

Unfalluntersuchung L B17

Guntramsdorf

km 13,750 (L 2087) – km 15,000 (L 2098)

Durchgeführt im Auftrag
des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung
Abteilung ST7, Verkehrstechnik



vom
Kuratorium für Verkehrssicherheit
Region Ost – Verkehrstechnik
Michael Zischka

ENDBERICHT

Wien, im Oktober 2008

1 Allgemeines

Der Untersuchungsbereich auf der B 17 beinhaltet im Norden die Kreuzung mit der L 2087 (Viaduktstraße) und reicht im Süden bis zur Kreuzung mit der L 2098 (Mödlinger Straße). Unmittelbar südlich der Einmündung der L 2087 wurde am 30.11.2007 eine durchgehende Betonleitwand errichtet, die einerseits die Fahrbahnbreite der B 17 auf etwa 7,00m reduziert und andererseits einen Geh- und Radweg vom Fließverkehr baulich trennt.



Foto 1: Verflechtungsbereich südlich der Kreuzung mit der L 2087 (Viaduktstraße), Blickrichtung Norden



Foto 1: Verflechtungsbereich südlich der Kreuzung mit der L 2087 (Viaduktstraße), Blickrichtung Süden

Im Zuge dieser Unfalluntersuchung wird die Unfallentwicklung vor und nach Errichtung der Betonleitwand betrachtet, für den Zeitraum von Jänner 2004 bis inkl. September 2008.

Es wurde eine Abfrage der Unfalldatenbank der Statistik Austria (nur Personenschadensunfälle) sowie nach Durchsicht der zur Verfügung gestellten Unfallzählblätter auch eine Erhebung der Verkehrsunfälle bei der regional zuständigen Polizeidienststelle in Guntramsdorf mittels Einsichtnahme in die Unfallakte vorgenommen. Dabei konnten auch einige Sachschadensunfälle ermittelt werden.

In diesem Zusammenhang dürfen wir uns bei der Polizeiinspektion Guntramsdorf für die ausgezeichnete Zusammenarbeit bedanken!

2 Unfallsituation - Unfallentwicklung

Im Zeitraum 1.1.2004 – 30.9.2008 ereigneten sich auf diesem Streckenabschnitt insgesamt 58 Verkehrsunfälle, davon 33 Unfälle mit Personenschaden und 25 gemeldete Unfälle mit Sachschaden.

In der Unfalldatenbank der Statistik Austria sind für den gesamten Untersuchungsabschnitt nur 31 Unfälle mit Personenschaden enthalten. In einem Fall (Lfd.Nr. 112) konnte recherchiert werden, dass es sich um eine Nachmeldung eines Personenschadens handelte.

Nachfolgend sind die einzelnen Unfallereignisse tabellarisch aufgelistet.

Die Details jedes einzelnen Unfalls sind den Formularen im Anhang zu entnehmen.

Für die Beurteilung des Unfallgeschehens wurde eine Dreiteilung des Untersuchungsreichs vorgenommen, da thematisch das Unfallgeschehen in den Kreuzungsbereichen von jenem im Streckenbereich zwischen den Kreuzungen zu trennen ist. In diesem Streckenbereich befindet sich auch die o.g. Betonleitwand.

Unfallliste gereiht nach Datum (die laufende Nummer beginnend mit „1“ sind Unfälle mit Personenschaden, beginnend mit „2“ sind jene mit Sachschaden):

Lfd. Nr.	Datum	Uhrzeit	km	Beteiligte	Fahrbahnzustand	Lichtverhältnisse	Unfalltyp	schwerster Verletzungsgrad
101	03.03.2004	09:25	14,000	S,P	nass	Tag	231	lv
102	09.03.2004	08:00	14,200	P,P	Matsch	Dämmerung	141	lv
103	01.04.2004	15:50	14,850	L,P,P	trocken	Tag	141	lv
104	30.04.2004	13:15	14,950	P,P,P	trocken	Tag	691	tot
105	06.05.2004	17:24	14,950	P,P,P,P	nass	Tag	161	lv
106	01.06.2004	19:30	14,950	P,P	nass	Dämmerung	161	neg
107	19.06.2004	10:25	13,800	P,L	trocken	Tag	622	?
108	04.08.2004	10:00	14,950	P,P	trocken	Tag	511	neg
109	12.09.2004	16:20	14,952	M,P	trocken	Tag	241	lv
110	02.12.2004	06:30	14,550	P,P	trocken	Dunkelheit	291	neg
111	17.01.2005	14:00	14,952	P,P	trocken	Tag	161	neg
112	18.01.2005	18:50	14,850	P,P	trocken	Dunkelheit	141	?
113	05.02.2005	00:40	14,800	R	-	Dunkelheit	051	lv
114	20.02.2005	03:10	14,750	P,F	trocken	Dunkelheit	873	lv
115	05.04.2005	19:00	14,700	P,P	trocken	Tag	131	lv
116	03.06.2005	12:30	14,800	P,P	trocken	Tag	131	lv
117	24.06.2005	14:35	14,870	P,P	trocken	blend. Sonne	141	lv
118	09.01.2006	10:26	13,800	P,P	trocken	Tag	161	lv
119	01.02.2006	13:45	14,953	P,P	trocken	Tag	161	lv
120	14.02.2006	14:15	14,953	P,P,L	trocken	Tag	161	lv
121	31.03.2006	18:00	13,800	P,P	trocken	Tag	411	lv
122	12.04.2006	08:40	13,798	P,P,S	trocken	Tag	321	neg
123	23.06.2006	15:00	13,800	P,P	trocken	Tag	411	neg
124	31.05.2007	16:40	14,550	P,P	trocken	Tag	321	lv
125	18.07.2007	16:45	14,400	P,P	trocken	Tag	112	svl
126	19.08.2007	13:50	14,950	M,P	trocken	Tag	141	neg
127	17.09.2007	13:10	13,750	P,P,P,P	trocken	Tag	141	neg
128	03.11.2007	14:00	14,000	P,Mf	trocken	Tag	241	neg
129	14.12.2007	16:00	14,300	P,P,P,P	nass	Dämmerung	131	lv
130	28.12.2007	16:35	14,950	P,P	trocken	künstl. Bel.	411	lv
131	11.02.2008	07:30	13,950	P,P,P	trocken	Tag	141	neg
132	22.02.2008	00:17	13,930	P,P,P	nass	Dunkelheit	242	neg
133	11.05.2008	03:00	14,900	R	trocken	künstl. Bel.	051	svl
201	06.02.2004	16:20	14,000	P,P	trocken	Tag	123	
202	23.02.2004	11:00	13,821	L,L	nass	Tag	721	
203	27.04.2004	09:00	14,800	P,L	trocken	sonnig	061	
204	07.07.2004	07:50	14,600	L,L	trocken	Tag	091	
205	23.11.2004	13:45	14,600	P,L	trocken	Tag	061	
206	30.11.2004	14:32	14,900	P,L	nass	Tag	161	
207	28.12.2004	08:30	14,600	P,unb.	trocken	Dunkelheit	231	
208	28.12.2004	15:15	14,600	P,unb.	trocken	Tag	231	
209	22.03.2005	10:15	14,300	P,P	trocken	sonnig	091	
210	15.04.2005	15:45	13,900	P,P	trocken	sonnig	161	
211	12.05.2005	10:30	14,700	P,L	trocken	sonnig	061	
212	13.09.2005	14:15	14,700	P,L	trocken	Tag	061	
213	27.02.2006	11:30	14,600	P,L	nass	Dunkelheit	061	
214	26.05.2006	23:30	14,400	P,Wild	nass	Dunkelheit	921	
215	25.09.2006	16:30	14,600	P,P	trocken	sonnig	231	
216	30.11.2006	06:50	14,800	P,P	trocken	Tag	231	
217	22.01.2007	05:50	14,950	P,P	trocken	unbekannt	124	
218	18.04.2007	15:10	14,950	P,P	trocken	sonnig	161	
219	23.10.2007	14:35	13,900	P,P	nass	Tag	161	
220	28.12.2007	16:35	14,950	P,P	trocken	künstl. Bel.	411	
221	30.01.2008	19:04	13,980	P	trocken	Dunkelheit	182	
222	14.02.2008	02:40	13,900	P	unbek.	künstl. Bel.	061	
223	08.05.2008	16:05	14,950	P,P	trocken	sonnig	411	
224	20.07.2008	21:55	14,800	P,P,P	nass	Dunkelheit	241	
225	31.07.2008	14:35	14,800	P,P	trocken	sonnig	161	

Die Betonleitwand wurde am 30.11.2007 errichtet.

Im Kreuzungsbereich mit der L 2087 (Viaduktstraße) ereigneten sich im Untersuchungszeitraum insgesamt 13 Verkehrsunfälle (8 Unfälle mit Personenschaden, 5 Unfälle mit Sachschaden). Davon ereigneten sich nach Errichtung der Betonleitwand insgesamt 5 Verkehrsunfälle, wovon jedoch nur 2 Sachschadensunfälle im Zusammenhang mit dem Verflechtungsbereich (Streifkollision) bzw. der Leitwand selbst (Anfahren bei glatter Fahrbahn) stehen. Diesbezüglich wird festgestellt, dass bereits unmittelbar nach Errichtung der Betonleitwand Mängel erkannt wurden und eine Verlängerung des Verflechtungsbereichs bereits vorgenommen wird.

Im Freilandbereich zwischen den beiden Kreuzungen ereigneten sich insgesamt 20 Verkehrsunfälle (9 Unfälle mit Personenschaden, 11 Unfälle mit Sachschaden). Davon ereignete sich nach Errichtung der Betonleitwand lediglich 1 Verkehrsunfall (Auffahrunfall im Rückstaubereich der VLSA bei der Kreuzung mit der L 2098).

Im Kreuzungsbereich mit der L 2098 (Mödlinger Straße) ereigneten sich im Untersuchungszeitraum insgesamt 25 Verkehrsunfälle (15 Unfälle mit Personenschaden, 10 Unfälle mit Sachschaden). Davon ereigneten sich nach Errichtung der Betonleitwand insgesamt 6 Verkehrsunfälle. Dabei handelte es sich einerseits um Unfälle im unmittelbaren Kreuzungsbereich, andererseits um einen Sturz eines alkoholisierten Radfahrers und in einem weiteren Fall um eine Streifkollision im Gegenverkehr, bei welcher der fahrerflüchtige Lenker mit hoher Wahrscheinlichkeit ebenfalls alkoholisiert war. Die beiden letztgenannten Unfälle ereigneten sich im unmittelbaren Zufahrtbereich zur Kreuzung und stehen in keinerlei Zusammenhang mit der Betonleitwand.

Nachfolgend sind die Verkehrsunfälle in Form von detaillierten Kollisionsdiagrammen getrennt für die beiden Kreuzungsbereiche (L 2087 und L 2098) und den Streckenabschnitt dazwischen grafisch dargestellt. Jene Unfälle, die sich nach Errichtung der Betonleitwand ereigneten sind in grüner Farbe dargestellt.

Zu den Auffahrunfällen im Streckenbereich zwischen den beiden Kreuzungen wird festgestellt, dass sich diese alle im Rückstaubereich der beiden Verkehrslichtsignalanlagen ereigneten.

Legende:

P = Pkw

L = Lkw

S = Sattelkraftfahrzeug

M = Motorrad

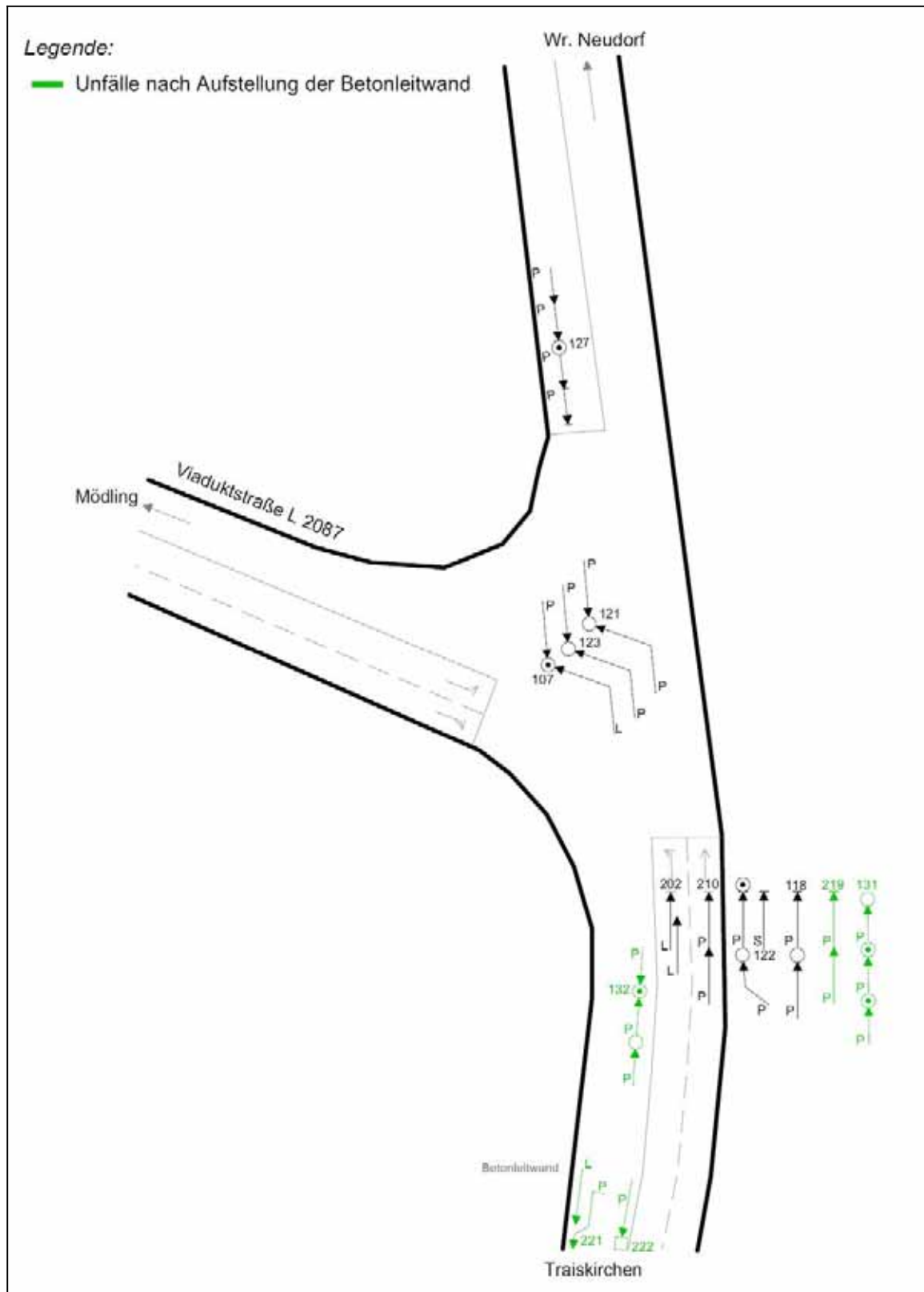
Mf = Motorfahrrad (Moped)

R = Radfahrer

F = Fußgänger

Alk = Alkoholisierung eines Unfallbeteiligten

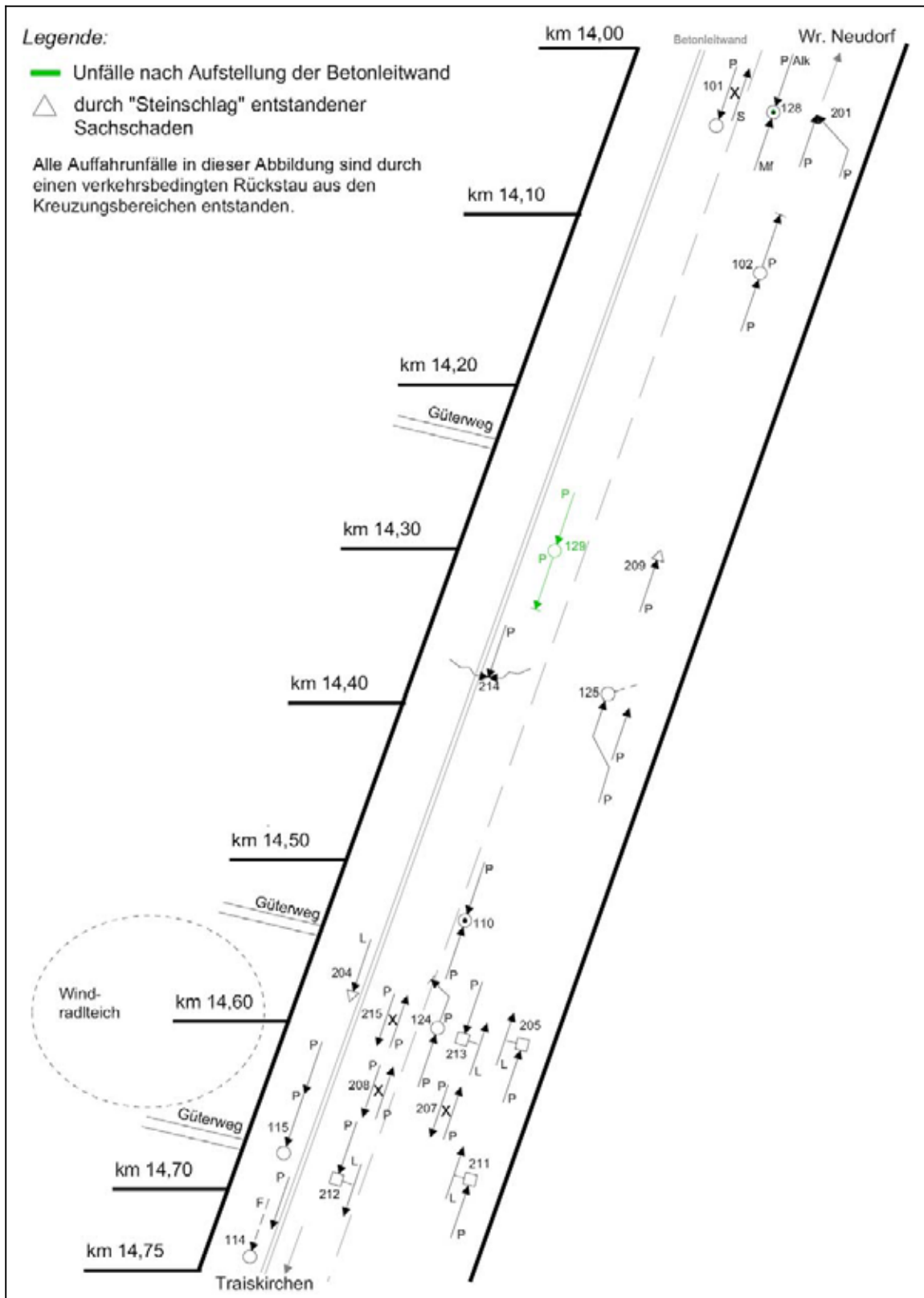
Kollisionsdiagramm (schematisch):
Unfälle mit Personen- und Sachschaden 1/2004 – 9/2008
Kreuzungsbereich B 17 – L 2087 (Viaduktstraße):



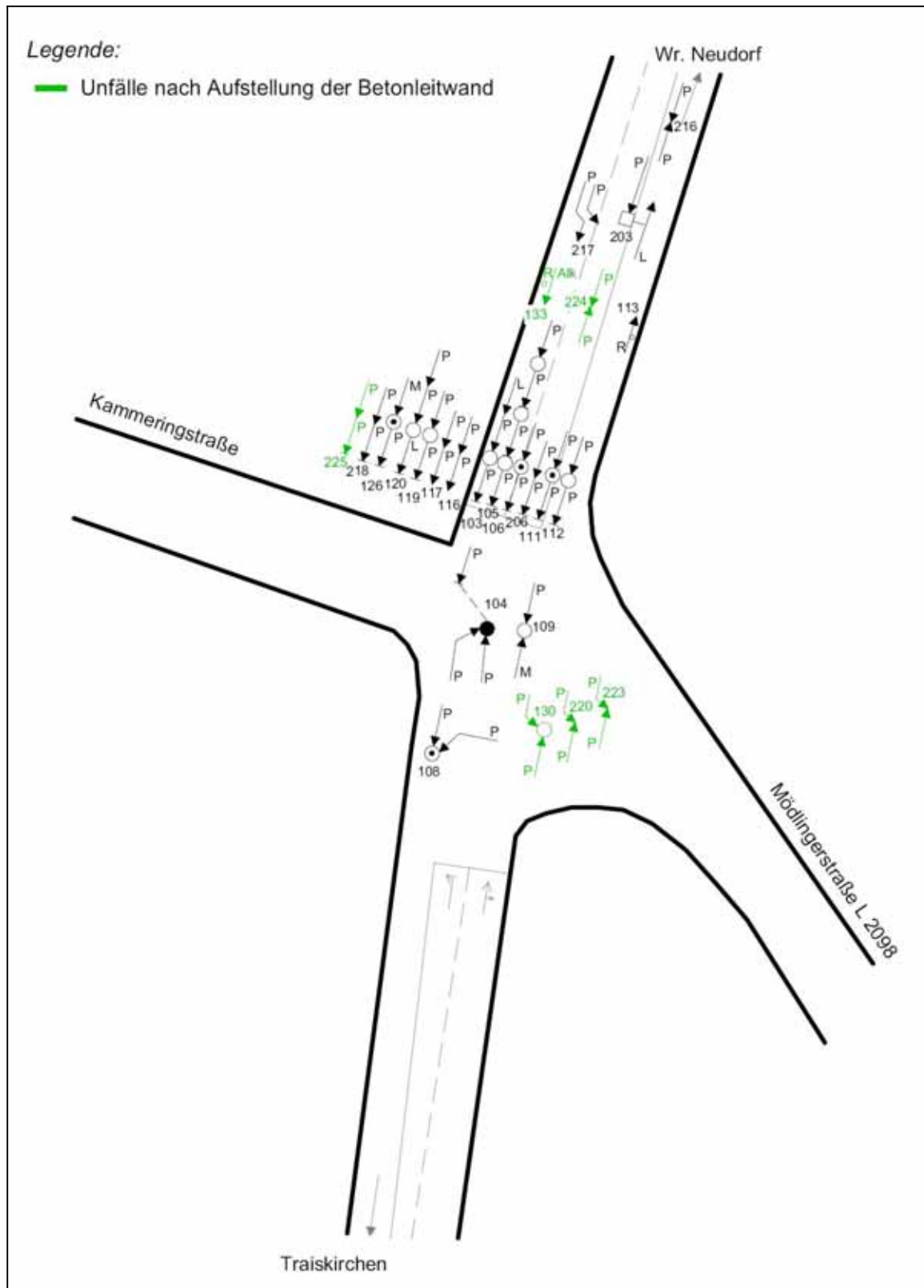
Kollisionsdiagramm (schematisch):

Unfälle mit Personen- und Sachschaden 1/2004 – 9/2008

Freilandbereich zwischen den Kreuzungen mit der L 2087 und der L 2098:



Kollisionsdiagramm (schematisch):
Unfälle mit Personen- und Sachschaden 1/2004 – 9/2008
Kreuzungsbereich B 17 – L 2098 (Mödlinger Straße):



Da die Betonleitwand am 30.11.2007 errichtet wurde und die Unfallerbhebung terminbedingt nur bis 30.9.2008 erfolgen konnte, werden für die Analyse der Unfallentwicklung jeweils die Vergleichszeiträume Dezember – September (10 Monate) herangezogen. Dadurch sind die Unfälle der Monate Oktober und November für die einzelnen Jahre in diesem Vergleich nicht enthalten! Es konnte somit eine Grundgesamtheit von 20 Unfällen für den Vergleich herangezogen werden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Unfallentwicklung für die einzelnen Vergleichszeiträume im Freilandabschnitt (Bereich der Betonleitwand) zwischen den beiden Kreuzungen:

Vergleichszeiträume		UPS	USS	alle Unfälle
VORHER	12/2004 - 09/2005	3	5	8
	12/2005 - 09/2006	0	3	3
	12/2006 - 09/2007	2	0	2
NACHHER	12/2007 - 09/2008	1	0	1

Die Unfallentwicklung seit dem Jahre 2004 zeigt im Streckenbereich entlang der Betonleitwand eine stark fallende Tendenz für die Vergleichsmonate Dezember – September.

Nach Errichtung der Betonleitwand ereignete sich im Vergleichszeitraum lediglich ein Verkehrsunfall mit Personenschaden. Es handelte sich dabei um einen Auffahrunfall in Fahrtrichtung Süden im Rückstaubereich der lichtsignalgeregelten Kreuzung mit der L 2098 (Mödlinger Straße).

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT
KfV Sicherheit-Service GmbH
Region Ost - Verkehrstechnik



Michael G. Zischka
(Sachbearbeiter)
Wien, am 30.10.2008