



LAND

OBERÖSTERREICH



Unfallstatistik **BERICHT 13**



Land Oberösterreich

VERKEHR

Unfallstatistik 2013 Oberösterreich

Herausgegeben vom
Amt der OÖ Landesregierung

Oktober 2014

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

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 17. 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.

Ein wesentlicher Inhaltsschwerpunkt dieses Berichtes ist die Erfassung der Unfallhäufungsstellen an der Straßeninfrastruktur. Durch deren Auffindung und der darauffolgenden 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.

Im Jahr 2012 wurde eine bundesweite Umstellung zur Datenerfassung bei den Straßenverkehrsunfällen vollzogen. Dies beinhaltet eine geänderte Unfalldatenaufnahme, ein geändertes Meldesystem sowie eine veränderte Datenbereitstellung durch die Statistik Austria. Durch geänderte Erfassungsmodalitäten sind die Unfallzahlen mit jenen vor 2012 nicht unmittelbar bzw. direkt vergleichbar, einzig die Zahlen der tödlichen Verkehrsunfälle können direkt gegenüber gestellt werden, zumal hier bereits seit Jahren eine ergänzende Systematik bei der Erfassung in Oberösterreich praktiziert wird. Der Unfallstatistikbericht für das Jahr 2013 erscheint (wie auch schon 2012) ausschließlich in elektronischer Form.

Abteilung Verkehr

Direktion Straßenbau und Verkehr
Amt der OÖ Landesregierung





■ EINLEITUNG	6
■ ÖSTERREICH	9
Entwicklung	9
Bundesländervergleich	10
Straßenarten	12
■ OBERÖSTERREICH	14
Allgemein	14
Entwicklung	14
Verkehrsteilnahme	15
Unfallgeschehen nach politischen Bezirken	16
Straßenarten	18
Altersgruppen	19
Unfalltypen	20
Kinder	21
Sicherheitseinrichtungen – Gurt	24
Alkohol	25
Verkehrsbeteiligung	
Fußgänger/innen	27
Radfahrer/innen	28
PKW	29
Einspurige KFZ	31
Bezirksdaten	
Linz-Stadt	32
Steyr-Stadt	38
Wels-Stadt	42
Braunau am Inn	46
Eferding	52
Freistadt	56
Gmunden	60
Grieskirchen	64
Kirchdorf	68
Linz-Land	72
Perg	78
Ried	82
Rohrbach	86
Schärding	90
Steyr-Land	94
Urfahr-Umgebung	98
Vöcklabruck	102
Wels-Land	106
■ DEFINITIONEN	110
■ UNFALLHÄUFUNGSSTELLEN	110

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 Verkehrstechnik

4021 Linz

Bahnhofplatz 1

Telefon: 0732/7720 - 13535

Fax: 0732/7720 - 211688

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



Volkswirtschaftliche Unfall-Folgekosten

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

■ 1 Verkehrstote/r	3.191.133 Euro
■ 1 Schwerverletzte/r	403.606 Euro
■ 1 Leichtverletzte/r	28.454 Euro
■ 1 Sachschaden	5.549 Euro

(Quelle: BMVIT Unfallkostenrechnung Straße 2012, Herry Consult im Auftrag des VSF/BMVIT, Kostenstand 2011, Anpassung 2011 bis 2013 mittels VPI 105,8% - Quelle Statistik Austria)

Auf dieser Basis errechnen sich für das Jahr 2011 für Oberösterreich volkswirtschaftliche Unfallfolgekosten von 1.134.309.133 Euro!

Danksagung

An dieser Stelle danken wir auch allen Stellen und Personen, die bei der Aufnahme der Unfalldaten mitgeholfen haben, insbesondere den Beamtinnen/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 2011 – 2013

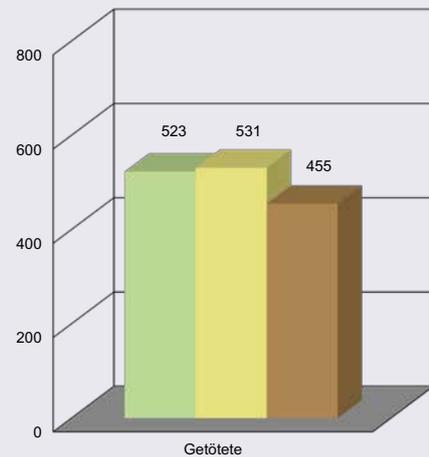
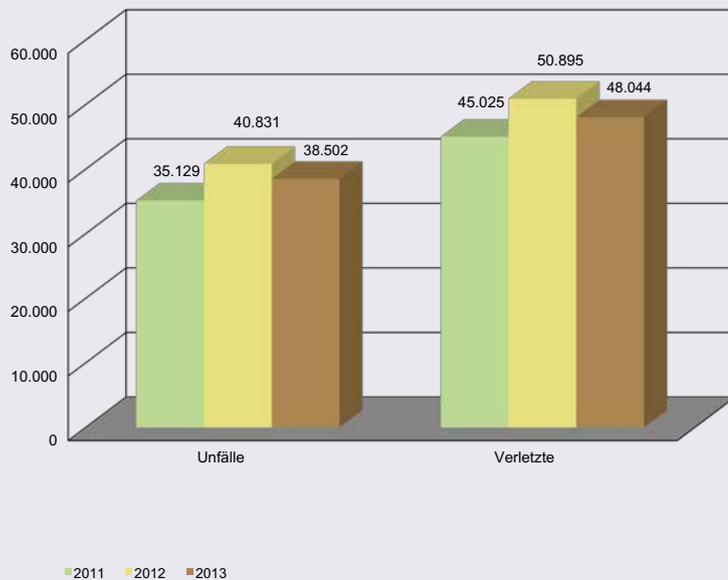


Abb. 1.1

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes

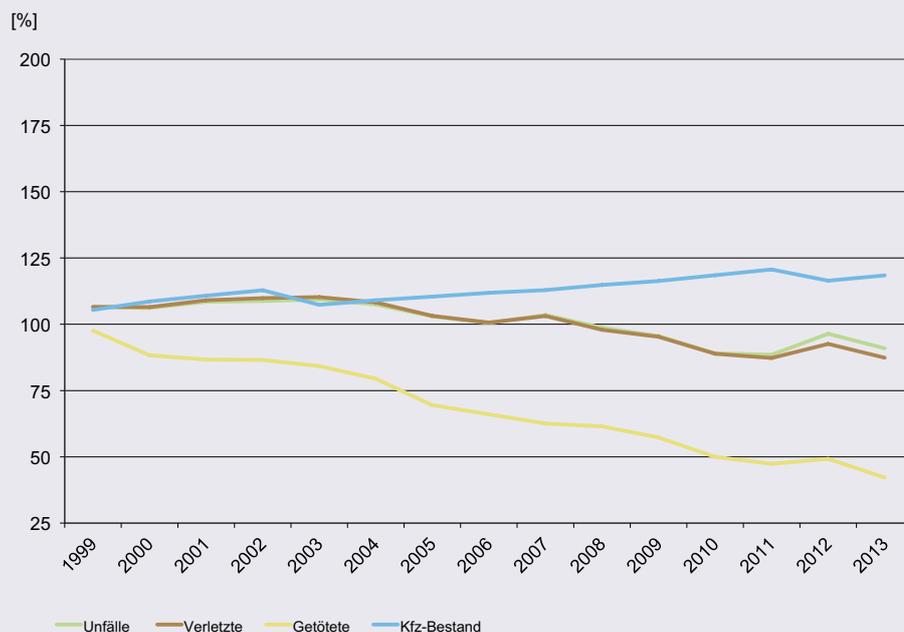


Abb. 1.2

■ Die Verkehrsunfallbilanz 2013 fällt insgesamt positiv aus: Die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer ist mit 455 so niedrig wie noch nie. Auch 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

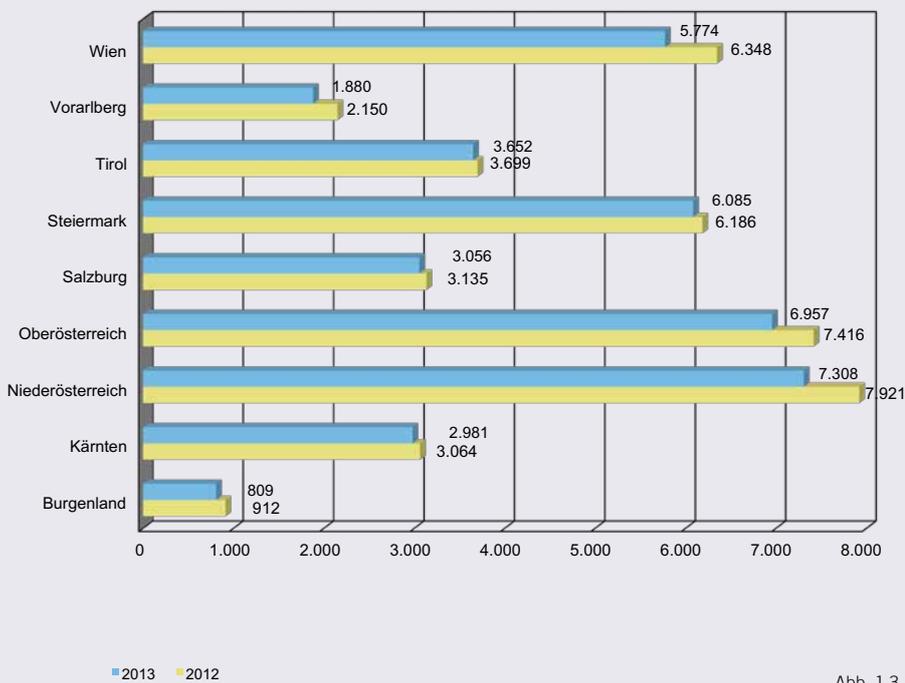


Abb. 1.3

■ Vorarlberg konnte 2013 den höchsten Rückgang bei Unfällen mit 12% in ganz Österreich und einen ebenfalls starken Rückgang bei getöteten Verkehrsteilnehmern (42%) verzeichnen. Oberösterreich gelang es die Unfallzahl ebenfalls zu reduzieren. Einen leichten Anstieg gab es allerdings bei den tödlich Verunglückten. Die höchsten Rückgänge bei getöteten Verkehrsteilnehmern konnten in Vorarlberg verzeichnet werden.

Verkehrstote nach Bundesländern

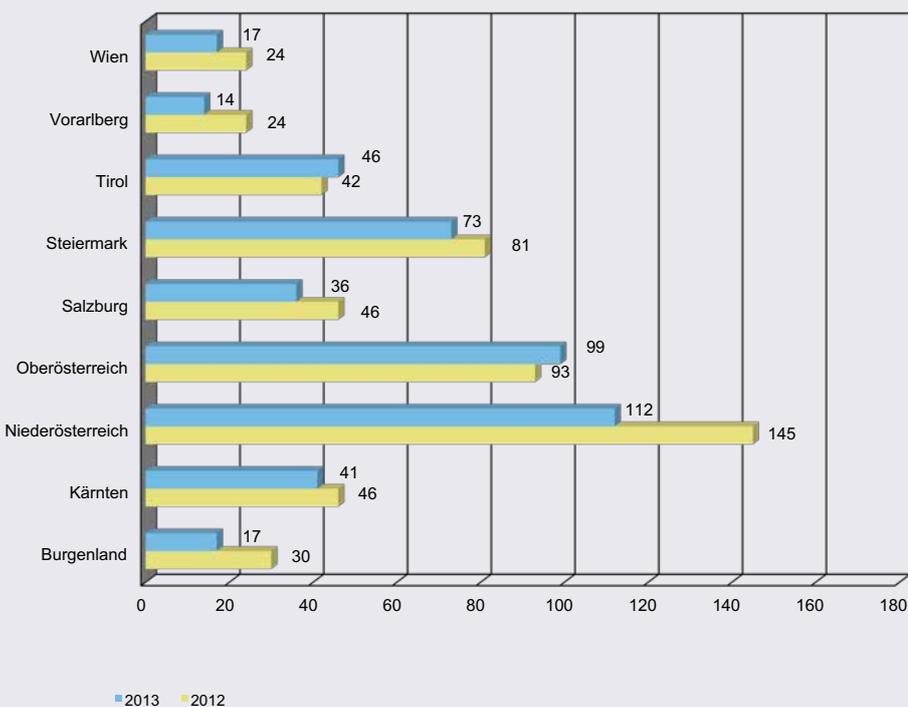


Abb. 1.4

Unfälle nach Bundesländern je 10.000 Einwohner/innen

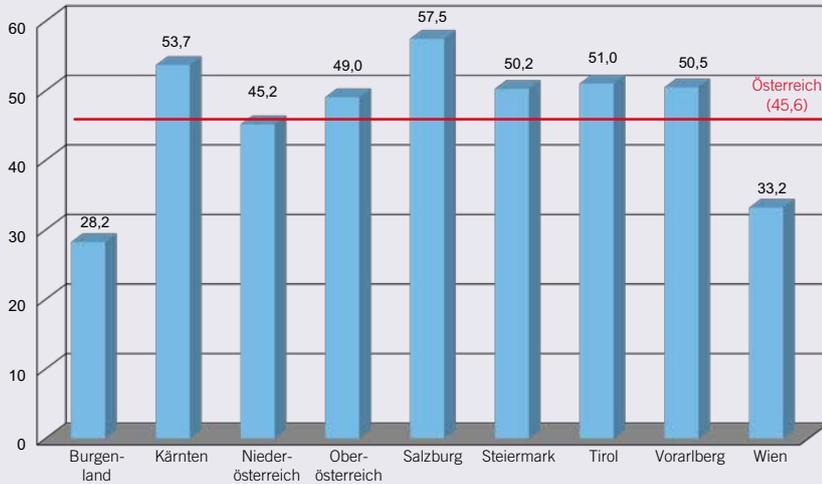


Abb. 1.5

■ Die meisten Unfälle pro 10.000 Einwohner fanden in Salzburg statt, knapp gefolgt von Kärnten und Tirol. Nur 28,2 Verkehrsunfälle pro 10.000 Einwohner passierten im Burgenland. In Kärnten wurden 41 Personen im Straßenverkehr getötet, was pro 10.000 Einwohner mit 0,74 den höchsten Wert ergibt.

Verkehrstote nach Bundesländern

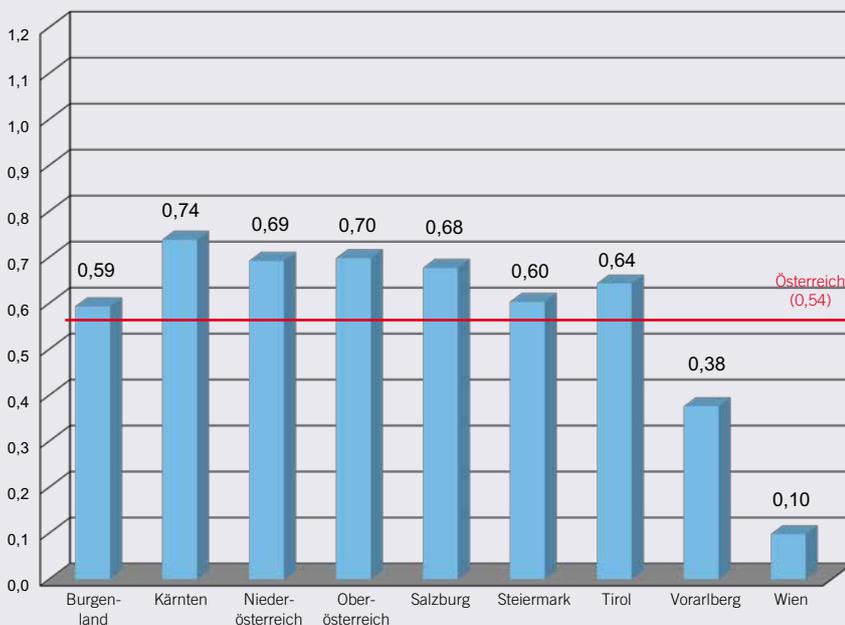


Abb. 1.6

Unfälle nach Straßenarten und Unfalltyp – Österreich (2013)

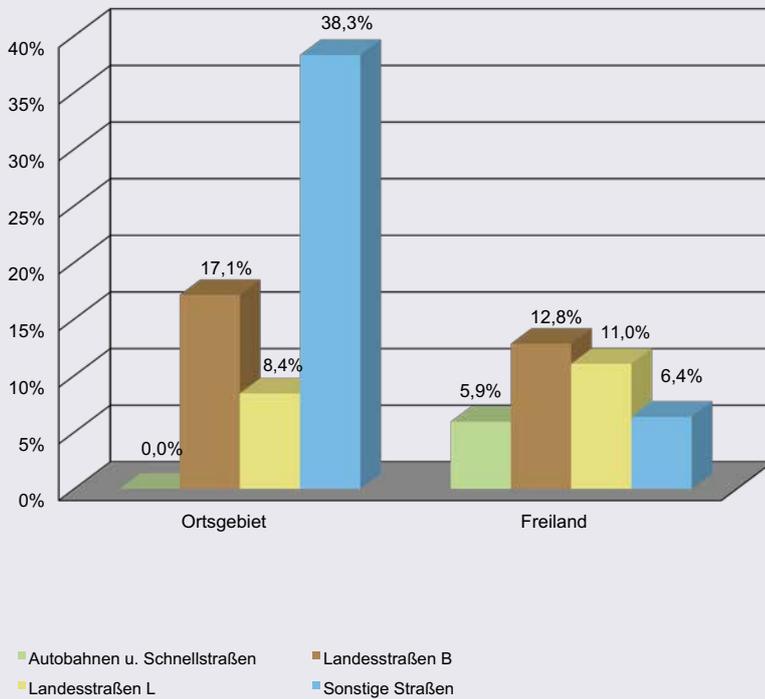


Abb. 1.7

■ 2013 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: Nicht angepasste Geschwindigkeit.

Verkehrstote nach Straßenarten und Unfalltyp – Österreich (2013)

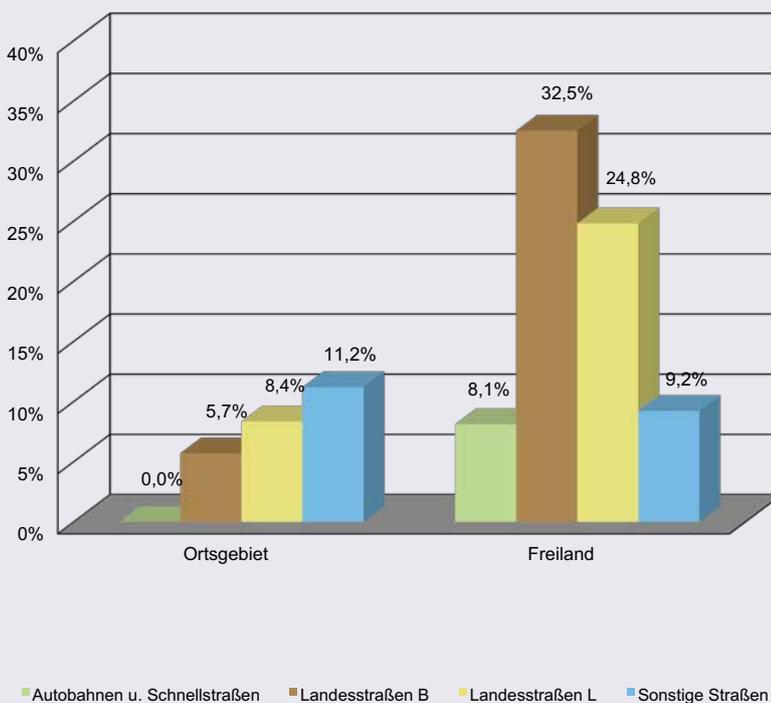


Abb. 1.8



Oberösterreich

Unfallkenngrößen 2011 – 2013

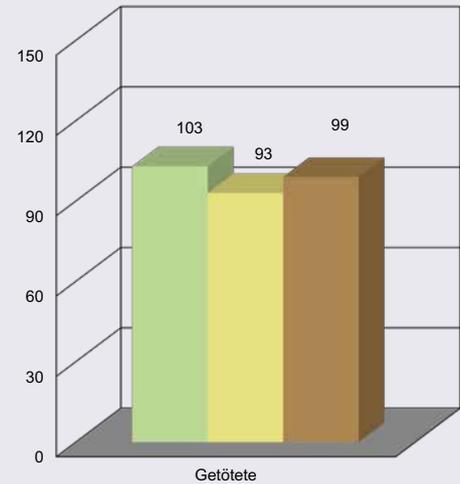
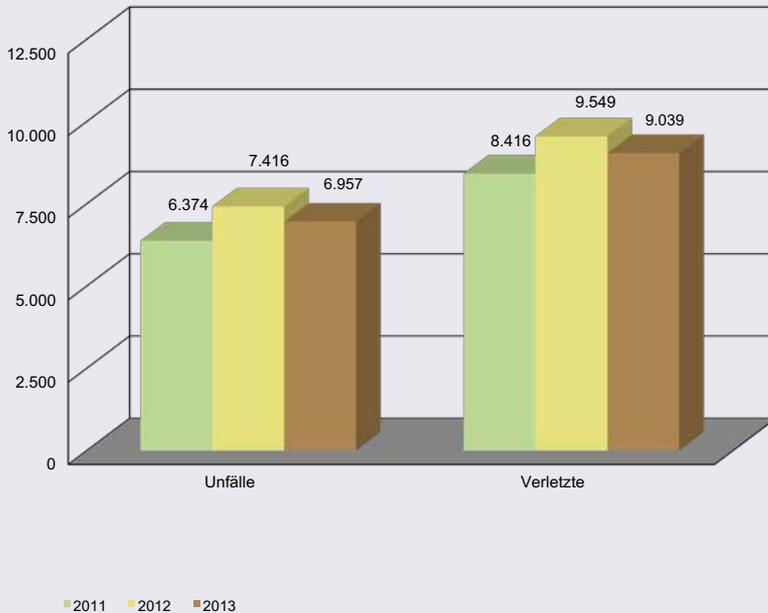


Abb. 2.1

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 – 2013

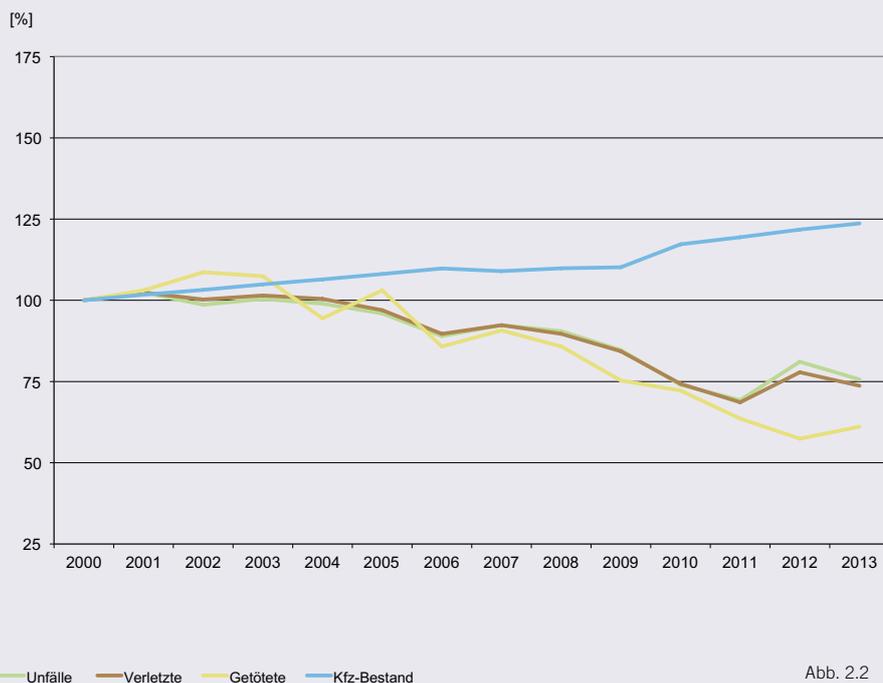


Abb. 2.2

■ Bei der Anzahl der Getöteten ist mit 99 leider wieder ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Bei den Unfällen und Verunglückten setzt sich nach der Neuerung der Unfallaufnahme der positive Trend wieder fort. Durch die gezielte verkehrstechnische Arbeit in Verbindung mit der Exekutive und der Straßenverwaltung konnten in Oberösterreich die Zahlen der Unfälle und Verletzten wieder deutlich gegenüber dem Vorjahr gesenkt werden.

Getötete nach Verkehrsteilnahme

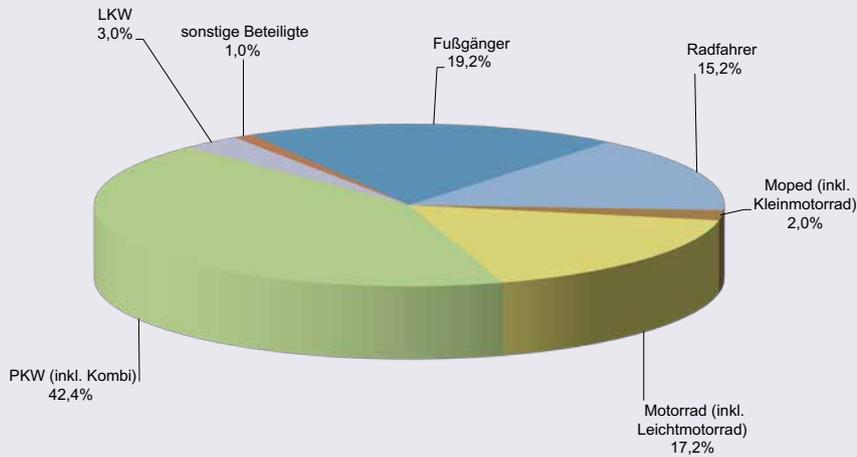


Abb. 2.3

■ Rund zwei Drittel aller verletzten und getöteten Verkehrsteilnehmer waren PKW-Insassen.

Die dreifach höhere Gefährdung der Fußgänger tödlich zu verunglücken lässt sich mittels folgender Gegenüberstellung zeigen: Während der Anteil der im Straßenverkehr Verletzten „nur“ 6,7 % ausmacht, beträgt er bei den Getöteten 19,2 %. Ähnliches gilt auch für Motorradfahrer.

Verletzte nach Verkehrsteilnahme

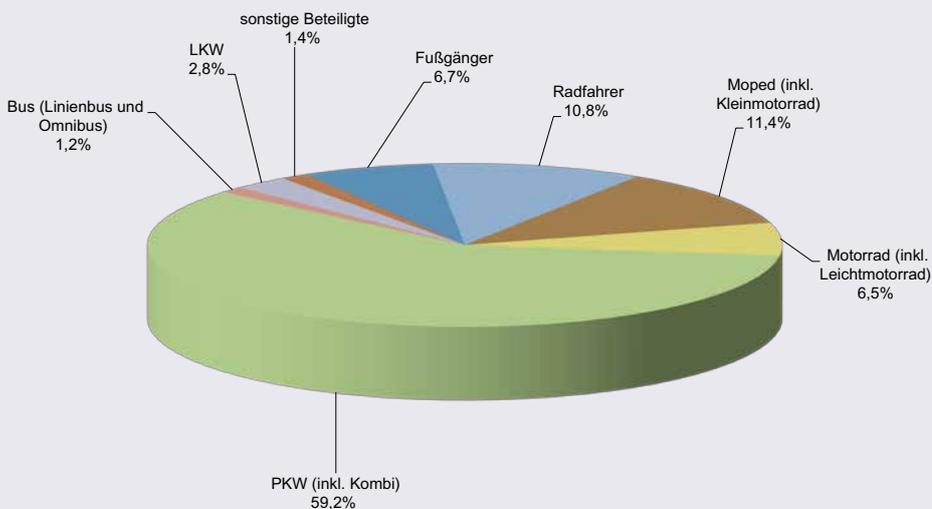
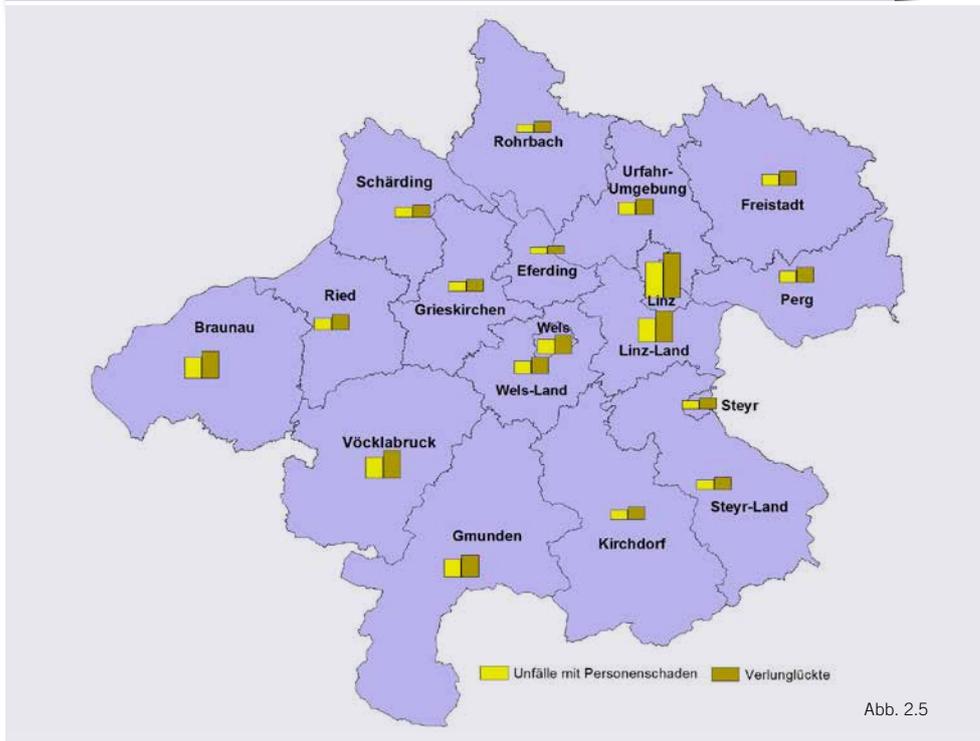


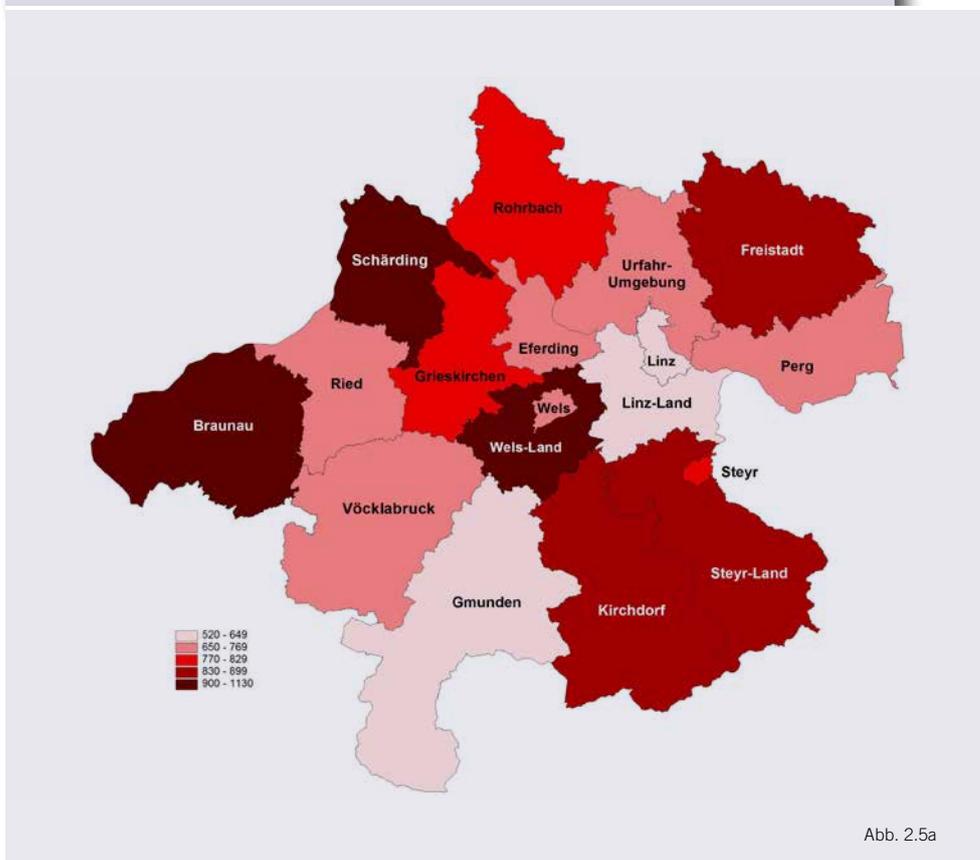
Abb. 2.4

Das Unfallgeschehen 2013 nach politischen Bezirken



■ 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



■ 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 Unfalldtoden veranschlagt werden.

Unfälle je 10.000 Einwohner/innen nach politischen Bezirken

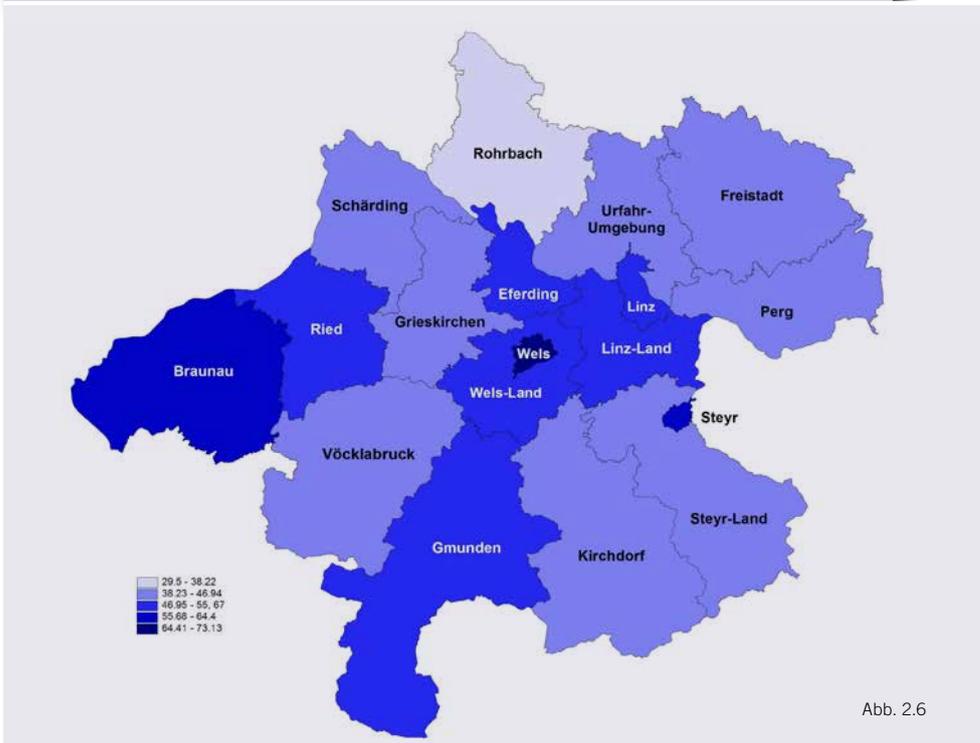


Abb. 2.6

■ 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

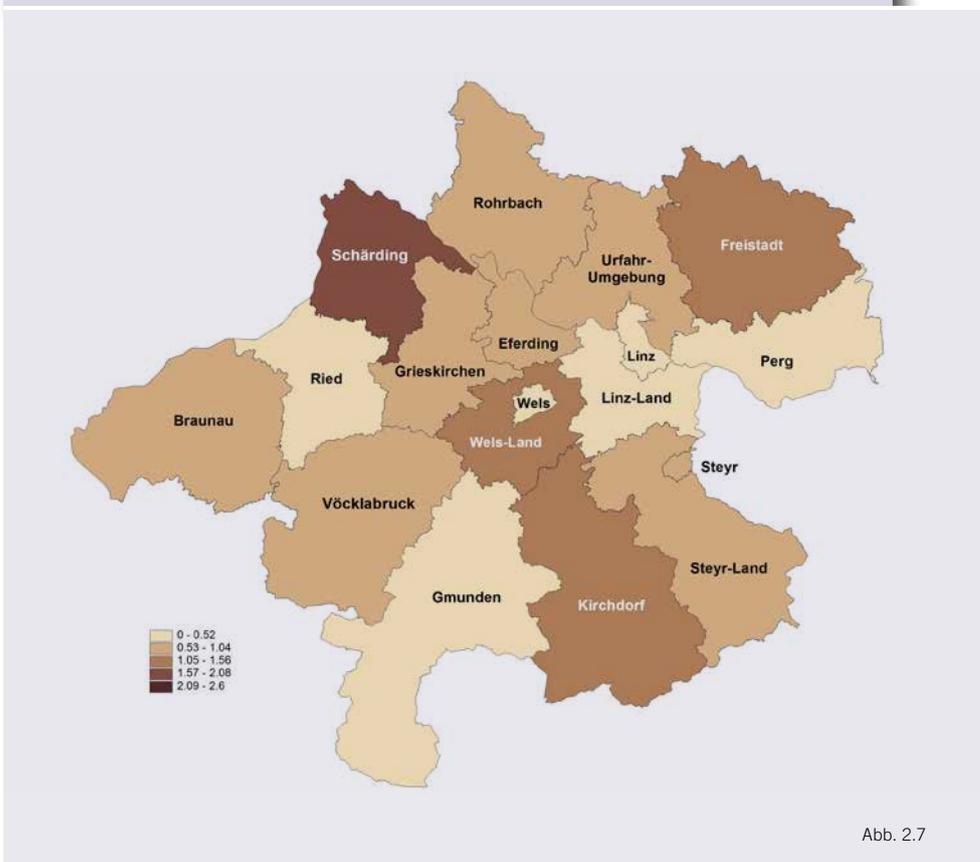
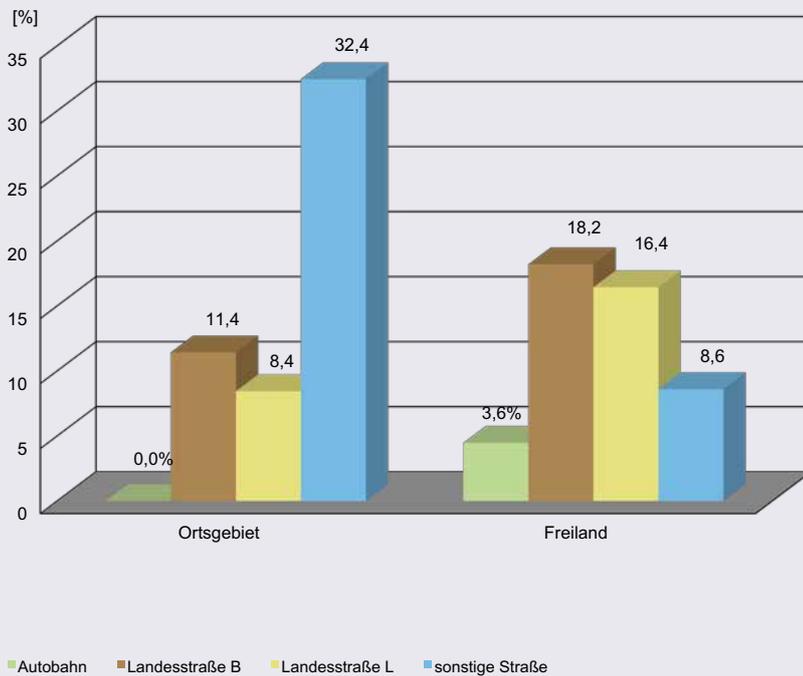


Abb. 2.7

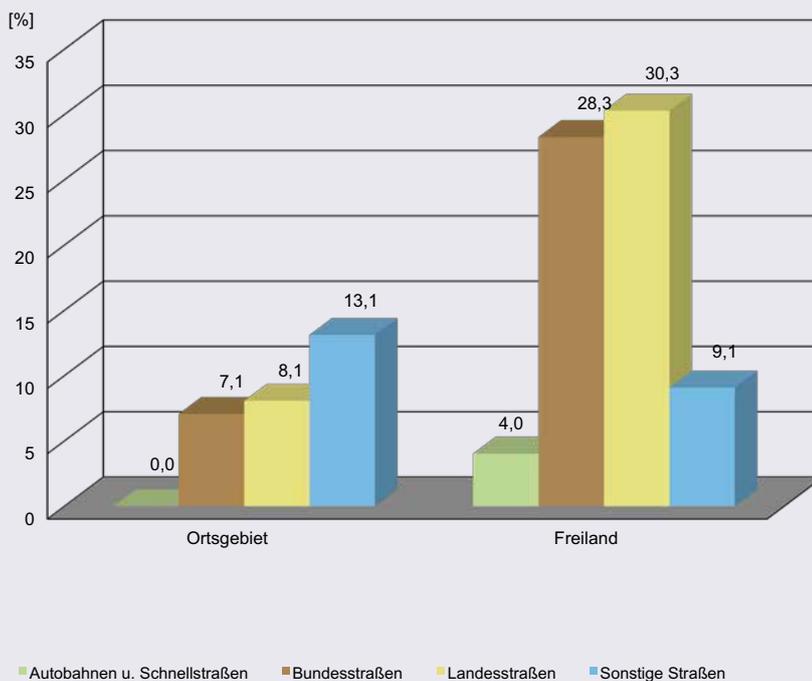
■ Im Gegensatz zu den Unfällen ist die auf die Einwohner bezogene Getötetenrate in den Städten niedrig. Hier konzentrieren sich die hohen Werte auf Freilandstrecken. Ein wesentlicher Grund dafür sind die höheren Fahrgeschwindigkeiten.

Unfälle nach Straßenarten



■ 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



Verunglückte Fahrzeuglenker/innen nach Altersgruppen

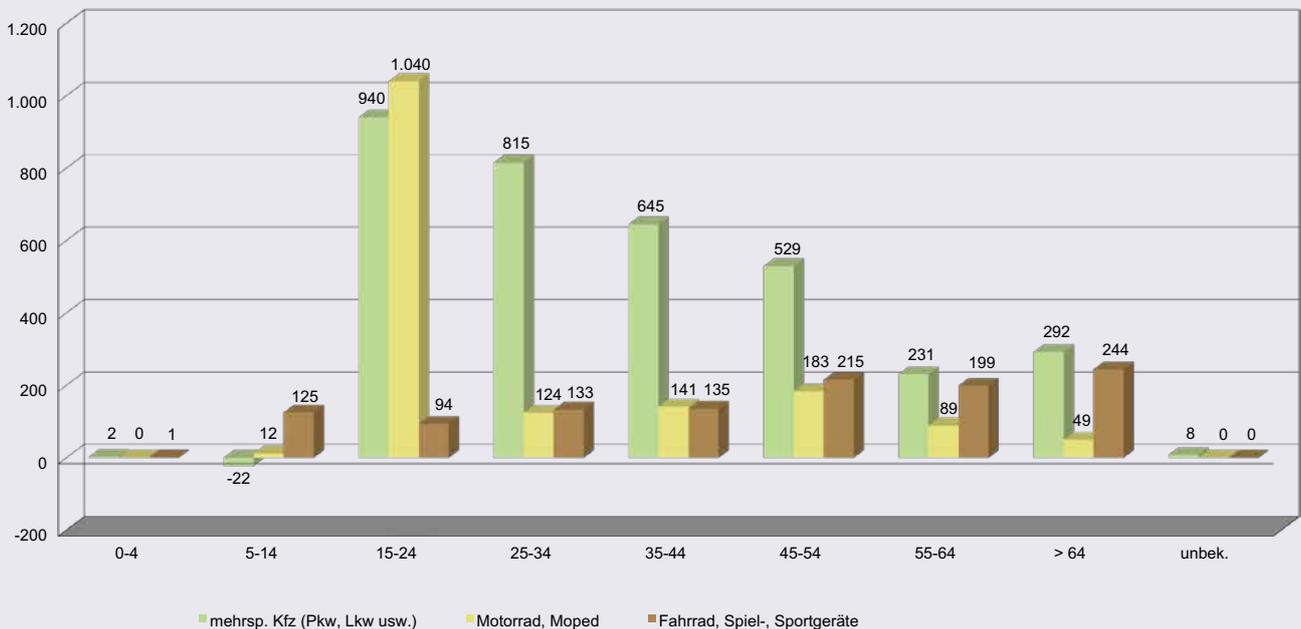


Abb. 2.10

Verunglückte Mitfahrer/innen nach Altersgruppen

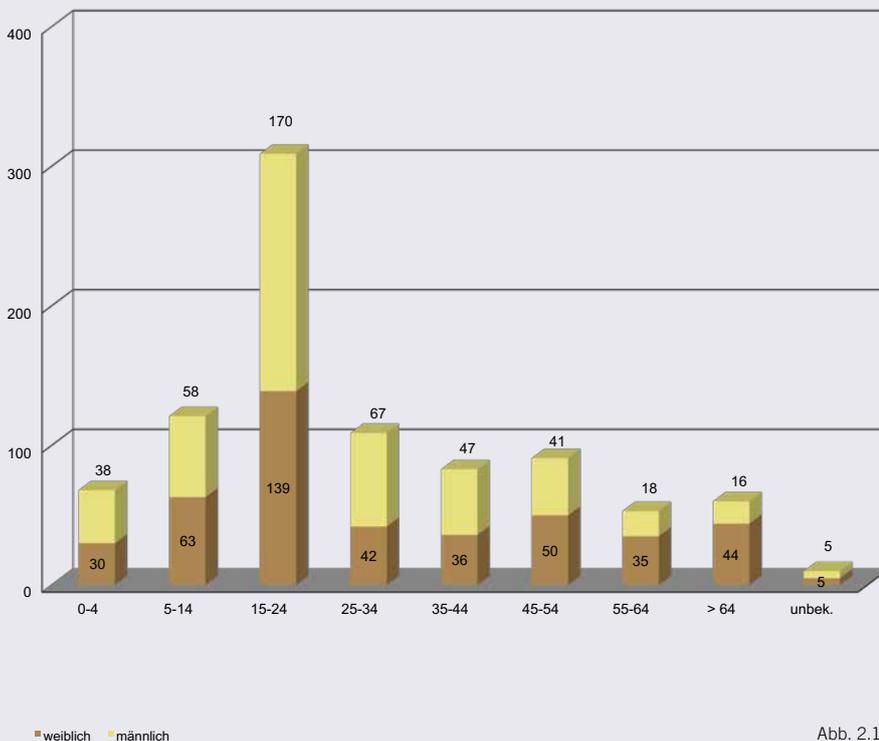


Abb. 2.11

■ Betrachtet man die Verunglückten nach dem Alter, so fällt die Gruppe der 15 – 24-jährigen durch die höchsten Verunglücktenzahlen sowohl bei den Fahrzeuglenker/innen als auch bei den Mitfahrer/innen auf. Bei den verunglückten Fahrzeuglenker/innen ist der hohe Anteil der Moped und Motorradfahrer/innen 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

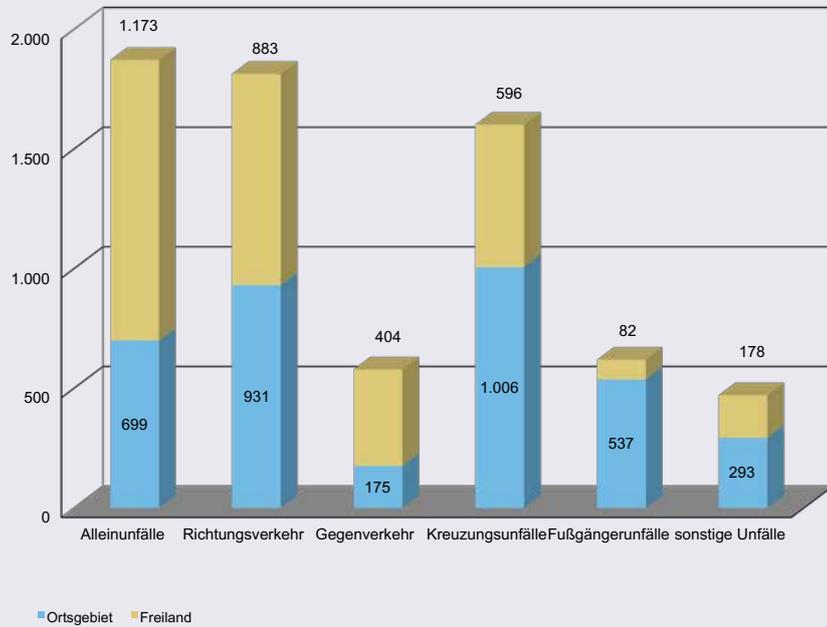


Abb. 2.12

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

Verkehrstote nach Unfalltypen-Obergruppen

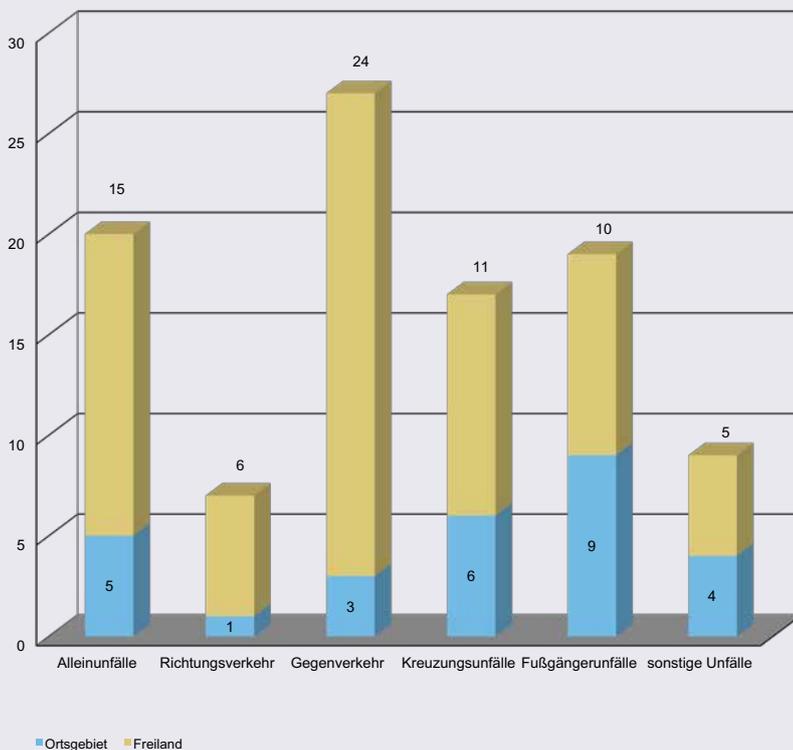


Abb. 2.13

■ 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 Fußgängerunfälle auf.

Verunglückte Kinder nach Alter

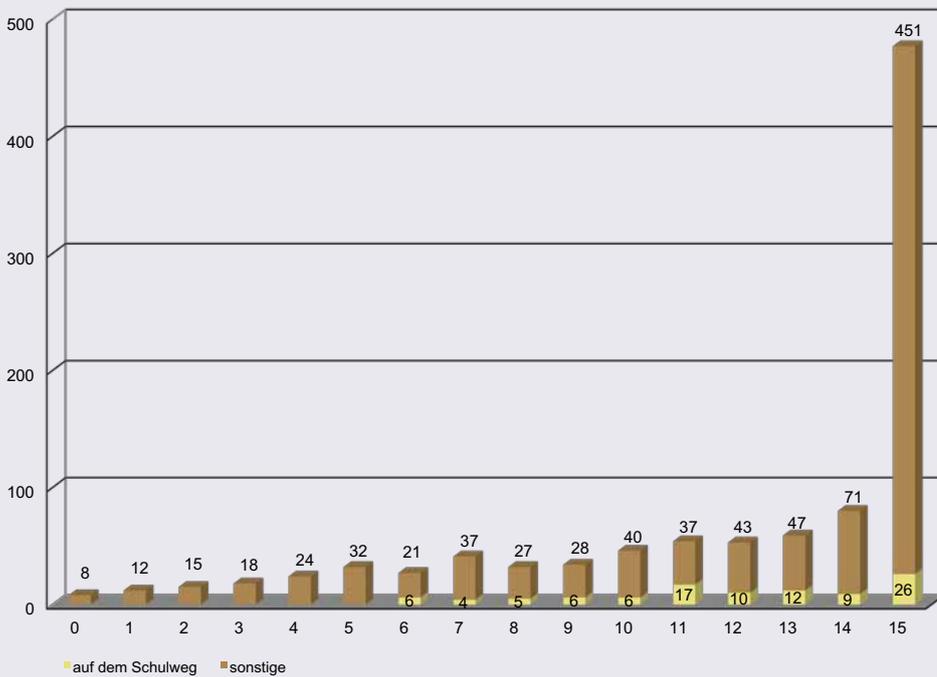


Abb. 2.14

■ 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

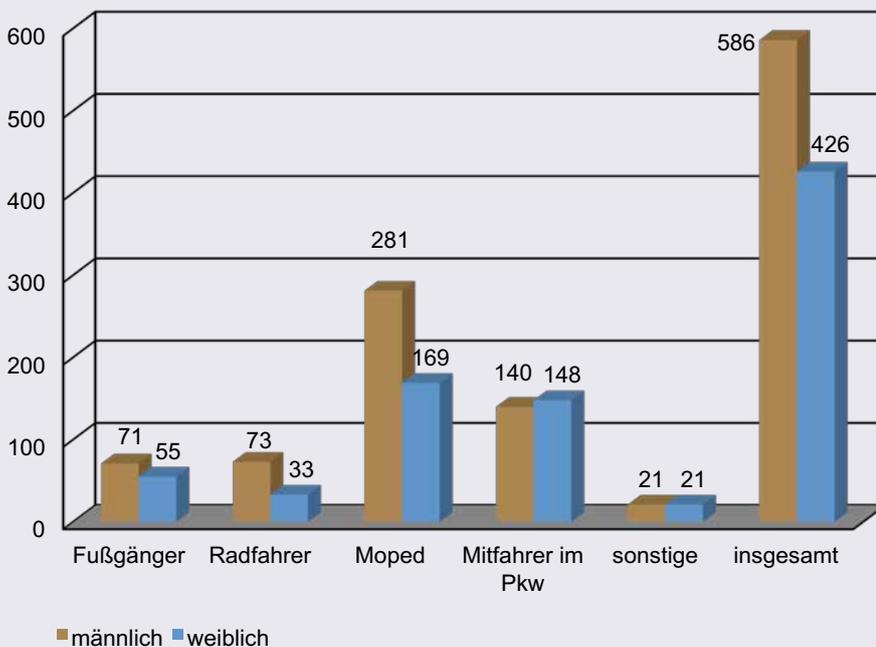
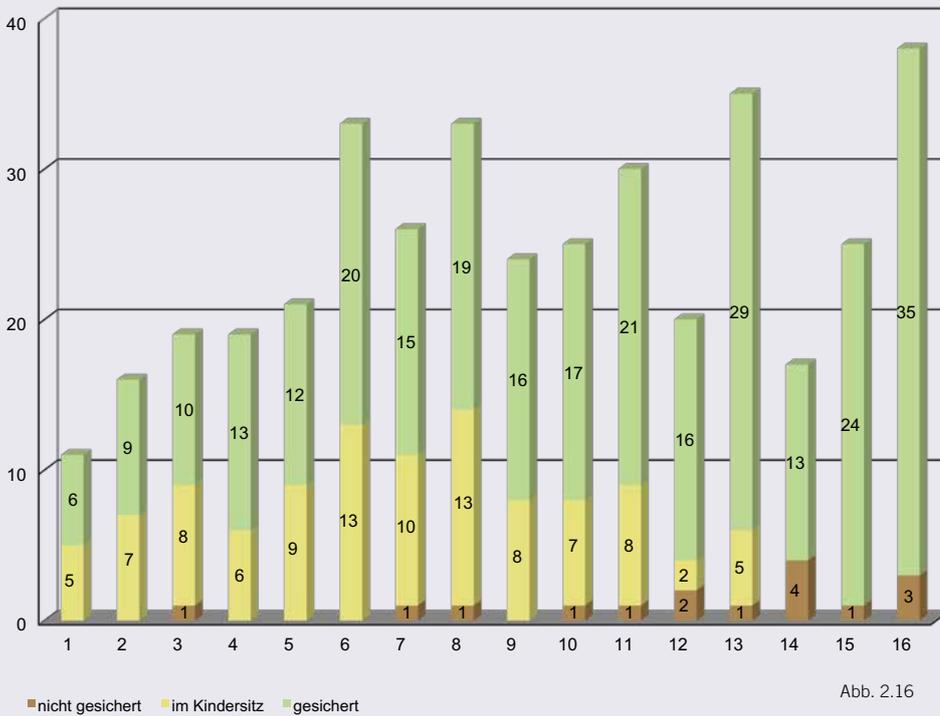


Abb. 2.15

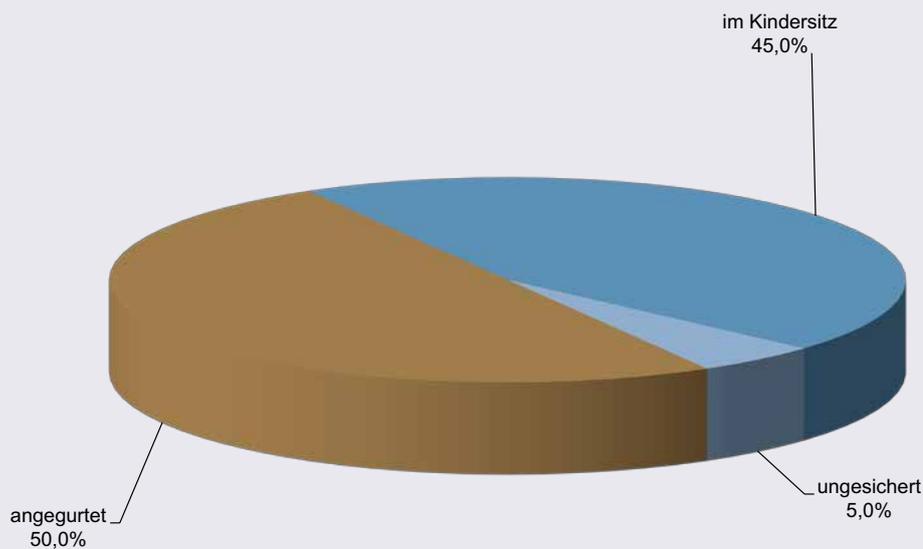
■ Auffallend ist besonders, dass wie schon in den Jahren zuvor auch im Jahr 2013 fast die Hälfte der verunglückten Kinder Mopedlenker waren. Die Buben sind bei den Radfahrern einem zweifach höheren Unfallrisiko ausgesetzt als Mädchen.

In gurtpflichtigem KFZ verunglückte Kinder nach Alter



■ Während Erhebungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit noch vor 14 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. 5 % 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/innen im Pkw auswirken.

Transport von Kindern im PKW



■ Wenn es um die Sicherheit der Kinder im PKW geht, sind noch immer viele Fahrzeuglenker/innen mehr als säumig. 5,0 % der Kinder sind gänzlich ungesichert.

In gurtenpflichtigem KFZ
verunglückte Kinder nach Alter

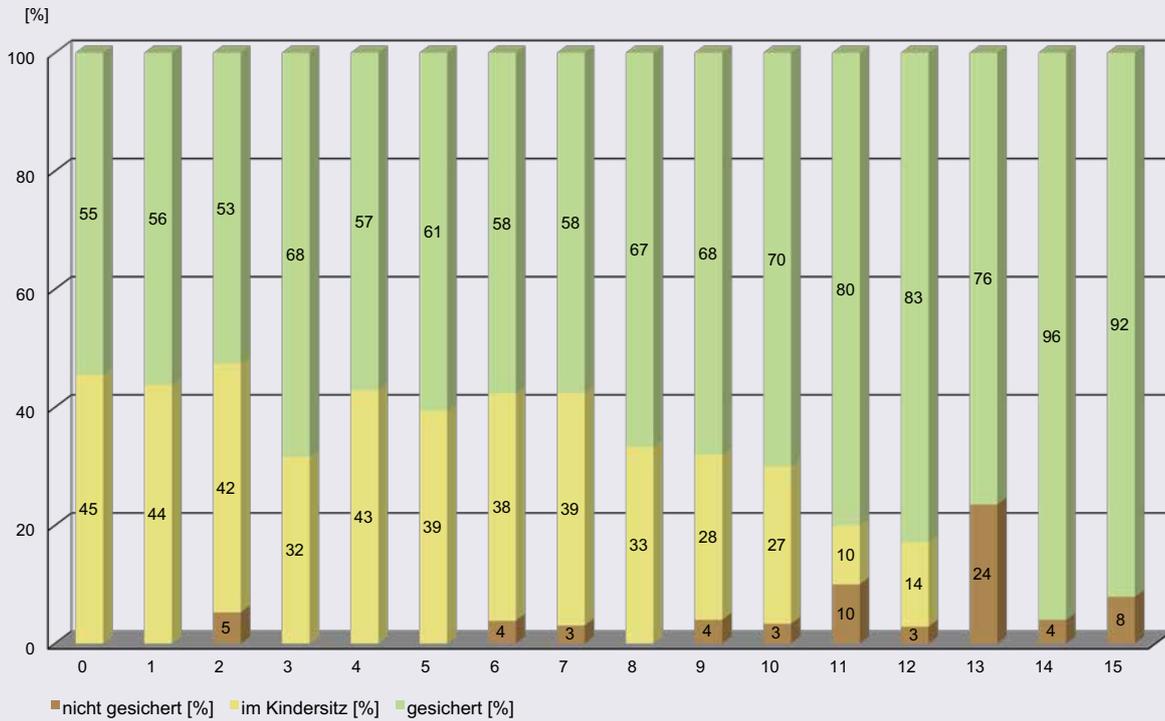


Abb. 2.18

Sicherung verunglückter Kinder im PKW nach Alter
Österreich im Jahr 2013



Abb. 2.19

Verletzungsschwere verunglückter PKW-Insassinnen/Insassen gesichert bzw. ungesichert

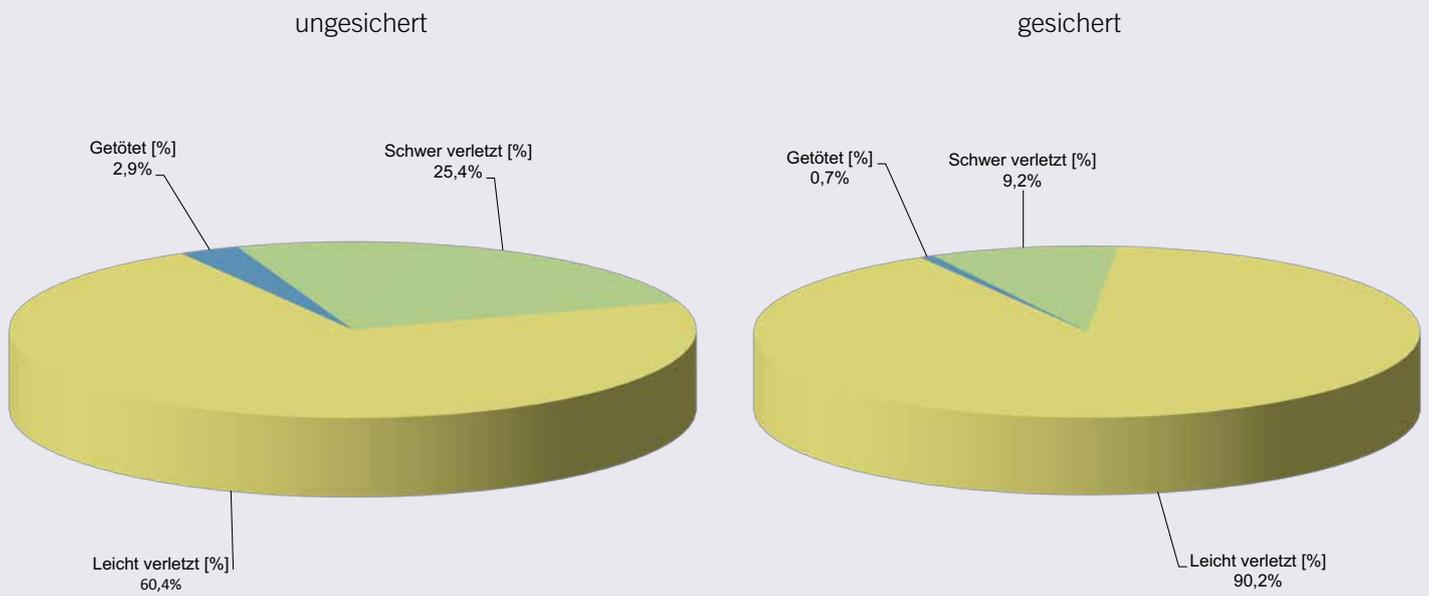


Abb. 2.20

Gurtenanlegequote im PKW

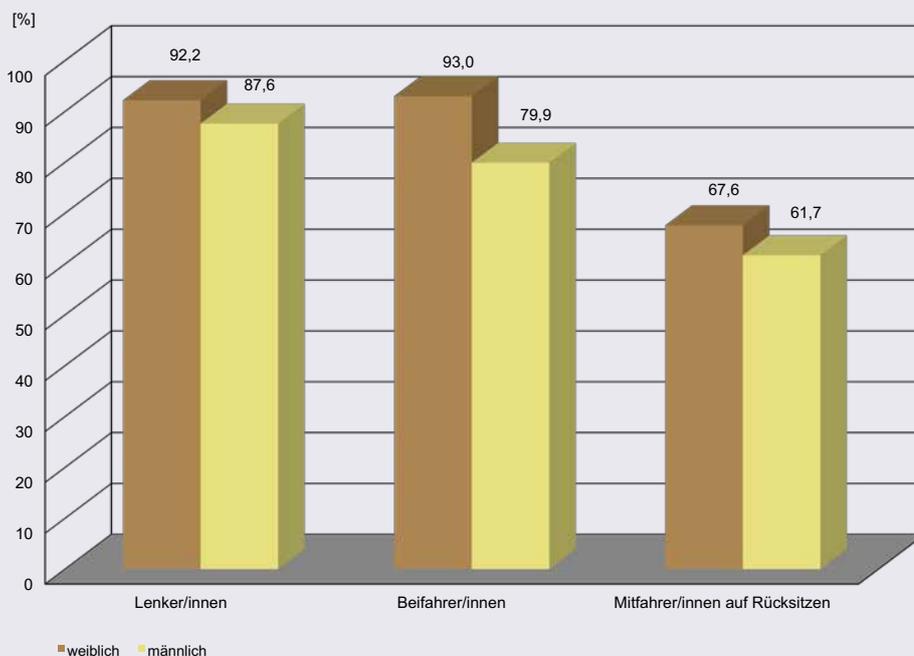


Abb. 2.21

Quelle: KfV

■ Erhebungen der Gurtanschnallquote durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit ergaben, dass in Oberösterreich ca. 80% der Pkw-Insassen den Sicherheitsgurt verwenden. Die Anschnallquote ist bei Frauen deutlich höher als bei Männern. Dies muss umso kritischer betrachtet werden, als das Risiko getötet zu werden für Pkw-Insassen ohne Gurt 4 mal höher war als für jene Personen, die den Sicherheitsgurt verwenden.

Unfälle und Verunglückte durch Alkohol

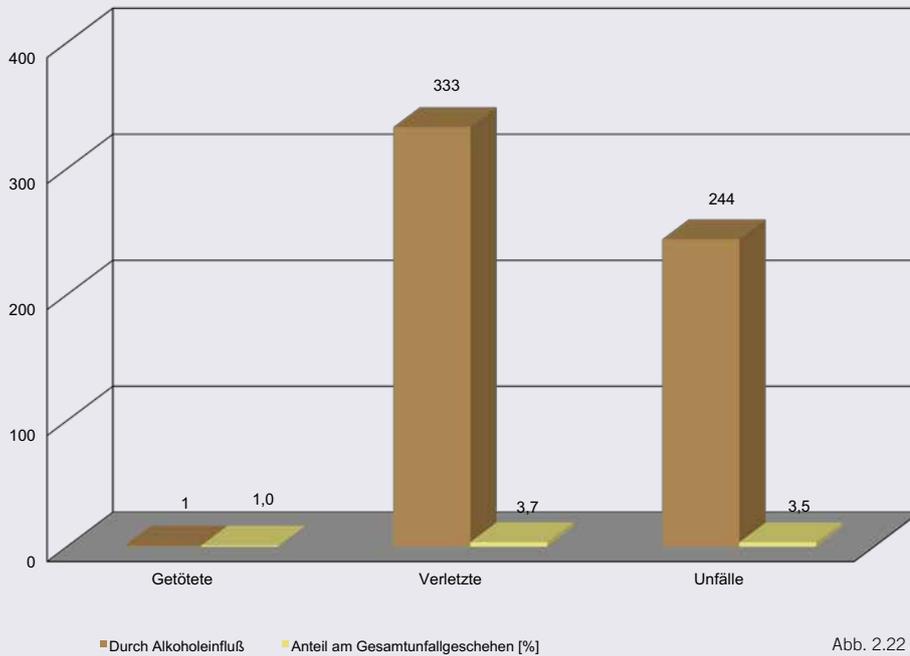


Abb. 2.22

■ Bei 244 Unfällen mit Personenschaden waren im Jahr 2013 242 alkoholisierte Lenker und Fußgänger beteiligt. Dabei wurden 333 Personen verletzt und einer getötet. Die Zahlen haben sich gegenüber dem Vorjahr beinahe halbiert.

Alkoholisierte Beteiligte nach Altersgruppen

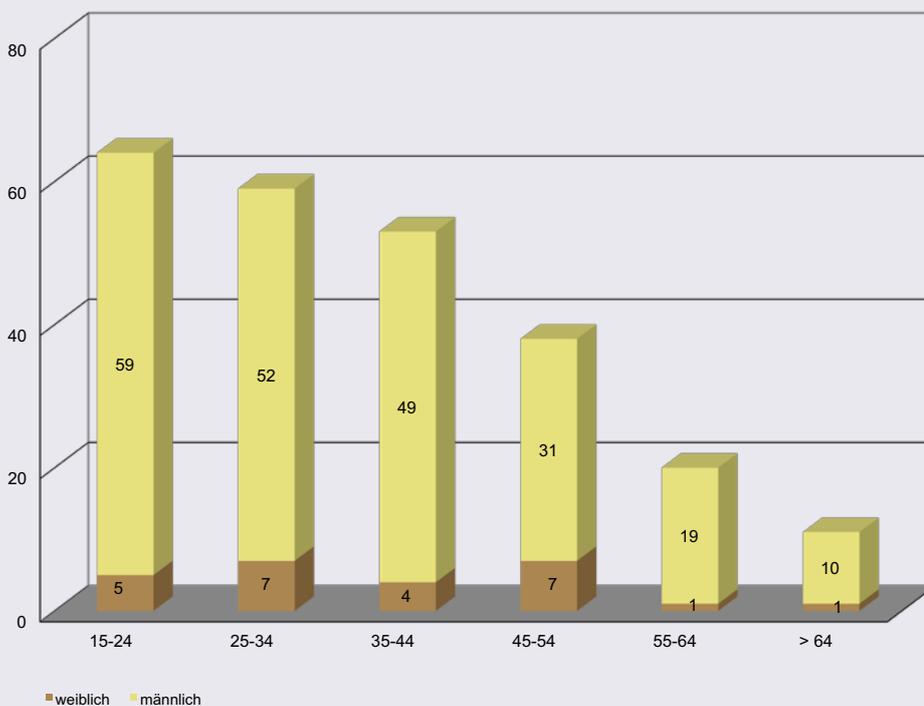


Abb. 2.23

■ Die Zahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten hat sich nach Einführung der 0,5 – Promille - Grenze deutlich reduziert (von 476 im Jahr 1997 auf 245 im Jahr 2013). Den Großteil der alkoholisierten Unfallbeteiligten bilden mit 90% nach wie vor die Männer!

Alkoholisierter Unfallbeteiligte nach Wochentagen

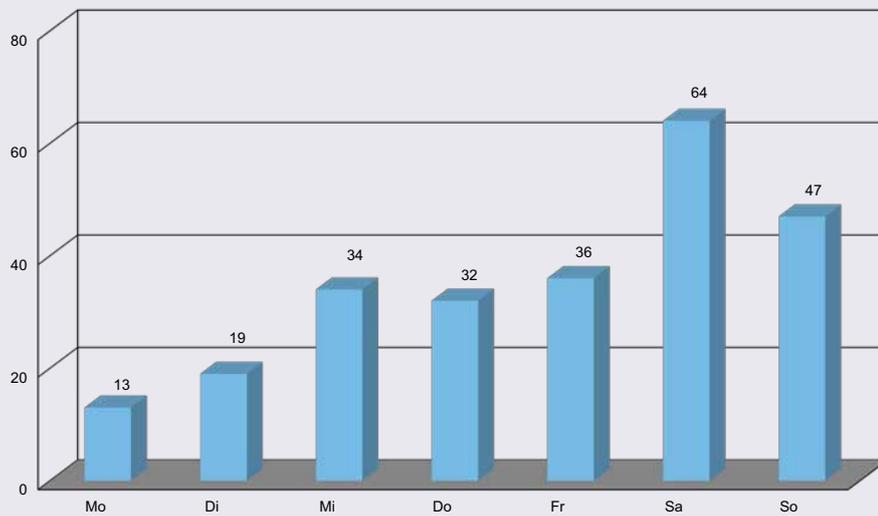


Abb. 2.24

■ Betrachtet man die Zahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten (Lenker/innen und Fußgänger/innen) 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 August.

Alkoholisierter Unfallbeteiligte nach Monaten

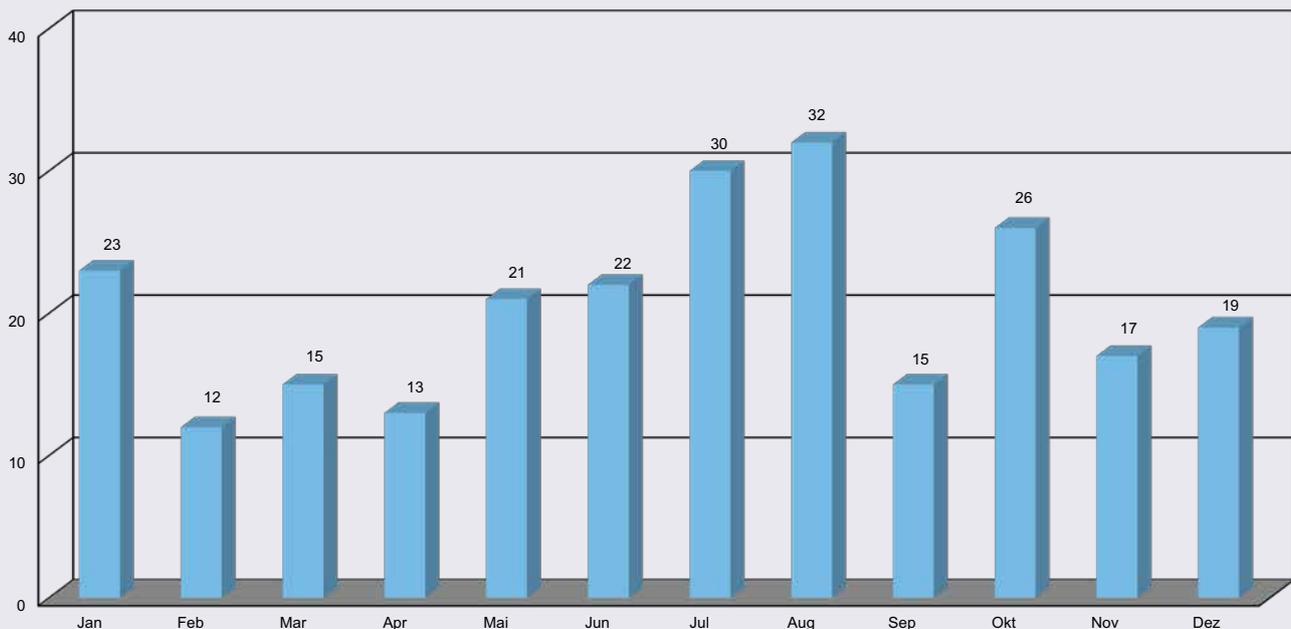


Abb. 2.25

Getötete Fußgänger/innen nach Altersgruppen

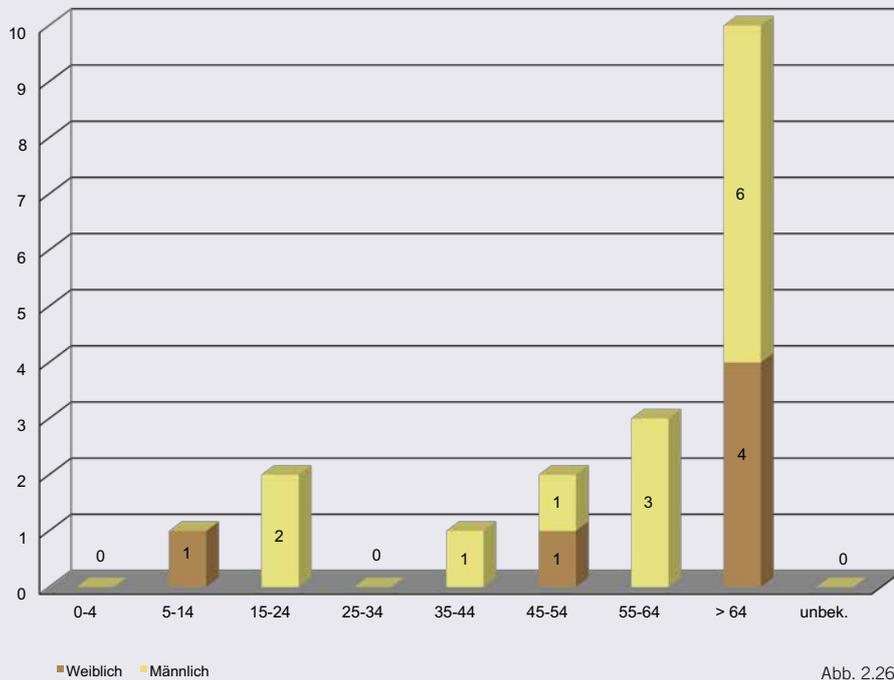


Abb. 2.26

■ Als Fußgänger/innen sind besonders die über 65-jährigen Personen gefährdet. Die Notwendigkeit der Aktion zur sicheren Mobilität im Alter wird hier untermauert. Mit 608 verunglückten Fußgänger/innen, wird deutlich, dass eine stärkere Berücksichtigung der ungeschützten Verkehrsteilnehmer/innen bei der Gestaltung des Straßenraumes und weitere Bewusstseinsbildung für diese Thematik erforderlich ist.

Verletzte Fußgänger/innen nach Altersgruppen

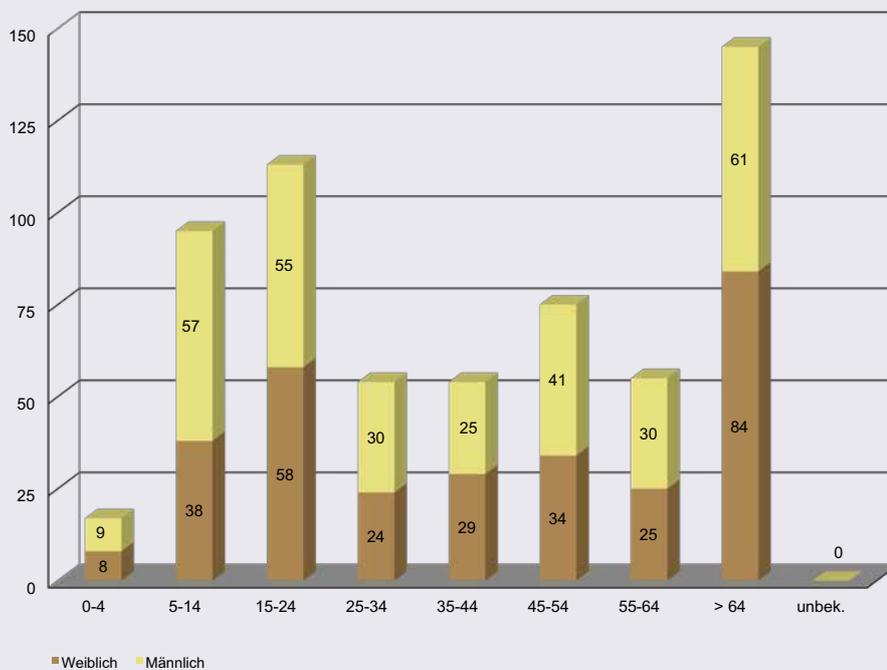


Abb. 2.27

Getötete Radfahrer/innen nach Altersgruppen

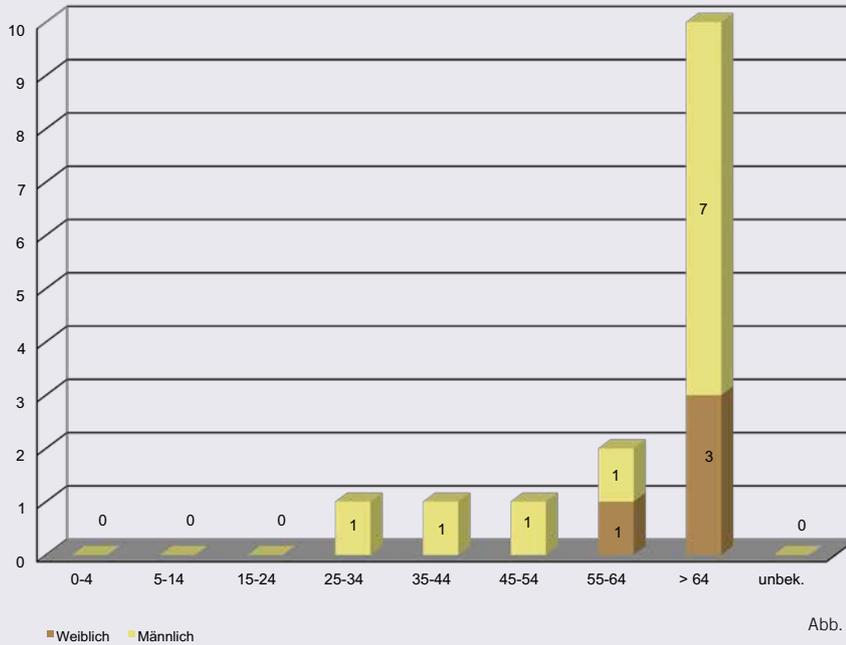


Abb. 2.28

■ Die männlichen Radfahrer haben einen deutlich höheren Anteil am Unfallgeschehen als die Frauen. Die am stärksten gefährdete Gruppe der Radfahrer/innen stellen - wie auch bei den Fußgänger/innen - die älteren Menschen dar. Auch hier wird durch die gezielte Verkehrssicherheitsarbeit und Bewusstseinsbildung eine Verbesserung zu erwarten sein.

Verletzte Radfahrer/innen nach Altersgruppen

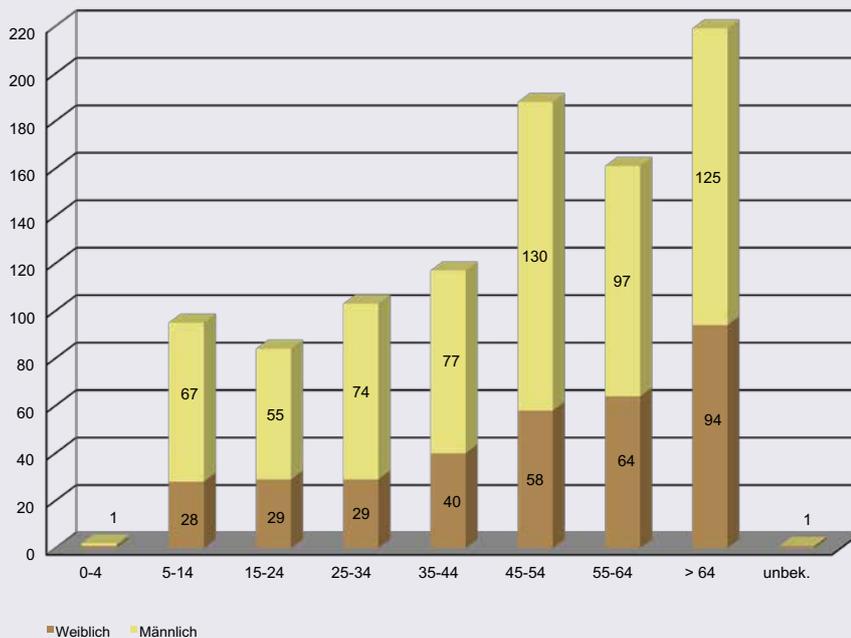


Abb. 2.29

Getötete PKW-Insassinnen/Insassen nach Altersgruppen

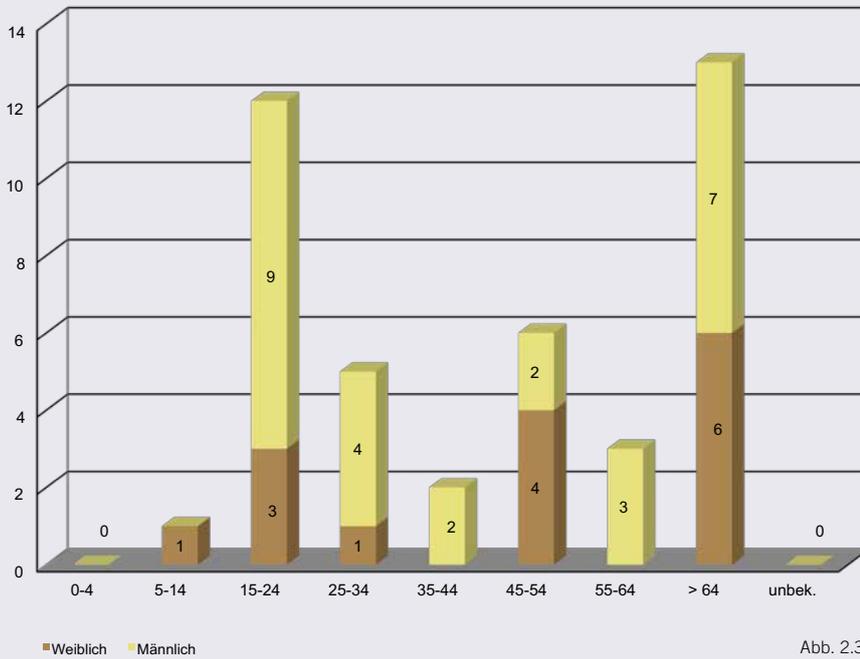


Abb. 2.30

■ Wie schon in Zusammenhang mit den Abb. 2.10 und 2.11 erwähnt, haben auch bei den getöteten und verletzten Pkw-Insassen/Insassinnen die Jugendlichen Verkehrsteilnehmer/innen die höchsten Anteile. Bei den 15–24 jährigen ist auffallend, dass die männlichen PKW-Insassen einem drei Mal höheren Risiko ausgesetzt sind tödlich zu verunglücken.

Verletzte PKW-Insassinnen/Insassen nach Altersgruppen

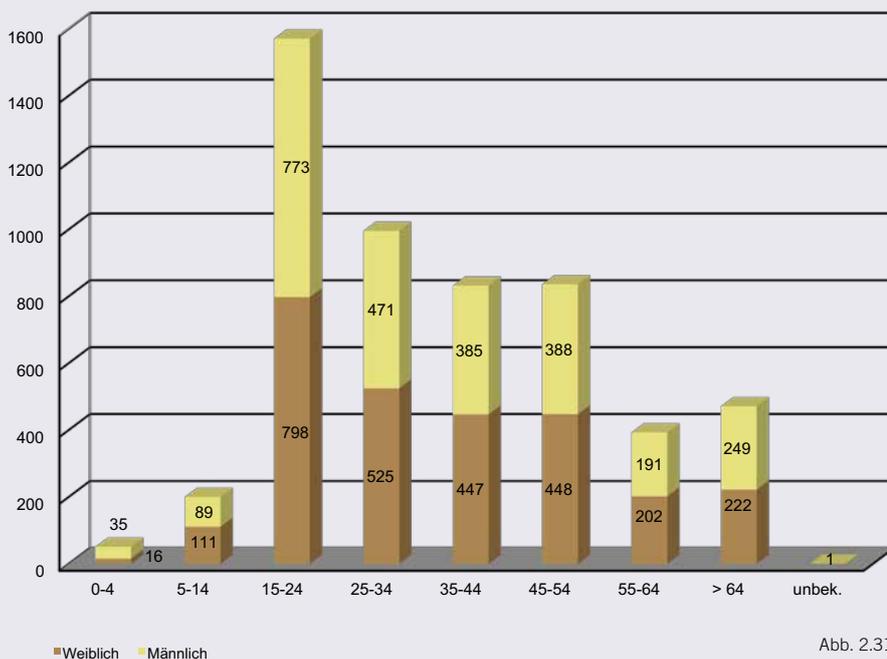


Abb. 2.31

Tödlich und schwer verletzte PKW-Insassinnen/Insassen nach Unfalltypen

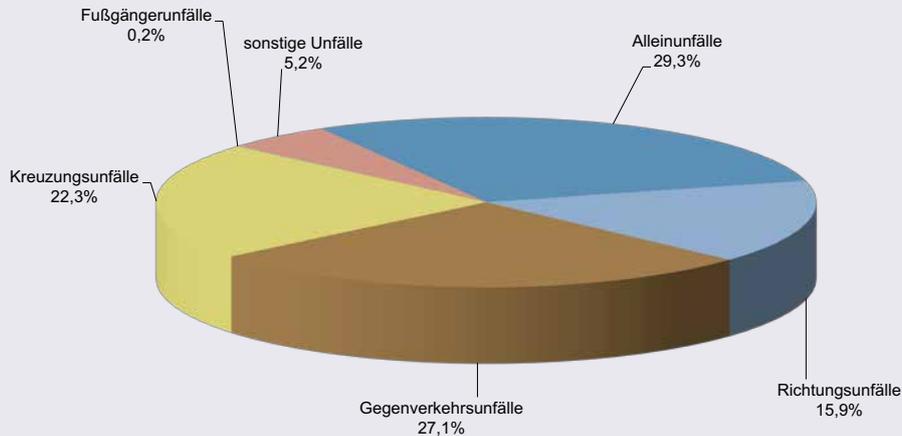


Abb. 2.32

■ Aus dem nebenstehenden Diagramm ist ersichtlich, dass tödliche oder schwer verletzte Pkw-Insassen zumeist auf Spurlaltungsprobleme zurückzuführen sind. (56% Allein- und Gegenverkehrsunfälle). 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

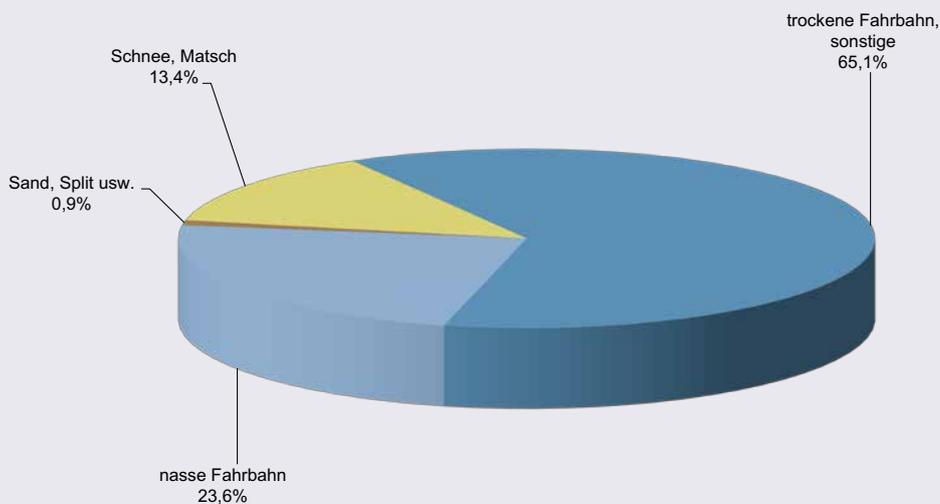


Abb. 2.33

■ Pkw-Unfälle mit tödlichen oder schweren Verletzungsfolgen ereignen sich größtenteils bei leicht erkennbaren und daher leicht zu bewältigenden Fahrbahnverhältnissen. (65 % bei trockener Fahrbahn). Die Ursachen sind - bis auf wenige Ausnahmen - hohe Risikoakzeptanz in der Momentsituation (gefährliches Fahrverhalten), Eignungsmängel fachlicher oder praktischer Art oder Lenken in einem beeinträchtigten Zustand (Alkohol).

Getötete auf einspurigen KFZ nach Unfalltypen

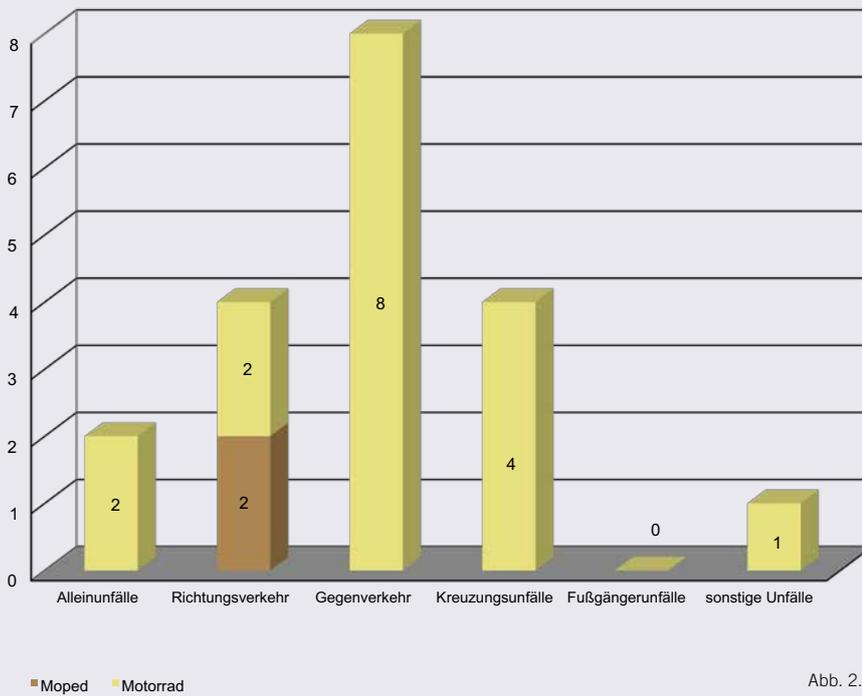


Abb. 2.34

■ Bei den im Jahr 2013 mit einspurigen Kraftfahrzeug Verunglückten ist der Alleinunfall mit 39% der Dominierende. Dies ist zumeist ein Hinweis auf nicht angepasste Geschwindigkeit bzw. wird die Verkehrssituation nicht richtig eingeschätzt. Bei den Motorradfahrern verunglückte die Hälfte bei Gegenverkehrsunfällen. Hier ist das verhältnismäßig hohe Geschwindigkeitsniveau sowie die fehlende Knautschzone maßgeblich.

Verletzte auf einspurigen KFZ nach Unfalltypen

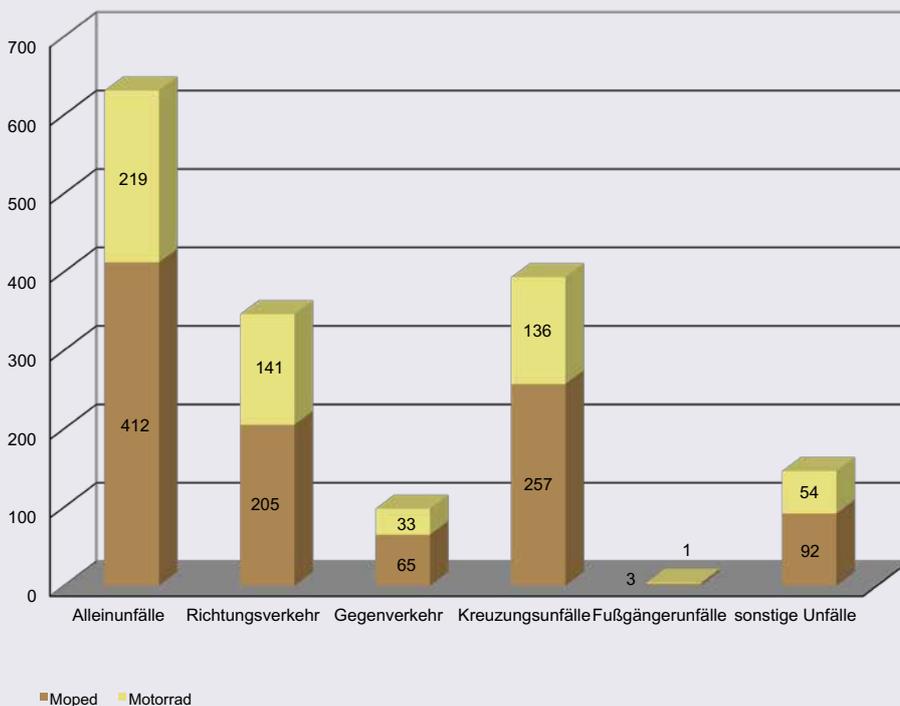
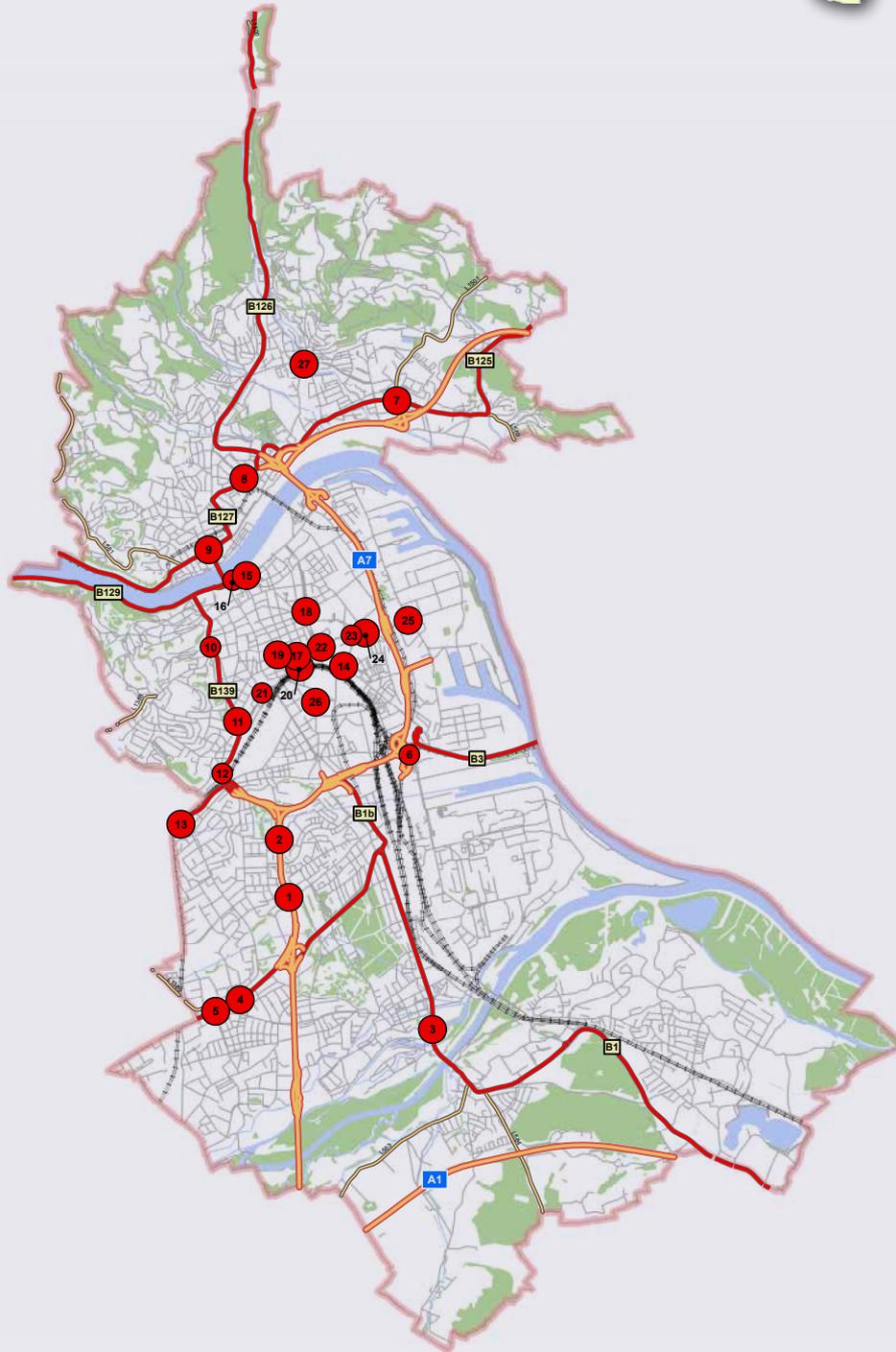


Abb. 2.35



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		
			2011	2012	2013
1	A7 Mühlkreis Autobahn	Mühlkreisautobahn - Tunnel Binder- michel Fahrtrichtung Nord	1	9	8
2	A7 Mühlkreis Autobahn	Mühlkreisautobahn - Tunnel Binder- michel Fahrtrichtung Süd	4	11	3
3	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. Wiener Straße mit Sapo- roshjesträÙe	4	6	3
4	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. Salzburger Straße (B1) mit Landwiedstraße	5	8	6
5	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. Salzburger Straße (B1) mit L1389 Wegscheider Straße und Siemensstraße	3	6	6
6	B3 Donaustraße	VLSA-Krztg. Aigengutstraße (B13) mit Stahlstraße und A7	1	3	5
7	B125 Prager Straße	VLSA-Krztg. Freistädter Straße (B125) mit L1501 Altenberger Straße	7	3	5
8	B127 Rohrbacher Straße	VLSA-Krztg. Freistädter Straße (B127) mit Linke Brückenstraße	5	5	4
9	B127 Rohrbacher Straße	VLSA-Krztg. Rudolfstraße (B127) mit B129 Eferdinger Straße und Urfahra- ner Hauptstraße	2	4	5
10	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krztg. Hopfengasse (B139) mit Stifterstraße	0	0	5
11	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krztg. Waldeggstraße (B139) mit Kärtnerstraße und ZiegeleistraÙe	2	2	7

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt

12	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krztg. Waldeggstraße (B139) mit Waldeggstraße	2	3	4
13	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krztg. Unionstraße (B139) mit Landwiedstraße	5	5	11
14	Krztg. Franckstraße - Lastenstraße		10	5	8
15	Krztg. Untere Donaulände - Rechte Donaustraße		6	5	8
16	Krztg. Untere Donaulände - Nr. 4	Krztg. Unter Donaulände mit B129 Eferdinger Straße - Rampe	3	1	4
17	Krztg. Goethestraße - Dinghoferstraße		2	3	7
18	Krztg. Gruberstraße - Weißenwolffstraße		3	4	6
19	Krztg. Humboldtstraße - Schillerstraße		1	2	7
20	Krztg. Blumauer Straße - Dinghoferstraße		1	5	4
21	Krztg. Bahnhofstraße - Kärntnerstraße		2	1	5
22	Krztg. Khevenhüllerstraße - Blumauer Straße		0	9	6

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt

23	Krztg. Prinz-Eugen-Straße - Liebigstraße		1	2	6
24	Krztg. Prinz-Eugen-Straße - Garnisonsstraße		2	4	7
25	Krztg. Prinz-Eugen-Straße - Industriezeile		1	3	10
26	Krztg. Hamerlingstraße - Rilkestraße		5	3	4
27	Krztg. Ferdinand-Markl-Straße - Pulvermühlstraße		3	0	7

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

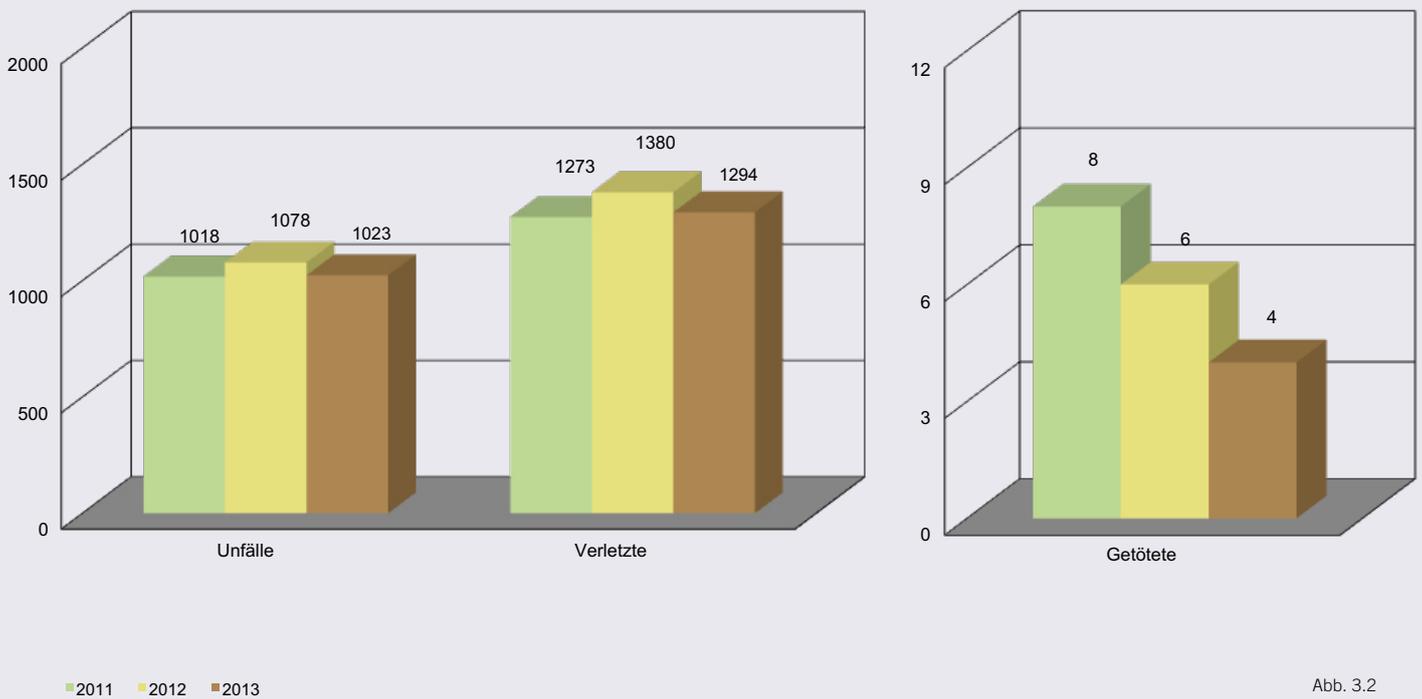


Abb. 3.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

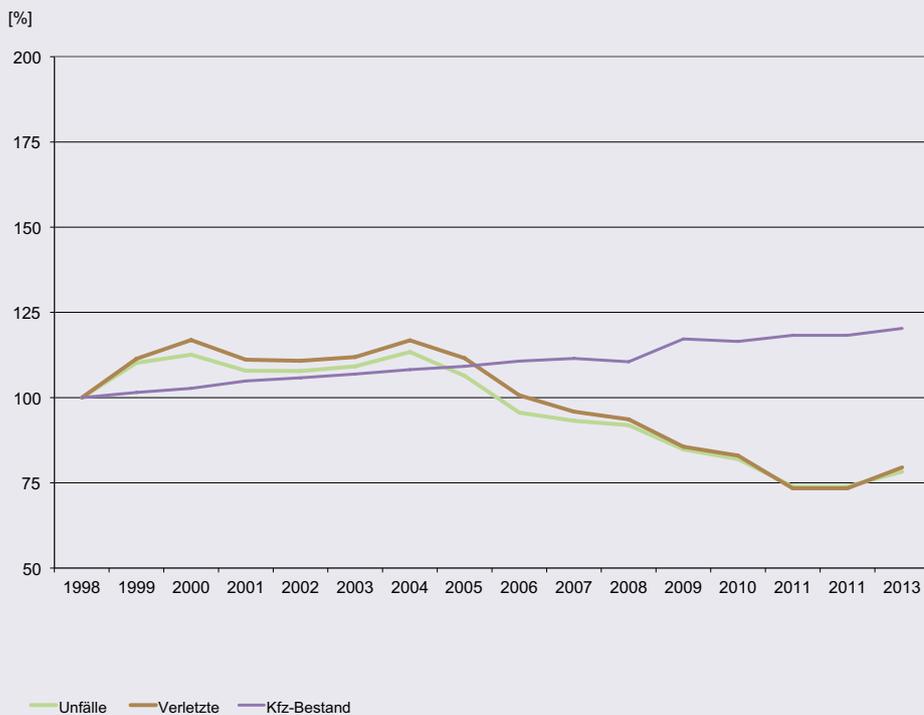


Abb. 3.3

■ Nach einem leichten Anstieg der Unfälle mit Personenschaden sowie der verletzten Personen im Jahr 2012 setzt sich 2013 der Abwärtstrend der letzten 10 Jahre wieder fort und die Unfallzahlen erreichen etwa das Niveau von 2011. Hinsichtlich der Unfälle mit tödlichem Ausgang verringert sich die Zahl seit dem Vorjahr nochmals auf 4 Verkehrstote, was dem Tiefststand aus dem Jahr 1996 entspricht.

Verunglückte nach Fahrzeugart

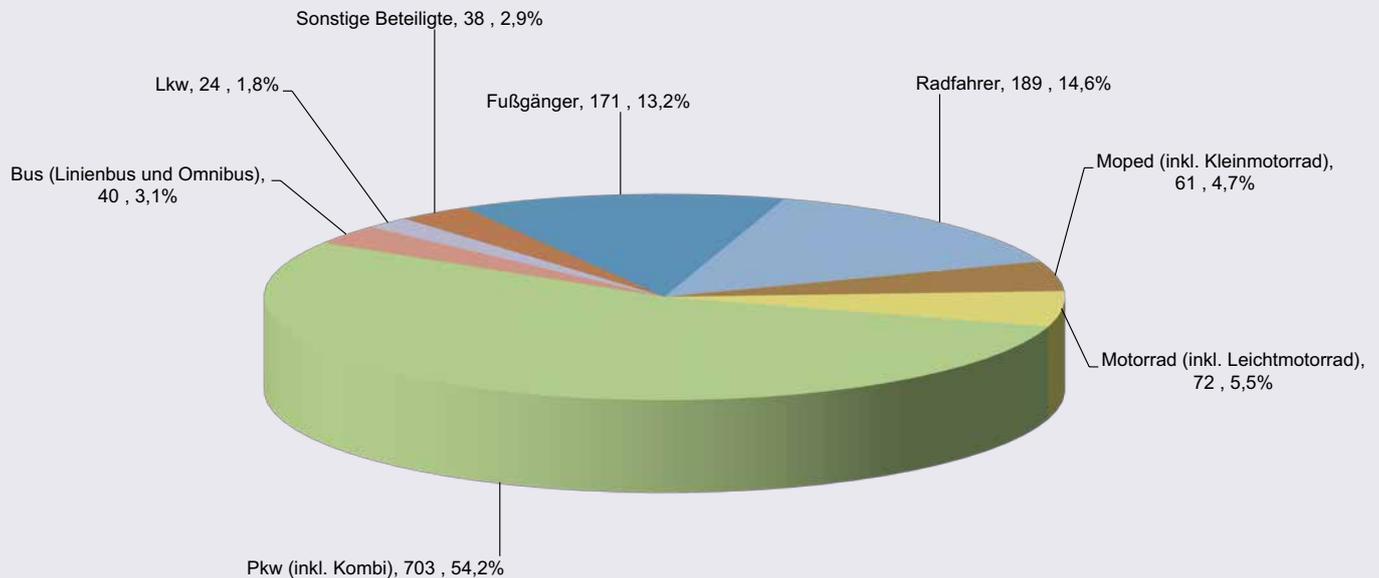


Abb. 3.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

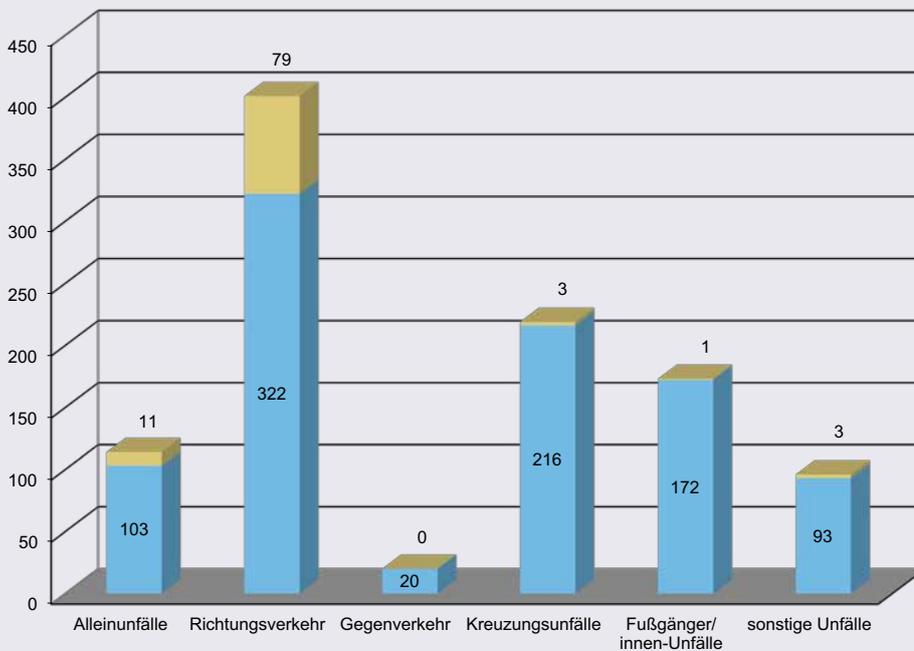


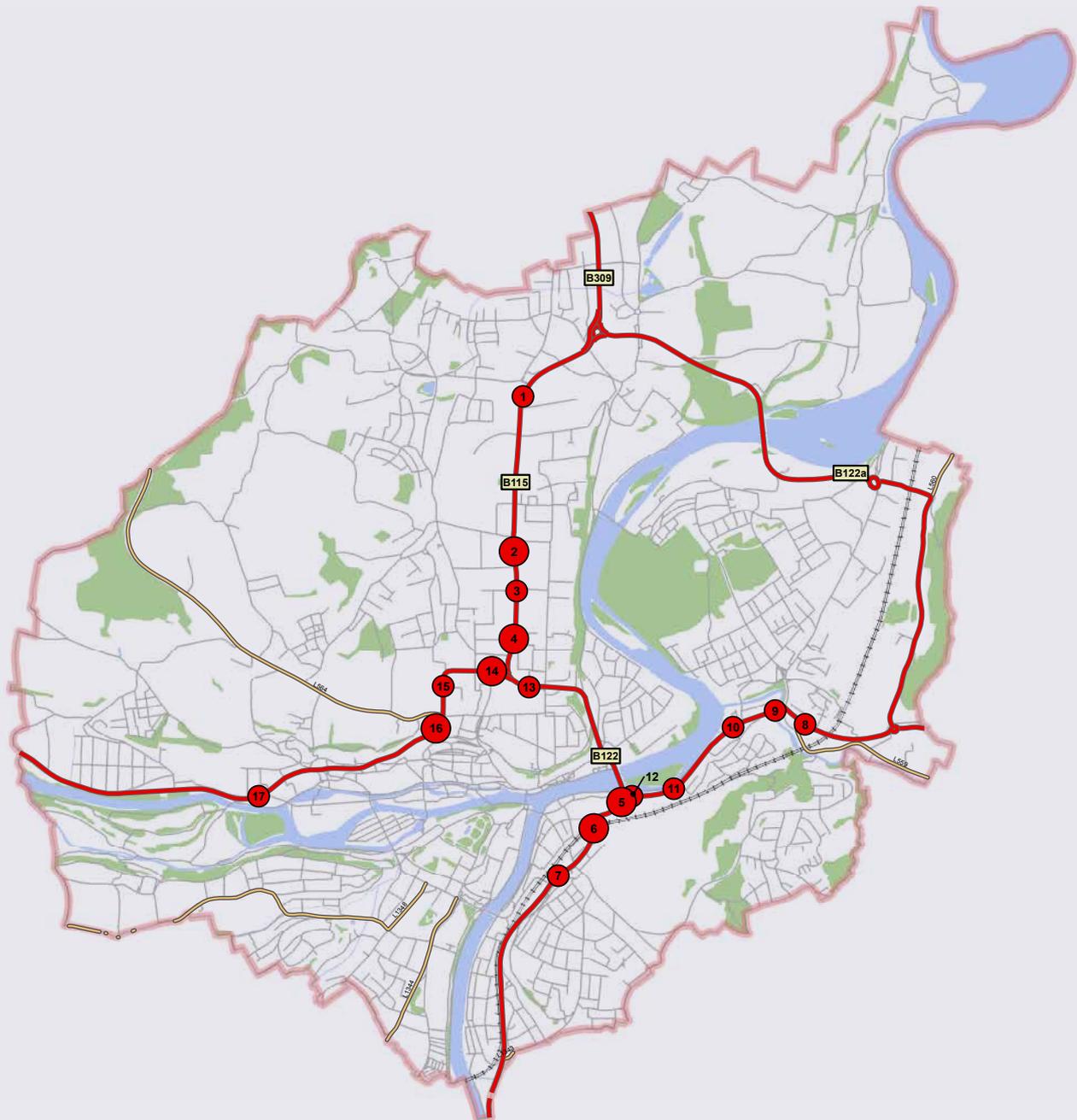
Abb. 3.5

■ Die Unfallbeteiligung nach Fahrzeugart hat sich im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert. Charakteristisch für das Stadtgebiet ist die hohe Unfallbeteiligung von Fußgänger/innen und Radfahrer/innen. Auch die verhältnismäßig hohe Anzahl an Kreuzungsunfällen ist typisch für den Stadtverkehr, wobei diese seit 2010 um ca. 30% zurückgegangen sind. Jedoch ist in den letzten Jahren der Anteil an Unfällen im Richtungsverkehr und besonders Alleinunfällen angestiegen. Hauptursachen dafür sind vermutlich überhöhte Geschwindigkeit und nicht angepasste Fahrweise.

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		
			2011	2012	2013
1	B115 Eisenstraße	Krztg Ennser Straße, km 17,6 - 17,8	3	0	4
2	B115 Eisenstraße	August Moser Straße - Hans Gerstmayr Straße, km 18,6 - 18,85	8	7	2
3	B115 Eisenstraße	Prof. Anton Neumann Straße, km 18,9 - 19,07	1	3	3
4	B115 Eisenstraße	Kudlichgasse, km 19,175 - 19,42	7	10	2
5	B115 Eisenstraße	Tabor Knoten, km 19,495 - 19,693	0	7	3
6	B115 Eisenstraße	Pachergasse, km 19,76 - 19,975	2	4	5
7	B115 Eisenstraße	Dukartstraße, km 20,2 - 20,37	1	1	3
8	B122 Voralpenstraße	Krztg. Kleinraming Straße, km 29 - 29,2	1	3	2
9	B122 Voralpenstraße	Krztg. Haager Straße, km 29,265 - 29,433	5	3	1
10	B122 Voralpenstraße	Münichholzweg, km 29,541 - 29,764	2	4	2
11	B122 Voralpenstraße	Krztg. Grenzgasse, km 30,095 - 30,338	0	3	5
12	B122 Voralpenstraße	Kreisverkehr Ennser Knoten, km 30,4 - 30,585	2	0	4
13	B122 Voralpenstraße	Ing. Ferdinand Porsche Straße, km 31,523 - 31,73	1	2	3
14	B122 Voralpenstraße	Tabor Knoten, km 31,78 - 32,016	5	5	3
15	B122 Voralpenstraße	Franz Paulmayr Straße, km 32,2 - 32,4	3	3	2
16	B122 Voralpenstraße	Wolfener Straße, km 32,49 - 32,7	2	5	4
17	B122 Voralpenstraße	Annaberg, km 33,81 - 33,95	2	2	2

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

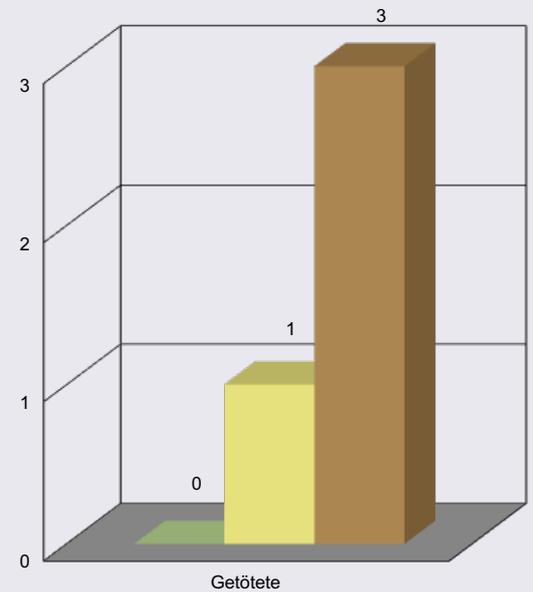
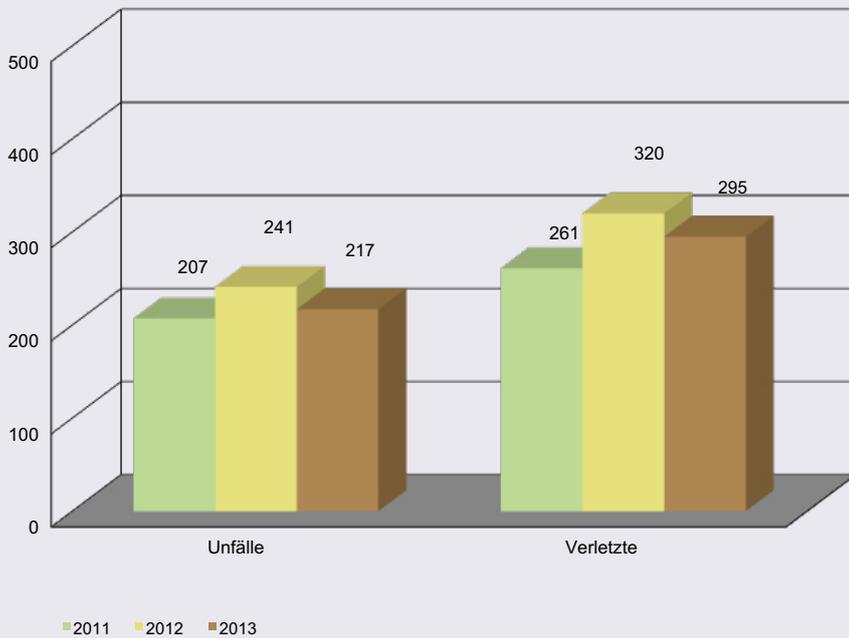


Abb. 4.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

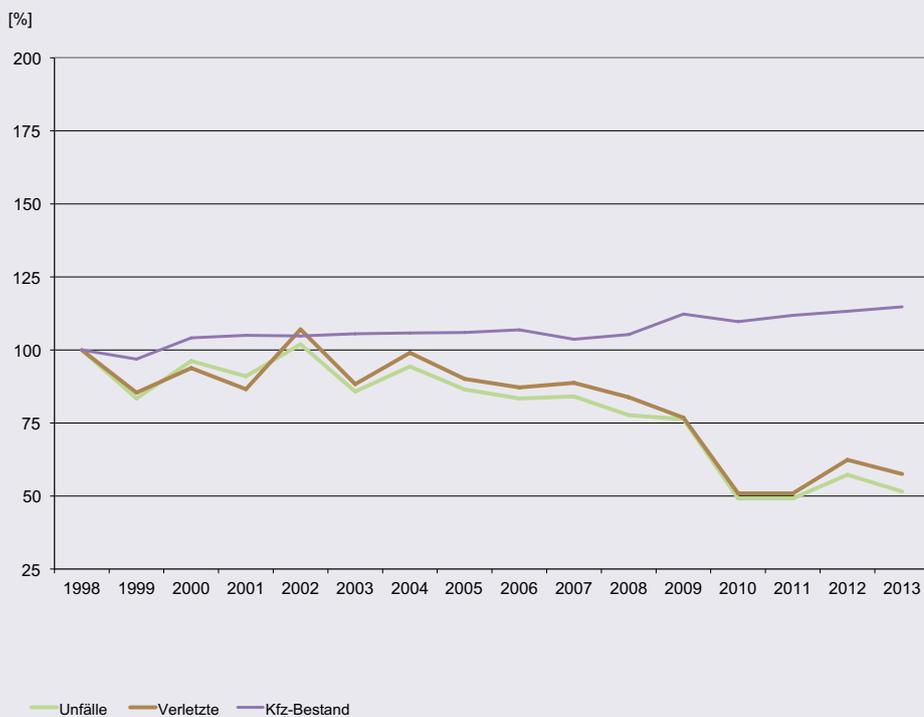


Abb. 4.3

■ Die neue Erfassung der Unfalldaten brachte für das Jahr 2012 eine negative Veränderung der Zahlen. Der frühere positive Trend wird verglichen zum Vorjahr nun wieder fortgesetzt. Bei den Getöteten allerdings hat sich die Anzahl stark erhöht. Es zeigt sich, dass die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer/innen am gefährdetsten sind, 2013 wurden zwei Radfahrer/innen und ein/e Fußgänger/in getötet.

Verunglückte nach Fahrzeugart

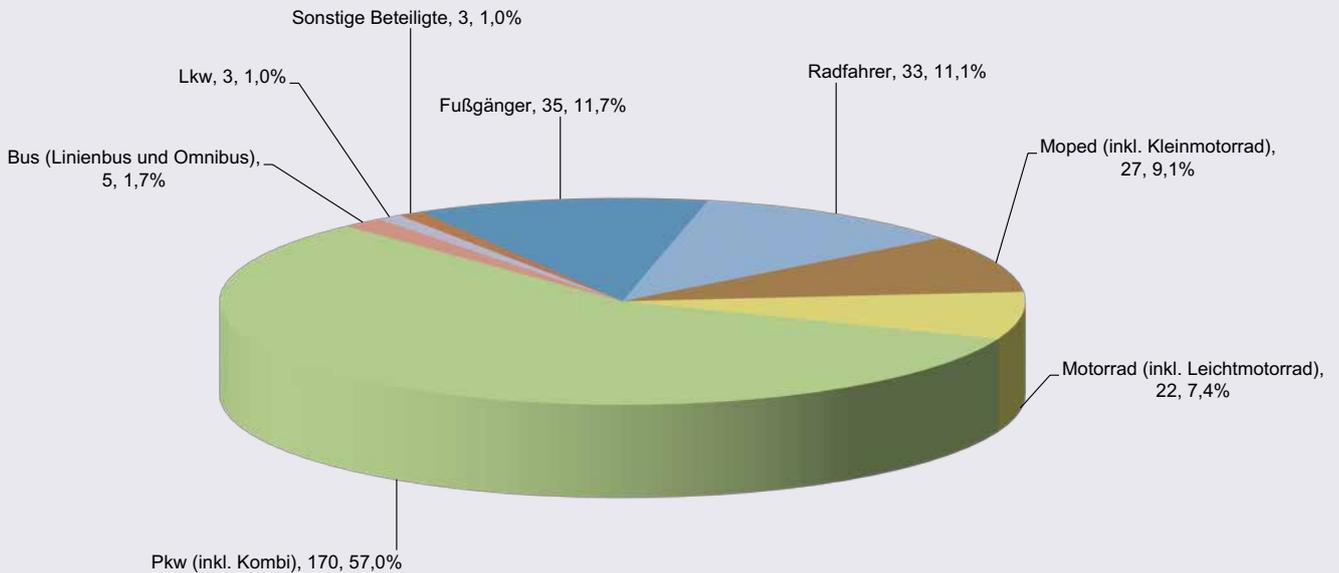


Abb. 4.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

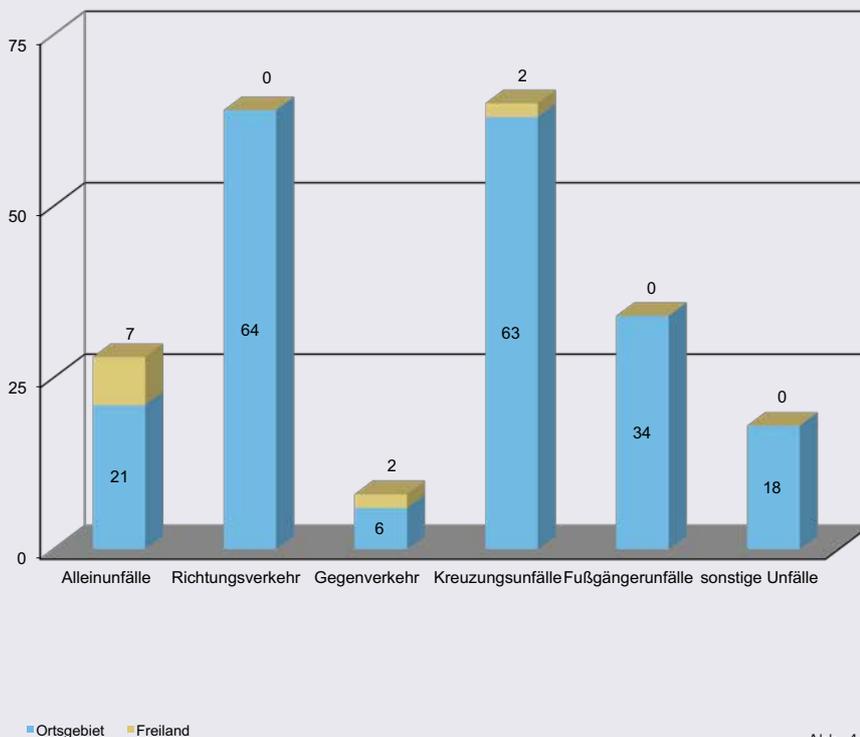


Abb. 4.5

■ Das Unfallgeschehen im städtischen Umfeld weist erwartungsgemäß eine Häufung von Auffahr- und Kreuzungsunfälle auf. Generell wird das Unfallgeschehen durch die B115 und B122 geprägt.

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		
			2011	2012	2013
1	B1 Wiener Straße	Kreuzung B137, B138	2	3	12
2	B1 Wiener Straße	Kreuzung Dr. Schauerstraße bis Kreuzung Am Römerwall	6	4	8
3	B1 Wiener Straße	Kreuzung Schulstraße - Wimpassin- gerstraße bis Paracelsusstraße	5	6	6
4	B1 Wiener Straße	Kreuzung Albrechtstraße - Grüne Zeile bis Kreuzung Königsederstraße	8	5	5
5	B1 Wiener Straße	Kreuzung Noitzmühlstraße / AST. A8	5	8	7
6	B1 Wiener Straße	Gunskirchnerstraße - Westring - Max Center	0	3	6
7	B137 Innviertler Straße	Kreuzung B1 bis Kreuzung Hans Sachs Straße	7	7	10
8	B138 Pyhrnpassstraße	Kreuzung B1 bis Kreuzung Wiesenstraße	2	3	6
9	L519 Innbachtalstraße	Camillo Schulz Straße bis Billrothstraße	5	4	7
10	L519 Innbachtalstraße	Kreuzung Römerstraße - Vogelweidestraße bis Freudstraße	4	1	5
11	L567 Thalheimer Straße	Kreuzung Pollheimerstr. - Maria Theresiastr. - Ringstraße bis Stadtplatz	1	4	8

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

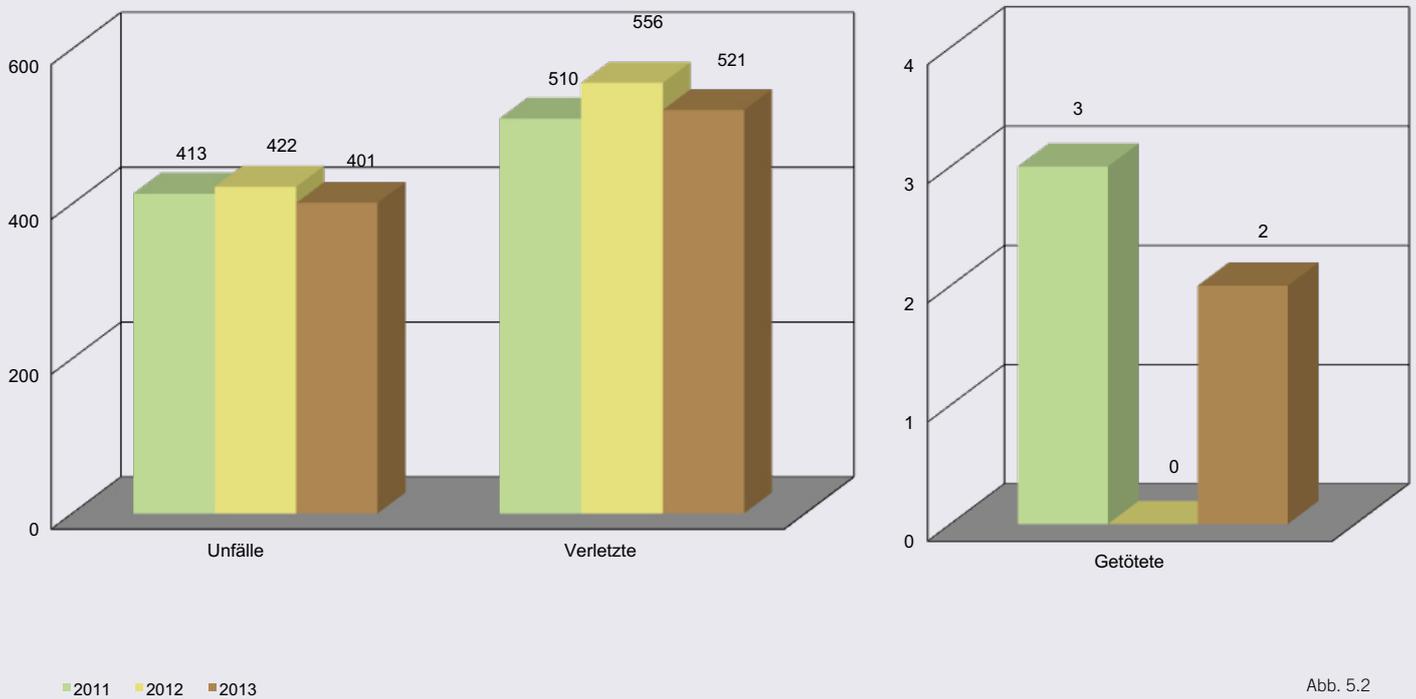


Abb. 5.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

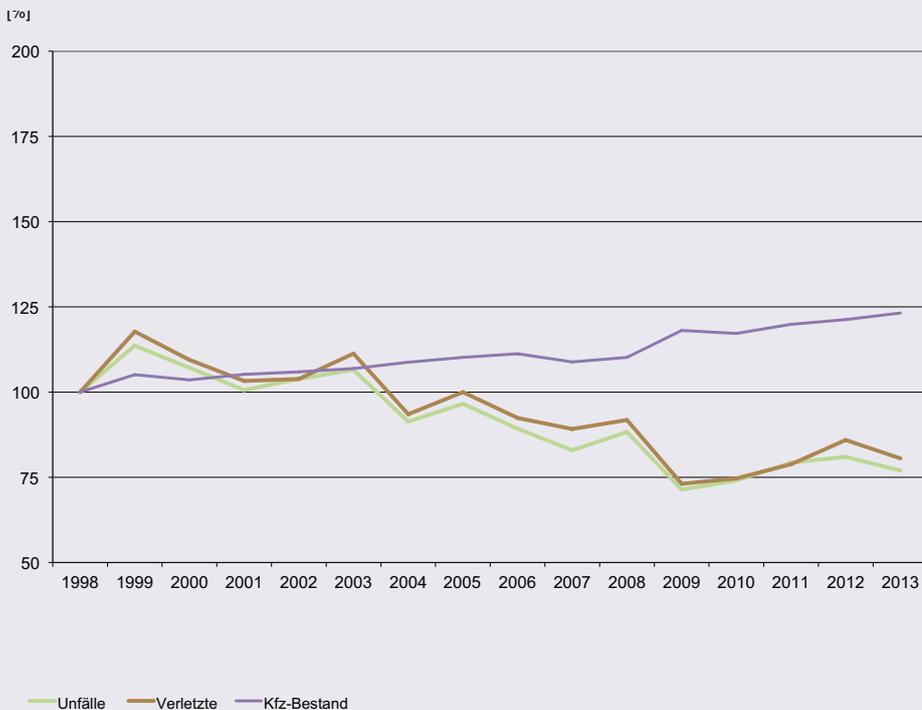


Abb. 5.3

■ Im Gegensatz zum tendenziellen Anstieg der Unfälle mit Personenschaden sowie die Anzahl der verletzten Personen in den letzten Jahren zeigen sich sinkende Unfallzahlen im Jahr 2013. Nachdem im Jahr 2012 im Gegensatz zu den Jahren 2010 und 2011 mit jeweils 3 Verkehrstoten kein/e Verkehrsteilnehmer/ in getötet wurde sind 2013 wiederum 2 getötete Verkehrsteilnehmer/innen zu beklagen. Diverse Maßnahmen im innerstädtischen Verkehrskonzept zeigen teilweise positive Wirkung, es ergibt sich jedoch ein weiterer Handlungsbedarf zur Hebung der Verkehrssicherheit.

Verunglückte nach Fahrzeugart

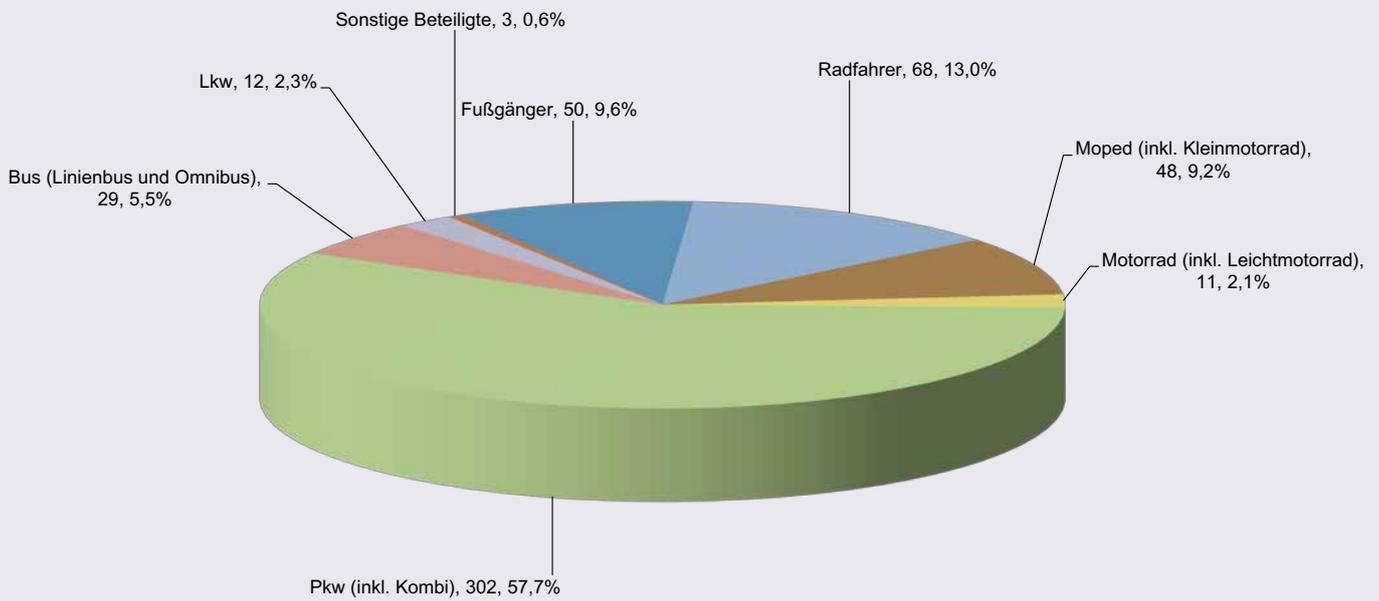


Abb. 5.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

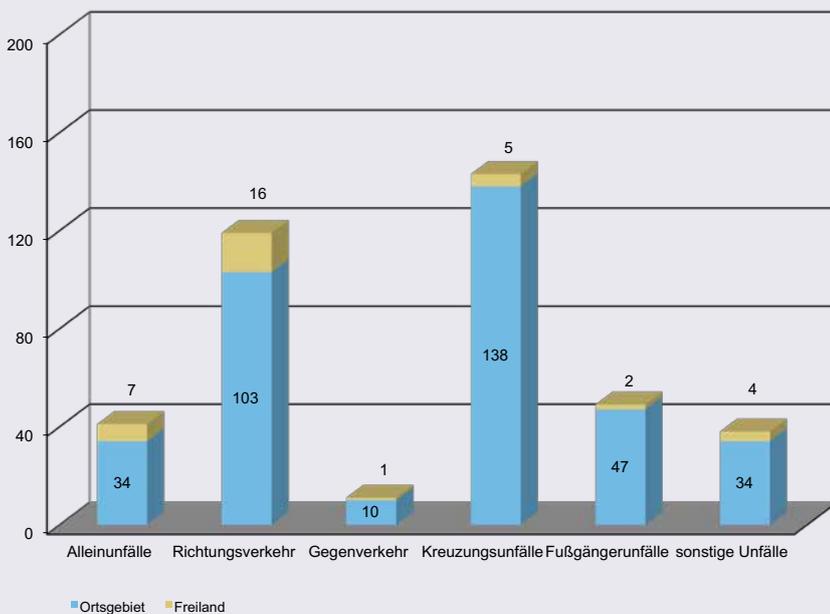


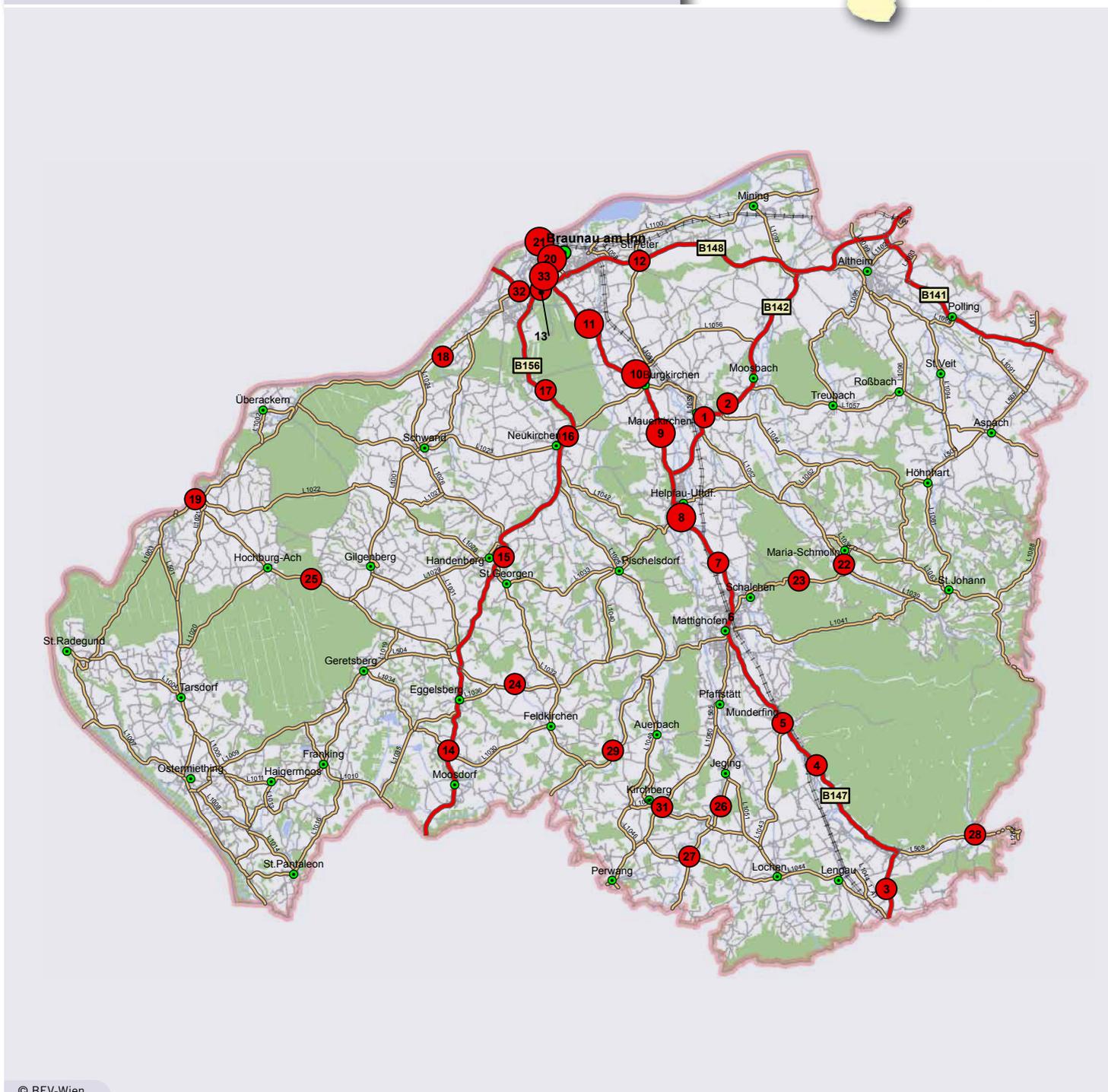
Abb. 5.5

■ Der Anteil des PKW Verkehrs dominiert weiterhin das Unfallgeschehen, der Anteil der verunglückten Radfahrer/innen und Fußgänger/innen gebietet jedoch weitere Verbesserungsversuche, auch wenn diverse Maßnahmen im Radwegenetz positiv zu bewerten sind. Der Unfalltyp „Kreuzungsunfall“ und Unfälle im Richtungsverkehr insbesondere im Vorfeld der Kreuzungen sind weiterhin dominant.

Bezirk Braunau

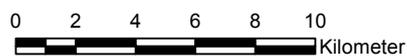


Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau



© BEV-Wien

Abb. 6.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2011	2012	2013
1	B142 Mauerkirchener Straße	Mauerkirchen, Marktplatz, km 3,229 - 3,425	3	2	0
2	B142 Mauerkirchener Straße	Gde. Moosbach, km 4,625 - 4,830	2	1	1
3	B147 Braunauer Straße	Gde. Lengau, Ameisberg, km 2,800 - 2,930	2	0	2
4	B147 Braunauer Straße	Gde. Munderfing, Achenlohe, km 10,037 - 10,234	2	1	1
5	B147 Braunauer Straße	Munderfing, km 12,490 - 12,730	1	2	2
6	B147 Braunauer Straße	Mattighofen und Schalchen, km 17,020 - 19,300	17	16	24
7	B147 Braunauer Straße	Gde. Schalchen, Furth, km 20,689 - 20,800	1	2	1
8	B147 Braunauer Straße	Uttendorf, km 22,850 - 23,960	5	4	4
9	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Albrechtsberg und Biburg, km 26,920 - 28,100	4	4	7
10	B147 Braunauer Straße	Burgkirchen und Unterhartberg, km 29,700 - 31,140	7	4	8
11	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Kühberg - Aching, km 33,363 - 34,430	7	3	3
12	B148 Altheimer Straße	St. Peter/H., Krzg. L1055, km 29,300 - 29,460	1	2	3
13	B148 Altheimer Straße	Gde. Braunau/Inn, Krzg. B156, km 34,000 - 34,200	3	0	4

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau

14	B156 Lamprechtshausener Straße	Gde. Moosdorf, Habersdorf, Krzg. L1030, km 36,000 - 36,002	2	1	2
15	B156 Lamprechtshausener Straße	Gde. Handenberg, Sandtal, km 45,485 - 45,650	2	2	4
16	B156 Lamprechtshausener Straße	Gde. Neukirchen/E., km 52,102 - 52,890	1	3	4
17	B156 Lamprechtshausener Straße	Gde. Neukirchen/E., Lachforst, km 55,000 - 55,210	4	0	2
18	L501 Weilhart Straße	Gde. Braunau/Inn, Ober - Unterrothenbuch, km 4,625 - 4,800	0	2	3
19	L501 Weilhart Straße	Gde. Hochburg - Ach, Ach, Acher Berg, km 19,013 - 19,150	2	2	1
20	L502 Simbacher Straße	Braunau/Inn, Krzg. Raitfeldstraße und Laaber Holzweg, km 0,850 - 1,035	2	8	4
21	L502 Simbacher Straße	Braunau/Inn, km 1,800 - 2,250	3	5	4
22	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Maria Schmolln, Krzg. L1039, km 27,930 - 28,147	2	1	6
23	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Schalchen, km 30,500 - 30,700	1	1	3
24	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Feldkirchen b. M., Aschau, km 45,200 - 45,448	1	2	1
25	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Gilgenberg, km 55,850 - 56,000	1	2	1
26	L505 Mattseer Straße	Gde. Jeging und Lochen, km 8,067 - 8,302	2	0	3
27	L505 Mattseer Straße	Palting, km 10,850 - 11,013	4	1	1
28	L508 Kobernaußer Straße	Gde. Lengau, Schneegattern, km 3,650 - 3,900	1	0	3

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau

29	L1025 Engelbach Straße	Gde. Kirchberg b. M., km 14,640 - 14,850	2	0	2
30	L1050 Siegertshafter Straße	Gde. Kirchberg b. M., Entham, Krzg. L1048, km 4,448 - 4,475	1	2	2
31	Osternbergerstraße Nr. 64	Braunau/Inn	1	0	3
32	Krzg. Salzburgerstraße - Michaeli- straße	Braunau/Inn	8	4	1

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

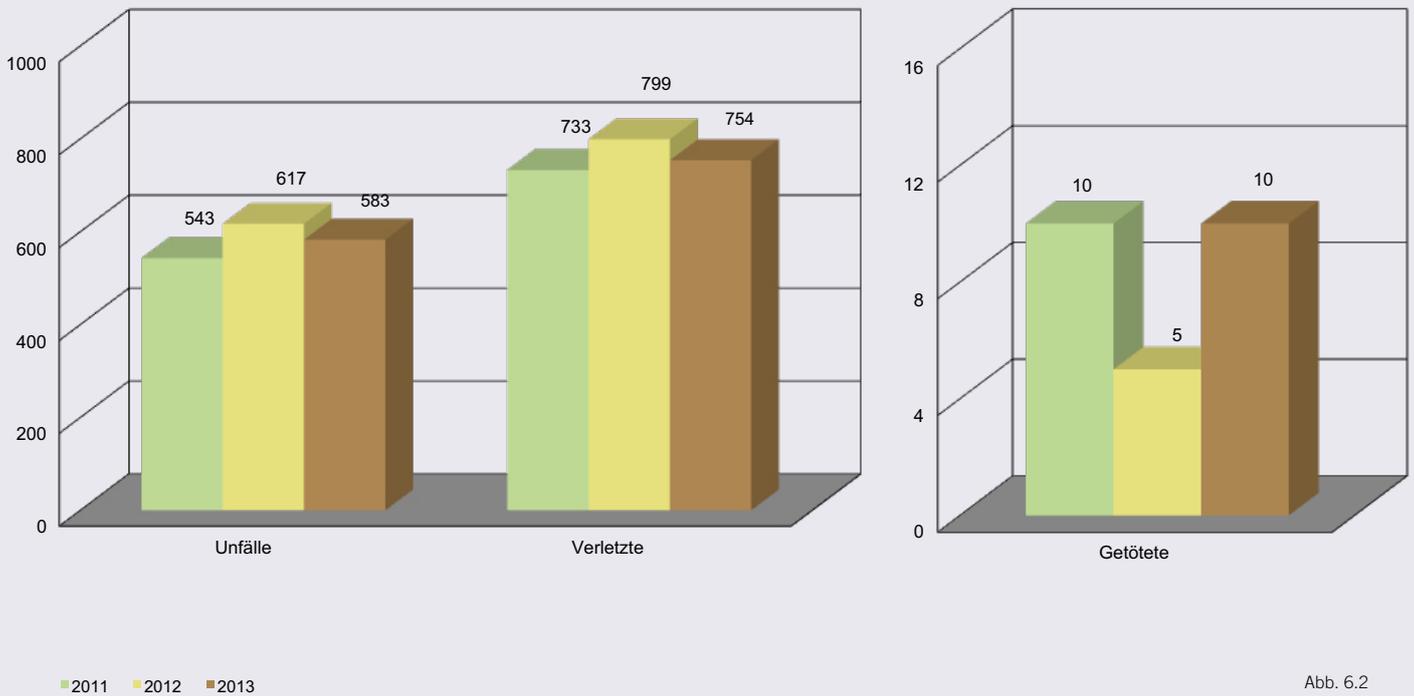


Abb. 6.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

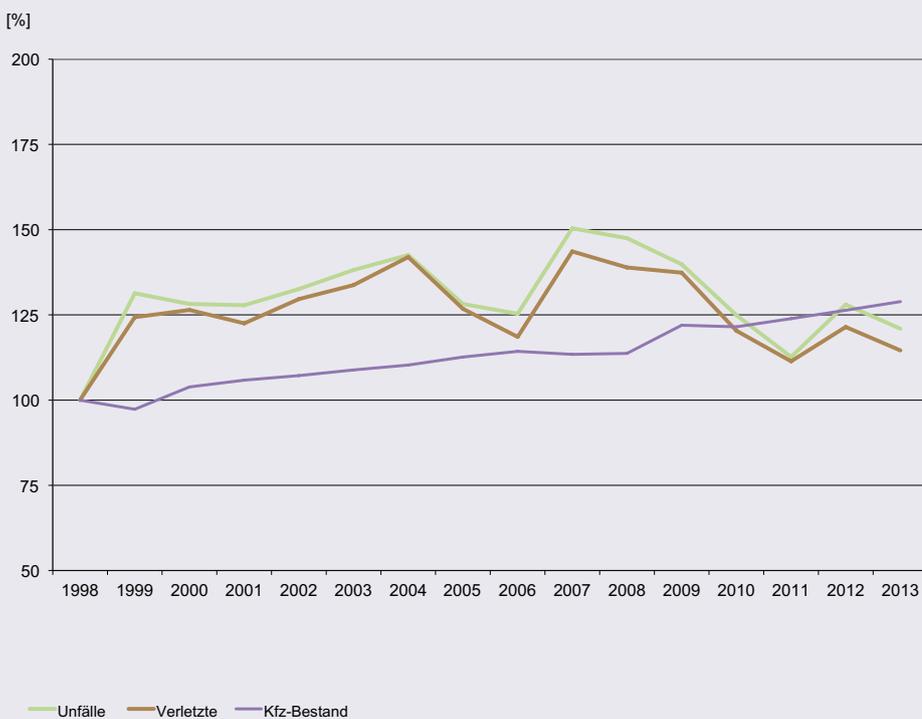


Abb. 6.3

■ Viele der bisher alljährlich aufgelisteten Unfallhäufungsstellen scheinen auch heuer wieder auf. Die Anzahl sowohl der stattgefundenen Verkehrsunfälle, als auch der dabei verletzten Personen hat sich zwar leicht reduziert, aber leider hat sich die Anzahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen (10) nach dem bisherigen Tiefststand im Vorjahr (5) wiederum erhöht. In einem Bezirksvergleich nimmt der Bezirk Braunau oberösterreichweit betrachtet, bei den bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen die 4. Stelle ein. Ständig steigende Verkehrszahlen erfordern eine entsprechende Entschärfung bzw. Umgehung der zahlreichen Konfliktpunkte, was aber aufgrund der ständig fortschreitenden Verbauung immer schwieriger wird.

Verunglückte nach Fahrzeugart

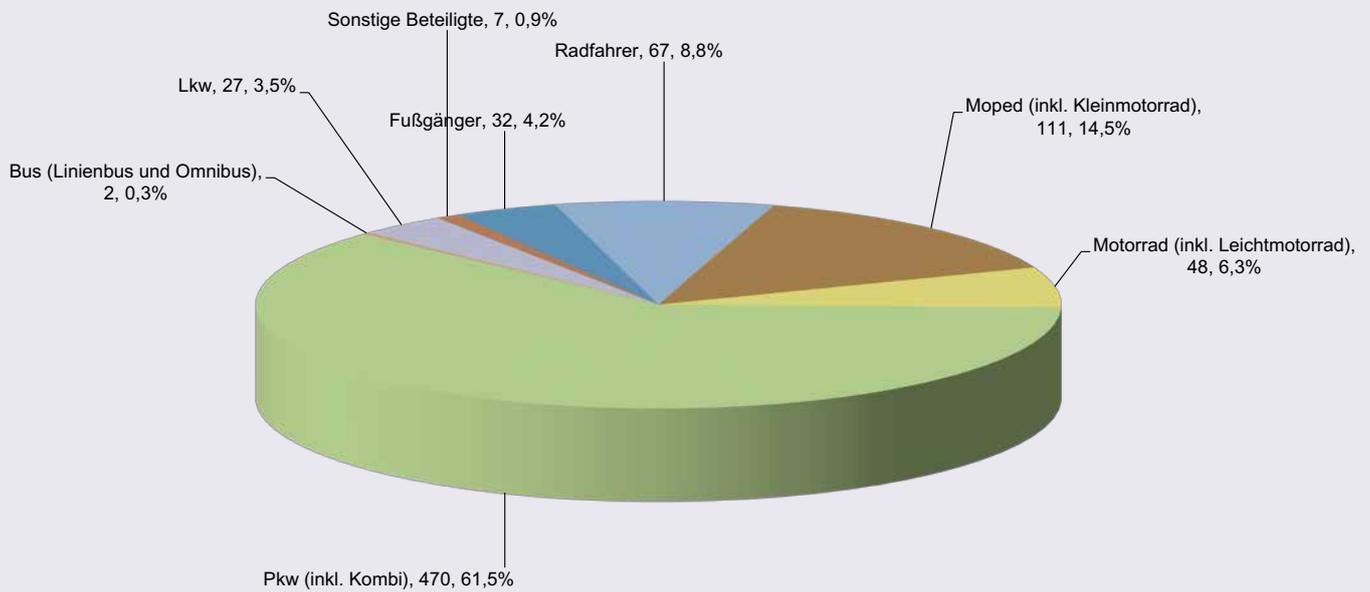


Abb. 6.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

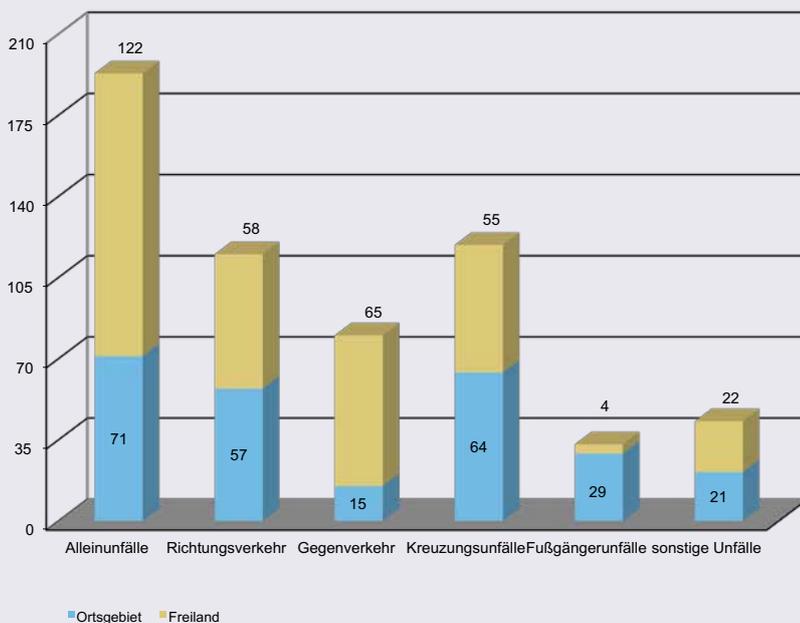


Abb. 6.5

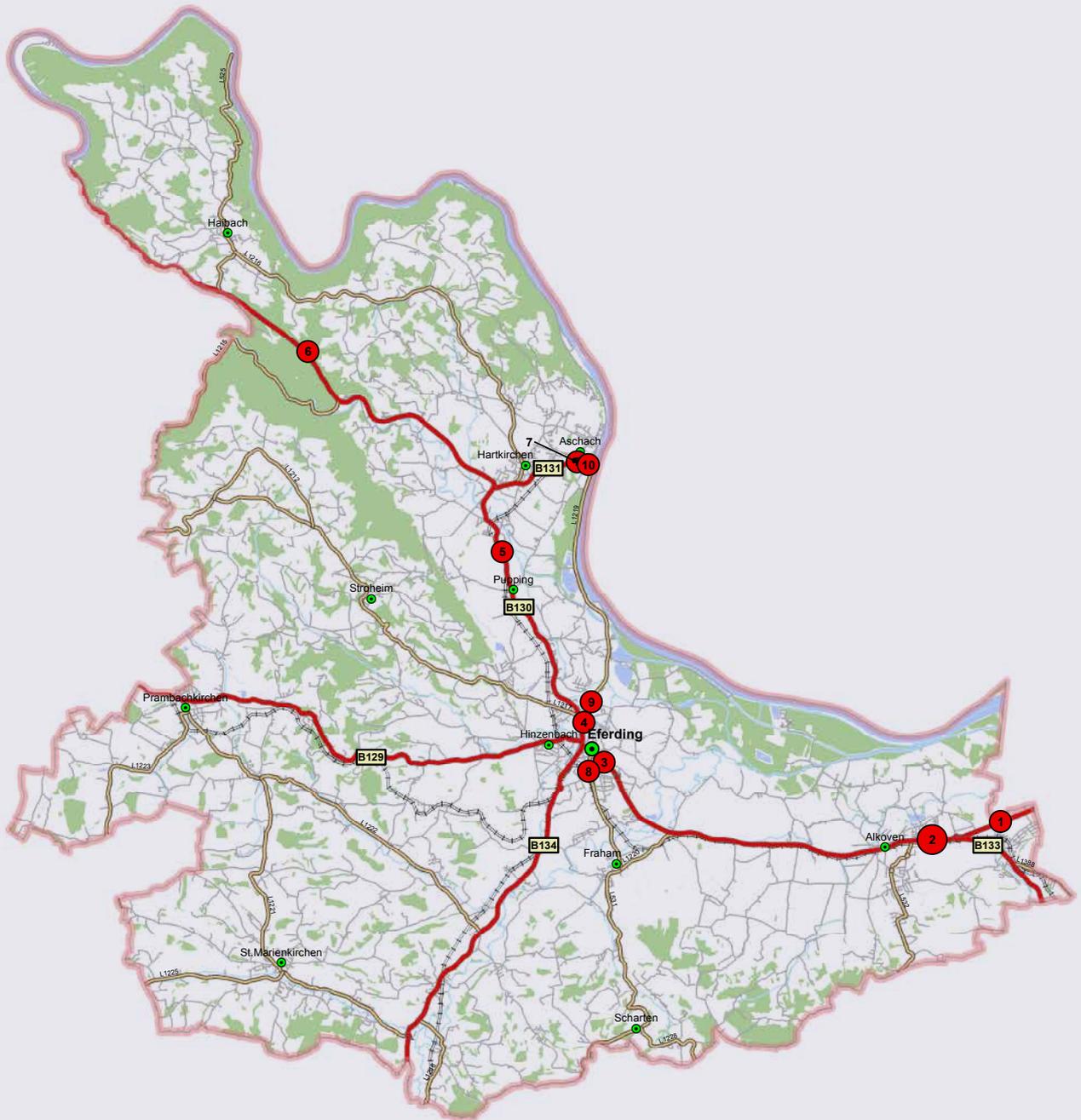
■ Der Bezirk mit dem längsten Straßennetz, auch wenn keine Autobahnen durch den Bezirk führen, hat eine vergleichsweise große Gesamtfläche, was sich auch in der Anzahl der stattgefundenen Verkehrsunfälle widerspiegelt. Die Alleinunfälle, gefolgt von den Kreuzungsunfällen- und Unfällen im Richtungsverkehr stellen wieder die häufigste Unfallart dar.

Insbesondere die Anzahl der Mopedunfälle (1. Stelle in Oberösterreich) sticht hervor und dürfte ursächlich mit dem hohen Verkehrsaufkommen der Durchzugsstraßen in vielen Ortsgebieten im Zusammenhang stehen. Den unfallträchtigsten Straßenzug stellt wiederum die B147 Braunauer Straße zwischen den Gemeinden Lengau und Burgkirchen dar, wobei die zukünftige Umfahrung Munderfing - Mattighofen - Schalchen eine Verbesserung gegenüber der Vergangenheit erwarten lässt.



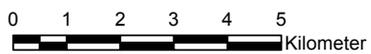
Bezirk Eferding

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Eferding



© BEV-Wien

Abb. 7.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Eferding

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2011	2012	2013
1	B129 Eferdinger Straße	Gerade nahe Bezirksgrenze	0	2	3
2	B129 Eferdinger Straße	Ortsanfang Alkoven	2	0	9
3	B129 Eferdinger Straße	Bereich Zufahrt Straßenmeisterei	3	1	2
4	B130 Nibelungenstraße	Raabkreuzung	3	2	0
5	B130 Nibelungenstraße	zwischen Puppung und Karling	1	2	2
6	B130 Nibelungenstraße	Freiland B130 Linkskurve	1	3	2
7	B131 Aschacher Straße	Krztg. B131 mit L1219	4	0	2
8	L531 Schartener Straße	Krztg. L531 mit Molkereistraße	1	3	2
9	L1219 Brandstatter Straße	Krztg. Spar Markt	2	2	2
10	L1219 Brandstatter Straße	Krztg. Ort Aschach	3	1	0

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

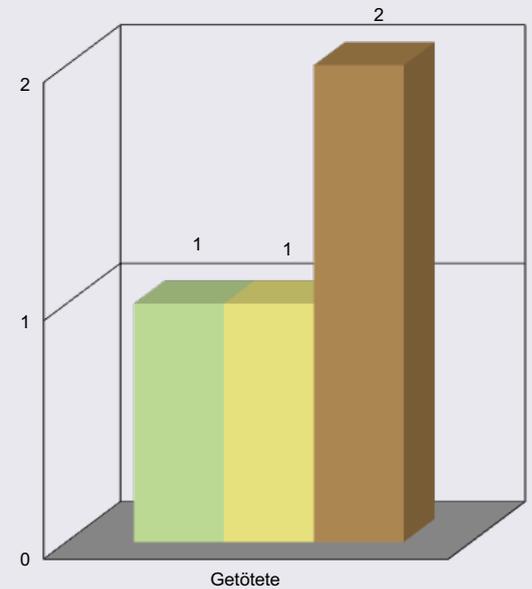
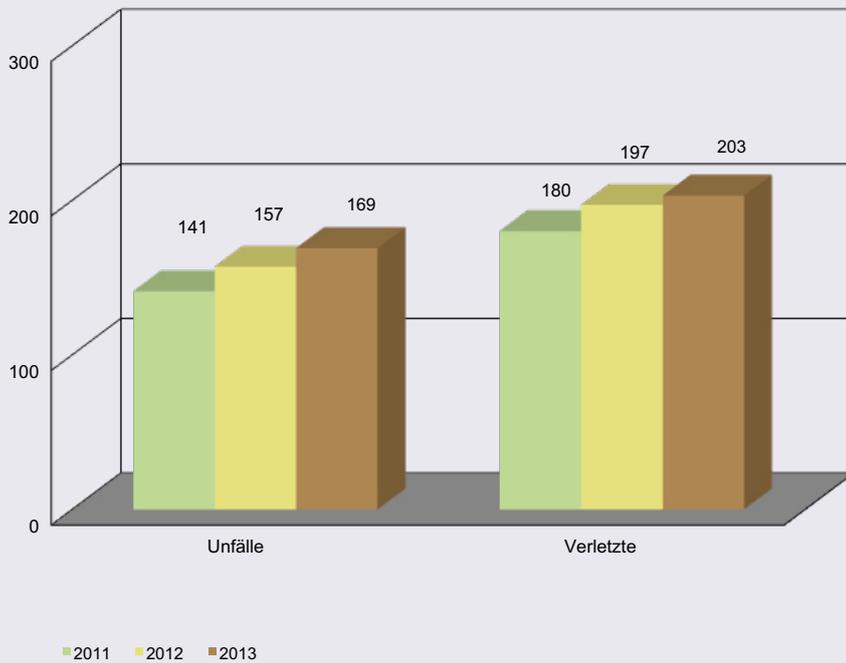


Abb. 7.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

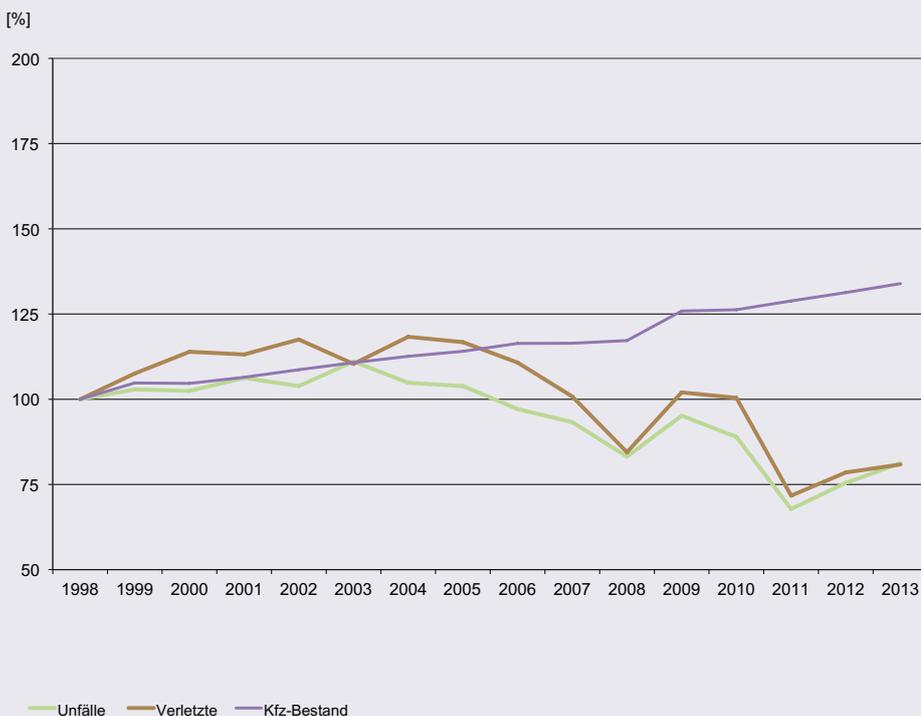


Abb. 7.3

■ Das Unfallgeschehen im Bezirk Eferding ist nach wie vor von der B129 Eferdinger Straße und der B130 Nibelungenstraße geprägt. Die zunehmende Verkehrsdichte fördert hier das Unfallaufkommen. Die Unfallzahlen und die Zahl der Personenschäden sind gegenüber dem Jahr 2012 leicht angestiegen. Trotz stetig steigendem Kraftfahrzeugbestand, ist es der drittniedrigste Wert seit dem Jahre 1998. Im Jahr 2013 sind zwei tödliche Verkehrsunfälle zu verzeichnen. Auf der L1222 kollidierte ein 20-jähriger Motorradlenker mit einem Reh und auf einem nicht öffentlichen Bahnübergang kollidierte eine 82-jährige Fahrzeuglenkerin mit einem Personenzug der Lokalbahn.

Verunglückte nach Fahrzeugart

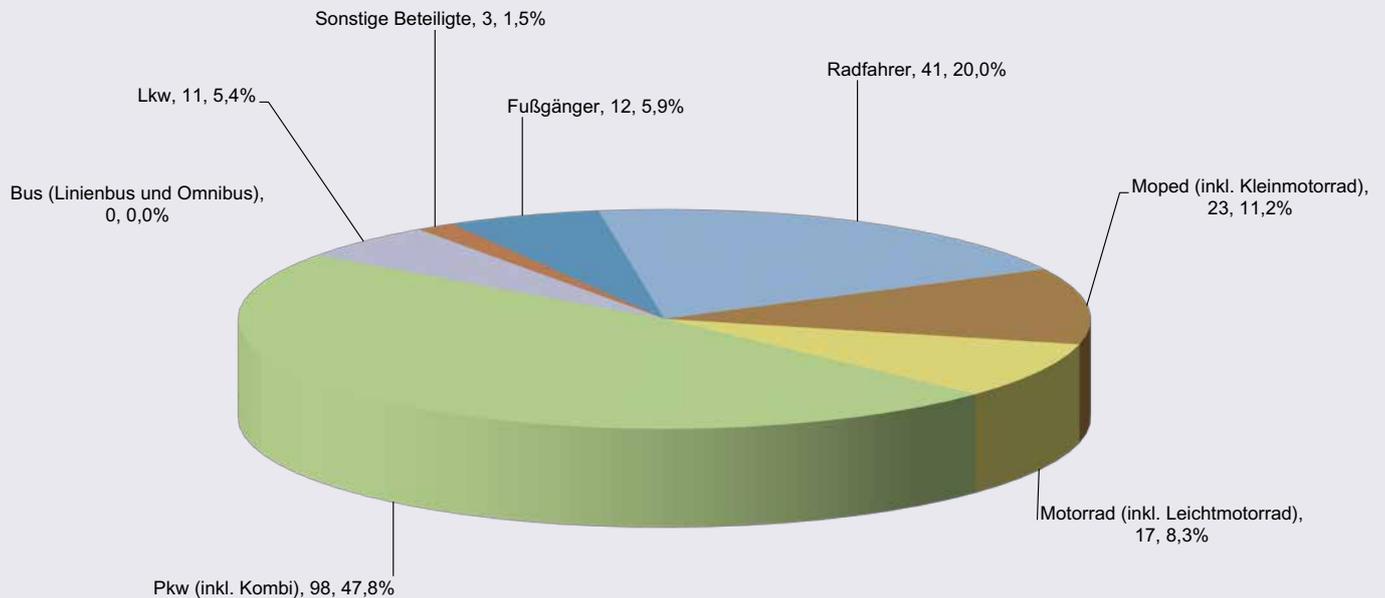


Abb. 7.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

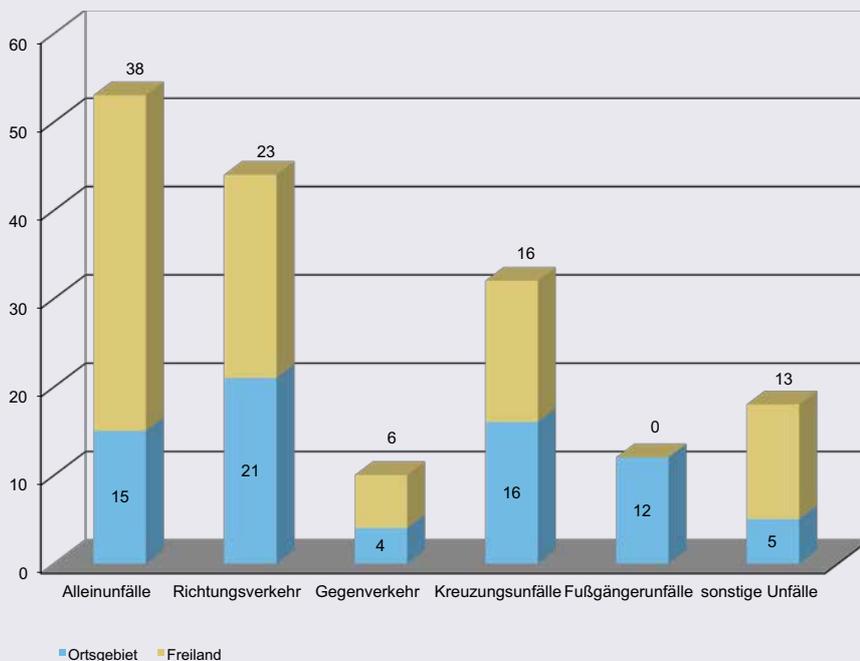


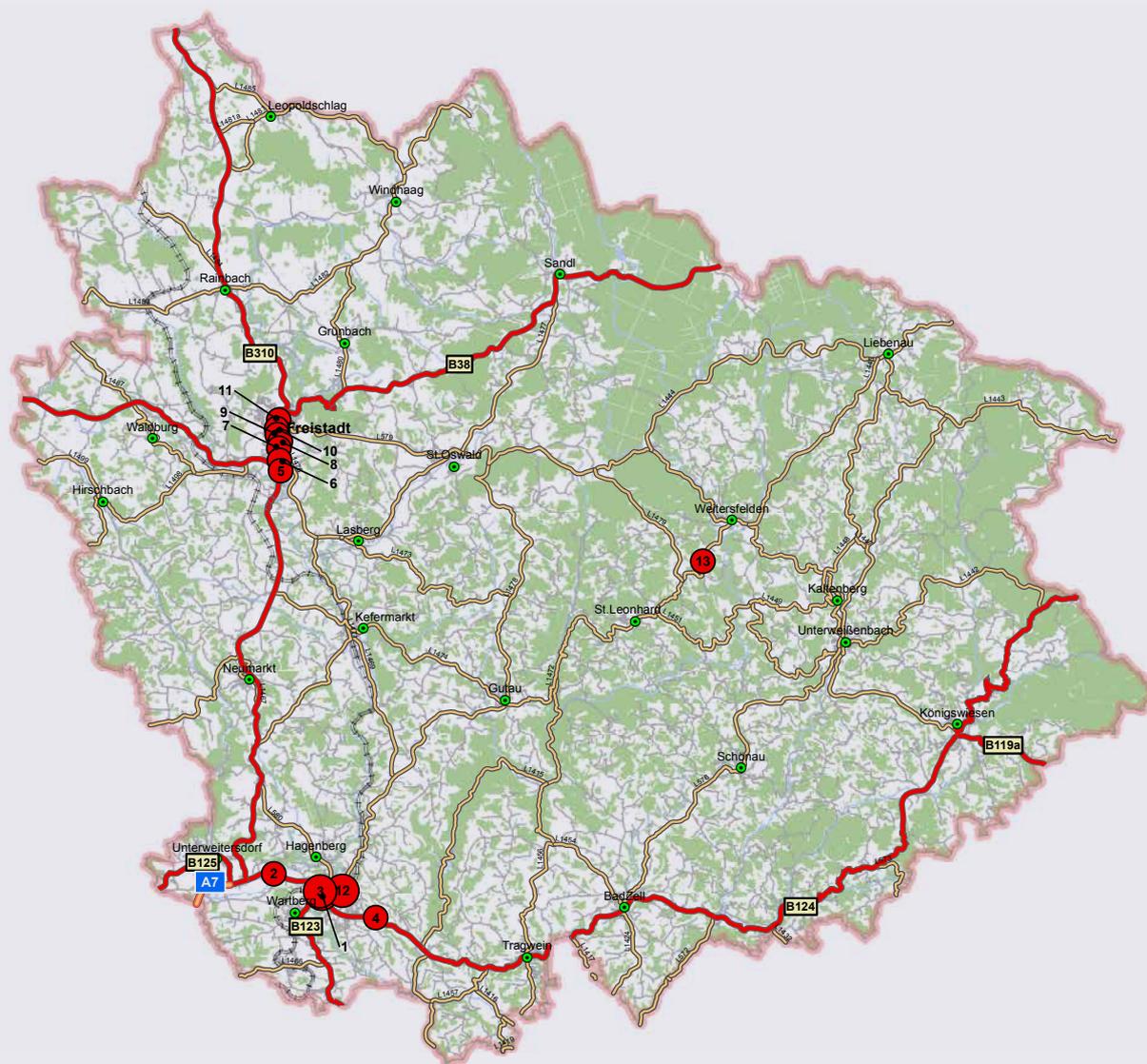
Abb. 7.5

■ Der Alleinunfall auf den Freilandstraßen ist auch im Jahr 2013 wieder der häufigste Unfalltyp. Hauptursache für diese Unfälle sind die nicht angepassten Fahrgeschwindigkeiten. Nachdem im Jahr 2012 die Unfälle im Richtungsverkehr zurückgegangen sind, ist heuer eine deutliche Steigerung zu erkennen. Zurückzuführen ist diese Steigerung der Auffahrunfälle durch mangelnde Bereitschaft angemessene Abstände zum vorderen Fahrzeug einzuhalten. Positiv zu bemerken ist ein leichter Rückgang der verletzten Personen bei einspurigen Kraftfahrzeuglenker/innen und Radfahrer/innen.

Bezirk Freistadt

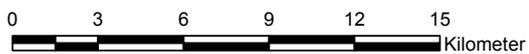


Unfallhäufungsstellen im Bezirk Freistadt



© BEV-Wien

Abb. 8.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Freistadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2011	2012	2013
1	B123 Mauthausener Straße	Gde. Wartberg, 50km/h Geschwindigkeitsbeschränkung, Krzg. mit L1472 u. B124, Kurvenbereich, km 21,147 - 21,300	3	5	5
2	B124 Königswiesener Straße	Gde. Wartberg, Freiland, Kurvenbereich, Fahrbahnteiler, Krzg. mit Gemeindestraßen, Bushaltestellen, km 1,000 - 1,170	2	1	2
3	B124 Königswiesener Straße	Gde. Hagenberg, 70km/h Geschwindigkeitsbeschränkung, Krzg. mit L580 u. Gemeindestraße, km 2,943 - 3,125	5	2	7
4	B124 Königswiesener Straße	Gde. Pregarten, Freiland, Kurvenbereich, km 5,400 - 5,650	2	1	3
5	B310 Mühlviertler Straße	Ortsdurchfahrt Freistadt, Krzg. mit Gemeindestraßen, Zufahrten Betriebe/ Nebenfahrbahn, VLSA Krzg., km 36,580 - 36,795	3	2	2
6	B310 Mühlviertler Straße	Ortsdurchfahrt Freistadt, Krzg. mit Gemeindestraßen, Zufahrten, km 36,966 - 37,200	3	3	1
7	B310 Mühlviertler Straße	Ortsdurchfahrt Freistadt, Nahbereich Krzg. B38 u. VLSA Krzg L1476, Krzg. mit Gemeindestraßen, Zufahrten, km 37,422 - 37,672	2	5	2
8	B310 Mühlviertler Straße	Ortsdurchfahrt Freistadt, Krzg. mit Gemeindestraßen, Zufahrten, straßenbegleitende Parkflächen, Nahbereich VLSA Krzg. L1476, km 37,704 - 37,917	2	1	3
9	B310 Mühlviertler Straße	Ortsdurchfahrt Freistadt, Krzg. mit Gemeindestraßen, Schutzweg, straßenbegleitende Parkflächen, km 37,987 - 38,194	3	4	2
10	B310 Mühlviertler Straße	Ortsdurchfahrt Freistadt, Krzg. mit Gemeindestraßen, Schutzweg mit LSA, Annäherung an VLSA Krzg., km 38,240 - 38,390	1	2	5
11	B310 Mühlviertler Straße	Ortsdurchfahrt Freistadt, Krzg. mit Gemeindestraßen, VLSA Krzg. mit L579, Zufahrten, km 38,525 - 38,760	0	2	3
12	L1472 Gutauer Straße	Ortsdurchfahrt/Ortsplatz Pregarten, Bushaltestellen, Parkplätze, Zufahrten, Krzg. mit Gemeindestraßen, km 0 - 0,220	0	1	4
13	L1472 Gutauer Straße	Gde. St Leonhard bei Freistadt, Freiland, Kurvenbereich, km 25,300 - 25,467	2	1	1

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

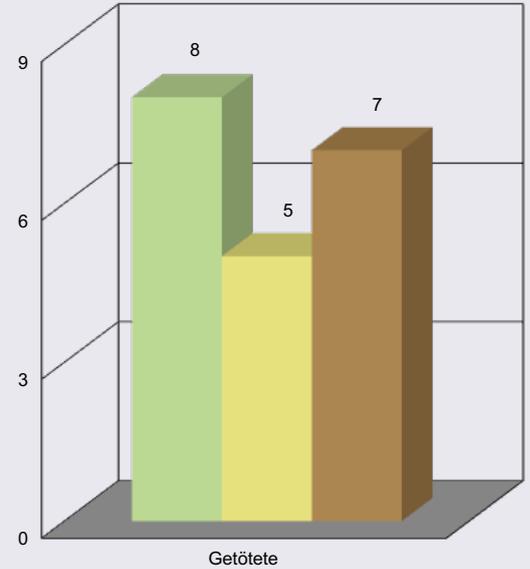
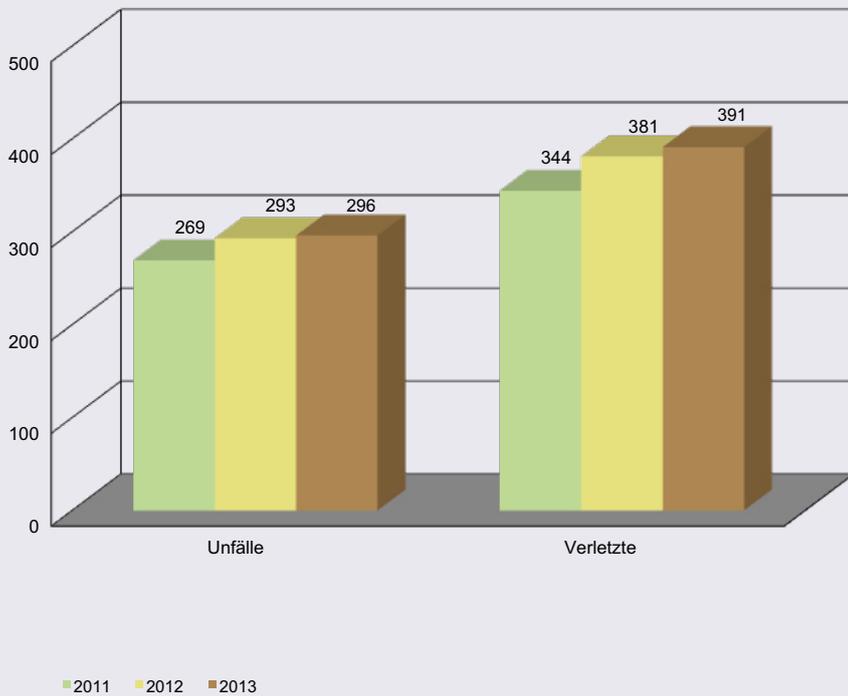


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

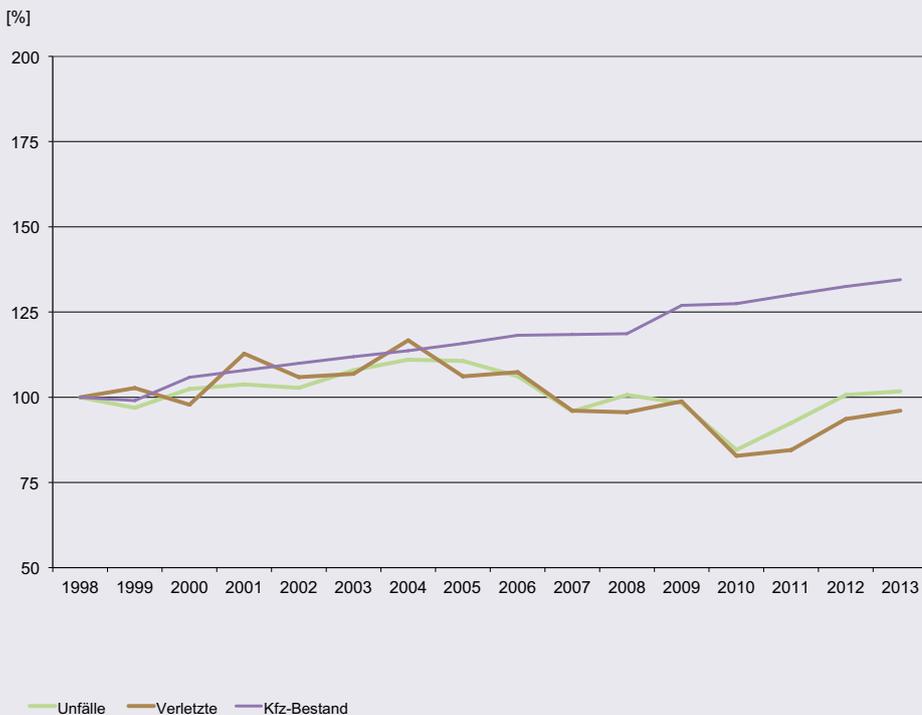


Abb. 8.3

■ Die Zunahme des KFZ Bestandes im Bezirk gleicht in etwa den Vorjahren. Die allgemeinen Unfallkennzahlen (Anzahl der Unfälle, Verletzte) liegen nahezu wieder bei den Werten aus 2009, der statistische und langjährige Abwärtstrend bis zum Jahre 2010 wird seit 2011 unterbrochen. Bei den Unfällen mit tödlichem Ausgang ist 2013 im Bezirk wieder ein Anstieg gegenüber dem Jahr 2012 zu verzeichnen, dennoch liegt die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer unter den langjährigen Höchstwerten (2008 - 10 getötete, 2011 - 8 getötete Verkehrsteilnehmer). Die Mehrheit der tödlichen Unfälle ereignete sich mit PKW und Motorrädern und im Rahmen von Kollisionen im Gegenverkehr bzw. bei Alleinunfällen, ausgelöst durch Abkommen von der Fahrlinie (Fahrbahn).

Verunglückte nach Fahrzeugart

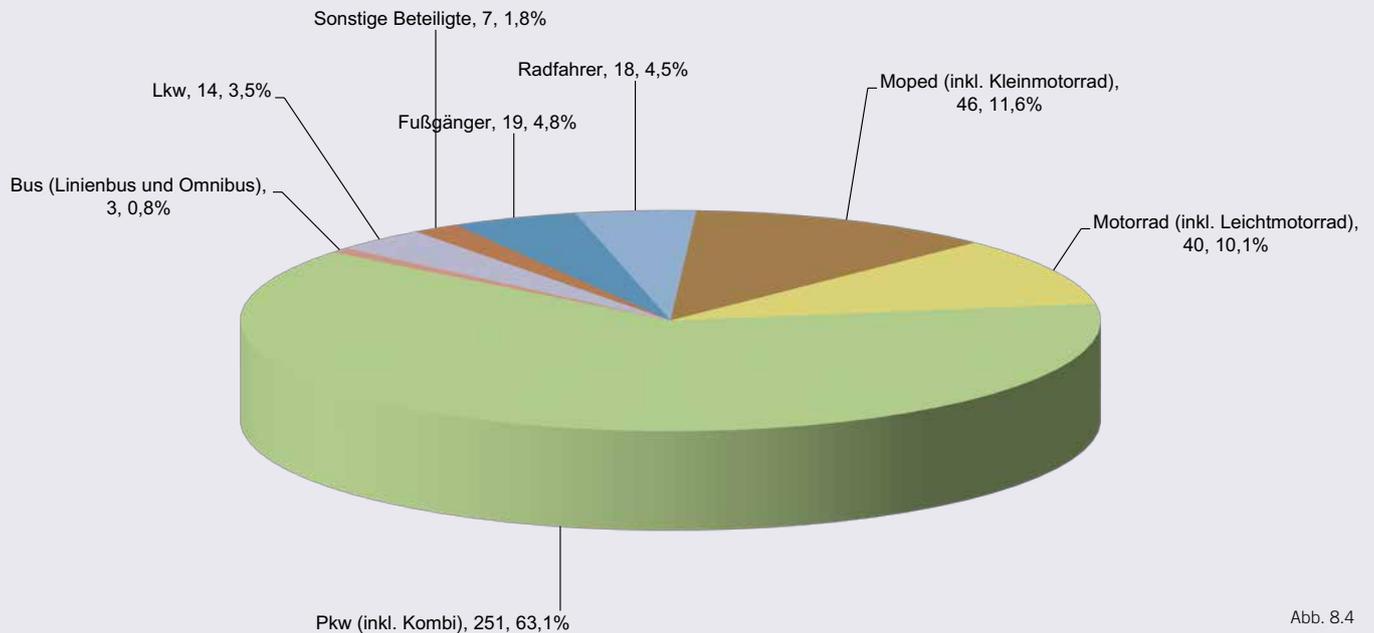


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

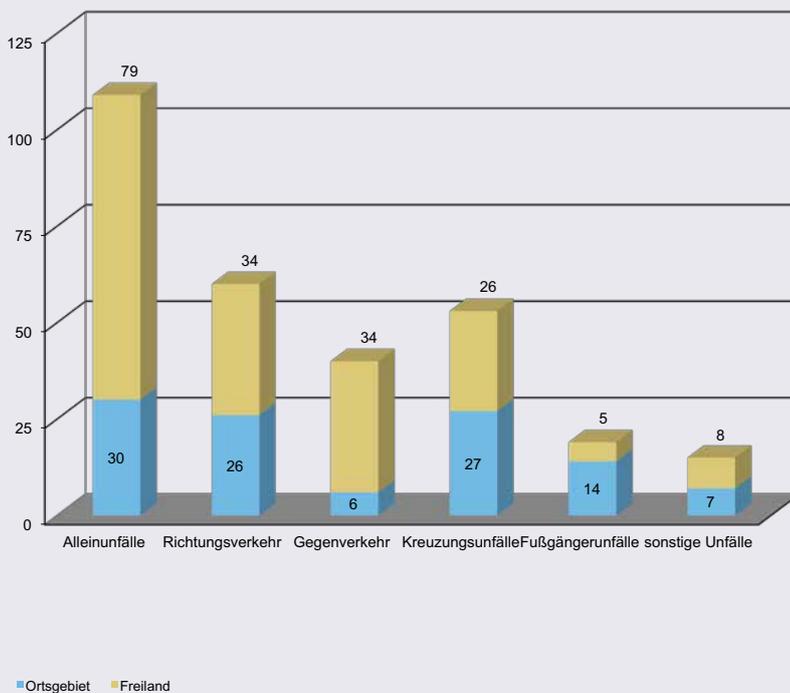


Abb. 8.5

■ Hinsichtlich der Unfallbeteiligung nach Fahrzeugart bestehen keine wesentlichen Abweichungen zu den Vorjahren (maximal +/-1%), ausgenommen davon ist der höhere Anteil der Motorradbeteiligung (2012 war ein 6%iger Motorradanteil bei den Verunglückten zu verzeichnen, 2013 sind es 10%) der den relativen PKW Anteil in etwa um diese Differenz schmälert. Aufgrund der hohen Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs im Bezirk (anders als in vorwiegend urbanen Bereichen) dominiert der PKW Anteil (bei den Verunglückten) am Unfallgeschehen (2013 sind es 63%).

Charakteristisch für die vielen Freilandabschnitte ist auch der überwiegende Anteil an Alleinunfällen im Freiland. Die Unfallhäufungsstellen ergeben sich primär aufgrund des Verkehrsaufkommens an den überregionalen Verbindungsstraßen im Bezirk, wie z.B. an der B124 Königswiesener Straße und der B310 Mühlviertler Straße.

Bezirk Gmunden

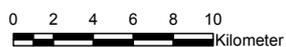


Unfallhäufungsstellen im Bezirk Gmunden



© BEV-Wien

Abb. 9.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Gmunden

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2011	2012	2013
1	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Hoferkreuzung, km 0,1 - 0,35	2	4	3
2	B120 Scharnsteiner Straße	OG Gmunden, Rathausplatz, km 2,52 - 2,74	1	2	2
3	B120 Scharnsteiner Straße	OG Gmunden, Klosterplatz, Georgstraße, km 2,92 - 3,16	2	5	2
4	B120 Scharnsteiner Straße	Gschwandt, Freiland, Schlossberg, km 8,2 - 8,42	2	3	3
5	B120 Scharnsteiner Straße	Scharnstein, Freiland, 80 km/h, km 15,22 - 15,32	0	3	2
6	B144 Gmundener Straße	AST Laakirchen - West, 70 km/h, km 13,7 - 13,792	2	1	2
7	B144 Gmundener Straße	OG Laakirchen, VLISA, km 16,969 - 17,15	1	1	5
8	B144 Gmundener Straße	Laakirchen, Oberweis, 70 km/h, Zufahrt Grafing, km 21,1 - 21,35	0	1	4
9	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland, 70 km/h, Polkkreuzung, km 24,15 - 24,36	3	4	4
10	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland, Fliegerschulkreuzung, km 26,8 - 26,9	2	0	5
11	B145 Salzkammergutstraße	Ortsdurchfahrt Altmünster, km 28,49 - 29,65	8	3	7
12	B145 Salzkammergutstraße	Altmünster, Freiland, Zufahrt Tankstelle, km 30,885 - 30,925	1	2	2
13	B145 Salzkammergutstraße	Traunkirchen, Freiland, 70 km/h, Zufahrt Dornbühel, km 33,4 - 33,6	3	2	1
14	B145 Salzkammergutstraße	OG Bad Goisern, Zufahrt Billa, km 65,8 - 66	2	2	2
15	B145 Salzkammergutstraße	OG Bad Goisern, km 66,131 - 66,35	1	2	3
16	B145 Salzkammergutstraße	OG Bad Goisern, Zufahrt Untere Marktstraße, km 66,7 - 66,95	1	2	4
17	L536 Pettenbacher Straße	Vorchdorf, Freiland, 50 km/h, Kreuzung mit L1309, km 10,4 - 10,6	1	2	2
18	L1306 Vorchdorfer Straße	Vorchdorf, Freiland, Weidach, km 9,365 - 9,61	3	2	1

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

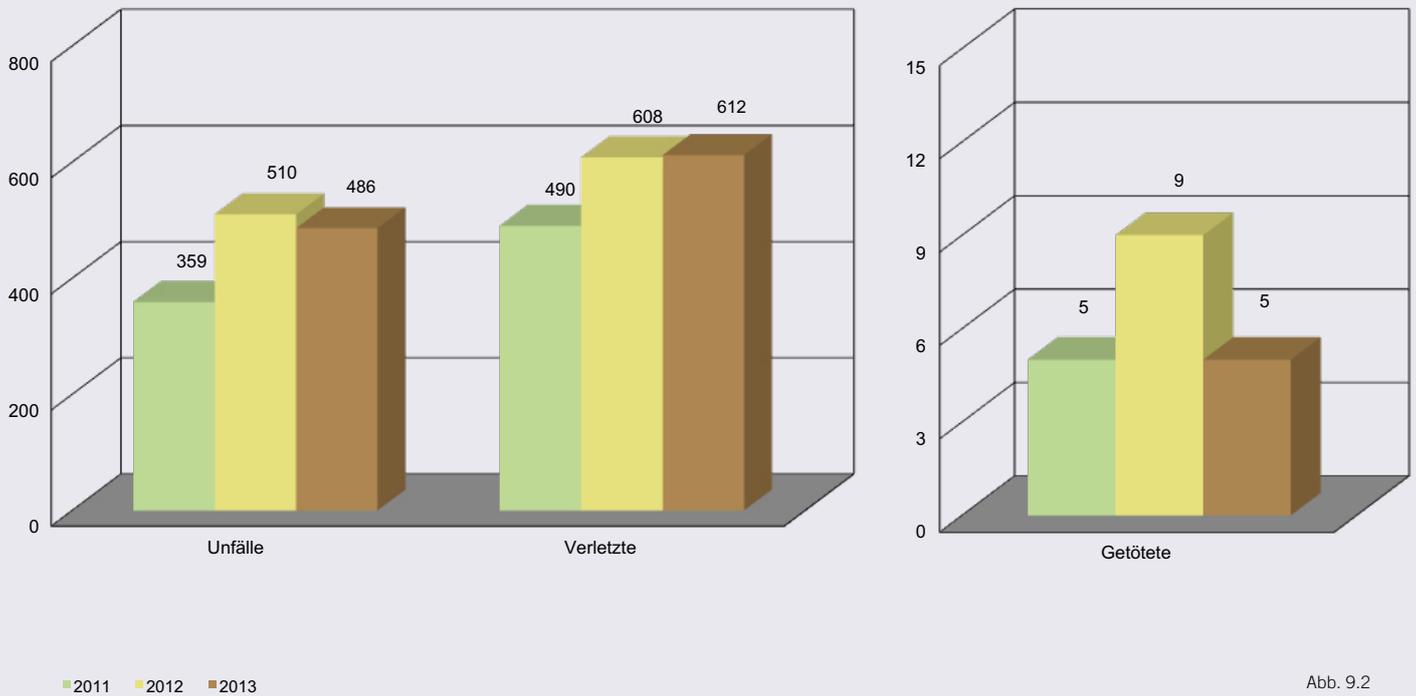


Abb. 9.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

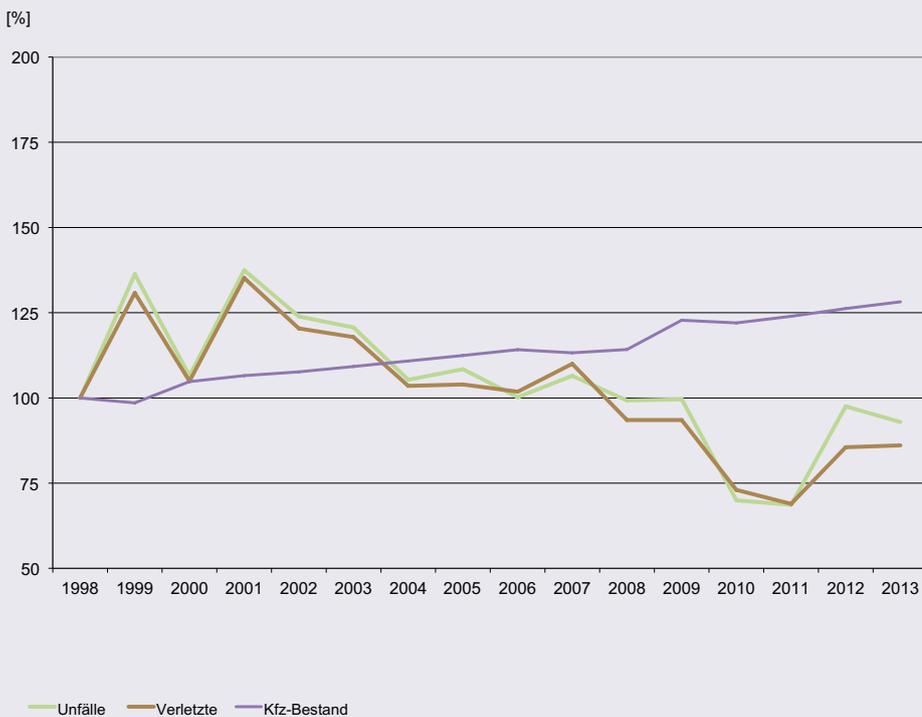


Abb. 9.3

■ Die Anzahl der Verkehrsunfälle ist nach dem sprunghaften Anstieg im Jahr 2012 wiederum leicht zurückgegangen, die Anzahl der verletzten Personen ist jedoch annähernd gleichgeblieben. Entgegen dem steigenden Trend im letzten Jahr hat sich die Anzahl der getöteten Personen fast halbiert. So ist die Anzahl der getöteten Personen im Jahr 2012 von 9 auf nunmehr 5 im Jahr 2013 gefallen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

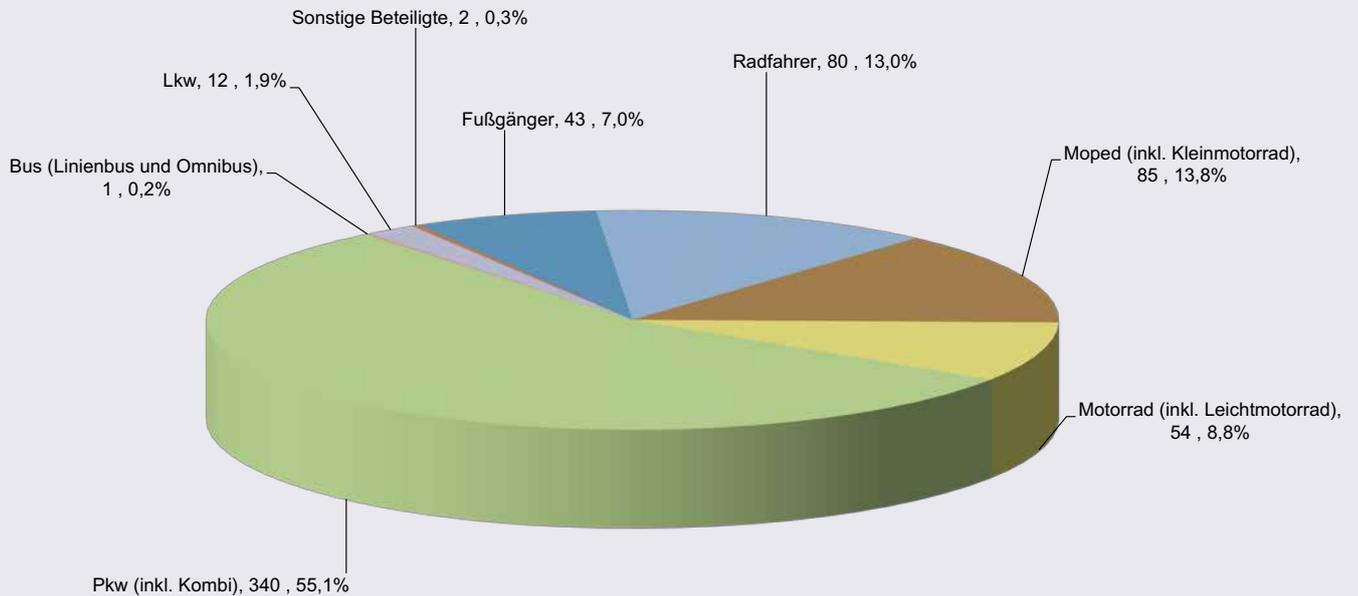


Abb. 9.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

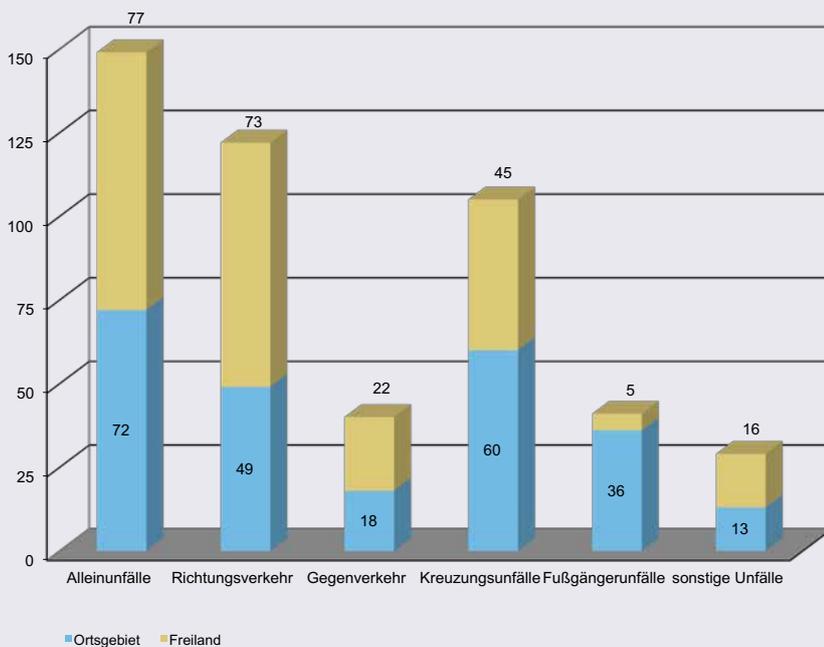


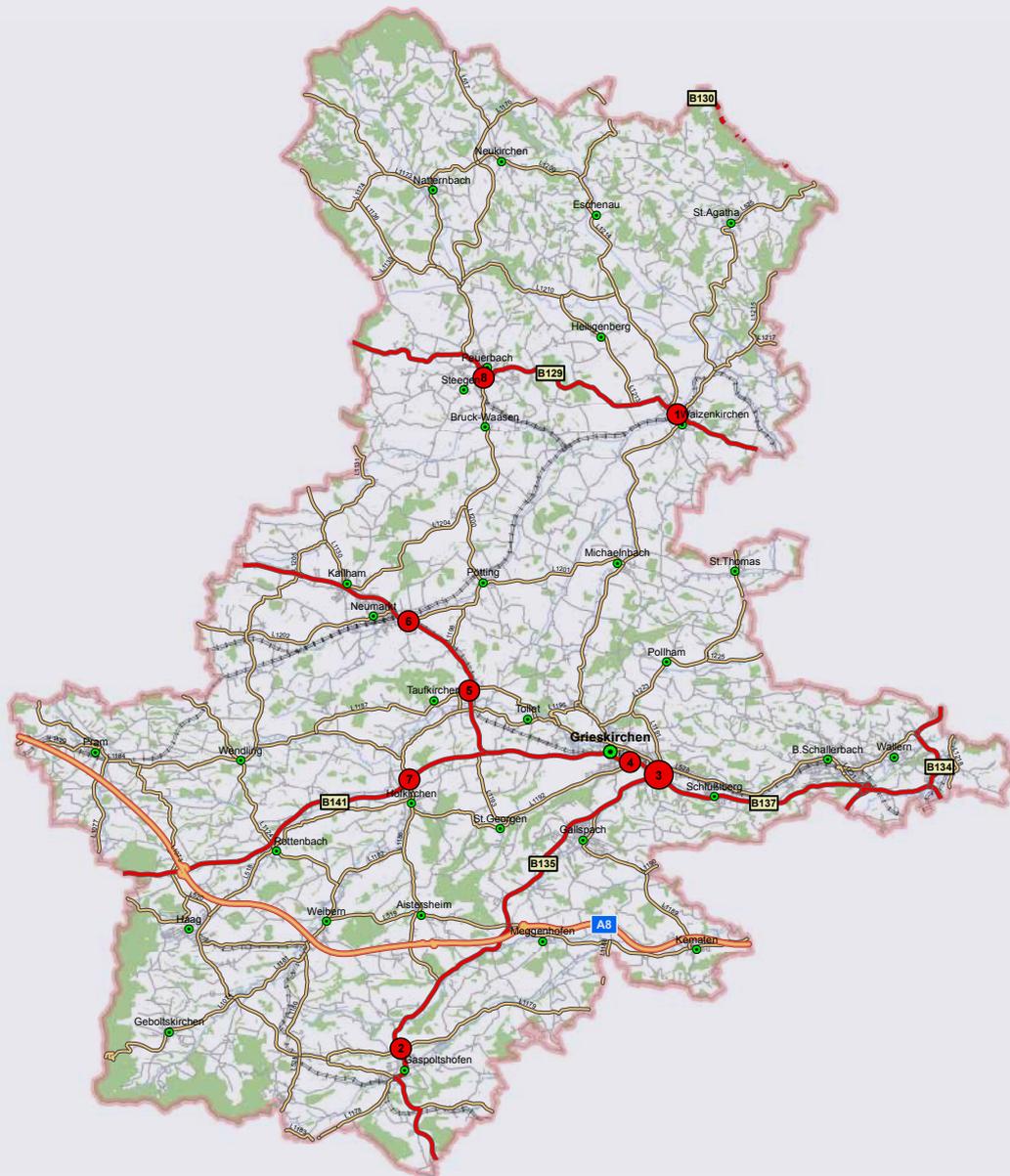
Abb. 9.5

■ Bei der Gesamtbeurteilung der Verkehrssituation zeigt sich ein hoher Anteil von Alleinunfällen und Unfällen im Richtungsverkehr im Freiland. Einen ebenso hohen Anteil findet sich bei Kreuzungsunfällen und Alleinunfällen im Ortsgebiet. Hier werden jedenfalls Maßnahmen zu setzen sein, um massive Geschwindigkeitsüberschreitungen, wie sie bei Messungen immer wieder dokumentiert werden, zu verhindern. Erfreulich hingegen ist eine Reduzierung der verunglückten Mopedlenker/innen um 6 % gegenüber dem Vorjahr. Hingegen wurde eine Steigerung der verunglückten Motorradlenker/innen gegenüber dem Vorjahr um 2 % festgestellt.

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		
			2011	2012	2013
1	B129 Eferdinger Straße	Waizenkirchen, Krzg Bahnhofstraße km 39,12-39,185	1	1	3
2	B135 Gallspacher Straße	Gaspolthofen Krzg, Wilhelmsbergerstr. km 13,37-13,4	1	1	3
3	B137 Innviertler Straße	Schlüßlberg, Grieskirchen Krzg. L529u.B135 km18,1-18,8	4	4	8
4	B137 Innviertler Straße	Grieskirchen, Krzg.Johannesstr. km 19,43-19,65	4	0	2
5	B137 Innviertler Straße	Taufkirchen a.T.Krzg. L1187 km 26,4-26,453	0	1	3
6	B137 Innviertler Straße	Neumarkt i. H. Krzg L 1200 km 29,55-29,8	0	3	2
7	B141 Rieder Straße	Hofkirchen a.T. Krzg L518 km 2,6-2,674	1	2	2
8	L1200 Peuerbacher Straße	OG Peuerbach Krzg B129 km 0,002-0,21	1	1	2

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

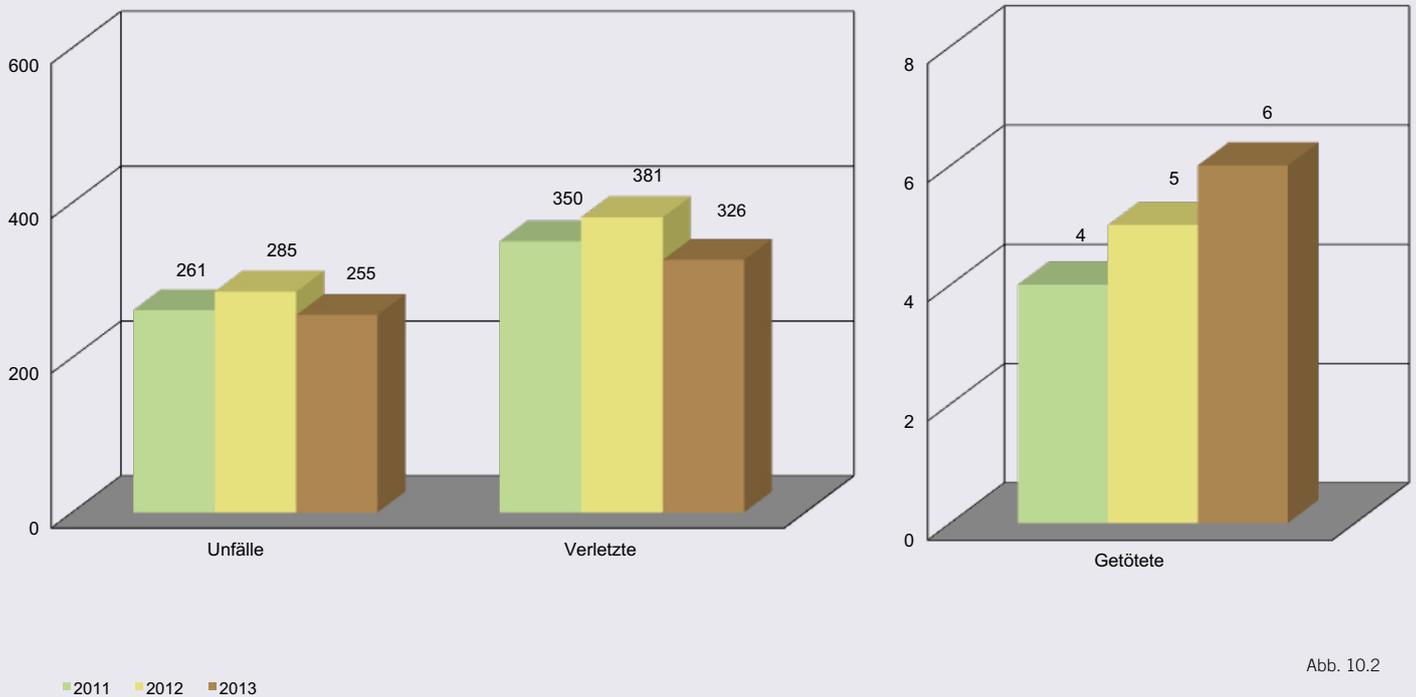


Abb. 10.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

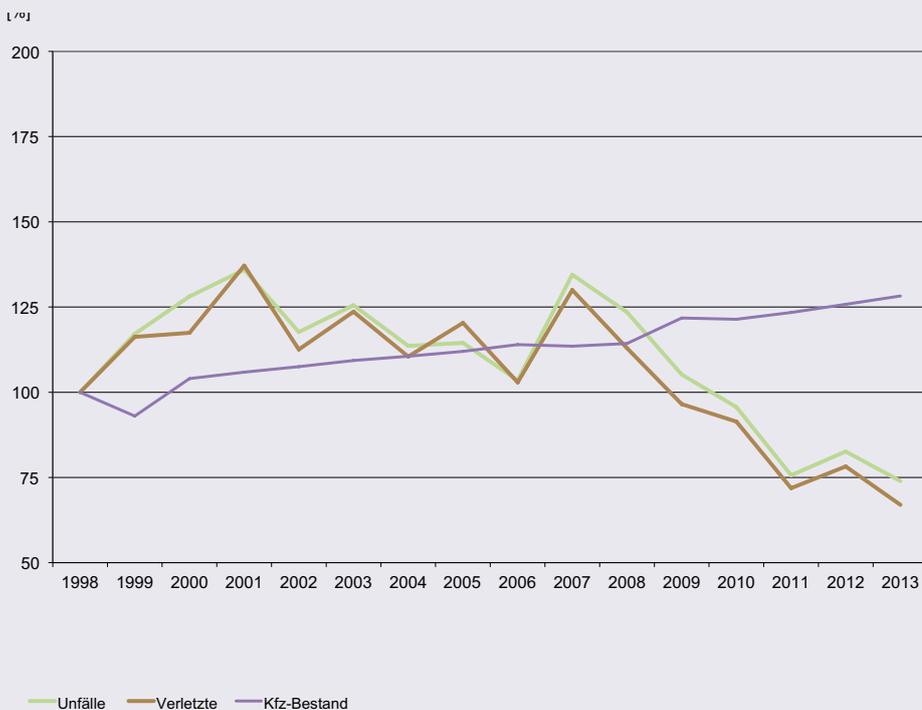


Abb. 10.3

■ Wie in den Jahren zuvor finden sich die unfallträchtigsten Abschnitte auf den überregionalen Haupttrouten wie B137, B135, B129 und B141. Die hohe und weiter steigende Verkehrsdichte ist hier als Auslöser zu sehen. Trotzdem sinken die Unfallzahlen und Anzahl der Verletzten. Bauliche Änderungen wie die Errichtung von Kreisverkehrsanlagen, Linksabbiegestreifen und Signalanlagen tragen ihren Teil zu dieser positiven Entwicklung bei.

Verunglückte nach Fahrzeugart

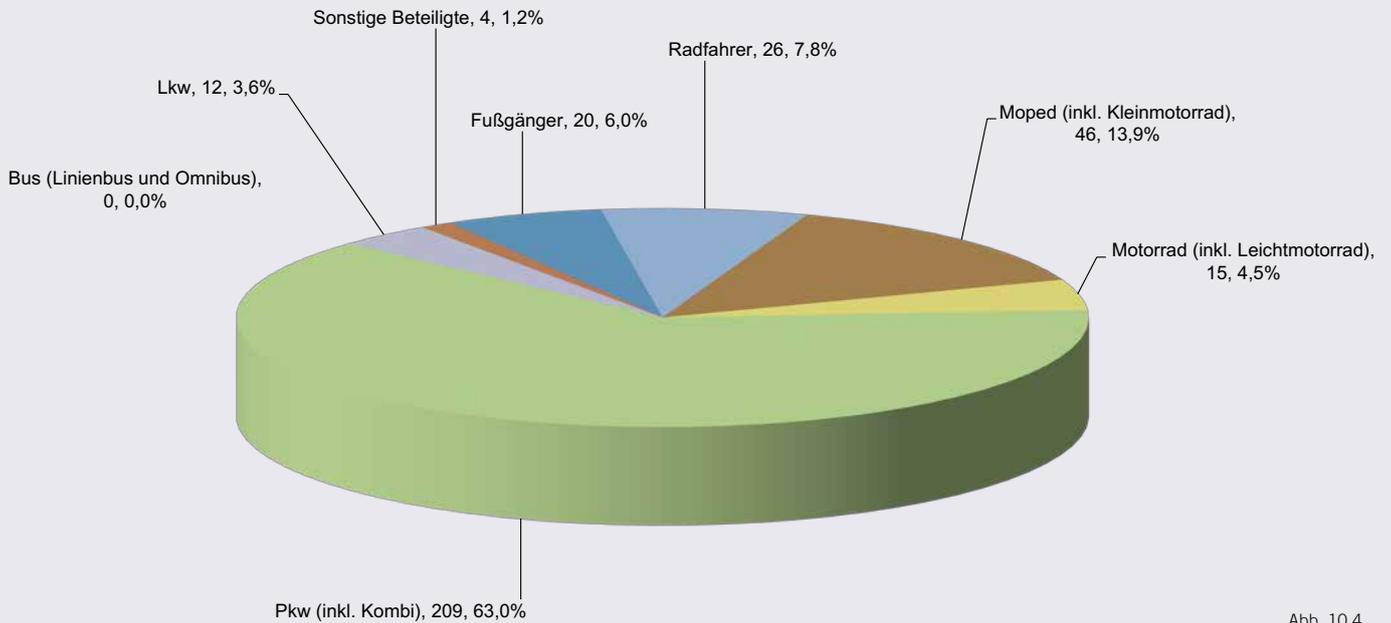


Abb. 10.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

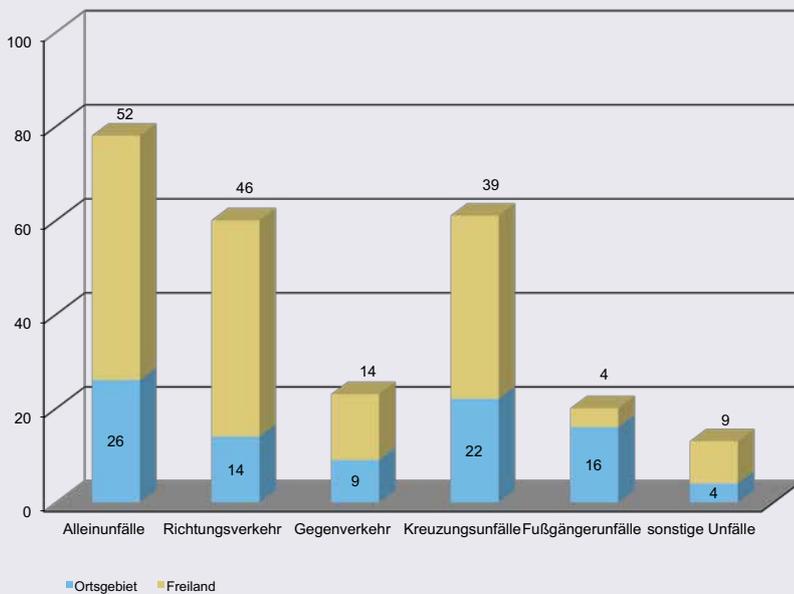


Abb. 10.5

■ Wie auch in den letzten Jahren dominiert bei den Unfalltypenobergruppen der Alleinunfall im Freiland. Hauptursachen dafür sind nicht angepasste Geschwindigkeiten, Selbstüberschätzung und vermutlich zu hohes Vertrauen in die heutige Fahrzeugtechnik.

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		
			2011	2012	2013
1	B122 Voralpenstraße	Kreuzung L554 Schlierbacher Straße	0	3	1
2	B138 Pyhrnpassstraße	Ortsgebiet Kirchdorf, Sengsschmied- straße bis Bahnhofstraße	2	2	6
3	B138 Pyhrnpassstraße	Ortsgebiet Kirchdorf Bereich Garnisonstraße	3	0	5
4	B140 Steyrtalstraße	Freiland Grünburg - Kurve und Radwegquerung	2	1	1
5	L554 Schlierbacher Straße	Freiland Kremsmünster	2	1	2
6	L554 Schlierbacher Straße	Freiland Nußbach, 70 km, Kreuzung Schiedl/Greiner	2	1	1
7	L554 Schlierbacher Straße	Freiland Schlierbach, 50km, Sauterner Kreuzung	4	1	2
8	L554 Schlierbacher Straße	Bereich Kreuzung Schlierbacher Stift Straße	2	3	2
9	L554 Schlierbacher Straße	Freiland Schlierbach	3	2	2
10	L562 Kremsmünsterer Straße	Mühlberg Kreuzung Ortsgebiet Kremsmünster	3	3	0
11	L562 Kremsmünsterer Straße	Kreuzung Weigersdorf Freiland Ried/Tr.	0	1	3

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

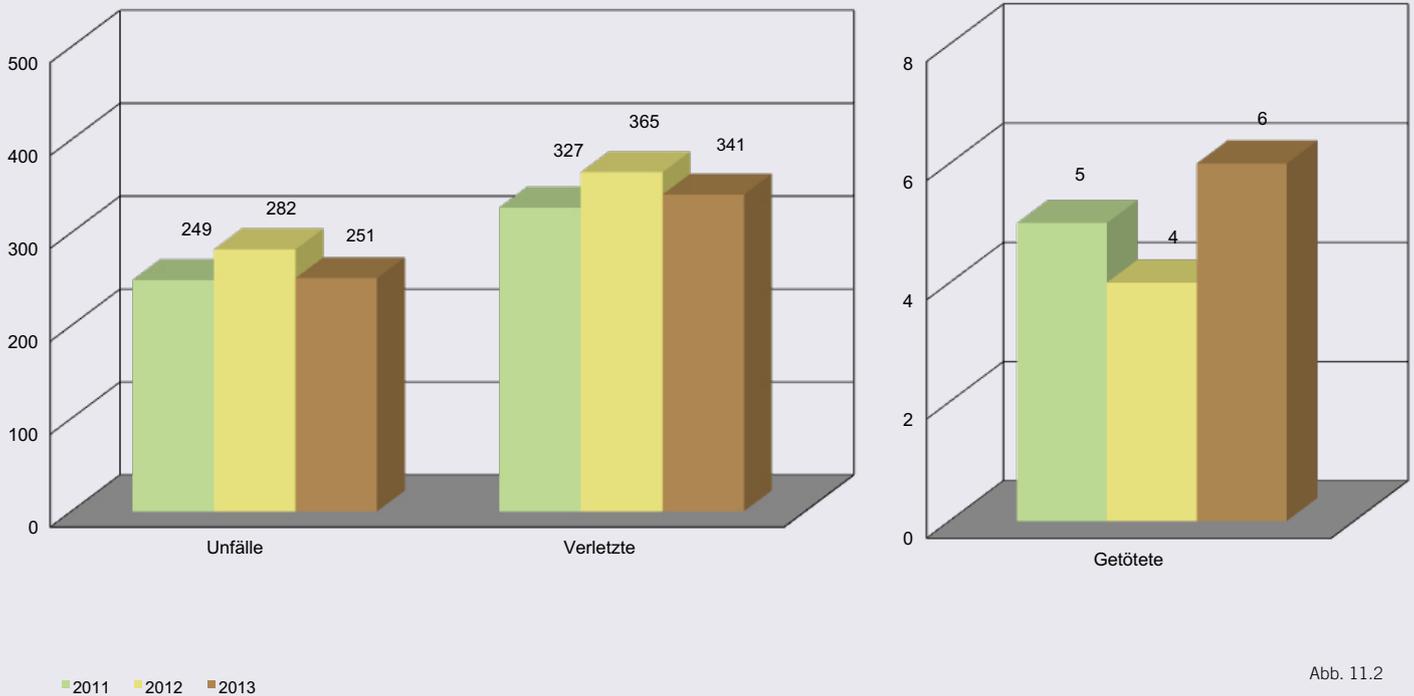


Abb. 11.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

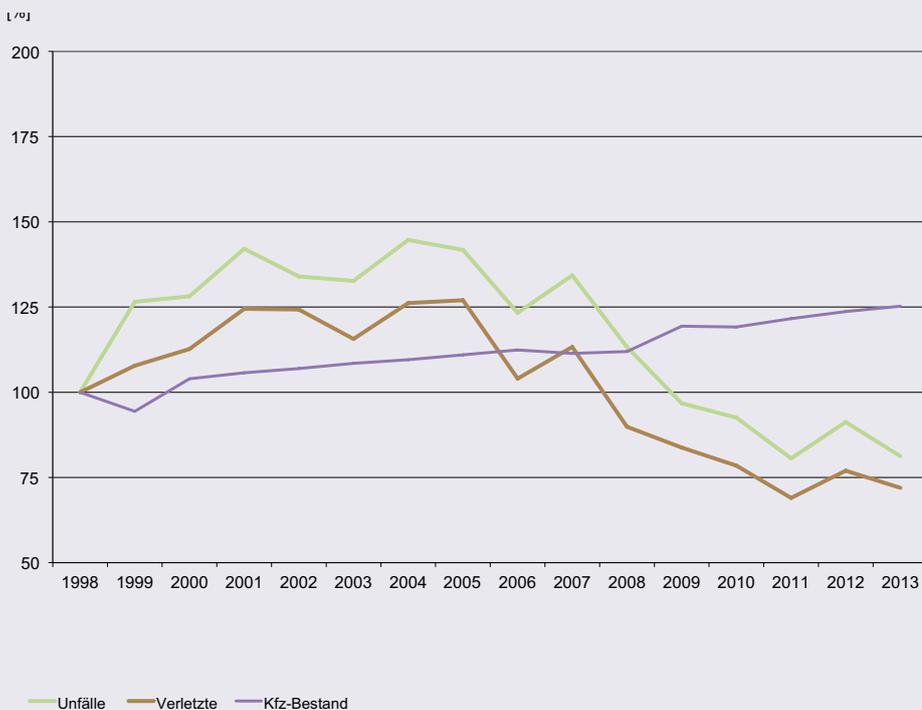


Abb. 11.3

■ Im Gegensatz zur Trendumkehr mit steigender Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sowie der verletzten Personen im Jahr 2012 zeigen sich 2013 wieder sinkende Unfallzahlen. Nach dem Anstieg im Jahr 2012 sind wiederum annähernd gleiche Zahlen wie im Jahr 2011 zu verzeichnen. Hauptunfalltype ist wiederum der Alleinunfall im Freiland, wobei nach beteiligter Fahrzeugart der PKW Verkehr dominiert, gefolgt von Motorrädern und Mofa. Der hohe Anteil der Alleinunfälle im Freilandbereich gebietet wiederum eine verstärkte Überwachung des Fahrverhaltens, insbesondere des Geschwindigkeitsverhaltens auf Freilandstraßen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

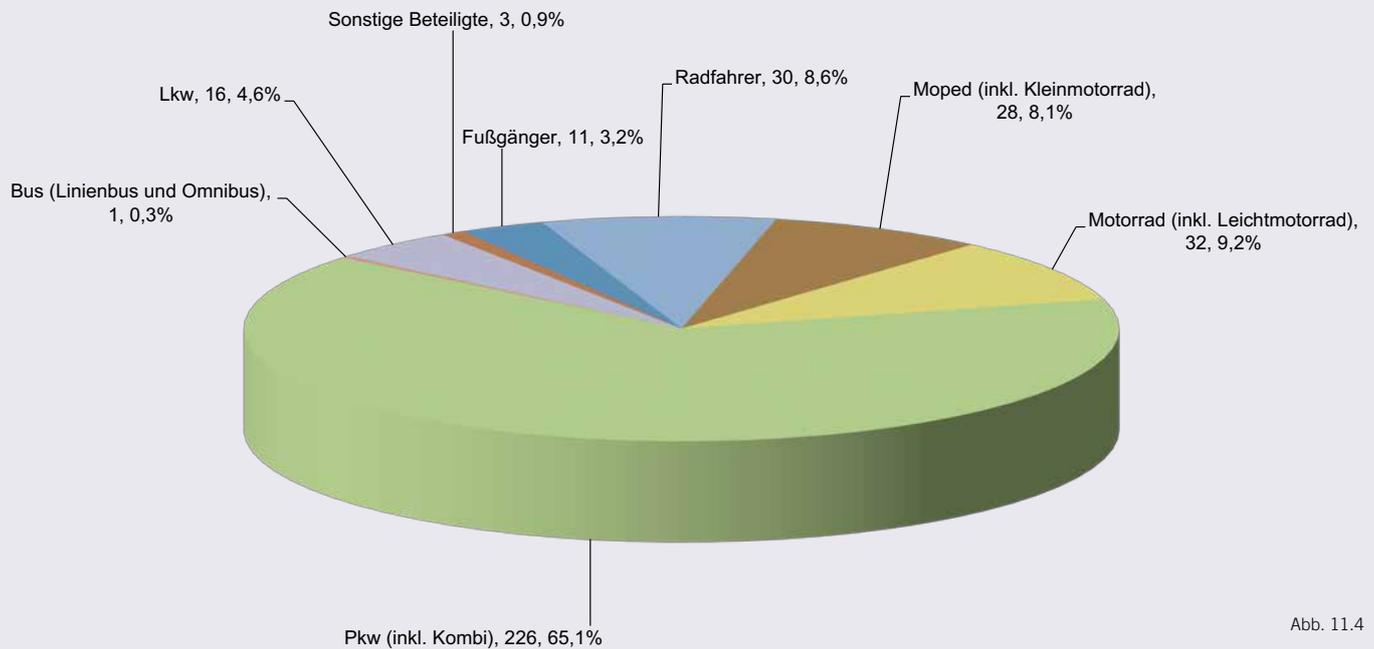


Abb. 11.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

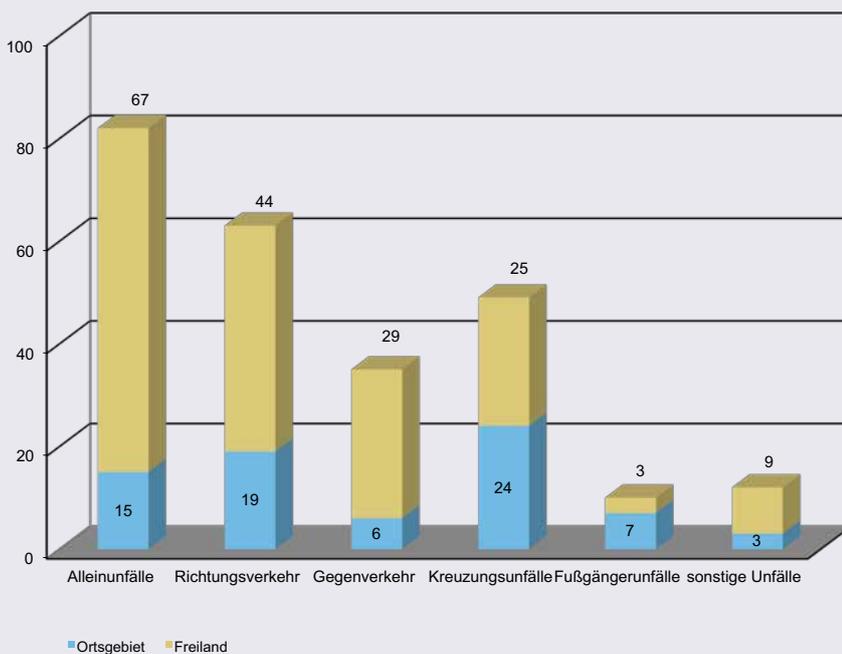


Abb. 11.5

■ 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, auch wenn baustellenbedingt in den nächsten Jahren teilweise schwierige Verkehrsbedingungen zu bewältigen sein werden. Bei der Sanierung von Unfallhäufungsstellen richtete sich das Augenmerk wiederum verstärkt auf die Ortsdurchfahrt Kirchdorf an der Krems der B138, Pyhrnpaß Straße. Bei den sanierten Verkehrslichtsignalanlagen an den Kreuzungen setzt sich der tendenzielle Rückgang der Verkehrsunfälle fort. Die Sanierung der bereits geplanten Lichtsignalanlagen ist daher als nächstes Ziel anzusehen.

Bezirk Linz-Land

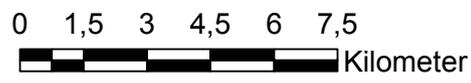


Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land



© BEV-Wien

Abb. 12.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2011	2012	2013
1	B1 Wiener Straße	Umfahrung Enns, Krzg. mit L1402, km 169,6 - 169,82	2	2	3
2	B1 Wiener Straße	Asten, Freiland, Krzg. mit Westbahn- straße km 173,683 - 173,925	3	3	2
3	B1 Wiener Straße	Leonding, Freiland 70 km/h, Krzg. mit Löwenzahnweg, km 188,4 - 188,6	3	1	4
4	B1 Wiener Straße	Traun, Freiland 70 km/h, Krzg. mit Friedhofstraße km 190,215 - 190,46	2	3	5
5	B1 Wiener Straße	Traun, Freiland 70 km/h, Krzg. mit Bäckerfeldstraße, km 190,67 - 190,875	2	2	3
6	B1 Wiener Straße	Traun, Freiland 70 km/h, Trauner- kreuzung, km 191,54 - 191,7	6	9	4
7	B1 Wiener Straße	Traun, Freiland 70 km/h, Krzg. mit B139, km 192,8 - 192,99	4	1	1
8	B1 Wiener Straße	Traun, Freiland 70 km/h, Krzg. mit Kasernenstraße km 194,6 - 194,745	3	2	1
9	B1 Wiener Straße	Hörsching, Freiland, Krzg. mit B133, km 196,4 - 196,625	1	6	3
10	B1 Wiener Straße	Hörsching, Freiland, Krzg. mit Trin- dorfer Straße, km 198,4 - 198,619	2	4	1
11	B139 Kremstalstraße	Leonding, Freiland 60 km/h, Krzg. mit L1227, km 4,2 - 4,45	4	3	7
12	B139 Kremstalstraße	Leonding, Freiland, 60 km/h, Krzg. mit L1389, km 5,7 - 5,94	3	4	2
13	B139 Kremstalstraße	Leonding, Freiland, 60 km/h, Krzg. mit L1386, km 5,975 - 6,22	2	4	5

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land

14	B139 Kremstalstraße	Pasching, Freiland, 70 km/h, Krzg. mit B1, km 9,6 - 9,85	3	2	1
15	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, Freiland, Kreisverkehr Krzg. mit L563, km 12,67 - 12,916	2	2	6
16	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, Ortsdurchfahrt Haid, km 13,0 - 13,8	12	6	16
17	B139 Kremstalstraße	Freiland, Zufahrt Haid-Center, Krzg. mit L1392, km 14,41 - 14,614	6	3	6
18	B139 Kremstalstraße	Ortsdurchfahrt Neuhofen/Kr., Krzg. mit L1372, km 22,06 - 22,226	1	1	4
19	L563 Traunuferstraße	Ansfelden, Krzg. mit L1392, km 4,5 - 4,7	3	3	0
20	L563 Traunuferstraße	Ansfelden, VLSA, AST Ansfelden Nord, km 5,4 - 5,62	0	4	3
21	L563 Traunuferstraße	Ansfelden, Freiland, Krzg. mit Wasserwerkstraße km 8,35 - 8,577	1	4	3
22	L566 Ipfstraße	Asten, Freiland, 70 km/h AST. Asten, km 1,38 - 2,005	9	5	11
23	L568 Ennser Straße	OG Enns, Krzg. mit Eichbergstraße, km 168,0 - 168,25	1	2	4
24	L568 Ennser Straße	OG Enns, Krzg. mit Stadlgasse, km 168,3 - 168,5	4	3	2
25	L568 Ennser Straße	OG Enns, Krzg. mit Lagerhausstraße, km 168,85 - 169	2	4	4

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land

26	L568 Ennser Straße	OG Asten, Krzg. mit L1401, km 172,26 - 172,51	5	3	0
27	L1386 Leondinger Straße	OG Leonding, Krzg. mit B1, km 3,6 - 3,8	0	3	5
28	L1386 Leondinger Straße	Leonding, Freiland, Krzg. mit B139, km 5,34 - 5,57	0	2	5
29	L1389 Harter-Plateau-Straße	Leonding, Freiland, Krzg. mit B139 km 2,086 - 2,262	0	3	3
30	L1390A Kürnbergstraße - Ast	Pasching, Zufahrt Plus-City km 8,5 - 9	6	2	5
31	L1390A Kürnbergstraße - Ast	Pasching, Krzg. mit L1390 km 9,35 - 9,521	4	1	2
32	L1390 Kürnbergstraße	Traun, Freiland, Traunerkreuzung km 11,05 - 11,25	3	0	4
33	L1392 Ansfeldener Straße	Ansfelden, Freiland, Betriebszufahr- ten Ansfelden Süd, km 3,1 - 3,35	0	6	1
34	Plus-Kauf-Straße Nr. 7	OG Zufahrt Plus-City, Plus-Kauf- Straße 7	3	3	4

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

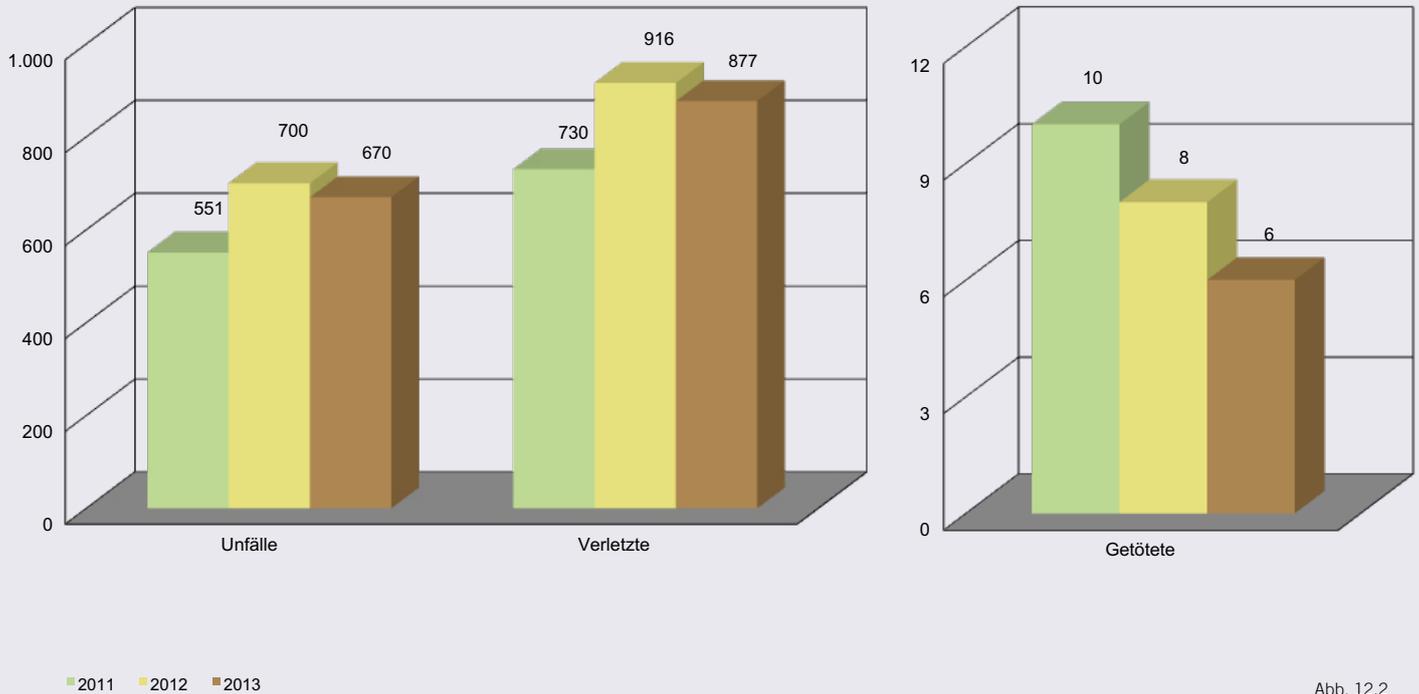


Abb. 12.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

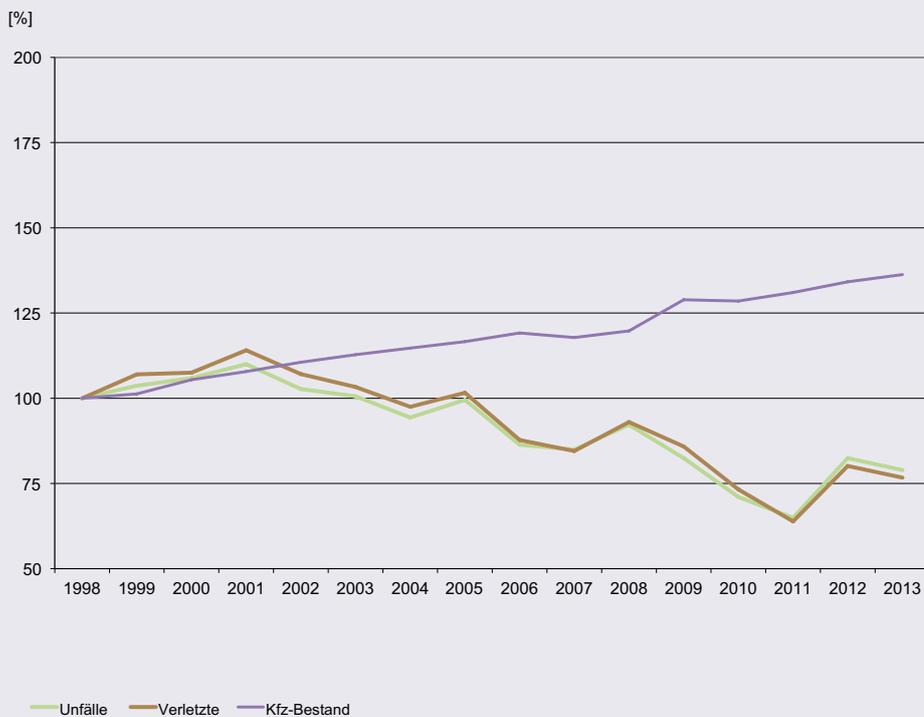


Abb. 12.3

■ Sowohl die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden als auch die Anzahl der verletzten Personen ist erfreulicherweise wieder rückläufig, nachdem im Vorjahr ein deutlicher Anstieg verzeichnet wurde. Die Verkehrsunfallentwicklung zeigt nach dem Jahr 2012 eine fallende Tendenz, wobei die Anzahl der Unfälle von 700 (2012) auf 670 (2013) gefallen ist. Ebenso reduziert hat sich die Zahl der Verletzten und getöteten Personen im Jahr 2013.

Verunglückte nach Fahrzeugart

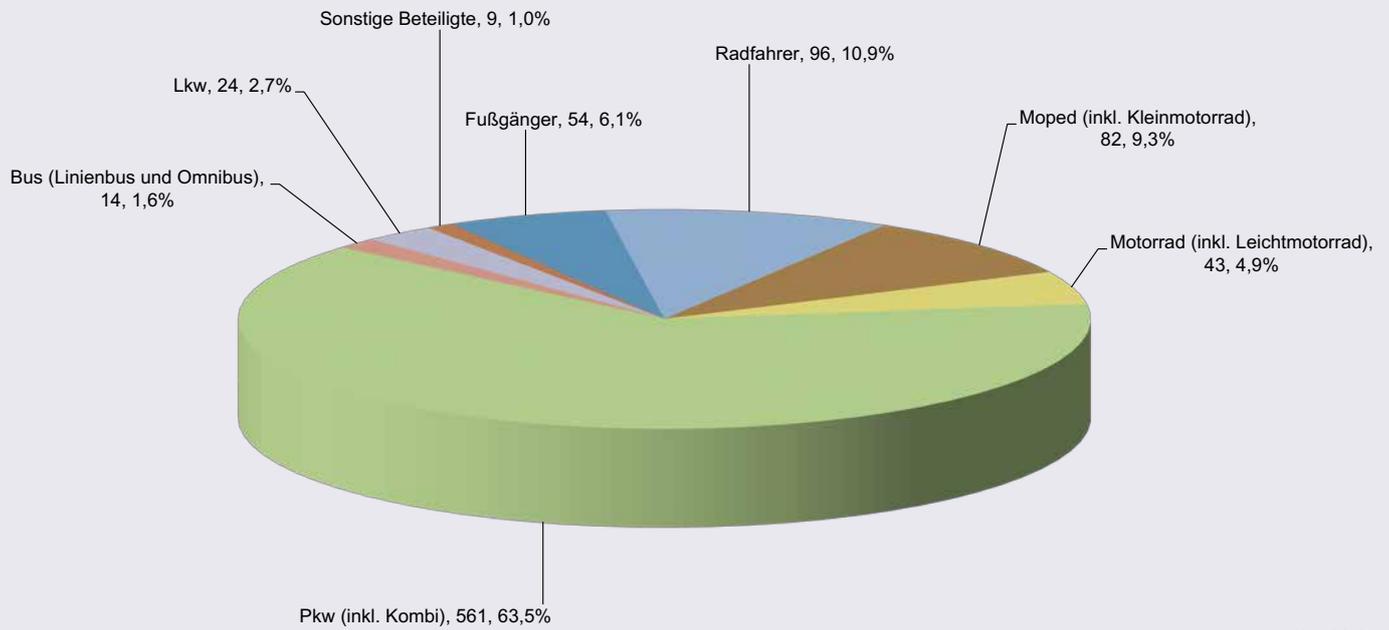


Abb. 12.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

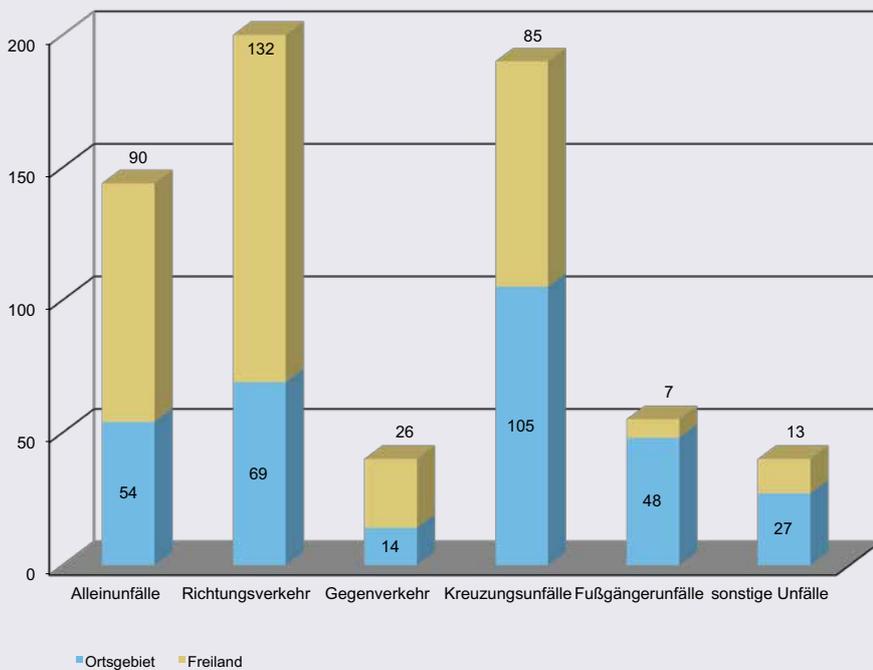


Abb. 12.5

■ Die Auswertung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfalltypenobergruppen zeigt einen sehr hohen Anteil von Unfällen im Richtungsverkehr bzw. Alleinunfälle, beide im Freiland. Dies deutet auf eine nicht angepasste Geschwindigkeit hin. Im Ortsgebiet hingegen sind Kreuzungsunfälle vorherrschend. Die Auswertung nach Beteiligten ergibt einen überwiegenden PKW-Anteil gefolgt von Moped und Radfahrer/innen.

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		
			2011	2012	2013
1	B3 Donaustraße	Krztg. L 573 Greinerwald Straße, km 189,14 - 189,3	1	5	1
2	B3 Donaustraße	Krztg. L1415 Aisttalstraße, Furth, km 214,82 - 215	3	4	4
3	B3 Donaustraße	Krztg. L1422 Naarner Straße, km 217,93 - 218,15	2	4	2
4	B3 Donaustraße	Mauthausen Krztg B 123 Donau- brücke, km 219,8 - 220,048	5	7	10
5	B123 Mauthausener Straße	Mauthausen Krztg B 3 Donaubrücke, km 5,7 - 5,726	1	2	3
6	B123 Mauthausener Straße	Krztg. Vormarktstraße und Naarner Straße, km 6,025 - 6,146	2	2	1
7	L569 Pleschinger Straße	Bereich Krztg. Steininger Straße, km 9,131 - 9,363	3	3	1
8	L569 Pleschinger Straße	Bereich Krztg Hofleiten, km 9,75 - 9,98	3	1	2
9	L569 Pleschinger Straße	Ortsgebiet St. Georgen, Marktplatz, km 12,751 - 13	2	3	2
10	L1423 Münzbacher Straße	Bereich B3, Machlandstraße, km 0,015 - 0,2	2	0	3
11	L1423 Münzbacher Straße	Kreisverkehr Greiner Straße, km 0,67 - 0,896	2	2	2

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

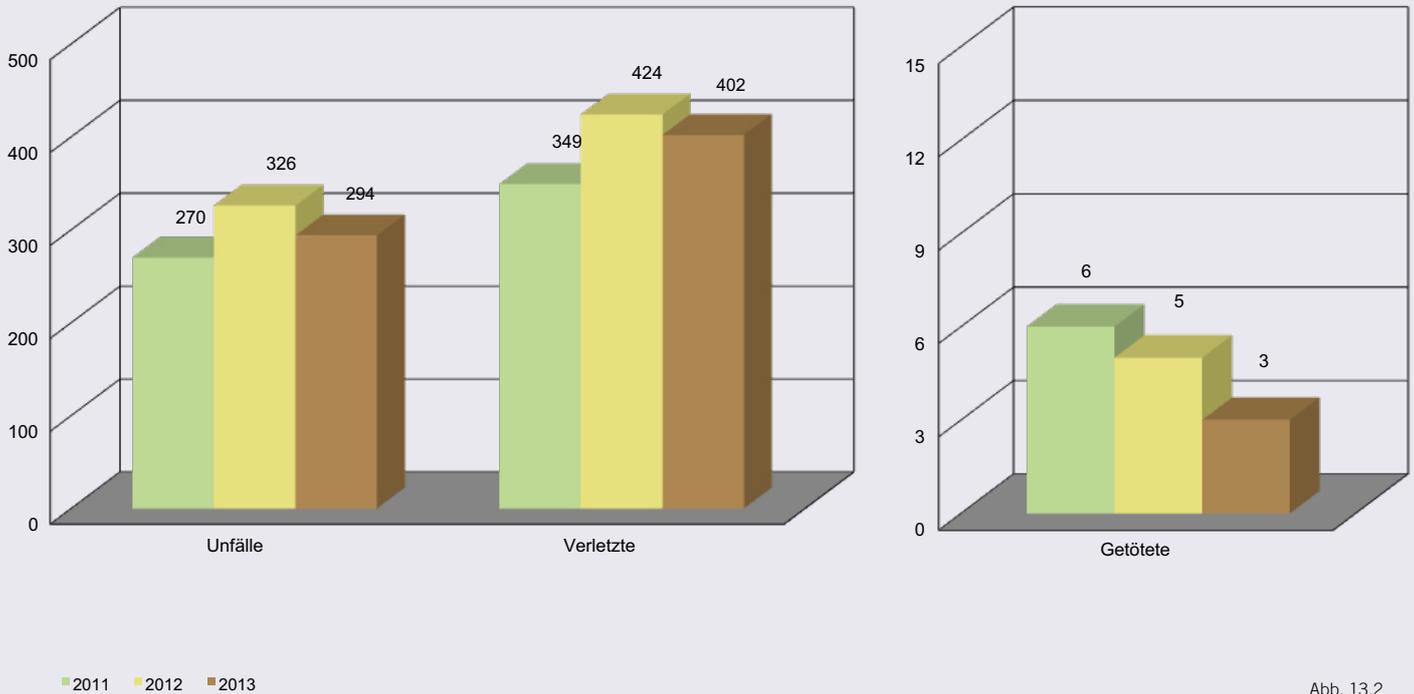


Abb. 13.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

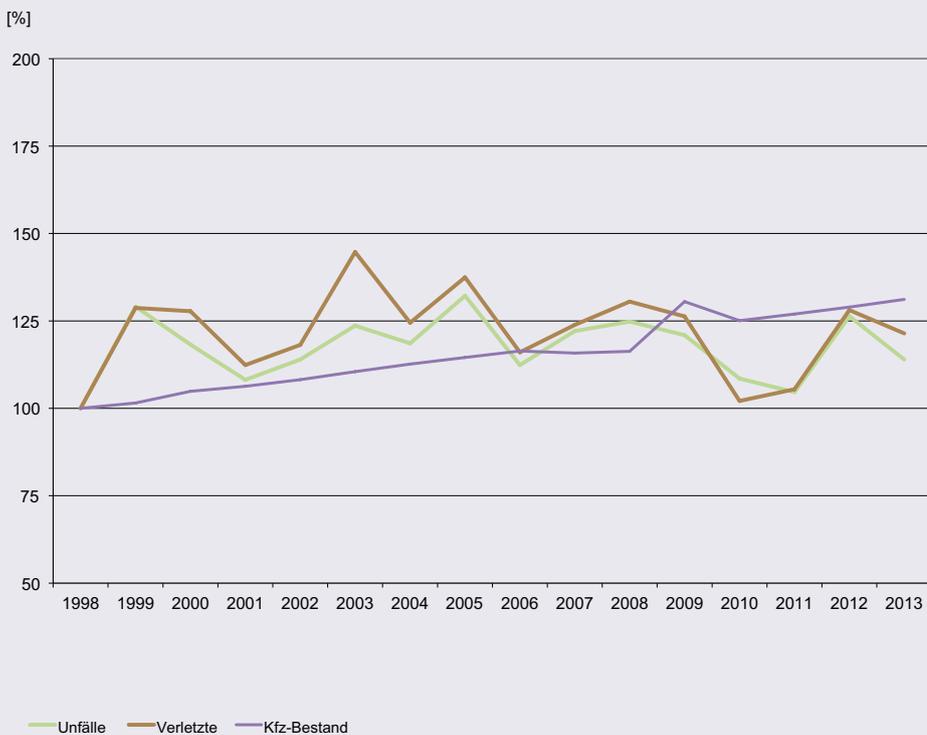


Abb. 13.3

■ Die neue Erfassung der Unfalldaten brachte für das Jahr 2012 eine negative Veränderung der Zahlen. Der frühere positive Trend wird verglichen zum Vorjahr nun wieder fortgesetzt. Die Anzahl der Getöteten ist weiterhin rückläufig. Das Unfallgeschehen im Bezirk ist nach wie vor geprägt von der B3. Die zunehmende Verkehrsdichte fördert hier das Unfallaufkommen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

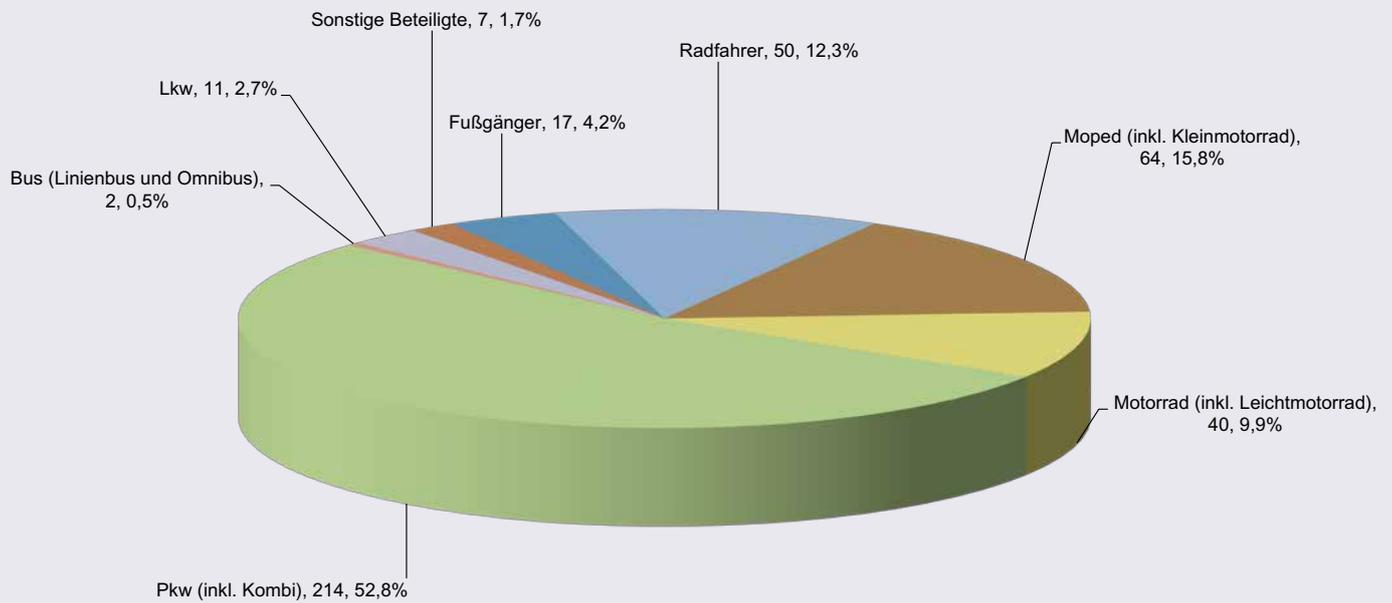


Abb. 13.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

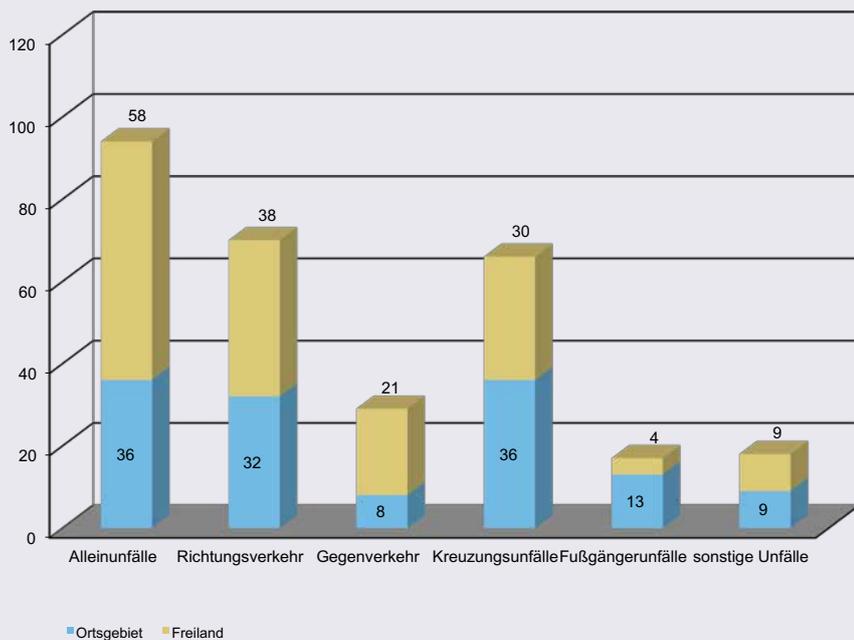


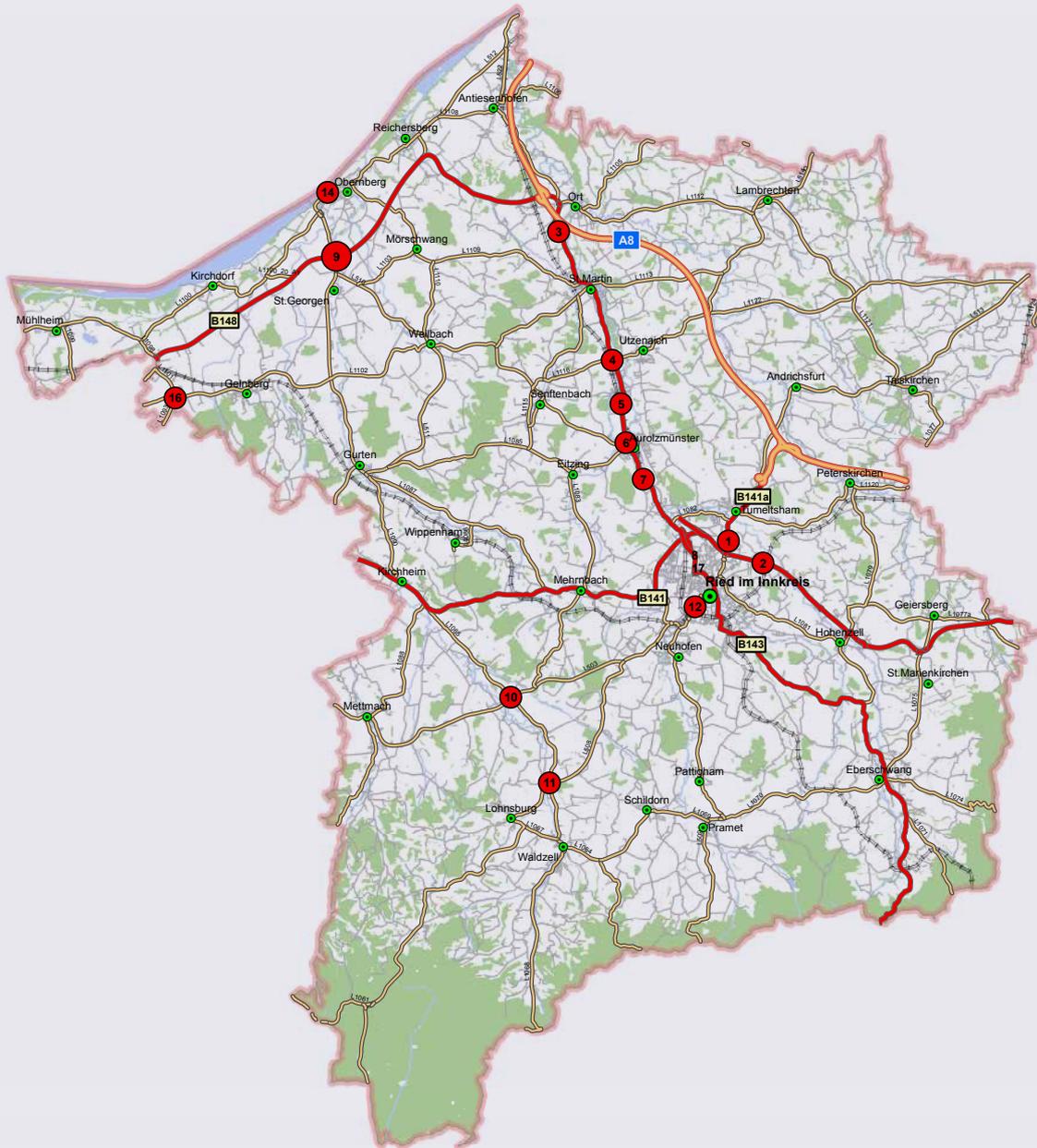
Abb. 13.5

■ Der Alleinunfall im Freiland ist der häufigste Unfalltyp. Hier ist die nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit die Hauptunfallursache. Im Gegensatz zu Unfällen im städtischen Gebiet, wo Kreuzungsunfälle vorherrschend sind, ereignen sich Alleinunfälle im gesamten Straßennetz. Oberösterreichweit haben die Motorräder einen Anteil von 4,5% am Unfallgeschehen. In Perg ist dieser Wert mit 10% mehr als doppelt so hoch. Die ausgewiesenen Motorradstrecken bewirken den vergleichsweise hohen Anteil.

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		
			2011	2012	2013
1	B141A Rieder Straße - Abzw. Walchshausen	Tumeltsham, km 1,050 - 1,273	2	5	1
2	B141 Rieder Straße	Gde. Hohenzell u. Tumeltsham, Krzg. Ried Ost u. Oberlangstadl, km 21,954 - 22,196	2	1	1
3	B143 Hausruck Straße	Gde. Reichersberg, Zufahrt Tank- stelle, km 1,650 - 1,830	2	3	2
4	B143 Hausruck Straße	Gde. Aurolzmünster, Krzg. L514 u. L1116, km 6,216 - 6,460	5	1	0
5	B143 Hausruck Straße	Gde. Aurolzmünster, Forchtenau, km 7,541 - 8,050	3	3	3
6	B143 Hausruck Straße	Aurolzmünster, km 8,950 - 9,125	1	3	0
7	B143 Hausruck Straße	Gde. Aurolzmünster, Weierfing, km 10,335 - 10,495	2	1	2
8	B143 Hausruck Straße	Ried/l., km 12,100 - 14,620	17	19	13
9	B148 Altheimer Straße	Gde. St. Georgen/Obbg., Krzg. L510, km 8,400 - 8,500	3	6	5
10	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Mehrnbach, Riegerting, Krzg. L1065, km 6,888 - 6,900	2	2	1
11	L508 Kobernaußer Straße	Gde. Lohnsburg, Krzg. L1064 u. L1065, km 24,998 - 25,235	0	1	8
12	L509A Frankenburger Straße - Ast Ried	Ried/l., km 0,375 - 0,445	2	0	3
13	L510 Weilbacher Straße	Obernberg am Inn, km 14,500 - 14,600	1	1	2
14	L1102 Geinberger Straße	Gde. Geinberg, Moosham, Krzg. L1093 u. L1101, km 2,280 - 2,300	1	2	1
15	Krzg. Grillparzerstraße - Hausnr. 6	Ried/l.	0	0	3

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

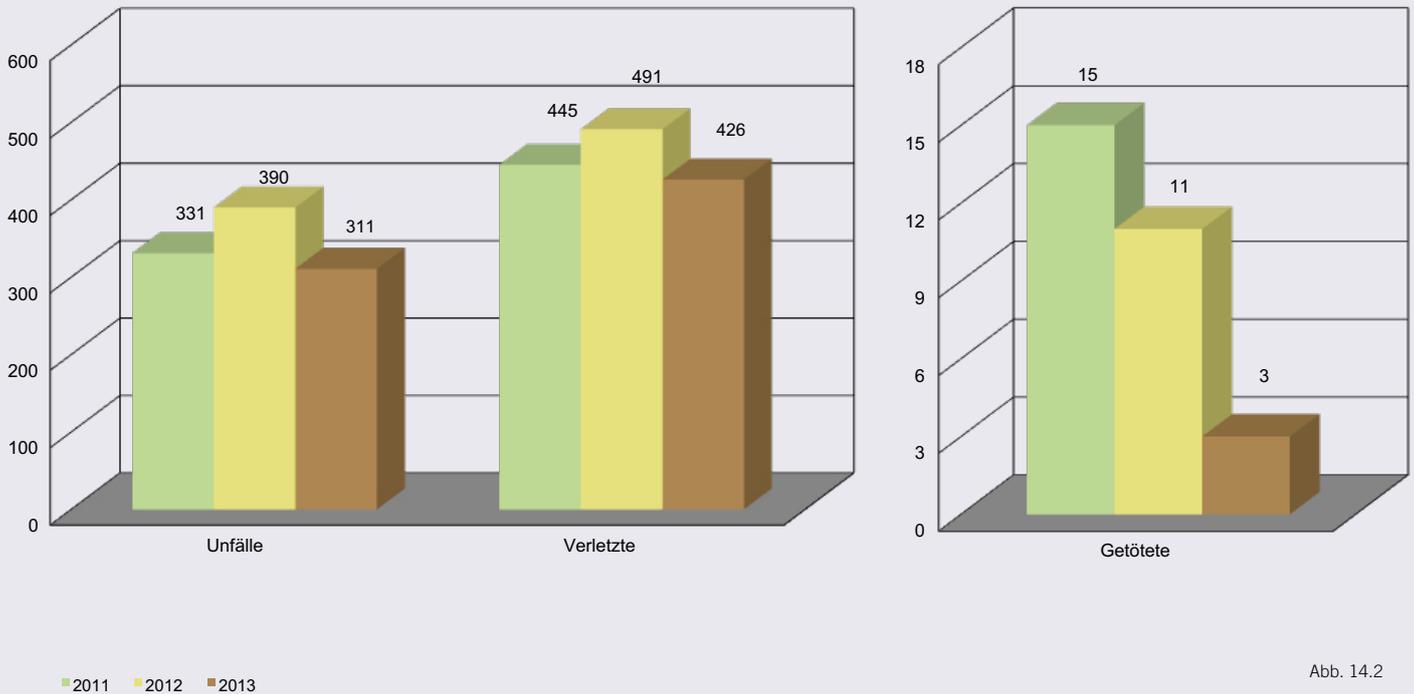


Abb. 14.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

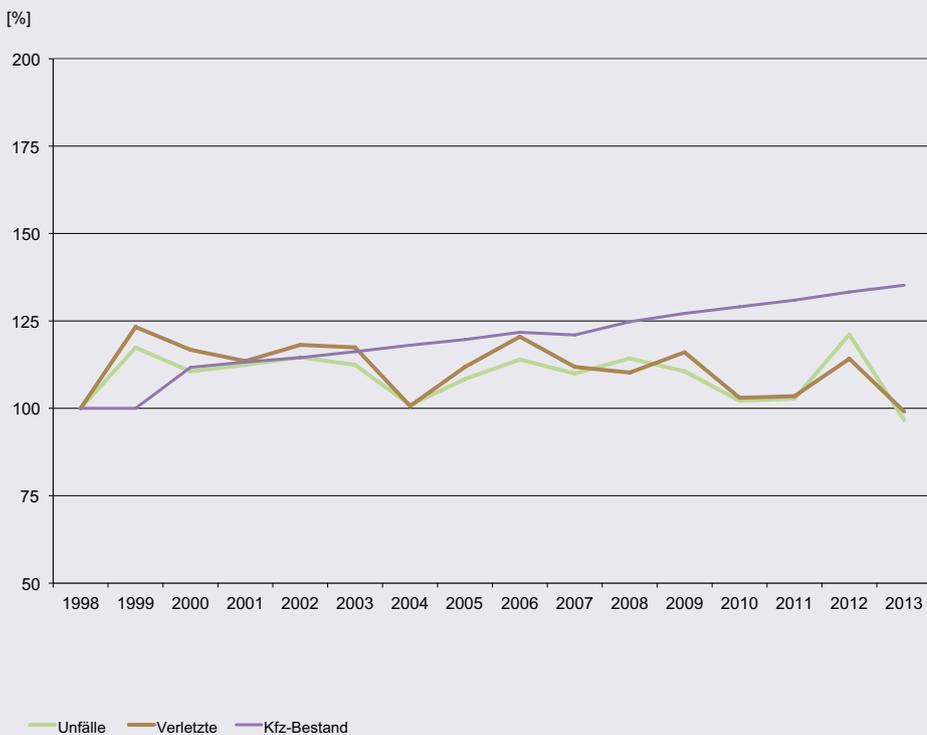


Abb. 14.3

■ Die Anzahl der alljährlich aufgelisteten Unfallhäufungsstellen hat sich verringert, wobei die Straßenkategorie B hervorsteicht. Alle Auflistungen (Anzahl der Verkehrsunfälle, verunglückte Personen, getötete Personen, etc.) waren rückläufig. Dies ist insbesondere aufgrund der beiden sehr negativ verlaufenen Vorjahre erfreulich. Bei der Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen befindet sich der Bezirk Ried oberösterreichweit betrachtet heuer im guten hinteren Viertel. Die drei bei den Verkehrsunfällen getöteten Personen (2 Radfahrer/innen) verunglückten heuer an Unfallhäufungsstellen. Verschiedene Umbaumaßnahmen (wie beispielsweise die Kreuzung B148 Altheimer Straße / L510 Weilbacher Straße, B141a-Ortsdurchfahrt Tumeltsham, Kreuzung B143 Hausruck Straße / L1082 Maria-Aicher-Straße, viele Umbaumaßnahmen im Stadtgebiet Ried im Innkreis - neue Kreisverkehre, etc.) haben, bzw. werden sich positiv auf das Unfallgeschehen auswirken.

Verunglückte nach Fahrzeugart

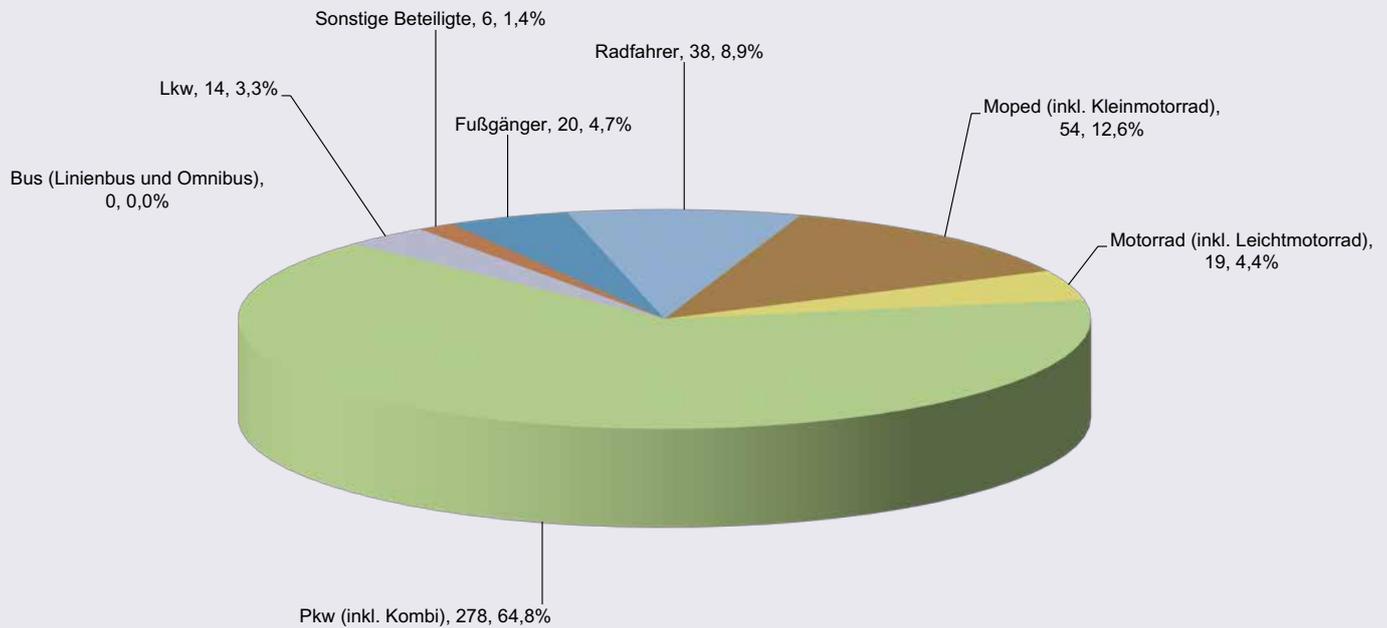


Abb. 14.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

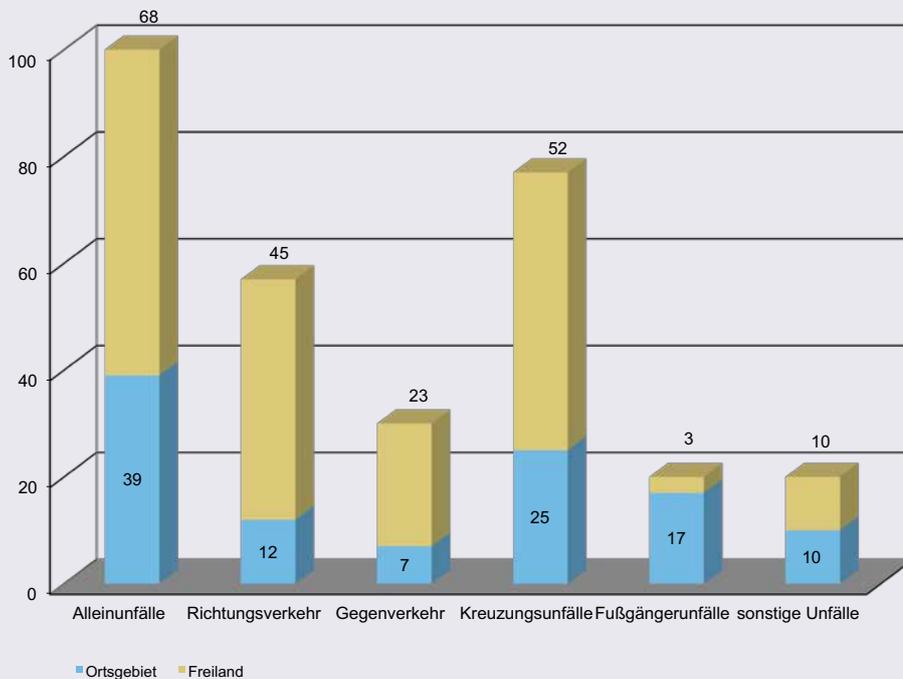


Abb. 14.5

■ Wiederum stellen Alleinunfälle, gefolgt von den Kreuzungsunfällen und den Unfällen im Richtungsverkehr die häufigsten Unfalltypen dar. Den unfallträchtigsten Straßenzug stellt weiterhin die B143 Hausruck Straße, insbesondere zwischen den Gemeinden Auroldmünster und Ried im Innkreis dar. Die punktuell am schwersten betroffene Unfallhäufungsstelle, die Kreuzung B148 Altheimer Straße / L510 Weilbacher Straße befindet sich derzeit im Umbau und lässt einen deutlichen Rückgang der Verkehrsunfälle erwarten. Auch die beiden Kreuzungen L503 Oberinnviertler Straße / L1065 Kirchheimer Straße in Riegerting, sowie die Kreuzung L508 Kobernauber Straße / L1064 Waldzeller Straße („Kreuzung Häuperlwirt“) in der Gemeinde Lohnsburg stellen unfallträchtige Straßenstellen dar, welche „Behandlungsbedarf“ haben.

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Rohrbach

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2011	2012	2013
1	B38 Böhmerwald Straße	Str. km 153,600 Krzg. mit Rampe von/zur L588 Tannberg Str. 80 km/h- Geschwindigkeitsbeschränkung	0	3	3
2	B127 Rohrbacher Straße	Str. km 23,939-23,989 Freiland, Krzg. mit GW Anzing und Gde.Str. Mahring (Bimberg)	1	2	1
3	B127 Rohrbacher Straße	Str. km 35,197-35,220 sogen. "Veldener"-Krzg. 80 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung	1	1	2
4	B127 Rohrbacher Straße	Str. km 45,795-46,800 Krzg. mit Zufahrt Lagerhaus und alter Rohrbacher Bundesstr., 80 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung (einseitig)	0	2	1
5	B127 Rohrbacher Straße	Str. km 53,200-53,380 Freiland, Kurven vor Ortschaft Katzing	0	2	3
7	L584 Falkenstein Straße	Str. km 7,560 Krzg. mit L1528 Lembacher Str. und L1531 Ameseder Str	0	1	2
6	L587 Ebenhoch Straße	Str. km 0,300-0,421 vor und bei Krzg. mit L1538 Eckleinsbacher Str.	1	1	2
7	L1507 Landshaager Straße	Str. km 9,800-10,000 Freiland, Kurve bei sogen. Hartl-Tankstelle, Einmündung GW Windorf Gde. Str.	0	1	4
8	L1525 Haselbacher Straße	Str. km 2,100-2,270 Freiland, Kurven zw. Haselbach und Hühnergesschrei	0	5	3

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

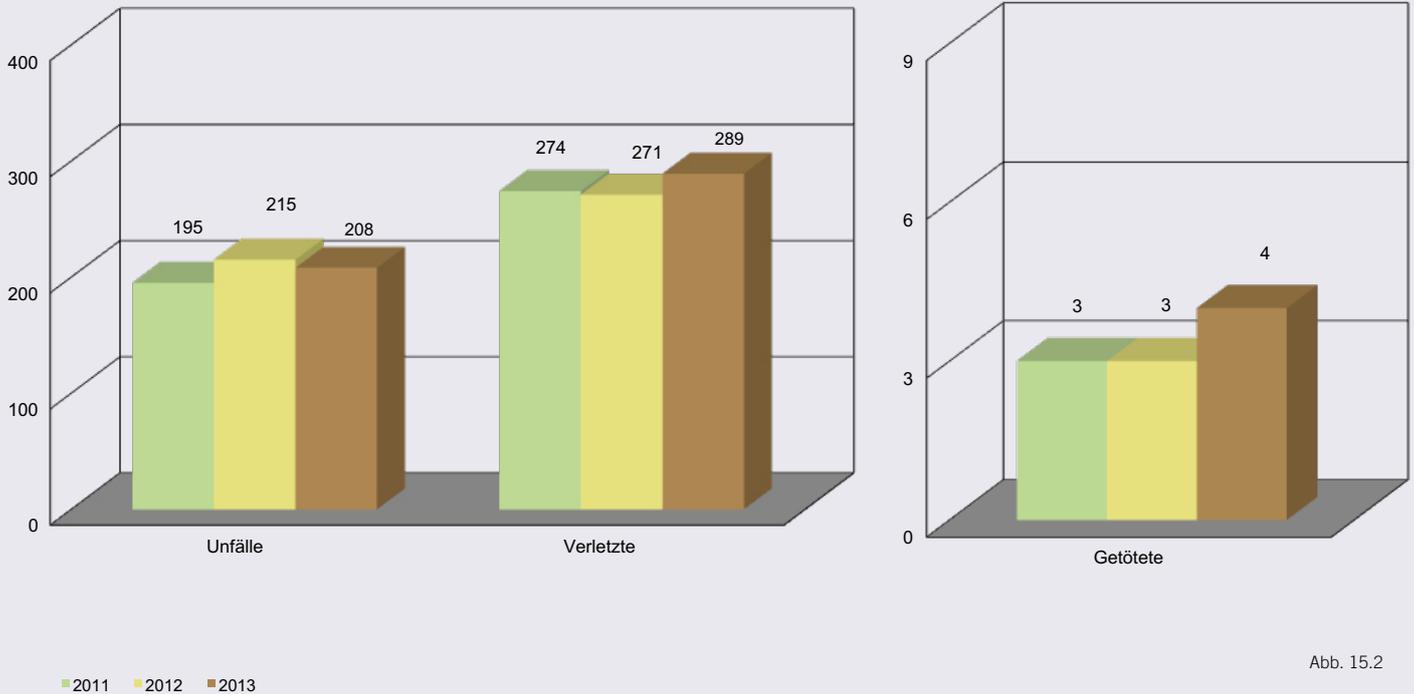


Abb. 15.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

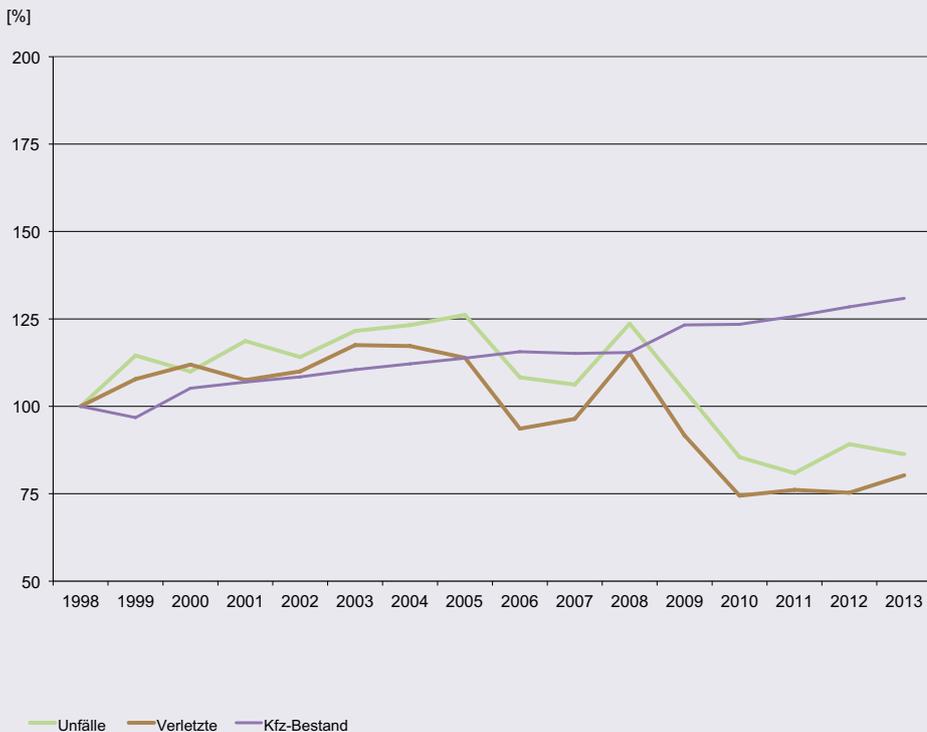


Abb. 15.3

■ Nachdem die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Bezirk Rohrbach im Jahr 2012 leicht zugenommen hatte, ist im Jahr 2013 wieder ein Rückgang zu verzeichnen. Trotzdem ist die Anzahl von dabei verletzter VerkehrsteilnehmerInnen etwas gestiegen. Abgesehen davon, dass die Anzahl der Verkehrstoten aufgrund von Zufälligkeiten erfahrungsgemäß nicht proportional zum Unfallgeschehen ist und meist nicht an Unfallhäufungsstellen ereignen, waren nach den wenigsten Verkehrstoten seit 1990 mit jeweils drei in Jahren 2011 und 2012, im Bezirk Rohrbach im Jahr 2013 vier Tote zu verzeichnen. Nebst einem Alleinunfall eines 76-jährigen Radfahrers, kam es, nach keinem im Jahr 2012, wieder zu zwei tödlichen Fußgängern bei Dämmerung oder Dunkelheit im Freiland.

Verunglückte nach Fahrzeugart

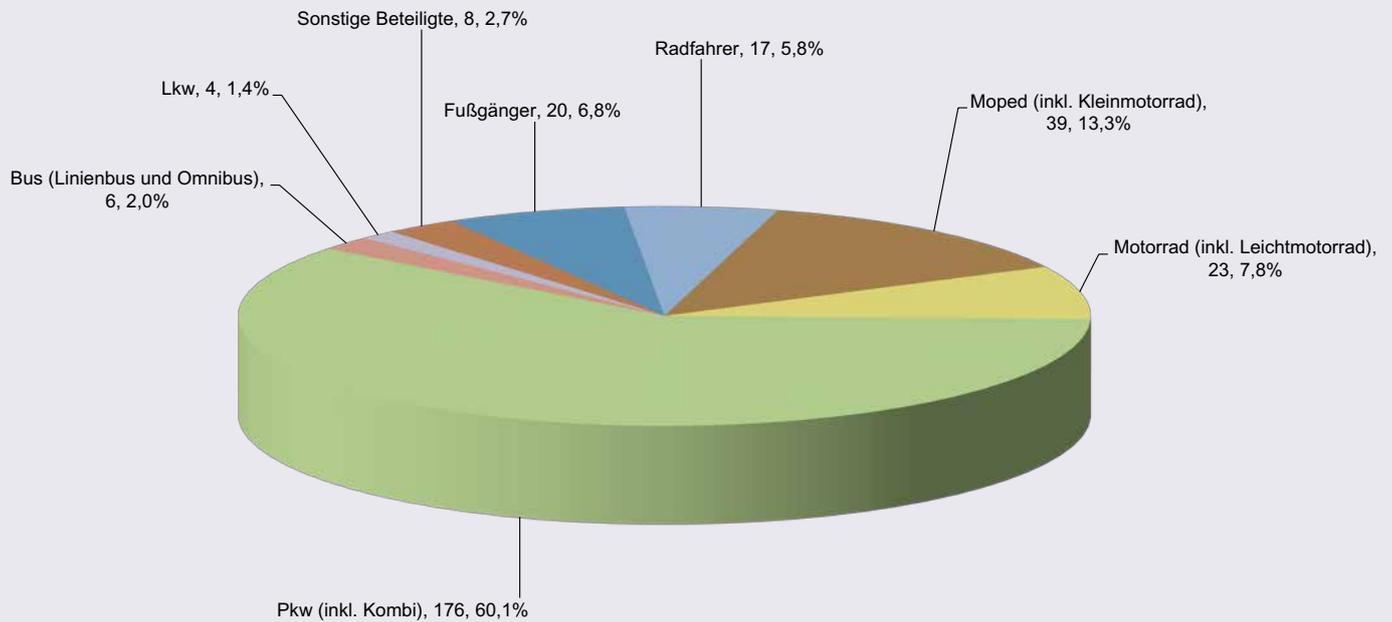


Abb. 15.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

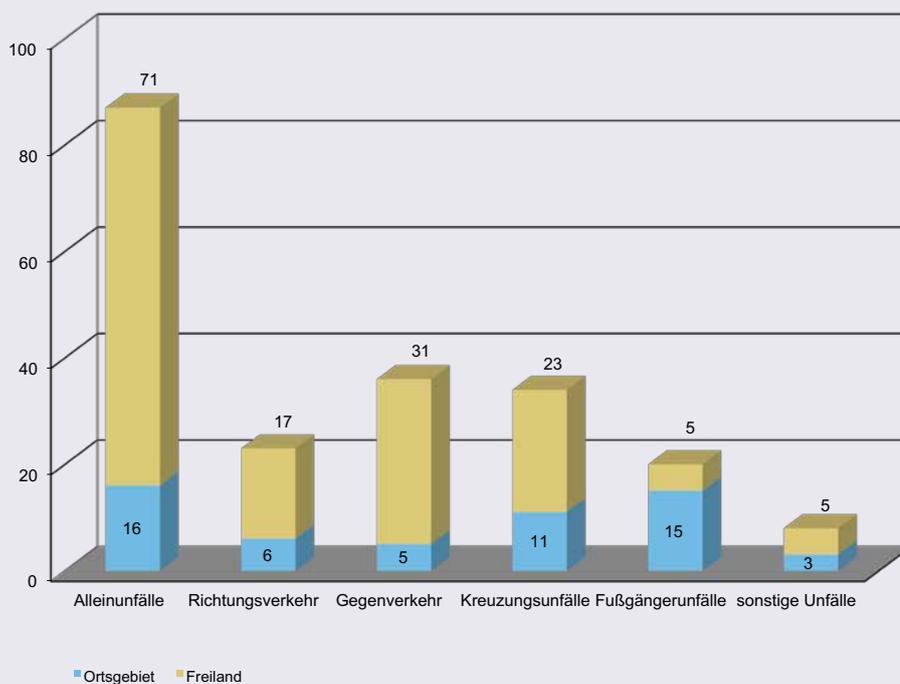


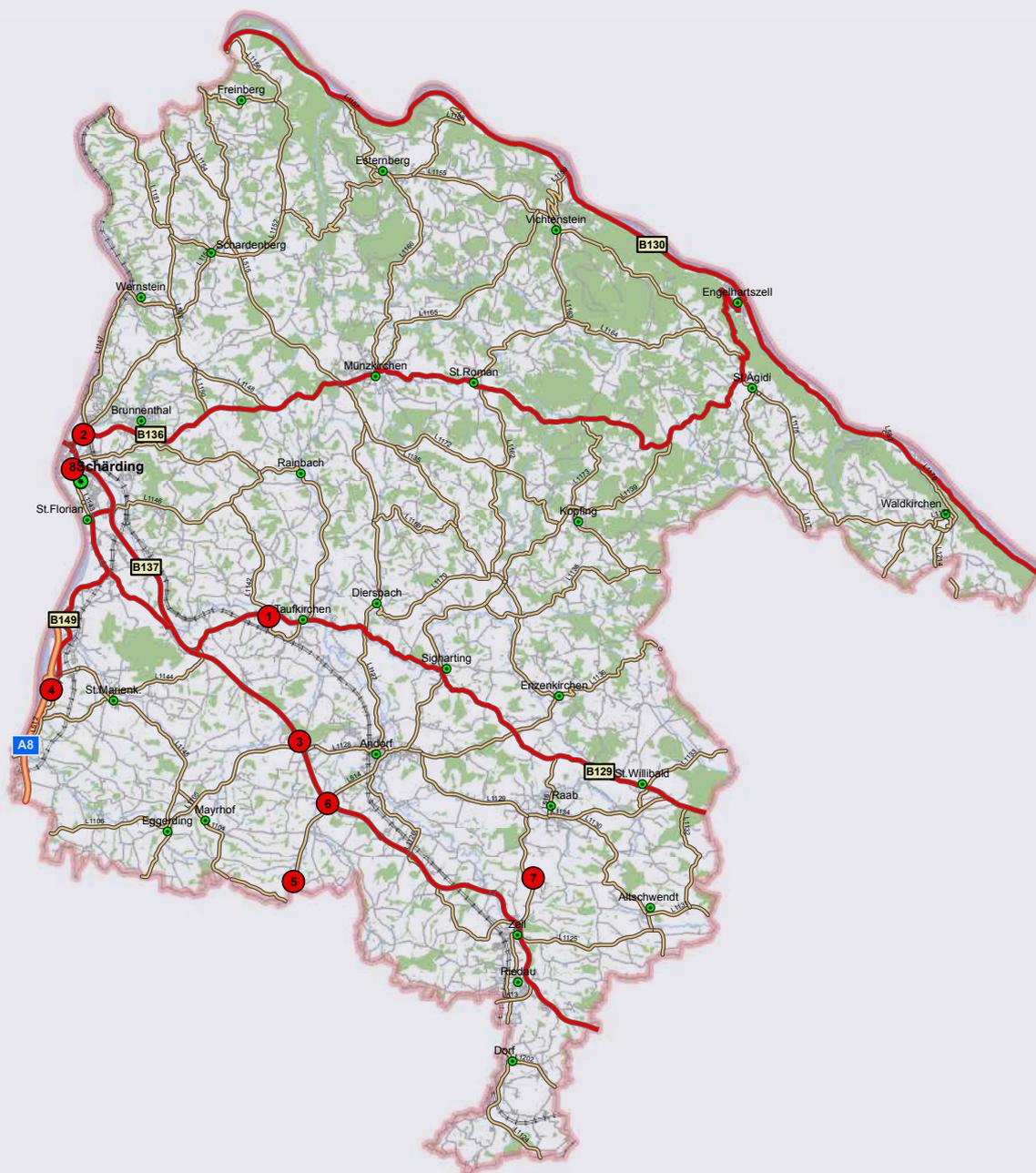
Abb. 15.5

■ Dies spiegelt sich auch in einer starken Zunahme, vor allem auf Gemeindestraßen im Ortsgebiet, von Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Fußgänger/innen wider. Auch 2013 passierten jedoch die meisten Verkehrsunfälle durch Abkommen (unangepasste Geschwindigkeit) vor allem im Freiland, mit einer leichten Zunahme gegenüber den Vorjahren, abgeschlagen gefolgt von Gegenverkehrsunfällen, mit einer deutlichen Zunahme und etwas weniger Kreuzungsunfällen. Nach Zunahmen in den Jahren 2011 und 2012 ist die Unfallbeteiligung von einspurigen Kfz (Mopeds, Motorräder), im Jahr 2013 wieder unter den langjährigen Durchschnitt zurückgegangen, aber im Verhältnis zu den geringen Kfz-Zulassungen dennoch relativ hoch bzw. ereigneten sich wieder merklich mehr Verkehrsunfälle mit Mopeds als mit Motorrädern. Dabei ist auffällig, dass es sich bei fast 30% um 15-Jährige MopedlenkerInnen und zu fast 30% um Alleinunfälle handelt.

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		
			2011	2012	2013
1	B129 Eferdinger Straße	Str.km 68,700-68,703 Krzg. mit L1142 Schwendter Str. km 1,965 Ortschaft Furth	0	0	3
2	B136 Sauwald Straße	Str.km 0,582-0,610 Ortsgebiet Schärding, Krzg. mit Gde.Str.n Kainzbauernweg und Aller- heiligenweg inkl. Schutzweg	2	1	1
3	B137 Innviertler Straße	Str.km 50,700-50,820 Freiland nach Un- terführung niveaufreie Krzg. mit L1105 und L1128 Einbindung GW Pramau rechts i.S.d.K.	1	2	1
4	L512 Reichersberger Straße	Str.km 0,300-0,400 Krzg. Ausfahrt Autohof 70 km/h- Geschwindigkeitsbeschränkung	0	1	2
5	L514 Andorfer Straße	Str.km 10,650-10,925 Freiland, Kurven; Ort- schaft Breitenberg nahe Bez.Grenze	1	2	1
6	L514 Andorfer Straße	Str.km 13,700-13,750 Unterführung niveaufreie Krzg. Rampe zur B137 Innviertler Str. 70 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung	1	3	1
7	L516 Raaber Straße	Str.km 5,250-5,490 Freiland, Kurve in Wald- durchfahrt, Einbindung GW Hausmanning 70 km/h- Geschwindigkeitsbeschränkung (einsei- tig)	1	1	1
8	L1143 Otterbacher Straße	Str.km 14,630-14,686 Ortsgebiet Schärding, Kreisverkehr bei LKH mit Alfred-Kubin Gde. Str. und Franz-Xaver-Brunner Gde.Str.	1	1	3

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

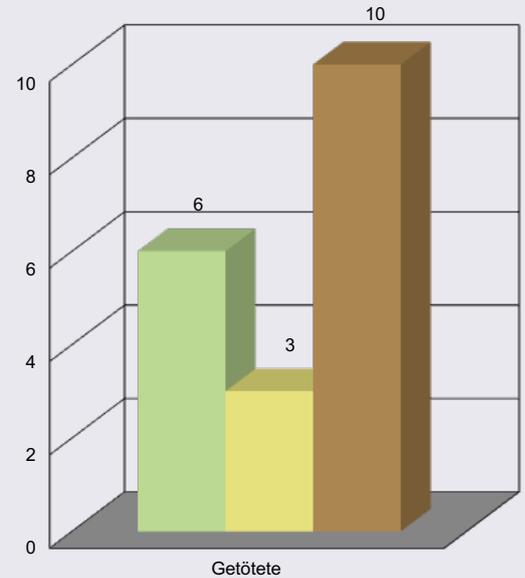
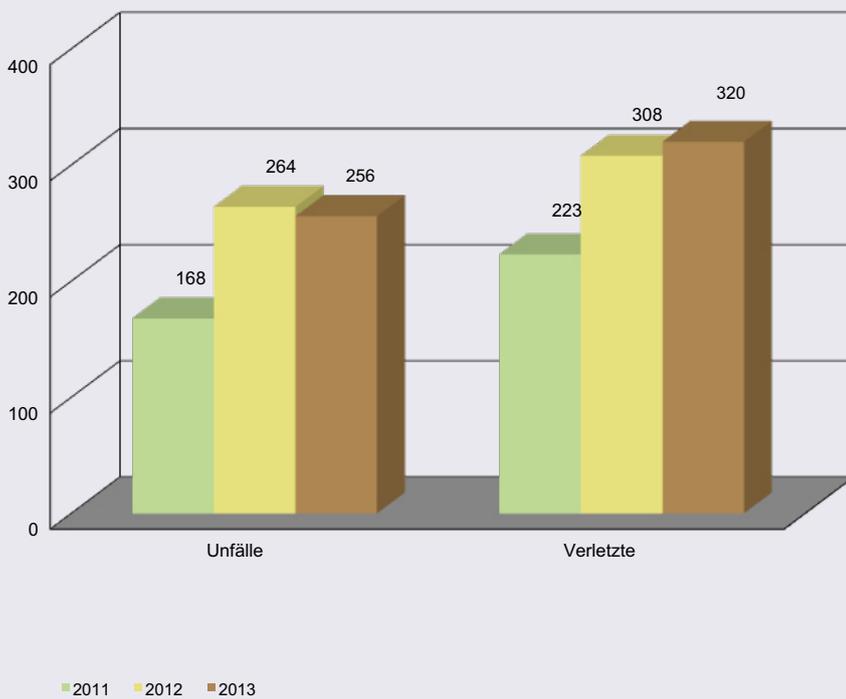


Abb. 16.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

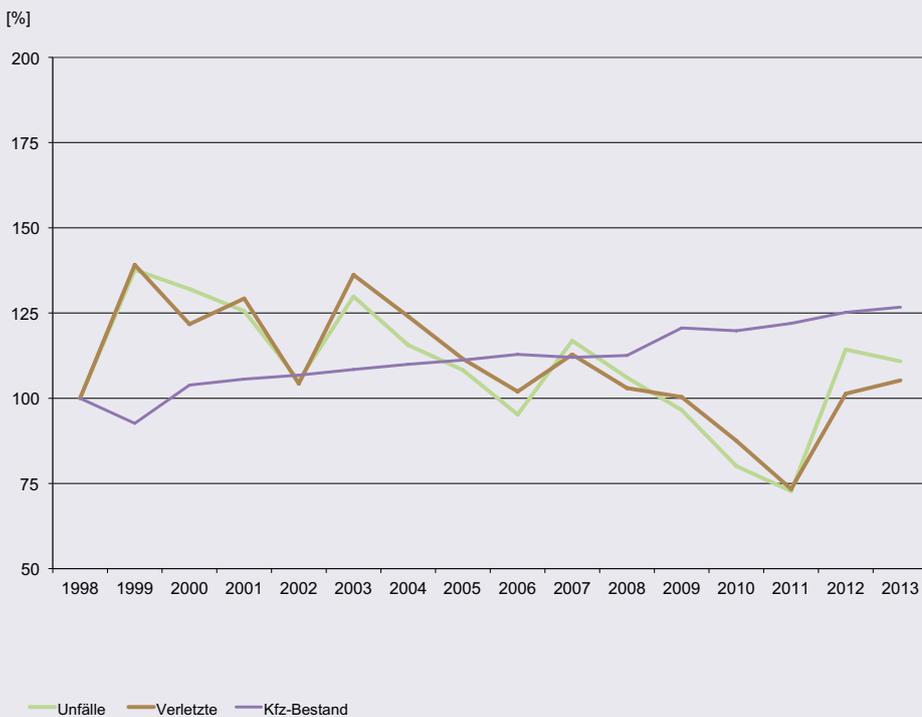


Abb. 16.3

■ Nach dem niedrigsten Stand im Jahr 2011 und einer merklich Zunahme im Jahr 2012 ist bei der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Bezirk Schärding im Jahr 2013 wieder ein Rückgang zu verzeichnen. Trotzdem ist die Anzahl von dabei verletzter VerkehrsteilnehmerInnen weiter gestiegen.

Auch wenn die Anzahl der Verkehrstoten aufgrund von Zufälligkeiten erfahrungsgemäß nicht proportional zum Unfallgeschehen ist und sich meist nicht an Unfallhäufungsstellen ereignen, waren nach den wenigsten Verkehrstoten mit drei im Jahr 2012, im Bezirk Schärding im Jahr 2013 zehn Tote zu verzeichnen. Nachdem im Jahr 2012 kein tödlicher Radfahrungsfall und in den Jahren 2011 und 2012 auch keine tödlichen Fußgängerunfälle zu verzeichnen war, wurden im Jahr 2013 zwei über 70-jährige Radfahrer, davon ein Alleinunfall, und ein Fußgänger tödlich verletzt. Die anderen kamen bei Abkommens-, Gegenverkehrs- und Kreuzungsunfällen ums Leben.

Verunglückte nach Fahrzeugart

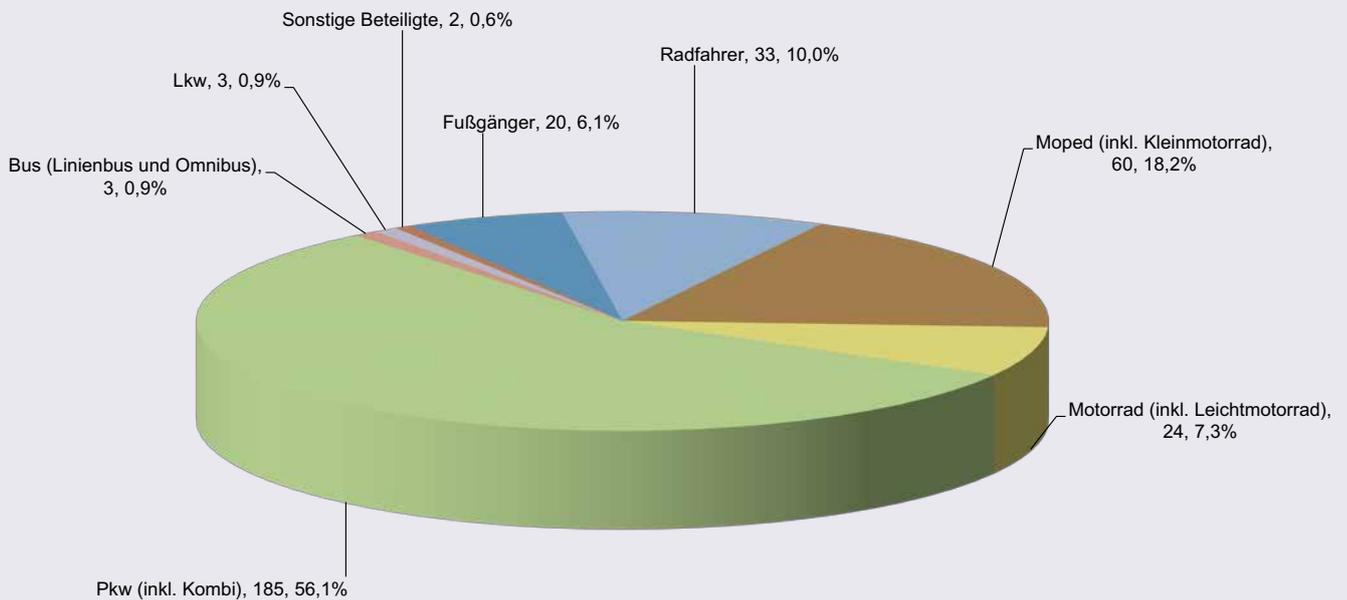


Abb. 16.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

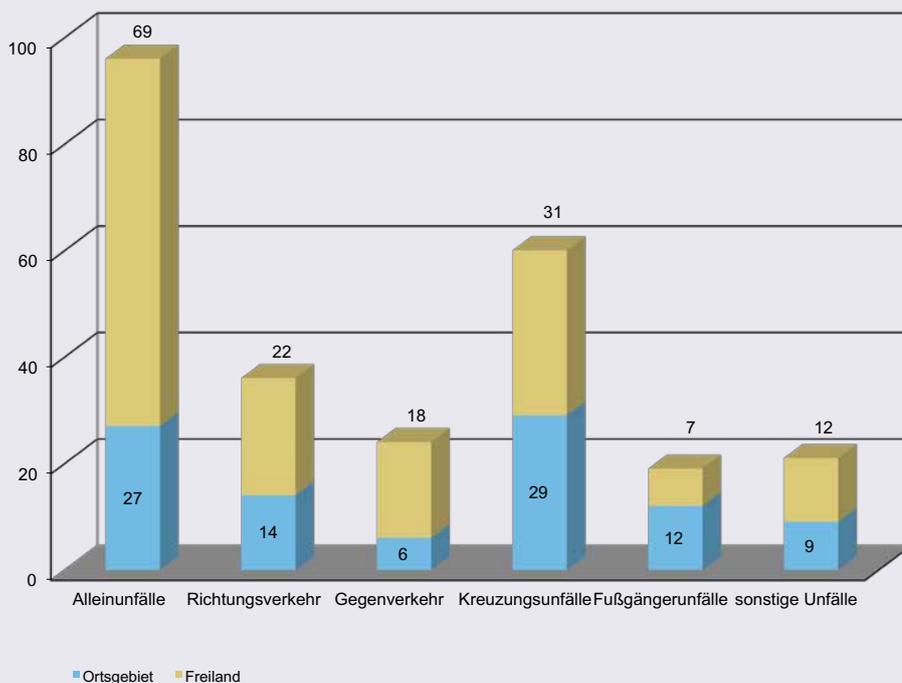


Abb. 16.5

■ Außer dass Kreuzungsunfälle, nach markanten Verringerungen im Ortsgebiet, im Jahr 2012 bzw. im Freiland im Jahr 2011, im Jahr 2013 wieder zugenommen haben, ist der Anteil der anderen Unfalltypen fast gleichbleibend bzw. leicht abnehmend.

Im Bezirk Schärding passieren Verkehrsunfälle tendenziell immer mehr auf Gemeindestraßen und weniger auf Landesstraßen B und ist im Jahr 2013 generell eine leichte Zunahme der Verkehrsunfälle bei Dämmerung, Dunkelheit bzw. künstlicher Beleuchtung festzustellen. Nachdem sich die Fahrradunfälle im Jahr 2012 gegenüber 2011 mehr als verdoppelt haben, ist 2013 wieder eine Verringerung erkennbar.

Mopedunfälle bleiben, bezogen auf die Zulassungszahlen, weiterhin auf relativ hohen Niveau, wobei auffällt, dass der Anteil der Alleinunfälle sogar noch weiter auf rund 50% und der Anteil 15-jähriger MopedlenkerInnen sogar auf 30% gestiegen ist.

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		
			2011	2012	2013
1	B115 Eisenstraße	Maireben, km 29,8 - 30	0	4	1
2	B115 Eisenstraße	Kurve vor Kraftwerk Schönau, km 72,354 - 72,6	1	3	1
3	B121 Weyerer Straße	Bereich Pettendorf, km 35,14 - 35,38	0	3	1
4	B121 Weyerer Straße	Bereich Bahnhof Weyer, km 40,54 - 40,77	0	2	3
5	B121 Weyerer Straße	Marktplatz Weyer, km 40,92 - 41,16	1	1	2
6	B122 Voralpenstraße	Krztg. L1356 Mandorfer Straße, km 45 - 45,1	1	1	2
7	B122 Voralpenstraße	Ortsgebiet Bad Hall, Krztg. Schul- straße, km 50,327 - 50,53	2	1	4
8	B140 Steyrtalstraße	Rampe zur B122, km 0,001 - 0,25	0	0	3
9	L564 Wolfener Straße	Ortsgebiet Wolfener, Krztg. Heuberger Straße, km 22,683 - 22,8	0	4	2

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

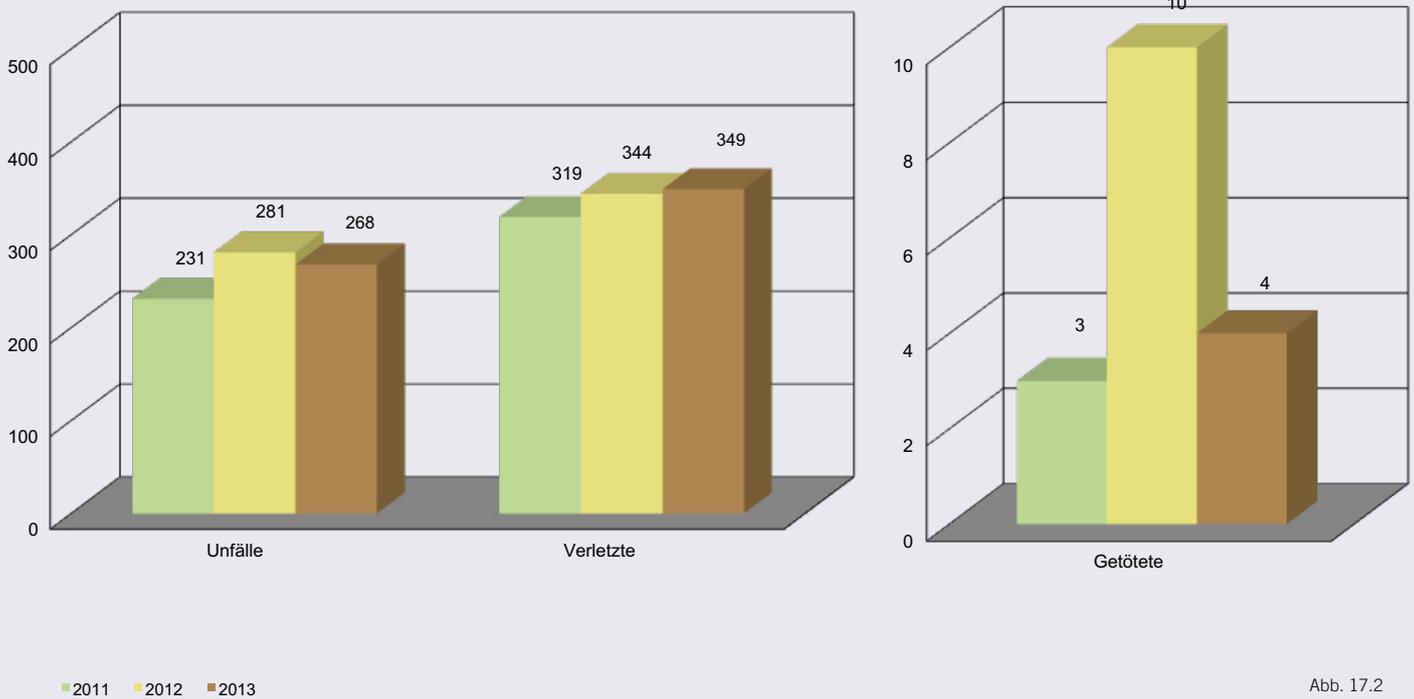


Abb. 17.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013



Abb. 17.3

■ Die neue Erfassung der Unfalldaten brachte für das Jahr 2012 eine negative Veränderung der Zahlen. Der positive Trend der Vorjahre wird nun wieder fortgesetzt. Bei der Anzahl der Getöteten ist mit 6 Toten weniger im Straßenverkehr wieder der niedrige Wert der Vorjahre erreicht..

Das Unfallgeschehen im Bezirk ist nach wie vor geprägt von der B115 und B122. Die zunehmende Verkehrsdichte fördert hier das Unfallaufkommen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

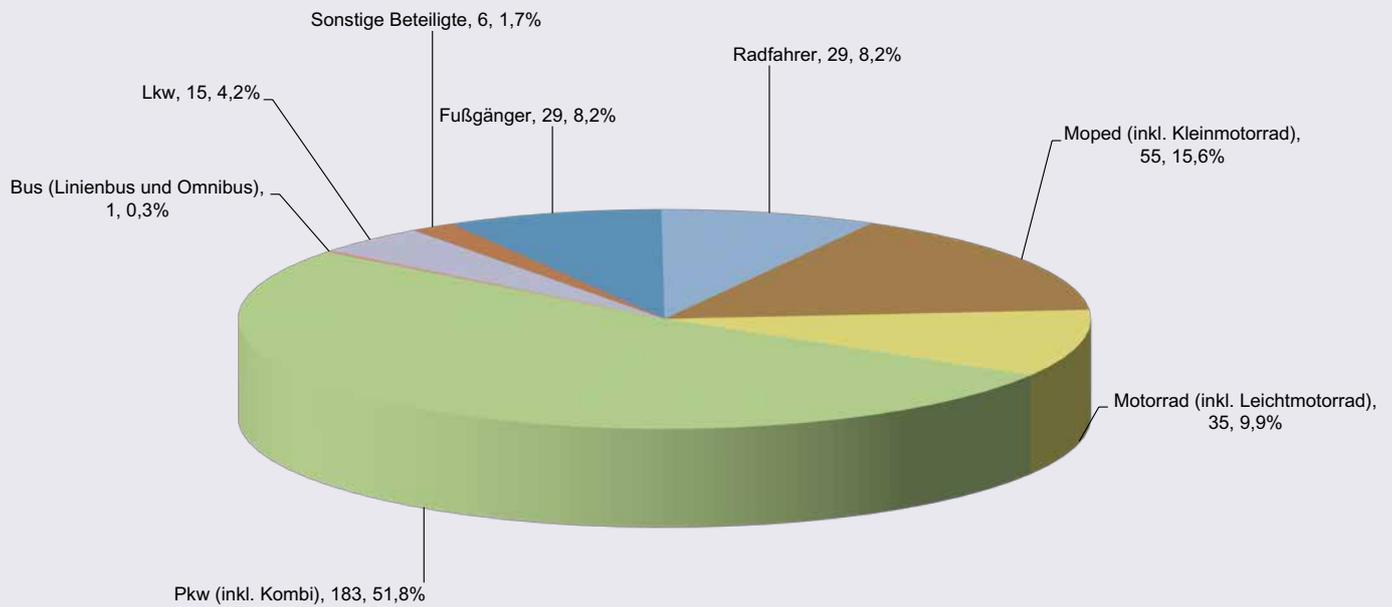


Abb. 17.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

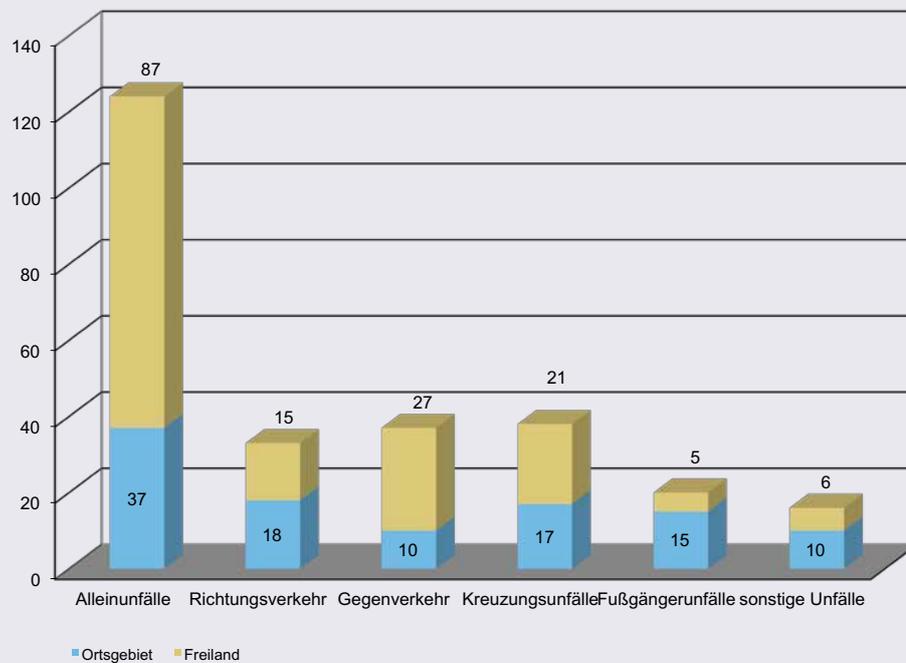


Abb. 17.5

■ Mit beinahe der Hälfte der Unfälle ist der Alleinunfall im Bezirk auffällig. Oberösterreichweit liegt dieser Wert bei 27%. Es ist dieser Unfalltyp ein Zeichen nicht angepasster Geschwindigkeit und erhöhter Risikobereitschaft. Bei den Motorrädern ist auch der Anteil von 10% mehr als doppelt so hoch wie der Oberösterreichische Wert.

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		
			2011	2012	2013
1	B125 Prager Straße	Mittertreffling, Freiland km 7,561-7,8	2	1	4
2	B126 Leonfeldener Straße	Haselgraben, LF3 km 11,2-11,313	0	5	4
3	B126 Leonfeldener Straße	Haselgraben, Strich km 12,2-12,533	2	2	5
4	B127 Rohrbacher Straße	Puchenau km 5,715-6,9	5	11	5
5	B127 Rohrbacher Straße	Ottensheim, GW Dürnberg km 10,1-10,3	3	0	4
6	B127 Rohrbacher Straße	Walding km 13,95-14,171	7	7	3
7	B131 Aschacher Straße	Feldkirchen Krzg.m.B132 km 9,45-9,615	1	3	3
8	L1501 Altenberger Straße	Altenberg, Katzgraben km 4,4-4,575	1	0	4

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

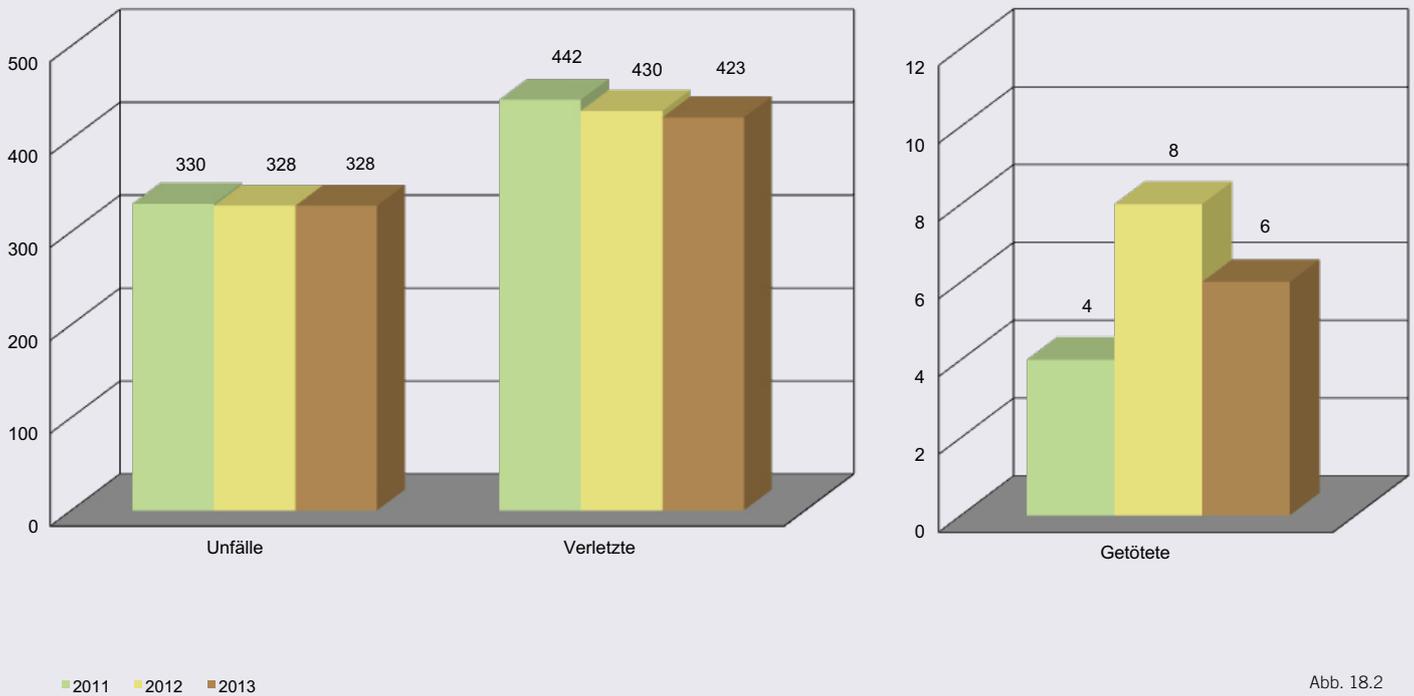


Abb. 18.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

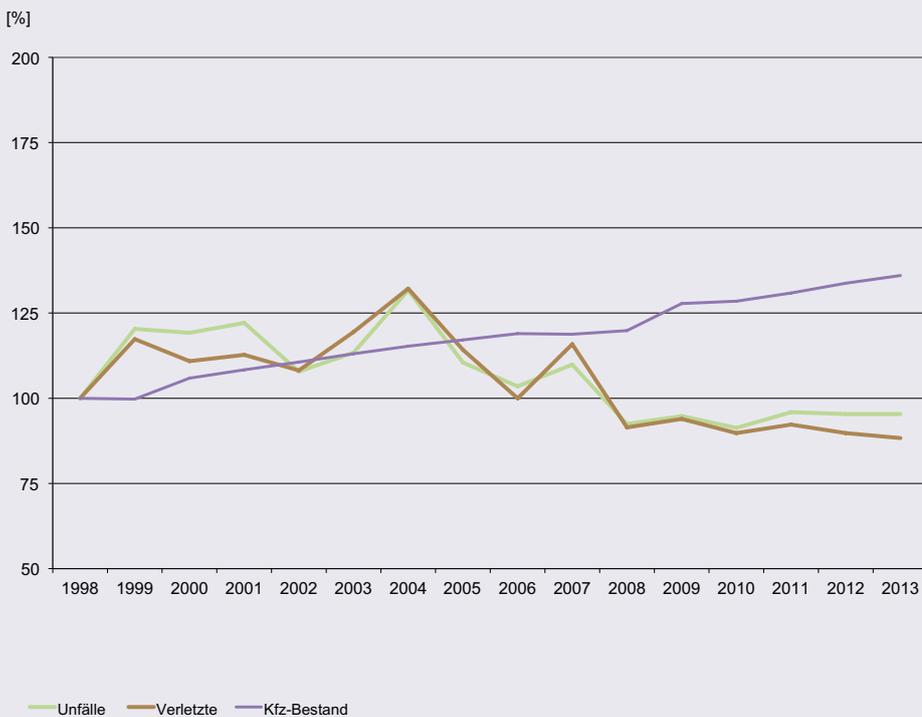


Abb. 18.3

■ Eine nahezu gleichbleibende Anzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden in den letzten 3 Jahren und der kontinuierliche Rückgang der verletzten Personen, bei steigenden Zulassungszahlen sind, bezogen auf die Verkehrssicherheitsarbeit, ist ein erfreulicher Trend. Wie auch in den letzten Jahren befinden sich die unfallträchtigsten Abschnitte auf den stark frequentierten Haupttrouten B 127 Rohrbacherstraße und B126 Haselgraben.

Verunglückte nach Fahrzeugart

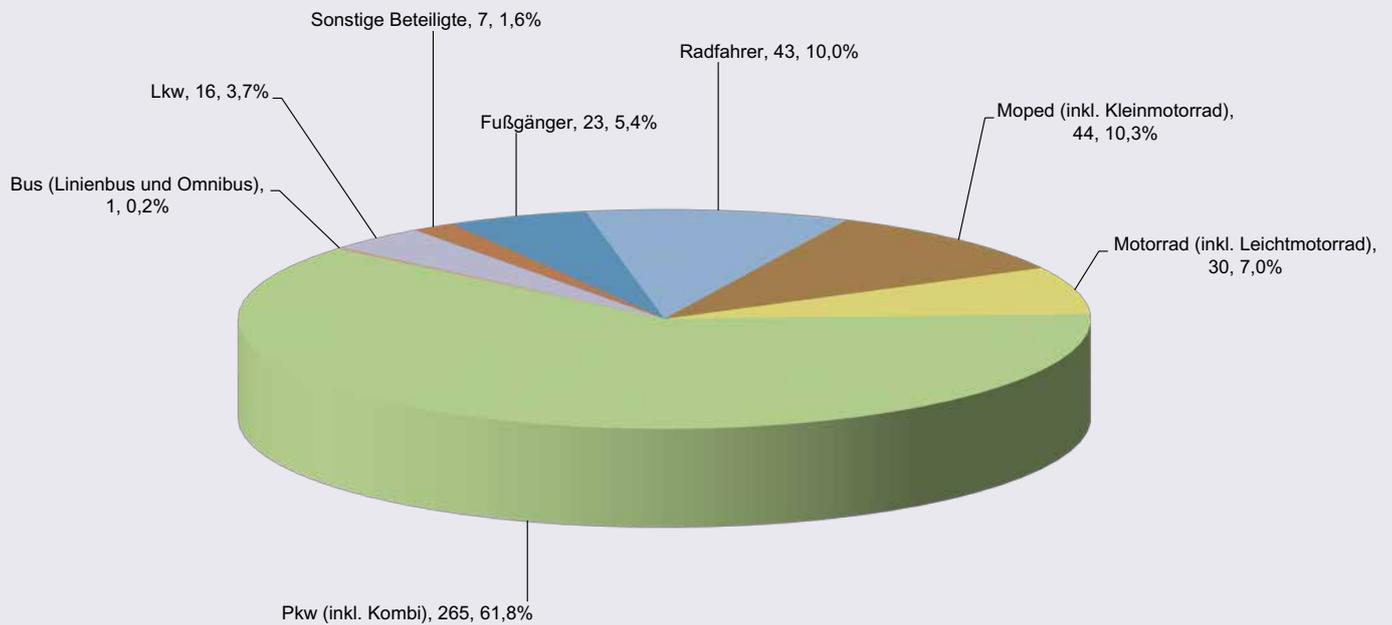


Abb. 18.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

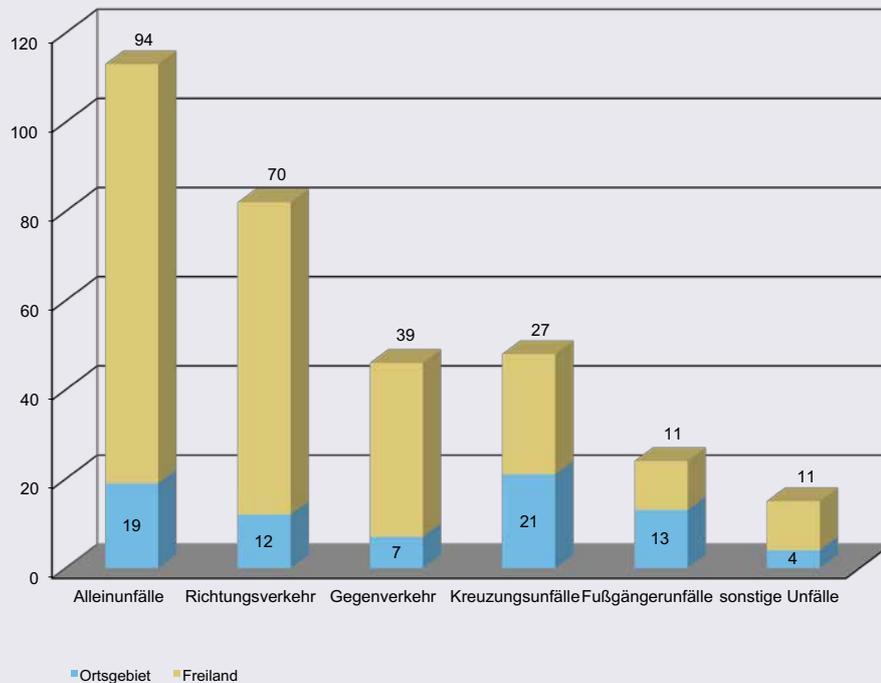


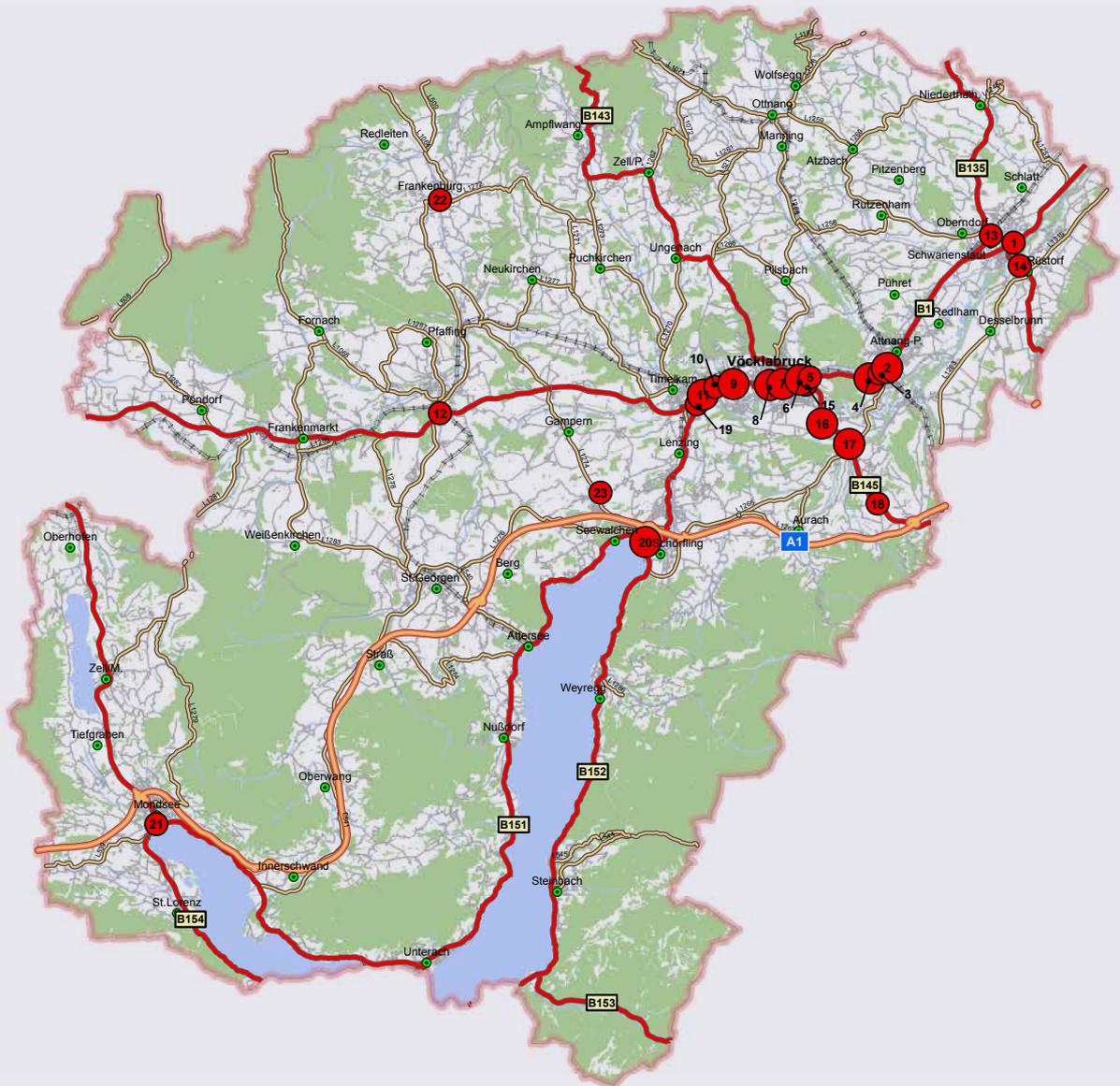
Abb. 18.5

■ Wie auch in den letzten Jahren dominiert bei den Unfalltypenobergruppen der Alleinunfall im Freiland. Hauptursachen dafür sind nicht angepasste Geschwindigkeiten, Selbstüberschätzung und vermutlich zu hohes Vertrauen in die heutige Fahrzeugtechnik.

Bezirk Vöcklabruck

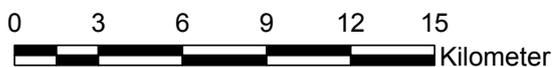


Unfallhäufungsstellen im Bezirk Vöcklabruck



© BEV-Wien

Abb. 19.1

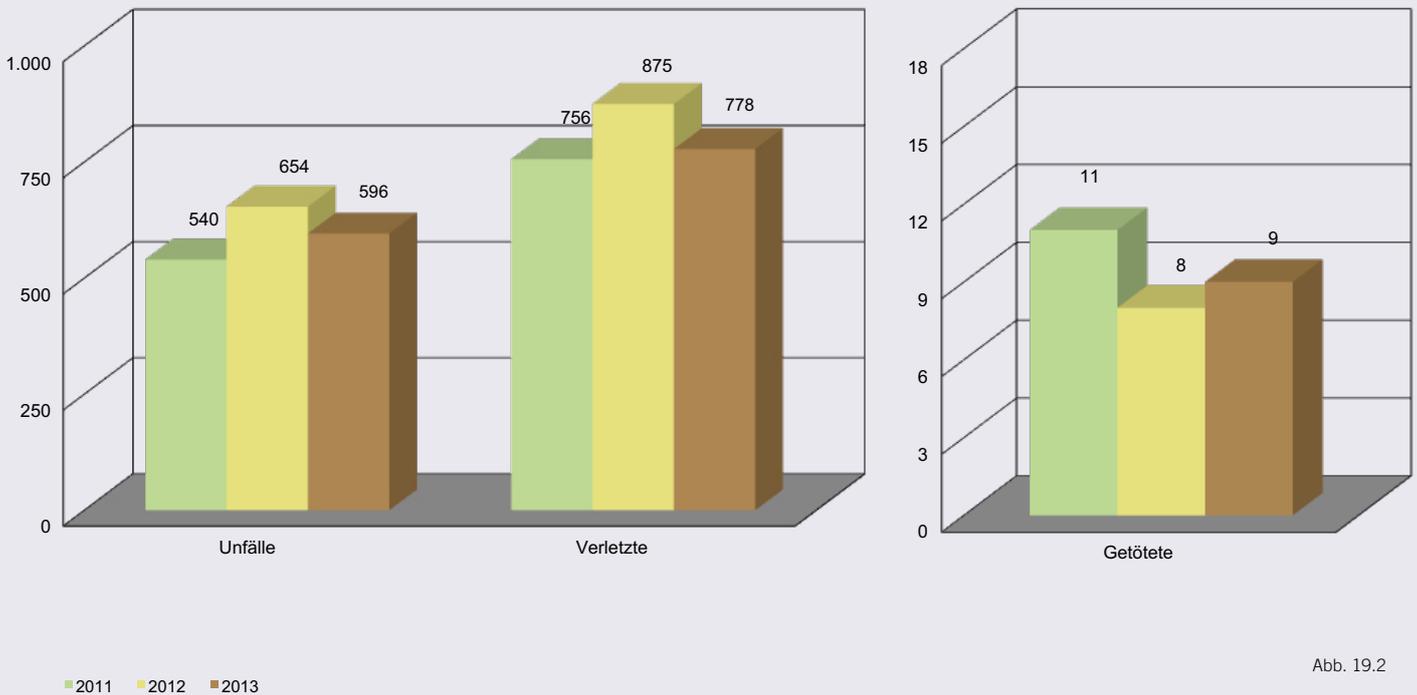


- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Vöcklabruck

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2011	2012	2013
1	B1 Wiener Straße	Schwanenstadt, Kreuzung mit B 135, km 233,100 - 233,340	3	4	0
2	B1 Wiener Straße	OG Attnang-Puchheim, Kreuzung mit L1265 Schörflinger Straße, km 240,200 - 240,390	4	4	2
3	B1 Wiener Straße	OG Attnang-Puchheim, Kreuzung mit Salzburger Straße, km 240,550 - 240,800	4	2	3
4	B1 Wiener Straße	OG Attnang-Puchheim, Kreuzung mit Vöcklabrucker Straße, km 240,980 - 241,220	5	3	5
5	B1 Wiener Straße	Vöcklabruck, Freiland, Don Bosco Schule, km 243,300 - 243,540	1	4	2
6	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck, Leiner Kreuzung, km 243,700 - 243,900	6	2	2
7	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck, Wagrainer Kreuzung, km 244,400 - 244,650	7	2	7
8	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck, Esso Kreuzung, km 244,900 - 245,100	7	3	3
9	B1 Wiener Straße	Vöcklabruck, Freiland, Krankenhaus Kreuzung, km 246,300 - 246,545	5	10	4
10	B1 Wiener Straße	Vöcklabruck, Freiland, Lindlbauer Kreuzung, km 247,000 - 247,250	3	3	1
11	B1 Wiener Straße	Timelkam, Freiland, km 247,580 - 247,830	6	1	3
12	B1 Wiener Straße	Vöcklamarkt, Freiland, Kreuzung mit L509, Frankfurter Straße, km 258,080 - 258,200	5	3	1
13	B135 Gallspacher Straße	OG Schwanenstadt, Grabenkreuzung, Stadtturmkreuzung, km 25,870 - 26,084	0	5	1
14	B135 Gallspacher Straße	Schwanenstadt, Freiland 70, Kreuzung Rüstorf, Kreuzung Johannisthal, km 27,675 - 27,955	2	5	2
15	B145 Salzkammergutstraße	OG Vöcklabruck, Kreuzung B 145 mit Kopernikusstraße bzw. Max Plank-Straße	4	2	1
16	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, Kreuzung Star Movie, km 13,070 - 13,300	3	3	4
17	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, Himmelreichkreuzung, km 14,400 - 14,650	7	6	1
18	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, Prehofer, km 17,100 - 17,150	2	2	2
19	B151 Atterseeestraße	Timelkam, Fachmarktzentrum Pichlwang, km 0,800-1,00	4	1	1
20	B151 Atterseeestraße	OG Seewalchen, Kreuzung mit B152, km 7,460 - 7,600	7	2	5
21	B154 Mondseeestraße	Mondsee, Freiland, Kreuzung mit B151, km 17,600 - 17,800	3	5	0
22	L509 Frankfurter Straße	OG Frankenburg, Ortsdurchfahrt, km 18,536 - 18,650	4	1	2
23	L1274 Gampener Straße	Steindorf, Kreuzung Kraimstalstraße, km 10,600 - 10,750	1	3	4

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013



Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

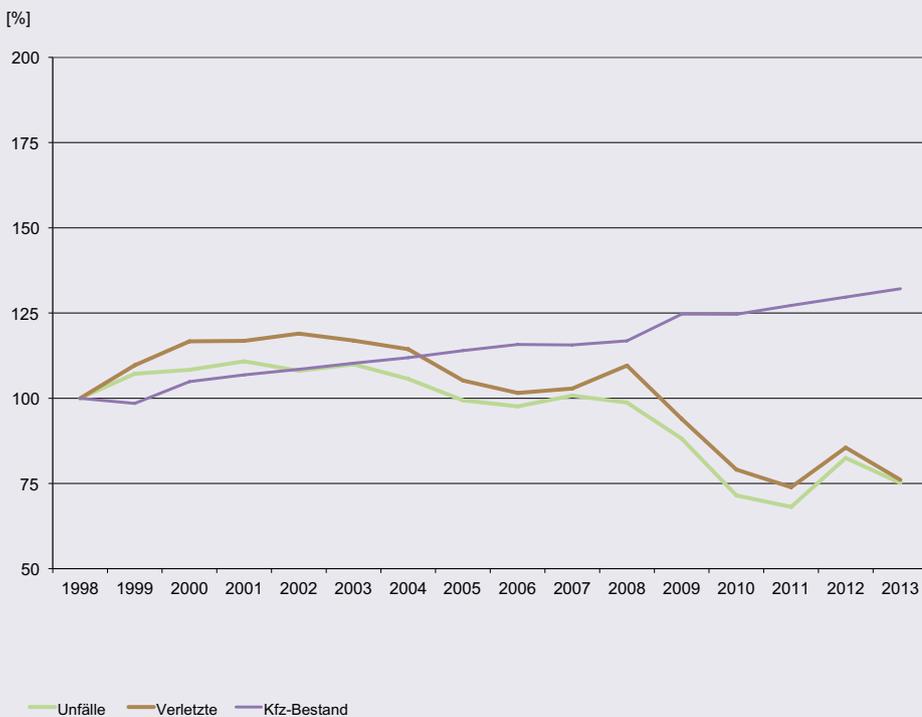


Abb. 19.3

■ Nach dem historischen Tiefststand im Jahr 2011 von 540 und einem Anstieg im darauffolgenden Jahr 2012 auf 654 konnten die Unfallzahlen im Jahr 2013 erneut abgesenkt werden, und befinden sich bei 596 Unfällen. In Gegensatz dazu ist festzuhalten, dass die Anzahl der Neuzulassungen wie in den vergangenen Jahren einen beständigen Anstieg aufweist. Hinsichtlich der Verkehrstoten konnte der Trend der kontinuierlichen Absenkung nicht fortgesetzt werden. Nach dem Höchststand im Jahr 2009 mit 15 getöteten Verkehrsteilnehmer/innen sank die Zahl der tödlich Verunglückten im Jahr 2012 auf einem Stand von 8 und stieg wieder auf eine Anzahl von 9 Verkehrstoten. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass dies nach dem historischen Tiefststand im Jahr 2012 der niedrigste verzeichnete Wert ist. Das Unfallgeschehen im Großraum Vöcklabruck konzentriert sich hauptsächlich auf die Knotenpunkte der Wiener Straße B1 und der Salzkammergutstraße B 145. Die stete Erhöhung des Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrsdichte auf diesen Hauptverkehrsadern fördert diesbezüglich das Unfallaufkommen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

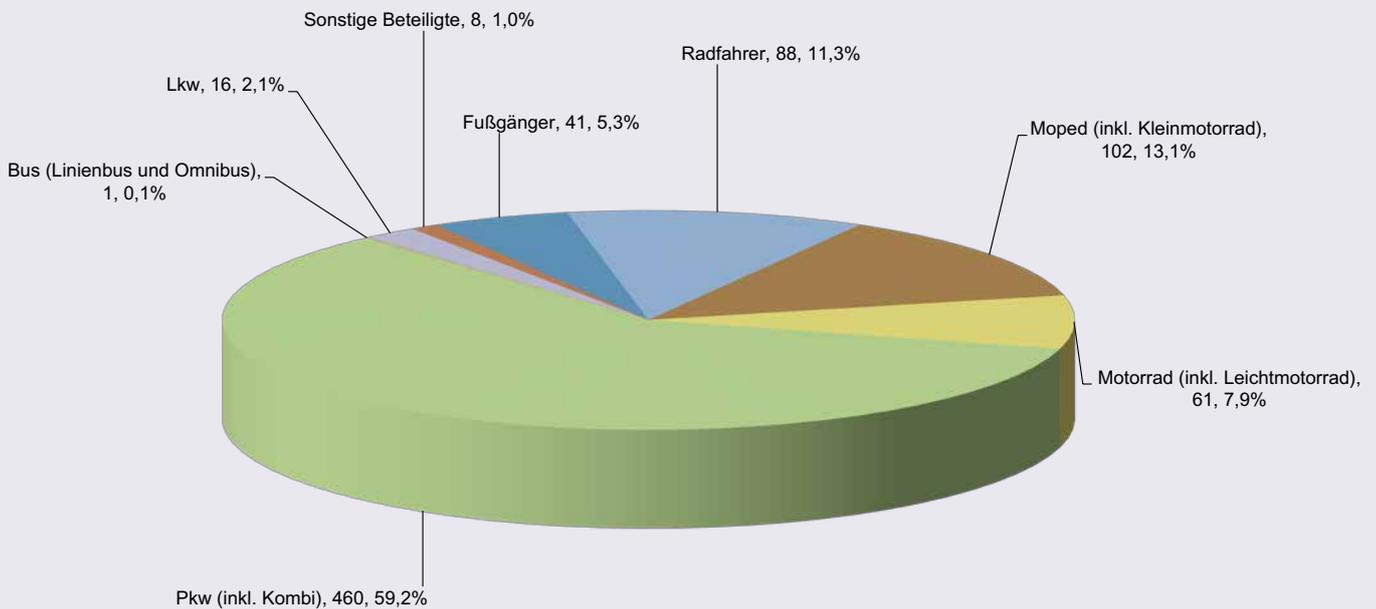


Abb. 19.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

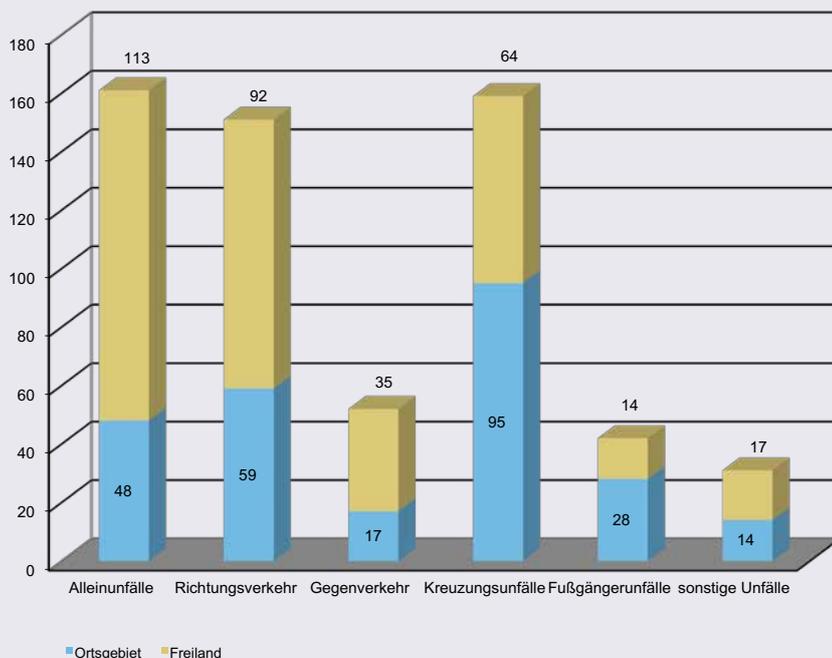


Abb. 19.5

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 59 % verzeichnet. Einen hohen Anteil weisen die Mopedfahrer/innen mit 13 % und Fahrradfahrer/innen mit 12 % auf. Bei den Fußgängerunfällen konnte in Hinblick auf den höheren Wert im Jahr 2011 von 7%, und der Absenkung im Jahr 2012 auf 4 % leider keine erneuerte Absenkung verzeichnet werden. Der Wert erhöhte sich im Jahr 2013 um 1 Prozent auf 5%. Durch gezielte bauliche Maßnahmen, wie die Errichtung von Kreisverkehren, konnten die Unfallhäufungsstellen an den Autobahnanschlussstellen Mondsee und Regau erfolgreich saniert werden. Auch wurden an anderen Unfallhäufungsstellen diverse bauliche Sofortmaßnahmen gesetzt, welche eine weitere Absenkung der aktuellen Unfallzahlen erwarten lassen.

Bezirk Wels-Land

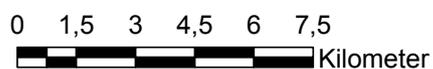


Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Land



© BEV-Wien

Abb. 20.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2011	2012	2013
1	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 199,266 - 199,35	3	2	3
2	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 199,7 - 199,925	3	3	1
3	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 203,5 - 203,724	2	3	6
4	B1 Wiener Straße	Gunskirchen, km 217,6 - 217,8	4	1	2
5	B1 Wiener Straße	Edt bei Lambach, km 218,605 - 218,662	0	3	5
6	B1 Wiener Straße	Edt bei Lambach, km 222,735 - 223,6	5	5	7
7	B1 Wiener Straße	Lambach, km 224,48 - 224,7	1	4	4
8	B137 Innviertler Straße	Krenglbach, km 7,462 - 7,57	4	4	0
9	B137 Innviertler Straße	Krenglbach, km 8,61 - 8,727	4	0	3
10	B138 Kreuzung Thalheim	Thalheim, km 1,55 - 1,701	2	5	4
11	B138 Autobahnauffahrt Sattledt	Sattledt, km 10,724 - 10,96	5	1	1
12	B138 Pyhrnpassstraße	Sattledt Krzg. Schulstraße, km 11,41 - 11,43	2	0	2
13	B144 Gmundener Straße	Lambach/Stadl-Paura, km 0,002 - 0,248	2	0	4
14	B144 Gmundener Straße	Stadl-Paura Krzg. B144/L536/ L1315, km 0,68 - 0,685	0	2	3
15	L531 Schartener Straße	Buchkirchen Krzg. L531/L1232, km 4,7 - 4,888	1	1	3
16	L537 Sattledter Straße	Steinerkirchen Krzg. L537/L1242, km 9,223 - 9,25	2	1	2
17	L1240 Eggendorfer Straße	Sipbachzell Krzg. L1239/L1240, km 7,36 - 7,383	2	0	3
18	L1249 Grünbachtalstraße	Gunskirchen Krzg. L1249/L1250, km 1,215 - 1,4	1	2	2
19	L1249 Grünbachtalstraße	Gunskirchen Krzg. L1249/L1253, km 1,822 - 1,83	3	4	1

Die Unfallkenngrößen 2011 – 2013

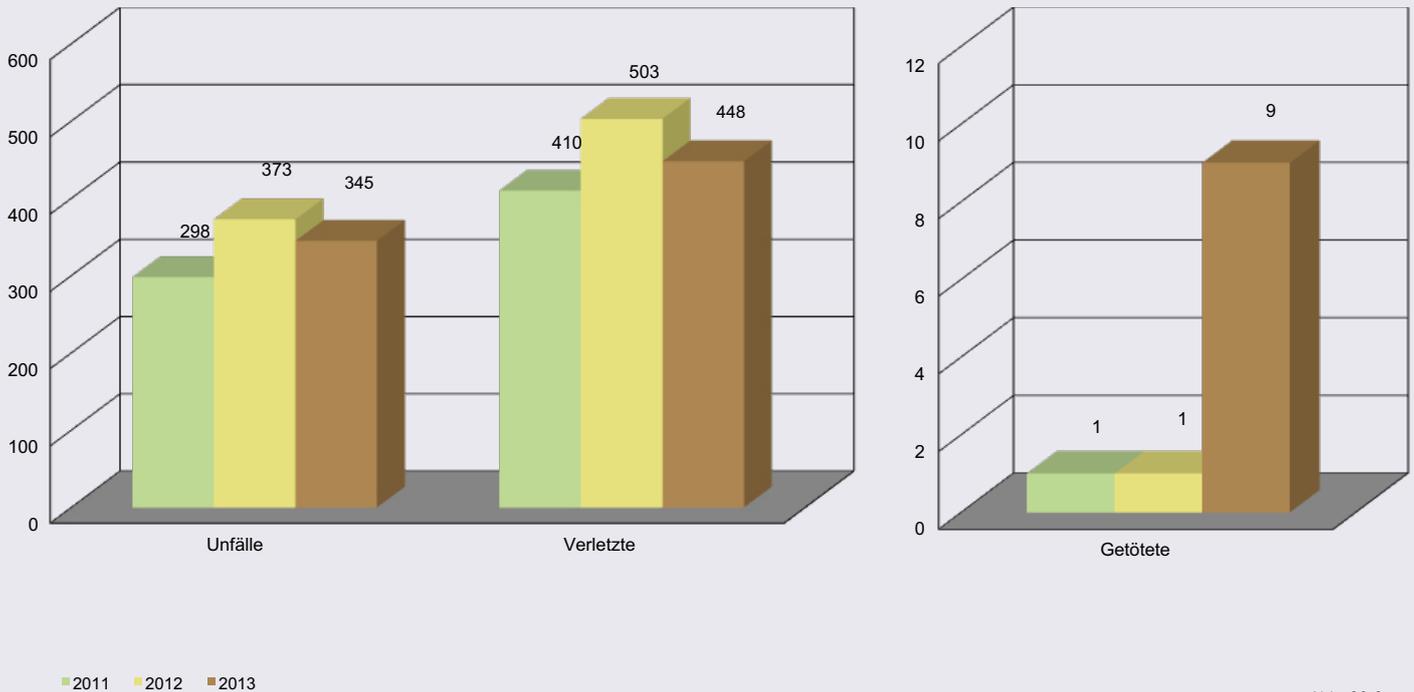


Abb. 20.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2013

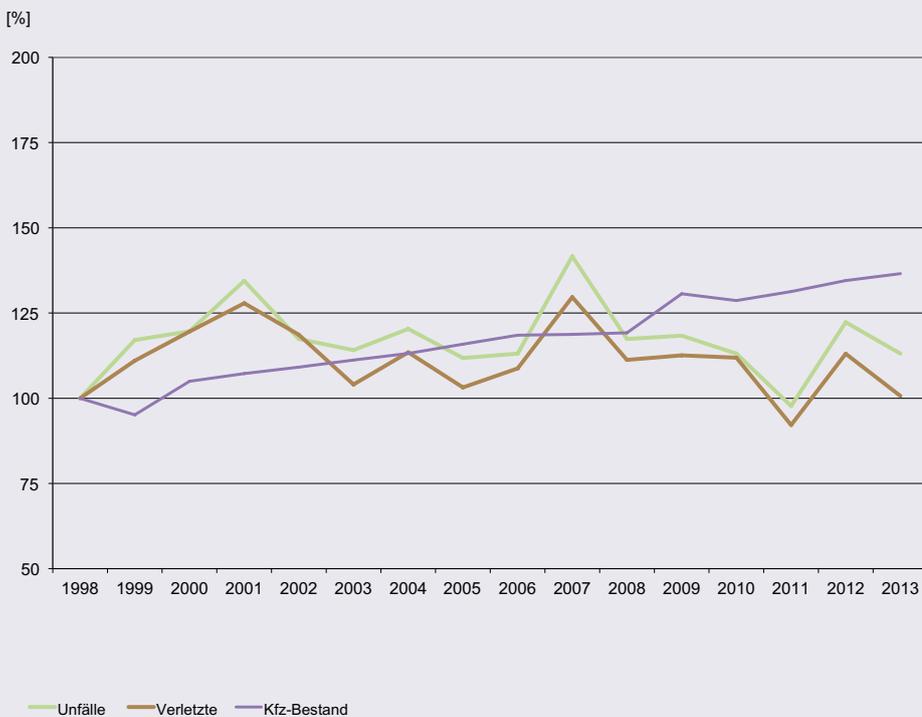


Abb. 20.3

■ Die Unfall- und Verletztzahlen sind gegenüber dem Jahr 2012 gesunken. Erfahrungsgemäß ist die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle aufgrund von Zufälligkeiten nicht proportional zum Unfallgeschehen und daher ist leider bei den tödlichen Unfällen, entgegen den positiven Zahlen im Jahr 2011 und 2012, eine starke Steigerung zu verzeichnen. In den beiden Jahren 2011 und 2012 wurde jeweils ein Verkehrsteilnehmer und im Jahre 2013 wurden 9 Personen getötet.

Verunglückte nach Fahrzeugart

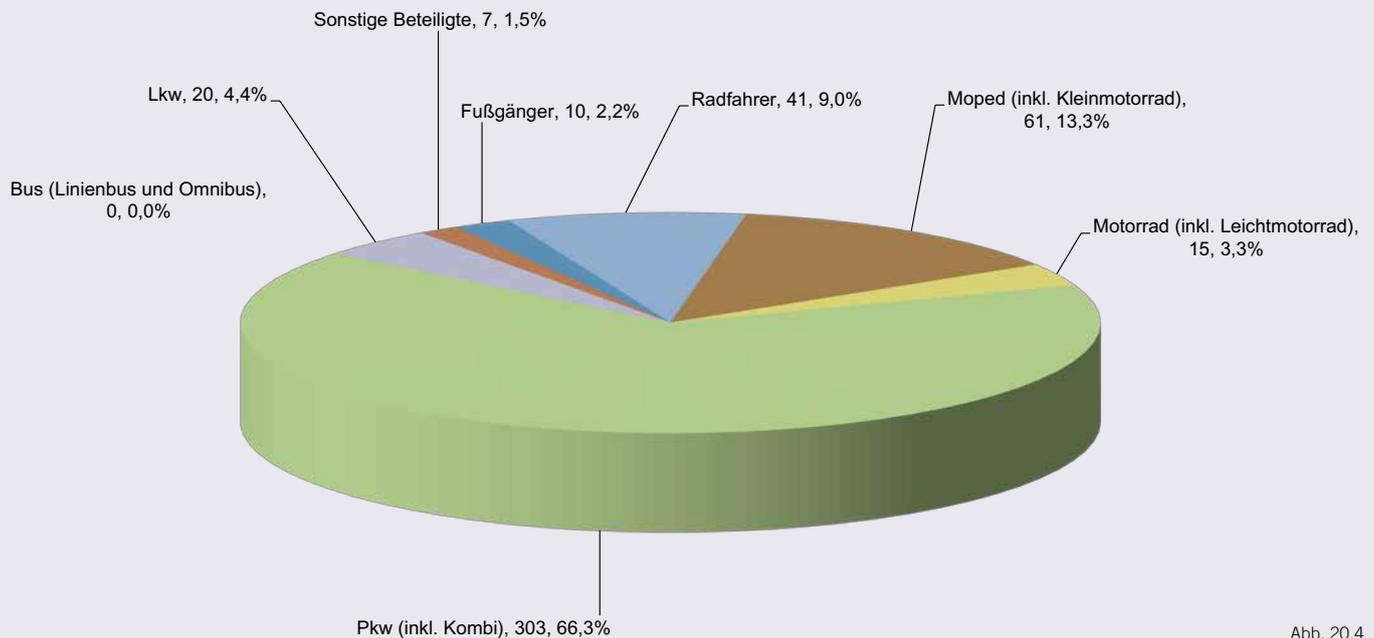


Abb. 20.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

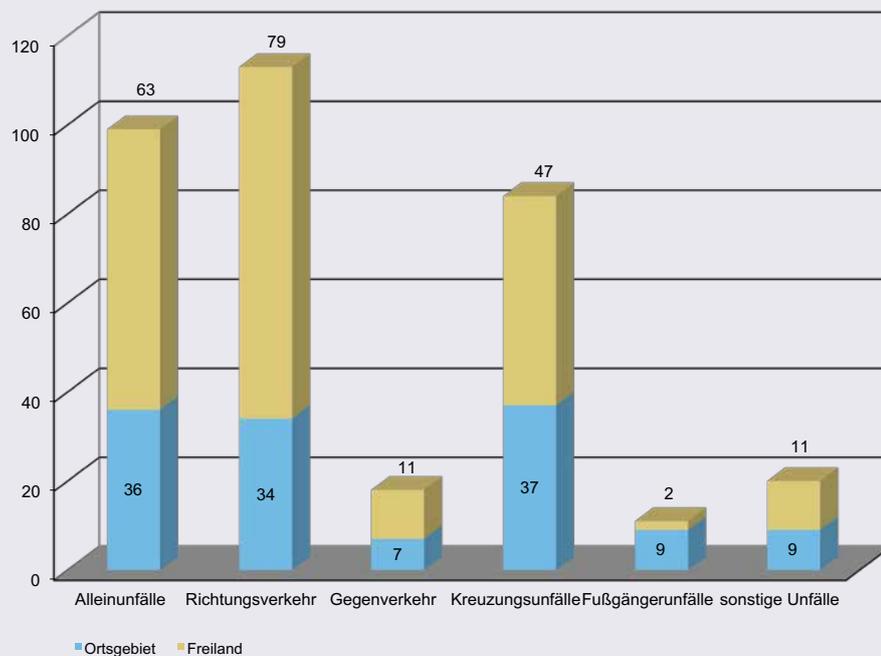


Abb. 20.5

■ Die Analyse nach Unfalltypen für 2013 ergibt, wie auch im Jahr 2012, einen hohen Anteil an Alleinunfällen und Unfällen im Richtungsverkehr. Trotz baulicher Maßnahmen in den letzten Jahren sind durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Wiener Bundestraße B1, besonders Auffahrunfälle und Kreuzungsunfälle zu verzeichnen. Unachtsamkeit, zu geringe Sicherheitsabstände und nicht angemessene Geschwindigkeiten sind die Hauptursachen für das Unfallgeschehen. Vergleicht man die Verunglückten nach Fahrzeugart mit dem Jahr 2011 und 2012, so ist kaum eine prozentuelle Veränderung zu erkennen.

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 250 m 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.

