



LAND

OBERÖSTERREICH

UNFALLSTATISTIK BERICHT 2012

Unfallstatistik **BERICHT 12**



Land Oberösterreich
VERKEHR

Unfallstatistik 2012 Oberösterreich

Herausgegeben vom
Amt der OÖ. Landesregierung

Februar 2014

Impressum:

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

Datenbearbeitung:
Amt der OÖ Landesregierung

Datenquelle:
Statistik Austria

Fotos: Land OÖ



Vorwort

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.

Die neue Erfassung und die damit verbundenen Umstellungen in der Datenverarbeitung bewirkten diesmal eine Verzögerung des alljährlich erscheinenden Unfallstatistikjahresberichtes.

Durch geänderte Erfassungsmodalitäten sind die Unfallzahlen des Jahres 2012 nicht unmittelbar und direkt vergleichbar zu den Vorjahren, einzig die Zahlen der tödlichen Verkehrsunfälle können verglichen werden, zumal hier bereits seit Jahren eine andere Systematik bei der Erfassung in Oberösterreich praktiziert wird.

Der vorliegende Jahresbericht bietet dennoch eine informative Übersicht zu den Verkehrs- und Unfallgeschehnissen in Oberösterreich und stellt ein wesentliches Element im Rahmen der laufenden Verkehrssicherheitsarbeit dar.

Die Auswertung der Unfallhäufungsstellen dient der Auffindung und effizienten Entschärfung von unfallträchtigen Straßenabschnitten in Oberösterreich.

Trotz der geänderter Rahmenbedingungen und zeitlichen Verzögerungen erscheint dieser Unfallstatistikbericht aufgrund der Bedeutung für die Verkehrssicherheitsarbeit, wenngleich auch in abgewandelter Form. Der Unfallstatistikbericht für das Jahr 2012 ist in leicht verkürzter und ausschließlich elektronischer Version verfügbar.

Abteilung Verkehr

Amt der OÖ Landesregierung
Direktion Straßenbau und Verkehr



■ EINLEITUNG	8
■ ÖSTERREICH	10
Entwicklung	10
Bundesländervergleich	11
■ OBERÖSTERREICH	12
Allgemein	12
Verkehrsteilnahme	13
Straßenarten	14
Altersgruppen	15
Unfalltypen	16
Kinder	17
Sicherheitseinrichtungen – Gurt	19
Alkohol	21
Verkehrsbeteiligung	
Fußgänger/innen	23
Radfahrer/innen	24
PKW	25
Einspurige KFZ	27
Bezirksdaten	
Linz-Stadt	28
Steyr-Stadt	32
Wels-Stadt	36
Braunau am Inn	40
Eferding	46
Freistadt	50
Gmunden	54
Grieskirchen	58
Kirchdorf	62
Linz-Land	66
Perg	72
Ried	76
Rohrbach	80
Schärding	84
Steyr-Land	88
Urfahr-Umgebung	92
Vöcklabruck	96
Wels-Land	100
■ DEFINITIONEN	104
■ UNFALLHÄUFUNGSSTELLEN	104

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 LinzBahnhofplatz 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 Verkehrstoter 3.082.702 Euro
- 1 Schwerverletzter 363.964 Euro
- 1 Leichtverletzter 26.147 Euro
- 1 Sachschaden 7.028 Euro

(Quelle: HERRY Consult/KfV/ZTL: Unfallkostenrechnung Straße 2004, vorläufige Fassung, im Auftrag des BMVIT-Verkehrssicherheitsfond, Wien 2007, VPI 2011:103,3 – Quelle: Statistik Austria)

Auf dieser Basis errechnen sich für das Jahr 2012 für Oberösterreich volkswirtschaftliche Unfallfolgekosten von 1.266.129.890 Euro!

Danksagung

An dieser Stelle danken wir auch allen Stellen und Personen, die bei der Aufnahme der Unfalldaten (Personen- und Sachschaden) mitgeholfen haben, insbesondere den Beamtinnen/Beamten unserer Exekutive und dem BM für Inneres, Abteilung VI/19.

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 2010 - 2012

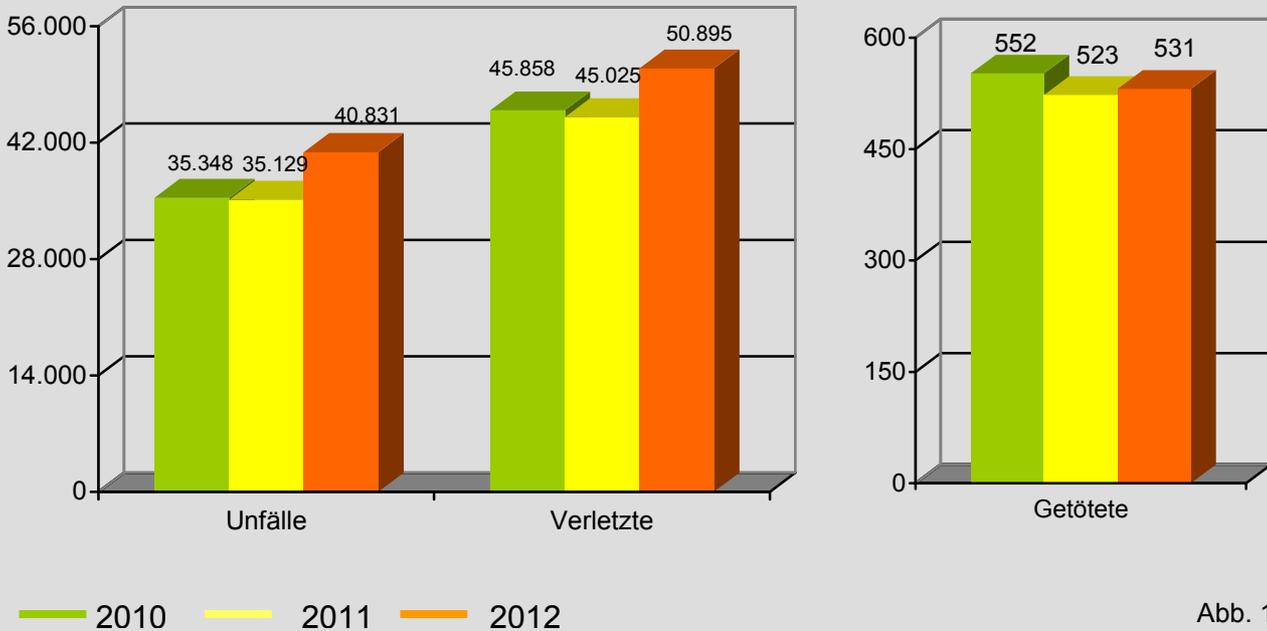


Abb. 1.1

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999 - 2012

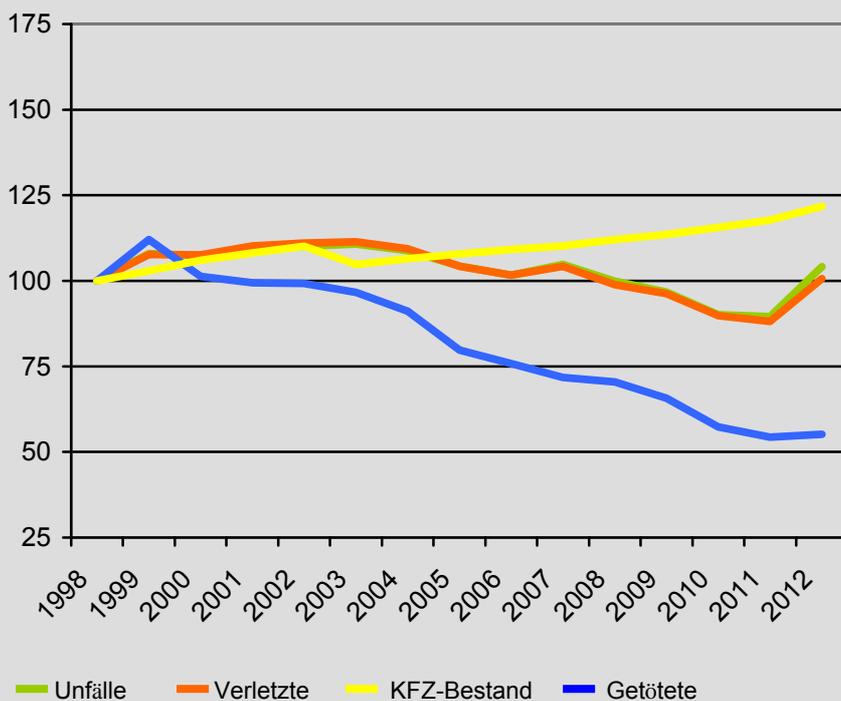


Abb. 1.2

■ Aufgrund des ab 1. Jänner 2012 geänderten Erhebungssystems und eines neuen, erweiterten und geänderten Merkmalskataloges ab dem Berichtsjahr 2012 ist ein direkter Vergleich der Ergebnisse vor 2012 mit jenen ab 2012 nicht zulässig.

Bei der Erfassung der getöteten Verkehrsteilnehmer gilt diese Änderung nicht. Hier ist der Abwärtstrend seit 1999 klar erkennbar.

Leider wurde seit 1999 erstmals wieder eine minimale Steigerung verzeichnet.

Unfälle nach Bundesländern

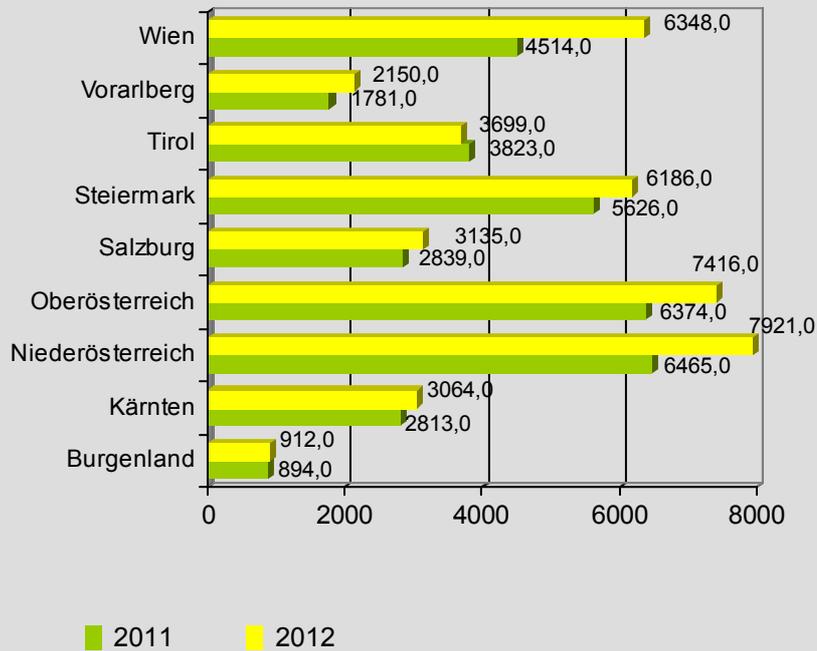


Abb. 1.3

■ Wie bereits im Vorjahr ist auch heuer wieder Niederösterreich das unfallträchtigste Bundesland.

Bei den getöteten Verkehrsteilnehmern ist in Oberösterreich mit 10% der höchste Rückgang zu verzeichnen.

Verkehrstote nach Bundesländern

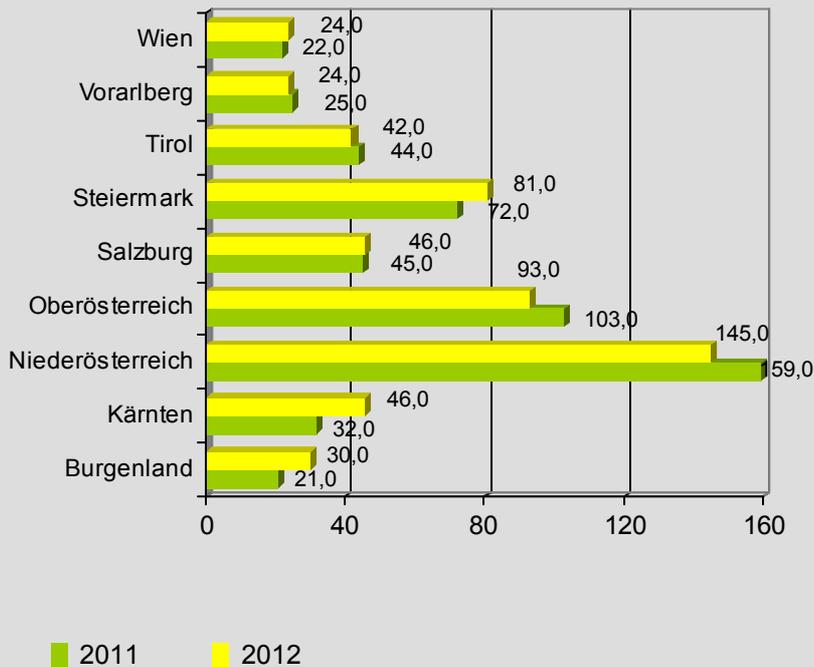


Abb. 1.4

Oberösterreich

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

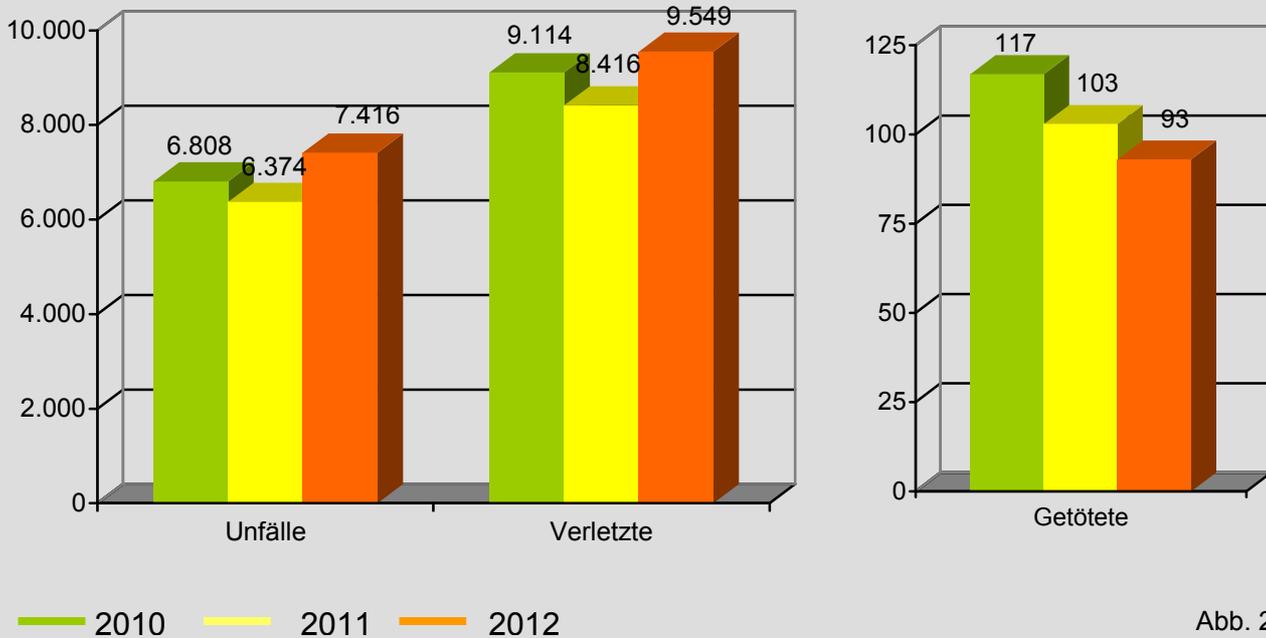


Abb. 2.1

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1999 - 2012

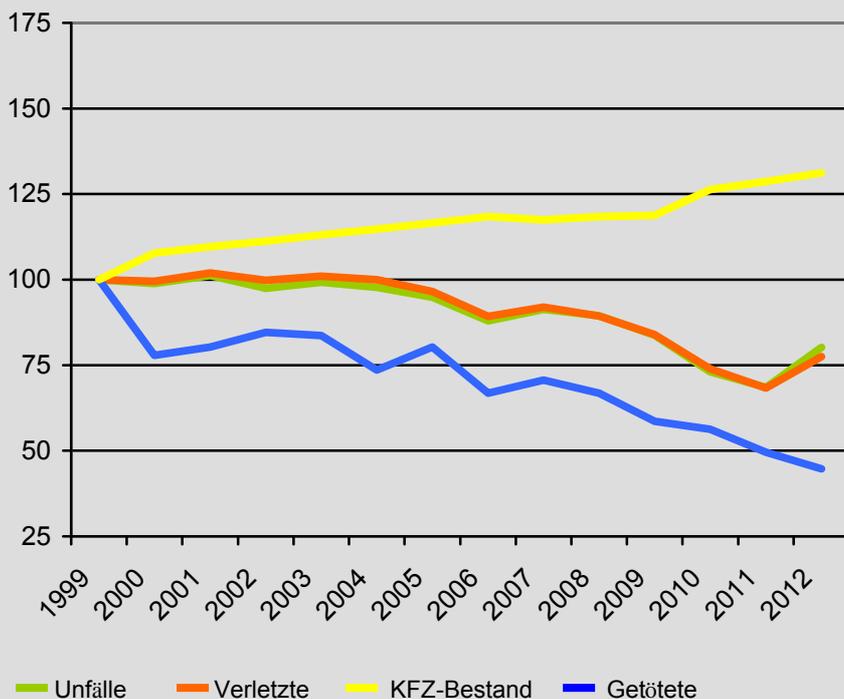


Abb. 2.2

■ Die Anzahl der Getöteten ist mit 93 der niedrigste Wert seit der Erfassung der Unfallzahlen.

Aufgrund des ab 1. Jänner 2012 geänderten Erhebungssystems und eines neuen, erweiterten und geänderten Merkmalskatalogs ab dem Berichtsjahr 2012 ist ein direkter Vergleich der Ergebnisse vor 2012 mit jenen ab 2012 nicht zulässig.

Bei der Erfassung der getöteten Verkehrsteilnehmer gilt diese Änderung nicht. Hier ist der Abwärtstrend weiterhin erkennbar.

Getötete nach Verkehrsteilnahme

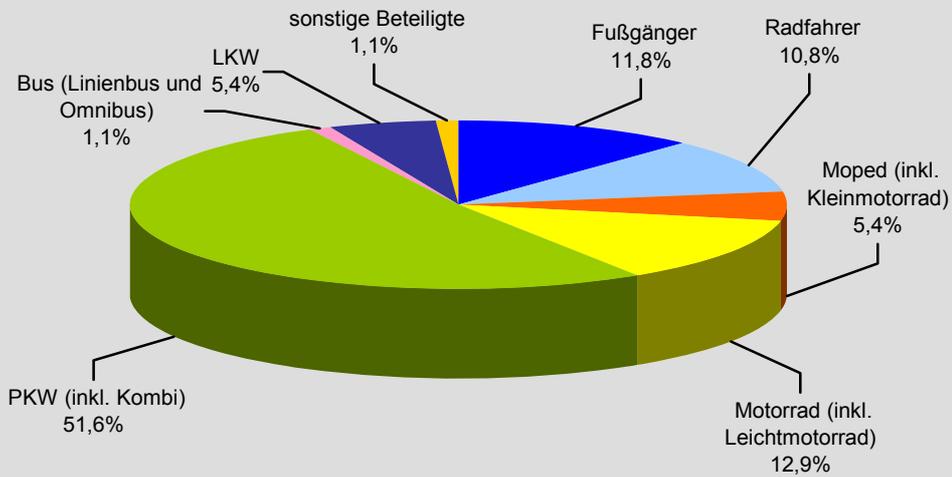


Abb. 2.3

■ Rund zwei Drittel aller verletzten und getöteten Verkehrsteilnehmer waren PKW-Insassen. Die zweifach höhere Gefahr der Motorradfahrer tödlich zu verunglücken lässt sich mittels folgender Gegenüberstellung zeigen: Während der Anteil der im Straßenverkehr Verletzten "nur" 5,7 % ausmacht, beträgt er bei den Getöteten 12,9 %.

Verletzte nach Verkehrsteilnahme

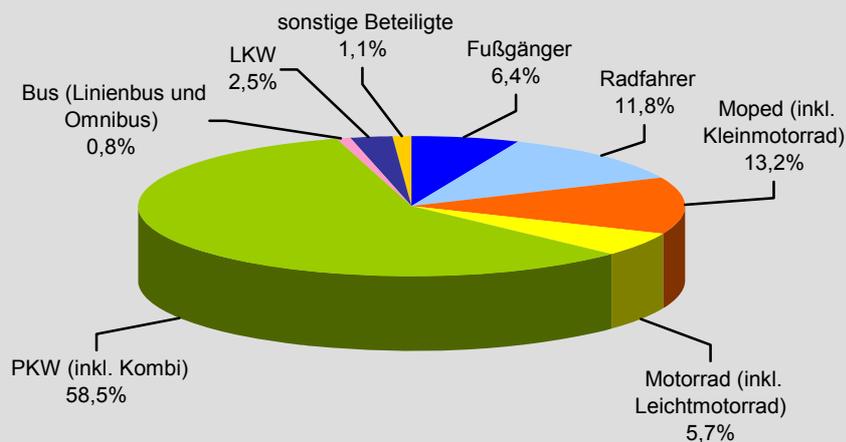


Abb. 2.4

Unfälle nach Straßenarten

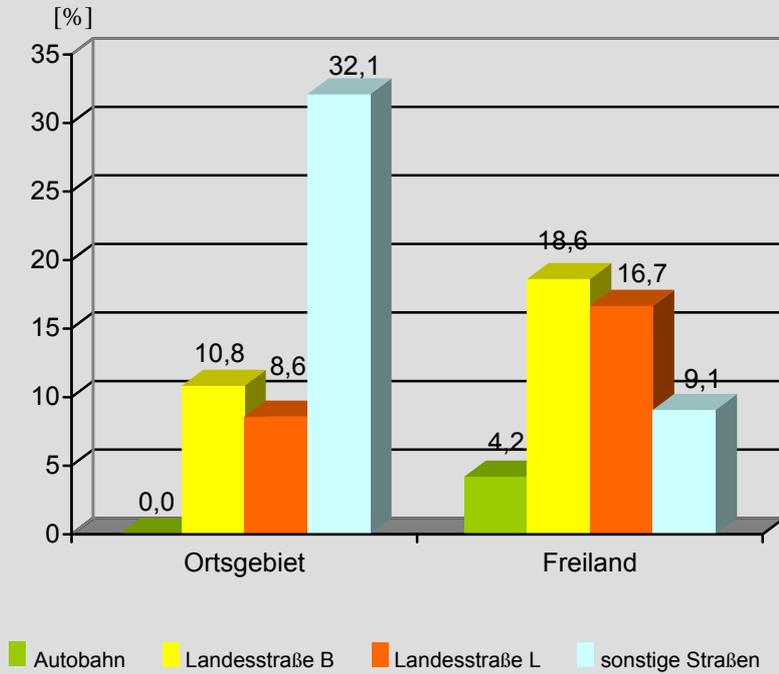


Abb. 2.8

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

Verkehrstote nach Straßenarten

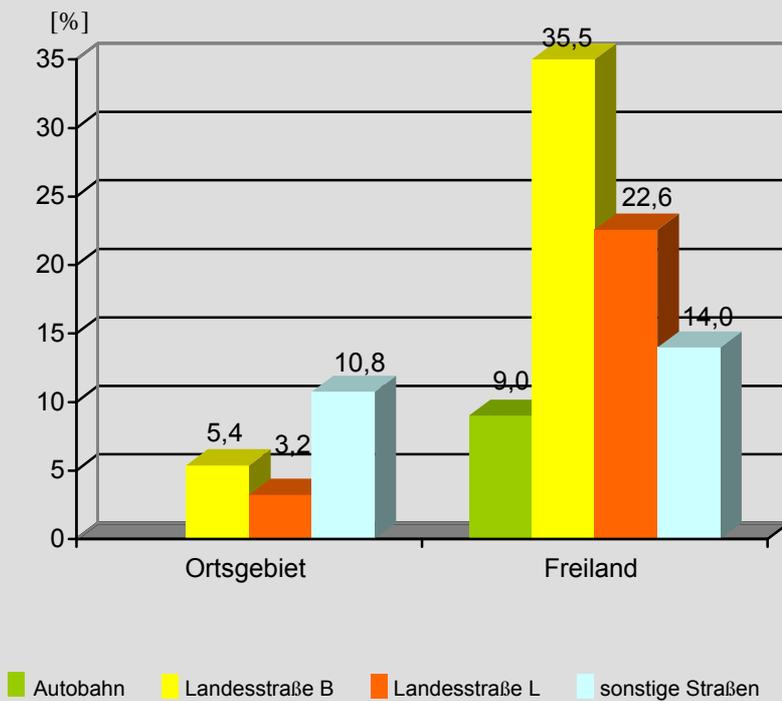


Abb. 2.9

Verunglückte Fahrzeuglenker/innen nach Altersgruppen

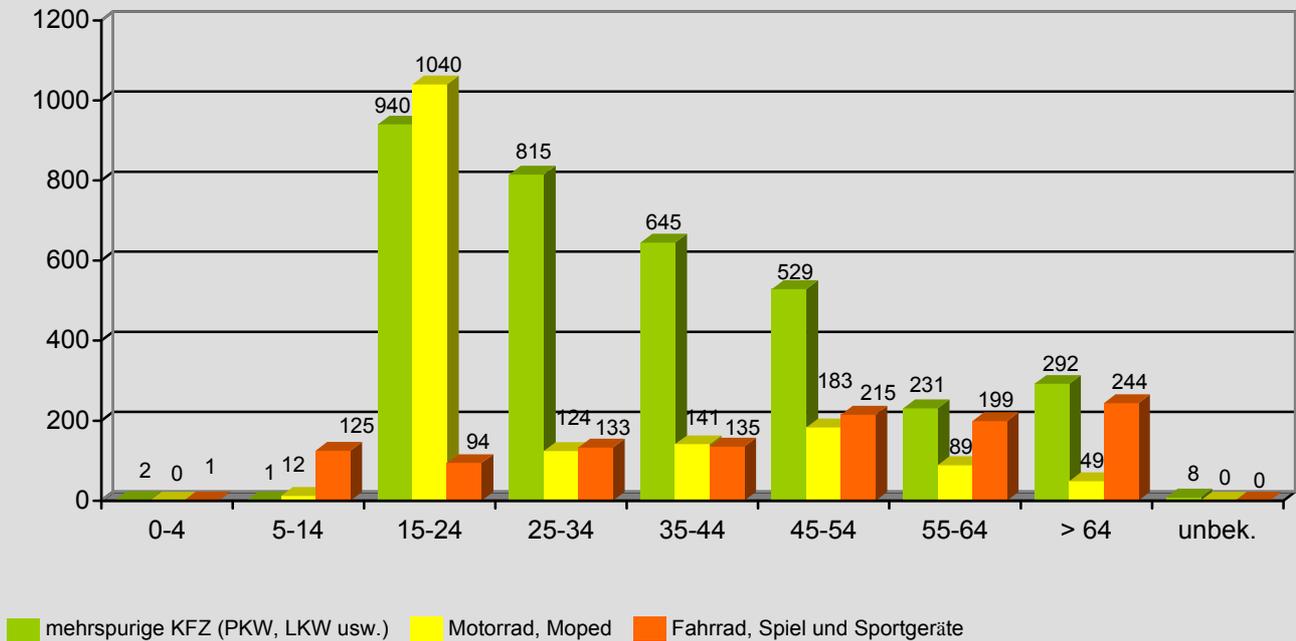


Abb. 2.10

Verunglückte Mitfahrer/innen nach Altersgruppen

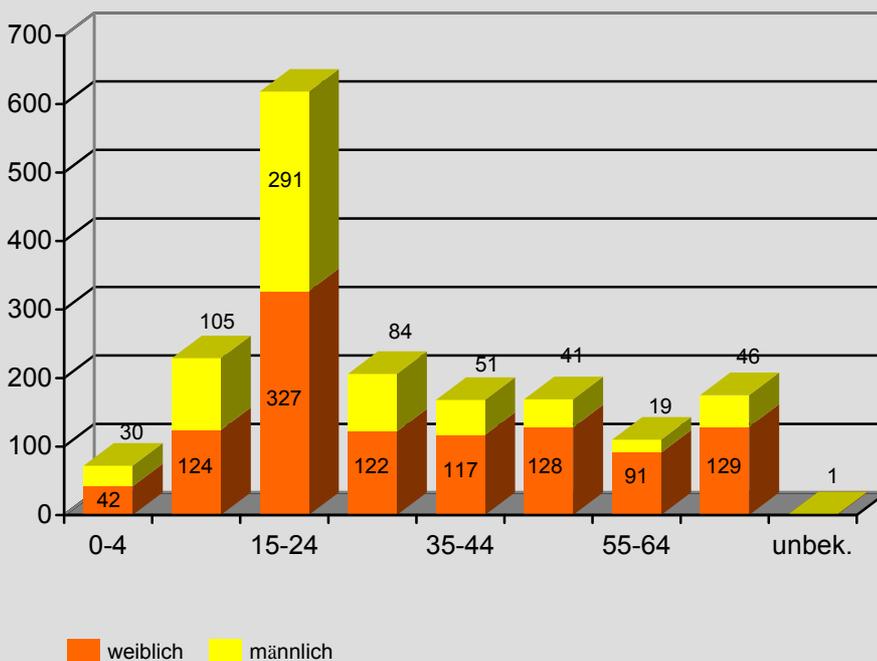


Abb. 2.11

■ Betrachtet man die Verunglückten nach dem Alter, so fällt die Gruppe der 15 – 24-jährigen durch die höchsten Verunglücktenzahlen, sowohl bei den Fahrzeuglenkern, als auch bei den Mitfahrern auf. Bei den verunglückten Fahrzeuglenkern ist der hohe Anteil der Moped- und Motorradfahrer auffallend (siehe Abb. 2.15)

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

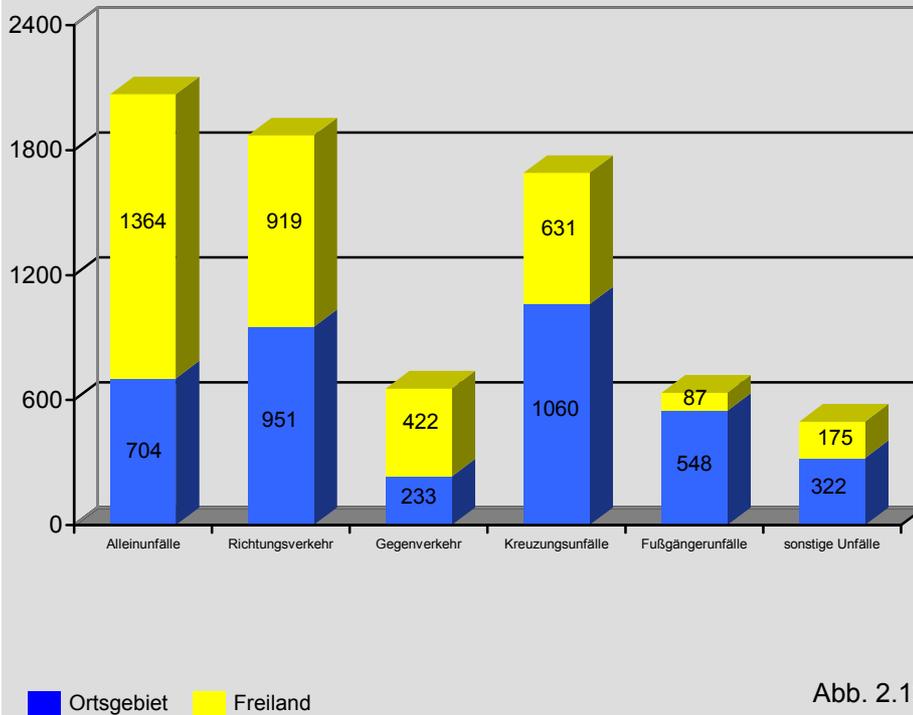


Abb. 2.12

■ 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.

Getötete nach Unfalltypen - Obergruppen

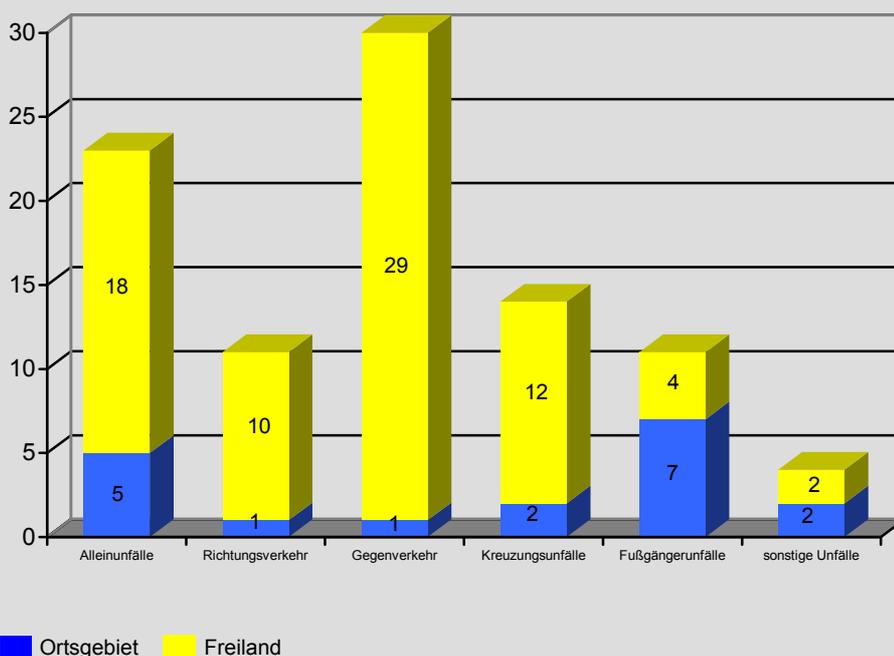


Abb. 2.13

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

Verunglückte Kinder nach Alter

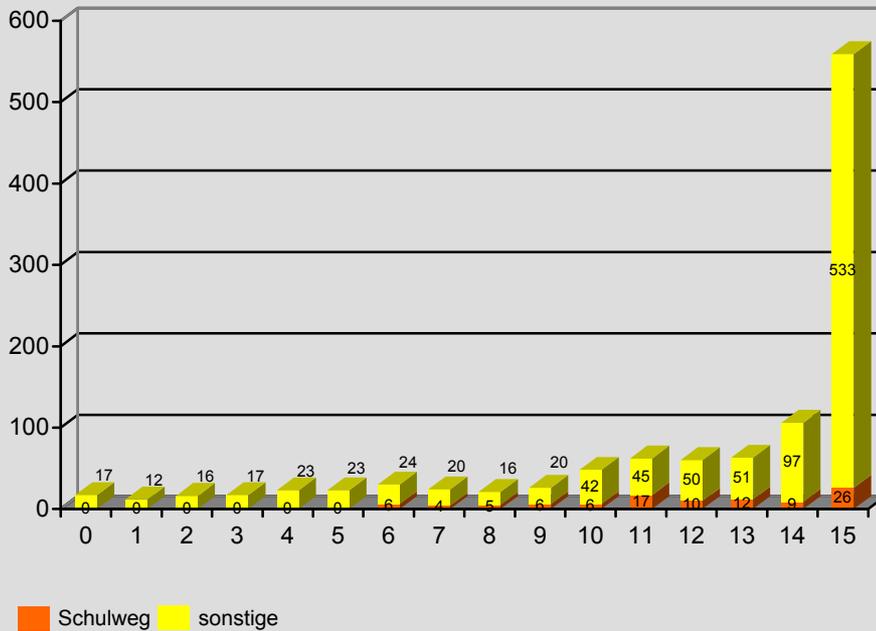


Abb. 2.14

■ 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. 1107 Kinder verunglückten 2012 auf unseren Straßen, "nur" 9 % (101) davon am Schulweg.

Verunglückte Kinder nach Verkehrsbeteiligung

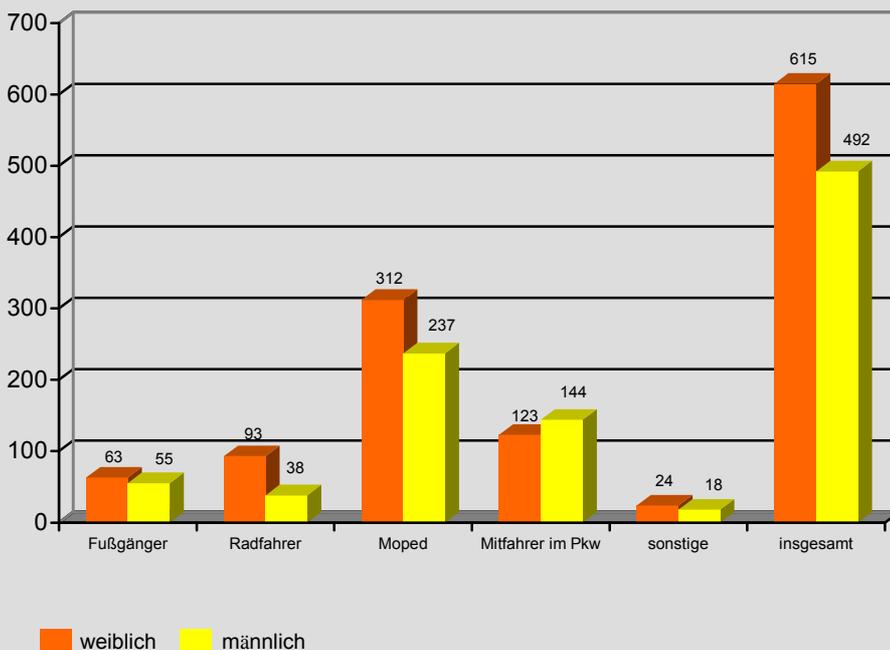


Abb. 2.15

■ Auffallend ist besonders, dass wie schon in den Jahren zuvor auch im Jahr 2012 fast die Hälfte der verunglückten Kinder Mopedlenker waren. Die Buben sind bei den Radfahrern einem dreimal höheren Unfallrisiko ausgesetzt als Mädchen.

In gurtenpflichtigem KFZ verunglückte Kinder nach Alter

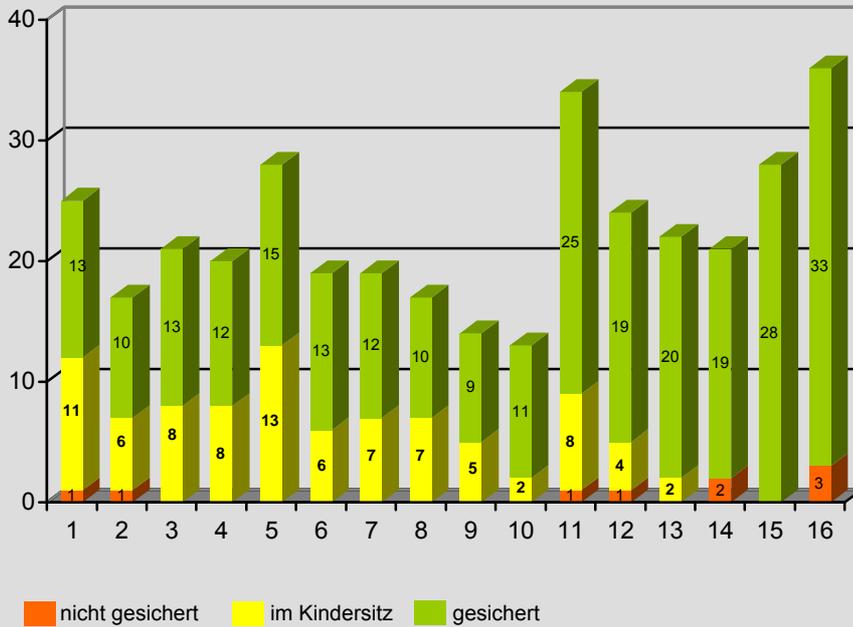


Abb. 2.16

■ 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 wesentlich verbessert werden. Allerdings waren 2011 noch immer rd. 5 % der Kinder ungesichert im Pkw unterwegs (Zahlen für 2012 waren leider nicht verfügbar). Eine höhere Gurtanschnallquote würde sich äußerst positiv auf die Zahl der verunglückten Mitfahrer im Pkw auswirken.

Transport von Kindern im PKW (Werte von 2011)

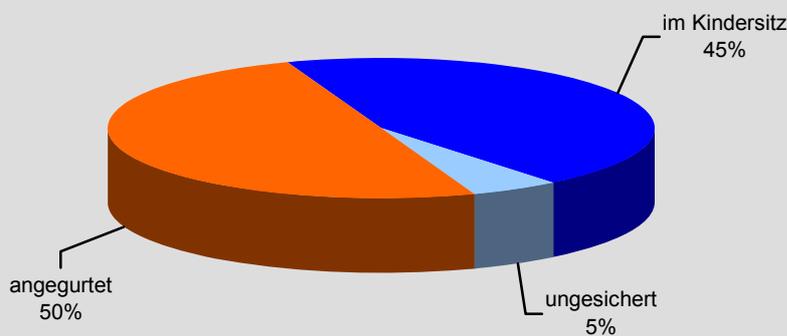


Abb. 2.17

■ Wenn es um die Sicherheit der Kinder im Auto geht, sind einige Eltern noch immer säumig. Die Diagramme Abb. 2.17, 2.18 und 2.19 zeigen zwar positive Zahlen, aber immerhin verunglückten 9 Kinder nicht gesichert im PKW, was immerhin noch 3,5% ausmacht.

In gurtenpflichtigem KFZ verunglückte Kinder nach Alter

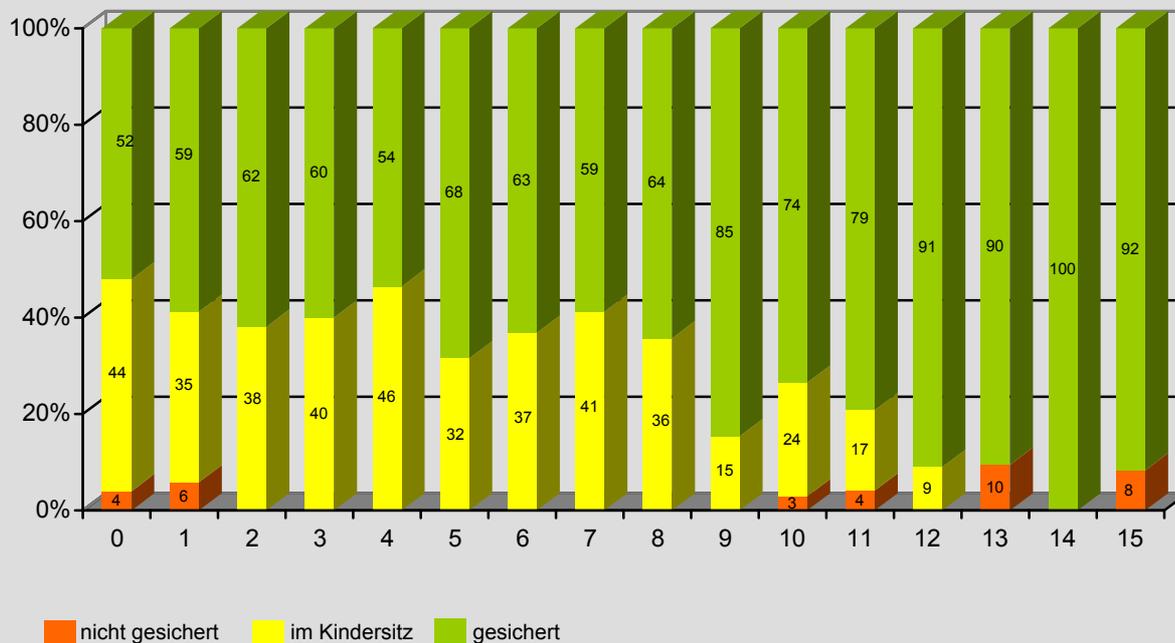


Abb. 2.18

Gesicherte Kinder im PKW nach Alter

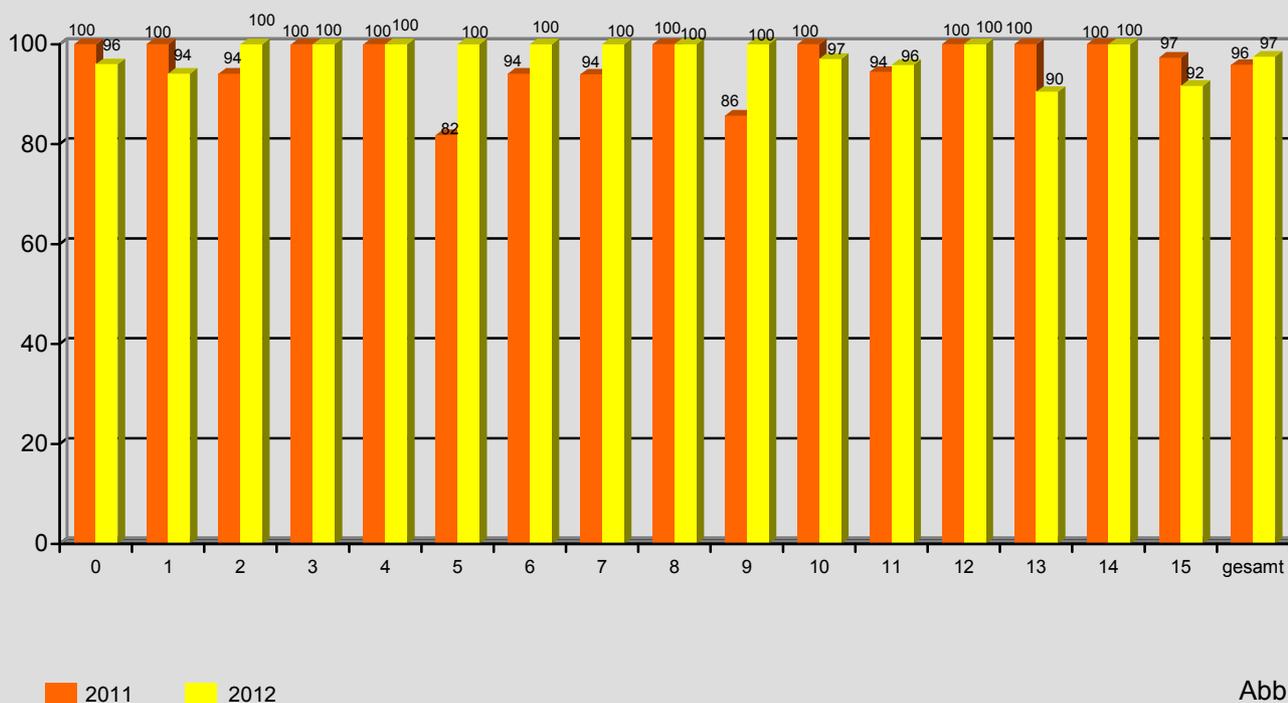


Abb. 2.19

Verletzungsschwere verunglückter PKW-Insassen gesichert bzw. ungesichert

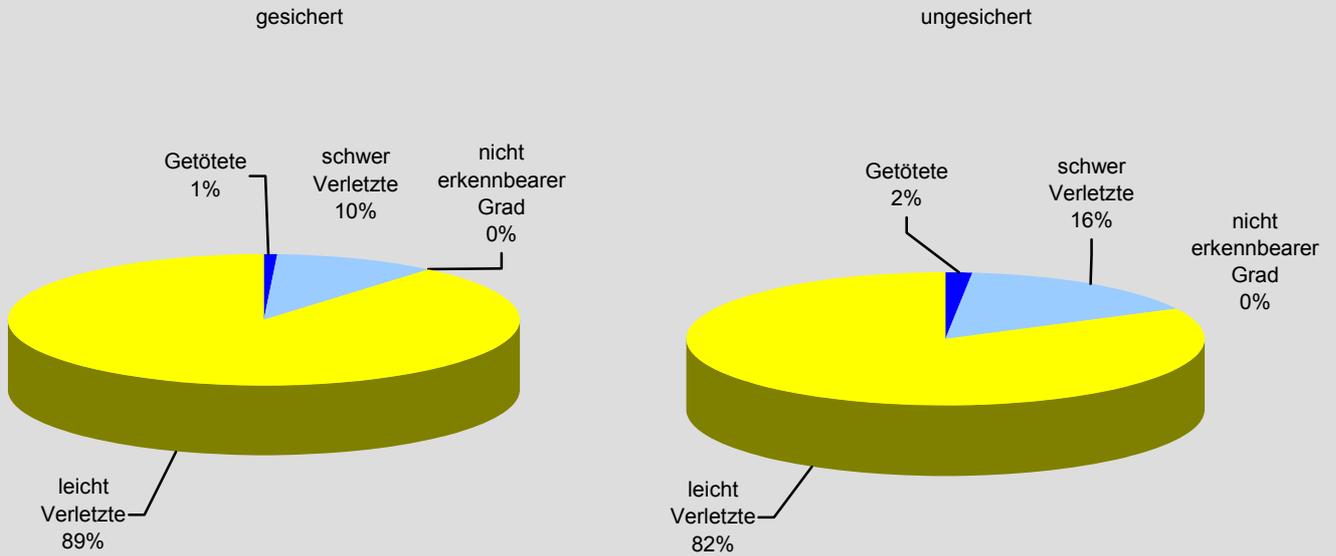


Abb. 2.20

Gurtenanlegequote im PKW

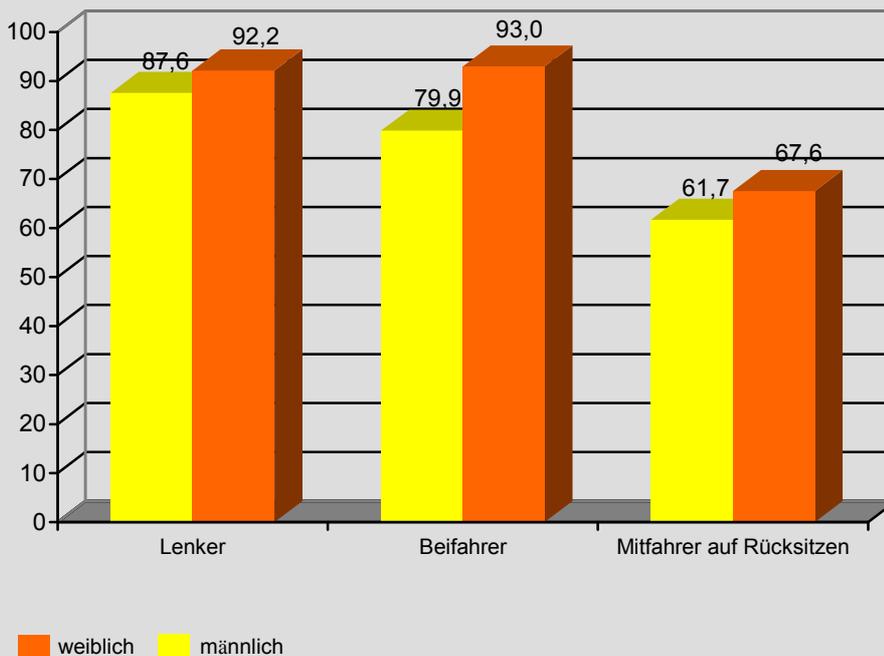


Abb. 2.21

■ Erhebungen der Gurtanschnallquote durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit ergaben im Jahr 2011, dass in Oberösterreich ca.80% der Pkw-Insassen den Sicherheitsgurt verwendet. 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 doppelt so hoch ist als für jene Personen, die den Sicherheitsgurt verwenden.

Unfälle und Verunglückte durch Alkohol

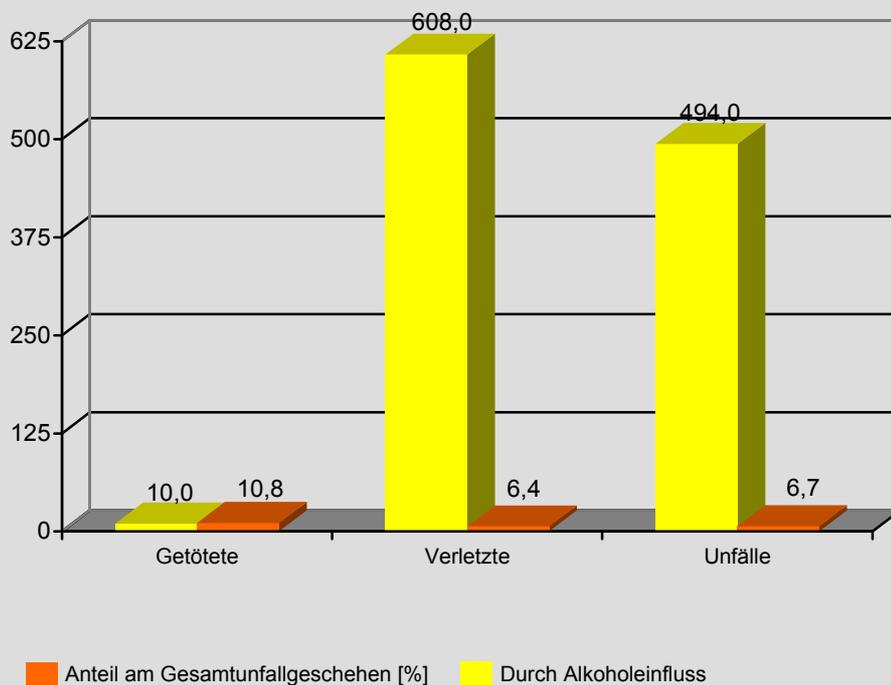


Abb. 2.22

■ Bei 494 Unfällen mit Personenschaden waren im Jahr 2012 500 alkoholisierte Lenker und Fußgänger beteiligt. Dabei wurden 608 Personen verletzt und 10 getötet. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 17 % bei den Unfällen durch Alkoholbeteiligung.

Alkoholisierte Beteiligte nach Altersgruppen

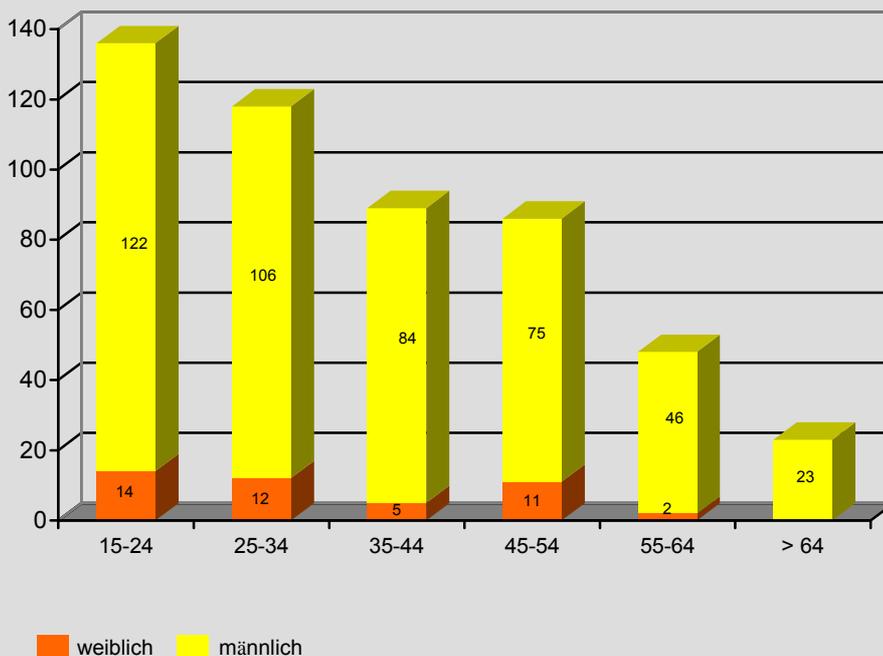
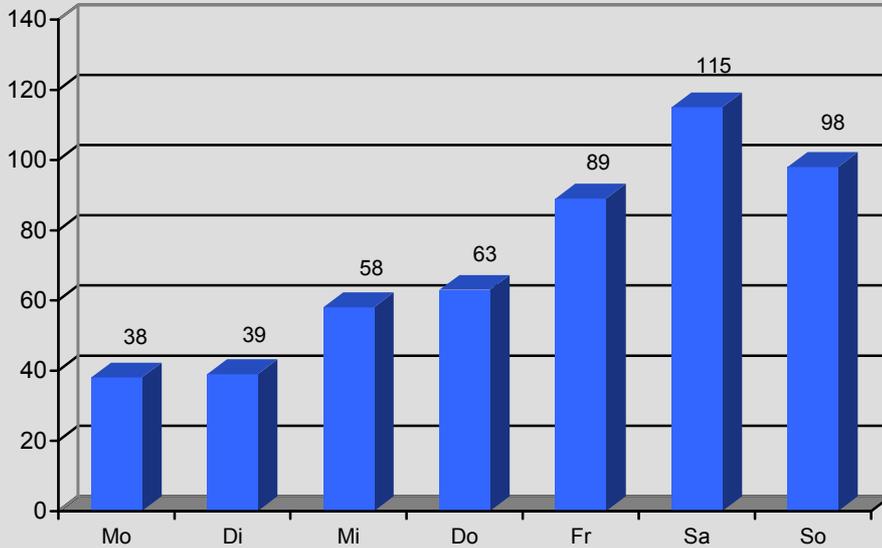


Abb. 2.23

■ Die Zahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten hat sich nach Einführung der 0,5 - Promille - Grenze deutlich reduziert (von 476 im Jahr 1997 auf 403 im Jahr 1998). Diese Zahl hat sich aber in den letzten Jahren mit 500 alkoholisierten Lenkern und Fußgängern wieder deutlich erhöht. Den Großteil der alkoholisierten Unfallbeteiligten bilden mit 90% nach wie vor die Männer!

Alkoholisierter Unfallbeteiligte nach Wochentagen



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

Abb. 2.24

Alkoholisierter Unfallbeteiligte nach Monaten

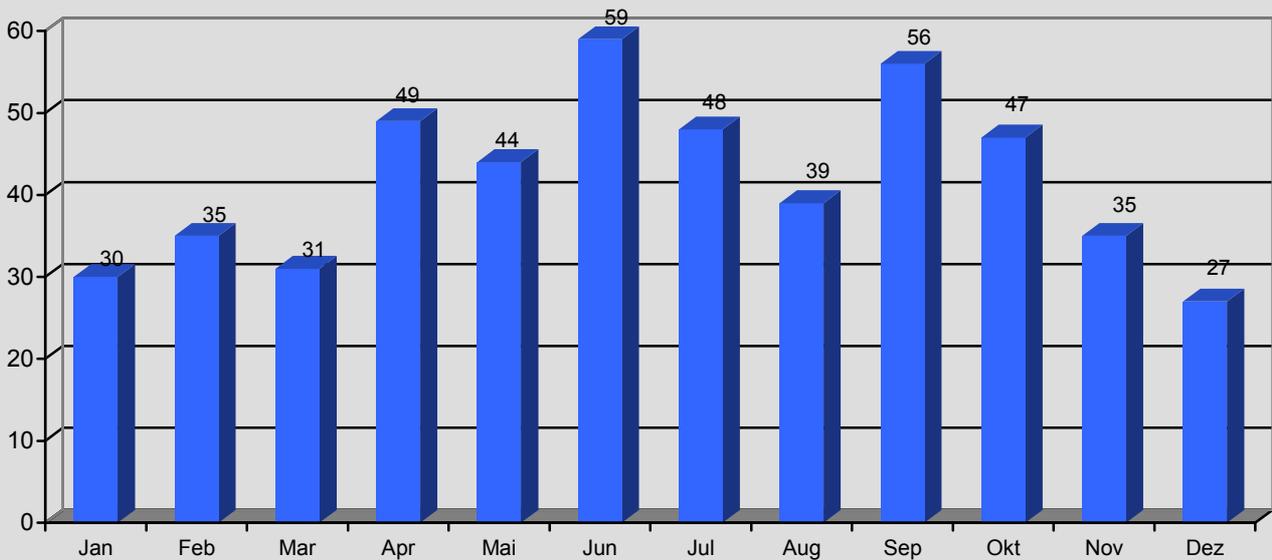


Abb. 2.25

Getötete Fußgänger nach Altersgruppen

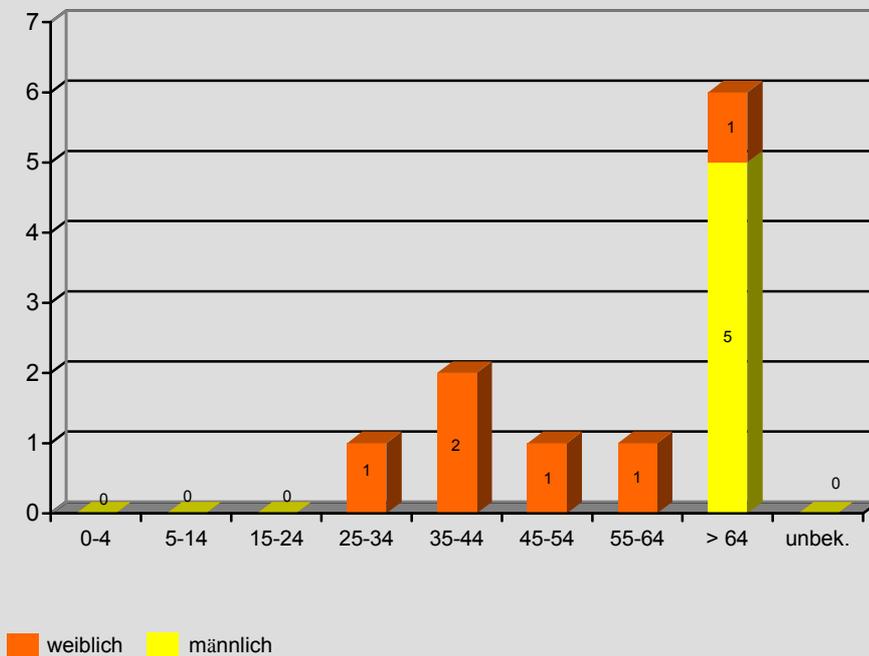


Abb. 2.26

Als Fußgänger sind besonders die über 65-jährigen Personen gefährdet. Die Notwendigkeit der Aktion zur sicheren Mobilität im Alter wird hier untermauert. Mit 614 verunglückten Fußgängern, wird deutlich, dass eine stärkere Berücksichtigung der ungeschützten Verkehrsteilnehmer bei der Gestaltung des Straßenraumes und weitere Bewusstseinsbildung für diese Thematik erforderlich ist.

Verletzte Fußgänger nach Altersgruppen

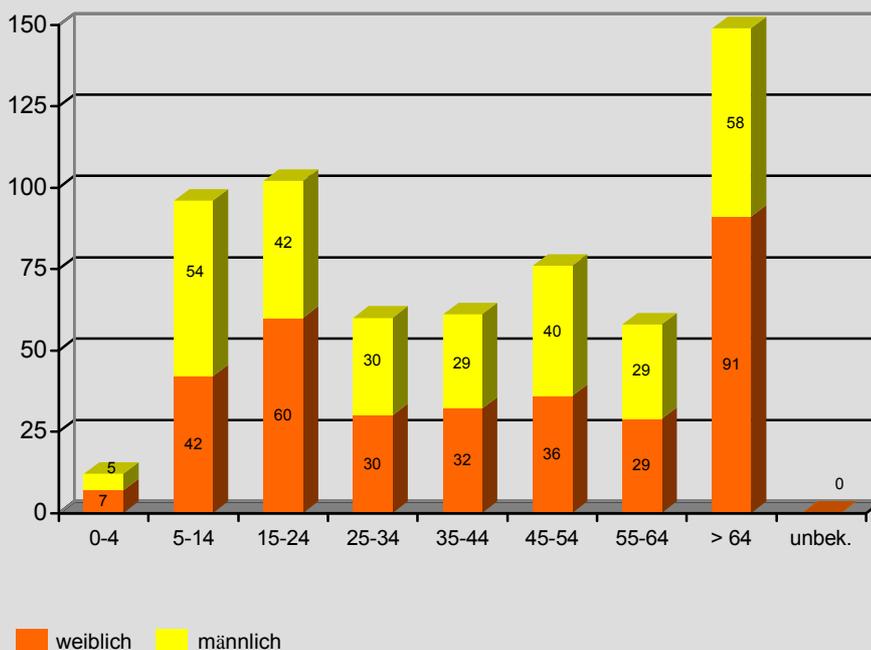
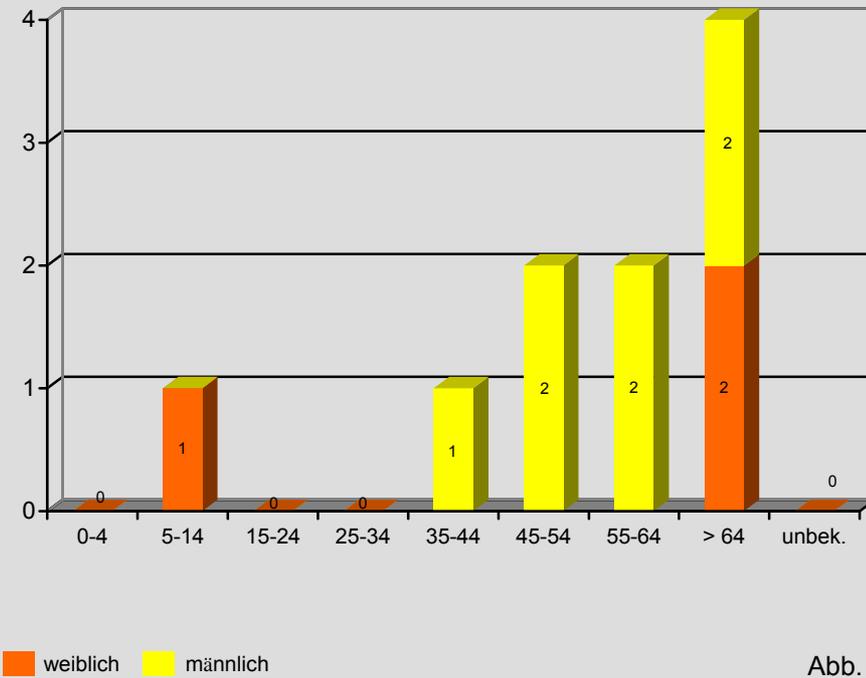


Abb. 2.27

Getötete Radfahrer nach Altersgruppen



■ Die männlichen Radfahrer haben einen deutlich höheren Anteil am Unfallgeschehen als die Frauen. Die am stärksten gefährdete Gruppe der Radfahrer stellen - wie auch bei den Fußgängern - die älteren Menschen dar.

Abb. 2.28

Verletzte Radfahrer nach Altersgruppen

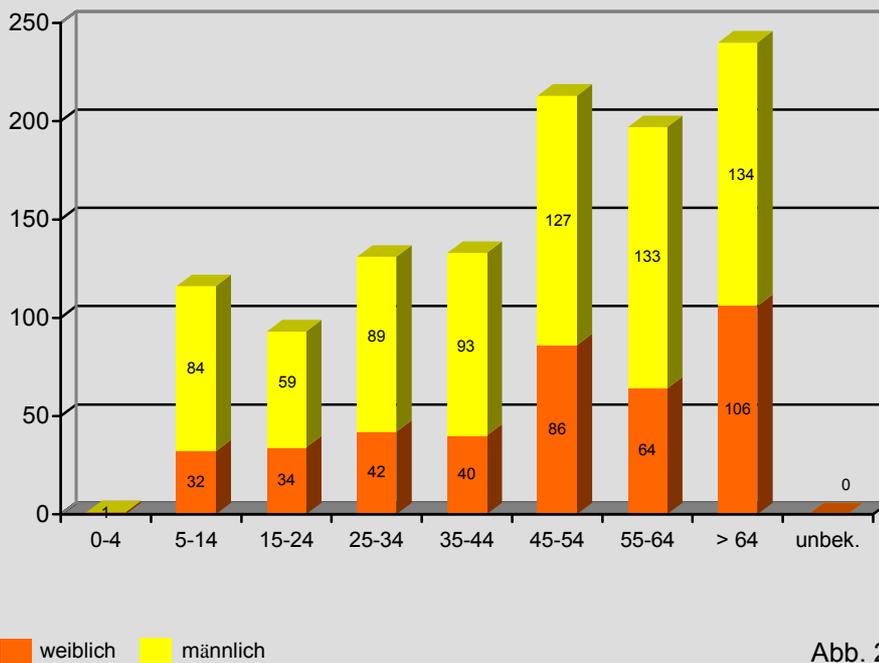
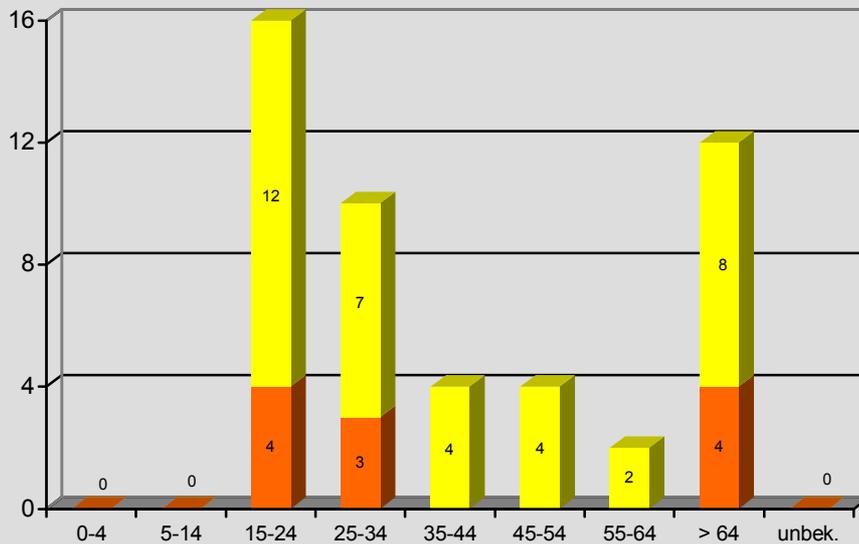


Abb. 2.29

Getötete PKW-Insassen nach Altersgruppen

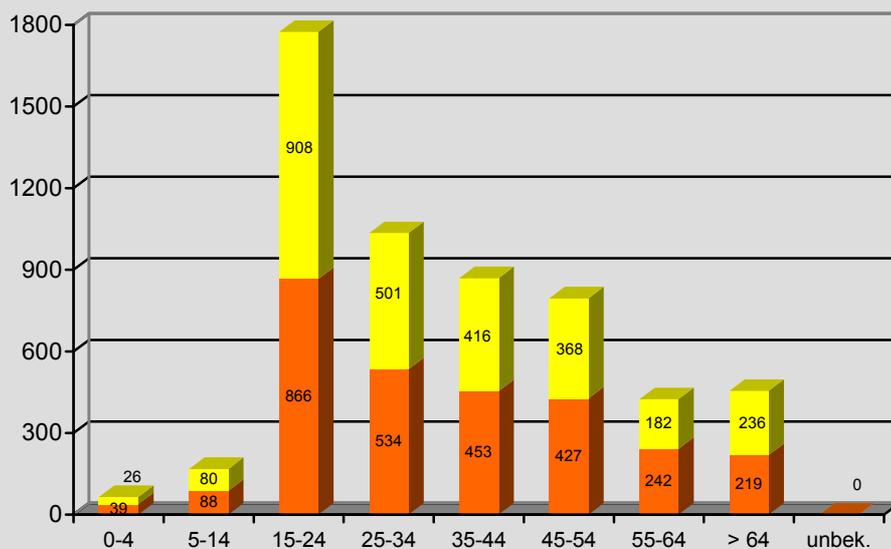


weiblich männlich

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 die jugendlichen Verkehrsteilnehmer die höchsten Anteile. Bei den über 64-jährigen ist die Anzahl der getöteten PKW-Insassen erfreulicherweise gegenüber dem Vorjahr um 33% gesunken (von 18 auf 12).

Verletzte PKW Insassen nach Altersgruppen



weiblich männlich

Abb. 2.31

Tödlich und schwer verletzte PKW-Insassen nach Unfalltypen

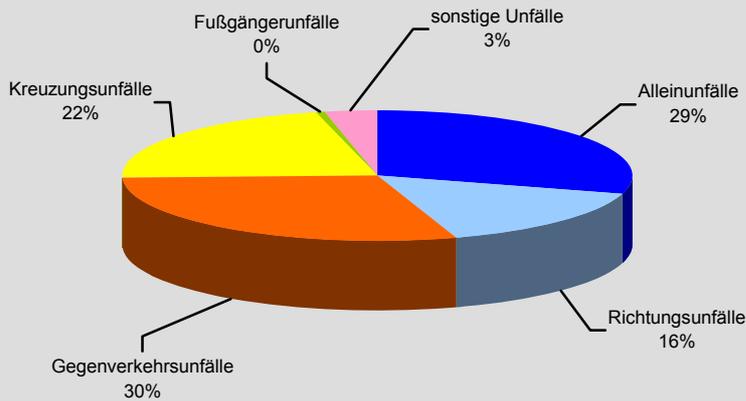


Abb. 2.32

■ Aus dem nebenstehenden Diagramm ist ersichtlich, dass tödlich oder schwer verletzte Pkw-Insassen zumeist auf Spurhaltungsprobleme zurückzuführen sind. (zwei Drittel Allein- und Gegenverkehrsunfälle). Die Ursache ist fast ausschließlich nicht der Situation angepasste Geschwindigkeit.

Tödlich und schwer verletzte PKW-Insassen nach Straßenzustand

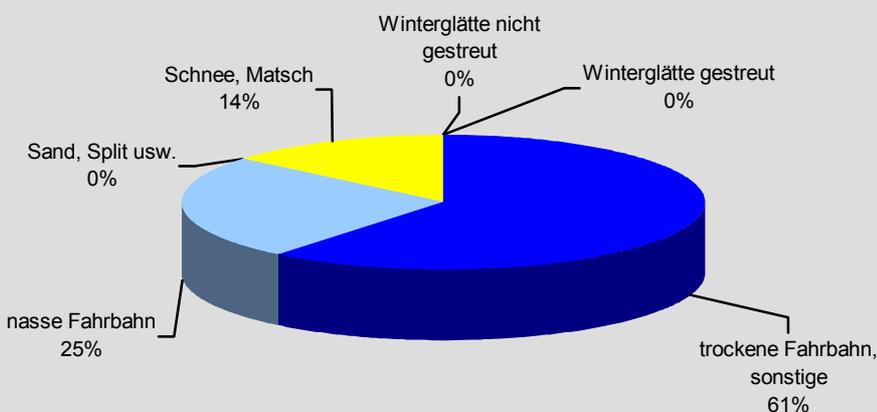
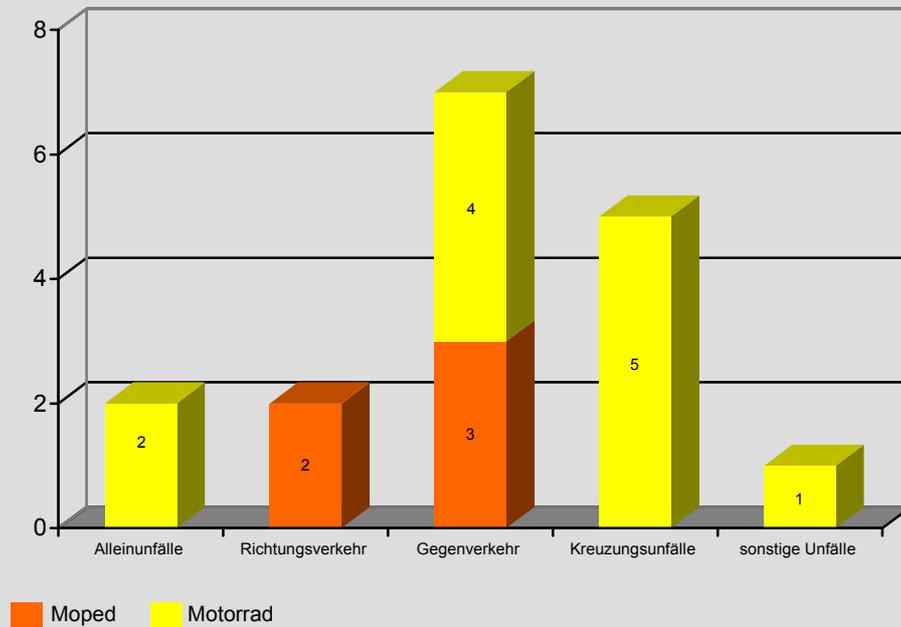


Abb. 2.33

■ Pkw-Unfälle mit tödlichen oder schweren Verletzungsfolgen ereignen sich großteils bei leicht erkennbaren und daher leicht zu bewältigenden Fahrbahnverhältnissen. (61 % bei trockener Fahrbahn und 25 % bei nasser Fahrbahn). Die Ursachen sind - bis auf wenige Ausnahmen - hohe Risikoakzeptanz in der Momentansituation (gefährliches Fahrverhalten), Eignungsmängel fachlicher oder praktischer Art oder Lenken in einem beeinträchtigten Zustand (Alkohol).

Getötete auf einspurigen KFZ nach Unfalltypen



■ Der Alleinunfall stellt das häufigste Unfallrisiko dar, dies ist zumeist ein Hinweis auf nicht angepasste Geschwindigkeiten. Die Gefahr tödlich zu verunglücken ist bei Gegenverkehrs- und Kreuzungsunfällen am höchsten.

Abb. 2.34

Verletzte auf einspurigen KFZ nach Unfalltypen

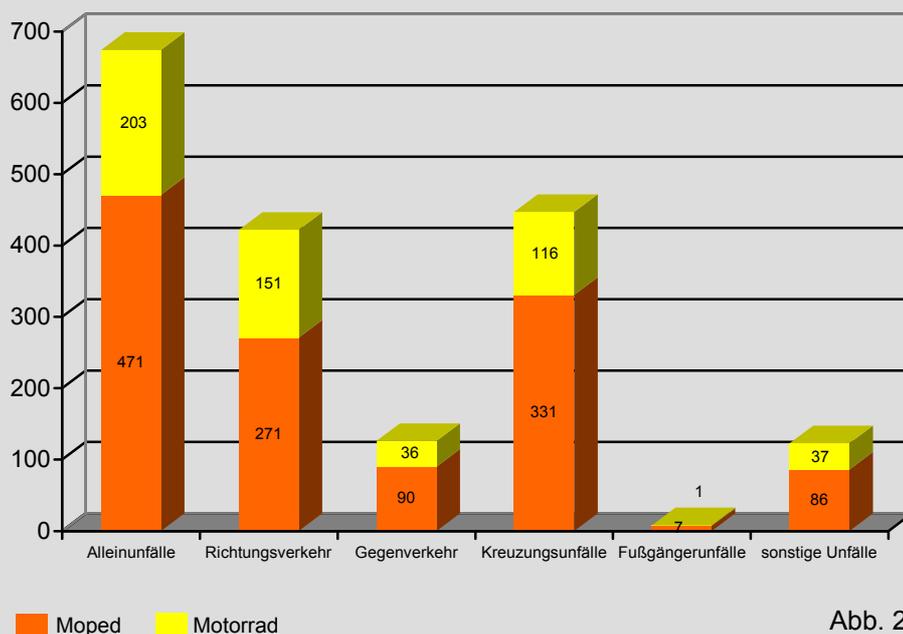
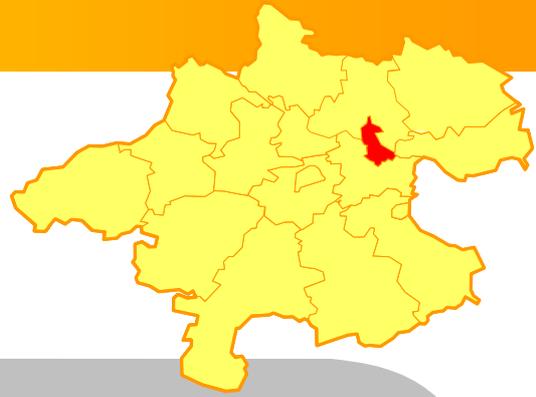
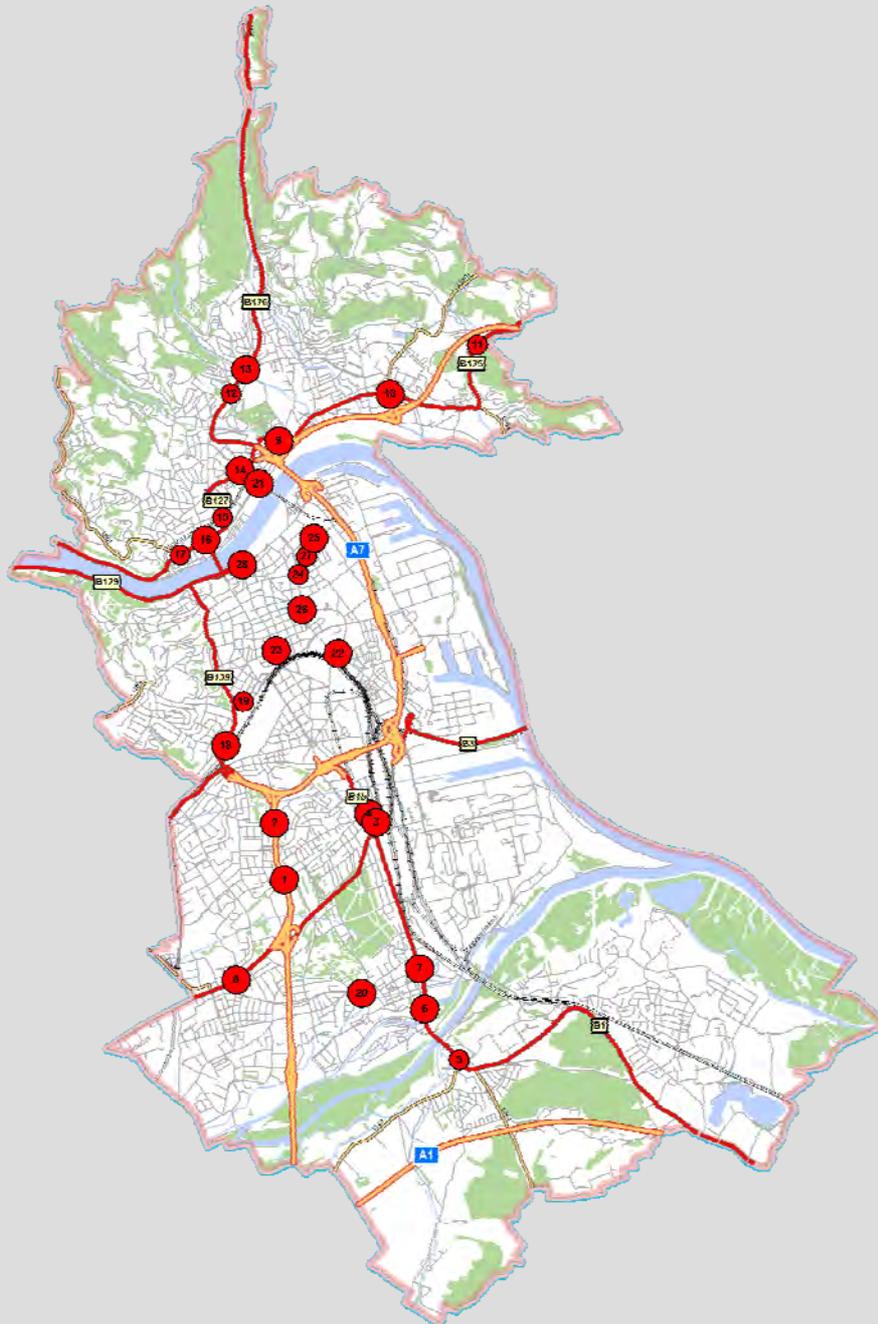


Abb. 2.35



Bezirk Linz Stadt

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	A7 Mühlkreis Autobahn	Tunnel Bindermichel Fahrtrichtung Nord, km 5,000 - 5,200	2	1	9
2	A7 Mühlkreis Autobahn	Tunnel Bindermichel Fahrtrichtung Süd, km 5,800 - 6,040	0	4	11
3	B1B Wiener Straße - Abzw. Linz	Knoten Neue Welt, km 0,100 - 0,250	2	4	5
4	B1B Wiener Straße - Abzw. Linz	VLSA-Krztg. Wiener Straße mit Turmstraße und Glimpfingerstraße, km 0,300 - 0,400	3	6	5
5	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. Wiener Straße mit Kremsmünstererstraße (L563), km 180,600 - 180,800	2	1	5
6	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. Wiener Straße mit SaporoshjesträÙe, km 181,577 - 181,650	5	4	6
7	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. Wiener Straße mit Zeppelinstraße und Lunzer Straße, km 182,100 - 181,300	7	3	2
8	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. Wiener Straße mit Landwiedstraße und Laskahofstraße, km 187,150 - 187,250	9	5	8
9	B125 Prager Straße/B127 Rohrbacher Straße	VLSA Krztg. Freistädter Straße (B125/B127) mit Urnenhainweg, B125 km 0,000 - 0,150 & B127 km 0,300 - 0,450	4	3	4
10	B125 Prager Straße	VLSA-Krztg. Freistädter Straße (B125) mit L1501 Altenberger Straße und A7, km 1,800 - 1,900	4	7	3
11	B125 Prager Straße	Krztg. Freistädter Straße (B125) mit Koglerweg und Koglergraben, km 4,000 - 4,200	1	1	4
12	B126 Leonfeldener Straße	VLSA-Krztg. Leonfeldner Straße (B126) mit Leonfeldner Gemeindestraße - Harbachsiedlung, km 1,550 - 1,650	1	5	3
13	B126 Leonfeldener Straße	VLSA-Krztg. Leonfeldner Straße mit Ferdinand-Markl-StraÙe und Gründbergstraße, km 1,950 - 2,057	2	5	4
14	B127 Rohrbacher Straße	VLSA-Krztg. Freistädter Straße (B127) mit Linke Brückenstraße, km 0,950 - 1,000	4	5	5
15	B127 Rohrbacher Straße	VLSA-Krztg. Wildbergstraße (B127) mit Reindlstraße, km 1,900 - 2,000	2	2	4
16	B127 Rohrbacher Straße	VLSA-Krztg. Rudolfstraße (B127) mit B129 Eferdinger Straße und Urfahrner Hauptstraße, km 2,400 - 2,500	5	2	4
17	B127 Rohrbacher Straße	VLSA-Krztg. Rudolfstraße (B127) mit Hagenstraße, km 2,830 - 2,900	3	2	4
18	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krztg. Waldeggstraße (B139) mit Kudlichstraße, km 2,450 - 2,500	4	2	4
19	Krztg. Bahnhofplatz - Kärntnerstraße	VLSA-Krztg. Kärntnerstraße - Postzufahrt - Hauptbahnhof	1	3	5
20	Dauphinestraße Nr. 58/Nr. 29	VLSA-Krztg. Dauphinestraße mit Karl-Steiger-StraÙe	5	7	5
21	Krztg. Ferihumerstraße - Linke Brückenstraße		8	4	4
22	Krztg. Franckstraße - Lastenstraße	VLSA-Krztg. Franckstraße mit Lastenstraße und Liebigstraße	6	10	5
23	Krztg. Goethestraße – Humboldtstr.		3	6	3
24	Krztg. Gruberstraße – Kaplanhofstr.		1	4	4
25	Krztg. Holzstraße - Lederergasse		2	3	5
26	Krztg. Khevenhüllerstraße - Krankenhausstraße	VLSA-Krztg. Krankenhausstraße mit Gruberstraße und Khevenhüllerstraße	3	3	5
27	Krztg. Nietzschestraße – Stelzerstr.		2	2	5
28	Krztg. Untere Donaulände - Rechte Donaustraße		3	6	5
Summe:			94	110	136

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

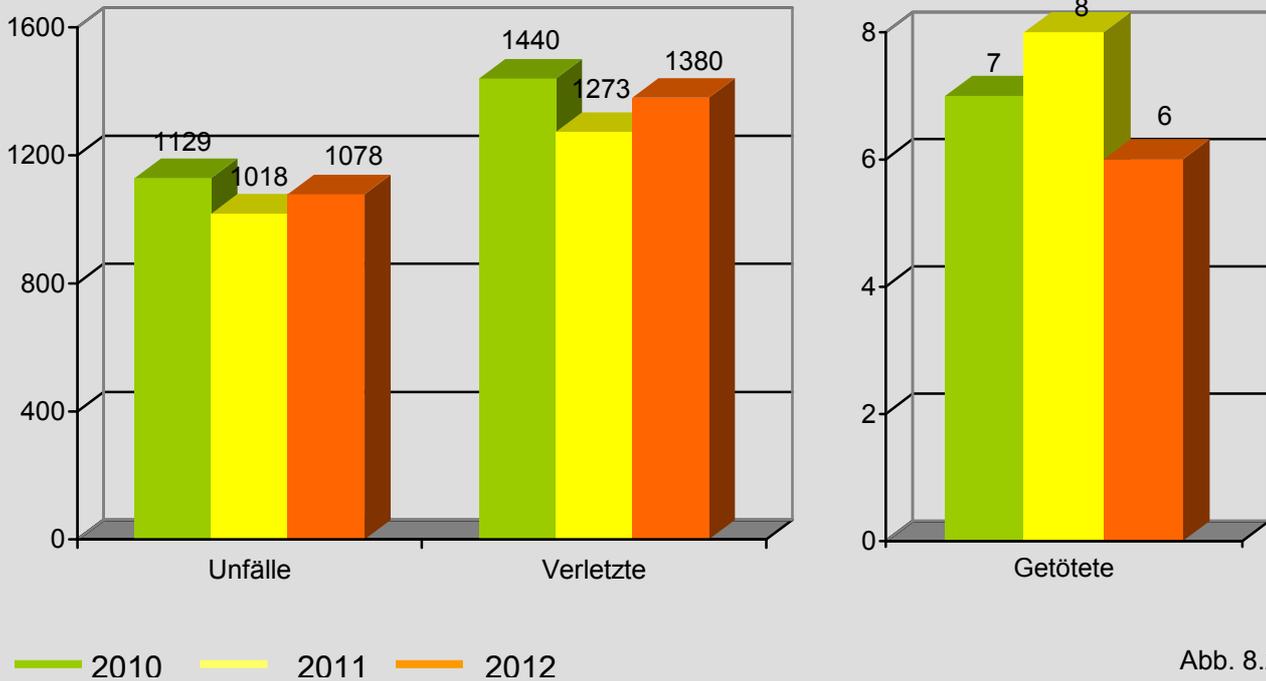


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012

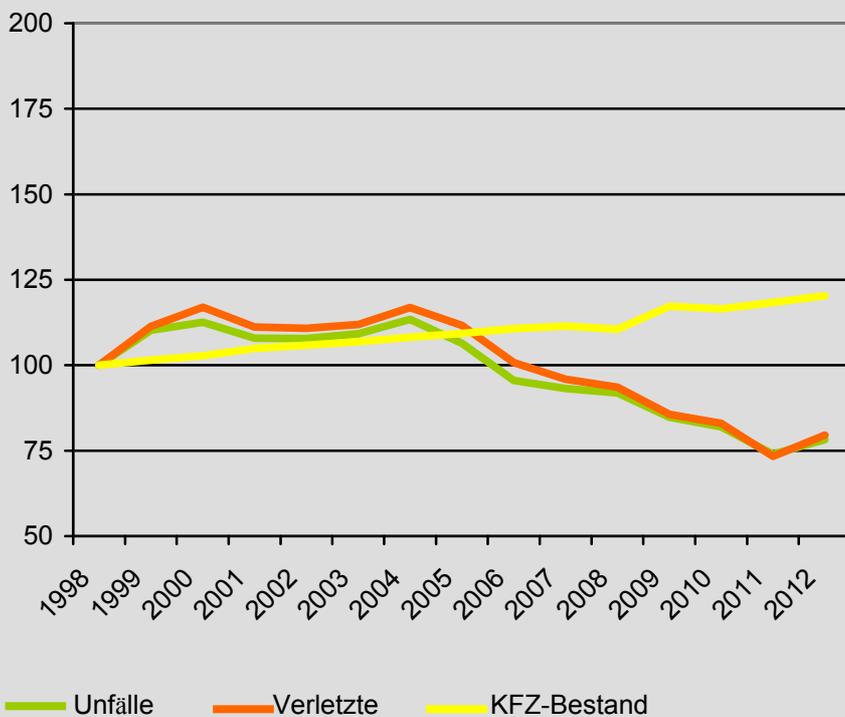


Abb. 8.3

■ Die Unfälle mit Personenschaden sowie die Anzahl der verletzten Personen steigt seit 2009 kontinuierlich an.

Positiv zu bemerken ist, dass 2012 im Gegensatz zu den Jahren 2010 und 2011 mit jeweils 3 Verkehrstoten kein Verkehrsteilnehmer getötet wurde.

Trotz diverser Maßnahmen im innerstädtischen Verkehrskonzept ergibt sich ein weiterer Handlungsbedarf zur Hebung der Verkehrssicherheit.

Verunglückte nach Fahrzeugart

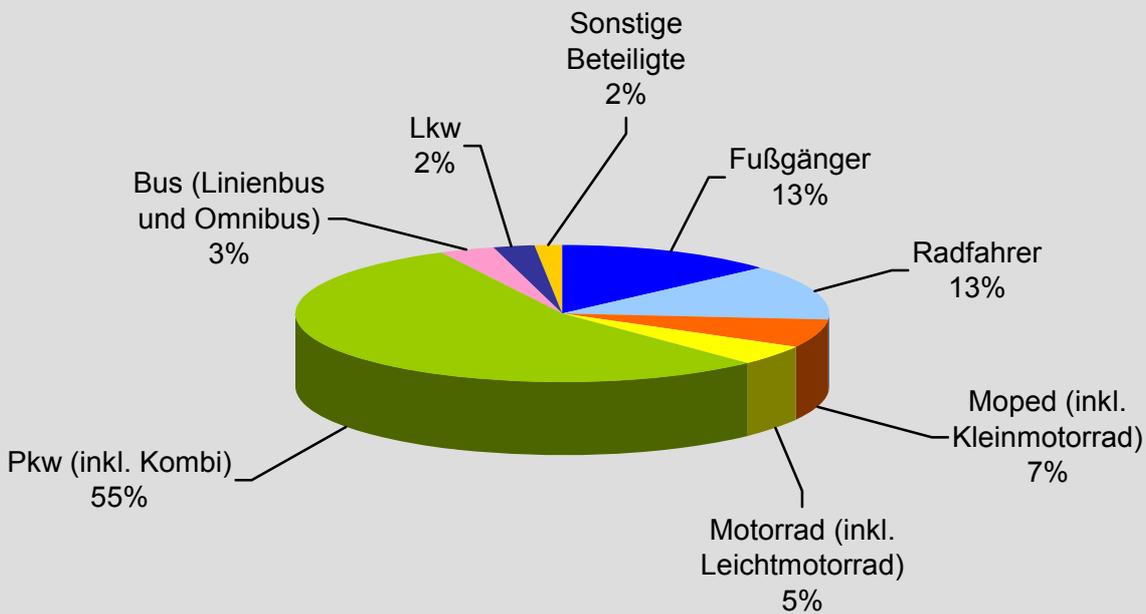


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

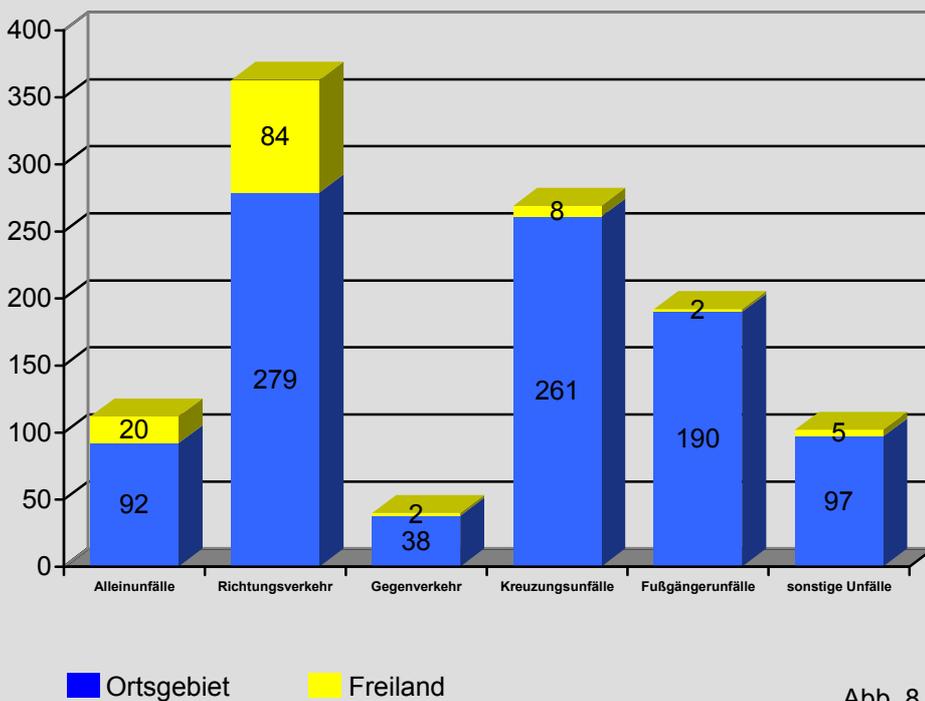
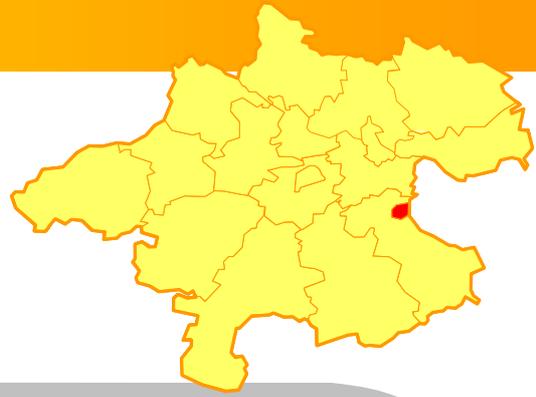


Abb. 8.5

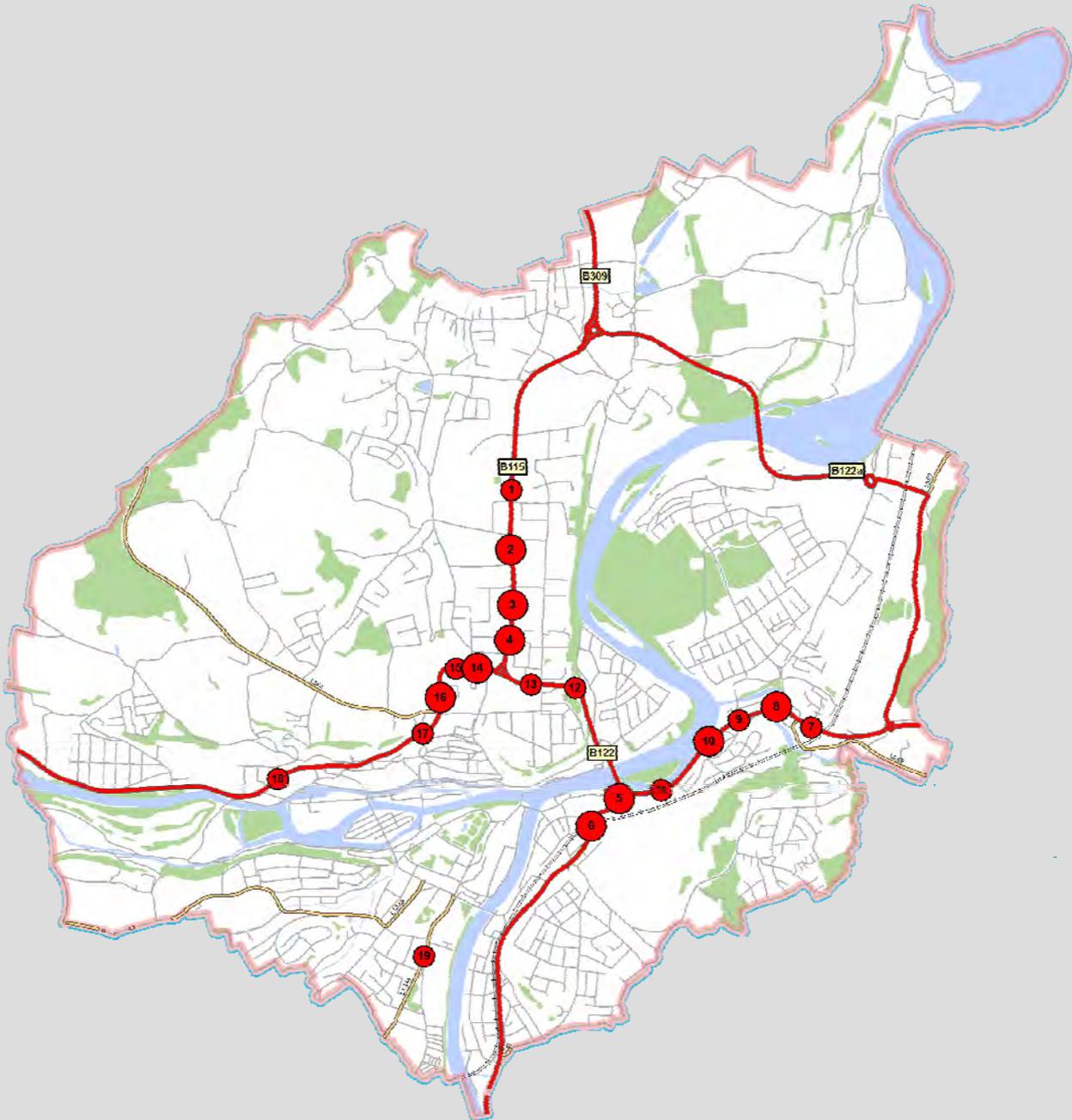
■ Der Anteil des PKW Verkehrs dominiert weiterhin das Unfallgeschehen, der Anteil der verunglückten Radfahrer ist rückläufig. Diverse Maßnahmen im Radwegenetz sind daher positiv zu bewerten und weiterzuführen.

Der Unfalltyp "Kreuzungsunfall" und Unfälle im Richtungsverkehr insbesondere im Vorfeld der Kreuzungen sind weiterhin dominant.



Bezirk Steyr Stadt

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B115 Eisenstraße	Krzg. Werner von Siemens Str., km 18,25 - 18,41	4	1	2
2	B115 Eisenstraße	Krzg. Hans Gerwstmayr Str., km 18,6 - 18,85	6	8	7
3	B115 Eisenstraße	Stadtbetriebe Steyr, km 18,968 - 19,21	7	1	7
4	B115 Eisenstraße	Bereich Taborknoten, km 19,22 - 19,42	0	7	6
5	B115 Eisenstraße	Ennser Knoten, km 19,475 - 19,693	7	0	7
6	B115 Eisenstraße	Pachergasse, km 19,76 - 19,975	4	2	4
7	B122 Voralpenstraße	Krzg. Kleinraming Straße, km 28,92 - 29,134	4	0	3
8	B122 Voralpenstraße	Haager Straße, km 29,2 - 29,433	1	6	4
9	B122 Voralpenstraße	Bereich Fischlhub, km 29,46 - 29,7	3	1	3
10	B122 Voralpenstraße	Bereich Kellaugasse, km 29,755 - 29,9	5	3	2
11	B122 Voralpenstraße	Bereich Grenzgasse, km 30,169 - 30,4	4	0	3
12	B122 Voralpenstraße	Bereich Posthofleiten, km 31,2 - 31,4	1	4	1
13	B122 Voralpenstraße	Ing. Ferdinand Porsche Straße, km 31,47 - 31,715	4	1	2
14	B122 Voralpenstraße	Taborknoten, km 31,73 - 32,217	3	4	6
15	B122 Voralpenstraße	Leiner Kurve, km 32,016 - 32,217	3	1	2
16	B122 Voralpenstraße	Krzg. Wolfener Straße, km 32,28 - 32,5	5	4	2
17	B122 Voralpenstraße	Krzg. Schnallentorweg, km 32,558 - 32,8	1	1	5
18	B122 Voralpenstraße	Bereich Steinfeldstraße, km 33,6 - 33,81	0	4	2
19	L1344 Lahrndorfer Straße	Krakowitzer Str. bis Reichenschwall, km 0,346 - 0,562	0	3	2
Summe:			62	51	70

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

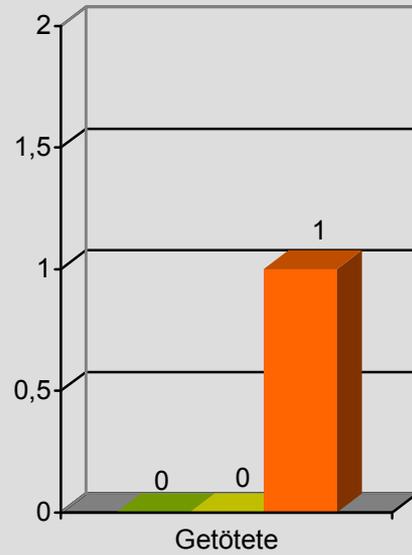
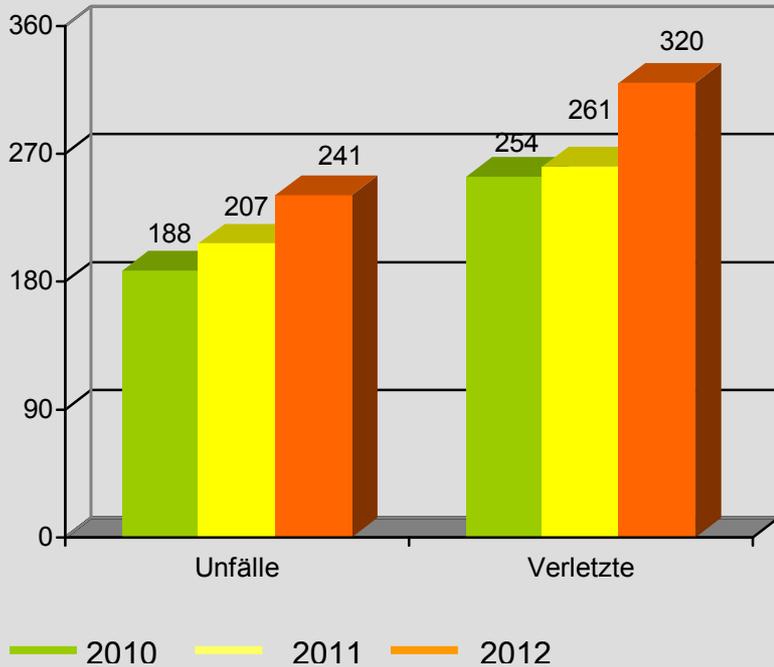


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012

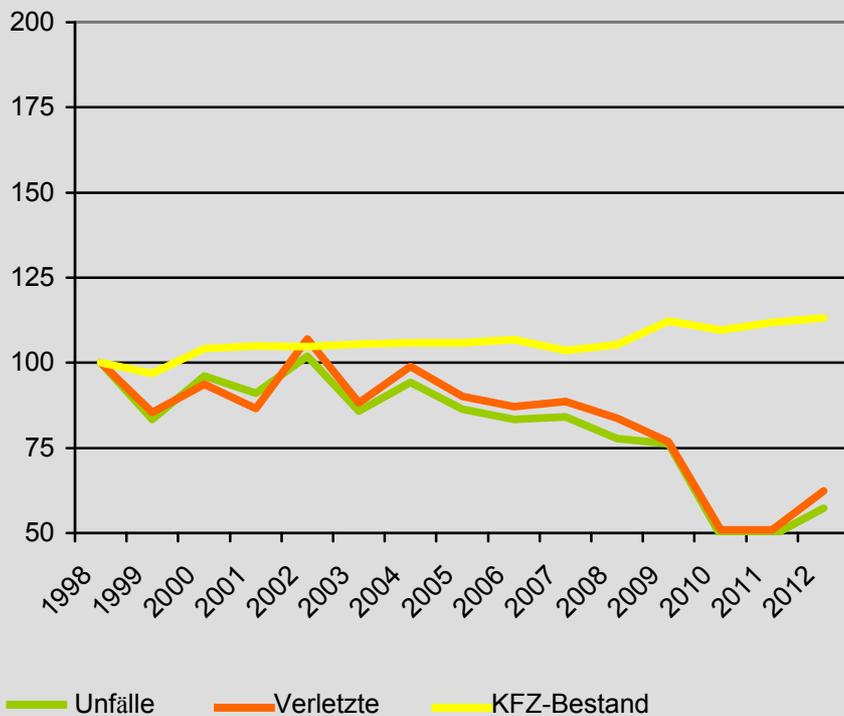


Abb. 8.3

■ Die neue Erfassung der Unfalldaten bringt für das Jahr 2012 eine negative Veränderung der Zahlen. Leider ist in Steyr wieder ein Toter zu beklagen. Der positive Trend seit 2004 wird sich zukünftig hoffentlich wieder einstellen. Ein genereller Vergleich ist jedoch erst in den nächsten Jahren wieder möglich.

Verunglückte nach Fahrzeugart

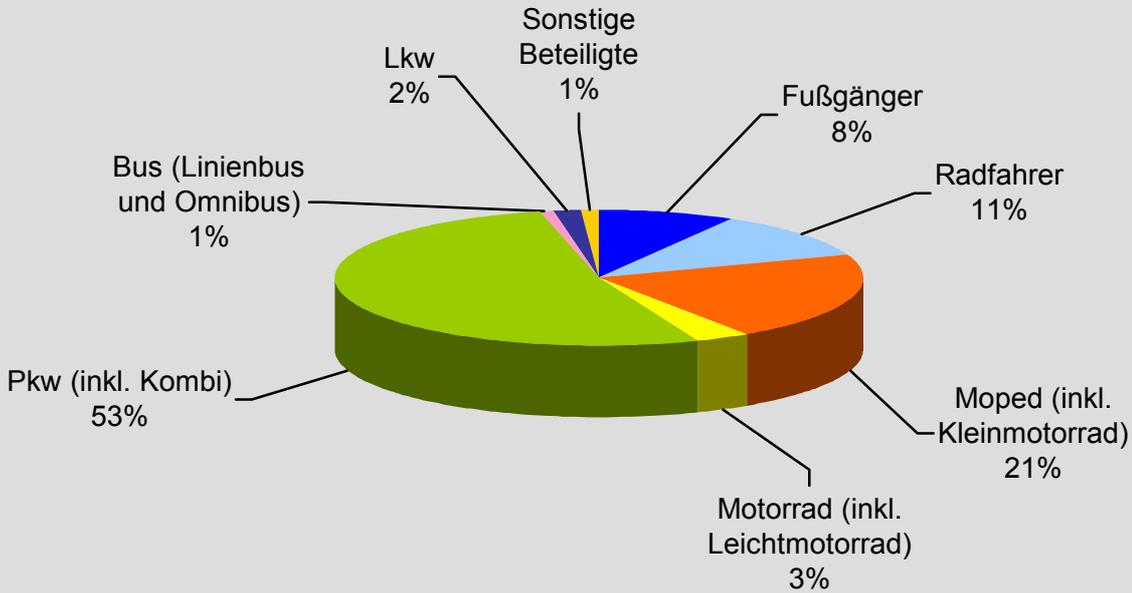


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

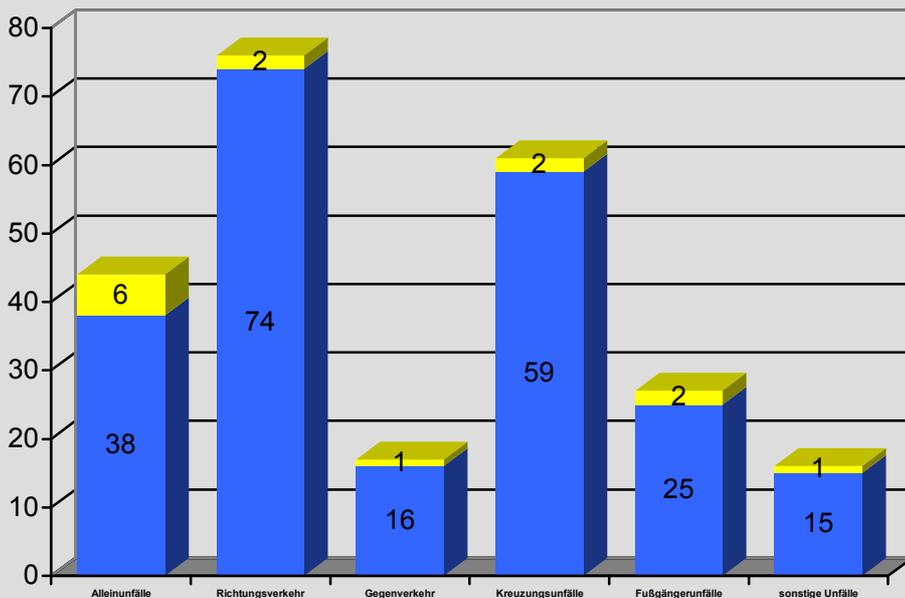
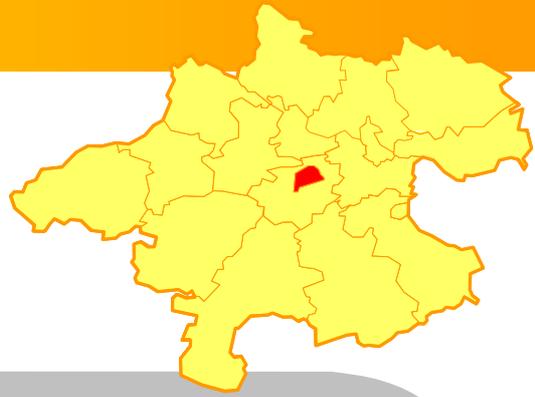


Abb. 8.5

■ Das Unfallgeschehen im städtischen Umfeld weist erwartungsgemäß eine Häufung von Auffahr- und Kreuzungsunfällen auf. Mit einem Anteil von 21% der verunglückten Mopedfahrer liegt die Stadt Steyr über dem Durchschnitt. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das eine Steigerung von 5%.

■ Ortsgebiet ■ Freiland

Bezirk Wels Stadt



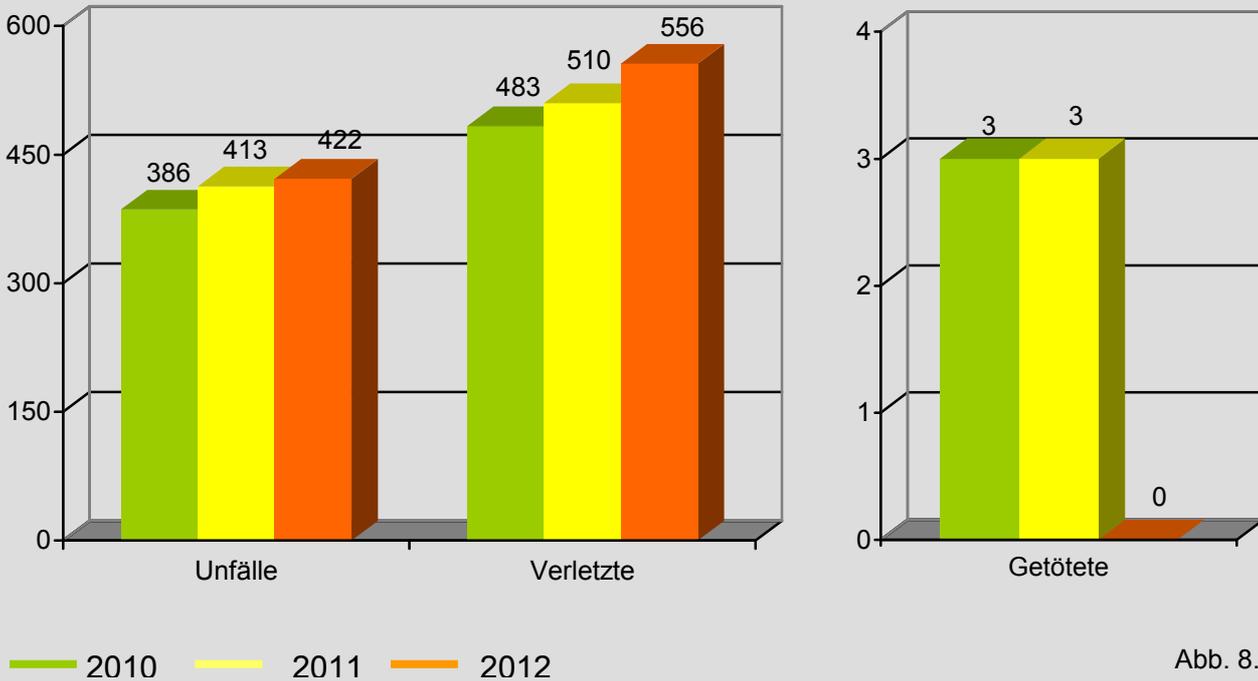
Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels Stadt



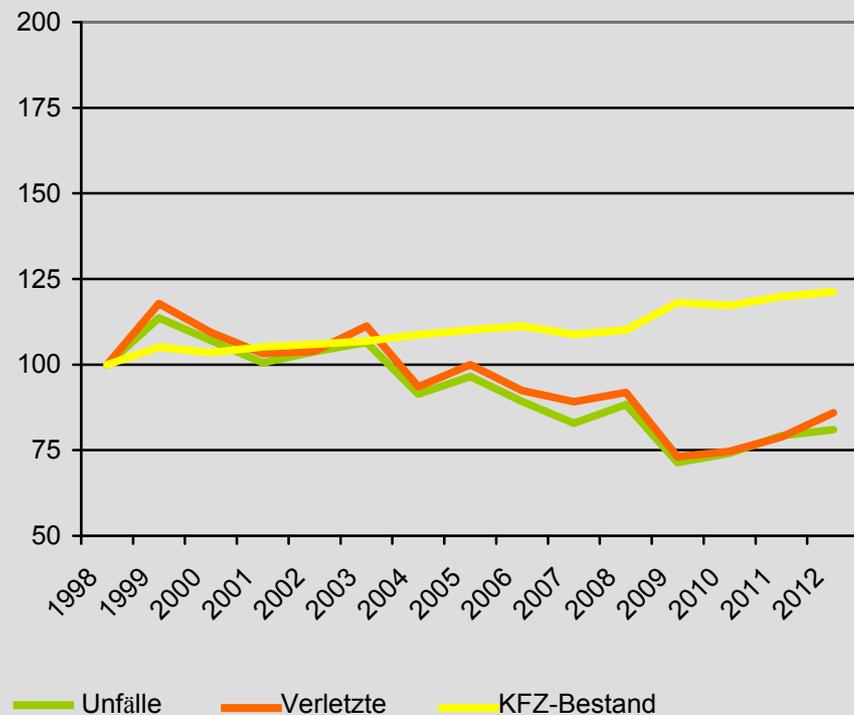
Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B1 Wiener Straße	Krztg. B137/B138, km 208,224 - 208,768	6	6	7
2	B1 Wiener Straße	Kreisverkehr Stelzhamerstraße/Hans Sachs Straße, km 209,2 - 209,494	2	7	1
3	B1 Wiener Straße	Krztg. L519 Innbachtal Straße, km 209,926 - 210,85	10	14	10
4	B1 Wiener Straße	Krztg. Richard Wagnerstr./Kienzlstraße, km 211,28 - 211,5	4	2	3
5	B1 Wiener Straße	Krztg. Schulstraße, km 211,85 - 212	1	3	4
6	B1 Wiener Straße	Krztg. Königsederstraße/Grüne Zeile, km 212,205 - 212,355	0	8	5
7	B1 Wiener Straße	VLSA Krztg. Noitzmühlstraße, km 213 - 213,247	3	7	9
8	B137 Innviertler Straße	VLSA Krztg. B1 Wiener Straße, km 0 - 0,246	6	7	7
9	B137 Innviertler Straße	Anschluss A25 Welser Autobahn Wels-Nord, km 2,35 - 2,905	12	13	3
10	L519 Innbachtalstraße	Camillo Schulzstr. bis Billrothstraße, km 0,338 - 0,875	7	7	9
11	Krztg. Oberfeldstraße - Grieskirchner Straße		4	7	4
12	Krztg. Albrechtstraße - Sauerbruchstraße		0	4	3
13	Krztg. Grieskirchner Straße - Römerstraße		4	5	2
14	Krztg. Schmierndorferstraße - Wimpassinger Straße		2	1	6
Summe:			42	38	47

Unfallkenngrößen 2010 - 2012



Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012



■ Die Unfälle mit Personenschaden sowie die Anzahl der verletzten Personen steigt seit 2009 kontinuierlich an.

Positiv zu bemerken ist, dass 2012 im Gegensatz zu den Jahren 2010 und 2011 mit jeweils 3 Verkehrstoten kein Verkehrsteilnehmer getötet wurde.

Trotz diverser Maßnahmen im innerstädtischen Verkehrskonzept ergibt sich ein weiterer Handlungsbedarf zur Hebung der Verkehrssicherheit.

Verunglückte nach Fahrzeugart

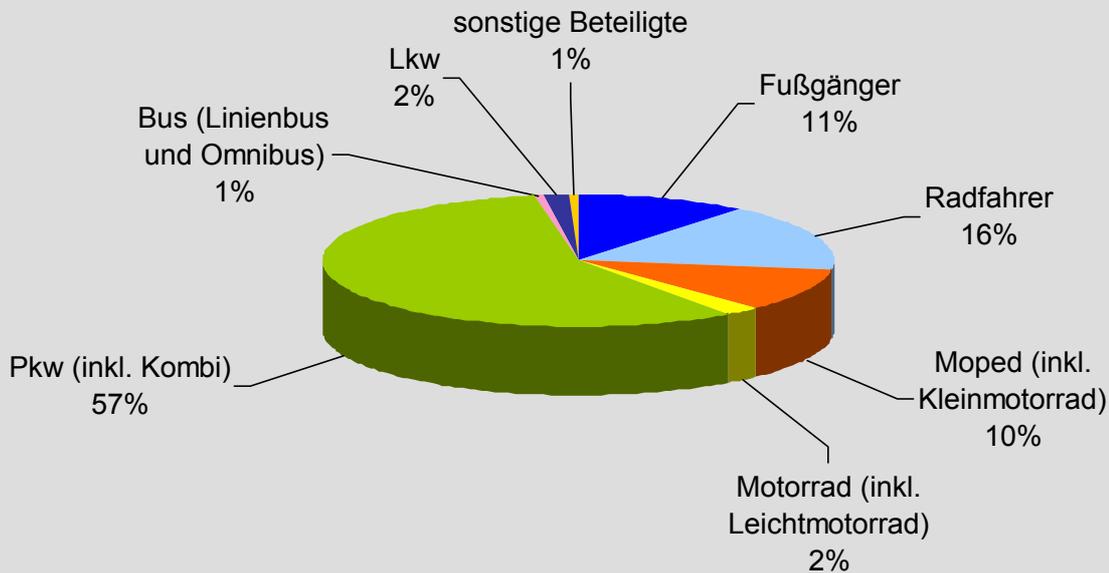


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

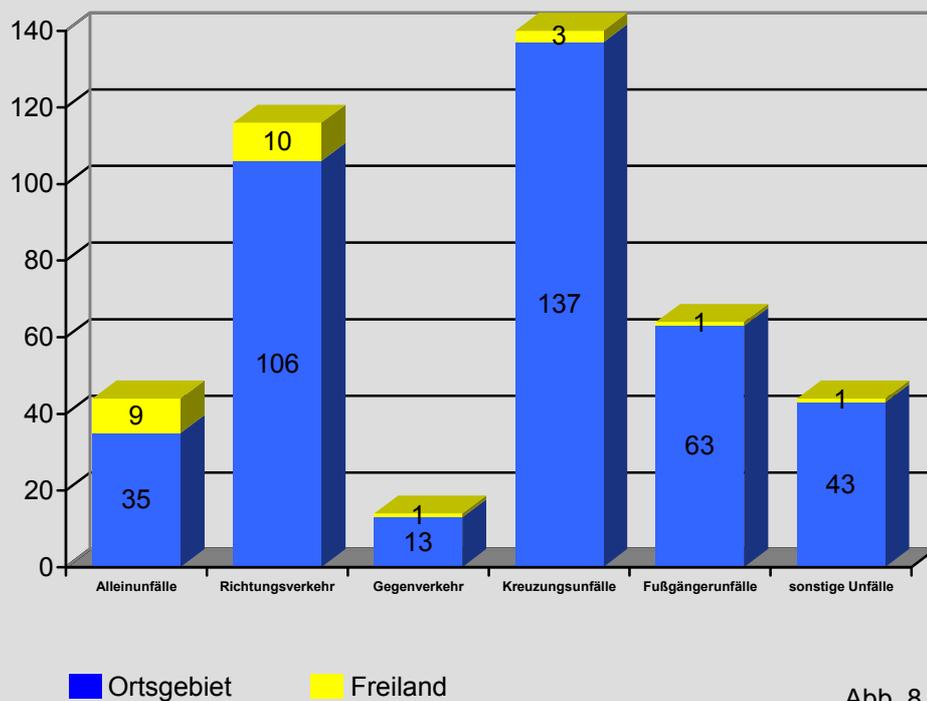
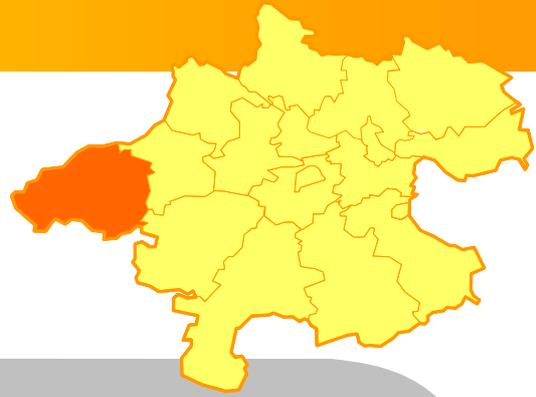


Abb. 8.5

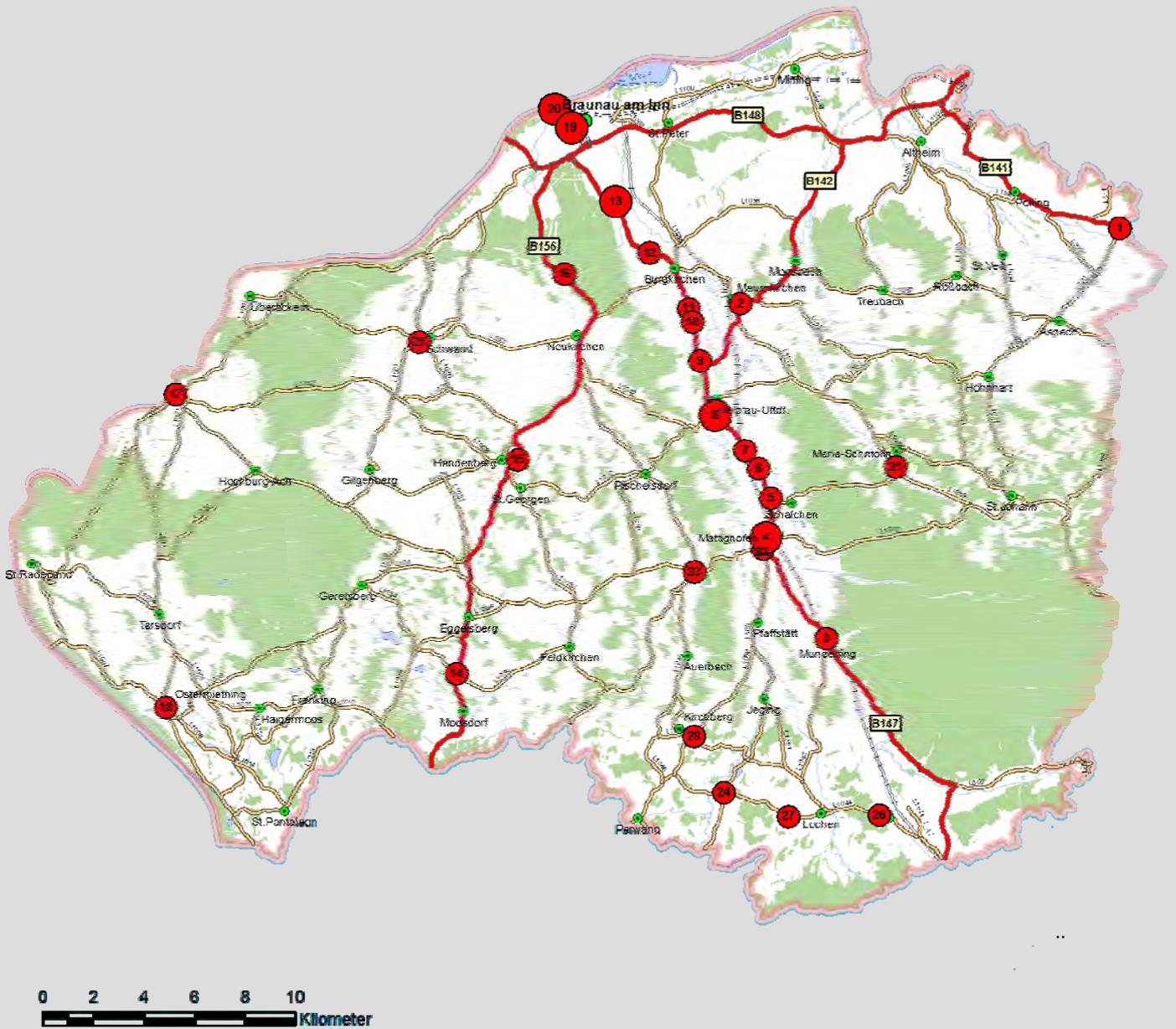
■ Der Anteil des PKW Verkehrs dominiert weiterhin das Unfallgeschehen, der Anteil der verunglückten Radfahrer ist rückläufig. Diverse Maßnahmen im Radwegenetz sind daher positiv zu bewerten und weiterzuführen.

Der Unfalltyp "Kreuzungsunfall" und Unfälle im Richtungsverkehr insbesondere im Vorfeld der Kreuzungen sind weiterhin dominant.

Bezirk Braunau



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B141 Rieder Straße	Gde. Aspach, Krzg. L507, km 37,55 - 37,561	1	2	2
2	B142 Mauerkirchener Straße	Mauerkirchen, Marktplatz, km 3,229 - 3,425	4	3	2
3	B147 Braunauer Straße	Munderfing, km 12,726 - 12,91	4	2	3
4	B147 Braunauer Straße	Mattighofen, km 16,72 - 18,6	14	16	12
5	B147 Braunauer Straße	Schalchen, km 19,25 - 19,3	3	2	2
6	B147 Braunauer Straße	Gde. Schalchen, Furth, km 20,496 - 20,689	2	0	4
7	B147 Braunauer Straße	Gde. Schalchen u. Uttendorf, Rechlmühle, km 21,2 - 21,75	4	1	3
8	B147 Braunauer Straße	Uttendorf, km 22,85 - 23,96	7	5	4
9	B147 Braunauer Straße	Gde. Uttendorf, Kronleiten, km 25,8 - 25,935	3	0	2
10	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Albrechtsberg, km 27,39 - 27,6	3	2	2
11	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Krzg. Biburg, km 28 - 28,11	3	1	1
12	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Unterhartberg, km 30,97 - 31,14	0	1	3
13	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Kühberg - Aching, km 33,135 - 34,43	10	7	3
14	B156 Lamprechtshausener	Gde. Moosdorf, Habersdorf, Krzg. L1030, km 36 - 36,014	2	2	1
15	B156 Lamprechtshausener	Gde. Handenberg, Sandtal, km 45,5 - 45,562	2	2	2
16	B156 Lamprechtshausener	Gde. Burgkirchen und Neukirchen/E., Lachforst, km 55 - 55,21	3	4	0
17	L501 Weilhart Straße	Gde. Hochburg-Ach, Ach, Acher Berg, km 19,02 - 19,196	1	2	2
18	L501 Weilhart Straße	Ostermiething, Volksschule, Altenheim, km 32,865 - 33,108	5	1	1
19	L502 Simbacher Straße	Braunau/Inn, Krzg. Raitfeldstraße und Laaber km 0,85 - 1,07	1	2	8
20	L502 Simbacher Straße	Braunau/Inn, km 2,04 - 2,25	2	3	5
21	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Maria Schmolln, Unterminalthal, km 27,923 - 28,147	2	2	1
22	L503 Oberinnviertler Straße	Mattighofen, Brauereistraße, Moosstraße, km 34,75 - 34,9	3	1	2
23	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Pischelsdorf, Wagenham, Krzg. L1025, km 38,14 - 38,144	2	1	1

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau

24	L505 Mattseer Straße	Palting, Krzg. L1044, km 10,965 - 11,013	2	4	1
25	L1001 Gilgenberger Straße	Gde. Schwand, Krzg. L1026, km 6,612 - 6,65	2	1	1
26	L1044 Baier Straße	Gde. Lengau, km 3,488 - 3,725	1	1	4
27	L1044 Baier Straße	Gde. Lochen, Astätt, km 7,434 - 7,45	0	1	3
28	L1050 Siegertshafter Straße	Gde. Kirchberg, Entham, Krzg. L1048, km 4,448 - 4,475	2	1	2
29	Krzg. Michaelistraße – Salzburgerstraße	Braunau/Inn	2	2	4
30	Krzg. Raitfeldstraße - Erlachweg	Braunau/Inn	0	2	2
31	Salzburgerstraße Nr. 99	Braunau/Inn	5	3	0
Summe:			95	77	83



Unfallkenngrößen 2010 - 2012

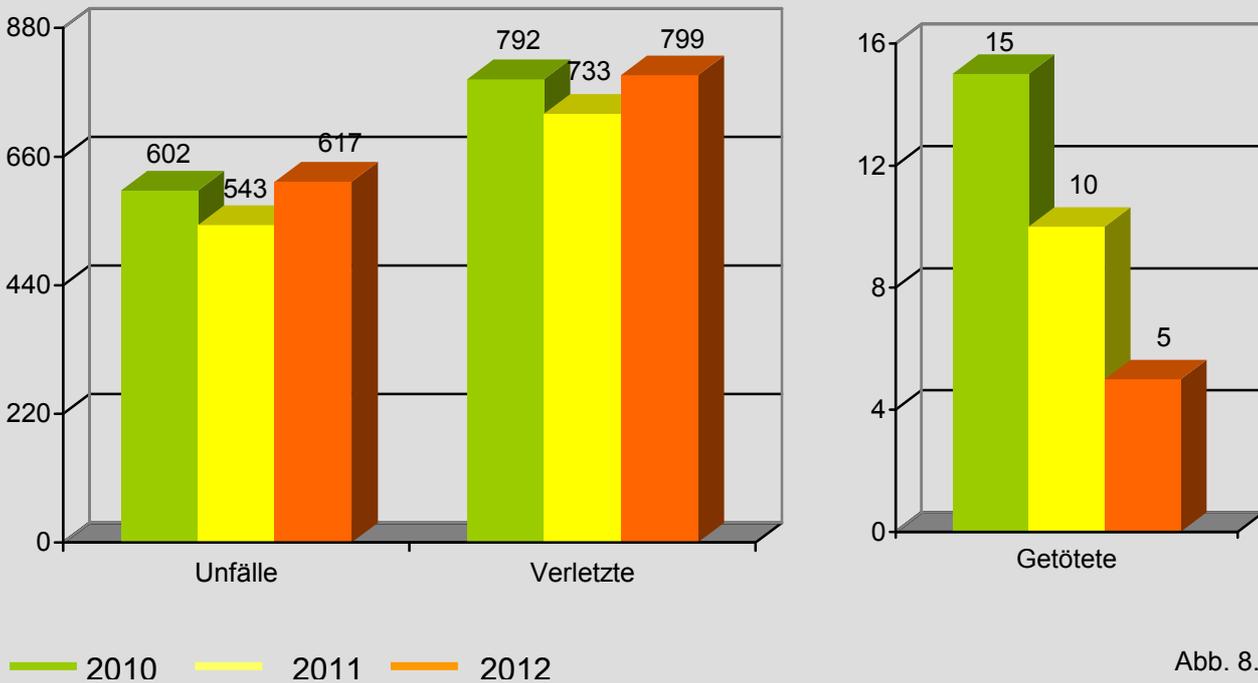


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012

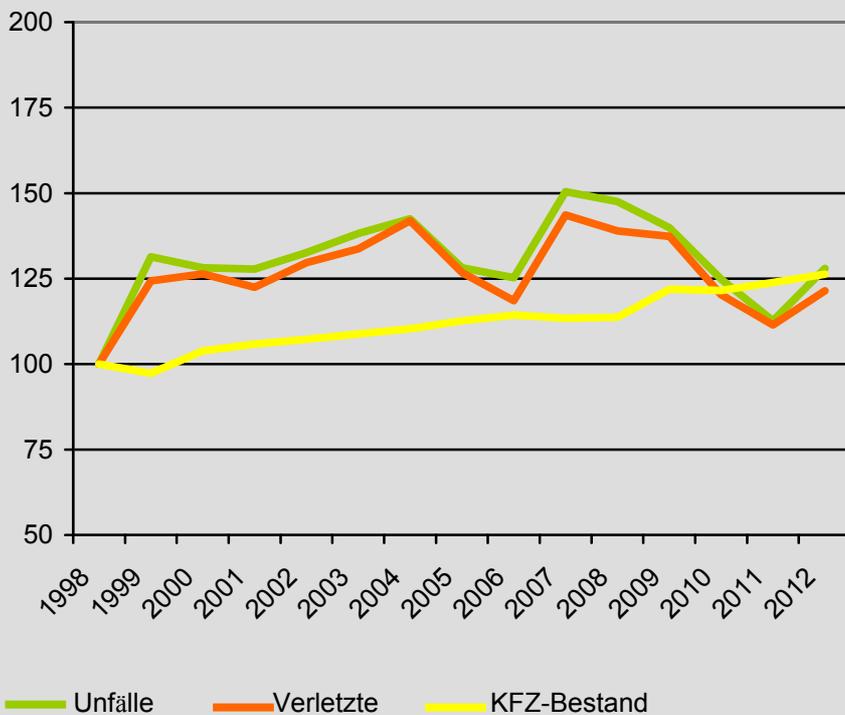


Abb. 8.3

■ Die Anzahl der Unfallhäufungsstellen ist etwa gleich geblieben. Die Menge der stattgefundenen Verkehrsunfälle hat sich aber wieder erhöht. Noch nie war die Anzahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen seit Führung der Unfallstatistik so gering. Dennoch ergibt die Gesamtheit der bei Verkehrsunfällen schwer verletzten und getöteten Personen die Dritthöchste. In einem weiteren Vergleich der 18 Bezirke belegt der Bezirk Braunau bei den verunglückten Personen die 4. Stelle. Besondere Auffälligkeiten entgegen dem oberösterreichischen Gesamtergebnis sind nicht erkennbar. Bei Verkehrsbeschränkungen wurde teilweise strikt vorgegangen, insbesondere bei den hochrangigen Nord-Süd-Verbindungen sind diesbezügliche Möglichkeiten kaum mehr vorhanden.

Verunglückte nach Fahrzeugart

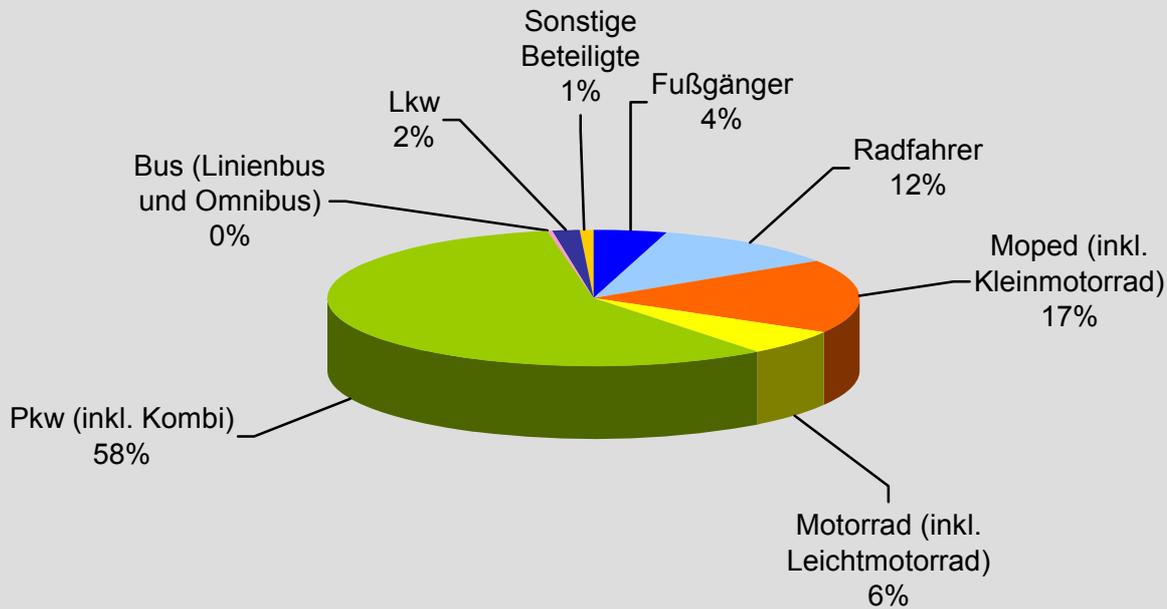


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

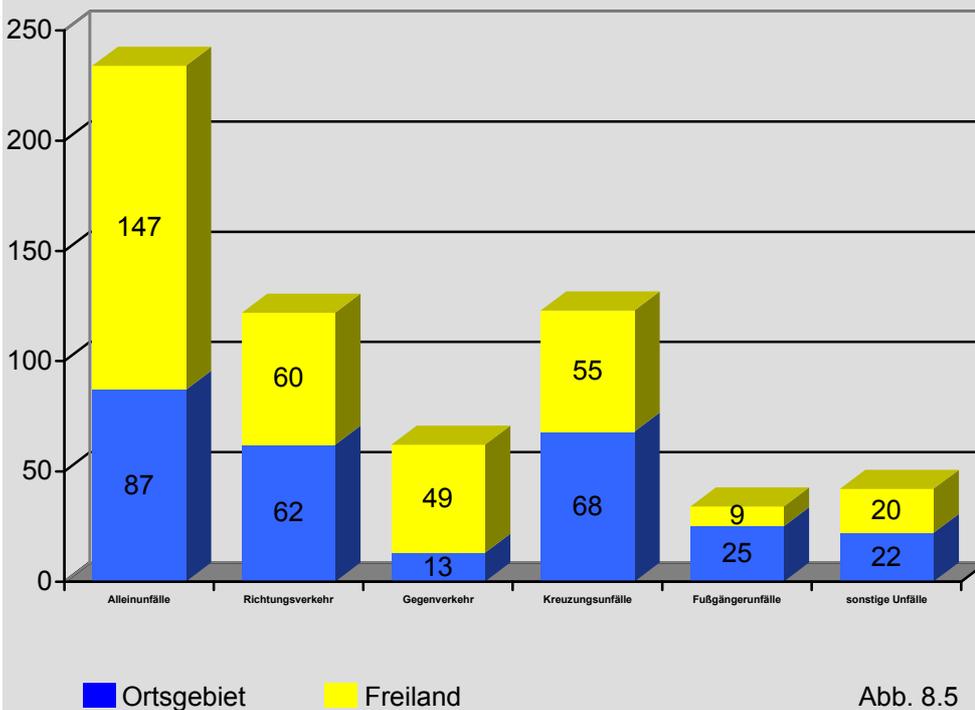
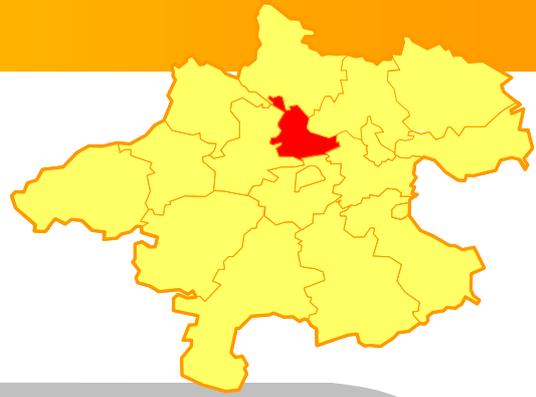


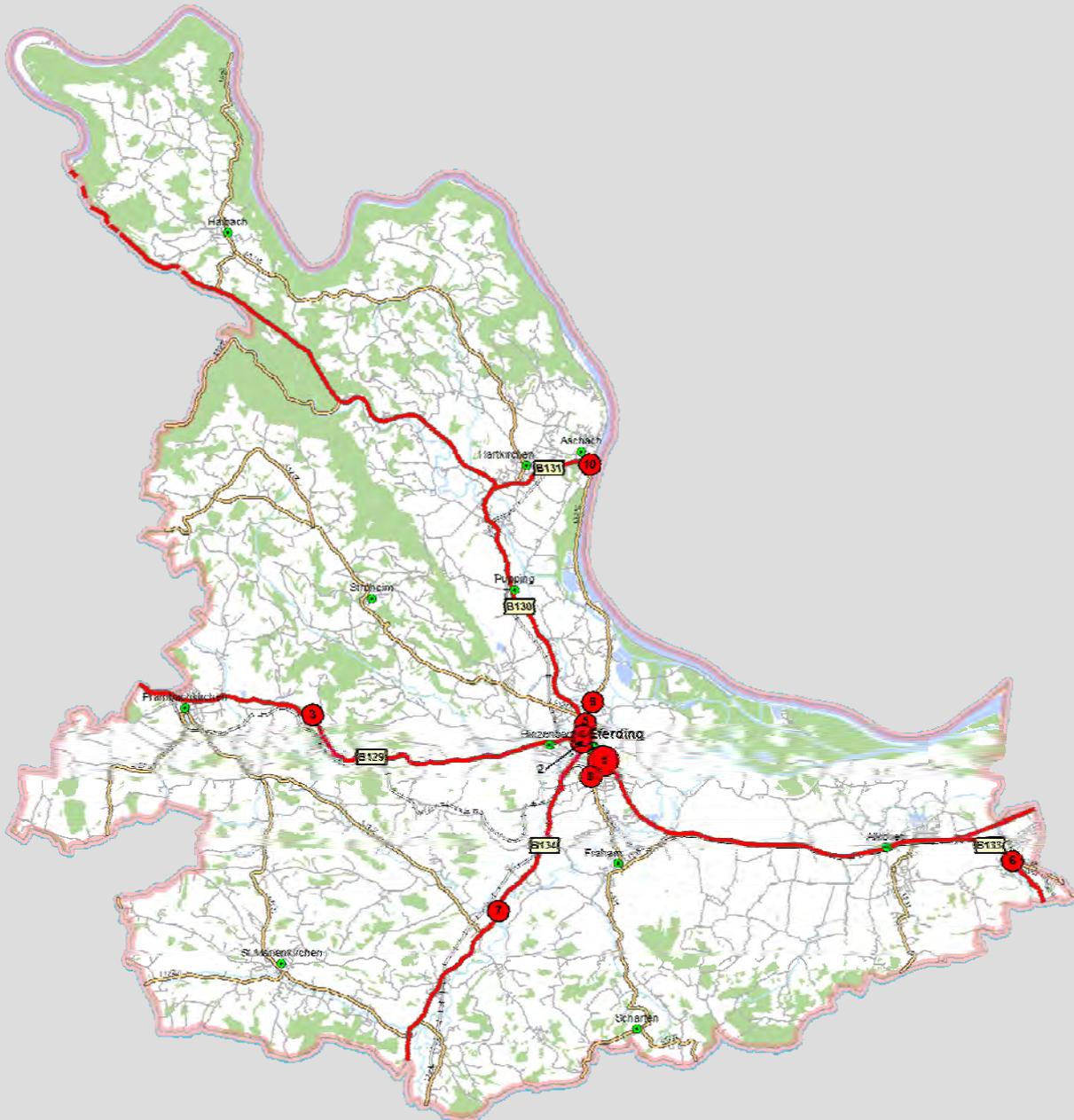
Abb. 8.5

■ Der flächenmäßig größte Bezirk mit dem längsten Straßennetz Oberösterreichs weist eine hohe Unfallrate insbesondere bei den Alleinunfällen und Gegenverkehrsunfällen auf. Auch die Anzahl der Kreuzungsunfälle und Unfälle im Richtungsverkehr in den Ortsgebieten ist relativ hoch. Dies ist in den vielen Ortsdurchfahrten der hochrangigen Straßen bei ansonsten insgesamt eher ländlichen Strukturen zu erklären. Den unfallträchtigsten Straßenzug stellt weiterhin die B147 Braunauer Straße zwischen den Gemeinden Lengau und Burgkirchen dar. Ein leicht rückläufiger Trend ist entlang der B156 Lamprechtshausener Straße bemerkbar.



Bezirk Eferding

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Eferding



0 1 2 3 4 5
Kilometer

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Eferding

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B129 Eferdinger Straße	Zufahrt Straßenmeisterei, km 24,6 - 24,85	4	3	3
2	B129 Eferdinger Straße	Krztg. B129 mit B130, km 25,271 - 25,48	2	3	2
3	B129 Eferdinger Straße	Freiland B129 Eferding-Prambachkirchen, km 32,04 - 32,3	2	2	1
4	B130 Nibelungenstraße	Krztg. Pennymarkt, km 0,047 - 0,278	3	0	2
5	B130 Nibelungenstraße	Raabkreuzung, km 0,35 - 0,52	2	3	2
6	B133 Theninger Straße	Durchf. Straßham bis Krztg Ochsenstr., km 9,488 - 9,674	1	2	3
7	B134 Wallerner Straße	Bereich Innbachbrücke, km 4,17 - 4,41	2	2	1
8	L531 Schartener Straße	Krztg. L531 mit Molkereistraße, km 16 - 16,03	2	0	3
9	L1219 Brandstatter Straße	Krztg. Spar Markt, km 0,321 - 0,541	0	2	2
10	L1219 Brandstatter Straße	Krztg. Ort Aschach, km 6 - 6,25	2	3	1
Summe:			20	20	20

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

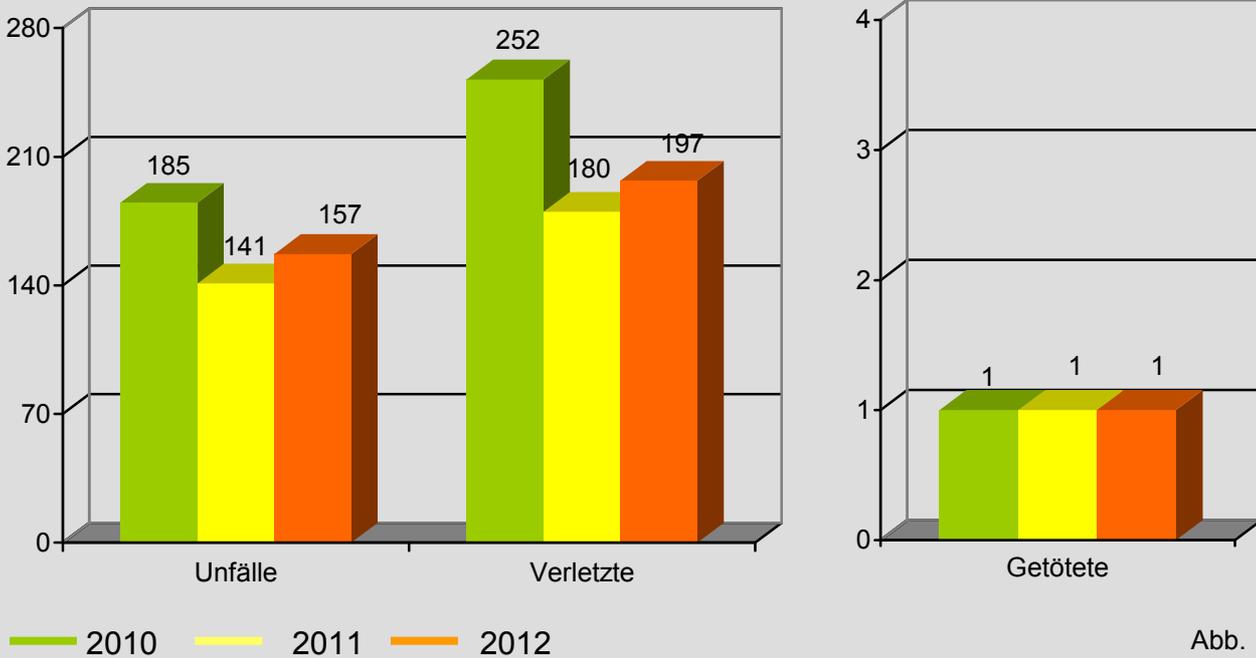


Abb. 13.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012

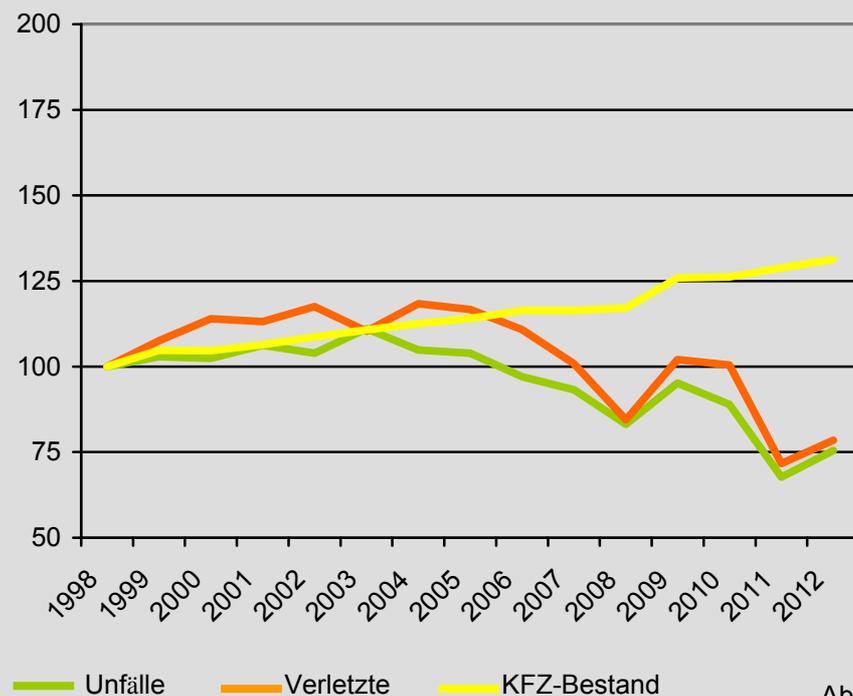


Abb. 13.3

■ Eine weitere Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes zeigt sich auch im Jahr 2012. Die Anzahl der Personenschäden sowie die Unfallzahlen sind wie in ganz Oberösterreich insgesamt etwas gestiegen. Der starke Rückgang des Vorjahres konnte nicht fortgesetzt werden. Grund für diese Steigerung ist die neue Erfassung der Unfalldaten und somit ist die Unfallzahl 2012 nicht mit dem Jahren davor vergleichbar. Trotz des steigenden Kraftfahrzeugbestandes ist die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer gleichbleibend. Das zeigt, dass Verkehrssicherheitsmaßnahmen und bauliche Veränderungen ihre Wirkung im Hinblick auf die Unfallschwere zeigen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

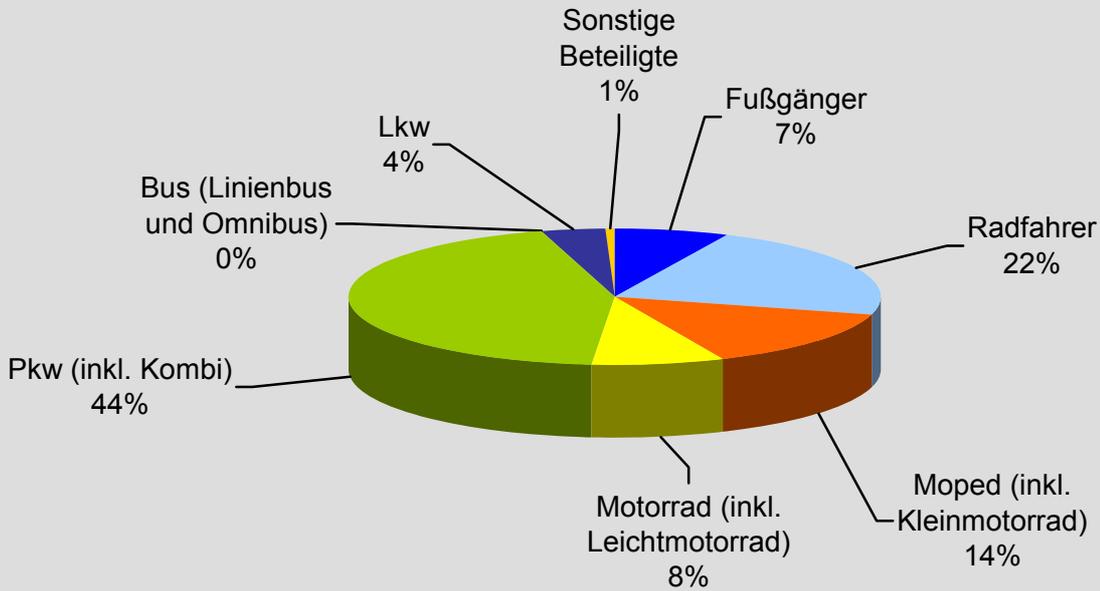


Abb. 13.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

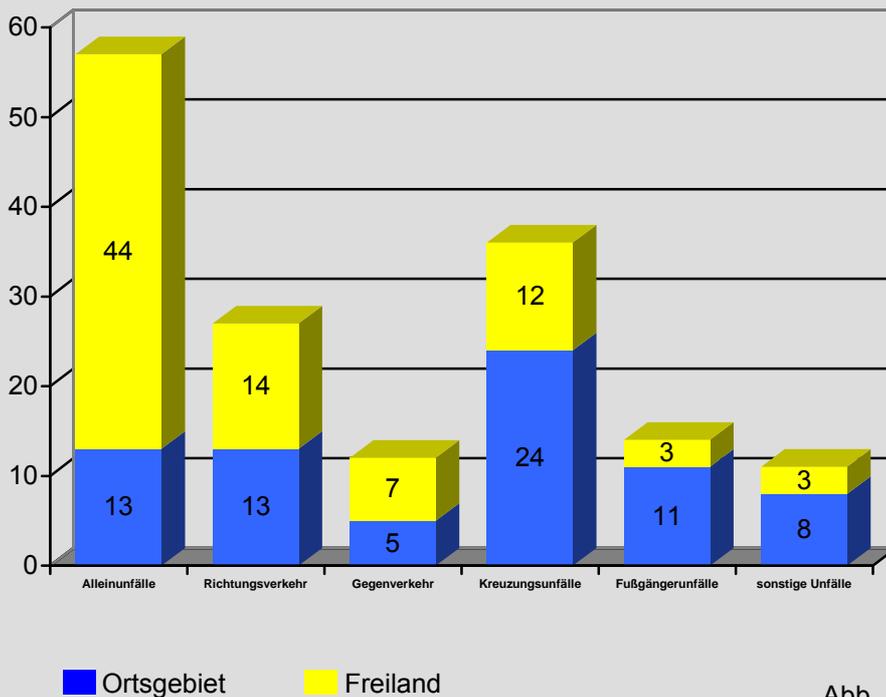
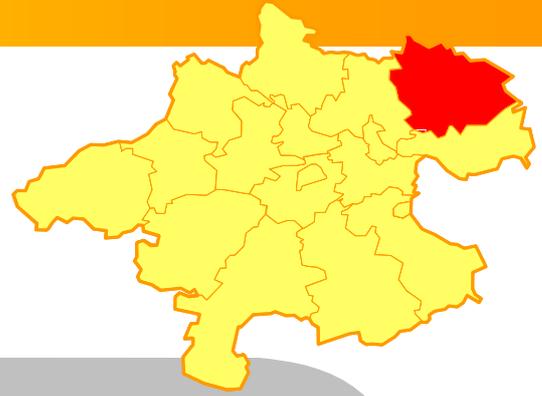


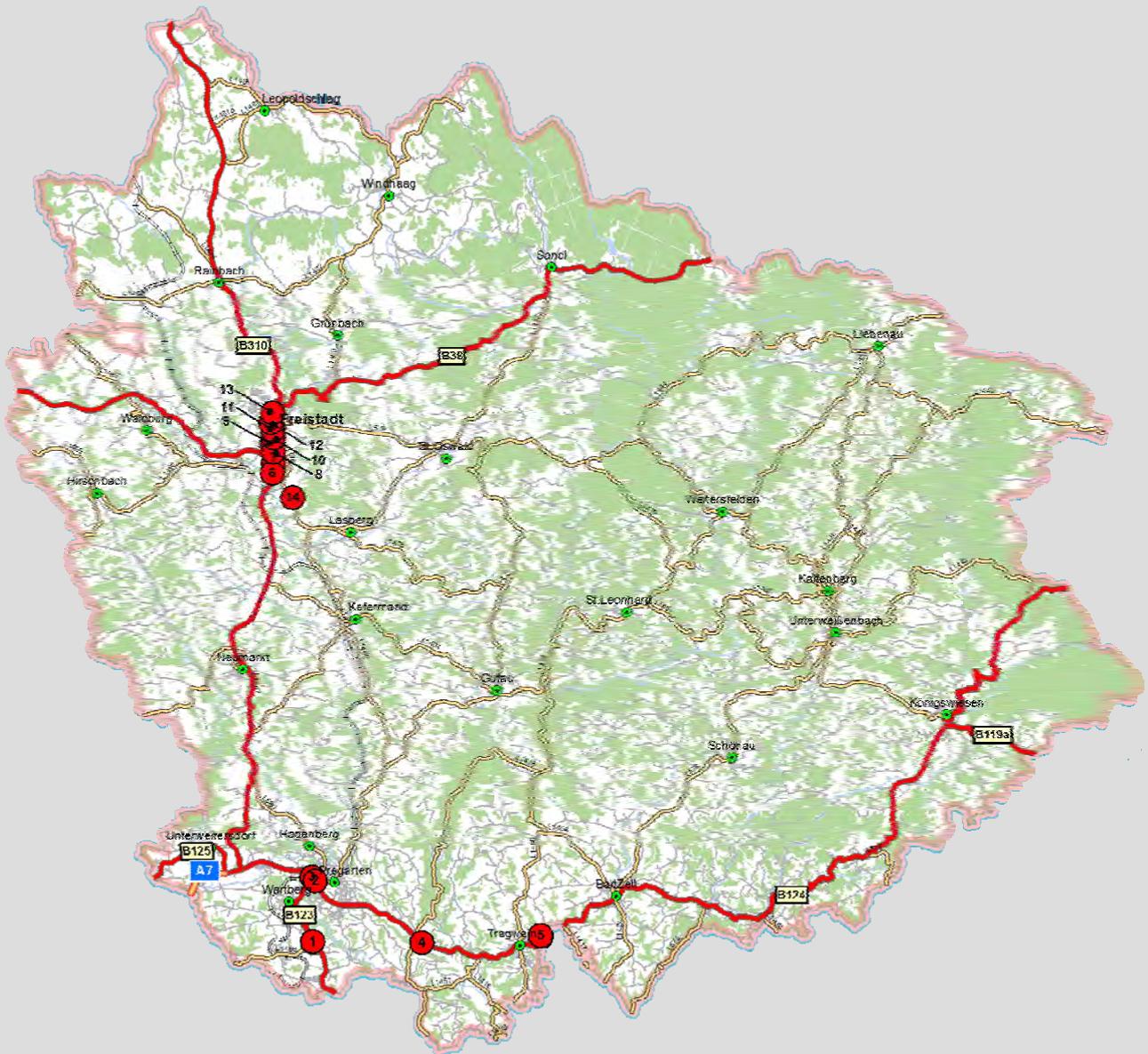
Abb. 13.5

■ Mit rund 36% der Unfälle dominiert auch heuer wieder der Alleinunfall das Unfallgeschehen. Auch die sonstigen Unfälle sind stark angestiegen. Grund für diesen Anstieg ist die auffällig hohe Zahl an verletzten Radfahrer/innen (22%). Der Wert von Fahrradunfälle bezogen auf die gesamten Unfälle liegt bei 27%. Rückläufig sind hingegen die Unfälle im Gegenverkehr und die Kreuzungsunfälle. Auch die Zahl der Verletzten bei PKW Unfällen ist von 94 auf 87 zurückgegangen.



Bezirk Freistadt

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Freistadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Freistadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B123 Mauthausener Straße	Gde. Wartberg, teilweise 70km/h Beschränkung, Kurvenabschnitt, Krzg. mit Güterweg u. Gemeindestr., Bushaltestelle, km 18,2 - 18,42	2	1	1
2	B123 Mauthausener Straße	Gde. Wartberg, 50km/h Beschränkung, Krzg. mit L1472 u. B124, Kurvenbereich, km 20,991 - 21,225	1	2	5
3	B124 Königswiesener Straße	Gde. Hagenberg, 70km/h Beschränkung, Krzg. mit L580 u. Gemeindestraße, km 2,78 - 2,97	2	5	1
4	B124 Königswiesener Straße	Gde. Tragwein, Freiland, Krzg. mit L1415 u. Gemeindestraße, km 7,952 - 7,96	1	1	2
5	B124 Königswiesener Straße	Gde. Tragwein, 60km/h Beschränkung, Kurvenbereich, Zufahrten, km 16,0 - 16,223	2	3	2
6	B310 Mühlviertler Straße	Ortsdurchfahrt Freistadt, Bushaltestelle, Annäherung an Schutzweg u. Krzg. mit Gemeindestraßen, km 36,26 - 36,28	2	1	1
7	B310 Mühlviertler Straße	Ortsdurchfahrt Freistadt, Krzg. mit Gemeindestraßen, Zufahrten Betriebe/Nebenfahrbahn, Nahbereich zu VLSA Krzg., km 36,531 - 36,765	1	2	2
8	B310 Mühlviertler Straße	Ortsdurchfahrt Freistadt, Krzg. mit Gemeindestraßen, Zufahrten, km 36,966 - 37,2	0	3	3
9	B310 Mühlviertler Straße	Ortsdurchfahrt Freistadt, Krzg. B38, Krzg. mit Gemeindestraßen, Zufahrten, km 37,252 - 37,496	5	1	2
10	B310 Mühlviertler Straße	Ortsdurchfahrt Freistadt, Krzg. L1476, Krzg. Gemeindestraße, km 37,544 - 37,71	5	1	3
11	B310 Mühlviertler Straße	Ortsdurchfahrt Freistadt, Krzg. mit Gemeindestraßen, Zufahrten, straßenbegleitende Parkflächen, km 37,819 - 38,053	2	3	3
12	B310 Mühlviertler Straße	Ortsdurchfahrt Freistadt, Krzg. mit Gemeindestraßen, Schutzweg mit LSA, Annäherung an VLSA Krzg., km 38,149 - 38,316	1	3	4
13	B310 Mühlviertler Straße	Ortsdurchfahrt Freistadt, Krzg. mit Gemeindestraßen, Annäherung an VLSA Krzg. mit L579, Zufahrten, km 38,487 - 38,716	6	0	2
14	L1476 Walchshofer Straße	Gde. Lasberg, 70km/h Beschränkung, Zufahrten, km 2,6 - 2,805	2	2	2
Summe:			32	28	33

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

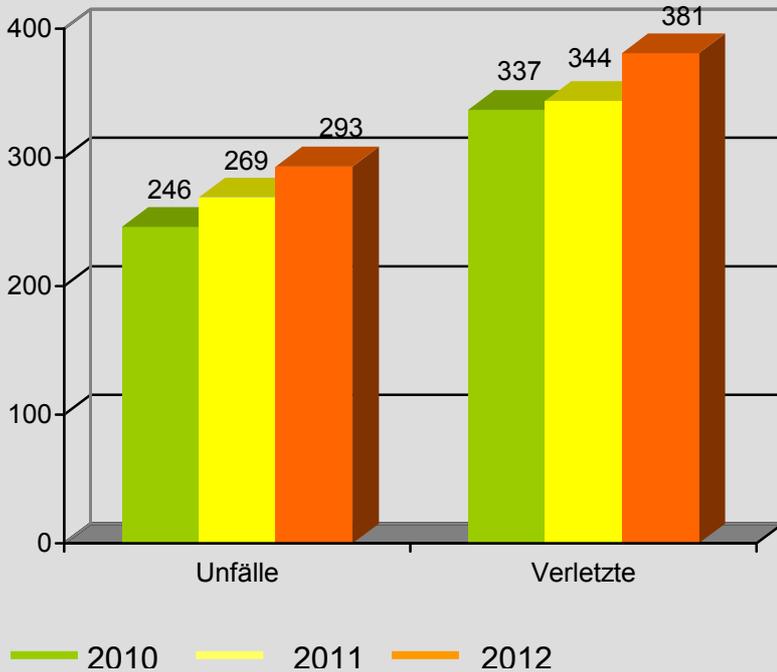


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012

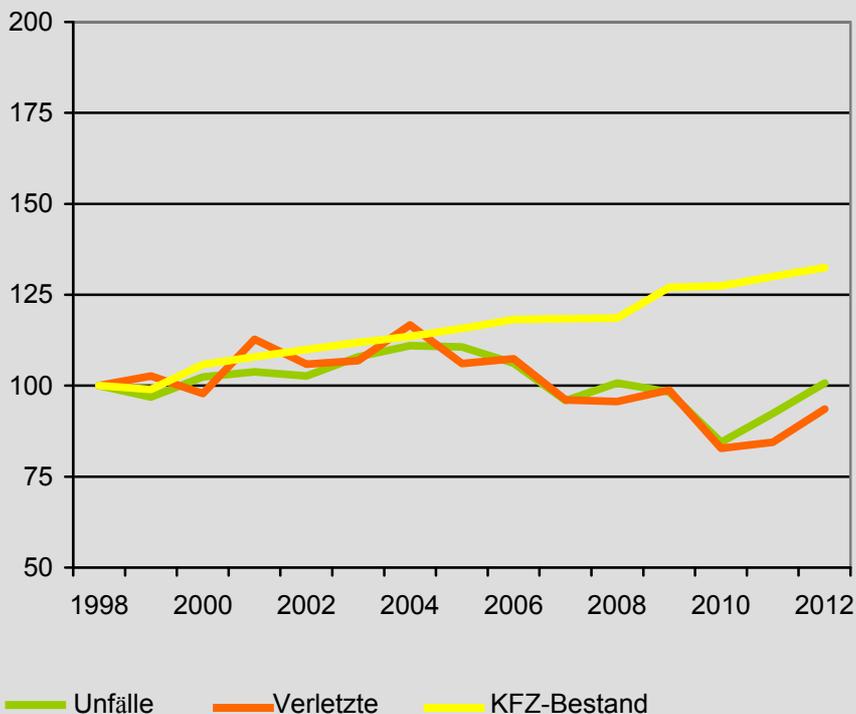


Abb. 8.3

Die zunehmende Verkehrsleistung und der stetige Anstieg der individuellen Mobilität außerhalb der Ballungszentren sind auch im Bezirk Freistadt deutlich zu erkennen. Der seit etwa dem Jahr 2003 bestehende Abwärtstrend der Unfallkennzahlen wird seit dem Vorjahr unterbrochen und die Unfallkennzahlen für 2012 befinden sich etwa auf dem Niveau von 2009. Gegenüber dem Vorjahr (2011) sind die Anzahl der Unfälle (von 269 auf 293) und der verletzten Personen (von 344 auf 381) angestiegen, wenngleich gegenüber 2011 ein deutlicher Rückgang bei den getöteten Verkehrsteilnehmern (von 8 auf 5) zu verzeichnen ist. Besonders gelagert ist 2012 die Unfalltypologie bei den Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang, alle ereigneten sich im Begegnungsverkehr und in Zusammenhang mit überhöhter Fahrgeschwindigkeit bzw. Unachtsamkeit.

Verunglückte nach Fahrzeugart

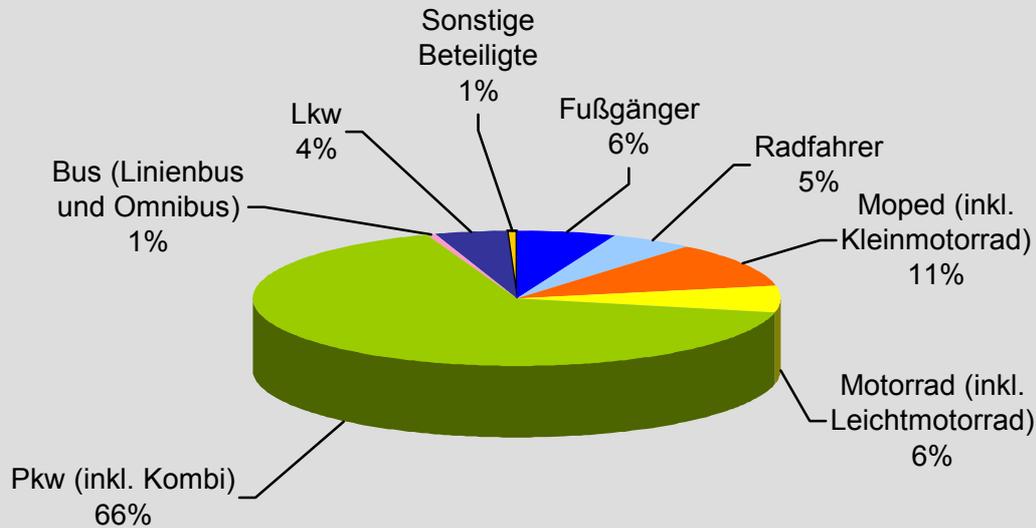


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

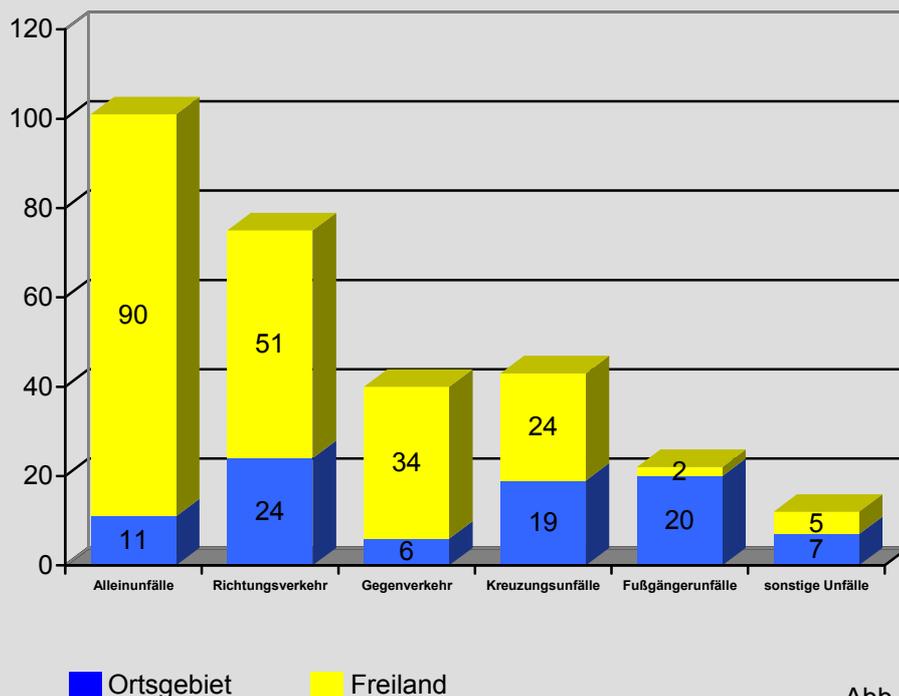
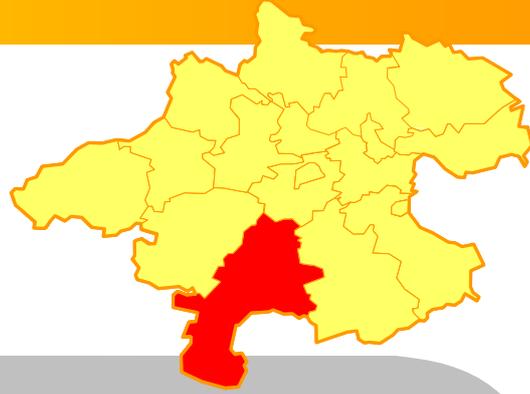


Abb. 8.5

▪ Bezogen auf die Verkehrsbeteiligung (Fahrzeugart) ergibt sich bei den Verunglückten, verglichen mit den Vorjahren, ein hoher Anteil bei der Gruppe der Fußgänger (+3%Pkte gegenüber 2011). Die größte Abnahme gegenüber dem Vorjahr bzgl. Beteiligung am Verkehr besteht bei den Mopedlenkern (-4%Pkte, wobei dieser Anteil 2011 besonders hoch erfasst wurde). Ausgeprägt erscheint im Jahr 2012 bei den Unfalltypen die Gruppe der Fußgänger, insbesondere jene Unfälle die sich innerorts ereignet haben. Wie auch in den Vorjahren (und charakteristisch für den Bezirk mit langen Verbindungsstraßen außerorts) ist der hohe Anteil an Alleinunfällen im Freiland besonders dominant. Die Unfallhäufungsstellen konzentrieren sich verkehrsbedingt und wie in den letzten Jahren auf die wesentlichen Verbindungsachsen im Bezirk wie die B123 Mauthausener Straße, die B124 Königswiesener Straße und die B310 Mühlviertler Straße.

Bezirk Gmunden



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Gmunden



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Gmunden

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Hoferkreuzung, km 0,1 - 0,35	2	2	4
2	B120 Scharnsteiner Straße	OG Gmunden, Kosterplatz, Georgstraße, km 2,92 - 3,16	0	2	5
3	B120 Scharnsteiner Straße	Gschwandt, Freiland, Schlossberg, km 8,2 - 8,42	0	2	3
4	B120 Scharnsteiner Straße	OG Scharnstein, Zufahrt Mühldorf, km 16,955 - 17,16	1	1	3
5	B144 Gmundener Straße	Roitham, Freiland, 50 km/h, Sonntagbauernkurve, km 12,1 - 12,34	2	2	2
6	B144 Gmundener Straße	AST Laakirchen, 70 km/h, km 13,7 - 13,792	3	2	1
7	B144 Gmundener Straße	Laakirchen, Ortsdurchfahrt Steyrmühl, km 14,8 - 15	3	0	2
8	B144 Gmundener Straße	Laakirchen, Freiland, Betriebszufahrten, km 19,2 - 19,45	3	1	4
9	B144 Gmundener Straße	Laakirchen, OG Oberweis, km 20,129 - 20,314	2	2	1
10	B145 Salzkammergutstraße	Pinsdorf, Freiland, 80 km/h Kreuzung mit L1302, km 21,55 - 21,79	2	3	0
11	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland 70 km/h, Pollkreuzung, km 24,158 - 24,35	1	3	4
12	B145 Salzkammergutstraße	Ortsdurchfahrt Altmünster, km 28,49 - 29,65	6	8	3
13	B145 Salzkammergutstraße	Altmünster, Freiland, 80 km/h Nachdemsee, km 31,6 - 31,795	3	2	1
14	B145 Salzkammergutstraße	Traunkirchen, Freiland, 70 km/h Zufahrt Dornbüchel, km 33,4 - 33,6	0	3	2
15	B145 Salzkammergutstraße	OG Ebensee, Kreuzung mit L1297, km 41,0 - 41,1	5	2	2
16	B145 Salzkammergutstraße	OG Bad Goisern, Zufahrt Billa, km 65,783 - 66	1	2	2
17	L1306 Vorchdorfer Straße	OG Eisengattern, Kreuzung mit L1308, km 4,301 - 4,462	1	2	2
18	L1306 Vorchdorfer Straße	Vorchdorf, Zufahrt Falkenohren, km 8,7 - 8,85	3	1	1
19	L1306 Vorchdorfer Straße	Vorchdorf, Freiland, Weidach, km 9,365 - 9,61	1	3	2
Summe:			39	43	44

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

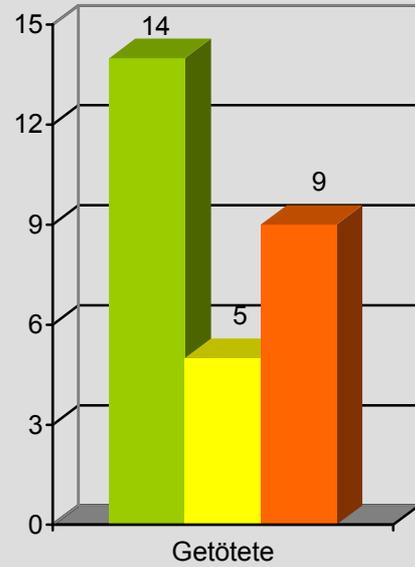
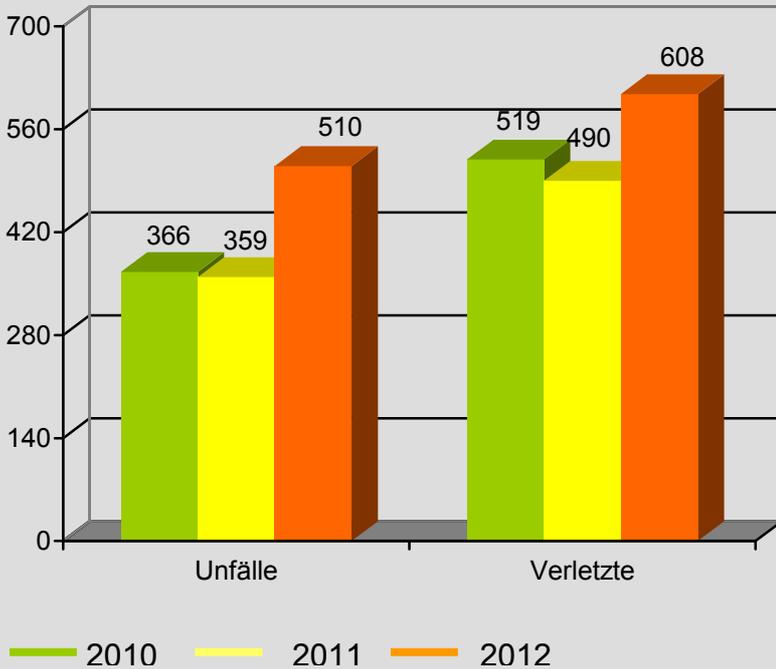
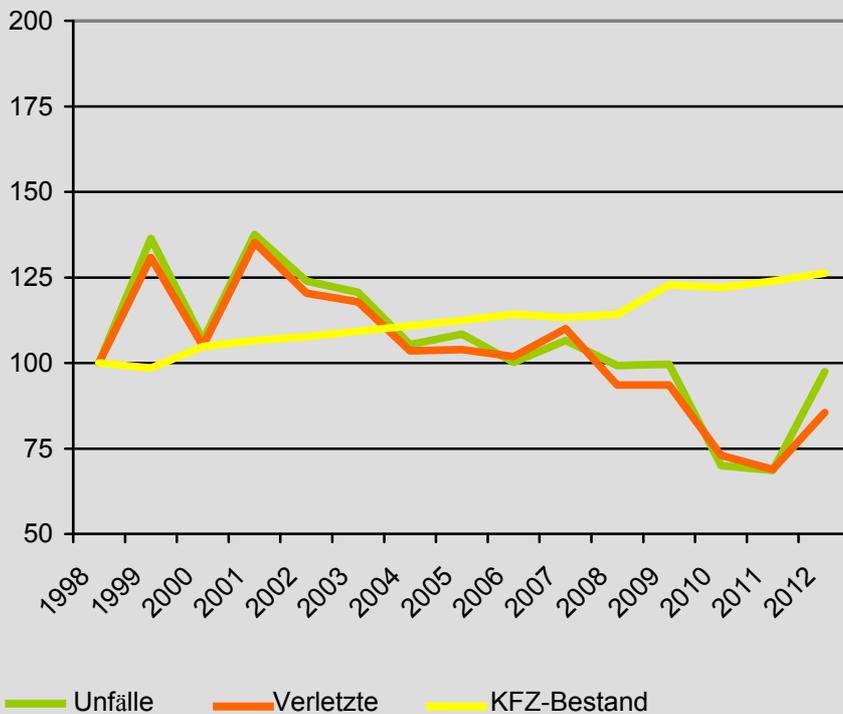


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012



■ Nach den historischen Tiefständen in den Jahren 2010 und 2011 stieg die Zahl der Unfälle um ca. 30% wiederum an. Auch die Anzahl der Verletzten ist um knapp 20% gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Der positive Trend im Bezirk (Unfälle und Verletzte sind seit dem Jahr 2007 rückläufig) hat sich trotz zahlreicher baulicher und straßenpolizeilicher Maßnahmen im Jahr 2012 nicht fortsetzen können.

Abb. 8.3

Verunglückte nach Fahrzeugart

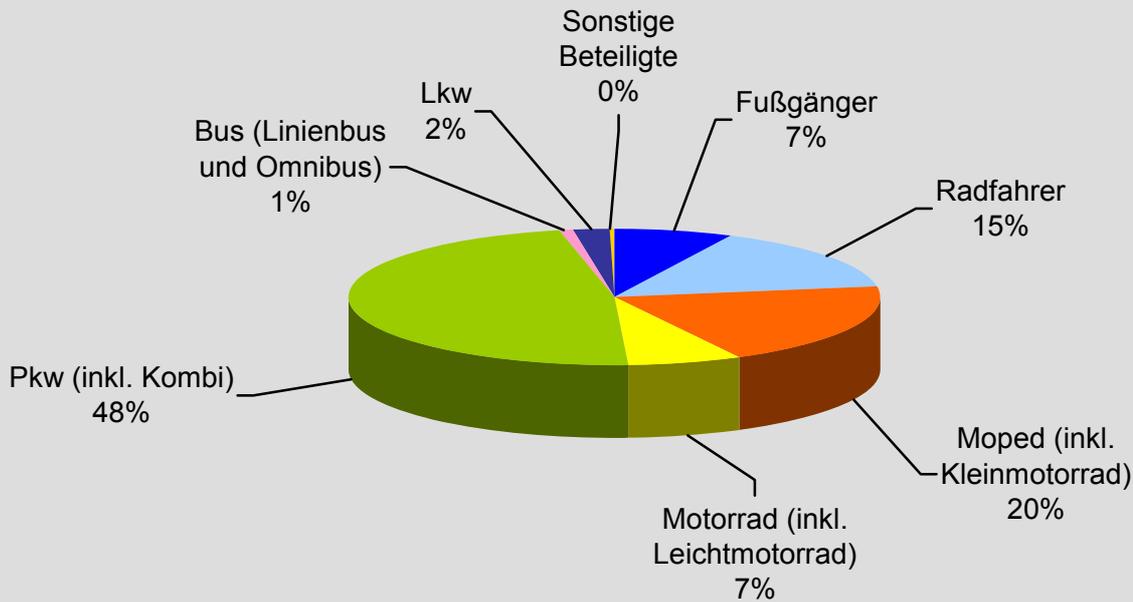


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

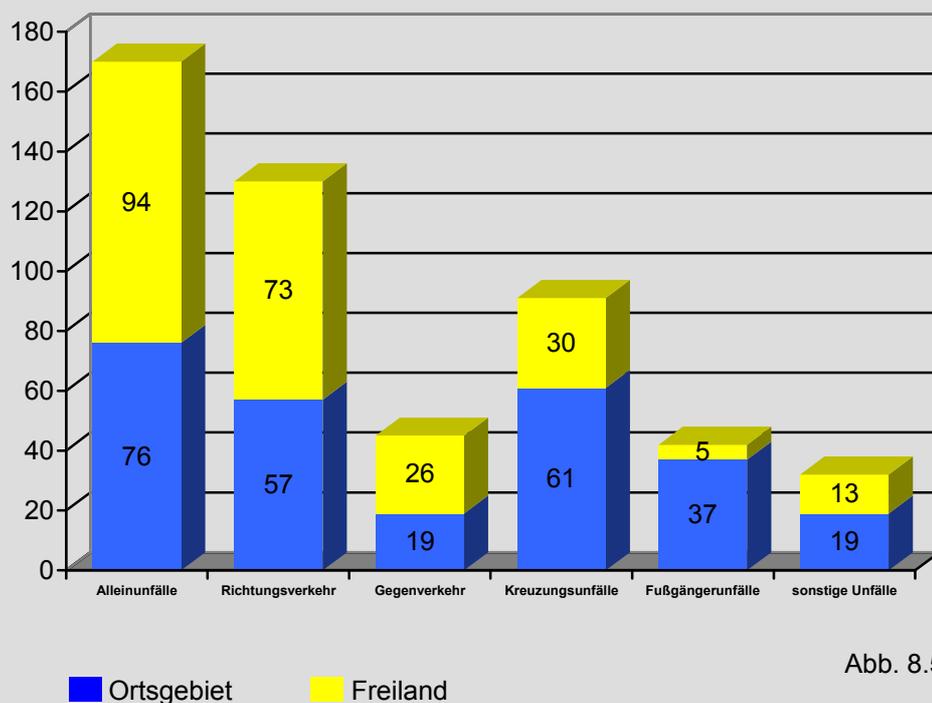
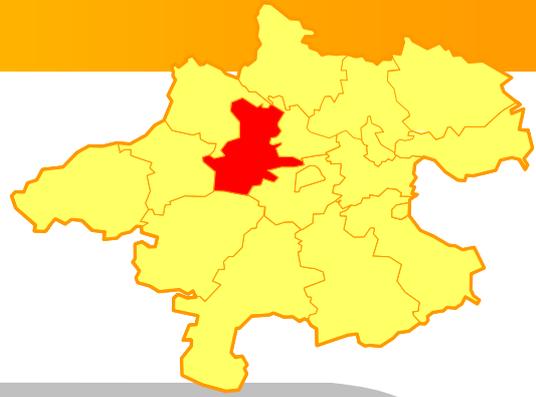


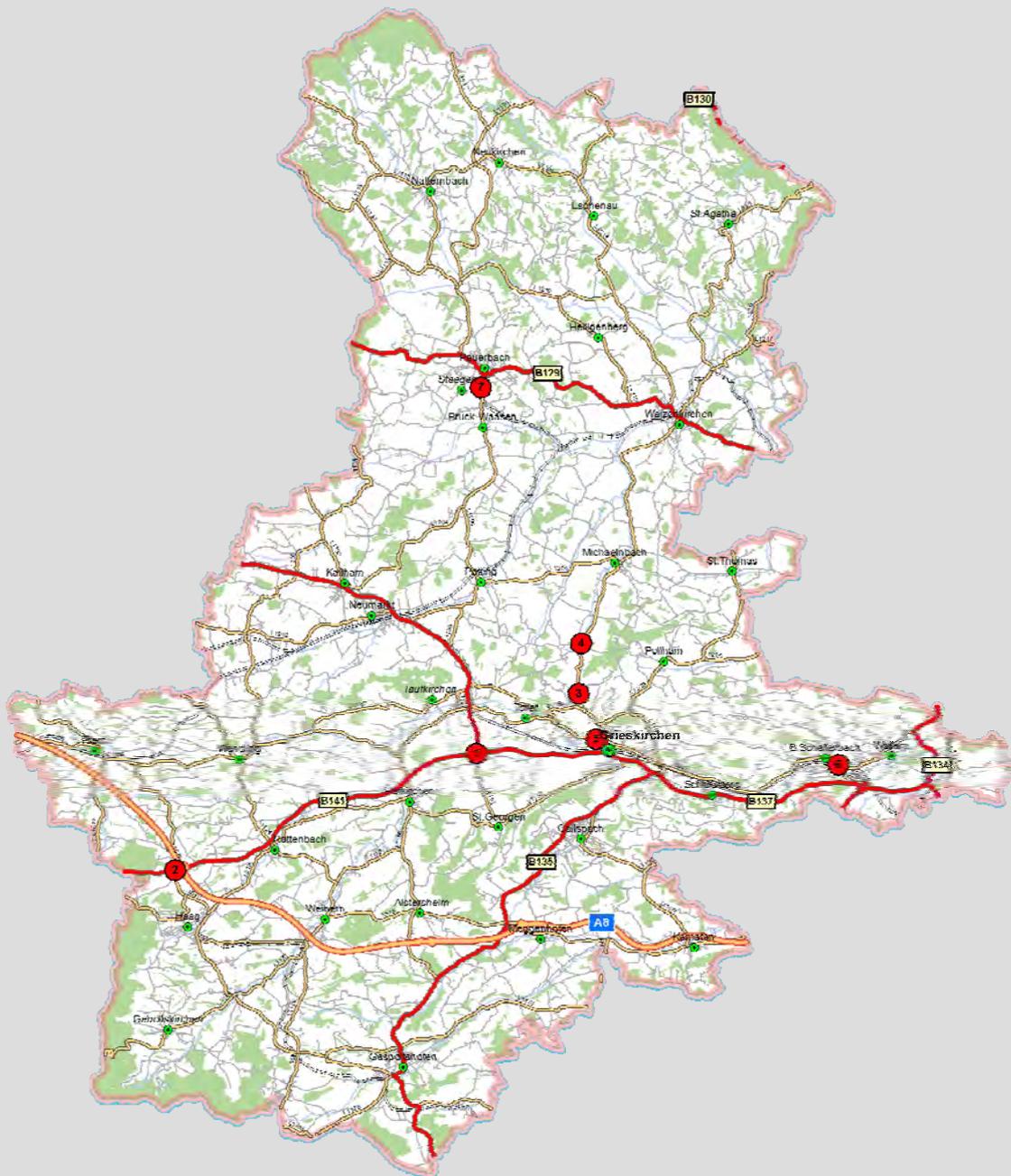
Abb. 8.5

■ 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. Insgesamt 42% aller Verunglückten sind Lenker eines einspurigen Fahrzeuges, wobei die Anzahl der Mopedlenker rund 20% aller Verunglückten ausmachen. Das Unfallgeschehen wird hauptsächlich durch das hochrangige Straßennetz (B120, B144 und B145) geprägt.



Bezirk Grieskirchen

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Grieskirchen



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Grieskirchen

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B141 Rieder Straße	Krztg.L1193, km 0,200-0,261	2	0	3
2	B141 Rieder Straße	Krztg.L520u.L1073, km 10,965-11,205	4	1	4
3	L525 Michaelnbach-Stauff-Straße	Steindlberg, km 2,360-2,400	0	0	3
4	L525 Michaelnbach-Stauff-Straße	Schappenedt km, 4,140-4,200	2	2	2
5	L528 Grieskirchner Straße	OG Grieskirchen, km 5,052-5,210	0	2	3
6	L528 Grieskirchner Straße	OG B.Schallerbach, km 13,720-13,950	3	2	2
7	L1200 Peuerbacher Straße	OG Peuerbach, km 0,293-0,525	1	0	3
Summe:			12	7	20

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

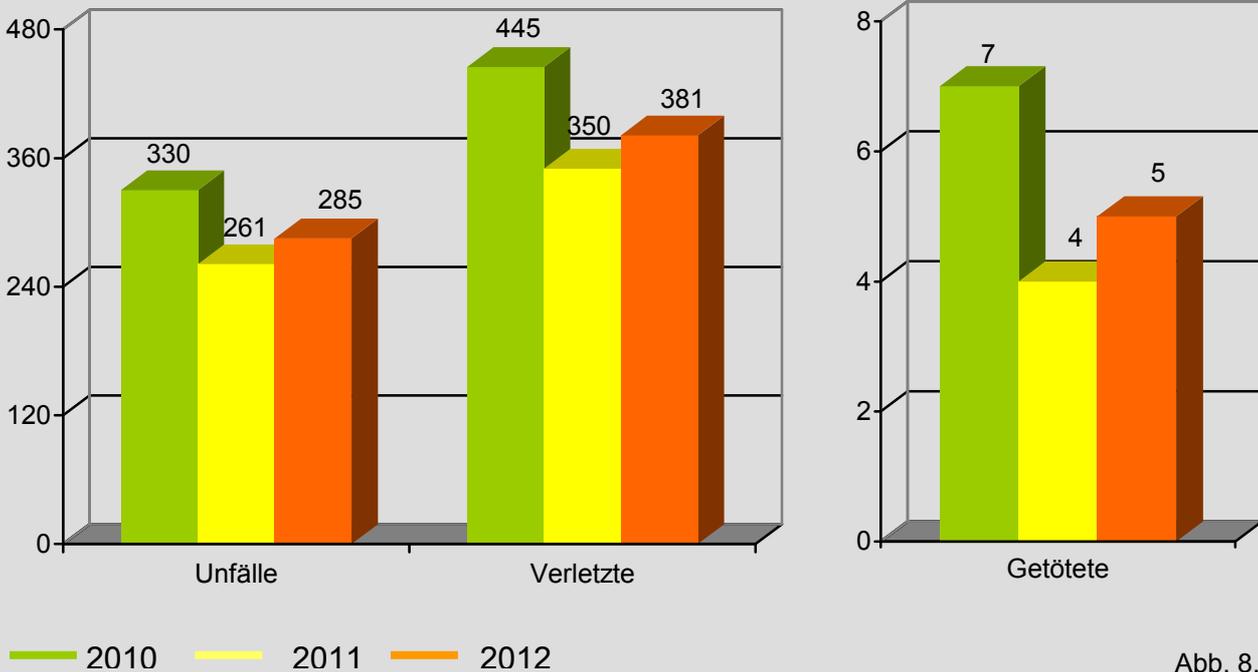
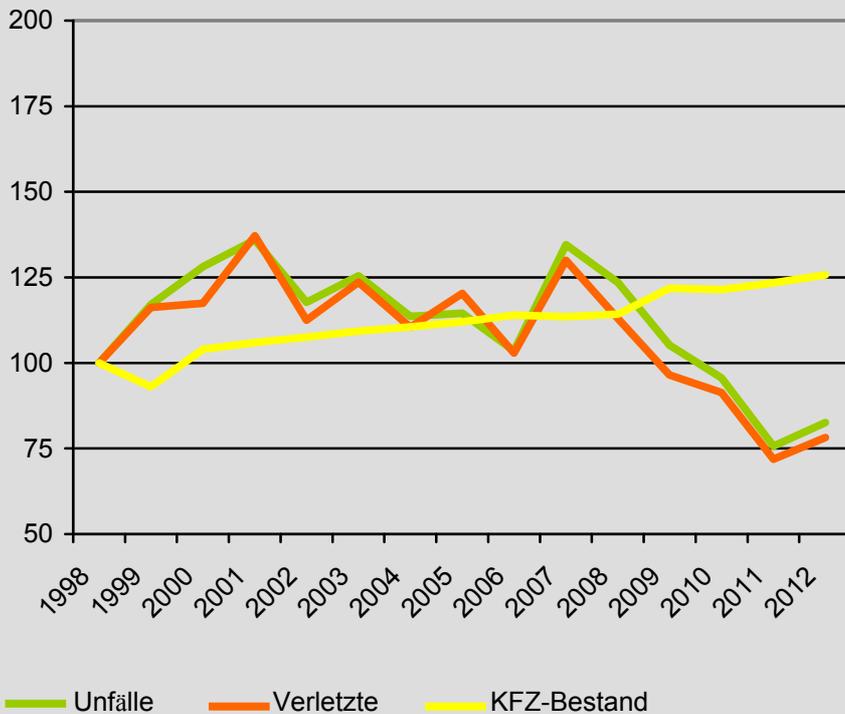


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012



■ Ein weiterer wichtiger Schritt zur Entschärfung von unfallträchtigen Straßenabschnitten wurde durch die Errichtung einer Kreisverkehrsanlage im Kreuzungsbereich B137-B141 (Gewerbepark Stritzing) gesetzt. Auf den Haupttrouten im Bezirk wie z.B. B137 Schallerbacherberg, ist durch die geänderte Verkehrsführung ein Rückgang der Unfälle auf nahezu null zu beobachten.

Abb. 8.3

Verunglückte nach Fahrzeugart

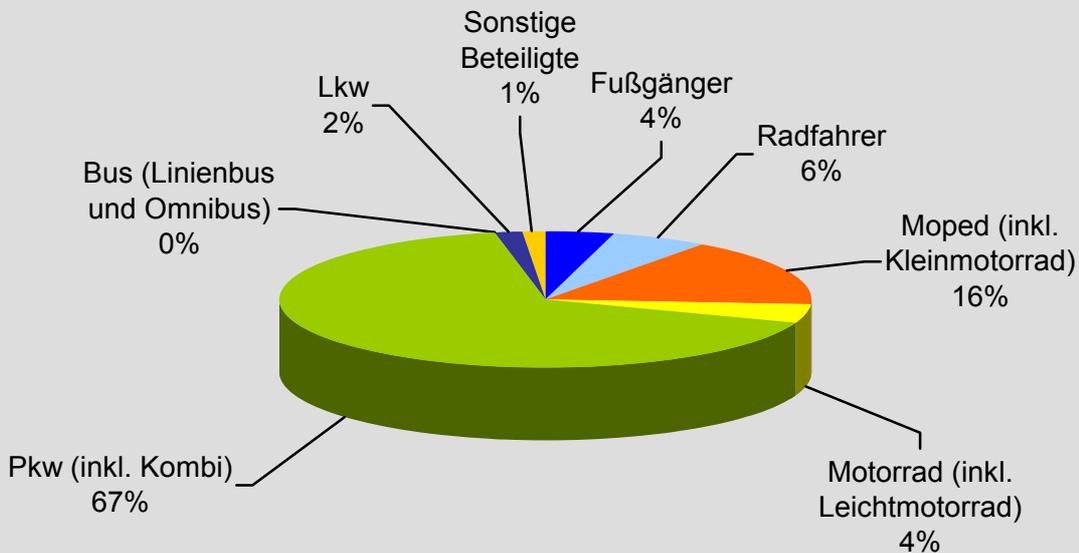


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

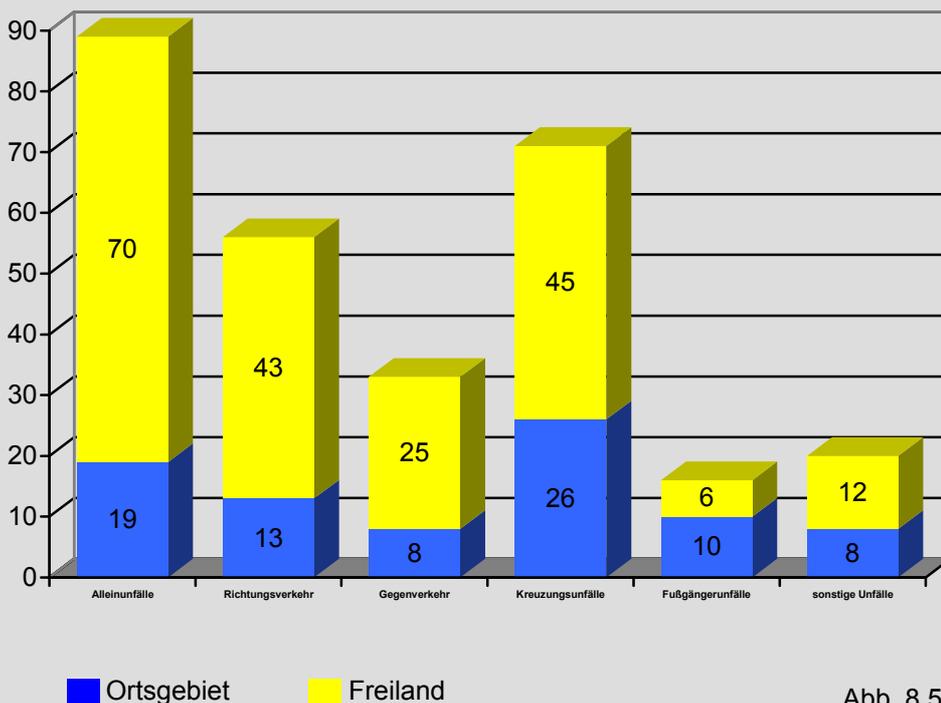
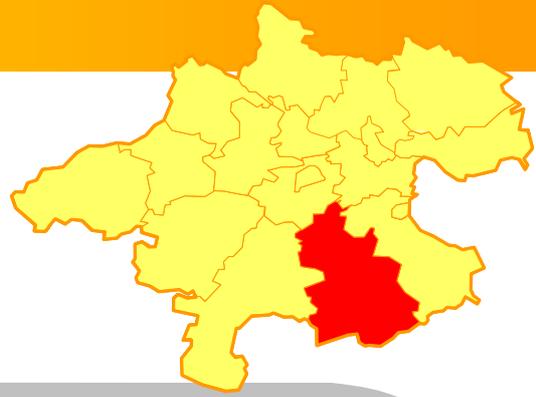


Abb. 8.5

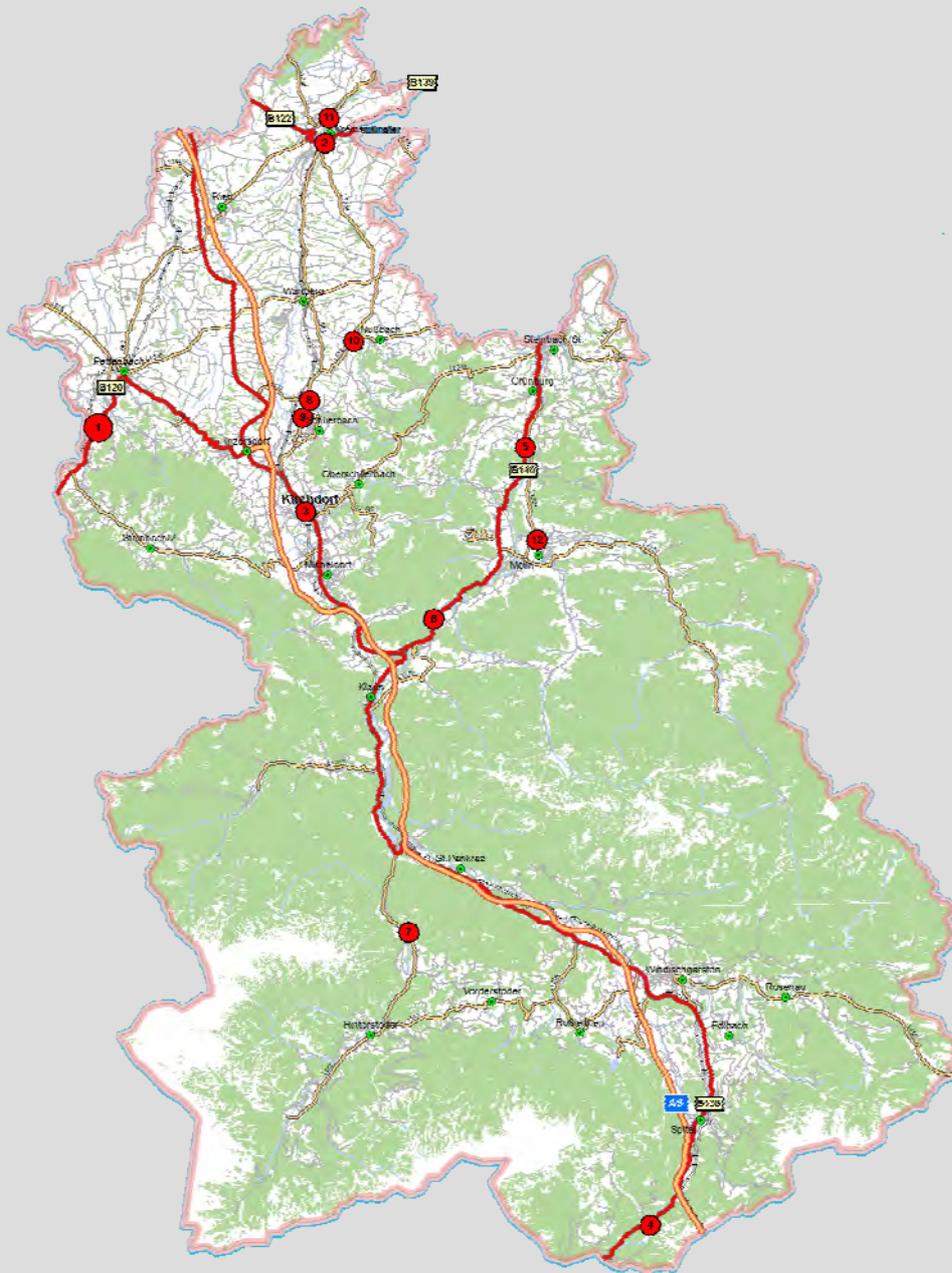
■ Der Ausbau von eigenen Verkehrswegen für die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger und Radfahrer wird weiter vorangetrieben.

Die Wirkung zeigt sich in der rückläufigen Tendenz der Unfallzahlen dieser Personengruppe

Bezirk Kirchdorf



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Kirchdorf



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Kirchdorf

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B120 Scharnsteiner Straße	Freiland Pettenbach, km 23,01 - 23,603	4	1	5
2	B122 Voralpenstraße	Krzg. L554 Schlierbacher Straße, km 58,824 - 59	1	0	3
3	B138 Pyhrnpassstraße	Ortsgebiet Kirchdorf, Sengsschmiedstr.- Bahnhofstr., km 32,86 - 33,1	5	2	2
4	B138 Pyhrnpassstraße	Freiland Pyhrnpass (Kehre), km 78,9 - 78,925	1	0	2
5	B140 Steyrtalstraße	Freiland Grünburg, km 14,436 - 14,63	1	2	1
6	B140 Steyrtalstraße	Freiland Steyrdurchbruch, km 23,79 - 24,015	1	2	1
7	L552 Stodertalstraße	Freiland Stodertal, km 4,11 - 4,266	2	0	2
8	L554 Schlierbacher Straße	Krzg. L1335 Sauterner Straße, km 11,75 - 12	1	3	1
9	L554 Schlierbacher Straße	Krzg. L1331 Schlierbacher Stift Straße, km 12,59 - 12,796	1	1	2
10	L556 Nußbacher Straße	Krzg. Pogmunkl Straße, km 10,1 - 10,21	2	1	2
11	L562 Kremsmünsterer Straße	Ortsgebiet Kremsmünster Krzg. Mühlberg, km 6,394 - 6,54	0	3	3
12	L1327 Haunoldmühlstraße	Ortsgebiet Molln, km 7,03 - 7,22	1	0	3
Summe:			20	15	27

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

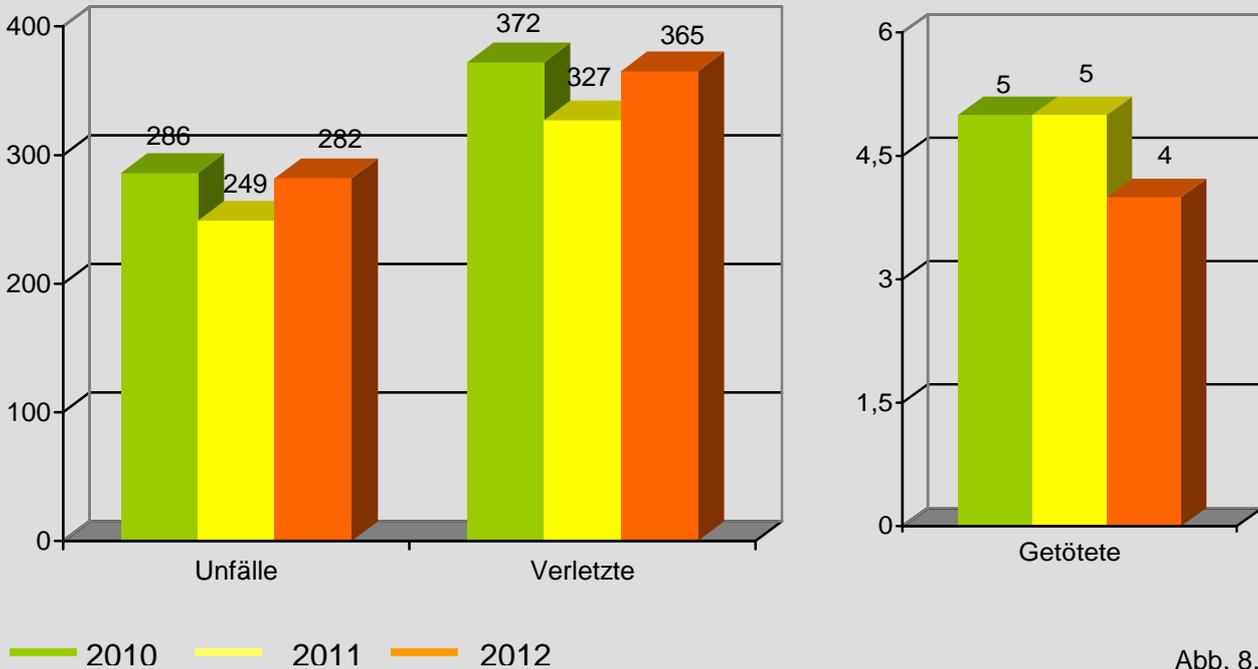
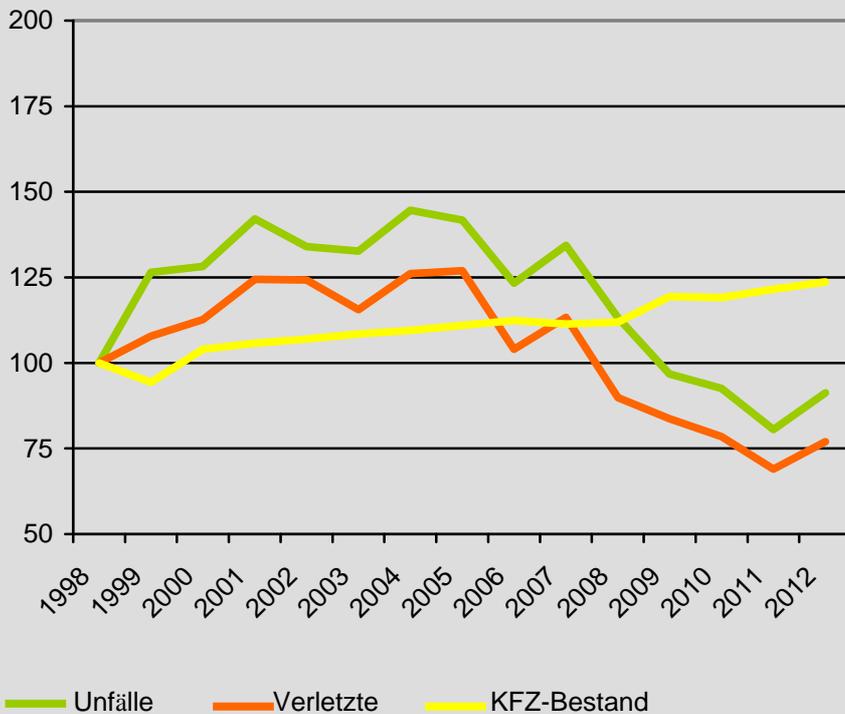


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012



■ Im Gegensatz zu den letzten Jahren ergibt sich eine Trendumkehr mit steigender Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sowie der verletzten Personen. Nach dem markanten Rückgang im Jahr 2011 sind wiederum annähernd gleiche Zahlen wie im Jahr 2010 zu verzeichnen.

Trotz des teilweise hohen LKW-Anteils am Verkehrsaufkommen sind nur an 2 % der Verkehrsunfälle mit Personenschaden Lastkraftfahrzeuge beteiligt.

Abb. 8.3

Verunglückte nach Fahrzeugart

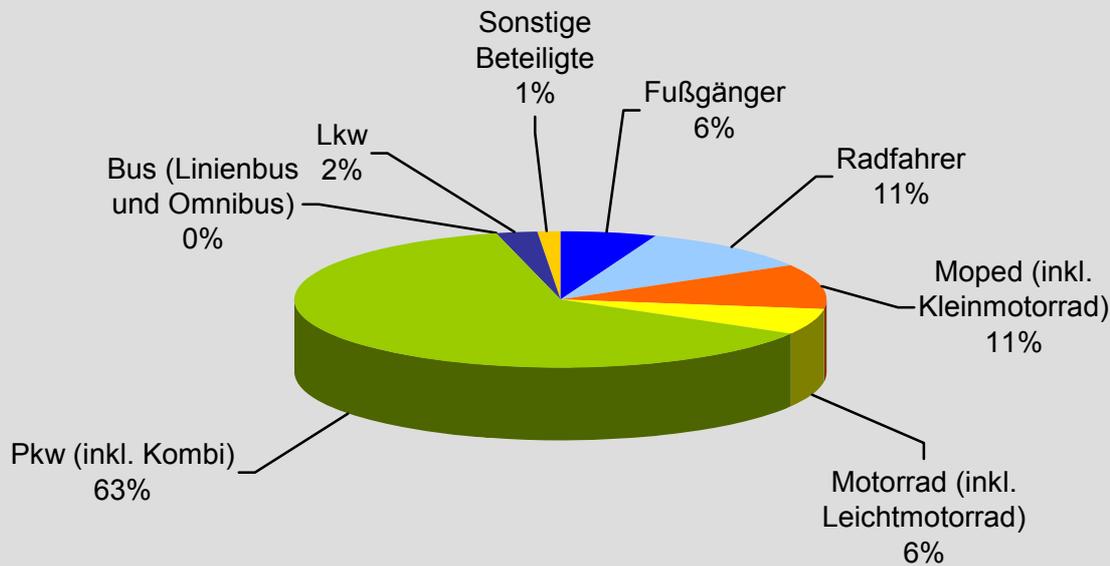


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

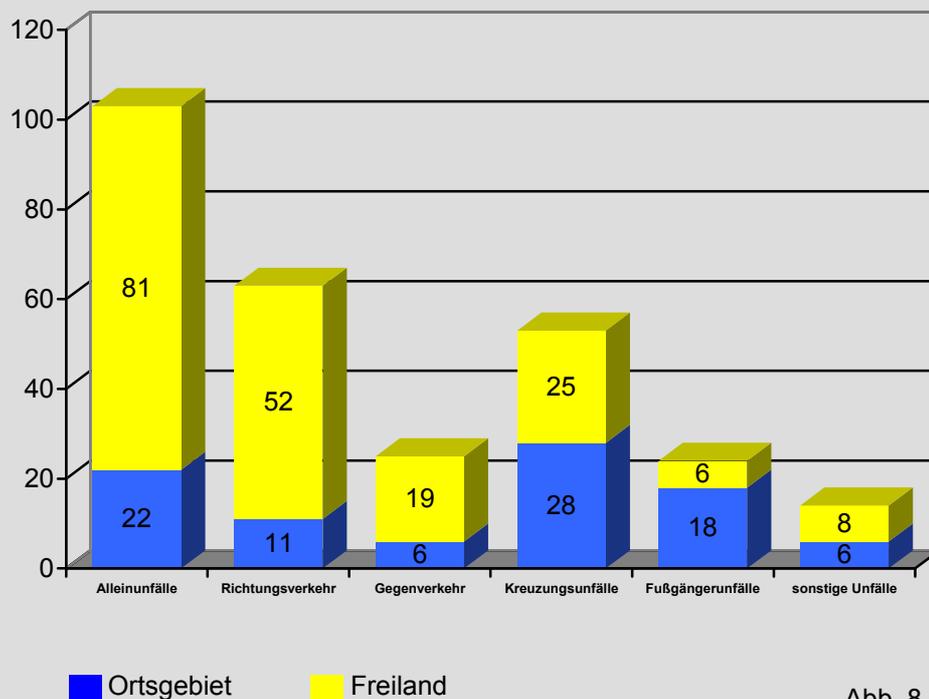
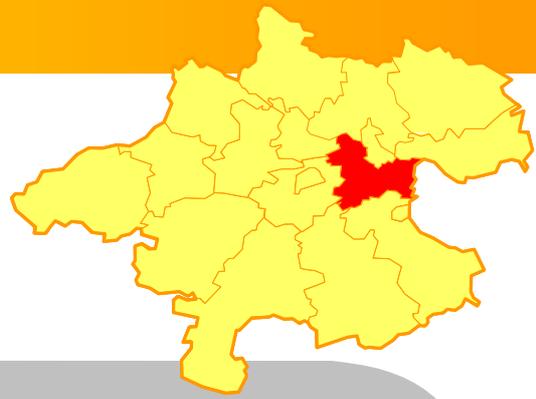


Abb. 8.5

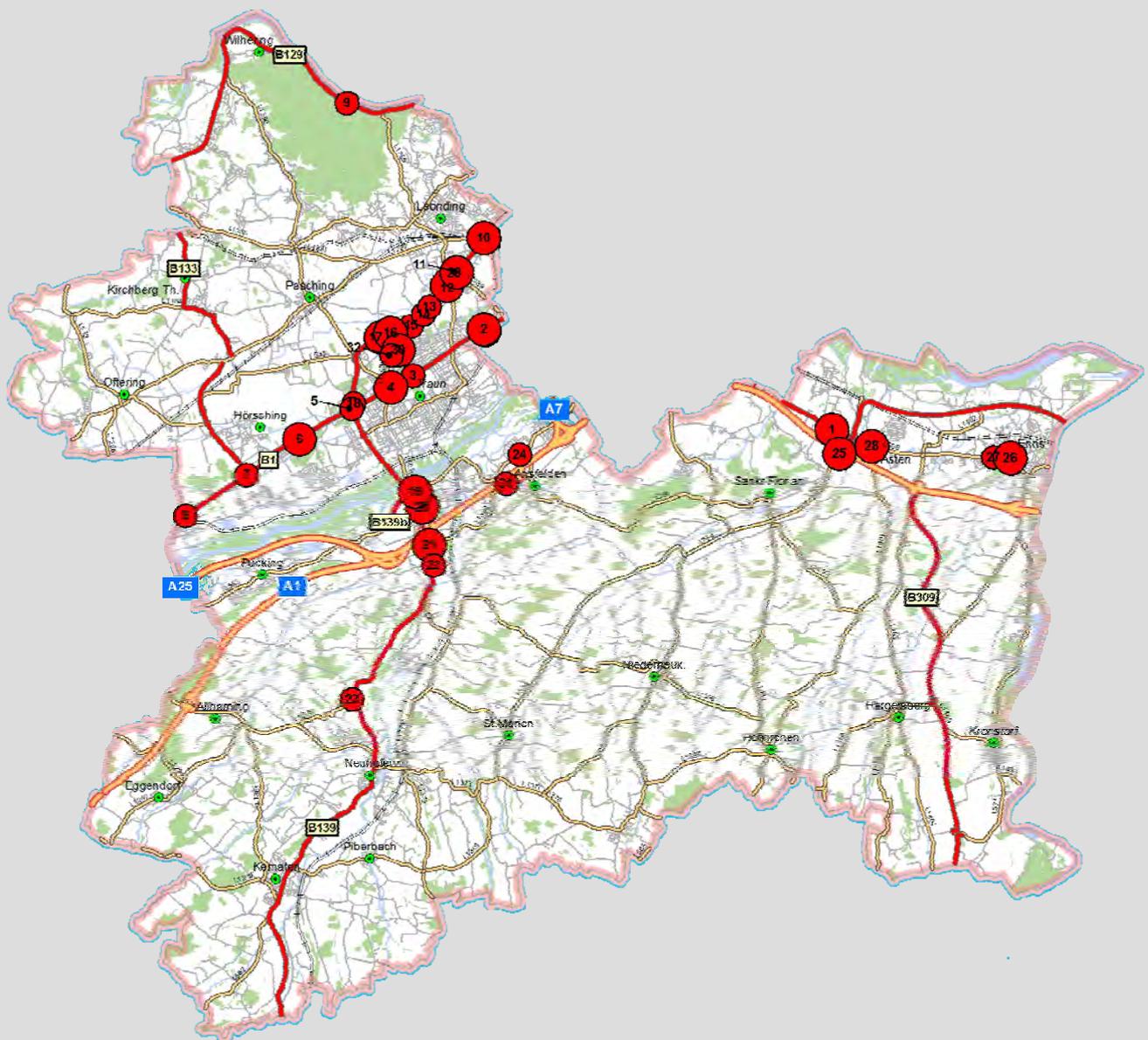
■ Der durchgehende Ausbau der A9, Pyhrn Autobahn, hat das gesamte Unfallgeschehen positiv beeinflusst und es ist daher der geplante bzw. im Bau befindliche Vollausbau aus Verkehrssicherheitsgründen äußerst positiv zu sehen. Bei der Sanierung von Unfallhäufungsstellen richtete sich das Augenmerk verstärkt auf die Ortsdurchfahrt Kirchdorf an der Krems, der B138 Pyhrnpaß Straße. Bei den sanierten Verkehrslichtsignalanlagen an den Kreuzungen zeigt sich ein Rückgang der Verkehrsunfälle. Die Sanierung der bereits geplanten Lichtsignalanlagen ist daher als nächstes Ziel anzusehen.

Der deutliche Anstieg der Alleinunfälle im Freilandbereich gebietet eine verstärkte Überwachung des Fahrverhaltens, insbesondere des Geschwindigkeitsverhaltens auf Freilandstraßen.

Bezirk Linz-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B1 Wiener Straße	Umfahrung Enns, Krzg. mit L566, km 173,251 - 173,925	4	4	5
2	B1 Wiener Straße	Freiland, 70 km/h Wegscheid, Krzg. mit Löwenzahnweg, km 188,400 - 188,600	6	3	1
3	B1 Wiener Straße	Freiland, 70 km/h, Krzg. mit Bäckerfeldstraße, km 190,827 - 191,000	3	2	3
4	B1 Wiener Straße	Freiland, 70 km/h, Traunerkreuzung, km 191,540 - 191,700	4	6	9
5	B1 Wiener Straße	Freiland, Krzg. mit B139 Kremstal Straße, km 192,800 - 192,990	3	4	1
6	B1 Wiener Straße	Freiland, Krzg. mit Kasernenstraße, km 194,400 - 194,850	9	3	2
7	B1 Wiener Straße	Freiland, Krzg. mit B133 Theninger Straße, km 196,4 - 196,53	2	1	6
8	B1 Wiener Straße	Freiland, Krzg. mit Trindorfer Straße, km 198,4 - 198,619	1	2	4
9	B129 Eferdinger Straße	Freiland, km 5,550 - 5,750	4	1	2
10	B139 Kremstalstraße	Freiland, 60 km/h, Krzg. mit L1227 Paschinger Straße, km 4,300 - 4,516	5	6	4
11	B139 Kremstalstraße	Freiland, 60 km/h, Kreuzung mit L1399 Harter Plateau Straße, km 5,700 - 5,940	4	3	4
12	B139 Kremstalstraße	Freiland, 60 km/h, Kreuzung mit L1386 Leondinger Straße, km 6,178 - 6,400	5	3	4
13	B139 Kremstalstraße	Freiland, 60 km/h, Krzg. mit Edtstraße, km 6,974 - 7,200	3	3	0
14	B139 Kremstalstraße	Freiland, 60 km/h, Zufahrt UNO-Shopping, km 7,240 - 7,467	2	4	1
15	B139 Kremstalstraße	Freiland, 60 km/h, Kreuzung mit L1390a Kürnbergstraße - Ast, km 7,732 - 7,952	3	1	2
16	B139 Kremstalstraße	Freiland, Krzg. mit Technologiering, km 8,24 - 8,725	7	3	1
17	B139 Kremstalstraße	Freiland, km 8,513 - 9,050	10	3	0
18	B139 Kremstalstraße	Freiland, 70 km/h, Krzg. mit B1 Wiener Straße, km 9,600 - 9,850	1	3	2
19	B139 Kremstalstraße	Freiland, Kreisverkehr, Krzg. mit L563 Traunufer Straße, km 12,850 - 13,100	6	3	2
20	B139 Kremstalstraße	Ortsdurchfahrt Haid, Kreuzung mit L563 Traunufer Straße, km 13,180 - 13,670	9	10	5
21	B139 Kremstalstraße	Freiland, Zufahrt Haid-Center, Krzg. mit L1392 Ansfeldener Straße, km 14,500 - 14,600	6	6	3
22	B139 Kremstalstraße	Freiland, Krzg. mit Nettingsdorfer Straße, km 15,100 - 15,205	5	0	2
23	B139 Kremstalstraße	Freiland, 50 km/h, Krzg. mit L1379 Umachl Straße, km 19,800 - 20,010	6	0	3
24	L563 Traunuferstraße	Freiland, 70 km/h, Krzg. mit L1392 Ansfeldener Straße, km 4,500 - 4,750	1	3	3
25	L566 Ipfstraße	Freiland, 70 km/h, ASt. Asten, km 1,55 - 2,070	4	9	6
26	L568 Ennser Straße	OG Enns, Krzg. mit Stadlgasse, km 168,300 - 168,500	4	4	3

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
27	L568 Ennser Straße	OG Enns, Krzg. mit Lagerhausstraße, km 168,75 - 169,000	2	2	5
28	L568 Ennser Straße	OG Asten, Krzg. mit L1401 Tillysburg Straße, km 172,240 - 172,490	3	3	5
29	L1389 Harter-Plateau-Straße	Freiland, 60 km/h, Krzg. mit B139 Kremstal Straße, km 2,038 - 2,262	3	0	4
30	L1390A Kürnbergstraße - Ast	Freiland, 60 km/h, Zufahrt Plus-City, km 8,250 - 8,950	1	7	3
31	L1392 Ansfeldener Straße	Freiland, 50 km/h, Krzg. mit L1392 Ansfeldener Straße - Ast, km 3,100 - 3,350	1	0	6
32	Plus-Kauf-Straße Nr. 7	OG, Zufahrt Plus-City, Plus-Kauf-Straße 7	1	3	3
Summe:			128	105	104



Unfallkenngrößen 2010 - 2012

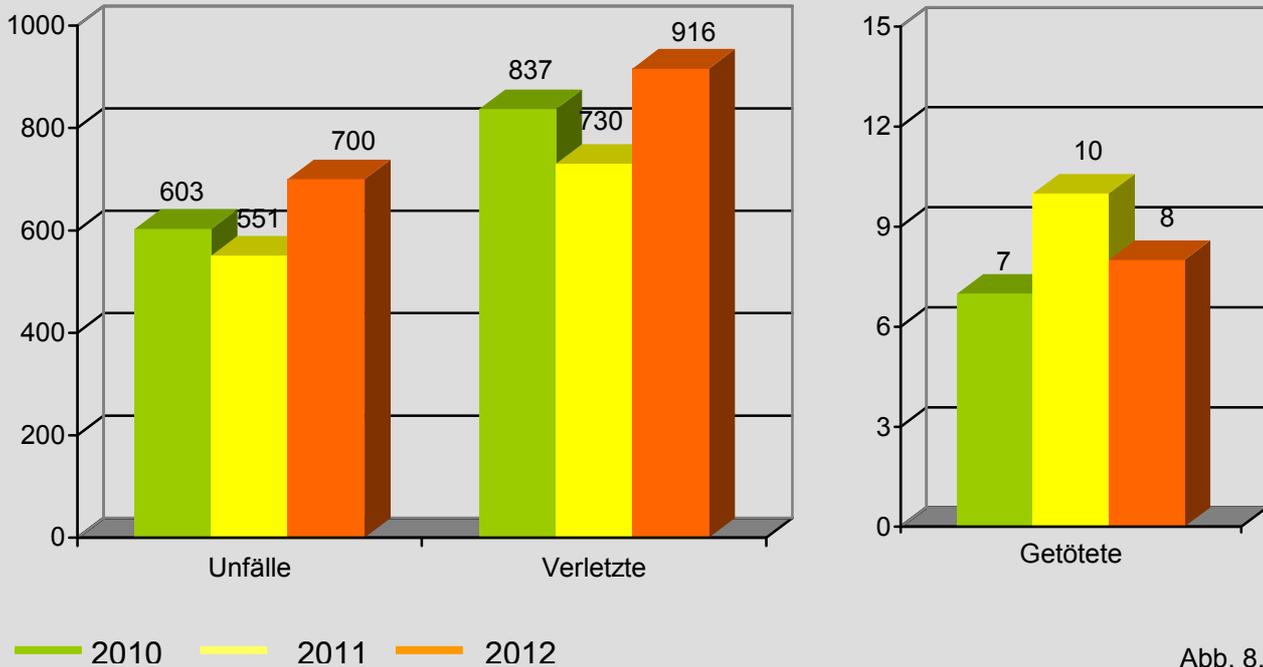
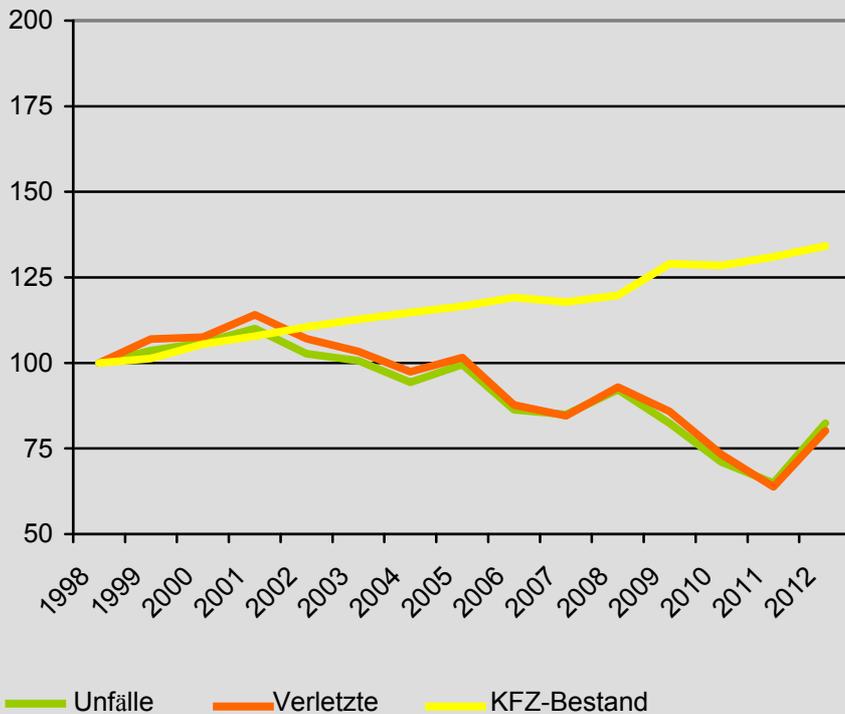


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012



■ Die Anzahl der Unfälle sowie der Verletzten ist nach einem Rückgang in den Jahren 2010 und 2011 auf den Wert von 2009 wiederum angestiegen. Trotz eines steigenden Verkehrsaufkommens und steigender Unfälle konnte die Anzahl der Getöteten gegenüber dem Vorjahr auf 8 gesenkt werden.

Abb. 8.3

Verunglückte nach Fahrzeugart

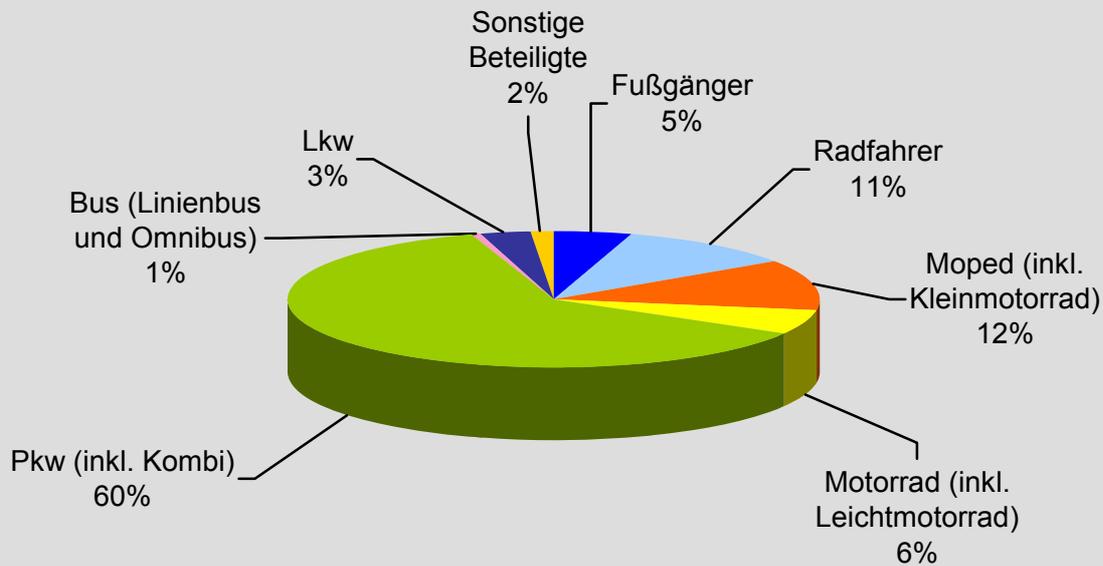


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

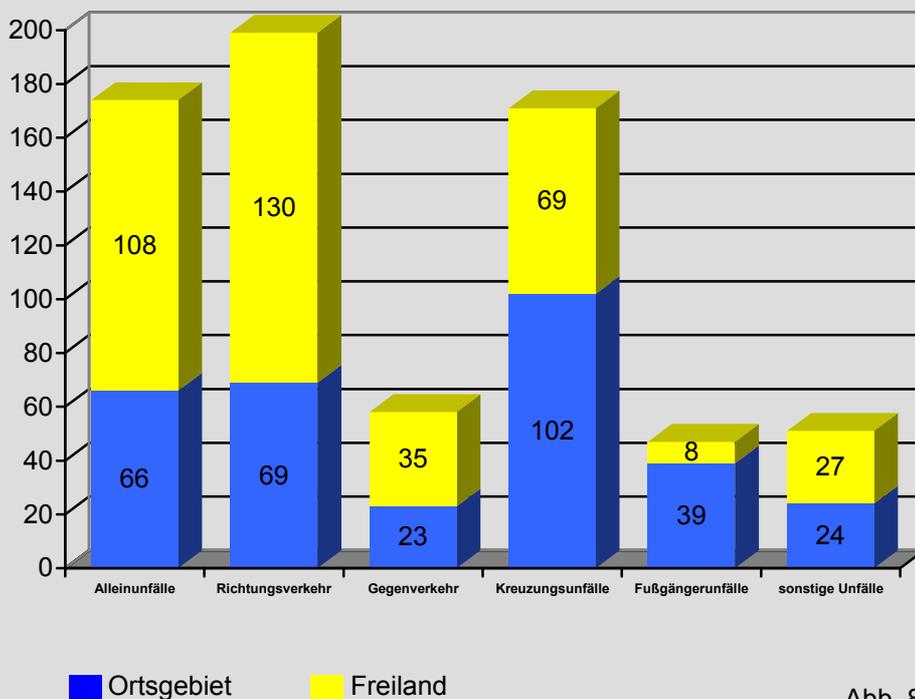
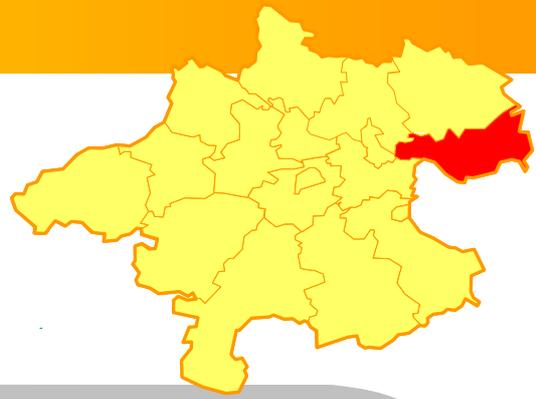


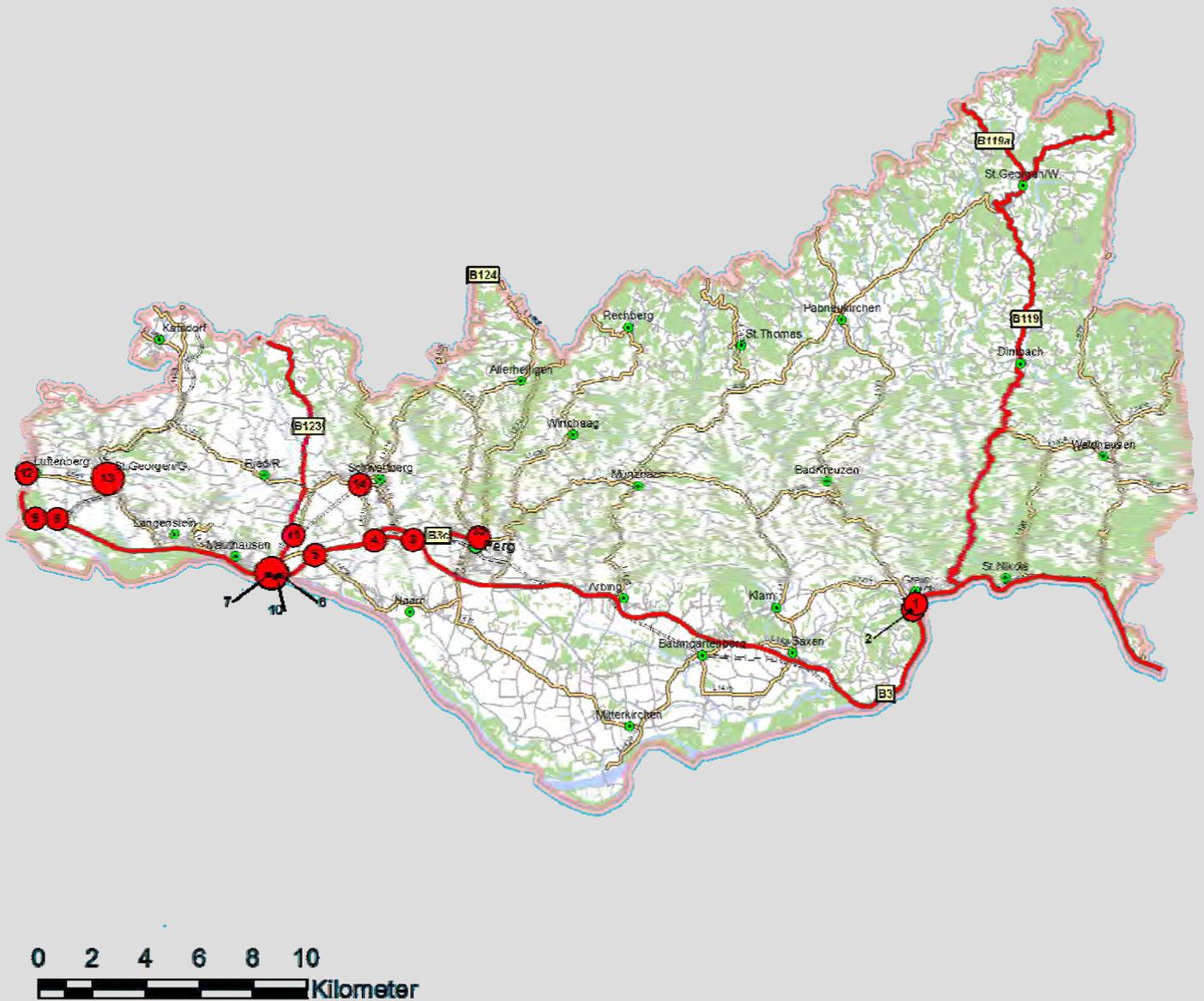
Abb. 8.5

■ Durch den laufenden Wohnungs- und Siedlungsbau sowie die Geschäfts- und Betriebsansiedlungen im Großraum Linz verdichtet sich das Straßennetz bei stetig steigenden Verkehrszahlen. Ein deutlicher Anstieg gegenüber den Vorjahren ist bei Alleinunfällen im Ortsgebiet und auch im Freiland feststellbar. Trotz bestehender Gehsteige und Fußgeherübergänge sowie Radverkehrsanlagen sind auffallend viele Fußgänger und Radfahrer beteiligt.



Bezirk Perg

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Perg



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Perg

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B3 Donaustraße	Ortsgebiet Grein Kreuzung L573, km 189,13 - 189,3	1	1	5
2	B3 Donaustraße	Krztg. Am Hofgraben, km 189,422 - 189,55	2	0	3
3	B3 Donaustraße	LKW Kontrollplatz, km 213,34 - 213,544	0	0	4
4	B3 Donaustraße	Krztg. Aistalstraße, km 214,82 - 215	0	3	4
5	B3 Donaustraße	Krztg. Naarner Straße, km 217,917 - 218,114	1	2	4
6	B3 Donaustraße	Krztg. B123 bis Donaupark, km 219,54 - 219,784	4	2	1
7	B3 Donaustraße	Bereich Donaupark, km 219,8 - 220,034	5	5	7
8	B3 Donaustraße	Bereich Abwinden, km 228,374 - 228,4	0	1	3
9	B3 Donaustraße	Krztg. Ederstraße, km 229,2 - 229,4	2	0	2
10	B123 Mauthausener Straße	Donaubrücke bis Krztg B3, km 5,35 - 5,59	3	0	4
11	B123 Mauthausener Straße	Krztg. L1412 Schwertberger Straße, km 7,268 - 7,382	2	1	1
12	L569 Pleschinger Straße	Bereich Steininger Straße, Luftenberger Straße, km 9,131 - 9,363	0	3	3
13	L569 Pleschinger Straße	Ortszentrum St. Georgen a.d. Gusen, km 12,65 - 13,115	3	5	3
14	L1415 Aisttalstraße	Krztg. Schwertberger Straße, km 2,085 - 2,3	1	0	3
Summe:			24	24	49

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

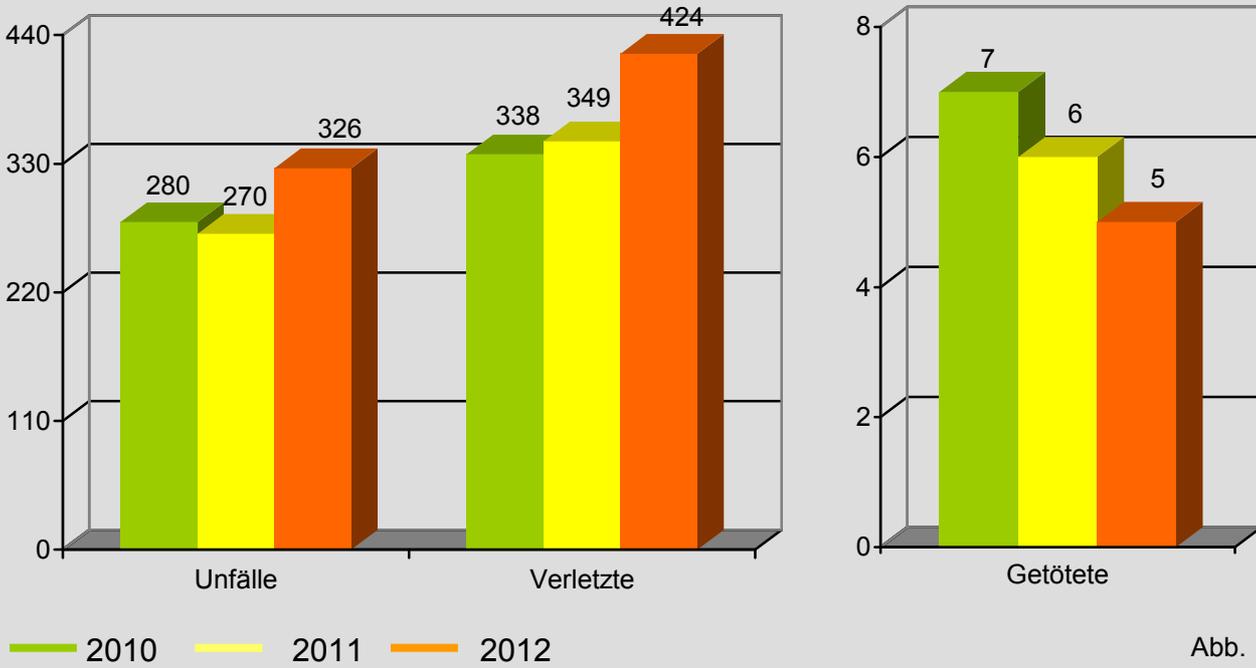
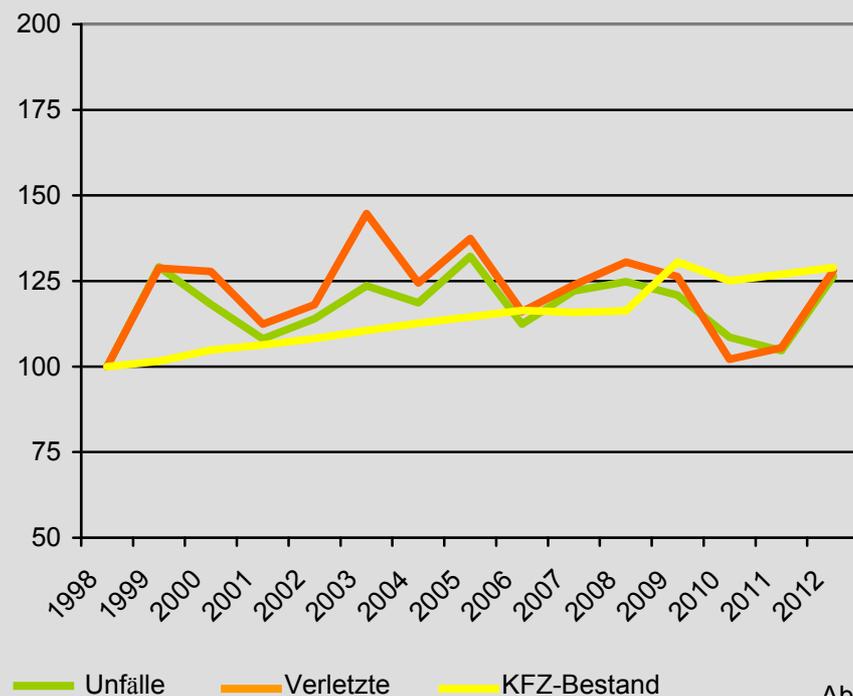


Abb. 13.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012



■ Die neue Erfassung der Unfalldaten bringt für das Jahr 2012 eine negative Veränderung der Zahlen. Die Anzahl der Getöteten ist zwar rückläufig. Ein wirklicher Vergleich lässt sich jedoch erst wieder in den nächsten Jahren stellen.

Abb. 13.3

Verunglückte nach Fahrzeugart

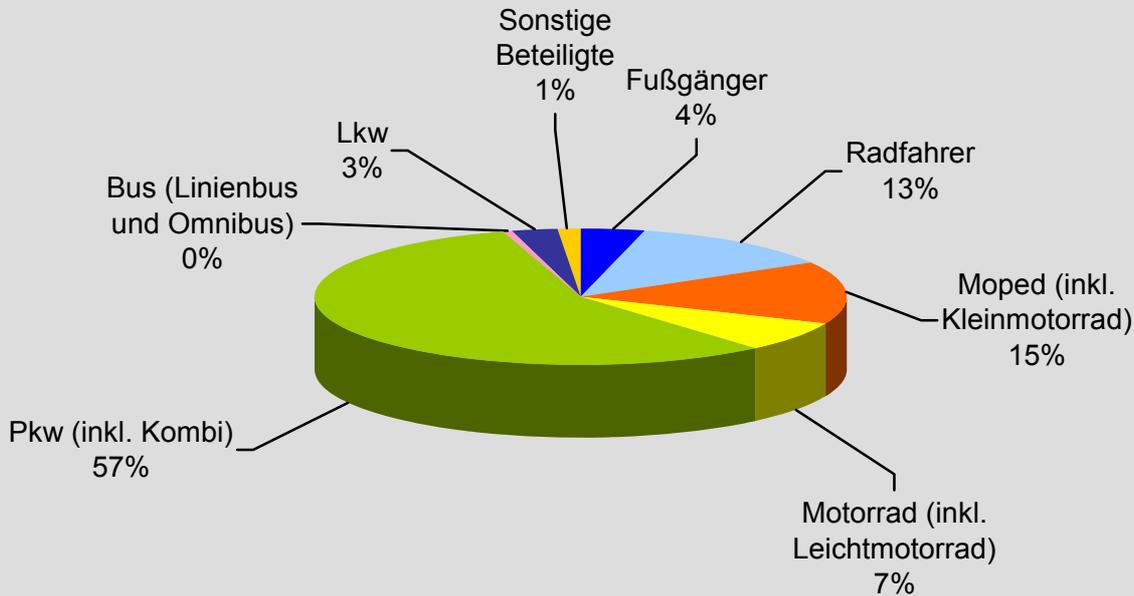


Abb. 13.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

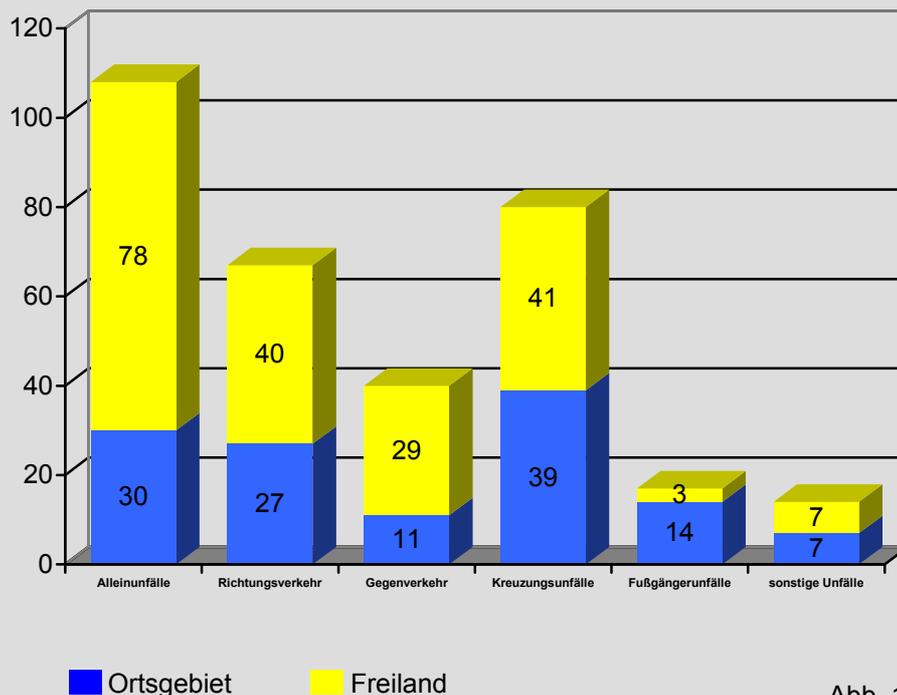
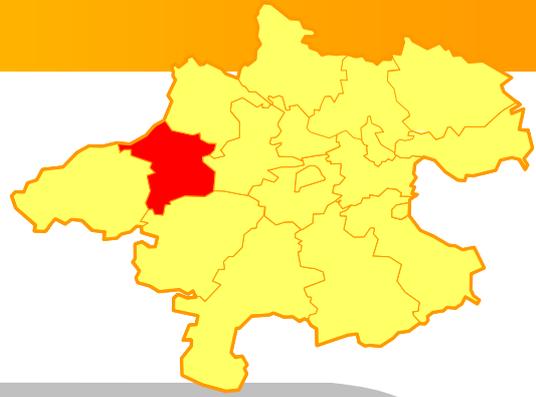


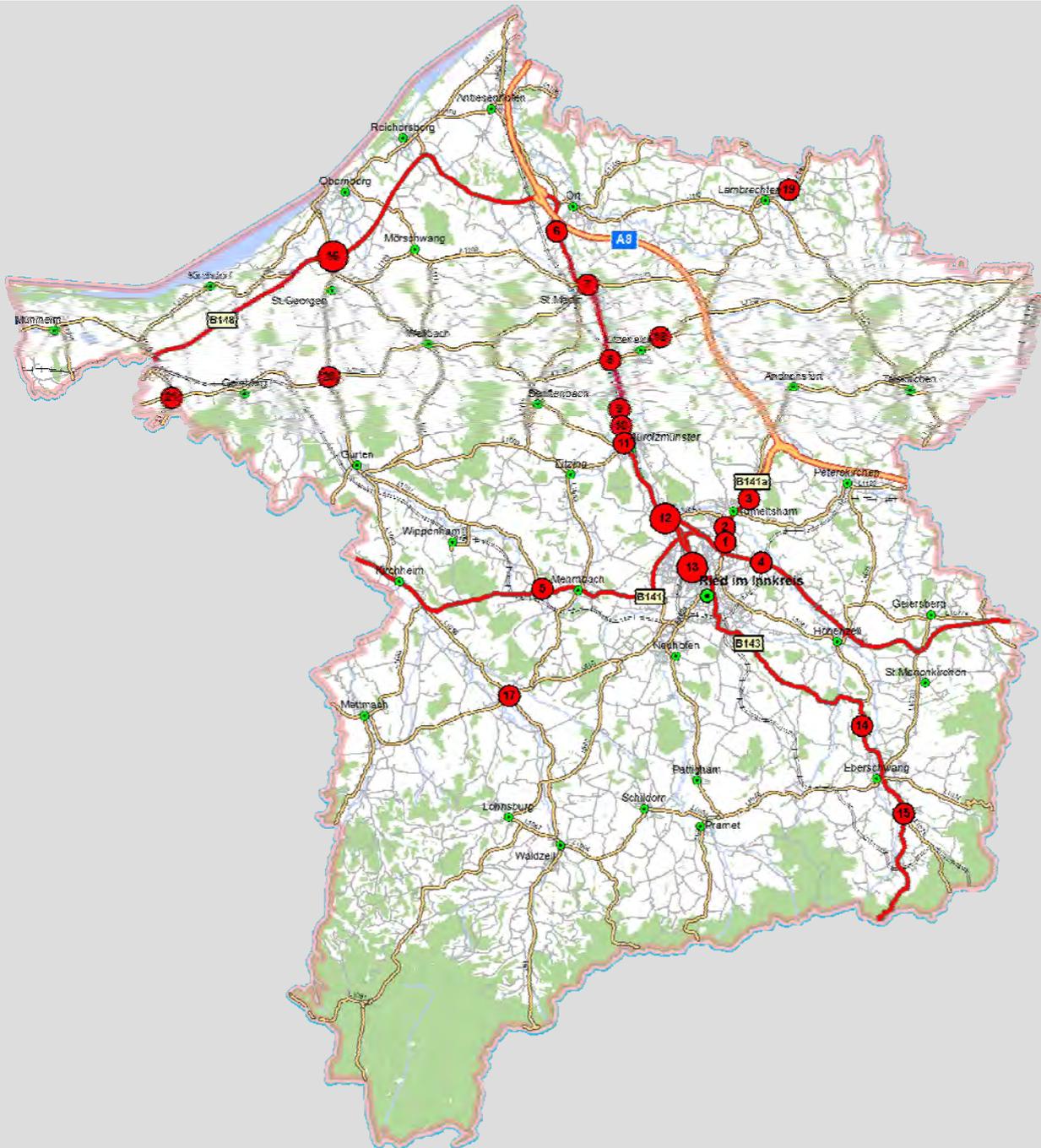
Abb. 13.5

■ 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. Das Unfallgeschehen im Bezirk ist nach wie vor geprägt von der B3. Die zunehmende Verkehrsdichte fördert hier das Unfallaufkommen.



Bezirk Ried

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Ried



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Ried

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B141A Rieder Straße - Abzw. Walchshausen	Gde. Tumeltsham, Hannesgrub-Schnalla, km 1,05 - 1,2	0	2	5
2	B141A Rieder Straße - Abzw. Walchshausen	Tumeltsham, km 1,57 - 1,61	2	1	2
3	B141A Rieder Straße - Abzw. Walchshausen	Gde. Tumeltsham, km 2,75 - 2,8	0	0	3
4	B141 Rieder Straße	Gde. Tumeltsham u. Hohenzell, Krzg. Ried Ost u. Oberlangstadl, km 21,93 - 22,18	3	2	1
5	B141 Rieder Straße	Gde. Mehrnbach, Krzg. L1087, km 30,65 - 30,67	2	1	2
6	B143 Hausruck Straße	Gde. Reichersberg, Zufahrt Tankstelle, km 1,65 - 1,83	0	2	3
7	B143 Hausruck Straße	St. Martin, Krzg. L1113, km 3,73 - 3,861	3	1	1
8	B143 Hausruck Straße	Gde. Aurolzmünster, Krzg. L514 u. L1116, km 6,216 - 6,46	0	5	1
9	B143 Hausruck Straße	Gde. Aurolzmünster, Forchtenau, km 7,92 - 8,01	2	3	0
10	B143 Hausruck Straße	Gde. Aurolzmünster, Firma REG, km 8,43 - 8,6	4	1	2
11	B143 Hausruck Straße	Aurolzmünster, km 8,95 - 9,15	1	1	3
12	B143 Hausruck Straße	Gde. Aurolzmünster, km 11,256 - 12,523	15	6	8
13	B143 Hausruck Straße	Ried/l., km 12,9 - 14,62	12	12	11
14	B143 Hausruck Straße	Gde. Eberschwang, km 22,57 - 22,8	1	3	1
15	B143 Hausruck Straße	Gde. Eberschwang, Leopoldhofstatt, Krzg. L1071, km 25,976 - 26,1	2	2	0
16	B148 Altheimer Straße	Gde. St. Georgen/Obbg., Krzg. L510, km 8,5 - 8,5	5	3	6
17	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Mehrnbach, Riegerting, Krzg. L1065, km 6,8 - 6,9	4	2	2
18	L514 Andorfer Straße	Gde. Utzenaich, km 1,8 - 1,917	3	1	1
19	L514 Andorfer Straße	Gde. Lambrechten, km 9,053 - 9,25	2	2	1
20	L1087 Wippenhamer Straße	Gde. St. Georgen/Obbg., Krzg. L1102, km 10,149 - 10,216	2	3	1
21	L1102 Geinberger Straße	Gde. Geinberg, Moosham, Krzg. L1093 u. L1101, km 2,18 - 2,3	3	1	2
Summe:			66	54	56

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

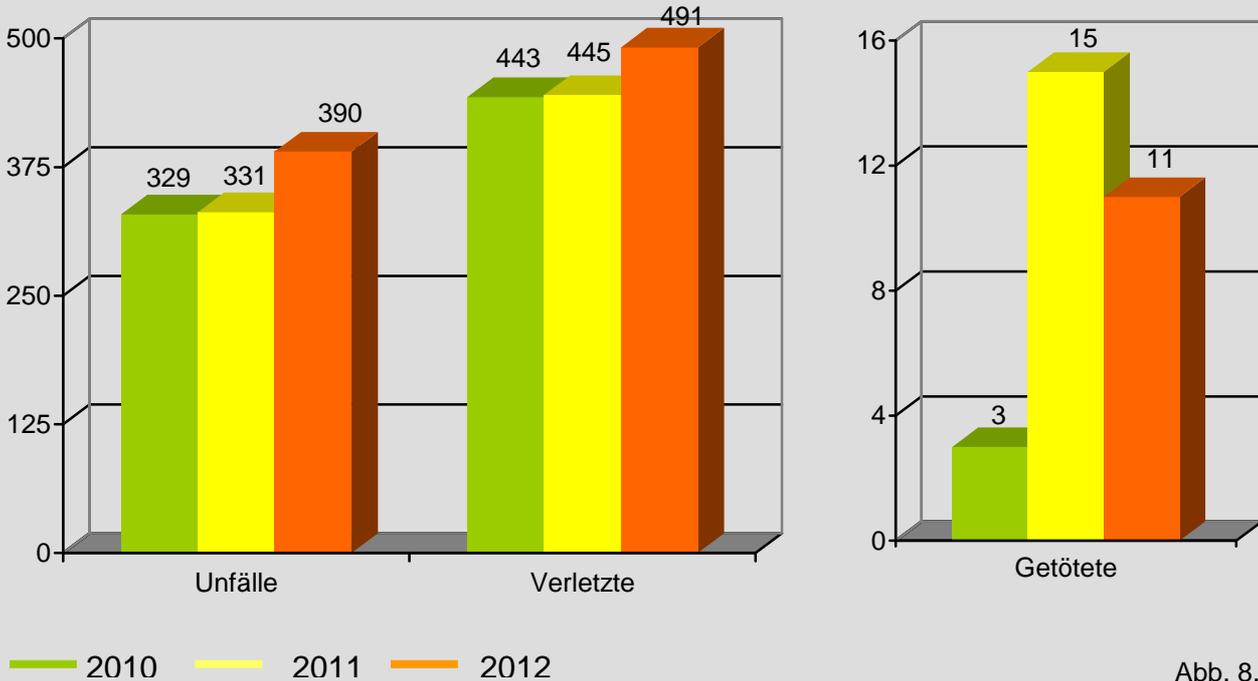


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012

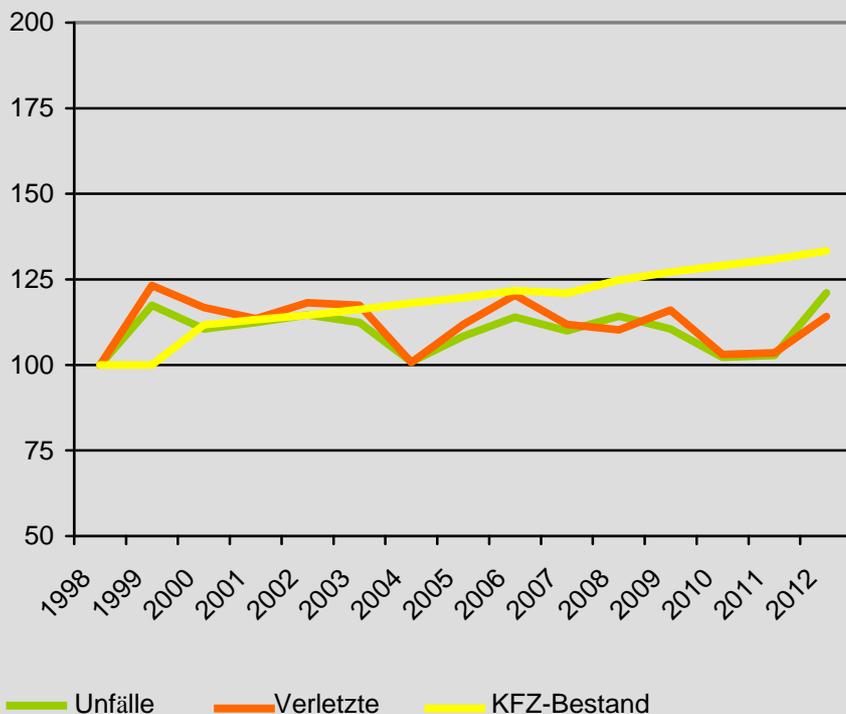


Abb. 8.3

■ Sowohl die Anzahl der Verkehrsunfälle, als auch die der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen ist gegenüber den Vorjahren wieder angestiegen. Leider sind im Jahr 2012 wieder 11 Menschen zu Tode gekommen. Zwar bedeutet dies einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr aber dennoch eine sehr hohe Todesrate. Bei Betrachtung der Summe der bei Verkehrsunfällen schwer Verletzten und getöteten Personen (90) nimmt der Bezirk die 7. Stelle ein. Ein Bezirksvergleich bezüglich der bei Verkehrsunfällen insgesamt verunglückten Personen ergibt die 8. Stelle. Unterschiedliche Unfallursachen an verschiedenen Straßenstellen (nur 2 Verkehrsunfälle mit Todesfolge ereigneten sich an sogenannten Unfallhäufungsstellen) lassen Gemeinsamkeiten nicht erkennen. Die Forderungen nach zusätzlichen Verkehrsbeschränkungen auf Grund stattgefundener Verkehrsunfälle, vorwiegend auch an stärker befahrenen Straßen, werden lauter, obwohl kaum mehr unbeschränkte Freilandstreckenabschnitte vorhanden sind.

Verunglückte nach Fahrzeugart

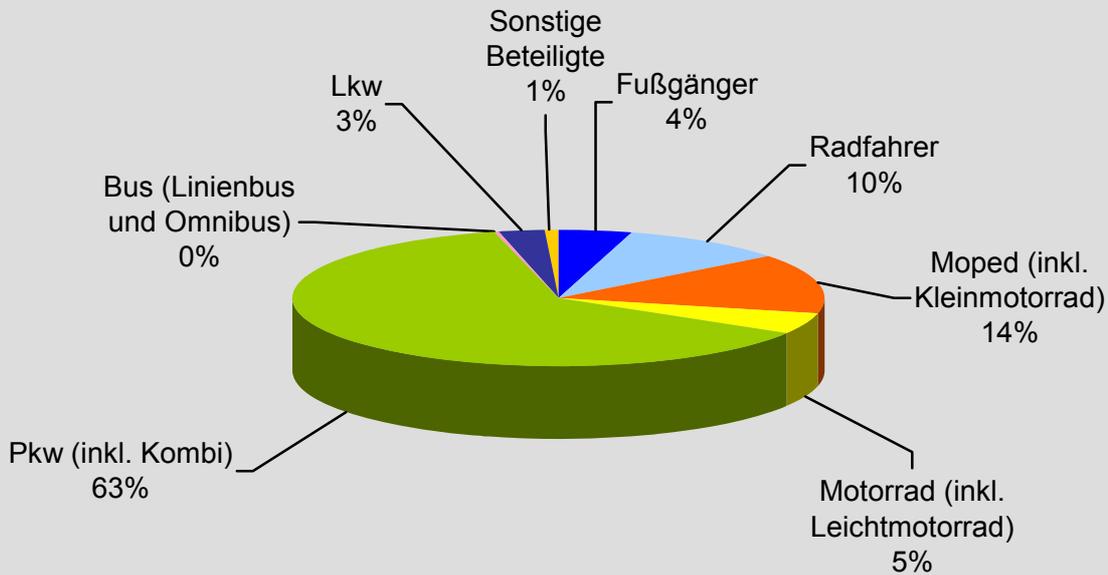


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

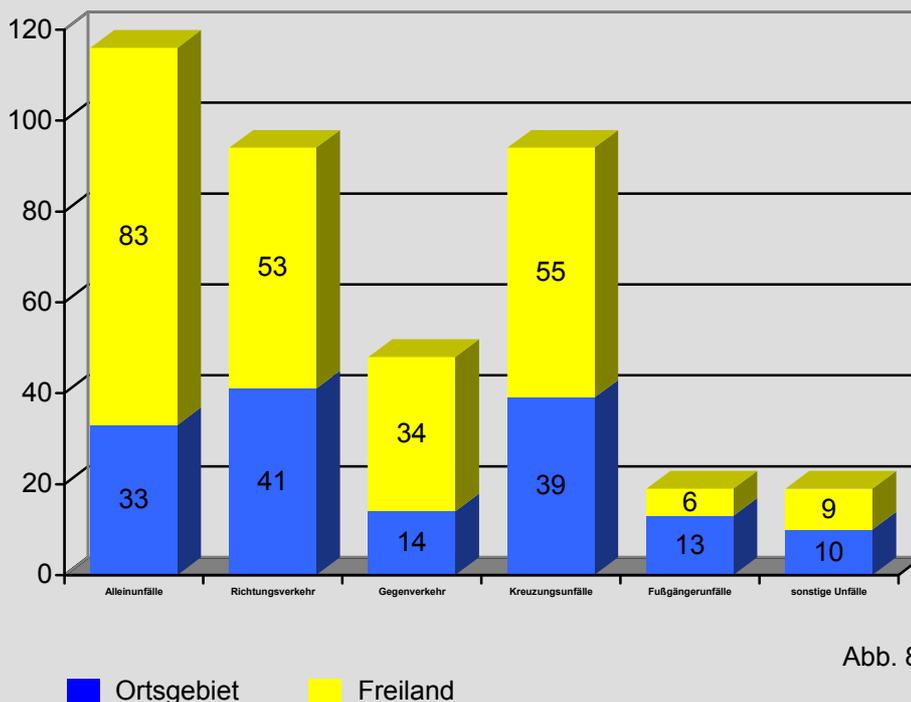
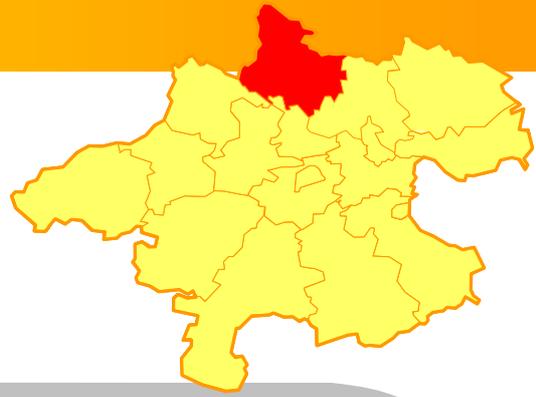


Abb. 8.5

■ Die Alleinunfälle, Kreuzungsunfälle und Unfälle im Richtungsverkehr stellen, so wie in den vergangenen Jahren, wieder die häufigsten Unfalltypen dar. Der unfallträchtigste Straßenzug ist die B143 Hausruck Straße zwischen den Gemeinden Auroldmünster und Eberschwang. Die punktuell am schwersten betroffene Unfalldienststelle, die Kreuzung B148 Altheimer Straße/L510 Weilbacher Straße (Gemeinde St. Georgen/Obernberg,) wird demnächst aufwändig umgebaut. Ebenfalls umgebaut werden soll die Kreuzung der L503 Oberinnviertler Straße mit der L1065 Kirchheimer Straße in Riegering, Gemeinde Mehrnbach.



Bezirk Rohrbach

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Rohrbach



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Rohrbach

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B38 Böhmerwald Str.	Krztg. mit Rampe von/zur L588 Tannberg Str. 80 km/h-GeschwindigkeitsBeschränkung, km 153,6 - 153,6	0	0	3
2	B127 Rohrbacher Str.	Krztg. mit Zufahrt Lagerhaus und alter Rohrbacher Bundesstr., km 45,795 - 45,8	1	0	3
3	L584 Falkenstein Str.	Krztg. mit L1535 Hörbicher Str. Zufahrt Lembach, Freiland, km 6,567 - 6,57	2	1	1
4	L1507 Landshaager Str.	Freiland, St. Martin i.M., zw. Ortschaften Adsdorf und Duzendorf (Sägewerk) Einmündung zwei Gde.Str., km 8,23 - 8,433	1	3	1
5	L1507 Landshaager Str.	Freiland, Einmündung GW Windorf Gde.Str. sogen. Hartl-Kurve, km 9,773 - 10,02	4	0	1
6	L1513 Niederwaldkirchener Str.	OG Niederwaldkirchen Ortszentrum Schutzweg Kreuzungen mit Gde.Str. und Zufahrt BusTerminal + Schulen, km 2,77 - 2,781	0	1	2
7	L1525 Haselbacher Str.	Freiland, Kurven zw. Haselbach und Hühnergesschrei, km 2,1 - 2,27	0	0	5
Summe:			8	5	16

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

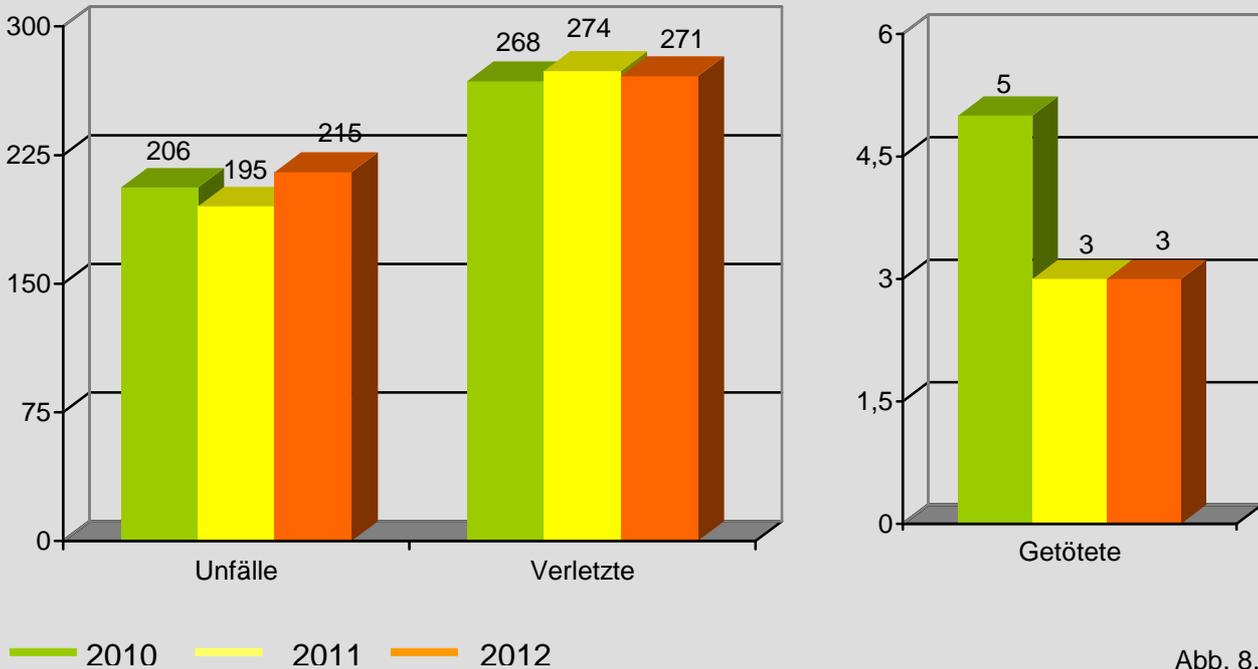


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012

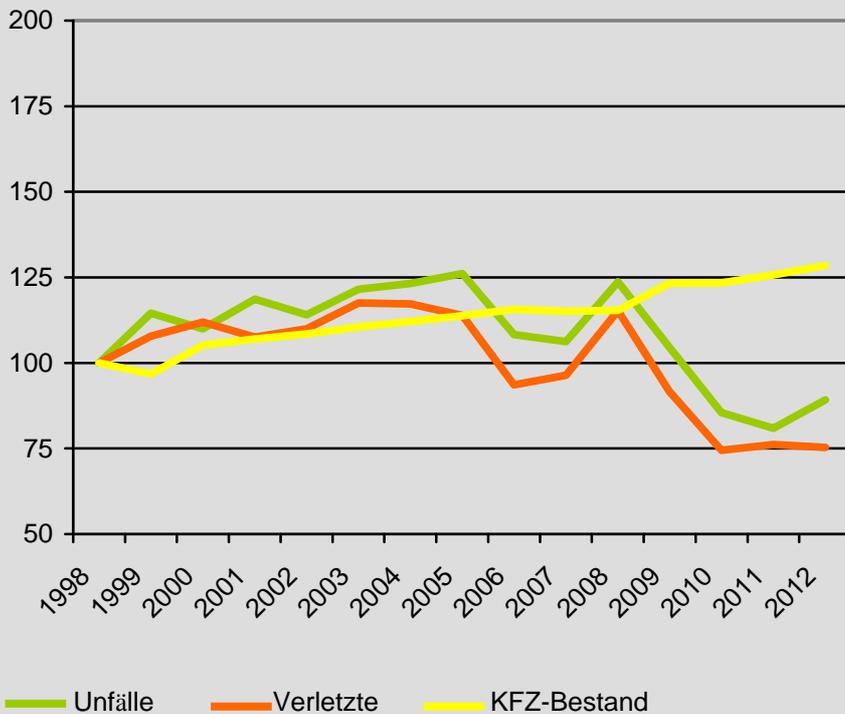


Abb. 8.3

■ Auch wenn im Bezirk Rohrbach die Anzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden im Jahr 2012 leicht gestiegen ist, so ist die Anzahl verletzter VerkehrsteilnehmerInnen fast am geringsten Stand seit 1990 im Jahr 2010 geblieben.

Mit drei Verkehrstoten im Jahr 2012, die aufgrund von Zufälligkeiten erfahrungsgemäß nicht proportional zum Unfallgeschehen sind und sich wie auch im Jahr 2012 meist nicht an Unfallhäufungsstellen ereignen, ist dies wie im Vorjahr wieder der niedrigste Wert seit 1990.

Verunglückte nach Fahrzeugart

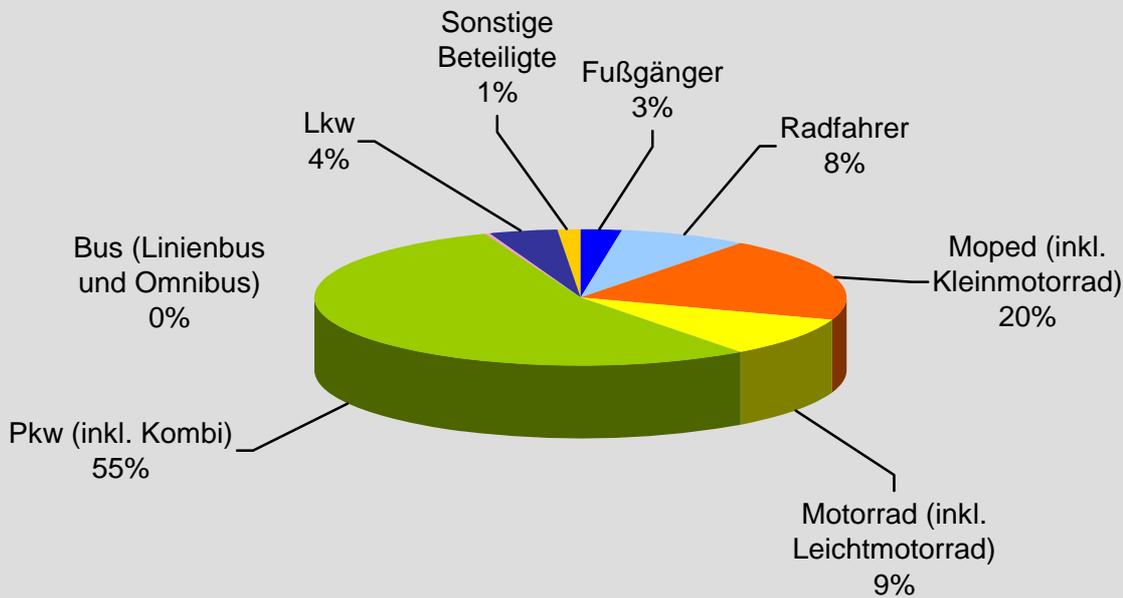


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

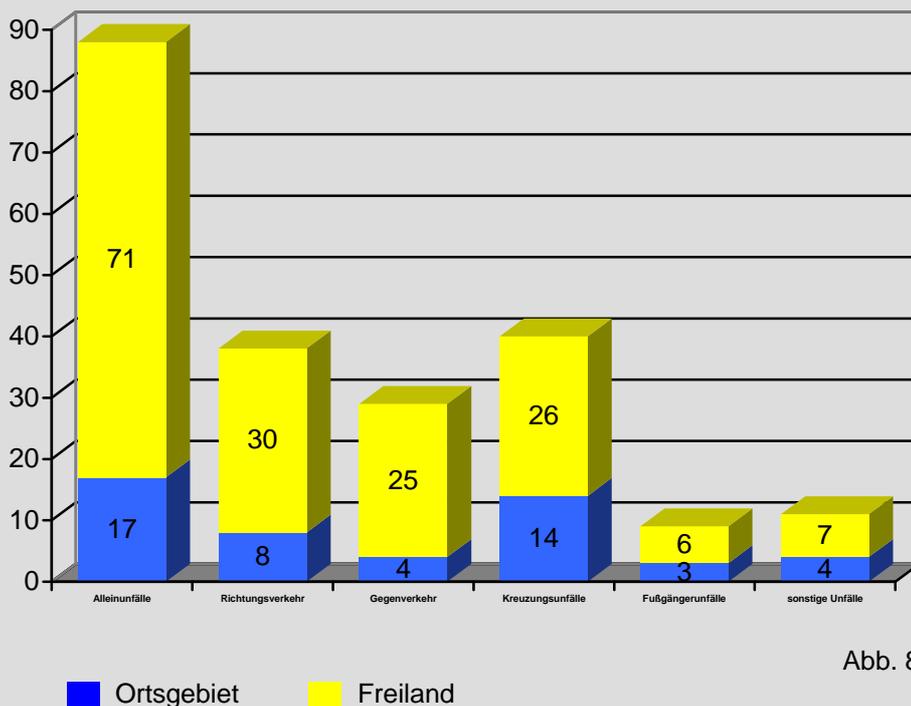
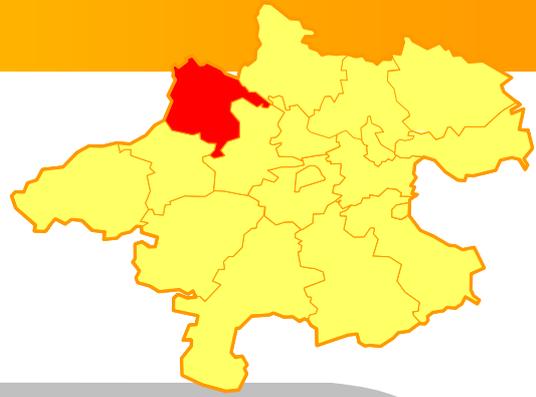


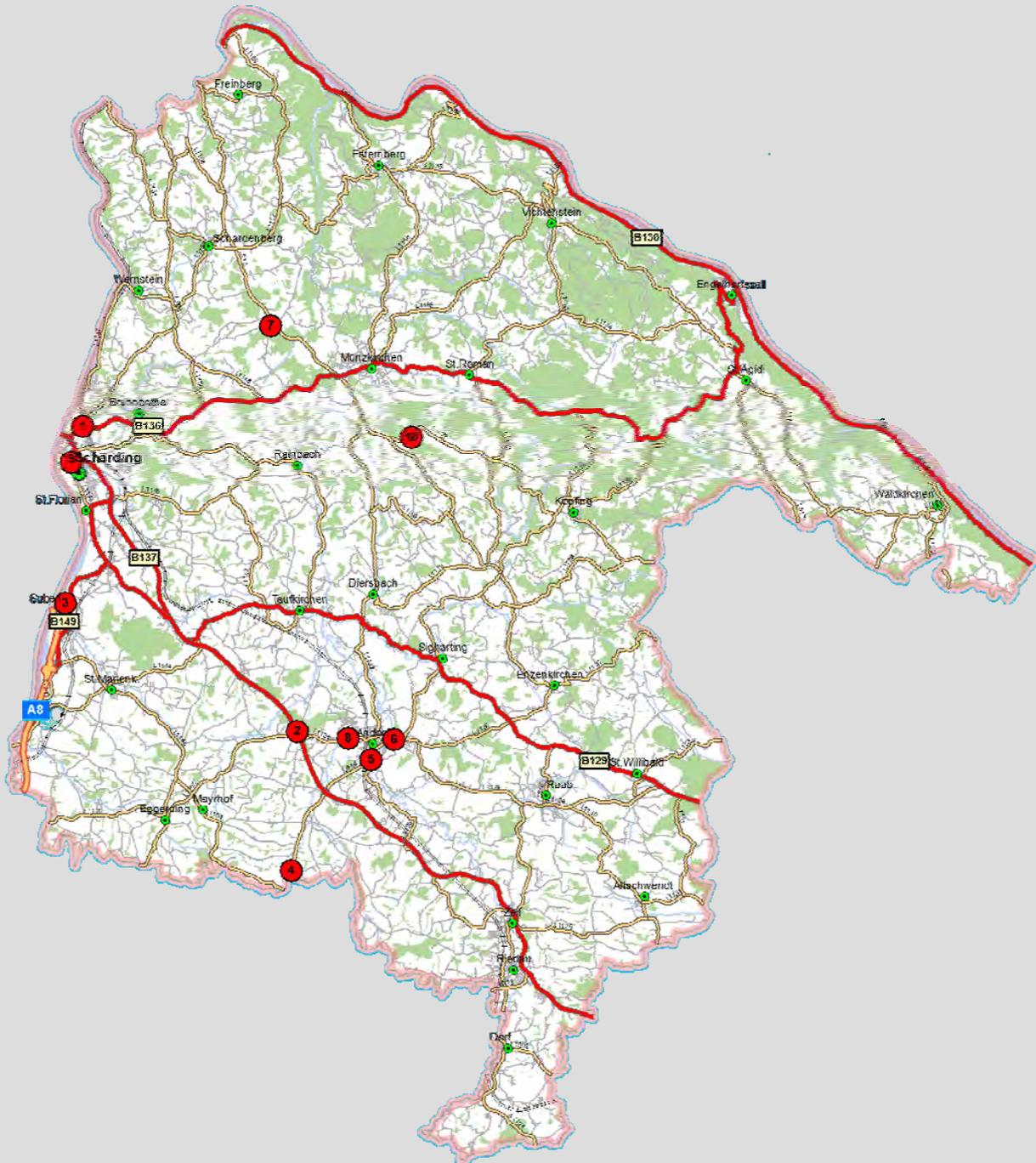
Abb. 8.5

■ Auch 2012 passierten die meisten Verkehrsunfälle durch Abkommen (unangepasste Geschwindigkeit) vor allem im Freiland, sogar mit einer merklichen Zunahme gegenüber den Vorjahren, abgeschlagen gefolgt von Auffahr- und Gegenverkehrsunfällen. Bei alle drei tödlichen Verkehrsunfällen im Jahr 2012 handelt es sich um Abkommens- und Gegenverkehrsunfälle, die erfahrungsgemäß mit schweren Verletzungsfolgen behaftet sind. Kreuzungsunfälle sind die relativ häufigste Unfallart in Ortsgebieten, mit einem Rückgang im Jahr 2012 gegenüber den Vorjahren. Verkehrsunfälle mit FußgängerInnen sind auf dem niedrigsten Stand seit 1990 geblieben und passieren überwiegend auf Gemeindestraßen im Freiland. Nachdem Fahrradunfälle im Jahr 2011 auf den geringsten Stand zurückgegangen sind, ist im Jahr 2012 wieder eine Zunahme zu verzeichnen, wobei es sich jedoch zu mehr als 50% um Alleinunfälle handelt. Bei den Verkehrsunfällen mit einspurigen Kraftfahrzeugen (Mopeds, Motorrädern), die nach einem leichten Rückgang im Jahr 2010 in den Jahren 2011 und 2012 wieder auf das, nicht nur im Verhältnis zu den geringeren KFZ-Zulassungen, relativ hohe Niveau der Vorjahre gestiegen sind, ist auffällig, dass es sich bei fast $\frac{1}{3}$ um 15-Jährige und bei knapp 22% um Alleinunfälle handelt.



Bezirk Schärding

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Schärding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Schärding

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B136 Sauwald Str.	Ortsgebiet Schärding, von Brücke über Pram bis vor Krzg. mit BahnGde.Str. inkl. Schutzweg, km 0,582 - 0,68	1	2	1
2	B137 Innvierler Str.	Einbindung GW Pramau rechts i.S.d.K. nach niveaufreie Krzg. mit L1105 und L1128 , km 50,7 - 50,82	1	1	2
3	B149 Subener Str.	Ortsgebiet Suben Brücke sogen. Subener-Bucht , km 4,8 - 4,9	1	1	1
4	L514 Andorfer Str.	Freiland, Kurve; Ortschaft Breitenberg nahe Bez.Grenze, km 10,65 - 10,925	1	1	2
5	L514 Andorfer Str.	Ortsgebiet Andorf (Beginn), Gewerbepark Einmündungen der Wilhelm Redl Gde.Str. und der F. Steinmann Gde.Str., km 15,61 - 15,7	1	2	1
6	L514 Andorfer Str.	Ortszentrum Andorf Kirchenplatz bis (nach) Krzg. mit Konrad-Meindl-Gde.Str., km 16,726 - 16,8	2	1	3
7	L515 Eisenbirner Str.	OG Dierthalling Krzg. mit GW Luck, km 16,86 - 16,96	0	0	3
8	L1128 Teuflauer Str.	Ortsgebiet Andorf, Einbindungen von Gde.Str., km 1,59 - 1,76 (alte Kilometrierung)	2	1	1
9	L1143 Otterbacher Str.	Stadtgebiet Schärding, nach Kreisverkehr LKH-Schärding bis Krzg. mit Gde.Str. "Auf der Ponyweide", km 14,682 - 14,73	1	1	1
10	L1172 Ruhholdinger Str.	Krzg. mit GW Danrath, Freiland 70 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung in km-Richtung, km 6,557 - 6,63	0	1	2
Summe:			10	11	18

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

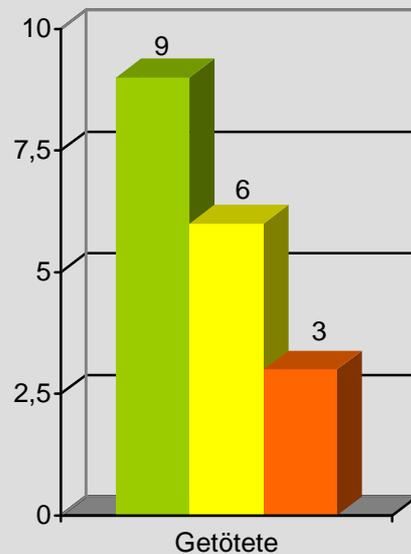
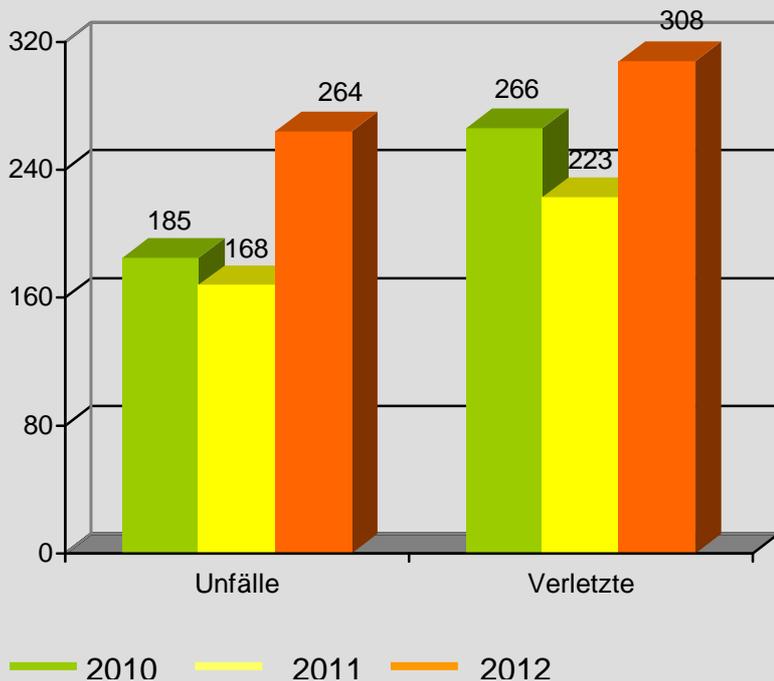


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012

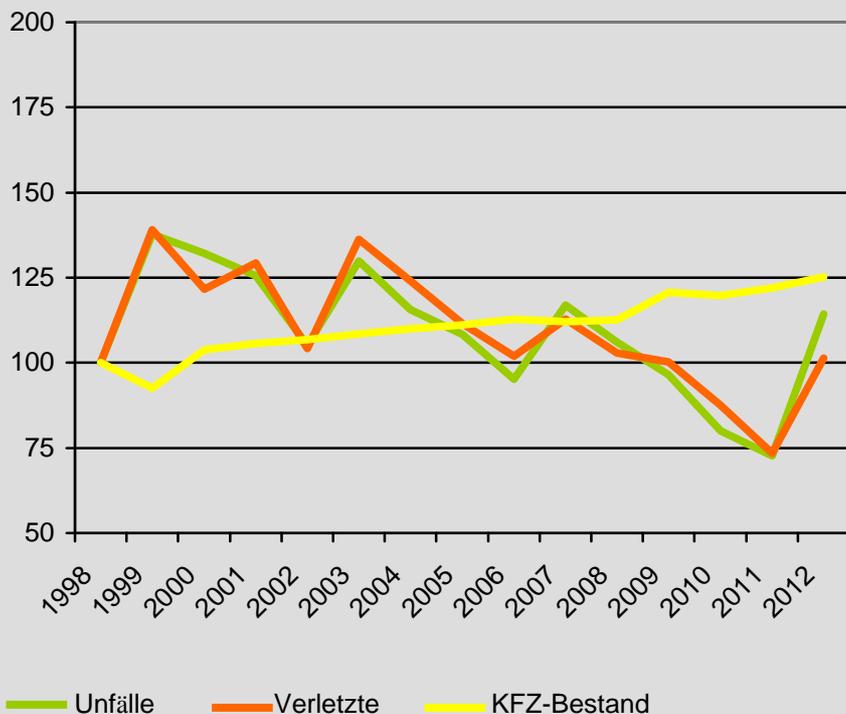


Abb. 8.3

■ Nach dem niedrigsten Stand im Jahr 2011 hat die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und auch die dabei verletzten Personen im Bezirk Scharding im Jahr 2012 merklich zugenommen. Trotzdem hat sich die positive Tendenz bei den Verkehrstoten fortgesetzt, die aufgrund von Zufälligkeiten erfahrungsgemäß nicht proportional zum Unfallgeschehen ist, und ist im Jahr 2012 mit drei Toten auf den niedrigsten Stand seit 1990 zurückgegangen. Dabei ist 2012 vor allem der ohnedies hohe Anteil von Alleinunfällen sowohl im Freiland als auch im Ortsgebiet markant gestiegen und auch ein tödlicher Motorradunfall zu beklagen. Hingegen kam es zu etwas weniger Gegenverkehrsunfällen, die erfahrungsgemäß ebenfalls mit schweren Verletzungsfolgen behaftet sind. Kreuzungsunfälle haben sich zwar im Ortsgebiet um rd. $\frac{1}{3}$ verringert, jedoch im Freiland mehr als verdoppelt und waren dabei zwei Tote zu verzeichnen, wobei allerdings alkoholisierte PKW-Lenker beteiligt waren.

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

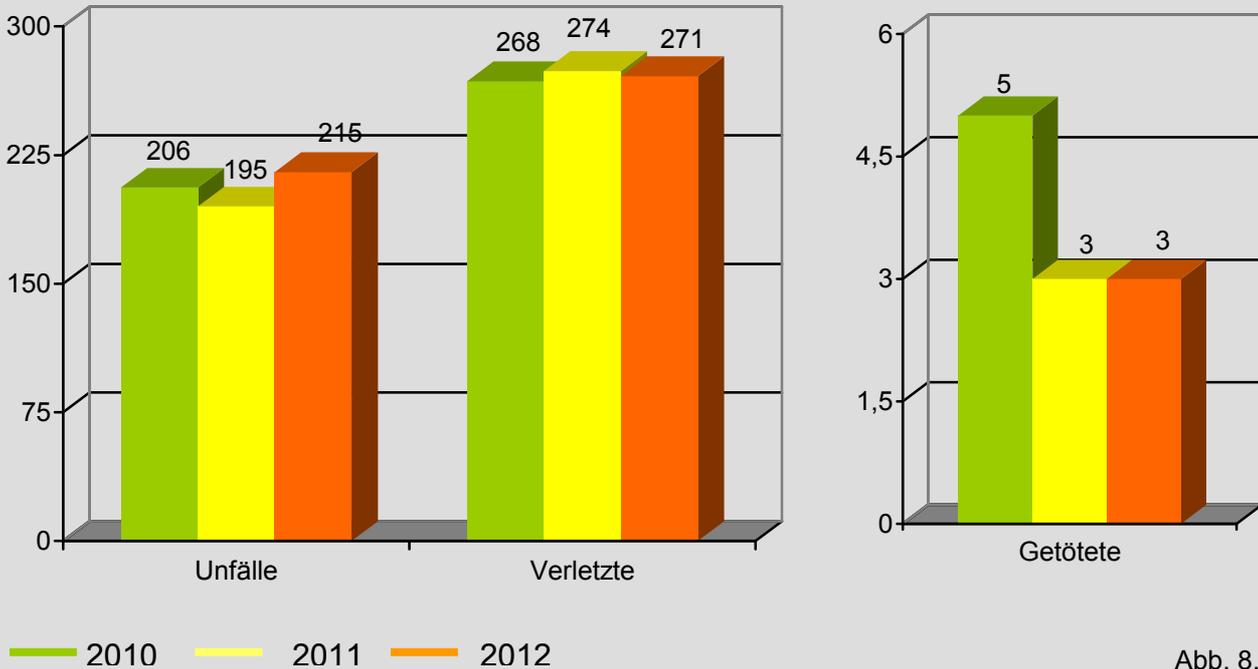


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012

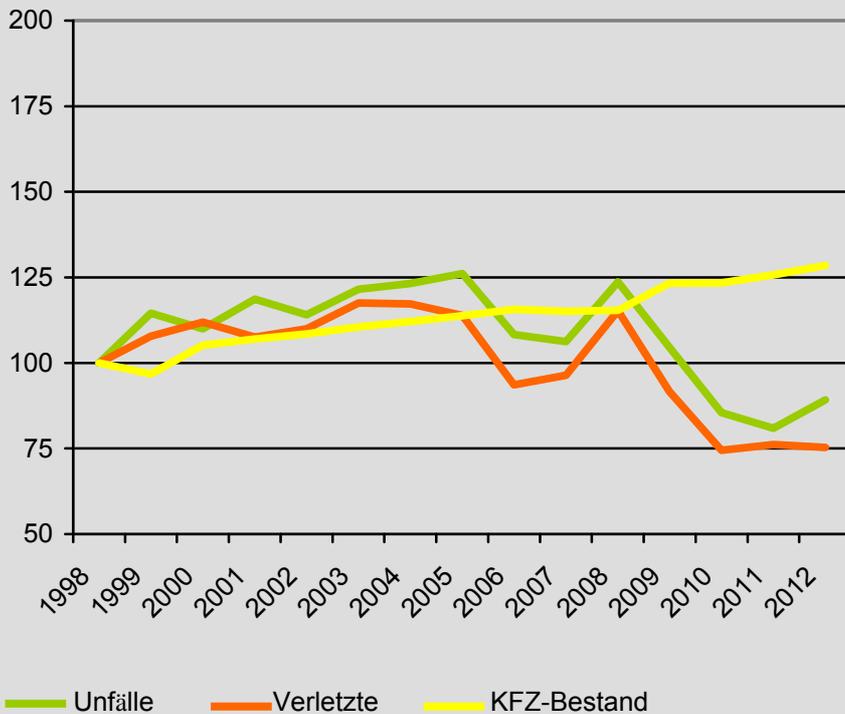
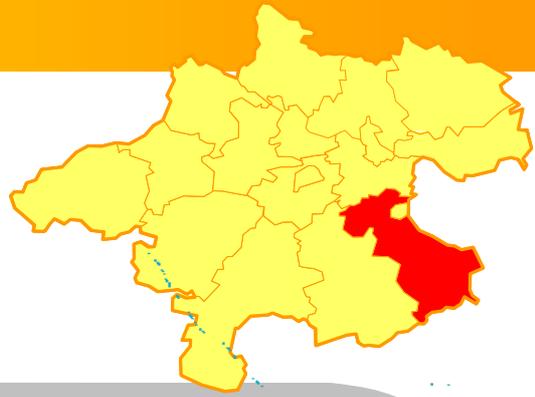


Abb. 8.3

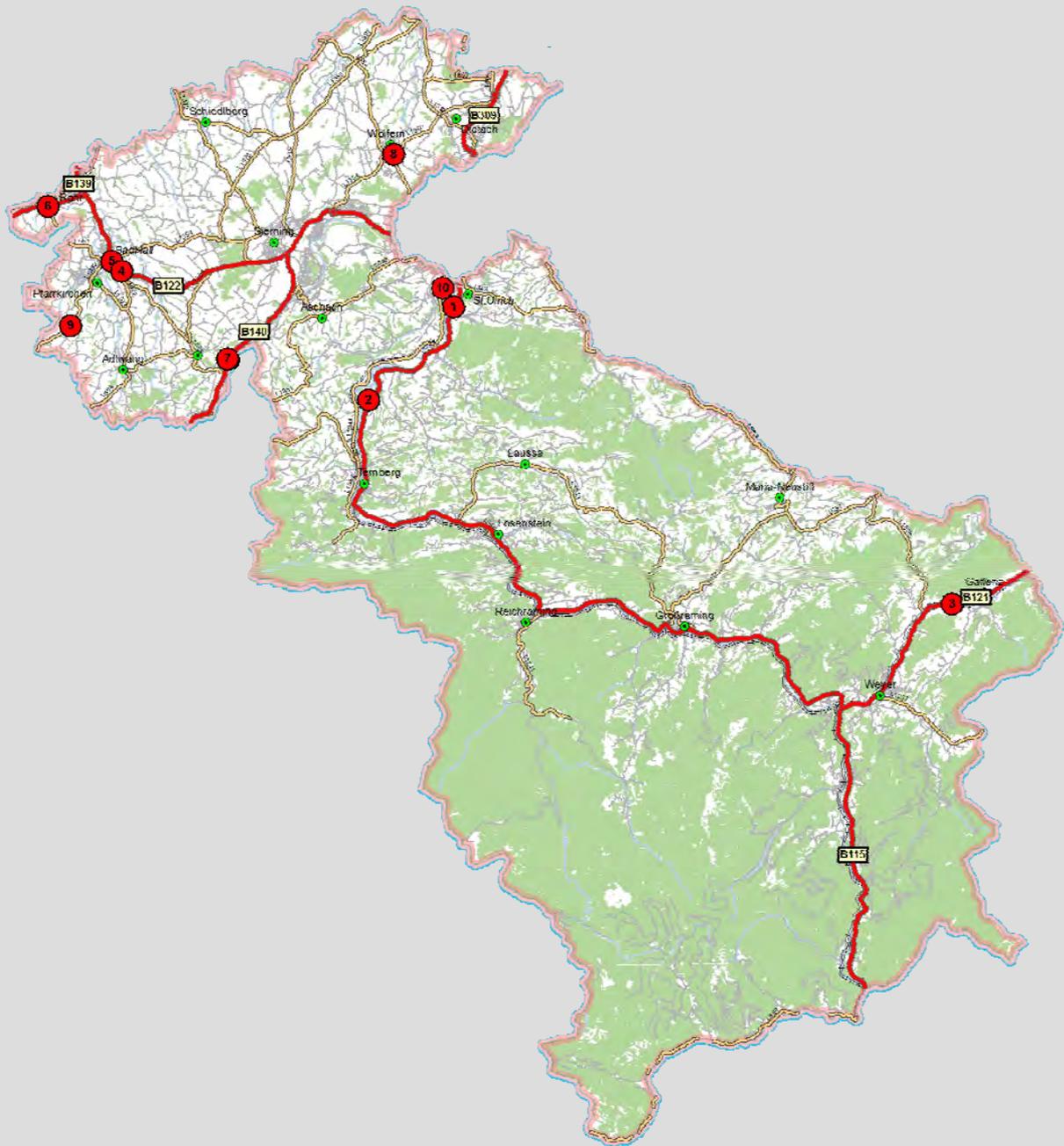
■ Auch wenn im Bezirk Rohrbach die Anzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden im Jahr 2012 leicht gestiegen ist, so ist die Anzahl verletzter VerkehrsteilnehmerInnen fast am geringsten Stand seit 1990 im Jahr 2010 geblieben.

Mit drei Verkehrstoten im Jahr 2012, die aufgrund von Zufälligkeiten erfahrungsgemäß nicht proportional zum Unfallgeschehen sind und sich wie auch im Jahr 2012 meist nicht an Unfallhäufungsstellen ereignen, ist dies wie im Vorjahr wieder der niedrige Wert seit 1990.

Bezirk Steyr-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B115 Eisenstraße	Krztg. Werkstraße, km 22,97-22,98	2	0	2
2	B115 Eisenstraße	Maireben, km 29,8-30	2	0	4
3	B121 Weyerer Straße	Pettendorf Freiland, km 35,295-35,38	1	0	3
4	B122 Voralpenstraße	Krztg. Theaterstraße, km 49,38-49,6	1	6	1
5	B122 Voralpenstraße	Krztg. Großmengersdorfer Straße, km 50,014-50,254	2	1	2
6	B122 Voralpenstraße	Krztg. Oberrohr, km 55,6-55,79	2	0	2
7	B140 Steyrtalstraße	Kurve im Freilandbereich, km 6-6,16	0	1	4
8	L564 Wolfener Straße	Krztg. Heuberger Straße, km 22,683-22,85	1	0	4
9	L1330 Wartberger Straße	Bereich Krztg. Moserstraße, km 14,57-14,8	0	1	4
10	L1344 Lahrndorfer Straße	St. Berthold Allee, km 1,48-1,702	1	2	2
Summe:			12	11	28

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

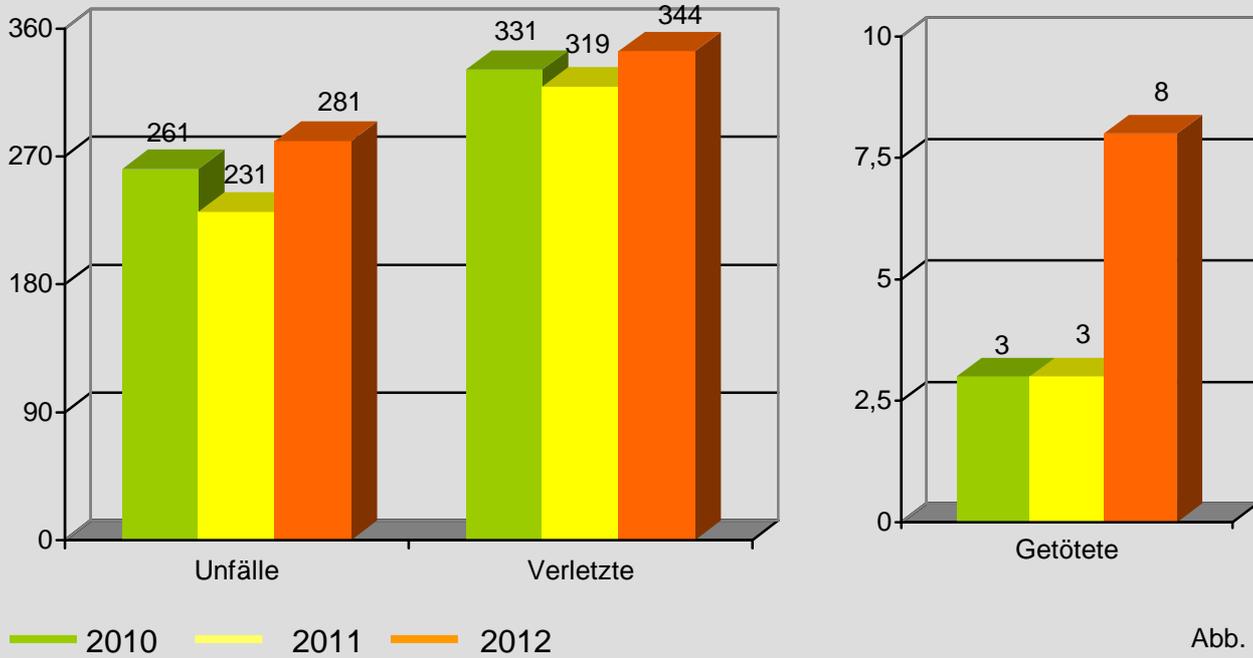
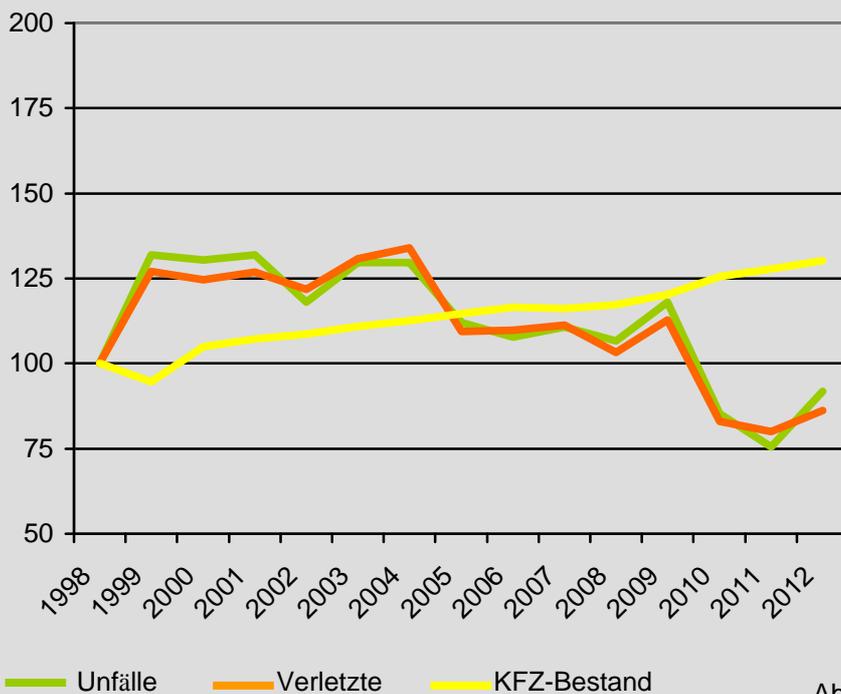


Abb. 13.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012



■ Die neue Erfassung der Unfalldaten bringt für das Jahr 2012 eine negative Veränderung der Zahlen. Die Anzahl der Getöteten unterliegt jedoch nicht dieser neuen Erfassung. Bei einem Alleinunfall in Adlwang wurden allerdings drei Personen getötet.

Abb. 13.3

Verunglückte nach Fahrzeugart

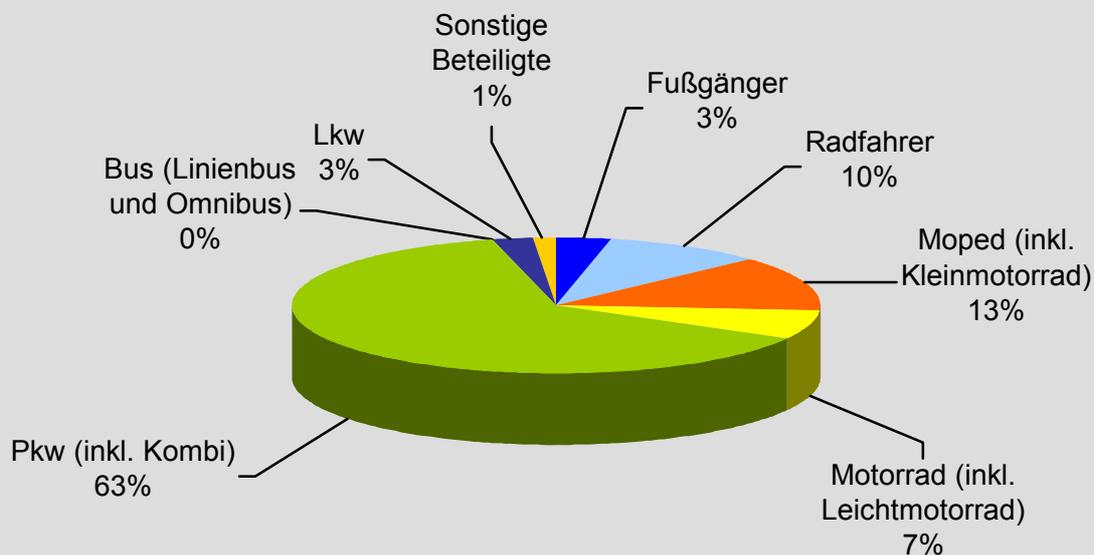
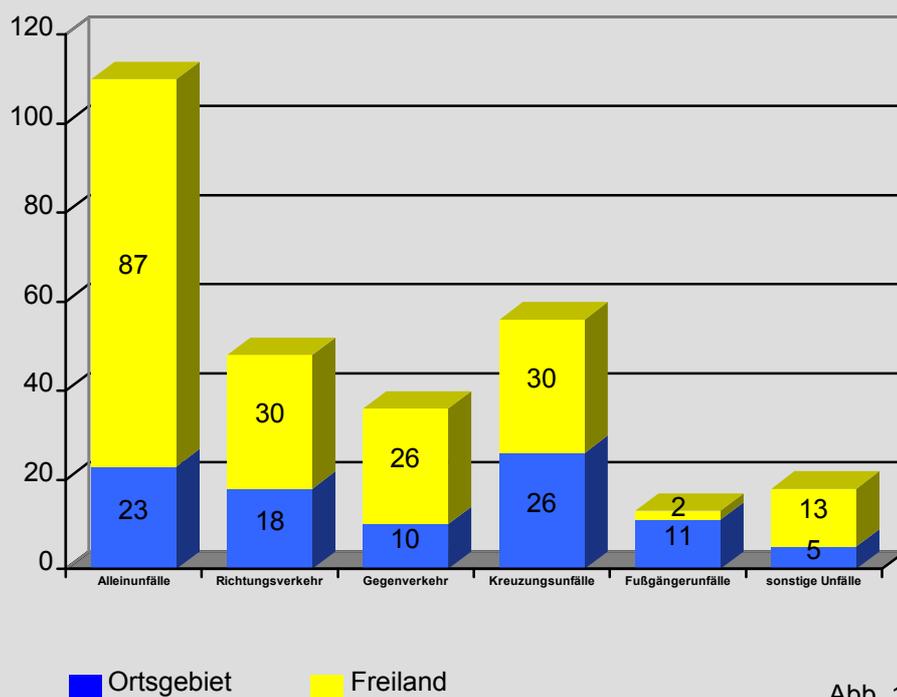


Abb. 13.4

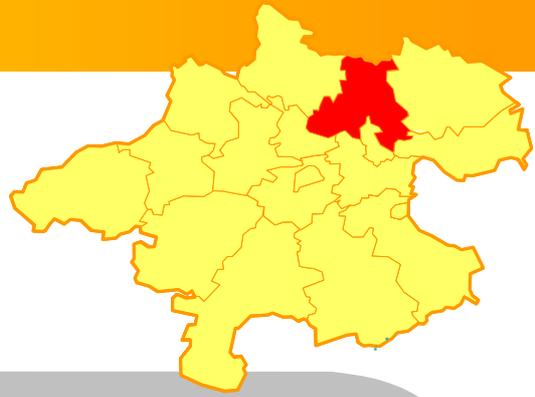
Unfälle nach Unfalltypenobergruppen



■ Der Alleinunfall im Freiland ist der häufigste Unfalltyp. Hier ist die nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit die Hauptunfallursache. Im Gegensatz dazu sind im städtischen Gebiet die Kreuzungsunfälle vorherrschend. Das Unfallgeschehen im Bezirk wird geprägt von der B115 und der B122. Die zunehmende Verkehrsdichte fördert hier das Unfallaufkommen.

Abb. 13.5

Bezirk Urfahr Umgebung



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Urfahr Umgebung



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Urfahr Umgebung

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B3 Donaustraße	Pulgarn, km 232,032-233,57	0	6	1
2	B125 Prager Straße	OG Gallneukirchen, km 11,428-12,076	3	13	4
3	B126 Leonfeldener Straße	Haselgraben LF3, km11,200-11,386	3	0	5
4	B127 Rohrbacher Straße	Puchenau, km 5,810-6,900	5	5	11
5	B127 Rohrbacher Straße	Ottensheim, km 11,740-12,576	3	8	4
6	B127 Rohrbacher Straße	Walding, km13,950-14,171	3	7	7
7	B131 Aschacher Straße	Feldkirchen, km 8,990-9,600	5	4	3
8	L1501 Altenberger Straße	Katzgraben, km 4,779-4,963	4	1	5
Summe:			12	11	28

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

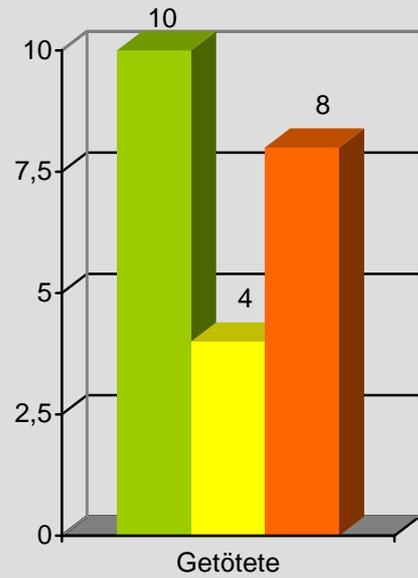
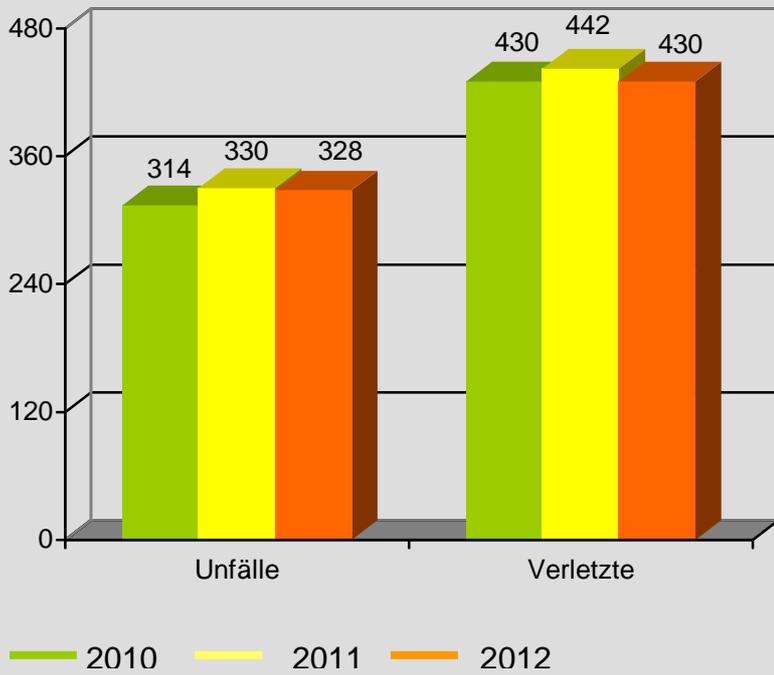
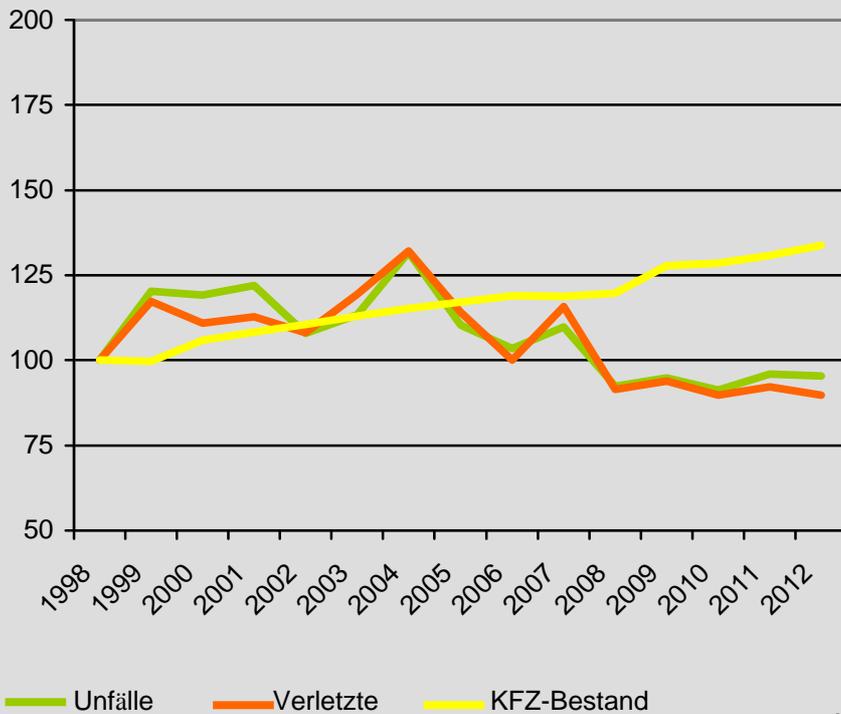


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012



■ Die vorgefundenen Unfallhäufungsstellen konzentrieren sich, wie in den Vorjahren an den stark belasteten Pendlerrouten, aus den 3 Hauptrichtungen. Die Anzahl der Unfälle und Verletzten blieb jedoch, entgegen des steigenden KFZ Bestandes, gegenüber Jahren 2010 und 2011 nahezu konstant.

Abb. 8.3

Verunglückte nach Fahrzeugart

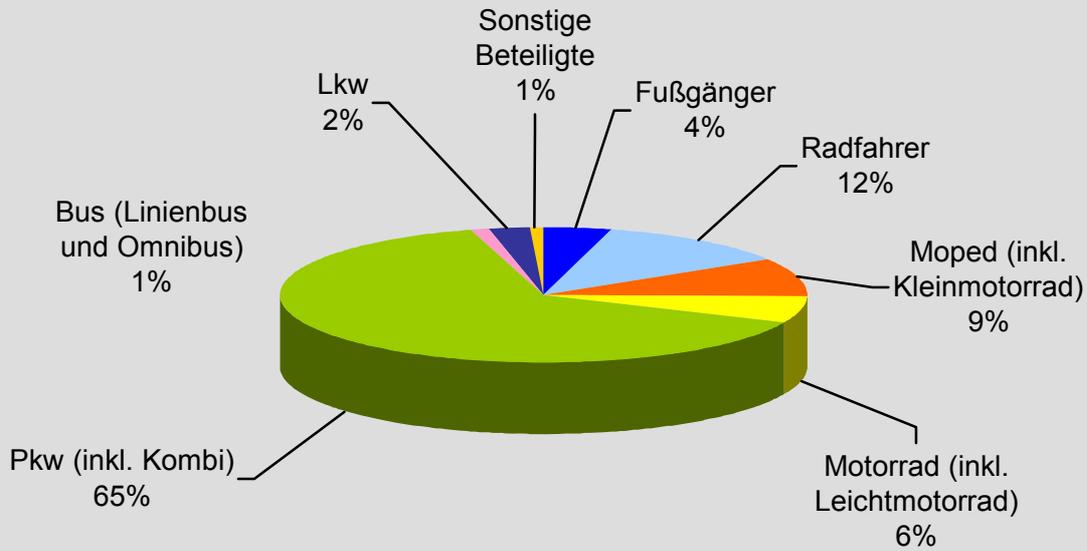


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

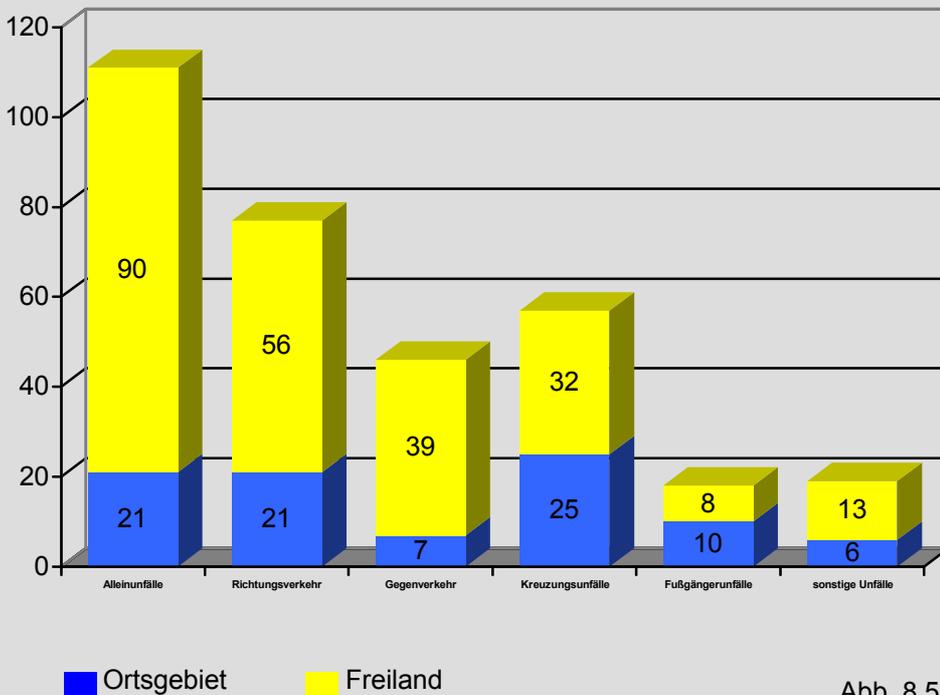
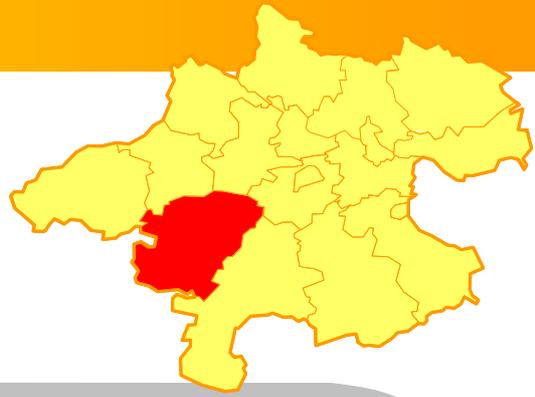


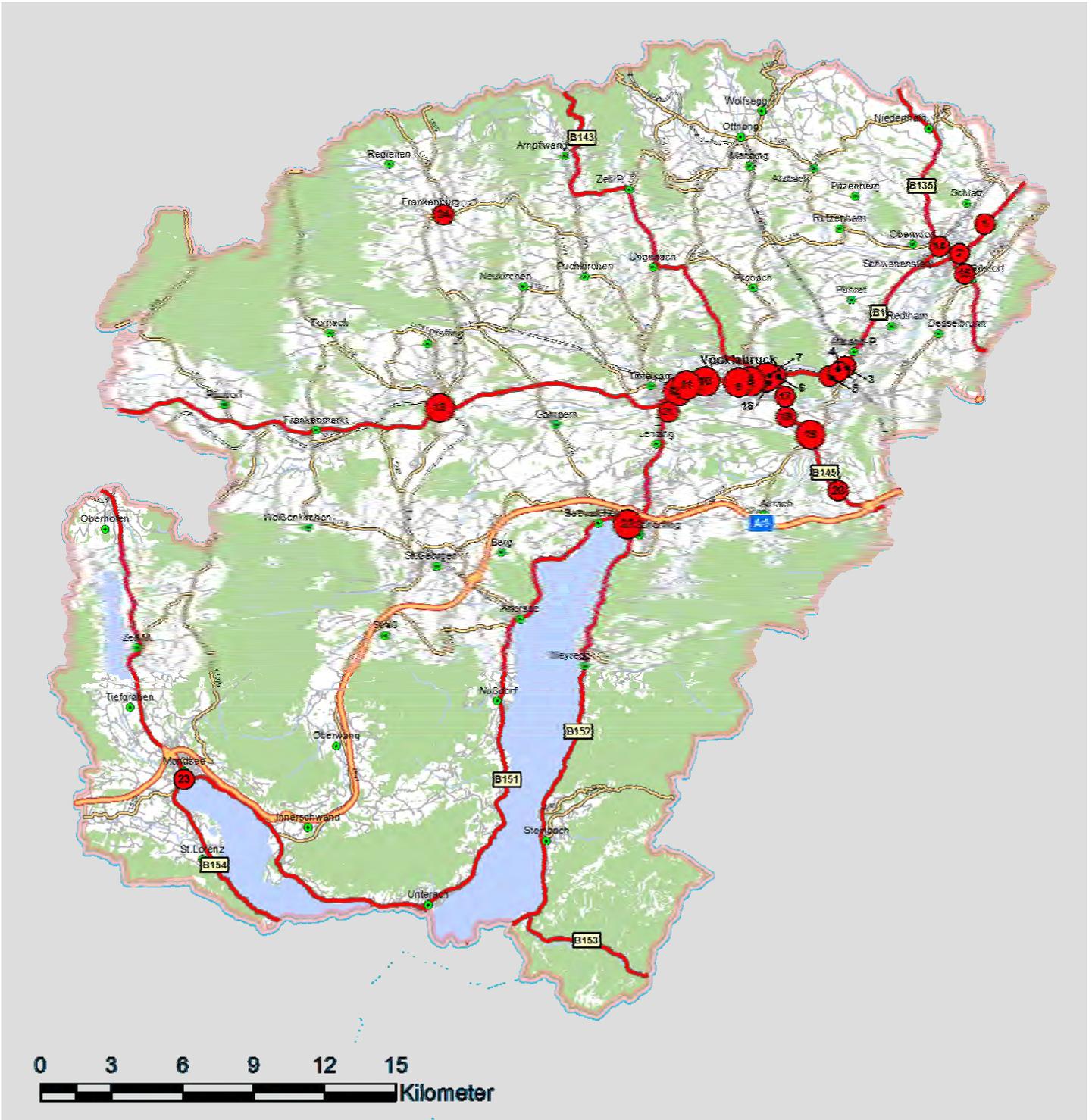
Abb. 8.5

■ Ein markanter Rückgang lässt sich bei den Kreuzungsunfällen sowohl im Ortsgebiet als auch im Freiland beobachten. Bauliche Abänderungen sowie straßenpolizeiliche Maßnahmen unterstützen diesen erfreulichen Trend.

Bezirk Vöcklabruck



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Vöcklabruck



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Vöcklabruck

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B1 Wiener Straße	Schlatt, Kreuzung mit Staiger Straße, km 231,450 - 231,700	1	3	2
2	B1 Wiener Straße	Schwanenstadt, Kreuzung mit B 135, km 233,100 - 233,340	1	3	4
3	B1 Wiener Straße	OG Attnang-Puchheim, Kreuzung mit L1265 Schörflinger Straße, km 240,300 - 240,400	1	4	4
4	B1 Wiener Straße	OG Attnang-Puchheim, Kreuzung mit Salzburger Straße, km 240,500 - 240,600	3	4	2
5	B1 Wiener Straße	OG Attnang-Puchheim, Kreuzung mit Vöcklerbrucker Straße, km 240,980 - 241,220	0	5	3
6	B1 Wiener Straße	Vöcklabruck, Freiland, Don Bosco Schule, km 243,700 - 243,4	1	1	4
7	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck, Leiner Kreuzung, km 243,700 - 243,900	2	6	2
8	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck, Wagrainer Kreuzung, km 244,430 - 244,600	3	7	2
9	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck, Esso Kreuzung, km 244,900 - 245,150	7	7	3
10	B1 Wiener Straße	Vöcklabruck, Freiland, Krankenhaus Kreuzung, km 246,350 - 246,600	6	5	10
11	B1 Wiener Straße	Vöcklabruck, Freiland, Lindlbauer Kreuzung, km 247,000 - 247,500	3	4	3
12	B1 Wiener Straße	Timelkam, Freiland, km 247,600 - 247,840	3	6	1
13	B1 Wiener Straße	Vöcklamarkt, Freiland, Kreuzung mit L509, Frankenburger Straße, km 258,100 - 258,200	2	5	3
14	B135 Gallspacher Straße	OG Schwanenstadt, Grabenkreuzung, Stadtturmkreuzung, km 25,870 - 26,084	1	0	5
15	B135 Gallspacher Straße	Schwanenstadt, Freiland 70, Kreuzung Rüstorf, Kreuzung Johannisthal, km 27,695 - 27,850	3	2	3
16	B145 Salzkammergutstraße	OG Vöcklabruck, Leiner Kreuzung, km 11,18 - 11,4	1	4	2
17	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, Kreuzung Am Agerring / Am Agersteg, km 12,200 - 12,400	4	1	2
18	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, Tankstellenkreuzung, km 13,070 - 13,300	3	3	3
19	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, Himmelreichkreuzung, km 14,300 - 14,650	3	7	6
20	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, Prehofer, km 17,000 - 17,300	4	2	2
21	B151 Atterseeestraße	Timelkam, Durchfahrt Pichlwang, km 1,000 - 1,500	2	3	2
22	B151 Atterseeestraße	OG Seewalchen, Kreuzung mit B152, km 7,340 - 7,570	3	9	3
23	B154 Mondseeestraße	Mondsee, Freiland, Kreuzung mit B151, km 17,600 - 18,000	0	3	5
24	L509 Frankenburger Straße	OG Frankenburg, Kreuzung mit L1272, km 18,342 - 18,556	1	4	1
Summe:			58	98	77

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

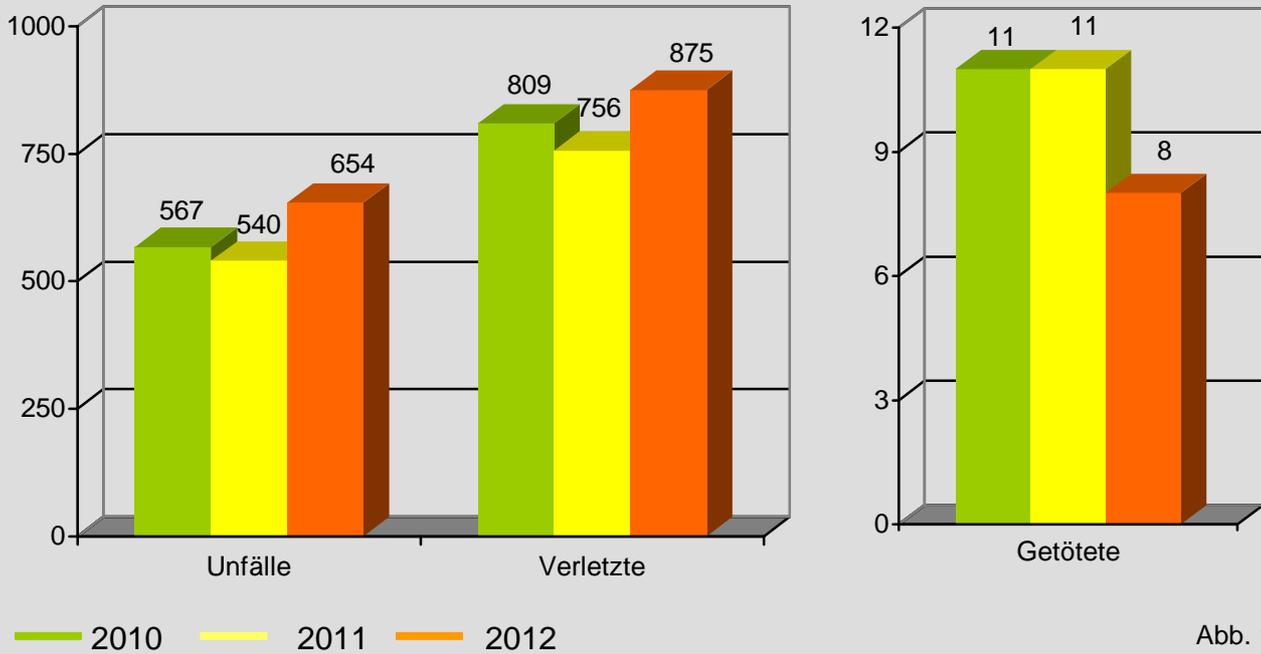


Abb. 13.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012

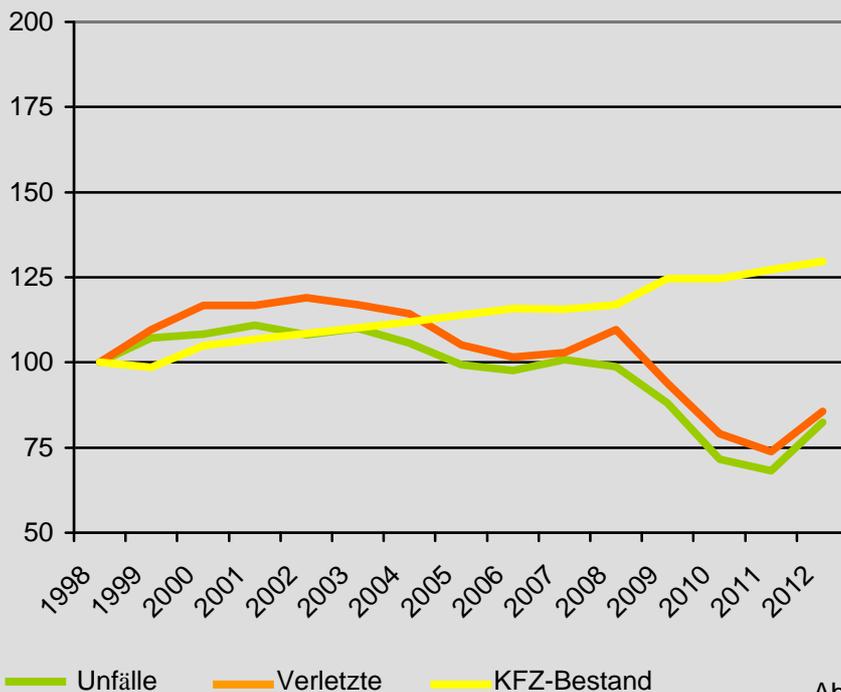


Abb. 13.3

■ Im Jahr 2012 konnte der Trend der kontinuierlichen Absenkung der Unfallzahlen nicht fortgesetzt werden. Nach einem historischem Tiefstand im Jahr 2011 stiegen die Unfallzahlen im Jahr 2012 auf den Stand von 2009.

Die Anzahl der Verkehrstoten ist in diesem Zusammenhang nach dem Höchststand im Jahr 2009 mit 15 Getöteten weiterhin gesunken. Die Anzahl der Neuzulassungen weist einen beständigen Anstieg auf. Das Unfallgeschehen im Großraum Vöcklabruck konzentriert sich hauptsächlich auf die Knotenpunkte der Wiener Straße B1 und der Salzkammergutstraße B 145. Dies ist auf das hohe Verkehrsaufkommen und die hohe Verkehrsdichte dieser Hauptverkehrsadern zurückzuführen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

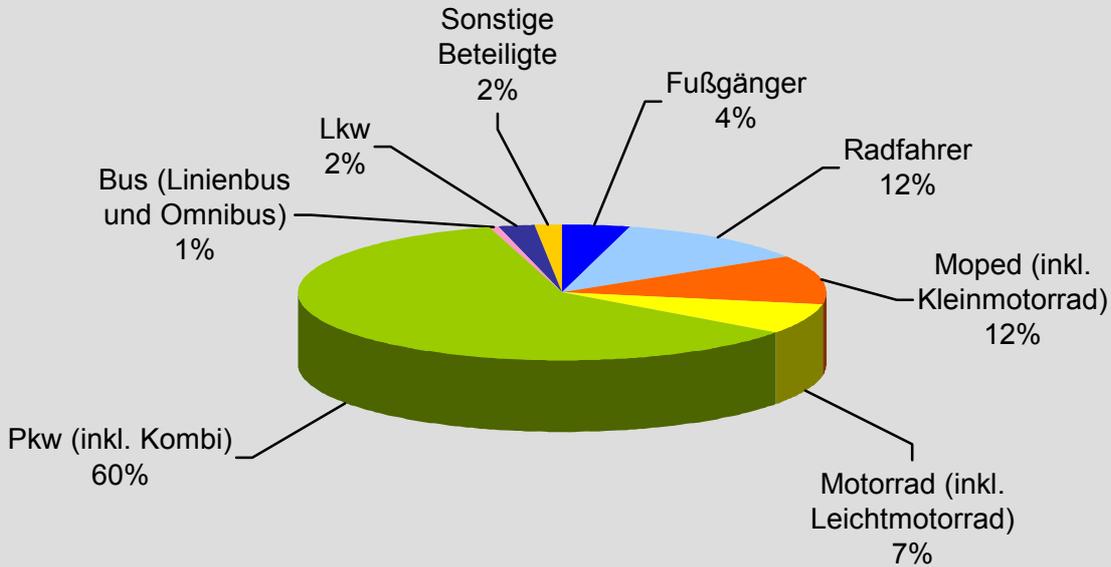


Abb. 13.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

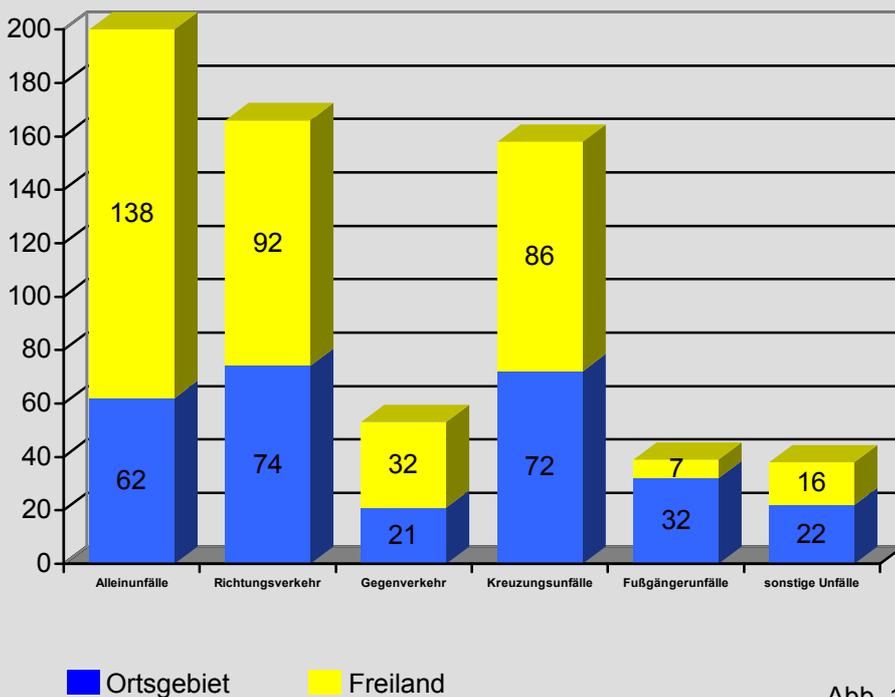


Abb. 13.5

■ 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, sowie in den Vorjahren, bei den Personenkraftwagen mit 60 % verzeichnet. Einen hohen Anteil weisen die Moped- und Fahrradfahrer mit jeweils 12 % auf. Bei den Fußgängerunfällen konnte der Anteil gegenüber dem Vorjahr von 7 % auf 4% reduziert werden. Durch gezielte bauliche Maßnahmen, wie die Errichtung von Kreisverkehren, konnten die Unfallhäufungsstellen an den Autobahnanschlussstellen Mondsee und Regau erfolgreich saniert werden.

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2010	2011	2012
1	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 199,266 - 199,3	1	3	2
2	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 199,7 - 199,925	2	3	3
3	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 199,97 - 200,19	2	3	2
4	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 200,4 - 200,65	3	3	5
5	B1 Wiener Straße	Gunskirchen, km 217,912 - 218,06	5	1	2
6	B1 Wiener Straße	Edt bei Lambach, km 218,538 - 218,662	2	0	3
7	B1 Wiener Straße	Edt bei Lambach, km 222,911 - 223,1	4	3	3
8	B1 Wiener Straße	Edt bei Lambach, km 223,264 - 223,5	6	1	2
9	B1 Wiener Straße	Lambach, km 224,48 - 224,7	1	1	4
10	B137 Innviertler Straße	Krenglbach, km 7,462 - 7,57	0	4	4
11	B138 Kreuzung Thalheim	Thalheim, km 1,55 - 1,701	4	2	5
12	B138 Autobahnauffahrt Sattledt	Sattledt, km 10,78 - 10,96	6	5	1
13	L537 Sattledter Straße	Steinerkirchen, km 5,8 - 6,05	1	1	3
14	L537/L1242 Kreuzung	Steinerkirchen, km 9,223 - 9,25	0	4	2
15	L1249 Grünbachtalstraße	Gunskirchen, km 1,215 - 1,4	3	1	2
16	L1249 Grünbachtalstraße	Gunskirchen, km 1,822 - 1,827	2	3	4
Summe:			42	38	47

Unfallkenngrößen 2010 - 2012

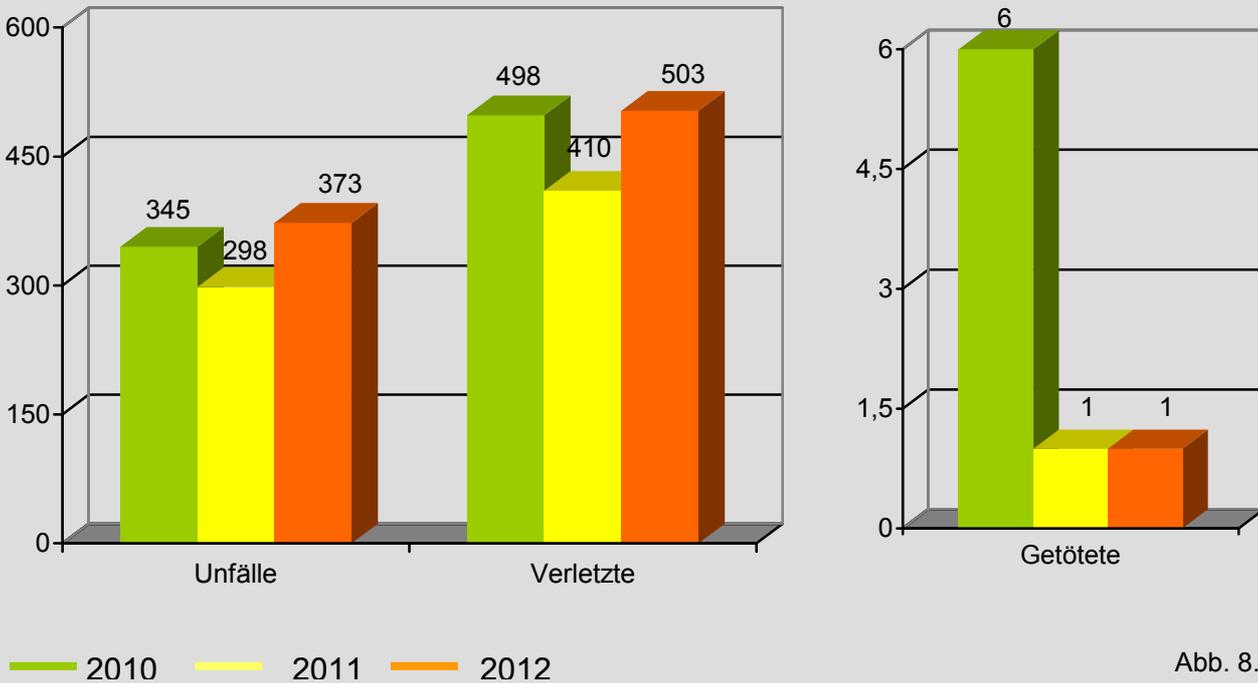


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 - 2012

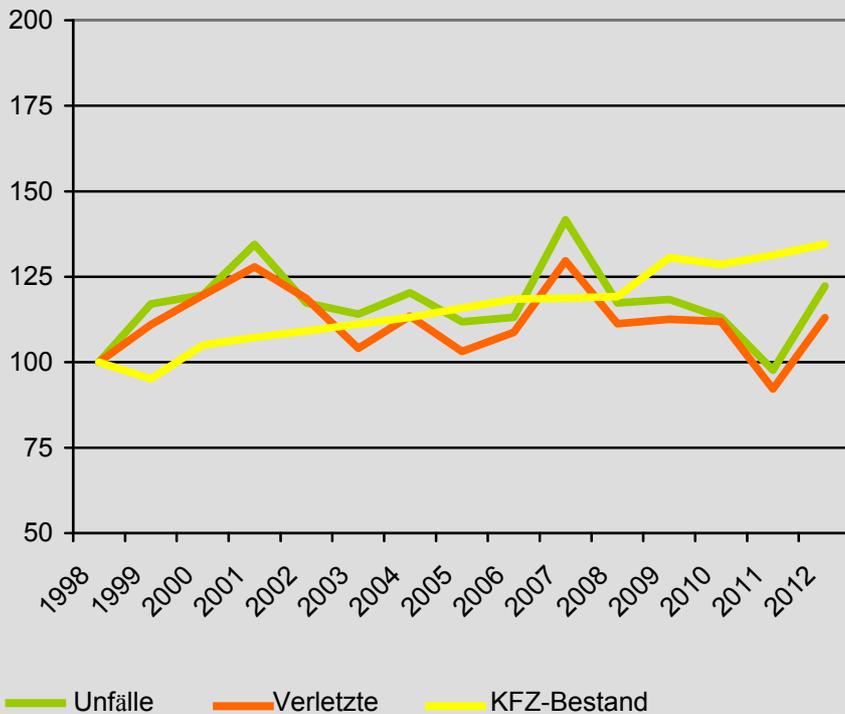


Abb. 8.3

■ Derzeit sind einige Projekte in Arbeit bzw. Planung (Umfahrung Lambach, Kreisverkehr Weißkirchen usw.) um diesen Weg im Sinne der Unfallreduktion fortzuführen. Durch die gezielte verkehrstechnische Verbesserung wird getrachtet im Zuge der Reduktion der Unfallzahlen auch eine Verbesserung des "Level of Service" für den Verkehrsteilnehmer zu schaffen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

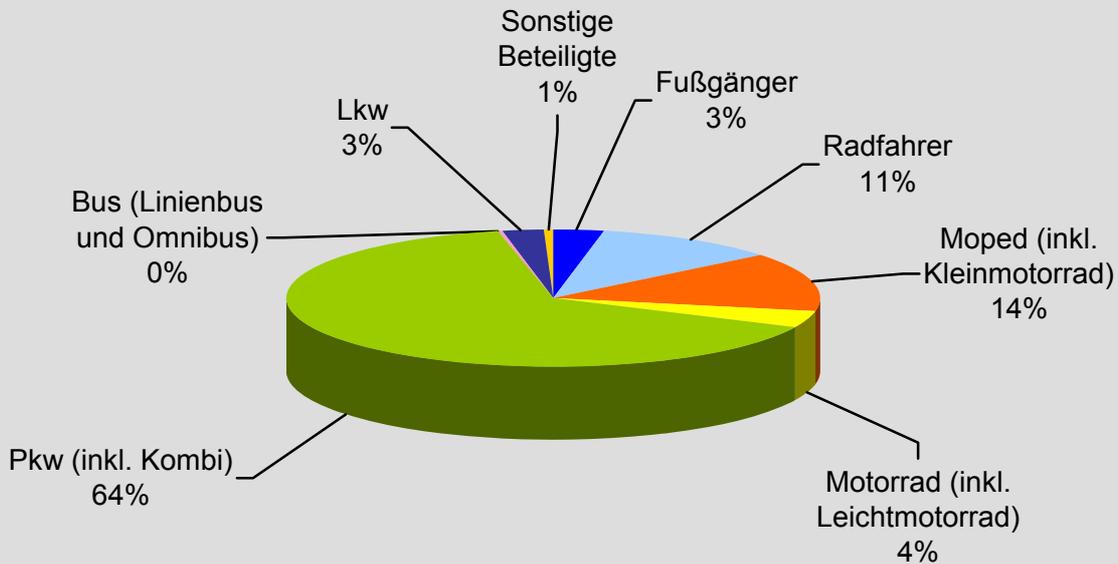


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

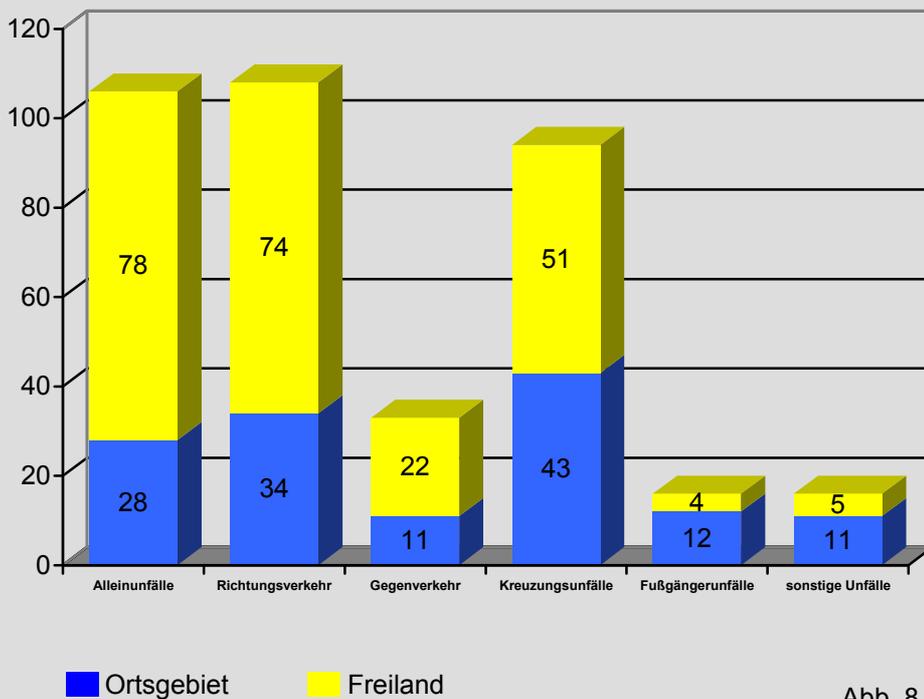


Abb. 8.5

■ Wiederum ist ein hoher Anteil von Alleinunfällen und Unfällen im Richtungsverkehr zu beobachten. Insbesondere auf der Wiener Straße B1 sind wegen des hohen Verkehrsaufkommens sowie der mangelnden Bereitschaft bezüglich einer angemessenen Abstandswahl viele Auffahrunfälle zu verzeichnen. Im Bereich zukünftiger Umfahrung Lambach werden in den Anfahrten zur Baustelle durch Unaufmerksamkeit Auffahrunfälle beobachtet. Durch das geringe Geschwindigkeitsniveau sind jedoch die Auswirkungen gering.

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 mindestens ein aktiv Beteiligter alkoholisiert ist, oder bei dem 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.

Tot 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.) Bei der Statistik wurde der nicht erkennbare Grad den schwer Verletzten zugeordnet.

Beteiligte – hiezu zählen

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

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 Lokalausguts, 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 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr 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 eines 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

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