

Projekt: GZ.199.301/1-II/B/61/01

Bikers Project - Senkung der Unfallzahlen der Motorradfahrer durch ein optimal abgestimmtes Maßnahmenpaket November 2001

Dieses Projekt wurde von den Verkehrssicherheitsfonds der Bundesländer Niederösterreich, Oberösterreich und Steiermark gefördert.



Auszug aus dem Projektbericht:

Einleitung:

Die Bikers Project – Gefahrenstellenanalyse wurde in Kooperation mit der MAG – (Motorrad Aktions Gruppe) in den Bundesländern NÖ, OÖ und der Steiermark durchgeführt und versteht sich als **Pilotprojekt**. Ziel war also nicht nur die Ermittlung konkreter Gefahrenstellen sondern auch der Test und die Weiterentwicklung einer speziellen Methodik der Erhebung, Auswertung und Dokumentation von Gefahrenstellen.

Eine Innovation im Rahmen der Bikers Project - Gefahrenstellenanalyse ist auch die Einbeziehung psychologischer Gefahren, wie z.B. der Verleitung zum Schnellfahren durch Fahrbahnverlauf und Fahrbahngestaltung. Ein Vergleich mit der Analyse von Unfallhäufungspunkten zeigt, dass gerade diese „**psychologischen Gefahrenstellen**“ offenbar besonders eng mit dem Unfallgeschehen korrelieren.

Die Dokumentation der Gefahrenstellen soll auch eine **bewusstseinsbildende Funktion** haben und zwar sowohl bei den Straßenbauern und -erhaltern als auch bei den Motorradfahrern selbst. Die anschauliche Darstellung anhand von Fotos soll einerseits die Verantwortlichen zu schnellem Handeln motivieren und andererseits auch in der Fahrausbildung zur Sensibilisierung für solche Gefahrenmomente eingesetzt werden.

Es wurden weite Teile von Niederösterreich und Oberösterreich analysiert, in der Steiermark wurde größeres Gewicht auf die Realisation konkreter Verbesserungsmaßnahmen gelegt, die im Anhang dokumentiert sind.

Jedenfalls sollte die Gefahrenstellenanalyse in den nächsten Jahren **weitergeführt** werden, um alle wichtigen Motorradstrecken in Österreich sicherheitstechnisch (und sicherheitspsychologisch) verbessern zu können. Geplant ist auch eine Einbeziehung der bisherigen Ergebnisse der Gefahrenstellenanalyse in **Routenbeschreibungen** (Internet, Navigationsgeräte, etc.).

Technische Ausrüstung für die Gefahrenstellenanalyse

Selbst konstruierte Tankrucksackkamera und Satellitennavigationsgeräte (GPS) der Fa. Garmin:



GPS-Einschulung in OÖ

Gefahrenstellen wurden in den Bundesländern Niederösterreich, Oberösterreich und der Steiermark erhoben.

In der Steiermark wurde das Hauptgewicht auf die unmittelbare Realisation von Verbesserungsmaßnahmen gelegt. Diese sind im Anhang dokumentiert.



Über 12 Stunden Videos von Motorradstrecken

Die GPS-Geräte wurden von Garmin und Puls Elektronik kostenlos zur Verfügung gestellt.

RICHTLINIEN FÜR DIE GEFAHRENSTELLENANALYSE

Ausrüstung:

- Bikers´ Project – Logo („Weste“ mit Logo bzw. Aufkleber oder Aufnäher).
- Fotoapparat (Eigener Apparat oder “Quick Shot – Einwegkamera“)
- Kugelschreiber, Filzstift, Notizblock
- A3-„Routenbögen“
- A4-Gefahrenstellenblätter, leere Zusatzblätter
- Landkarten (A3-Kopien)
- GPS-Gerät (Satellitennavigationsgerät zur Koordinatenbestimmung)

ROUTENBOGEN (Anleitung für Mitarbeiter)

- Aufgrund unserer ersten eigenen Erhebungsfahrten hat sich gezeigt, dass es sehr sinnvoll ist, **ganze Routen** (10 bis 25 km - Abschnitte) zu beschreiben und diese Beschreibung durch die Beschreibung einzelner Gefahrenstellen zu ergänzen. Die Beschreibung „in eigenen Worten“ erfolgt am Routenbogen (S 3 und 4). Die genaue Klassifikation anhand einer Liste erfolgt am „Gefahrenstellen-Erhebungsbogen“. Diese gefahrenspezifischen Routenbeschreibungen sollen zusätzlich als **Serviceleistung für Biker im Internet** angeboten werden. Denke bei Deinen Beschreibungen auch an diesen Aspekt.
- Wichtig: Eine "Route" sollte ca. **10 bis 25 km** lang sein. Idealerweise verbindest Du zwei Orte, bei großen Abzweigungen beginnt eine neue Route. Falls Du eine Route noch nicht kennst, fahre sie sinnvollerweise noch ein zweites Mal ab.
- Jede Route muss **in beiden Richtungen** abgefahren und beurteilt werden. Oft sieht eine Gefahrenstelle am „Hinweg“ ganz anders aus als auf dem „Retourweg“. Für den Retourweg verwende bitte ein neues Routenblatt.
- Standortbestimmung der Gefahrenstelle:
 - a) GPS: Speichere den Standort der Gefahrenstelle mittels **Deines GPS-Gerätes** (Drücke die „ENT“-Taste zuerst ca. 5 Sekunden lang und dann noch einmal kurz). Trage zusätzlich die genauen Koordinaten auf dem **Gefahrenstellenblatt** ein (Die gespeicherten Daten könnten ja - aus welchen Gründen auch immer - verloren gehen). Es können 500 Gefahrenstellen-Koordinaten gespeichert werden. Ist der Speicher voll, können wir die Daten auf den Computer übertragen und das Gerät wieder frei machen. Beachte die Kurzerklärung und das Handbuch zum GPS-Gerät.

Zusätzliche "händische" Standortbestimmung: Am Startpunkt (z.B.: Ortsende-Tafel von Rohr im Gebirge) **Tageskilometerzähler auf 0000 stellen** oder genauen Kilometerstand notieren. Bei der Gefahrenstelle Kilometerstand ablesen und am Erhebungsbogen notieren. Oft ist es nicht möglich, gleich stehen zu bleiben: Merke Dir den Kilometerstand beim Vorbeifahren und notiere ihn bei nächster Gelegenheit. Bedenke: Wenn Du umkehrst und zur Gefahrenstelle zurückfährst, stimmt der Kilometerstand natürlich nicht mehr. Wir haben dieses Problem manchmal so gelöst, dass wir **bei der ersten Fahrt nur die Kilometerstände** bei den Gefahrenstellen notierten und die genauen Besichtigungen und Beurteilung (+Fotos) erst bei der zweiten Fahrt erledigten.

Auf Straßen mit „**Kilometrierungstafeln**“ bitte auch diese **offizielle Kilometrierung** der Gefahrenstelle notieren.

Außerdem bitte die **Straßensituation** zwecks späterer Identifizierung genau beschreiben (z.B.: zweite Spitzkehre / Linkskurve nach langer Gerade). Der Straßendienst muss die Stelle aufgrund Deiner Beschreibung leicht wiederfinden.

- Bitte trage auf der **Landkarte** (A3-Kopie) Deine genaue Route und die Gefahrenstellen mit einem Filzstift ein.
- Bei der **Retourfahrt** nicht vergessen, den Tageskilometerzähler an einem markanten Punkt wieder auf 0000 zu stellen bzw. Kilometerstand notieren.
- Fülle bitte die Orts- und Routenfelder **auf jedem Blatt** genau aus, dass uns später nichts durcheinander kommt. Notiere auch alle Angaben auf den Rückseiten der Fotos, sobald Du sie entwickelt hast (mühsam aber wichtig!).
- Die erste Hälfte der Seite 1 des Routenbogens bitte am Startpunkt der Route ausfüllen (analog auch bei der Retourfahrt)
- Wenn Du bei Deinem **Zielort** angekommen bist, kannst Du den **Routenbogen fertig ausfüllen**. Aus Deiner Beschreibung sollte man sich ein komplettes Bild der Route machen können.
- Wenn auf einer Route **mehr als 4 Gefahrenstellen** vorkommen, bitte einen zweiten Bogen verwenden und entsprechend beschriften.
- Wenn auf einer Route **keine wesentlichen Gefahrenstellen** vorkommen (es gibt viele solche Routen), bitte dies im Routenbogen genau erklären. In diesem Fall müssen keine zusätzlichen Gefahrenstellen-Erhebungsbögen ausgefüllt werden.

GEFAHRENSTELLEN-ERHEBUNGSBÖGEN (Anleitung)

- Wenn Dir eine Gefahrenstelle auffällt, bleib bitte erst an einer ungefährlichen Stelle stehen und stell Dein Motorrad unbedingt sicher und gesetzeskonform ab. Nimm gegebenenfalls auch einen längern Fussweg in Kauf.
- Beschreibe die Gefahrenstelle **zuerst auf dem Routenbogen** in eigenen Worten. Notiere auf dem **Gefahrenstellen-Erhebungsbogen** die gleiche Nummer der Gefahrenstelle wie im Routenbogen (1, 2, 3, 4 etc.), sodass eine eindeutige Identifizierung möglich ist.
- Wenn möglich, fülle die Bögen gleich an Ort und Stelle aus. Ist das nicht gefahrlos durchzuführen, mache Dir möglichst viele Notizen und fülle den Gefahrenstellen-Erhebungsbogen nachher aufgrund der Notizen aus. Sobald Du die Fotos entwickelt hast, kannst Du Deine Beschreibung noch ergänzen.
- **Wichtig:** Nicht jeder Bitumenstreifen, nicht jede Leitschiene ist gefährlich!
Für Bitumen gilt: Bei Längsstreifen, mit Fahrbahnstufe, bei Netzstrukturflächen oder wenn es großflächig aufgesprüht wurde, wenn Bitumenstreifen in der Kurve im Bereich der Motorrad-Fahrspur liegen oder nicht rechtzeitig zu erkennen sind.
Bei Leitplanken wird man davon ausgehen, dass jene auf der Kurvenaußenseite besonders gefährlich sind.

Wenn der Platz in den Erhebungsbögen nicht reicht, verwende bitte Zusatzblätter und hefte diese am besten an die Erhebungsbögen.

FOTOS:

- **Wichtig:** Nicht jeder Bitumenstreifen, nicht jede Leitschiene ist gefährlich!
- Du kannst eine **eigene Kamera** (Standard-Farbnegative, 35mm) mit Normalobjektiv (zwischen 35 und 50 mm Brennweite) verwenden oder eine „**Quick-Shot-Einwegkamera**“. Bitte keine Teleobjektive, da es für die Dokumentation wichtig ist, dass alle Fotos etwa mit der gleichen Brennweite fotografiert werden.
- Es müssen **zumindest drei Fotos** gemacht werden, zwei Fotos aus ca. 20m Entfernung, aus beiden Fahrtrichtungen (Fahrerperspektiven); eines - oder so viele halt nötig - aus nächster Nähe. Die Fotos sind für unsere Dokumentation unbedingt erforderlich. Eure Sicherheit hat natürlich Vorrang: Wenn Fotografieren nicht gefahrlos möglich ist, müssen wir auf die Bilder verzichten. Dann aber sollte eine Beschreibung „in eigenen Worten“ die Gefahrenstelle besonders genau charakterisieren. Wenn nicht anders möglich, können wir Gefahrenstellen auch mit Video filmen.
- **Entwicklung der Fotos:** Bitte lasse die Fotos entwickeln und heb die Rechnung auf. Da Du am besten selbst weisst, welche Gefahrenstellen Du analysiert hast, bitten wir Dich um eine genaue Beschriftung der Fotos mit folgenden Daten:
 - Datum
 - Dein Name
 - Route (von x nach y), Fahrtrichtung
 - Koordinaten (lt. GPS-Gerät)
 - Gefahrenstellen Nummer

Routenbogen (analysierte Route)

Dieser "Routenbogen" ist mit den Gefahrenstellen-Erhebungsbögen - ein Blatt pro Gefahrenstelle - zu ergänzen.
Eine "Route" sollte ca. 10 km bis 25 km sein.
("Homogene Routen" - z.B. Autobahnabschnitte, etc. können auch länger sein)

Name des Fahrers:

Route: (zwischen Ort X und Ort Y, Routenname)

Straße/n: (Nr., Bezeichnung/en)

Startpunkt:

(Tages-Km-Zähler auf 0 stellen bzw. Start-Km-Stand notieren)

Datum, Uhrzeit:

(von - bis)

Witterung:

- Schönwetter, sonnig
- bewölkt
- wechselhaft
- regnerisch
- sonstiges:

.....

- trockene Fahrbahn
- teils feuchte Fahrbahn
- nasse Fahrbahn

geschätzte Temperatur:

Gefährlichkeit der Route insgesamt + Kurzbegründung:

- 1..ungefährlich / unproblematisch
- 2..mäßige Gefährlichkeit
- 3..mittlere Gefährlichkeit
- 4..überdurchschnittliche Gefährlichkeit
- 5..sehr gefährlich, viele Gefahrenmomente

Wären Warnhinweise sinnvoll („Gefährliche Strecke“, etc.)? Welche? Wo genau?

Kurzcharakterisierung / persönliche Beschreibung der Route:

Bei der Beschreibung der Route das Gefahrenstellenblatt als Checklist verwenden, um alle Aspekte zu berücksichtigen und nichts zu vergessen.

Gibt es "Sonderregelung für Motorräder" (spezielles Tempolimit, Überholverbot)?

Klassifikation der Strecke	trifft teil-weise zu	trifft stark zu
Stark beeinträchtigte Fahrbahngriffigkeit an kritischen Stellen (Belag, Bitumen, Schmutz, Splitt,...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stark beeinträchtigte Spurstabilität an kritischen Stellen (Spurrillen, Längsfugen, Bodenwellen, hängende Kurven,...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Potentielle Verschmutzungsquellen an kritischen Stellen (durch Baustellenausfahrten, Steinschlag, ungünstige Schotterbankette,...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Starke Sichtbeeinträchtigung an kritischen Stellen (durch Lichtverhältnisse, unübersichtliche Kurven, schlecht sichtbare Einmündungen,...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anprallhindernisse an kritischen Stellen (Leitschienensteher, Randsteine, Bäume, Verkehrszeichen,...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kritischer Fahrbahnverlauf (unerwartete Situationsänderungen, überraschende Kurven, kritische Engstellen,...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besondere Gefahren durch andere Verkehrsteilnehmer (Überholsituationen, Gegenverkehr, Raserstrecke, Passanten und Radfahrer,....)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Psychologische Effekte		
• Straßenbeschaffenheit und Verlauf verleiten stark zum „Angasen“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Straßenumfeld verleitet zum Schnellfahren (z.B: Tunneleffekt in Allee, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Wettbewerbs- oder Gruppensituation verleitet zu erhöhtem Risiko	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gefahrenstelle 1 - Gefahrenstellenblatt nicht vergessen, Stelle auch auf dem **Plan** kennzeichnen.

Straßenkilometrierung oder Entfernung vom Startpunkt:

Konkrete Verbesserungsvorschläge:

Gefahrenstelle 2 - Gefahrenstellenblatt nicht vergessen, Stelle auch auf dem **Plan** kennzeichnen.

Straßenkilometrierung oder Entfernung vom Startpunkt:

Konkrete Verbesserungsvorschläge:

Gefahrenstelle 3 - Gefahrenstellenblatt nicht vergessen, Stelle auch auf dem **Plan** kennzeichnen.

Straßenkilometrierung oder Entfernung vom Startpunkt:

Konkrete Verbesserungsvorschläge:

Gefahrenstelle 4 - Gefahrenstellenblatt nicht vergessen, Stelle auch auf dem **Plan** kennzeichnen.

Straßenkilometrierung oder Entfernung vom Startpunkt:

Konkrete Verbesserungsvorschläge:

Falls mehr als vier Gefahrenstellen auf dieser Route, bitte ein weiteres Routenblatt verwenden

Gefahrenstellen-Erhebungsbogen		Nr.:	
Pro Gefahrenstelle ist ein Erhebungsbogen auszufüllen (+ mindestens 3 Fotos). Die Gefahrenstellen-Erhebungsbögen bitte in den „Routenbogen“ einlegen bzw. einheften.			
Route: (zwischen Ort X und Ort Y bzw. Routenname)			
Straße: (Nr., Bezeichnung)			
in Richtung:			
Ortsangabe - Daten: (Straßenkilometrierung oder Entfernung vom Startort). Auch im Plan markieren!	Koordinaten (GPS):		
Ortsangabe - Beschreibung: (Straßen- oder Landschaftscharakteristika)			
Film- & Foto-Nummern: (Film beschriften nicht vergessen!)	Foto 1 (Fahrerperspektive aus ca. 20 m Entfernung):	Nr.:	
	Detailfotos der Gefahrenquelle:	Nr.:	
	Letztes Foto (Gegenrichtung aus ca. 20 m Entfernung):	Nr.:	
Klassifikation der Gefahrensituation (Mehrfachnennungen sind möglich)		Gefahr	extreme Gefahr
Stark beeinträchtigte Fahrbahngriffigkeit an kritischer Stelle			
• glatter (glattgeschliffener), rutschiger Belag	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• schlechte Fahrbahn-/ Belagsqualität	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• ungünstige Bitumenausbesserungen	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• ungünstige Bodenmarkierungen <u>Beschreibung:</u>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• metallische Fahrbahnoberfläche (Baustellenabdeckungen aus Stahl, Brückenstöße, Kanaldeckel , Schienen, etc.)	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Rollsplitt	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Öl-, Dieselspuren	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Schmutz, Erde, Sand, Schlamm	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Blätter, Blüten, Obst, etc.	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• andere "Rutschsituation" <u>Beschreibung:</u>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Stark beeinträchtigte Spurstabilität an kritischer Stelle			
• Spurrillen	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Schlaglöcher , Frostschäden	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Längsfugen, Fahrbahn-Niveauunterschiede	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Fahrbahnfräsungen (längs / quer)	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Fahrbahn bombiert bzw. mit starker Querneigung	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• (nach außen) hängende Kurve	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Bodenwelle	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• andere Unebenheit <u>Beschreibung:</u>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Potentielle Verschmutzungsquellen an kritischer Stelle			
• Feld- oder Baustellenausfahrten	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Einschwemmungsgefahr (Regen kann Schmutz auf die Fahrbahn bringen)	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• ungünstige Schotterbankette (Splitt gelangt laufend auf die Fahrbahn)	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Steinschlag	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• andere Verschmutzungsquelle, <u>Beschreibung:</u>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Anprallhindernisse an kritischer Stelle			
• scharfkantige Leitschienensteher (an gefährlicher Stelle)	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• scharfkantige Steine, Randsteine	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Gruben, Vertiefungen neben der Fahrbahn	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Bäume, Pfosten zu nah an der Fahrbahn	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Verkehrszeichen zu nah an der Gefahrenstelle	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• sonstiges auffälliges Anprallhindernis <u>Beschreibung:</u>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Klassifikation der Gefahrensituation (Mehrfachnennungen sind möglich)	Gefahr	extreme Gefahr
Starke Sichtbeeinträchtigung an kritischer Stelle		
• besonders ungünstige Lichtverhältnisse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• optische Täuschungen , Irritationen <u>Beschreibung:</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• unübersichtliche Kuppe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• unübersichtliche Kurve	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• schlecht sichtbare/r Einmündung , Ausfahrt, Kreuzung, Schutzweg, etc. <u>Beschreibung:</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• verdeckte Sicht (durch bauliche od. natürliche Gegebenheiten, andere Fahrzeuge)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Sicht auf Verkehrszeichen behindert	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• "Man wird hier als Biker leicht übersehen ."	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• andere Sichtbeeinträchtigung“ <u>Beschreibung:</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kritischer Fahrbahnverlauf		
• unerwarteter Fahrbahnverlauf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• unerwartete Situationsänderungen , die starke Temporeduktion erfordert (Baustelle, Ampel, Kreuzung, Staugefahr, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• eindrehende Kurve , überraschender Kurvenverlauf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• kritische Engstelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• ungünstige " Verkehrsberuhigung ", Fahrbahnschwelle nicht erkennbar, etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• sonstiger ungünstiger Fahrbahnverlauf <u>Beschreibung:</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besondere Gefahren durch andere Verkehrsteilnehmer (+Tiere)		
• Häufung kritischer Situationen zwischen Verkehrsteilnehmern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Häufung gefährlicher Überholsituationen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Häufung gefährlicher Gegenverkehrssituationen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Abschnitt einer " Raserstrecke "	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Häufung kritischer Situationen mit Fußgängern, Radfahrern, Kindern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Häufiger Wildwechsel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• andere Gefahren durch andere VT: <u>Beschreibung:</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Psychologische Effekte		
• Straßenbeschaffenheit verleitet stark zum Schnellfahren (Gerade)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Straßenbeschaffenheit und Verlauf verleiten stark zum „Angasen“ (Kurve)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Straßenumfeld verleitet zum Schnellfahren (z.B: Tunneleffekt in Allee, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Wettbewerbs- oder Gruppensituation verleitet zu erhöhtem Risiko	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Es wird ein trügerisches Sicherheitsgefühl vermittelt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• andere psychologische Effekte, <u>Beschreibung:</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- Gefahr besteht immer
 Gefahr besteht nur bei feuchter Witterung
 Gefahr besteht nur temporär
(z.B. zu bestimmten Tages- od. Jahreszeiten)

Welche Unfallarten wären hier zu befürchten?:

Bei Bedarf Zusatzblatt verwendet und beiheften.

Beispiele für Ergebnisdarstellung (4 von weit über 100):

<p>Route 1/ Gefahrenstelle 4 (Michael Praschl)</p> <h2>Exelberg, Abzweigung Richtung Kirchbach: <i>Split</i></h2>	<table border="1"> <tr> <td>Straße</td> <td>Exelbergstrecke</td> </tr> <tr> <td>Richtung</td> <td>Königstetten</td> </tr> <tr> <td>bei km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Koordinaten</td> <td>N: 48° 17.103 EO: 16° 10.776</td> </tr> </table>	Straße	Exelbergstrecke	Richtung	Königstetten	bei km		Koordinaten	N: 48° 17.103 EO: 16° 10.776																			
Straße	Exelbergstrecke																											
Richtung	Königstetten																											
bei km																												
Koordinaten	N: 48° 17.103 EO: 16° 10.776																											
<ul style="list-style-type: none"> • Etwas überhängende Rechtskurve, wo häufig Splitt auf die Fahrbahn gelangt. Zusatzgefahr durch einbiegende Fahrzeuge. Sichtablenkung durch Verkehrs- bzw. Hinweisschilder. <p> Videoaufzeichnung vorhanden</p>																												
	<p>Klassifikation der Gefahrensituation</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Gefahr</th> <th>extreme Gefahr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>▪ Stark beeinträchtigte Fahrbahngriffigkeit</td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>▪ Stark beeinträchtigte Spurstabilität</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>▪ Potentielle Verschmutzungsquellen</td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>▪ Anprallhindernisse</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>▪ Starke Sichtbeeinträchtigung</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>▪ Kritischer Fahrbahnverlauf</td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>▪ Besondere Gefahren durch andere Verkehrsteilnehmer</td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>▪ Psychologische Effekte</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Präzisierung der Gefahrensituation:</p>		Gefahr	extreme Gefahr	▪ Stark beeinträchtigte Fahrbahngriffigkeit	X		▪ Stark beeinträchtigte Spurstabilität			▪ Potentielle Verschmutzungsquellen	X		▪ Anprallhindernisse			▪ Starke Sichtbeeinträchtigung			▪ Kritischer Fahrbahnverlauf	X		▪ Besondere Gefahren durch andere Verkehrsteilnehmer	X		▪ Psychologische Effekte		
	Gefahr	extreme Gefahr																										
▪ Stark beeinträchtigte Fahrbahngriffigkeit	X																											
▪ Stark beeinträchtigte Spurstabilität																												
▪ Potentielle Verschmutzungsquellen	X																											
▪ Anprallhindernisse																												
▪ Starke Sichtbeeinträchtigung																												
▪ Kritischer Fahrbahnverlauf	X																											
▪ Besondere Gefahren durch andere Verkehrsteilnehmer	X																											
▪ Psychologische Effekte																												
	<p>siehe Bilder</p> <p>Wenn man etwas zu weit an den rechten Fahrbahnrand kommt, wird die Sturzgefahr (Split etc.) sehr groß.</p>																											
	<p>Mögliche Unfälle</p> <p>Stürze, Abkommen von der Fahrbahn bzw. in den Gegenverkehr (auch durch Kurvenschneiden)</p> <p>Verbesserungsvorschläge</p> <p>Verkehrsschilder anders platzieren, Verschmutzungsquellen beseitigen, deutliche (aber nicht rutschige) Sperrlinie anbringen, Sturzraum schaffen (z.B. Gebüsch).</p>																											

Route1 / Gefahrenstelle 5 (Michael Praschl) Dopplerhütte bis Königstetten: gefährliche Randsteine	Straße	Dopplerhütte – Königstetten
	Richtung	beide Richtungen
	bei km	10,2 (bzw. ganze Strecke)
	Koordinaten	N: 48° 17.800 EO: 16° 09.774

- Vorstehende Randsteine können selbst bei ansonsten harmlosen Stürzen schwere Verletzungen hervorrufen oder auch einen Helm durchschlagen.

 **Videoaufzeichnung vorhanden**



Klassifikation der Gefahrensituation	Gefahr	extreme Gefahr
▪ Stark beeinträchtigte Fahrbahngriffigkeit		
▪ Stark beeinträchtigte Spurstabilität		
▪ Potentielle Verschmutzungsquellen		
▪ Anprallhindernisse	X	
▪ Starke Sichtbeeinträchtigung		
▪ Kritischer Fahrbahnverlauf		
▪ Besondere Gefahren durch andere Verkehrsteilnehmer	X	
▪ Psychologische Effekte	X	

Präzisierung der Gefahrensituation:



siehe Bilder: Das untere Bild zeigt zusätzlich eine runde Metallscheibe, die im Sturzfall einen Helm durchdringen könnte.

Mögliche Unfälle

Verschlimmerung der Folgen von Stürzen

Verbesserungsvorschläge

Abgeschrägte oder versenkte Randsteine

Route 1/ Gefahrenstelle 6 (Michael Praschl)

Straße	Exelbergstrecke
Richtung	Wien
bei km	
Koordinaten	N: 48° 15.330 EO: 16° 13.602

Exelbergstrecke - Richtung Wien: *Eindrehende Kurve*

- Unzureichende Kennzeichnung einer sich eindrehenden Kurve. Erschwerend kommt hinzu, dass eine wesentlich unproblematische Kurve etwa 1 km vorher viel deutlicher gekennzeichnet ist.

 **Videoaufzeichnung vorhanden**



Klassifikation der Gefahrensituation

	Gefahr	extreme Gefahr
▪ Stark beeinträchtigte Fahrbahngriffigkeit		
▪ Stark beeinträchtigte Spurstabilität		
▪ Potentielle Verschmutzungsquellen		
▪ Anprallhindernisse	X	
▪ Starke Sichtbeeinträchtigung		
▪ Kritischer Fahrbahnverlauf	X	
▪ Besondere Gefahren durch andere Verkehrsteilnehmer	X	
▪ Psychologische Effekte	X	

Präzisierung der Gefahrensituation:



- Das obige Bild zeigt, dass der Verlauf der Kurve evtl. unterschätzt werden kann. Erfahrungsgemäß gelangen dort öfters unkonzentriert oder zu schnell fahrende Biker auf die Gegenfahrbahn.
- Die Leitschienen stehen in dieser Kurve wurde zwar schon öfters mit Protektoren ausgestattet, diese sind aber nach einigen Monaten wieder desolat.



Mögliche Unfälle

Abkommen von der Fahrbahn bzw. in den Gegenverkehr, Stürze

Verbesserungsvorschläge

Viel deutlicherer Hinweis auf die enger werdende Kurve



Route 1/ Gefahrenstelle 7 (Michael Praschl) Tulbinger Kogel: <i>unübersichtliche Kreuzung</i>	Straße	Exelberg bis Mauerbach
	Richtung	Mauerbach / Wien
	bei km	
	Koordinaten	N: 48° 15.933 EO: 16° 10.186

An dieser Kreuzung treten verschiedene Konfliktsituationen auf, da aus beiden Richtungen Fahrzeuge mit rel. hohen Geschwindigkeiten kommen und das Abbiegen in die Zufahrt zum Tulbinger Kogel als auch das Abbiegen aus dieser Zufahrt heraus problematisch sind. Außerdem gelangt leicht Splitt auf die Fahrbahn und die Sicht ist bei tiefstehender Sonne sehr schlecht.



 **Videoaufzeichnung vorhanden**



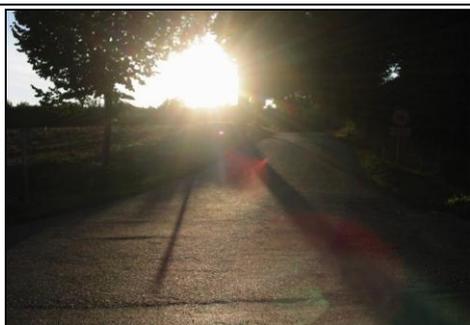
Klassifikation der Gefahrensituation	Gefahr	extreme Gefahr

Präzisierung der Gefahrensituation:



Gegenrichtung

siehe Bilder



schlechte Sicht bei tiefstehender Sonne

Mögliche Unfälle

Unfälle mit Abbiegern bzw. Auffahren auf Fahrzeuge, die wegen der Kreuzung bremsen oder abbiegen wollen.

Verbesserungsvorschläge

Warnung (Tafel), Kreuzungsbereich umgestalten. Lenkern beibringen, auf Sicht zu fahren!