

SiEBaBWe – 3. Arbeitsgruppenmeeting

20. September 2013, ÖBB, Wien



SiEBaBWe

PROTOKOLL

Come together 9:00 – 9:30 Uhr

Klaus Machata (KFV)

- Begrüßung
- Vorstellung Projekt und Ziele

Manuel Pröll (KFV)

- Vorstellung der Agenda
- Kurzvorstellung des Projekts allgemein
 - Sicherheit an EK aus technischer und psychologischer Perspektive
 - Projektzeitplan und Stand der Dinge (AP2 & AP3 bereits fertig)

Béla Néhmet (GYSEV)

- Alle sechs Aufgaben in AP3 wurden bereits erledigt
- Vorstellung der Inhalte von AP3 (Standortauswahl, technische Betrachtungen, Priorisierung einzelner EKs u.a.)
- Sicherheitsinspektionen
 - Erwähnung der Unterschiede zwischen verschiedenen Prüfblättern
 - Drei verschiedene wurden zu einem zusammengeführt (nicht leicht aufgrund der Unterschiede zw. AT und HU)
 - Durchführung der Sicherheitsinspektionen selbst ist problemlos gelaufen. Hier waren Experten aus HU und AT gemeinsam vor Ort (z.B. Inspektion der Schließzeichen).
- Messungen und Zählungen
 - Auswertung ist im Gange
 - Messung musste zunächst von gewissen Parametern (z.B. Züge, die ungewollt mitgemessen wurden) bereinigt werden.
- Es wird darüber nachgedacht, dass weitere Länder involviert werden. Dies soll im Rahmen eines noch größeren EU-Projektes laufen

Klaus Machata (KFV)

- Überleitung zu Wannemacher (KFV)
- Unterstreicht, dass im Zuge dieses Projektes viel voneinander gelernt werden kann

Kofinanziert durch das Land Burgenland & die Nationale Entwicklungsagentur Ungarn

Erwin Wannemacher (KFV)

- Vorgangsweise bei den Inspektionen war ähnlich einer RSI
- 23 EK wurden untersucht (alle im Projekt betrachteten)
- Genereller Überblick, was betrachtet wurde (u.a. Querschnitt, Unfallgeschehen, Geodaten, Unfalldaten, Frequenz der Fahrzeuge, Winkel)
- Präsentation von Bildern inkl. Beschreibung
- Besonderheit in HU: Es sind vor den EKs (Eisenbahnkreuzungen) nahezu überall Betonleitelemente installiert. Neuausgestattete EKs haben meist sogar Leitschienen. Dies trägt durch die Torwirkung zur erhöhten Sichtbarkeit bei EKs bei. Haltelinien sind hingegen nicht/kaum vorhanden, was ein Verbesserungspotenzial birgt.
- In Wulkapodersdorf (AT) z.B. sind Bodenmarkierungen angebracht, die eine verzögernde Wirkung hervorrufen sollen.
- In HU gibt es teils EKs, bei denen der motorisierte Verkehr technisch gesichert ist, Fußgänger hingegen auf Sicht unterwegs sind und mittels Umlaufsperr „eingebremst“ werden. Schwierig sind solche Umlaufsperr bei z.B. Rollstuhlfahrern oder Personen mit Kinderwägen.
- Grundsätzliches Problem der Umlaufsperr: Einerseits soll die Geschwindigkeit gedämpft werden, andererseits gibt es Situationen (z.B. Kinderwägen oder auch Räder mit Anhänger), bei welchen die Umlaufsperr nur sehr schwierig bewältigt werden kann bzw. bei welchen sich Personen (z.B. das Kind im Kinderwagen) im Gefahrenraum befinden.
- Auch sind potenzielle Stolperfallen für Fußgänger vorhanden
- In HU sind sehr viele Lichtzeichen bereits mit LED ausgestattet, was die Erkennbarkeit, im Vergleich zu Glühlampen (bei Sonnenlicht schwer zu erkennen) deutlich verbessert
- Auch werden Lichter teils im Schrankenbaum verbaut, was diesen deutlich besser erkennen lässt
- Sichtprobleme & Rückstau wurden diskutiert
- Kreuzungswinkel
- In HU Abbiegeverbot im Nahbereich (30m) einer EK
- In HU Zuständigkeitsprobleme bzgl. der Ankündigungszeichen bzw. Verkehrszeichen (z.B. Wartung, Rückstrahlwirkung älterer VZ)
- In AT häufiges Problem durch Sichtabschattungen (z.B. Werbeeinrichtungen)
- In HU Videoüberwachung für die Problematik des Vandalismus (Beschädigung bzw. Durchbrechung des Schrankenbaums)

Diskussion

- Die Diskussion drehte sich um die Frage, inwieweit die Erkenntnisse aus dem Projekt bereits in aktuelle Projekte einfließen können.
- Weiters wurde über die Videokontrollen in Ungarn diskutiert, die zur Vandalismusbekämpfung dienen sollen. Videoüberwachung wird bei stark frequentierten EKs verwendet. Der Schaden durch Vandalismus ist rund 10 Mio. Forint. Mit der Videoüberwachung erhofft man sich, die Ersetzung eines Teils dieses Schadens. Wenn nun ein LKW eine Schranke bricht, wird dies gleich gemeldet. In jedem Komitat wird dies jedoch sehr unterschiedlich gehandelt. Man möchte erreichen, dass dies wirklich, wie eine strafbare Handlung behandelt wird. Ziel ist die Videoüberwachung des gesamten Gebiets der Raaberbahn. Auf der Rückseite des Lichtzeichens ist die Kamera eingebaut, wodurch auf jeden Fall ein Kennzeichen aufgezeichnet werden kann, um die Daten des Fahrzeuges zu erhalten. Ein Sensor registriert z.B. einen Schrankenbruch, die Kamera wird aktiv und die Bilder werden direkt an die Polizei weitergegeben. Sollte der Schranken nicht brechen, wird das Bild von dem nächsten Bild im Sinne des Datenschutzes sofort überschrieben.

Herbert Ofner (ÖBB)

- Vorstellung der Sicherheitskampagne ÖBB
- Unfälle auf EK werfen in der Öffentlichkeit auch ein schlechtes Licht auf den Betreiber, obwohl 99,9 % der Unfälle aus Unachtsamkeit und Leichtsinn der Verunglückten geschehen.
- Sicherheitstechnisch setzt die ÖBB einerseits bei technische Sicherheitsmaßnahmen an, andererseits aber auch im Bereich Kommunikation und Bewusstseinsbildung
- www.oebb.at/Sicherheit ist ein Informationsportal rund um das Thema Sicherheit.
- Die ÖBB startet 2 Kampagnen/Jahr. Anfang Mai: Internationaler Tag der Sicherheit. Level crossing awareness day. Letztes Jahr wurde ein Vergleichstest durchgeführt, wie lange ein Zug und ein Auto im Vergleich zum Stehenbleiben brauchen. Präsentation Video Crash-Simulation
- Zu Schulbeginn 2013 gibt es eine neue Kampagne mit Plakaten auf allen Bahnhöfen; Folder werden an den Schulen aufgelegt und Lehrer gebeten diese als Unterrichtsmaterial miteinzubeziehen. Mittels Social Media soll die Zielgruppe umfassend erreicht werden.
- Es sollen mit der Kampagne 4 Botschaften kommuniziert werden: Zu jeder Botschaft 1 Film und ein 1 Plakatsujet; Zusätzlich gibt es ein Gewinnspiel rund um die 4 Botschaften. Die Botschaften:
 1. Eisenbahnkreuzung. Gib acht!
 2. Überquere nicht unerlaubt die Gleise
 3. Vorsicht vor Starkstrom
 4. Achtung im Bereich des Bahnhofs, wenn der Zug einfährt.
- Bisher positives Medienecho

Diskussion

- Die Diskussion ging um die Ausstrahlung der Spots, die ausschließlich über Social Media stattfindet und um die Zielgruppe der Kampagne (Jugendliche im Alter von 13-20 Jahren)

Eveline Braun (KFV)

- Vorstellung der Befragungsergebnisse und des Konzepts für bewusstseinsbilde Maßnahme
- AP5 im Projekt Siebabwe widmet sich der Bewusstseinsbildung
- Plakate und Folder werden erstellt. Ziel ist Sicherheit und das Verhalten an EK.
- Skizzierter Ablauf: 1. Mündliche Befragung, 2. Quantitative Erhebung, 3. Bewusstseinsbildung
- Vorstellung der Interviewergebnisse an österreichischen EK: Neufeld, Wulkaprodersdorf, Mönchhof
- Qualitative Auswertung: Motive sollten herausgefunden werden, Gründe für Fehlverhalten
- Vorstellung des Konzepts des Fragebogen, der Herleitung und der Themen. Es werden je 500 Fragebögen in HU in AT ausgeteilt. Zusätzlich wird der Fragebogen online gestellt.
- Die Ergebnisse fließen in die Bewusstseinsbildung ein.

Diskussion

- Die Frage der Ehrlichkeit der Beantwortung wurde diskutiert. Der Fragebogen zielt auf Motive ab. Die Erfahrung der mündlichen Interviews hat gezeigt, dass Personen (obwohl face-to-face Situation und Anwesenheit der Polizei) sehr offen über Regelübertretungen sprachen. In der schriftlichen Befragung werden Personen voraussichtlich noch offener antworten als mündlich.
- Bei der Rotlichtüberwachungskamera werden 30-40 Übertretungen/Monat gemessen. Andere Motive haben offenbar die Priorität im Moment (z. B. Zeitdruck) gegenüber Rotlichtbefolgung.
- Schematheorie: Es gibt ein Drehbuch für Überquerung der EK, Der Zug kommt nicht vor

Kofinanziert durch das Land Burgenland & die Nationale Entwicklungsagentur Ungarn

Lajos Szabó (Uni Győr)

- Vorstellung Bewusstseinsbildung in Ungarn.
- Ausgangspunkt theoretischer Rahmen: Gesellschaftlicher und familiärer Hintergrund der Zielgruppe muss berücksichtigt werden. Wie ist die Meinung der Bevölkerung und welche bewusstseinsbildenden Strategien gibt es bereits in den Gemeinden.
- Hintergrundinformation über die Zielgruppe ist notwendig. Gesellschaftliche Veränderung (höheres Lebensalter) muss auch berücksichtigt werden.
- Sustainability heute Thema, früher nicht → entstehender Trend. Institutionssystem ist notwendig für bewusstseinsbildende Maßnahmen → hat Einfluss auf Bewusstseinsbildung
- Gedanke der Verkehrssicherheit soll sich festigen in der Gesellschaft
- Menschen ändern sich und möchten auch eine Veränderung hervorrufen.
- Beginn der Maßnahmen innerhalb der Familie. Verschiedene Kommunikationskanäle verwenden und auf die Bewusstseinsbildung eingehen.
- Negativ besetzte Bewusstseinsbildung könnte ggf. kontraproduktiv sein.
- Verkehrssicherheitsquiz sollte nicht für Kinder verwendet werden. Da bei einer Belohnung Kinder auch im echten Leben eine Belohnung erwarten.
- Beispiel für Bewusstseinsbildung: Wer kennt den Ursprung des Andreaskreuzes? Viele kennen ihn nicht. Wenn man eine Geschichte nicht kennt, wird auch der Nutzen des Andreaskreuzes nur eingeschränkt gekannt.
- Zielgruppe: Schüler, Pensionisten, etc.
- Verknüpfung zu AP3 (technisch Erhebungen). Kontakt zu Gemeindechefs vorhanden. Auswertung im Laufen.

Diskussion

- Es ging darum, welche Gefahrenquellen für die Verkehrsteilnehmer am gefährlichsten sind – diese sind vor allem die Sichtbeziehungen (Bepflanzung wird z.B. oft nicht zurückgeschnitten)

Bela Nemeth (GYSEV):

- Awarenessday. Film (ca. 13-14 min): Filmcrash und Rettungsübung
- 30 sek Spot
- Herr Konrad (GYSEV) hat Rettungsübung vorbereitet und berichtet: Ein Unfall ist ein großer finanzieller und persönlicher Schaden. Übung wurde erstmals durchgeführt. Die Übung hat eine gute Zusammenarbeit zw. Polizei, Feuerwehr und Eisenbahn bewiesen und diese noch vertieft.

Nächstes Meeting:

In HU

Anhang:

Teilnehmerliste