



LAND

OBERÖSTERREICH

Verkehrssicherheit

Unfallstatistik **BERICHT 16**



Unfallstatistik 2016
Oberösterreich
Herausgegeben vom Amt der OÖ
Landesregierung

Ö: ember 2017

Impressum:

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

Datenbearbeitung:
Amt der OÖ Landesregierung

Datenquelle:
Statistik Austria

Fotos: Land OÖ

DVR: 0069264



Vorwort

Neben den Unfallhäufungsstellen in den einzelnen Bezirken bietet der Unfallstatistikbericht einen Überblick über das Unfallgeschehen des letzten Jahres auf Oberösterreichs Straßen. Dieser dokumentiert neben statistischen Zahlen auch Ursachen und Entwicklungen im Unfallgeschehen in unserem Bundesland und ist ein wesentlicher Arbeitsbehelf für Verkehrsbehörden, Exekutive, Sachverständige und Straßenverwaltungen.

Für das Verkehrsressort in Oberösterreich ist die Verkehrssicherheit aller Straßenbenützer, von den Kindern bis zu den Senioren und vom Fußgänger bis zum Kraftfahrzeuglenker, oberste Prämisse. Die daraus abgeleitete Verkehrssicherheitsarbeit umfasst Initiativen von der Bewusstseinsbildung bis zur Errichtung neuer Infrastruktur, auch für einzelne Verkehrsteilnehmergruppen (wie z.B. die Errichtung von Geh- u. Radwegen), sowie die Sanierung unfallauffälliger Abschnitte durch bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen. Letzteres ist ein wesentlicher Inhaltsschwerpunkt dieses Berichtes, es ist die Erfassung der Unfallhäufungsstellen an der Straßeninfrastruktur, also deren Auffindung und der darauf folgenden Analyse. Dadurch lassen sich effizient und wirkungsorientiert neuralgische Abschnitte nachhaltig entschärfen und es ist damit der optimale Einsatz der dafür verfügbaren finanziellen Mittel sichergestellt.

Dies ist nur eine von zahlreichen Maßnahmen, welche jedes Jahr durchgeführt werden, um die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.

Trotz stetig rückläufiger Tendenzen beim Unfallgeschehen verunglückt durchschnittlich fast jeden vierten Tag ein Verkehrsteilnehmer in Oberösterreich tödlich. Diese Realität in Verbindung mit den Zielen des OÖ Verkehrssicherheitsprogramms unterstreicht die Bedeutung der permanenten Verkehrssicherheitsarbeit. Die stetig steigende Verkehrsleistung und die zunehmende Verkehrsdichte vermehren zwangsläufig das Konfliktpotential an der Straßeninfrastruktur und sind zukünftig immanente Herausforderungen bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Sicherung zukünftiger Mobilitätsansprüche.

Diese Fakten und die vorliegende Analyse zeigen deutlich die wesentliche Bedeutung des Miteinanders an unseren Straßen. Respekt und Rücksichtnahme sind Voraussetzungen für einen möglichst konfliktfreien Straßenverkehr. Daher setzt das Land Oberösterreich auch besonders auf die Bewusstseinsbildung mit Verkehrssicherheitsarbeit in Schulen, Betrieben und im täglichen Straßenverkehr. Es arbeiten alle für das gemeinsame Ziel von weniger Unfällen, weniger Verletzten und hinkünftig keine Verkehrstoten mehr.

Der besondere Dank gilt allen, die sich für die Verkehrssicherheit einsetzen. Den Lehrern für den schulischen Verkehrsunterricht, den Polizisten für die Verkehrserziehung, den Schülerlotsen für die tägliche Schulwegsicherung und allen Verkehrsteilnehmern, die sich respektvoll im Straßenverkehr verhalten und bewegen.

Abteilung Verkehr,
Direktion Straßenbau und Verkehr
Amt der OÖ Landesregierung



■ EINLEITUNG	
■ ÖSTERREICH	
Entwicklung	11
Bundesländervergleich	12
Straßenarten	14
■ OBERÖSTERREICH	
Allgemein	
Verkehrsteilnahme	17
Entwicklung	18
Straßenarten	20
Altersgruppen	21
Unfalltypen	22
Kinder	23
Sicherheitseinrichtungen – Gurt	26
Alkohol	27
Verkehrsbeteiligung	
Fußgänger/innen	29
Radfahrer/innen	30
PKW	31
Einspurige KFZ	33
Bezirksdaten	
Linz-Stadt	34
Steyr-Stadt	40
Wels-Stadt	44
Braunau am Inn	48
Eferding	54
Freistadt	58
Gmunden	62
Grieskirchen	66
Kirchdorf	70
Linz-Land	74
Perg	80
Ried	84
Rohrbach	88
Schärding	92
Steyr-Land	96
Urfahr-Umgebung	100
Vöcklabruck	104
Wels-Land	108
■ DEFINITIONEN	110

Einleitung

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

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

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

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

gesehen werden.

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

Amt der OÖ Landesregierung
Abteilung Verkehr,
4021 Linz
Bahnhofplatz 1
Telefon: 0732 7720 13535
E-Mail: verk.post@ooe.gv.at



Volkswirtschaftliche Unfall-Folgekosten

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

▪ 1 Verkehrstoter	3.464.517 Euro
▪ 1 Schwerverletzter	438.182 Euro
▪ 1 Leichtverletzter	30.891 Euro
▪ 1 Sachschaden	6.024 Euro

(Quelle: Herry, M. et al, im Auftrag des VSF/bmvit: Unfallkostenrechnung Straße 2012 unter Berücksichtigung des menschlichen Leids, Kostenstand 2011, VPI 2011-2016: 107,1 – Quelle: Statistik Austria)

Auf dieser Basis errechnen sich für das Jahr 2015 für Oberösterreich volkswirtschaftliche Unfallfolgekosten von 1.162.375.632 Euro!

Danksagung

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

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





Österreich

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

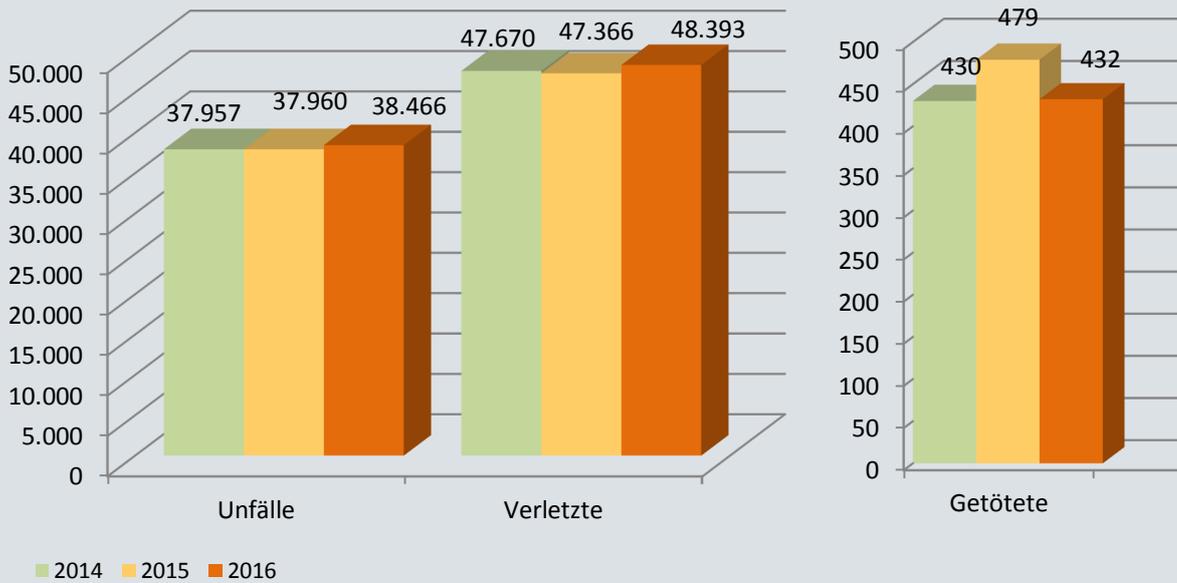


Abb. 1.1

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

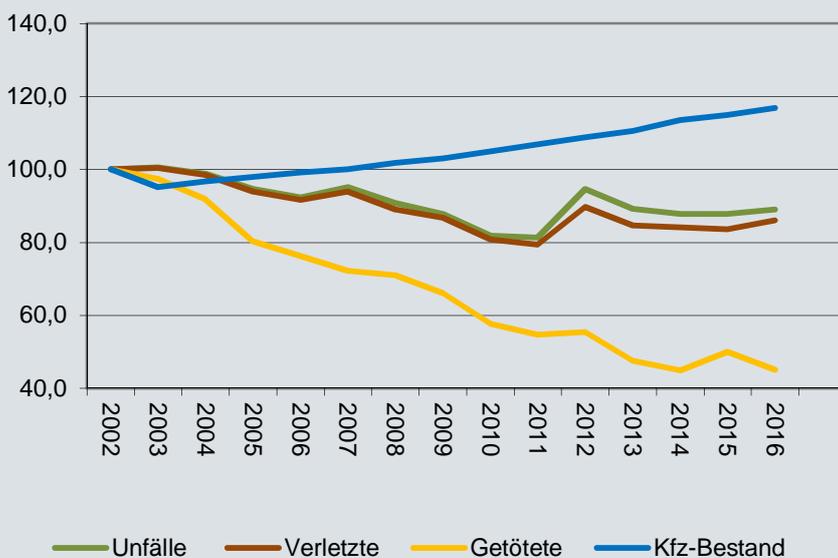


Abb. 1.2

Im Jahr 2016 war eine geringfügige Steigerung der Unfallzahlen und verletzten Personen gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Bei den im Straßenverkehr getöteten Personen zeigt sich nach der Steigerung im Jahre 2015 wieder ein Rückgang auf nahezu dem Wert von 2014.

Unfälle nach Bundesländern

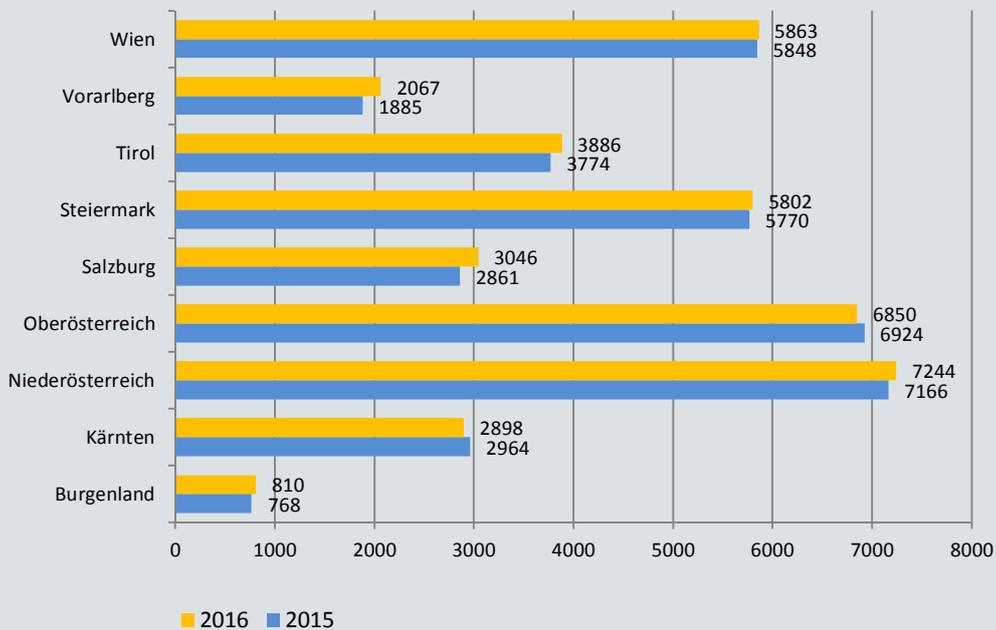


Abb. 1.3

Öberösterreich und Kärnten konnten 2015 als einzige Bundesländer einen Rückgang der Unfälle verzeichnen. Mit einer Steigerung von 8,8 % ist Vorarlberg der negative Spitzenreiter. Bei den Getöteten ist Salzburg mit einem Rückgang von 28% auffallend. In Wien ist allerdings mit 6 Getöteten mehr im Jahr 2016 eine Steigerung von 31,5% zu verzeichnen.

Getötete nach Bundesländern

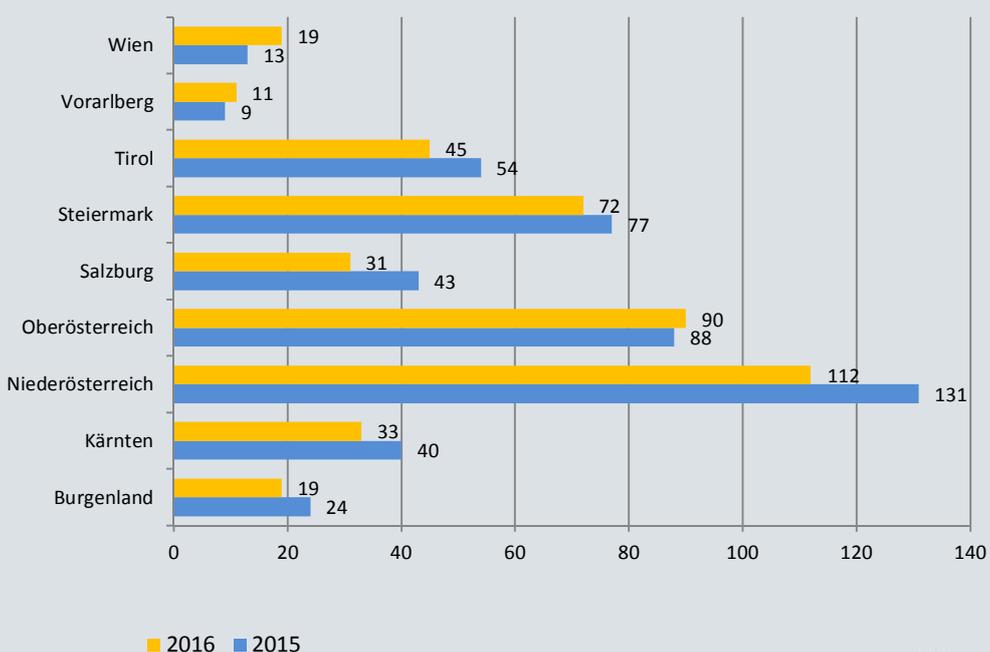


Abb. 1.4

Unfälle nach Bundesländern je 10.000 Einwohner

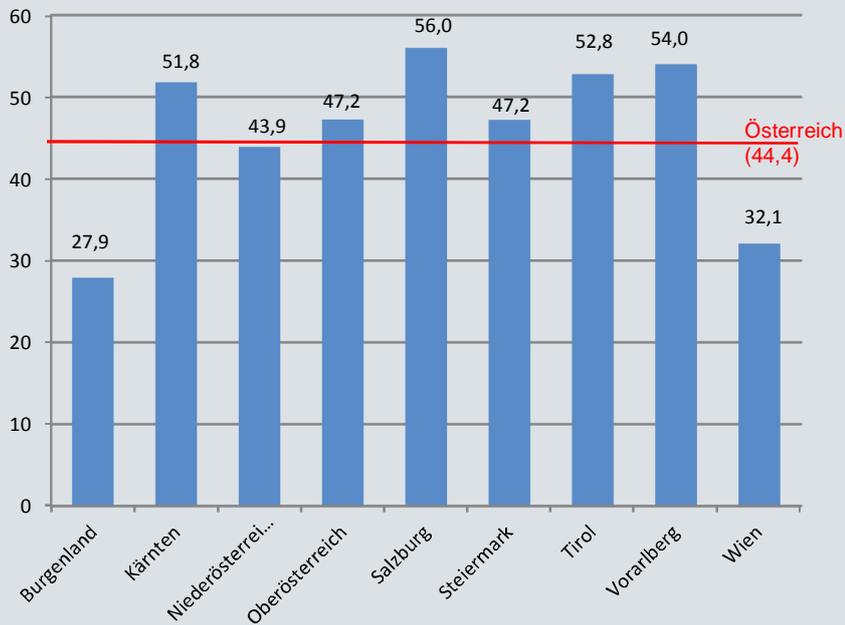


Abb. 1.5

Die meisten Unfälle pro 10.000 Einwohner fanden in Salzburg statt, knapp gefolgt von Vorarlberg und Tirol. Nur 27,9 Verkehrsunfälle pro 10.000 Einwohner passierten im Burgenland. In Niederösterreich wurden 112 Personen im Straßenverkehr getötet, was pro 10.000 Einwohner mit 0,68 den höchsten Wert ergibt

Getötete nach Bundesländern je 10.000 Einwohner

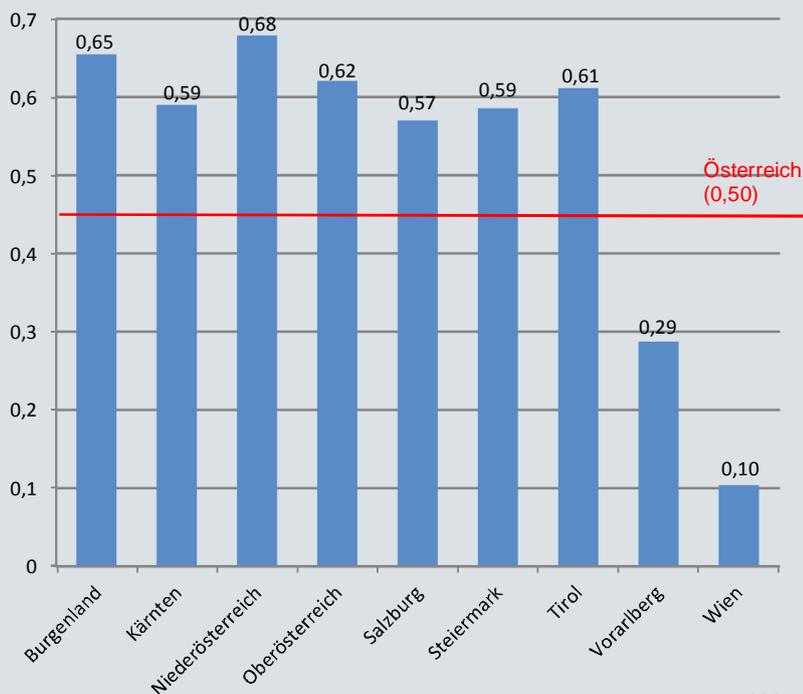


Abb. 1.6

Unfälle nach Straßenart – Österreich 2016

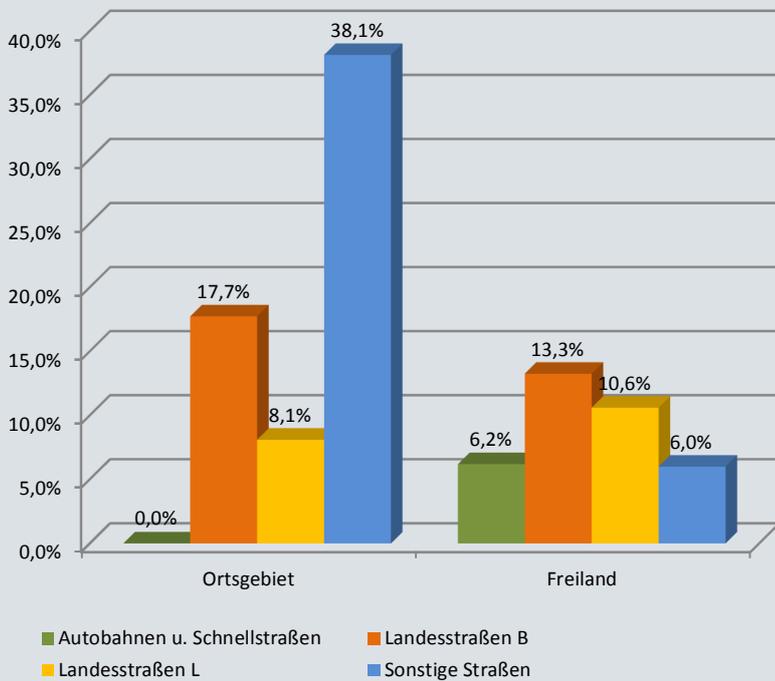


Abb. 1.7

2016 wurden die meisten Unfälle im Ortsgebiet auf Österreichischen Gemeindestraßen verzeichnet. Nach wie vor sind rund zwei Drittel der tödlich Verunglückten auf den Landesstraßen B und L zu beklagen. Die höheren Geschwindigkeiten im Freilandbereich zeigen daher auch die höhere Anzahl der Getöteten. Hauptunfallursache: Unachtsamkeit und Ablenkung.

Getötete nach Straßenart – Österreich 2016

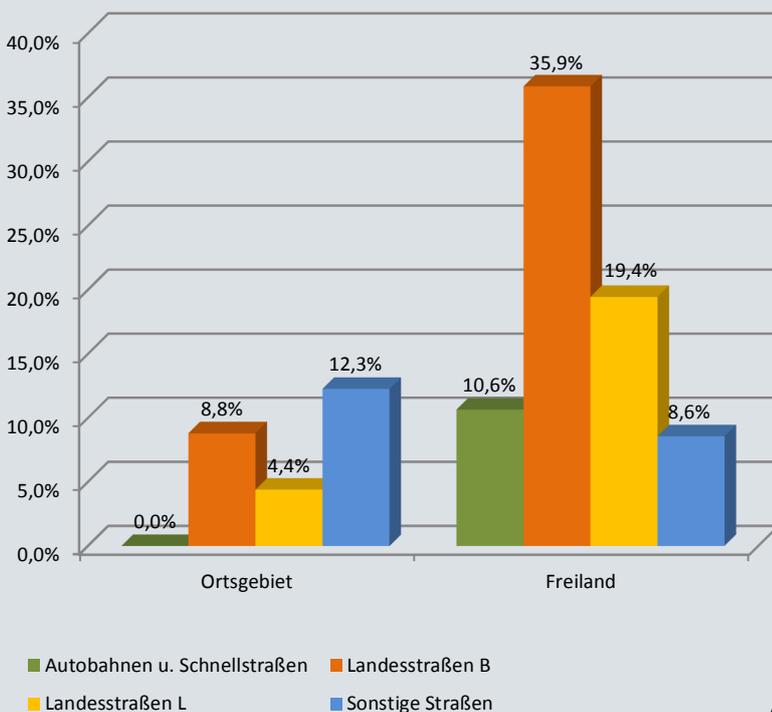


Abb. 1.8



Oberösterreich

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

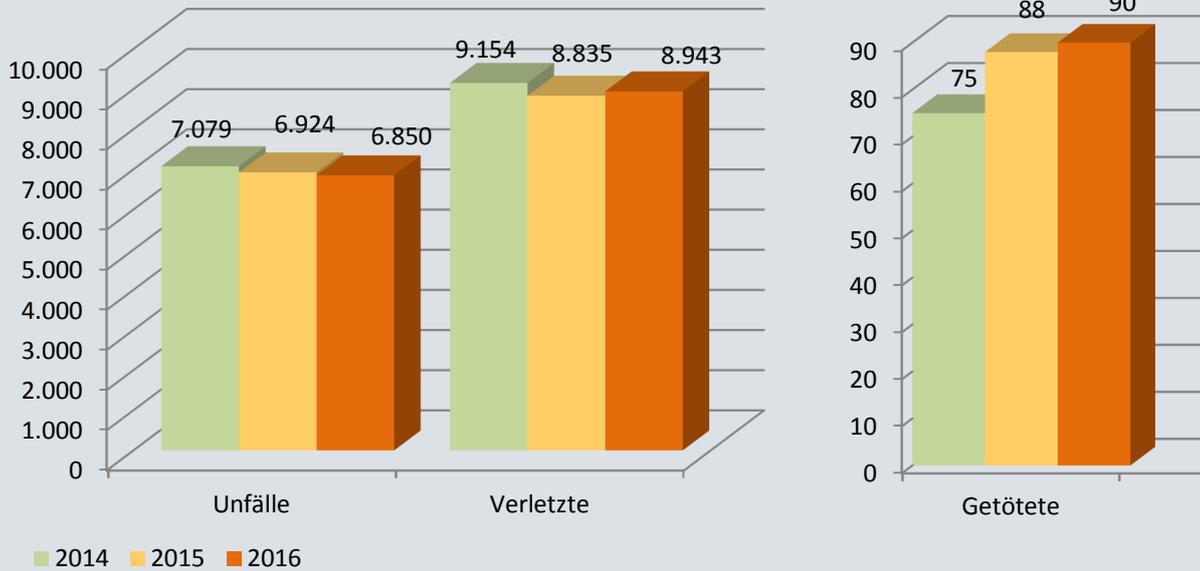


Abb. 2.1

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

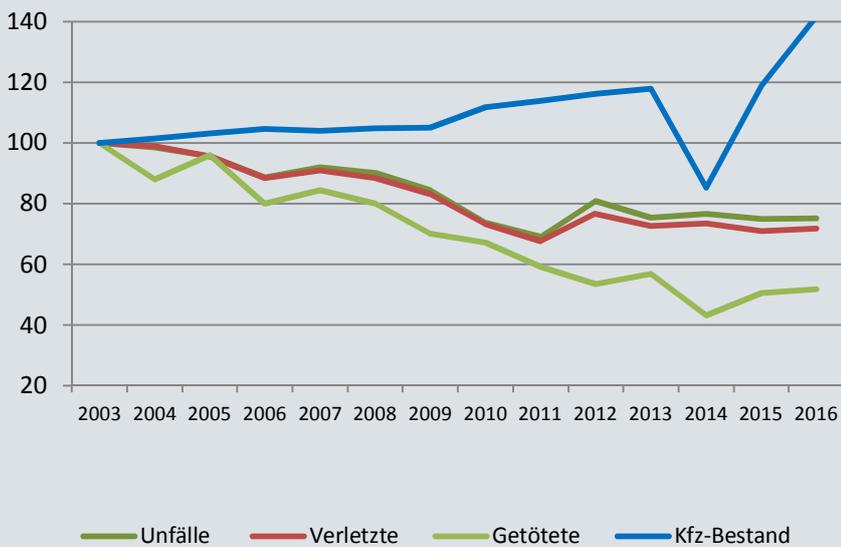


Abb. 2.2

Im Jahr 2016 stagnierte das Unfallgeschehen beinahe. Die Unfallzahlen sanken etwas (-74), die Zahl der Verletzten (+108) und Getöteten (+2) sind leicht gestiegen. Trotz der Steigerung des Kraftfahrzeugbestandes 2016 ist bei den Unfällen ein Rückgang zu verzeichnen.

Getötete nach Verkehrsteilnahme

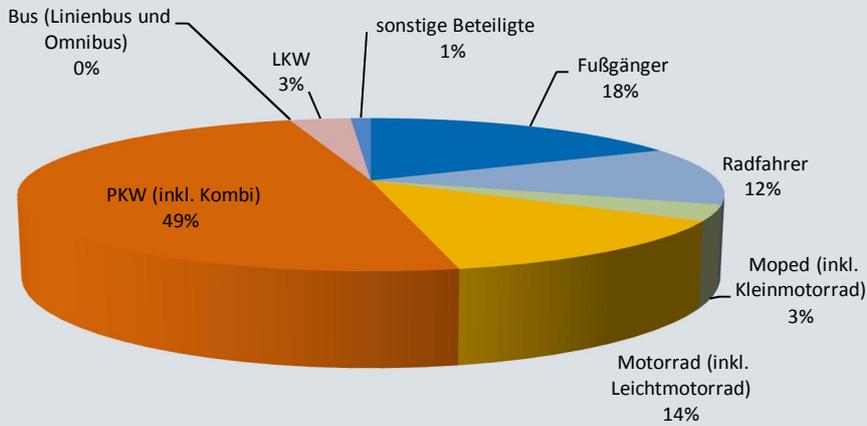


Abb. 2.3

Rund zwei Drittel aller verunglückten Verkehrsteilnehmer waren PKW-Insassen. Die zweifach höhere Gefährdung der Motorradfahrer tödlich zu verunglücken lässt sich mittels folgender Gegenüberstellung zeigen: Während der Anteil der im Straßenverkehr Verletzten "nur" 7 % ausmacht, beträgt er bei den Getöteten 14 %. Bei den Fußgängern ist das Risiko sogar noch höher.

Verletzte nach Verkehrsteilnahme

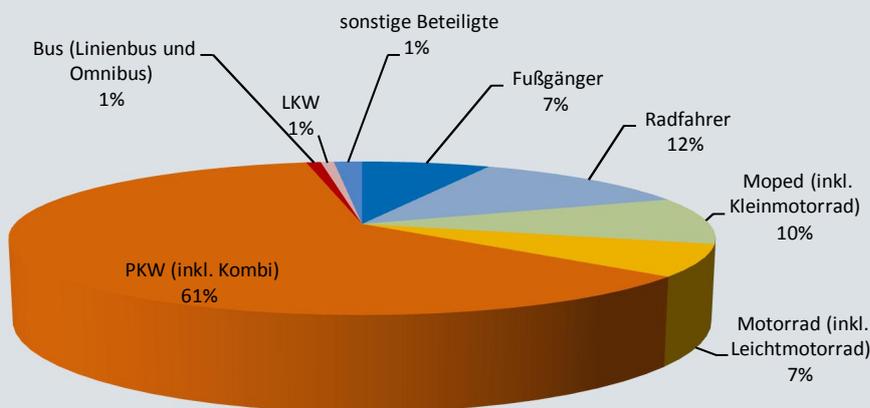


Abb. 2.4

Unfallgeschehen nach politischen Bezirken

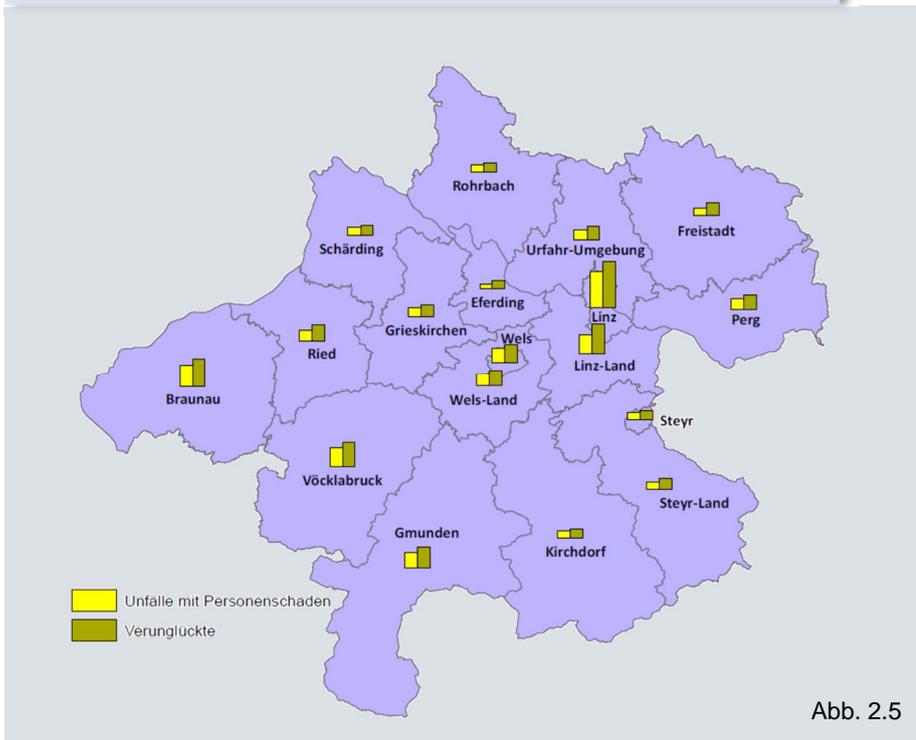


Abb. 2.5

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

Die Unfallkosten je Einwohner/in nach politischen Bezirken

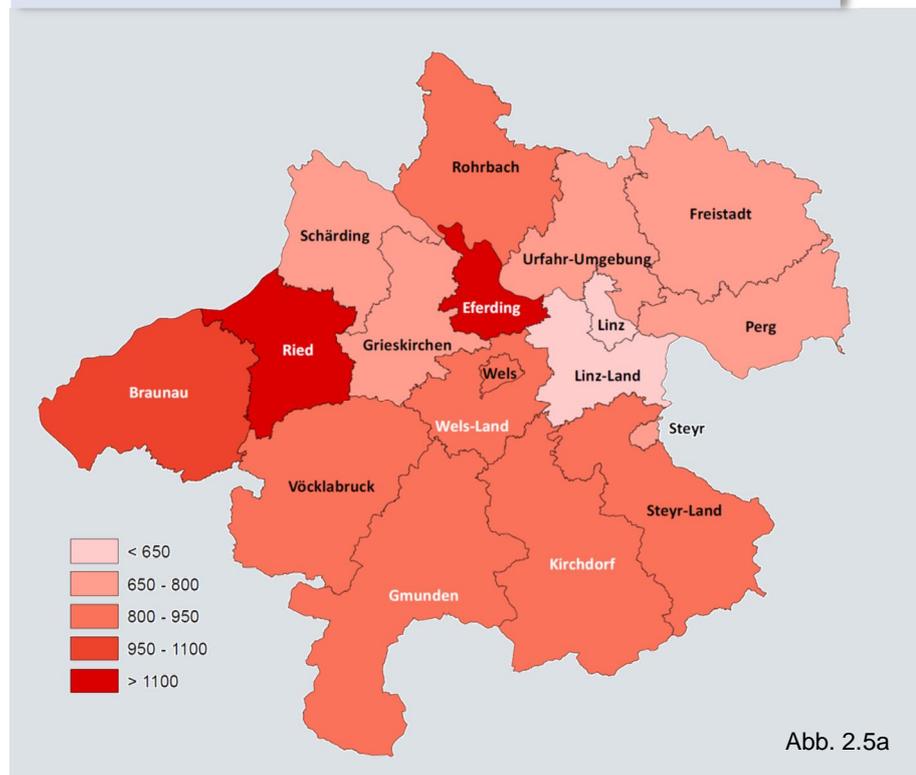
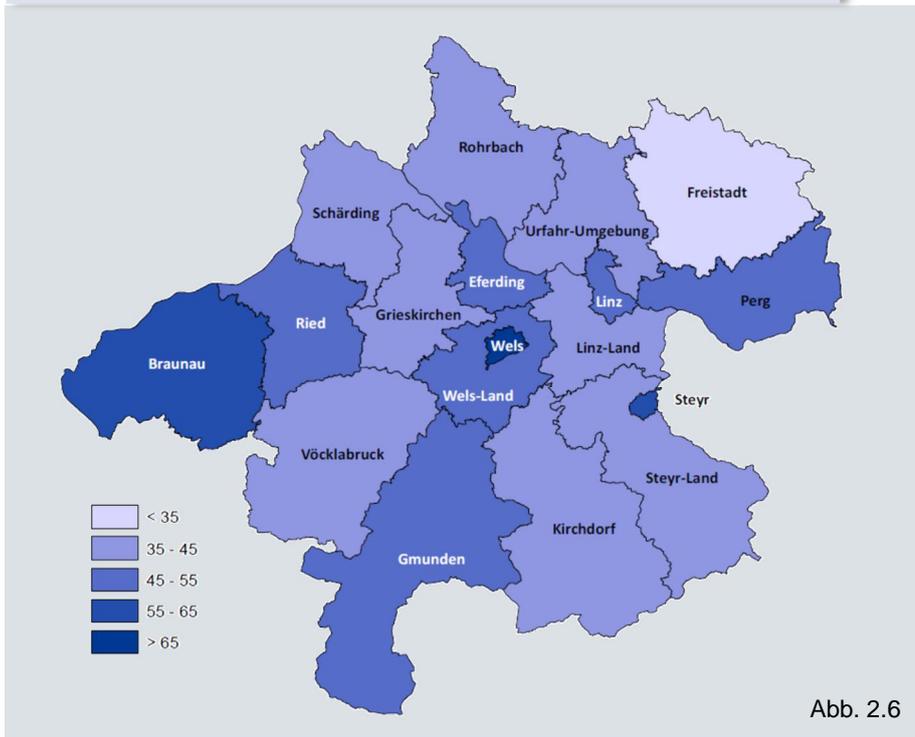


Abb. 2.5a

Werden die Unfallfolgekosten auf die Einwohner abgewälzt, so wird deutlich, dass jene Bezirke mit den meisten Getöteten sehr hohe Folgekosten aufweisen, zumal ca.3,5 Mio. Euro für einen Unfalldoten veranschlagt werden.

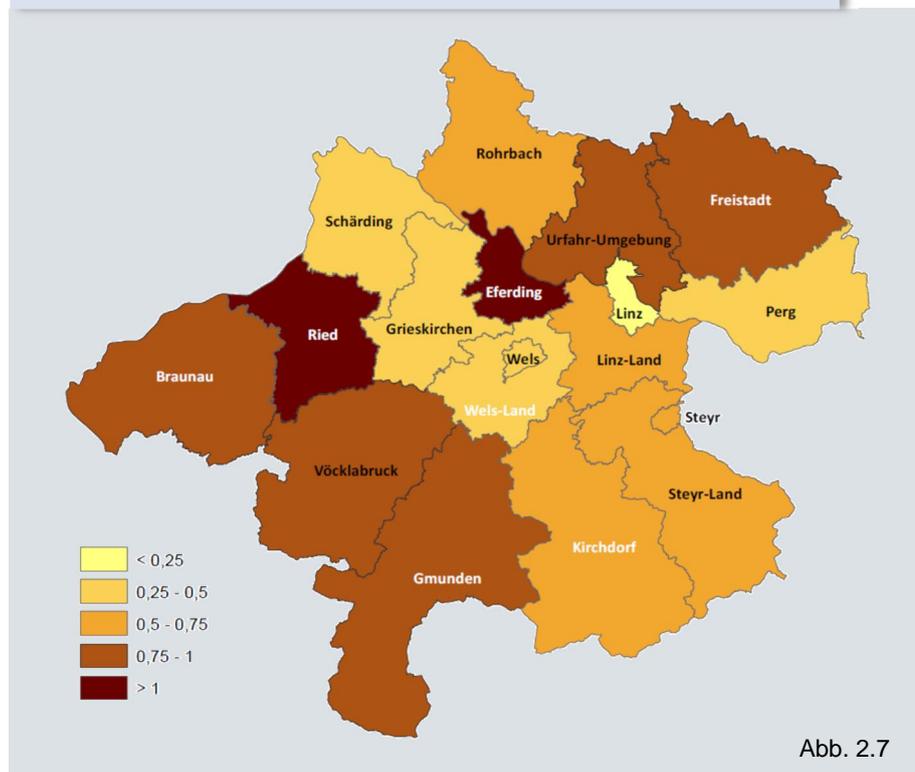
Unfälle je 10.000 Einwohner Nach politischen Bezirk



Relativiert man das Unfallgeschehen auf die Einwohner, so zeigt sich auch hier, dass die Bereiche mit hoher Verkehrsdichte die höchsten Unfallraten aufweisen.

Abb. 2.6

Verkehrstote je 10.000 Einwohner Nach politischen Bezirken



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

Abb. 2.7

Unfälle nach Straßenart

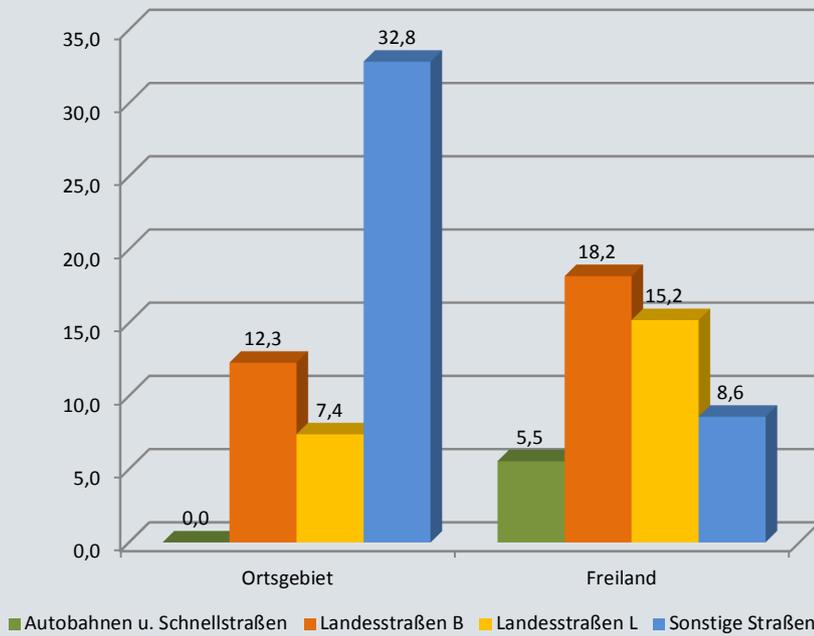


Abb. 2.8

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.

Getötete nach Straßenart

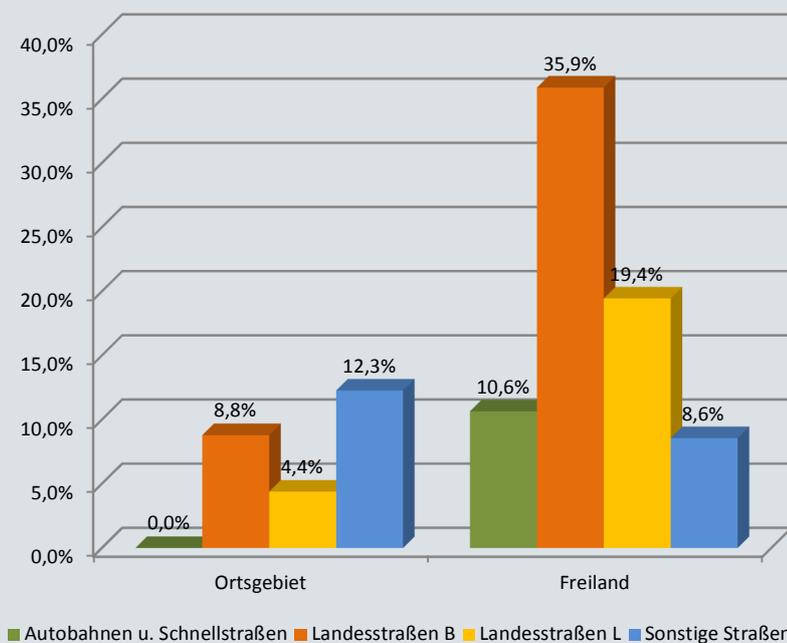


Abb. 2.9

Verunglückte Fahrzeuglenker nach Altersgruppen

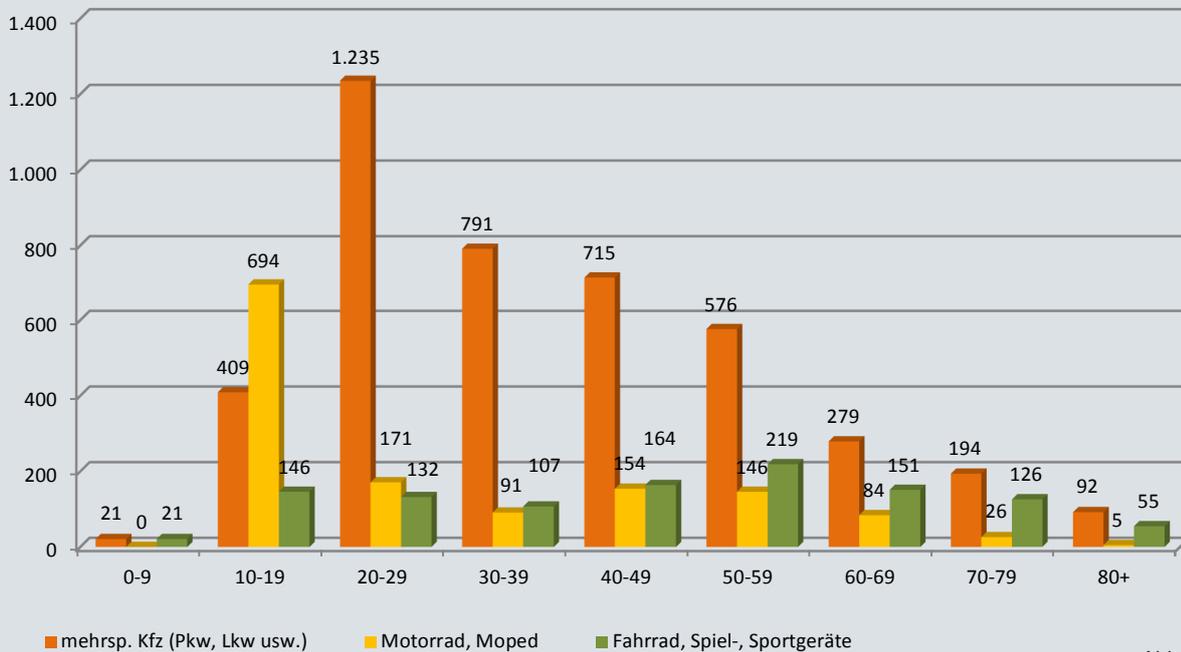


Abb. 2.10

Verunglückte MitfahrerInnen nach Altersgruppen

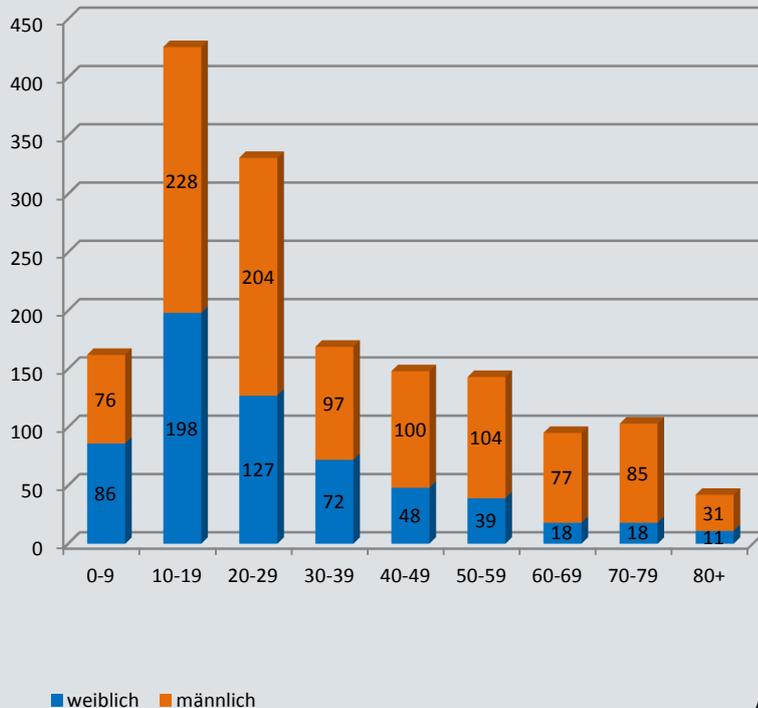


Abb. 2.11

Betrachtet man die Verunglückten nach dem Alter, so fällt die Gruppe der 20 – 29-jährigen durch die höchsten Verunglücktenzahlen bei den Fahrzeuglenkern auf. Die Gefahr als Mitfahrer zu verunglücken ist bei den 10-19-jährigen am größten. Bei dieser Altersgruppe ist bei den Lenkern der hohe Anteil der Moped und Motorradfahrer auffallend. Als Erklärung für die enorme Gefährdung dieser Gruppe kann eine ganze Reihe von Gründen angegeben werden: Lebensstil, Freizeitgewohnheiten, Unerfahrenheit, Leichtsinn, Imponiergehabe, falsche Einschätzung des eigenen Fahrkönnens, überhöhte Fahrgeschwindigkeit und vieles mehr. Die genannten falschen Einstellungen und Verhaltensweisen werden im Straßenverkehr zur tödlichen Gefahr. Die Praxis- und Theorieausbildung beim Mopedführerschein sollen bewusstseinsbildend entgegenwirken.

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

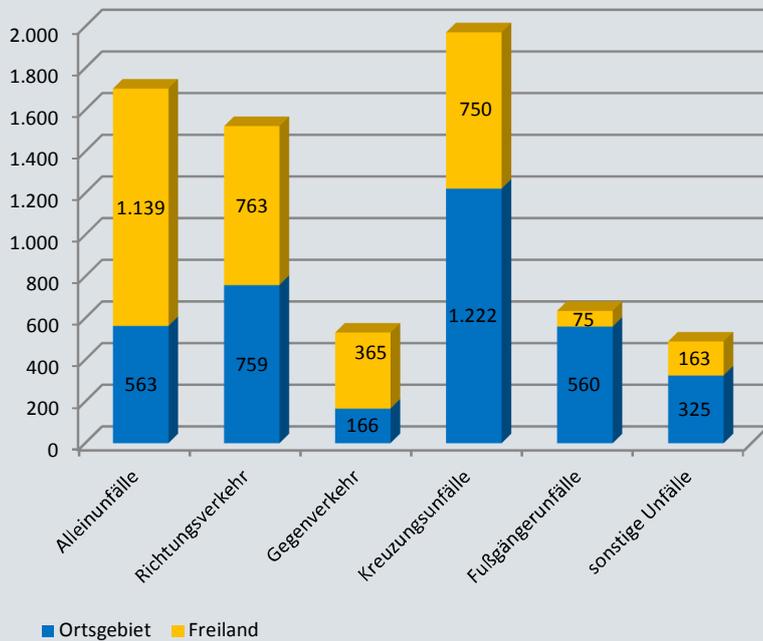


Abb. 2.12

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

Verkehrstote nach Unfalltypenobergruppen

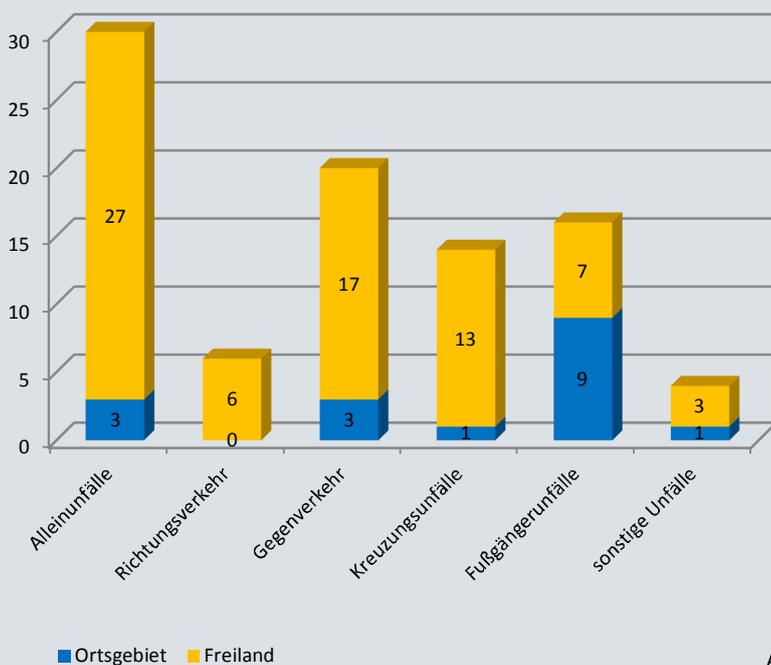


Abb. 2.13

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

Verunglückte Kinder nach Alter

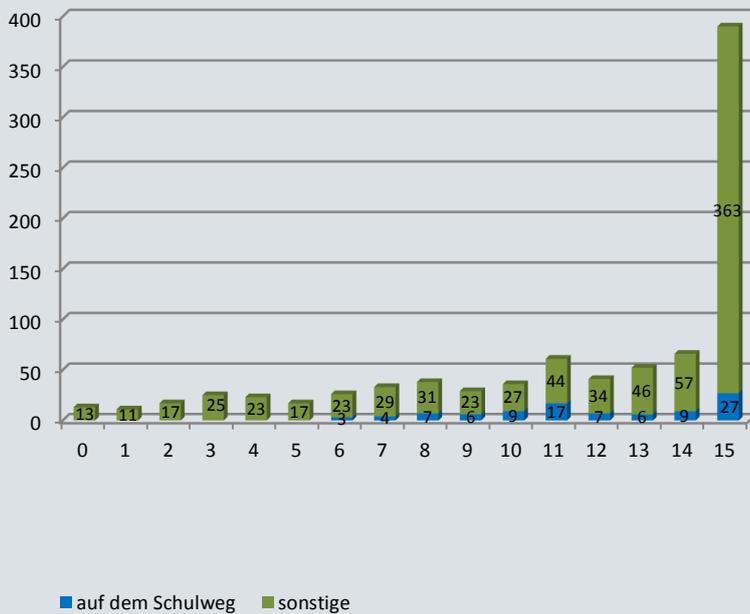


Abb. 2.14

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

Verunglückte Kinder nach Verkehrsbeteiligung

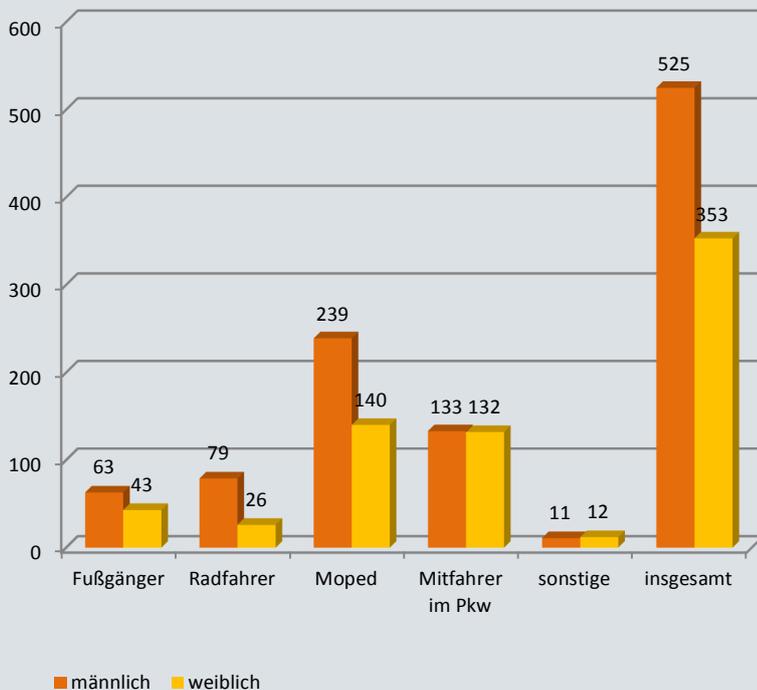


Abb. 2.15

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

In gurtpflichtigen KFZ verunglückte Kinder

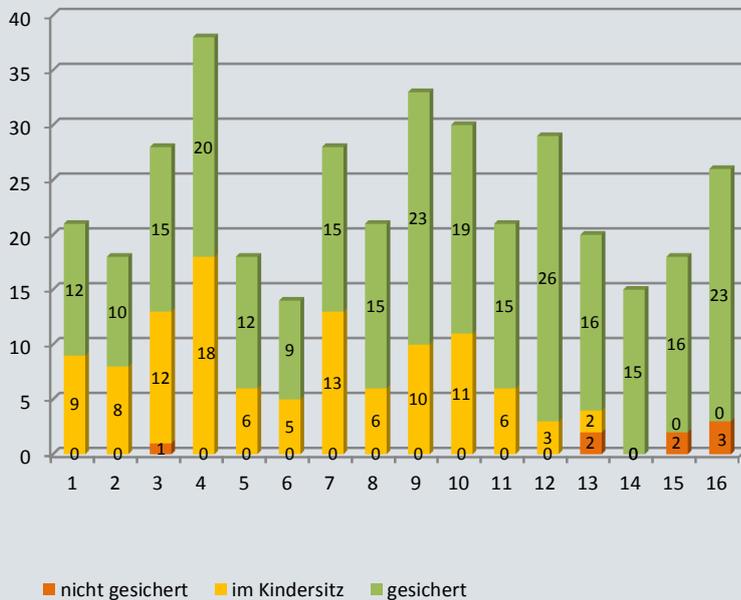
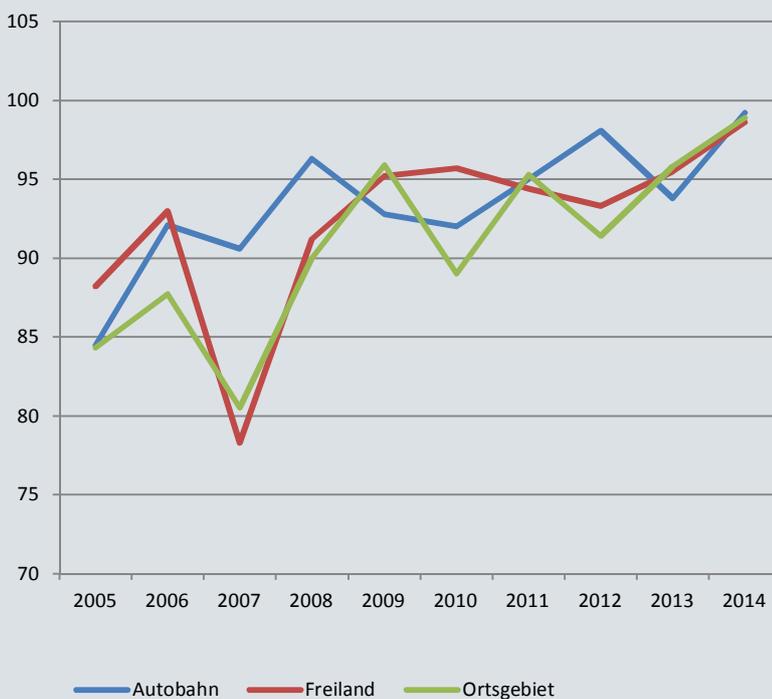


Abb. 2.16

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

Sicherungsquote nach Straßenart



Quelle KfV, 2015

Abb. 2.17

Wenn es um die Sicherheit der Kinder im PKW geht, sind noch immer einige Fahrzeuglenker säumig. 2 % der Kinder waren bei Unfällen gänzlich ungesichert. Der Verlauf der letzten zehn Jahre zeigt aber auch einen deutlichen Rückgang von 8,6% auf 1,6%

In gurtpflichtigen KFZ
verunlückte Kinder nach Alter

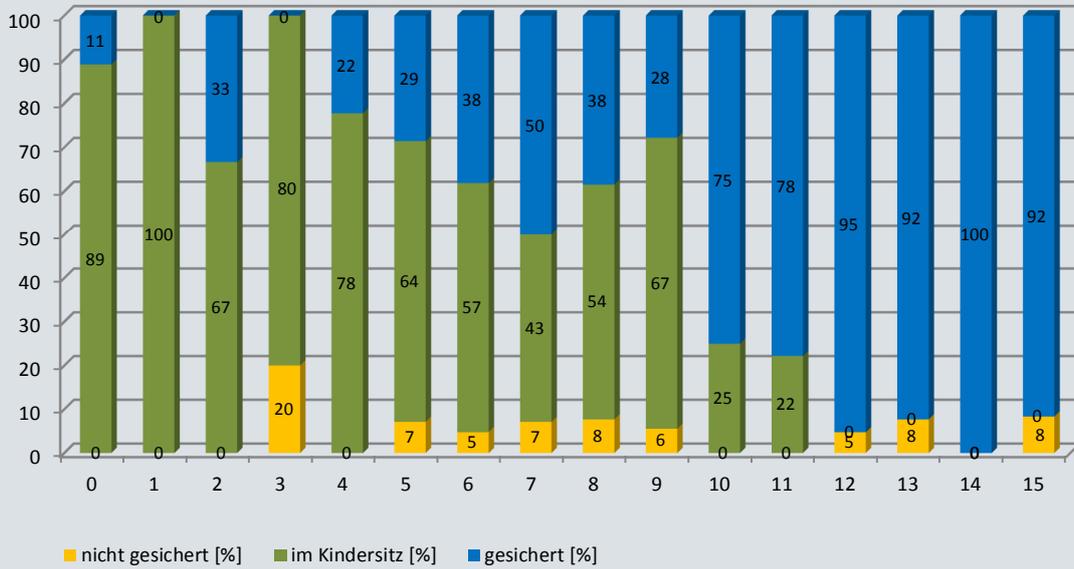


Abb. 2.18

Verunglückte Kinder nach Verkehrsbeteiligung

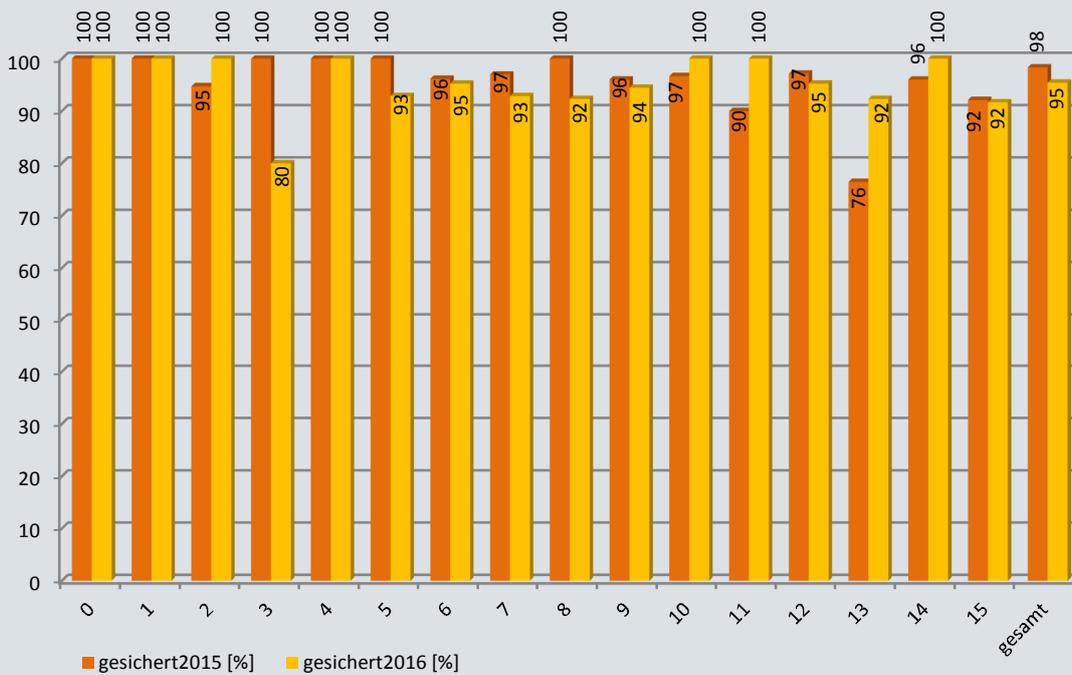
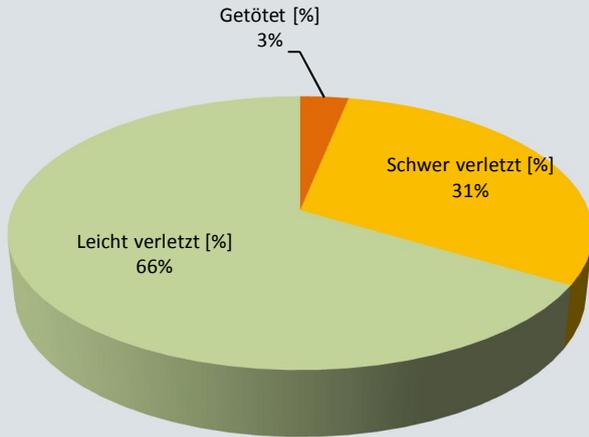


Abb. 2.19

Verletzungsschwere verunglückter Fußgänger
PKW-Insassen, gesichert bzw. ungesichert

ungesichert



gesichert

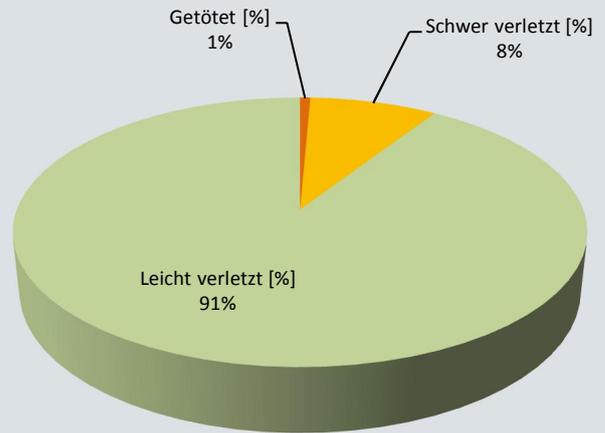
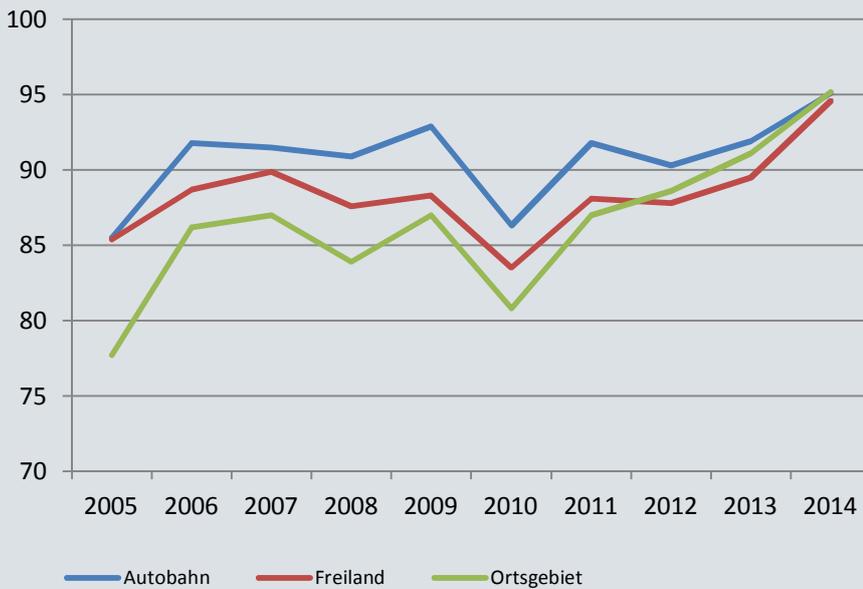


Abb. 2.20

Gurtenanlegequote im PKW



Erhebungen der Gurtanschnallquote durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit ergaben, dass in Oberösterreich ca.95% der Pkw-Lenker den Sicherheitsgurt verwenden, bei den Mitfahrern waren es 93%. 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 drei Mal höher war als für jene Personen, die den Sicherheitsgurt verwenden.

Quelle KfV, 2015

Abb. 2.21

Unfälle und Verunglückte durch Alkohol

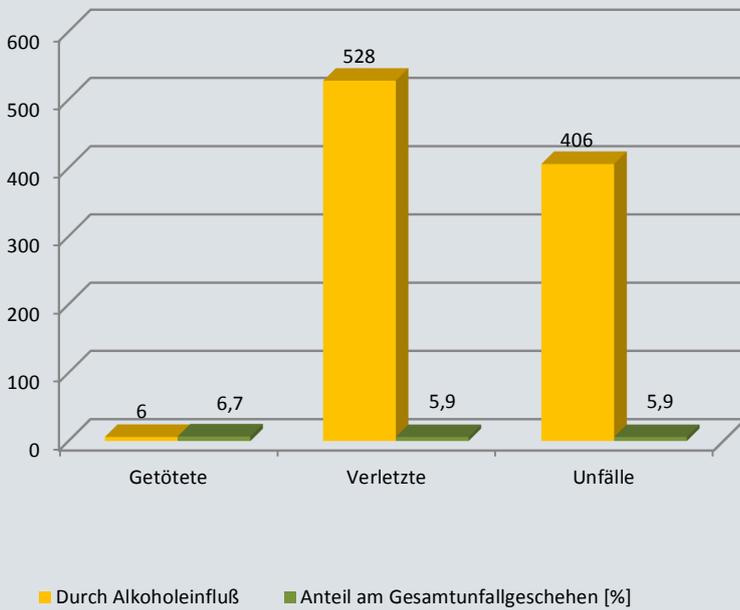


Abb. 2.22

Bei 406 Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2015 wurden 528 Personen verletzt und 6 getötet. Der Anteil am gesamtunfallgeschehen beträgt rund 6%

Alkoholisierete Beteiligte nach Altersgruppen

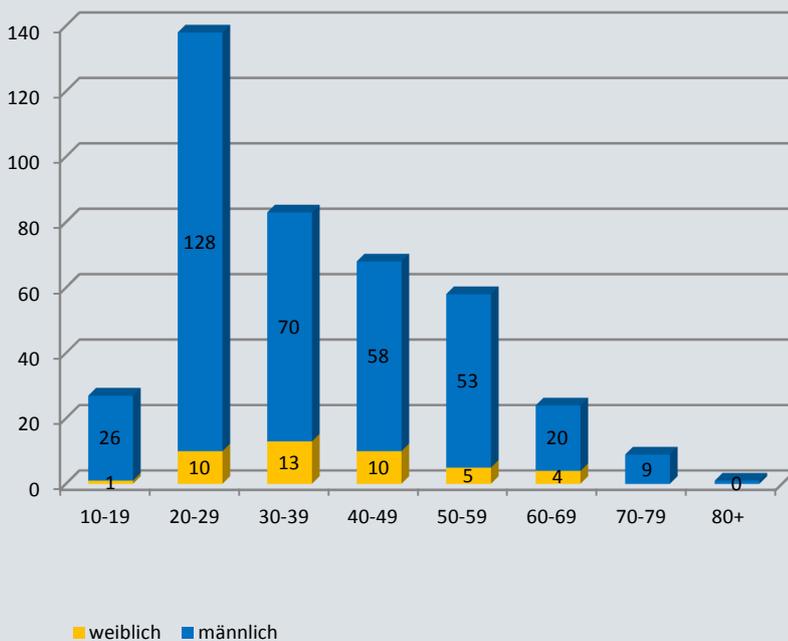
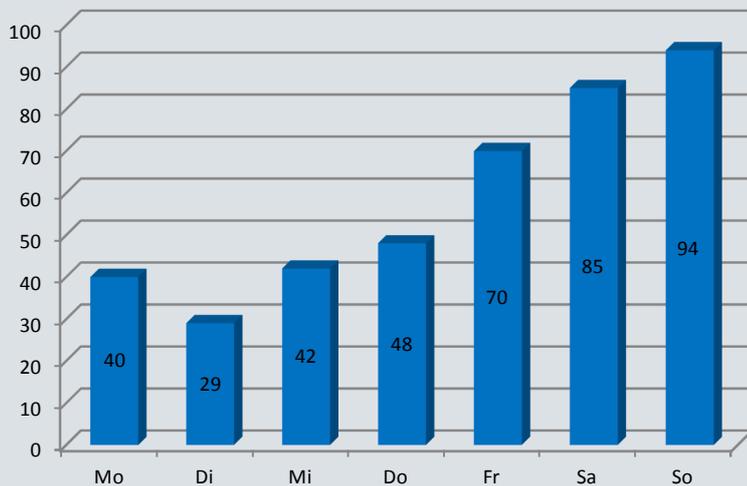


Abb. 2.23

Die Zahl der Unfälle durch Alkoholeinfluss hat sich nach Einführung der 0,5 – Promille - Grenze nicht wesentlich geändert, sie sind von 472 im Jahr 1997 auf 406 im Jahr 2016 gesunken. Den Großteil der alkoholisierten Unfallbeteiligten bilden mit 80% nach wie vor die Männer!

Alkoholisierte Beteiligte 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 in den Sommermonaten.

Abb. 2.24

Alkoholisierte Beteiligte nach Monaten

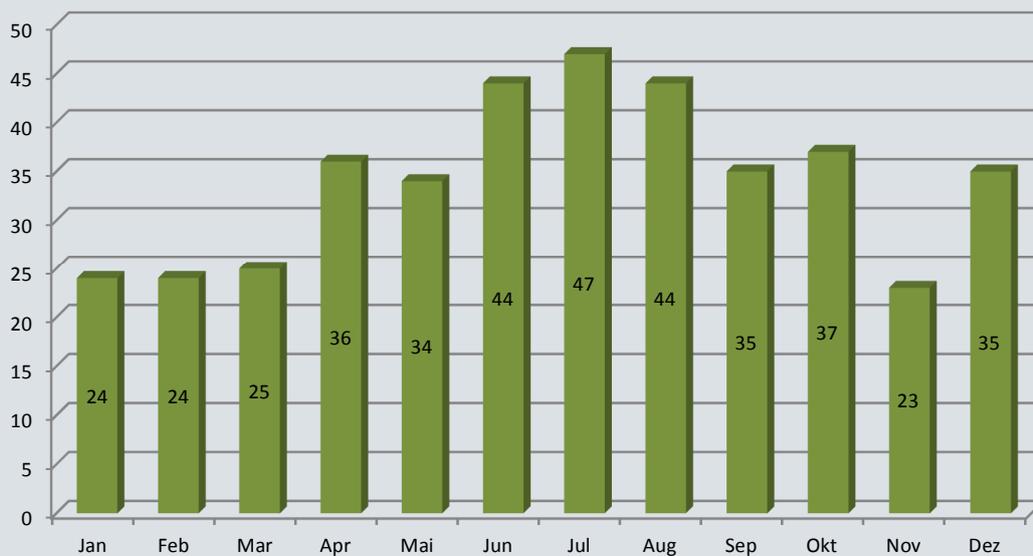


Abb. 2.25

Getötete FußgängerInnen nach Altersgruppen

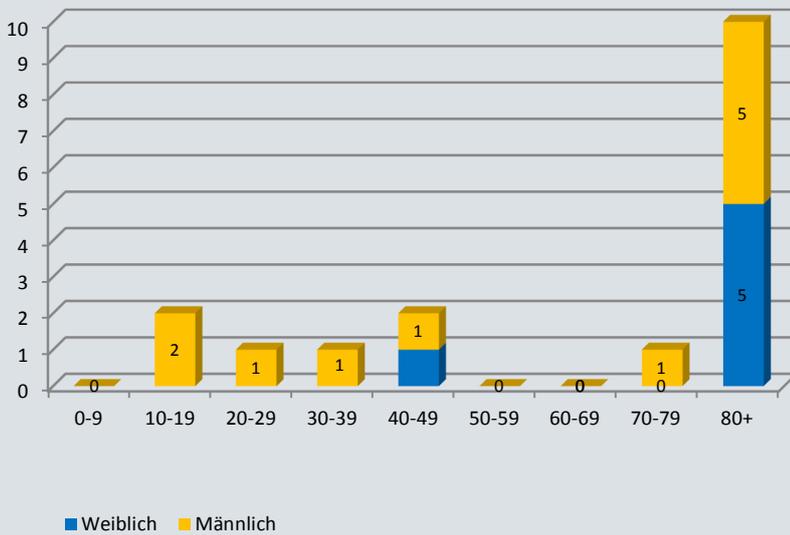


Abb. 2.26

Als Fußgänger sind besonders die über 80-jährigen Personen gefährdet tödlich zu verunglücken. 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 FußgängerInnen nach Altersgruppen



Abb. 2.27

Getötete RadfahrerInnen nach Altersgruppen

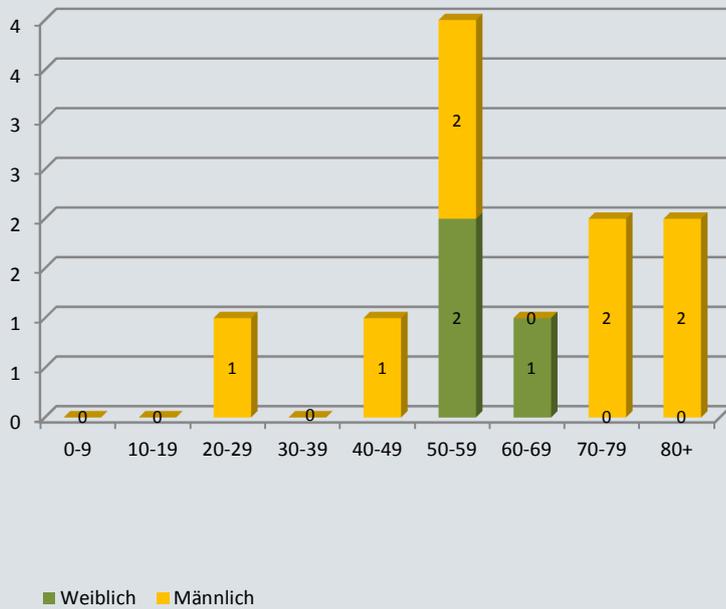


Abb. 2.28

Die männlichen Radfahrer haben fast einen doppelt so hohen Anteil am Unfallgeschehen als die Frauen. Die am stärksten gefährdete Gruppe der Radfahrer stellen die 50 bis 60-jährigen dar. Auch hier wird durch die gezielte Verkehrssicherheitsarbeit und Bewusstseinsbildung eine Verbesserung zu erwarten sein.

Verletzte RadfahrerInnen nach Altersgruppen

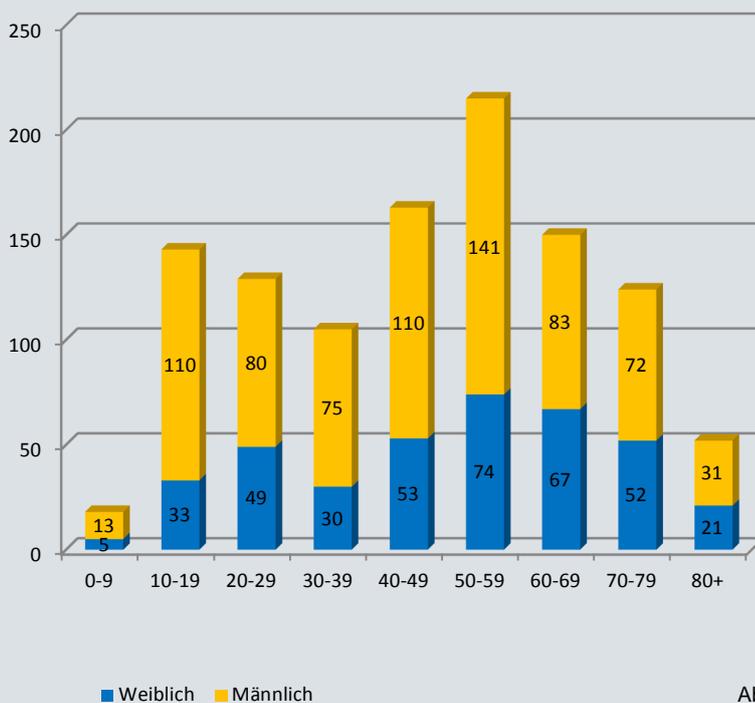


Abb. 2.29

Getötete PKW Insassen nach Altersgruppen

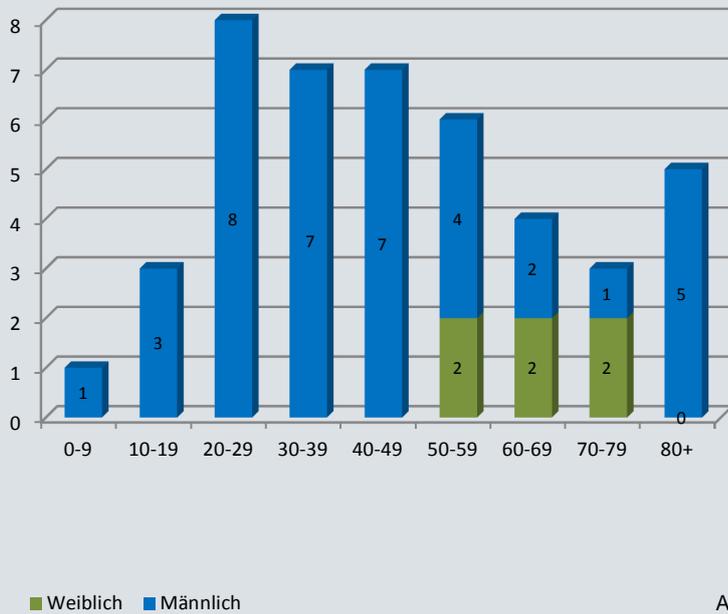


Abb. 2.30

Die Gruppe der 20 bis 30-jährigen stellt generell das höchste Unfallrisiko dar. Auffallend ist, dass die verletzten PKW Insassen nahezu zur Hälfte weiblich ist. Hingegen zeigt sich bei den Getöteten ein Anteil von 84% bei den männlichen PKW Insassen.

Verletzte PKW Insassen nach Altersgruppen

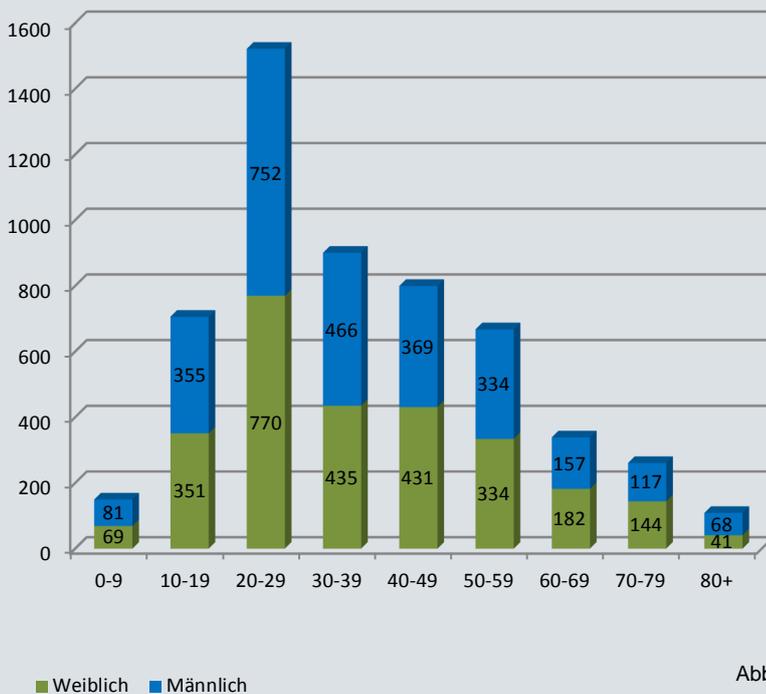


Abb. 2.31

Tödlich und schwer verletzte PKW – Insassen nach Unfalltypen

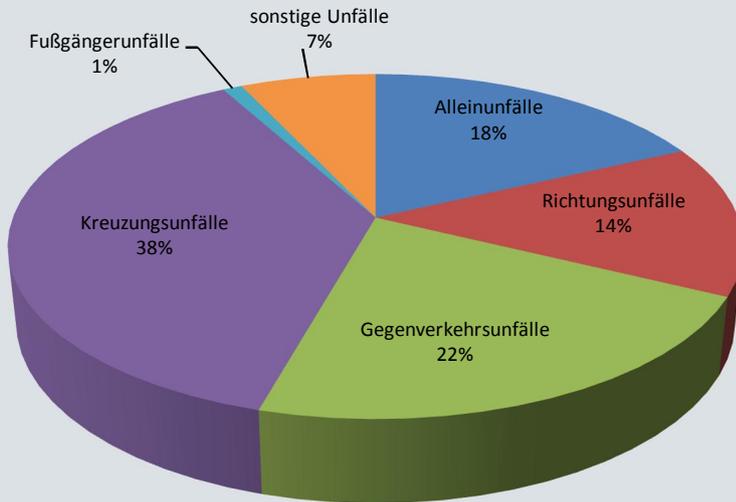


Abb. 2.32

Aus dem nebenstehenden Diagramm ist ersichtlich, dass tödliche oder schwer verletzte Pkw-Insassen zumeist im Kreuzungsbereich passieren. Hier ist zumeist die geringe seitliche Knautschzone ausschlaggebend. Auf Spurhaltungsprobleme zurückzuführen sind mit 40% die Allein- und Gegenverkehrsunfälle. Die Ursache ist fast ausschließlich nicht der Situation angepasste Geschwindigkeit. Dieses Fahrverhalten führt kaum zu Konflikten sondern gleich zu Unfällen.

Tödlich und schwer verletzte PKW – Insassen nach Straßenzustand

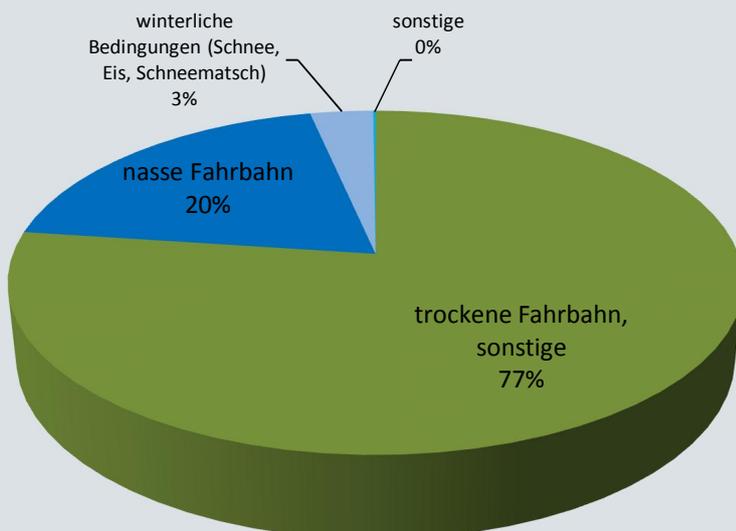


Abb. 2.33

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

Getötete auf einspurigen KFZ nach Unfalltypen

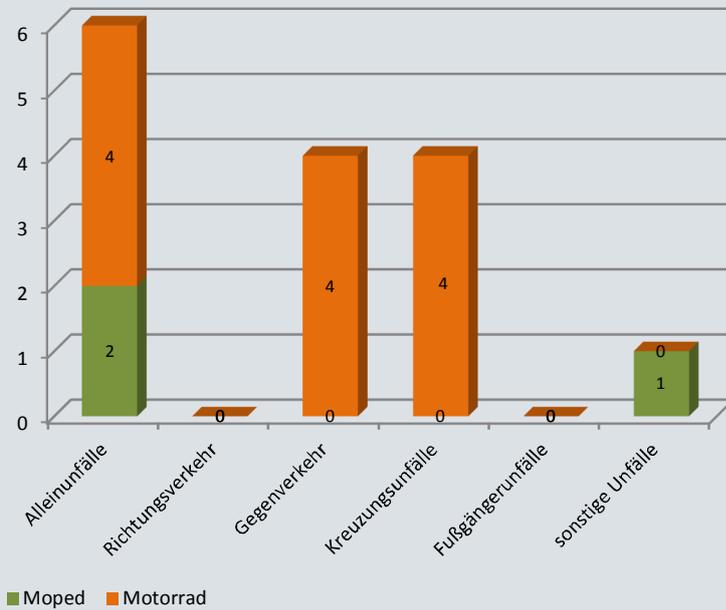


Abb. 2.34

Bei den im Jahr 2016 mit einspurigen Kraftfahrzeug Verunglückten sind die Alleinunfälle dominierend. Dies ist zumeist ein Hinweis auf nicht angepasste Geschwindigkeit bzw. wird die Verkehrssituation nicht richtig eingeschätzt. Die Kreuzungsunfälle sind teilweise auf eine schlechte Erkennbarkeit der Einspurigen in Verbindung mit unterschätzten Geschwindigkeiten zurückzuführen.

Verletzte auf einspurigen KFZ nach Unfalltypen

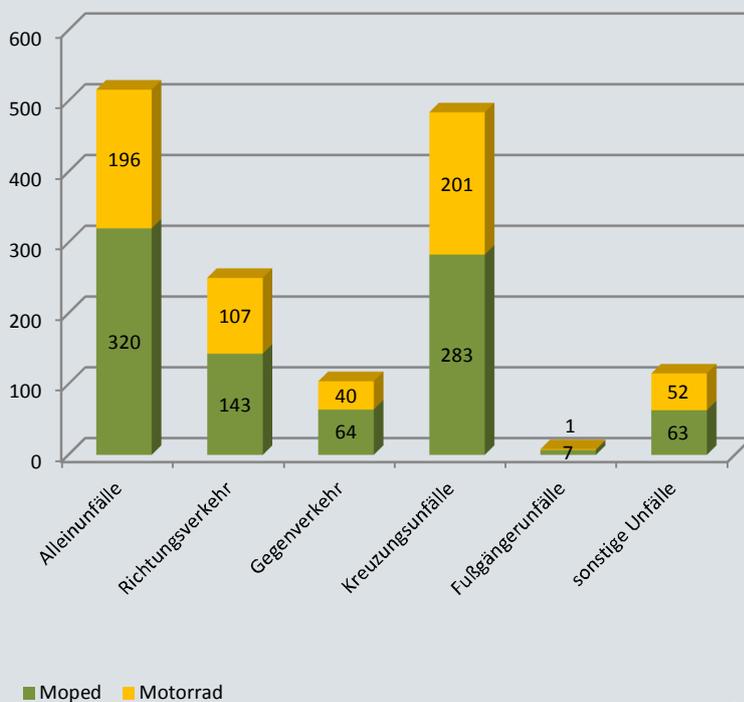
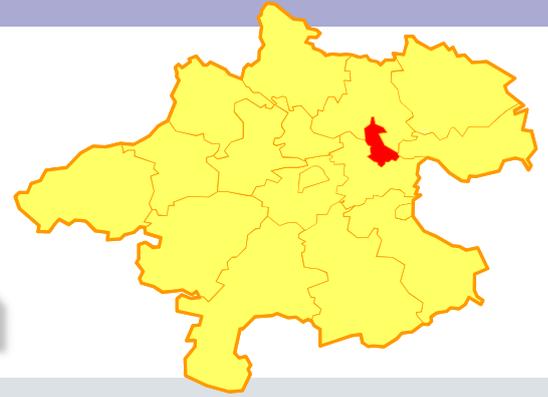
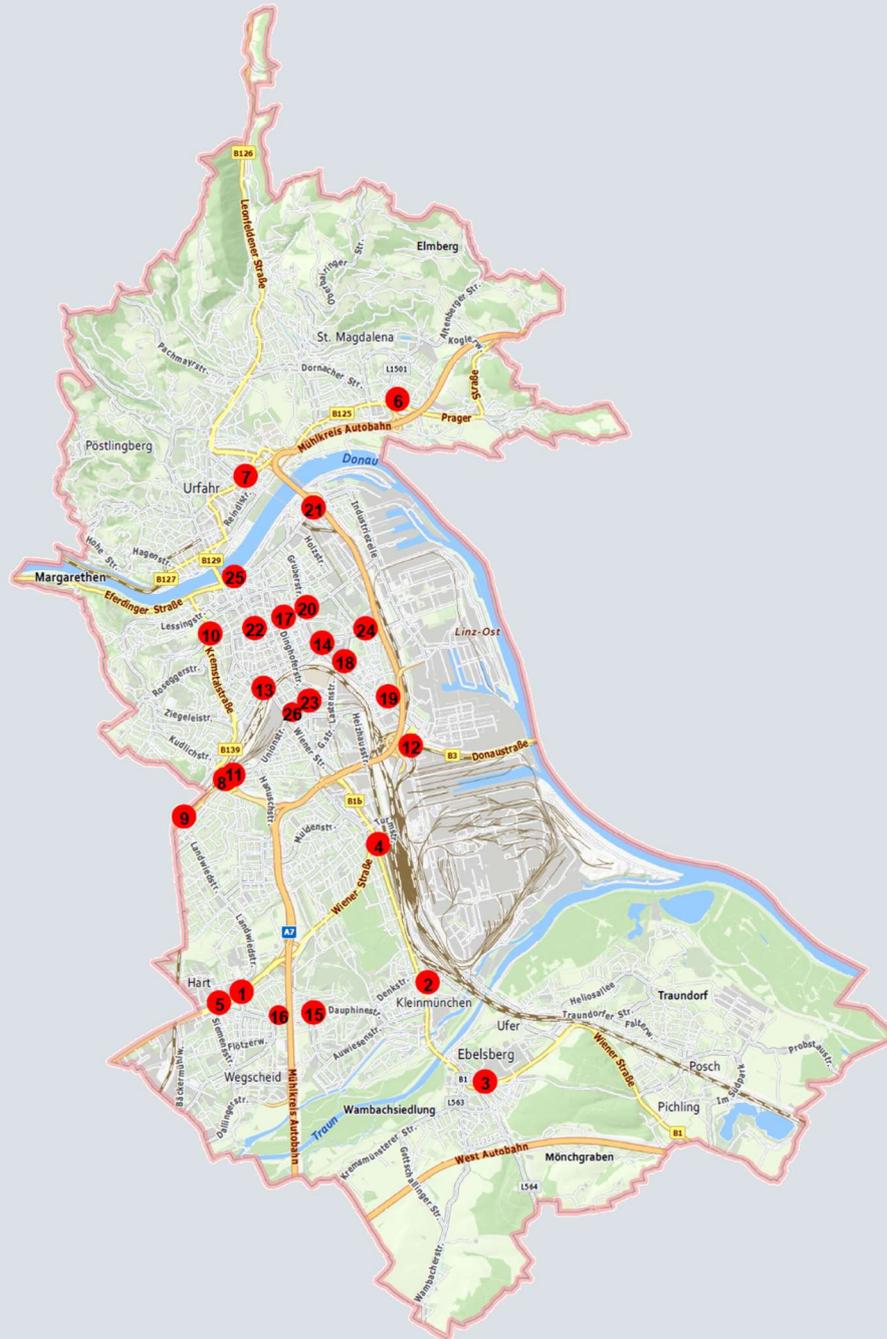


Abb. 2.35

Bezirk Linz-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Salzburger Straße - Landwiedstraße - Laskahofstraße, km 187,150 - 187,250	9	5	9
2	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Wiener Straße - Zeppelinstraße - Lunzer Straße, km 182,120 - 182,212	6	4	8
3	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Wiener Straße - L564 Wolfener Straße, km 180,350 - 180,430	6	2	4
4	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Salzburger Straße - Krempfstraße, km 184,220 - 184,350	2	3	5
5	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Salzburger Straße - L1389 Wegscheider Straße - Siemensstraße, km 187,500 - 187,600	1	3	6
6	B125 Prager Straße	VLSA-Krztg. B125 Freistädter Straße - L1501 Altenberger Straße - A7 Anschlussstelle Dornach, km 1,818 - 1,900	3	8	6
7	B127 Rohrbacher Straße	VLSA-Krztg. B127 Freistädter Straße - Linke Brückenstraße, km 0,950 - 1,000	6	2	4
8	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krztg. B139 Unionstraße - A7 Rampe West, km 3,200 - 3,300	5	6	6
9	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krztg. B139 Unionstraße - Landwiedstraße, km 3,965 - 4,100	6	7	4
10	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krztg. B139 Kapuzinerstraße - Hopfengasse - Baumbachstraße, km 0,650 - 0,700	2	2	6
11	B139r Kremstalstraße	VLSA-Krztg. B139 Unionstraße - A7 Rampe Ost, km 0,050 - 0,200	3	4	5
12	B3 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B3 Aigengutstraße - Stahlstraße - A7 Anschlussstelle Vöest-Alpine, km 239,100 - 239,139	7	0	5
13	Krztg. Bahnhofstraße - Kärntnerstraße	VLSA-Krztg. Bahnhofstraße - Kärntnerstraße - Volksgartenstraße	2	7	5
14	Krztg. Blumauerstraße - Khevenhüllerstraße	VLSA-Krztg. Blumauerstraße - Khevenhüllerstraße - Franckstraße - Europaplatz	7	6	5

15	B3 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B3 Aigengutstraße - Stahlstraße - A7 Anschlussstelle Vöest-Alpine, km 239,100 - 239,139	3	7	5
16	Krztg. Bahnhofstraße - Kärntnerstraße	VLSA-Krztg. Bahnhofstraße - Kärntnerstraße - Volksgartenstraße	1	1	7
17	Krztg. Blumauerstraße - Khevenhüllerstraße	VLSA-Krztg. Blumauerstraße - Khevenhüllerstraße - Franckstraße - Europaplatz	3	5	4
18	Krztg. Dauphinestraße - Schörgenhubstraße	VLSA-Krztg. Dauphinestraße - Schörgenhubstraße	12	2	6
19	Krztg. Dauphinestraße - Rohrmayrstraße	VLSA-Krztg. Dauphinestraße - Rohrmayrstraße	1	4	5
20	Krztg. Dinghoferstraße - Mozartstraße	VLSA-Krztg. Dinghoferstraße - Mozartstraße	5	7	1
21	Krztg. Franckstraße - Lastenstraße	VLSA-Krztg. Franckstraße - Lastenstraße - Liebigstraße	5	4	5
22	Krztg. Franckstraße - Füchselstraße	VLSA-Krztg. Franckstraße - Füchselstraße	6	1	7
23	Krztg. Gruberstraße - Weißewolfstraße	VLSA-Krztg. Gruberstraße - Weißewolfstraße	5	2	6
24	Krztg. Hafenstraße - Petzoldstraße	Krztg. Hafenstraße - Petzoldstraße	7	3	5
25	Krztg. Landstraße - Mozartstraße	VLSA-Krztg. Landstraße - Mozartstraße - Rudigierstraße	3	3	6
26	Krztg. Lenaustraße - Hamerlingstraße	VLSA-Krztg. Lenaustraße - Hamerlingstraße	1	0	6



Unfallkenngrößen 2014 - 2016

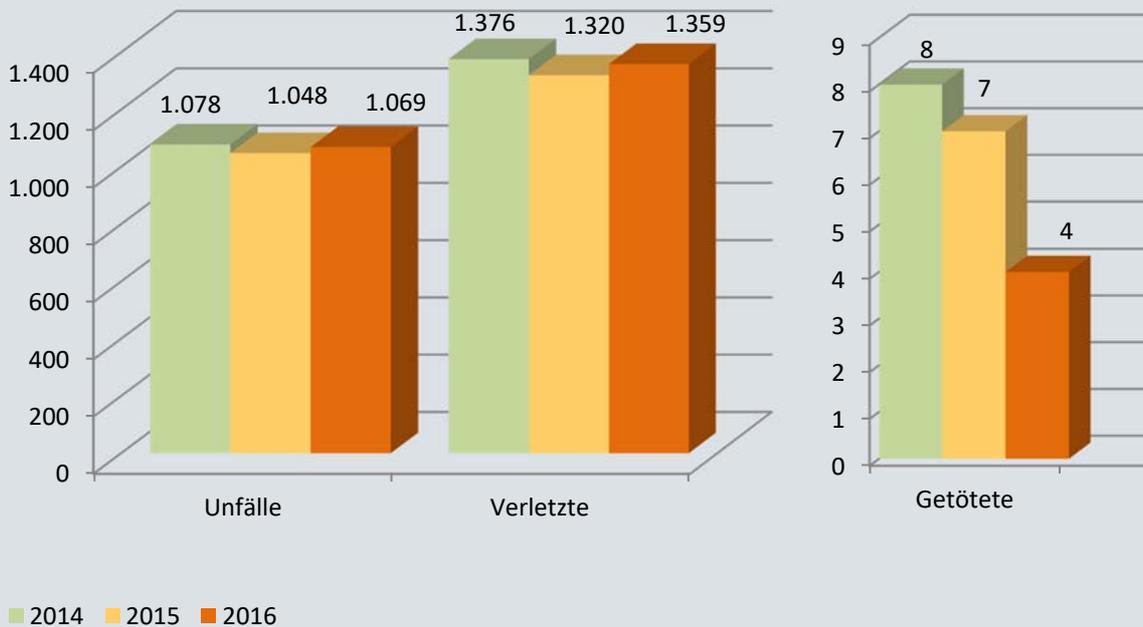


Abb. 3.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

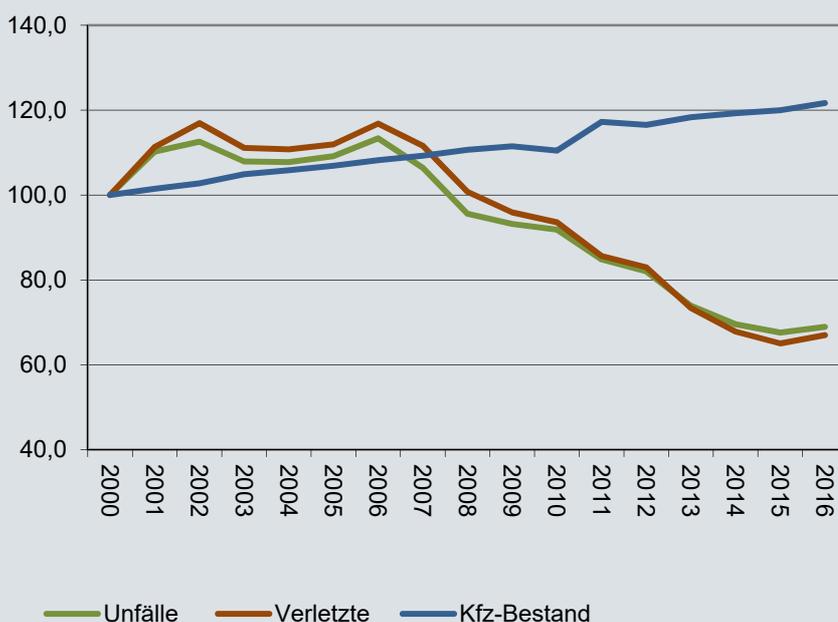


Abb. 3.3

Im Vergleich zum Vorjahr ist 2016 ein rund 2%iger Anstieg an Unfällen bzw. 3%iger Anstieg an Verletzten zu verzeichnen. Betrachtet man den ganzen dargestellten Zeitraum, so stehen einem knapp über 20%igem Anstieg des Kfz-Bestands seit dem Jahr 2000 jedoch ein Rückgang der Unfallzahlen um mehr als 30% gegenüber.

Auch 2016 sind im Linzer Stadtverkehr leider wieder 3 Fußgänger und ein Pkw-Lenker verunglückt. 4 Todesopfer kommt dem bisherigen Tiefststand aus dem Jahr 2013 gleich und entspricht etwa der Hälfte des jährlichen Durchschnitts über den Aufzeichnungszeitraum.

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

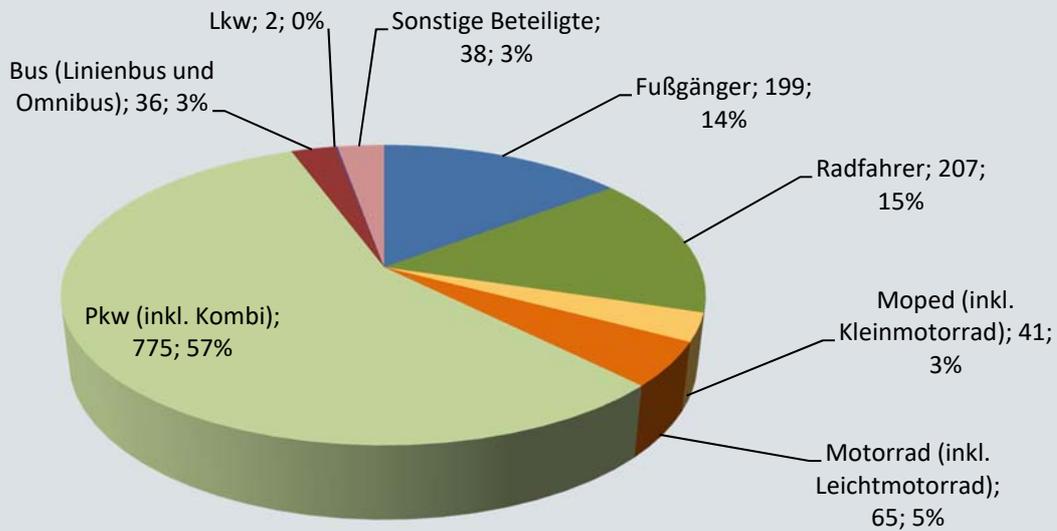


Abb. 3.4

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

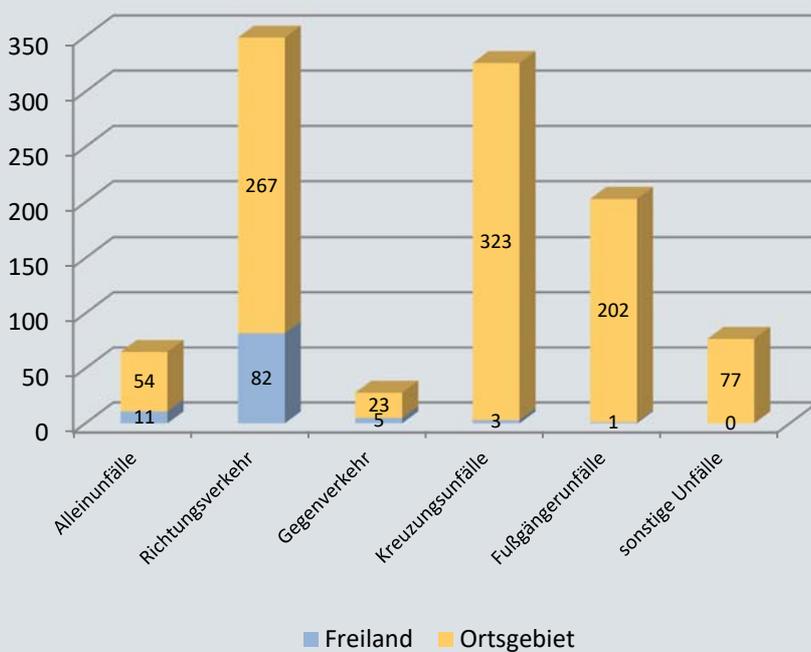
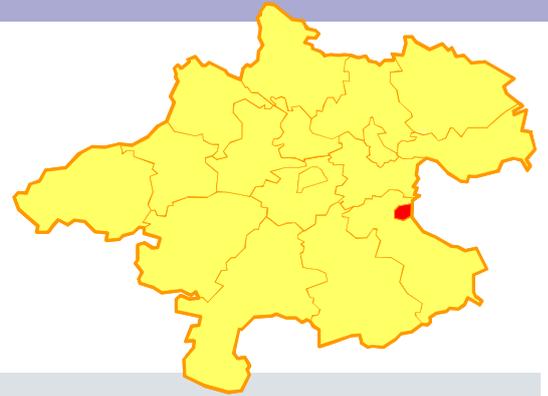


Abb. 3.5

Betrachtet man die Verunglückten nach Fahrzeugart, gibt es kaum Auffälligkeiten bzw. grobe Veränderungen zum Vorjahr. Es dominiert weiterhin der Pkw-Anteil mit 57%. Der Anteil an Unfällen mit Fußgängerbeteiligung ist mit 14% rund doppelt so hoch wie der nationale Durchschnitt, was allerdings charakteristisch für den städtischen Verkehr ist. Wie immer ereignete sich ein Großteil der Unfälle in den Kreuzungsbereichen entlang der stark befahrenen Hauptverkehrsachsen. Demnach wird das Unfallgeschehen im Stadtgebiet von Auffahr- und Fußgängerunfällen sowie rechtwinkligen Kollisionen bestimmt. Lediglich bei Alleinunfällen und sonstigen Unfällen war 2016 ein Rückgang zu verzeichnen.

Bezirk Steyr-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B115 Eisenstraße	Bereich Lutz, km 18,39 - 18,635	0	4	2
2	B115 Eisenstraße	Hans Gerstmayr Straße, km 18,72 - 18,97	3	3	7
3	B115 Eisenstraße	Spar Markt, km 19 - 19,238	7	12	5
4	B115 Eisenstraße	Tabor Knoten, km 19,365 - 19,6	8	6	7
5	B115 Eisenstraße	Pachergasse, km 19,62 - 19,855	5	3	6
6	B115 Eisenstraße	Schöauerstraße, km 20 - 20,158	1	1	4
7	B122 Voralpenstraße	Kleinraming Straße, km 29,1 - 29,3	3	1	5
8	B122 Voralpenstraße	Haagerstraße Münchenholz, km 29,385 - 29,635	6	3	2
9	B122 Voralpenstraße	Mc Donald, km 30,35 - 30,494	1	2	3
10	B122 Voralpenstraße	Posthofleiten, km 31,2 - 31,4	0	1	5
11	B122 Voralpenstraße	Tabor Knoten, km 31,78 - 32,016	4	4	8
12	B122 Voralpenstraße	Franz Paulmayr Straße, km 32,2 - 32,43	2	3	5
13	B122 Voralpenstraße	Seifentruhe, km 32,643 - 32,81	3	1	2
14	B122 Voralpenstraße	Schwimmschulstraße, km 34,4 - 34,6	4	3	3
15	Krztg. Schönauerstraße - Nr. 3		2	2	4
16	Krztg. Schwimmschulstraße - Nr. 10		1	0	6

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

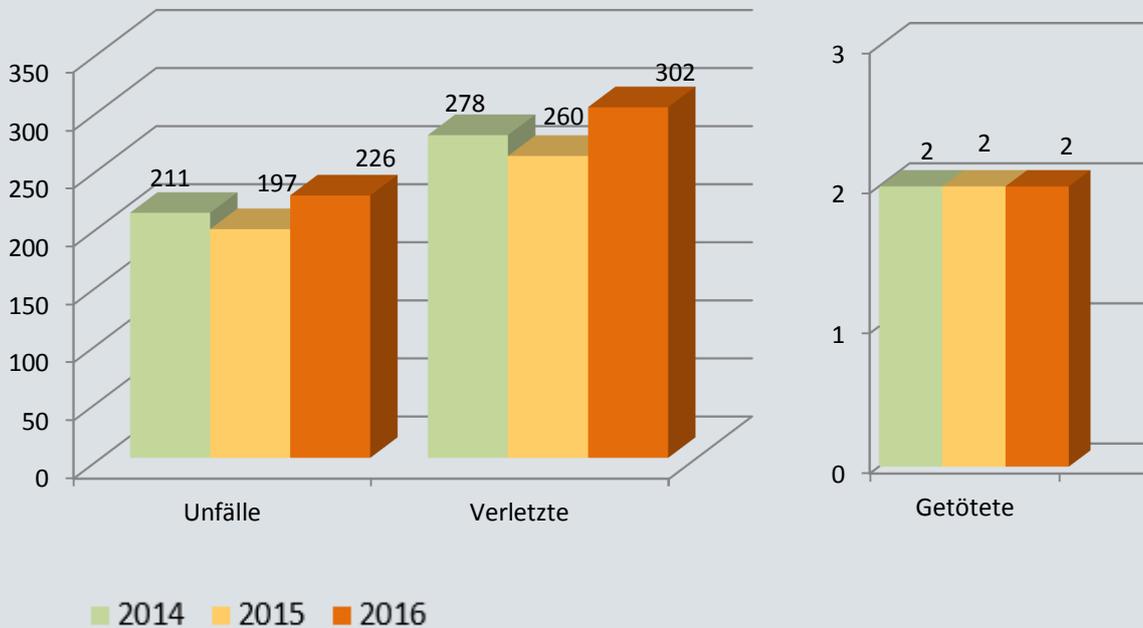


Abb. 4.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

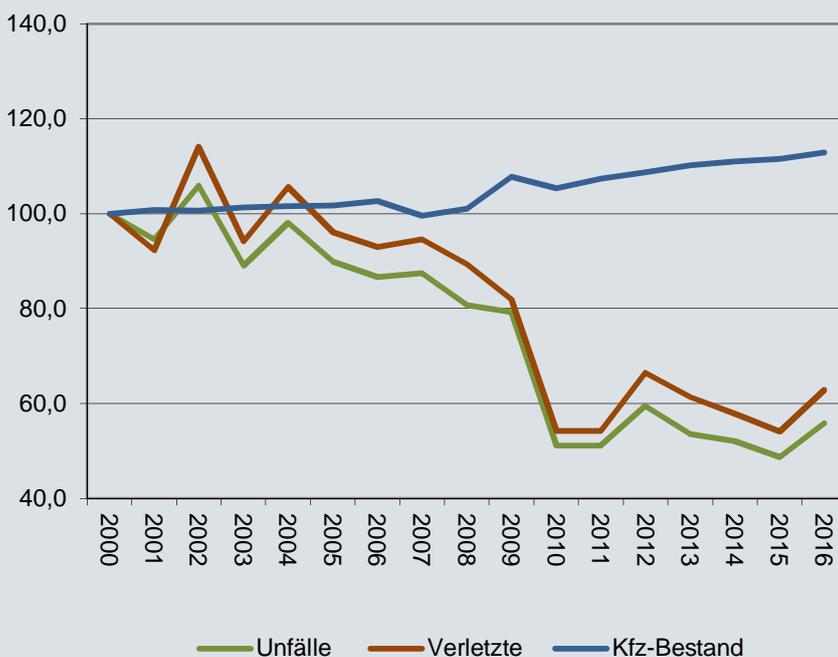


Abb. 4.3

Die Unfallkenngrößen sind gegenüber dem Vorjahr leider wieder gestiegen. Die Zahl der Getöteten ist seit drei Jahren gleichbleibend niedrig. In Steyr ist das Unfallgeschehen großteils durch die B115 sowie die B122 geprägt. Auf diesen Hauptverkehrsadern ist das Unfallrisiko wegen der Verkehrsdichte am höchsten.

Verunglückte nach Fahrzeugart

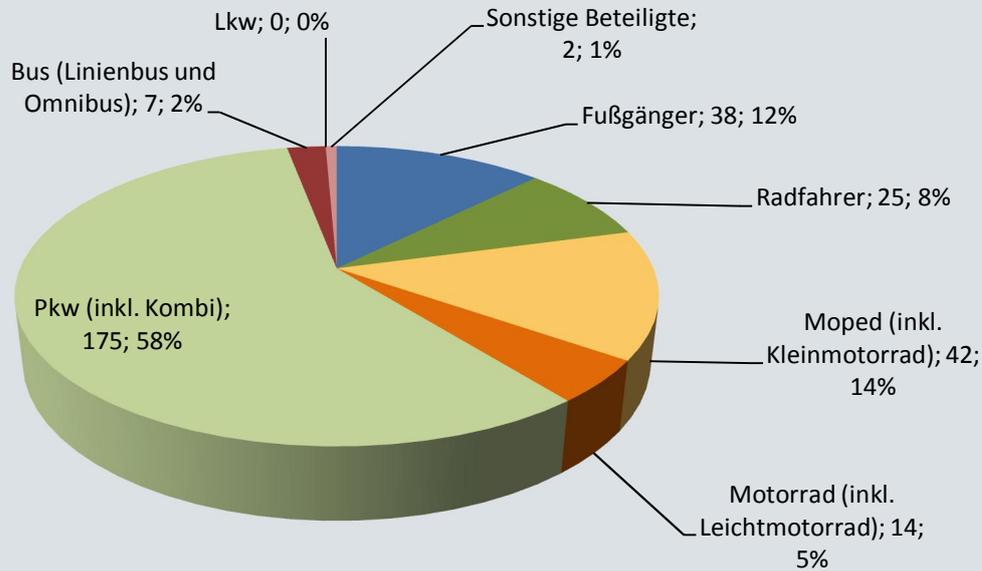


Abb. 4.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

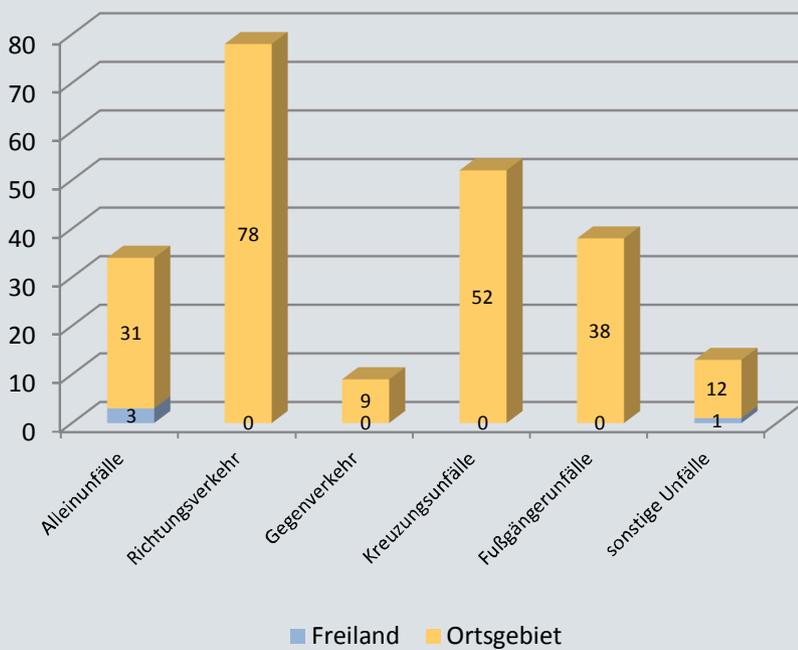
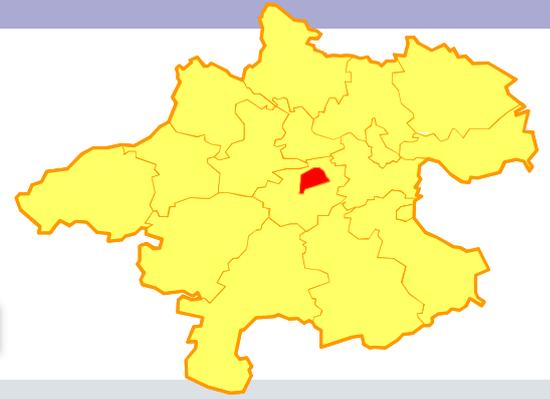


Abb. 4.5

In Steyr ist die hohe Anzahl der Auffahr- und Kreuzungsunfälle prägnant. Dies ist ein übliches Bild für den städtischen Bereich. Gründe dafür sind meist nicht eingehaltene Sicherheitsabstände, Unachtsamkeit sowie die hohe Verkehrsdichte. Auffallend ist der hohe Mopedanteil, im Städtevergleich hat Linz 3% und Wels 6% Unfallanteil in dieser Klasse.

Bezirk Wels-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B1 Wiener Straße	Kreuzung Wiener Straße / Albrechtstrasse, von km 212,205 bis km 212,45	5	4	5
2	B1 Wiener Straße	Kreuzung Wiener Straße /Noitzmühlstr/Primelstr, von km 213,01 bis km 213,249	7	8	5
3	B1 Wiener Straße	Kreuzung Wiener Straße /Gunskirchnerstr., von km 213,94 bis km 214,18	2	4	4
4	B1 Wiener Straße	Kreuzung Wiener Straße/ Gunskirchnerstr/ Zufahrt Max Center, von km 214,2 bis km 214,432	3	3	0
5	B1 Wiener Straße	Kreuzung Wiener Straße / Lichteneggerstr, von km 214,784 bis km 215,033	3	1	4
6	B137 Innviertler Straße	Kreuzung Innviertler Straße Linzerstr/ B 137, von km 0 bis km 0,226	7	6	7
7	B137 Innviertler Straße	Kreuzung Innviertler Straße /L 531, von km 2,4 bis km 2,6	2	2	5
8	L519 Innbachtalstraße	Kreuzung Römerstraße/Vogelweiderstraße , von km 0,001 bis km 0,185	2	1	3
9	L519 Innbachtalstraße	Kreuzung Innbachstr/Vogeleiderstr, von km 0,338 bis km 0,583	2	3	3
10	L567 Thalheimer Straße	Kreuzung Thalheimer Straße/Dr. Koss-, Dragoner-, Kaiser-Josef-Platz Dr. Salzmann Straße, von km 0,122 bis km 0,35	0	5	3
11	L567 Thalheimer Straße	Kreuzung Thalheimer Straße (Museumskreuzung), von km 0,402 bis km 0,61	1	3	4
12	Wimpassinger Straße	Wimpassinger Straße Höhe Haus Nr. 48	0	2	4

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

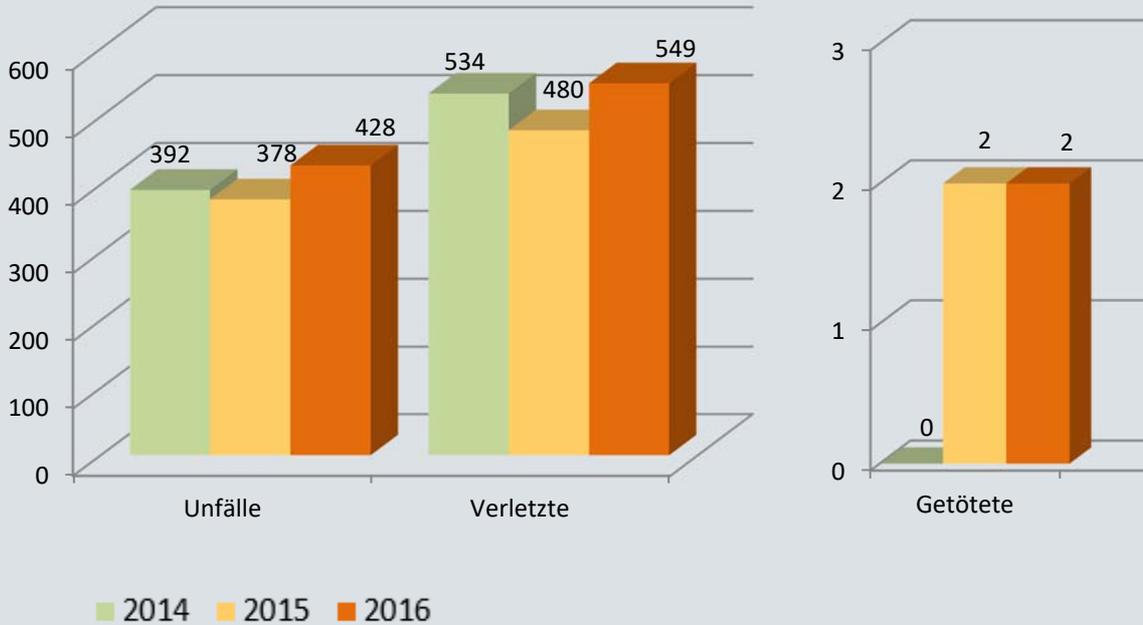


Abb. 5.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

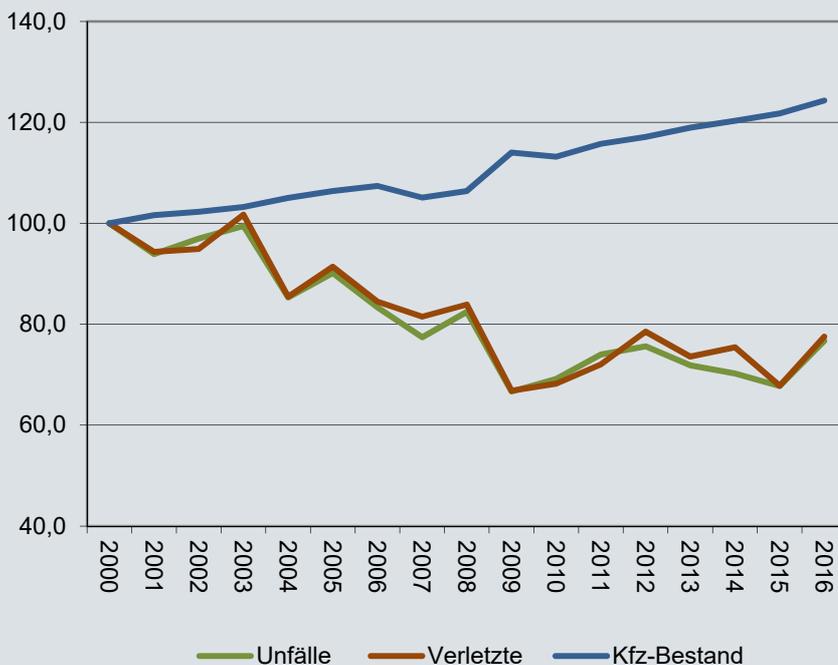


Abb. 5.3

Es sind bis dato verschiedene Verbesserungs- bzw. Umbaumaßnahmen erfolgt die bereits positive Auswirkungen im Hinblick auf das Unfallgeschehen gezeigt haben. Z.b.: B1 Salzburgerstrasse / Windpassingerstr – Volksgartenstr / Traungasse - B1 Salzburgerstr/ grüne Zeile – Weiters wurden verschiedene Verbesserung (Radwege, Verbesserung der Sichtbeziehung) für Radfahrer umgesetzt. Bei diversen Kreuzungen wurden, teilweise mit erheblichem Aufwand die Sichtbeziehungen zwischen KFZ und Fußgänger wesentlich verbessert.

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

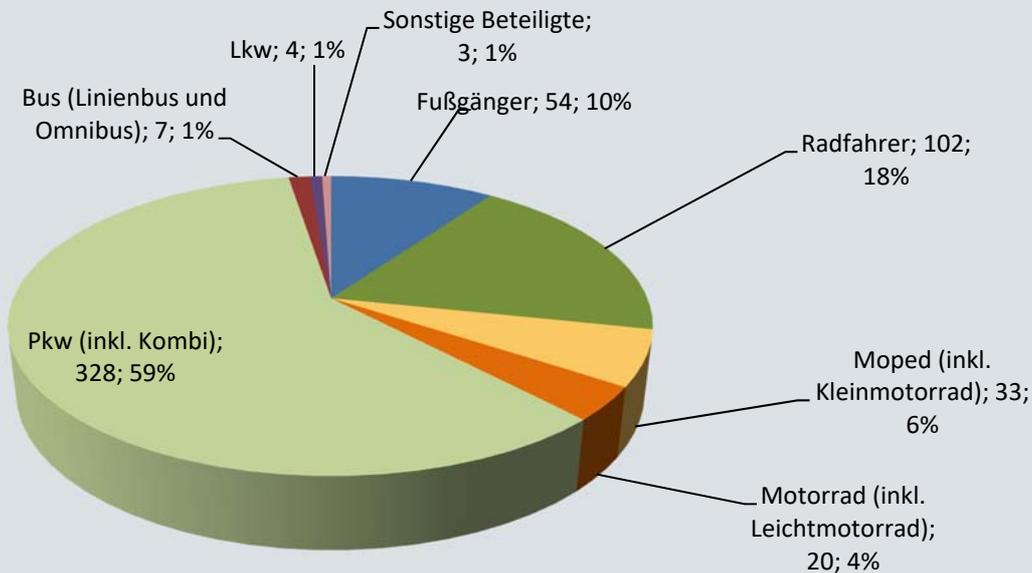


Abb. 5.4

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

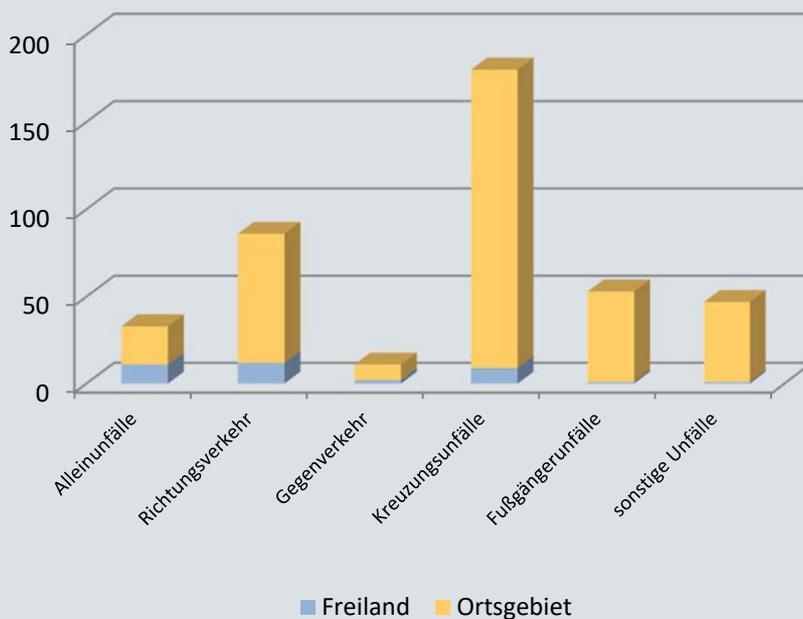
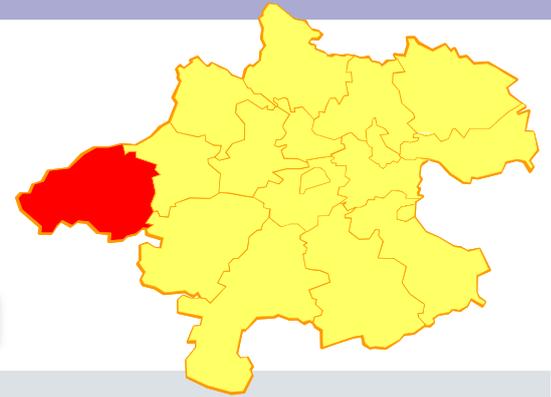


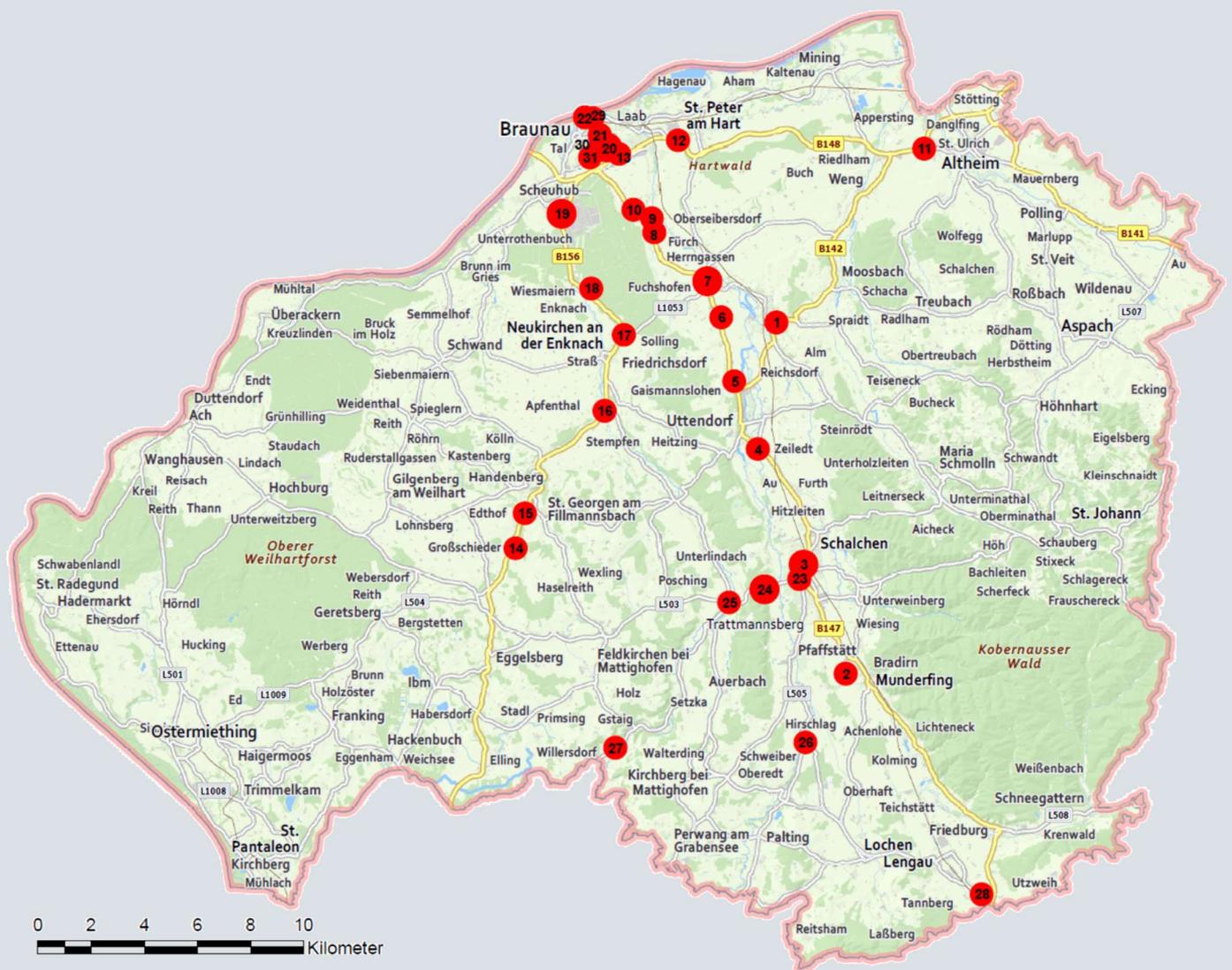
Abb. 5.5

Kreuzungsunfälle sind trotz Ampelregelung und guter Sichtbeziehungen in der Unfallstatistik stark vertreten - Ein Ausbau der Rotlichtüberwachung wird daher geprüft. Viele Unfälle sind trotz guter Rahmenbedingungen (Sichtweite, Wetter, Ampelregelung, ...) auf Aufmerksamkeitsdefizite, speziell bei Verkehrsspitzen, zurückzuführen. Die Verletzungsgrade haben sich im Vergleich zu den Vorjahren nicht wesentlich verändert. Die bessere Sicherheitsausstattung der Fahrzeuge wird teilweise durch höhere Kollisionsgeschwindigkeiten kompensiert. Durch in Planung befindliche Bauvorhaben ist eine weitere Reduzierung der Unfallhäufungsstellen zu erwarten. Bereits durchgeführte Verbesserungsmaßnahmen haben in Bezug auf die Örtlichkeit bereits zu einem reduzierten Unfallgeschehen sowie zu einer Reduzierung der Verletzungsschwere beigetragen.

Bezirk Braunau



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B142 Mauerkirchener Straße	Mauerkirchen, Marktplatz, km 3,220-3,345	2	4	2
2	B147 Braunauer Straße	Gde. Munderfing, Zufahrt Gewerbegebiet Nord, km 13,450-13,700	3	2	1
3	B147 Braunauer Straße	Mattighofen und Schalchen, km 16,200-19,303	23	32	18
4	B147 Braunauer Straße	Gde. Uttendorf, An der Mattig, km 22,830-22,978	0	1	3
5	B147 Braunauer Straße	Gde. Uttendorf, Kronleiten, km 25,566-26,200	1	2	5
6	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Au, km 28,360-28,500	4	2	1
7	B147 Braunauer Straße	Burgkirchen, km 29,690-30,140	5	2	4
8	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Kühberg- Holzgassen, km 32,800-33,000	0	3	1
9	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Kühberg, km 33,389-33,570	3	1	2
10	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, km 34,200-34,358	2	0	3
11	B148 Altheimer Straße	Gde. Weng i. I., Krzg. Altheim West, km 19,800-19,995	2	0	3
12	B148 Altheimer Straße	Gde. St. Peter a. H., km 30,010-30,220	0	3	2
13	B148 Altheimer Straße	Gde. Braunau/Inn, Krzg. L502 mit Rampen, km 32,560-32,810	2	3	1
14	B156 Lamprechtshausener Straße	Gde. St. Georgen a. Fb., Angern, km 42,660-42,823	2	1	2
15	B156 Lamprechtshausener Straße	Gde. St. Georgen a. Fb., Gewerbegebiet, km 44,050-44,265	1	2	2
16	B156 Lamprechtshausener Straße	Gde. Neukirchen/E., Apfenthal, km 49,702-49,950	2	2	3
17	B156 Lamprechtshausener Straße	Gde. Neukirchen/E. Krzg. L1053, km 52,864-52,931	1	2	2
18	B156 Lamprechtshausener Straße	Gde. Neukirchen/E. Weilhartsforst, km 55,100-55,300	1	4	1
19	B156 Lamprechtshausener Straße	Ranshofen, Krzg. Am Hang und Benno-Maierstraße, km 58,400-58,610	6	3	3

20	L502 Simbacher Straße	Braunau/Inn, Krzg. Auf d. Haiden und Haselbacherstraße, km 0,400-0,530	5	3	2
21	L502 Simbacher Straße	Braunau/Inn, Krzg. Raitfeldstraße und Laaber Holzweg, km 0,997-1,064	0	7	2
22	L502 Simbacher Straße	Braunau/Inn, km 1,920-2,155	1	3	2
23	L503 Oberinnviertler Straße	Mattighofen, km 34,750-34,987	3	1	2
24	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Schalchen, Oberlindach, km 36,155-36,680	2	0	9
25	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Pischelsdorf, Wagenham, Krzg. L1025, km 38,100-38,150	2	5	2
26	L505 Mattseer Straße	Jeging, Krzg. L1051, km 6,820-6,980	2	3	2
27	L1025 Engelbach Straße	Gde. Feldkirchen b. M., Oichten, km 17,716-17,746	3	1	1
28	L1044 Baier Straße	Gde. Lengau, Schwöll, km 0,600- 0,755	3	2	3
29	Krzg. Bahnhofstraße - Nr. 10	Braunau/Inn	1	1	2
30	Krzg. Erlachweg - Nr. 12	Braunau/Inn	1	2	2
31	Krzg. Salzburgerstraße - Nr. 99	Braunau/Inn	2	4	2



Unfallkenngrößen 2014 - 2016

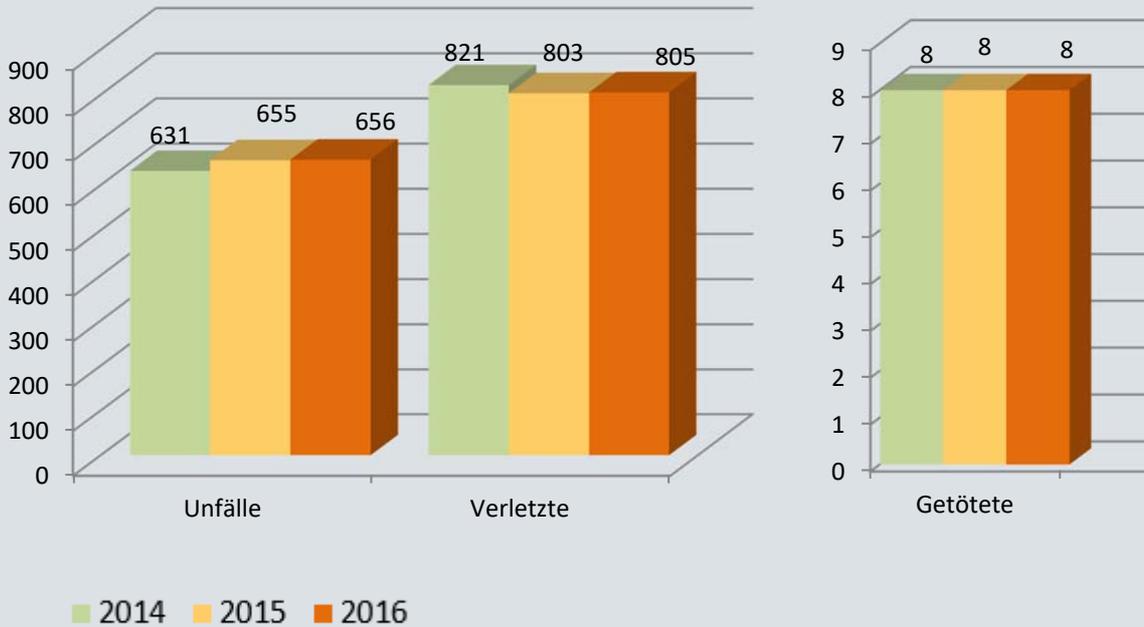


Abb. 6.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

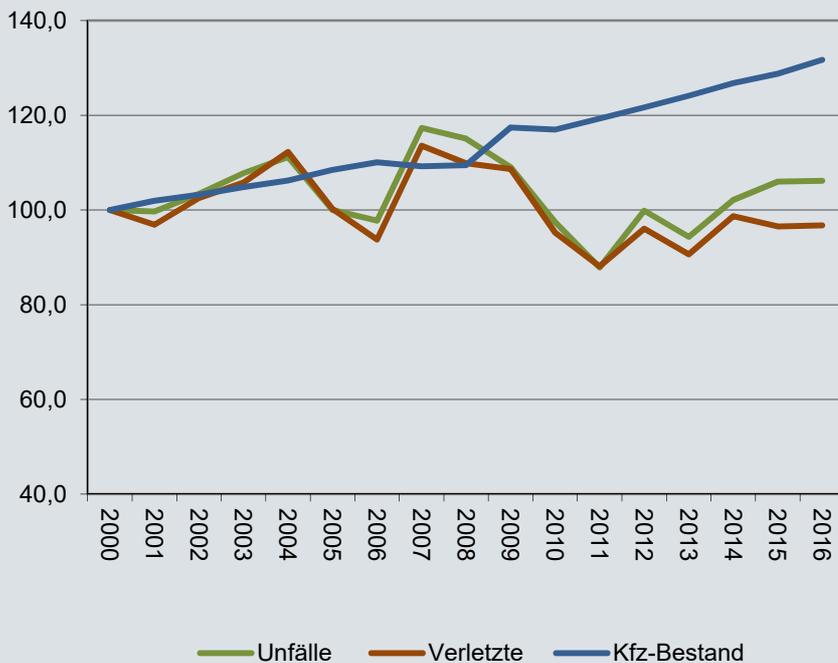


Abb. 6.3

Die Unfallkennzahlen (Unfälle, Verletzte und Getötete) sind in den letzten drei Jahren nahezu gleichbleibend und dies trotz des ständig steigendem Kraftfahrzeugbestandes und somit auch des Verkehrsaufkommens. Die Liste der alljährlich erfassten Unfallhäufungsstellen ist geprägt durch die Hauptachsen im Bezirk, die B 147 und B 156.

Verunglückte nach Fahrzeugart

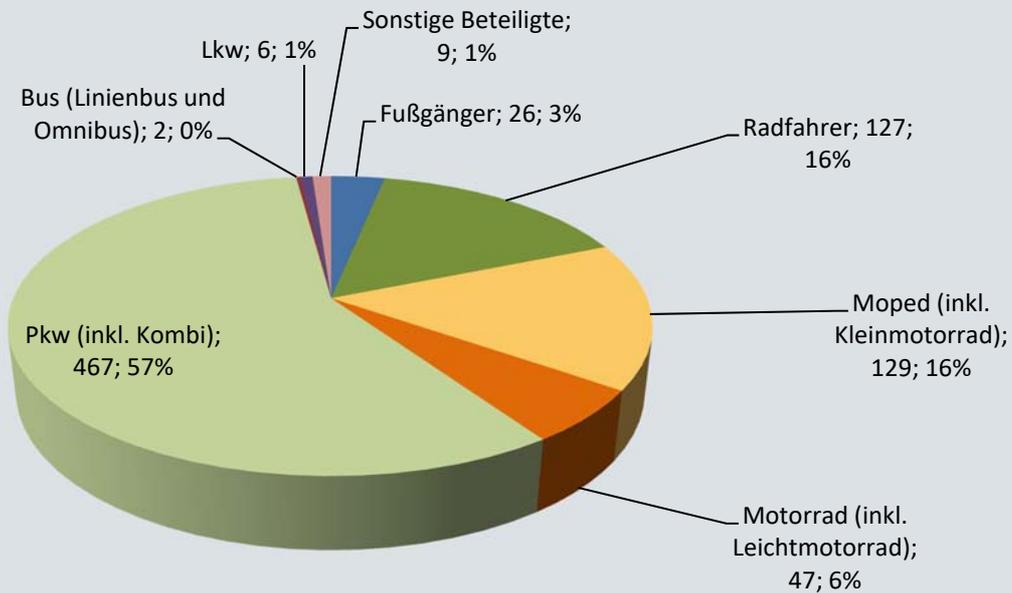


Abb. 6.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppe

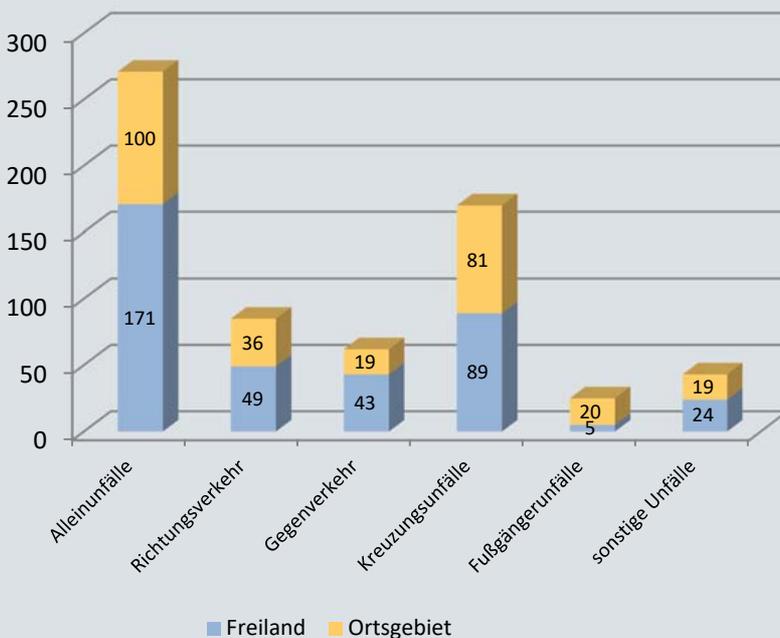
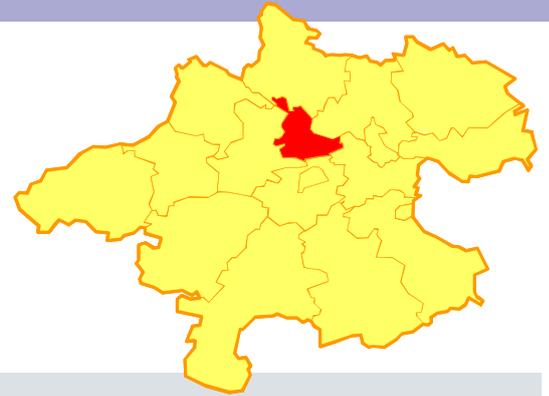


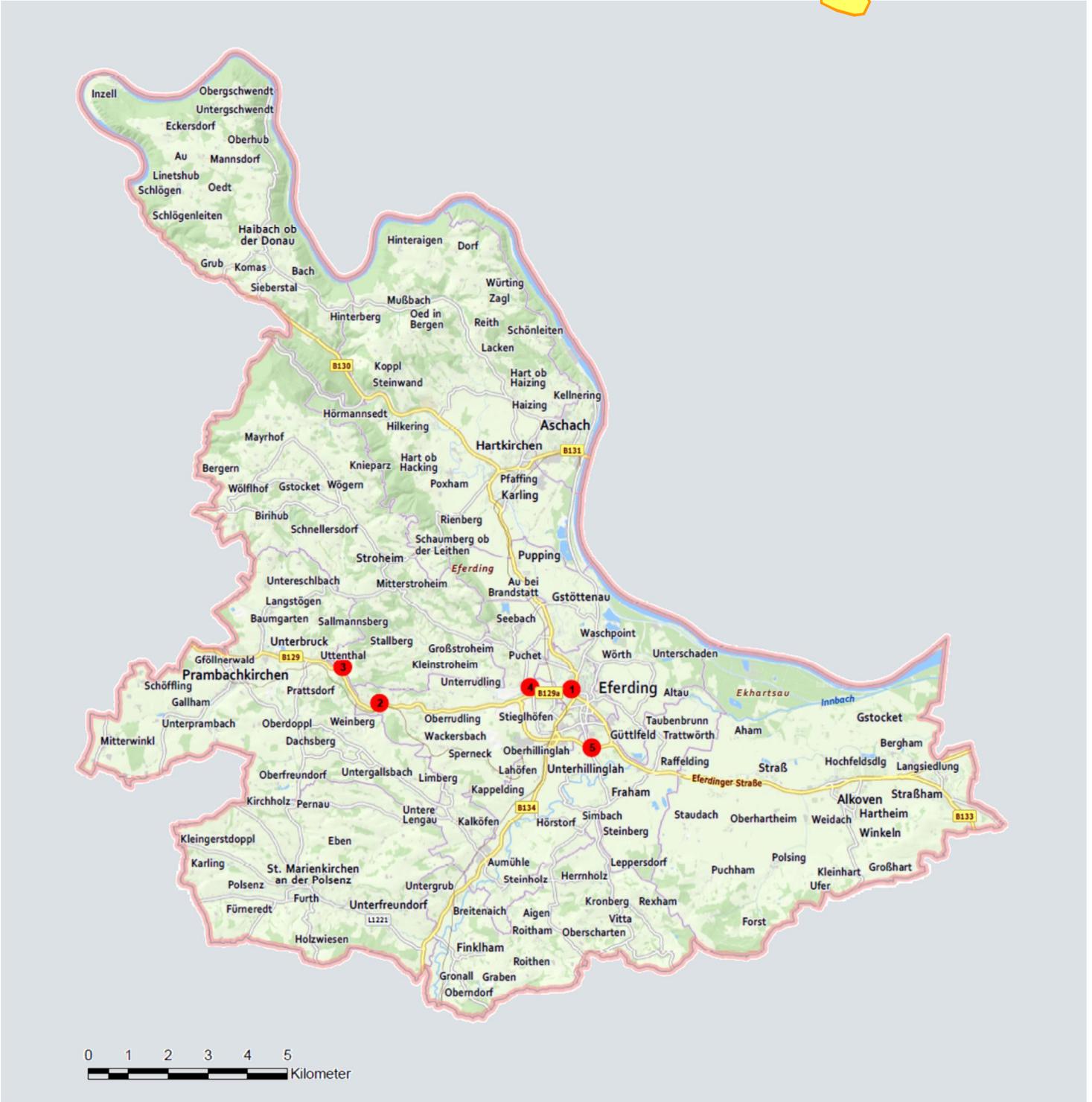
Abb. 6.5

Die Abkommensunfälle (Alleinunfälle) waren bereits in der Vergangenheit die häufigste Unfallursache. Die Anzahl derselben ist wiederum leicht gestiegen. Auch die Anzahl der Verkehrsunfälle im Richtungsverkehr sowie die Kreuzungsunfälle stellen einen beträchtlichen Anteil der gesamt stattgefundenen Verkehrsunfälle dar. Hinsichtlich der verunglückten Personen nach Fahrzeugarten ergab sich eine gleich bleibende Tendenz bei Verkehrsunfällen mit Fahrradbeteiligung, die Verkehrsunfälle mit Mopedbeteiligung sind hingegen etwas zurückgegangen.

Bezirk Eferding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Eferding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Eferding

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B129a Eferdinger Straße	Ortsdurchfahrt Eferding, km 24,911-25,161	0	0	4
2	B129 Eferdinger Straße	Freiland Hinzenbach, km 30,546-30,720	2	1	3
3	B129 Eferdinger Straße	Freiland Strohheim, km 32,045-32,255	3	0	2
4	B130 Nibelungenstraße	Ortsdurchfahrt Eferding, km 0,278-0,512	1	3	3
5	L531 Schartener Straße	Freiland Fraham, km 15,174-15,400	1	1	5

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

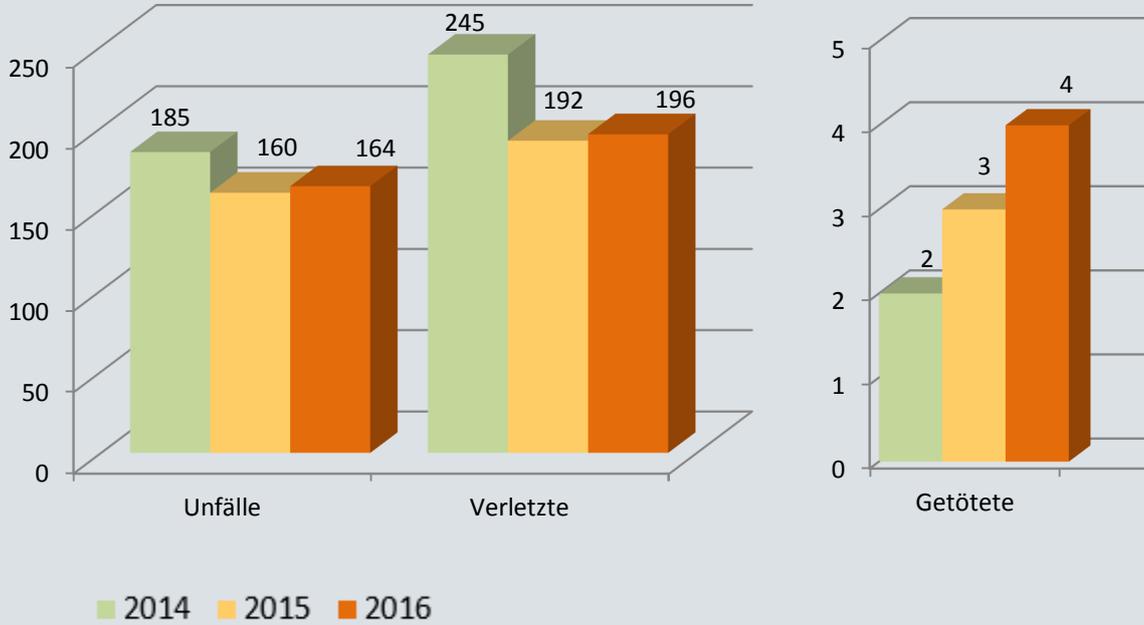


Abb. 7.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

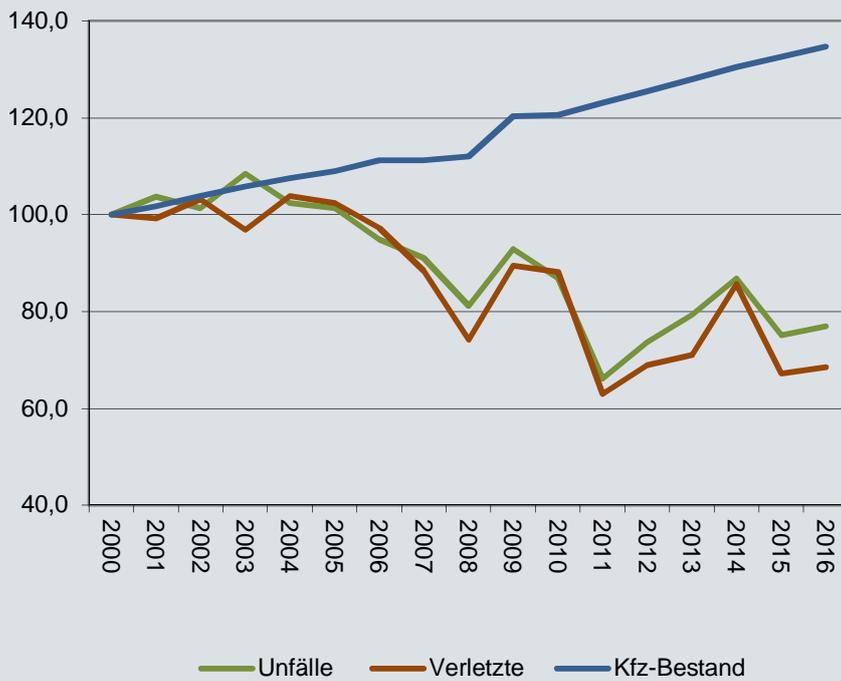
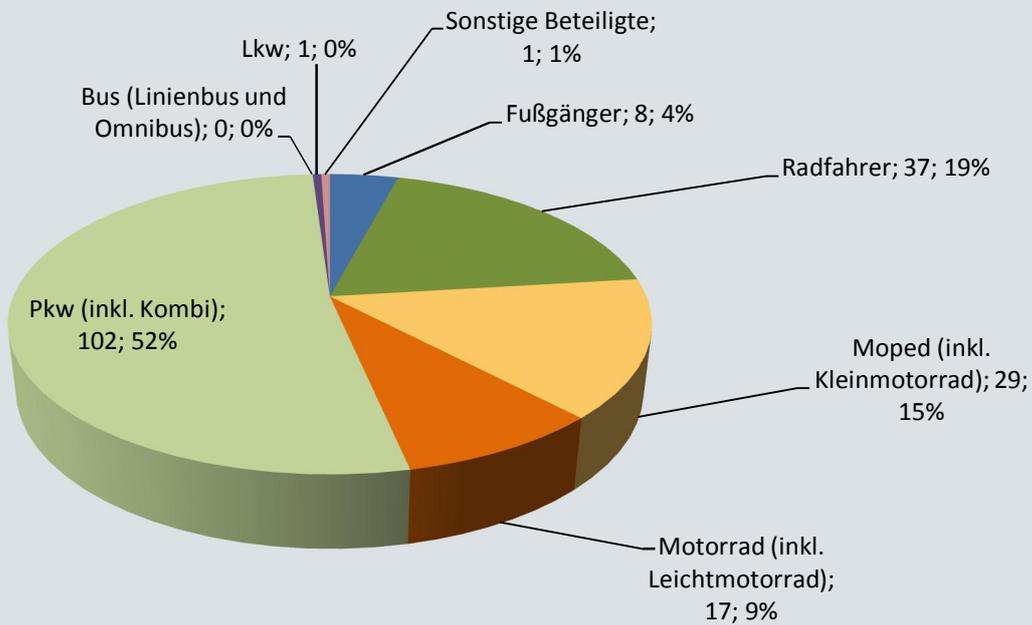


Abb. 7.3

Die Anzahl der Verletzten ist in den letzten Jahren erfreulicherweise stark gesunken. Der neuerrichtete Teilabschnitt der Umfahrung Eferding wird in den nächsten Jahren zu einer weiteren Reduzierung des Unfallgeschehens und einer Entlastung des Ortskernes Eferding beitragen.

Unfallkenngrößen 2014 - 2016



Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

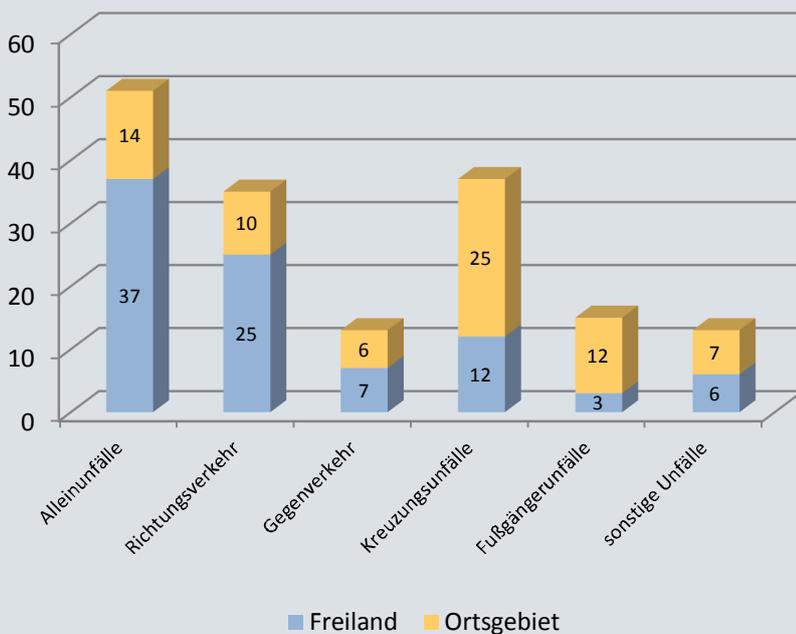
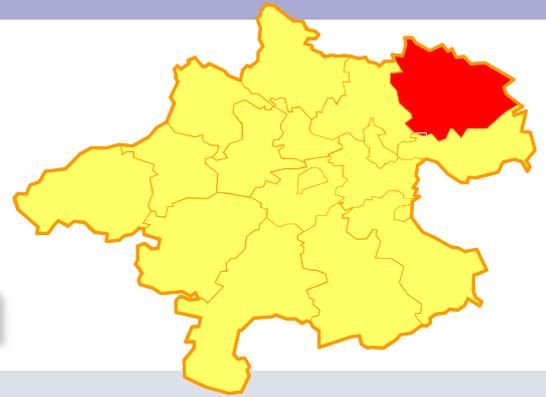


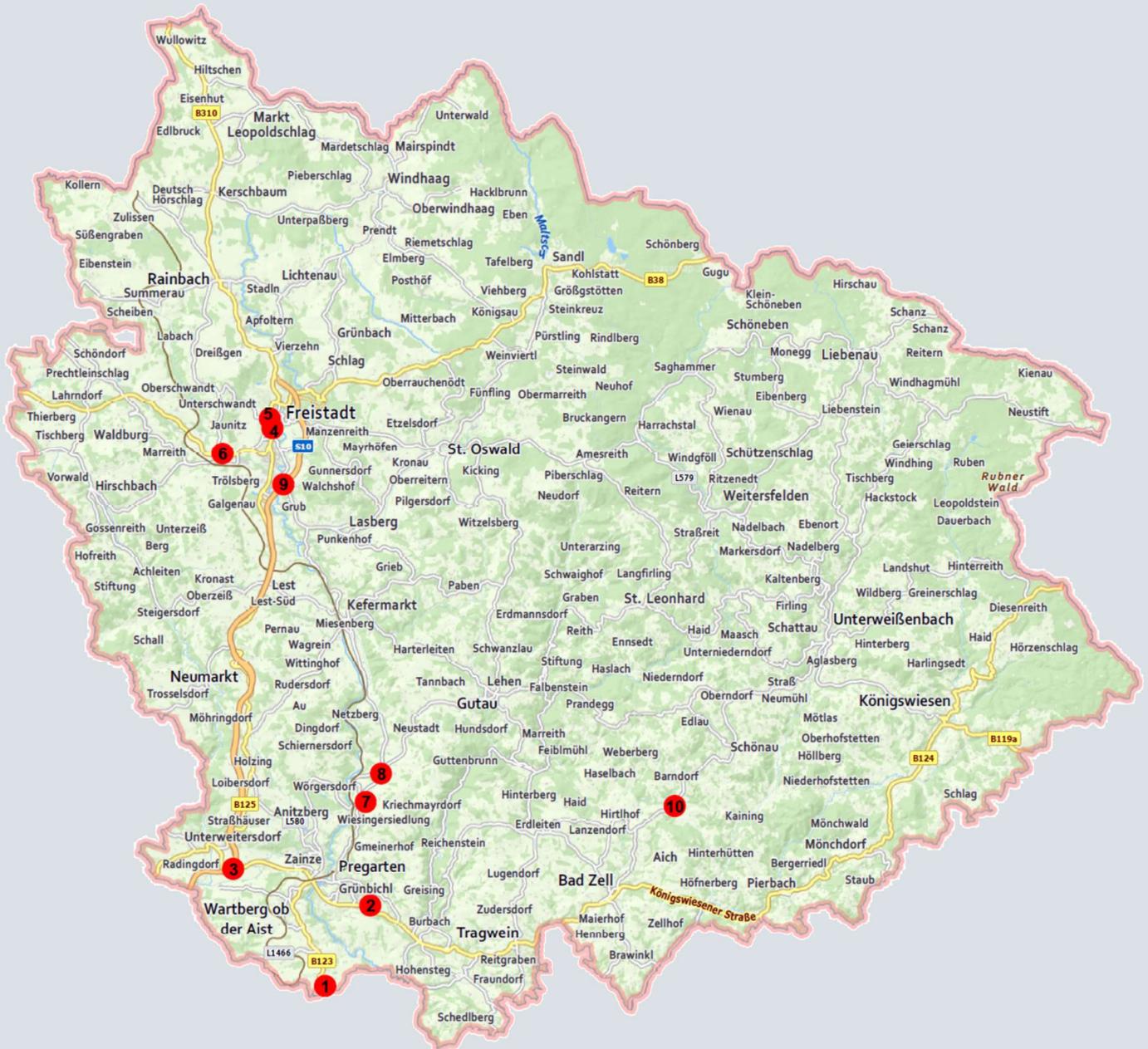
Abb. 7.5

Im Bezirk dominiert als Unfalltyp der Alleinunfall im Freiland. Drei Freilandabschnitte scheinen in der Unfallstatistik als Unfallhäufungsstelle auf. Hauptunfallursache sind überhöhte Geschwindigkeiten, nichtangepasste Fahrweise und Selbstüberschätzung.

Bezirk Freistadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Freistadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Freistadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B123 Mauthausener Straße	Gde. Wartberg ob der Aist, Kurvenbereich, Freiland, km 16,170-16,330	0	2	5
2	B124 Königswiesener Straße	Gde. Pregarten, teilweise Kurvenbereich, Freiland, km 5,550-5,660	0	1	2
3	B125 Prager Straße	Gde. Unterweikersdorf, Freiland, Kreuzung, Zufahrten, km 18,579-18,650	0	2	4
4	B125 Prager Straße/B310	Gde. Freistadt, OG, Schutzweg, Anbindung Gemeindestraßen, km 37,900-37,996	0	2	2
5	B125 Prager Straße/B310	Gde. Freistadt, OG, VLISA Krzg., Anbindung Gemeindestraßen, km 38,232-38,425	2	4	5
6	B38 Böhmerwaldstraße	Gde. Waldburg, 70km/h, Kreuzung Gemeindestraßen, km 105,763-105,780	1	2	1
7	L1472 Gutauer Straße	Gde. Pregarten, Kurvenbereich, Freiland, km 3,615-3,825	0	1	2
8	L1472 Gutauer Straße	Gde. Pregarten, Kurvenbereich, Freiland/OG, km 5,140-5,200	2	2	2
9	L1476 Walchshofer Straße	Gde. Lasberg, teilweise 70km/h, Kreisverkehrsanlage, km 2,100-2,200	0	1	2
10	L576 Mühlviertler Alm Straße	Gde. Bad Zell, Freiland, Kurvenbereiche, Anbindungen, km 4,076-4,300	3	1	1

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

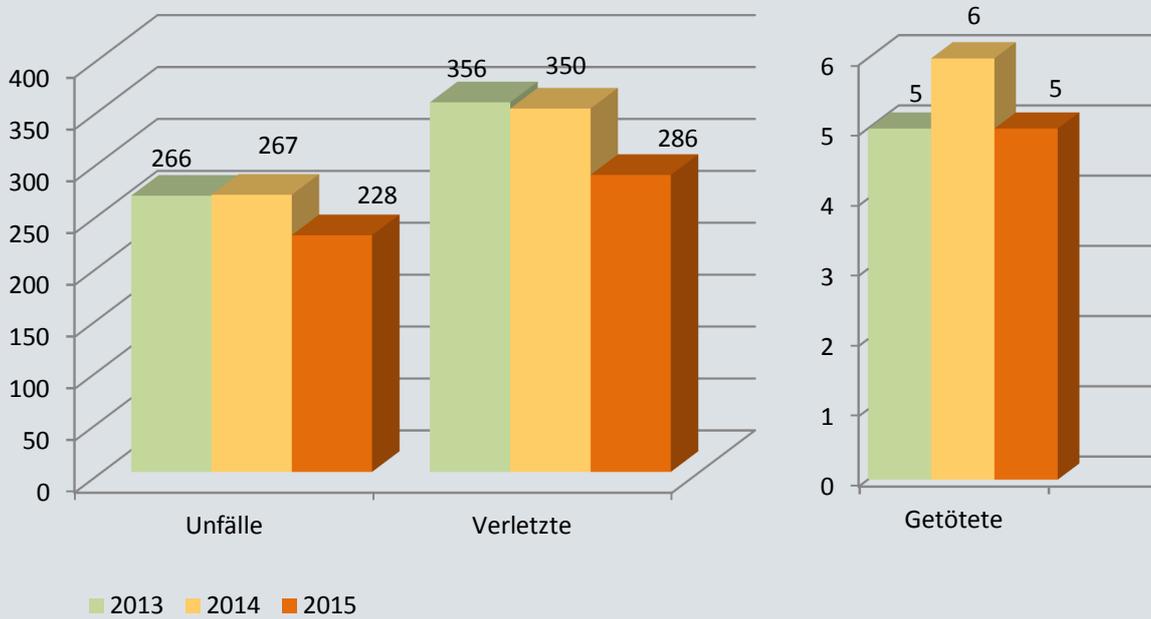


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

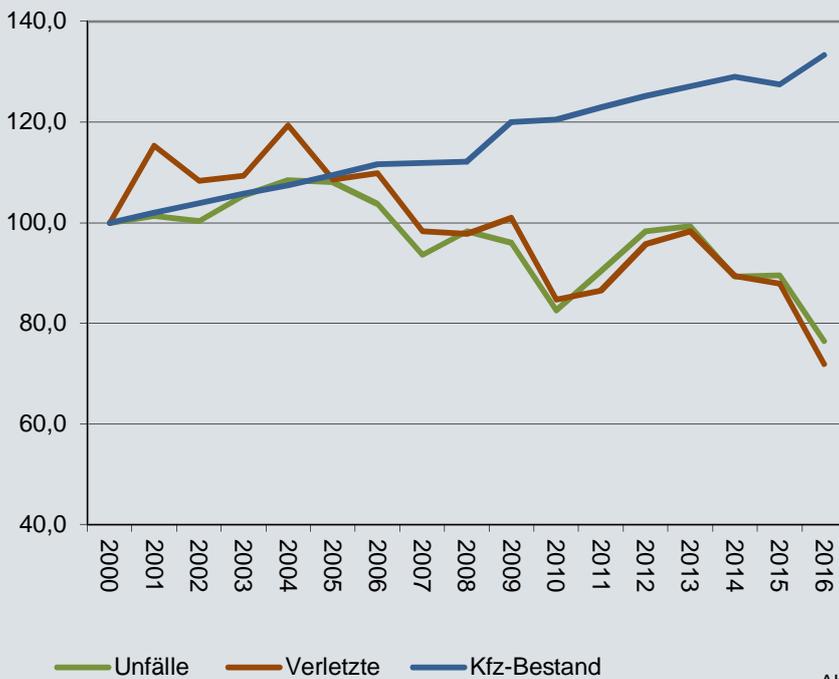


Abb. 8.3

2016 zeigt sich im Bezirk wieder eine deutliche Zunahme beim Kraftfahrzeugbestand. Gemeinsam mit neuen, wesentlichen Verkehrsanlagen ist derzeit von einer stark angestiegenen Gesamtverkehrsleistung im Bezirk auszugehen. Die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle und die dabei verletzten Personen stellen den Tiefststand seit Aufzeichnung dar und unterschreiten die bisher niedrigsten Werte aus den Jahren 2010 und 2011. Trotz der geringen Unfallzahlen wurden 2016 bei Verkehrsunfällen im Bezirk fünf Personen getötet, dies ist gegenüber dem Vorjahr ein leichter Rückgang bzw. entspricht dies der Anzahl von 2014 und bleibt leider auf ähnlichem Niveau der Vorjahre.

Verunglückte nach Fahrzeugart

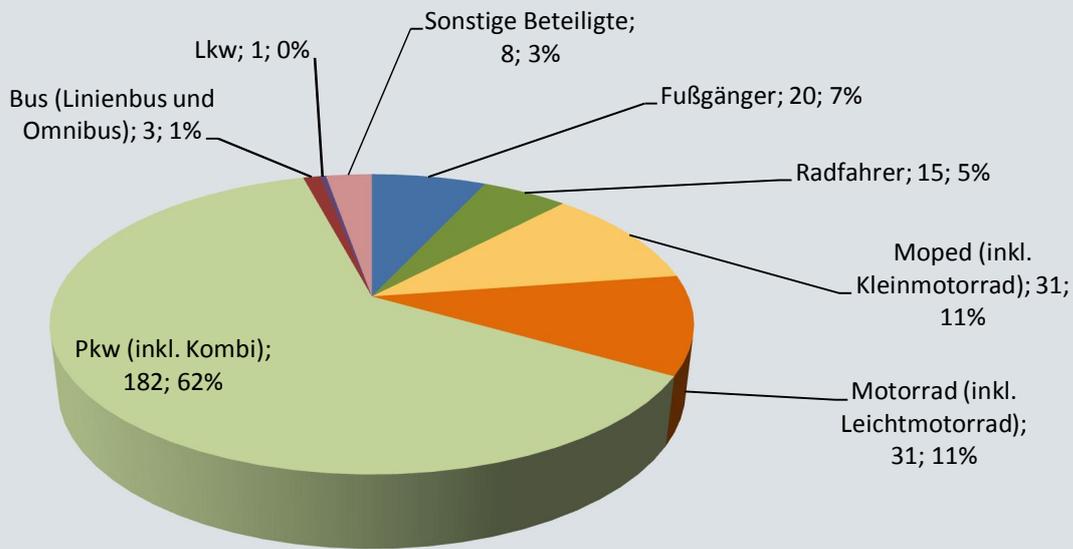


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

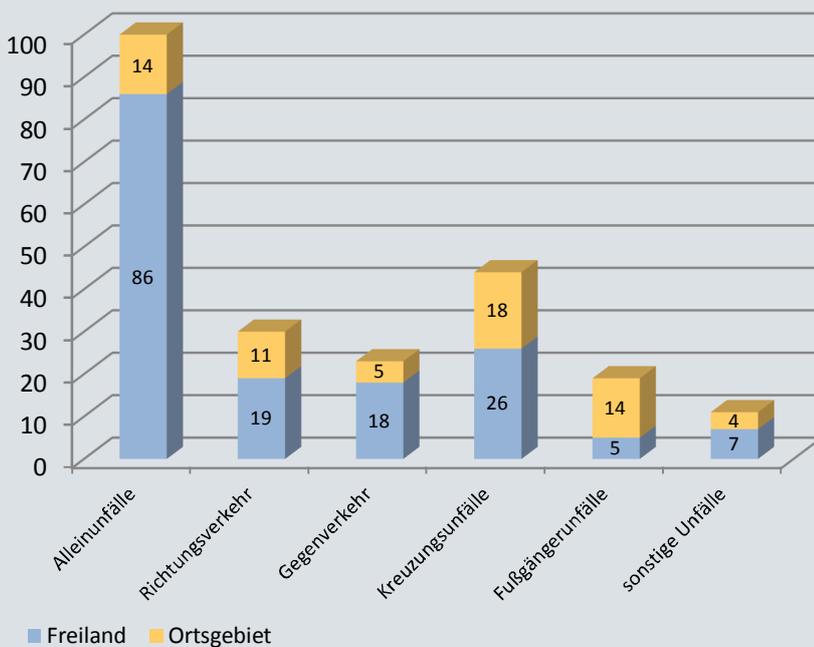
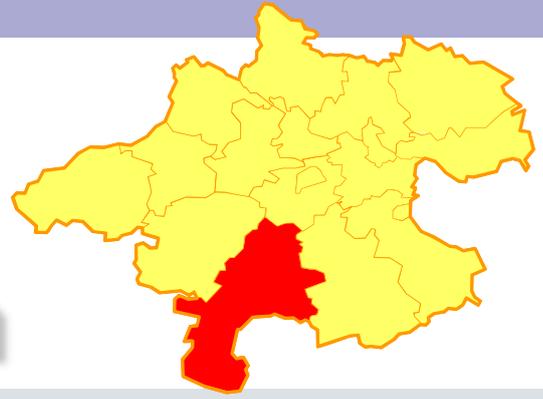


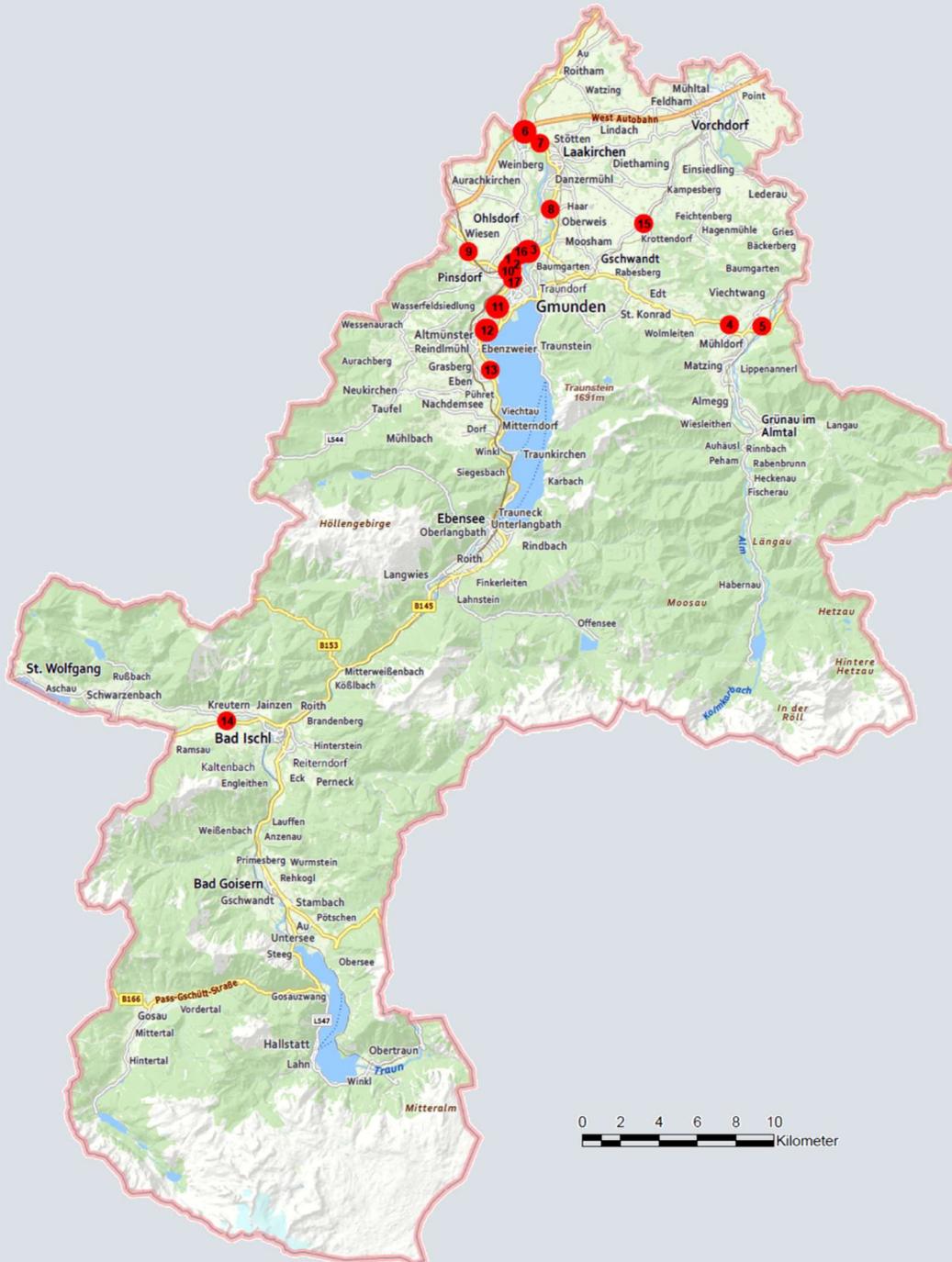
Abb. 8.5

Die überwiegende PKW Verkehrsleistung im Bezirk ergibt bei der Verteilung der Verunglückten nach Fahrzeugart ähnliche Werte wie in den Vorjahren mit 62% PKW Anteil für 2016. Auffallend ist im langjährigen Vergleich der etwa seit 2013 anhaltende hohe Anteil der Motorradbeteiligten mit 11%. Besonders stellt sich 2016 die Anzahl der verunglückten LKW Insassen dar mit nur einem verletzten LKW Lenker im gesamten Jahr. Identisch zu den Vorjahren und charakteristisch für den Bezirk, mit überregionalen Verbindungsstraßen im Freiland, bleibt der hohe Anteil an Alleinunfällen in den Freilandabschnitten. Die Verkehrsverlagerung (in der Nord-Süd Achse) auf die S10 zeigt 2016 bereits Änderungen in der Ausprägung der Unfallhäufungsstellen entlang der bisher stark belasteten Abschnitte der B310 bzw. der B125.

Bezirk Gmunden



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Gmunden



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Gmunden

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Pollkreuzung, km 0,033 - 0,2	4	0	3
2	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Hoferkreuzung, km 0,32 - 0,5	2	2	3
3	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Freiland, km 1,2 - 1,44	7	1	5
4	B120 Scharnsteiner Straße	Scharnstein, Freiland, In der Thann, km 15,2 - 15,4	1	4	0
5	B120 Scharnsteiner Straße	OG Scharnstein, km 17,21 - 17,4	1	2	2
6	B144 Gmundener Straße	Laakirchen, Freiland, 70 km/h, AST Laakirchen West, km 13,58 - 13,8	3	4	5
7	B144 Gmundener Straße	OG Steyrmühl, Kreuzungen, Zufahrten, km 14,94 - 15,1	4	3	0
8	B144 Gmundener Straße	Oberweis, Zufahrt Reicherung "Wirt am Bach" km 19,44 - 19,65	0	3	3
9	B145 Salzkammergutstraße	Pinsdorf, Freiland, Kreuzung mit L1302, km 21,65 - 21,9	2	3	2
10	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland, Pollkreuzung, km 24,325 - 24,454	3	7	2
11	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland, Fliegerschulkreuzung, km 26,653 - 26,83	5	6	5
12	B145 Salzkammergutstraße	OG Altmünster, Ortsdurchfahrt, km 28,27 - 28,88	6	4	3
13	B145 Salzkammergutstraße	Altmünster, Freiland, Zufahrt Turmöltankstelle, km 30,78 - 31,03	2	1	5
14	B158 Wolfgangseestraße	OG Pfandl, Kreuzung mit L549, km 47,55 - 47,8	2	1	2
15	L1306 Vorchdorfer Straße	OG Eisengattern, Kreuzung mit L1308, km 4,43 - 4,46	2	1	2
16	B120r Scharnsteiner Straße	Ohlsdorf, Freiland, Auf- und Abfahrtsrampe Kleinreith	2	3	2
17	B145r Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland, Auf- und Abfahrtsrampe Bahnhofstraße	0	2	3

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

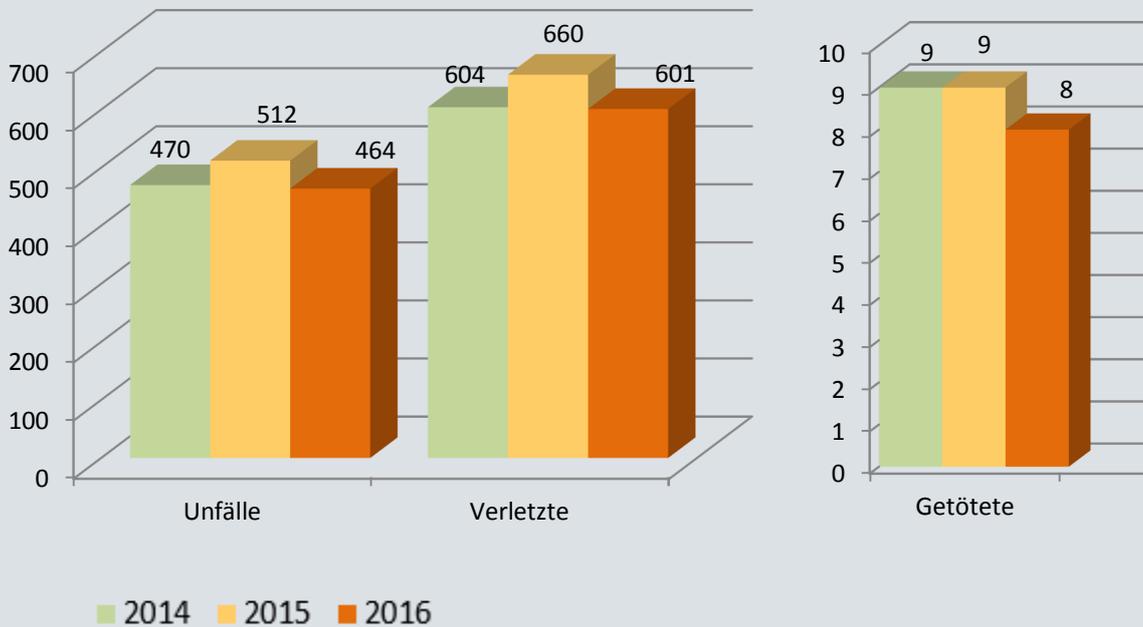


Abb. 9.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

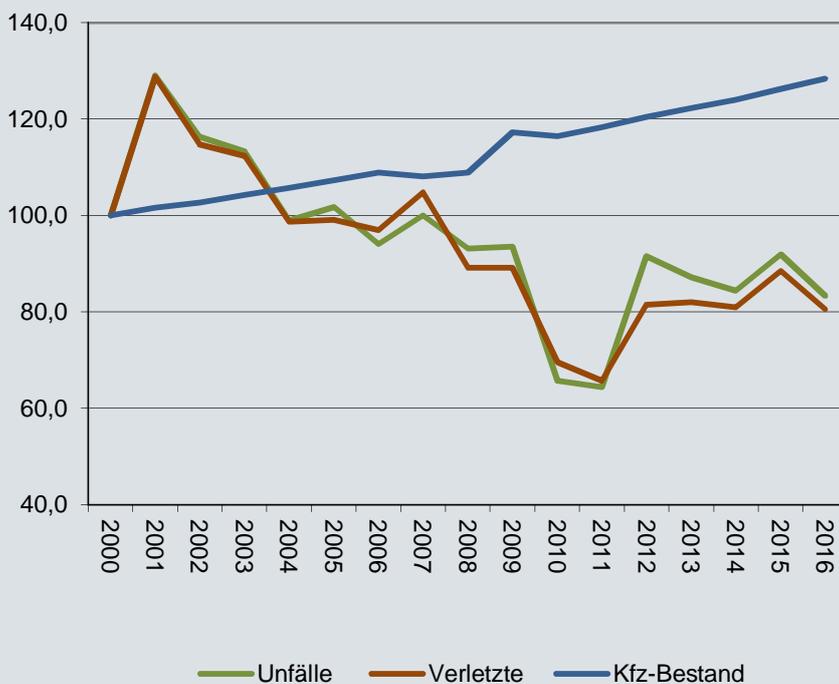


Abb. 9.3

Nach einem Höchststand im Jahr 2015 ist erfreulicherweise die Anzahl der Unfälle von 512 im Jahr 2015 auf 464 im Jahr 2016 gesunken. Auch die Anzahl der Verletzten ist von 660 im Jahr 2015 auf 601 gesunken. Insgesamt 8 Personen verloren durch Unfälle im Straßenverkehr im Jahr 2016 ihr Leben. Der historische Tiefstand vom Jahr 2011 konnte aber nicht erreicht werden. Eine Steigerung der zugelassenen Kraftfahrzeuge war auch im Jahr 2016 zu verzeichnen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

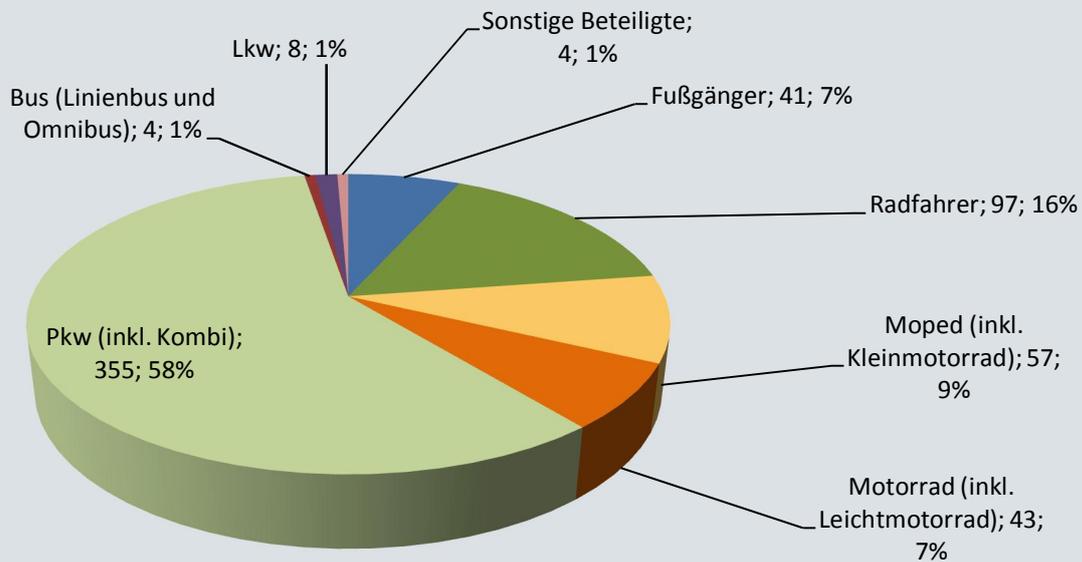


Abb. 9.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

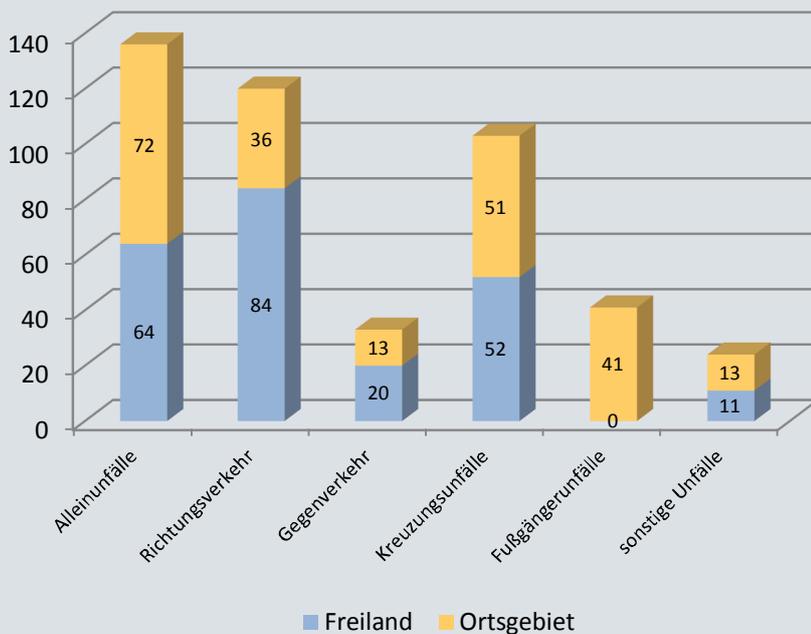
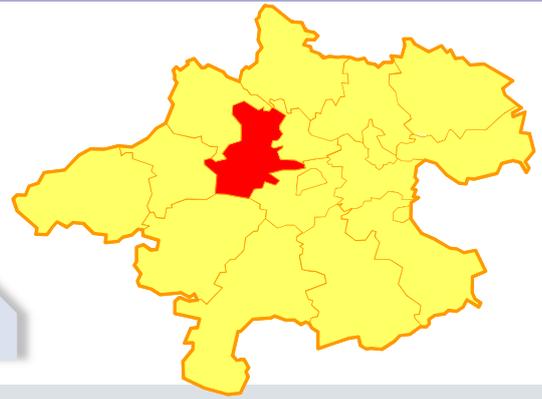


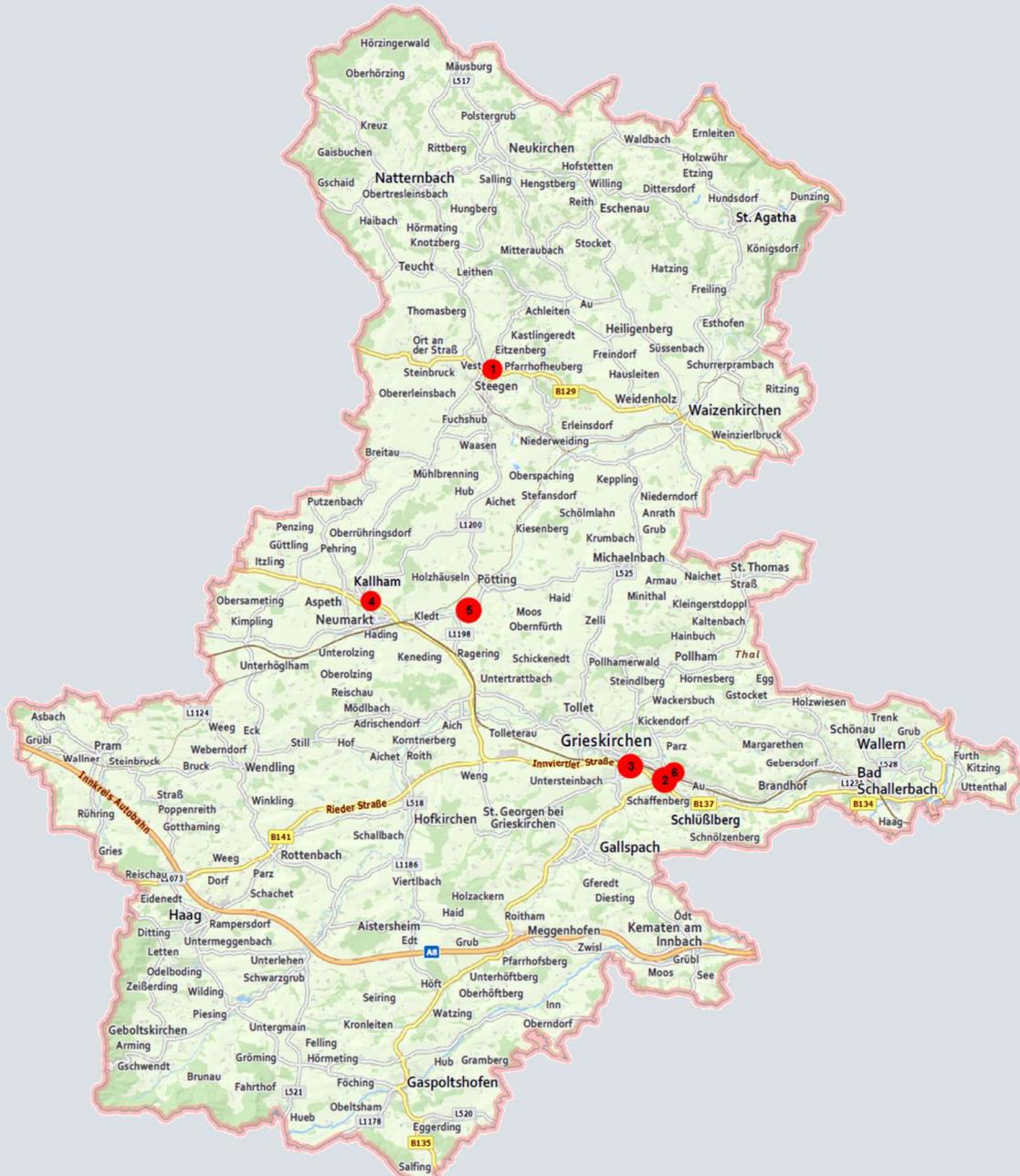
Abb. 9.5

Der vorherrschende Hauptunfalltyp ist der Alleinunfall. Hier fällt auf, dass im Ortsgebiet mehr Alleinunfälle passierten als im Freiland. Dies ist eher untypisch, zumal innerhalb des Ortsgebietes geringere Fahrgeschwindigkeiten zu verzeichnen sind, jedoch ist Ablenkung in sehr vielen Fällen der Auslöser dafür. Auffallend ist, dass die Unfälle im Richtungsverkehr, das sind vorwiegend Auffahrunfälle, gestiegen sind. Die Ursache sind zumeist die zu geringen Sicherheitsabstände und ebenfalls Ablenkung. Im Jahr 2016 gab es erstmals keine Fußgängerunfälle im Freiland zu verzeichnen.

Bezirk Grieskirchen



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Grieskirchen



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Grieskirchen

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B129 Eferdinger Straße	Ortsgebiet Peuerbach km 46,4-46,63	2	3	3
2	B137 Innviertler Straße	Grieskirchen Krzg. m. L529 u. B135 km 18,268-18,730	5	5	5
3	B137 Innviertler Straße	Grieskirchen Krzg. m. L1192 u. L525 km 19,270-20,164	4	5	7
4	B137 Innviertler Straße	Kallham (Lehnerkrzg.) km 31,158-31,400	1	3	3
5	L1200 Peuerbacher Straße	Freiland Pötting km 8,7-8,885	2	2	6
6	L528 Grieskirchner Straße	Grieskirchen Krzg. m. L529 km 7,577-7,616	1	0	3

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

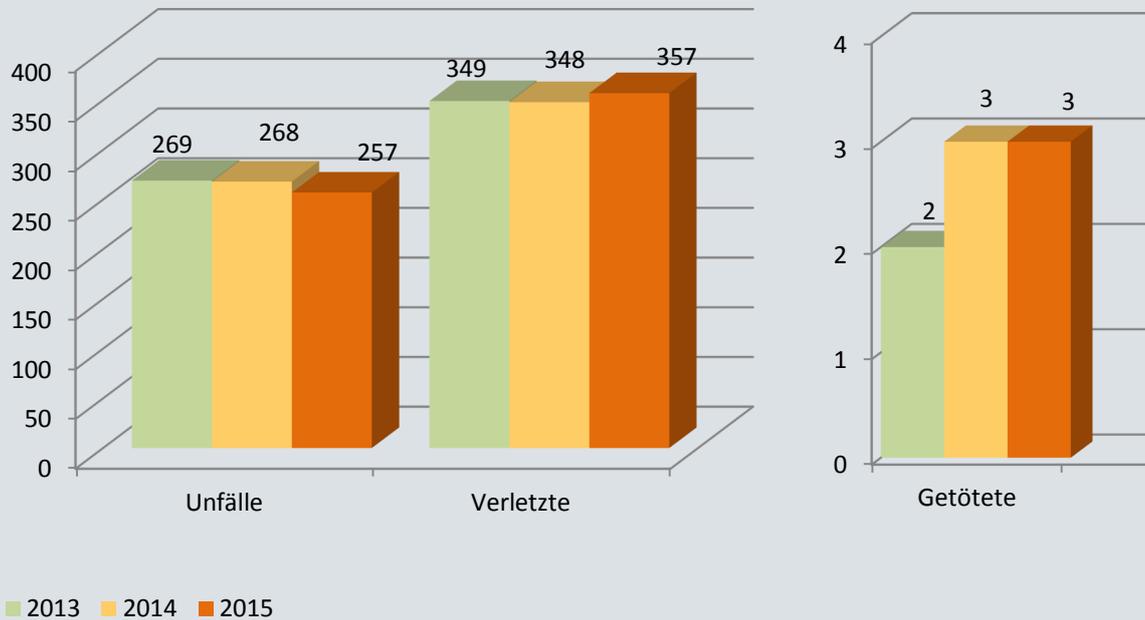


Abb. 10.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

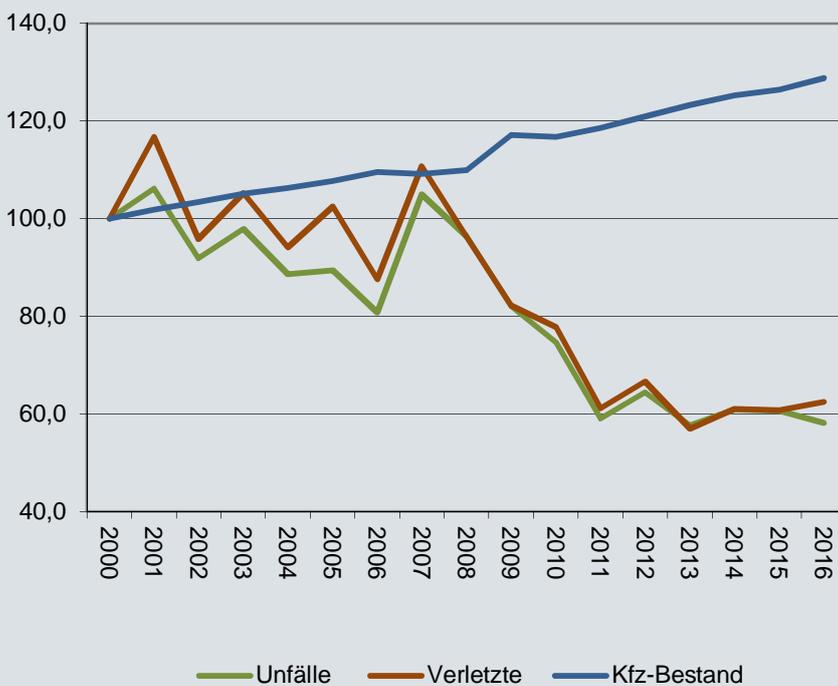


Abb. 10.3

Der kontinuierlich steigende KFZ-Bestand bringt naturgemäß eine höhere Verkehrsdichte vornehmlich auf den Haupttrouten. Die Errichtung einer weiteren Signalanlage auf der B137 im Kreuzungsbereich mit der Jörgerstraße war daher ein dringliches Erfordernis. Typische Kreuzungsunfälle können durch diese Maßnahmen weitgehend minimiert werden.

Verunglückte nach Fahrzeugart

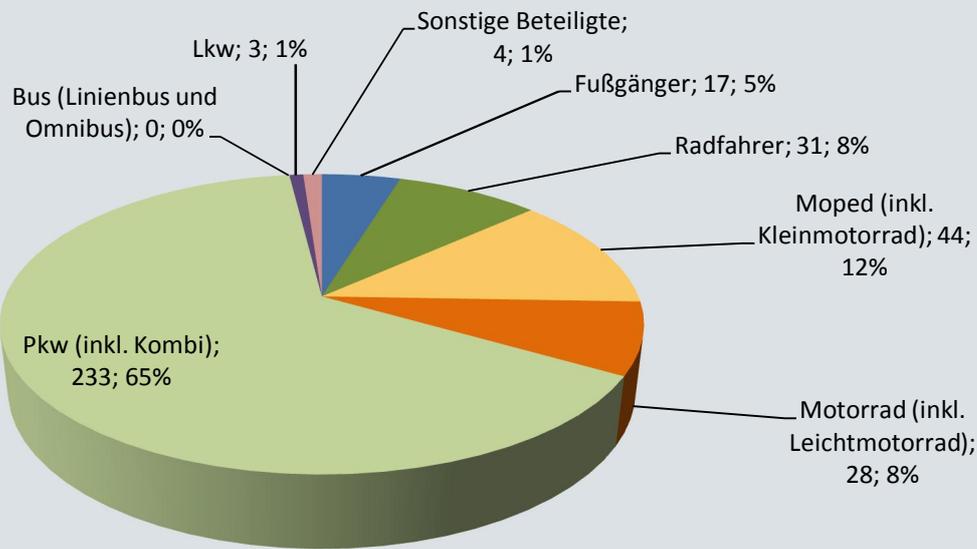


Abb. 10.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

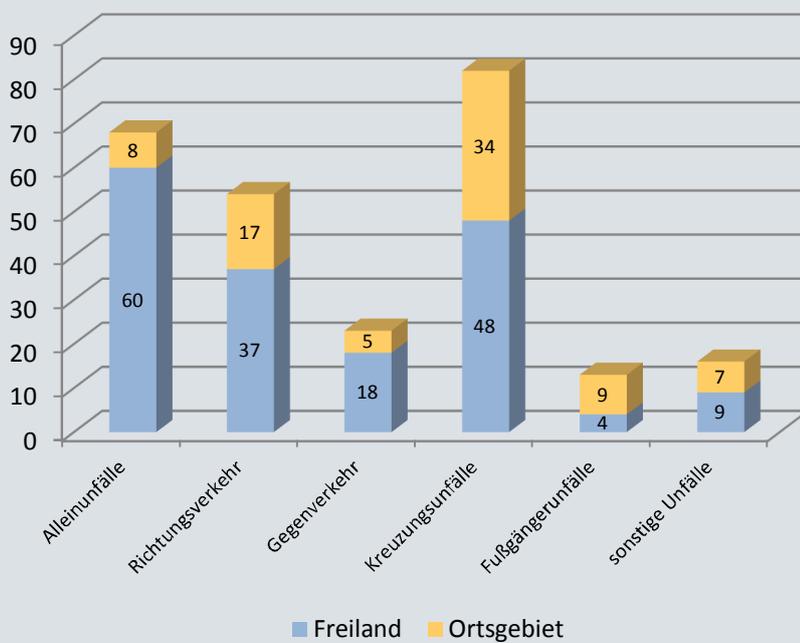
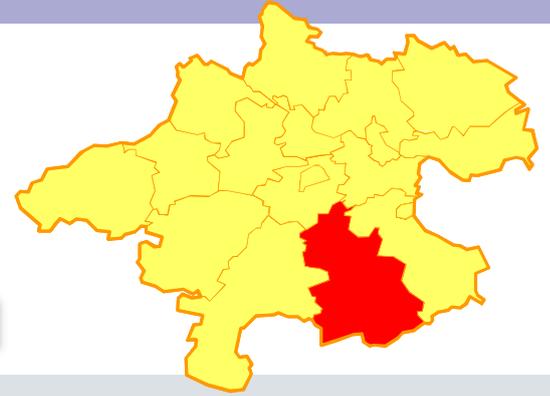


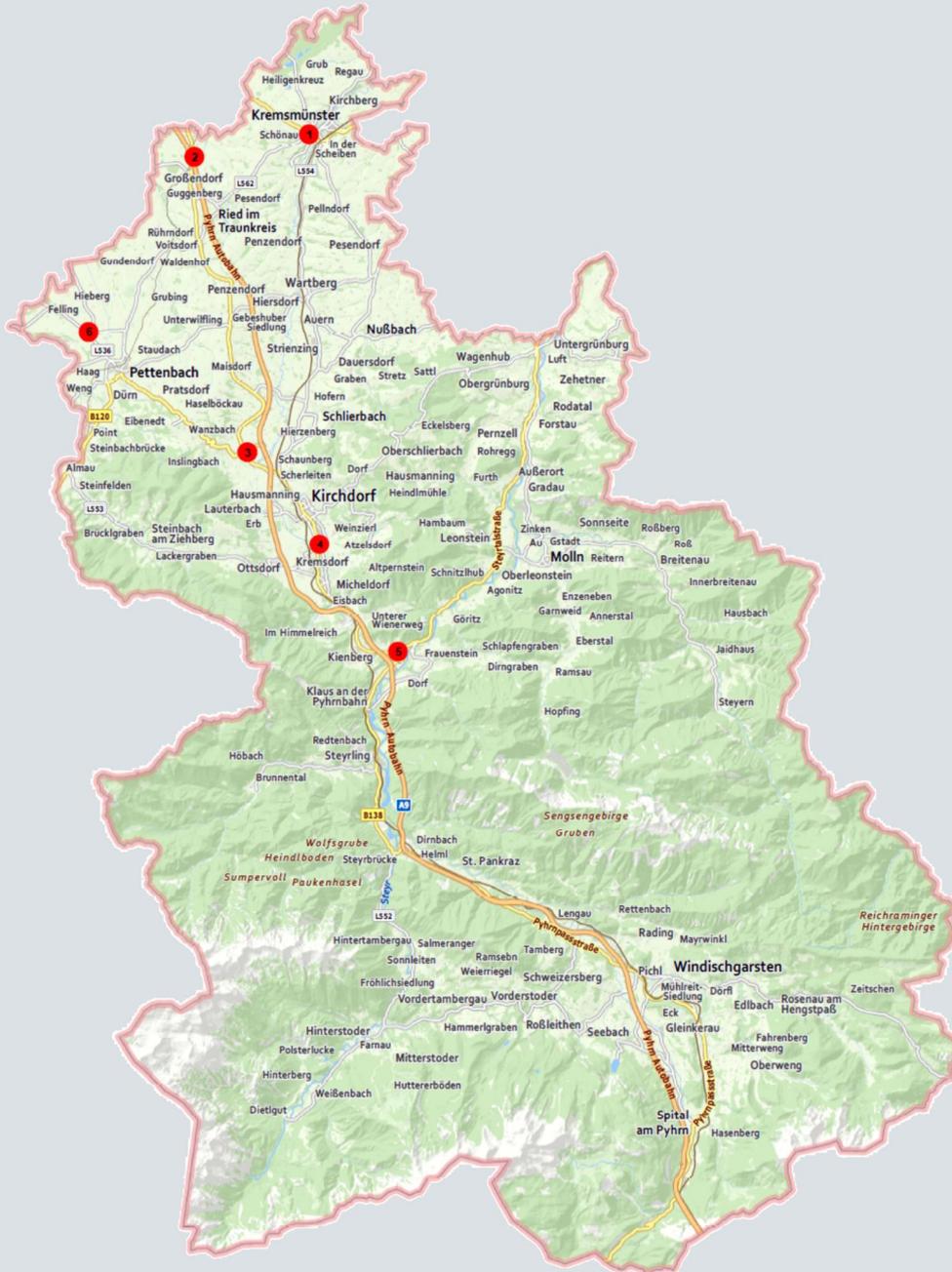
Abb. 10.5

Die Zahl der verunglückten Moped und Kleinmotorradlenker liegt im Bezirk über dem oberösterreichweiten Wert. Durch die angebotenen Fahrtrainingskursen ist jedoch in den letzten Jahren ein leichter Trend der Unfallzahlen nach unten zu beobachten.

Bezirk Kirchdorf



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Kirchdorf



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Kirchdorf

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B122 Voralpenstraße	Kreuzung Kremsmünsterer Straße L562, von km 59,593 - km 59,815	1	0	3
2	B138 Pyhrnpassstraße	Freiland 70 km/h, von km 14,45 - km 14,58	1	1	1
3	B138 Pyhrnpassstraße	Anschlussstellen Gewerbegebiet , von km 29,195 - km 29,4	1	3	0
4	B138 Pyhrnpassstraße	VLSA Kreuzung Ziehbergstraße L553, von km 34,615 - km 34,75	3	1	1
5	B138 Pyhrnpassstraße	Kreuzung Steyrtalstraße B120, von km 41,504 - km 41,729	1	0	4
6	Vorchdorfer Straße Nr. 53	Kreuzung Wasserhuberstraße, von km 115065 - km 53	0	0	3

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

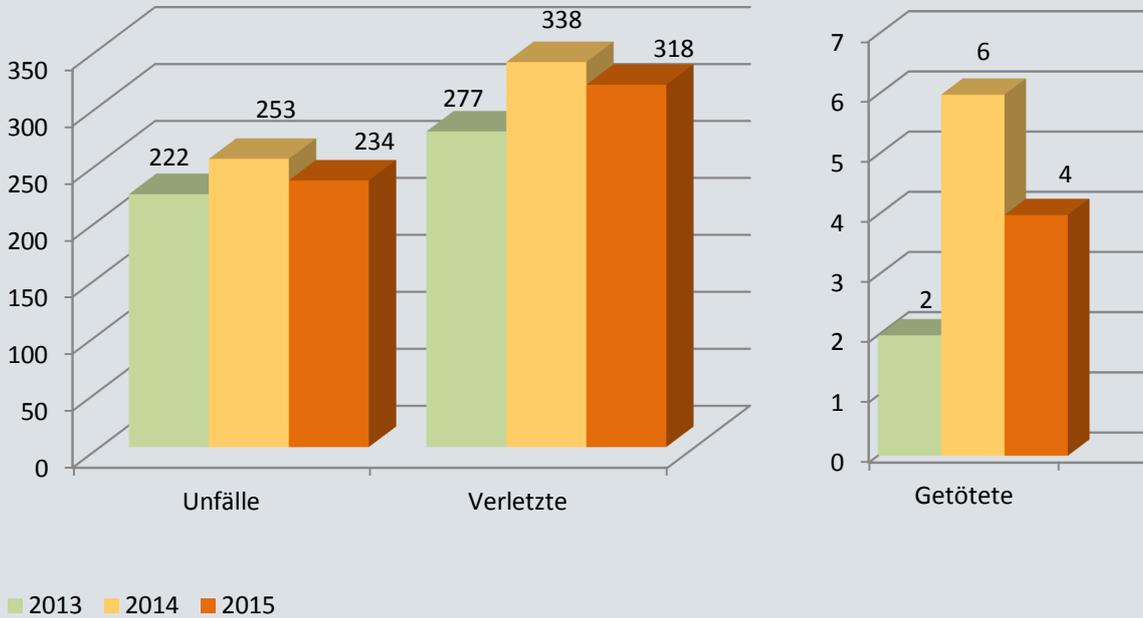


Abb. 11.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

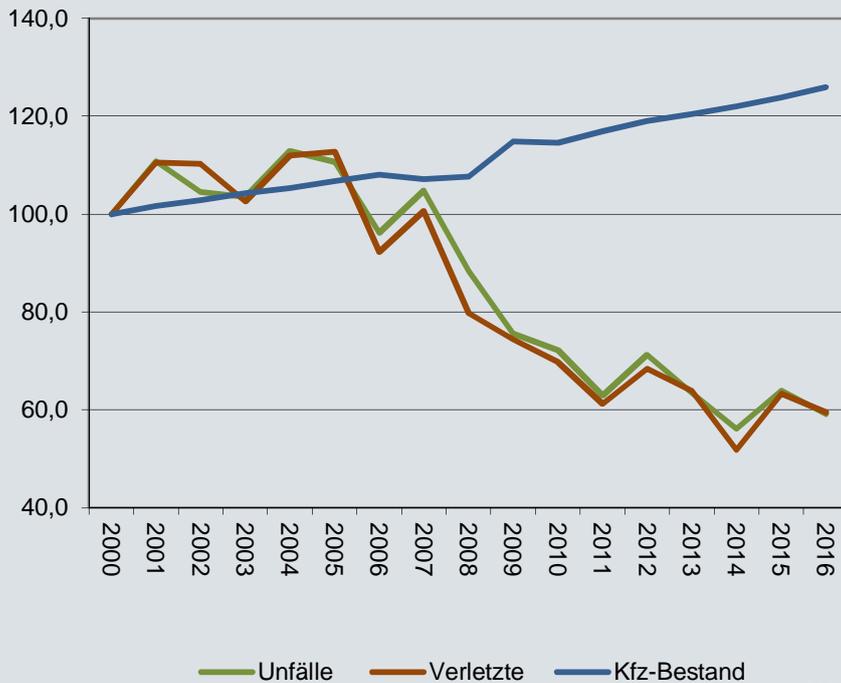


Abb. 11.3

Der Trend mit steigender Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sowie der verletzten Personen im Jahr 2015 setzte sich 2016 nicht fort und liegt etwas über dem Niveau von 2014.

Die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer hat sich 2016 um zwei auf vier reduziert. Die genaue Analyse der Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang lässt keinen Zusammenhang mit Mängeln in der Straßenanlage erkennen.

Hauptunfalltype ist wiederum der Alleinunfall im Freiland, wobei nach beteiligter Fahrzeugart der PKW Verkehr dominiert, gefolgt von Motorfahrrädern und Fahrrädern. Der hohe Anteil der Alleinunfälle im Freilandbereich gebietet weiterhin eine verstärkte Überwachung des Fahrverhaltens, insbesondere des Geschwindigkeitsverhaltens auf Freilandstraßen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

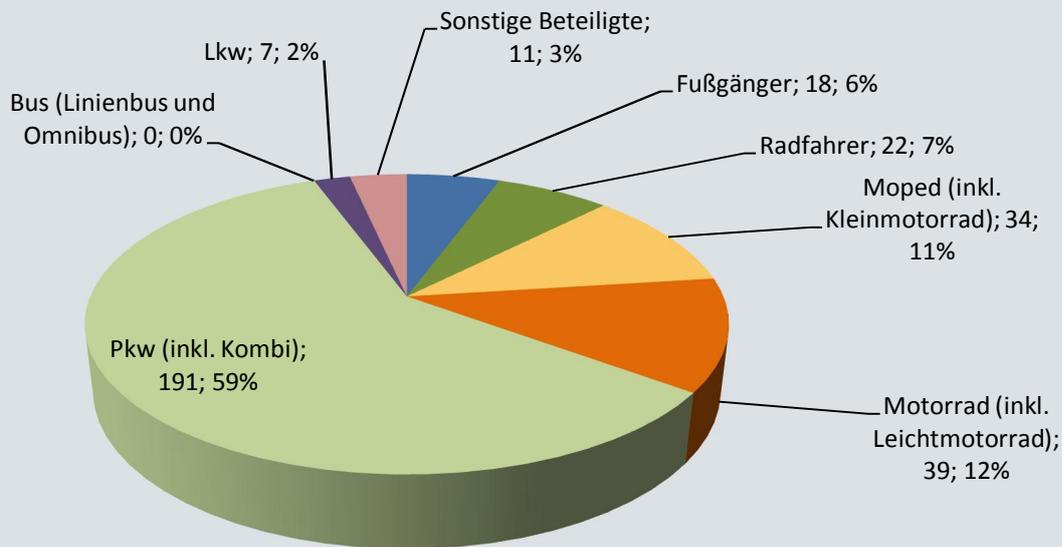


Abb. 11.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

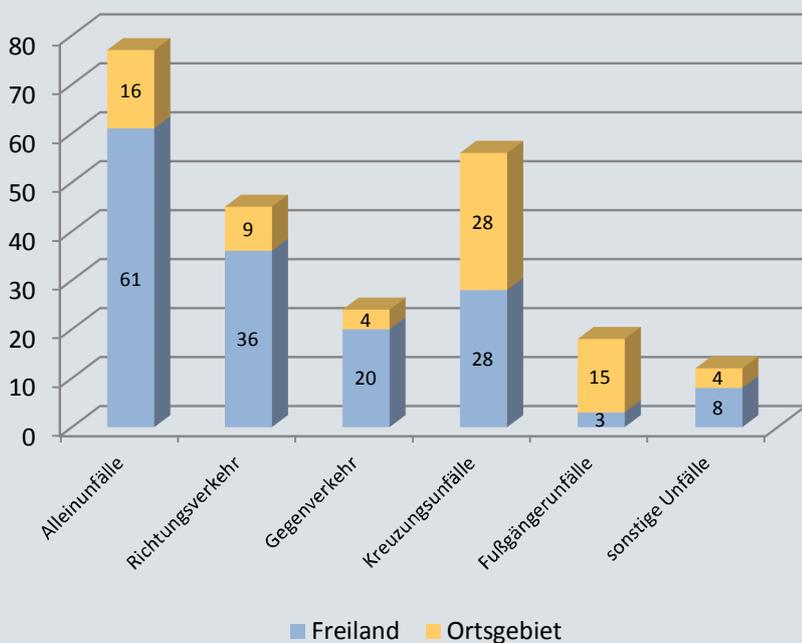


Abb. 11.5

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

Bei den Unfallhäufungsstellen wurde die Sanierung der Verkehrslichtsignalanlagen – Ampelkette der Ortsdurchfahrt Kirchdorf an der Krems der B138, Pyhrnpaß Straße abgeschlossen und mehrere Einzelmaßnahmen gesetzt, die sich positiv auf das Unfallgeschehen auswirken. Der tendenzielle Rückgang der Verkehrsunfälle an Unfallhäufungsstellen setzte sich 2016 fort.

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B1 Wiener Straße	Asten, Freiland, Krzg. mit Peterbauerstraße, km 173,34 - 173,5	0	4	5
2	B1 Wiener Straße	Leonding, Freiland, Krzg. mit L1386, km 189,4 - 189,65	3	4	3
3	B1 Wiener Straße	Traun, Freiland, Krzg. mit Friedhofstraße, km 190,338 - 190,5	5	2	1
4	B1 Wiener Straße	Traun, Freiland, Krzg. mit Bäckerfeldstraße, km 190,6 - 190,85	5	1	1
5	B1 Wiener Straße	Traun, Freiland, Krzg. mit L1390, km 191,655 - 191,9	7	6	6
6	B1 Wiener Straße	Pasching, Freiland, Zufahrt Gewerbepark Wagram, km 192,2 - 192,44	1	1	4
7	B1 Wiener Straße	Hörsching, Freiland, Kzrg. mit Trindorfer Straße, km 198,3 - 198,52	4	2	2
8	B139 Kremstalstraße	Leonding, Freiland, Krzg. mit L1227, km 4,225 - 4,37	2	4	4
9	B139 Kremstalstraße	Leonding, Freiland, Krzg. mit Poststraße, km 5,378 - 5,583	2	6	5
10	B139 Kremstalstraße	Leonding, Freiland, Krzg. mit L1389, km 5,864 - 5,995	0	3	3
11	B139 Kremstalstraße	Leonding, Freiland, Krzg. mit L1386, km 6,159 - 6,257	0	4	4
12	B139 Kremstalstraße	Pasching, Freiland, Krzg. mit B1, km 9,4 - 9,6	2	3	2
13	B139 Kremstalstraße	Traun, Freiland, Krzg. mit L1390, km 10,743 - 10,9	1	1	5
14	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, Ortsdurchfahrt Haid, km 13 - 13,75	9	12	10

15	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, Freiland, Zufahrt AST A1 Rampe 2	1	4	1
16	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, Freiland, Krzg. mit L1392 km 14,4 - 14,7	4	4	11
17	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, Freiland, Krzg. mit Nettingsdorfer Straße km 15,02 - 15,2	4	3	1
18	B139 Kremstalstraße	Neuhofen/Kr. OG, Kreuzung mit L534, km 21,728 - 21,946	1	4	2
19	L1386 Leondinger Straße	OG Traun, Weidfeldstraße km 0,059 - 0,613	4	4	4
20	L1386 Leondinger Straße	OG Leonding, Kreuzung mit Gerstmayrstraße, km 7,126 - 7,2	0	2	4
21	L563 Traunuferstraße	Ansfelden, Freiland, Krzg. mit L1392 A1-Überführung bzw. Zufahrt Hornbach, km 5,6 - 5,820	4	3	1
22	L566 Ipfstraße	Asten, Freiland, AST-Asten, km 1,4 - 2,067	11	9	14
23	L568 Ennser Straße	OG Enns, Kreuzung mit Eichbergstraße, km 167,915 - 168,125	3	1	3
24	L568 Ennser Straße	OG Enns, Kreuzung mit Stadlgasse, km 168,178 - 168,39	3	4	2
25	L568 Ennser Straße	OG Enns, Kreuzung mit Lauriacumstraße, km 168,62 - 168,87	3	0	3
26	L568 Ennser Straße	OG Asten, Kreuzung Ringstraße, km 171,788 - 172,02	6	0	3
27	L568 Ennser Straße	OG Asten, Kreuzung mit L1401, km 172,2 - 172,45	3	0	5
28	L571 Kronstorfer Straße	OG Enns, Kreuzung mit Perlenstraße/Forstbergstraße km 0,67 - 0,9	5	1	3
29	Krzg. Plus-Kauf-Straße - Nr. 7	Pasching, Zufahrt Plus-City, Pluskaufstraße 7	3	3	5



Unfallkenngrößen 2014 - 2016

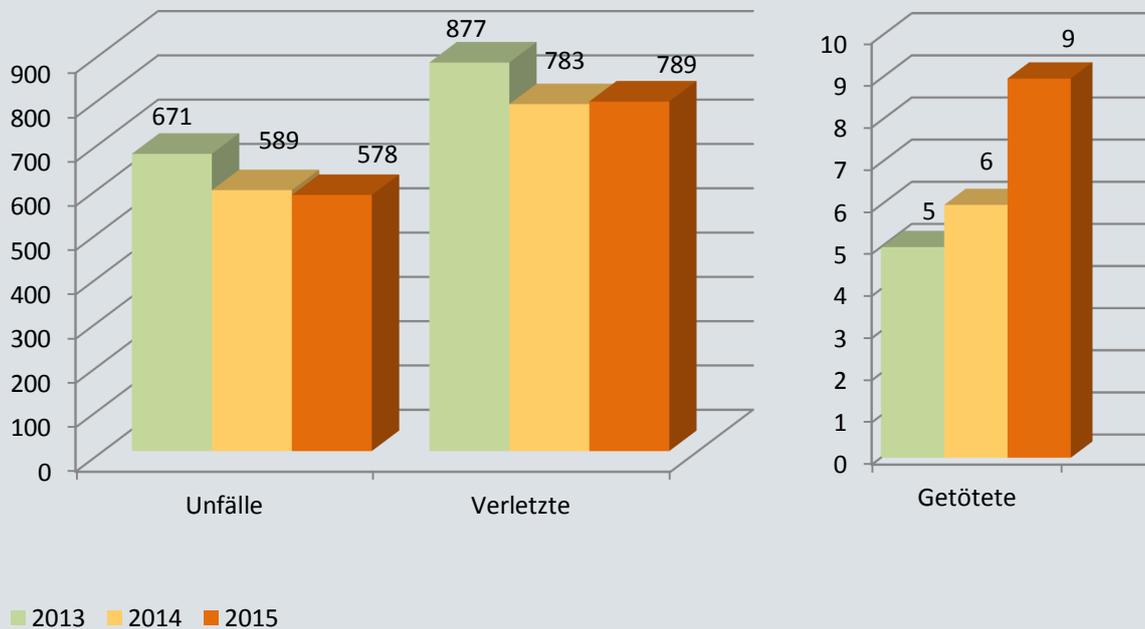


Abb. 12.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

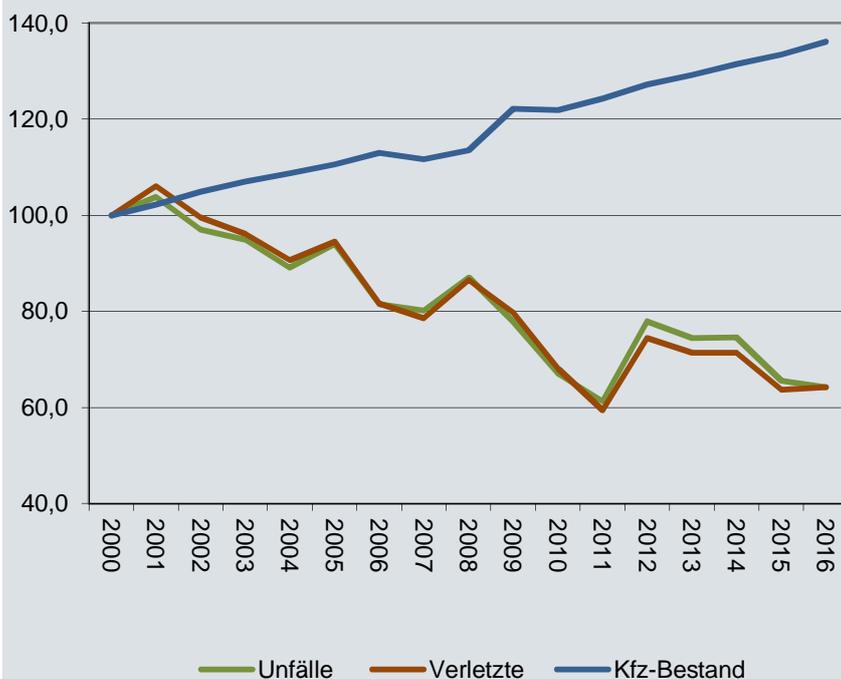


Abb. 12.3

Trotz einem neuerlichen Rückgang der Unfälle ist die Anzahl der Verletzten leicht gestiegen, die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer stieg jedoch um ein Drittel gegenüber dem Jahr 2015 auf insgesamt 9 Personen. Eine Steigerung der zugelassenen Kraftfahrzeuge war auch im Jahr 2016 zu verzeichnen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

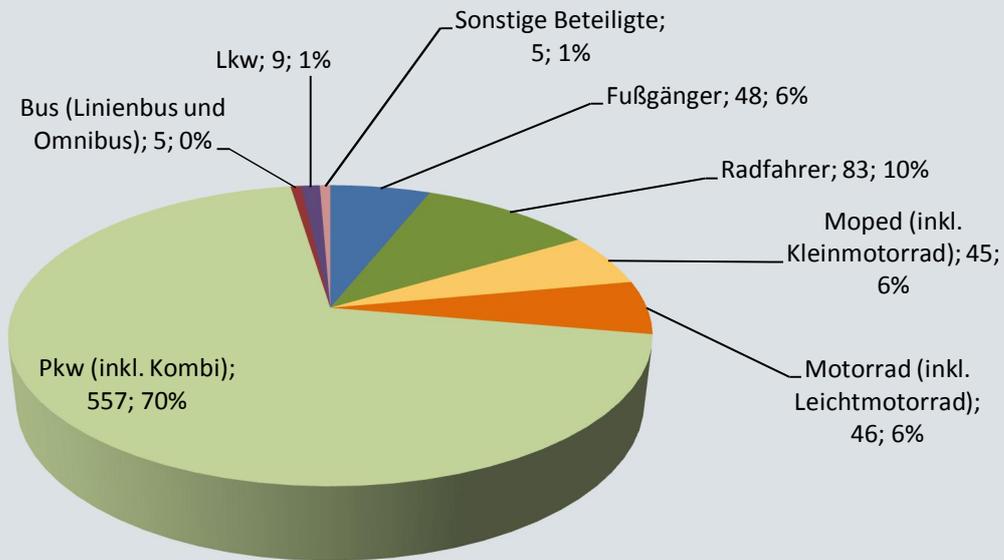


Abb. 12.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

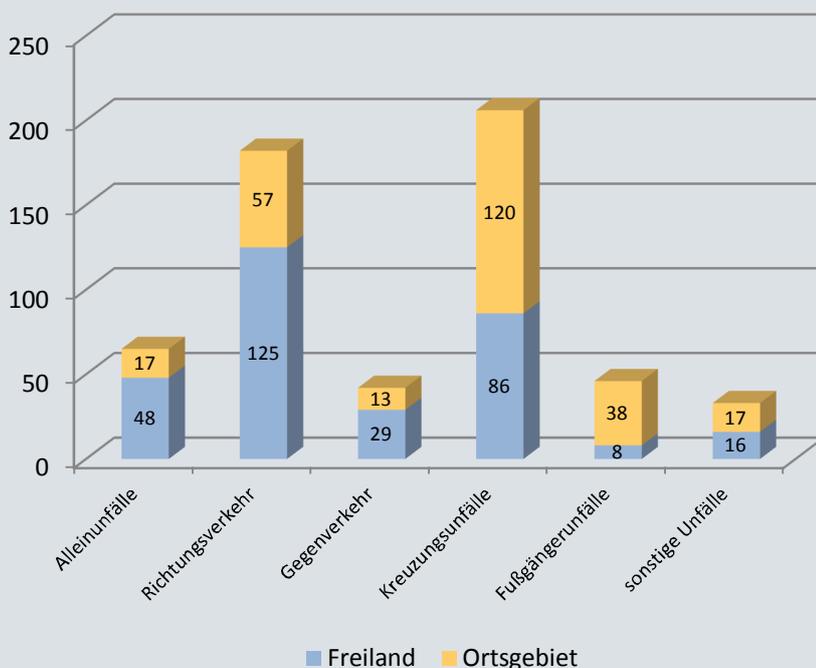
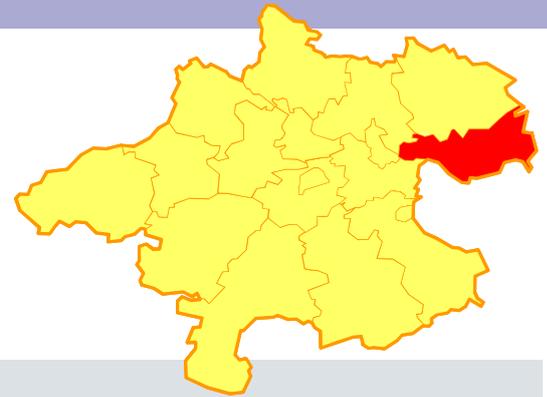


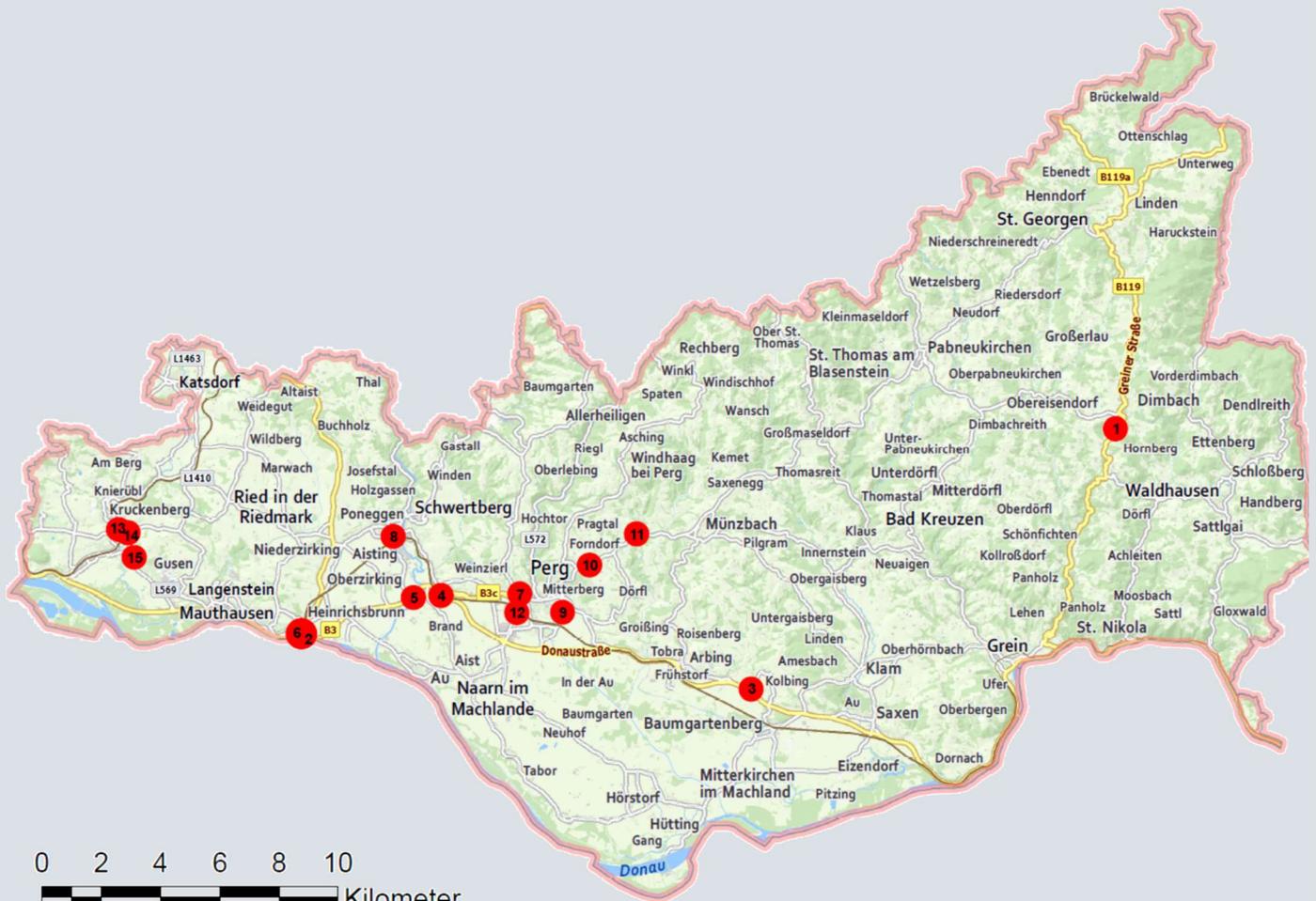
Abb. 12.5

Durch das stetig verbesserte Straßennetz und die Sanierung von Unfallhäufungsstellen, z. B. von Kreuzungsbereichen, ist im Bezirk Linz-Land der Unfalltyp „Richtungsverkehr im Freilandbereich“ dominant. Der zweitgrößte Unfalltyp ist „Kreuzungsunfall im Ortsgebiet“, was auf das engmaschige Straßennetz im Zentralraum Linz-Umgebung zurückzuführen ist. Die mit Abstand meisten Verkehrsunfälle wurden von PKW-Lenker/innen (70%) verursacht. Die zweitgrößte Unfallgruppe waren Radfahrer/innen (10%).

Bezirk Perg



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Perg



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Perg

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B119 Greiner Straße	Bereich Hornberg, km 22,2 - 22,3	1	5	3
2	B123 Mauthausener Straße	Kreuzung Brückenstraße, km 5,38 - 5,59	1	4	2
3	B3 Donaustraße	Kreuzung Kolbing, Daiming, km 202,15 - 202,225	0	1	3
4	B3 Donaustraße	Abfahrt Oberwagram, km 213,85 - 214,039	2	0	2
5	B3 Donaustraße	Kreuzung Aisttalsraße, km 214,8 - 214,99	2	4	2
6	B3 Donaustraße	Kreuzungen B123, km 219,74 - 219,97	4	8	9
7	B3c Donaustraße	Linzerstraße OG Perg, km 211,642 - 211,869	2	2	2
8	L1415 Aisttalstraße	Kreuzung Schwertberger Straße, km 1,937 - 2,15	2	2	3
9	L1423 Münzbacher Straße	Anbindung B3 bis Machlandstraße, km 0,001 - 0,166	0	1	3
10	L1423 Münzbacher Straße	Mitterberg, km 2,6 - 2,784	1	3	2
11	L1423 Münzbacher Straße	GW Baumgarten, km 4,775 - 5,02	1	1	3
12	L1424 Perger Straße	Lawogstraße bis Roseggerstraße, km 14,78 - 14,985	1	1	3
13	L569 Pleschinger Straße	Marktplatz, km 12,797 - 12,95	4	0	4
14	L569 Pleschinger Straße	Kreuzung Gusentalstraße, km 13,098 - 13,33	3	1	3
15	L569 Pleschinger Straße	Bereich Steinsiedlung, km 14,027 - 14,2	1	3	2

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

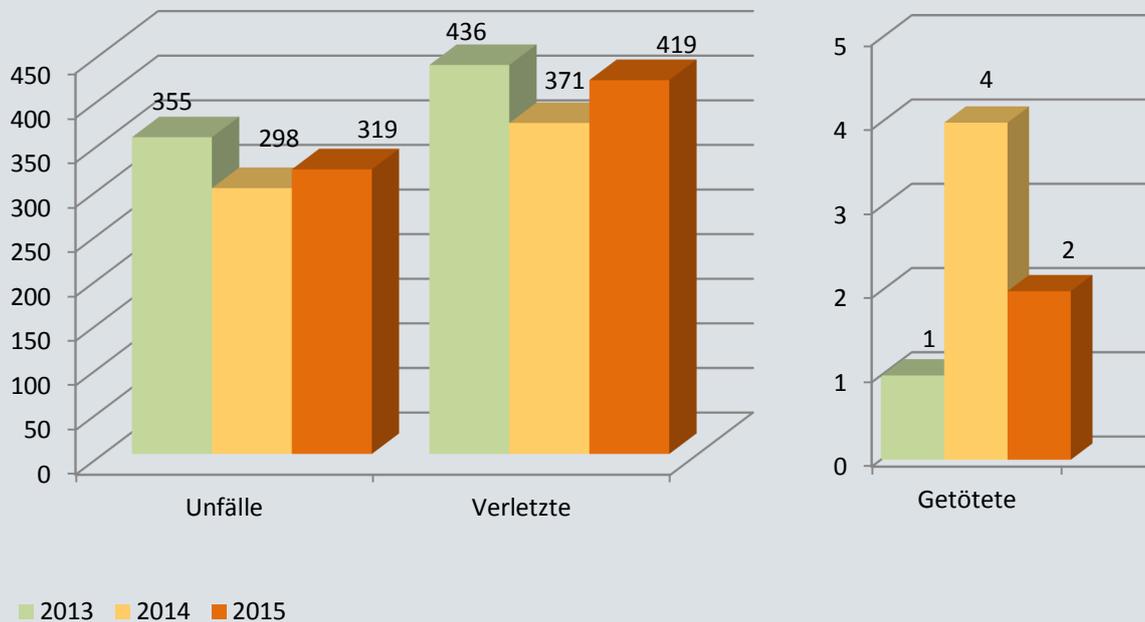


Abb. 13.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

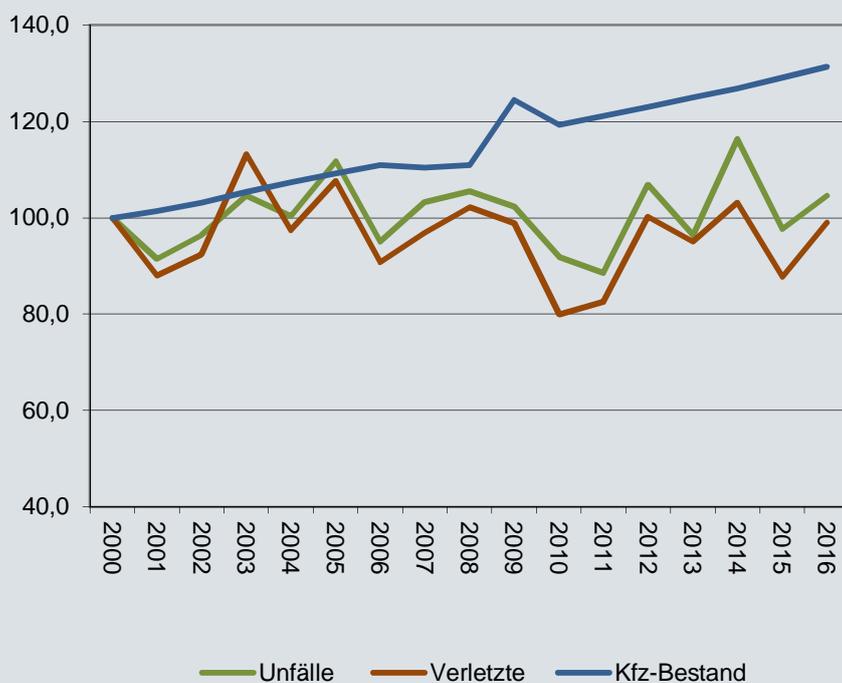


Abb. 13.4

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

Verunglückte nach Fahrzeugart

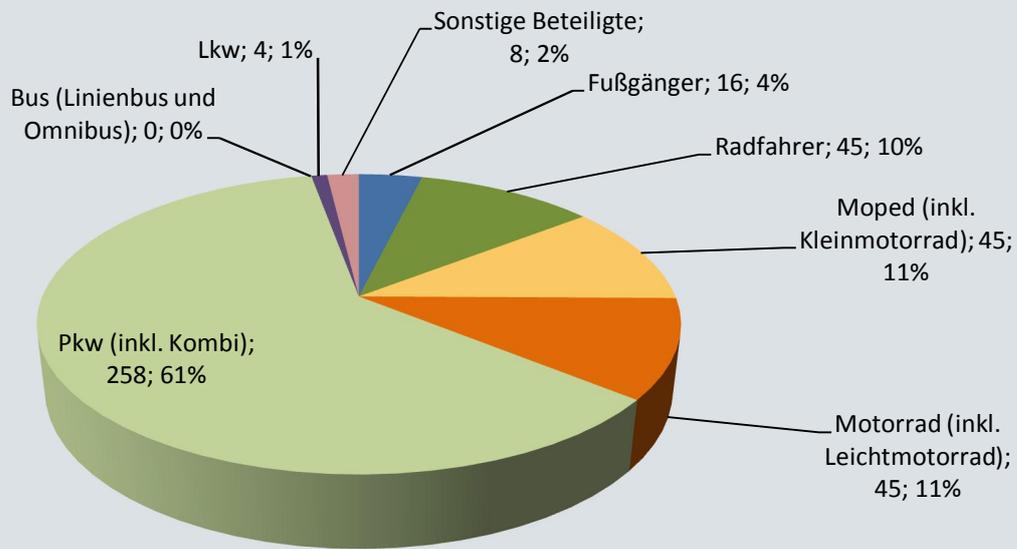


Abb. 13.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

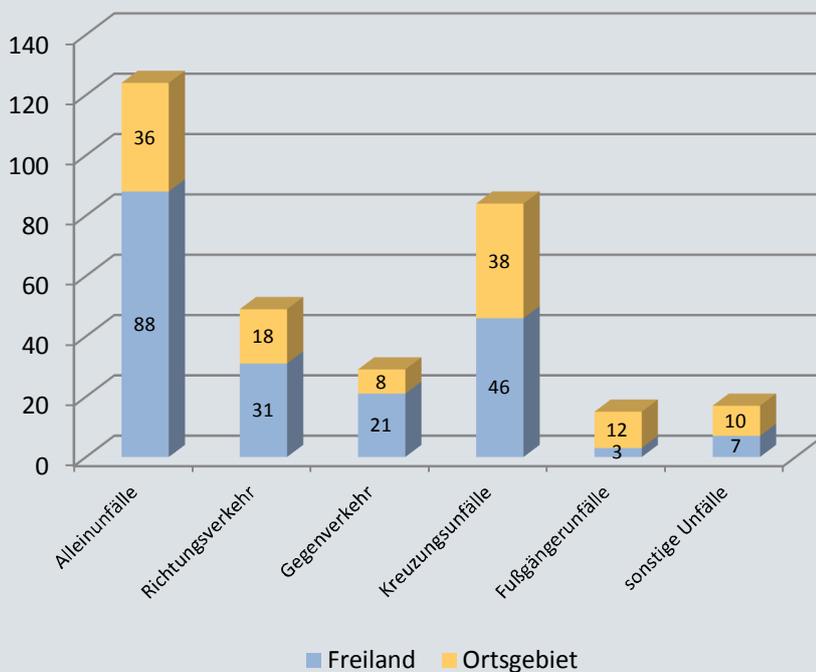
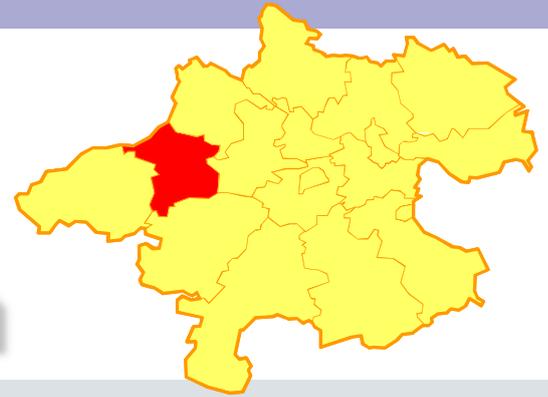


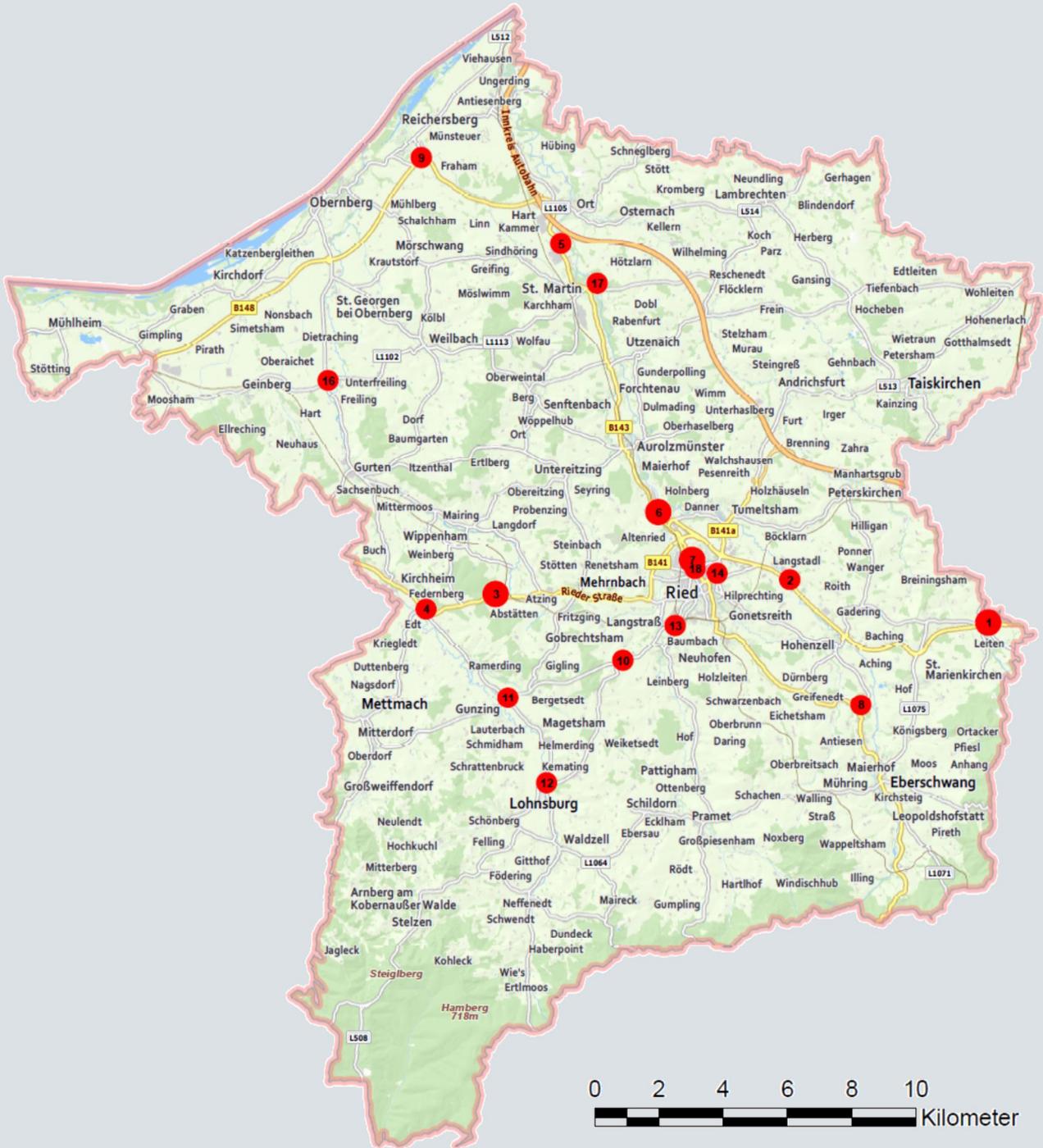
Abb. 13.5

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

Bezirk Ried



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Ried



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Ried

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B141 Rieder Straße	Gde. Geiersberg, Pramerdorf, km 13,300-13,681	2	4	5
2	B141 Rieder Straße	Gde. Hohenzell, km 20,950-21,050	1	2	3
3	B141 Rieder Straße	Gde. Mehrnbach, Baching, km 32,045-32,250	3	5	3
4	B141 Rieder Straße	Gde. Kirchheim, Kraxenberg, Krzg. L1065, km 34,400-34,499	2	2	2
5	B143 Hausruck Straße	Gde. Reichersberg, Kammer, km 2,010-2,220	1	1	2
6	B143 Hausruck Straße	Gde. Aurolzmünster, Weierfing, km 11,080-12,110	5	4	7
7	B143 Hausruck Straße	Ried i. I., km 13,020-14,000	8	12	8
8	B143 Hausruck Straße	Gde. Eberschwang, Krzg. L1079, km 21,850-22,062	1	5	2
9	B148 Altheimer Straße	Gde. Reichersberg, Krzg. L512 und Gdestr., km 3,889-4,440	4	2	3
10	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Neuhofen i. I., Gobrechtsham, km 2,878-3,090	3	2	3
11	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Mehrnbach, Riegerting, Krzg. L1065, km 6,800-7,000	1	0	5
12	L508 Kobernauser Straße	Gde. Lohnsburg, Krzg. L1064 und L1065, km 24,998-25,235	0	4	1
13	L509 Frankenburger Straße	Ried i. I., km 0,121-0,340	2	1	2
14	L513 Unterinnviertler Straße	Ried i. I., km 0,005-0,250	1	2	2
15	L514 Andorfer Straße	Gde. Lambrechten, Krzg. L1104, km 9,882-10,060	2	2	2
16	L1087 Wippenhamer Straße	Gde. St. Georgen/Obbg., Krzg. L1102, km 10,000-10,216	1	2	2
17	L1113 Hörndlholz Straße	St. Martin i. I., Jenseits, km 4,020-4,085	0	4	1
18	Krzg. Grillparzerstraße - Nr. 6	Ried i. I.	2	2	1

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

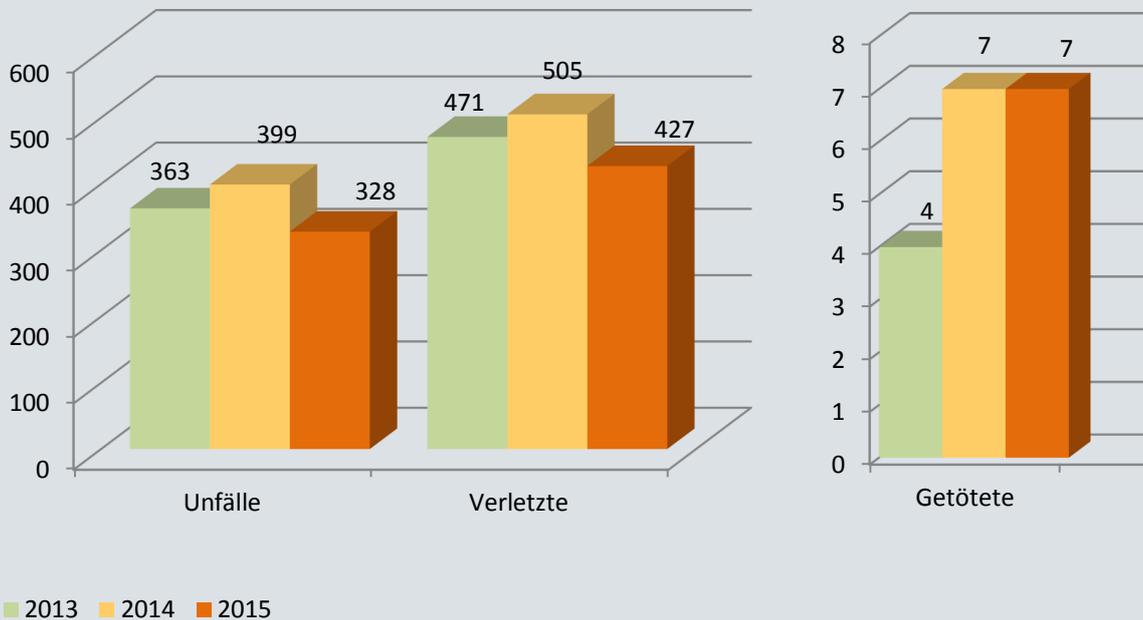


Abb. 14.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

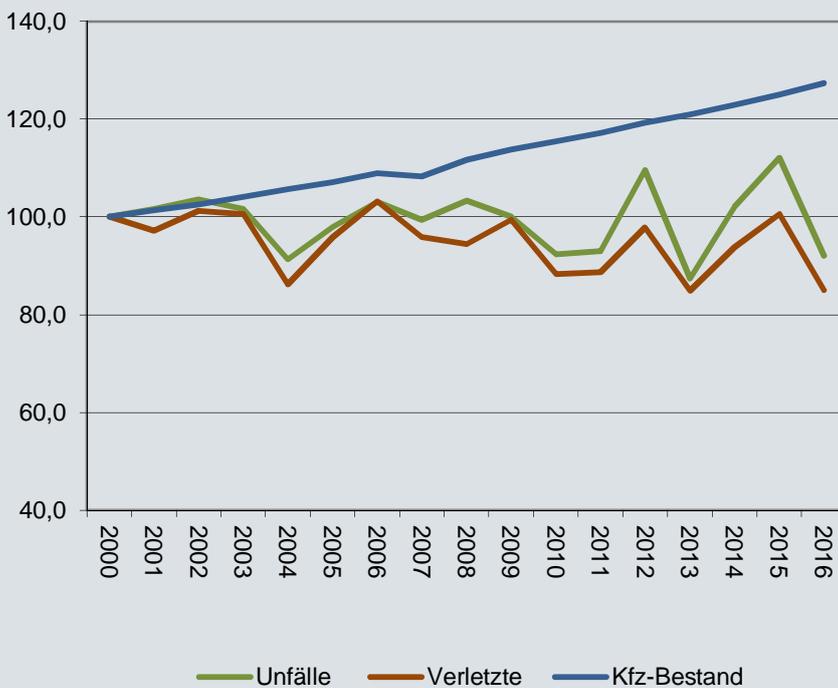


Abb. 14.3

Die Liste der alljährlich erfassten Unfallhäufungsstellen ist nahezu unverändert, wobei wiederum die Landesstraßen B hervorstechen. Die Anzahl der Verkehrsunfälle ist um 71 und die der verunglückten Personen ist um 78 Verletzte zurückgegangen. Verschiedene bauliche Maßnahmen die gesetzt wurden und auch Regulierungsmaßnahmen haben sich nachhaltig bewiesen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

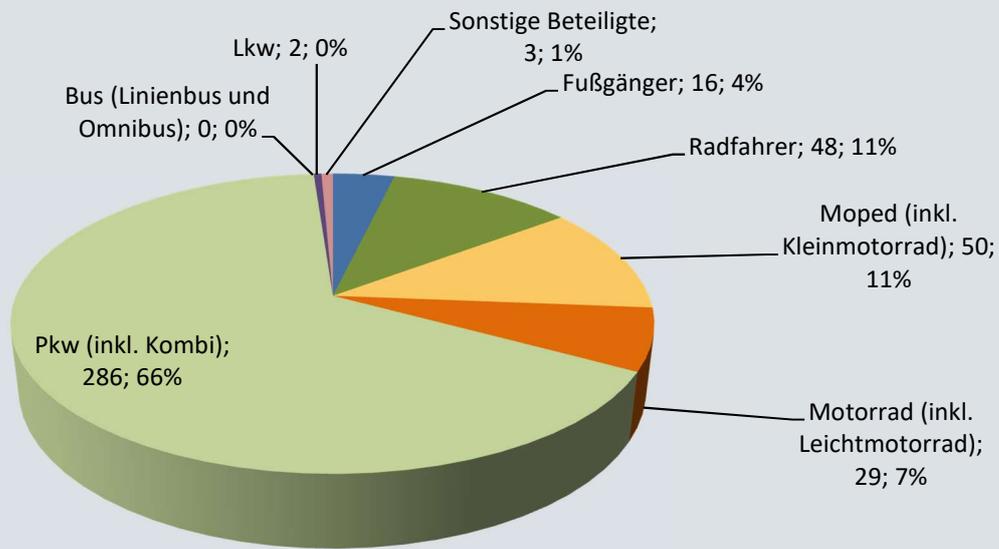


Abb. 14.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

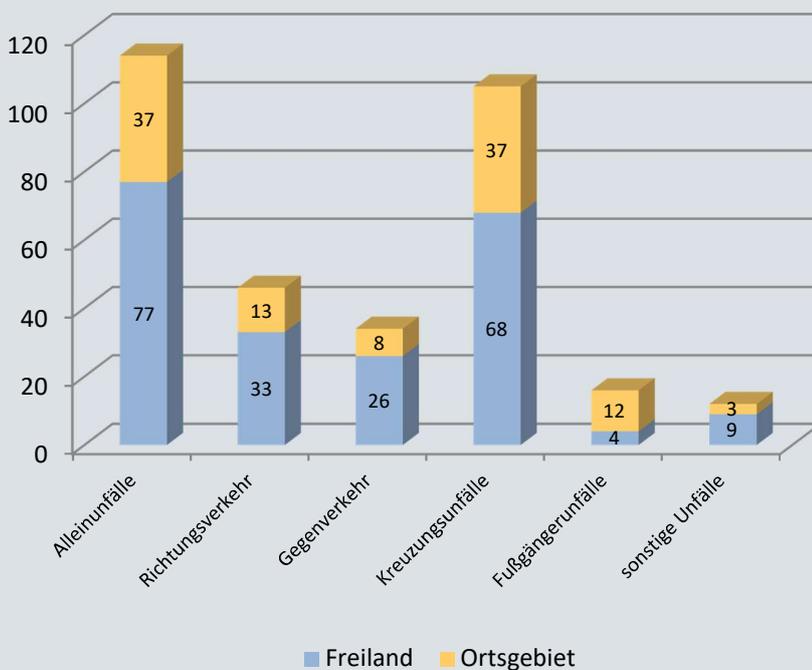
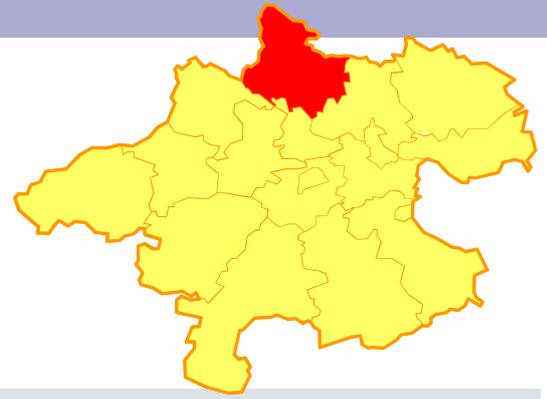


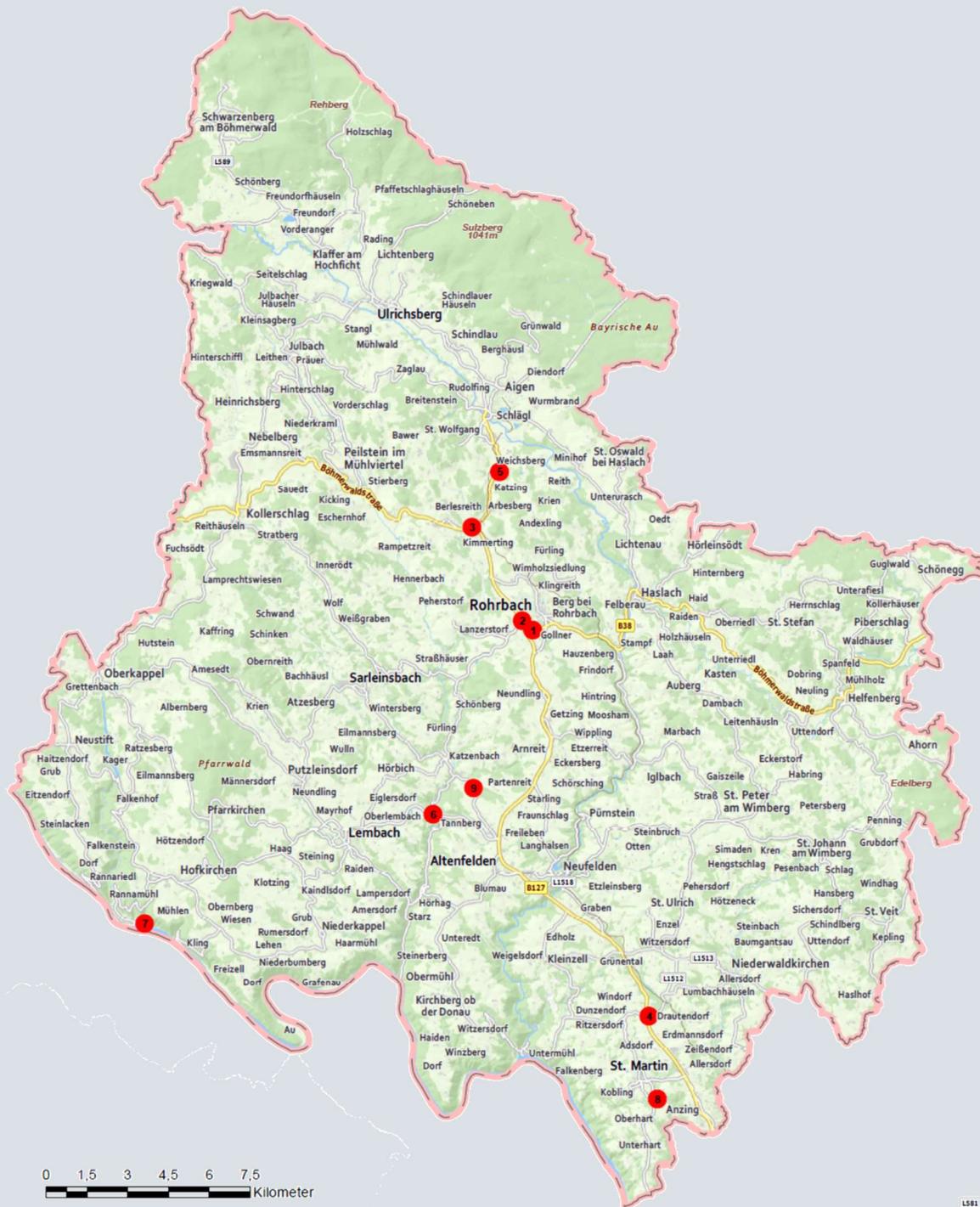
Abb. 14.5

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

Bezirk Rohrbach



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Rohrbach



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Rohrbach

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B38 Böhmerwald Straße	Str.km 153,000 - 153,015 Freiland Krzg. mit Gde.Str. Gewerbeallee und Zufahrt Gewerbebetriebe	2	0	1
2	B38 Böhmerwald Straße	Str.km 153,600 - 153,600 Krzg. mit Rampe L588 Freiland 80 km/h- Geschwindigkeitsbeschränkung	1	2	1
3	B38 Böhmerwald Straße	Str.km 157,750 - 157,800 sogen. Grill-Krzg. mit B127	1	1	4
4	B127 Rohrbacher Straße	Str.km 27,555 - 27,645 Kreisverkehr Stapfenedt mit L1512 + L1507	5	3	1
5	B127 Rohrbacher Straße	Str.km 53,850 - 54,100 Freiland, Kurven zw. Ortschaften Katzing + Weichsberg	3	2	2
6	L584 Falkenstein Straße	Str.km 2,770 - 2,892 Freiland nach sogen. Doppl-Brücke	0	1	3
7	L587 Ebenhoch Straße	Str.km 6,101 - 6,235 Freiland im Bereich Ortschaft Niederranna 80 km/h- Geschwindigkeitsbeschränkung	2	0	1
8	L1507 Landshaager Straße	Str.km 6,000 - 6,050 Krzg. mit ehemaliger Landshaager Bez.Str. Ortszufahrt St. Martin i.Mkr. Freiland 70 + 80 km/h- Geschwindigkeitsbeschränkung	0	2	1
9	L1525 Haselbacher Straße	Str.km 2,132 - 2,200 Kurven im Freiland zw. Ortschaften Haselbach + Hühnergschrei	0	2	2

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

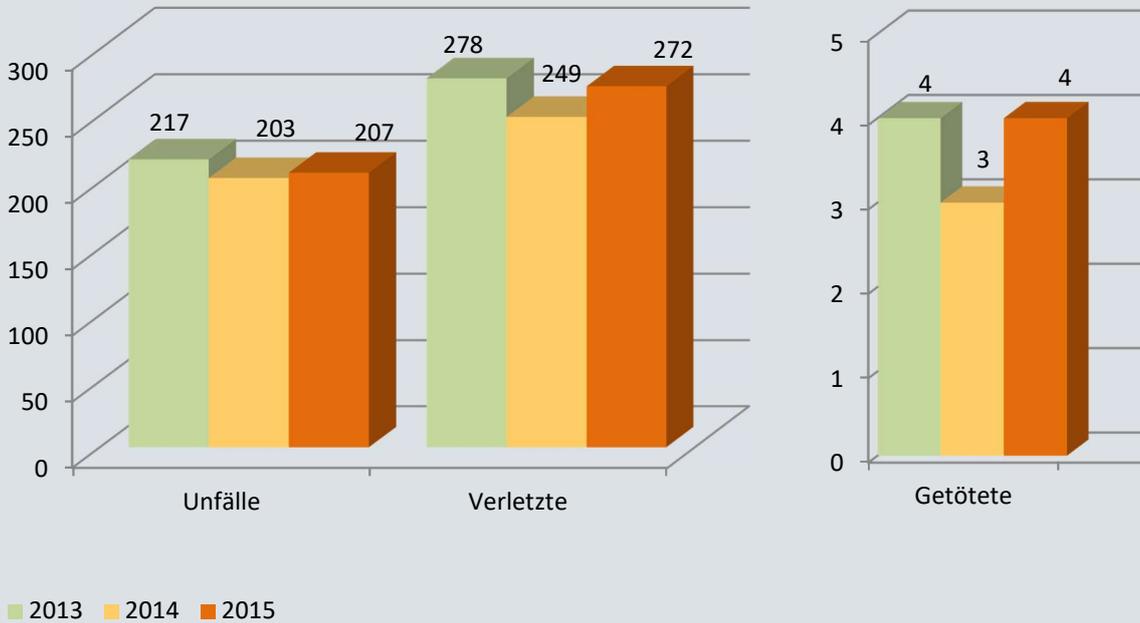


Abb. 15.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

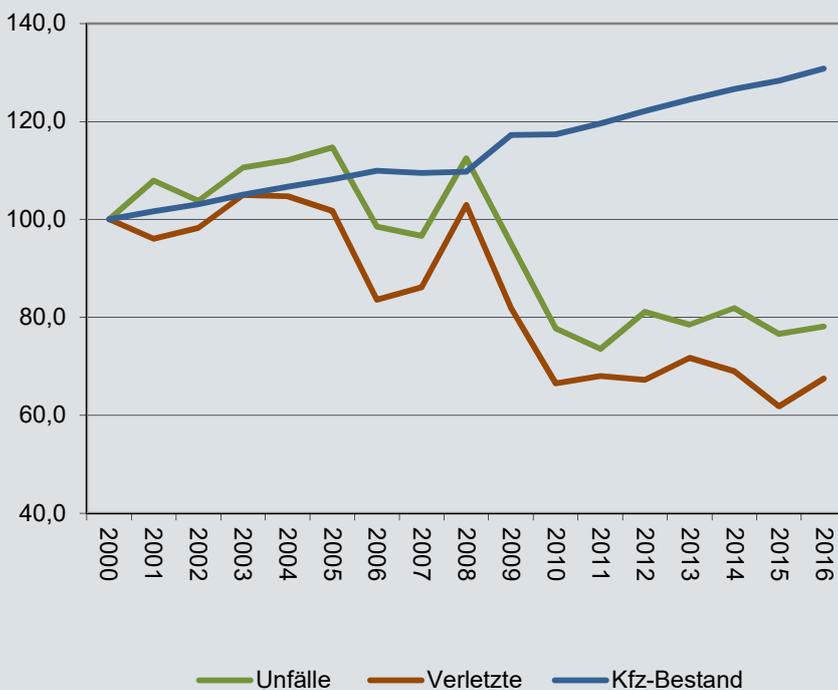


Abb. 15.3

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Bezirk Rohrbach liegt im Jahr 2016 im Schnitt der letzten Jahre.

Obwohl sich die Anzahl der dabei verletzter VerkehrsteilnehmerInnen auf den niedrigsten Stand (seit 1990) verringert hat, bleibt die Anzahl der schwer Verletzten fast gleich, wobei die Verletzungsschwere nicht nur von der passiven Sicherheit in den Kfz, sondern auch von Zufälligkeiten abhängt.

Dies gilt insbesondere auch für die Anzahl der Verkehrstoten, die erfahrungsgemäß nicht proportional zum Unfallgeschehen ist und sich meist nicht an Unfallhäufungsstellen ereignen. Im Jahr 2014 waren im Bezirk Rohrbach vier Verkehrstoten zu verzeichnen, was ebenfalls im Schnitt der letzten Jahre mit den wenigsten Verkehrstoten seit 1990 liegt. Dabei ist auffällig, dass sich außer dem Motorradunfall, die restlichen drei Verkehrsunfälle, zwar aus unterschiedlichen Ursachen, u.a. auch alkoholisiert, bei Dunkelheit ereignet haben.

Verunglückte nach Fahrzeugart

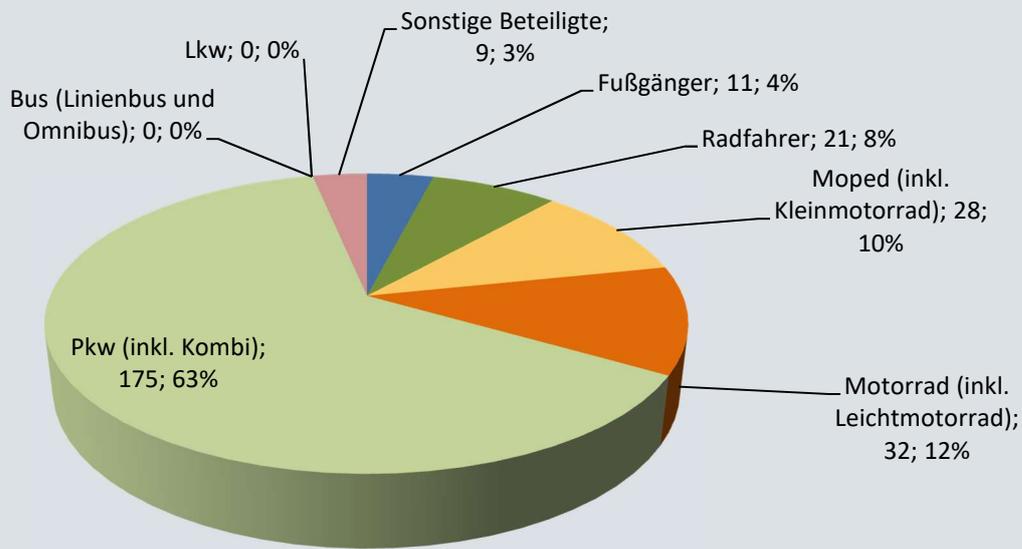


Abb. 15.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

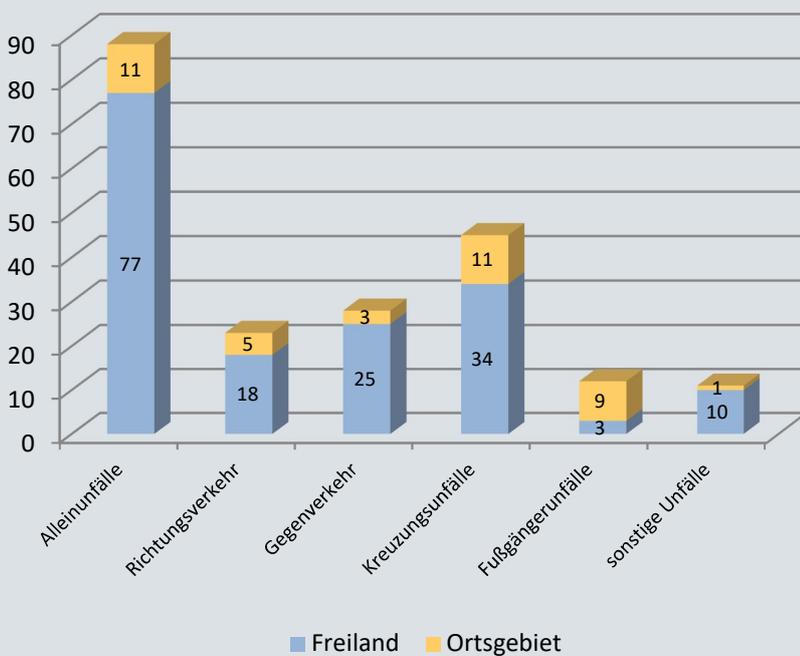
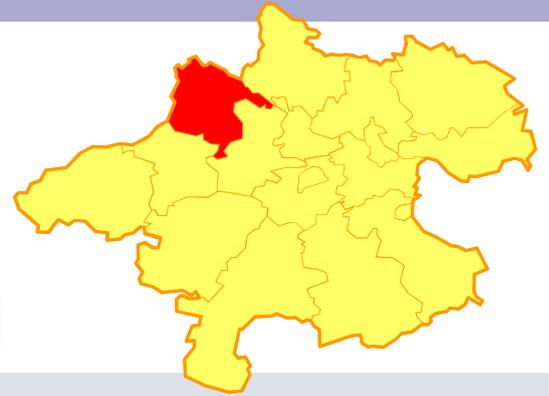


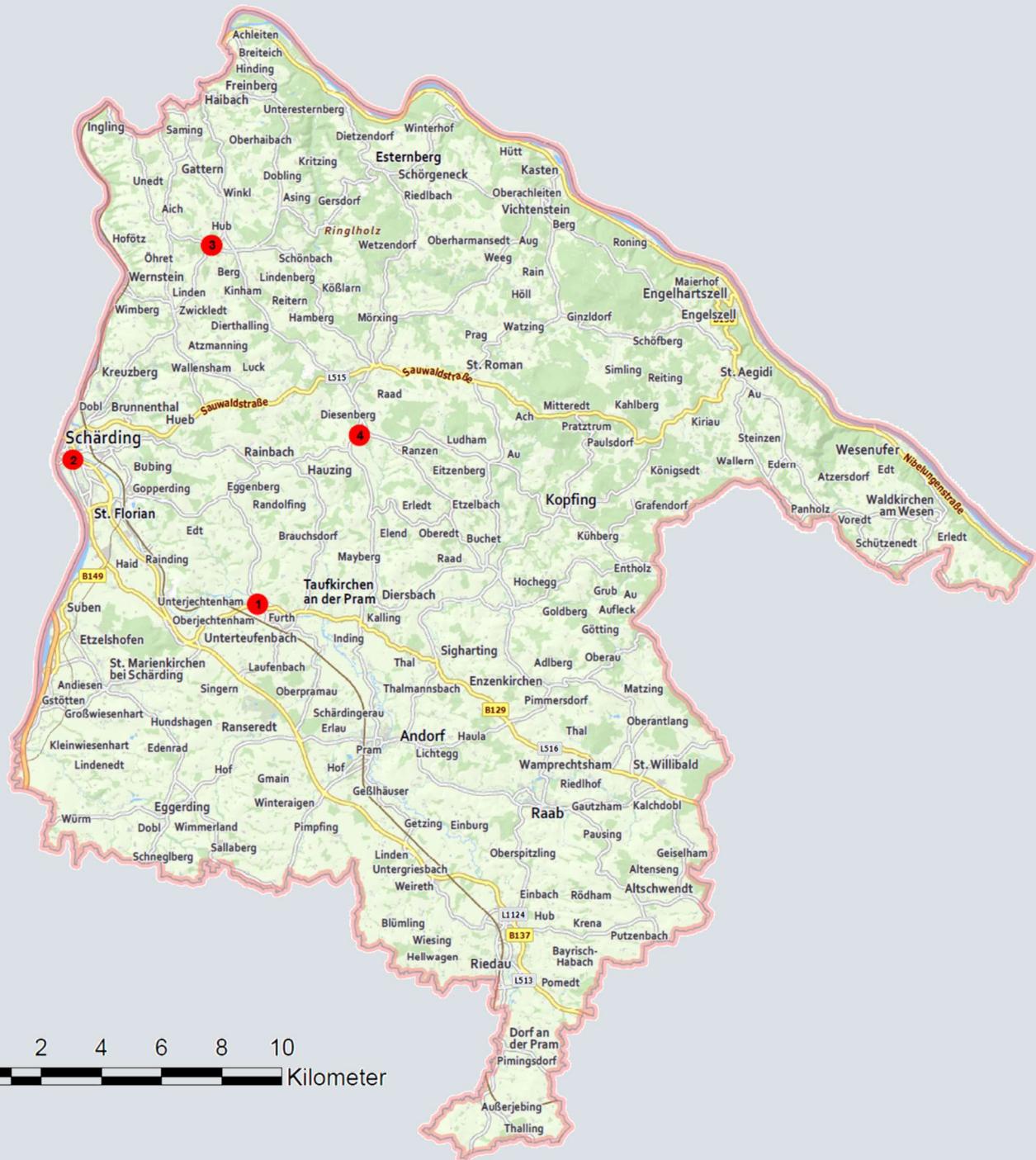
Abb. 15.5

Nach der niedrigsten Anzahl (seit 1995) im Jahr 2014 und einer Zunahme im Jahr 2015 haben sich die Unfälle mit FußgängerInnen im Jahr 2016 wieder unter den langjährigen Durchschnitt verringert. Nach einer geringen Anzahl im Jahr 2015, haben sich die Unfälle mit Beteiligung von RadfahrerInnen im Jahr 2016 wieder erhöht, wobei es sich bei mehr als der Hälfte jedoch um Alleinunfälle ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer handelt. Die Verkehrsunfälle durch Abkommen (unangepasste Geschwindigkeit), die überwiegend im Freiland passieren, sind schon im Jahr 2012 von durchschnittlich 1/3 auf über 40% angestiegen und stellen die Hauptunfallursache dar. Auch bei den Kreuzungsunfällen ist eine leichte Zunahme und bei den Gegenverkehrsunfällen eine leichte Verringerung gegenüber 2015 zu verzeichnen. Seit 2003 ist im Jahr 2016 erstmals eine merkliche Verringerung der Verkehrsunfälle mit Mopeds zu verzeichnen.

Bezirk Schärding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Schärding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Schärding

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B129 Eferdinger Straße	Str.km 68,990-69,100 Freiland, Kurve nach Ortschaft Furth nach Einmündung Haberl Gde.Str.	2	0	2
2	L1143 Otterbacher Straße	Str.km 14,600-14,682 Stadtgebiet Schärding, Kreisverkehr bei LKH-Schärding mit Alfred Kubin Gde.Str. und F.X. Brunner Gde.Str.	4	3	2
3	L1153 Steinbrunner Straße	Str.km 2,662-2,665 Ortsgebiet Schardenberg Krzg. mit L1152 Schardenberger Str. km 1,540	1	4	3
4	L515 Eisenbirner Straße	Str.km 11,690-11,760 Freiland, Kurve Krzg. mit Gde.Str. Sumetsrad	1	0	2

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

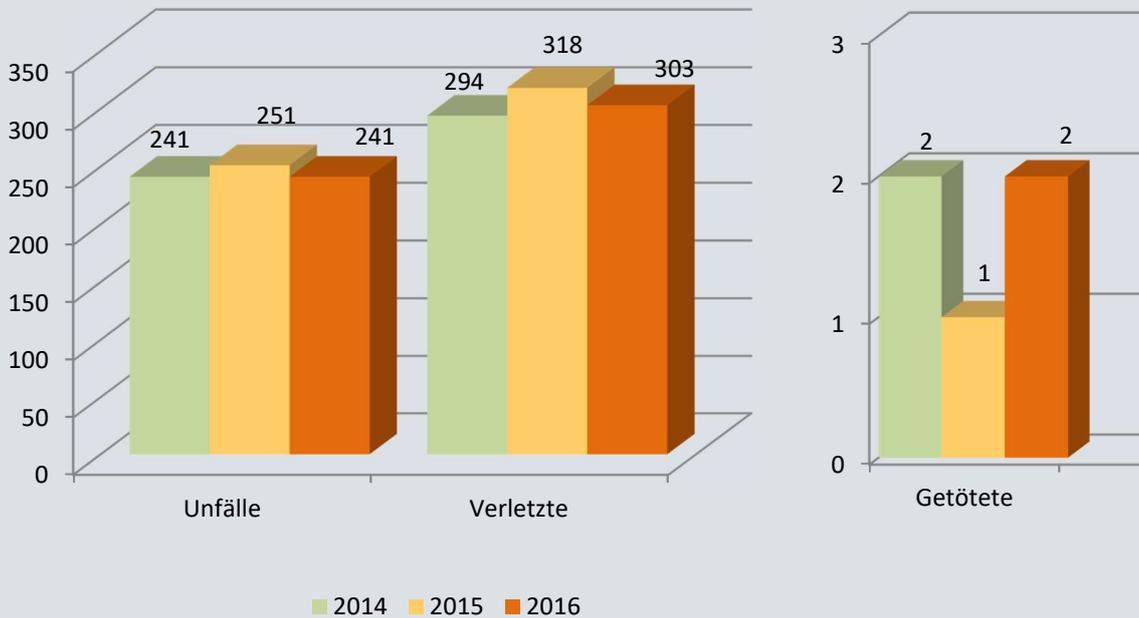


Abb. 16.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016



Abb. 16.3

Nach dem Minimum im Jahr 2011 und einem Anstieg in den Jahren 2012 (Einführung UDM) liegt die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Bezirk Scharding im Jahr 2016 im Durchschnitt der Vorjahre. Ähnliches gilt für die Anzahl dabei verletzten VerkehrsteilnehmerInnen. Nach einem Ausreißer von zehn Verkehrstoten im Jahr 2013, ist besonders positiv, dass in den Jahren 2014 – 2016 mit 2 – 1 – 2 die wenigsten Verkehrstoten (seit 1990) zu verzeichnen waren.

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

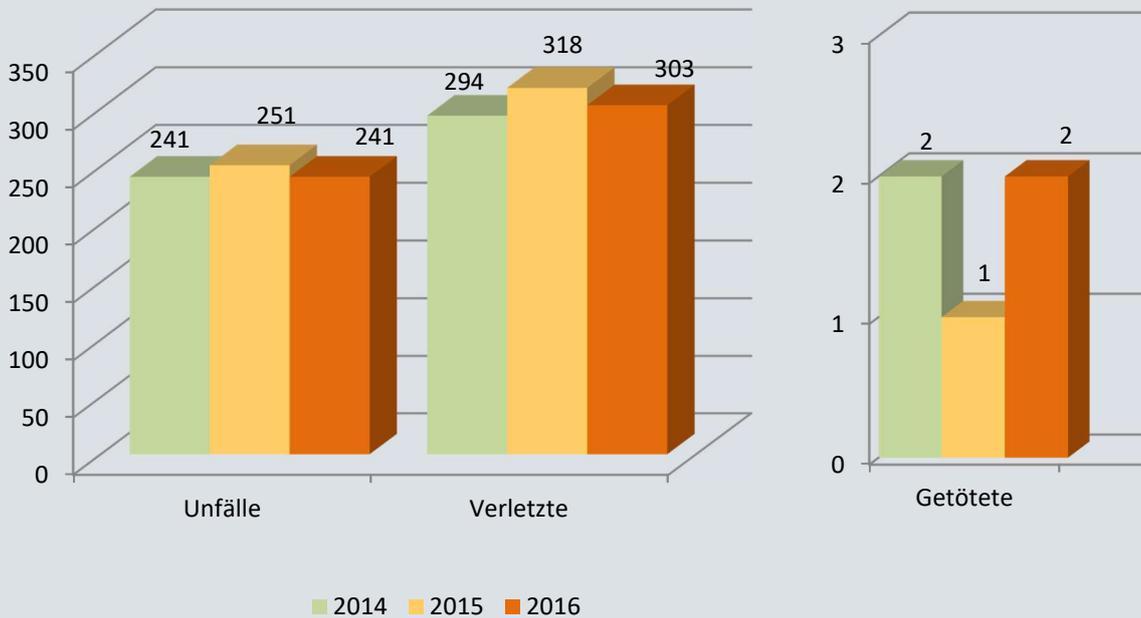


Abb. 16.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

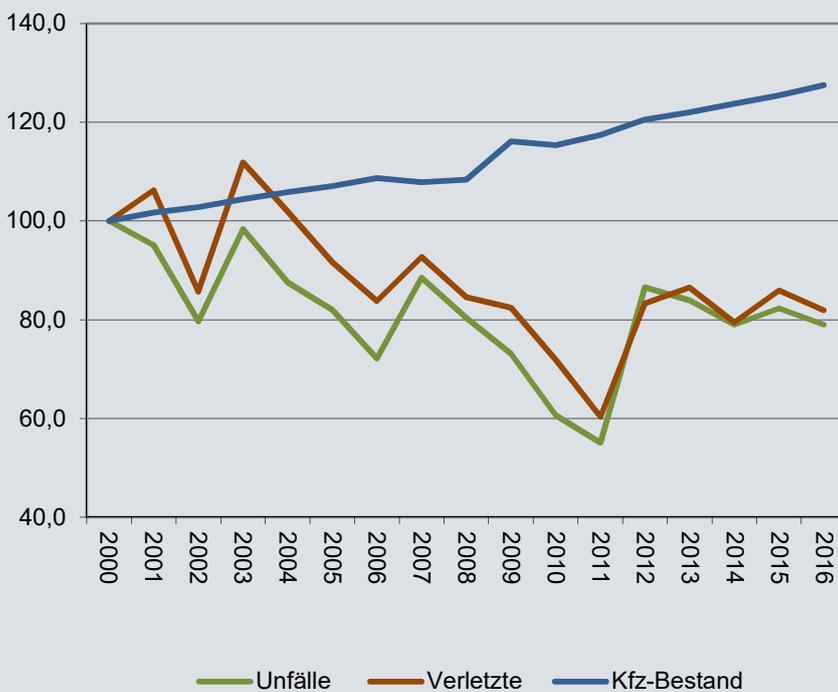


Abb. 16.3

Nach dem Minimum im Jahr 2011 und einem Anstiegen in den Jahren 2012 (Einführung UDM) liegt die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Bezirk Schärding im Jahr 2016 im Durchschnitt der Vorjahre. Ähnliches gilt für die Anzahl dabei verletzten VerkehrsteilnehmerInnen. Nach einem Ausreißer von zehn Verkehrstoten im Jahr 2013, ist besonders positiv, dass in den Jahren 2014 – 2016 mit 2 – 1 – 2 die wenigsten Verkehrstoten (seit 1990) zu verzeichnen waren.

Verunglückte nach Fahrzeugart

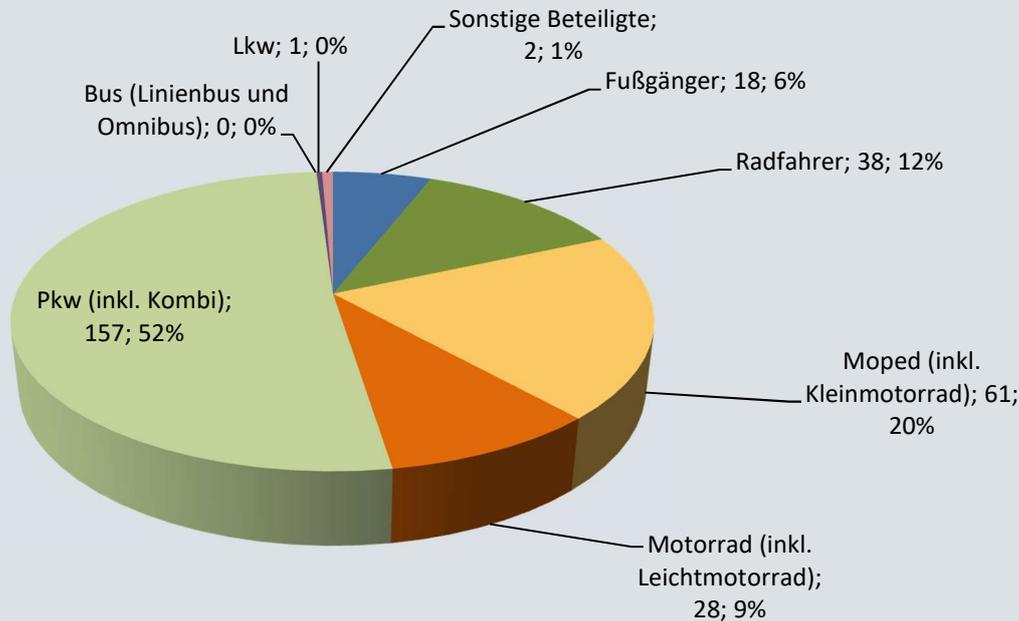


Abb. 16.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

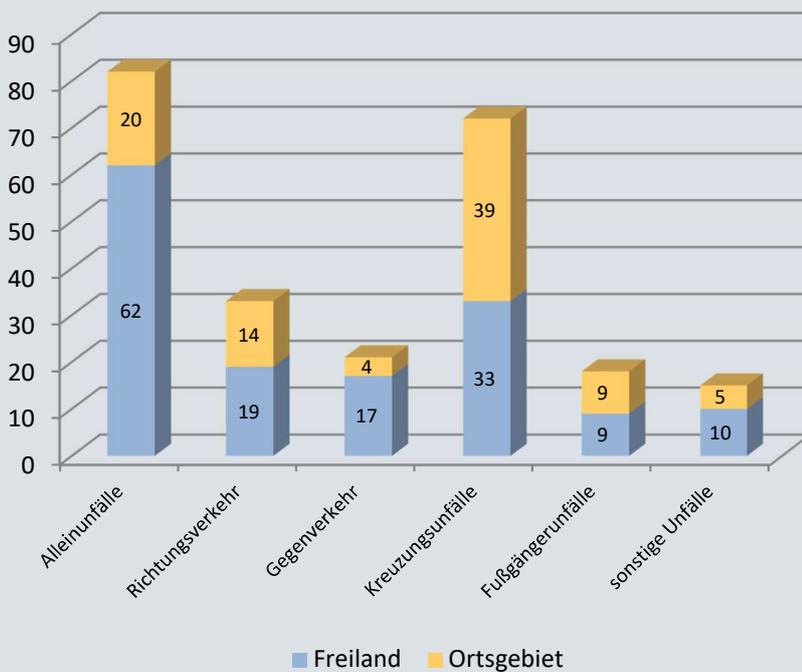


Abb. 16.5

Die Anzahl der Alleinunfälle hat sich im Jahr 2016 zwar von über 40% auf rd. 1/3 verringert, stellt wie in den Vorjahren aber immer noch den häufigsten Unfalltyp (speziell im Freiland) im Bezirk Schärding dar.

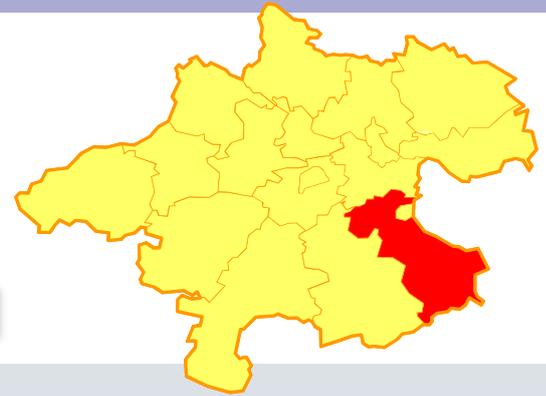
Hingegen hat die Anzahl der Kreuzungsunfälle im Jahr 2016 merklich zugenommen, sowohl im Ortsgebiet, aber insbesondere im Freiland.

Nach dem Höchststand im Jahr 2015 haben sich die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von RadfahrerInnen im Jahr 2016 wieder auf einen durchschnittlichen Wert verringert, wobei es sich bei durchschnittlich der Hälfte um Alleinunfälle ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer handelt und mit einem nicht unbedeutenden Teil von über 60 Jährigen.

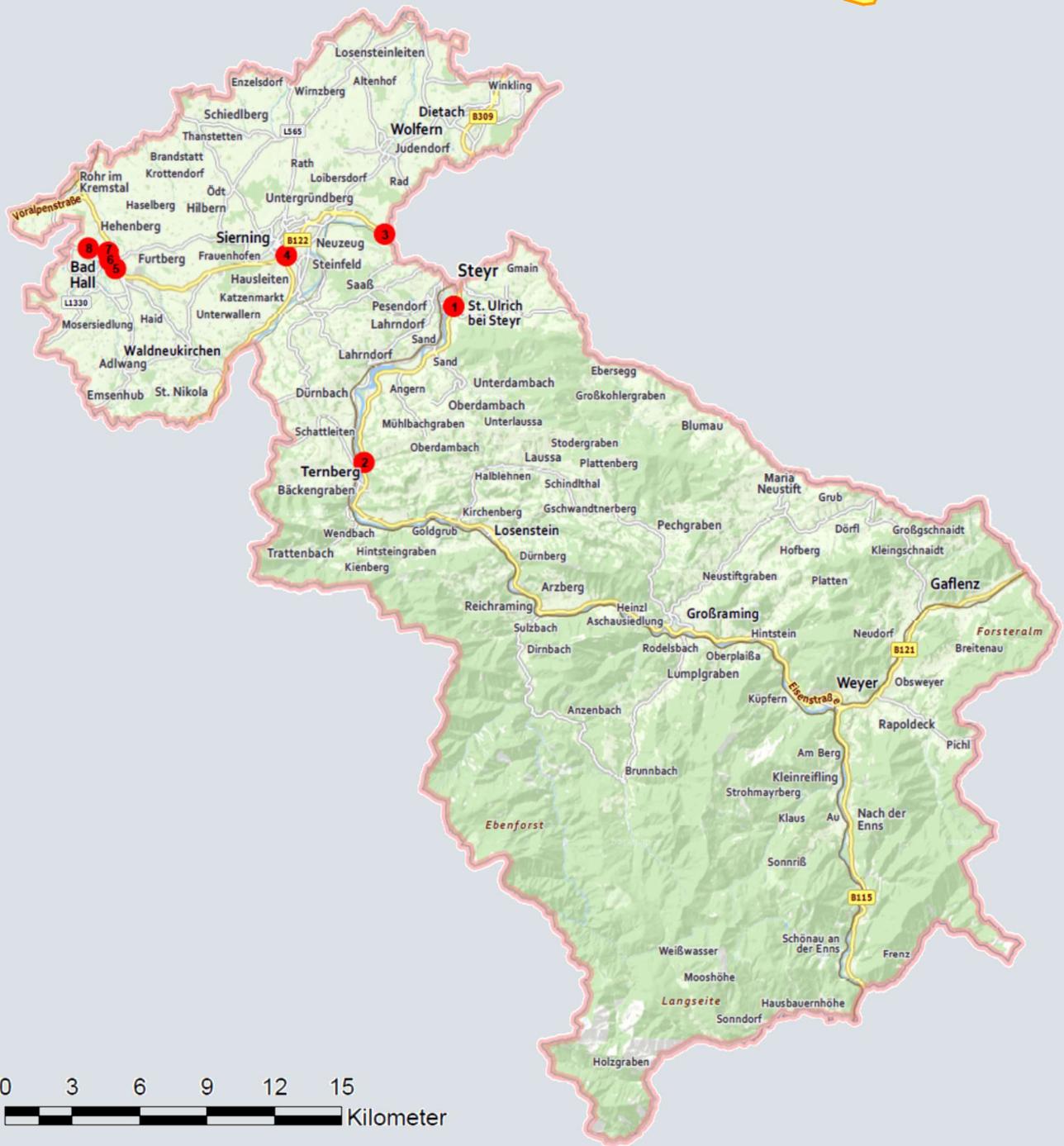
Umgekehrt verhält es sich bei den Verkehrsunfällen mit FußgängerInnen, die sich nach einer geringen Anzahl in den Jahren 2014 2015, im Jahr 2016 wieder merklich erhöht haben.

Die Anzahl verletzter Moped- (und Kleinmotorrad) LenkerInnen hat in den Jahren 2015 2016 sowohl im absoluten Zahlen als auch prozentuell weiter zugenommen und liegt im Bezirk Schärding inzwischen bei 1/5 der im Straßenverkehr Verletzten, mit einem beträchtlichen Anteil 15 Jähriger aber auch über 70 Jähriger LenkerInnen, bei über 1/3 Alleinunfällen.

Bezirk Steyr-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B115 Eisenstraße	Kreuzung Werkstraße, km 22,746 - 22,99	4	3	1
2	B115 Eisenstraße	Kreuzung Ternberger Straße, km 32,75 - 32,76	0	0	3
3	B122 Voralpenstraße	Bereich Uferstraße, km 35,65 - 35,9	4	1	2
4	B122 Voralpenstraße	Kreuzung B 140, km 41,4 - 41,6	3	2	3
5	B122 Voralpenstraße	Kreuzung Theaterstraße, km 49,7 - 49,95	3	1	2
6	B122 Voralpenstraße	ehemaliger Bahnhof, km 50,2 - 50,39	2	4	1
7	B122 Voralpenstraße	Stelzhamerstraße - Römerstraße, km 50,524 - 50,764	1	1	3
8	L561 Bad Haller Straße	Bereich Brandnerberg, km 0,933 - 0,953	1	0	3

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

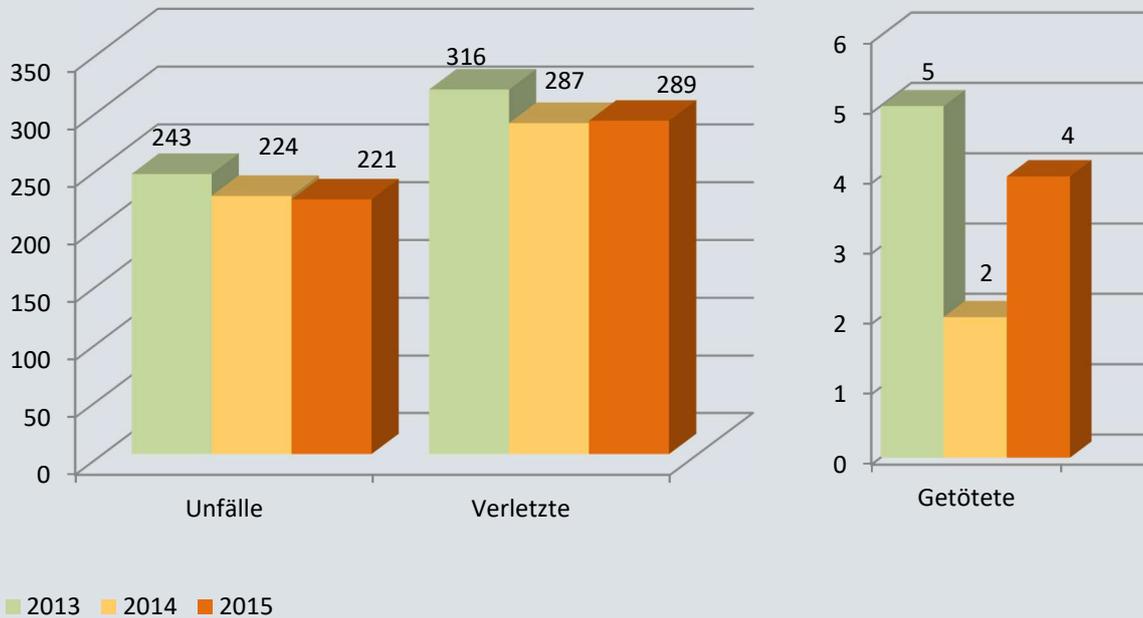


Abb. 17.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

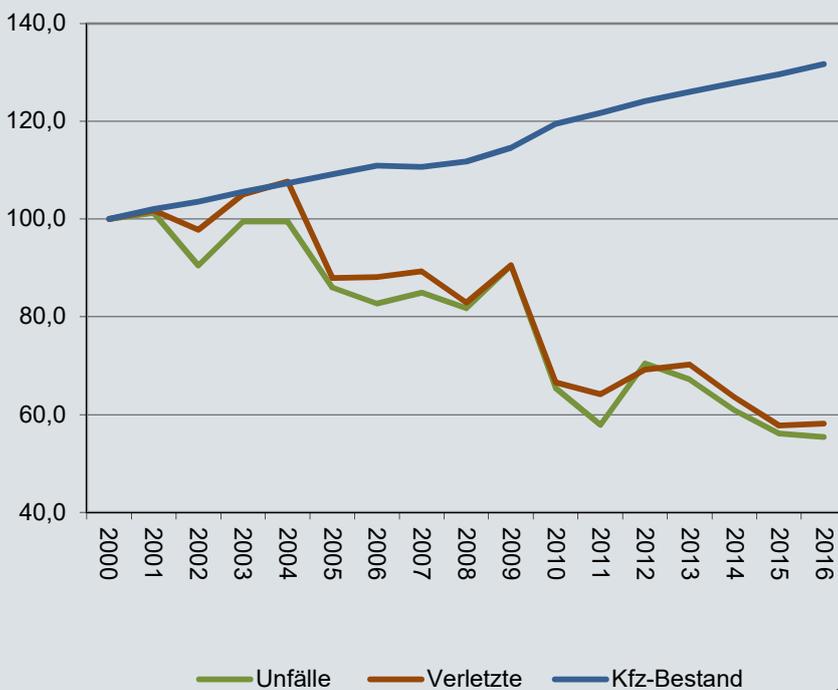


Abb. 17.3

Die Unfallkenngrößen sind gegenüber dem Vorjahr beinahe gleich geblieben. Bei den Getöteten wurden nach dem erfreulichen Tiefstwert 2015 wieder 4 Personen getötet. Das Unfallgeschehen konzentriert sich im Bezirk auf die B115 und B122 wo aufgrund der Verkehrsdichte die meisten Unfälle zu verzeichnen sind. Die gute Zusammenarbeit mit der Exekutive, der Straßenverwaltung und der Bezirkshauptmannschaft zeigt bei der Verkehrssicherheitsarbeit eine sehr positive Auswirkung auf das Unfallgeschehen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

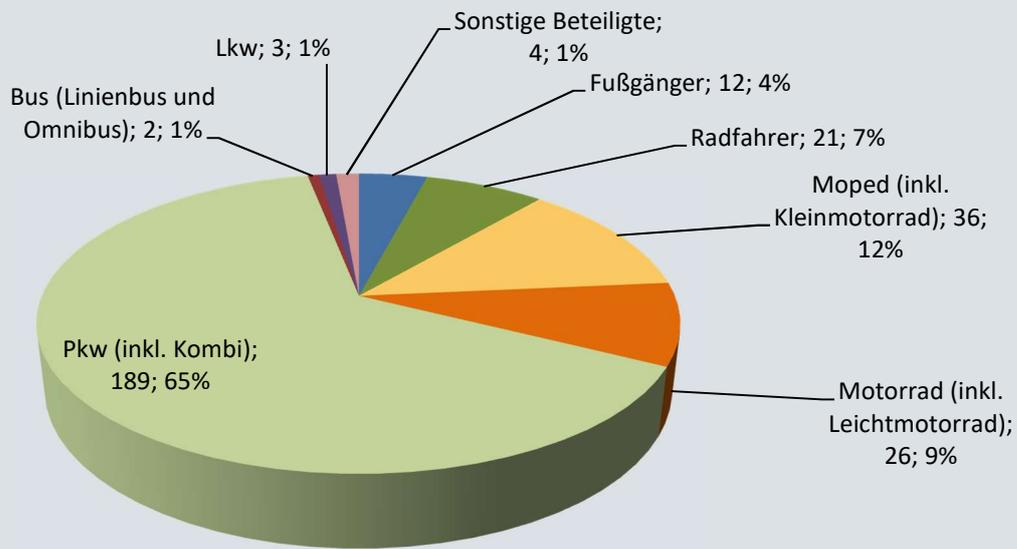


Abb. 17.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

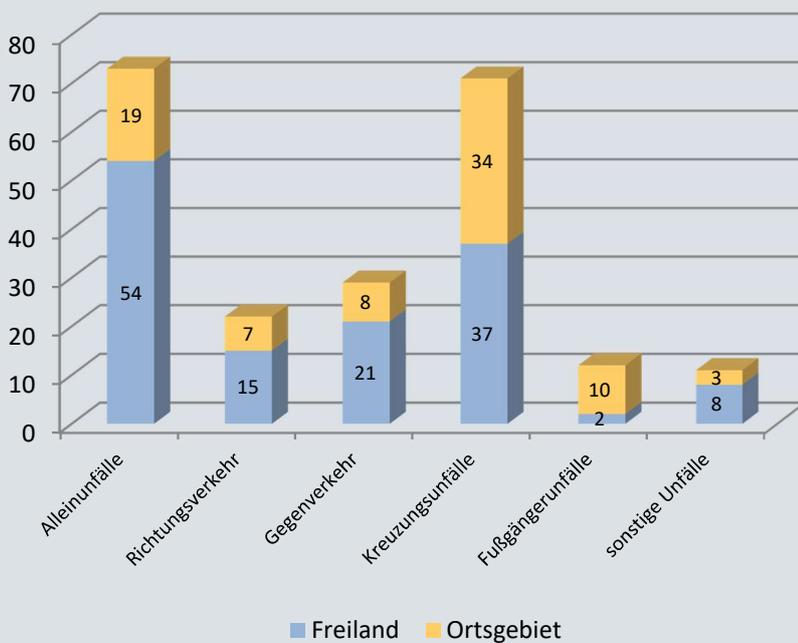
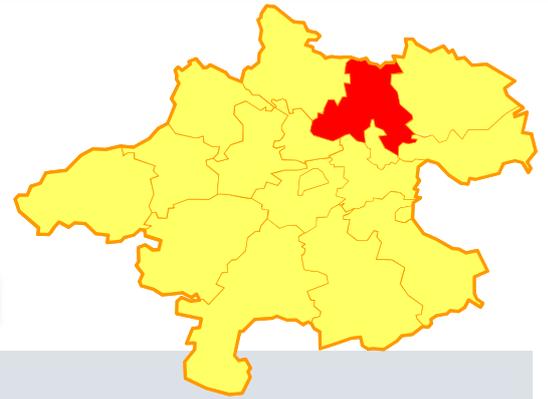


Abb. 17.5

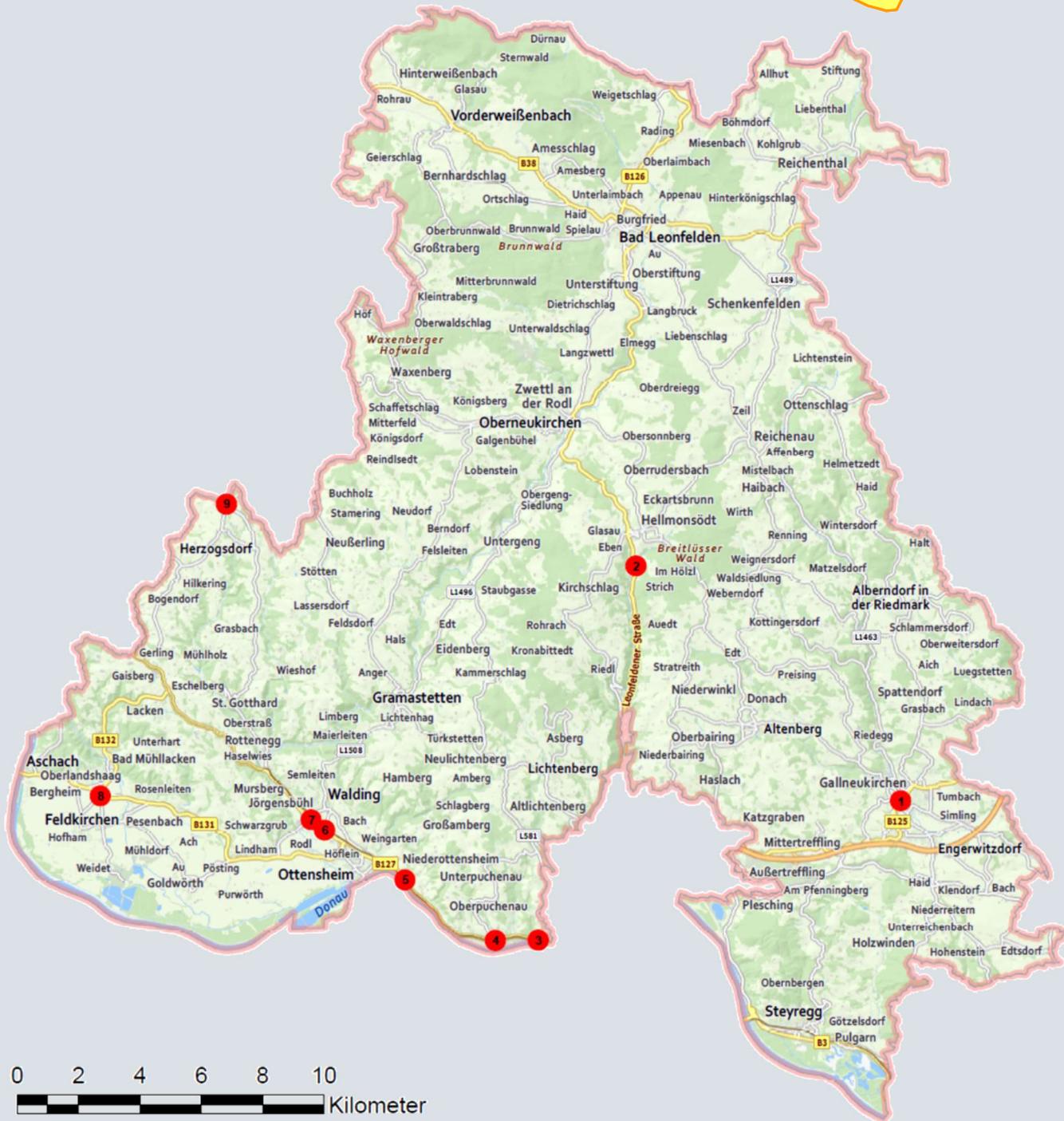
Mit rund 30% der Unfälle dominiert der Alleinunfall gleichauf mit dem Kreuzungsunfall das Unfallgeschehen im Bezirk. Dies verdeutlicht die risikobereite Fahrweise sowie die großteils nicht angepasste Geschwindigkeit in Verbindung mit dem jährlich steigenden Verkehrsaufkommen.

Mit 13% hat sich der Anteil der „schwächeren Verkehrsteilnehmer“ (Fußgänger und Radfahrer) gegenüber 2015 halbiert.

Bezirk Urfahr-Umgebung



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Urfahr-Umgebung



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Urfahr-Umgebung

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B125 Prager Straße	Gallneukirchen, Strkm. 11,668 - 11,903	1	2	2
2	B126 Leonfeldener Straße	Kirchschlag bei Linz, Strkm. 12,270 - 12,515	4	1	3
3	B127 Rohrbacher Straße	Puchenau, Strkm. 4,923 - 5,013	3	2	1
4	B127 Rohrbacher Straße	Puchenau, Strkm. 6,355 - 6,430	1	3	5
5	B127 Rohrbacher Straße	Ottensheim, Strkm. 10,120 - 10,250	3	3	3
6	B127 Rohrbacher Straße	Walding, Strkm. 13,230 - 13,420	2	3	1
7	B127 Rohrbacher Straße	Walding, Strkm. 13,795 - 13,971	2	1	3
8	B131 Aschacher Straße	Feldkirchen an der Donau, Strkm. 9,450 - 9,600	4	0	3
9	L1511 Herzogsdorfer Straße	Herzogsdorf, Strkm. 6,797 - 6,803	1	2	3

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

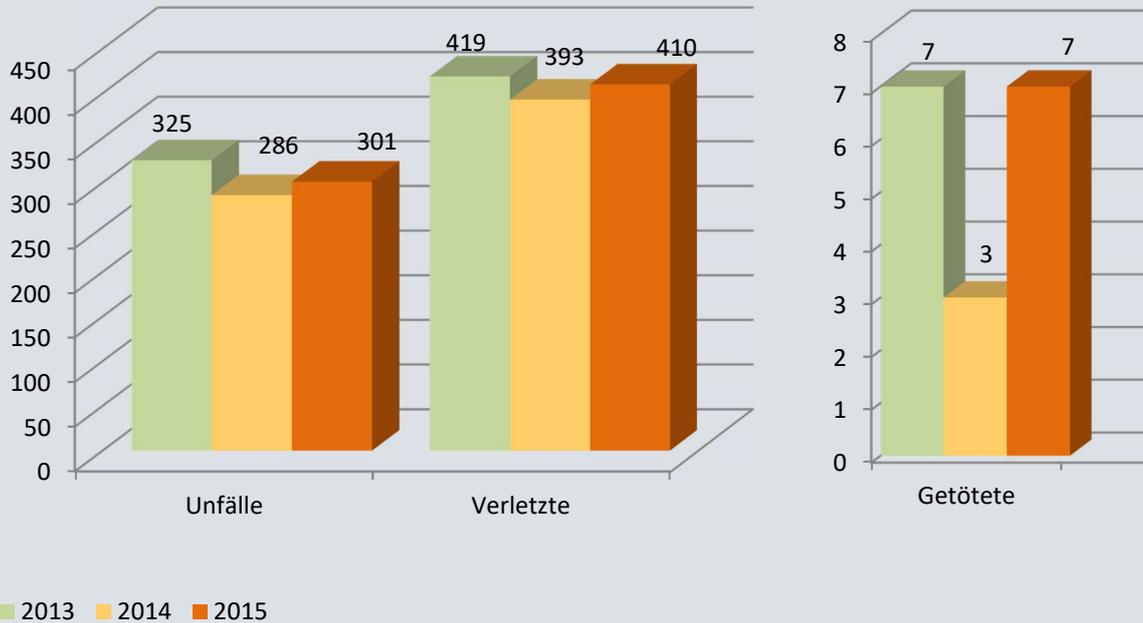


Abb. 18.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

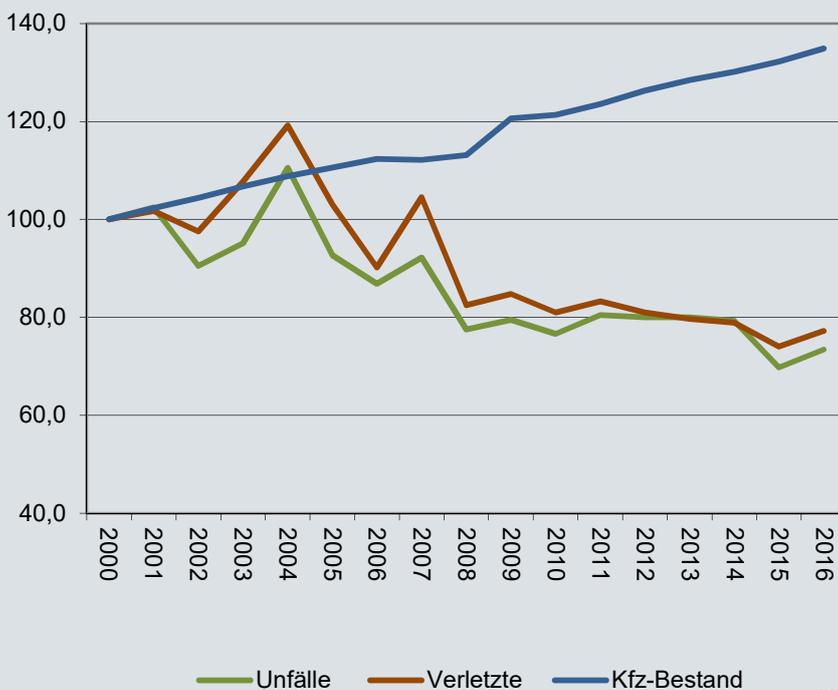


Abb. 18.3

Im Jahr 2015 war der niedrigste Wert an Unfallzahlen und verletzten Personen seit der Jahrtausendwende. Dieser Abwärtstrend konnte sich im Jahr 2016 nicht fortsetzen. Die Unfälle stiegen um 15 von 286 auf 301 und die Zahl der verletzten Personen erhöhte sich von 393 auf 410. Trotz der leichten Steigerung dieser beiden Werte, sind diese Zahlen die zweitniedrigsten seit dem Jahr 2000. Die Verkehrsunfälle mit Todesfolge sind, mit sieben Verkehrsteilnehmer, auf dem Niveau vom Jahr 2014. Eine Steigerung des Kraftfahrzeugbestandes ist auch im Jahr 2016 zu verzeichnen. Seit dem Jahr 2000 ist der Kraftfahrzeugbestand um 34,9% gestiegen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

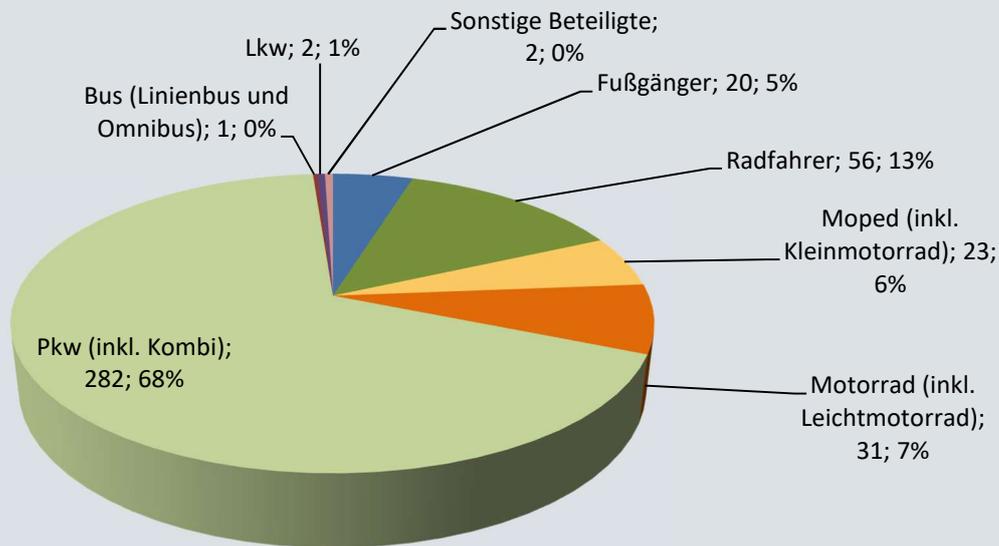


Abb. 12.5

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

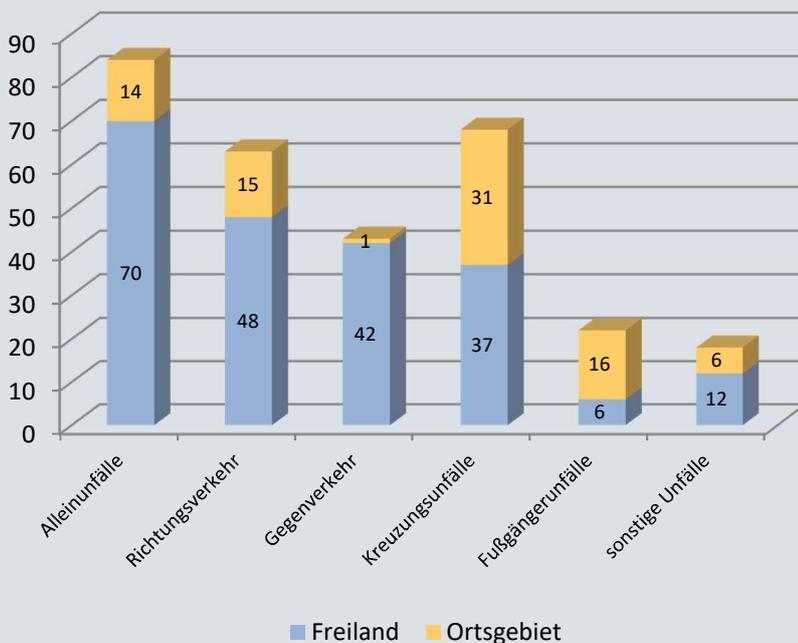
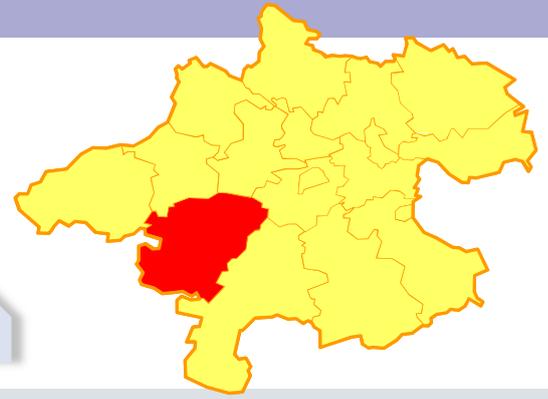


Abb. 18.5

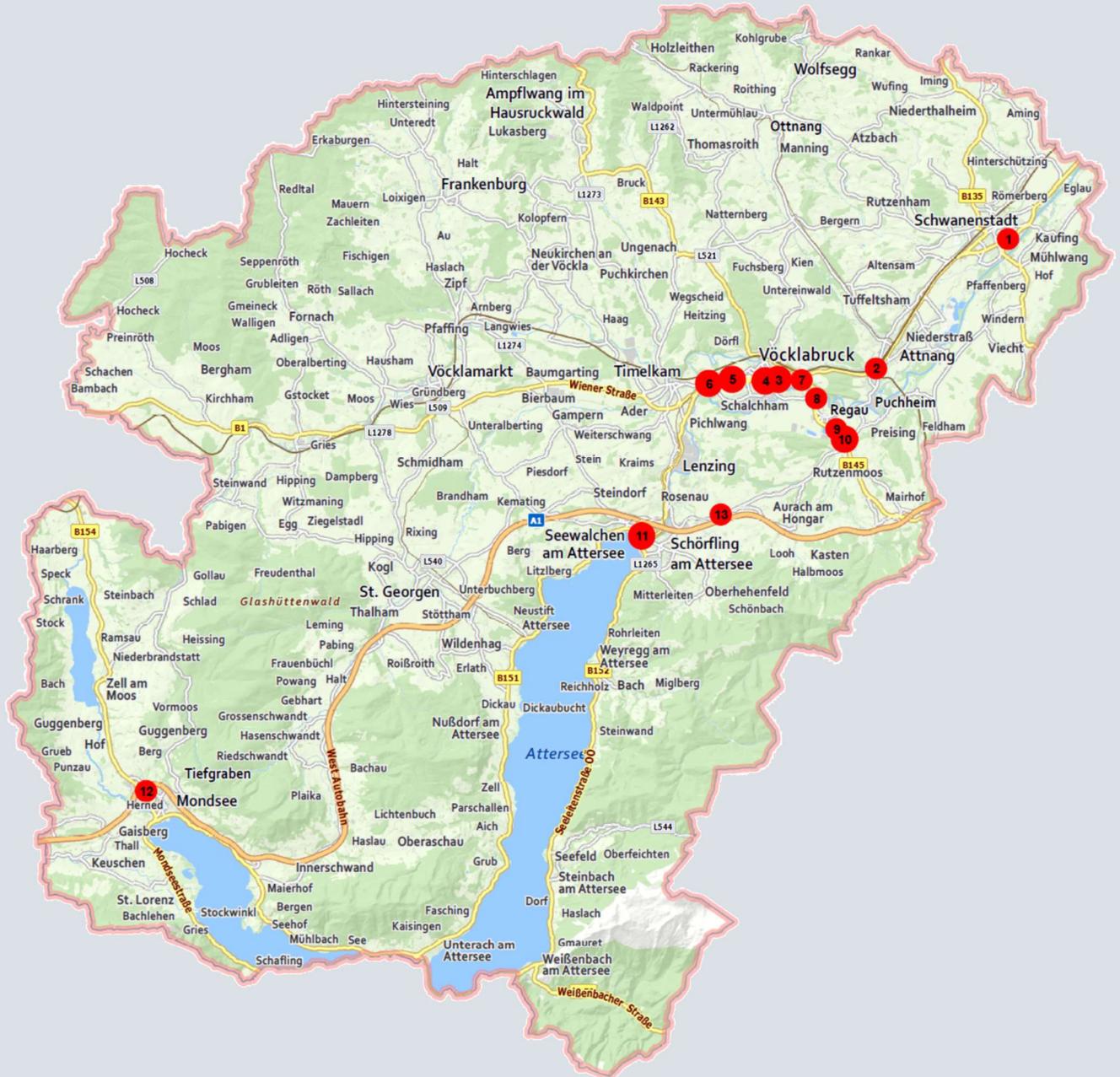
Die Verteilung der Verunglückten nach Fahrzeugart ist nahezu identisch mit den Werten im Jahr 2015. Der Alleinunfall im Freiland ist der häufigste Unfalltyp. Hier ist die nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit die Hauptunfallursache, aber auch Selbstüberschätzung und Fehleinschätzung sind in vielen Fällen der Auslöser.

Im städtischen Gebiet sind hingegen Kreuzungsunfälle vorherrschend. Die Kreuzungsunfälle im Freilandbereich sind aber im Vergleich zum Jahr 2015 von 54 auf 37 deutlich gesunken. Auch die Gegenverkehrsunfälle haben sich im Jahresvergleich um 15 Unfälle reduziert. Auffallend ist, dass die Unfälle im Richtungsverkehr, das sind vorwiegend Auffahrunfälle, um 24 gestiegen sind. Die Ursache sind die zu geringen Sicherheitsabstände und die zu geringe Beachtung der vorherfahrenden Fahrzeuge.

Bezirk Vöcklabruck



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Vöcklabruck



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Vöcklabruck

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B1 Wiener Straße	Freiland 70 km/h, Kreuzung B135/B1	0	3	5
2	B1 Wiener Straße	OG Attnang-Puchheim, Kreuzung mit Salzburger Straße, km 240,550 - 240,700	4	1	4
3	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck, Wagrain Kreuzung, km 244,400 - 244,650	2	5	4
4	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck, Esso Kreuzung, 244,900 - 245,150	5	4	4
5	B1 Wiener Straße	Vöcklabruck, Freiland, Krankenhaus Kreuzung, km 246,200 - 246,450	4	3	4
6	B1 Wiener Straße	Vöcklabruck, Freiland, Lindlbauer Kreuzung, km 247,110 - 247,360	4	5	3
7	B145 Salzkammergutstraße	OG Vöcklabruck, Kreuzung B 145 mit Kopernikusstraße bzw. Max Plank-Straße	1	3	2
8	B145 Salzkammergutstraße	Freiland 70 km/h, Kreuzung B145 mit Am Agerring/Am Agersteg	1	2	2
9	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, Ostkreuzung, km 13,900 - 14,150	4	1	2
10	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, B145/L1265 Himmelreichkreuzung, km 14,400 - 14,650	8	4	6
11	B151 Atterseestraße	OG Seewalchen, Kreuzung mit B152, km 7,460 - 7,600	3	2	5
12	B154 Mondseestraße	Mondsee, Freiland 80 km/h, ASt Mondsee, km 16,500 - 16,750	2	1	3
13	L1265 Schörflinger Straße	Freiland 80 km/h, Kreuzung mit Reibersdorfer Straße, km 9,5 - 9,7	1	2	4

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

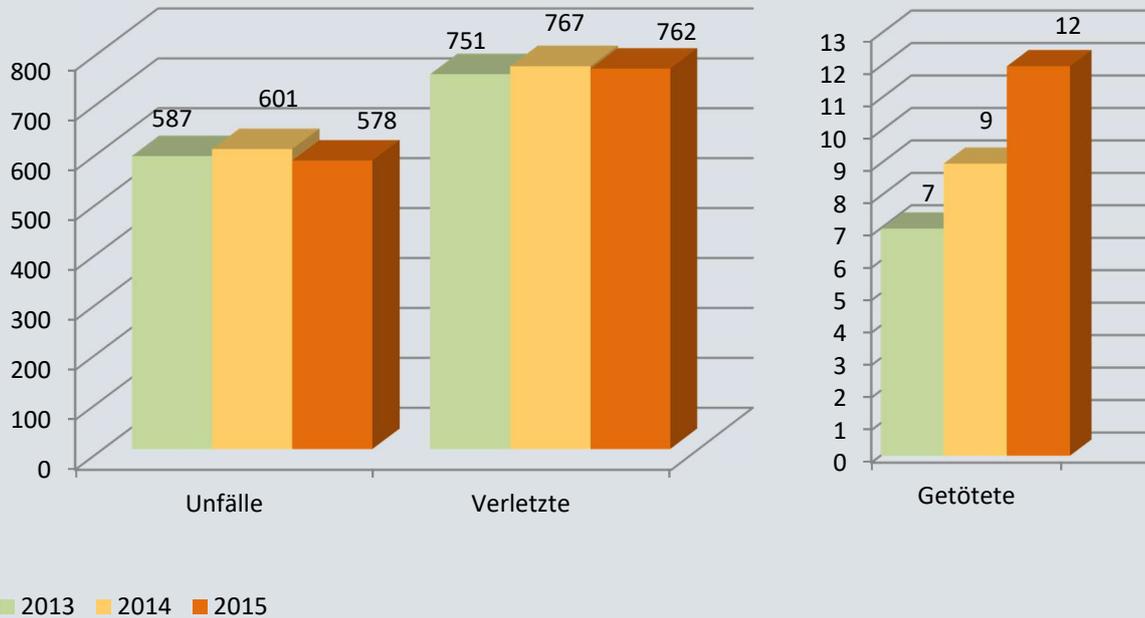


Abb. 19.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

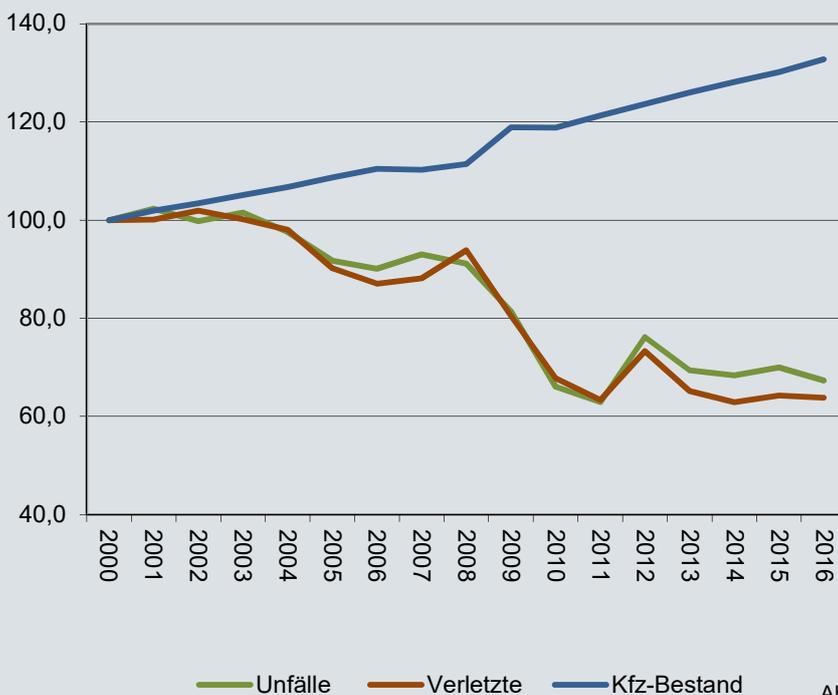


Abb. 19.3

Im Jahr 2016 konnte der Trend der kontinuierlichen Absenkung der Unfallzahlen fortgesetzt werden. Nach einem Anstieg der Unfälle im Jahr 2015 von 587 auf 601 Unfälle mit Personenschaden ist die Anzahl dieser im Jahr 2016 mit 578 rückläufig und der tiefste Stand seit dem Jahr 2011.

In Gegensatz dazu ist festzuhalten, dass die Anzahl der Neuzulassungen wie in den vergangenen Jahren einen kontinuierlichen Anstieg aufweist.

Das Unfallgeschehen im Großraum Vöcklabruck konzentriert sich hauptsächlich auf die Knotenpunkte der Wiener Straße B1 und der Salzkammergutstraße B 145. Die stete Erhöhung des Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrsdichte auf diesen Hauptverkehrsadern fördert diesbezüglich das Unfallaufkommen.

Im Jahr 2009 wurde ein trauriger Höchstwert von 15 getöteten Verkehrsteilnehmern verzeichnet. Ab diesem Jahr konnte bis in das Jahr 2014 eine kontinuierliche Absenkung erreicht werden. Im Jahr 2015 stieg die Anzahl der Verunglückten von 7 im Jahr 2014 auf 9 im Jahr 2015. Im Jahr 2016 stieg die Zahl auf einen Wert von 12 getöteten Verkehrsteilnehmern. Dies ist der höchste Wert seit 7 Jahren.

Verunglückte nach Fahrzeugart

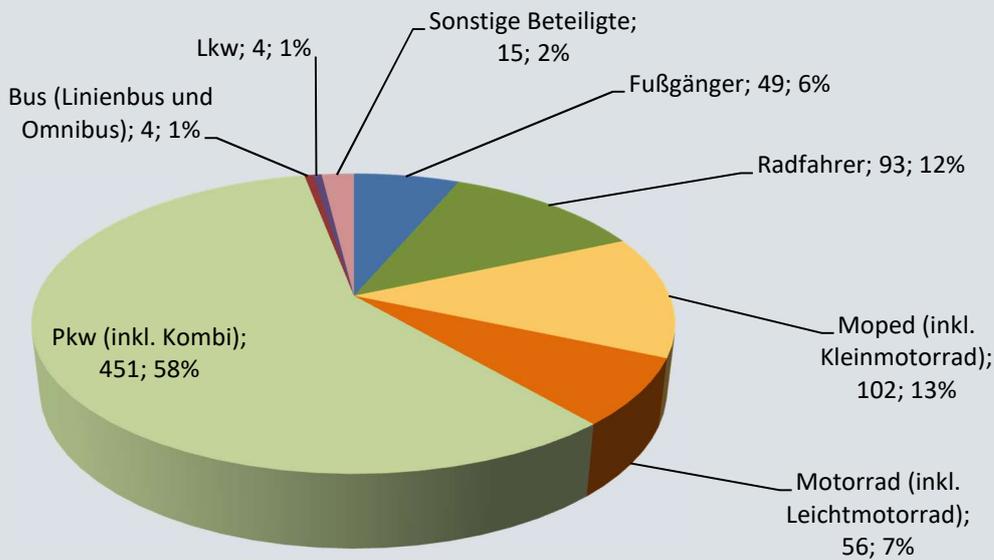


Abb. 19.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

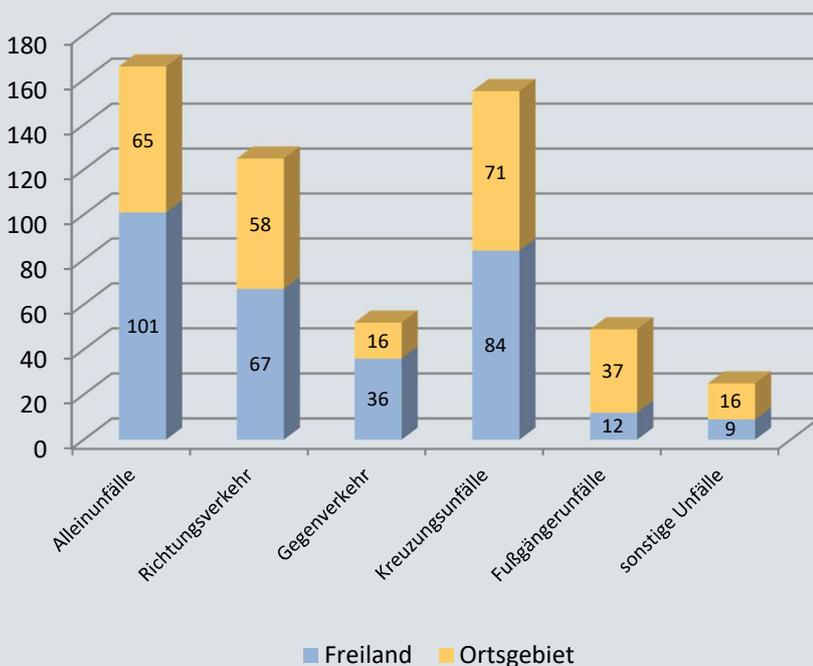


Abb. 19.5

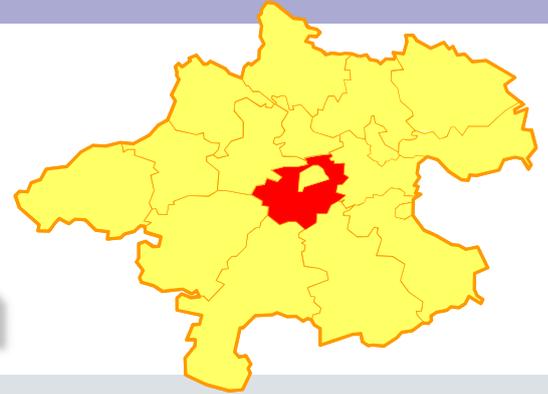
Die Auswertung der Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltypen zeigt einen hohen Anteil von Allein-, Richtungs- und Kreuzungsunfällen im Freiland sowie im Ortsgebiet.

Bei den Fußgängerunfällen konnte schon wie im vergangenen Jahr eine Absenkung verzeichnet werden. So betrug der Anteil im Jahr 2014 8 Prozent und im Jahr 2015 7 Prozent. Der Anteil der Fußgängerunfälle erreicht im Jahr 2015 einen Wert von 6 Prozent.

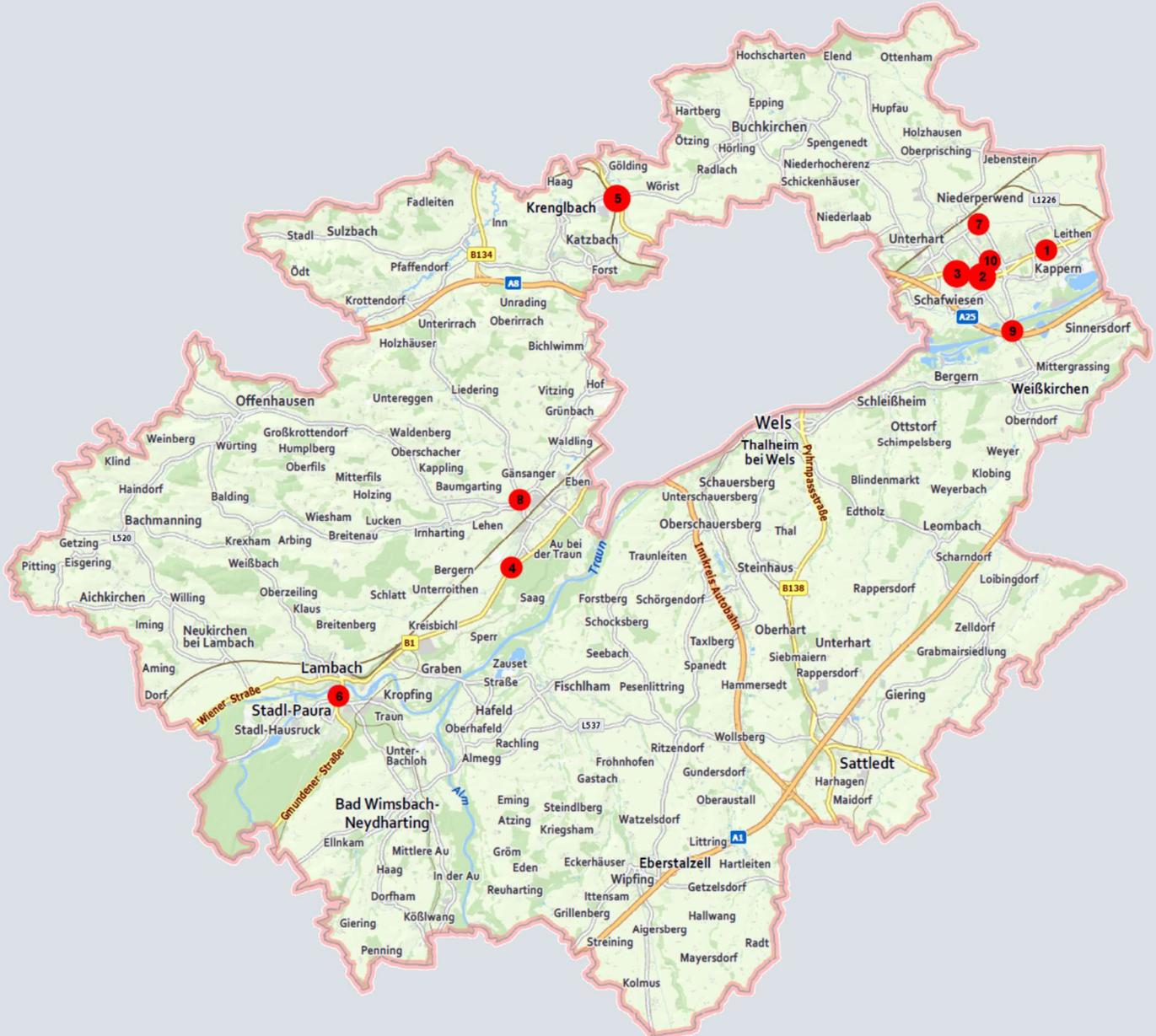
Bei der Auswertung der Verunglückten nach Fahrzeugart wird der Hauptanteil, so wie in den vergangenen Jahren, bei den Personenkraftwagen mit 58 % verzeichnet. Einen hohen Anteil weisen die Mopedfahrer mit 13 % und Fahrradfahrer mit 12 % auf.

Durch straßenpolizeiliche Maßnahmen wie Vorrangänderungen sowie gezielte bauliche Maßnahmen, wie die Errichtung von Kreisverkehren konnten in den vergangenen Jahren Unfallhäufungsstellen erfolgreich saniert werden. Auch wurden an diversen Unfallhäufungsstellen bauliche Sofortmaßnahmen gesetzt, welche die Erwartungen des Vorjahres erfüllten und eine Absenkung der Unfallzahlen zur Folge hatten.

Bezirk Wels-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, Strkm. 200,400 - 200,630	2	0	5
2	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, Strkm. 202,380 - 202,500	3	5	2
3	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, Strkm. 203,040 - 203,230	3	3	5
4	B1 Wiener Straße	Gunskirchen, Strkm. 218,590 - 218,800	2	2	4
5	B137 Innviertler Straße	Krenglbach, Strkm. 7,286 - 7,461	3	3	4
6	B144 Gmundener Straße	Stadl-Paura, Strkm. 0,400 - 0,625	1	1	3
7	L1227 Paschinger Straße	Marchtrenk Krzg. L1227/Haidstraße, Strkm. 16,280 - 16,500	2	3	1
8	L1249 Grünbachtalstraße	Gunskirchen Krzg. L1249/L1253, Strkm. 1,627 - 1,830	2	4	2
9	L534 Marchtrenker Straße	Weißkirchen, Kreuzung L534/Autobahnanschluß	1	2	2
10	Krzg. Lessingstraße - Nr. 10 und Nr. 15	Marchtrenk, Kreuzung Lessingstraße/Kindergartenstraße	2	0	6

Unfallkenngrößen 2014 - 2016

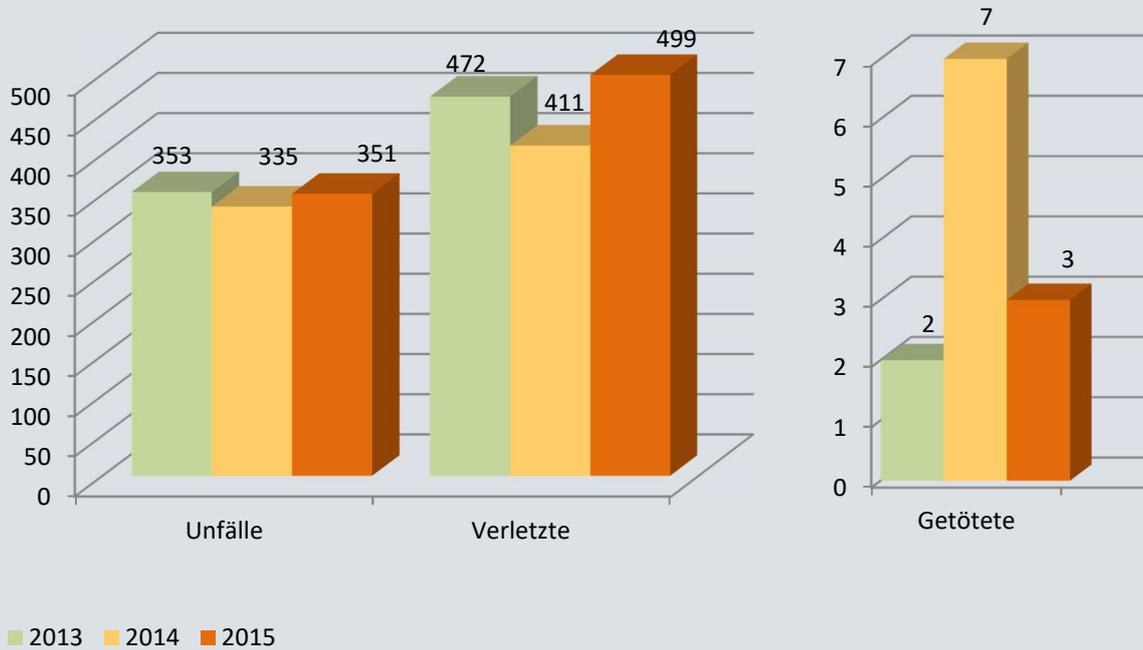


Abb. 20.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2000 bis 2016

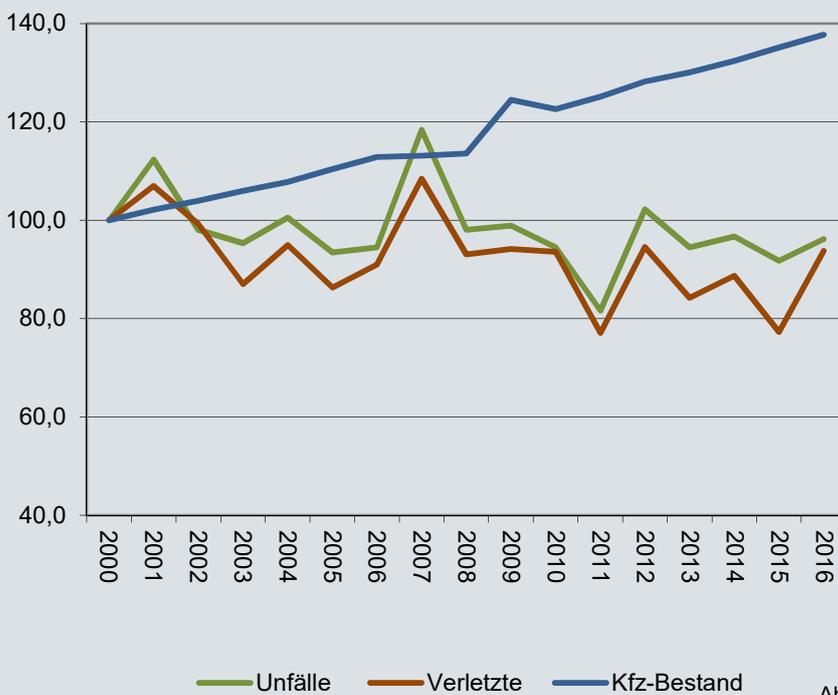


Abb. 20.3

Nachdem im Jahre 2015 der niedrigste Wert an Unfallzahlen und verletzten Personen seit dem Jahr 1999 erreicht wurde, setzte sich dieser Trend der Verringerung leider nicht fort.

Positiv zu bemerken ist, dass die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer von sieben auf drei Personen gesunken ist. Zwei Personen wurden durch einen Unfall mit Ihrem PKW getötet, die dritte Person war ein Fußgänger, der von einem LKW erfasst wurde.

Wie fast jedes Jahr, ist auch im Jahr 2016 eine Steigerung des Kraftfahrzeugbestandes zu verzeichnen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

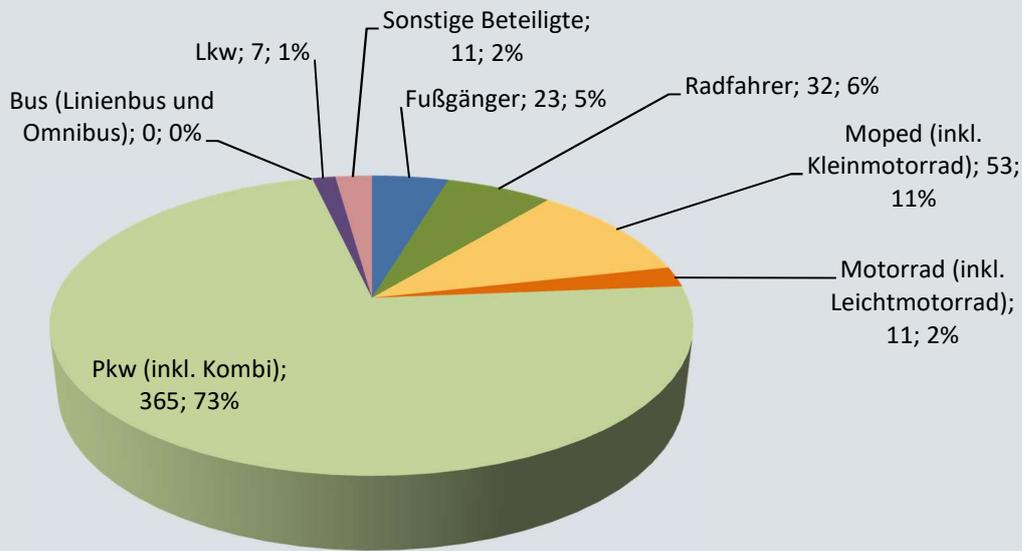


Abb. 20.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

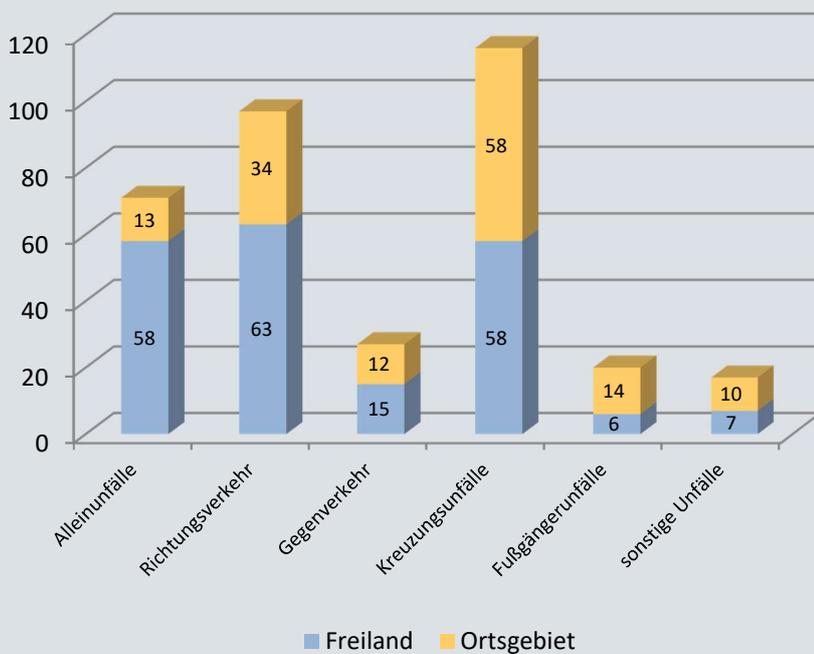


Abb. 20.5

Aufgrund der überwiegenden PKW Verkehrsleistung, dominiert bei der Verteilung der Verunglückten nach Fahrzeugart der PKW mit einem Anteil von 73%.

Verglichen mit dem Jahr 2015, wo der Anteil bei 63% lag, ist ein Anstieg um 10 Prozentpunkte zu verzeichnen.

Trotz der allgemeinen Steigerung der verunglückten Verkehrsteilnehmer um 84 Personen (von 418 auf 502), konnte bei den einspurigen Verkehrsteilnehmern (Rad-, Moped- und Motorradfahrer) ein Rückgang um 31 Verkehrsteilnehmer (von 127 auf 96) registriert werden.

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.)

Beteiligte – hiezu zählen

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

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

Passiv Beteiligte Passiv Beteiligte sind alle Mitfahrer.

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 Lokalausgenseins, Einholung von Sachverständigengutachten, Auswertung von Unfallverzeichnissen u. dgl. - festzustellen, welche Maßnahmen zur Verhütung weiterer Unfälle ergriffen werden können; hiebei ist auf den jeweiligen Stand der Wissenschaft und Forschung Bedacht zu nehmen. Das Ergebnis dieser Feststellungen ist demjenigen, der für die Ergreifung der jeweiligen Maßnahme zuständig ist, und 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 Verkehr, Innovation und Technologie für die Ergreifung der Maßnahme zuständig, so sind die der Maßnahme entgegenstehenden Umstände in einem Aktenvermerk (§ 16 AVG) festzuhalten.

Unfallhäufungsstellen:

Die Bewertung einer Unfallstelle als Unfallhäufungsstelle beruht auf zwei Kriterien, von denen 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

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

Örtlich zusammenhängende Unfallhäufungsstellen werden als eine Unfallhäufungsstrecke behandelt.

Relativkoeffizient:

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



