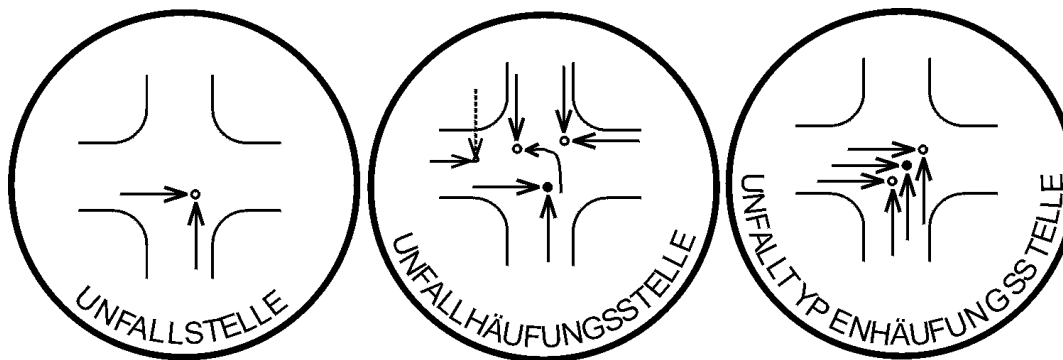


Verortungsqualität von Unfällen aus wissenschaftlicher Sicht

Priv. –Doz. DI Dr. Peter Maurer
peter.maurer@arsenal.ac.at

Theorie der örtlichen Unfallforschung

- Liegen ähnliche oder gleichartige Unfälle an der selben Stelle, so haben diese Unfälle in aller Regel vergleichbare Ursachen
- Sanierung von Unfallhäufungsstellen
- kausalen Zusammenhänge werden in der Regel erkannt
- effektive Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit können gesetzt werden
- Grundlage: Position der Unfallstelle (<10m)



Erfassung von Unfalldaten (Folie von 1998)

- Ausfüllen des Zählblattes stellt einen Mehraufwand dar
- zukünftig computerunterstützt (1998 !!!)
- Unfallzählblatt dient als Grundlage für Verkehrssicherheitsarbeit
- für den Verkehrsingenieur eine überaus wichtige Grundlage

eine der allerwichtigsten Fragen:

- örtliche Zuordnung von Unfalldaten

Probleme bei der Zuordnung

es liegt kein einheitliches System vor

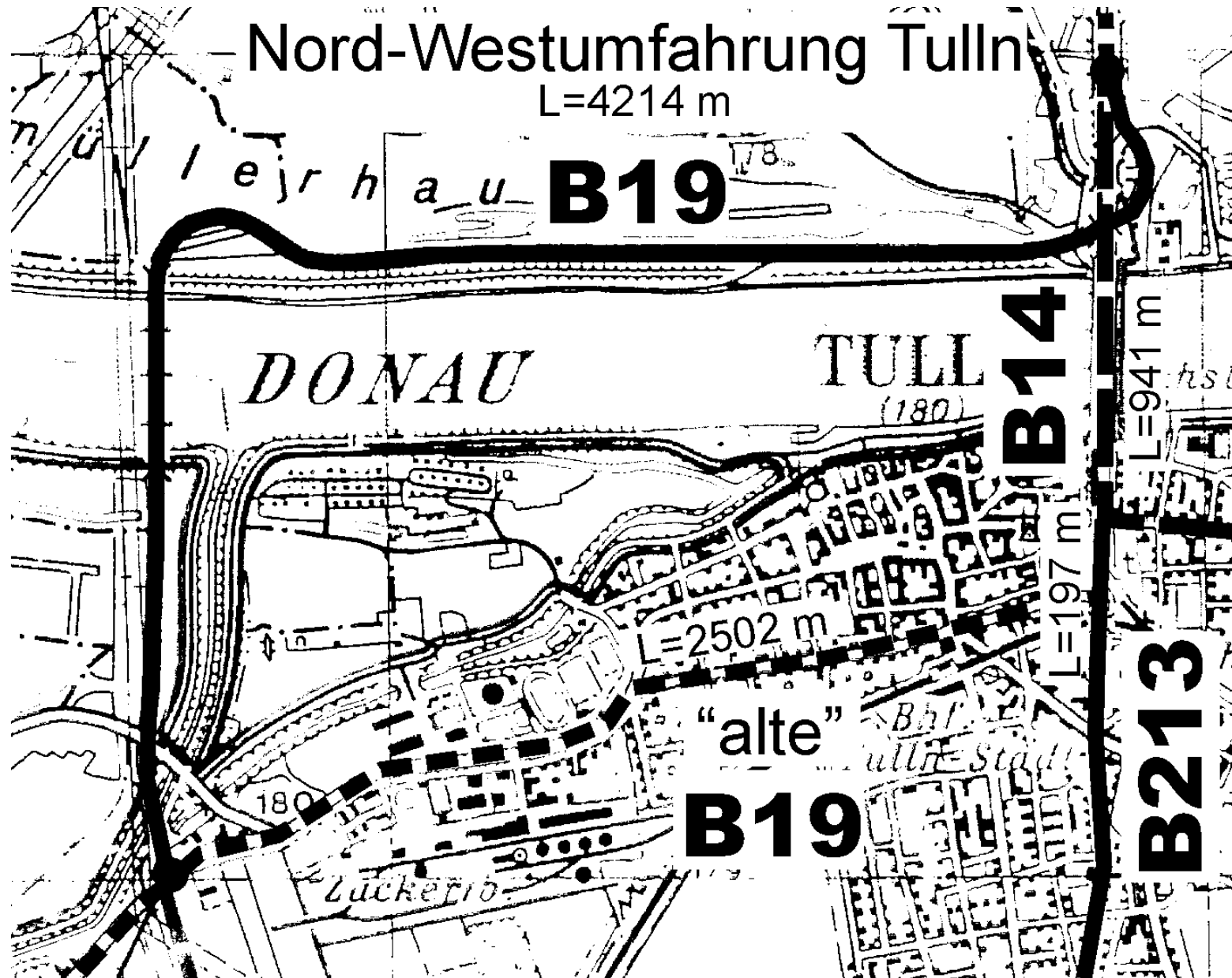
- Eintragungen im Zählblatt erschwert
- Probleme bei der Auswertung (Überbestimmung)
- zur Auffindung von Unfallhäufungsstellen ist eine Spezialsoftware notwendig
-

Probleme bei der Zuordnung

Straßennummer und Straßenkilometer

- Nur A,- S-, L_B- und L_L-Straßen sind kilometriert (Summe ca. 36 000 km)
- Gemeinde- und Sonstige Straßen sind (in der Regel) nicht kilometriert (Summe 170 000 km)
- Probleme durch Änderung der Kilometrierung
- Probleme durch Änderung der Straßennummern

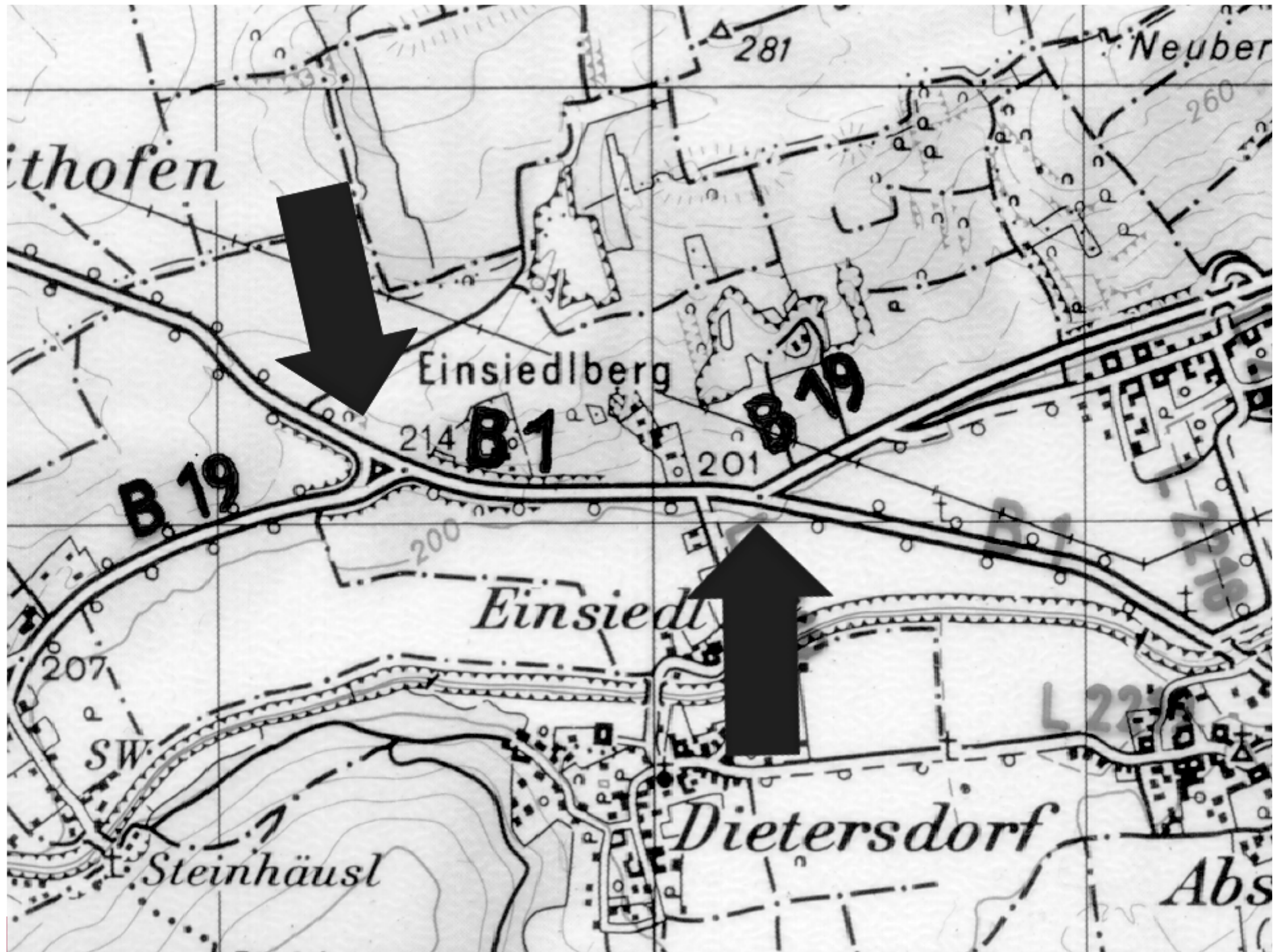
Fehl- und Mehrkilometer:

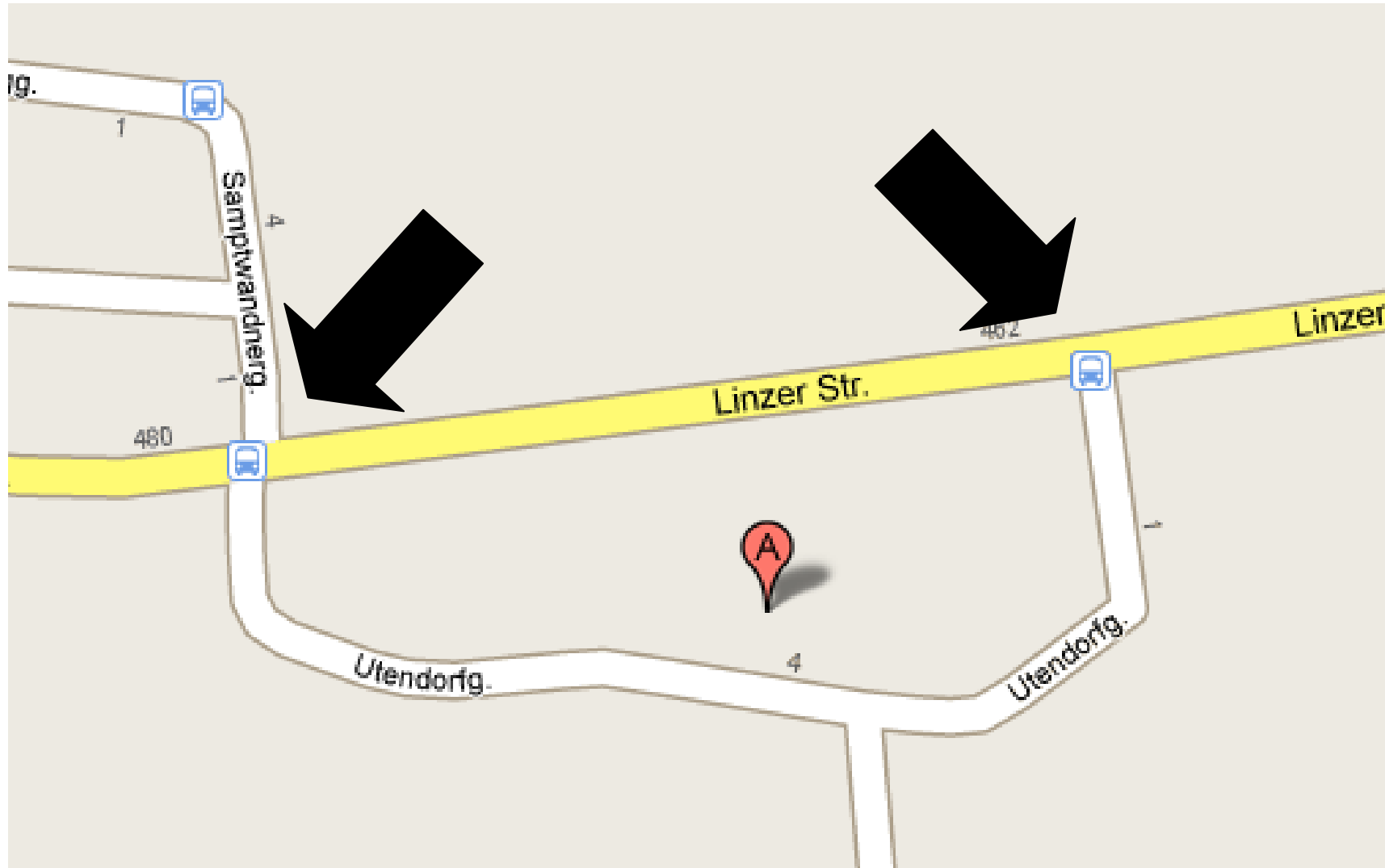


Probleme bei der Zuordnung

Straßennummer und Straßennummer

- Bei Unfällen auf Kreuzungen, sofern keine der beiden Straßen kilometriert ist
- Probleme, wenn sich zwei Straßen öfter als einmal kreuzen (Zubringerstraße ins Ortsgebiet bei Ortsumfahrungen, Parkanlagen unterbrechen Straße)
- dies sollte seitens der Exekutive erkannt werden und ein anders Vercodungsverfahren müsste zur Anwendung kommen

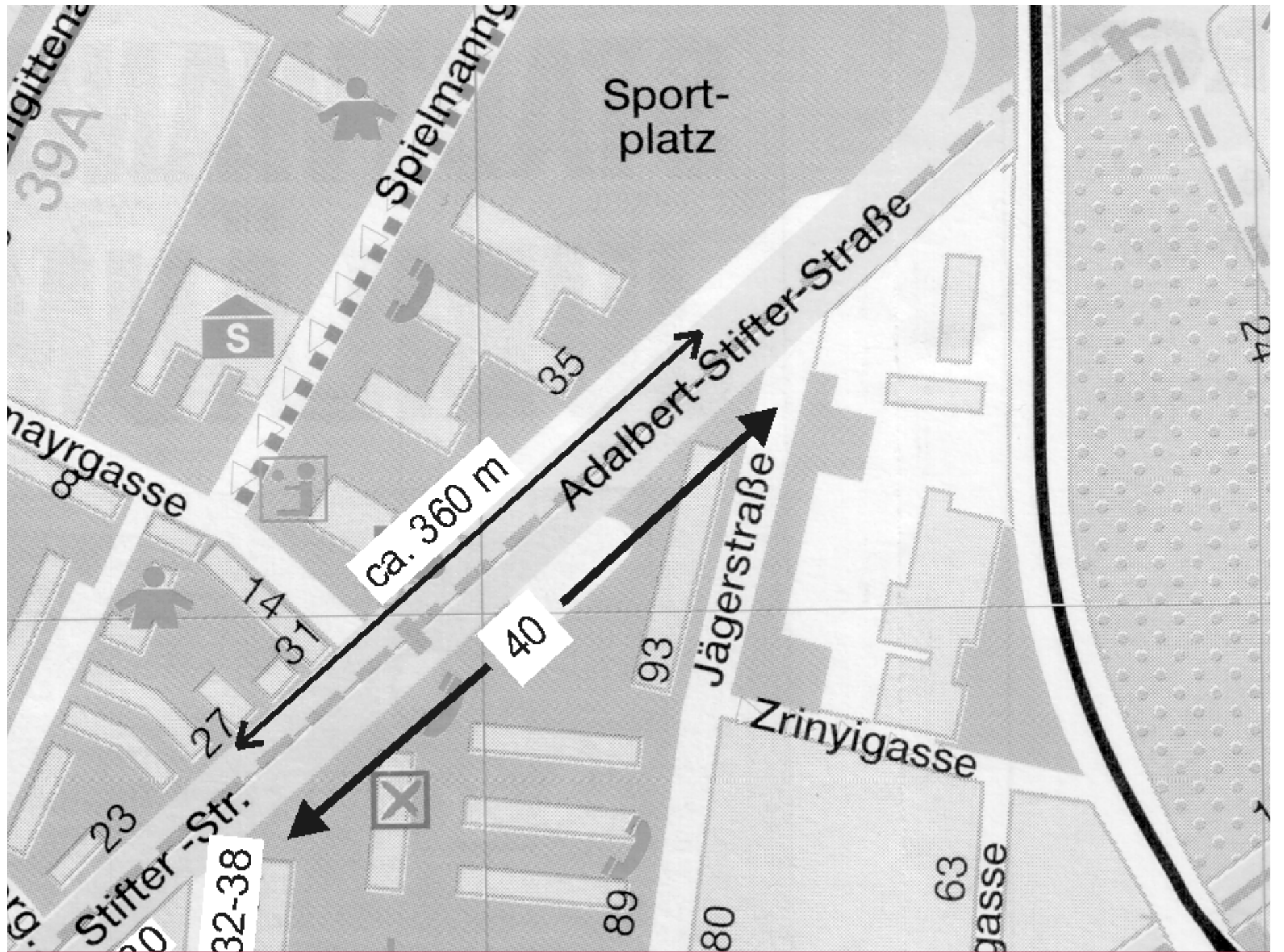




Probleme bei der Zuordnung

Straßennummer und Hausnummer

- Im Ortsgebiet, wenn die Straße nicht kilometriert ist
- Nur bei einem aufsteigenden System von Hausnummern
- Probleme hinsichtlich der Genauigkeit (Häuser oftmals länger als 10m, kein Haus im unmittelbaren Bereich der Unfallstelle vorhanden)



Gem: 920 01 STRASSE: 00016 Adalb.-Stifter-Str. ONr: 40

24.02.94	Do	21	5	141	NAFA	V 0540825	03	36	62
							03		62
12.09.94	Mo	17	5	141	TRFA	V 0556744	03	36	62
							03		62
							03		62
							03		62
10.03.95	Fr	14	3	141	TRFA	V 0984543	02	36	62
							02		62
							02		62
09.10.95	Mo	19	3	141	TRFA	V 0568370	03	36	62
							03		62
29.07.96	Mo	10	3	943	TRFA	V 0568060	06	07 32	48
							19		62

Probleme bei der Zuordnung

Bundesmeldenetz

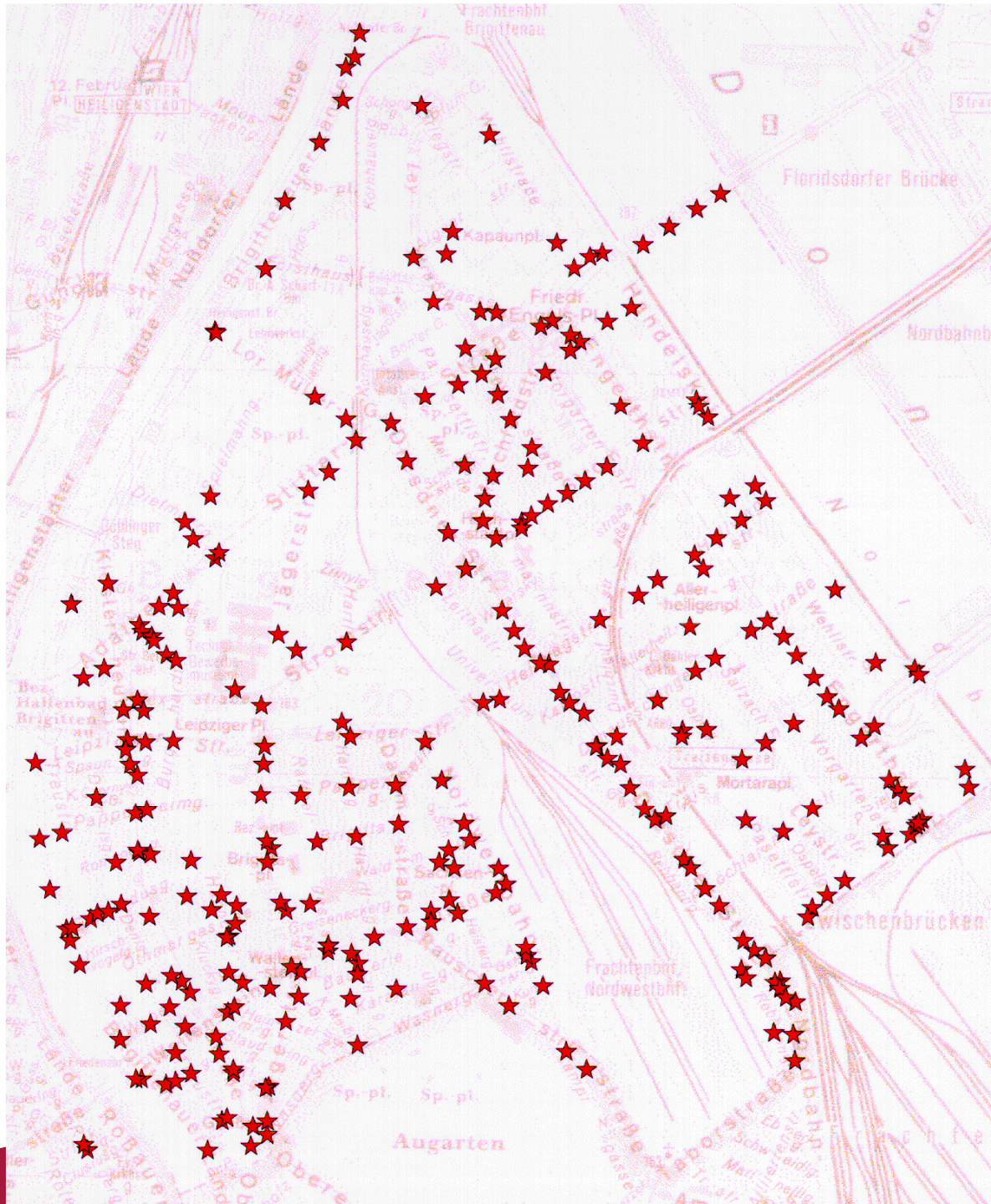
- Angabe von Rechts- und Hochwert
- Ablesen der Koordinaten mit Gitternetzteiler auf Karten im Maßstab 1:50 000 mit (aktuellen) Straßennummern
- Probleme durch Ablesefehler, Verwechslung Rechts- und Hochwert
- Unfallstelle muss oft „geschätzt“ werden – **Achtung – digitale Karte (ähnliche Vorgangsweise !!)**
- Probleme bei Nacht, Wind, Regen usw.

Forderung aus wissenschaftlicher Sicht:

**Jede Unfallstelle muss
mit Koordinaten
versehen werden**

(ideal: digitale Karte mit GPS-Unterstützung)

Wien, XX. Bezirk Unfallstellen mit PSU 1994-96



**DANKE FÜR DIE
AUFMERKSAMKEIT!**



**Ich freue mich auf
Ihre Fragen !!**

MAURER P.:

**"Anwendung der Satellitennavigation (GPS) bei der Erfassung von Verkehrsunfällen und Trassierungsparametern".
Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 80, Wien
1998.**