für Innerortsbereiche
- 7-15 Teilnehmer
- 7 Phasen
- dauert 6 Monate
- Ende: Universitätszertifikat, verliert nach 3 Jahren die Gültigkeit
- Verlängerung des Zertifikats bedeutet, dass der Auditor Erfahrung sammeln muss und an Fachveranstaltungen teilnehmen muss, die sich mit den neuesten Ergebnissen der Sicherheitsforschung befassen
- wurde aus einer Partnerschaft von deutschen Professoren entwickelt und von Institutionen (deutscher Sicherheitsrat, deutsche Forschungsgesellschaft) gefördert
- 2009: neues Merkblatt für Training und Zertifizierung von Sicherheitsauditoren

RSI – Road Safety Inspections

- Ziele:
 - Sicherer Verkehr fordert guten technischen Zustand der Straßen
 - präventive Überprüfung der Straßenkondition und Eliminierung von Unfallhäufungsstellen
- Durchführung zusammen mit Straßenbaubehörden und Verkehrsabteilungen der Verkehrspolizei
- Reguläre RSI, Thematische RSI, Fallbezogene RSI
 - Straßen 1. Ordnung: alle 2 Jahre
 - Straßen 2. Ordnung: alle 4 Jahre
 - Nachtinspektion: alle 4 Jahre
 - Eisenbahnübergänge: alle 4 Jahre
 - Tunnelinspektion: alle 4 Jahre
 - Inspektion der Leitzeichen: alle 4 Jahre
 - Auf Anforderung besondere Inspektionen
- Sicherheitsüberprüfungen über Notwendigkeit, Lage, Zustand, Erkennbarkeit, Konsistenz (z.B. Kreuzungen mit Vorfahrtszeichen, VLSA ...)
- Baulich: Sicherheitsbarrieren (Schutz von Fußgängern ...)
- Teilnehmer: Verkehrsverwaltung, Straßenbehörde, lokale Polizei, nichtlokale Experten
- optimale Größe: 5-8 Personen
- spezifisches Wissen und Kompetenz ist gefragt
- Erstellung eines Protokolls (Typ der Inspektion, Teilnehmer, Liste der Defizite ...)

- Ergebniskontrolle: 3 Monate nach der Inspektion informiert die Straßenbaubehörde die Teilnehmer ob die vorgeschlagenen Maßnahmen realisiert wurden oder nicht
- Straßenbaubehörde informiert vorgesetzte Behörde über Inspektion
- Softwarehilfe für RSI: im Auftrag der Unfallforscher der deutschen Versicherer erstellt

Abschlussdiskussion

Slowakische Erfahrungen mit RSI und Audits

- Methodik an Richtlinien der europäischen Union angewandt
- Rahmen von Kriterien anhand dessen die Ausbildung durchgeführt wird
- Voraussetzung für Inspektion 7 Jahre praktische Erfahrung
- weitere Beschäftigung mit Ausbildung notwendig

Statistische Auswertungen zu Zertifikatsverlängerungen

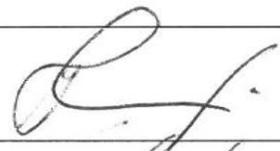
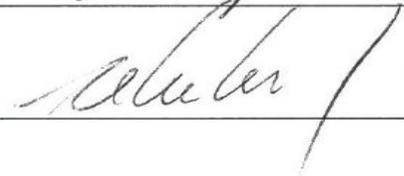
- keine exakte statistische Zahlen
- viele erfahrene Personen in Pension
- hoher Bedarf an Neuausgebildeten
- teilweise keine Aufträge, weil viele Behörden keine externen Auditoren beschäftigen

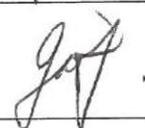
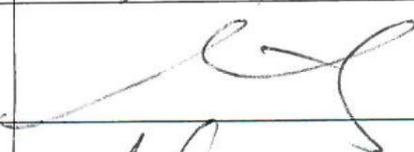
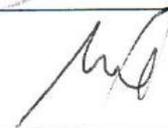
Rolle der Verkehrspolizei:

- Slowakei: Teilnahme an Projekten
- Deutschland: keine Teilnahme an Audits, Teilnahme an RSI im Bereich der Verkehrsschauen, ist die Regel, ist aber nicht immer so; Polizeibeamte, die auf Grund ihrer langjährigen Tätigkeit in der Region ein umfangreiches Wissen des Unfallgeschehens gesammelt haben

Anhang: Teilnehmerliste

**Listina prítomných zo SR/AT na 6. Stretnutí „pracovnej skupiny expertov“ Anwesenheitsliste SK/AT
Seminar – „6. Treffens der ArbeitsGruppe“
ustanovenej v rámci projektu ROSEMAN ako Záverečná konferencia /im Rahmen des Projektes ROSEMAN in
Form der Abschlusskonferenz
dňa/am 19.09.2012, Modelové mesto Maľacky, Inkubátor**

Priezvisko/Name	organizácia/Organisation	Kontakt	Podpis/Unterschrift
BALUN, BRANISLAV, Dipl.-Ing. Kpt.	ORPZ SSR, Polizei	Miroslav.balun@minv.sk	
BEZÁK, BYSTRÍK, prof.-Ing.,PhD.	K-DOS - STUBA	bystrik.bezak@stuba.sk	
BRANNOLTE, Ulrich, Univ.Prof., E.h. Dr.-Ing.	Bauhaus Universität Weimar	Ulrich.Brannolte@uni-weimar.de	
GACA, Stanislav, Prof. DI	Politechnika Krakowska	sgaca@pk.edu.pl	
HALABICA, Michal, Mgr.	MDVRR SR - CDaPK		
DANIHEL, HUBERT, Mgr.	starosta KOSTOLIŠTE	starosta@kostoliste.sk	

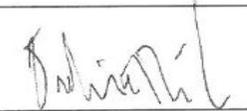
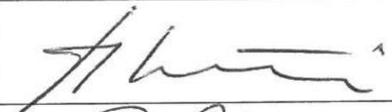
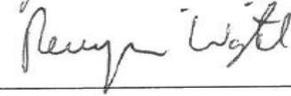
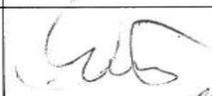
Priezvisko/Name	organizácia/Organisation	Kontakt	Podpis/Unterschrift
DOHNAL, IVAN, Dipl.-Ing.	SSC Bratislava	Ivan.dohnal@ssc.sk	
FAJTA, VOJTECH, Dipl.-Ing.	senior expert, RSI	Vojtech.fajta@eds.sk	
GAŠPAROVÁ, PETRA, Mgr.	Mesto Malacky	Petra.gasparova@malacky.sk	
KAPUSTA, VLADIMÍR, Dipl.-Ing., PhD.	K-DOS - STUBA	Vladimir.kapusta@stuba.sk	
KONČEK, Viliam, Dipl.-Ing.	Mesto Malacky	viliam.koncek@malacky.sk	
NEMČEK, MILOSLAV, Dipl.-Ing.	K-DOS - STUBA	Miloslav.nemcek@stuba.sk	
MÁHROVÁ, Tatiana, JUDr.	MDVRR SR - BECEP	tatiana.mahrova@mindop.sk	
ONDREJKA, Jozef, RNDr.	Primátor - MALACKY		

TORÖK Roman, Mgr.

MDVRR SR

roman.torok@mindop.sk



Priezvisko/Name	organizácia/Organisation	Kontakt	Podpis/Unterschrift
ONDROVIČ, MILAN, Dipl.-Ing., PhD.	K-DOS - STUBA	Milan.ondrovic@gmail.com	
RAKŠÁNYI, PETER, Dipl.-Ing., PhD.	K-DOS - STUBA	Peter.raksanyi@stuba.sk	
MATÚŠKA, PETER, Dipl.-Ing.	EXPERT	peter.matuska 47 @gmail.com	
WOJTAL ^{RENGUSZ} Janusz, Dr.-Ing.	Politechnika Krakowska	RWOJTAL@PK.EDU.PL	
MIHÁLIK, Ján Dipl.-Ing.	K-DOS - STUBA		
PEŠKO, Michal, pplk. JUDr.	MV SR, Prezídium PZ ODP	Frantisek.Pesko@minv.sk	
ŠTECKOVÁ, VIERA, Dipl.-Ing.	KUCDaPK Bratislava		
ŠTEFANKA, Ivan, Dipl.-Ing.	KUCDaPK Bratislava		

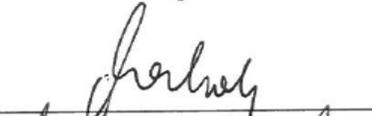
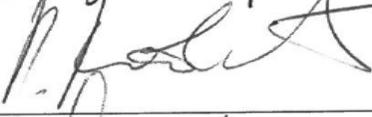
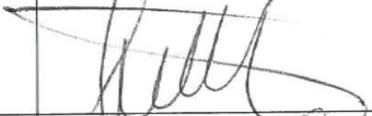
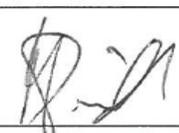
STEFUCOVA EVA
HOSCH ALENA

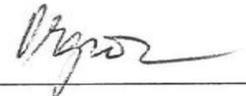
AA
RM NO⁹
BÜRO WEINVIERTEL

stefucova@asaauto.sk
alem.buck@
eurogio-weinviertel.eu




Priezvisko/Name	organizácia/Organisation	Kontakt	Podpis/Unterschrift
ORGON Ževoslav Be	Mesto Malacky	0911324853 evoslav.orgon@malacky.sk	
			
KUBINOVÁ ANNA Mgr.	Mesto Malacky		
SOKOLOVÁ, EVA, Dipl.-Ing.	Mesto Malacky		
MACHCINÍK, ŠTEFAN, Dipl.-Ing.	VÚD, a.s., Žilina		
KOMOROVÁ, MAGDALÉNA, Dipl.-Ing.	SSC-BECEP		
Mag. (FH) Ernestine MAYER	KFV Wien	Ernestine.mayer@kfv.at	
SILBERHORN, ALEXANDRA, Dipl.-Ing.	Trnavský SK		

Priezvisko/Name	organizácia/Organisation	Kontakt	Podpis/Unterschrift
Mag. ORTIS, Genia	GTS - CBC-SK/AT, Wien	genia.ortis@skvta.gv.at	
HOSCH, Alena	Weinviertel	bernd.skoric@wien.gv.at	
MERKATZ, Wolfgang, Mag.		wolfgang.merkatz@noel.gv.at	
Mag. Robert RADETZKY	BMVIT	robert.radetzky@bmvit.gv.at	
Robert FREITAG	Hohenau an der March		
Mag. (FH) Jennifer BOGNER	KFV Wien	Jennifer.bogner@kfv.at	
DI Florian SCHNEIDER	KFV Wien	Florian.schneider@kfv.at	
DI PRÖLL, Manfred <i>Manuel</i>	KFV Wien	Manuel.proell@kfv.at	

Priezvisko/Name	organizácia/Organisation	Kontakt	Podpis/Unterschrift
CLRICH BRANNOLTE, Annemarie	Bauhaus Universität Weimar	Ulrich.Brannolte@uni-weimar.de	
Hofecker Christian	Am d. NB Lep	christian.hofecker@noel.gr.at	
Radetzky Robert	bmvit Hbt. H/STZ	robert.radetzky@bmvit.gv.at	
Wannemacher Erwin	KFV	erwin.wannemacher@kfV.at	
Božena Orgoňová	Mesto Malacky	bozena.orgonova@malacky.sk	
ALEXANDRA HRNKOVA	MESTO MALACKY	alexandra.hrnkova@malacky.sk	

--	--	--	--

Prihlášení:

**Radetzky
Genia ORTIS, GTS Wien**

MERKATZ

FREITAG – Hohenau

Alena HOSCH... / Weinviertel

SCHNEIDER, Florian – KFV

BOGNER Jennifer, KFV

PROLL, Manuell, KFV

ŠTECKOVÁ, Viera, KUD Bratislava

ŠTEFANKA, Ivan, Dipl.-Ing., KUD

Štefanko
ivan.stefanka@ba.kud.gov.sk 

DOHNAL, Ivan, Dipl.-Ing. SSC Bratislava

BALUN, Branislav, kpt.-Ing., ODI PZ MV SR

DOHNAL, Ivan, Dipl.-Ing. SSC

Peško,