

A	A Bauliche Anlageverhältnisse
A1	A1 Streckenbereich
A1a	Längenschnitt
A1b	Lageplan
A1c	Querschnitt
A1d	Räumliche Linienführung
A1e	Sichtverhältnisse
A1f	Entwässerung
A1g	Kreuzungen (Zu- und Abfahrten)
A1h	Grundstücksausfahrten, Zu- und Abfahrten Landwirtschaft
A1i	Haltestellen
A2	A2 Nebenanlagen (Parkplätze etc.)
A3	A3 Ortsein- und -ausfahrten (Gestaltung, Funktion)
A4	A4 Eisenbahnkreuzungen
B	B Fahrbahnzustand
C	C Lichtverhältnisse
D	D Ausstattung/Verkehrstechnik
D1	D1 Verkehrszeichen/Wegweisungen
D2	D2 Bodenmarkierungen
D3	D3 Bepflanzungen
D4	D4 Leiteinrichtungen (Tag/Nacht)
D5	D5 Wildschutzanlagen
D6	D6 Signalanlagen/Telematik
D7	D7 Querungen (Vorrangregelungen)
E	E Straßenumfeld
E1	E1 Verkehrsfremde Anlagen
F	F Anlagen des ruhenden Verkehrs
G	G Öffentliche Verkehrsmittel
H	H Radverkehrsanlagen
I	I Fußgängerverkehrsanlagen
J	J Kinder/Jugendliche
K	K Senioren und Behinderte Personen
Y	Y Verkehrstechnische Analyse
Y1	Y1 Geschwindigkeiten
Y2	Y2 Verkehrsstärken, Verkehrsart, Verkehrszusammensetzung
Y3	Y3 Nicht motorisierter Verkehr

Priorität
7 hoch
5 mittel
3 niedrig
Kosten
5 <5000
3 >5000, <15000
1 >15000
Dringlichkeit
3 kurzfristig
2 mittelfristig
1 langfristig

Checkliste	Problem / Mangel	Maßnahmenvorschlag	Erwartete Verbesserung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Priorität	Gewichtung Priorität	Gewichtung Kosten	Gewichtung Frist	Summe Gewichtung
A1a	leichte Kuppe in der Rechtskurve in FR 1, Streckenverlauf nicht einsehbar, Schutzweg schwer erkennbar	Verbesserung der Beleuchtung des Schutzweges, gelbe Hinterlegung des Über-Kopf-Wegweisers, Blendschutz bei Wechselblinkanlage	Bessere Sichtbarkeit bzw. frühere Erkennbarkeit des Schutzweges	X			hoch	7	5	3	15
A1b	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 Leitpföcke im Kurvenaußenbogen	bessere optische Führung und dadurch angepasstes Geschwindigkeitsniveau	X			hoch	7	5	3	15
A1c	Bankett in beiden Fahrtrichtungen ausgefahren, teilweise zwischen 5 und 20 cm tief	Sanierung des Banketts	Verringerung der Verschmutzung der Fahrbahn sowie geringeres Risiko von „Fangen“ und Abkommensunfälle	X			hoch	7	5	3	15
A1c	sehr stark ausgefahrenes Bankett im Kurveninnenbogen	Sanierung des Banketts	kein ausgefahrenes Bankett, keine Verschmutzung der Fahrbahn, Verringerung der Gefahr durch unkontrolliertes „Entgegensteuern“ eines abkommenden Fahrzeuges in den Gegenverkehr bzw. es in den Seitenraum zu lenken	X			hoch	7	5	3	15
A1c	sehr stark ausgefahrenes Bankett im Kurveninnenbogen	Sanierung des Banketts	kein ausgefahrenes Bankett, keine Verschmutzung der Fahrbahn, Verringerung der Gefahr durch unkontrolliertes „Entgegensteuern“ eines abkommenden Fahrzeuges in den Gegenverkehr bzw. es in den Seitenraum zu lenken	X			hoch	7	5	3	15
A1d	erschwert einsehbarer Linksbogen in FR 1	Verbesserung der optischen Führung durch Verdichtung der Leitpföcke	bessere optische Führung und daher angepasstes Geschwindigkeitsniveau	X			hoch	7	5	3	15
A1e	bei der Einmündung in die B 49 ist in FR 1 keine ausreichende Sicht durch Verkehrszeichen gegeben	Versetzung der die Sicht einschränkenden Verkehrszeichen	Herstellen einer ausreichenden Anfahrtsichtweite	X			hoch	7	5	3	15
A1e	Wegweiser mit touristischen Informationen sind in einer Insel so aufgestellt, dass die Sicht von Lkw-Lenker in Blickrichtung Hainburg beeinträchtigt wird	Wegweiser versetzen	bessere Sichtverhältnisse für die Lkw-Lenker auf den bevorragten Querverkehr in Fahrtrichtung Wien	X			hoch	7	5	3	15
A1e	Sichtweiten in beide Fahrtrichtungen durch VZ nicht ausreichend	VZ in beiden Blickrichtungen versetzen	bessere Sichtverhältnisse auf bevorragtem Querverkehr	X			hoch	7	5	3	15
A1e	von Rampe 4 auf die B 9 einbiegend in FR 2 ist durch Wegweiser und den Kurvenbogen die Sicht eingeschränkt	Wegweiser versetzen	herannahende Fahrzeuge in Fahrtrichtung Hainburg sollen früher erkannt werden	X			hoch	7	5	3	15
A1i	Bushaltestelle in FR 2 rechtsseitig, keine Busbucht vorhanden, Bus muss direkt auf der Fahrbahn halten Bushaltestelle befindet sich direkt vor Kurve, eingeschränkte Sicht	Überprüfung einer möglichen Verlegung der Haltestelle, Verbesserung der Sichtbarkeit der Bushaltestelle	sicheres Erreichen und Verlassen der Bushaltestelle für die Passanten		X		hoch	7	5	2	14
A1i	Bushaltestelle in FR 1 ist durch die angrenzende Baumgruppe und mangelhafte Beschilderung schlecht bzw. kaum erkennbar; keine Busbucht – Bus muss direkt auf Fahrbahn halten	Je nach Busfrequenz Verlegung der Bushaltestelle, Ausformung einer Busbucht, Verbesserung der Beschilderung bzw. Vorankündigung, „H“ als Piktogramm und Zurückschneiden der Bepflanzung	klare optische Erkennbarkeit der Bushaltestelle		X		hoch	7	5	2	14
A1b	Unstetigkeit in FR 1 lange Gerade (km 17,800 – km 18,600) gefolgt von S-Kurve, fehlende optische Linienführung	Verdichtung der Leitpföcke	eindeutige optische Linienführung	X			mittel	5	5	3	13
A1c	in FR 1 ist auf der rechten Seite das Bankett stark ausgefahren; dies ist aufgrund des Vorschriftszeichen § 52 Z. 7a „Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge über 3,5t“ mit Zusatztafel zu erklären, da Lkw vermutlich am rechten Fahrbahnrand anhalten um die Zusatztafel zu lesen	überprüfen ob das VZ an dieser Stelle erforderlich ist; Beobachten ob es durch das Anhalten von Lkw zu Konflikten kommt, Umkehrmöglichkeit für Lkw an dieser Stelle schaffen	Reduzierung von evtl. auftretenden Konflikten; Lkw die Möglichkeit bieten, in diesem Bereich gefahrlos zu Wenden	X	X		mittel	5	5	3	13
A1c	in FR 1 befindet sich rechts neben der Fahrbahn eine großdimensionierte Aufstellfläche, die zum Umkehren einladet; durch das hohe Verkehrsaufkommen kann es dabei zu Konflikten kommen	überprüfen ob die Aufstellfläche in dieser Größe notwendig ist, wenn dies nicht der Fall ist, Aufstellfläche reduzieren (Setzung von Leitpföcken, Begrünen)	Vermeidung von gefährlichen Wendemanövern durch Kfz	X			mittel	5	5	3	13
A1d	Räumliche Führung und Straßenquerschnitt für höhere Geschwindigkeiten ausgelegt/Nicht angepasste Geschwindigkeiten insbesondere bei Einmündungen	Überwachung der Ge-schwindigkeiten z.B. mit Radargeräte und Durch-führ-ung von ergänzenden Geschwindigkeitsmessungen als Grundlage für weitere Planungen	Verringerung der Unfälle	X			mittel	5	5	3	13
A1d	Unstetigkeitsstelle in FR 2 (Kurve nach langer Geraden), bereits 2 Leitwinkel vorhanden	Verbesserung der optischen Führung durch Setzung von einem zusätzlichem Leitwinkel (rot-weiß)	bessere optische Führung und dadurch angepasstes Geschwindigkeitsniveau	X			mittel	5	5	3	13
A1d	Unstetigkeitsstelle in FR 1 (lange Gerade gefolgt von einer Kurve mit geringem Radius)	Verbesserung der optischen Führung durch Setzung von Leitwinkel (rot-weiß)	bessere optische Führung und dadurch angepasstes Geschwindigkeitsniveau	X			mittel	5	5	3	13
A1e	ungünstige räumliche Linienführung, geringe Sichtweiten aufgrund der Kuppe und Kurve-/Gefahr von Gegenverkehrs-unfällen sowie Abkommensunfällen	Überholverbot und An-bringung einer Sperrlinie	Verringerung der Unfallgefahr, Verringerung der Unfallfolgen bei Gegenverkehrs-unfällen und Abkommensunfällen	X			mittel	5	5	3	13
A1e	Bepflanzung auf der Mittelinsel behindert Sicht auf Querverkehr in Fahrtrichtung Wien	Regelmäßiges Rückschneiden des Bewuchs	bessere Sichtverhältnisse für die Lkw-Lenker auf den bevorragten Querverkehr in Fahrtrichtung Wien	X			mittel	5	5	3	13
A1e	bei der Einmündung der Jakobusgasse in die B 9 behindert die Bepflanzung am rechten Fahrbahnrand die Sicht auf die Fahrzeuge in FR 2	Zurückschneiden der Bepflanzung	Verbesserung der Sicht auf herannahende Fahrzeuge in FR 2	X			mittel	5	5	3	13
A1e	bei der Einmündung der Dorrekstraße in die B 9 ist durch parkende Fahrzeuge die Sicht auf herannahende Fahrzeuge in FR 2 nicht gegeben, der vorhandene Verkehrs-spiegel weist einen zweifelhaften Position-ierungswinkel auf	Positionierungswinkel des Verkehrsspiegel überprüfen und gegebenenfalls ändern	Bessere Sicht durch den Spiegel auf herannahende Fahrzeuge in FR 2	X			mittel	5	5	3	13
A1e	bei der Einmündung der Gemeindestraße in die B 9 ist aufgrund von Informationstafeln im Kreuzungsbereich die Sicht auf herannahende Fahrzeuge in FR 1 nicht gegeben	Versetzung der Informationstafeln	bessere Ausfahrtsicht vom „Sportplatzweg“ in die B 9	X			mittel	5	5	3	13
A1f	Spurrinnen/Aqua-planing-gefahr, Schleuder-gefahr	Geschwindigkeitsreduktion bei nasser Fahrbahn (80 km/h bei Schnee und Regen) als kurzfristige Maßnahme	Verhinderung von Unfällen bei nasser Fahrbahn	X			mittel	5	5	3	13

Checkliste	Problem / Mangel	Maßnahmenvorschlag	Erwartete Verbesserung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Priorität	Gewichtung Priorität	Gewichtung Kosten	Gewichtung Frist	Summe Gewichtung
A1g	Kreuzung Teichgasse, Bepflanzung verringert die Ausfahrtsichtweiten, in FR 2 mit Bepflanzung ca. 50 m, ohne Bepflanzung Sichtweite ausreichend (ca. 120 m)	Bewuchs des privaten Grundstücks muss verringert und regelmäßig kontrolliert werden sowie der Eigentümer über die Notwendigkeit der Reduzierung der Bepflanzung informiert werden	erforderliche Ausfahrtsichtweiten	X			mittel	5	5	3	13
A1g	Lage der Verkehrslichtsignalanlage zwischen 2 Kurvenbereiche/Fahrzeuglenker bremsen zu spät vor der Kreuzung ab	Detailüberprüfung der Unfälle im Kreuzungsbereich, entsprechende Sanierung, geg. Kreisverkehr	Verringerung der Unfälle im Kreuzungsbereich	X			mittel	5	5	3	13
A1i	in FR 1 auf der rechten Seite befindet sich eine Bushaltestelle, wobei sich auf der Aufstellfläche des Wartebereiches kurze Stücke von ehemaligen Eisenträgern befinden und als „Stolperfallen“ für wartende Personen gesehen werden können	Entfernung der Eisenträger	Vermeidung von Stürzen der wartenden Personen	X			mittel	5	5	3	13
A4	Einmündungen der Güterwege in die B 9, die links neben der Hauptfahrbahn den Gleiskörper kreuzen, weisen eine geringe Aufstellfläche auf	temporär aufgestellte Gefahrenzeichen „Andere Gefahren“ mit Zusatztafel „landwirtschaftlicher Verkehr“	erhöhte Aufmerksamkeit der Kfz-Lenker	X			mittel	5	5	3	13
A1a	Kuppenausbildung, die in beiden Fahrrichtungen die (Überhol-)Sichtweite einschränkt	langfristig: Abtragen der Kuppe; mittelfristig: Beobachten, ob es zu gefährlichen Überholmanövern in diesem Bereich kommt; wenn dies der Fall ist – Anordnen eines Überholverbotes	Reduzierung der Unfälle im Gegenverkehr sowie der Unfallfolgeschwere; ausreichende Sichtweiten, besonders bei Überholvorgängen		X	X	mittel	5	5	2	12
A1c	Bankett im Freiland durchwegs ausgefahren	Sanierung des Bankettes (auffüllen bzw. Rasengittersteine setzen)	kein ausgefahrenes Bankett, keine Verschmutzung der Fahrbahn, Verringerung der Gefahr durch unkontrolliertes „Entgegensteuern“ eines abkommenden Fahrzeuges in den Gegenverkehr bzw. es in den Seitenraum zu lenken		X		mittel	5	5	2	12
A1c	Bankett ausgefahren	Sanierung des Bankettes (auffüllen bzw. Rasengittersteine setzen)	kein ausgefahrenes Bankett, keine Verschmutzung der Fahrbahn, Verringerung der Gefahr durch Schleudern infolge des Verhakens		X		mittel	5	5	2	12
A1d	dieser Abschnitt ist durch Kurven mit unterschiedlicher Radiengröße gekennzeichnet, zudem kommt es optisch durch Baumalleen zu einem „Lattenzauneffekt“, wodurch der weitere Streckenverlauf in den Kurven nicht eingesehen werden kann; im Bereich des km 16,200 kommt es zu einer Unfallhäufung (2 Gegenverkehrsunfälle sowie 2 Alleinunfälle mit Personenschaden) in den Jahren 2003 bis 2007)	Beobachtung des Bereiches von km 15,600 bis km 16,600 und bei steigenden Unfallzahlen Anordnung eines Überholverbotes im Bereich von km 15,600 bis km 16,600	Reduzierung der Unfälle mit Personenschaden im Gegenverkehr		X		mittel	5	5	2	12
A1d	Ende der Straßenbeleuchtung im Kurvenscheitel, Straßenbeleuchtung wechselt auf die Nebenfahrbahn und beleuchtet nur diese	Fortführung der Straßenbeleuchtung bis zum Kurvenausgang (ca. 30 m)	Verbesserung der Straßenbeleuchtung und Verbesserung der räumlichen Linienführung		X		mittel	5	5	2	12
A1e	bei der Einmündung der Bahnstraße in die B 9 ist die Sicht auf die Fahrzeuge in FR 2 nur durch einen Verkehrs-spiegel gegeben, wobei keine Aufstell-fläche markiert ist	Markierung einer Aufstellfläche	Orientierungshilfe zur optimalen Aufstellung des Fahrzeuges, um eine gute Sicht auf den Verkehrsspiegel zu ermöglichen		X		mittel	5	5	2	12
A1e	bei der Einmündung der Gemeindestraße in die B 9 kann durch parkende Fahrzeuge die Sicht auf herannahende Kfz in FR 2 nicht ausreichend sein	Verlängerung des Grünstreifens durch Reduktion eines Stellplatzes	frühere Erkennbarkeit der Fahrzeuge aus FR 2		X		mittel	5	5	2	12
A1g	Bankett in Kreuzungs-bereich bei Einmündung in B 49 ausgefahren	Bankett auffüllen bzw. Rasengittersteine setzen	kein ausgefahrenes Bankett, keine Verschmutzung der Fahrbahn, Verringerung der Gefahr durch unkontrolliertes „Verhaken“ eines abkommenden Fahrzeuges		X		mittel	5	5	2	12
A1g	geringe Sichtweiten auf herannahende Fahr-zeuge beim Einbiegen von der B8A in die B8/Gefahr von Unfällen im Kreuzungsbereich	Verkehrstechnische Untersuchung zur Überprüfung von Lösungsvarianten (z.B. Kreisver-kehr, VLSA etc.)	Verringerung der Unfälle im Kreuzungsbereich		X		mittel	5	5	2	12
A1g	mögliche Verschmutzungen der Fahrbahn durch Güterweg im Kurvenscheitel	Prüfung ob Verschmutzung der Fahrbahn tatsächlich erfolgt, wenn ja: Befestigung eines Teils des Feldweges bzw. Aufstellung des Gefahrenzeichens gem. § 50 Z. 16 StVO „Andere Gefahren“ mit entsprechender Zusatztafel	Vermeidung von Verschmutzungen der Fahrbahn		X		mittel	5	5	2	12
A2	in FR 1 befinden sich im direkten Bereich des Schutzweges parkende Fahrzeuge, evtl. Parkplätze, evtl. Sicht Einschränkungen durch parkende Kfz	Einhaltung des 5m-Abstandes von parkenden Fahrzeugen zu Schutzwegen, Vorziehung des Gehsteigs	Verbesserung der Sicht auf den Schutzweg		X		mittel	5	5	2	12
A2	keine Straßenbeleuchtung im Bereich der B 9 neben dem Gewerbegebiet, jedoch indirekte Beleuchtung durch die Werbeaufsteller sowie die Firmenschriftzüge	Errichtung einer Straßenbeleuchtung im Kreuzungsbereich	Verringerung des Beleuchtungs-kontrasts und damit der Ablenkung durch den Werbeaufsteller		X		mittel	5	5	2	12
A2	parkende Kfz reduzieren die Fahrbahnbreite in FR 2, Kfz in FR 2 müssen daher auf FR 1 ausweichen	Festlegung zusätzlicher Parkflächen in diesem Bereich, leichte Fahrbahnversenkung, Reduktion der Fahrbahnbreite	deutliche Abtrennung der Parkplätze zur Fahrbahn, Vermeidung von Nutzungskonflikten und Engstellen		X		mittel	5	5	2	12
A3	Gegenverkehrsunfälle im Ortsgebiet/	Mittelinsel bei der Ortseinfahrt als Geschwindigkeitsbremse und Anbringung eines Radars zur Überwachung	Verringerung der Geschwindigkeiten im Ortsgebiet		X		mittel	5	5	2	12
A1d	Unstetigkeit in FR 1 (Rechtskurve, Fahrbahn taucht weg)	Verbesserung der optischen Führung durch die Verdichtung von Leitpflocken bzw. durch Aufstellung von Leitwinkel, Anm.: Leitwinkel wurden offensichtlich im Jahr 2009 gesetzt	bessere optische Führung und daher angepasstes Geschwindigkeitsniveau	X			gering	3	5	3	11
A1d	Räumliche Führung und Straßenquerschnitt für höhere Geschwindigkeiten ausgelegt/Nicht angepasste Geschwindigkeiten insbesondere bei Einmündungen	Straßenumbau zur Erreichung des zielführenden Geschwindigkeitsniveaus	Verringerung der Unfälle			X	mittel	5	5	1	11
A1e	aus dem Gewerbegebiet auf die B 9 einbiegend ist die Sicht durch den Kurvenbogen sowie die Kuppenausrundung eingeschränkt	Durchführung einer Konfliktbeobachtung und entsprechend deren Ergebnis Setzen von geeigneten baulichen Maßnahmen	Verbesserung der Sichtbeziehungen bzw. Verringerung der Unfallfolgeschwere			X	mittel	5	5	1	11
A1f	Spurrinnen von km 34 bis km 35/Aqua-planing-gefahr, Schleudergefahr	Sanierung des Fahrbahnbelages als langfristige Maßnahme	Verhinderung von Unfällen bei nasser Fahrbahn			X	mittel	5	5	1	11

Checkliste	Problem / Mangel	Maßnahmenvorschlag	Erwartete Verbesserung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Priorität	Gewichtung Priorität	Gewichtung Kosten	Gewichtung Frist	Summe Gewichtung
A1f	Spurrinnen von 1 bis 1,5 cm Tiefe vorhanden; erhöhte Aquaplaninggefahr (sehr hoher Anteil an Unfällen bei nasser Fahrbahn)	Erneuerung der Fahrbahnoberfläche in besonders kritischen Bereichen	Erhöhung der Griffigkeit, vor allem bei nasser Fahrbahn			X	mittel	5	5	1	11
A1g	Kreuzung mit Rot-Kreuzstraße - großes Kreuzungsplateau ohne entsprechende Wegweisung	Verbesserung der Wegweisung, anbringen von Wegweisern	eindeutige Wegführung, bessere Orientierung	X			gering	3	5	3	11
A1i	rechts und links der Fahrbahn befinden sich Bushaltestellen, die als Kaphaltestellen ausgeführt sind, wodurch Probleme mit vorbeifahrenden Kfz auftreten	Prüfung der Breitenverhältnisse der Straße zur Errichtung von Busbuchten	Vorbeifahrende Kfz verursachen keine Probleme mehr			X	mittel	5	5	1	11
A3	Verengung der Fahrbahn durch Hochbord - kann vor allem bei schlechter Witterung bzw. Dunkelheit nur schwer wahrgenommen werden	Langfristig: Versetzung des Hochbordes um ca. 1m; kurzfristig kann durch das Setzen von Leitpflocken auf die Verengung aufmerksam gemacht werden	mögliches Auffahren an das Hochbord wird verhindert, Vermeidung von evtl. Sachschadensunfällen	X		X	gering	3	5	3	11
A1c	in FR 1 ist links neben der Fahrbahn das Bankett stark ausgefahren	Bankett auffüllen bzw. Rasengittersteine setzen	kein ausgefahrenes Bankett, keine Verschmutzung der Fahrbahn sowie geringeres Risiko von „Fangen“		X		gering	3	5	2	10
A1g	Bankett in Kreuzungsbereich bei Einmündung in B 49 ausgefahren	Bankett auffüllen bzw. Rasengittersteine setzen	kein ausgefahrenes Bankett sowie keine Verschmutzung der Fahrbahn		X		gering	3	5	2	10
A1g	Bankett in Kreuzungsbereich bei Einmündung in B 49 ausgefahren	Bankett auffüllen bzw. Rasengittersteine setzen	kein ausgefahrenes Bankett sowie keine Verschmutzung der Fahrbahn		X		gering	3	5	2	10
A1g	Bankett in Kreuzungsbereich bei Einmündung in B 49 ausgefahren	Bankett auffüllen bzw. Rasengittersteine setzen	kein ausgefahrenes Bankett sowie keine Verschmutzung der Fahrbahn		X		gering	3	5	2	10
A1g	abgenutzte Ordnungslinie im Kreuzungsbereich	Erneuerung der Bodenmarkierungen	bessere Sichtbarkeit der Bodenmarkierungen sowie deren Einhaltung		X		gering	3	5	2	10
A1h	mögliche Verschmutzung der Fahrbahn durch nicht befestigte Güterwege	Prüfung ob Verschmutzung der Fahrbahn tatsächlich erfolgt, wenn ja: Befestigung eines Teils des Feldweges bzw. Aufstellung des Gefahrenzeichens gem. § 50 Z. 16 StVO „Andere Gefahren“ mit entsprechender Zusatztafel	Vermeidung von Verschmutzungen der Fahrbahn		X		gering	3	5	2	10
A1a	Fahrbahnkuppe, Fahrbahn taucht weg, weiterer Fahrbahnverlauf unklar	Abtragen der Fahrbahnkuppe	Verbesserung der Linienführung			X	gering	3	5	1	9
A1e	durch die Ausbildung der Brücke über den Weidenbach entsteht eine Kuppe, die in beiden Fahrtrichtungen zu Sichtbeeinträchtigungen führt	langfristig sollte eine Neuplanung der Trassierung in diesem Bereich angedacht werden	Herstellen von ausreichenden Sichtweiten			X	gering	3	5	1	9
A1i	in FR 1 befindet sich rechts neben der Fahrbahn eine Bushaltestelle; links der Fahrbahn befindet sich ein Siedlungsgebiet, aus dem die Personen die die Haltestelle nutzen, kommen; in diesem Bereich befindet sich keine Querungshilfe für Fußgänger, zudem ist die Fahrbahn durch eine Linksabbiegespur in FR 1 noch zusätzlich aufgeweitet	Schaffung einer sicheren Querungsstelle für Fußgänger	Vermeidung von Unfällen mit querenden Fußgängern			X	gering	3	5	1	9
A1i	der befestigte Wartebereich der Bushaltestellen auf beiden Seiten der B 9 ist sehr schmal ausgeführt und nicht für mobilitätseingeschränkte Personen zu nutzen	Prüfen ob eine Umgestaltung des Wartebereiches erforderlich ist, falls dies notwendig ist sollte eine Umgestaltung durchgeführt werden	ausreichend dimensionierter Wartebereich			X	gering	3	5	1	9
B	Oberflächenschäden und Verdrückungen/-Aqua-planing-gefahr, Schleudergefahr	Geschwindigkeitsreduktion bei nasser Fahrbahn (80 km/h bei Schnee und Regen) als kurzfristige Maßnahme	Verhinderung von Unfällen bei nasser Fahrbahn und ungünstigen Witterungsbedingungen	X			mittel	5	5	3	13
B	bei Auftreten von Spurrinnen	Aufstellung eines Gefahrenzeichens gem. §50 Z. 1 StVO „Aufwölbung“, anstatt des Gefahrenzeichens gem. §50 Z. 16 StVO „Andere Gefahren“ mit Zusatztafel	leichtere Lesbarkeit für FZ-Lenker	X			mittel	5	5	3	13
B	Spurrinnen/Aqua-planing-gefahr, Schleuder-gefahr	Geschwindigkeitsreduktion bei nasser Fahrbahn (80 km/h bei Schnee und Regen) als kurzfristige Maßnahme	Verhinderung von Unfällen bei nasser Fahrbahn und ungünstigen Witterungsbedingungen	X			mittel	5	5	3	13
B	Durchführung von Griffigkeitsmessungen; je nach Ergebnis Ausarbeitung eines Sanierungsplanes und entsprechender Sanierung	Erhöhung der Griffigkeit, vor allem bei einer nassen Fahrbahn			X		mittel	5	5	2	12
B	Spurrinnen unterschiedlicher Tiefe	Durchführung von Griffigkeitsmessungen; je nach Ergebnis Ausarbeitung eines Sanierungsplanes und entsprechender Sanierung	Erhöhung der Griffigkeit, vor allem bei einer nassen Fahrbahn		X		mittel	5	5	2	12
B	Fahrbahnzustand augenscheinlich schadhaf (Risse, Fahrbahnebenheiten)	Durchführung von Griffigkeitsmessungen; je nach Ergebnis Ausarbeitung eines Sanierungsplanes und entsprechender Sanierung	Erhöhung der Griffigkeit, vor allem bei nasser Fahrbahn		X		mittel	5	5	2	12
B	Fahrbahnzustand augenscheinlich durchgängig stark schadhaf (Risse, Fahrbahnebenheiten)	Durchführung von Griffigkeitsmessungen; je nach Ergebnis Ausarbeitung eines Sanierungsplanes und entsprechender Sanierung	Erhöhung der Griffigkeit, vor allem bei einer nassen Fahrbahn		X		mittel	5	5	2	12
B	2 unterschiedliche Fahrbahnbeläge auf beiden Fahrstreifen mit vermutlich unterschiedlicher Griffigkeit	Durchführung von Griffigkeitsmessungen sowie Messung des Reibungskoeffizienten der unterschiedlichen Beläge der Fahrbahnoberflächen; je nach Ergebnis entsprechende Sanierung	keine plötzliche Griffigkeitsänderung im Zuge der Kurvenfahrt (vor allem bei einspurigen Fahrzeugen)		X		mittel	5	5	2	12
B	wenig Unfälle bei Nässe, jedoch Fahrbahnzustand augenscheinlich schadhaf (Risse, Schlaglöcher, Fahrbahnebenheiten); teilweise Längsfräsungen an Fahrbahnoberfläche vorhanden	Durchführung von Griffigkeitsmessungen; je nach Ergebnis Ausarbeitung eines Sanierungsplanes und entsprechender Sanierung	Erhöhung der Griffigkeit, vor allem bei nasser Fahrbahn			X	mittel	5	5	1	11
B	wenig Unfälle bei Nässe, jedoch Fahrbahnzustand augenscheinlich schadhaf (Risse, Spurrinnen, Schlaglöcher, Fahrbahnebenheiten)	Durchführung von Griffigkeitsmessungen; je nach Ergebnis Ausarbeitung eines Sanierungsplanes und entsprechender Sanierung	Erhöhung der Griffigkeit, vor allem bei einer nassen Fahrbahn			X	mittel	5	5	1	11
B	Oberflächenschäden und Verdrückungen/-Aqua-planing-gefahr, Schleudergefahr	Sanierung des Fahrbahn-belages als langfristige Maßnahme	Verhinderung von Unfällen bei nasser Fahrbahn und ungünstigen Witterungsverhältnissen			X	mittel	5	5	1	11

Checkliste	Problem / Mangel	Maßnahmenvorschlag	Erwartete Verbesserung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Priorität	Gewichtung Priorität	Gewichtung Kosten	Gewichtung Frist	Summe Gewichtung
B	Fahrbahnzustand augenscheinlich leicht schadhaf (Risse, Schlaglöcher, Fahrbahnebenheiten)	Durchführung von Griffigkeitsmessungen; je nach Ergebnis Ausarbeitung eines Sanierungsplanes und entsprechender Sanierung	Erhöhung der Griffigkeit, vor allem bei einer nassen Fahrbahn			X	mittel	5	5	1	11
B	Fahrbahnzustand augenscheinlich durchgängig leicht schadhaf (z.B. Risse, Schlaglöcher, Unebenheiten)	Durchführung von Griffigkeitsmessungen sowie Messung des Reibungskoeffizienten der unterschiedlichen Beläge der Fahrbahnoberflächen; je nach Ergebnis entsprechende Sanierung	Verbesserung der Griffigkeit		X		gering	3	5	2	10
B	Fahrbahnzustand augenscheinlich leicht schadhaf (Risse, Fahrbahnebenheiten)	Durchführung von Griffigkeitsmessungen; je nach Ergebnis Ausarbeitung eines Sanierungsplanes und entsprechender Sanierung	Erhöhung der Griffigkeit, vor allem bei einer nassen Fahrbahn		X		gering	3	5	2	10
B	Spurrinnen/Aqua-planing-gefahr, Schleudergefahr	Sanierung des Fahrbahnbelages als langfristige Maßnahme	Verhinderung von Unfällen bei nasser Fahrbahn und ungünstigen Witterungsverhältnissen			X	mittel	5	5	1	11
B	vor allem in FR 2 durchgängig leichte Risse in der Fahrbahn, trotzdem wenig Unfälle bei Nässe	Durchführung von Griffigkeitsmessungen; je nach Ergebnis Ausarbeitung eines Sanierungsplanes und entsprechender Sanierung	Erhöhung der Griffigkeit, vor allem bei einer nassen Fahrbahn			X	gering	3	5	1	9
B	Schäden an der Fahrbahnoberfläche (Risse, Schlaglöcher, Fahrbahnebenheiten)	Erneuerung der Fahrbahnoberfläche	Erhöhung der Griffigkeit, vor allem bei nasser Fahrbahn			X	gering	3	5	1	9
C	durch die Ost-West Orientierung des Streckenabschnittes kann es in den Morgen- bzw. Abendstunden zu Blendungen kommen	vor allem bei VLSA sollte auf entsprechende Blendstreifen geachtet werden	Entsprechende Sichtbarkeit der VLSA auch bei Blendungen	X			gering	3	5	3	11
D1	durch ein kombiniertes Verkehrszeichen (Gefahrenzeichen gem. § 52 Z. 7a „Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge“ und Gefahrenzeichen gem. § 52 Z. 7e „Fahrverbot für Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern“ – beides gilt für Fahrzeuge die mit einem Fahrziel nach der Staatsgrenze) wird die Sicht auf Fahrzeuge in Fahrtrichtung Wien verdeckt	Verkehrszeichen versetzen	bessere Sichtverhältnisse auf den bevorrangten Querverkehr in Fahrtrichtung Wien	X			hoch	7	5	3	15
D1	Sichteinschränkung der Wegweisung durch Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung 70 km/h und Überholverbot“-Orientierungsprobleme bzw. Gefahr des starken Abbremsen bei Wegweisung	Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung 70 km/h“ versetzen	Verringerung von Auffahrunfällen und Verbesserung der Orientierung der FahrzeuglenkerInnen	X			hoch	7	5	3	15
D1	Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung 70 km/h und Überholverbot“ direkt nach Wegweisung stationiert/Gefahr der Nicht Erkennbarkeit der Informationen	Wegweisung versetzen	Verbesserung der Orientierung der FahrzeuglenkerInnen	X			mittel	5	5	3	13
D1	nicht eindeutige Wegführung der B 49 in FR 1 durch ein Hinweiszeichen gem. § 53 Z. 13b StVO „Wegweiser“ sowie nicht einsehbarer Streckenverlauf durch Bebauung	Versetzen des bestehenden Wegweisers auf die andere Seite der B 8A	eindeutige Wegführung, bessere Orientierung	X			mittel	5	5	3	13
D1	Gefahrenzeichen gem. § 50 Z. 16 StVO „Andere Gefahren“ mit Zusatztafel „Radweg quert“ kann auf falsche (nächstliegende) Einmündung bezogen werden	Überprüfung ob Standort des VZ sinnvoll ist und VZ nach Einmündung versetzen (Achtung: Unterschreitung der Mindestentfernung von 150 m)	Verdeutlichung der Erkennbarkeit der Querung der Radroute verbessert	X			mittel	5	5	3	13
D1	Geschwindigkeitsbeschränkung in FR 1 gemäß § 43 StVO ist durch angrenzende Bepflanzung schlecht erkennbar	Reduktion der angrenzenden Bepflanzung, regelmäßige Kontrolle	eindeutige Beschilderung, bessere Orientierung	X			mittel	5	5	3	13
D1	Hinweiszeichen gem. § 53 Z. 13a StVO „Vorwegweiser“ verwittert	Hinweiszeichen erneuern	Hinweiszeichen bei Dunkelheit besser sichtbar	X			mittel	5	5	3	13
D1	Vorschriftszeichen gem. § 52 Z. 23 StVO „Vorrang geben“ verwittert (Ausfahrt Gemeindestr.)	Vorschriftszeichen erneuern	Vorschriftszeichen bei Dunkelheit besser sichtbar	X			mittel	5	5	3	13
D1	das Vorschriftszeichen gem. § 52 Z. 3a StVO „Einbiegen nach links verboten“ wird durch ein Vorschriftszeichen gem. § 52 Z. 10a „Geschwindigkeitsbeschränkung“ verdeckt	Versetzen der Verkehrszeichen	bessere Erkennbarkeit des Vorschriftszeichen	X			mittel	5	5	3	13
D1	Hinweiszeichen gem. § 53 Z. 13a StVO „Vorwegweiser“ verwittert	Hinweiszeichen erneuern	Hinweiszeichen bei Dunkelheit besser sichtbar	X			mittel	5	5	3	13
D1	fehlende Absicherung bei Wegweisung/Gefahr von schweren Unfallfolgen bei Abkommensunfällen	Leitschiene anbringen	Verringerung von schweren Unfallfolgen bei Abkommensunfällen	X			mittel	5	5	3	13
D1	fehlende Absicherung bei Brückenportal / Gefahr von schweren Unfallfolgen bei Abkommensunfällen	Leitschiene anbringen	Verringerung von schweren Unfallfolgen bei Abkommensunfällen	X			mittel	5	5	3	13
D1	fehlende Absicherung bei Gebäude (Kapelle)/ Gefahr von schweren Unfallfolgen bei Abkommensunfällen	Leitschiene anbringen	Verringerung von schweren Unfallfolgen bei Abkommensunfällen	X			mittel	5	5	3	13
D1	fehlende Absicherung bei Gebäude der Gasstation-/Gefahr von schweren Unfallfolgen bei Abkommensunfällen	Leitschiene anbringen	Verringerung von schweren Unfallfolgen bei Abkommensunfällen	X			mittel	5	5	3	13
D1	aufgrund der hohen Anzahl an Informationswegweisern sind diese nicht wahrnehmbar	Überprüfung der Aktualität der Wegweiser bzw. Positionierung einiger davon an einer anderen Stelle und Auflösung des „Schilderwalds“	Bessere Orientierung an weniger Tafeln	X			mittel	5	5	3	13
D1	nicht erforderliches VZ	Überprüfung ob VZ noch notwendig ist (Griffigkeit durch Längsfräsung ausreichend) – Entfernung nicht erforderlicher VZ	Reduzierung der VZ entlang der Fahrbahn (Schilderwald), geringere Informationsdichte		X		mittel	5	5	2	12
D1	nicht erforderliches VZ	Überprüfung ob VZ (Gefahrenzeichen gem. § 50 Z. 16 StVO „Andere Gefahren“ mit Zusatztafel) noch notwendig ist (Griffigkeit durch Längsfräsung ausreichend) – Entfernung nicht erforderlicher VZ	Reduzierung der VZ entlang der Fahrbahn (Schilderwald), geringere Informationsdichte		X		mittel	5	5	2	12

Checkliste	Problem / Mangel	Maßnahmenvorschlag	Erwartete Verbesserung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Priorität	Gewichtung Priorität	Gewichtung Kosten	Gewichtung Frist	Summe Gewichtung
D1	von der Gemeindefr. in die B 49 einmündend befindet sich am rechten Fahrbahnrand ein Vorschriftszeichen „Vorrang geben“ welches auf geringer Höhe an einem I-Träger befestigt ist	Prüfung ob Vorschriftszeichen regelkonform angebracht ist, entsprechend technischem Stand und Seitenabstand anbringen	Verringerung der Unfallfolgen im Falle eines Abkommens	X			gering	3	5	3	11
D1	Vorwegweiser in FR 2 gemäß § 53 Abs.1 Z.13a StVO durch Bepflanzung eingeschränkt	Reduktion der angrenzenden Bepflanzung, regelmäßige Kontrolle	bessere Orientierung	X			gering	3	5	3	11
D1	statische Sichtabschattung des Vorwegweisers durch Vorschriftszeichen gem. §52 Z. 4a StVO „Überholen verboten“	Hebung des Vorwegweisers bzw. Versetzung des Überholverbots	frühere Erkennbarkeit	X			gering	3	5	3	11
D1	in FR 1 ist das Gefahrenzeichen gem. § 50 Z. 13b StVO „Achtung Wildwechsel“ durch einen davor befindlichen Baum nicht ausreichend zu erkennen	Versetzung des Gefahrenzeichens	bessere Erkennbarkeit des Gefahrenzeichens	X			gering	3	5	3	11
D1	Gefahrenzeichen „Schleudergefahr“ § 50 Z.10 befindet sich direkt im Kurvenscheitel	Versetzung des bestehenden Gefahrenzeichens	rechtzeitige Erkennbarkeit des Gefahrenzeichens	X			gering	3	5	3	11
D1	3 Verkehrszeichen mit Hinweis auf Durchfahrtsverbote für Schwerverkehr	Überprüfen ob alle 3 Verkehrszeichen erforderlich sind bzw. ob diese zusammengefasst werden können	Reduzierung der VZ entlang der Fahrbahn (Schilderwald)	X			gering	3	5	3	11
D1	Informationstafel Unfallhäufungsstelle „Achtung auf Linksabbieger“, der Inhalt des Hinweisschildes ist jedoch nicht nachvollziehbar, da zwar Grundstücksausfahrten bestehen, aber entlang der Hauptfahrbahn in diesem Bereich kein Abbiegen möglich ist	Neugestaltung des Hinweisschildes „Achtung Grundstücksausfahrten“	Eindeutige und verständliche Beschilderung	X			gering	3	5	3	11
D1	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		gering	3	5	2	10
D1	Diskontinuität bei der Beschilderung der Schutzwege (einmal mit gelber Hinterlegung, einmal nicht), Wertigkeit jener Schutzwege, deren Ankündigung nicht gelb hinterlegt ist, wird herabgesetzt	Hinterlegung aller Schutzwege mit gelber Farbe	Erhöhung der Wertigkeit jener Schutzwege, die bis jetzt nicht gelb hinterlegt sind		X		gering	3	5	2	10
D2	Randlinie in beiden FR abgefahren, mangelhafte Erkennbarkeit	Erneuerung der Bodenmarkierungen (Randlinien)	verbesserte optische Führung, verbesserte Erkennbarkeit	X			mittel	5	5	3	13
D2	Randlinie in FR 1 rechtsseitig abgefahren, mangelhafte Erkennbarkeit	Erneuerung der Bodenmarkierungen (Randlinien)	verbesserte optische Führung, verbesserte Erkennbarkeit	X			mittel	5	5	3	13
D2	alle Bodenmarkierungen sind augenscheinlich stark abgefahren und schlecht wahrnehmbar, besonders bei Schutzwegen und Bushaltestellen problematisch	Erneuerung der Bodenmarkierungen	Bessere Erkennbarkeit der Bodenmarkierungen, insbesondere der Piktogramme, „Haifischzahn“-Markierungen sowie der optischen Bremse		X		hoch	7	5	2	14
D2	Kreuzung Teichgasse Ordnungslinie abgefahren	Erneuerung der Bodenmarkierung (bestehende Ordnungslinie)	verbesserte Erkennbarkeit, Verdeutlichung der Vorrangverhältnisse	X			gering	3	5	3	11
D2	abgenutzte Rand- und Ordnungslinie im Kreuzungsbereich	Erneuerung der Bodenmarkierungen	bessere Sichtbarkeit der Bodenmarkierungen sowie deren Einhaltung		X		gering	3	5	2	10
D3	geringe optische Fehlführung durch fehlende Bäume auf Kurvenaußenseite; Sichtabschattungen (Lattenzauneffekt) durch Bepflanzung in Kurveninnenbogen (Allee), Leitpföcke im Kurvenbereich ausreichend verdichtet, hohe Verletzungsgefahr bei Abkommen durch Bäume im Kurvenbereich (Abstand ca. 2 m), 1 tödlicher Unfall an dieser Stelle	Verdichtung der Leitpföcke auf der linken Seite der Fahrbahn in FR 1	bessere optische Führung insbesondere bei Nacht und daher angepasstes Geschwindigkeitsniveau	X			hoch	7	5	3	15
D3	durch Bepflanzung im Kurveninnenbogen ist die Sicht auf den weiteren Straßenverlauf in FR 1 eingeschränkt	Zurückschneiden der Bepflanzung sowie in regelmäßigen Abständen Überprüfung der Sichtverhältnisse	Herstellen der erforderlichen Sichtweiten	X			mittel	5	5	3	13
D3	Leitpföcke auf Gemeindefr. verwachsen und nicht erkennbar	Bepflanzung zurückschneiden	Leitpföcke sichtbar	X			mittel	5	5	3	13
D3	in FR 2 ist durch die Bepflanzung am rechten Fahrbahnrand die Sicht auf den weiteren Straßenverlauf sowie auf das dahinter liegende Hinweiszeichen „Vorwegweiser“ verdeckt	Bepflanzung zurückschneiden	Frühere Erkennbarkeit des Hinweiszeichens		X		mittel	5	5	2	12
D3	in FR 2 wächst die Bepflanzung (Kletterpflanze) über die Leitschiene hinweg auf die Fahrbahn	Bepflanzung zurückschneiden	Bessere Sichtbarkeit der Reflektoren an den Leitschiene	X			gering	3	5	3	11
D3	Bepflanzung verringert Erkennbarkeit der Bushaltestelle	Verringerung der Bepflanzung, Verlegung der Bushaltestelle	Verbesserung der Erkennbarkeit, rechtzeitiges Erkennen gewährleisten		X		hoch	7	5	2	14
D3	Bäume mit einem Abstand zur Fahrbahn von ca. 1,5 bis 2 m	vorerst keine Maßnahmenvorschläge, da das Unfallgeschehen im betrachteten Zeitraum auf keine Probleme hinweist, ev. Neu- oder Ersatzpflanzungen vornehmen						3	5	1	9
D3	alleinstehende Bäume mit einem Abstand zur Fahrbahn von ca. 1,5 bis 2 m (Anm.: 2 Alleinunfälle mit Kollision an Objekt)	Absicherung z.B. durch Terminals (Anpralldämpfer) bzw. gegebenenfalls Entfernung der alleinstehenden Bäume an neuralgischen Stellen	Verminderung der Unfallfolgen		X		mittel	5	5	2	12
D3	freistehende Bäume mit einem Abstand zur Fahrbahn von ca. 1,5 bis 2 m	bei zukünftig wiederholt auftretenden Unfällen sollten Maßnahmen zur Absicherung der Bäume gesetzt werden (Leitschiene) bzw. die Bäume entfernt werden	Verminderung der Unfallfolgen			X	gering	3	5	1	9
D3	in beiden Fahrtrichtungen freistehende Bäume mit einem geringen Abstand zur Fahrbahn	bei zukünftig wiederholt auftretenden Unfällen sollten Maßnahmen zur Absicherung der Bäume gesetzt werden (Leitschiene) bzw. die Bäume entfernt werden	Verminderung der Unfallfolgen			X	gering	3	5	1	9

Checkliste	Problem / Mangel	Maßnahmenvorschlag	Erwartete Verbesserung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Priorität	Gewichtung Priorität	Gewichtung Kosten	Gewichtung Frist	Summe Gewichtung
D3	freistehende Bäume mit einem Abstand zur Fahrbahn von ca. 1,5 bis 2 m	bei zukünftig wiederholt auftretenden Unfällen sollten Maßnahmen zur Absicherung der Bäume gesetzt werden (Leitschiene) bzw. die Bäume entfernt werden	Verminderung der Unfallfolgen schwere			X	gering	3	5	1	9
D4	Reflektoren an der Leitschiene weisen augenscheinlich nicht mehr die entsprechenden Rückstrahlwerte auf, dadurch kann es vor allem bei Dunkelheit zu einer optischen Fehlführung kommen	Überprüfung der Reflektoren an der Leitschiene	verbesserte optische Führung, vor allem bei Dunkelheit		X		hoch	7	5	2	14
D4	Reflektoren an der Leitschiene weisen augenscheinlich nicht mehr die entsprechenden Rückstrahlwerte auf, dadurch kann es vor allem bei Dunkelheit zu einer optischen Fehlführung kommen	Überprüfung der Reflektoren an der Leitschiene	verbesserte optische Führung, vor allem bei Dunkelheit		X		hoch	7	5	2	14
D4	fehlende Leiteinrichtungen im Kurvenaußenbogen (FR 1 Rechtskurve) nach Fahrbahnkuppe, Fahrbahn taucht weg, Kurvenverlauf unklar	Anbringen von Leitwinkeln in FR 1 linksseitig	eindeutige optische Linienführung	X			mittel	5	5	3	13
D4	fehlende Leiteinrichtungen für FR 1	Verbesserung der optischen Führung durch Setzung von einem zusätzlichem Leitbacken (Leitbacken für FR 2 bereits vorhanden) oder Setzung von zusätzlichem Leitwinkel (rot-weiß) für beide FR	bessere optische Führung und daher angepasstes Geschwindigkeitsniveau	X			mittel	5	5	3	13
D4	fehlende Absicherung bei Böschung und folgendem Parkplatz (Forstinger) sowie Verkehrszeichen bei km 46,9/ Gefahr von schweren Unfallfolgen bei Abkommensunfällen	Leitschiene anbringen	Verringerung von schweren Unfallfolgen bei Abkommensunfällen	X			mittel	5	5	3	13
D4	fehlende Absicherung zur Böschung und Bäumen/ Gefahr von schweren Unfallfolgen bei Abkommensunfällen	Leitschiene anbringen	Verringerung von schweren Unfallfolgen bei Abkommensunfällen	X			mittel	5	5	3	13
D4	fehlende Absicherung bei Verkehrszeichen und Bäume/Gefahr von schweren Unfallfolgen bei Abkommensunfällen	Leitschiene anbringen	Verringerung von schweren Unfallfolgen bei Abkommensunfällen	X			mittel	5	5	3	13
D4	beidseitig der Fahrbahn befinden sich kurze Leitschienen, zudem ist jene an der linken Seite in FR 1 mit stumpfen Enden ausgeführt	Überprüfung ob Leitschienenmindestlängen des Leitschienenherstellers vorhanden bzw. ob ausreichende Zugbandwirkung gegeben ist; Austausch der stumpfen Leitschienenabsenkung	Verringerung der Unfallschwere		X		mittel	5	5	2	12
D4	Keine Absicherung des Brückenpfeilers	Absicherung des Betonpfeilers mittels Anpralldämpfer oder Leitschiene	Reduzierung der Unfallschwere beim Abkommen von der Fahrbahn		X		mittel	5	5	2	12
D4	Keine Absicherung des Brückenpfeilers	Absicherung des Betonpfeilers mittels Anpralldämpfer oder Leitschiene	Reduzierung der Unfallschwere beim Abkommen von der Fahrbahn		X		mittel	5	5	2	12
D4	Keine Absicherung des Brückenpfeilers	Absicherung des Betonpfeilers mittels Anpralldämpfer oder Leitschiene	Reduzierung der Unfallschwere beim Abkommen von der Fahrbahn		X		mittel	5	5	2	12
D5	Gefahrenzeichen „Achtung Wildwechsel“ weisen Diskontinuitäten in den beiden Fahrtrichtungen auf	Abgleichung der Kilometerangaben in beiden Fahrtrichtungen und Herstellung von gleichen Angaben in beiden Fahrtrichtungen	Erhöhung der Sensibilität für Wildwechsel bei konsistenten Angaben	X			gering	3	5	3	11
D6	Dauerzählstelle mit Solarpanelle mit geringem Abstand zum fließenden Verkehr	Absicherung aufgrund des geringen Abstands zur Fahrläche nicht möglich (aufgrund des geraden Streckenabschnittes ist die Wahrscheinlichkeit des Abkommens an dieser Stelle als eher gering einzustufen); daher bei Neuerrichtungen von Dauerzählstellen oder ähnlichem auf entsprechenden Abstand und/oder Absicherung achten	Verminderung der Unfallfolgen schwere bei Abkommen			X	gering	3	5	1	9
D7	Schutzweg aufgrund von parkenden Kfz nicht gut sichtbar	Gehsteigvorziehung auf beiden Straßenseiten erweitern durch Reduktion jeweils eines Stellplatzes	weniger Sichtabschattung durch parkende Kfz	X			hoch	7	5	3	15
D7	abgefarbene Schutzwegmarkierung, schlechte Erkennbarkeit	Erneuerung der Bodenmarkierung (Schutzweg)	verbesserte Erkennbarkeit	X			mittel	5	5	3	13
D7	Situierung des Schutzweges in der S-Kurve im Bereich einer Fahrbahnverengung aus FR 2 problematische Sichtverhältnisse sowie schlechte Erkennbarkeit für Kfz/Lenker	Errichtung von Temposchwellen bzw. Anhebung des Schutzweges auf Gehsteigniveau	Erhöhung der Aufmerksamkeit der heranahenden Kfz für den Schutzweg		X		hoch	7	5	2	14
D7	Schutzweg in FR 1 direkt nach Bushaltestelle, Lage des Schutzweges (nach Kurve), mangelhafte (einseitige) Beleuchtung, augenscheinlich mangelhafte Annahme durch Bevölkerung,	Überprüfung der Beleuchtung, der Querung durch Fußgänger und der Anhaltebereitschaft der Kfz; Anbringen von Boilern, die mit Ketten verbunden sind	sicheres Queren für Fußgänger ermöglichen, rechtzeitige Erkennung des Schutzweges durch Kfz-Lenker; Beeinflussung der Wegführung (Lenkung der aussteigenden Passanten zum Schutzweg)		X		hoch	7	5	2	14
D7	Beleuchtung des Schutzweges nur an einer Seite	Prüfung, ob die Beleuchtung bei Nacht ausreichend ist; falls nicht: Errichtung eines zweiten Straßenbeleuchtungsmastens	bessere Erkennbarkeit des Schutzweges bei Dunkelheit			X	gering	3	5	1	9
E1	in diesem Bereich befindet sich in FR 1 rechts neben der Fahrbahn ein Teich, zudem liegt dieser Abschnitt in einem Waldgebiet – dadurch kommt es zu erhöhter Schleudergefahr und bei geringen Temperaturen zu einer erhöhten Glatteisgefahr	regelmäßige Überprüfung des Straßenerhalters ob Verunreinigungen auf der Fahrbahn vorhanden sind (z.B. durch land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge) bzw. ob Glatteis herrscht und wenn dies der Fall ist, sollten entsprechende Gegenmaßnahmen durchgeführt werden, zusätzlich die Gefahrenzeichen gem. § 50 Z. 10 „Schleudergefahr“ bei km 33,038 (in FR 1) sowie km 34,590 (in FR 2) gelb hinterlegen	Reduzierung der Unfälle bei Nässe und Glatte sowie der Unfallschwere	X			mittel	5	5	3	13

Checkliste	Problem / Mangel	Maßnahmenvorschlag	Erwartete Verbesserung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Priorität	Gewichtung Priorität	Gewichtung Kosten	Gewichtung Frist	Summe Gewichtung
E1	direkt neben der Fahrbahn befindet sich in FR 2 links der Fahrbahn ein selbstständig geführter Gleiskörper, bei km 33,700 führt der Gleiskörper gerade weiter wobei die B 49 in diesem Bereich über eine Rechtskurve verfügt, dieses Zusammenspiel verursacht eine optische Fehlführung, welche durch Lichtsignale der Eisenbahn noch verstärkt wird	kurzfristig: Aufstellung von Leitwinkeln (rot-weiß) hinter der Leitschiene, die den weiteren Verlauf der B 49 kennzeichnen	eindeutige optische Linienführung	X			mittel	5	5	3	13
H	fehlende Ankündigung der Radwegquerung auf der B 49	Aufstellung des Gefahrenzeichen gem. §50 Z. 16 StVO „Andere Gefahren“ mit Zusatztafel „Radweg quer“ in beiden Fahrtrichtungen	rechtzeitige Ankündigung der Radwegquerung	X			hoch	7	5	3	15
H	unklare Ausschilderung der Radwegeführung des Radweges Nr. 6 – nicht ersichtlich ob man auf der B 9 fahren soll oder auf dem neben der Fahrbahn befindlichen (rd. 10m entfernt) Radweg	Aufstellen eines zusätzlichen Wegweisers, der die Linienführung des Radweges verdeutlicht	Bessere Erkennbarkeit des Radweges für Radfahrer	X			mittel	5	5	3	13
H	keine ausreichenden Aufstellflächen für Radfahrer auf beiden Seite vorhanden, Steigung/Gefälle für Radfahrer an der rechten Seite in FR 1 zwischen Radweg und B 49 nicht bewältigbar	bauliche Umgestaltung – Schaffung von ausreichenden Aufstellfläche sowie Reduzierung der Längsneigung	sicheres Queren der B 49 für Radfahrer		X		mittel	5	5	2	12
H	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		gering	3	5	2	10
J	kein Hinweis auf verstärktes Kinderaufkommen durch Kindergarten	Überprüfung, ob das Gefahrenzeichen „Achtung Kinder“ aufgestellt werden soll	Steigerung der Aufmerksamkeit der Kfz-Lenker	X			mittel	5	5	3	13