



LAND

OBERÖSTERREICH

Verkehrssicherheit

Unfallstatistik **BERICHT 15**





Unfallstatistik 2015 Oberösterreich

Herausgegeben vom
Amt der OÖ Landesregierung

Februar 2017

Impressum:

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:
Amt der OÖ Landesregierung,
Direktion Straßenbau und Verkehr,
4021 Linz, Bahnhofplatz 1

Datenbearbeitung:
Amt der OÖ Landesregierung

Datenquelle:
Statistik Austria

Layout: CONQUEST Werbeagentur GmbH,
Leonding

Fotos: Land OÖ

DVR: 0069264



Vorwort

Vision Zero

Das langfristige Ziel der oberösterreichischen Verkehrssicherheit ist die „Vision Zero“, also null Verkehrstoten zu realisieren. Auf dem Weg dahin setzen wir mit unserem neuen Verkehrssicherheitsprogramm einen wichtigen Schritt.

Der oberösterreichische Straßenverkehr wird kontinuierlich sicherer. Weitere Anstrengungen sind jedoch verstärkt notwendig. Es gilt besonders die neuen Technologien als große Chance zu sehen, um Risiken zu minimieren.

Ein wesentlicher Inhaltsschwerpunkt dieses Berichtes ist die Erfassung der Unfallhäufungsstellen an der Straßeninfrastruktur. Durch deren Auffindung und der darauf folgenden Analyse lassen sich neuralgische Punkte nachhaltig entschärfen, zudem wird dadurch der optimale Einsatz der dafür verfügbaren finanziellen Mittel sichergestellt. Dies ist nur eine von zahlreichen Maßnahmen, welche jedes Jahr durchgeführt werden, um die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.

Der Unfallstatistikbericht bietet eine bewährte und informative Übersicht über das Unfallgeschehen des letzten Jahres auf Oberösterreichs Straßen. Dieser dokumentiert neben statistischen Zahlen auch Ursachen und Entwicklungen im Unfallgeschehen in unserem Bundesland. Der Bericht stellt auch im 18. Erscheinungsjahr einen unverzichtbar gewordenen Arbeitsbehelf für Verkehrsbehörden, Exekutive, Sachverständige und Straßenerhalter dar. Darüber hinaus wenden wir uns mit dem Bericht an alle interessierten Verkehrsteilnehmer/innen und bieten Informationen zum Unfallgeschehen und zur Unfallentwicklung in Oberösterreich an. Die Analyse des Unfallgeschehens ermöglicht es, Trends zu erkennen und Handlungsfelder sichtbar zu machen. Es zeigt, welche Verkehrsteilnehmer/innen noch besser geschützt werden können und welche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dienlich sind. Besonderes Augenmerk wurde auf die Analyse der Unfallgründe gelegt, denn nur durch Kenntnis der Ursache können zielgerichtete Lösungen erarbeitet werden.

Eine zentrale Aufgabenstellung in der Verkehrssicherheitsarbeit ist der bestmögliche, aktive Schutz für alle Verkehrsteilnehmer (von den Kindern bis zu den Senioren und vom Fußgänger bis zum Kraftfahrer) unter den Prämissen spezifischer Mobilitätsbedürfnisse und einer effizienten Verkehrsabwicklung. Dabei geht es um Initiativen zur Bewusstseinsbildung, die Gewährleistung von rechtlichen Rahmenbedingungen, sowie um die Festlegung sinnvoller Verkehrsmaßnahmen bis hin zu einer fallweisen baulichen Anpassung der Verkehrsinfrastruktur.

Abteilung Verkehr

Direktion Straßenbau und Verkehr
Amt der OÖ Landesregierung



■ EINLEITUNG	8
■ ÖSTERREICH	11
Entwicklung	11
Bundesländervergleich	12
Straßenarten	14
■ OBERÖSTERREICH	16
Allgemein	16
Entwicklung	16
Verkehrsteilnahme	17
Unfallgeschehen nach politischen Bezirken	18
Straßenarten	20
Altersgruppen	21
Unfalltypen	22
Kinder	23
Sicherheitseinrichtungen – Gurt	26
Alkohol	27
Verkehrsbeteiligung	
Fußgänger/innen	29
Radfahrer/innen	30
Pkw	31
Einspurige Kfz	33
Bezirksdaten	
Linz-Stadt	34
Steyr-Stadt	40
Wels-Stadt	44
Braunau am Inn	48
Eferding	54
Freistadt	58
Gmunden	62
Grieskirchen	66
Kirchdorf	70
Linz-Land	74
Perg	80
Ried	84
Rohrbach	88
Schärding	92
Steyr-Land	96
Urfahr-Umgebung	100
Vöcklabruck	104
Wels-Land	108
■ DEFINITIONEN	112
■ UNFALLHÄUFUNGSSTELLEN	112

Einleitung

Die kritische Auswertung von Verkehrsunfalldaten ist eine wichtige Basis für die Verkehrssicherheitsarbeit unseres Bundeslandes.

So konnten schließlich durch zielorientierten EDV-Einsatz nicht nur konkrete Unfallursachen mit allen ihren Parametern, sondern auch Unfallhäufungsstellen in Oberösterreichs Straßennetz aufgespürt, analysiert und mit Sanierungsvorschlägen bedacht werden.

Das vor Ihnen liegende statistische Zahlenmaterial muss aber auch stets in Verbindung mit Maßnahmen des Gesetzgebers (StVO, KFG, Führerscheingesetz etc.)

- der Überwachung
- der Spruchpraxis von Gerichten und Strafbehörden
- der Straßenplanung und Straßenerhaltung und
- der technischen Entwicklung von Verkehrsmitteln

gesehen werden.

Verkehrssicherheit ist nicht nur eine Frage der Lebensqualität, sondern auch eine Frage von Zivilisation und Kultur. Die Verkehrssicherheitsarbeit ist eine Aufgabe mit moralisch-ethischem Auftrag. Es geht um das Überleben auf unseren Straßen, um Menschlichkeit und Humanität in der direkten Umsetzung. Verkehrssicherheit heißt: direkter Menschenschutz und damit primärer „Umweltschutz“ der Mensch steht im Vordergrund.

Amt der OÖ Landesregierung
Abteilung Verkehr

4021 Linz

Bahnhofplatz 1

Telefon: 0732 - 7720 - 13535

Fax: 0732 - 7720 - 211688

E-Mail: vt.verk.post@ooe.gv.at



Volkswirtschaftliche Unfall-Folgekosten

Hinter den Unfallzahlen verbergen sich neben menschlichen Schicksalen auch erhebliche volkswirtschaftliche Folgekosten:

■ 1 Verkehrstoter	3.433.615 Euro
■ 1 Schwerverletzter	434.274 Euro
■ 1 Leichtverletzter	30.616 Euro
■ 1 Sachschaden	5.971 Euro

(Quelle: Herry, M. et al, im Auftrag des VSF/bmvit: Unfallkostenrechnung Straße 2012 unter Berücksichtigung des menschlichen Leids, Kostenstand 2011, VPI 2011–2016:107 – Quelle: Statistik Austria)

Auf dieser Basis errechnen sich für das Jahr 2015 für Oberösterreich volkswirtschaftliche Unfallfolgekosten von 1.152.007.564 Euro!

Danksagung

An dieser Stelle danken wir auch allen Stellen und Personen, die bei der Aufnahme der Unfalldaten (Personen- und Sachschaden) mitgeholfen haben, insbesondere den Beamten unserer Exekutive und dem BM für Inneres.

Wir sind für alle Anregungen und Vorschläge dankbar, welche helfen, die Sicherheit auf unseren Straßen zu verbessern – unsere Fachleute stehen aber auch gerne für Fragen und Auskünfte zur Verfügung.





Österreich

Unfallkenngrößen 2013–2015

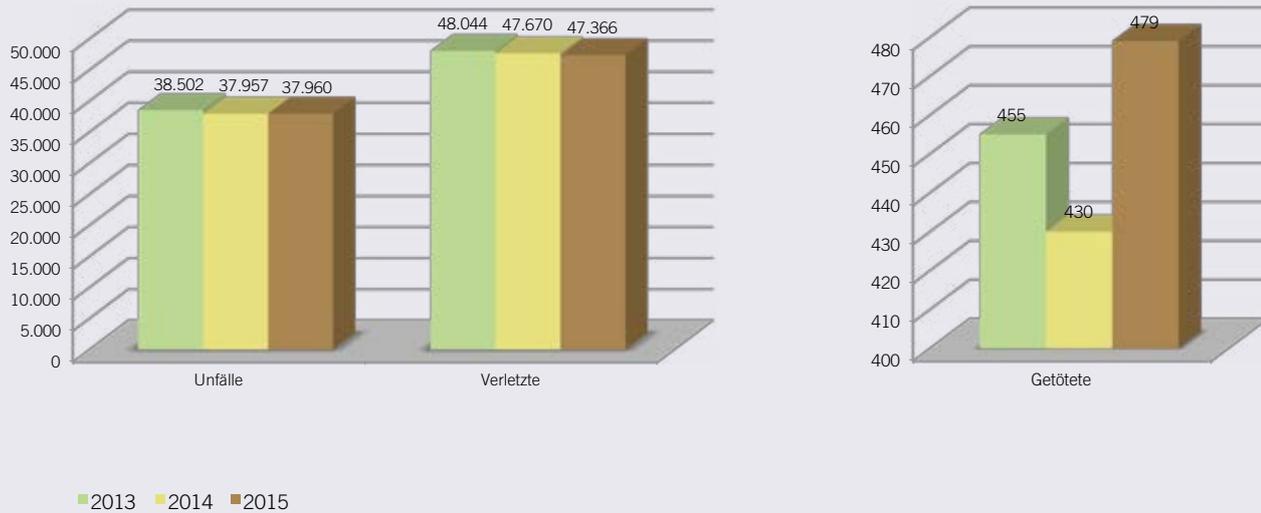


Abb. 1.1

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes

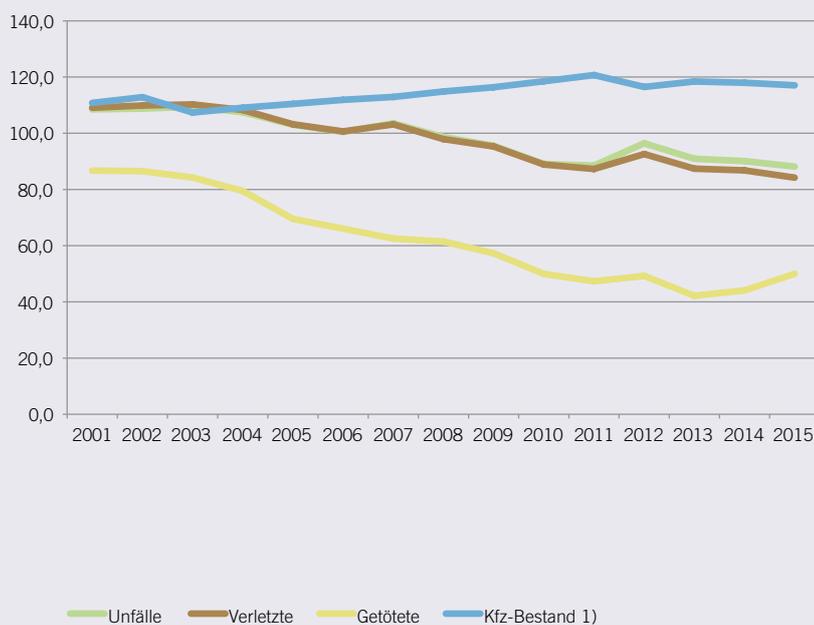


Abb. 1.2

■ Die Verkehrsunfallbilanz 2015 fällt bei den Unfällen und Verletzten positiv aus: Die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer ist mit 479 allerdings sogar noch höher als 2013. Bei der Zahl der Unfälle und der Zahl der Verletzten konnte gegenüber dem Vorjahr wieder eine Reduktion erreicht werden. Der Rückgang der Unfallzahlen zeigt, dass die bislang umgesetzten Maßnahmen und langfristigen Programme wie das Verkehrssicherheitsprogramm wirken.

Unfälle nach Bundesländern



Abb. 1.3

■ Burgenland konnte 2015 den höchsten Rückgang bei Unfällen mit 6% in ganz Österreich und die Vorarlberg einen starken Rückgang bei getöteten Verkehrsteilnehmern (25%) verzeichnen. Oberösterreich gelang eine Senkung der Unfallzahlen um 2%, die tödlich Verunglückten weisen jedoch eine Steigerung (15%) auf. Bei den Getöteten hat Tirol leider die größte Steigerung mit 44% zu verzeichnen.

Verkehrstote nach Bundesländern

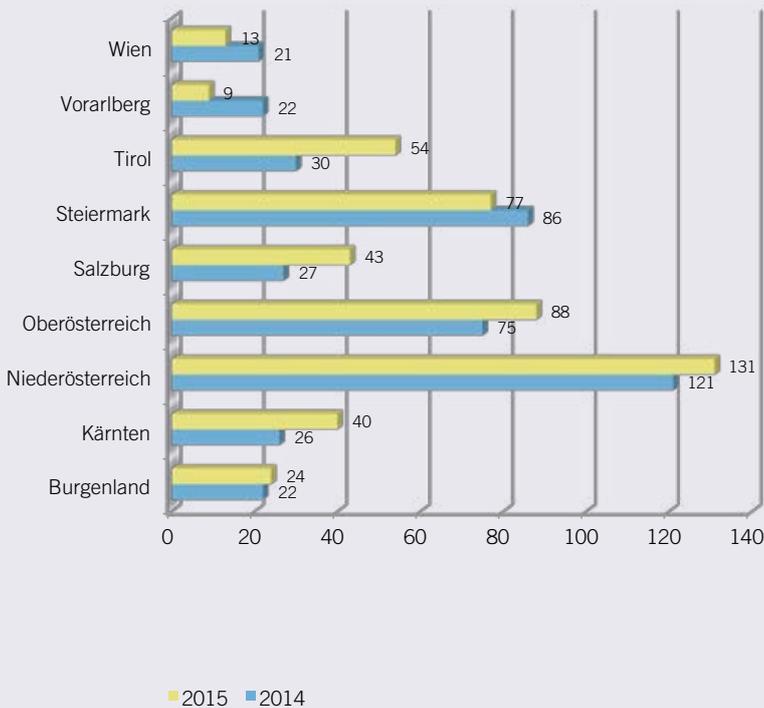


Abb. 1.4

Unfälle nach Bundesländern je 10.000 Einwohner/innen

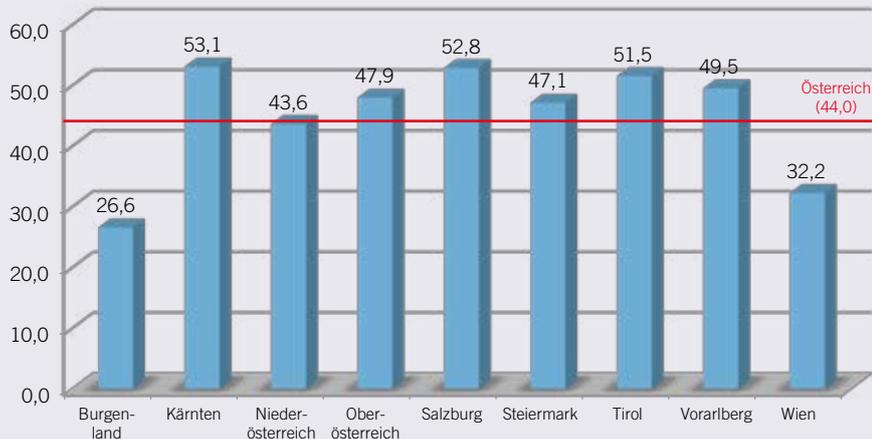


Abb. 1.5

■ Die meisten Unfälle pro 10.000 Einwohner fanden in Kärnten statt, knapp gefolgt von Salzburg und Tirol. Nur 26,6 Verkehrsunfälle pro 10.000 Einwohner passierten im Burgenland. Allerdings wurden im Burgenland 24 Personen im Straßenverkehr getötet, was pro 10.000 Einwohner mit 0,83 den höchsten Wert ergibt.

Verkehrstote nach Bundesländern je 10.000 Einwohner/innen

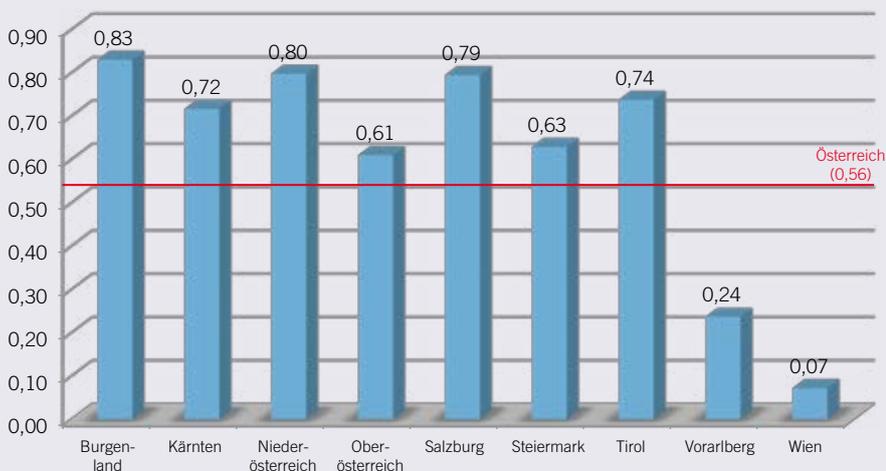


Abb. 1.6

Unfälle nach Straßenarten und Unfalltyp – Österreich (2015)

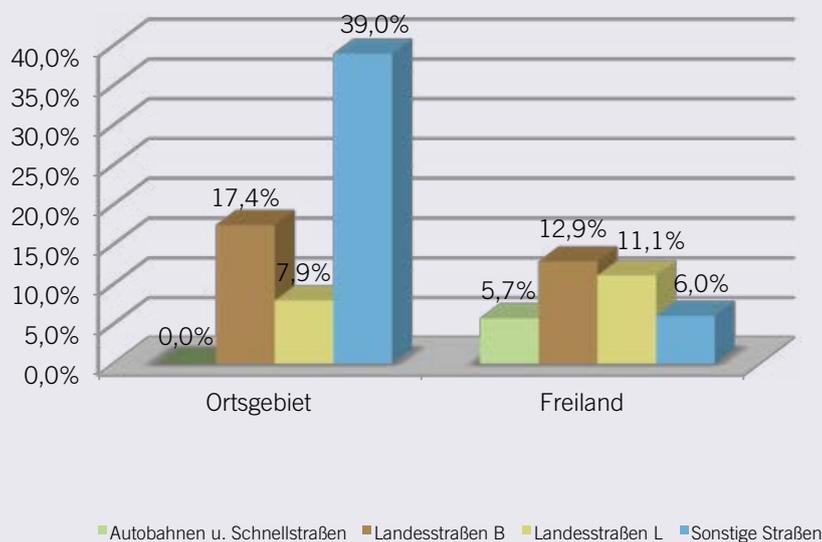


Abb. 1.7

■ 2015 wurden die meisten Unfälle im Freiland auf Österreichischen Landesstraßen B und L verzeichnet. Nach wie vor sind rund drei Viertel der tödlich Verunglückten auf Freilandstraßen zu beklagen. Hauptunfallursache: Unachtsamkeit und Ablenkung.

Verkehrstote nach Straßenarten und Unfalltyp – Österreich (2015)

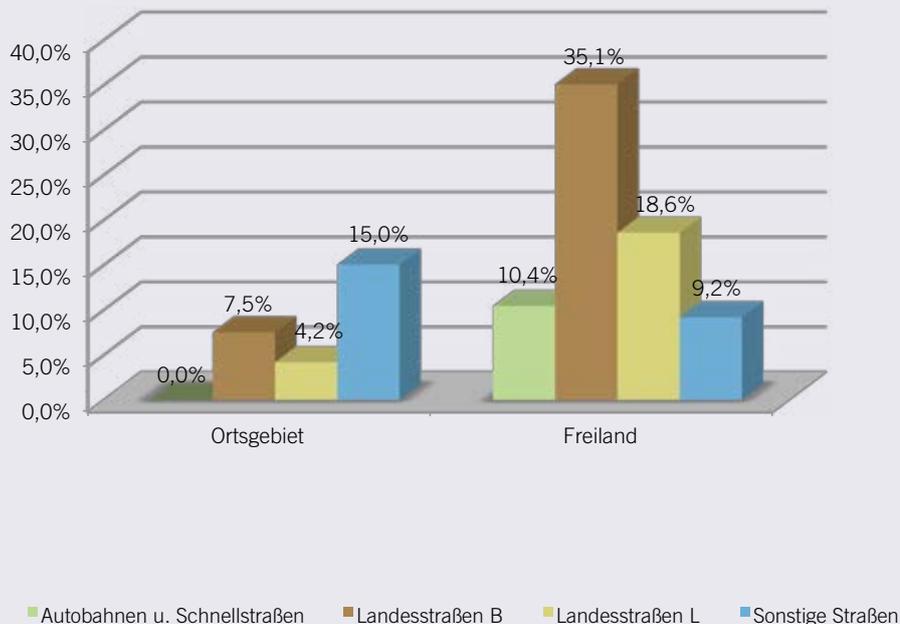
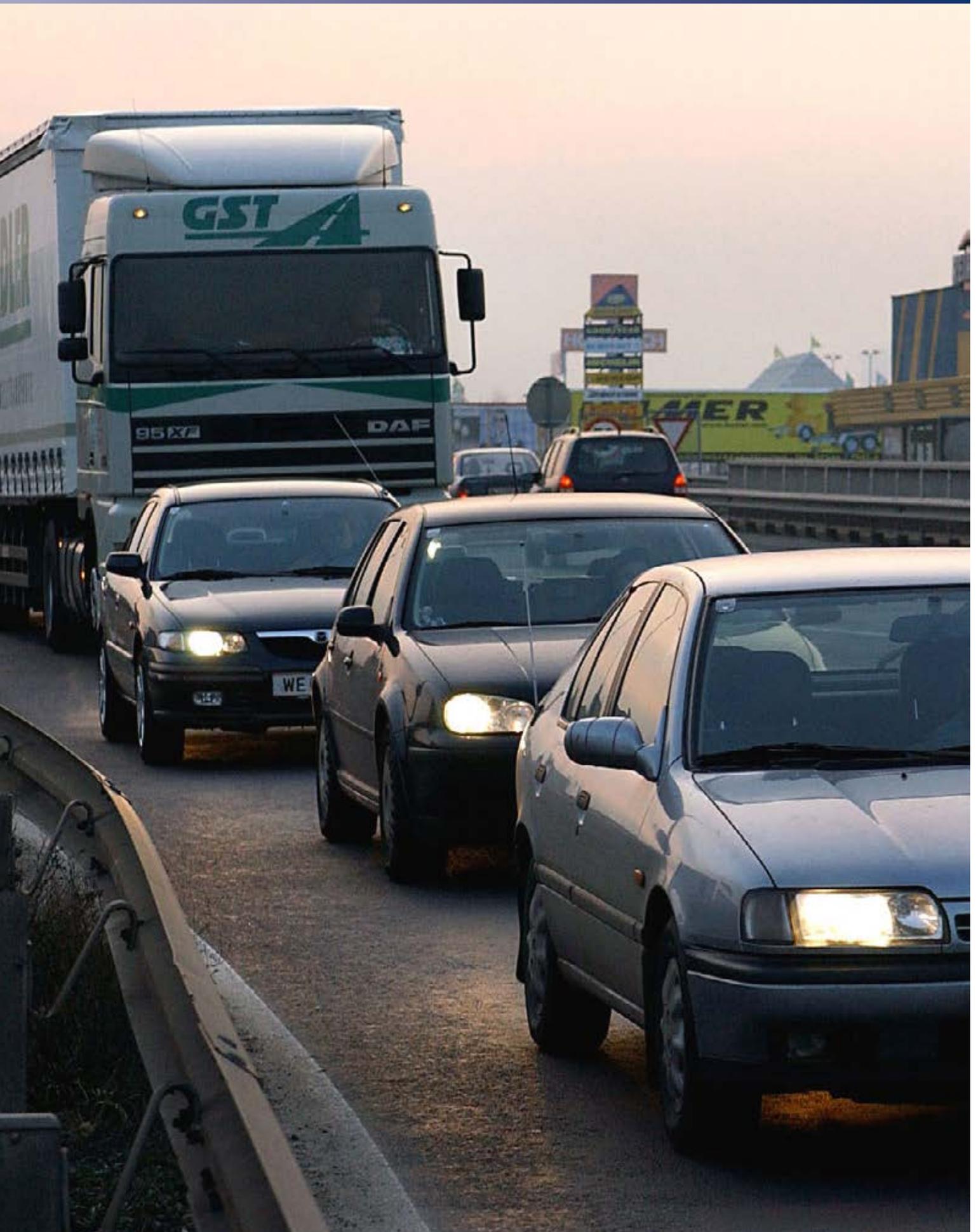


Abb. 1.8



Oberösterreich

Unfallkenngrößen 2013–2015

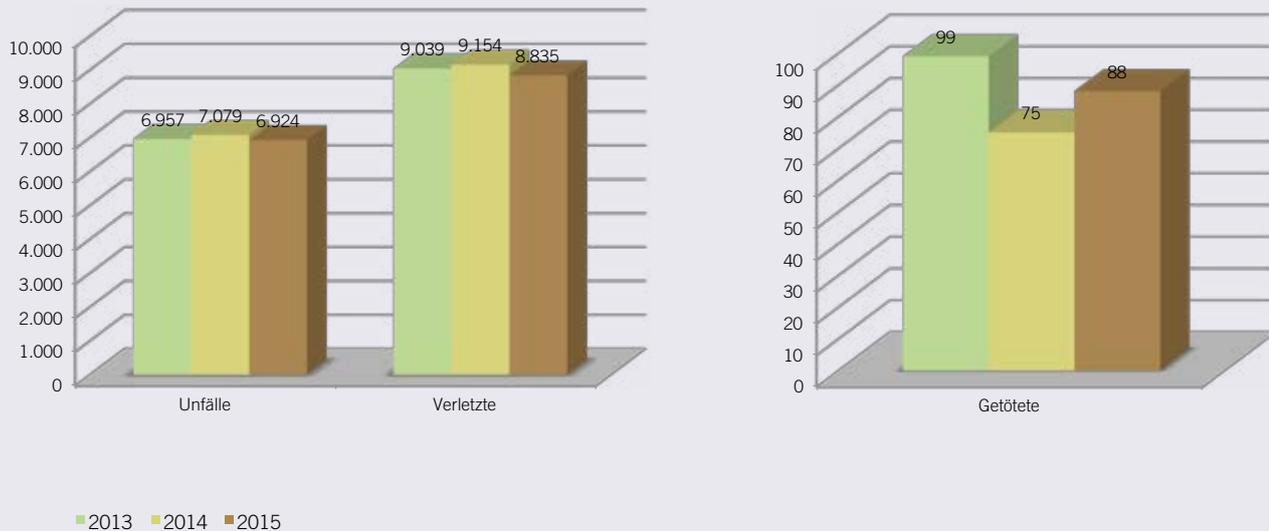


Abb. 2.1

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002–2015

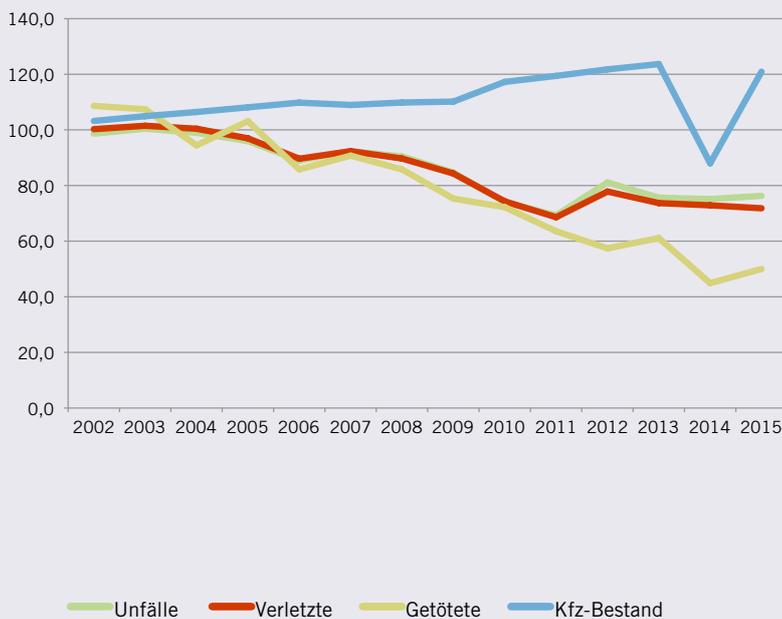


Abb. 2.2

■ Bei den Unfällen und Verunglückten wurde gegenüber dem Vorjahr eine Reduktion erreicht, leider war bei der Anzahl der Getöteten mit 88 wieder eine leichte Steigerung zu verzeichnen. Durch gezielte verkehrstechnische Maßnahmen in Verbindung mit dem Verkehrssicherheitsprogramm wird die Sicherheit auf Oberösterreichs Straßen ständig verbessert.

Getötete nach Verkehrsteilnahme

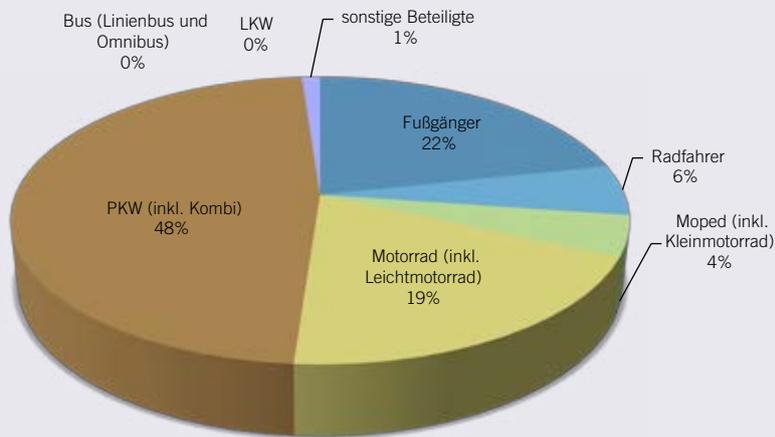


Abb. 2.3

■ Rund zwei Drittel aller verunglückten Verkehrsteilnehmer waren Pkw-Insassen. Die dreifach höhere Gefährdung der Motorradfahrer tödlich zu verunglücken lässt sich mittels folgender Gegenüberstellung zeigen: Während der Anteil der im Straßenverkehr Verletzten „nur“ 6,5% ausmacht, beträgt er bei den Getöteten 19,3%. Bei den Fußgängern ist das Risiko ebenso drei Mal so hoch.

Verletzte nach Verkehrsteilnahme

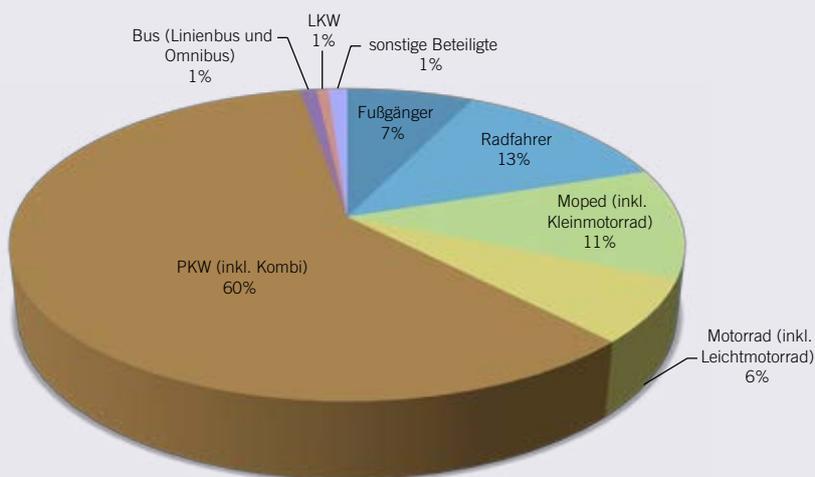


Abb. 2.4

Das Unfallgeschehen 2015 nach politischen Bezirken

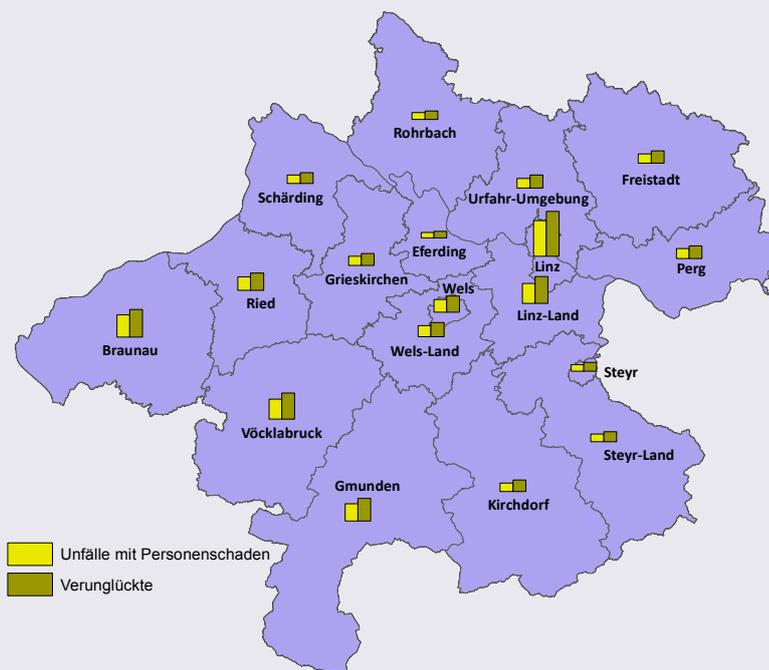


Abb. 2.5

■ Betrachtet man das Unfallgeschehen in den einzelnen Bezirken, so sind vor allem die Ballungszentren und jene Bezirke entlang den Hauptverkehrsrouten durch erhöhte Unfallzahlen auffällig.

Die Unfallkosten je Einwohner/in nach politischen Bezirken

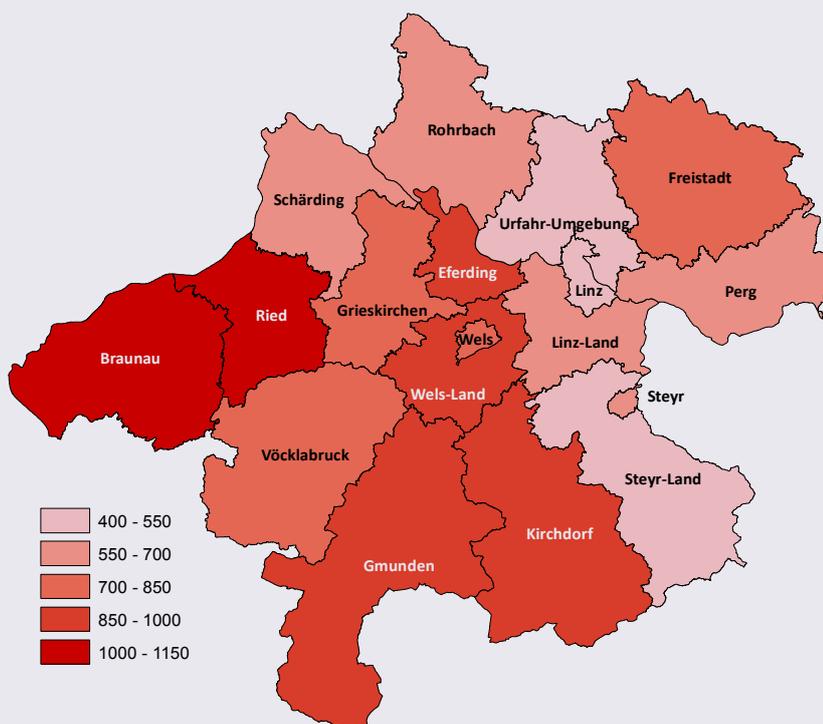


Abb. 2.5a

■ Werden die Unfallfolgekosten auf die Einwohner abgewälzt, so wird deutlich, dass jene Bezirke mit den meisten Getöteten sehr hohe Folgekosten aufweisen, zumal ca. 3 Mio. Euro für einen Unfalldoten veranschlagt werden.

Unfälle je 10.000 Einwohner/innen nach politischen Bezirken

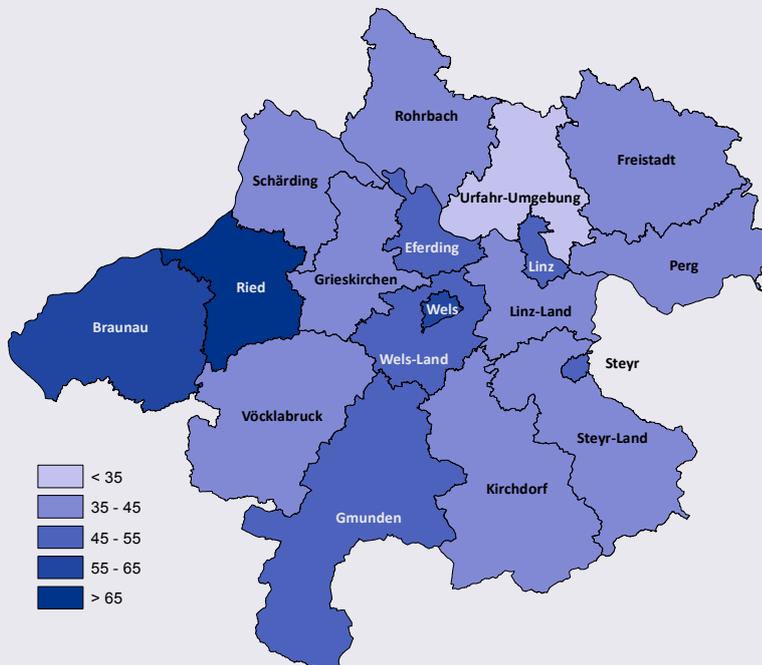


Abb. 2.6

■ Relativiert man das Unfallgeschehen auf die Einwohner, so zeigt sich auch hier, dass die Gebiete mit hoher Verkehrsdichte die meisten Unfälle aufweisen.

Verkehrstote je 10.000 Einwohner/innen nach politischen Bezirken

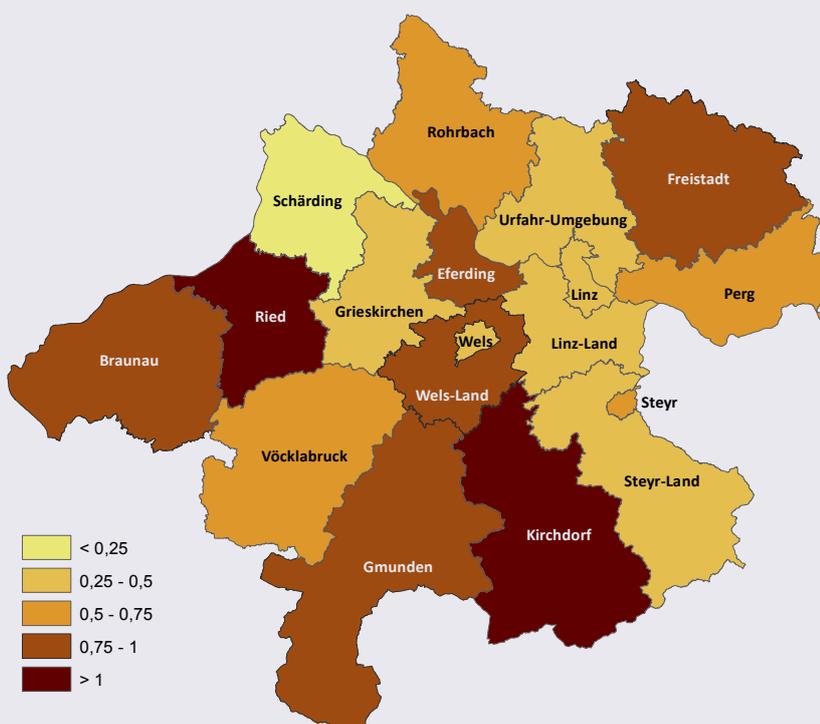


Abb. 2.7

■ Im Gegensatz zu den Unfällen ist die auf die Einwohner bezogene Getötetenrate in den Städten niedrig. Hier konzentrieren sich die hohen Werte auf Freilandstrecken. Ein wesentlicher Grund dafür sind die höheren Fahrgeschwindigkeiten.

Unfälle nach Straßenarten

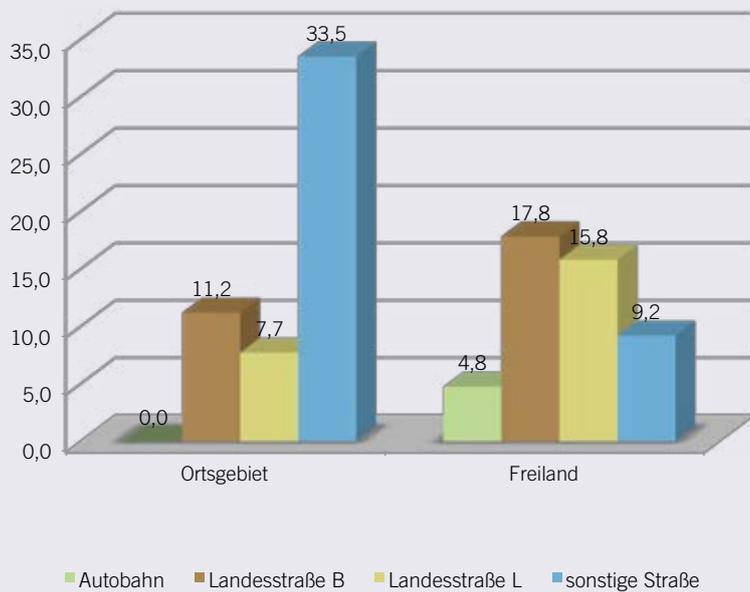


Abb. 2.8

■ Die meisten Unfälle ereignen sich im Ortsgebiet auf den Gemeindestraßen. Die Folgen sind allerdings im niederrangigen Straßennetz eher leichte Verletzungen. Im Freilandbereich auf den Landesstraßen B und L sind bedingt durch die höheren Geschwindigkeiten etwa zwei Drittel der Getöteten zu beklagen.

Verkehrstote nach Straßenarten

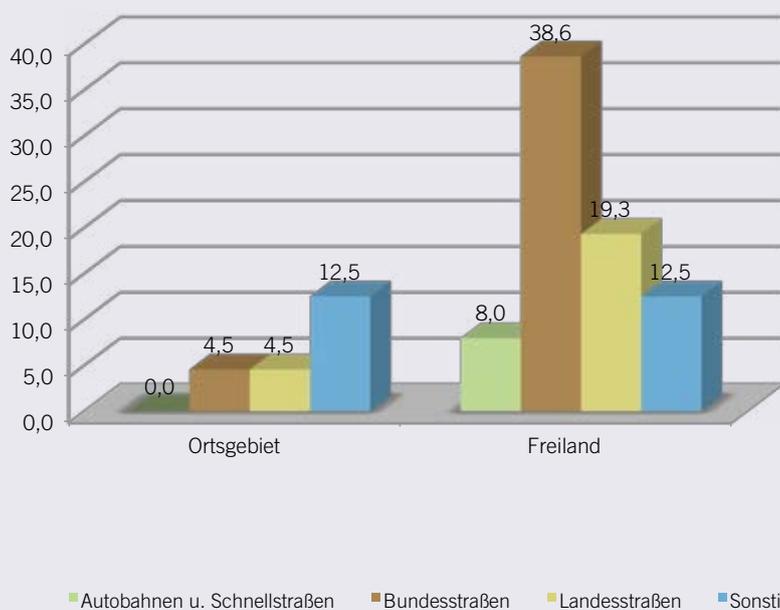


Abb. 2.9

Verunglückte Fahrzeuglenker/innen nach Altersgruppen

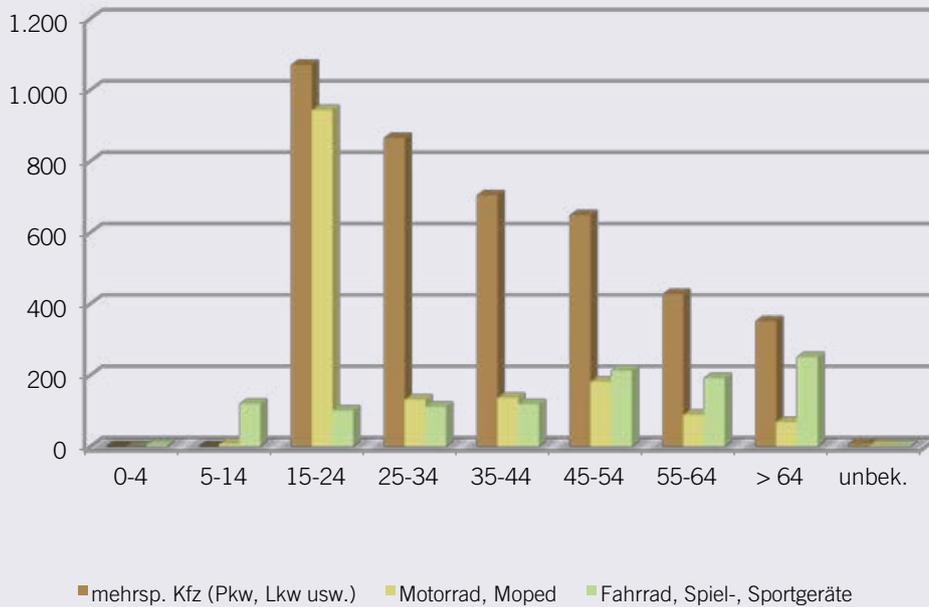


Abb. 2.10

Verunglückte Mitfahrer/innen nach Altersgruppen

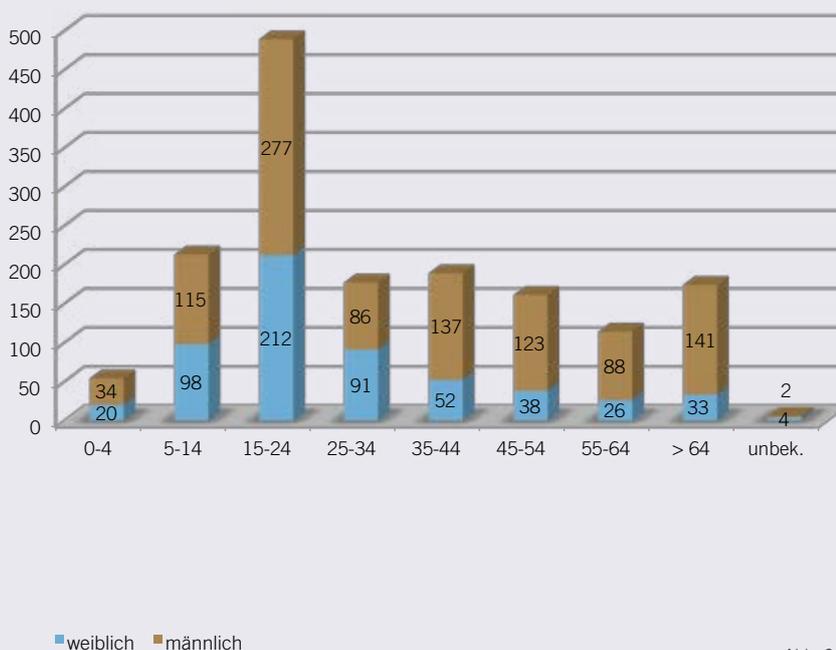


Abb. 2.11

■ Betrachtet man die Verunglückten nach dem Alter, so fällt die Gruppe der 15- bis 24-jährigen durch die höchsten Verunglücktenzahlen sowohl bei den Fahrzeuglenkern als auch bei den Mitfahrern auf. Bei den verunglückten Fahrzeuglenkern ist der hohe Anteil der Moped und Motorradfahrer auffallend. Als Erklärung für die enorme Gefährdung dieser Gruppe kann eine ganze Reihe von Gründen angegeben werden: Lebensstil, Freizeitgewohnheiten, Unerfahrenheit, Leichtsinn, Imponiergehabe, falsche Einschätzung des eigenen Fahrkönnens, überhöhte Fahrgeschwindigkeit und vieles mehr. Die genannten falschen Einstellungen und Verhaltensweisen werden im Straßenverkehr zur tödlichen Gefahr. Die Praxis- und Theorieausbildung beim Mopedführerschein sollen bewusstseinsbildend entgegenwirken.

Unfälle nach Unfalltypen-Obergruppen

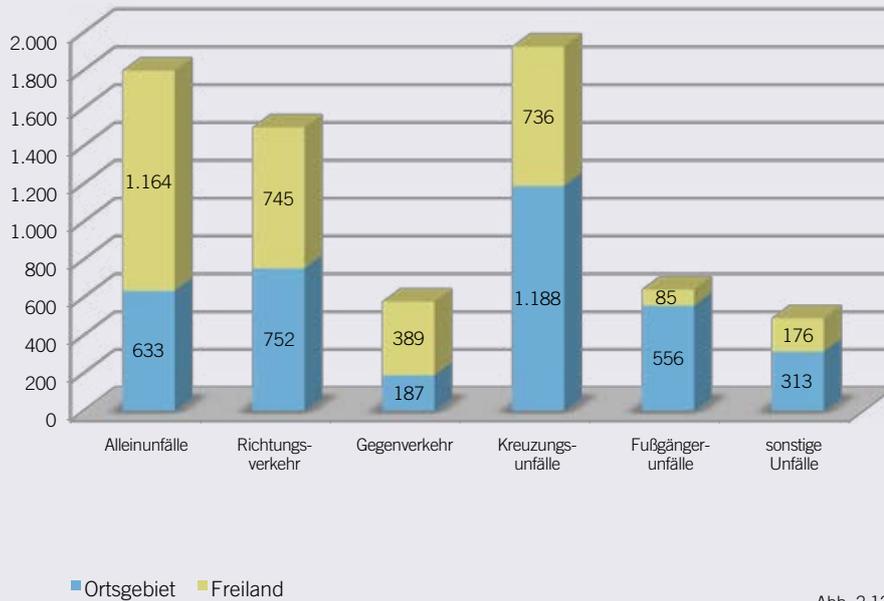


Abb. 2.12

■ Die Auswertung der Unfälle mit Personenschaden bzw. der Verkehrstoten nach Unfalltypen und Ortsgebiet/Freiland zeigt fast erwartungsgemäß einen hohen Anteil der Kreuzungsunfälle im Ortsgebiet. Im Freiland hingegen dominiert der Alleinunfall.

Verkehrstote nach Unfalltypen-Obergruppen

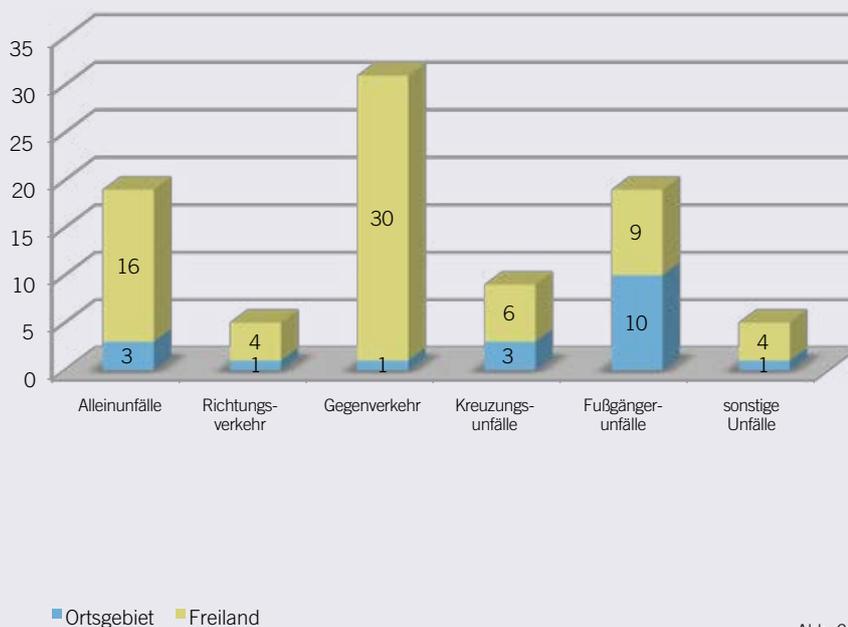


Abb. 2.13

■ Dramatisch ist die Situation bei den Verkehrstoten im Freiland, wo der Großteil der Opfer bei Unfällen im Gegenverkehr zu verzeichnen ist. Auch dies ist ein Hinweis auf meist nicht angepasste Fahrgeschwindigkeiten und Risikobereitschaft. Die höchste Anzahl der Getöteten im Ortsgebiet weisen die Fußgänger auf.

Verunglückte Kinder nach Alter

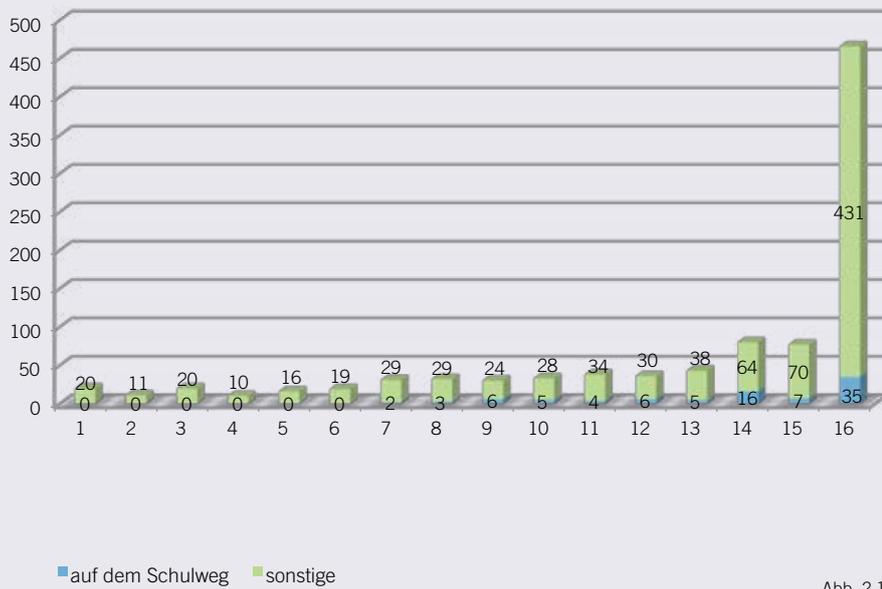


Abb. 2.14

■ Mit zunehmendem Alter (und dadurch zunehmender Mobilität) steigt für Kinder das Risiko bei einem Straßenverkehrsunfall zu verunglücken. Auf dem Schulweg ist offensichtlich das Risiko eines Verkehrsunfalls verhältnismäßig gering.

Verunglückte Kinder nach Verkehrsbeteiligung

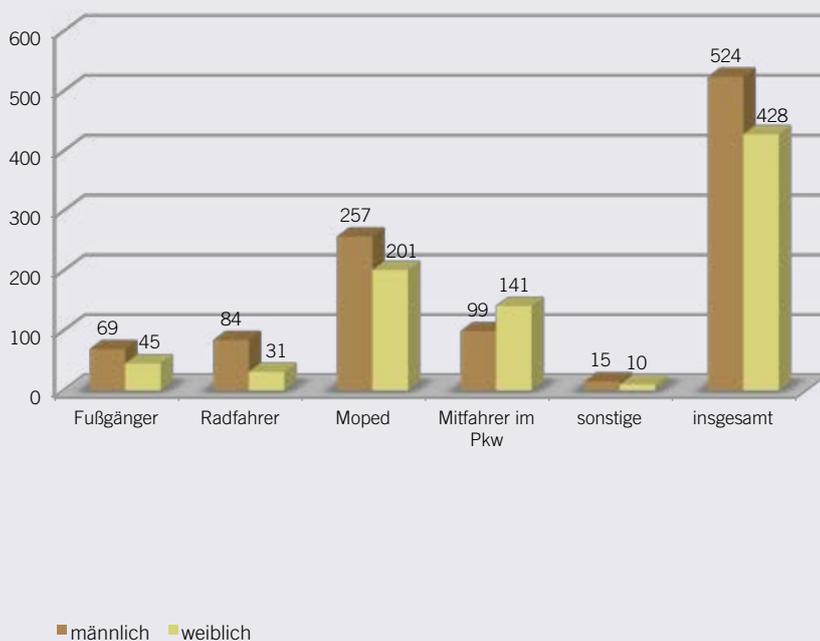


Abb. 2.15

■ Auffallend ist besonders, dass wie schon in den Jahren zuvor auch im Jahr 2015 die Hälfte der verunglückten Kinder Mopedlenker waren. Die Burschen sind bei den Radfahrern einem beinahe dreifach höheren Unfallrisiko ausgesetzt als Mädchen.

In gurtpflichtigem Kfz verunglückte Kinder nach Alter

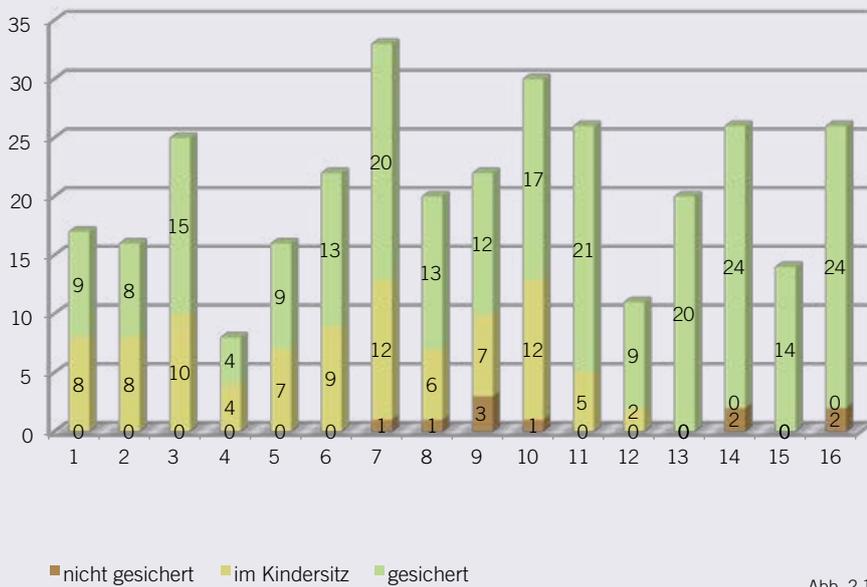


Abb. 2.16

■ Während Erhebungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit noch vor 15 Jahren ergaben, dass 43,5% aller Kinder im Pkw ungesichert unterwegs waren, konnte die Situation durch die Verkehrssicherheitsarbeit in den letzten Jahren wesentlich verbessert werden. Allerdings waren noch immer rd. 3% der Kinder ungesichert im Pkw unterwegs. Eine höhere Gurtanschnallquote würde sich äußerst positiv auf die nebenstehende und in Abb. 2.15 dargestellte Zahl der verunglückten Mitfahrer im Pkw auswirken.

Sicherung verunglückter Kinder im Pkw



Abb. 2.17

■ Verstöße gegen die Kindersicherungspflicht gehören zu den häufigsten Vergehen im Rahmen des Vormerksystems. Noch immer ist vielen nicht bewusst, dass Kinder unter 12 Jahren, die kleiner als 150 cm sind, in einem Kindersitz gesichert werden müssen. Gegenüber 2010 ist der Anteil der Kinder, die gesichert im Ortsgebiet oder auf Autobahnen im Pkw mitgefahren sind, erfreulicherweise wieder gestiegen auf 98,9 Prozent.

Quelle: KfV

In gurtenpflichtigem Kfz verunglückte Kinder nach Alter

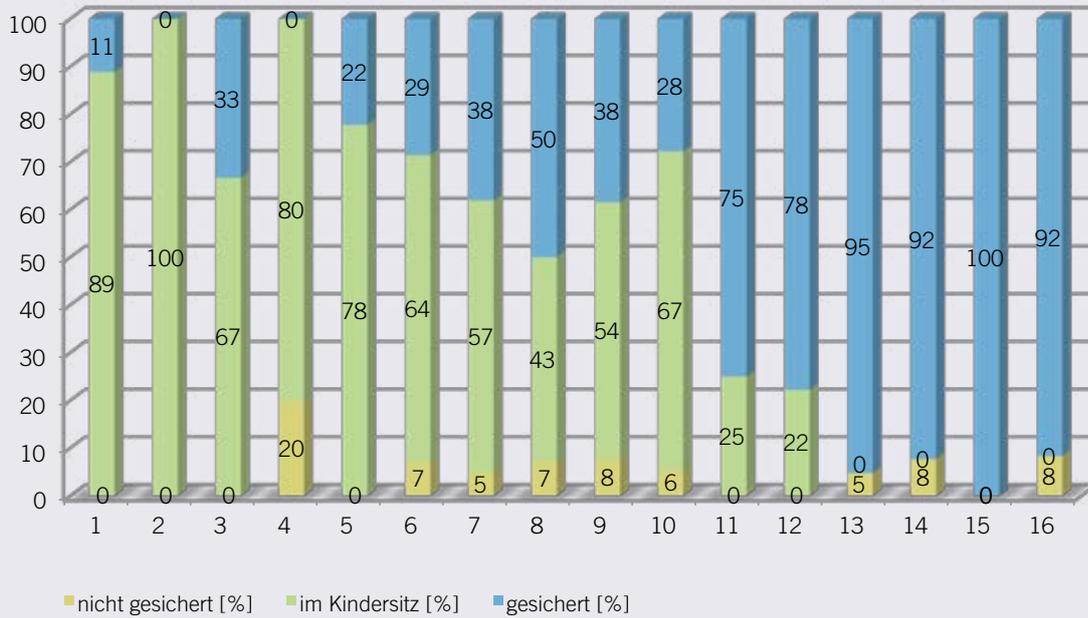


Abb. 2.18

Sicherung verunglückter Kinder im Pkw nach Alter Österreich im Jahr 2015

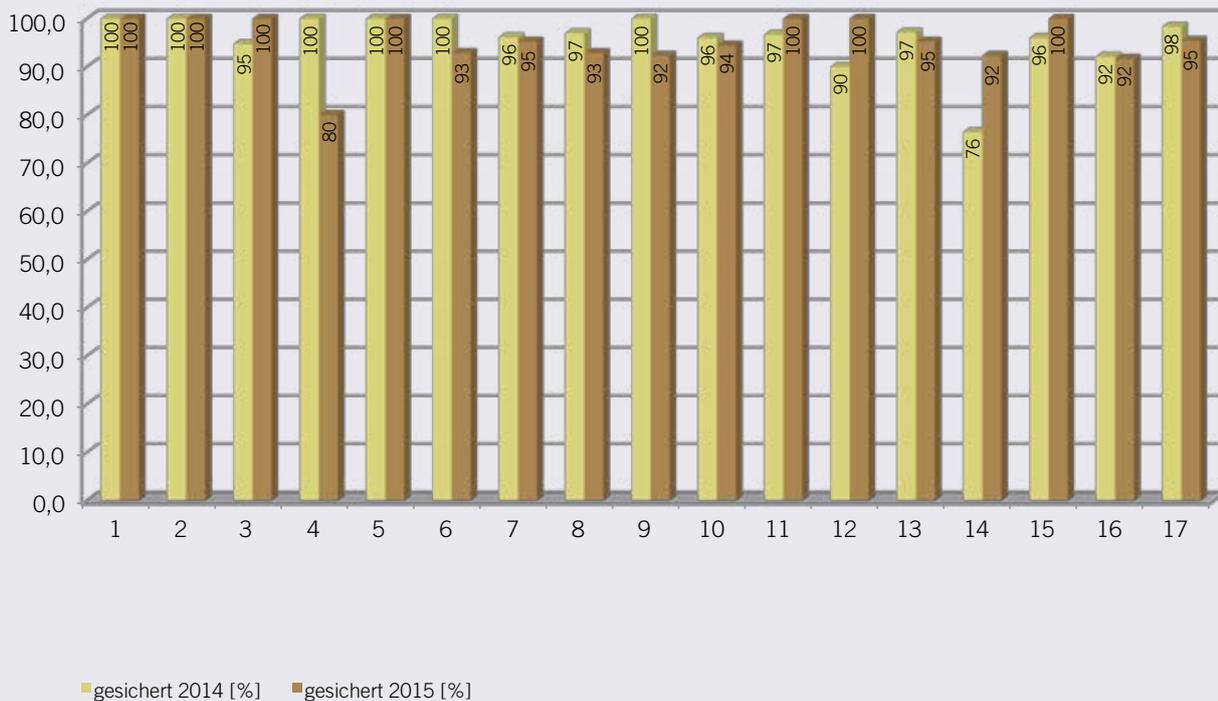


Abb. 2.19

Verletzungsschwere verunglückter Pkw-Insassinnen/Insassen gesichert bzw. ungesichert

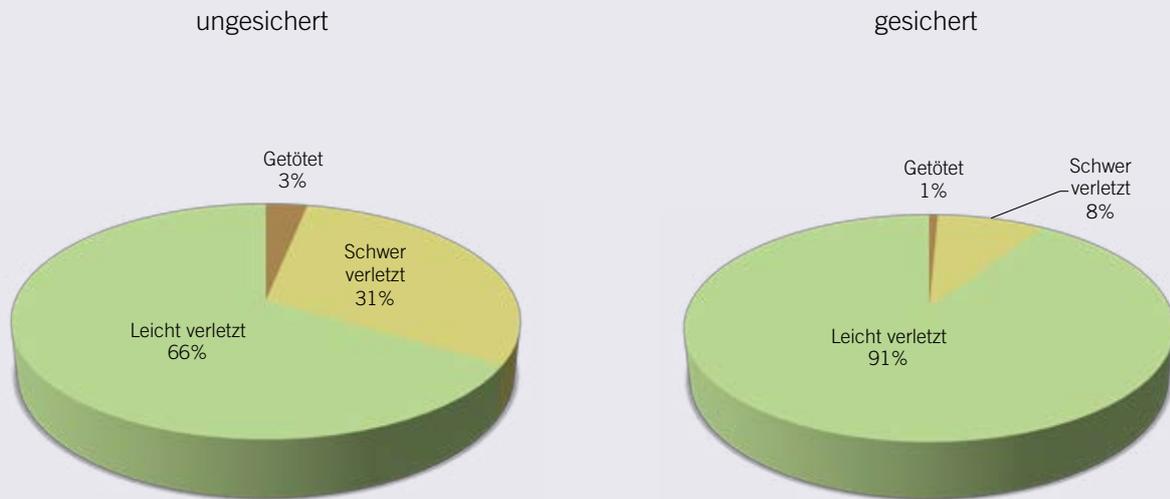


Abb. 2.20

Gurtenanlegequote im Pkw

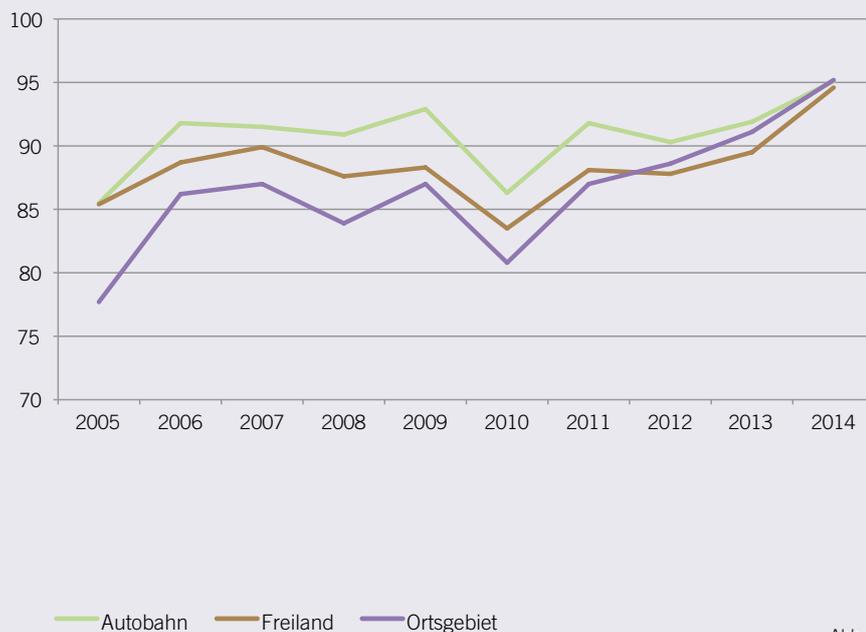


Abb. 2.21

Quelle KfV, wie 2.17

■ Die Gurtenanlegequoten haben sich in den letzten Jahren signifikant erhöht. Sichernten sich im Jahr 2002 nur 76,8 Prozent der Pkw Insassen auf Vordersitzen auf der Autobahn, so sind es im Jahr 2014 95,1 Prozent. Gurtverweigerer setzen sich einem hohen Risiko aus. Ein Aufprall mit 100 km/h, zum Beispiel, entspricht einem Sturz aus 40 Meter Höhe. Die unvorstellbaren Kräfte, die auf einen ungesicherten Insassen bei einem Unfall einwirken, sind vielen Autofahrern gar nicht bewusst. Bereits bei geringen Geschwindigkeiten kann der Gurt lebensrettend sein. Laut Studien sind schon bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 30 km/h Todesopfer zu verzeichnen.

Unfälle und Verunglückte durch Alkohol

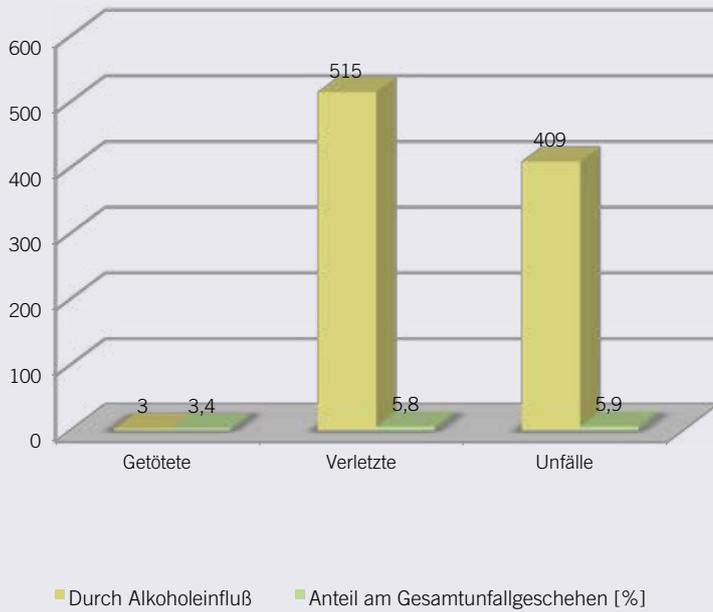


Abb. 2.22

■ Bei 409 Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2015 wurden 515 Personen verletzt und drei getötet. Der Anteil am Gesamtunfallgeschehen beträgt rund 6%.

Alkoholisierete Beteiligte nach Altersgruppen

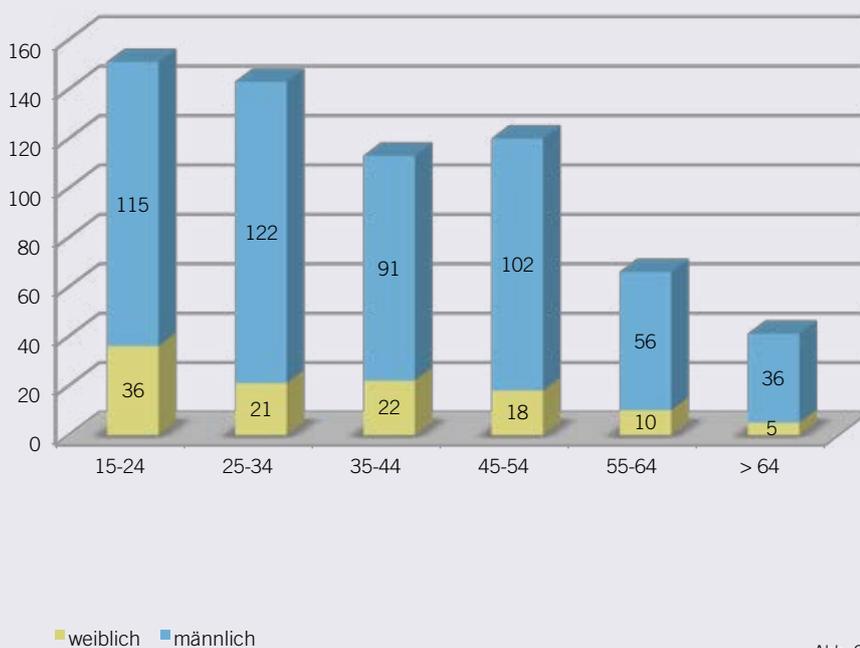


Abb. 2.23

■ Die Zahl der Unfälle durch Alkoholeinfluss hat sich nach Einführung der 0,5-Promille-Grenze nicht wesentlich geändert, sie sind sogar gestiegen, von 472 im Jahr 1997 auf 515 im Jahr 2015. Den Großteil der alkoholisierten Unfallbeteiligten bilden mit 80% nach wie vor die Männer!

Alkoholisierter Unfallbeteiligte nach Wochentagen

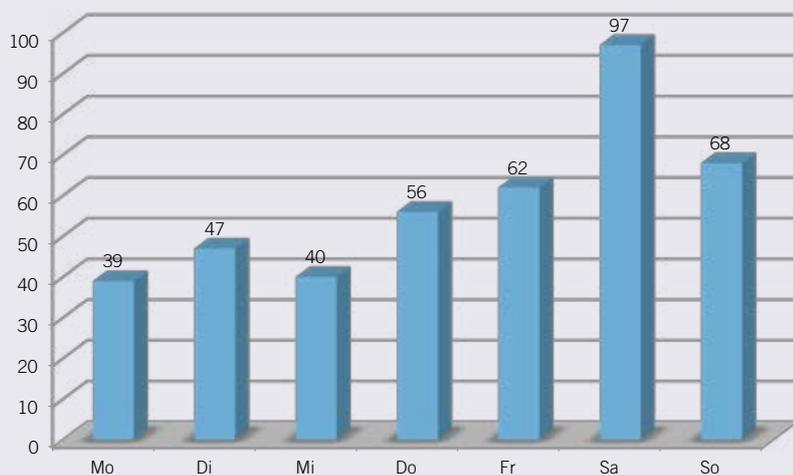


Abb. 2.24

■ Betrachtet man die Zahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten (Lenker und Fußgänger) und ihre Verteilung auf die Wochentage, so lag der Schwerpunkt (fast erwartungsgemäß) am Wochenende. Bei einer jahreszeitlichen Analyse der Daten ergeben sich die Häufungen vor allem im Juli und Oktober.

Alkoholisierter Unfallbeteiligte nach Monaten



Abb. 2.25

Getötete Fußgänger/innen nach Altersgruppen

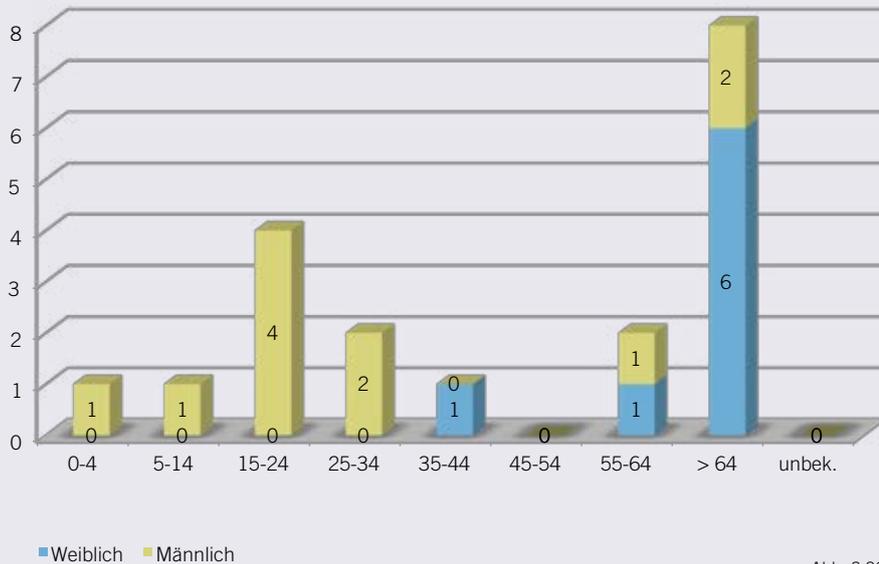


Abb. 2.26

■ Als Fußgänger sind besonders die über 64-jährigen Personen gefährdet. Die Notwendigkeit der Aktion zur sicheren Mobilität im Alter wird hier untermauert. Mit 598 verunglückten Fußgängern, wird deutlich, dass eine stärkere Berücksichtigung der ungeschützten Verkehrsteilnehmer bei der Gestaltung des Straßenraumes und weitere Bewusstseinsbildung für diese Thematik erforderlich ist.

Verletzte Fußgänger/innen nach Altersgruppen

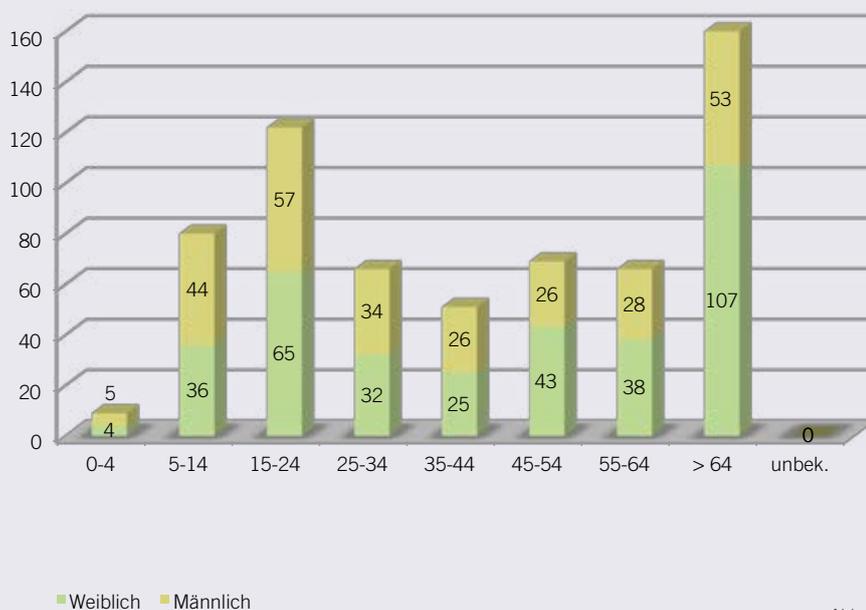


Abb. 2.27

Getötete Radfahrer/innen nach Altersgruppen

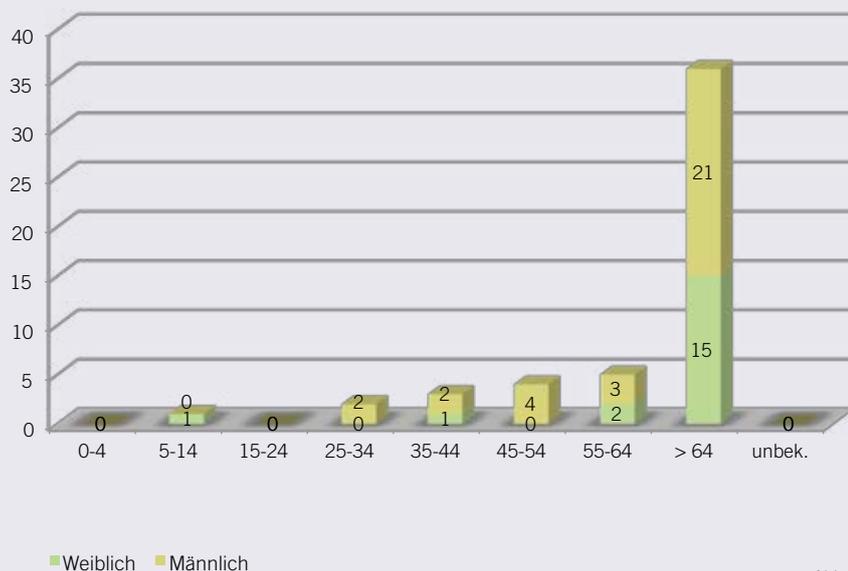


Abb. 2.28

■ Die männlichen Radfahrer haben fast einen doppelt so hohen Anteil am Unfallgeschehen als die Frauen. Die am stärksten gefährdete Gruppe der Radfahrer stellen – wie auch bei den Fußgängern – die älteren Menschen dar. Auch hier wird durch die gezielte Verkehrssicherheitsarbeit und Bewusstseinsbildung eine Verbesserung zu erwarten sein.

Verletzte Radfahrer/innen nach Altersgruppen

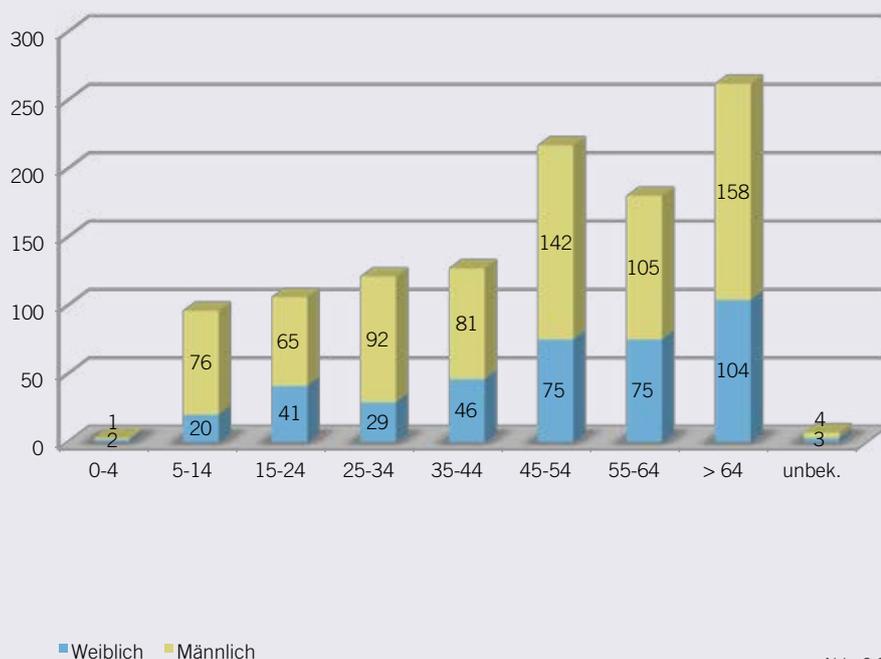


Abb. 2.29

Getötete Pkw-Insassinnen/Insassen nach Altersgruppen

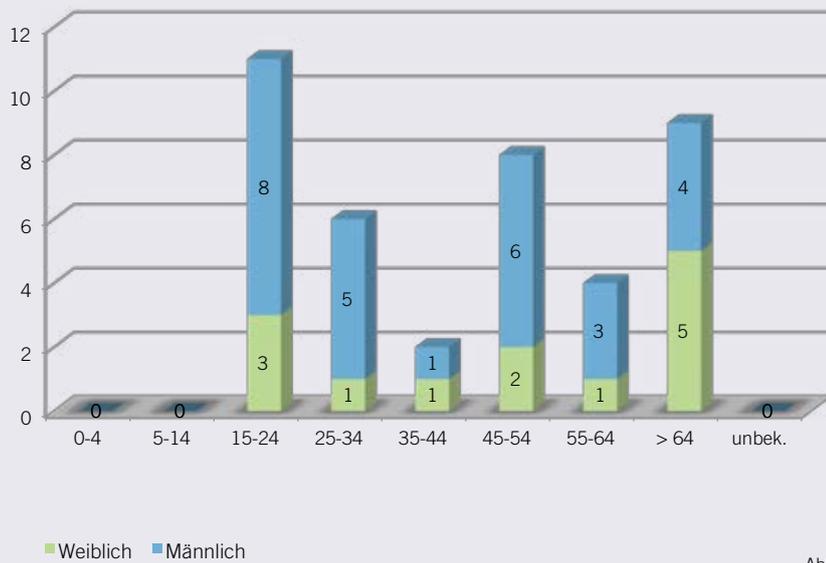


Abb. 2.30

■ Wie schon in Zusammenhang mit den Abb. 2.11 erwähnt, haben auch bei den getöteten und verletzten Pkw-Insassen die jugendlichen Verkehrsteilnehmer die höchsten Anteile. Bei den 15- bis 24-jährigen ist auffallend, dass hier doppelt so viele männlichen Pkw-Insassen tödlich verunglücken.

Verletzte Pkw-Insassinnen/Insassen nach Altersgruppen

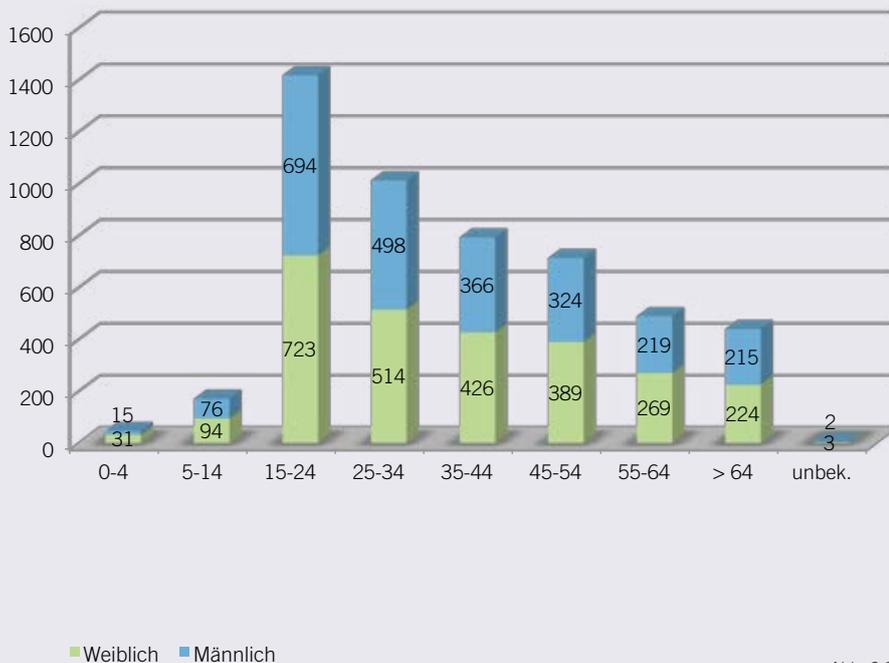


Abb. 2.31

Tödlich und schwer verletzte Pkw-Insassinnen/Insassen nach Unfalltypen

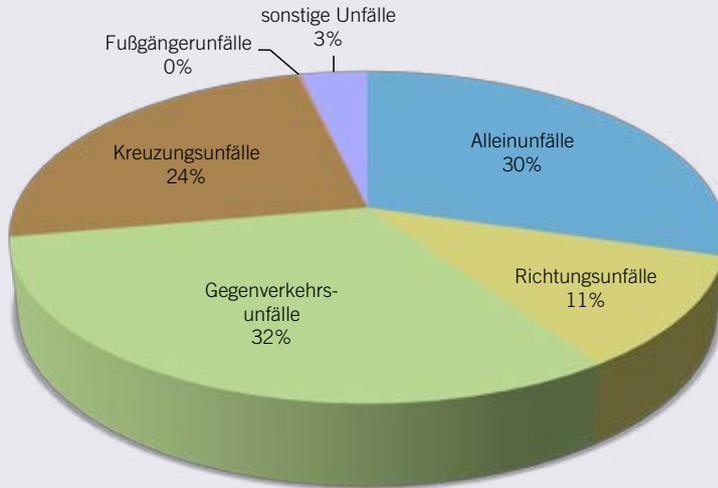


Abb. 2.32

■ Aus dem nebenstehenden Diagramm ist ersichtlich, dass tödliche oder schwer verletzte Pkw-Insassen zumeist auf Spurlaltungsprobleme zurückzuführen sind. (61% Allein- und Gegenverkehrs-unfälle). Die Ursache ist fast ausschließlich nicht der Situation angepasste Geschwindigkeit. Dieses Fahrverhalten führt kaum zu Konflikten sondern gleich zu Unfällen.

Tödlich und schwer verletzte Pkw-Insassinnen/Insassen nach Straßenzustand

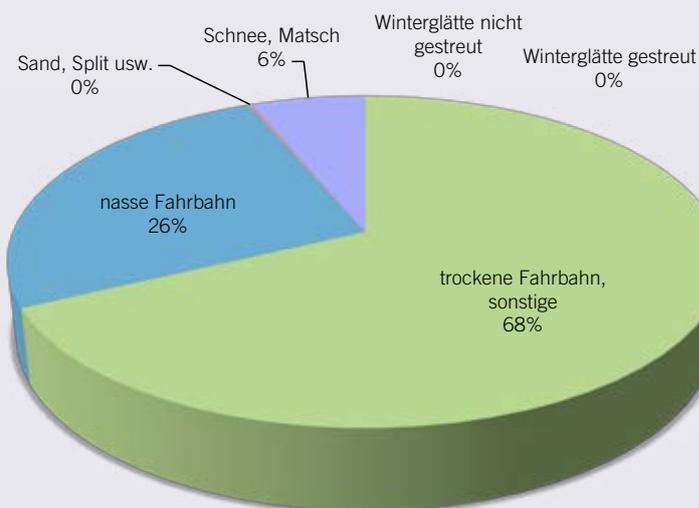


Abb. 2.33

■ Pkw-Unfälle mit tödlichen oder schweren Verletzungsfolgen ereignen sich größtenteils bei leicht erkennbaren und daher leicht zu bewältigenden Fahrbahnverhältnissen (zwei Drittel bei trockener Fahrbahn). Die Ursachen sind – bis auf wenige Ausnahmen – hohe Risikoakzeptanz in der Momentansituation (gefährliches Fahrverhalten), Eignungsmängel fachlicher oder praktischer Art oder Lenken in einem beeinträchtigten Zustand (Alkohol).

Getötete auf einspurigen Kfz nach Unfalltypen

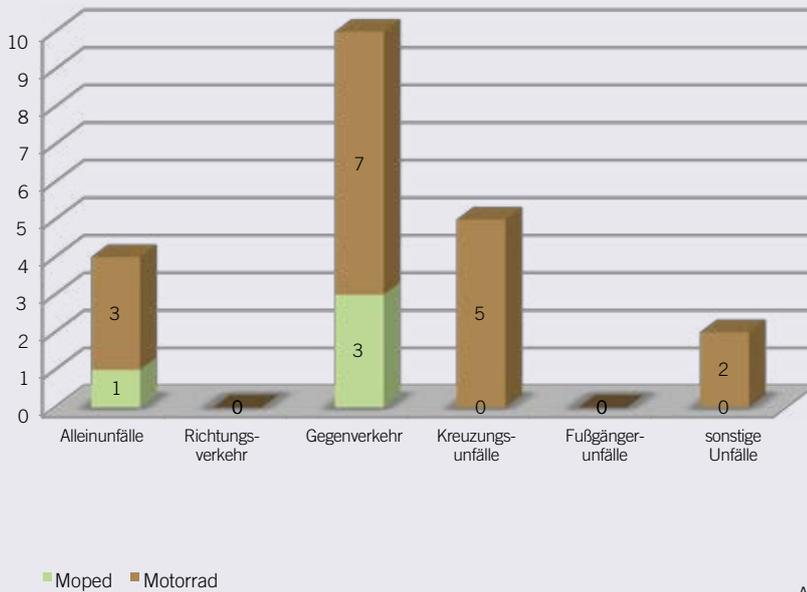


Abb. 2.34

■ Bei den im Jahr 2015 mit einspurigen Kraftfahrzeug Verunglückten sind die Alleinunfälle mit 38% die dominierenden. Dies ist zumeist ein Hinweis auf nicht angepasste Geschwindigkeit bzw. wird die Verkehrssituation nicht richtig eingeschätzt. Die Richtungs- und Kreuzungsunfälle sind wegen der unzureichenden Erkennbarkeit im Rückspiegel in Verbindung mit unterschätzten Geschwindigkeiten das Hauptproblem für die Einspurigen.

Verletzte auf einspurigen Kfz nach Unfalltypen

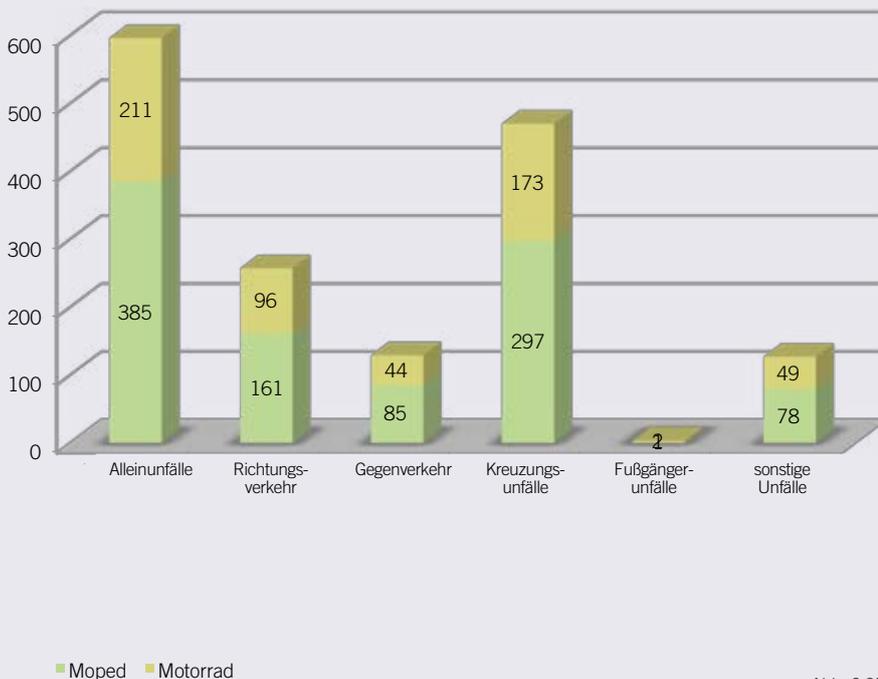
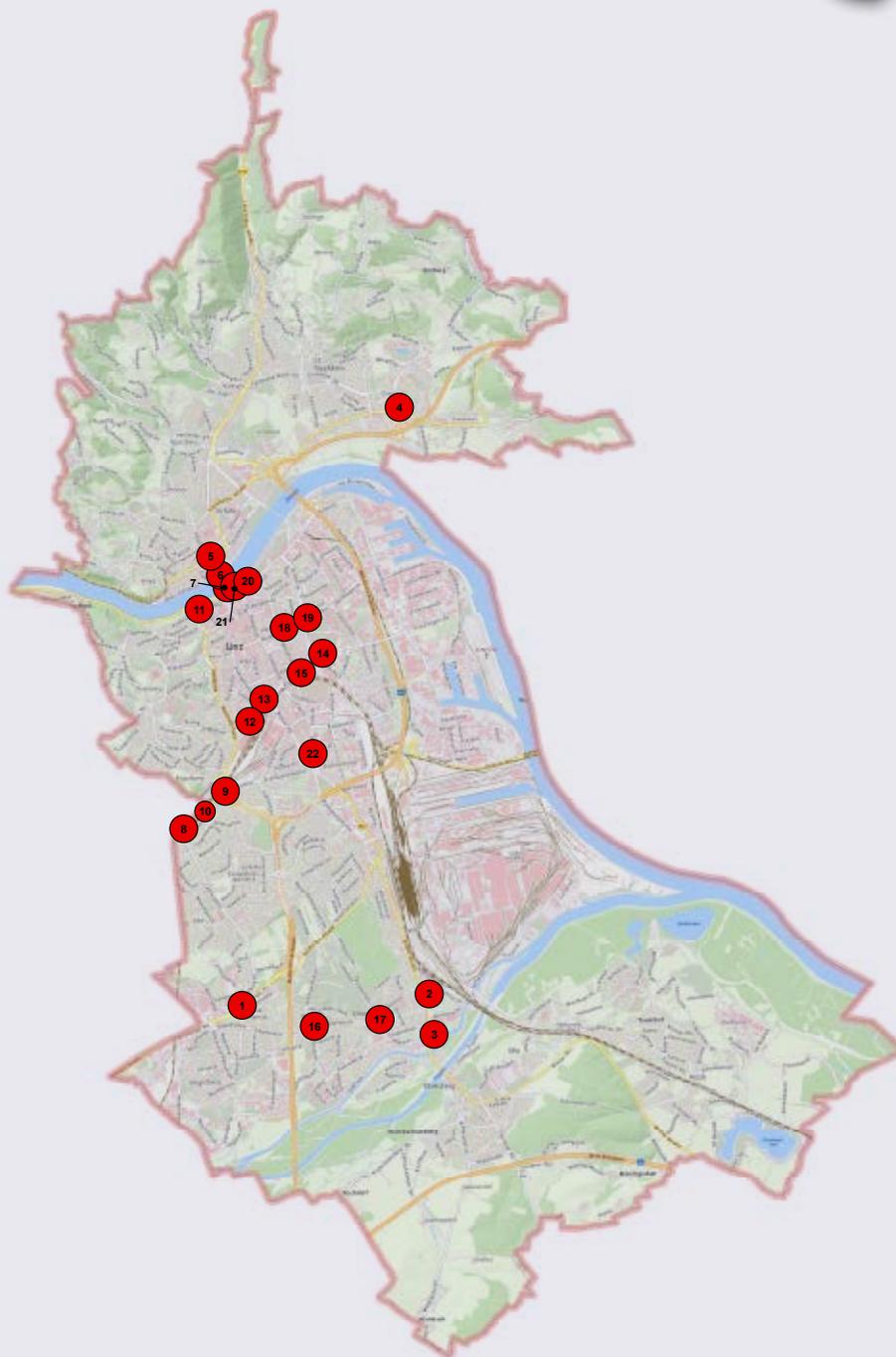


Abb. 2.35

Bezirk Linz-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt



© BEV-Wien

Abb. 3.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Die Liste der Unfallhäufungsstellen für Linz-Stadt wurde in Absprache mit dem Magistrat Linz erstellt und weicht von den Kriterien der RVS ab.

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
1	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Salzburger Straße - Landwiedstraße - Laskahofstraße, km 187,150–187,250	7	9	5
2	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Wiener Straße - Zeppelinstraße - Lunzer Straße, km 182,150–182,250	3	6	4
3	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Wiener Straße - Sapo- roshjestraße, km 181,500–181,750	3	4	3
4	B125 Prager Straße	VLSA-Krztg. B125 Freistädter Straße - L1501 Altenberger Straße - A7 Anschlussstelle Dornach, km 1,818–1,900	5	3	8
5	B127 Rohrbacher Straße	VLSA-Krztg. B127 Rudolfstraße - B129 Eferdinger Straße - Urfahrner Hauptstraße, km 2,400–2,500	5	3	6
6	B129 Eferdinger Straße	B129 Hauptstraße - Nibelungen- brücke, km 0,200–0,400	8	4	6
7	B129 Eferdinger Straße	VLSA-Krztg. B129 Hauptstraße - Hauptplatz, km 0,450–0,550	4	4	4
8	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krztg. B139 Unionstraße - Landwiedstraße, km 3,965–4,100	11	6	7
9	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krztg. B139 Unionstraße - A7 Auffahrtsrampe, km 3,200–3,300	2	5	6
10	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krztg. B139 Unionstraße - Kefergutstraße, km 3,600–3,700	2	1	6
11	B139R Kremstalstraße	VLSA-Krztg. B139 Unionstraße - A7 Abfahrtsrampe, km 0,050–0,200	3	3	4

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
12	Bahnhofplatz - Kärntnerstraße	VLSA-Krztg. Bahnhofplatz - Kärntnerstraße	2	2	6
13	Bahnhofstraße - Kärntnerstraße	VLSA-Krztg. Bahnhofstraße - Kärntnerstraße - Volksgartenstraße	5	2	7
14	Blumauerstraße - Khevenhüllerstraße	VLSA-Krztg. Blumauerstraße - Khevenhüllerstraße - Franckstraße - Europaplatz	6	7	6
15	Blumauerstraße - Dinghoferstraße	VLSA-Krztg. Blumauerstraße - Dinghoferstraße	4	1	7
16	Dauphinestraße - Schörgenhubstraße	VLSA-Krztg. Dauphinestraße - Schörgenhubstraße	3	3	7
17	Dauphinestraße - Zeppelinstraße	VLSA-Krztg. Dauphinestraße - Denkstraße - Rädlerweg - Zeppelinstraße	2	5	5
18	Dinghoferstraße - Mozartstraße	VLSA-Krztg. Dinghoferstraße - Mozartstraße	4	3	5
19	Gruberstraße - Weißenwolffstraße	VLSA-Krztg. Gruberstraße - Weißenwolffstraße	6	5	7
20	Untere Donaulände - Rechte Donaustraße	Krztg. Untere Donaulände - Rechte Donaustraße	9	0	5
21	Untere Donaulände - Nr. 4	Krztg. Unter Donaulände - B129 Eferdinger Straße - Rampe	4	3	3
22	Wiener Straße - Richard-Wagner-Straße	VLSA-Krztg. Wiener Straße - Richard-Wagner-Straße - Hasnerstraße	2	4	5



Die Unfallkenngrößen 2013–2015

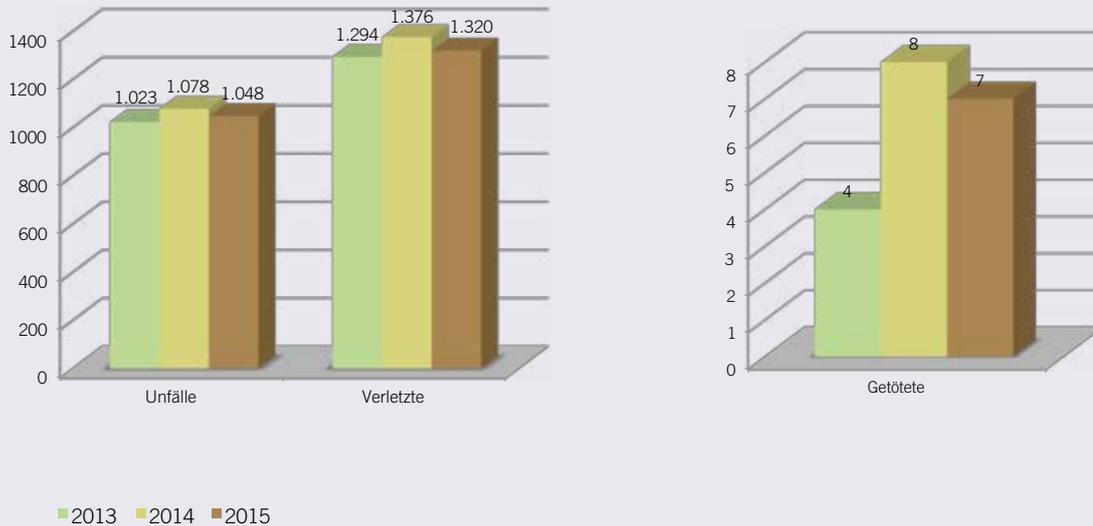


Abb. 3.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998–2015

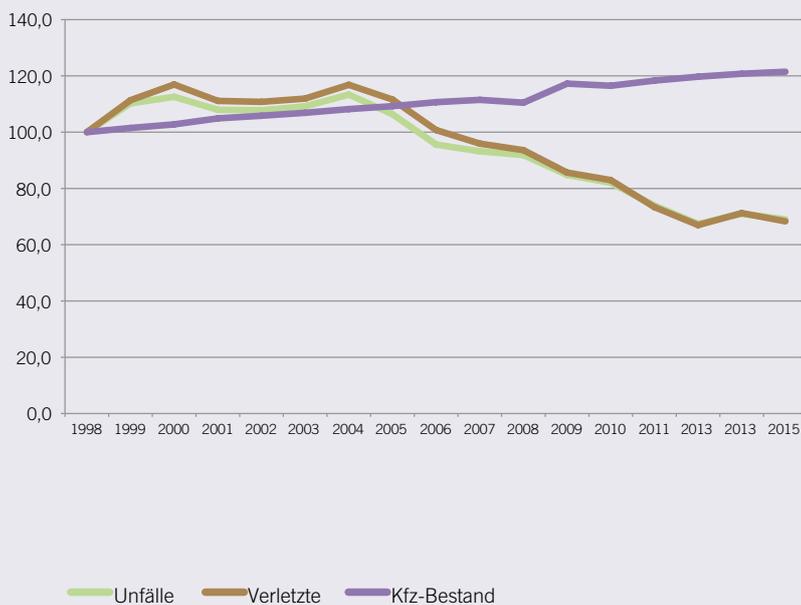


Abb. 3.3

■ Nach einem Anstieg der Unfälle mit Personenschaden im letzten Jahr setzt sich 2015 der seit 2004 bestehende Abwärtstrend bei jährlich steigenden Zulassungszahlen weiter fort. Der Tiefststand von 2013 konnte jedoch noch nicht wieder erreicht werden. Auch die Zahlen der Verletzten und der Verkehrstoten sind im Vergleich zum Vorjahr wieder leicht gesunken. Bei 5 der 7 Todesfälle im Jahr 2015 handelt es sich um Fußgänger, was auf den für das Stadtgebiet charakteristischen hohen Fußgängeranteil im Verkehr zurückzuführen ist.

Verunglückte nach Fahrzeugart

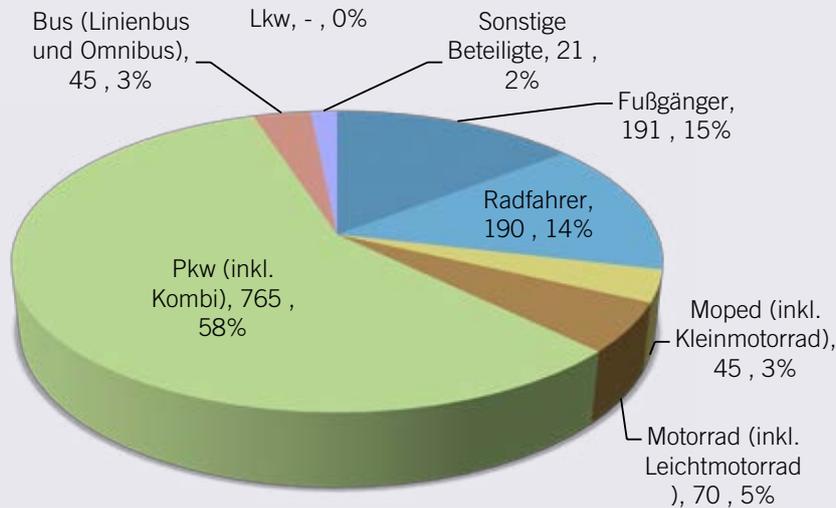


Abb. 3.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

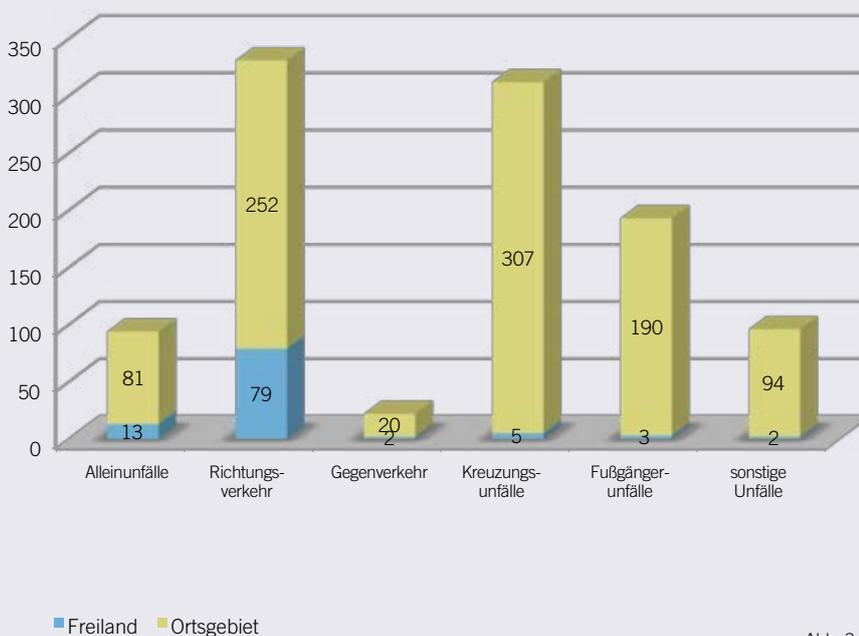


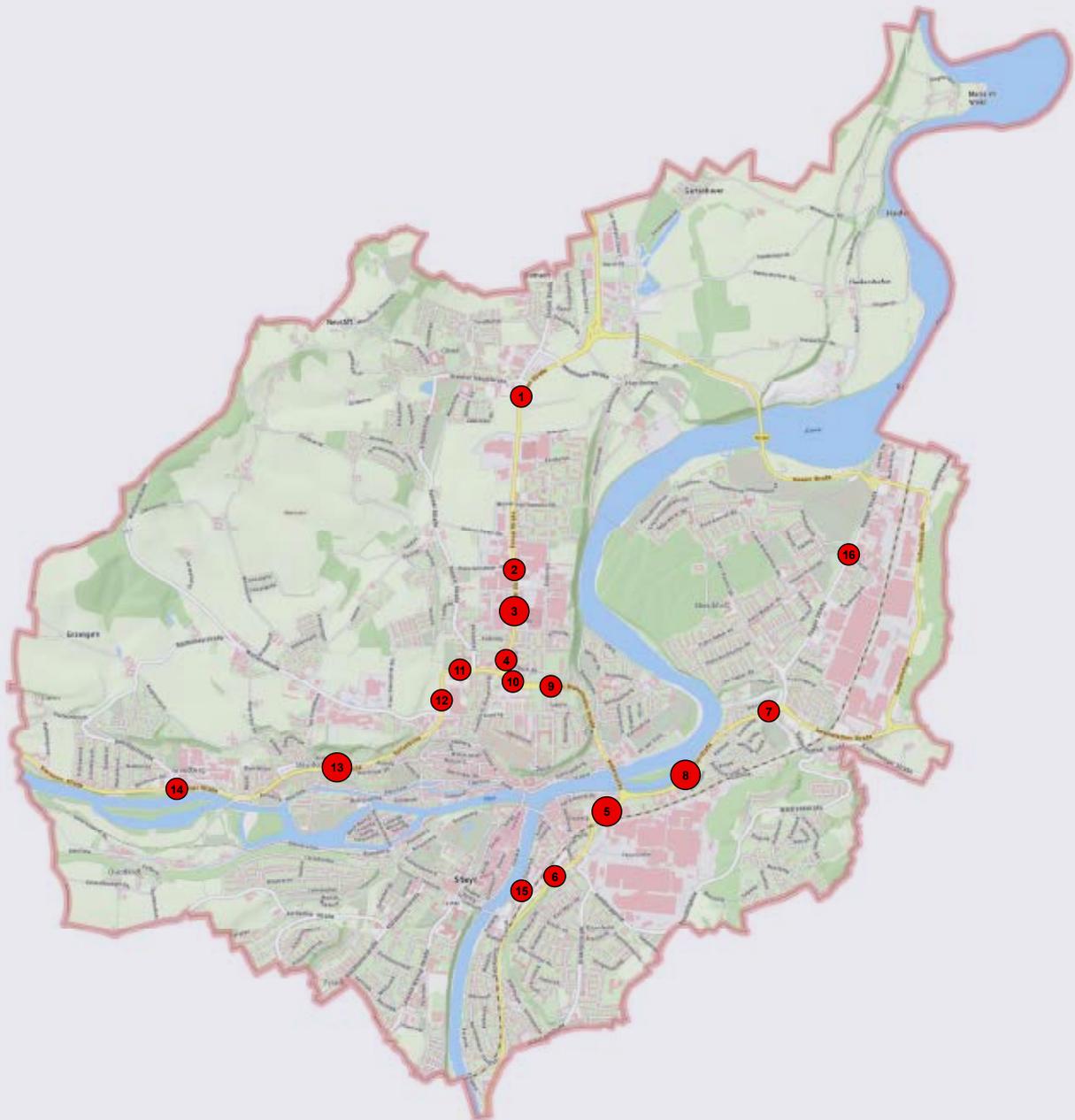
Abb. 3.5

■ Hinsichtlich der Unfallbeteiligung nach Fahrzeugart dominiert weiterhin der Pkw-Anteil mit 58%. Typischerweise ist auch 2015 der Anteil an Unfällen mit Fußgängerbeteiligung mit 15% recht hoch, im Vergleich zum Vorjahr ist deren Anzahl aber um rund 10% gesunken. Wie immer ereignete sich ein Großteil der Unfälle in den Kreuzungsbereichen entlang der stark befahrenen Hauptverkehrsachsen. Demnach wird das Unfallgeschehen im Stadtgebiet von Auf-fahr- und Fußgängerunfällen sowie recht-winkligen Kollisionen bestimmt. Bezogen auf den Unfalltyp ist bis auf einen Anstieg der Kreuzungsunfälle bei allen anderen Kategorien jedoch ein leichter Rückgang zu verzeichnen.

Bezirk Steyr-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Stadt



© BEV-Wien

Abb. 4.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
1	B115 Eisenstraße	Krzg. Gleinker Hauptstraße, km 17,6–17,8	4	2	1
2	B115 Eisenstraße	Krzg. Hans Gerstmayr Straße, km 18,72–18,97	3	3	3
3	B115 Eisenstraße	Spar, km 19–19,238	3	7	12
4	B115 Eisenstraße	Tabor Knoten, km 19,365–19,53	0	2	2
5	B115 Eisenstraße	Kreisverkehr Haratzmüllerstraße, km 19,55–19,855	5	7	7
6	B115 Eisenstraße	Krzg. Dukartstraße, km 20,2–20,4	3	1	2
7	B122 Voralpenstraße	Krzg. Haager Straße, km 29,28–29,466	1	6	2
8	B122 Voralpenstraße	Fischhubweg bis Grenzgasse, km 29,987–30,2	4	4	2
9	B122 Voralpenstraße	Krzg. Resthofstraße, km 31,35–31,6	2	1	4
10	B122 Voralpenstraße	Tabor Knoten, km 31,615–31,85	2	2	3
11	B122 Voralpenstraße	Krzg. Taschfried, km 32–32,2	0	2	4
12	B122 Voralpenstraße	Franz Paulmayr Straße bis Krzg. Wolfener Straße, km 32,303–32,494	2	2	4
13	B122 Voralpenstraße	Seifentruhe, Wolfenerstraße bis Aichetgasse, km 32,66–33,95	7	5	9
14	B122 Voralpenstraße	Krzg Schwimmschulstraße, km 34,4–34,45	1	4	3
15	Krzg. Dukartstraße - Nr. 19a		3	1	2
16	Krzg. Haager Straße - Nr. 44a		2	3	2

Die Unfallkenngrößen 2013–2015

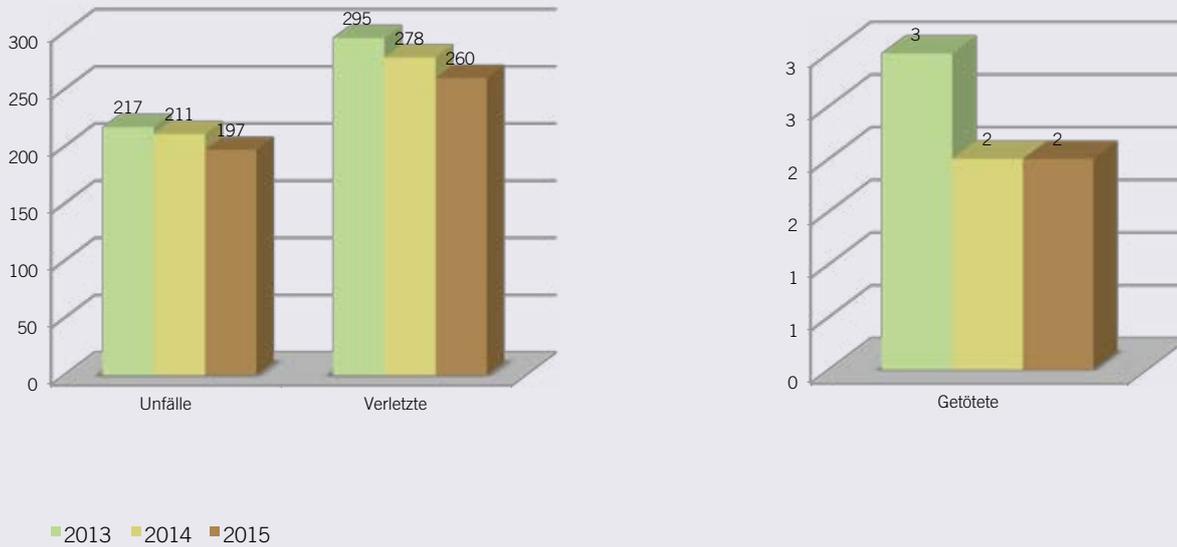


Abb. 4.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999–2015

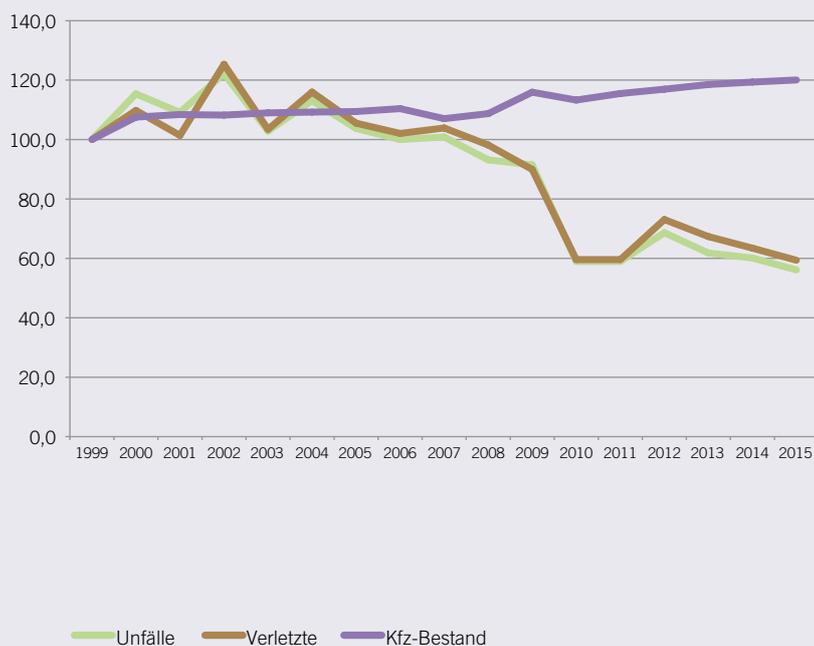


Abb. 4.3

■ Die Unfallkenngrößen sind gegenüber dem Vorjahr wiederum gesunken. Die Zahl der Getöteten ist nach der Steigerung 2013 gleichbleibend niedrig. In Steyr ist das Unfallgeschehen großteils durch die B115 sowie die B122 geprägt. Auf diesen Hauptverkehrsadern ist das Unfallrisiko wegen der Verkehrsdichte am höchsten.

Verunglückte nach Fahrzeugart

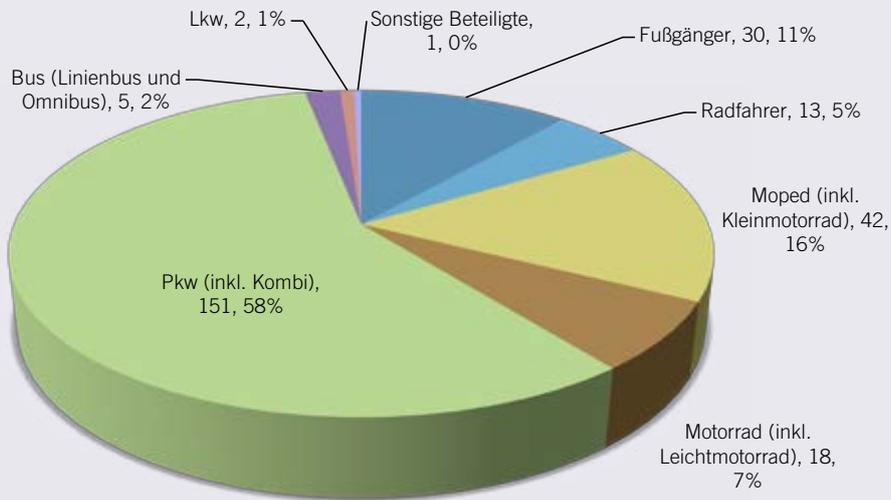


Abb. 4.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

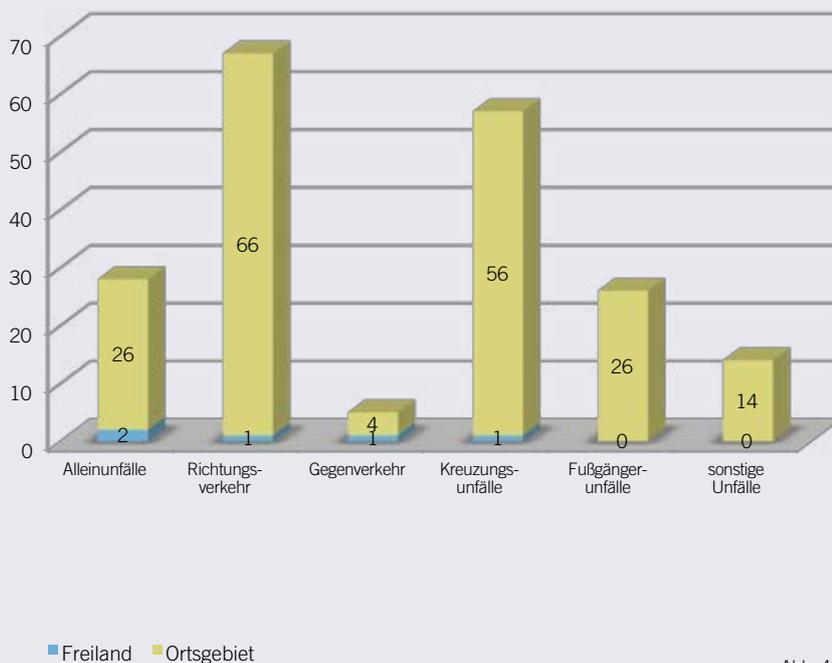


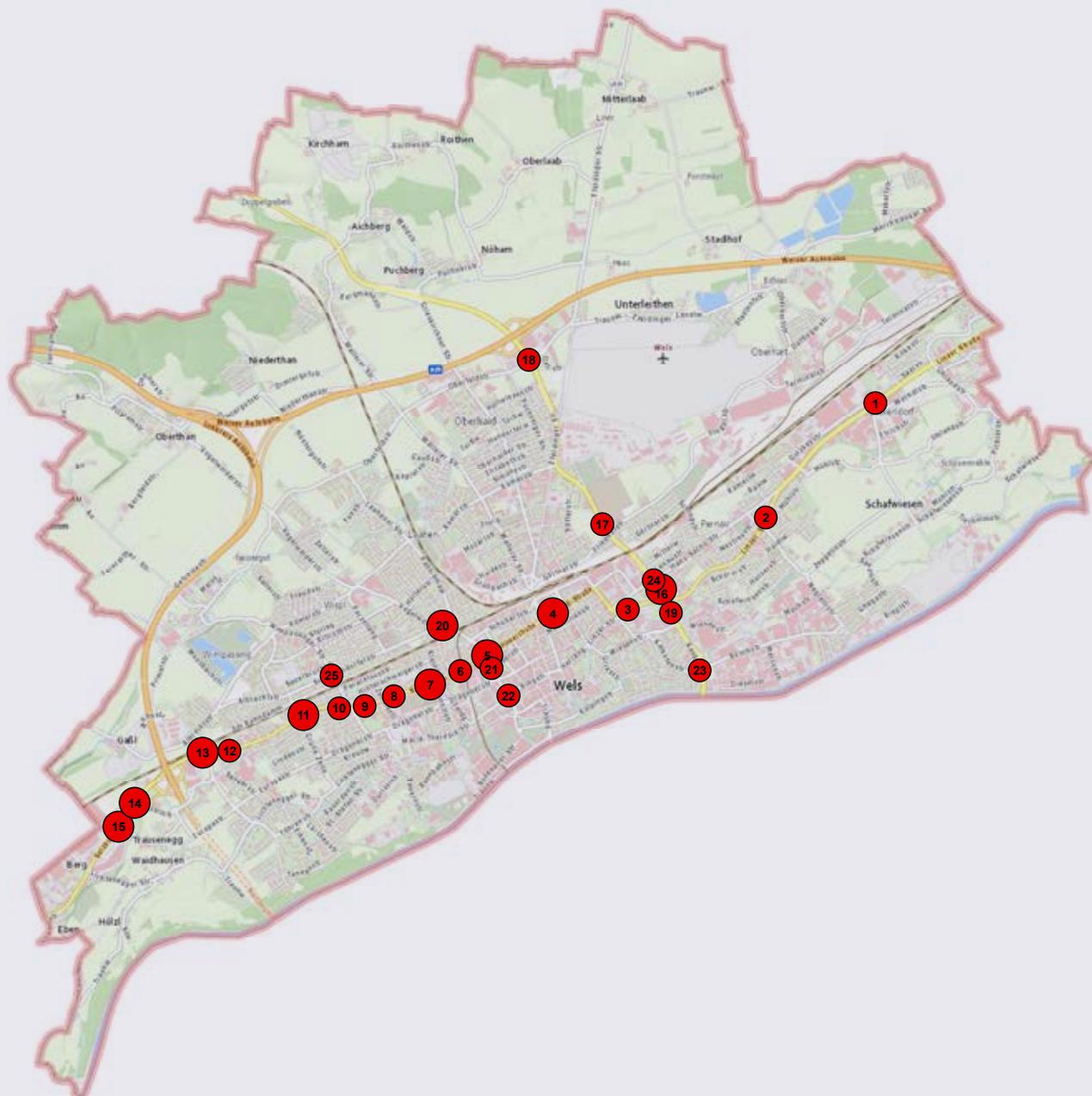
Abb. 4.5

■ In Steyr ist die hohe Anzahl der Auf-fahr- und Kreuzungsunfälle prägnant. Dies ist ein übliches Bild für den städtischen Bereich. Gründe dafür sind meist nicht eingehaltene Sicherheitsabstände, Unachtsamkeit und die hohe Fahrzeug-dichte. Auffallend ist der hohe Mopedanteil, im Städtevergleich hat Linz 3% und Wels 8% Unfallanteil in dieser Klasse.

Bezirk Wels-Stadt

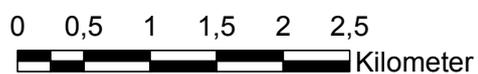


Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Stadt



© BEV-Wien

Abb. 5.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B1 Wiener Straße	B1 - Mitterhoferstraße, km 206–206,17	3	2	3
2	B1 Wiener Straße	Bahnhofstr-, Roseggerstr., Dr.Groß-Straße /Römerw., km 209,798–210,019	7	3	4
3	B1 Wiener Straße	Krzg. Karl-Loy-Straße, km 210,504–210,728	1	4	7
4	B1 Wiener Straße	Dr. Koss-, Salz-, Vogelweider-, Eisenhowerstr.(Sauna), km 210,768–211,004	0	3	5
5	B1 Wiener Straße	Krzg. Baugasse, km 211,057–211,3	6	6	2
6	B1 Wiener Straße	Krzg. Zeleisstr., km 211,65–211,896	4	3	2
7	B1 Wiener Straße	Krzg. Königsederstr., km 212,205–212,45	4	5	4
8	B1 Wiener Straße	Krzg. Primelstr./Noitzmühlstr., km 213,2–213,4	7	7	6
9	B137 Innviertler Straße	Krzg. B 1/B138 zw. Linzer-, und Hans-Sachs-Str., km 0–0,226	4	7	6
10	B138 Pyhrnpasstraße	Krzg. Hans-Sachs-Straße/ Wiesenstraße, km 0–0,233	3	1	5
11	L567 Thalheimer Straße	Dr. Koss-, Dragoner-, Kaiser-Josef- Pl.,Dr.Salzmann, km 0–0,234	4	0	5
12	L567 Thalheimer Straße	Dr. Koss-, Maria-Theresia-, Pollheimer-, Ringstr. Museum, km 0,3–0,5	7	0	1

Die Unfallkenngrößen 2013–2015

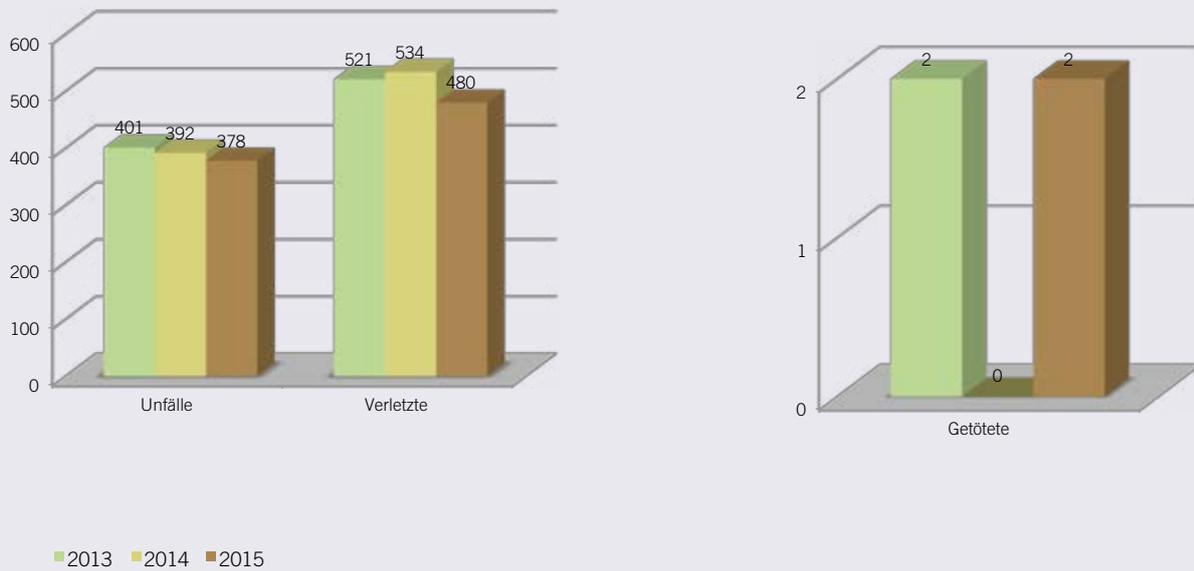


Abb. 5.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999–2015

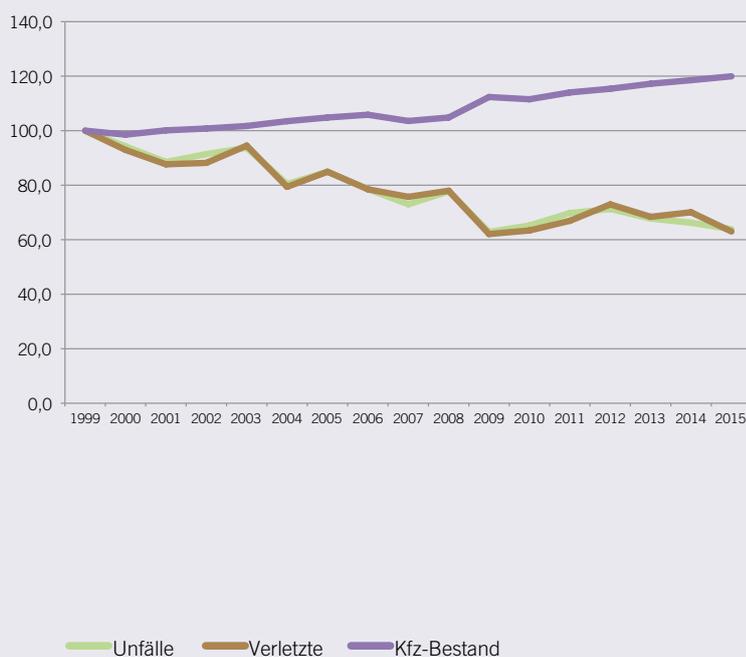


Abb. 5.3

- Nach einer leichten Steigerung der Unfallzahlen und der verletzten Personen im Jahr 2014, konnte heuer, im Jahr 2015, der niedrigste Wert seit dem Jahre 1999 erreicht werden.
- Der Kraftfahrzeugbestand ist im Vergleich zu den letzten 4 Jahren deutlicher angestiegen.
- Im Gegensatz zu der positiven Entwicklung der sinkenden Zahl der Unfälle und der verletzten Personen, ist die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer wieder auf zwei Personen gestiegen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

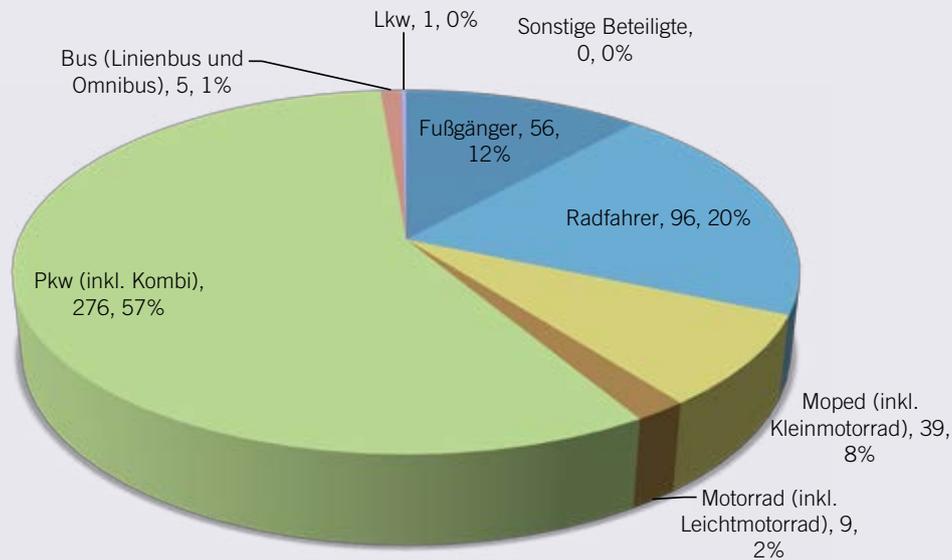


Abb. 5.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

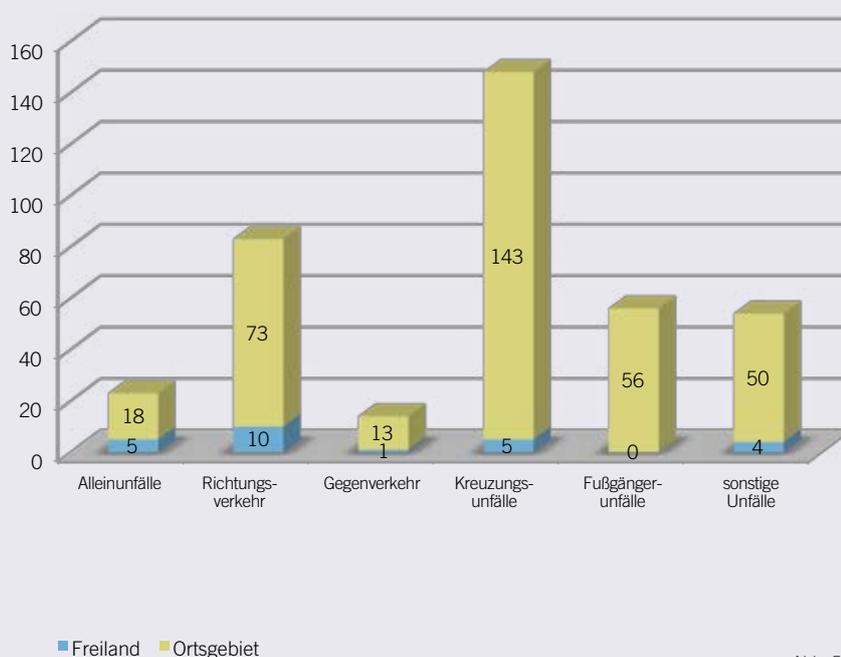


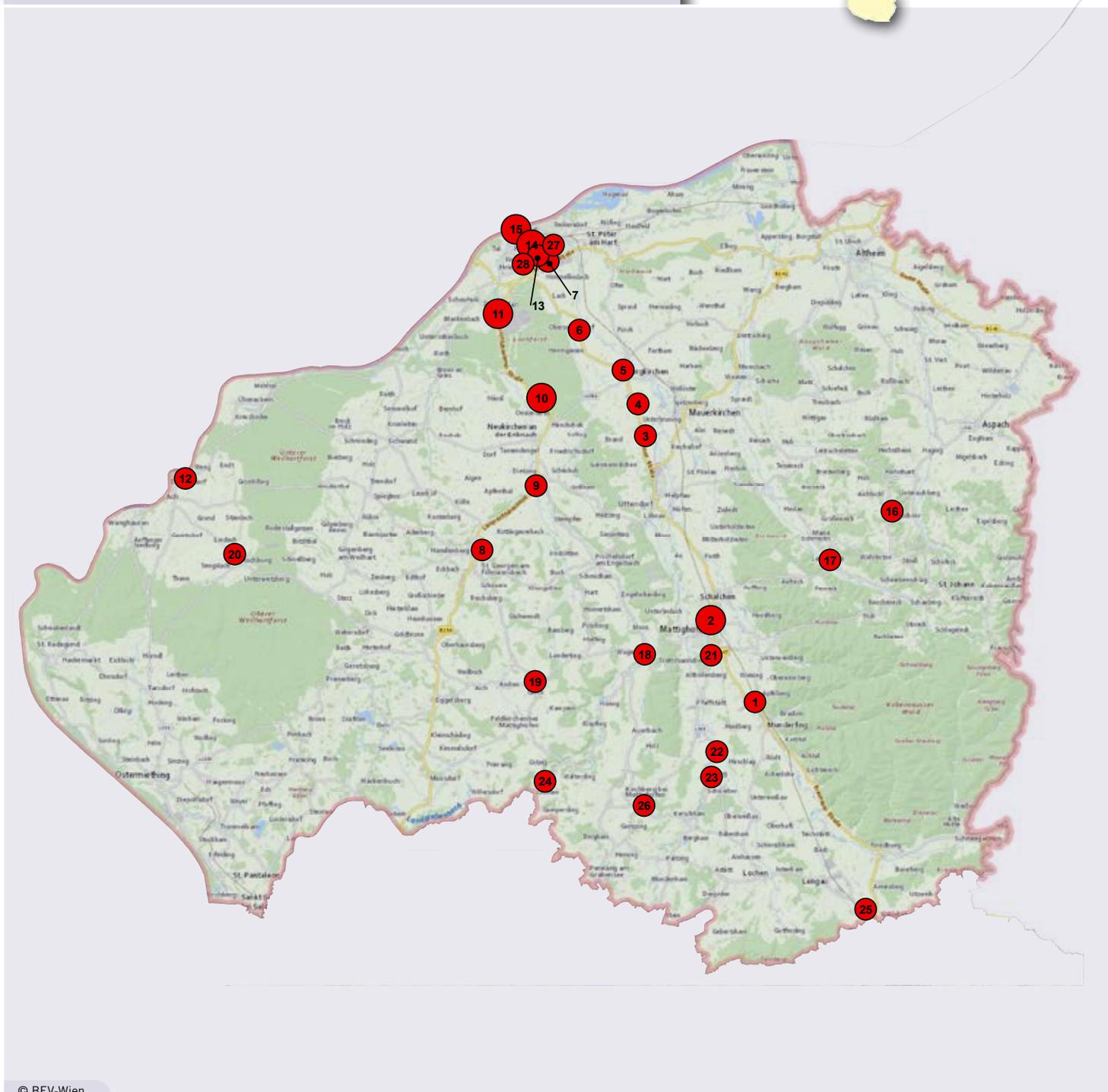
Abb. 5.5

■ Auf der Wiener Straße B1 ist nach wie vor, wegen des hohen Verkehrsaufkommens und der Unachtsamkeit der Fahrzeuglenker, eine hohe Anzahl an Auffahrunfällen zu verzeichnen. Ein ausreichender Sicherheitsabstand zum nächsten Fahrzeug würde viele dieser Auffahrunfälle verhindern. Trotz des wachsenden Radfahrverkehrs, ist die Zahl der verletzten Radfahrer von 57 Personen auf 41 Personen gesunken. Auffallend ist, dass wie im Jahr 2014 auch heuer wieder die Anzahl der Kreuzungsunfälle, im Vergleich zu den anderen Unfalltypenobergruppen, weiter gestiegen ist.

Bezirk Braunau



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
1	B147 Braunauer Straße	Gde. Munderfing, Zufahrt Gewerbegebiet Nord, km 13,450–13,680	0	3	2
2	B147 Braunauer Straße	Mattighofen und Schalchen, km 16,286–19,303	17	23	32
3	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, km 26,885–27,100	4	1	3
4	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Au, km 28,331–28,538	3	4	2
5	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, km 29,985–30,164	2	3	2
6	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Kühberg-Holzgasen, km 32,800–33,000	1	0	3
7	B148 Altheimer Straße	Gde. Braunau/Inn, Krzg. L502 mit Rampen, km 32,600–32,810	2	2	3
8	B156 Lamprechtshausener Straße	Gde. Handenberg, Sandtal, km 45,485–45,700	4	0	1
9	B156 Lamprechtshausener Straße	Gde. Neukirchen/E., Apfenthal, km 49,731–49,950	1	2	2
10	B156 Lamprechtshausener Straße	Gde. Neukirchen/E., Weilhartsforst, km 52,800–55,250	7	5	8
11	B156 Lamprechtshausener Straße	Ranshofen, Krzg. Am Hang und Benno-Maierstraße, km 58,400–58,610	1	6	3
12	L501 Weilhart Straße	Gde. Hochburg/Ach, Duttendorf, km 17,430–17,645	1	2	1
13	L502 Simbacher Straße	Braunau/Inn, Krzg. Auf d. Haiden und Haselbacherstraße, km 0,400–0,496	0	5	3
14	L502 Simbacher Straße	Braunau/Inn, Krzg. Raitfeldstraße und Laaber Holzweg, km 0,997–1,064	5	1	7
15	L502 Simbacher Straße	Braunau/Inn, km 2,050–2,253	2	4	6
16	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. St. Johann a. W., Windschnur, km 22,450–22,511	1	0	3
17	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Maria Schmolln, Krzg. L1039, km 28,100–28,145	3	1	1
18	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Pischelsdorf, Wagenham, Krzg. L1025, km 38,100–38,150	1	2	5
19	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Feldkirchen b. M., Ottenhausen, Krzg. L1032, km 43,340–43,560	1	2	1

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
20	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Hochburg/Ach, Mitterndorf, km 58,542–58,650	2	1	1
21	L505 Mattseer Straße	Mattighofen, km 0,909–0,950	1	2	2
22	L505 Mattseer Straße	Gde. Jeging, Abern, km 5,590–5,616	1	1	2
23	L505 Mattseer Straße	Jeging, Krzg. L1051, km 6,850–6,980	0	2	3
24	L1025 Engelbach Straße	Gde. Feldkirchen b. M., Oichten, km 17,716–17,746	1	3	1
25	L1044 Baier Straße	Gde. Lengau, Schwöll, km 0,600–0,755	0	3	2
26	L1050 Siegertshafter Straße	Gde. Kirchberg, Entham, Krzg. L1048, km 4,450–4,460	2	1	1
27	Krzg. Dietfurterstraße - Nr. 2	Braunau/Inn	1	1	2
28	Krzg. Salzburgerstraße - Nr. 99	Braunau/Inn	4	4	7



Die Unfallkenngrößen 2013–2015

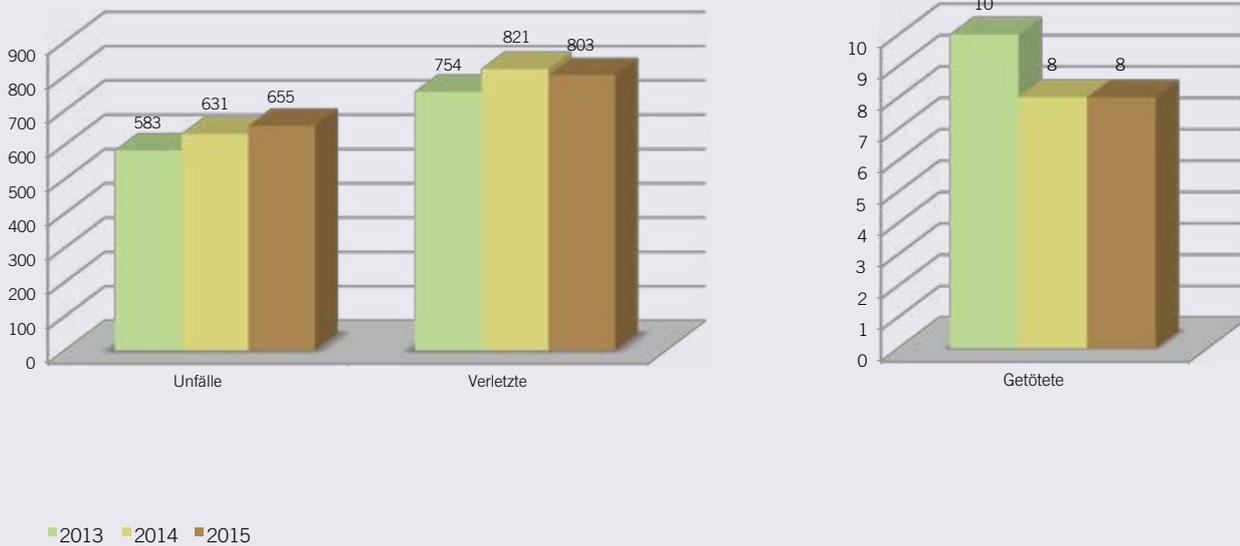


Abb. 6.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999–2015

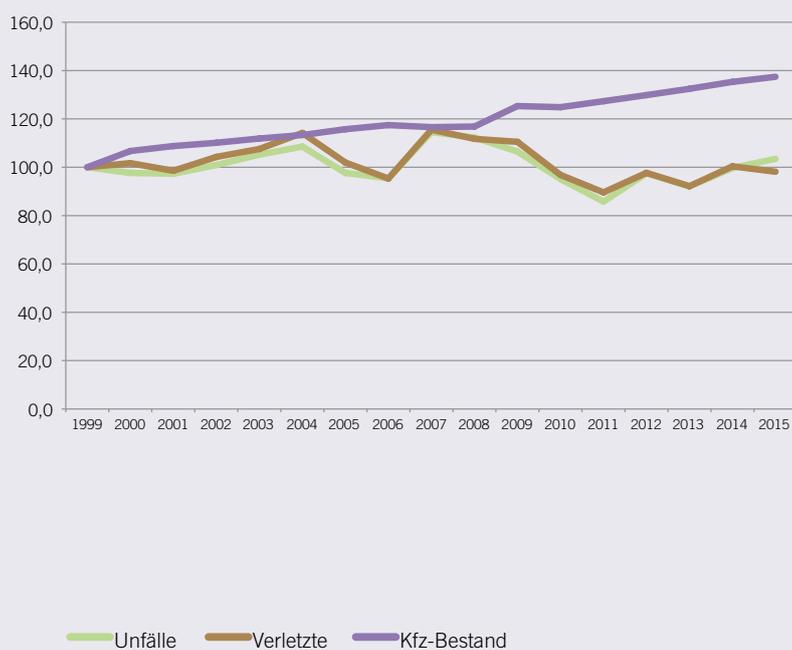


Abb. 6.3

■ Die Liste der alljährlich erfassten Unfallhäufungsstellen ist nahezu unverändert. Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen ist leicht zurückgegangen. 655 Verkehrsunfälle mit Personenschaden bedeuten aber dennoch über einen längeren Zeitraum betrachtet (17 Jahre) einen Mittelwert, ebenso die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen. 8 Verkehrstote bedeuten aber, dass im Jahr 2015 weniger Personen zu Tode kamen als durchschnittlich seit dem Jahr 1999 und dies trotz ständig steigenden Verkehrsaufkommens.

Verunglückte nach Fahrzeugart

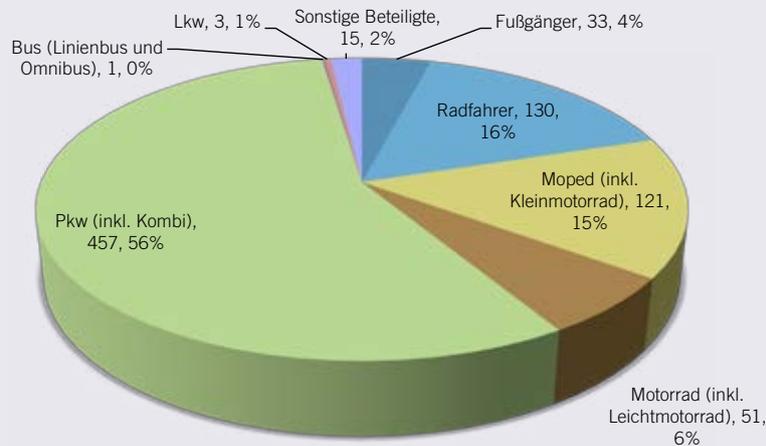


Abb. 6.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

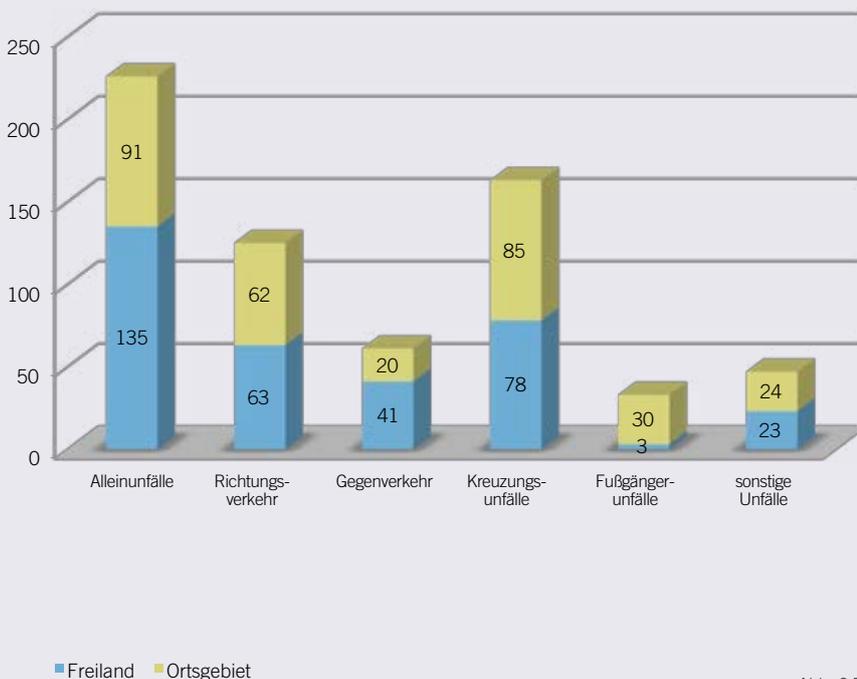


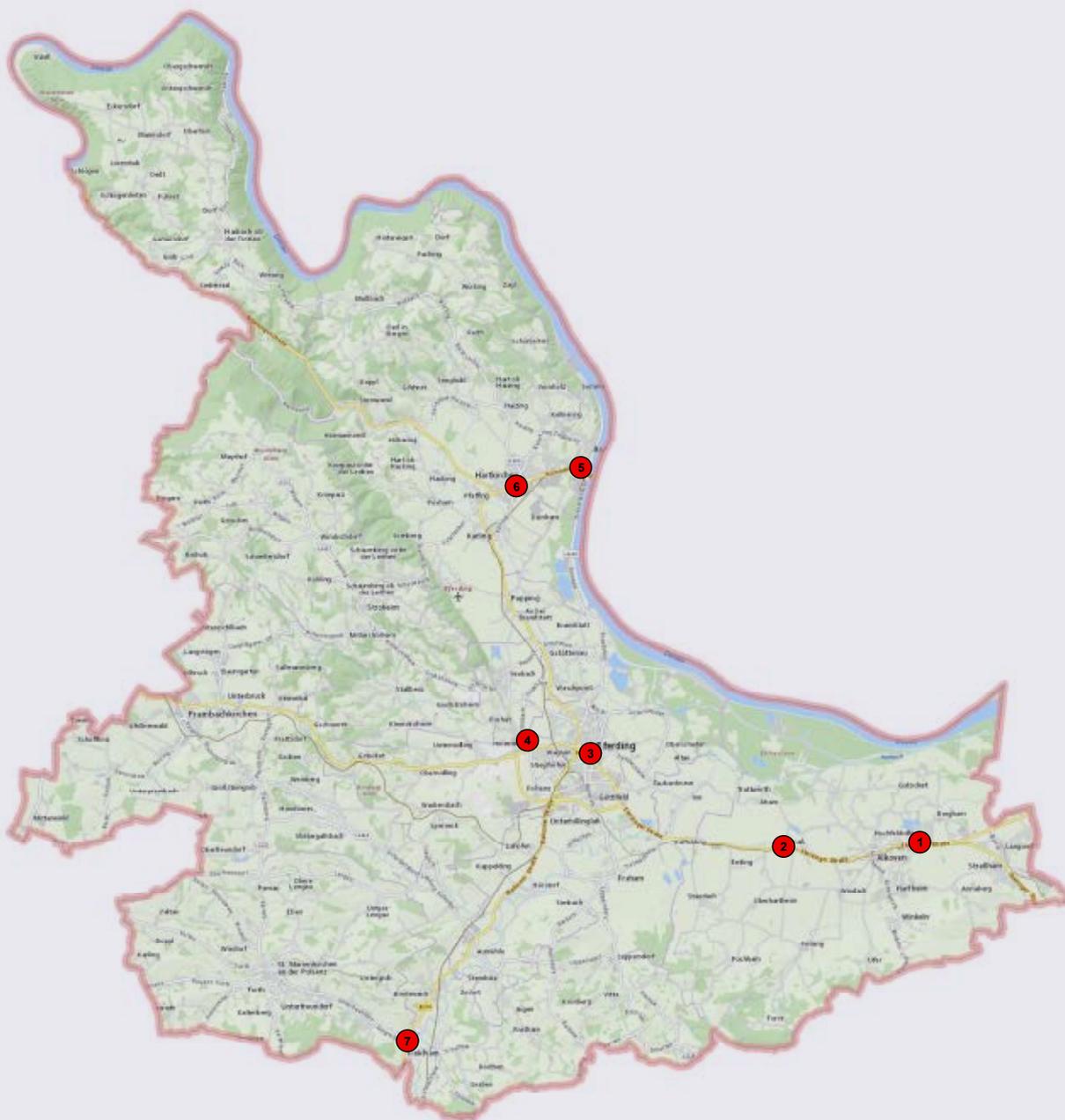
Abb. 6.5

■ Die Abkommensunfälle (Alleinunfälle) waren bereits in der Vergangenheit die häufigste Unfallursache. Die Anzahl derselben ist wiederum leicht gestiegen. Auch die Anzahl der Verkehrsunfälle im Richtungsverkehr sowie die Kreuzungsunfälle stellen einen beträchtlichen Anteil der gesamt stattgefundenen Verkehrsunfälle dar. Den unfallträchtigsten Straßenzug stellt weiterhin die B147 Braunauer Straße dar. Hinsichtlich der verunglückten Personen nach Fahrzeugarten ergab sich eine Erhöhung bei Verkehrsunfällen mit Fahrradbeteiligung, die Verkehrsunfälle mit Mopedbeteiligung sind hingegen etwas zurückgegangen.

Bezirk Eferding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Eferding



© BEV-Wien

Abb. 7.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Eferding

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
1	B129 Eferdinger Straße	Ortsdurchfahrt Alkoven, km 16,686–16,900	3	1	1
2	B129 Eferdinger Straße	Ortsteil Straß, km 19,800–19,996	2	1	3
3	B129a Eferdinger Straße	Ortsdurchfahrt Eferding, km 24,932–25,170	0	0	3
4	B130 Nibelungenstraße	Ortsdurchfahrt Eferding, km 0,292–0,512	0	1	3
5	B131 Aschacher Straße	Krztg. B131 mit L1219, km 12,668–12,820	2	1	3
6	B131 Aschacher Straße	Krztg. B131 Hartkirchen Spar, km 14,270–14,400	0	2	1
7	B134 Wallerner Straße	Kreisverkehr Jungreith, km 7,789–8,024	3	1	3

Die Unfallkenngrößen 2013–2015

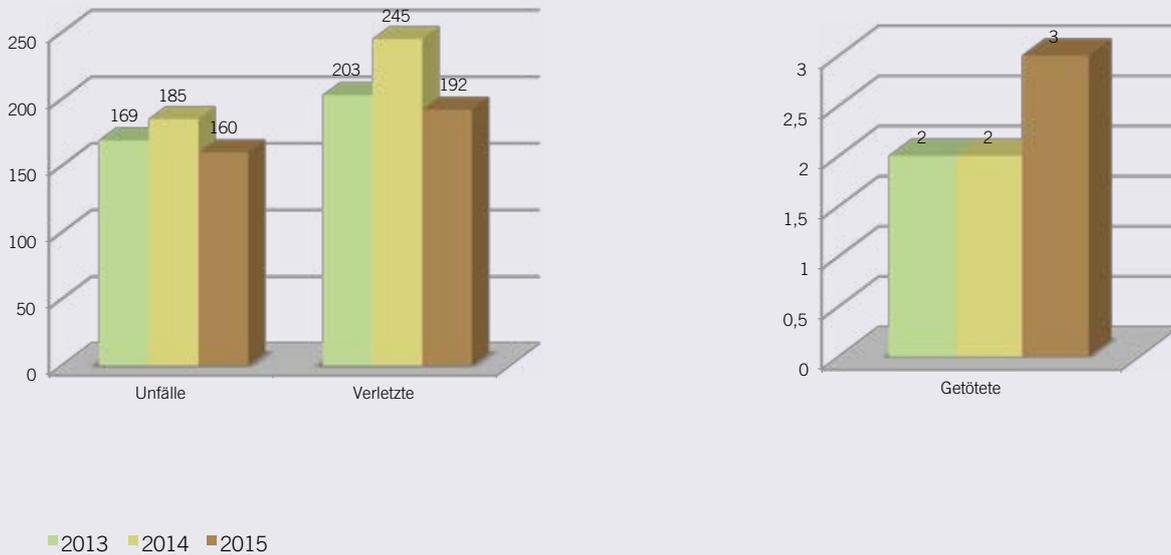


Abb. 7.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999–2015



Abb. 7.3

■ Wie jedes Jahr zeigt auch im Jahr 2015 der Kraftfahrzeugbestand eine steigende Tendenz. Die Anzahl der Personenschäden sowie die Unfallzahlen sind aber, wie in ganz Oberösterreich insgesamt, zurückgegangen. Das zeigt, dass die Verkehrssicherheitsmaßnahmen und die bauliche Veränderungen ihre Wirkung zeigen. Die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer ist erfahrungsgemäß nicht proportional zu den Unfallzahlen und im Jahr 2015 von zwei auf drei gestiegen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

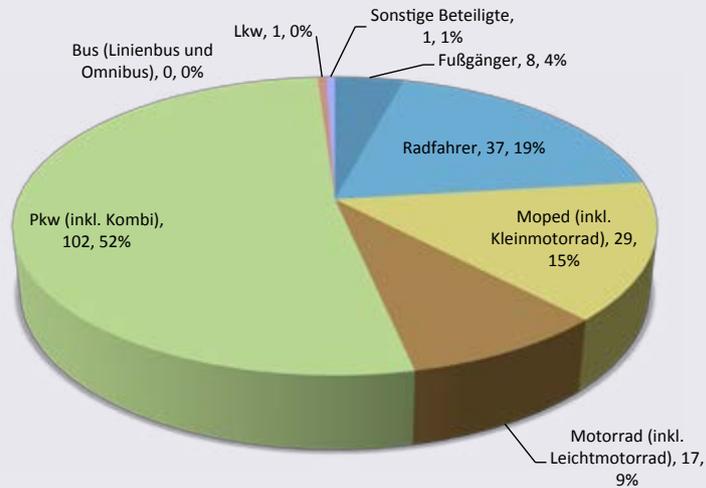


Abb. 7.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

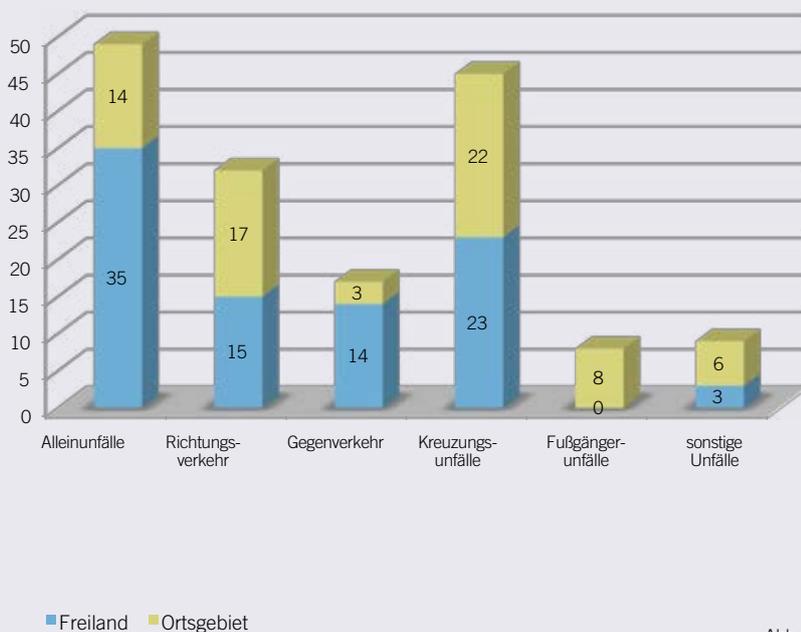


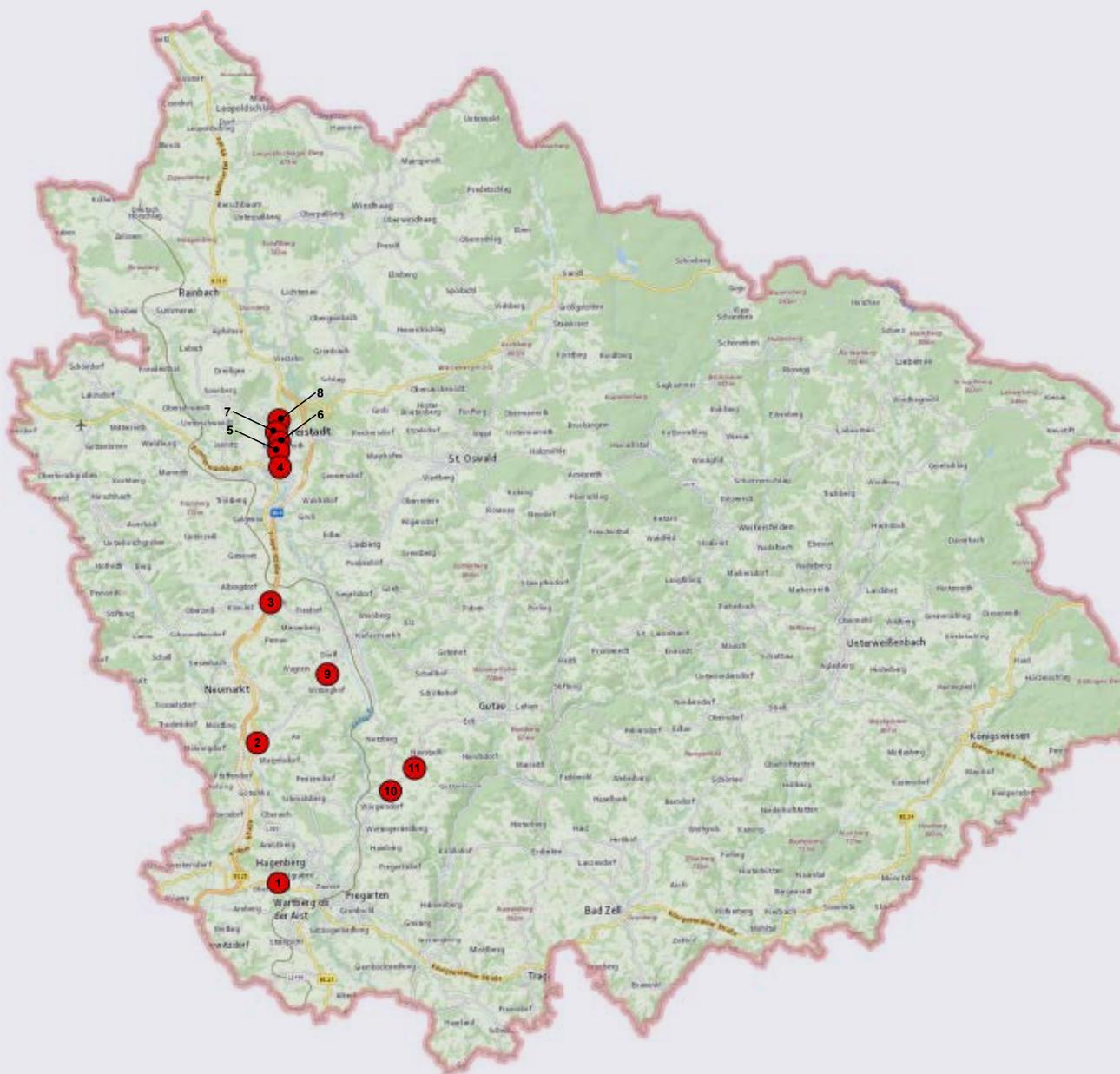
Abb. 7.5

■ Bei den Verunglückten nach Fahrzeugart ist erkennbar, dass im Jahr 2015 die absoluten Zahlenwerte bei den Motorradlenkern von 12 im Jahr 2014 auf 17 im Jahr 2015 gestiegen sind. Dies ist auf den sehr heißen und niederschlagsarmen Sommer 2015 zurückzuführen. Die absoluten Zahlenwerte bei allen anderen Fahrzeugarten sind, wie auch die Gesamtzahl, rückläufig. Positiv hervorzuheben ist, dass trotz des steigenden Radfahrverkehrs auch hier eine Reduzierung zu verzeichnen ist.

Bezirk Freistadt

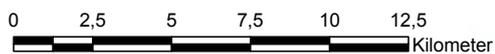


Unfallhäufungsstellen im Bezirk Freistadt



© BEV-Wien

Abb. 8.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Freistadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
1	B124 Königswiesener Straße	Gde. Wartberg o. d. Aist, Freiland, Anbindungen, km 1,17–1,386	1	2	2
2	B310 Mühlviertler Straße	Gde. Neumarkt i. M., Freiland, teilweise 70km/h, teilweise Überholverbot, km 25,050–25,249	1	1	3
3	B310 Mühlviertler Straße	Gde. Kefermarkt, Freiland, teilw. 70km/h, Nahbereich Krzg mit der L1474, km 31,575–31,800	0	1	3
4	B310/B125 Mühlviertler Straße	Gde. Freistadt, OG, Krzg. Gemeindestraßen, Anbindungen, km 36,872–37,024	3	3	1
5	B310 Mühlviertler Straße	Gde. Freistadt, OG, VLSA L1476, Krzg. Gemeindestraßen, Anbindungen, km 37,434–37,658	2	3	3
6	B310/B125 Mühlviertler Straße	Gde. Freistadt, OG, Krzg. Gemeindestraßen, Anbindungen, Parkplätze, km 37,769–38,010	3	2	2
7	B310/B125 Mühlviertler Straße	Gde. Freistadt, OG, VLSA, Krzg. Gemeindestraßen, km 38,160–38,390	6	2	2
8	B310/B125 Mühlviertler Straße	Gde. Freistadt, OG, VLSA L579, Krzg. Gemeindestraßen, Anbindungen, km 38,640–38,821	4	2	1
9	L1471 Lasberger Straße	Gde. Kefermarkt, Freiland, Kurvenabschnitte, km 4,210–4,389	0	2	3
10	L1472 Gutauer Straße	Gde. Pregarten, Freiland, Kurvenabschnitt, km 5,140–5,380	2	2	2
11	L1472 Gutauer Straße	Gde. Pregarten, Freiland, Kurvenabschnitt, km 6,400–6,636	0	1	2

Die Unfallkenngrößen 2013–2015

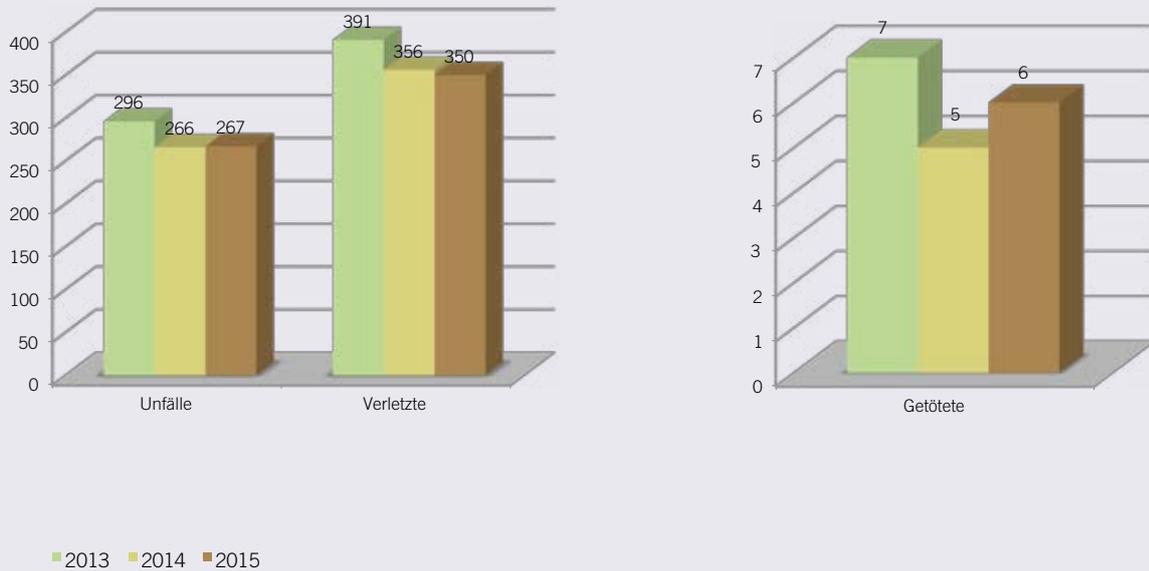


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998–2015

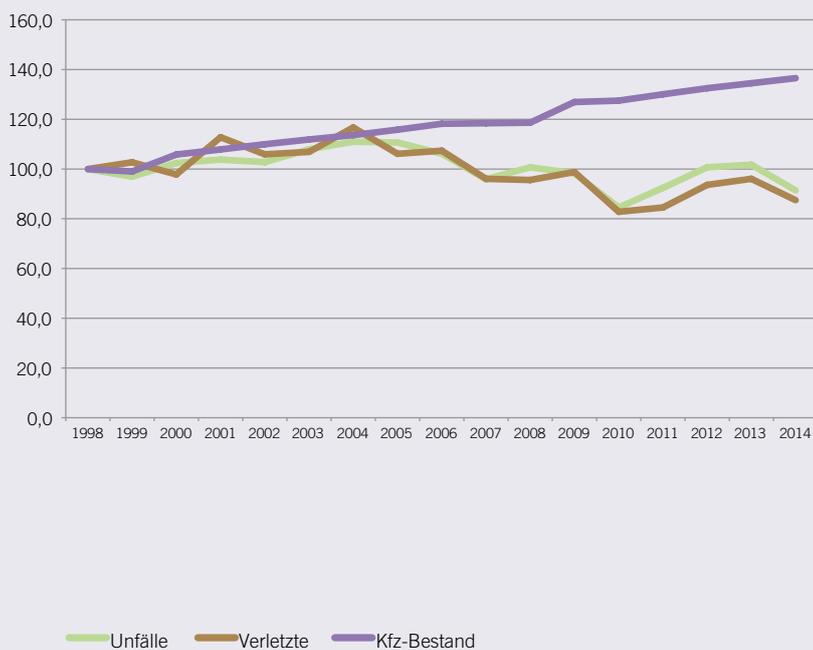


Abb. 8.3

■ Der Kraftfahrzeugbestand ist seit 2010 einer stetigen Zunahme unterworfen, 2015 stagniert dieser bzw. ist sogar leicht rückläufig. Dennoch ist auch im Jahr 2015 aufgrund der regen Bautätigkeit, insbesondere der Straßeninfrastruktur, von einer steigenden Verkehrsleistung im Bezirk auszugehen. Die allgemeinen Unfallkennzahlen im Jahr 2015 bleiben etwa auf gleichem Niveau von 2014. 2015 wurden bei Verkehrsunfällen im Bezirk sechs Personen getötet (2013 waren es 7, 2014 5), darunter eine Radfahrerin, drei Pkw-Insassen und zwei Motorradlenker.

Verunglückte nach Fahrzeugart

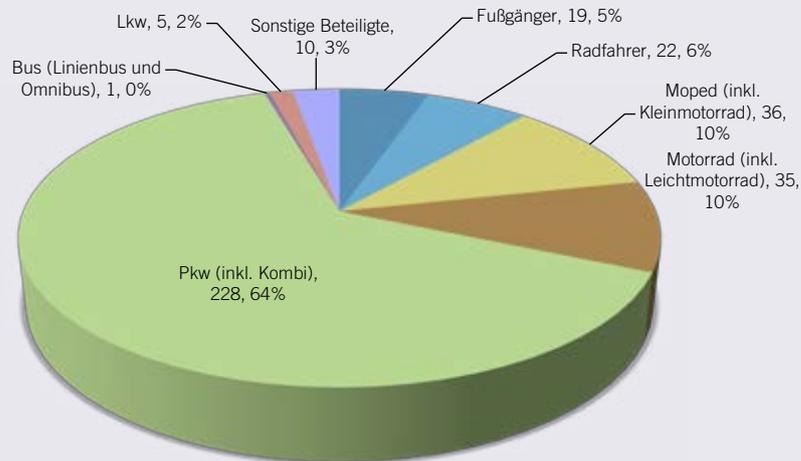


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

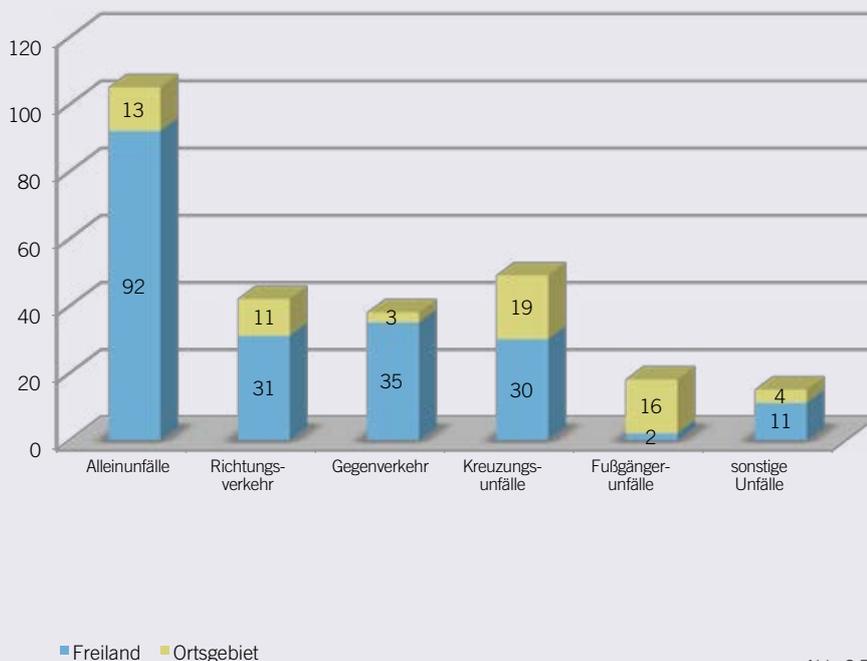
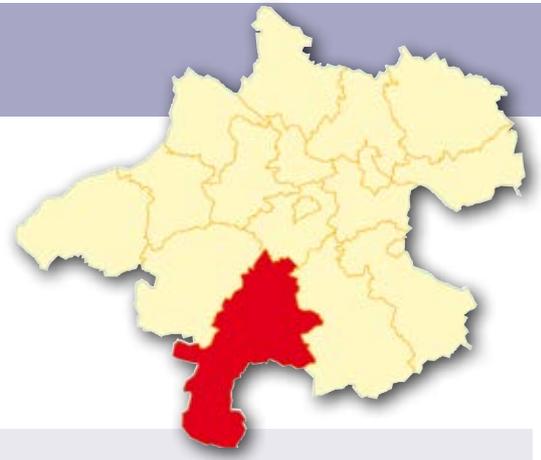


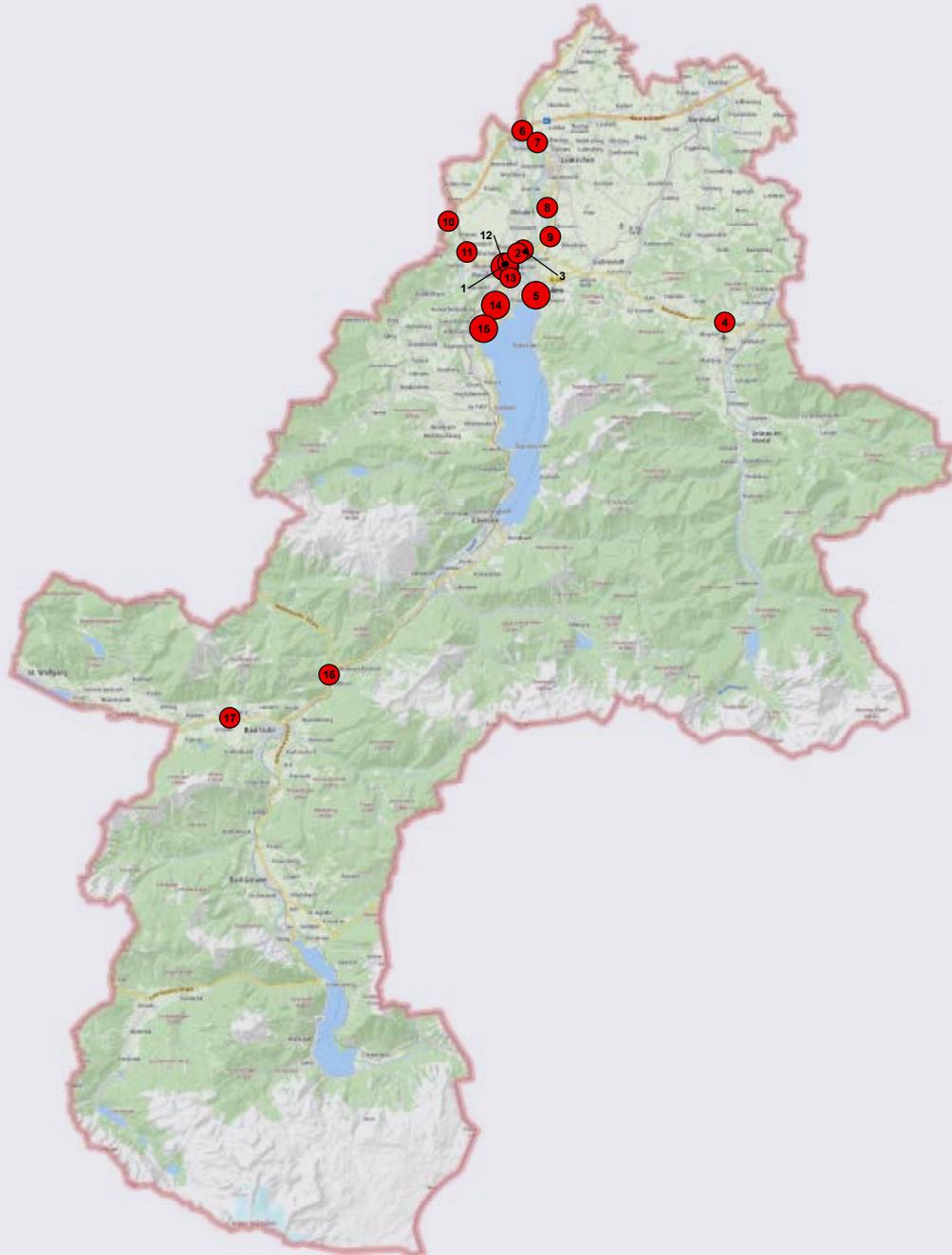
Abb. 8.5

■ Die Verteilung der Verunglückten nach Fahrzeugart ergibt ähnliche Werte wie in den vergangenen Jahren, gemäß der überwiegenden Pkw-Verkehrsleistung dominiert der Pkw-Anteil mit 64%. Seit 2013 ist ein hoher Anteil der Motorradbeteiligung zu verzeichnen, 2015 mit 10% etwas geringer als 2014 (11%). Identisch zu den Vorjahren und charakteristisch für den Bezirk, mit überregionalen Verbindungsstraßen im Freiland, bleibt der hohe Anteil an Alleinunfällen in den Freilandabschnitten. Die Unfälle im Richtungsverkehr sowie die Kreuzungsunfälle ereigneten sich 2015 in den Straßenabschnitten bzw. Kreuzungsbereichen im Verlauf der hoch belasteten Verbindungsachsen, insbesondere der B310 Mühlviertlerstraße, erst ab Beginn 2016 erfolgte eine Verkehrsentlastung durch die S10 Mühlviertlerschnellstraße für den überwiegenden Abschnitt der B310 (diese wurde in jenen Bereichen der parallel verlaufenden S10 zur B125 umbenannt).

Bezirk Gmunden



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Gmunden



© BEV-Wien

Abb. 9.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Gmunden

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
1	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Hoferkreuzung, km 0,150–0,350	2	4	2
2	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden Rampe Kleinreith, km 0,8–1,15	2	2	2
3	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Freiland, km 1,2–1,44	2	4	1
4	B120 Scharnsteiner Straße	Scharnstein, Freiland, In der Thann, km 15,2–15,4	2	1	4
5	B120b Scharnsteiner Straße	OG Gmunden, Klosterplatz/Georgstraße, km 2,760–3,2	4	4	4
6	B144 Gmundener Straße	AST Laakirchen West, VL5A 70 km/h, km 13,58–13,8	1	3	4
7	B144 Gmundener Straße	OG Steyrmühl, Kreuzungen, Zufahrten, km 14,94–15,1	2	4	3
8	B144 Gmundener Straße	Oberweis Zufahrt Reicherung "Wirt am Bach", km 19,4–19,65	0	0	5
9	B144 Gmundener Straße	Oberweis, Zufahrt GW Grafing, km 21,1–21,35	3	1	3
10	B145 Salzkammergutstraße	Pinsdorf, Zufahrt Sternberg, km 19,9–19,93	1	4	2
11	B145 Salzkammergutstraße	Pinsdorf, Kreuzung mit L1302, km 21,781–22	2	1	2
12	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Kreuzung mit B120 (Pollkreuzung), km 24,15–24,4	4	3	6
13	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Rampe Bahnhofstraße, km 24,95–25,1	2	2	2
14	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Fliegerschulkreuzung, km 26,653–26,9	3	5	6
15	B145 Salzkammergutstraße	Ortsdurchfahrt Altmünster, km 28,2–29	6	6	5
16	B145 Salzkammergutstraße	Bad Ischl, Zufahrt Kößlbach, km 53,715–53,95	2	3	1
17	B158 Wolfgangseestraße	Bad Ischl Pfandl, Kreuzung mit L546 km 47,728–47,9	0	4	1

Die Unfallkenngrößen 2013–2015

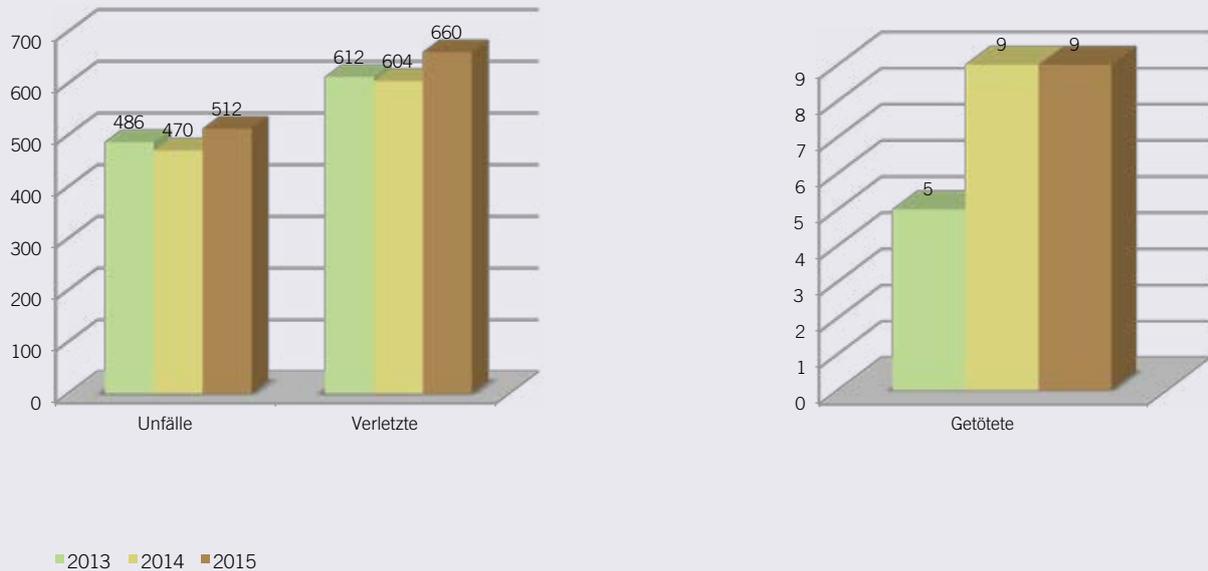


Abb. 9.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999–2015

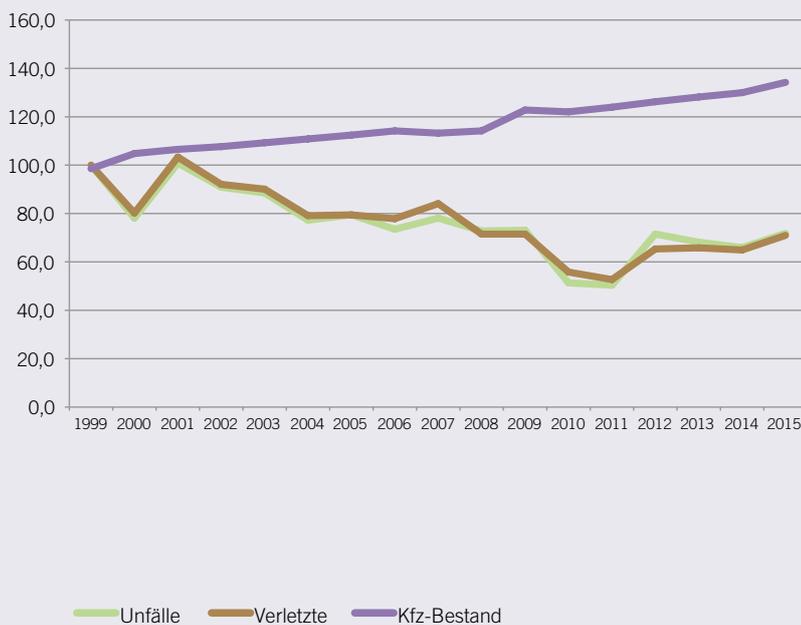


Abb. 9.3

■ Die Anzahl der Unfälle sowie die Anzahl der verletzten Personen ist im vorigen Jahr wiederum gestiegen, und haben die Werte des Jahres 2009 angenommen. Die Unfallhäufungsstellen sind im Bezirk Gmunden ausschließlich auf das hochrangige Straßennetz (B120, B144, B145 sowie B158) beschränkt. Die Verkehrszahlen am hochrangigen Straßennetz sind in den letzten Jahren massiv gestiegen, und die Hauptaufgabe des verkehrstechnischen Sachverständigendienstes wird Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit sowie die Steigerung der Verkehrssicherheit bedeuten.

Verunglückte nach Fahrzeugart

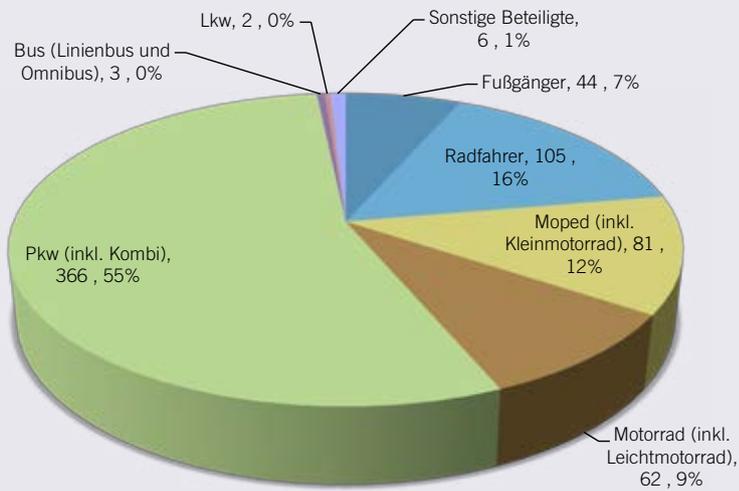


Abb. 9.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

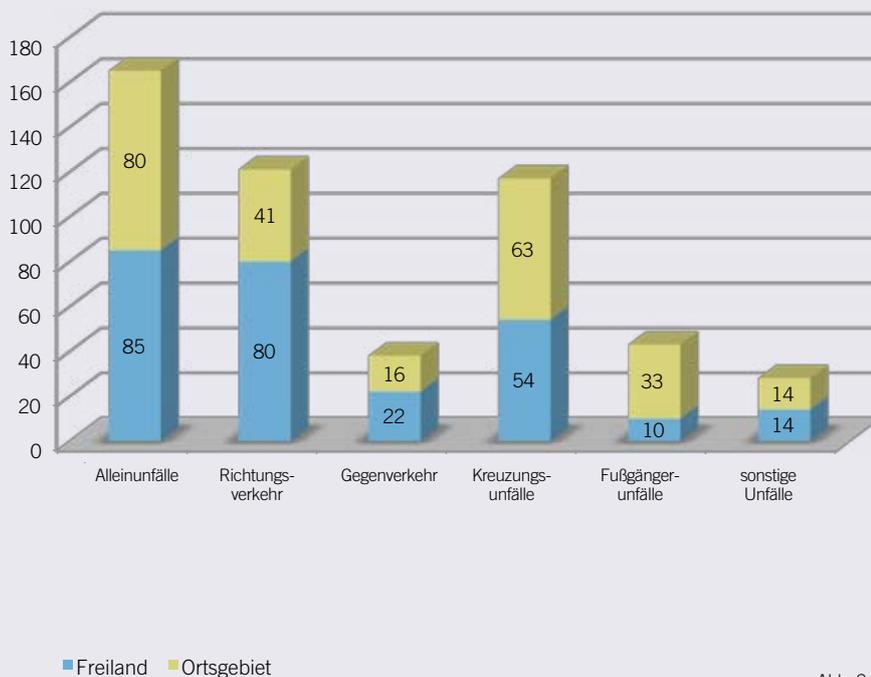
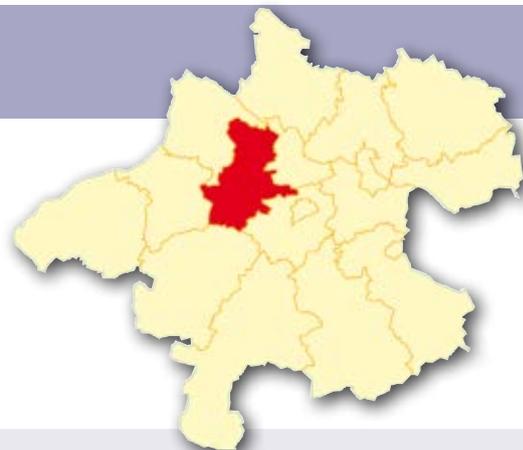


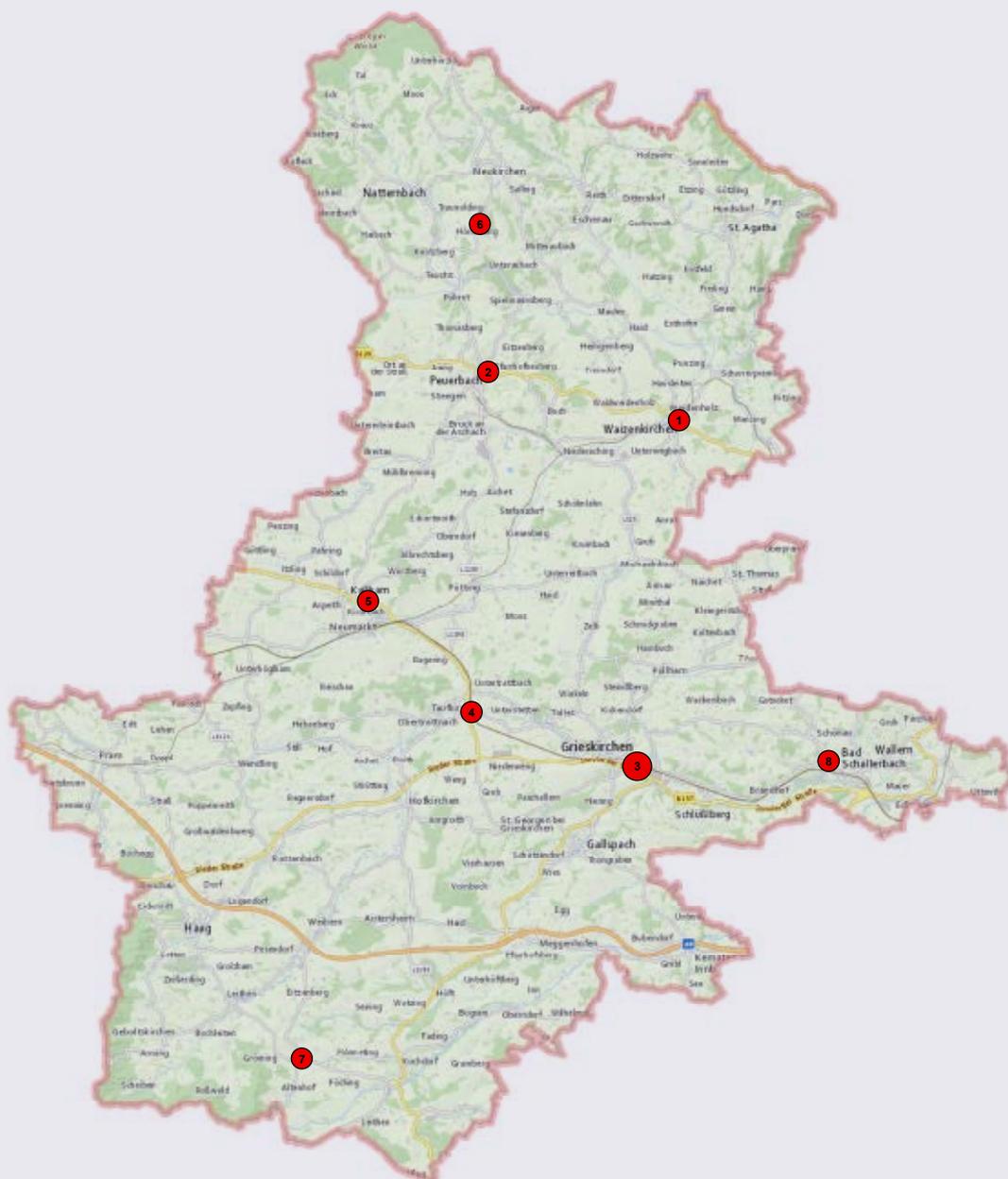
Abb. 9.5

■ Die Gesamtbeurteilung der Verkehrssituation zeigt einen sehr hohen Anteil der schwächeren Verkehrsteilnehmer/innen (Fußgänger/innen und Radfahrer/innen) sowie einspurigen Kraftfahrzeugen. Dies spiegelt sich auch in den Fußgängerunfällen innerhalb des Ortsgebietes wieder. Es sind hier Maßnahmen zu treffen, um dieser Zielgruppe vom übrigen Verkehr baulich getrennte, entsprechende Verkehrswege zur Verfügung zu stellen.

Bezirk Grieskirchen



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Grieskirchen



© BEV-Wien

Abb. 10.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Grieskirchen

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
1	B129 Eferdinger Straße	Ortsgebiet Waizenkirchen, km 39,0–39,187	3	2	2
2	B129 Eferdinger Straße	Ortsgebiet Peuerbach, km 46,4–46,63	1	2	3
3	B137 Innviertler Straße	Kreuzung m. B135, Johannesstr. u. L 525, km18,46–20,164	7	8	8
4	B137 Innviertler Straße	Kreuzung m. L518, km 25,840–25,930	1	2	2
5	B137 Innviertler Straße	Kallham (Lehnerkrzg.), km 31,158–31,400	1	1	3
6	L517 Keßlastraße	Freiland Gem.Natternbach (Wolfgrub), km 5,57–5,677	0	1	3
7	L520 Gaspoltshofener Straße	Kreuzung m. L 521 u. L 1180, km 13,281–13,500	0	1	5
8	L528 Grieskirchner Straße	Ortsgebiet Schallerbach, km 13,251–13,460	1	2	3

Die Unfallkenngrößen 2013–2015

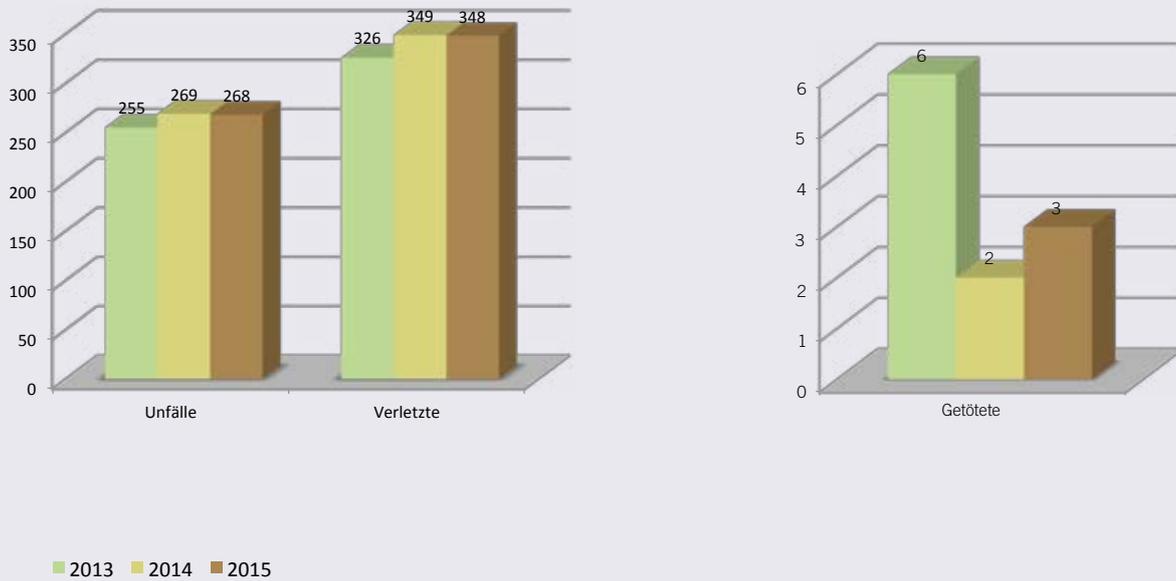


Abb. 10.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999–2015

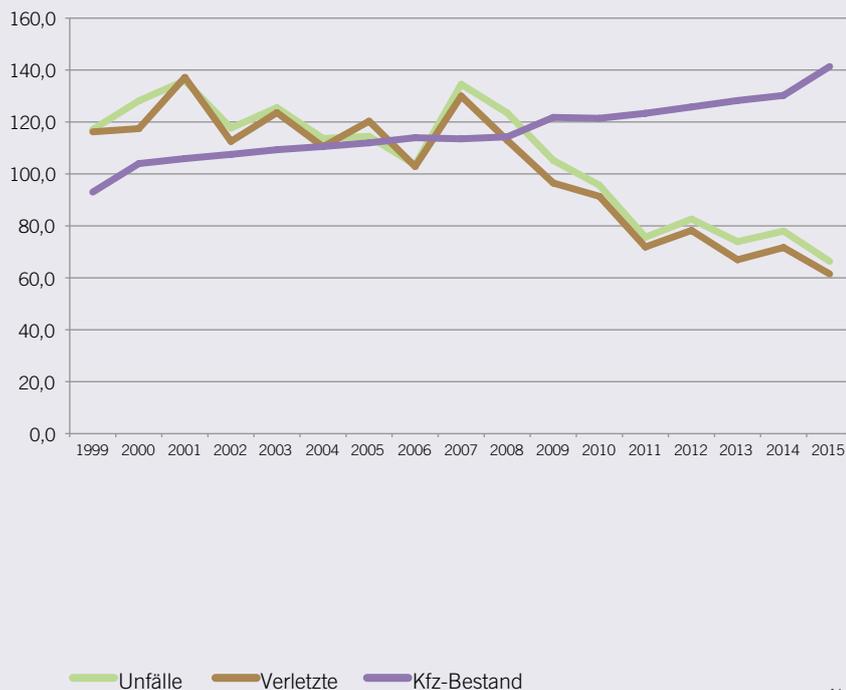


Abb. 10.3

■ Die B137 ist nach wie vor, bedingt durch die überregionale Bedeutung mit hohem Verkehrsaufkommen die unfallträchtigste Straße im Bezirk. Der Umbau von Knotenpunkten wie z.B. B137/B141 in eine Kreisverkehrsanlage, zeigt einen Rückgang des Unfallgeschehens auf null.

Verunglückte nach Fahrzeugart

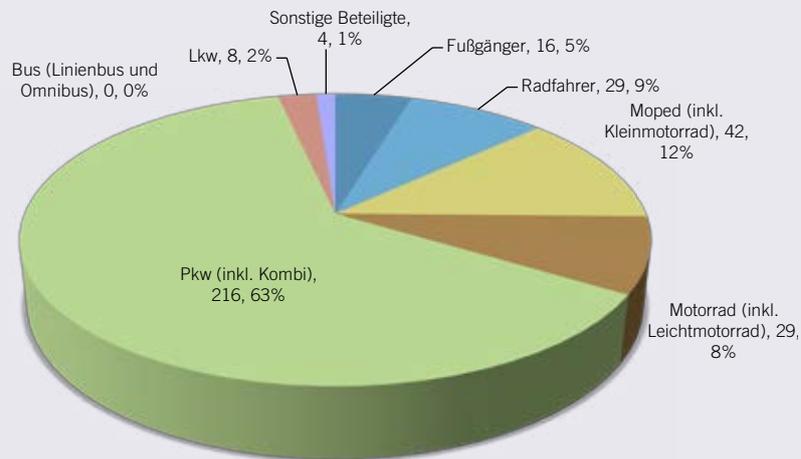


Abb. 10.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

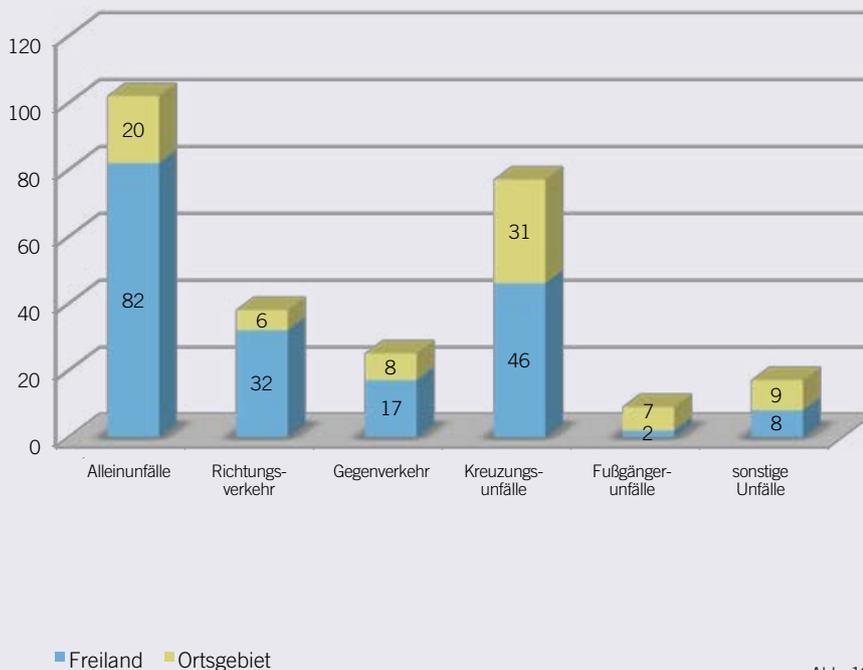


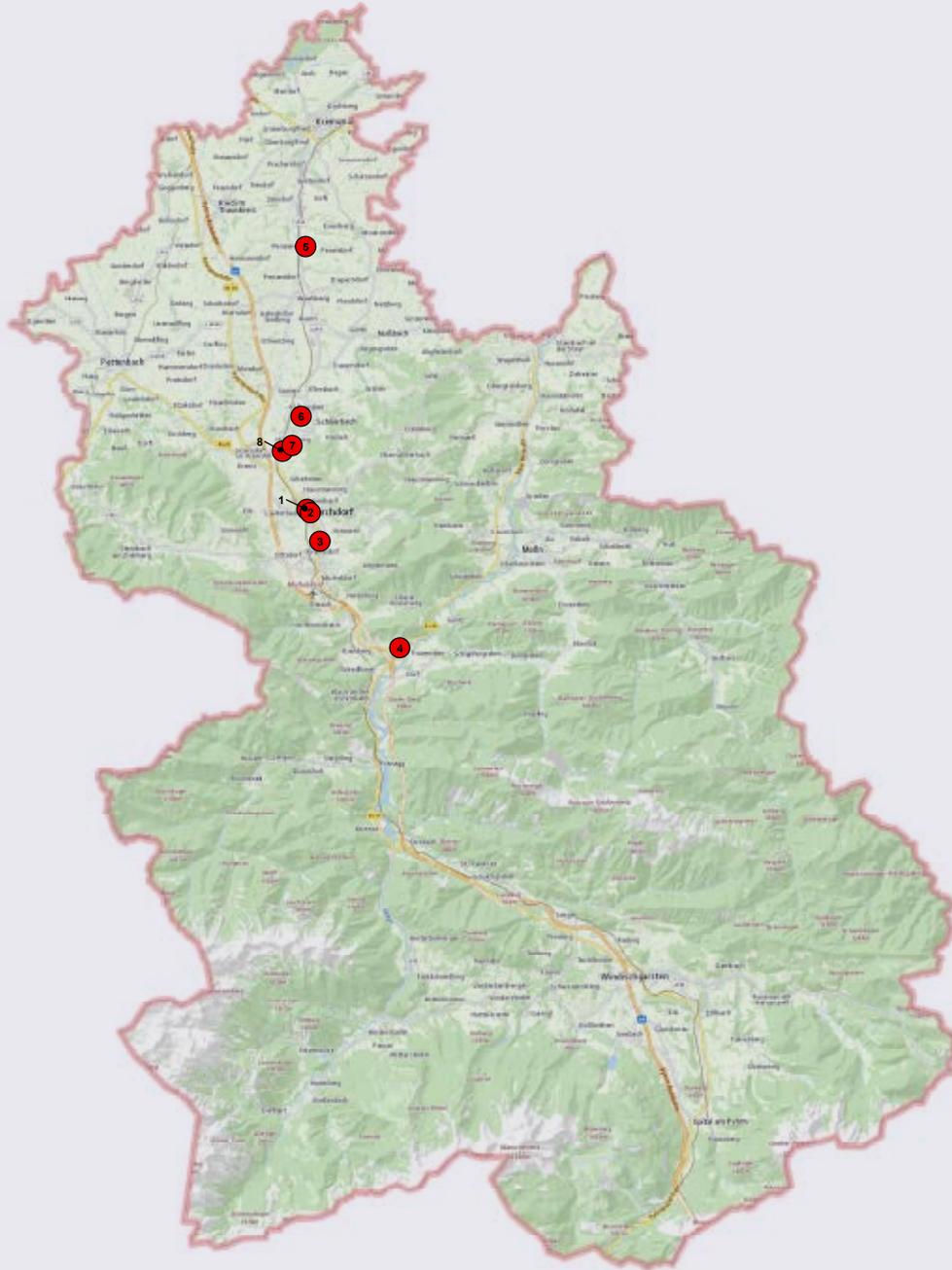
Abb. 10.5

■ Ein merklicher Rückgang von Fußgänger/innen-Unfällen ist sowohl im Ortsgebiet als auch im Freiland zu beobachten. Zurückzuführen ist dies auf die kontinuierliche Erweiterung des Gehsteige und Gehwegenetzes und die Einbauten von Fahrbahnteilern als Querungshilfe für Fußgänger.

Bezirk Kirchdorf



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Kirchdorf



© BEV-Wien

Abb. 11.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Kirchdorf

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
1	B138 Pyhrnpassstraße	Ortsgebiet Kirchdorf, VLSA Bahnhofstraße bis Kreuzung Garnisonstraße, km 33,015–33,250	4	2	0
2	B138 Pyhrnpassstraße	Ortsgebiet Kirchdorf, Anton Herzog Str. bis VLSA Schiefer Straße 1324, km 33,273–33,405	4	0	2
3	B138 Pyhrnpassstraße	Ortsgebiet Micheldorf, Bereich VLSA Ziehberg Straße L553, km 34,615–34,750	0	3	1
4	B140 Steyrtalstraße	Kreuzungsbereich B138, 70km/h, km 26,230–26,290	1	3	1
5	L554 Schlierbacher Straße	Freiland Wartberg, Diepersdorf, km 4,900–5,065	2	0	2
6	L554 Schlierbacher Straße	Freiland Schlierbach, 70 km/h, In der Schwäz, km 12,780–12,962	1	2	2
7	L554 Schlierbacher Straße	Freiland Schlierbach, km 14,140–14,357	2	7	0
8	L554 Schlierbacher Straße	Freiland Schlierbach, km 14,700–14,785	0	3	2

Die Unfallkenngrößen 2013–2015

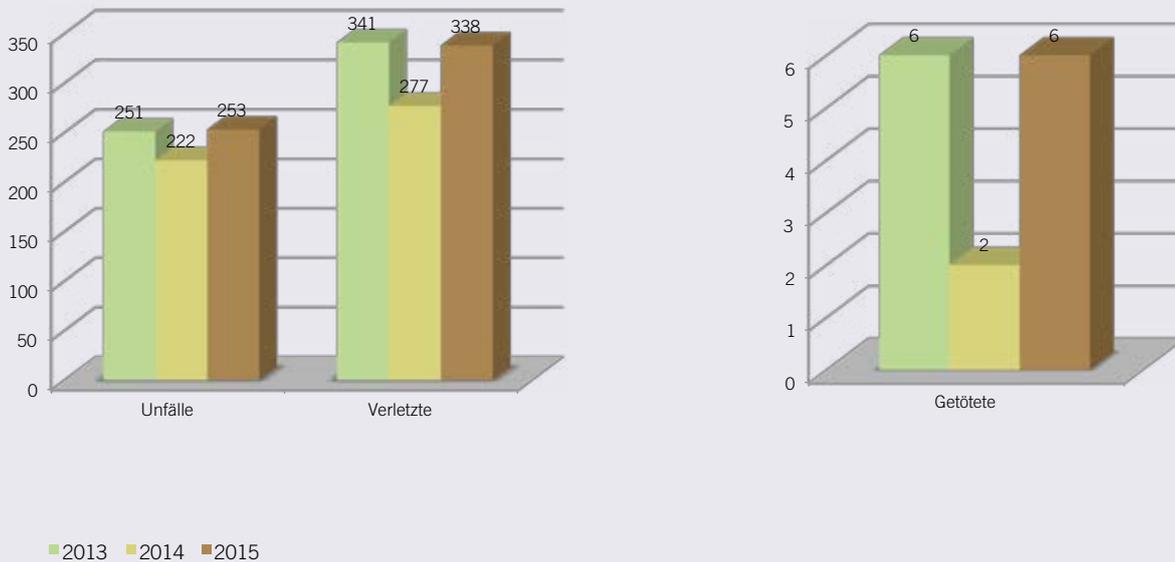


Abb. 11.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999–2015

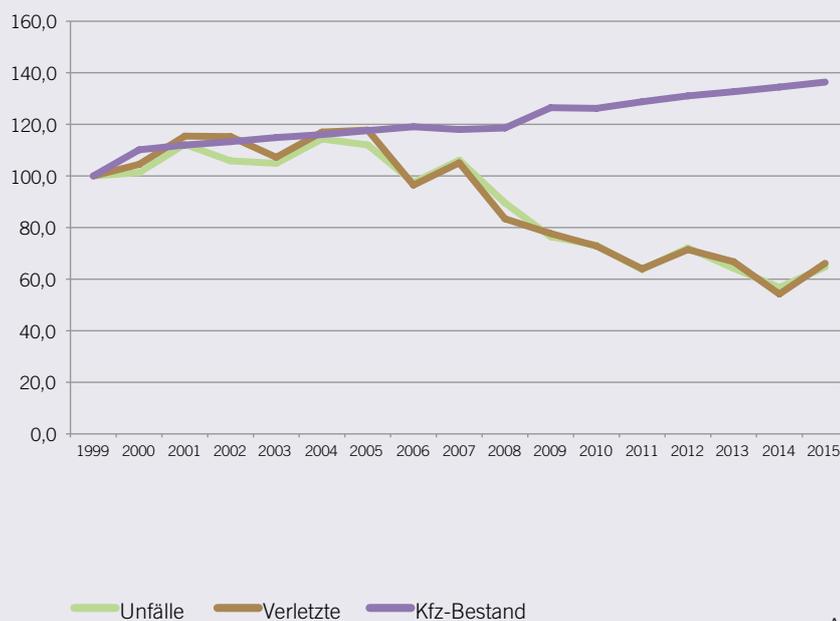


Abb. 11.3

■ Der Trend mit sinkender Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sowie der verletzten Personen setzt sich im Jahr 2015 leider nicht fort und liegt auf dem Niveau von 2013. Auch wenn sich drei der sechs Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang in einem einzelnen Gemeindegebiet ereigneten, lässt eine genaue Analyse der Unfallhergänge und Beteiligten keinerlei Trend erkennen, der konkrete Maßnahmen begründen könnte.

Hauptunfalltype ist wiederum der Alleinunfall im Freiland, wobei nach beteiligter Fahrzeugart der PKW Verkehr dominiert, gefolgt von Motorfahrrädern und Fahrrädern.

Der hohe Anteil der Alleinunfälle im Freilandbereich gebietet weiterhin eine verstärkte Überwachung des Fahrverhaltens, insbesondere des Geschwindigkeitsverhaltens auf Freilandstraßen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

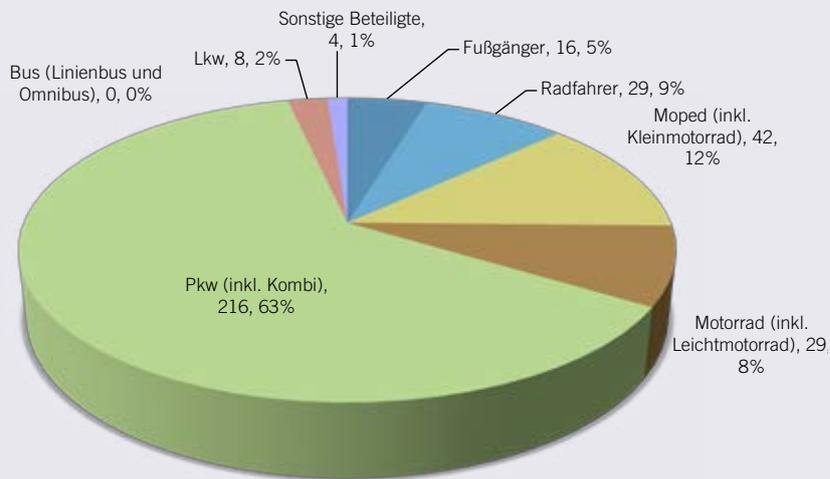


Abb. 11.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

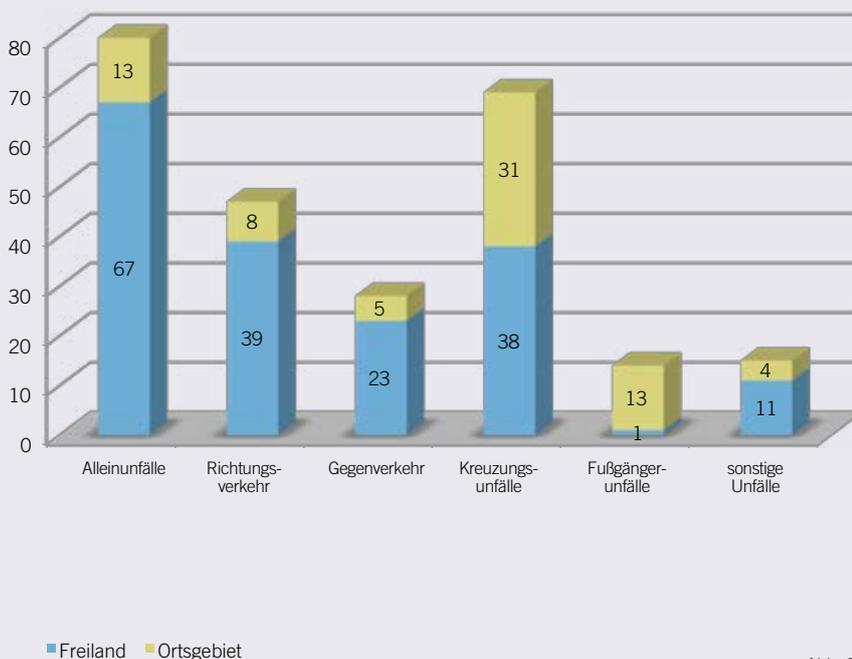


Abb. 11.5

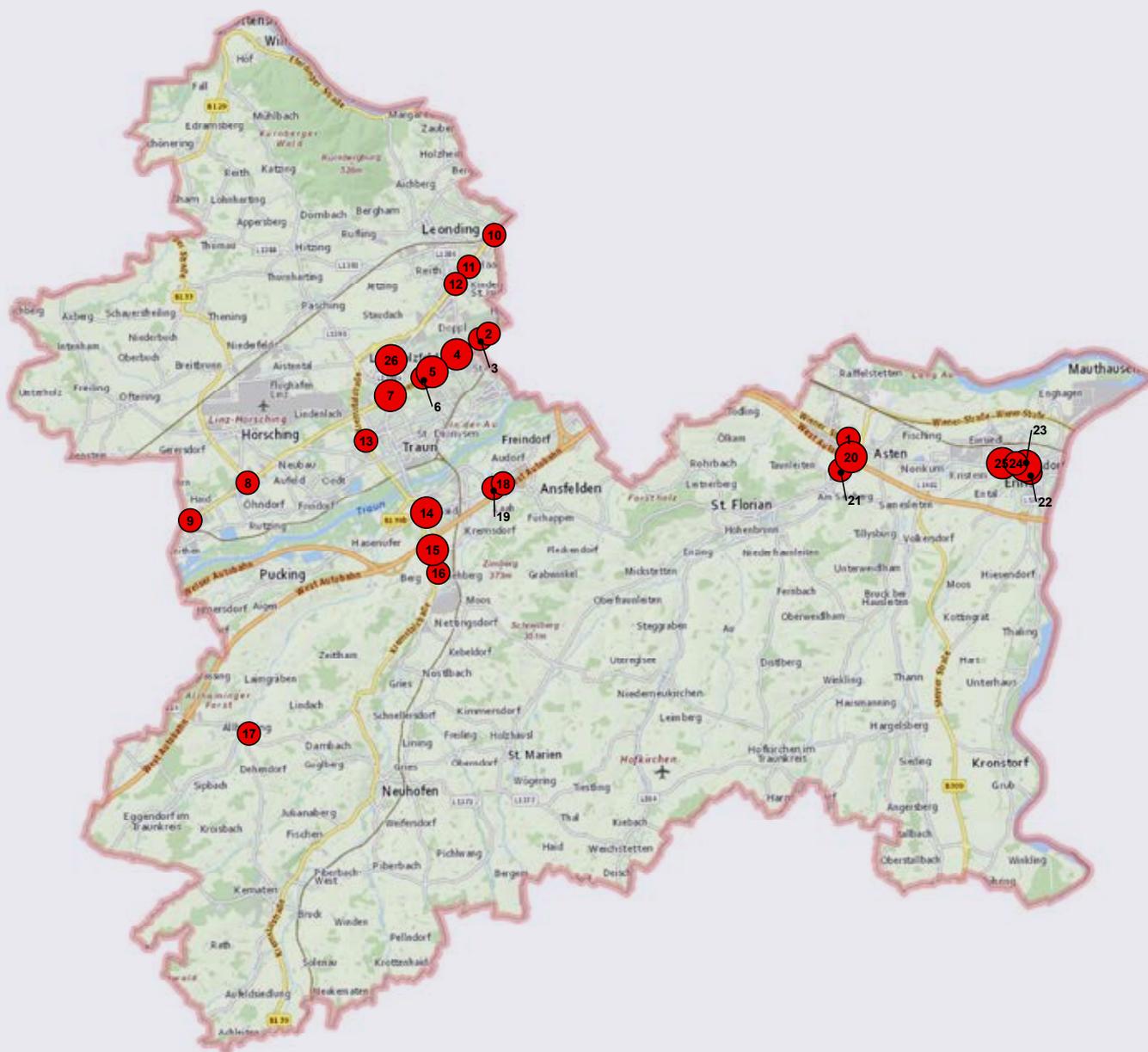
■ Der durchgehende Ausbau der A9, Pyhrn Autobahn, hat das gesamte Unfallgeschehen positiv beeinflusst und ist daher der geplante bzw. im Bau befindliche Vollausbau aus Verkehrssicherheitsgründen äußerst positiv zu sehen. Die baustellenbedingt teilweise schwierigen Verkehrsbedingungen konnten trotz zusätzlicher Baumaßnahmen auf der Ausweichroute – B138 bisher gut bewältigt werden. Durch die Baustellenkoordination mit Verkehrsableitungen in verkehrsschwachen Zeiten konnten die Probleme auf der Ableitstrecke – B138 Pyhrnpaß Straße minimiert werden.

Bei den Unfallhäufungsstellen wurde die Sanierung der Verkehrslichtsignalanlagen – Ampelkette der Ortsdurchfahrt Kirchdorf an der Krems der B138, Pyhrnpaß Straße abgeschlossen. Der tendenzielle Rückgang der Verkehrsunfälle an Unfallhäufungsstellen setzte sich 2015 fort.

Bezirk Linz-Land

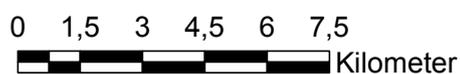


Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land



© BEV-Wien

Abb. 12.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
1	B1 Wiener Straße	Asten, Freiland, Krzg. mit Peterbauerstraße, km 173,25–173,493	2	0	4
2	B1 Wiener Straße	Leonding, Freiland, Krzg. mit Löwenzahnweg, km 188,4–188,6	4	1	2
3	B1 Wiener Straße	Leonding, Freiland, Krzg. mit Bannerstraße km 186,66–188,9	3	2	1
4	B1 Wiener Straße	Leonding, Freiland, Krzg. mit L1386, km 189,5–189,63	5	3	4
5	B1 Wiener Straße	Leonding, Freiland, Krzg. mit Friedhofstraße, km 190,338–190,5	5	5	2
6	B1 Wiener Straße	Traun, Freiland, Krzg. mit Bäckerfeldstraße, km 190,6–190,85	2	5	1
7	B1 Wiener Straße	Traun, Freiland, Traunerkreuzung, km 191,655–191,9	4	7	6
8	B1 Wiener Straße	Hörsching, Freiland, Krzg. mit Kasernenstraße, km 196,4–196,625	3	0	3
9	B1 Wiener Straße	Hörsching, Freiland, Krzg. mit Trindorfer Straße 198,3–198,52	1	4	2
10	B139 Kremstalstraße	Leonding, Krzg. mit L1227, km 4,2–4,45	3	2	4
11	B139 Kremstalstraße	Leonding, Krzg. mit Poststraße, km 5,378–5,583	1	2	6
12	B139 Kremstalstraße	Leonding, Krzg. mit L1386, km 5,975–6,22	5	0	2
13	B139 Kremstalstraße	Traun, Freiland, Krzg. mit L1390, km 10,55–10,8	2	2	2
14	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, Ortsdurchfahrt Haid, km 13–13,8	15	9	12
15	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, Zufahrt Haid-Center, km 14,3–14,66	8	4	6
16	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, Zufahrt Nettingsdorfer Straße, km 15,095–15,205	2	4	3
17	L534 Marchtrenker Straße	Allhaming, Freiland, Krzg. mit L1240/L1368, km 8,756–9,001	2	1	3
18	L563 Traunuferstraße	Ansfelden, Freiland, Krzg. mit L1392, km 5,5–5,61	3	1	1
19	L563 Traunuferstraße	Ansfelden, Freiland, VLSA, Zufahrt Hornbach, km 5,77–5,961	1	4	2
20	L566 Ipfstraße	AST Asten, Auf- und Abfahrt Rampe A1, km 1,38–2,04	10	11	6

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
21	L566 Ipfstraße	St. Florian, Freiland, Zufahrt Kornspitzstraße, km 2,052–2,3	2	0	4
22	L568 Ennser Straße	OG Enns, Krzg. mit Dr. Renner Straße, km 167,9–168,15	2	3	1
23	L568 Ennser Straße	OG Enns, Krzg. mit Stadlgasse, km 168,178–168,35	4	3	4
24	L568 Ennser Straße	OG Enns, Krzg. mit Lauriacumstraße, km 168,45–168,65	2	3	1
25	L568 Ennser Straße	OG Enns, Krzg. mit Lagerhausstraße, km 168,85–169	4	4	2
26	Krzg. Plus-Kauf-Straße - Nr. 7	Pasching, Zufahrt Plus-City, Plus-Kauf-Straße 7	4	3	3



Die Unfallkenngrößen 2013–2015

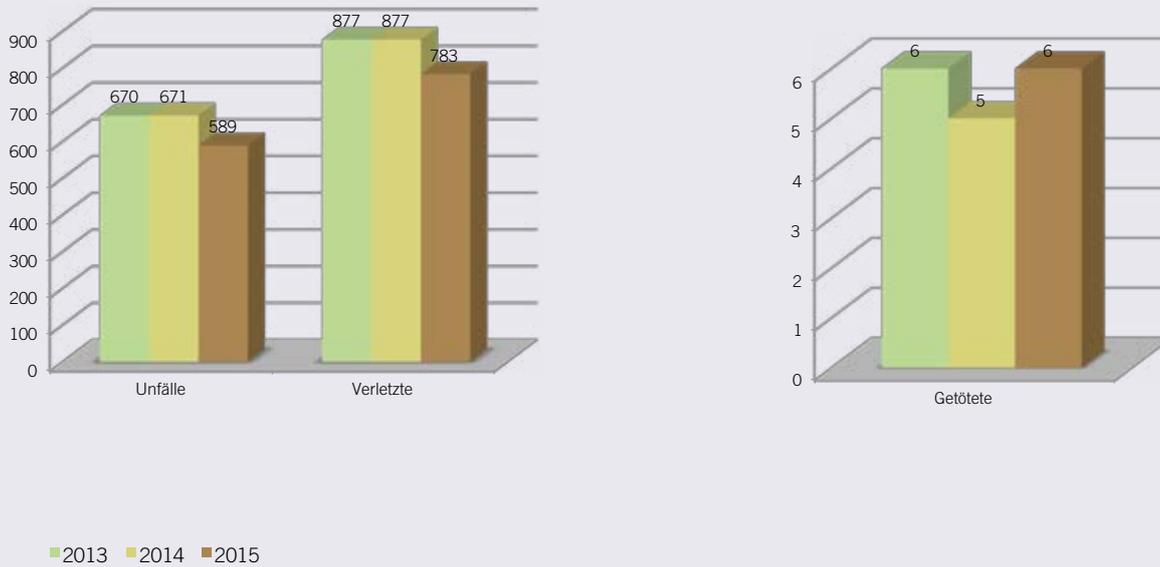


Abb. 12.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999–2015



Abb. 12.3

■ Die Anzahl der Unfälle sowie der verletzten Personen konnte im letzten Jahr um mehr als 1/10 gesenkt werden. Hingegen ist die Anzahl der getöteten Personen auf den Stand von 2013 gestiegen. Durch die straßenbaulichen Maßnahmen zur Entschärfung unfallträchtiger Straßenabschnitte wurde seit dem Jahr 2001 eine merkbare Senkung der Unfallzahlen bei gleichzeitig massiver Steigerung der Verkehrsbelastung erreicht.

Verunglückte nach Fahrzeugart

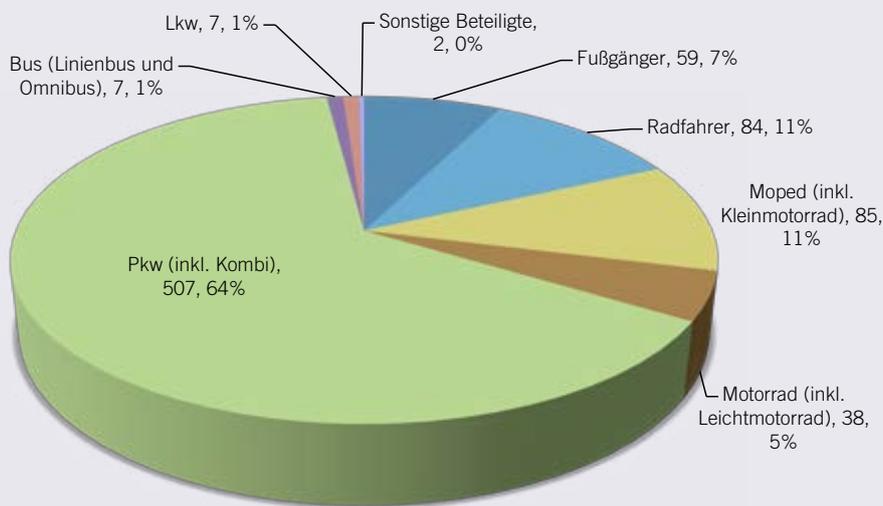


Abb. 12.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

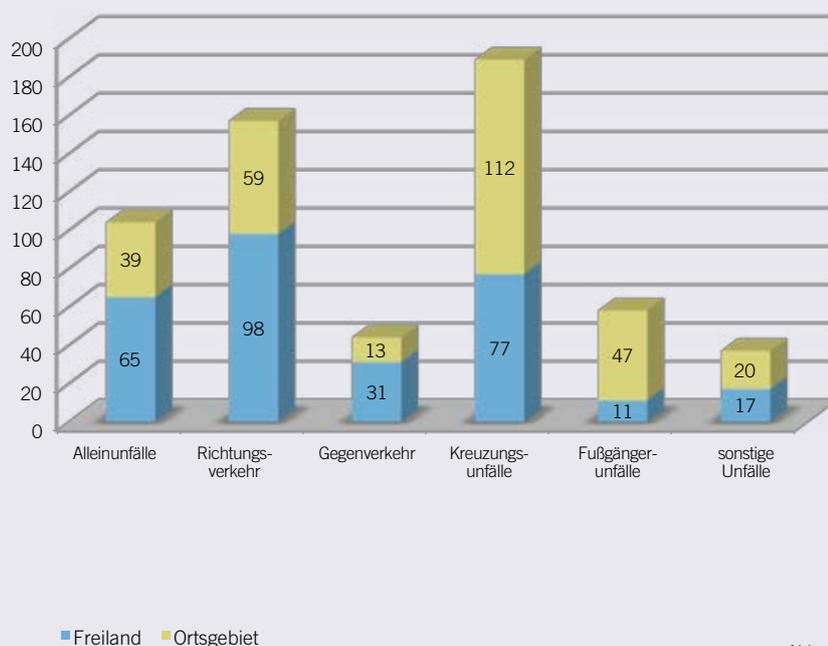


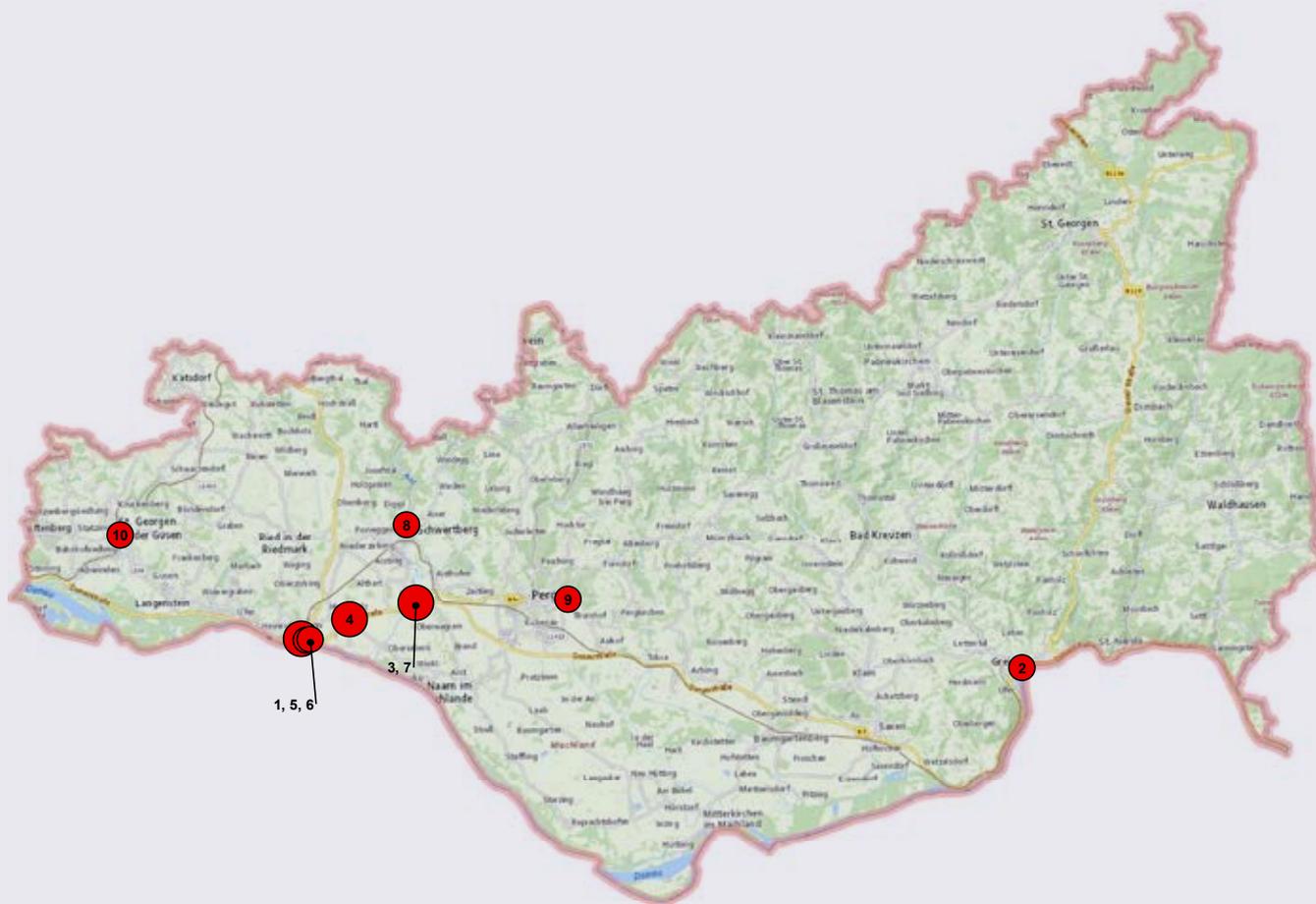
Abb. 12.5

■ Der Hauptunfalltyp im Bezirk Linz-Land ist der „Kreuzungsunfall im Ortsgebiet“ was auf das engmaschige Straßennetz im Zentralbereich Linz-Umgebung zurückzuführen ist. Die mit Abstand meisten Verkehrsunfälle wurden von PKW-Lenker/innen (64%) verursacht. Die zweitgrößte Unfallgruppe waren Radfahrer/innen und Moped mit jeweils 11%.

Bezirk Perg



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Perg



© BEV-Wien

Abb. 13.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Perg

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
1	B123 Mauthausener Straße	Donaubrücke, km 5,38–5,59	0	1	4
2	B3 Donaustraße	Krztg Donaugasse, km 188,842–188,96	2	4	2
3	B3 Donaustraße	Anbindung Furth, km 214,8–214,99	4	2	4
4	B3 Donaustraße	Krztg Machlandstraße, km 217,9–218,15	2	5	3
5	B3 Donaustraße	Anbindung B123, km 219,5–219,74	0	3	2
6	B3 Donaustraße	Donaupark, km 219,76–220,1	10	6	9
7	L1415 Aisttalstraße	Kreuzung B3c, km 0–0,12	1	2	1
8	L1415 Aisttalstraße	Reitbergstraße bis Schulstraße, km 2,8–2,9	1	3	2
9	L1423 Münzbacher Straße	Krztg Machlandstraße, km 0,65–0,825	1	2	1
10	L569 Pleschinger Straße	Marktplatz, km 12,751–12,98	3	5	0

Die Unfallkenngrößen 2013–2015

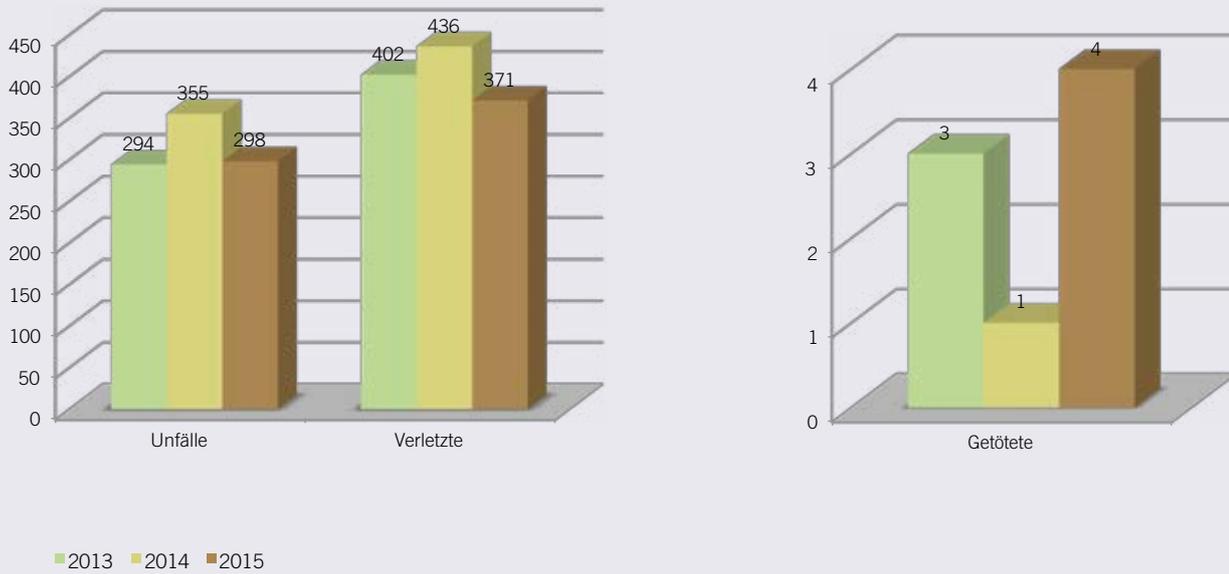


Abb. 13.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999–2015



Abb. 13.3

■ Die Unfalls- und auch Verletztenszahlen weisen wieder einen Abwärtstrend auf. Bei den tödlichen Unfällen ist nach dem erfreulichen Vorjahr die Anzahl leider wieder auf vier Getötete gestiegen. Das Unfallgeschehen im Bezirk ist durch die B3 geprägt, hier ereignen sich bedingt durch die höhere Verkehrsdichte sowie das Geschwindigkeitsniveau die meisten Unfälle.

Verunglückte nach Fahrzeugart

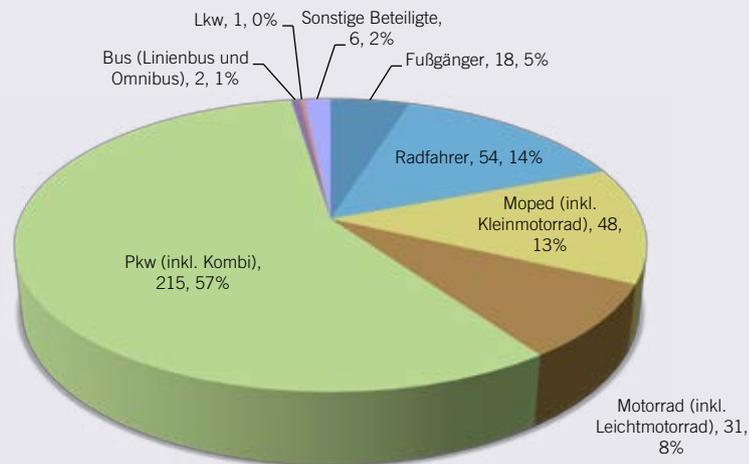


Abb. 13.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

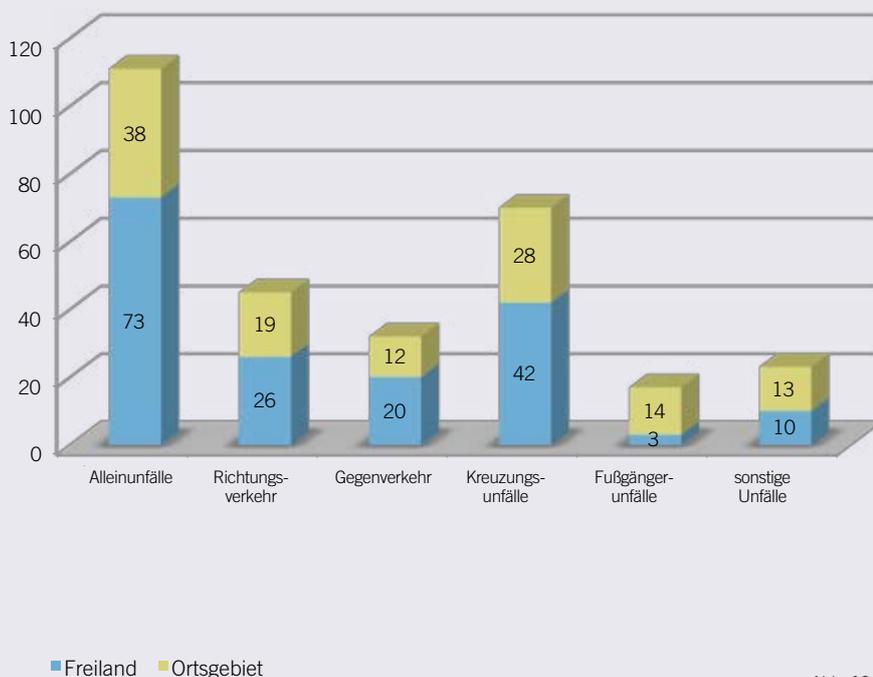


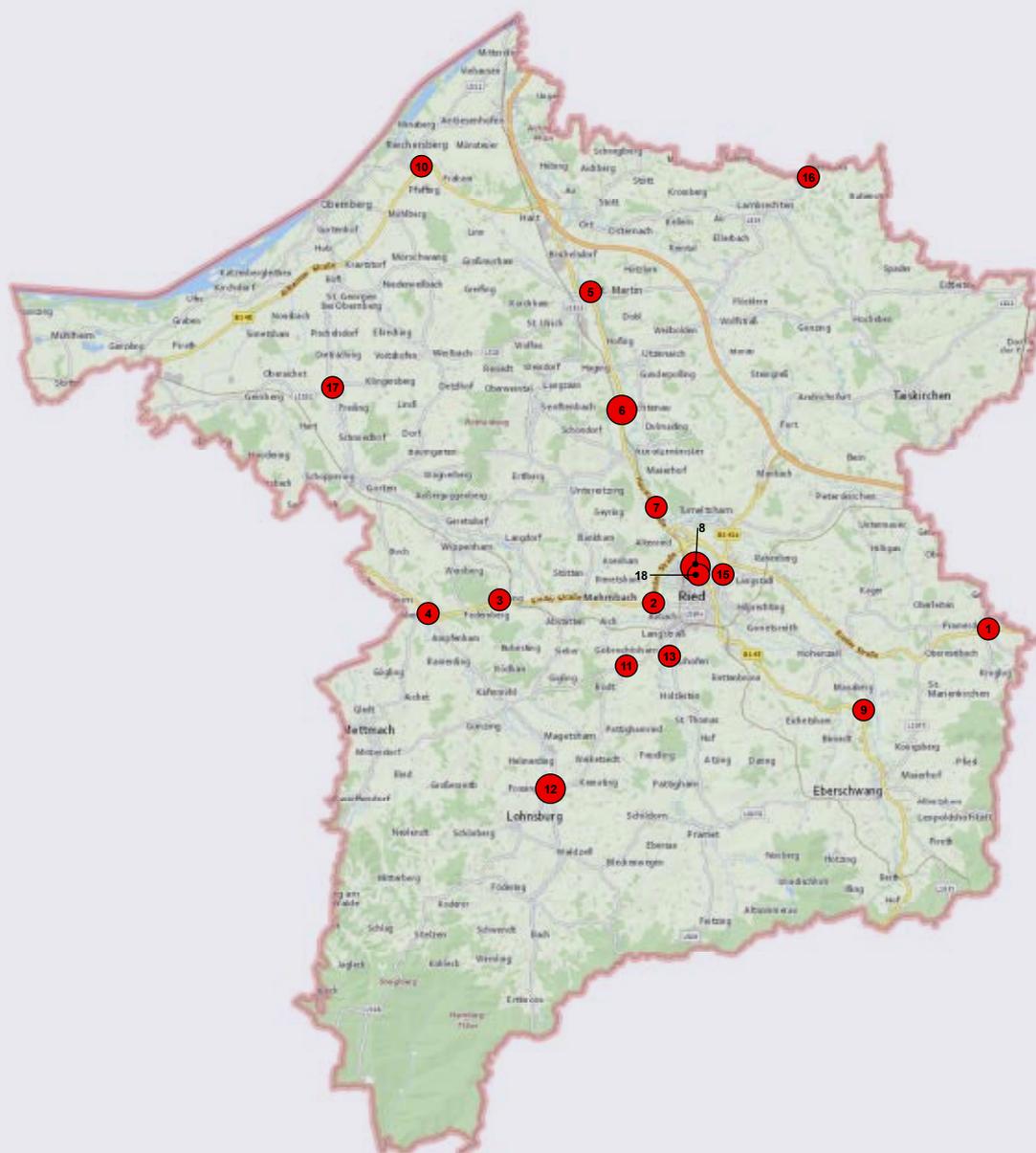
Abb. 13.5

■ Der Alleinunfall im Freiland ist der häufigste Unfalltyp. Hier ist die nicht angepasste Geschwindigkeit die Hauptunfallursache. Die hohe Anzahl der Kreuzungsunfälle besonders im Freiland weist auf ein stärkeres Verkehrsaufkommen in den Ballungsräumen hin.

Bezirk Ried



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Ried



© BEV-Wien

Abb. 14.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Ried

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
1	B141 Rieder Straße	Gde. Geiersberg, km 13,510–13,662	2	2	4
2	B141 Rieder Straße	Gde. Ried i. l., km 27,000–27,180	1	0	4
3	B141 Rieder Straße	Gde. Mehrnbach, Baching, km 32,045–32,250	1	3	5
4	B141 Rieder Straße	Gde. Kirchheim, Kraxenberg, Krzg. L1065 und L1088, km 34,400–34,647	1	2	2
5	B143 Hausruck Straße	St. Martin i. l., Krzg. L1079, km 3,769–3,861	1	2	3
6	B143 Hausruck Straße	Gde. Aurolzmünster, Forchtenau, km 7,500–8,050	3	7	1
7	B143 Hausruck Straße	Gde. Aurolzmünster, Weierfing, km 11,100–11,325	1	2	2
8	B143 Hausruck Straße	Ried i. l., km 13,020–14,063	7	9	12
9	B143 Hausruck Straße	Gde. Eberschwang, Krzg. L1079, km 21,850–22,000	0	1	5
10	B148 Altheimer Straße	Gde. Reichersberg, Krzg. L512 und Gdestr., km 4,200–4,440	3	2	2
11	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Neuhofen i. l., Gobrechtsham, km 2,878–3,090	1	3	2
12	L508 Kobernauber Straße	Gde. Lohnsburg, Krzg. L1064 und L1065, km 24,998–25,235	7	2	3
13	L509 Frankenburger Straße	Neuhofen i. l., km 1,980–2,200	1	2	2
14	L509a Frankenburger Straße	Ried i. l., km 0,000–0,002	0	0	4
15	L513 Unterinnviertler Straße	Ried i. l., km 0,150–0,400	0	1	4
16	L514 Andorfer Straße	Gde. Lambrechten, Krzg. L1104, km 10,035–10,060	0	2	2
17	L1087 Wippenhamer Straße	Gde. St. Georgen/Obbg., Krzg. L1102, km 10,000–10,150	1	1	2
18	Krzg. Grillparzerstraße - Nr. 6	Ried i. l.	3	2	2

Die Unfallkenngrößen 2013–2015



Abb. 14.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999–2015



Abb. 14.3

■ Die Liste der alljährlich erfassten Unfallhäufungsstellen ist nahezu unverändert, wobei wiederum die Landesstraßen B hervorstechen. Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen hat sich wieder erhöht, nachdem die Anzahl im Vorjahr schon angestiegen ist. Verschiedene bauliche Maßnahmen die gesetzt wurden und auch Regulierungsmaßnahmen müssen sich aber noch nachhaltig beweisen. Weitere wichtige Straßenstellen, die einer besonderen Aufmerksamkeit bedürfen, sind die beiden Kreuzungen L503 Oberinnviertler Straße / L1065 Kirchheimer Straße in Riegingting, sowie die Kreuzung L508 Kobernauber Straße / L1064 Waldzeller Straße / L1065 Kirchheimer Straße („Kreuzung Häuperlwirt“) in der Gemeinde Lohnsburg.

Verunglückte nach Fahrzeugart

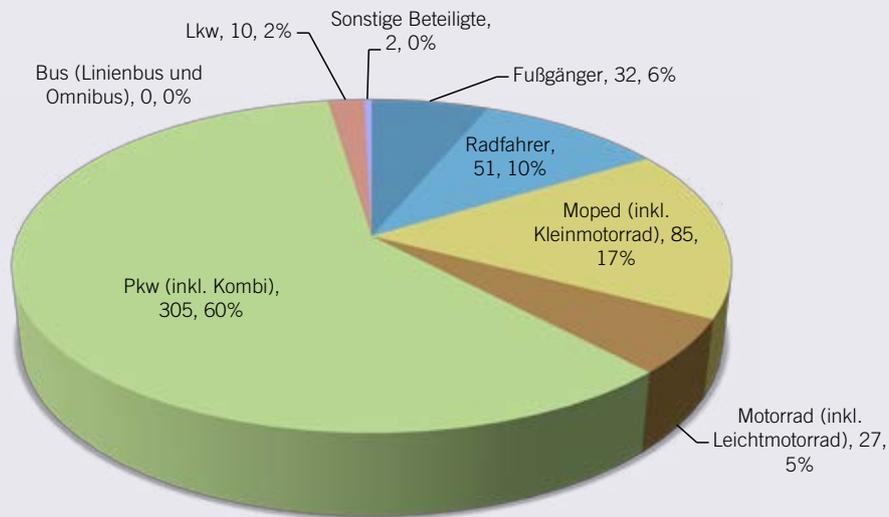


Abb. 14.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

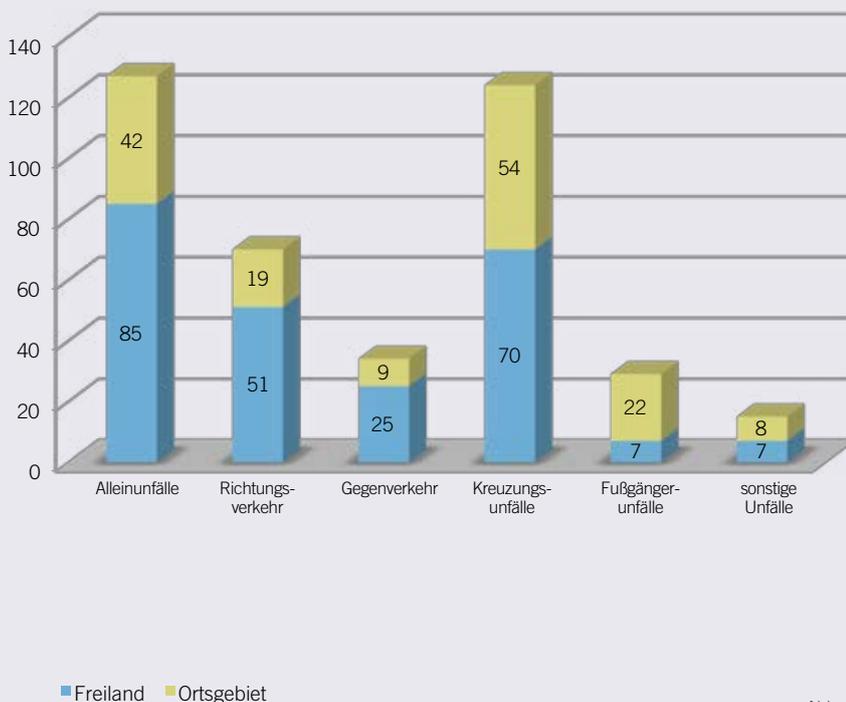


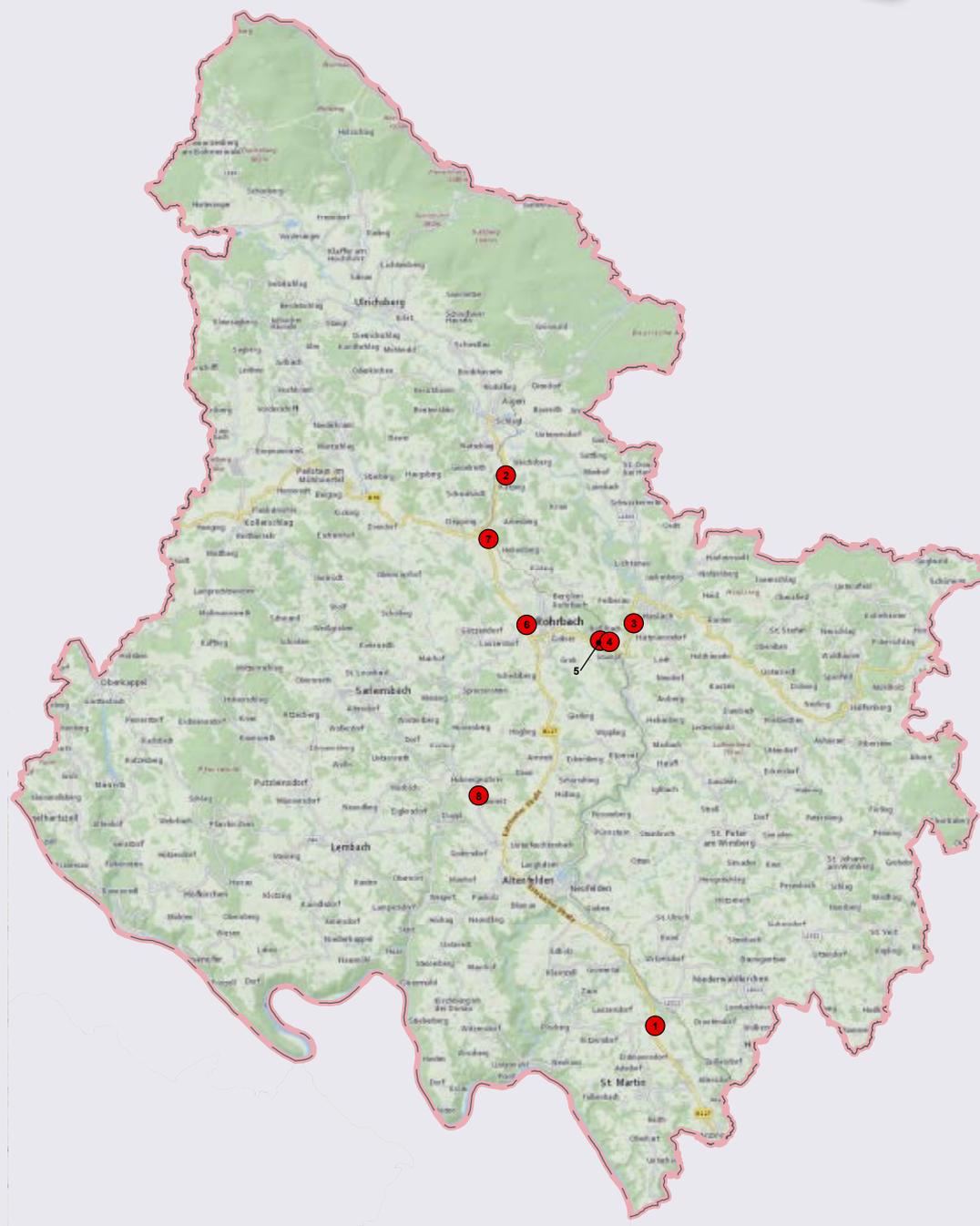
Abb. 14.5

■ Die Abkommensunfälle (Alleinunfälle) waren bereits in der Vergangenheit die häufigste Unfallursache. Stark angestiegen ist auch die Anzahl der Kreuzungsunfälle. Den unfallträchtigsten Straßenzug stellt weiterhin die B143 Hausruck Straße dar. Hinsichtlich der verunglückten Personen nach Fahrzeugarten ergab sich eine Erhöhung bei Verkehrsunfällen mit Fußgänger und Mopedbeteiligung.

Bezirk Rohrbach



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Rohrbach



© BEV-Wien

Abb. 15.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Rohrbach

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
1	B127 Rohrbacher Straße	km 27,550–27,645 sogen. Kreisverkehr Stapfenedt mit L1512 Haslacher Str. und L1507 Landshaager Str.	0	4	3
2	B127 Rohrbacher Straße	km 53,85–54,225 Freiland, Kurven zwischen Ortschaften Katzing und Weichsberg	2	5	2
3	B38 Böhmerwaldstraße	km 147,960–148,200 Freiland, nach Haslach a.d.M., Kurven nach Kläranlage	0	3	1
4	B38 Böhmerwaldstraße	km 150,063–150,271 Freiland, Nößlbach, Krzg. GW Felberau	2	0	1
5	B38 Böhmerwaldstraße	km 150,400–150,649 Freiland, Kurve in Walddurchfahrt vor Ortschaft Gollner	2	1	1
6	B38 Böhmerwaldstraße	km 153,600–153,790 Krzg. mit Rampe von/zur L588 Tannberg Str. 80 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung	1	1	4
7	B38 Böhmerwaldstraße	km 157,190–157,345 Freiland, Kurve vor sogen. Grill-Krzg.	1	1	2
8	L1525 Haselbacher Straße	km 2,120–2,200 Freiland, Kurven zw. Haselbach und Hühnergesschrei	3	0	2

Die Unfallkenngrößen 2013–2015

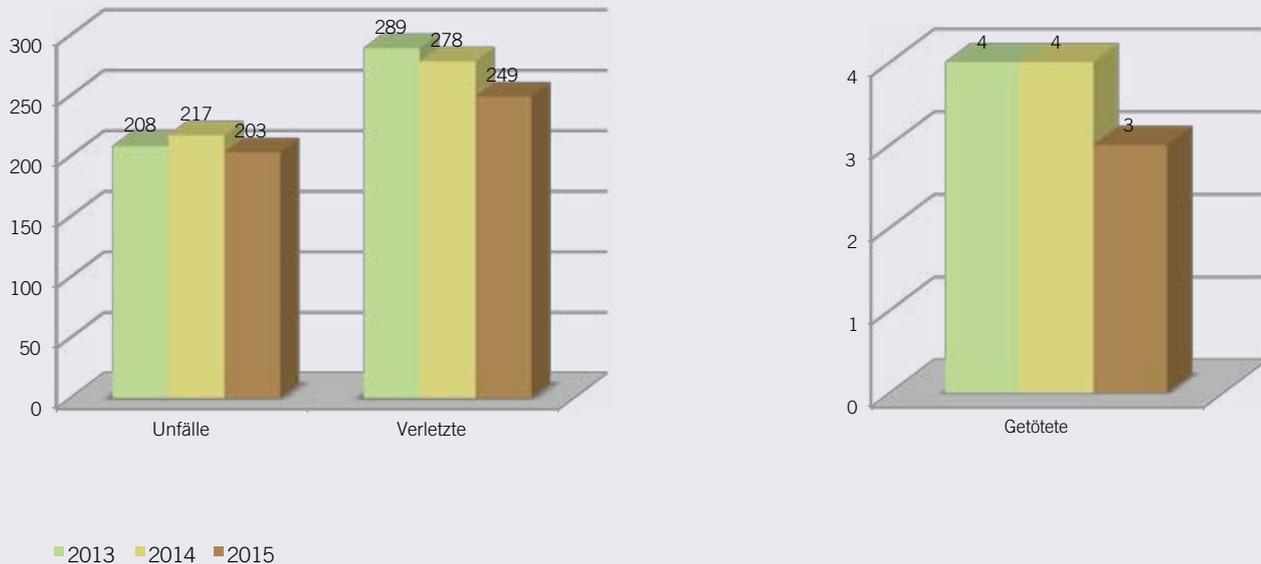


Abb. 15.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999–2015

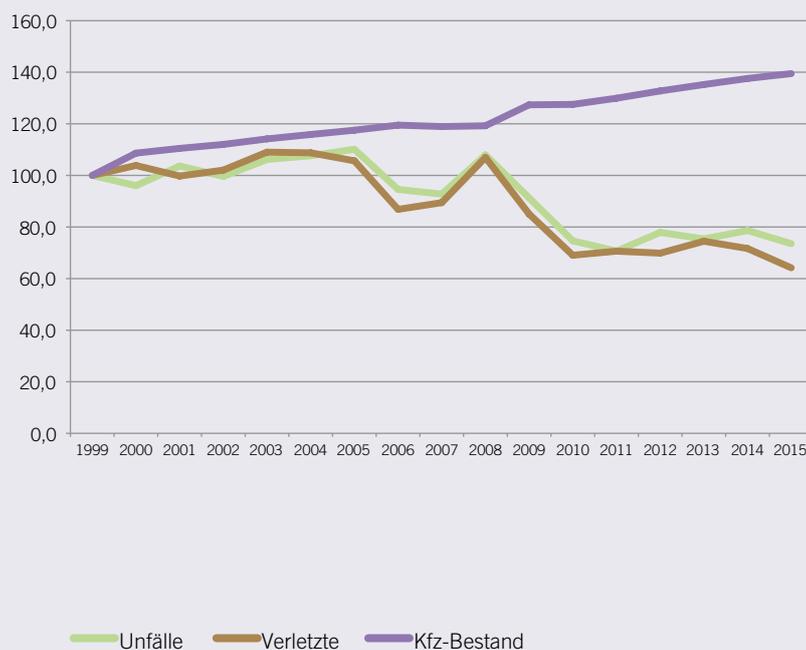


Abb. 15.3

■ Nach einer geringfügigen Zunahme im Jahr 2013 hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Bezirk Rohrbach im Jahr 2014 wieder leicht und die Anzahl der dabei verletzter Verkehrsteilnehmer/innen sogar auf den niedrigsten Stand (seit 1990) verringert. Abgesehen davon, dass die Anzahl der Verkehrstoten aufgrund von Zufälligkeiten erfahrungsgemäß nicht proportional zum Unfallgeschehen ist und meist nicht an Unfallhäufungsstellen ereignen, waren wie in den Jahren 2011 und 2012 auch im Jahr 2014 mit drei wieder die wenigsten Verkehrstoten im Bezirk Rohrbach seit 1990 zu verzeichnen.

Nebst einem 70-jährigen Moped-Lenker, der ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer/innen in einer Kurve von der Fahrbahn abgekommen ist und einem 79-jährigen Pkw-Lenker, der unter Medikamenteneinfluss mit dem Gegenverkehr kollidierte, war unglücklicherweise seit langem wieder ein Kind betroffen, der 8-jährige wollte bei einer Bushaltstelle im Freiland die Fahrbahn überqueren.

Verunglückte nach Fahrzeugart

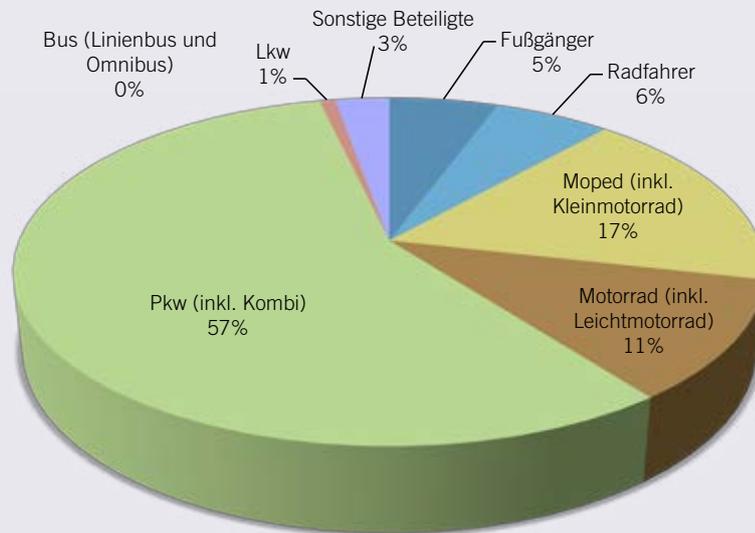


Abb. 15.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

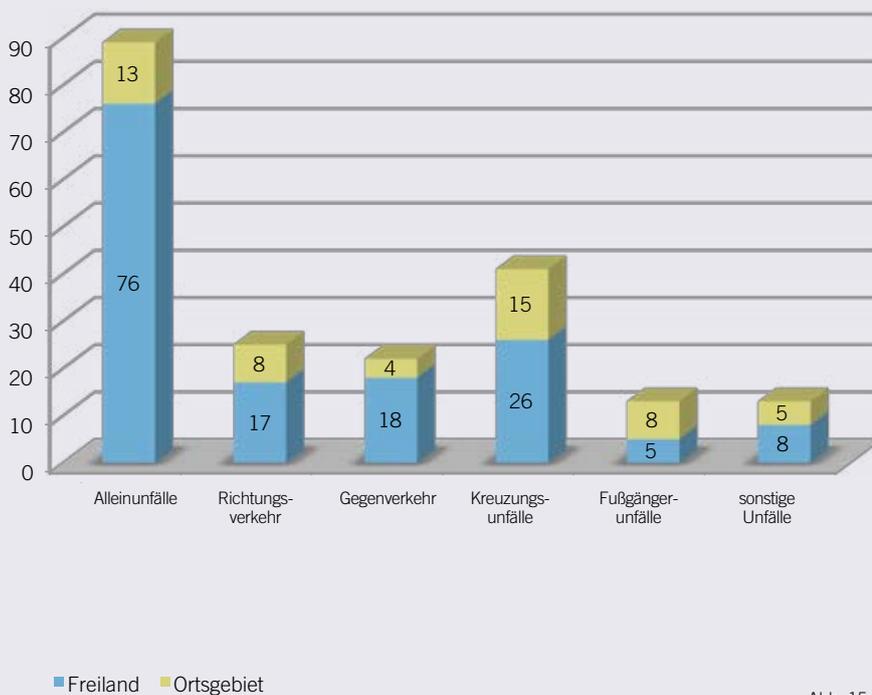


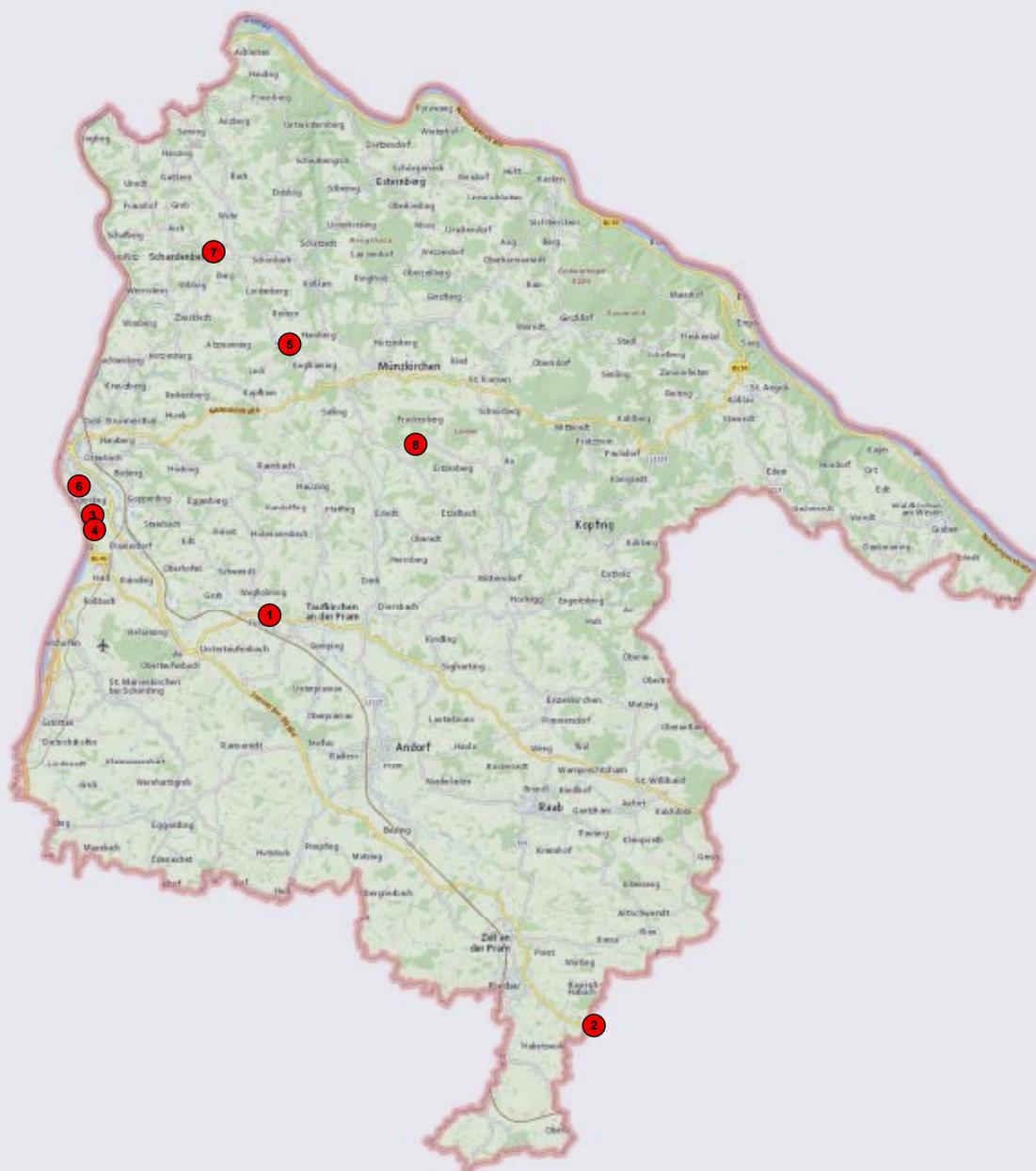
Abb. 15.5

■ Nach der niedrigsten Anzahl (seit 1995) im Jahr 2014 haben sich die Unfälle mit Fußgänger/innen im Jahr 2015 wieder auf den langjährigen Durchschnitt erhöht. Die Verkehrsunfälle durch Abkommen (unangepasste Geschwindigkeit), die überwiegend im Freiland passieren, sind schon im Jahr 2014 von durchschnittlich 1/3 auf über 40% und im Jahr 2015 noch weiter angestiegen. Hingegen ist bei den Kreuzungsunfällen und auch bei den Gegenverkehrsunfällen ein merklicher Rückgang zu verzeichnen. Wie schon in den Vorjahren sind merklich mehr Moped-Lenker/innen bei Verkehrsunfällen beteiligt als Motorradfahrer/innen (Verhältnis 60/40), wobei wiederum auffällt, dass es sich bei den Moped-Unfällen um mehr als 50% Alleinunfälle handelt und der Anteil der 15-Jährigen Mopedfahrer/innen wieder bei 33% (14% 16-jährige) liegt.

Bezirk Schärding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Schärding



© BEV-Wien

Abb. 16.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Schärding

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
1	B129 Eferdinger Straße	km 68,700–68,715 Krzg. mit L1142 Schwendter Str. km 1,965 Ortschaft Furth, Freiland 70km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung	3	1	1
2	B137 Innviertler Straße	km 35,600–35,650 Freiland, vor Riedau/Pomedt nach Bez.-Grenze GR	0	1	2
3	B149 Subener Straße	km 0,700–0,780 Ortsgebiet St. Florian a.l. Kreisverkehr mit L1143 Otterbacher Str., km 16,340	1	1	1
4	B149 Subener Straße	km 1,230–1,260 Krzg. bei Zufahr Kraftwerk und FZ-Waschanlage Freiland 70km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung	2	1	1
5	L515 Eisenbirner Straße	km 16,270–16,300 Freiland, Wald-durchfahrt zw. Ortschaften Dierthalling und Englhaming	2	0	1
6	L1143 Otterbacher Straße	km 15,255–15,305 Stadtgebiet Schär-ding, Vorstadt, bei Lidl-Markt und JET-Tankstelle	1	0	4
7	L1153 Steinbrunner Straße	km 2,662–2,665 Ortsgebiet Scharden-berg, Krzg. mit L1152 Schardenber-ger, km 1,540	2	1	4
8	L1172 Ruholdinger Straße	km 6,560–6,630 Krzg. mit Güterweg Danrath, Freiland 70km/h-Geschwin-digkeitsbeschränkung in km-Richtung	0	2	1

Die Unfallkenngrößen 2013–2015

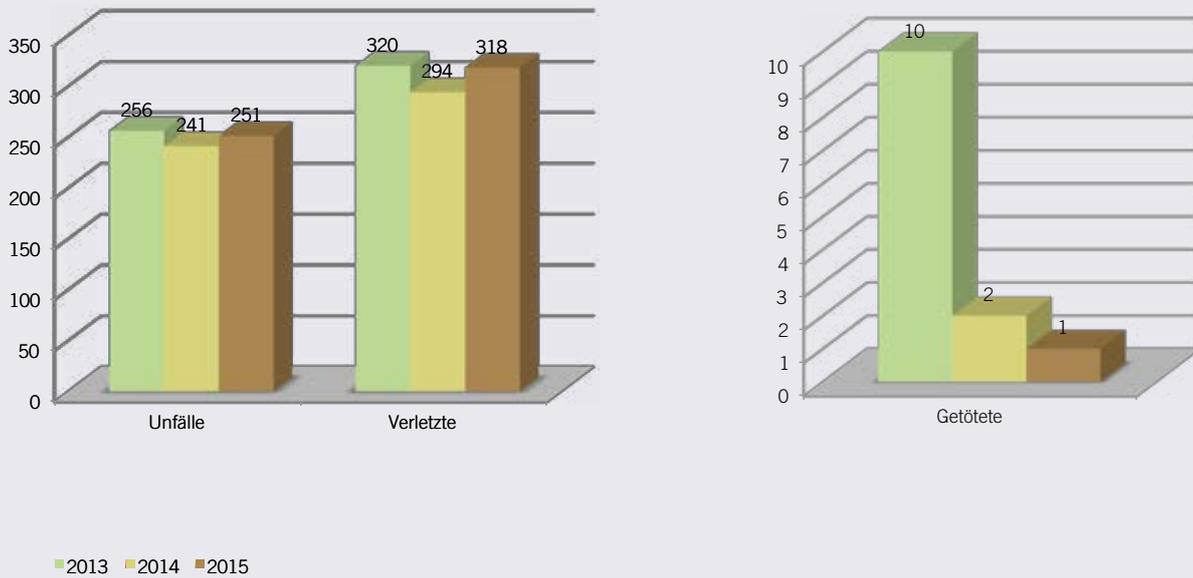


Abb. 16.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999–2015

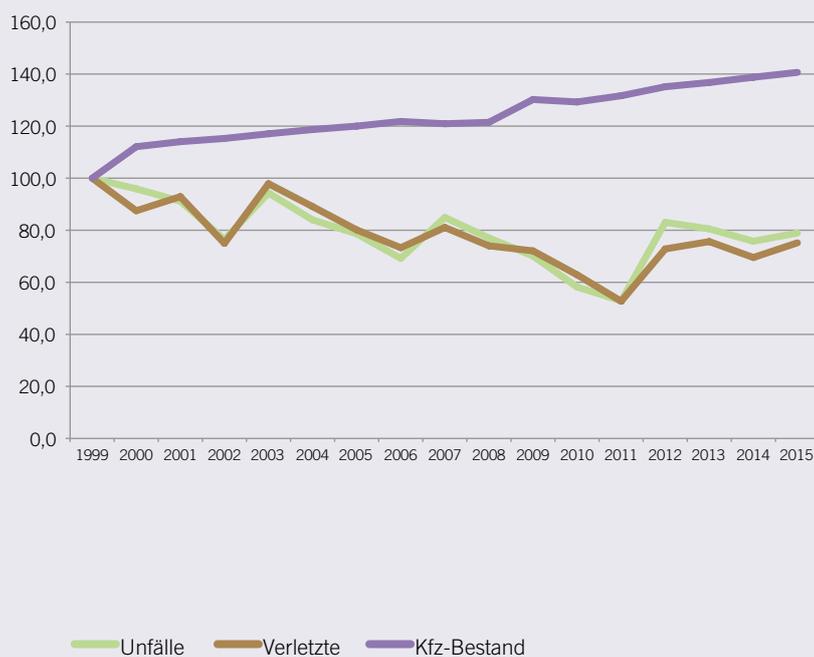


Abb. 16.3

■ Nach dem Minimum im Jahr 2011, Anstiegen in den Jahren 2012-2013 und einer leichten Verringerung im Jahr 2014, hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Bezirk Schärding im Jahr 2015 wieder etwas erhöht und liegt im Durchschnitt der Vorjahre. Ähnliches gilt für die Anzahl der dabei verletzten Verkehrsteilnehmer/innen. Nach einem Ausreißer von zehn Verkehrstoten im Jahr 2013, ist besonders positiv, dass schon im Jahr 2014 mit zwei Verkehrstoten der geringste Wert (seit 1990) und im Jahr 2015 sogar nur ein Verkehrstoter zu verzeichnen waren.

Verunglückte nach Fahrzeugart

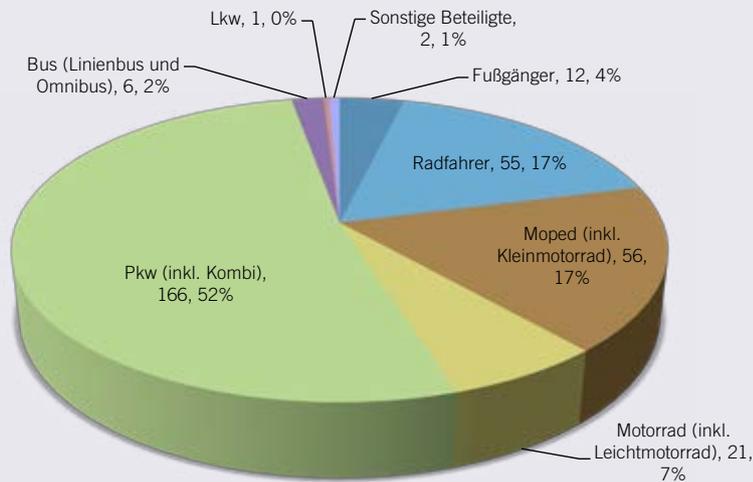


Abb. 16.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

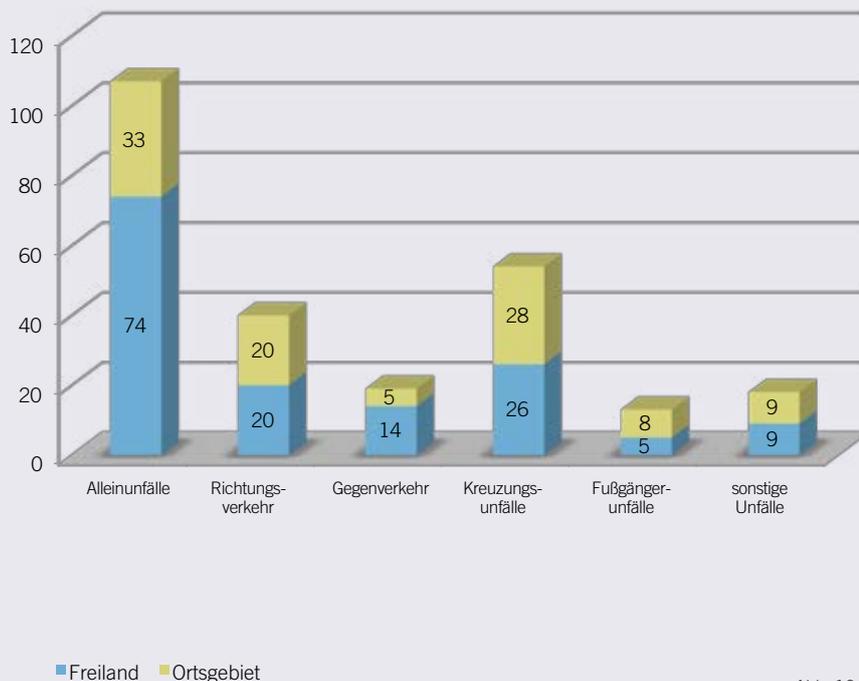


Abb. 16.5

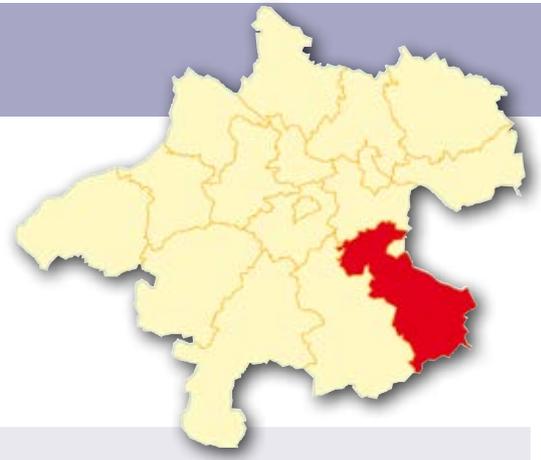
■ Der allgemein im Freiland und schon in den Vorjahren häufigste Unfalltyp der Alleinunfälle ist im Bezirk Schärding im Jahr 2015 nicht nur absolut, sondern auch anteilmäßig weiter auf über 40% angestiegen.

Hingegen passierten im Freiland weniger, jedoch im Ortsgebiet mehr Kreuzungsunfälle als in den Vorjahren.

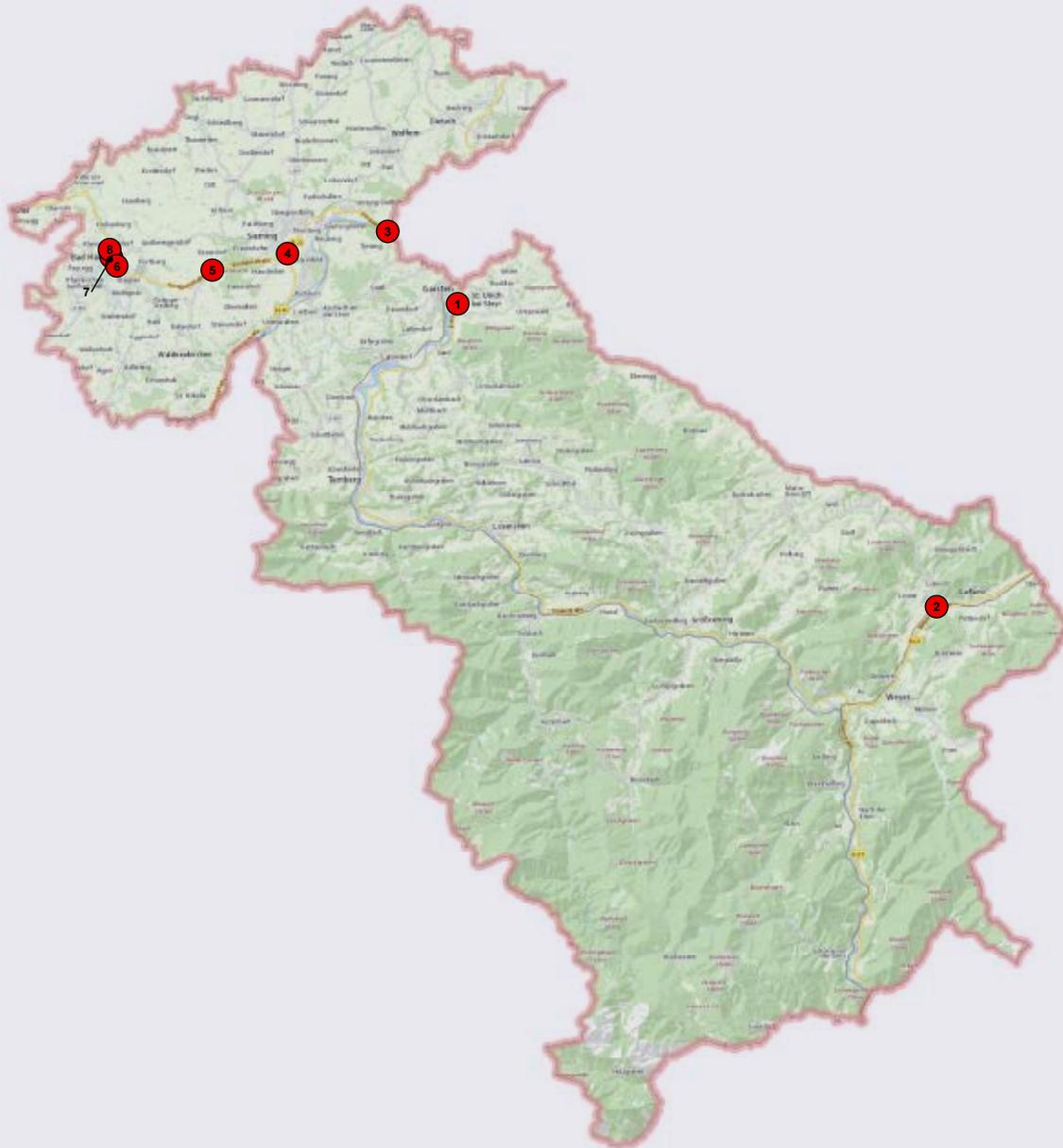
Nach einem geringen Stand im Jahr 2014 haben sich Verkehrsunfälle mit Fußgänger/innen im Jahr 2015 wieder erhöht, liegen jedoch im langjährigen Durchschnitt.

Auch die Verkehrsunfälle mit Radfahrer/innen hat sich im Jahr 2015 erhöht, wobei es sich bei mehr als der Hälfte um Alleinunfälle ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer/innen handelt bzw. vielfach über 70-jährige beteiligt waren.

Bezirk Steyr-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Land



© BEV-Wien

Abb. 17.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
1	B115 Eisenstraße	Krztg. Werkstraße, km 22,746–22,99	0	4	3
2	B121 Weyerer Straße	Bachbauer, km 36,245–36,35	0	1	2
3	B122 Voralpenstraße	Krztg. Uferstraße, km 35,685–35,9	1	4	1
4	B122 Voralpenstraße	Krztg. B140, km 41,56–41,6	2	3	2
5	B122 Voralpenstraße	Krztg. Mandorfer Straße, km 45–45,1	2	4	0
6	B122 Voralpenstraße	Bad Hall, Theaterstraße, km 49,7–49,95	2	3	1
7	B122 Voralpenstraße	ehemaliger Bahnhof, km 50,177–50,39	2	2	4
8	B122 Voralpenstraße	Stelhamerstraße bis Römerstraße, km 50,528–50,764	3	1	1

Die Unfallkenngrößen 2013–2015

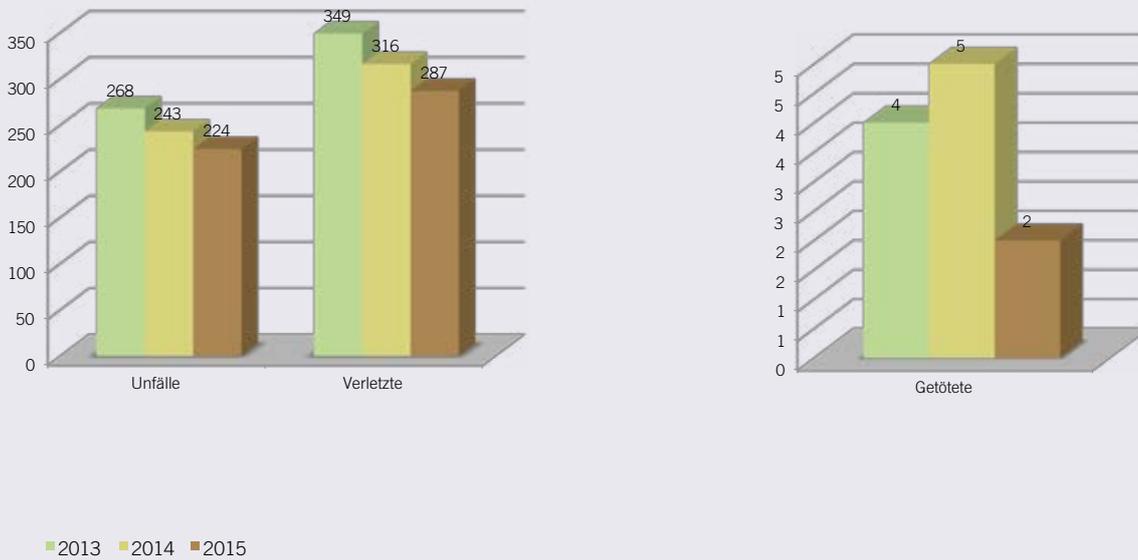


Abb. 17.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999–2015

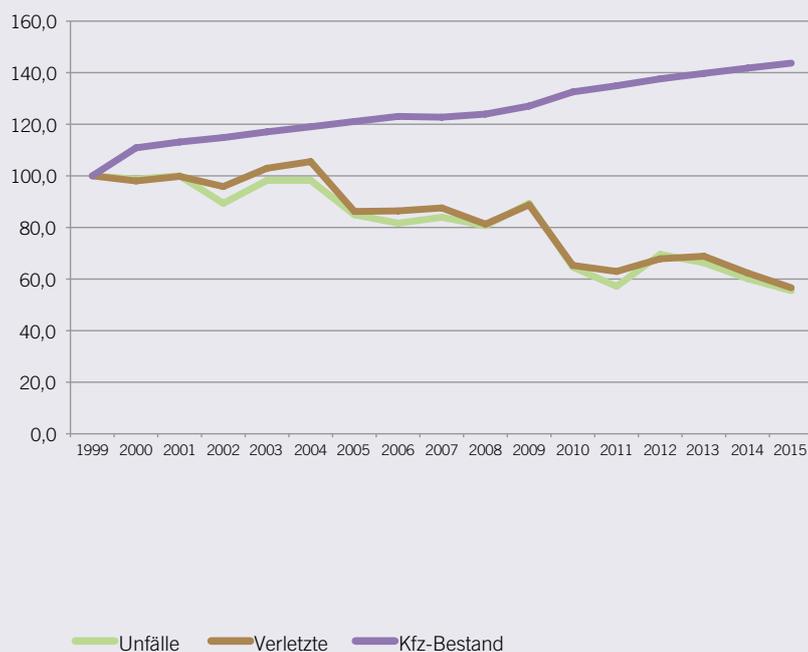


Abb. 17.3

■ Die Unfallkenngrößen sind gegenüber dem Vorjahr wiederum gesunken. Bei den Getöteten wurde erfreulicherweise ein Tiefstwert der letzten 16 Jahre erreicht. Das Unfallgeschehen konzentriert sich im Bezirk auf die B115 und B122 wo aufgrund der Verkehrsdichte die meisten Unfälle zu verzeichnen sind. Die Gute Zusammenarbeit mit der Exekutive, der Straßenverwaltung und der Bezirkshauptmannschaft zeigt bei der Verkehrssicherheitsarbeit eine sehr positive Auswirkung auf das Unfallgeschehen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

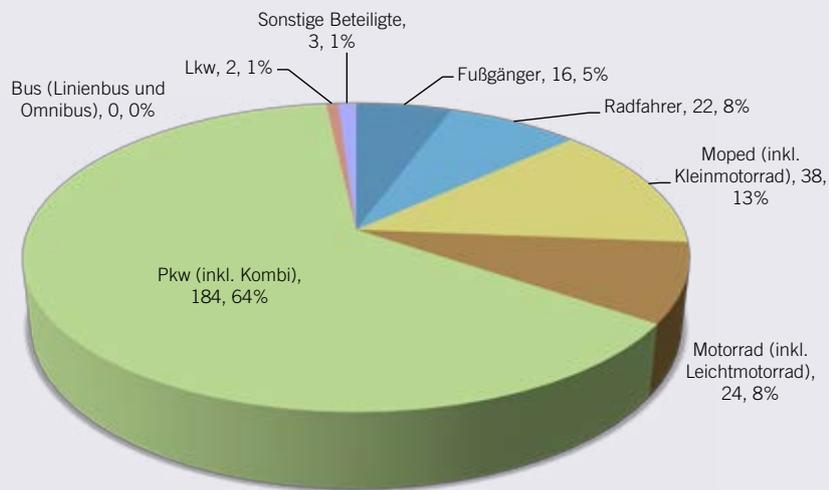


Abb. 17.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

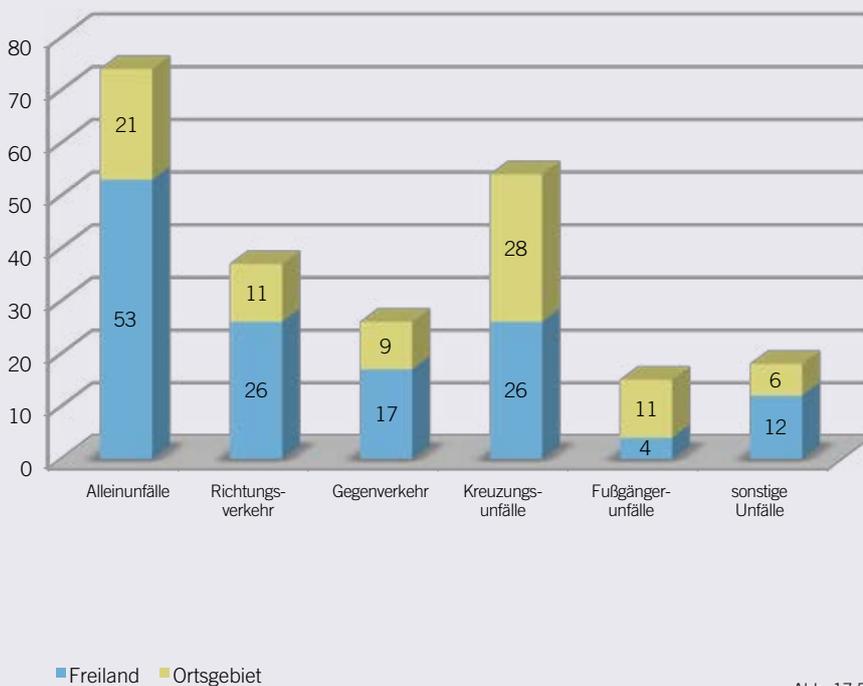
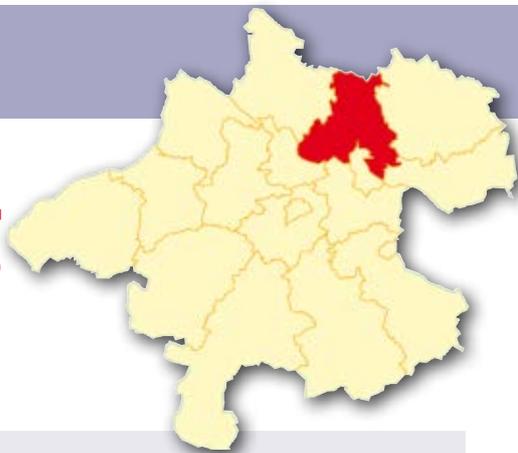


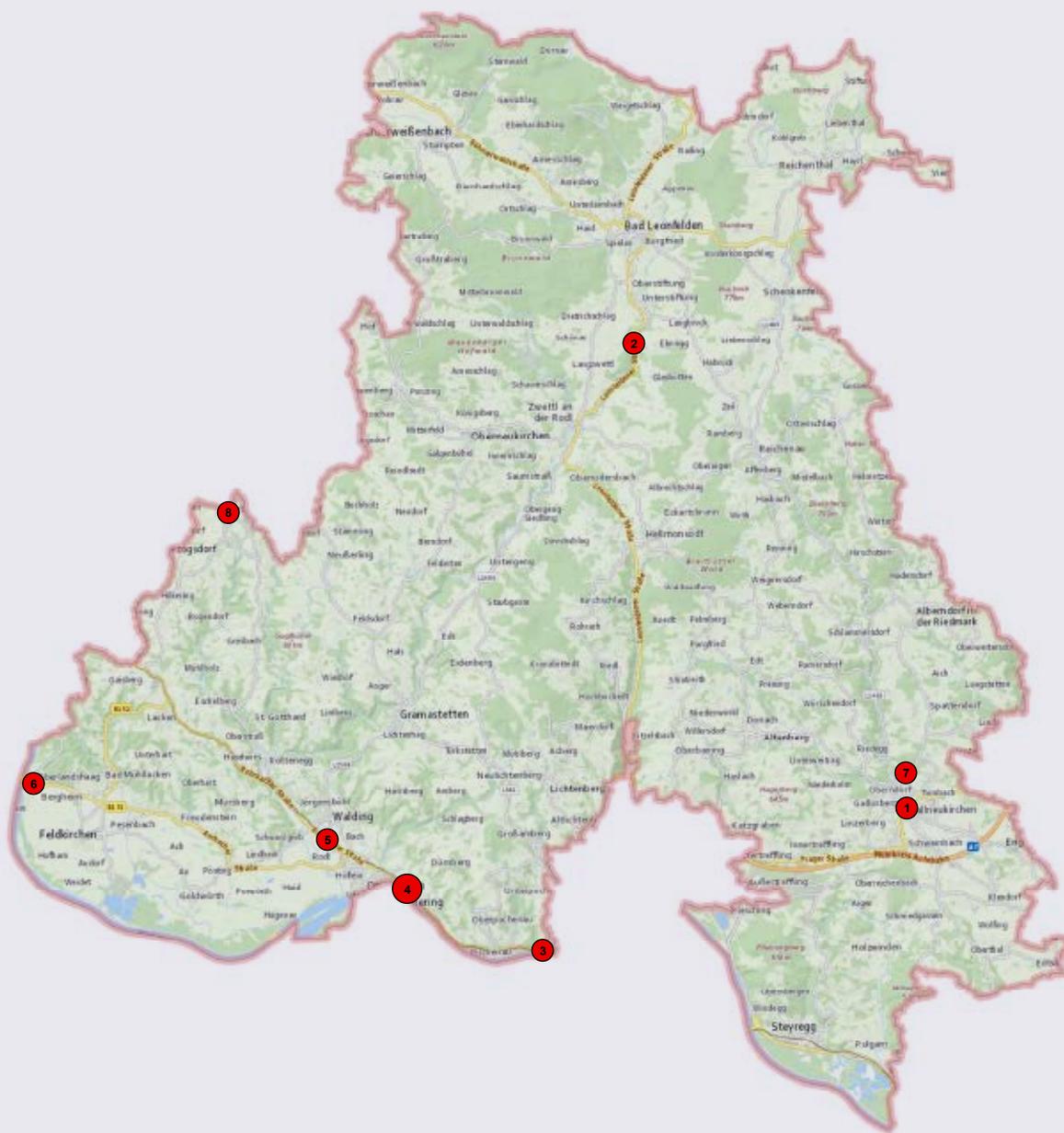
Abb. 17.5

■ Mit rund 20% der Unfälle dominiert der Alleinunfall das Unfallgeschehen. Dies verdeutlicht die risikobereite Fahrweise sowie die großteils nicht angepasste Geschwindigkeit. Mit 24% hat sich der Anteil der „schwächeren Verkehrsteilnehmer“ (Fußgänger und Radfahrer) gegenüber 2014 verdoppelt.

Bezirk Urfahr-Umgebung



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Urfahr-Umgebung



© BEV-Wien

Abb. 18.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Urfahr-Umgebung

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
1	B125 Prager Straße	Ortsgebiet Gallneukirchen, km 11,766–12,008	0	3	3
2	B126 Leonfeldener Straße	Freiland Zwettl an der Rodl, km 22,6–22,725	1	3	3
3	B127 Rohrbacher Straße	Freiland Anschlußmauer, km 4,830–5,013	3	3	2
4	B127 Rohrbacher Straße	Kreuzung m. Güterweg Dürnberg, km 10,1–10,3	4	3	3
5	B127 Rohrbacher Straße	Walding Kreuzung Sportpark VLSA, km 13,230–13,370	0	2	3
6	B131 Aschacher Straße	Kreuzung m.L1507 Landshaager- straße, km 11,839–12,02	1	1	4
7	L1467 Alberndorfer Straße	Freiland Gallneukirchen, km 0,85–1,07	1	0	3
8	L1511 Herzogsdorfer Straße	Kreuzung m. L 1510 u. L 1513, km 6,8–6,803	0	1	2

Die Unfallkenngrößen 2013–2015

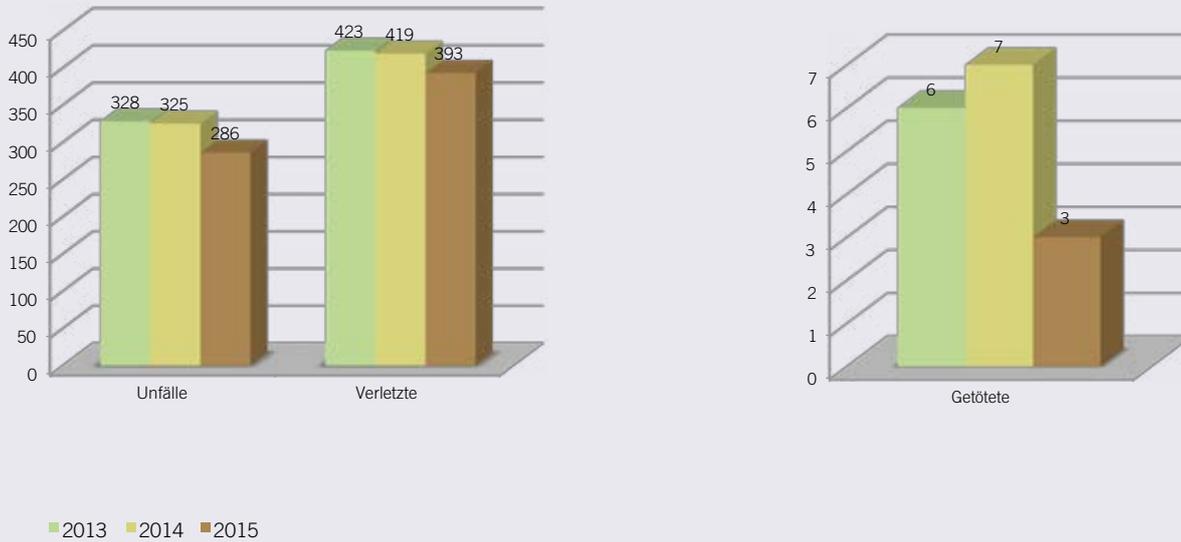


Abb. 18.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999–2015

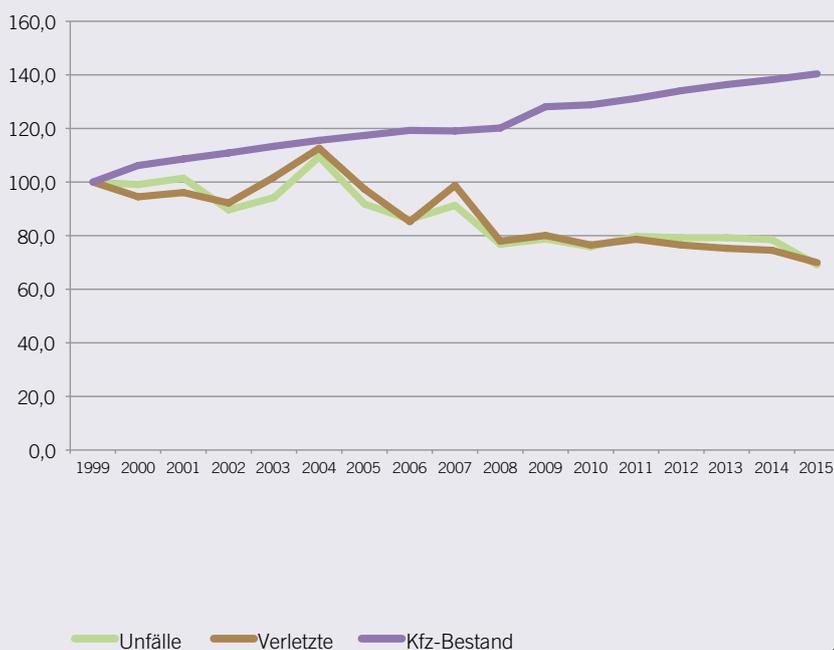


Abb. 18.3

- Die unfallträchtigsten Abschnitte finden sich, bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen, auf den Pendler Routen wie B126, B127. Bei der Gesamtanzahl der Unfälle und Verletzten, ist schon wie in den vergangenen Jahren, ein deutlicher Abwärtstrend feststellbar. Gezielte Verkehrssicherheitsarbeit, straßenpolizeiliche und bauliche Maßnahmen zeigen ihre Wirkung.

Verunglückte nach Fahrzeugart

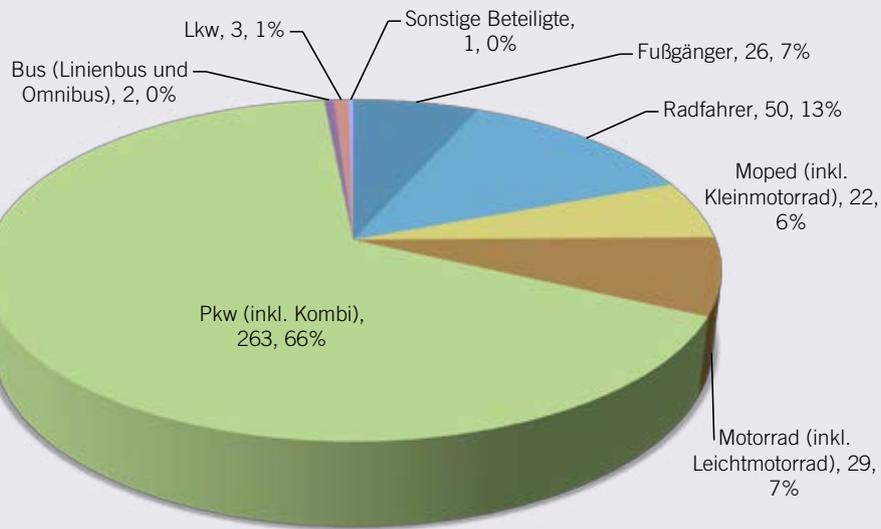


Abb. 18.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

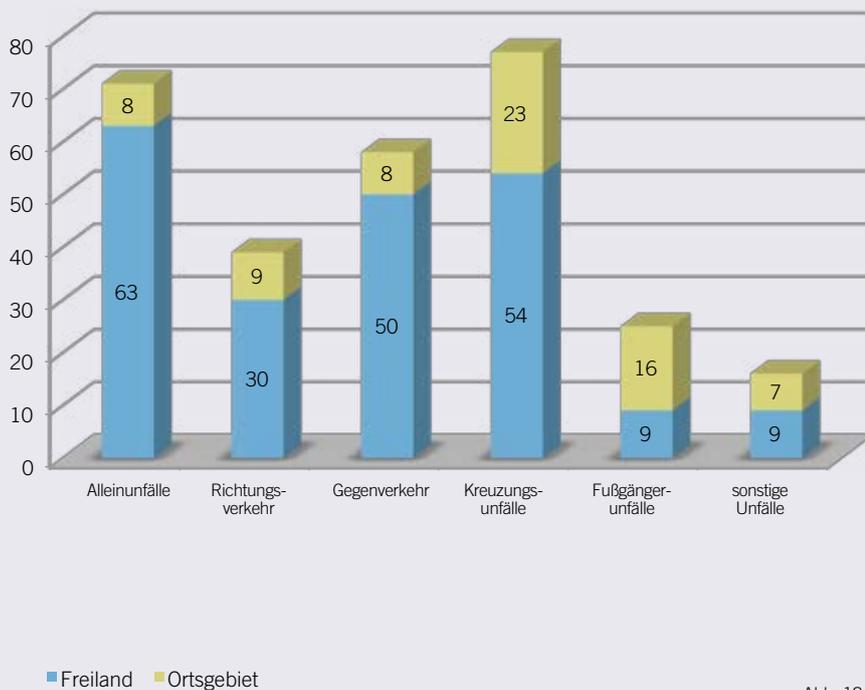


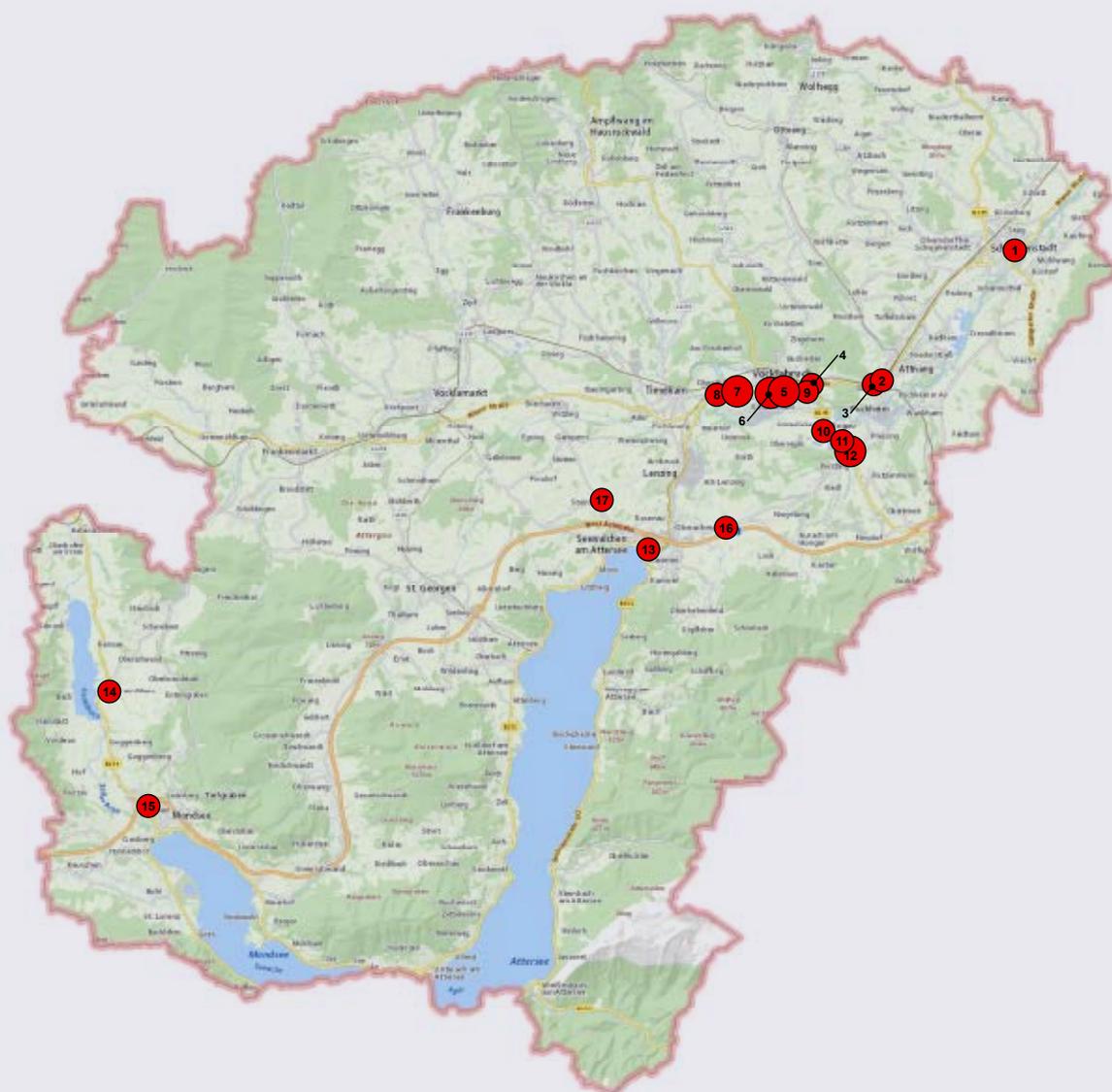
Abb. 18.5

■ Das Staugeschehen rund um die Landeshauptstadt bewegt viele Pendler zum Umstieg auf einspurige Fahrzeuge. Naturgemäß ist in dieser Unfallkategorie ein leichter Anstieg des Unfallgeschehens, vornehmlich mit Radfahrern zu beobachten.

Bezirk Vöcklabruck



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Vöcklabruck



© BEV-Wien

Abb. 19.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Vöcklabruck

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit 2013	Personenschaden 2014	2015
1	B1 Wiener Straße	Freiland 70 km/h, Kreuzung B135/B1	0	0	3
2	B1 Wiener Straße	OG Attnang-Puchheim, Kreuzung mit Salzburger Straße, km 240,550–240,700	3	4	1
3	B1 Wiener Straße	OG Attnang-Puchheim, Kreuzung mit Vöcklerbrucker Straße, km 240,850–241,100	5	3	1
4	B1 Wiener Straße	Vöcklabruck, Freiland, Don Bosco Schule, km 243,300–243,500	1	2	3
5	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck, Wagrainer Kreuzung, km 244,400–244,650	6	2	5
6	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck, Esso Kreuzung, km 244,900–245,150	3	5	4
7	B1 Wiener Straße	Vöcklabruck, Freiland, Krankenhaus Kreuzung, km 246,200–246,450	5	4	3
8	B1 Wiener Straße	Vöcklabruck, Freiland, Lindlbauer Kreuzung, km 247,000–247,250	1	4	4
9	B145 Salzkammergutstraße	OG Vöcklabruck, Kreuzung B 145 mit Kopernikusstraße bzw. Max Plank-Straße	1	1	3
10	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, Kreuzung Star Movie, km 13,070–13,300	4	1	0
11	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, Ostkreuzung, km 13,900–14,150	1	4	1
12	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, B145/L1265 Himmereichkreuzung, km 14,400–14,650	1	9	5
13	B151 Atterseestraße	OG Seewalchen, Kreuzung mit B152, km 7,400–7,550	4	2	2
14	B154 Mondseestraße	Mondsee, Freiland 80 km/h, Zell am Moos, km 11,250–11,400	2	2	2
15	B154 Mondseestraße	Mondsee, Freiland 80 km/h, ASt Mondsee, km 16,500–16,750	4	2	1
16	L1265 Schörflinger Straße	Aurach am Hongar, Kreuzung 80 km/h, StrKm 9,600	2	1	2
17	L1274 Gamperner Straße	Steindorf, Kreuzung Kraimstalstraße, km 10,600–10,750	3	0	2

Die Unfallkenngrößen 2013–2015



Abb. 19.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999–2015

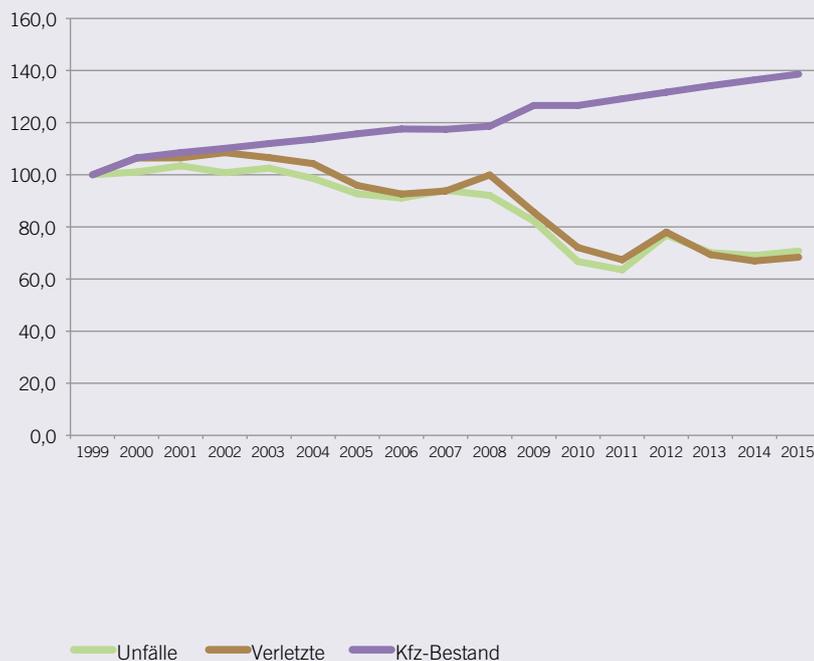


Abb. 19.3

■ Im Jahr 2015 konnte der Trend der kontinuierlichen Absenkung der Unfallzahlen nicht fortgesetzt werden. Nach einem historischen Tiefstand im Jahr 2011 stieg die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden von 540 auf 601.

In Gegensatz dazu ist festzuhalten, dass die Anzahl der Neuzulassungen wie in den vergangenen Jahren einen kontinuierlichen Anstieg aufweist. Das Unfallgeschehen im Großraum Vöcklabruck konzentriert sich hauptsächlich auf die Knotenpunkte der Wiener Straße B1 und der Salzkammergutstraße B145. Die stete Erhöhung des Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrsdichte auf diesen Hauptverkehrsadern fördert diesbezüglich das Unfallaufkommen.

Hinsichtlich der Verkehrstoten konnte der Trend der kontinuierlichen Absenkung ebenfalls nicht fortgesetzt werden. Nach dem Höchststand im Jahr 2009 mit 15 getöteten Verkehrsteilnehmern sank die Zahl der tödlich Verunglückten im Jahr 2014 auf einen Wert von 7 getöteten Verkehrsteilnehmern. Im Jahr 2015 wurden 9 getötete Verkehrsteilnehmer verzeichnet.

Verunglückte nach Fahrzeugart

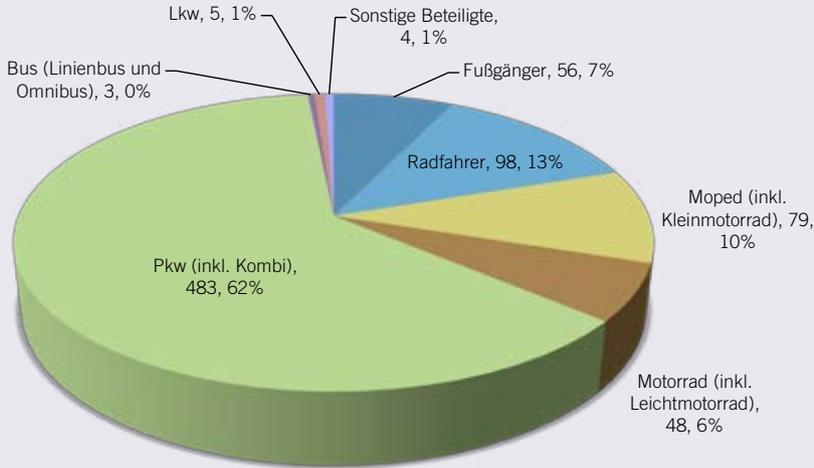


Abb. 19.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

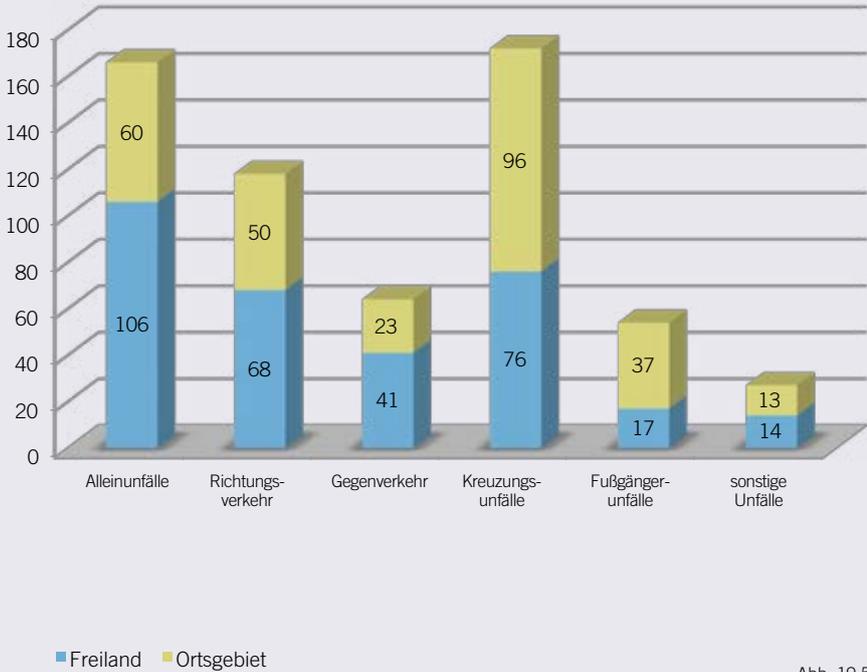


Abb. 19.5

Die Auswertung der Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltypen zeigt einen hohen Anteil von Allein-, Richtungs- und Kreuzungsunfällen im Freiland sowie im Ortsgebiet. Bei der Auswertung der Verunglückten nach Fahrzeugart wird der Hauptanteil, so wie in den vergangenen Jahren, bei den Personenkraftwagen mit 62% verzeichnet. Einen hohen Anteil weisen die Mopedfahrer mit 10% und Fahrradfahrer mit 13% auf. Durch straßenpolizeiliche Maßnahmen wie Vorrangänderungen sowie gezielte bauliche Maßnahmen, wie die Errichtung von Kreisverkehren konnten in den vergangenen Jahren Unfallhäufungsstellen erfolgreich saniert werden. Auch wurden an diversen Unfallhäufungsstellen bauliche Sofortmaßnahmen gesetzt, welche die Erwartungen des Vorjahres erfüllten und eine Absenkung der Unfallzahlen zur Folge hatten.

Bezirk Wels-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Land



© BEV-Wien

Abb. 20.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2013	2014	2015
1	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 199,600–199,800	2	1	2
2	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 199,220–199,350	2	2	2
3	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 202,330–202,500	1	3	5
4	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 203,040–203,280	3	3	3
5	B1 Wiener Straße	Gunskirchen, km 218,605–218,800	5	2	2
6	B1 Wiener Straße	Edt bei Lambach, km 222,600–222,850	3	3	1
7	B137 Innviertler Straße	Krenglbach, km 7,286–7,460	0	3	3
8	B138 Pyhrnpassstraße	Sattledt Krzg. Schulstraße, km 11,413–11,557	2	2	1
9	L1227 Paschinger Straße	Marchtrenk Krzg. L1227/Haidstraße, km 16,280–16,500	1	2	3
10	L1249 Grünbachtalstraße	Gunskirchen Krzg. L1249/L1253, km 1,720–1,830	1	2	4
11	L531 Schartener Straße	Buchkirchen Krzg. L531/L1232, km 4,7–4,888	3	2	1

Die Unfallkenngrößen 2013–2015

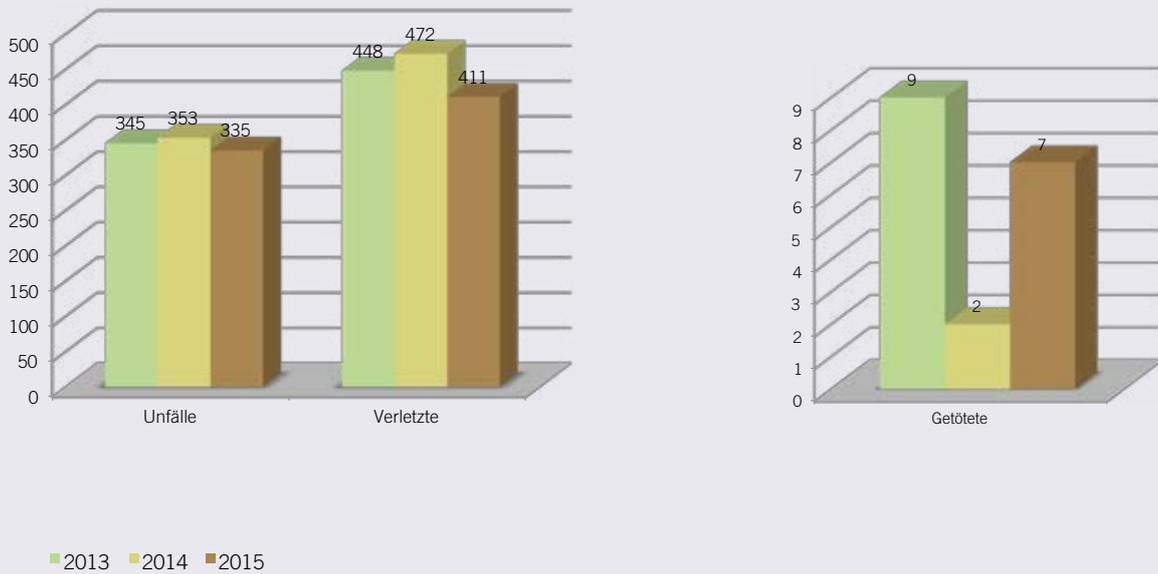


Abb. 20.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999–2015

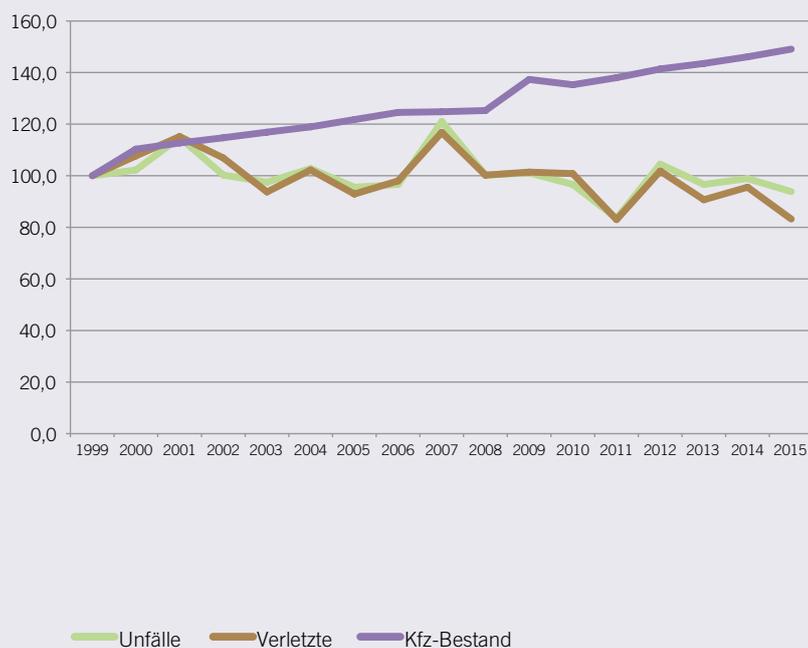


Abb. 20.3

■ Nach einer leichten Steigerung der Unfallzahlen und der verletzten Personen im Jahr 2014, konnte heuer, im Jahr 2015, der niedrigste Wert seit dem Jahre 1999 erreicht werden.

Der Kraftfahrzeugbestand ist im Vergleich zu den letzten 4 Jahren deutlicher angestiegen.

Im Gegensatz zu der positiven Entwicklung der sinkenden Zahl der Unfälle und der verletzten Personen, ist die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer von zwei auf sieben Personen gestiegen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

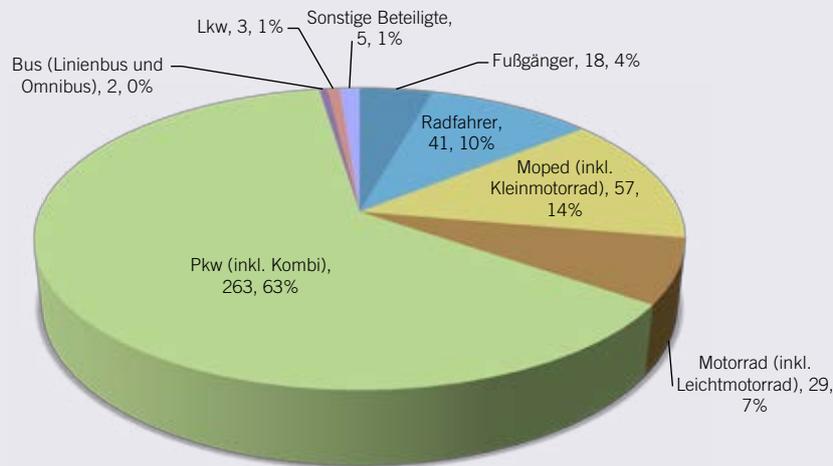


Abb. 20.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

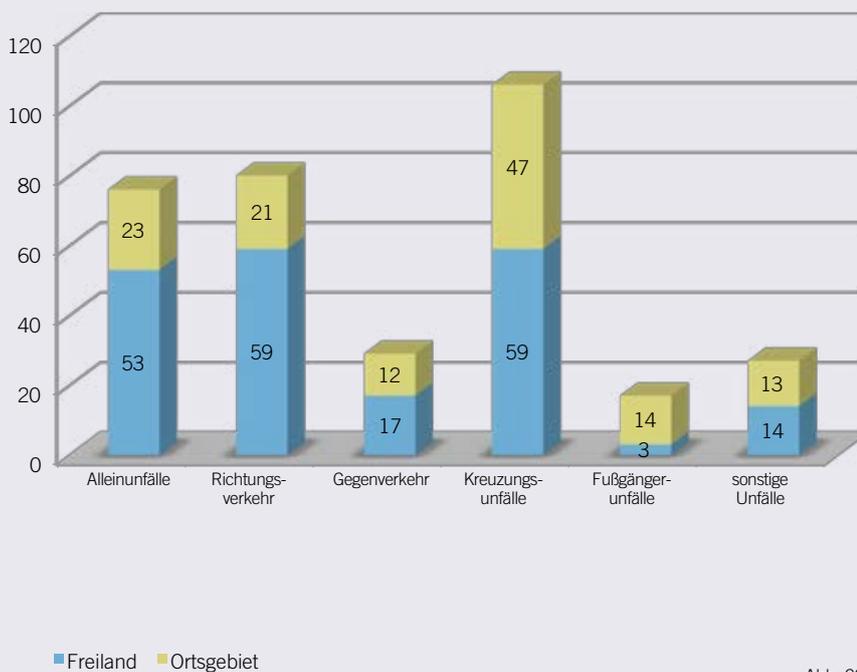


Abb. 20.5

■ Auf der Wiener Straße B1 ist nach wie vor, wegen des hohen Verkehrsaufkommens und der Unachtsamkeit der Fahrzeuglenker, eine hohe Anzahl an Auffahrunfällen zu verzeichnen. Ein ausreichender Sicherheitsabstand zum nächsten Fahrzeug würde viele dieser Auffahrunfälle verhindern. Trotz des wachsenden Radfahrverkehrs, ist die Zahl der verletzten Radfahrer von 57 Personen auf 41 Personen gesunken. Auffallend ist, dass wie im Jahr 2014 auch heuer wieder die Anzahl der Kreuzungsunfälle, im Vergleich zu den anderen Unfalltypenobergruppen, weiter gestiegen ist.

DEFINITIONEN

Unfall Ein Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden (UPS) liegt dann vor, wenn durch ein plötzlich eintretendes Ereignis (mit dem Verkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen zusammenhängend) Personen getötet, verletzt oder sonst in ihrer Gesundheit geschädigt werden und daran zumindest ein in Bewegung befindliches Fahrzeug beteiligt ist.

Alkoholunfall Ein Alkoholunfall ist ein Unfall, bei dem bei mindestens einem aktiv Beteiligten der Alkoholtest positiv verlief oder die klinische Untersuchung eine Alkoholisierung ergab.

Verunglückte Verunglückte Personen sind Personen, die entweder verletzt (schwer, leicht, nicht erkennbaren Grades) oder getötet werden.

Tod In der österreichischen Verkehrsstatistik gelten folgende Definitionen: Als tödlich verunglückt gelten in Österreich jene Personen, die sofort oder innerhalb von 30 Tagen infolge eines Verkehrsunfalls sterben. (In den Jahren 1966–1991 wurden nur innerhalb von 72 Stunden Verstorbene statistisch als tödlich verunglückt erfasst, für Vergleiche mit ausländischen Statistiken, die auf einer 30-Tages-Frist basieren, ist in diesem Zeitraum die Zahl der tödlich Verunglückten mit dem Faktor 1,12 zu multiplizieren.)

Schwer verletzt Ob eine Verletzung schwer oder leicht ist, wird nach § 84 Strafgesetzbuch (StGB) beurteilt. (Eine länger als 24 Tage dauernde Gesundheitsschädigung, die „an sich schwer“ ist.)

Nicht erkennbaren Grades verletzt Zuordnung, wenn es dem ausfüllenden Organ oder dem Arzt nicht möglich ist, den Grad der Verletzung festzustellen. (Das Ausfüllen dieses Punktes soll jedoch nach Möglichkeit vermieden werden.)

Beteiligte – hierzu zählen

- alle verletzten oder getöteten Fußgänger/innen, Lenker/innen oder Mitfahrer/innen
- alle unverletzten Lenker/innen
- alle unverletzten, alkoholisierten, mitfahrenden Personen, sofern sie die Lenker/innen behindert haben
- alle unverletzten Fußgänger/innen, insbesondere alle alkoholisierten Fußgänger/innen, wenn sie durch ihr Verhalten wesentlich am Zustandekommen des Unfalls beteiligt waren.

Aktiv Beteiligte sind alle Lenker/innen von Fahrzeugen und beteiligte Fußgänger/innen.

Passiv Beteiligte sind alle Mitfahrer/innen.

UNFALLHÄUFUNGSSTELLEN

Gesetzlicher Auftrag (Pflicht der Behörde) § 96 StVO 1960

(1) Ereignen sich an einer Straßenstelle oder -strecke wiederholt Unfälle mit Personen- oder Sachschaden, so hat die Behörde unverzüglich – insbesondere auf Grund von Berichten der Dienststellen von Organen der Straßenaufsicht oder sonstiger geeigneter Stellen, unter Durchführung eines Lokalaugenscheins, Einholung von Sachverständigengutachten, Auswertung von Unfallverzeichnissen udgl. – festzustellen, welche Maßnahmen zur Verhütung weiterer Unfälle ergriffen werden können. Hierbei ist auf den jeweiligen Stand der Wissenschaft und Forschung Bedacht zu nehmen. Das Ergebnis dieser Feststellung ist demjenigen, der für die Ergreifung der jeweiligen Maßnahme zuständig ist (und auch der Landesregierung), mitzuteilen.

(1a) Als unfallverhütend festgestellte Maßnahmen sind unverzüglich zu verwirklichen. Ist das nicht möglich, so hat die Stelle, die für die Ergreifung der Maßnahme zuständig ist, der feststellenden Behörde und der Landesregierung die Umstände mitzuteilen, die diesen Maßnahmen entgegenstehen. Ist jedoch die Landesregierung oder die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie für die Ergreifung der Maßnahme zuständig, so sind die der Maßnahme entgegenstehenden Umstände in einem Aktenvermerk (§ 16 AVG) festzuhalten.

Unfallhäufungsstellen:

Die Bewertung einer Unfallstelle als Unfallhäufungsstelle beruht auf zwei Kriterien, von denen eine erfüllt sein muss. Ein Knoten oder ein Streckenbereich bis zu einer Länge von 250m ist als Unfallhäufungsstelle zu bezeichnen, wenn sich an dieser Stelle

- mindestens 3 gleichartige Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren ereignet haben und der Relativkoeffizient den Wert 0,8 erreicht oder übersteigt,
- oder mindestens 5 Unfälle mit Personen- und Sachschaden in einem Jahr ereignet haben.

Örtlich zusammenhängende Unfallhäufungsstellen werden als eine Unfallhäufungsstrecke behandelt.

Relativkoeffizient:

Ist ein errechneter Wert, zusammengesetzt aus der Anzahl der Unfälle im Verhältnis zur Verkehrsstärke.



