

SiEBaBWe – Auftaktveranstaltung

28. November 2012, 10:00 – 15:00 Uhr, Pannonia Tower, Parndorf



SiEBaBWe

Protokoll

Begrüßung Thomas Leitner (KFV)

- Einführung in die Technik (Dolmetsch)
- Organisatorische Punkte werden vorgestellt
- Grundsätzliches zum Unfallgeschehen an Eisenbahnkreuzungen (EK)
- Überleitung zu den Projektzielen. Problematik beim Unfallgeschehen soll mit diesem Projekt entgegenzutreten werden
- Vorstellung Konsortium und Partner
- Kurzbeschreibung des Projektes
- Erwartungen an das Projekt werden beschrieben
- Betonung auf die Nachhaltigkeit. Dabei wird die Zusammenarbeit zur langfristigen Verbesserung der Verkehrssicherheit im Grenzgebiet nochmals betont

Grußwort von Franz Steindl (Landeshauptmann Stellvertreter)

- Lässt den Landeshauptmann entschuldigen und richtet Grüße aus
- Stellt nochmals die Wichtigkeit des Projektes für die Verkehrssicherheit im Burgenland heraus
- Ziel sei es, die Straßen des Burgenlandes (Bgl.) zu den sichersten in Österreich werden zu lassen und entsprechende Maßnahmen zu setzen
- Die Einführung sogenannter Lanelights im Bgl. wird erwähnt
- Weitere Kurzbeschreibungen des Unfallgeschehens im Bgl.
- kurze Nennung der Projektschritte und Ziele

Grußwort von János Skála (GYSEV)

- Beschreibung der Arbeit zur EK-Sicherheit
- Kündigt die volle Unterstützung der ROeEE an und dass die ROeEE gewillt ist, Folgeprojekte tatkräftig zu unterstützen

Kooperation im Grenzraum und Chancen für die Region - Harald Ladich (RMB)

- Kooperation und Chancen: Grenzüberschreitende Zusammenarbeit wird unterstrichen, vor allem die Chancen mit Programmen im Rahmen der Europäischen Transnationalen Zusammenarbeit (ETZ) auch zukünftig konstruktiv tätig werden zu können
- Auch werden die Entwicklungen im Hinblick auf neue Kooperationen und Fördermöglichkeiten angesprochen
- Die erste Art solcher transnationalen europäischen Zusammenarbeiten (INTERREG) wird beschrieben. Länderübergreifende Kooperationen wurden hier erstmals in den Vordergrund gestellt. Jedoch stellt der ganze Bereich nur einen Teil der gesamten Fördermöglichkeiten der EU dar

- Durch INTERREG-Programme wurde unterstützend erkannt, dass die transnationale Zusammenarbeit für die Entwicklung Europas wichtig ist. ETZ wurde daher im Vergleich zu INTERREG als territoriales Programm aufgewertet (auch finanziell)
- Mit ETZ wurde das Lead-Partner Prinzips eingeführt: Zwingt die Partner viel intensiver zu kooperieren (gemeinsamer Antrag usw.). Zudem besteht eine größere Abhängigkeit der Partner untereinander, was die Qualität verbessern soll
- Der Status Quo zum klassischen Projektablauf wird beschrieben (Verwaltung, Monitoring usw.)
- Zukunft von ETZ: Es wird zwischen 2014-2020 voraussichtlich zu keiner finanziellen Kürzung kommen. Auch werden die ETZ-Programme künftig zielgerichteter
- Verkehr und Infrastruktur werden aber Schwerpunkte bleiben
- Neue Periode 2014-2020: ETZ Europa 2020 > Prinzip der Kontinuität > Thematische Konzentration > Finanzielle Dotierung

Das Projekt SiEBaBWe - Monika Pilgerstorfer (KFV)

- Wesentliche Zielsetzung des Projektes werden im Detail vorgestellt
- Partner (auch strategisch), Finanzierung
- Hauptziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit an EK im Grenzgebiet von Österreich (AT) und Ungarn (HU)
- Die einzelnen Arbeitspakete werden vorgestellt (s. Förderantrag)

Unterschiede zwischen EK in Österreich und Ungarn - Béla Nemeth und DI Herber Mayer (ROeEE)

- Situation und Netz der ROeEE in HU und AT wird beschrieben
- Beispielhaft wird ein Unfall mit einem Kleinbus erwähnt, wobei es zu 3 Toten gekommen ist
- in HU gibt es mehr EK die technisch gesichert sind, als in AT
- Vorstellung der Richtlinien und Gesetze in AT und HU
- Unterschiede zwischen HU und AT werden beschrieben: Zeichen, Tafeln, Lichtsignal, Sicherungsarten Arten. Dabei entsteht eine rege Diskussion zu technischen Details (Pfeifsignal & Umlaufsperrern)
- Beispielhafte Unfälle werden angesprochen und die Problematik mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen wird genannt

Die Rolle der Universität Győr in Transport- (Sicherheits-) Projekten - Balázs Horváth (SZE)

- Stellt die Rolle der SZE für das Projekt und die Kollegen vor
- Die SZE (relevante Fachbereiche, Institute, Lehrstühle) wird kurz vorgestellt
- Verkehrswesen wird als Schwerpunkt beschrieben, aber auch Eisenbahnverkehr
- Unterschiedliche Projekte werden kurz angeschnitten

Mittagspause

Eisenbahnkreuzungen im Netz der ÖBB - Manfred Steindl (ÖBB)

- Strecken wurden abgegeben oder geschlossen (aufgelassen)
- Unterteilung des Bestands in technisch gesicherte und nicht technisch gesicherte EK
- Anmerkungen zu Kreuzungen, Wechselverkehrszeichen, technischen Kreuzungsschutz (Voll- und Halbschranken), Lichtzeichen, Fahrbahnlichter, Bodenmarkierungen, Rumpelstreifen und Rotlichtüberwachung
- Gegenüberstellung der EK-Verordnungen Alt und Neu
- Vergleich mit EU-Unfallgeschehen
- Gestern, Heute, Morgen – Überblick

Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen in Ungarn - Miklos Gábor (KTI)

- Unfallstatistische Daten zu Unfällen und Gefahren an EK in HU
- Definition von Eisenbahnunfällen (gebunden an EU Richtlinien)
- Daten kommen von den einzelnen Eisenbahnbetreibern, weswegen sie recht unterschiedlich sind
- Daten meist nur von den öffentlichen Straßen, für private Straßen eher weniger Daten vorhanden
- Unfälle an EK und Gründe: Oft Lichtzeichen und Schrankenmissachtung
- Beschreibung der Verantwortlichkeiten bei der zur Verfügung Stellung von Daten und entsprechender Schwierigkeiten bei der Datenerhebung und –weitergabe
- Auch werden Punkte (max. 1000 für eine EK) für verschiedene Parameter (Erkennbarkeit, Geschwindigkeit, Signale u.a.m.) verteilt, um die EK bewerten zu können. Hier ist jedoch die Rückmeldung schwierig. Wenn es zu einer Änderung der Sicherungsart gekommen ist, müsste die Punktevergabe erneuert werden, was kaum geschieht. So kommt es teilweise vor, dass ein sehr veralteter Punktstand geführt wird
- Betont die Wichtigkeit einer Abstimmung der einzelnen Akteure, sodass es in die gleiche Richtung gehen kann

Risikomodellierung von Eisenbahnkreuzungen? - Klaus Machata (KFV)

- Definition Risiko
- Vorstellung des Risikomodells für die ÖBB
- Welche Parameter fließen in die Berechnung ein und warum
- Zielsetzung des Tools und Anwendungsbereiche
- Fazit: Modell gut, dennoch bedarf es aufgrund der vielfältigen Faktoren dem Beisein eines erfahrenen Sachverständigen

Ausblick – Pilgerstorfer (KFV)

- Fasst nochmals den Tag zusammen
- Dankt für die Teilnahme und weist auf weitere Veranstaltungen hin. Die nächste ist im März 2013 in HU geplant
- Auch weist sie auf den noch folgenden internen Teil hin, das erste Arbeitsmeeting des Projektteams, welcher im Anschluss an diese Veranstaltung stattfand

Verabschiedung und Ausklang mit Kaffee