

Präsentationsunterlagen

der Expertenrunde zur Auswahl von
Verkehrssicherheitsmaßnahmen am 04. Mai 2010 im Rahmen
des EU Projektes ROSEMAN





Expertenrunde zur Auswahl von Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Im Rahmen des EU-Projektes
ROSEMAN – Cross Border Road Safety Management




Themen dieser Veranstaltung



- **Road Safety Inspections auf NÖ Landesstraßen**
 - Ist-Stand Road Safety Inspections
 - Präsentation erste Maßnahmenvorschläge
 - Diskussion
- **Verkehrssicherheitsarbeit in Hohenau/March**
 - Vorstellung der durchgeführten Erhebungen
 - Präsentation der Erhebungsergebnisse und daraus abgeleiteter Maßnahmenvorschläge
 - Diskussion
- **Ausblick weiterer Projektablauf**



10.09.2009



Ziele dieser Veranstaltung



- **Gemeinsame Auswahl von Verkehrssicherheitsmaßnahmen für die Gemeinde Hohenau/March**
- **Einbeziehung Ihres Expertenwissens bei der Maßnahmenplanung**
- **Information über die bisherigen Projektfortschritte sowie die weiteren geplanten Aktivitäten**



10.09.2009



Ausblick

- **Road Safety Inspections**
 - Fertigstellung Berichte bis Ende Mai 2010
 - Prioritätenreihung der Maßnahmen bis Ende August 2010
 - Expertenbefragung bis Ende September 2010
- **Verkehrssicherheitsarbeit in der Gemeinde Hohenau/March**
 - Umsetzung Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Herbst 2010
 - Informationsveranstaltungen im Winter 2010
 - Nachher-Erhebungen im 1. Halbjahr 2011
- **Veranstaltungen**
 - 3. Treffen der grenzüberschr. Arbeitsgruppe am Mi, 19.05.2010
 - Informationsveranstaltungen in den Modellgemeinden im Winter 2010

 EUROPEAN UNION
 European Regional Development Fund

10.09.2009

 creating the future
European Union - Regional Development - Operational Program - 2007-2013

Vielen Dank für die Zusammenarbeit!

 EUROPEAN UNION
 European Regional Development Fund

04.05.2010

 creating the future
European Union - Regional Development - Operational Program - 2007-2013

ROAD SAFETY INSPECTIONS

Ergebnisse der Befahrung und Maßnahmenvorschläge

Dipl.-Ing. Florian Schneider (Kuratorium für Verkehrssicherheit)





Road Safety Inspections

Ergebnisse der Befahrungen und Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen des EU-Projektes
ROSEMAN – Cross Border **R**oad **S**afety **M**anagement






Inhalte

- I. Road Safety Inspection - RSI
- II. Betrachtete Strecken
- III. Mängel und Maßnahmen
- IV. Ausgewählte Maßnahmenvorschläge



04.05.2010





- I. Road Safety Inspection - RSI
- II. Betrachtete Strecken
- III. Mängel und Maßnahmen
- IV. Ausgewählte Maßnahmenvorschläge



04.05.2010



Road Safety Inspection (RSI) 

- Überprüfung des bestehenden Straßennetzes (inkl. Straßenumfeld) auf Sicherheitsmängel
- Unfallprävention durch das Erfassen von potenziellen Verkehrssicherheitsmängeln

„[...] Schwachstellen im bestehenden Straßennetz zu erkennen und sie zu analysieren, um Unfälle zu vermeiden und die Anzahl der Unfälle und die Unfallfolgen zu verringern.“

Quelle: RVS 02.02.34, FSV, März 2007, S. 2

 EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund

04.05.2010

 creating the future

**Road Safety Inspections
ROSEMAN** 

- Vorauswahl – Einschränkung von Straßenabschnitten nach festgelegten Kriterien
- Analyse des Unfallgeschehens
- Erste Prioritätenreihung der Abschnitte (Unfallentwicklung, Unfalldichte, UHS, VHS)
- **Expertenrunde** am 10. September 2009
- Streckenabschnitte, die im Zuge des Projektes einer RSI unterzogen werden

 EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund

04.05.2010

 creating the future



- I. Road Safety Inspection - RSI
- II. Betrachtete Strecken**
- III. Mängel und Maßnahmen
- IV. Ausgewählte Maßnahmenvorschläge

 EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund

04.05.2010

 creating the future

Ausgewählte Strecken (I)



betrachtet
Region/RSI



Quelle:
<http://maps.google.at>
am 30. April 2010; eigene
Bearbeitung



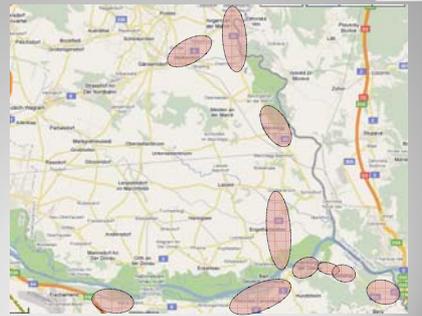
04.05.2010



Ausgewählte Strecken (II)



betrachtet
Strecken/RSI



Quelle:
<http://maps.google.at>
am 30. April 2010; eigene
Bearbeitung



04.05.2010



Ausgewählte Strecken (III)



Nr.	Straße	Ortsgebiet / Freiland	von km	bis km	Länge	UPS ges.	U_j	UPS SK	U_j SK
1.	B 9	Ortsgebiet	37,884	40,921	3,037	71	3,643	20	1,026
2.	B 9	Freiland	27,372	37,000	9,628	72	1,165	26	0,421
3.	B 9	Freiland	13,290	18,068	4,778	33	1,076	15	0,489
4.	B 9	Freiland	40,921	44,212	3,291	19	0,900	11	0,521
5.	B 49	Ort/Frei	15,000	20,000	5,000	27	0,842	3	0,094
6.	B 8	Ort/Frei	31,800	37,500	5,700	29	0,793	2	0,055
7.	B 9	Ortsgebiet	44,212	46,107	1,895	9	0,740	3	0,247
8.	B 9	Freiland	46,107	49,353	3,246	13	0,624	7	0,336
9.	B 49	Ort/Frei	25,000	34,500	9,500	31	0,509	2	0,033
10.	B 49	Freiland	2,000	9,250	7,250	17	0,365	3	0,064

→ In Summe wurden 53,325 km im Zuge einer RSI begutachtet



04.05.2010





Ausgewählte Strecken (IV)

- Freiland gesamt – 43,889 km (82,3%)
- Ortsgebiet gesamt – 9,436 km (17,7%)
- gesamt 321 Unfälle mit Personenschaden
(Zeitraum: 1. Jänner 2003 bis 31. Mai 2009)
- $U_D = 1,11$ UPS pro Jahr und km


EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund
04.05.2010




Ausgewählte Strecken (V)

Nr.	Straße	Ortsgebiet / Freiland	Ortsbezeichnung	von km	bis km	Länge	UPS 95%	U_j
1.	B 9	Ortsgebiet	Hainburg	37.884	40.921	3.037	71	0,90
2.	B 9	Freiland		27.372	37.000	9.628	72	0,23
3.	B 9	Freiland		13.290	18.068	4.778	33	0,22
4.	B 9	Freiland		40.921	44.212	3.291	19	0,22
5.	B 49	Ort/Frei	Marchegg	15.000	20.000	5.000	27	1,42
6.	B 8	Ort/Frei	Tallesbrunn	31.800	37.500	5.700	29	0,40
7.	B 9	Ortsgebiet	Wolfthal	44.212	46.107	1.895	9	0,18
8.	B 9	Freiland		46.107	49.353	3.246	13	0,16
9.	B 49	Ort/Frei	Zwerndorf/Angern /Mannersdorf	25.000	34.500	9.500	31	0,86
10.	B 49	Freiland		2.000	9.250	7.250	17	0,22

Unfallrate auf Landesstraßen B in NÖ im Jahr 2002:
 - Freiland: **0,40**
 - Ortsgebiet: **0,73**


EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund
04.05.2010




- I. Road Safety Inspection - RSI
- II. Betrachtete Strecken
- III. Mängel und Maßnahmen
- IV. Ausgewählte Maßnahmenvorschläge


EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund
04.05.2010


Mängel und Maßnahmen (I)



- Ø 15,2 Mängel pro RSI-Bericht
- Ø 2,7 Mängel pro betrachtetem Straßenkilometer

Die vorgeschlagenen Maßnahmen in den RSI Berichten werden in zweierlei Hinsicht bewertet:

- Dringlichkeit bzw. Sicherheitsrelevanz
- Möglichkeit der Durchführung

(Grundsätzlich wird von Seiten der Inspektoren darauf hingewiesen, dass Mängel so schnell wie möglich zu beheben sind.)



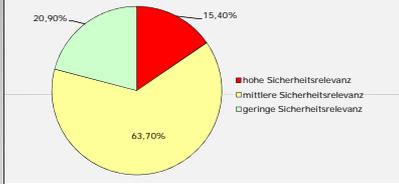
04.05.2010



Mängel und Maßnahmen (II)



Anteile der Mängel unterschieden nach deren Sicherheitsrelevanz



- Ø 0,41 Mängel/km mit einer hohen Sicherheitsrelevanz
- Ø 1,72 Mängel/km mit einer mittleren Sicherheitsrelevanz
- Ø 0,56 Mängel/km mit einer geringen Sicherheitsrelevanz



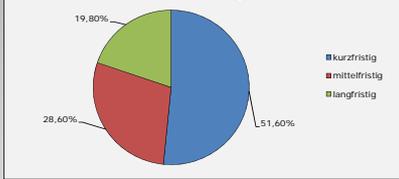
04.05.2010



Mängel und Maßnahmen (III)



Anteile der Mängel unterschieden nach deren Dringlichkeit



- Ø 1,39 Mängel/km könnten kurzfristig saniert werden
- Ø 0,77 Mängel/km könnten mittelfristig saniert werden
- Ø 0,53 Mängel/km könnten langfristig saniert werden



04.05.2010





- I. Road Safety Inspection - RSI
- II. Betrachtete Strecken
- III. Mängel und Maßnahmen
- IV. Ausgewählte Maßnahmenvorschläge

 EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund
04.05.2010


Ausgewählte Maßnahmenvorschläge (I)



Örtliche Zuordnung	Problem / Mangel	Maßnahmenvorschlag	Erwartete Verbesserung	Umsetzung		
				kurz	mittel	lang
km 2.200 Radwegquerung (B49)	Wegweisung für Radfahrer nicht eindeutig	Verbesserung der Wegweisung	bessere Orientierung für Radfahrer, wodurch mehr Zeit für die Beobachtung des Verkehrs auf der B 49 zur Verfügung steht		X	

Legende:

- geringe Sicherheitsrelevanz
- mittlere Sicherheitsrelevanz
- hohe Sicherheitsrelevanz



 EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund
04.05.2010


Ausgewählte Maßnahmenvorschläge (II)



Örtliche Zuordnung	Problem / Mangel	Maßnahmenvorschlag	Erwartete Verbesserung	Umsetzung		
				kurz	mittel	lang
km 2.812 Kreuzung B49 / L8	abgenutzte Rand- und Ordnungslinie im Kreuzungsbereich	Erneuerung Bodenmarkierungen	bessere Sichtbarkeit der Bodenmarkierungen sowie deren Einhaltung		X	

Legende:

- geringe Sicherheitsrelevanz
- mittlere Sicherheitsrelevanz
- hohe Sicherheitsrelevanz



 EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund
04.05.2010


Ausgewählte Maßnahmen-vorschläge (VI)

Örtliche Zuordnung	Problem / Mangel	Maßnahmen-vorschlag	Erwartete Verbesserung	Umsetzung		
				kurz	mittel	lang
km 9,000 (B49)	Hinweiszeichen gem. §53 Z. 13a StVO „Vorwegweiser“ verwittert	Hinweiszeichen erneuern	Hinweiszeichen bei Dunkelheit besser sichtbar	X		



Legende:
 - geringe Sicherheitsrelevanz
 - mittlere Sicherheitsrelevanz
 - hohe Sicherheitsrelevanz

EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund

04.05.2010

ROSEMAN
Creating the future

Ausgewählte Maßnahmen-vorschläge (VII)

Örtliche Zuordnung	Problem / Mangel	Maßnahmen-vorschlag	Erwartete Verbesserung	Umsetzung		
				kurz	mittel	lang
km 31,349 (Kreuzung B 49 / L 3016)	bei der Einmündung in die B 49 ist in FR1 keine ausreichende Sicht durch Verkehrszeichen gegeben	Versetzung der, die Sicht einschränkenden Verkehrszeichen	Herstellen einer ausreichenden Anfahrtschwelle	X		



Legende:
 - geringe Sicherheitsrelevanz
 - mittlere Sicherheitsrelevanz
 - hohe Sicherheitsrelevanz

EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund

04.05.2010

ROSEMAN
Creating the future

Ausgewählte Maßnahmen-vorschläge (VIII)

Örtliche Zuordnung	Problem / Mangel	Maßnahmen-vorschlag	Erwartete Verbesserung	Umsetzung		
				kurz	mittel	lang
km 25,600 – km 25,800 (B 49 Beginn S-Kurve FR 2)	Bereich mit ausschließlich Motorradunfällen (alle in FR 2), lange Gerade (Beschleunigungsphase) nach Ortsgebiet und anschließender Kurve in FR 2, in der Vegetationsphase von Feldfrüchten schlechte Erkennbarkeit des Kurven- und Streckenverlaufes	Verdichtung der Leitplücke im Kurvenaußenbogen	bessere optische Führung und daher angepasstes Geschwindigkeitsniveau	X		



Legende:
 - geringe Sicherheitsrelevanz
 - mittlere Sicherheitsrelevanz
 - hohe Sicherheitsrelevanz

EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund

04.05.2010

ROSEMAN
Creating the future

Ausgewählte Maßnahmen- vorschläge (IX)

Örtliche Zuordnung	Problem / Mangel	Maßnahmen- vorschlag	Erwartete Verbesserung	Umsetzung		
				kurz	mittel	lang
km 25,670 – km 25,730	sehr stark ausgefahrenes Bankett im Kurven- innenbogen	Sanierung des Banketts	Verschmutzung der Fahrbahn sowie geringeres Risiko von „Fangen“	x		



Legende:
 geringe Sicherheitsrelevanz
 mittlere Sicherheitsrelevanz
 hohe Sicherheitsrelevanz

EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund

04.05.2010

ROSEMAN

creating the future

„Sofortmaßnahme - Weidenbachbrücke“



EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund

04.05.2010

ROSEMAN

creating the future

weitere Vorgehensweise

- Fertigstellung der RSI-Berichte (inkl. Monitoring- tabellen) – bis Ende Mai 2010
- Besprechung der einzelnen RSI-Berichte – bis Ende Juni 2010
- Prioritätenreihung der Maßnahmen – bis August 2010
- Expertenbefragung zur Methodik der RSI sowie der Prioritätenreihung – bis Ende September 2010

EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund

04.05.2010

ROSEMAN

creating the future



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Dipl.-Ing. Florian Schneider
Kuratorium für Verkehrssicherheit
florian.schneider@kfV.at
+43 577 077 2133

 EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund

04.05.2010

 heating the future

VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT IN DER GEMEINDE HOHENAU/MARCH

Ergebnisse der Erhebung und Maßnahmenvorschläge

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





Verkehrssicherheitsarbeit in der Gemeinde Hohenau/March

Ergebnisse der Erhebungen und Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen des EU-Projektes
ROSEMAN – Cross Border Road Safety Management




Inhalte

Übersicht

- Art der Erhebungen
- Erhebungsstandorte in Hohenau an der March

Ergebnisse

- Gurt- und Kindersitzverwendung
- Anhaltebereitschaft vor Schutzwegen
- Geschwindigkeitsverhalten
- Befragung

Maßnahmendiskussion



4.5.2010



Übersicht



-  Geschwindigkeitsmessungen
-  Gurt- und Kindersitzerhebung
-  Standort für Anhaltebereitschaft vor einem Schutzweg

Befragung in ganz Hohenau an der March



4.5.2010





Ergebnisse Gurt- und Kindersitzverwendung

Fakten

- 1 Erhebungstag
- Beobachtet wurden insgesamt 2.281 Pkw-Insassen

Pkw-Insassen	Gesamt	Inländer	Ausländer	
			gesamt	SK
Pkw - Lenker	1.585	1.513	72	19
Erwachsene Beifahrer	515	492	23	6
Erwachsene Mitfahrer auf Rücksitzen	58	56	2	0
Kinder	123	114	9	2
Summe Insassen	2.281	2.175	106	27

 EUROPEAN UNION
 European Regional Development Fund
 4.5.2010
 creating the future





Ergebnisse Gurt- und Kindersitzverwendung

Gurtverwendung aller Pkw-Insassen

Pkw-Insassen	Absolut	In %
Lenker	1.585	77,7%
Beifahrer	515	80,2%
Erwachsene Mitfahrer auf Rücksitzen	58	62,1%
Gesamt	2.158	77,9%

- Jeder 4. Lenker und jeder 5. erwachsene Beifahrer war nicht angegurtet
- Jeder 3. erwachsene Mitfahrer (Rücksitz) war nicht angegurtet

Gurtverwendung nach der Nationalität

Nationalität	Absolut	in %
Inländer	2.175	78,3%
Ausländer	106	80,2%
SK	27	70,4%

 EUROPEAN UNION
 European Regional Development Fund
 4.5.2010
 creating the future



Ergebnisse Gurt- und Kindersitzverwendung

Gurtverwendung nach dem Geschlecht

Pkw-Insassen	Absolut	In %
Männer	1.184	73,8%
Frauen	974	82,9%

- Frauen waren häufiger angegurtet als Männer
- Jede 6. Frau und jeder 4. Mann war nicht angegurtet

Kindersicherung

Kinder	Absolut	In %
angegurtet	59	48,0%
im Kindersitz	47	38,2%
ungesichert	17	13,8%

- Die Kindersicherungsquote liegt bei 86,2%
- Jedes 7. Kind war während der Erhebung ungesichert

 EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund

4.5.2010

 creating the future
Regional Development Programme 2007-2013



Ergebnisse Anhaltebereitschaft

Schutzweg Volksschule

Fakten

- 1 Erhebungstag
- 200 Fußgänger-Lenker-Interaktionsbeobachtungen
- 262 beteiligte Fahrzeuge (90% Pkw), 307 beteiligte Fußgänger
- Bei 200 Fällen 28% Querung durch „realen Fußgänger“ (absolut 56 reale Fußgänger)

	Absolut	In %
Querung uneingeschränkt möglich	138	69,0%
Querung bedingt möglich	21	10,5%
Querung nicht möglich	41	20,5%
Summe	200	100,0%

 EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund

4.5.2010

 creating the future
Regional Development Programme 2007-2013



Ergebnisse Anhaltebereitschaft
Schutzweg Volksschule

Anhaltebereitschaft der Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen

- Insgesamt 9 Kfz mit ausländischem Kennzeichen
- davon 7 Kfz mit Kennzeichen SK
 - 2 Kfz mit Kennzeichen SK waren nicht anhaltebereit vor dem Schutzweg
 - 5 Kfz mit Kennzeichen SK ermöglichten dem Fußgänger die Querung des Schutzweges

EUROPEAN UNION European Regional Development Fund 4.5.2010 creating the future

Ergebnisse Anhaltebereitschaft
Schutzweg Lichtensteinstraße

Fakten

- 1 Erhebungstag
- 196 Fußgänger-Lenker-Interaktionsbeobachtungen
- 224 beteiligte Fahrzeuge (94% Pkw), 327 beteiligte Fußgänger
- Bei 196 Fällen 54% Querung durch „realen Fußgänger“ (absolut 106 reale Fußgänger)

	Absolut	In %
Querung uneingeschränkt möglich	159	81,1%
Querung bedingt möglich	13	6,6%
Querung nicht möglich	24	12,3%
Summe	196	100,0%

EUROPEAN UNION European Regional Development Fund 4.5.2010 creating the future

Ergebnisse Anhaltebereitschaft
Schutzweg Lichtensteinstraße

Anhaltebereitschaft nach Fahrzeugart (alle Fahrtrichtungen)

	Absolut	In %
Pkw	210	81,9%
Lkw	9	100,0%
Sonstiges	5	100,0%
Kfz gesamt	224	83,0%

Anhaltebereitschaft nach Hauptfahrtrichtungen

	Richtung Rabensburg		Richtung Ringelsdorf	
	Absolut	In %	Absolut	In %
Kfz gesamt	84	88,1%	95	80,8%

EUROPEAN UNION European Regional Development Fund 4.5.2010 creating the future

Ergebnisse Anhaltebereitschaft
Schutzweg Lichtensteinstraße
Anhaltebereitschaft der Hauptfahrrichtungen bei Gehrichtung 1

EUROPEAN UNION
 European Regional
 Development Fund

4.5.2010

creating the future

Ergebnisse Anhaltebereitschaft
Schutzweg Lichtensteinstraße
Anhaltebereitschaft der Hauptfahrrichtungen bei Gehrichtung 2

EUROPEAN UNION
 European Regional
 Development Fund

4.5.2010

creating the future

Ergebnisse Anhaltebereitschaft
Schutzweg Lichtensteinstraße
Anhaltebereitschaft der Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen

- 3 Kfz mit Kennzeichen CZ
- 2 Kfz mit Kennzeichen SK
- Beide Kfz mit Kennzeichen SK waren nicht anhaltebereit vor dem Schutzweg

EUROPEAN UNION
 European Regional
 Development Fund

4.5.2010

creating the future

Ergebnisse Geschwindigkeitsmessung

Rathausgasse

Fakten

- 2,5 Erhebungstage
- Messung in beide Fahrrichtungen
- 3.487 gemessene Fahrzeuge (beide Fahrrichtungen)

	Summe Fahrzeuge	Pkw-Anteil	Lkw-Anteil
Richtung Rabensburg (FR 1)	1.245	91,6%	8,4%
Richtung Ringelsdorf (FR 2)	2.242	94,8%	5,2%
Summe	3.487	93,7%	6,3%

 EUROPEAN UNION
 European Regional Development Fund

4.5.2010

 ROSEMAN
 creating the future
Projekt zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen des Interregionalen Programms der Europäischen Union für die Region der Elbe-Weißeritz (2007-2013)



 EUROPEAN UNION
 European Regional Development Fund

4.5.2010

 ROSEMAN
 creating the future
Projekt zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen des Interregionalen Programms der Europäischen Union für die Region der Elbe-Weißeritz (2007-2013)

Ergebnisse Geschwindigkeitsmessung

Rathausgasse

	Richtung Rabensburg		Richtung Ringelsdorf	
	PKW	LKW	PKW	LKW
zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50	50	50	50
mittlere Geschwindigkeit [km/h]	37,8	36	35,5	34,5
85%-Geschwindigkeit [km/h]	50	46	46	45
maximale Geschwindigkeit [km/h]	72	59	69	71
Überschreiter [%]	13,1%	6,7%	5,7%	6,0%

 EUROPEAN UNION
 European Regional Development Fund

4.5.2010

 ROSEMAN
 creating the future
Projekt zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen des Interregionalen Programms der Europäischen Union für die Region der Elbe-Weißeritz (2007-2013)

Ergebnisse Geschwindigkeitsmessung
Weststraße

Fakten

- 2,5 Erhebungstage
- Messung in beide Fahrrichtungen
- 1.333 gemessene Fahrzeuge (beide Fahrrichtungen)

	Summe Fahrzeuge	Pkw-Anteil	Lkw-Anteil
Richtung Rabensburg (FR 1)	775	98,8%	1,2%
Richtung Ringelsdorf (FR 2)	558	98,0%	2,0%
Summe	1.333	98,5%	1,5%

EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund

4.5.2010

ROSEMAN

creating the future

EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund

4.5.2010

ROSEMAN

creating the future

Ergebnisse Geschwindigkeitsmessung
Weststraße

	Richtung Rabensburg		Richtung Ringelsdorf	
	PKW	LKW	PKW	LKW
zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50	50	50	50
mittlere Geschwindigkeit [km/h]	44,3	28,2	45,2	39,7
85%-Geschwindigkeit [km/h]	55	-	56	52
maximale Geschwindigkeit [km/h]	86	54	79	55
Überschreiter [%]	30,3%	22,2%	37,8%	18,2%

EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund

4.5.2010

ROSEMAN

creating the future

Ergebnisse Geschwindigkeitsmessung
Hauptstraße

Fakten

- halber Erhebungstag
- Messung in beide Fahrrichtungen
- 640 gemessene Fahrzeuge (beide Fahrrichtungen)

	Summe Fahrzeuge	Pkw-Anteil	Lkw-Anteil
Richtung Rabensburg (FR 1)	332	97,3%	2,4%
Richtung Ringelsdorf (FR 2)	306	96,1%	2,6%
Summe	640	96,4%	2,5%

EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund

4.5.2010

creating the future

Ergebnisse
Hauptstraße

	Richtung Rabensburg		Richtung Ringelsdorf	
	PKW	LKW	PKW	LKW
zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50	50	50	50
mittlere Geschwindigkeit [km/h]	51,5	46,7	51,3	47,7
85%-Geschwindigkeit [km/h]	56	49	56	53
maximale Geschwindigkeit [km/h]	77	55	72	54
Überschreiter [%]	56,0%	1,2%	55,4	2,5%

EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund

4.5.2010

creating the future

Befragung der Bevölkerung in Hohenau
Themen I

- Allgemeine Daten (Geschlecht, Alter, Wohnort, Arbeitsort ...)
- Mobilität (Art der Verkehrsteilnahme, Sicherheitsgefühl in der Gemeinde und in SK)
- Geschwindigkeit (Wissensfrage zu den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in AT und SK auf A, im FL, im OG)
- Gurt und Kindersitzverwendung (A/FL/OG, kurze und lange Strecken, Lenker/Mitfahrer, Wissensfrage Kindersitzpflicht in AT und SK)

EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund

4.5.2010

creating the future

**Befragung der Bevölkerung in Hohenau
Themen II**

- Wissensfragen
 - Zulässige Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahn, im Freiland und im Ortsgebiet in AT und SK
 - Regelungen der Kindersitzpflicht in AT und SK
 - Anhaltepflicht vor einem Schutzweg in AT und SK
 - Licht am Tag in AT und SK
- Verhalten in SK (Erkundigung vorab, verändertes Fahrverhalten, Schwierigkeiten im Straßenverkehr in SK)
- Probleme und Konfliktsituationen in der Gemeinde Hohenau/March

 EUROPEAN UNION
 European Regional Development Fund

4.5.2010

 ROSEMAN

 creating the future
Projekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Österreich - 01800001/001/010
 Projekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Slowakei - 01800001/001/010

**Befragung der Bevölkerung in Hohenau
Probleme und Konfliktsituationen**

- Schutzwege

Allgemein

- Slowakische Verkehrsteilnehmer bleiben vor Schutzwegen nicht stehen

Volksschule:

- Anhaltebereitschaft zu gering
- Autos verparken Schutzweg
- Schulwegsicherung durch Exekutive nur Morgens
- Modernere Gestaltung des Schutzweges

Lichtensteinstraße/Bäckergasse

- zu wenig Schutz, zu hohe Geschwindigkeiten

 EUROPEAN UNION
 European Regional Development Fund

4.5.2010

 ROSEMAN

 creating the future
Projekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Österreich - 01800001/001/010
 Projekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Slowakei - 01800001/001/010

**Befragung der Bevölkerung in Hohenau
Probleme und Konfliktsituationen**

- Geschwindigkeiten
 - Allgemein zu hohe Geschwindigkeiten
 - Wunsch nach 30km/h vor Schule und Kindergarten
 - Wunsch nach mehr Geschwindigkeitsüberwachungen
 - Kreuzung Rathaus: Unübersichtlich, Geschwindigkeiten zu hoch
- Vorrangregelungen
 - Unklare Vorrangregelungen
 - Nichtbeachten der Vorrangregelungen
 - Wunsch nach deutlicherer Beschilderung

 EUROPEAN UNION
 European Regional Development Fund

4.5.2010

 ROSEMAN

 creating the future
Projekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Österreich - 01800001/001/010
 Projekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Slowakei - 01800001/001/010

Maßnahmenvorschläge
Beim Schutzweg Volksschule

Anbringung normgerechter Beleuchtung am Schutzweg

Verlagerung der Parkplätze um die Sichtbeziehungen zwischen Fußgänger und Kfz-Lenker zu verbessern

Beidseitige Anbringung des Hinweiszeichens „Kennzeichnung eines Schutzweges“

Gehsteilvorziehung beim Schutzweg vor der Schule, um die Sichtbeziehungen zwischen Fußgänger und Kfz-Lenker zu verbessern

Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Fußgänger und Kfz-Lenker durch Verlagerung der Zeitungs- und Plakatständer

EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund

4.5.2010

ROSEMAN

creating the future

Maßnahmenvorschläge
Beim Schutzweg Lichtensteinstraße

Andere Platzierung des Verbotzeichens, da das VZ „Halten Verboten“ das Hinweiszeichen „Kennzeichnung eines Schutzweges“ verdeckt

Beidseitige Anbringung des Hinweiszeichens „Kennzeichnung eines Schutzweges“

Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Fußgänger und Kfz-Lenker durch Verlagerung des Plakatständers und Entfernung der Leitbake

EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund

4.5.2010

ROSEMAN

creating the future

weitere Vorgehensweise

- Diskussion der Maßnahmen
- Ausschreibung und Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen des Projektes – Herbst 2010
- Informationsveranstaltungen in den Gemeinden – Winter 2010
- Nachher-Erhebung zur Feststellung der Wirksamkeit der Maßnahmen – 1. Halbjahr 2011

EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund

4.5.2010

ROSEMAN

creating the future



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Mag. (FH) Jennifer Bogner
Kuratorium für Verkehrssicherheit
Jennifer.bogner@kfvt.at
+43 577 077 2123

 4.5.2010 
