



LAND
OBERÖSTERREICH

Verkehrssicherheit

Unfallstatistik **BERICHT 18**



Unfallstatistik 2018 Oberösterreich

Herausgegeben vom Amt der OÖ
Landesregierung

Oktober 2018

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

Der vorliegende Jahresbericht bietet eine informative Übersicht über das Verkehrsgeschehen des letzten Jahres in Oberösterreich. Er stellt einen unverzichtbar gewordenen Arbeitsbehelf für Verkehrsbehörden, Exekutive, Sachverständige und Straßenerhalter dar. Darüber hinaus wenden wir uns mit dem Bericht an alle interessierten Verkehrsteilnehmer/innen und bieten Informationen zum Unfallgeschehen und zur Unfallentwicklung in Oberösterreich an. Die Analyse der Unfallstatistik ermöglicht es, Trends zu erkennen und Handlungsfelder sichtbar zu machen.

Es wird deutlich, welche Verkehrsteilnehmer/innen besser geschützt werden müssen und welche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erforderlich sind. Zugleich zeigen die Rückgänge der Verkehrsunfallzahlen die positive Wirkung bisheriger Initiativen auf. Durch die Darstellung der Unfallhäufungsstellen und der darauffolgenden Begutachtung lassen sich neuralgische Unfallstellen – bei optimalem Einsatz der verfügbaren finanziellen Mittel – gezielt und vor allem nachhaltig entschärfen. Dies ist nur eine von zahlreichen Maßnahmen, welche Jahr für Jahr durchgeführt werden, um das Leid auf unseren Straßen weiter zu reduzieren – die stark sinkende Zahl der Verletzten im Straßenverkehr zeigt, dass wir uns auf dem richtigen Weg befinden. Neben der laufenden Bearbeitung der Jahresziele unseres eigenen Verkehrssicherheitsprogramms verfolgen wir auch die Schwerpunkte des österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2011 – 2020.

Der Schutz aller Verkehrsteilnehmer/innen, vom Kindergartenkind bis zur Seniorin, ist die zentrale Aufgabe des Verkehrsressorts der OÖ. Landesregierung.

Verkehrssicherheitsarbeit besteht aus zahlreichen Initiativen und Schritten, von der Bewusstseinsbildung im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung bis hin zu baulichen Maßnahmen wie der Errichtung von Geh- und Radwegen.

Dennoch verunglückt auf Oberösterreichs Straßen beinahe jeden vierten Tag ein Mensch tödlich – 2018 waren dies 96 Personen. Diese traurige Bilanz zeigt dennoch eine rückläufige Tendenz, denn vor 10 Jahren wurden 139 Verkehrstote allein in OÖ vermerkt.

Der besondere Dank gilt allen, die sich für die Verkehrssicherheit einsetzen: Den Lehrerinnen und Lehrern für den schulischen Verkehrsunterricht, den Polizistinnen und Polizisten für die Verkehrserziehung, den Schülerlotsinnen und -lotsen für die tägliche Schulwegsicherung und allen, 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	112

Einleitung

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

So konnten schließlich durch zielorientierten EDV-Einsatz nicht nur konkrete Unfallursachen mit allen ihren Parametern, sondern auch Unfalldaten 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	3.682.981 Euro
▪ 1 Schwerverletzter	465.813 Euro
▪ 1 Leichtverletzter	32.839 Euro
▪ 1 Sachschaden	6.405 Euro

(Quelle: Herry, M. et al, im Auftrag des VSF/bmvit: Unfallkostenrechnung Straße 2012 unter Berücksichtigung des menschlichen Leids, Kostenstand 2011, VPI 2011-2018: 111,4 – Quelle: Statistik Austria)

Auf dieser Basis errechnen sich für das Jahr 2018 für Oberösterreich volkswirtschaftliche Unfallfolgekosten von 1.325.442.116 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 2016 - 2018

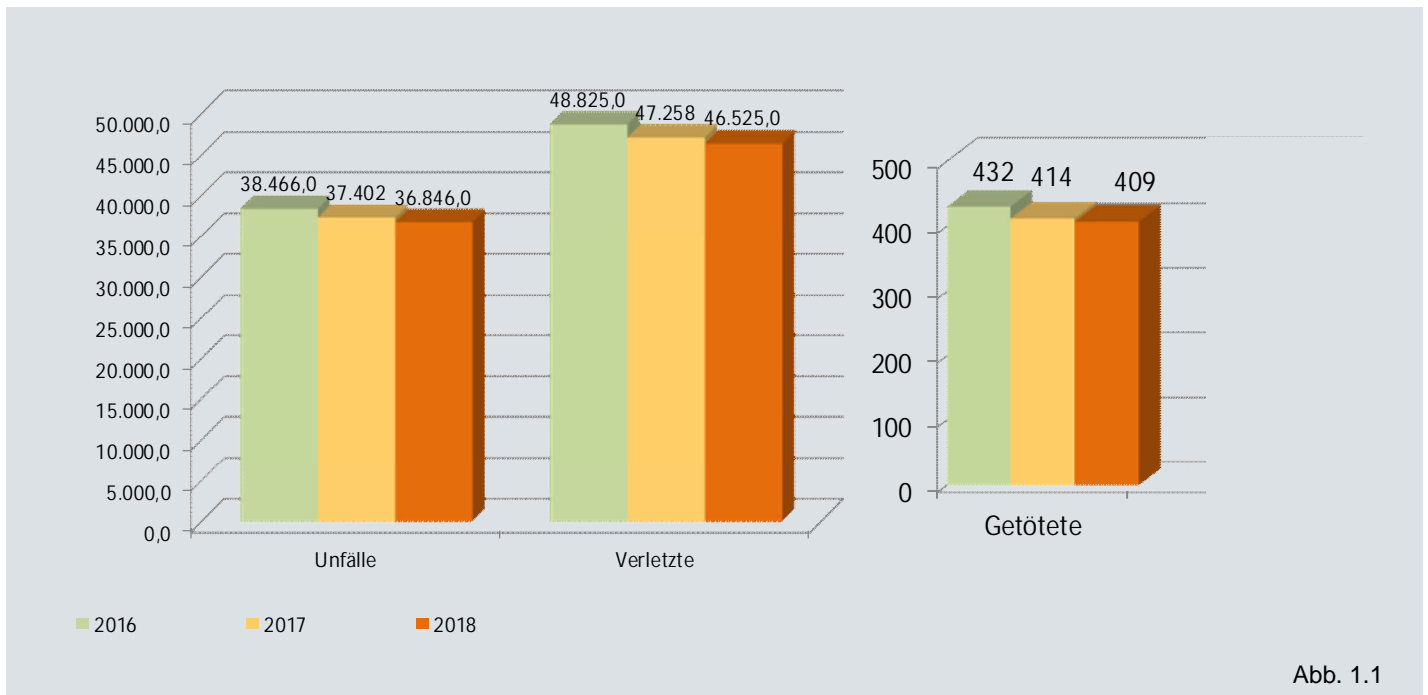
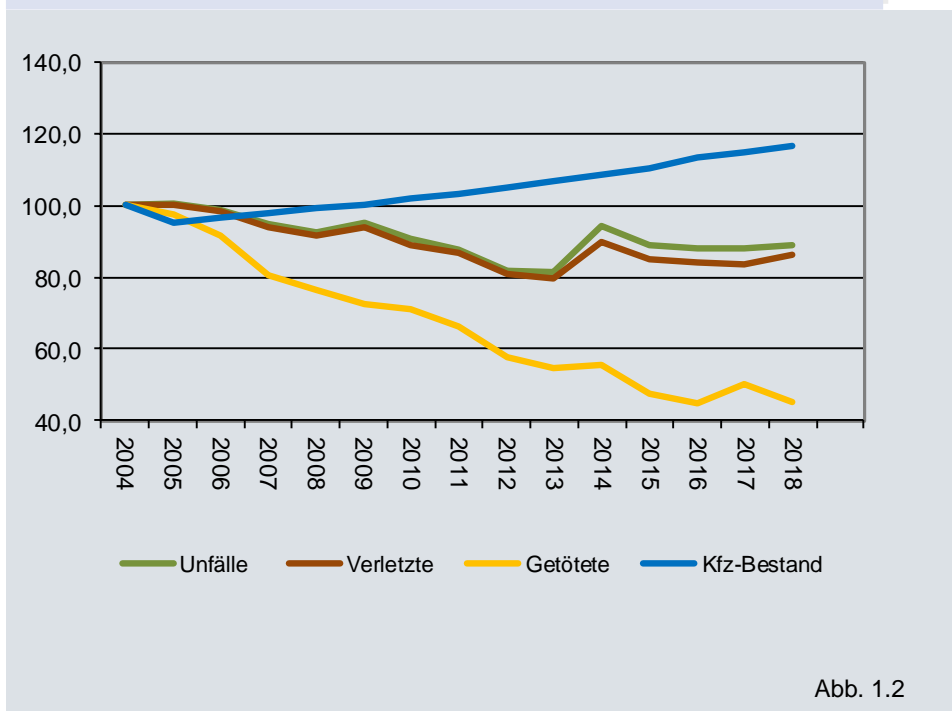


Abb. 1.1

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2018



Im Jahr 2018 konnte wieder eine Reduzierung der Unfälle, verletzten Personen und der Getöteten gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden. Dies trotz steigender Zulassungszahlen.

Abb. 1.2

Unfälle nach Bundesländern

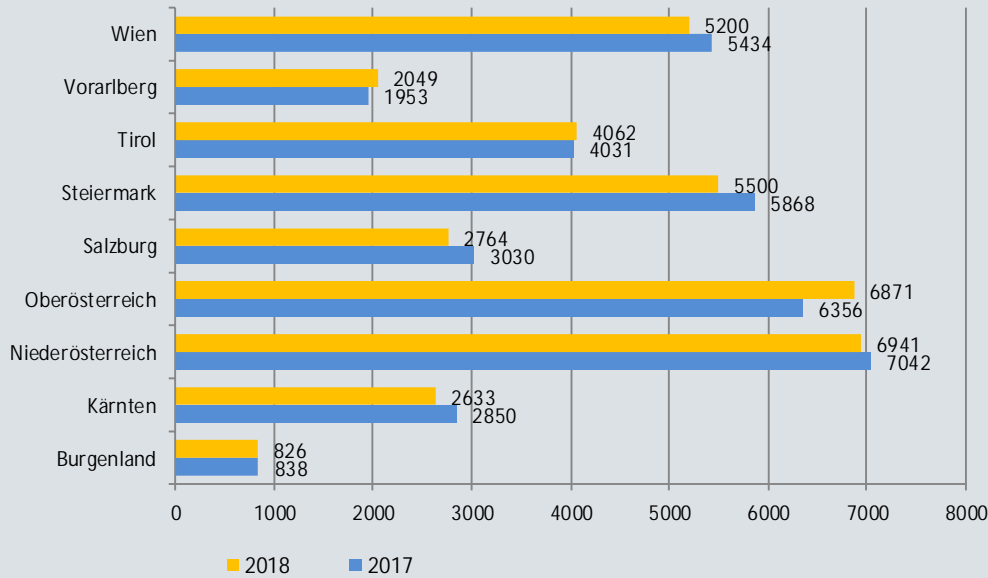


Abb. 1.3

Öberösterreich verzeichnete leider den stärksten Anstieg der Unfallzahlen. Auch in Tirol und Vorarlberg sind die Unfallzahlen, entgegen dem Österreichweiten Trend, steigend. Den größten Rückgang mit 2,4% weist Kärnten auf. Bei den Getöteten sind Burgenland mit einer Halbierung der Anzahl der Getöteten gefolgt von Salzburg mit einem Rückgang von 27% die Spitzenreiter. Tirol hat mit +24% bei den Getöteten die größte Steigerung gefolgt von Oberösterreich und Niederösterreich.

Getötete nach Bundesländern

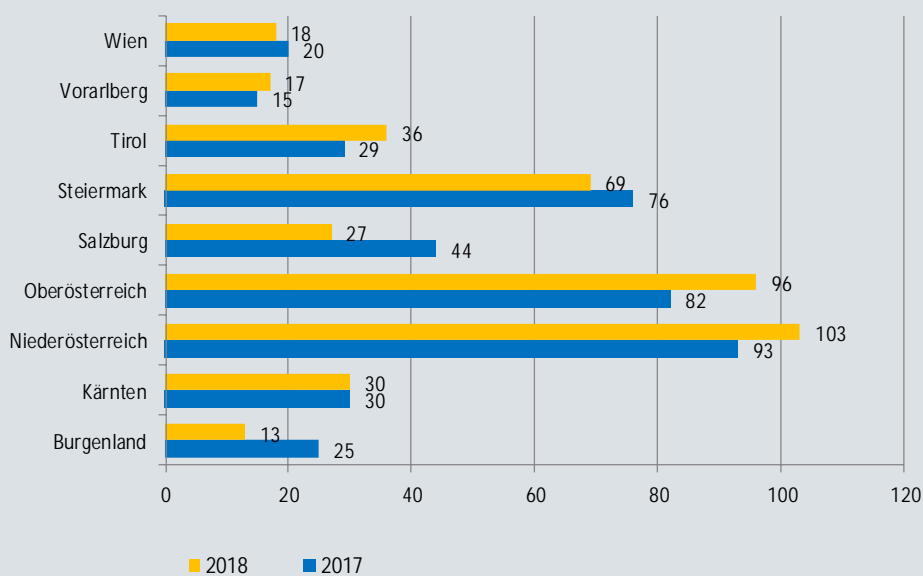


Abb. 1.4

Unfälle nach Bundesländern je 10.000 Einwohner

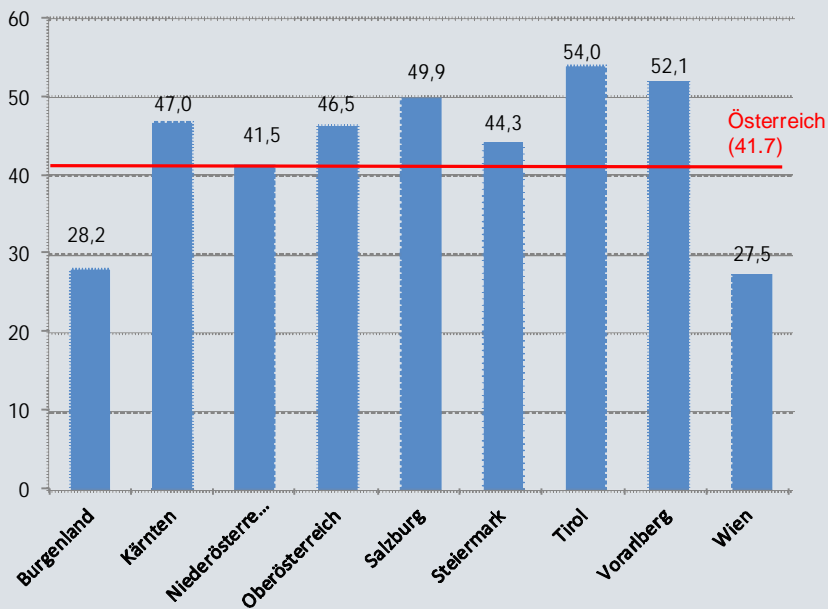


Abb. 1.5

Die meisten Unfälle pro 10.000 Einwohner fanden in Tirol statt, knapp gefolgt von Vorarlberg. Nur 27,5 Verkehrsunfälle pro 10.000 Einwohner passierten im Burgenland. Mit 0,65 Getöteten je 10.000 Einwohner ist Oberösterreich bei den Getöteten Spitzenreiter.

Getötete nach Bundesländern je 10.000 Einwohner

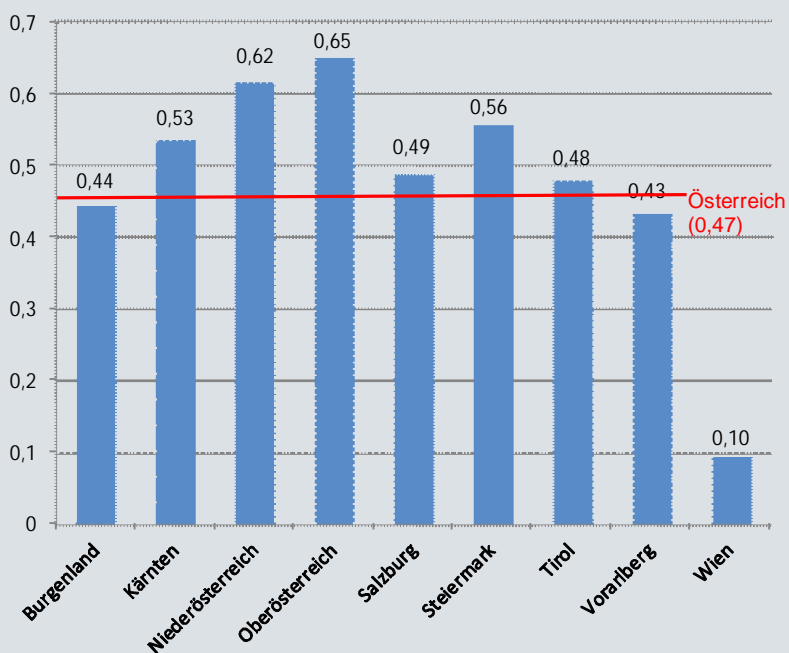


Abb. 1.6

Unfälle nach Straßenart – Österreich 2018

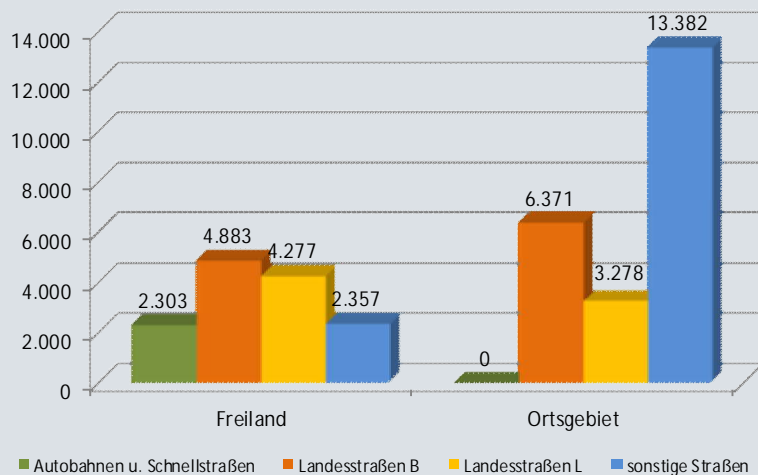


Abb. 1.7

2018 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 2018

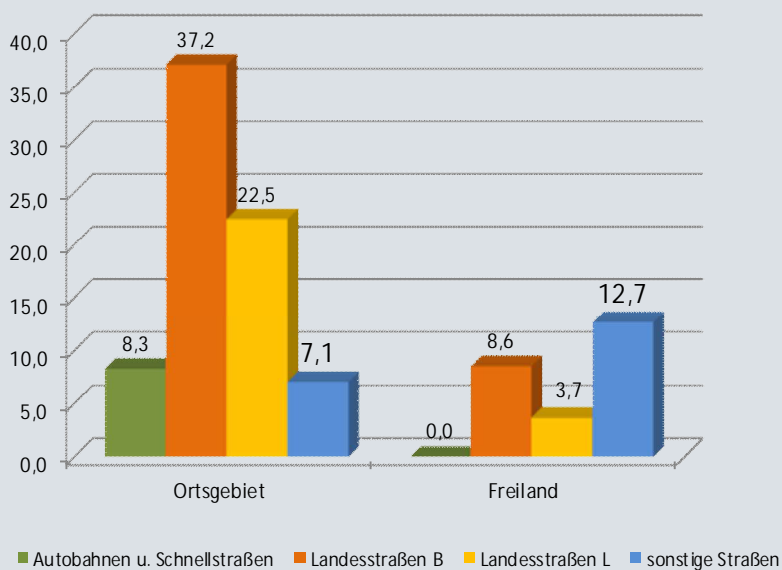


Abb. 1.8



Oberösterreich

Unfallkenngrößen 2016 - 2018

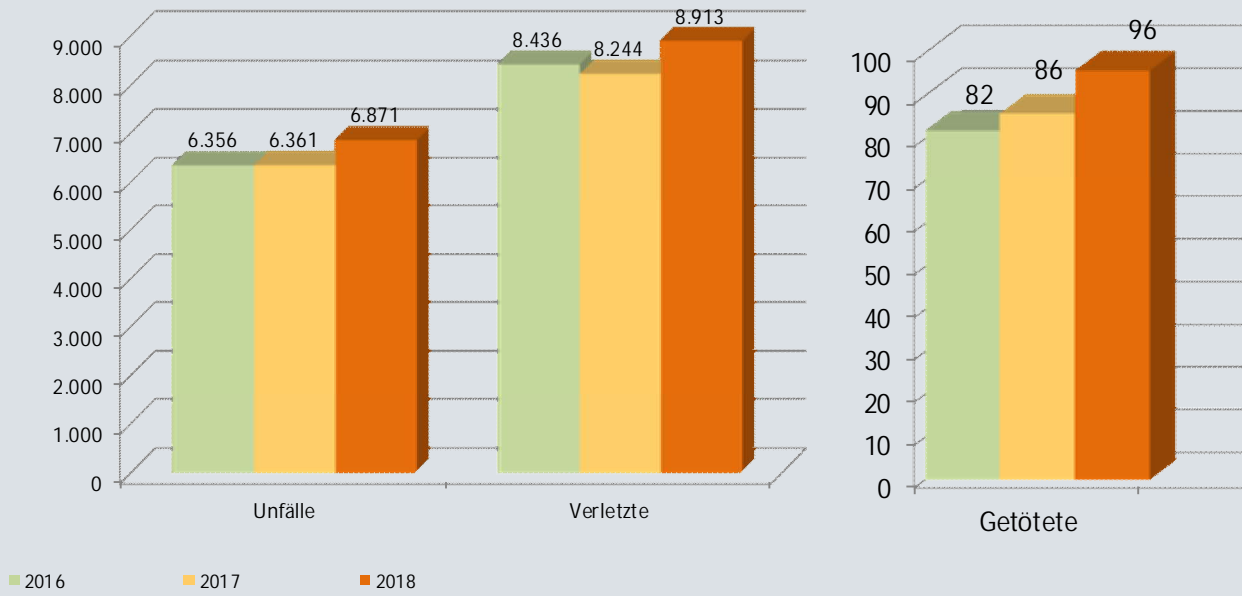


Abb. 2.1

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2005 bis 2018

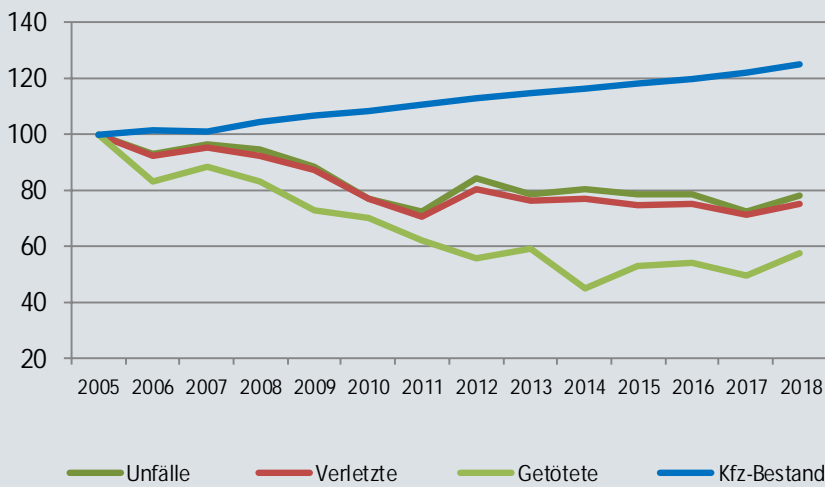


Abb. 2.2

Im Jahr 2018 sind leider alle Unfallkennzahlen, Unfälle, Verletzte und Getötete gestiegen. Dieses Resultat gilt es durch eine Mischung von Verkehrssicherheitsarbeit der Landesregierung, der Exekutive sowie der Fahrzeugtechnik ins positive zu verändern.

Getötete nach Verkehrsteilnahme

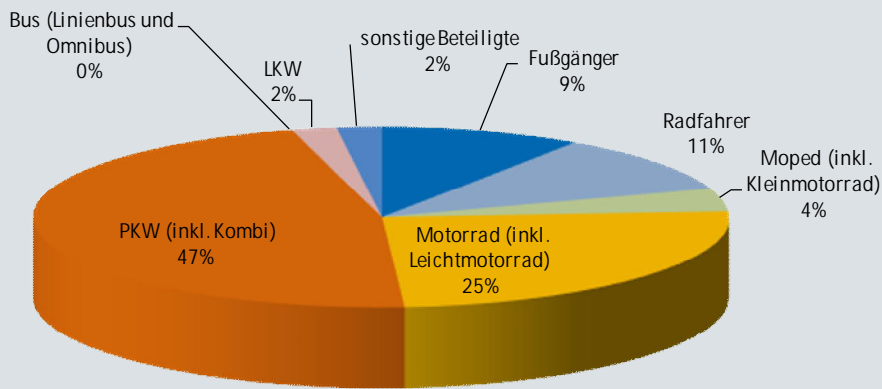


Abb. 2.3

Rund zwei Drittel aller verunglückten Verkehrsteilnehmer waren PKW-Insassen. Die 3,6-fach 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 25 %. Bei den Fußgängern ist das Risiko sogar noch höher.

Verletzte nach Verkehrsteilnahme

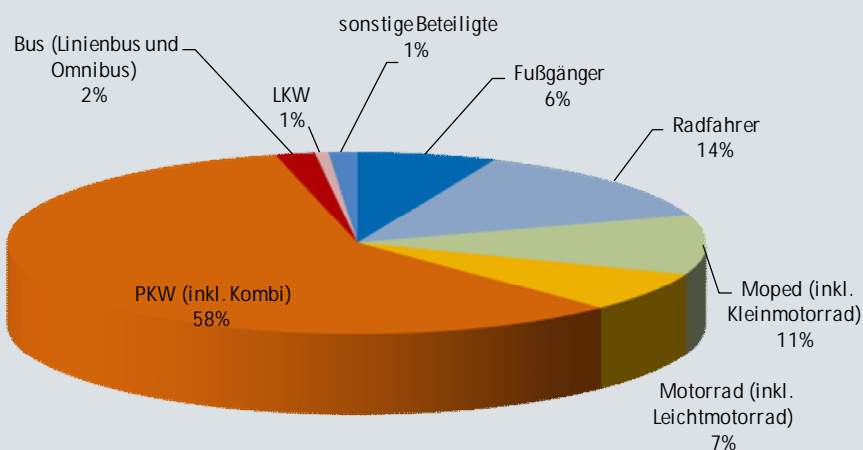


Abb. 2.4

Unfallgeschehen nach politischen Bezirken

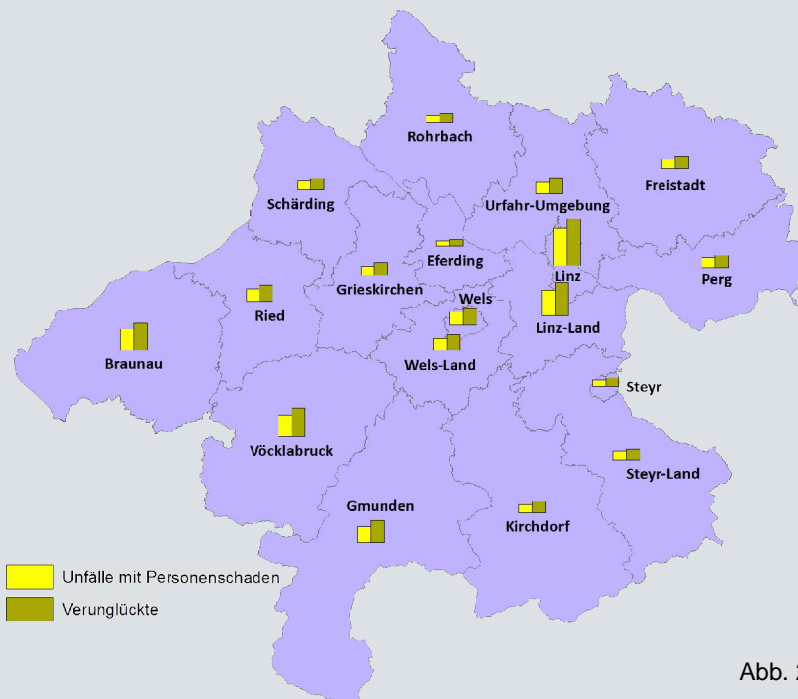


Abb. 2.5

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

Die Unfallkosten je Einwohner/in nach politischen Bezirken

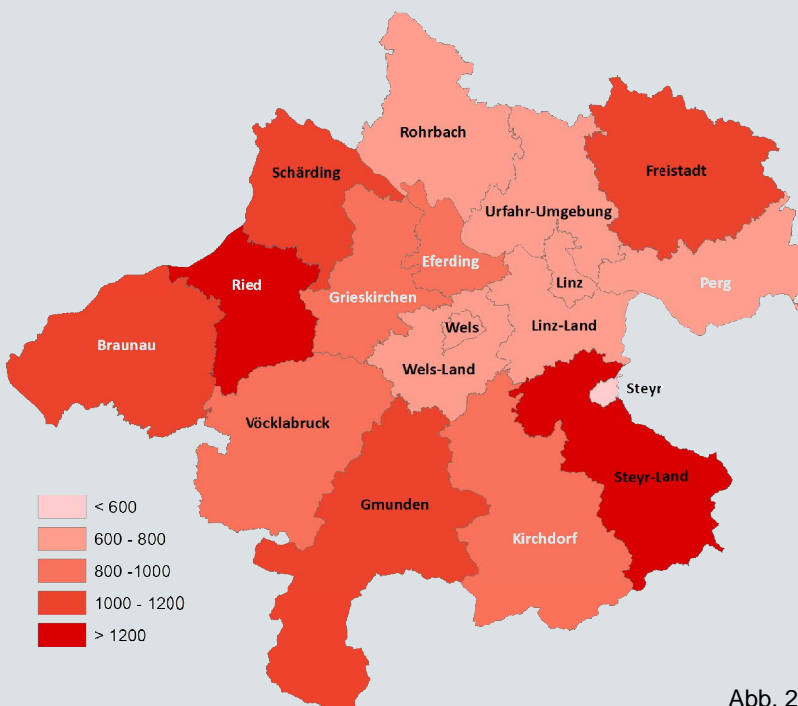


Abb. 2.5a

Werden die Unfallfolgekosten auf die Einwohner abgewälzt, so wird deutlich, dass jene Bezirke mit den meisten Getöteten sehr hohe Folgekosten aufweisen, zumal ca.3,7 Mio. Euro für einen Unfalldoten veranschlagt werden.

Unfälle je 10.000 Einwohner Nach politischen Bezirk

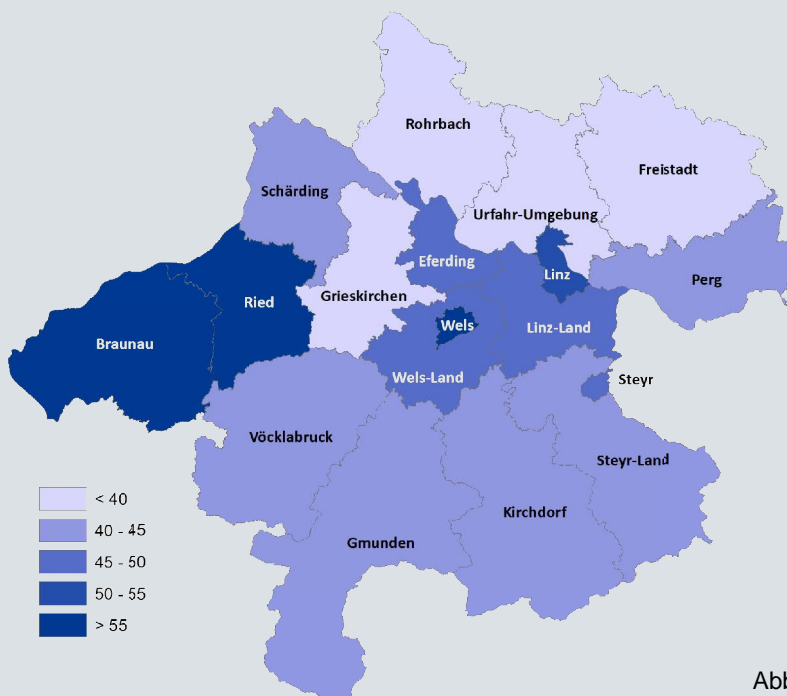


Abb. 2.6

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

Verkehrstote je 10.000 Einwohner Nach politischen Bezirken

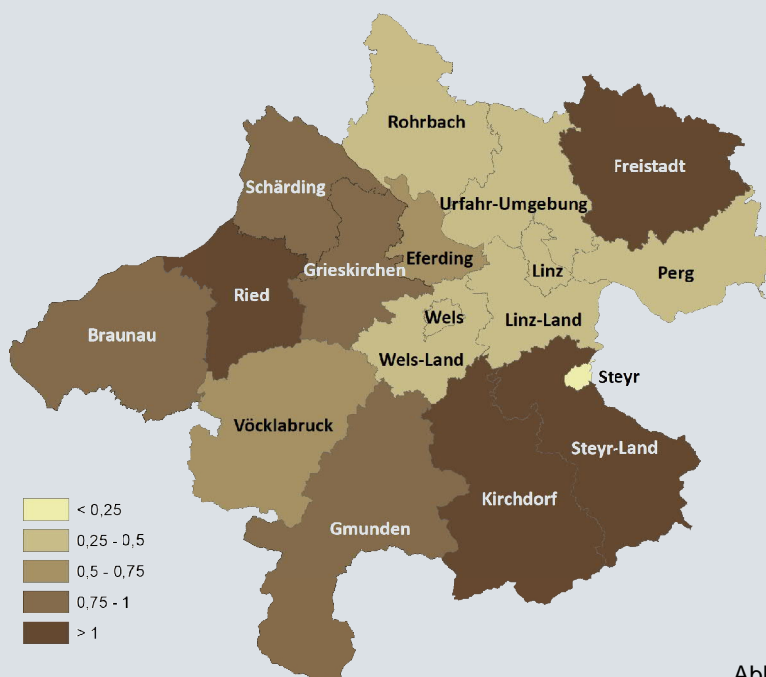


Abb. 2.7

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

Unfälle nach Straßenart

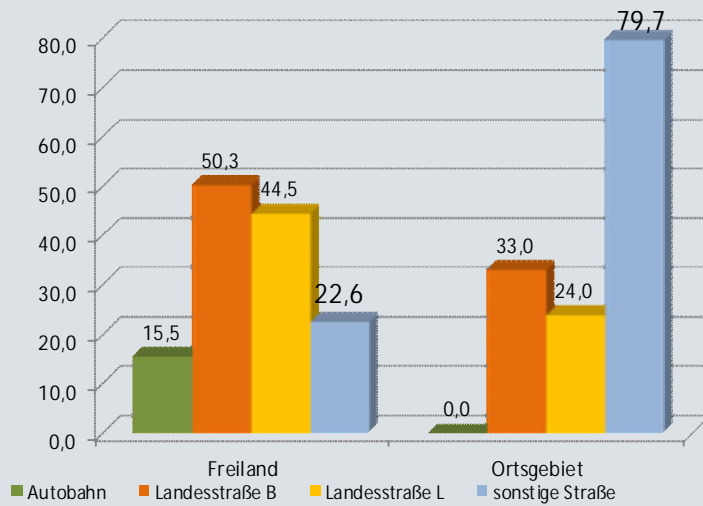


Abb. 2.8

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

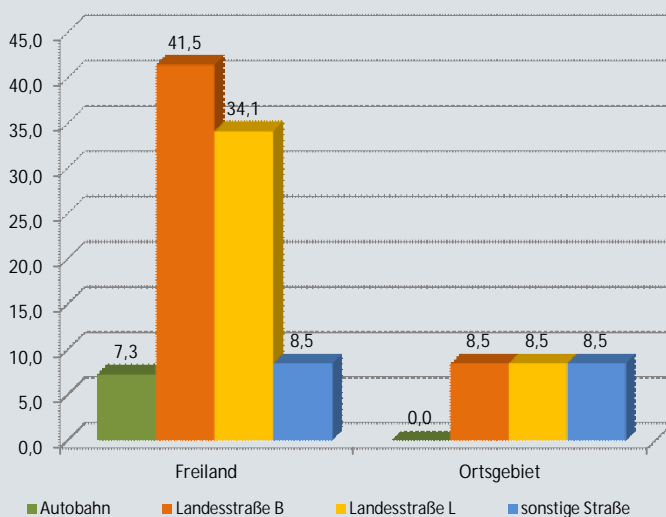


Abb. 2.9

Verunglückte Fahrzeuglenker nach Altersgruppen

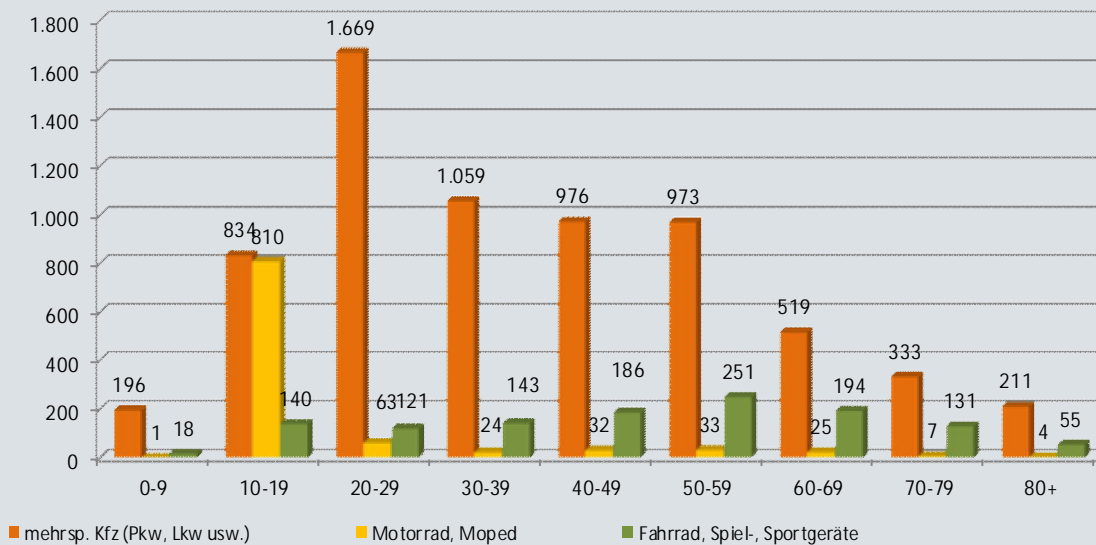


Abb. 2.10

Verunglückte MitfahrerInnen nach Altersgruppen

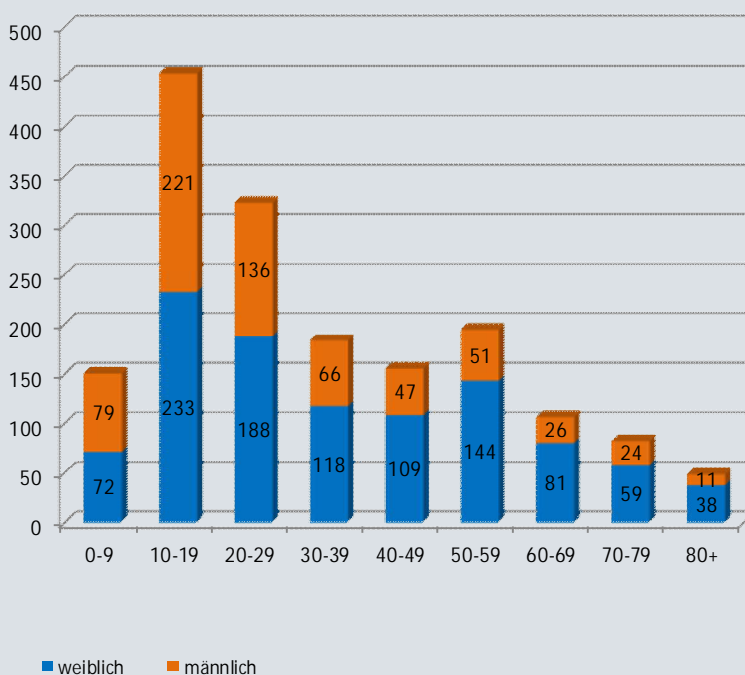


Abb. 2.11

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, Leichtsinns, 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

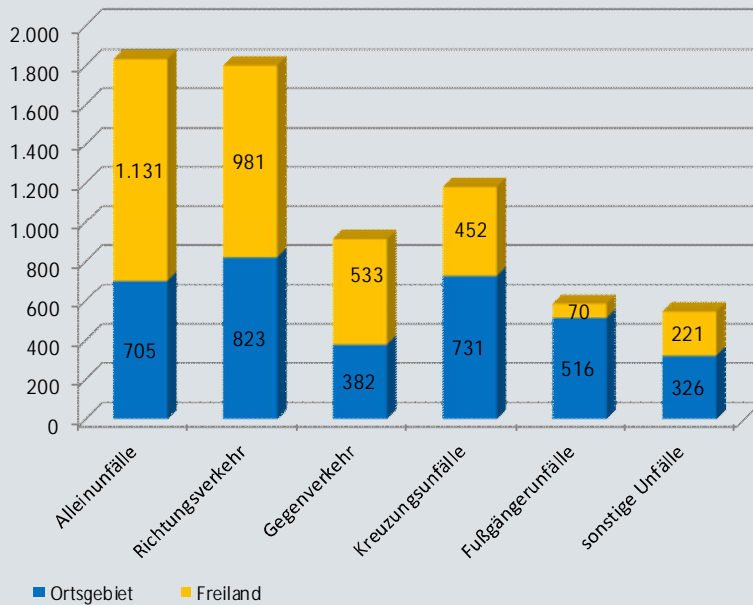


Abb. 2.12

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

Verkehrstote nach Unfalltypenobergruppen

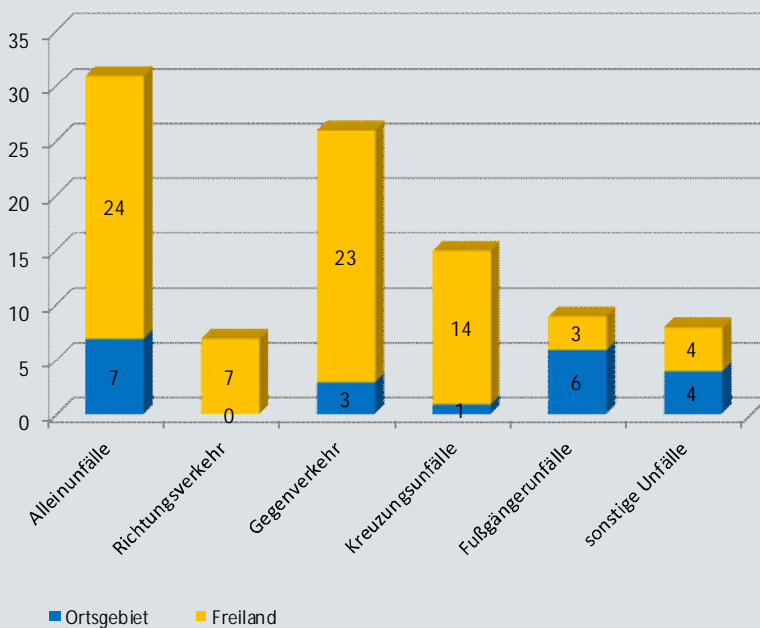


Abb. 2.13

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

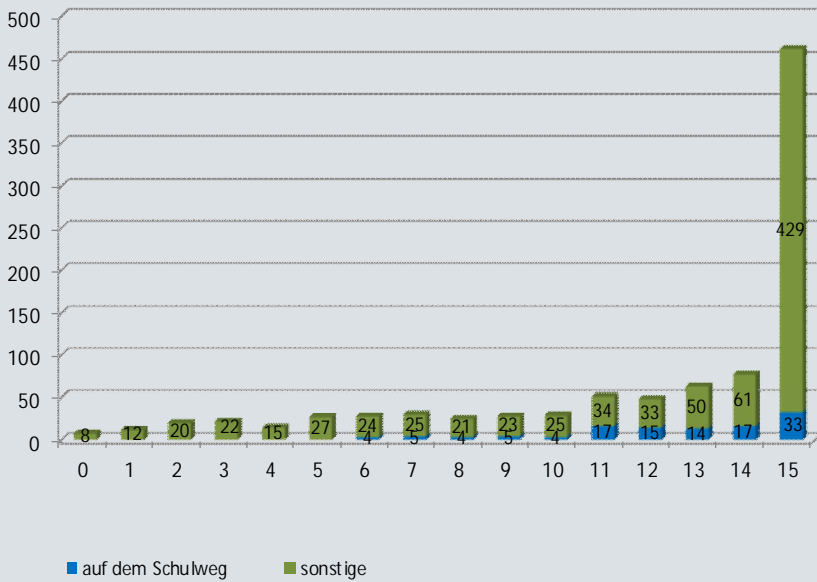


Abb. 2.14

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. Bei den über 15-jährigen sind die Mopeds für die hohe Verunglücktenrate ausschlaggebend.

Verunglückte Kinder nach Verkehrsbeteiligung

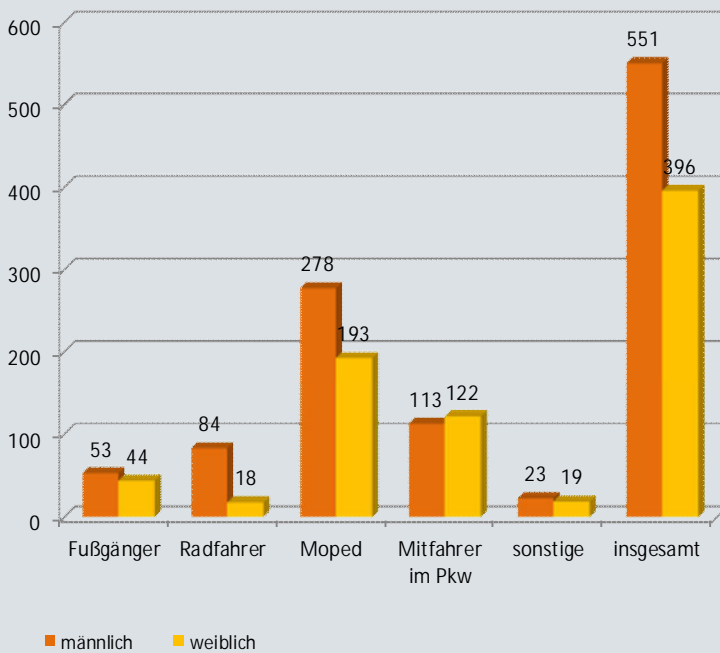


Abb. 2.15

Auffallend ist besonders, dass wie schon in den Jahren zuvor auch im Jahr 2018 die Hälfte der verunglückten Kinder Mopedlenker waren. Die Burschen sind bei den Radfahrern einem vierfach höheren Unfallrisiko ausgesetzt als Mädchen.

In gurtpflichtigen KFZ verunglückte Kinder

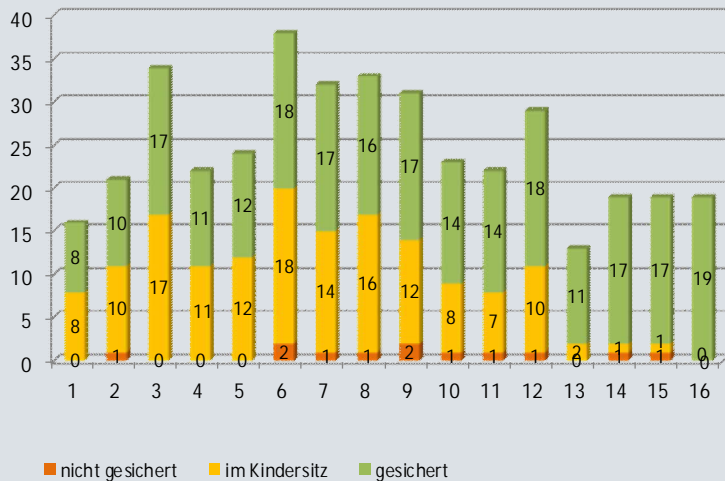


Abb. 2.16

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. 0,5 % der Kinder ungesichert im Pkw unterwegs. Eine höhere Gurtanschnallquote würde sich äußerst positiv auf die nebenstehende und in Abb. 2.15 dargestellte Zahl der verunglückten Mitfahrer im Pkw auswirken.

Verunglückte Kinder am Schulweg 2018, nach Beteiligung

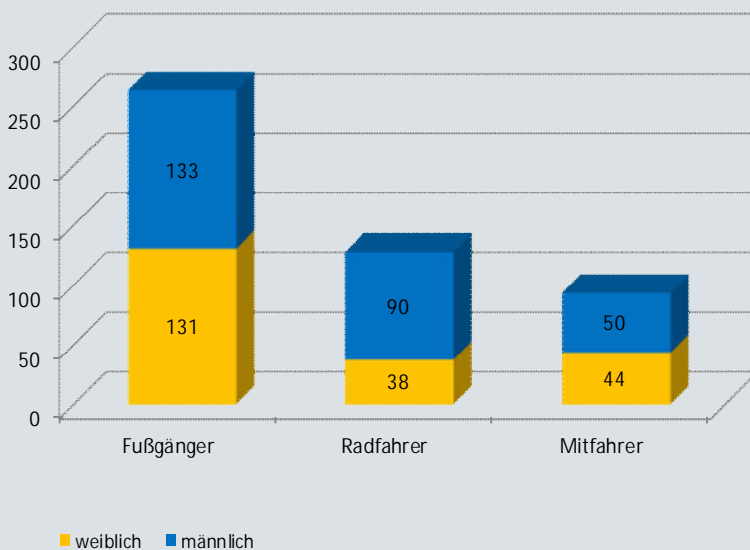


Abb. 2.17

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%

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 sechs Mal höher war als für jene Personen, die den Sicherheitsgurt verwenden.

In gurtpflichtigen KFZ
verunglückte Kinder nach Alter

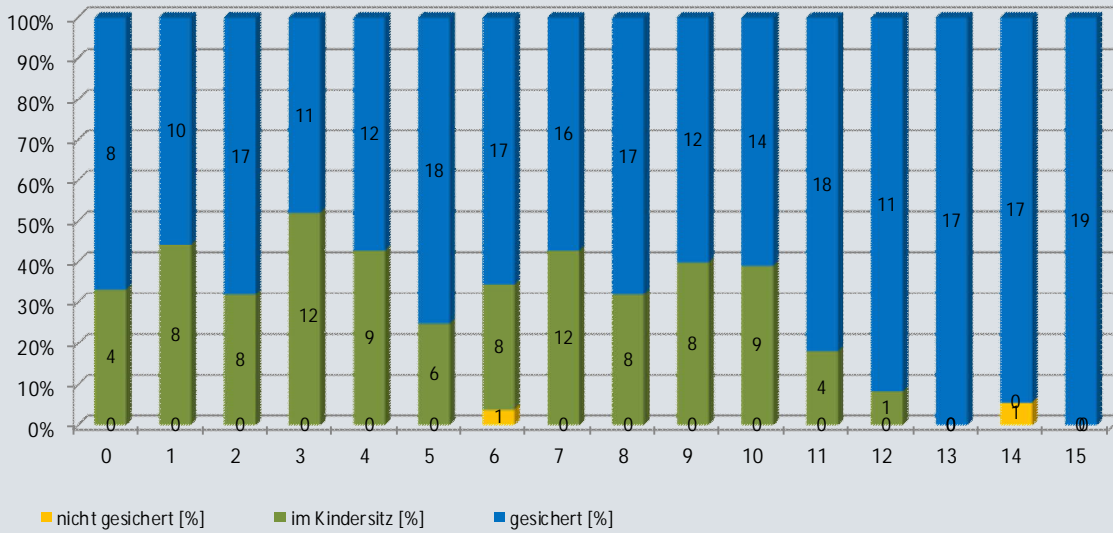


Abb. 2.18

Verunglückte Kinder nach Verkehrsbeteiligung

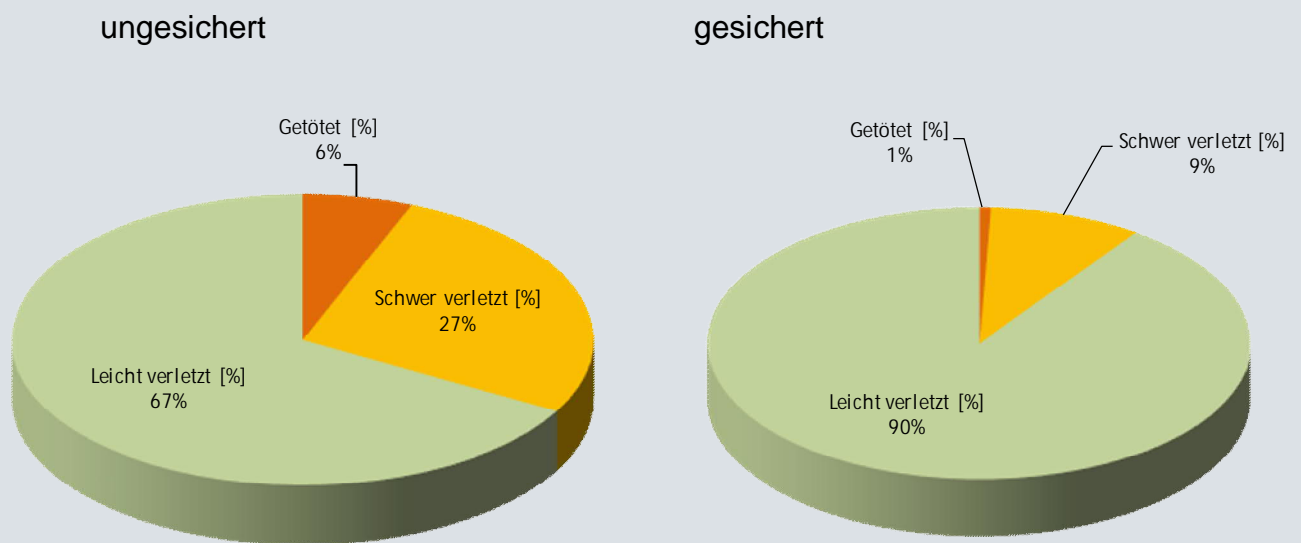


Abb. 2.19

Verletzungsschwere verunglückter Radfahrer, mit bzw. ohne Radhelm

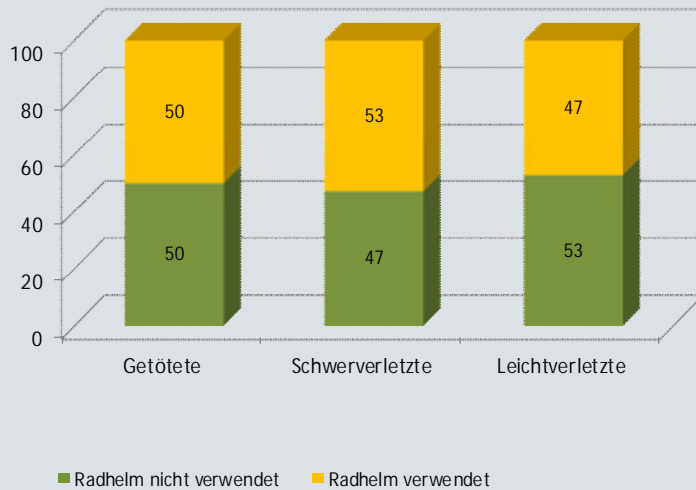


Abb. 2.20

Verletzungsschwere verunglückter Moped- und Motorradfahrer, mit bzw. ohne Helm

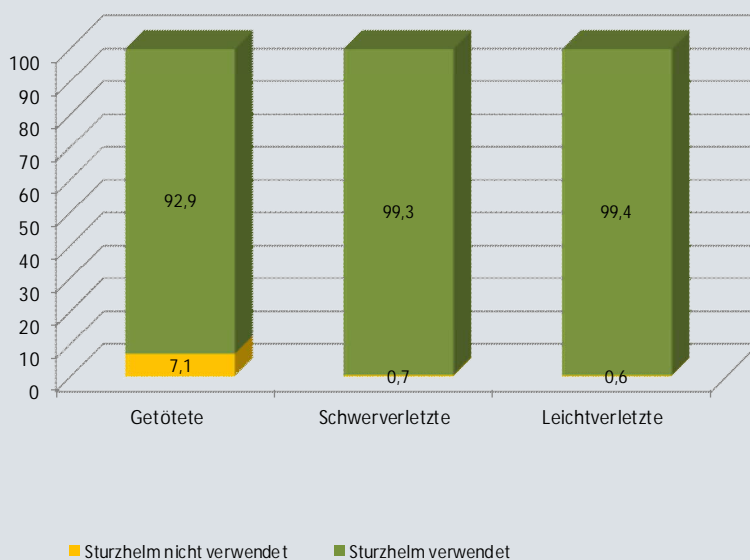
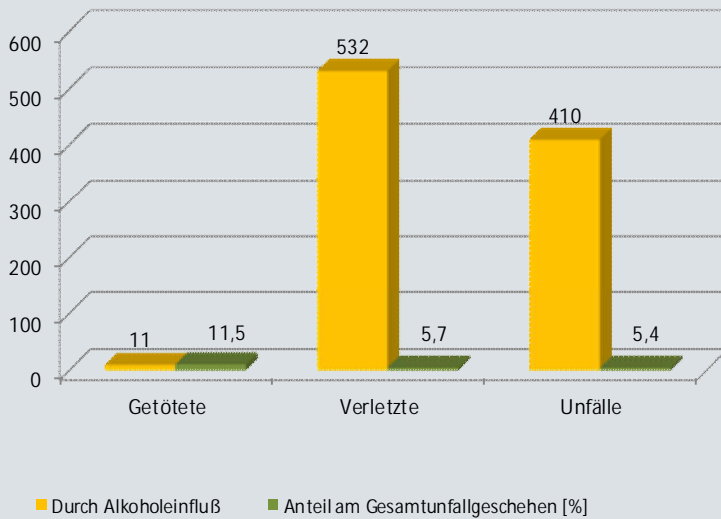


Abb. 2.21

Bei den Moped- und Motorradfahrern ist die Helmpflicht schon seit Jahren akzeptiert. Allerdings waren 7,1 % der Getöteten ohne Helm unterwegs.

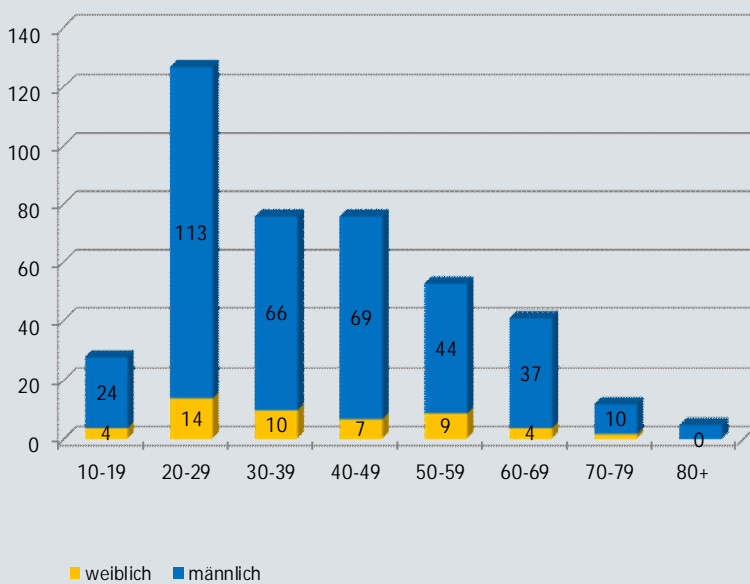
Unfälle und Verunglückte durch Alkohol



Bei 410 Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2018 mit alkoholisierten Beteiligten wurden 532 Personen verletzt und 11 getötet. Der Anteil am gesamtunfallgeschehen beträgt 5,4%

Abb. 2.22

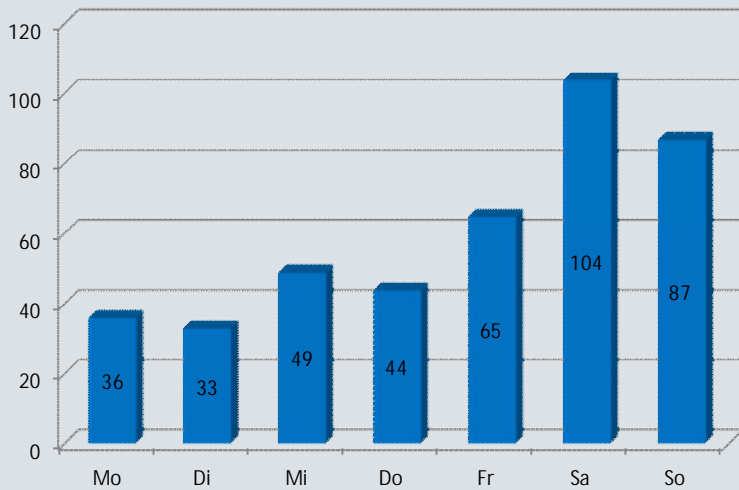
Alkoholisierte Beteiligte nach Altersgruppen



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 411 im Jahr 2018 gesunken. Den Großteil der alkoholisierten Unfallbeteiligten bilden mit 90% nach wie vor die Männer!

Abb. 2.23

Alkoholisierete 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

Alkoholisierete Beteiligte nach Monaten

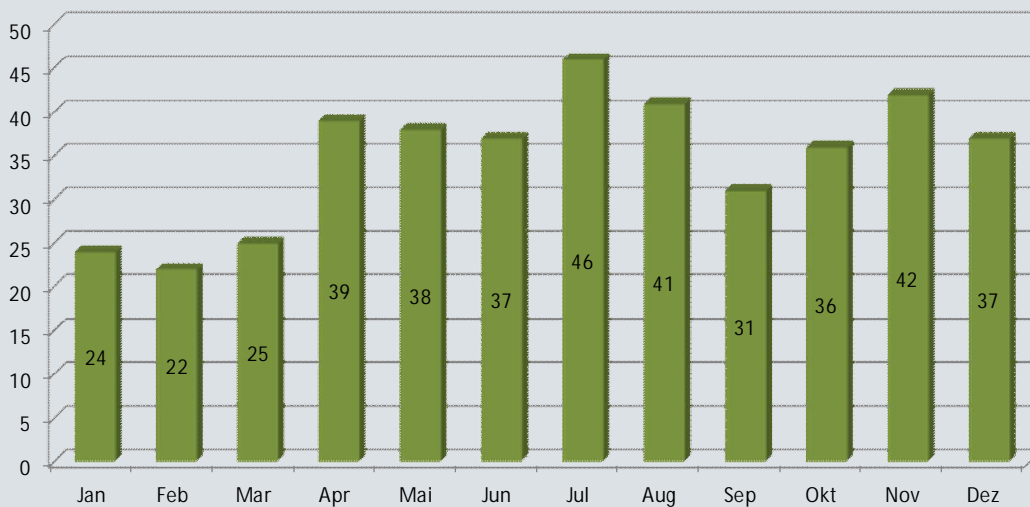


Abb. 2.25

Getötete FußgängerInnen nach Altersgruppen

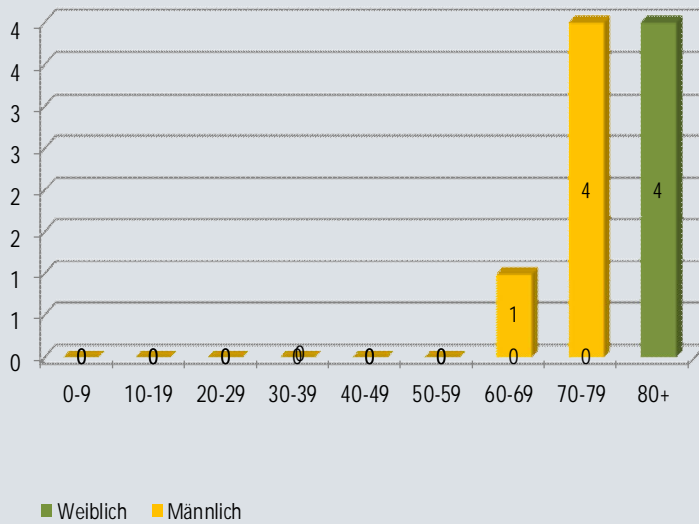


Abb. 2.26

Als Fußgänger sind besonders die 10 – 19-jährigen gefährdet zu verunglücken. Bei den über 70-jährigen Personen ist die Gefahr tödlich zu verunglücken relativ hoch. Die Notwendigkeit der Aktion zur sicheren Mobilität im Alter wird hier untermauert. Mit 575 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

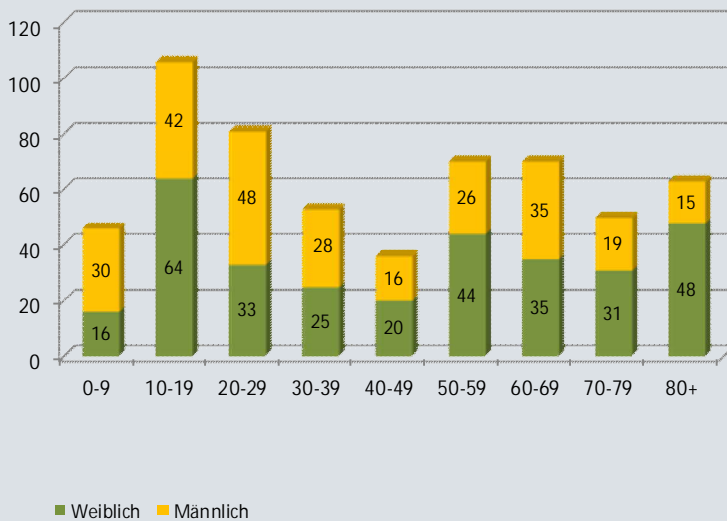


Abb. 2.27

Getötete RadfahrerInnen nach Altersgruppen

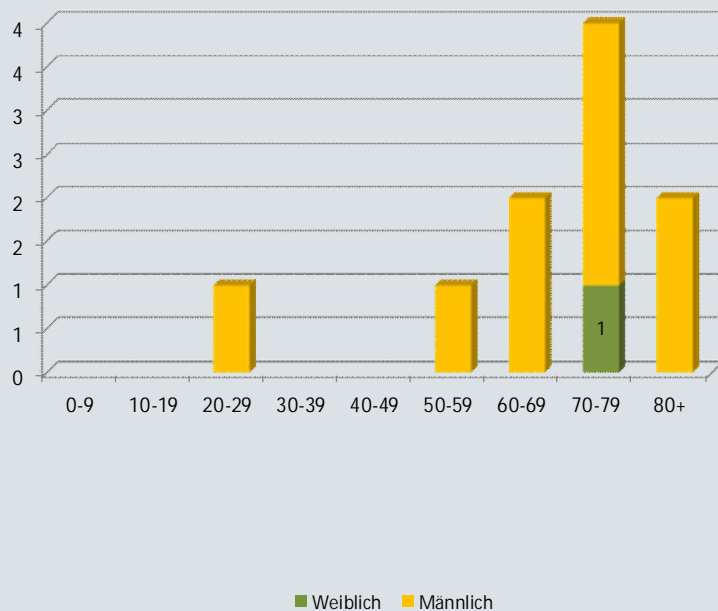


Abb. 2.28

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

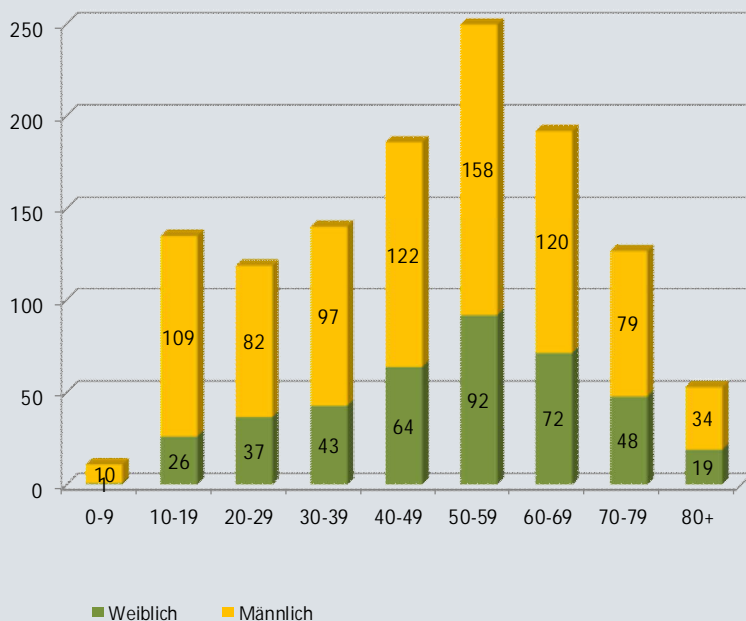


Abb. 2.29

Getötete PKW Insassen nach Altersgruppen

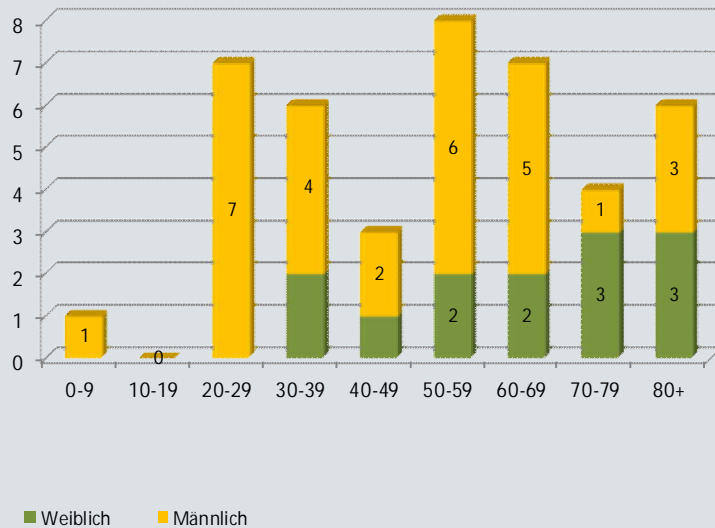


Abb. 2.30

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

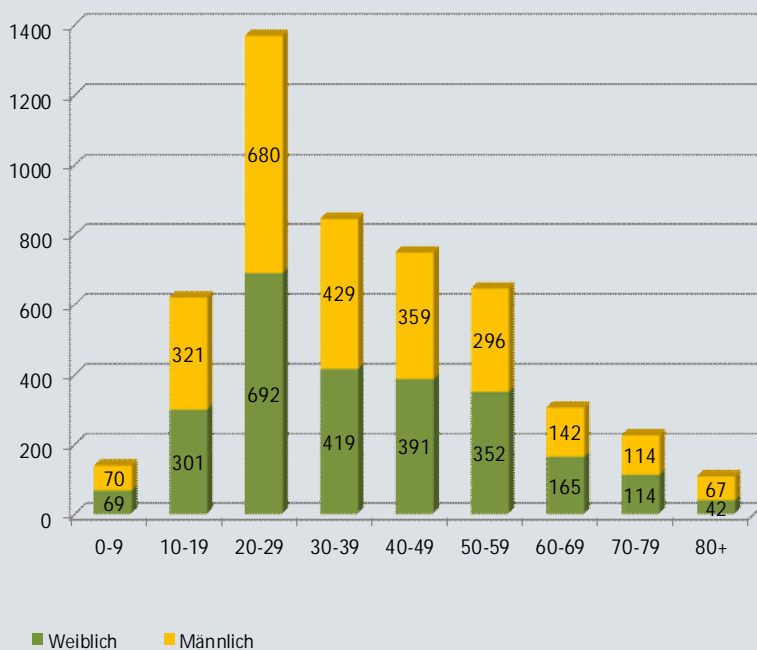


Abb. 2.31

Tödlich und schwer verletzte PKW – Insassen nach Unfalltypen

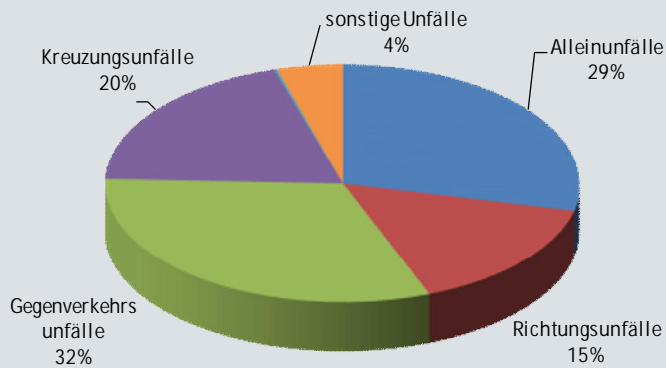


Abb. 2.32

Aus dem nebenstehenden Diagramm ist ersichtlich, dass tödliche oder schwer verletzte Pkw-Insassen zumeist im Gegenverkehrsbereich passieren. Die Ursache ist fast ausschließlich nicht der Situation angepasste Geschwindigkeit bzw. Spurhaltungsprobleme daraus. Dieses Fahrverhalten führt kaum zu Konflikten sondern gleich zu Unfällen.

Tödlich und schwer verletzte PKW – Insassen nach Straßenzustand

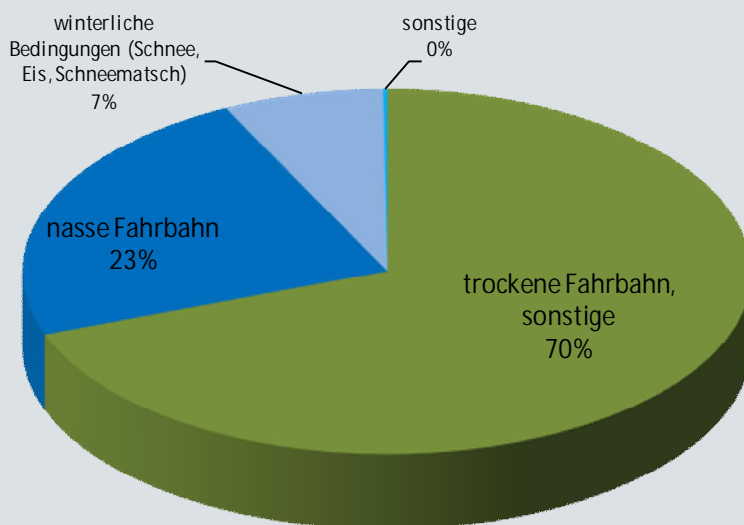


Abb. 2.33

Pkw-Unfälle mit tödlichen oder schweren Verletzungsfolgen ereignen sich großteils bei leicht erkennbaren und daher leicht zu bewältigenden Fahrbahnverhältnissen (fast 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

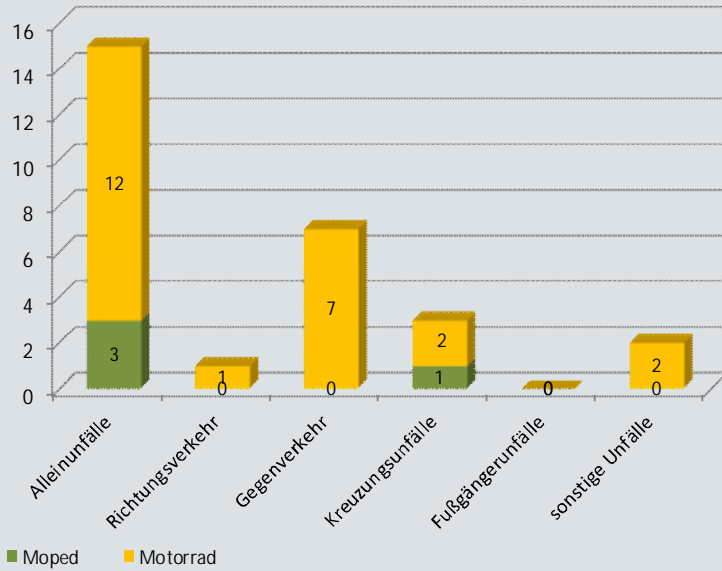


Abb. 2.34

Bei den im Jahr 2018 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

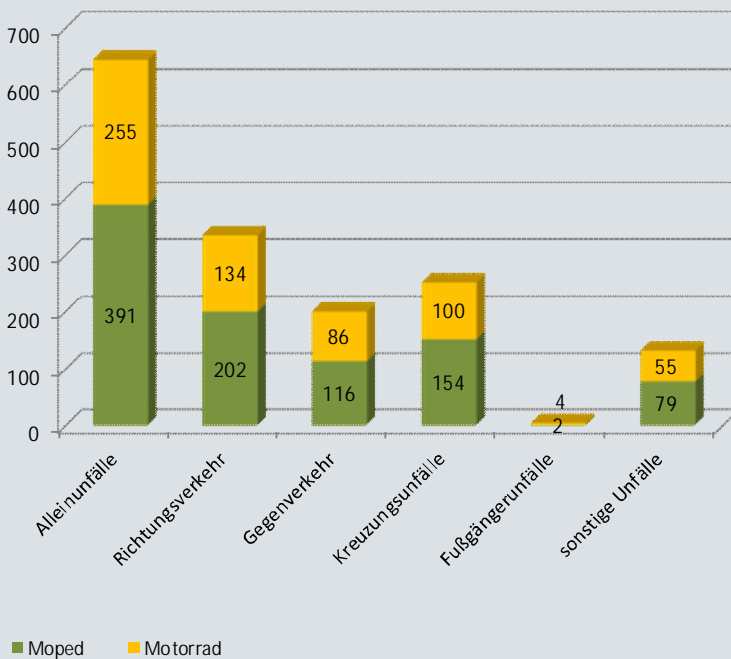
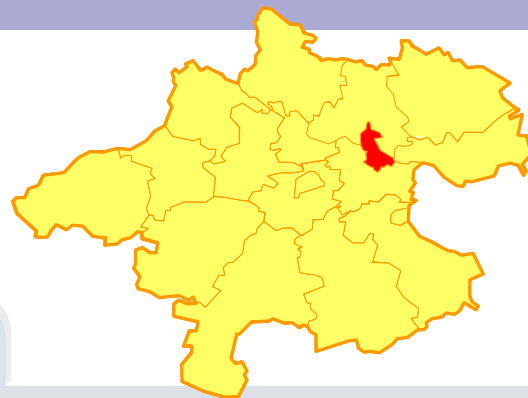
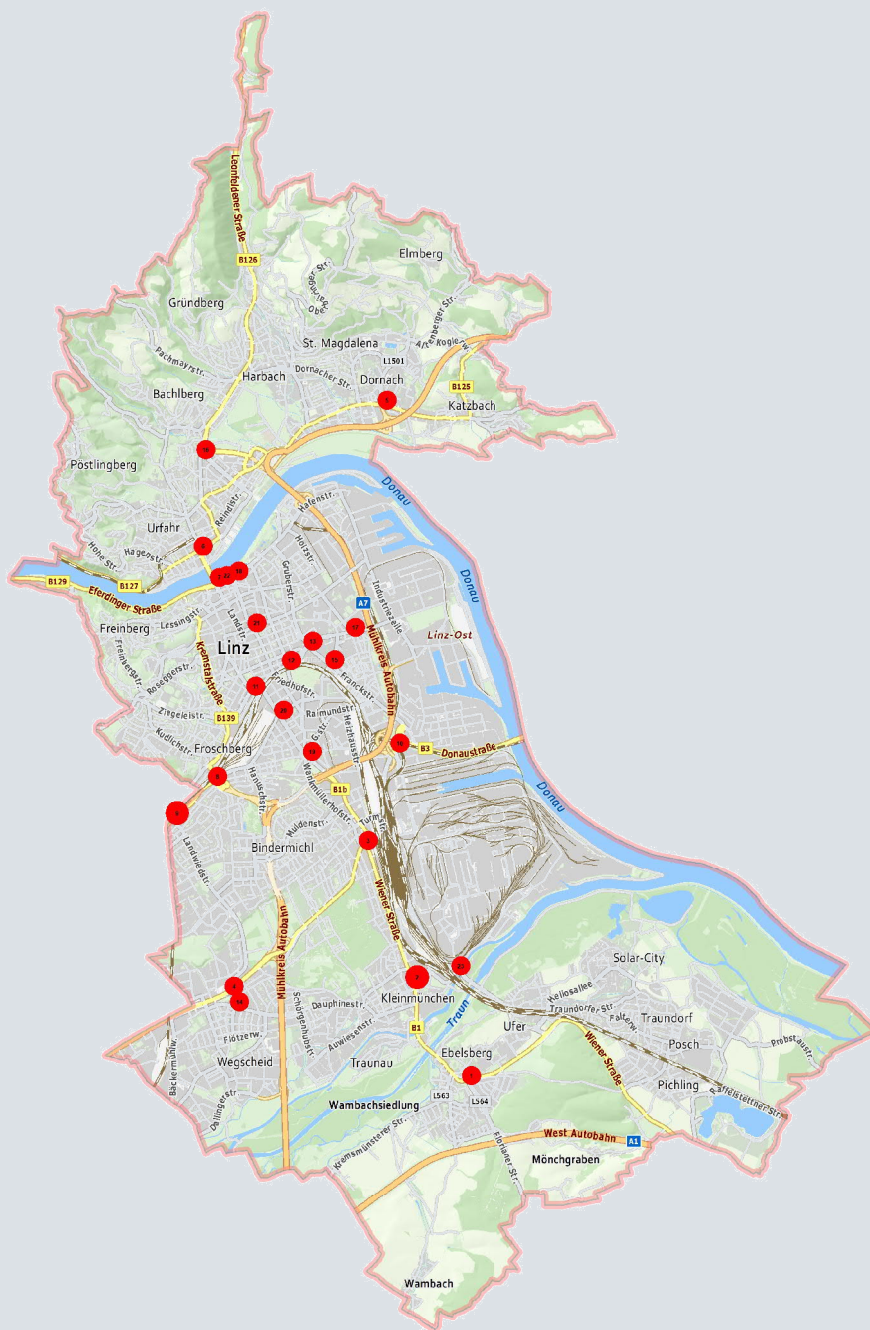


Abb. 2.35

Bezirk Linz-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
1	B1 Wiener Straße	VLSA-Krzg. B1 Wiener Straße - L564 Florianerstraße, km 180,4 - 180,43	4	5	4
2	B1 Wiener Straße	VLSA-Krzg. B1 Wiener Straße - Zeppelinstraße - Lunzer Straße, km 182,12 - 182,212	8	6	7
3	B1 Wiener Straße	VLSA-Krzg. B1 Salzburger Straße - Krempfstraße/Knoten neue Welt, km 184,22 - 184,35	5	5	7
4	B1 Wiener Straße	VLSA-Krzg. B1 Salzburger Straße - Landwiedstraße - Laskahofstraße, km 187,139 - 187,25	9	7	4
5	B125 Prager Straße	VLSA-Krzg. B125 Freistädter Straße - L1501 Altenberger Straße - A7 Anschlussstelle Dornach, km 1,818 - 1,9	6	3	8
6	B127 Rohrbacher Straße	VLSA-Krzg. B127 Rudolfstraße - B129 Hauptstraße, km 2,4 - 2,5	2	0	6
7	B129 Eferdinger Straße	VLSA-Krzg. B129 Hauptstraße/Nibelungenbrücke - Hauptplatz, km 0,45 - 0,55	1	5	6
8	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krzg. B139 Unionstraße - A7 Rampe West, km 3,2 - 3,3	6	4	7
9	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krzg. B139 Unionstraße - Landwiedstraße, km 3,965 - 4,1	4	13	6
10	B3 Donaustraße	VLSA-Krzg. B3 Stahlstraße - A7 Anschlussstelle Vöest-Knoten, km 239,1 - 239,139	5	5	3
11	Krzg. Bahnhofstraße - Kärntnerstraße	VLSA-Krzg. Bahnhofstraße - Kärntnerstraße - Volksgartenstraße	5	5	3
12	Krzg. Blumauerstraße - Dinghoferstraße	VLSA-Krzg. Blumauerstraße - Dinghoferstraße	3	7	5
13	Krzg. Blumauerstraße - Khevenhüllerstraße	VLSA-Krzg. Blumauerstraße - Khevenhüllerstraße - Franckstraße - Europaplatz	5	3	3
14	Krzg. Dauphinestraße - Laskahofstraße	VLSA-Krzg. Dauphinestraße - Laskahofstraße	3	5	3

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
15	Krzg. Franckstraße - Lastenstraße	VLSA-Krzg. Franckstraße - Lastenstraße - Liebigstraße	6	4	4
16	Krzg. Leonfeldner Straße - Weigunysstraße	VLSA Krzg. Leonfeldner Straße - Weigunysstraße - Linke Brückenstraße	3	3	4
17	Krzg. Prinz-Eugen-Straße - Garnisonsstraße	VLSA-Krzg. Prinz-Eugen-Straße - Garnisonsstraße	5	7	3
18	Krzg. Untere Donaulände - Rechte Donaustraße	Krzg. Untere Donaulände - Rechte Donaustraße	1	8	3
19	Krzg. Wiener Straße - Wankmüllerhofstraße	VLSA-Krzg. Wiener Straße - Wankmüllerhofstraße/Wiener Straße Fahrtrichtung Nord - Bulgariplatz	4	4	3
20	Krzg. Wiener Straße - Hamerlingstraße	VLSA-Krzg. Wiener Straße - Hamerlingstraße	6	0	4
21	Krzg. Mozartstraße - Dametzstraße	VLSA-Krzg. Mozartstraße - Dametzstraße	4	0	5
22	Krzg. Untere Donaulände - Nr. 4	Krzg. Obere Donaulände - Unter Donaulände - B129 Auffahrt Nibelungenbrücke	6	2	4
23	Krzg. Lunzerstraße	VLSA-Krzg. Lunzerstraße - Umfahrung Ebelsberg	0	4	5



Unfallkenngrößen 2016 - 2018

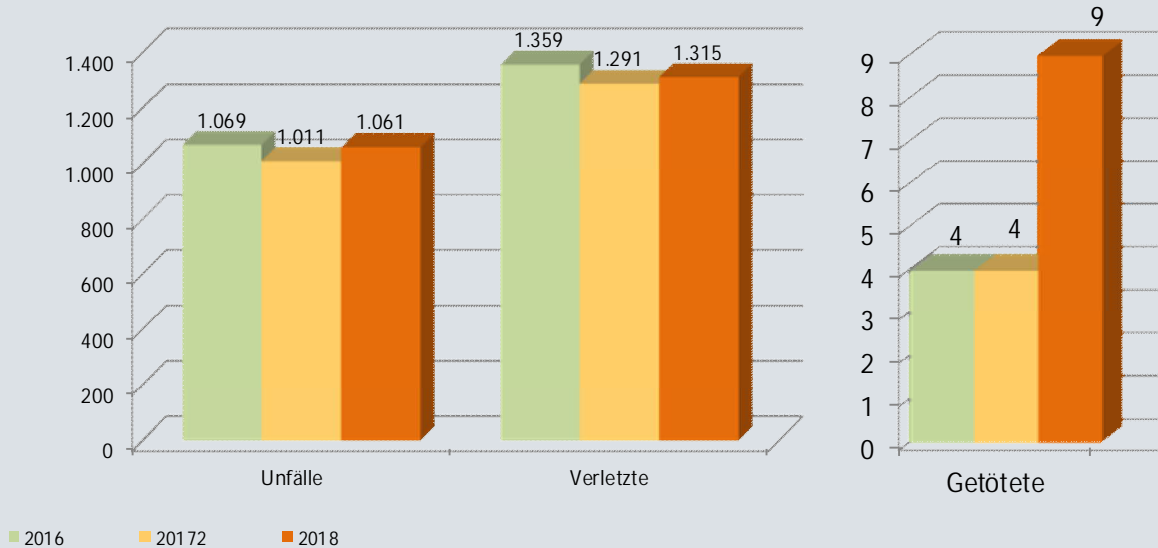


Abb. 3.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

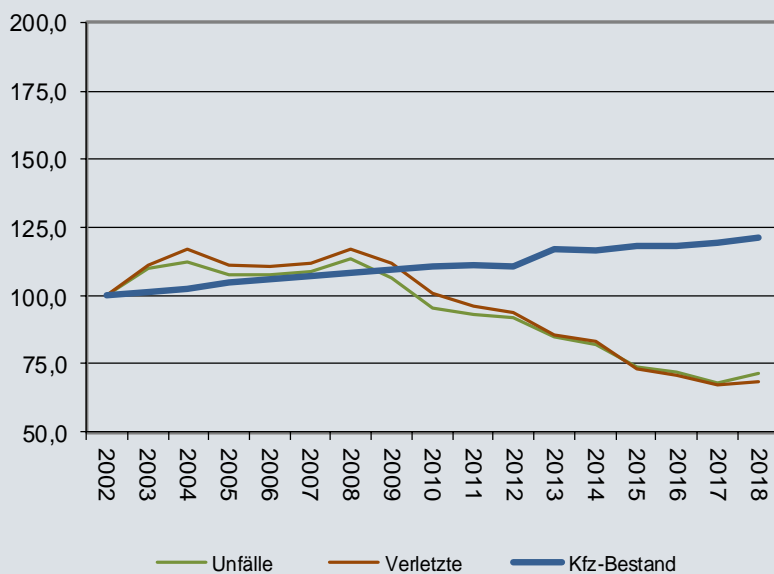


Abb. 3.3

Nachdem im Vorjahr der niedrigste Stand seit Beginn der Aufzeichnungen erreicht wurde, ist die Zahl der Unfälle mit Personenschaden 2018 wieder leicht auf 1315 angestiegen, bleibt jedoch unter dem Wert von 2016. Historisch gesehen ist 2018 also trotzdem nach 2017 das Jahr mit dem geringsten Unfallgeschehen, obwohl der Kfz-Bestand auch in der Landeshauptstadt nach wie vor stetig wächst. Leider sind im Jahr 2018 wieder 9 Personen tödlich verunglückt und liegt damit zum Teil deutlich über den Vorjahren und stellt den höchsten Stand seit 2008 dar.

Verunglückte nach Fahrzeugart

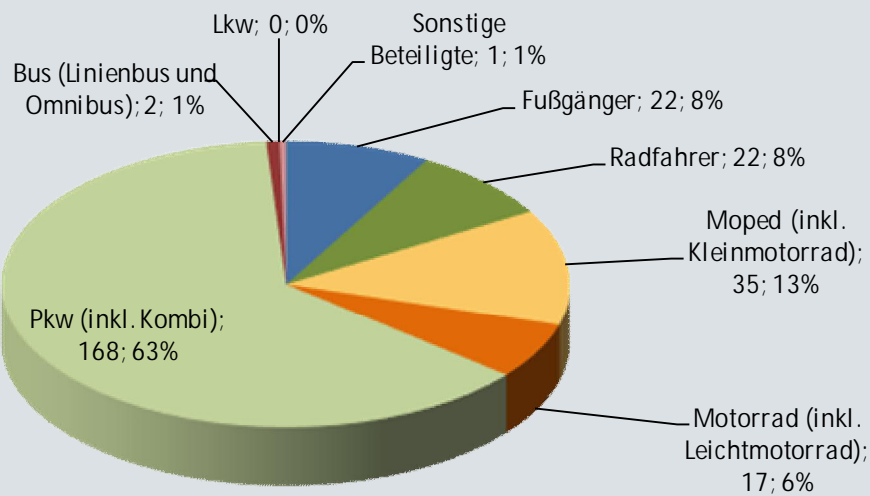


Abb. 3.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppe

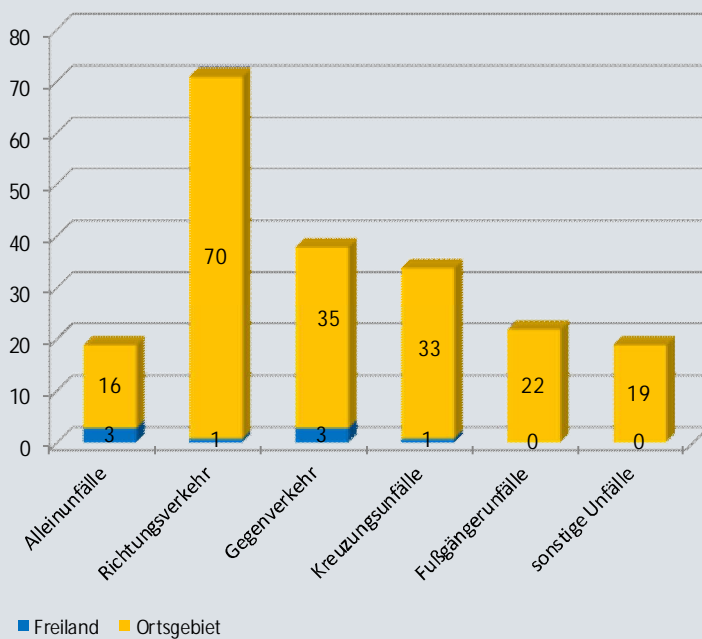
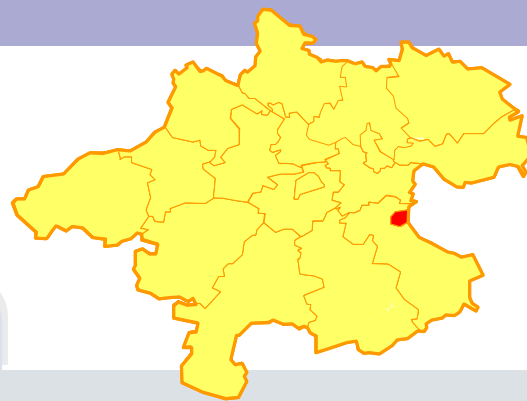


Abb. 3.5

Die Pkw-Beteiligung ging zwar im Vergleich zum Vorjahr etwas zurück, dennoch sind in die Mehrheit der Unfälle Pkw involviert. Damit einhergehend stieg der Anteil an beinahe allen anderen Fahrzeugarten und auch die typischerweise in Städten recht hohe Fußgängerbeteiligung. Einzig der Anteil an verunglückten RadfahrerInnen ging noch etwas zurück. Hinsichtlich der Unfalltypen ist 2018 ein merklicher Rückgang bei Alleinfällen zu verzeichnen. Die geringere Zahl an Unfällen im Gegenverkehr bzw. der Anstieg an Kreuzungsunfällen ist großteils auf eine Änderung in der Erfassung zurückzuführen. Ansonsten sind noch leichte Anstiege über alle Kategorien zu verzeichnen, welche sich durch die höhere Zahl der Gesamtunfälle 2018 erklären lassen.

Bezirk Steyr-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
1	B115 Eisenstraße	Krztg. Infangstraße, km 17,94 - 18,15	4	1	2
2	B115 Eisenstraße	Krztg. Prof. Albert Weinschenk Straße, km 18,6 - 18,844	3	2	2
3	B115 Eisenstraße	Krztg. Marlen Haushofer Straße, km 18,89 - 19,11	7	4	1
4	B115 Eisenstraße	Krztg. Zufahrt Spar bis Josef Ressel Straße, km 19,15 - 19,4	4	3	5
5	B115 Eisenstraße	Taborknoten, km 19,44 - 19,689	8	4	1
6	B115 Eisenstraße	Krztg. Pachergasse, km 19,7 - 19,805	4	2	3
7	B115 Eisenstraße	Krztg. Dukartstraße, km 20,3 - 20,4	0	5	2
8	B122 Voralpenstraße	Krztg. Haager Straße, km 29,1 - 29,319	5	5	3
9	B122 Voralpenstraße	Bereich Fischhubweg, km 29,369 - 29,6	2	3	4
10	B122 Voralpenstraße	Taborknoten, km 31,89 - 32,05	7	6	4
11	B122 Voralpenstraße	Krztg. Franz Paulmayr Straße, km 32,2 - 32,43	5	6	5
12	B122 Voralpenstraße	Krztg. L564, km 32,494 - 32,666	2	9	5
13	B122 Voralpenstraße	Krztg. Wiesenberg, km 33,265 - 33,4	2	3	2
14	B122 Voralpenstraße	Krztg. Annaberg, km 33,9 - 34,1	1	2	2
15	B122 Voralpenstraße	Krztg. Reindlgutstraße, km 34,285 - 34,5	1	2	2

Unfallkenngrößen 2016 - 2018

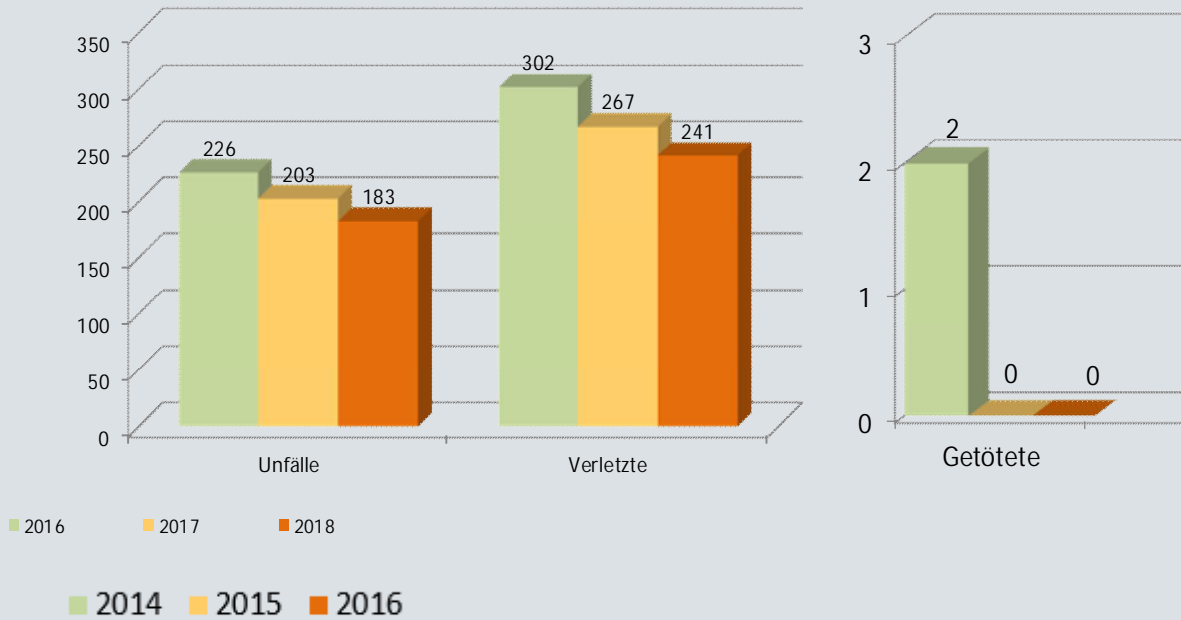


Abb. 4.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

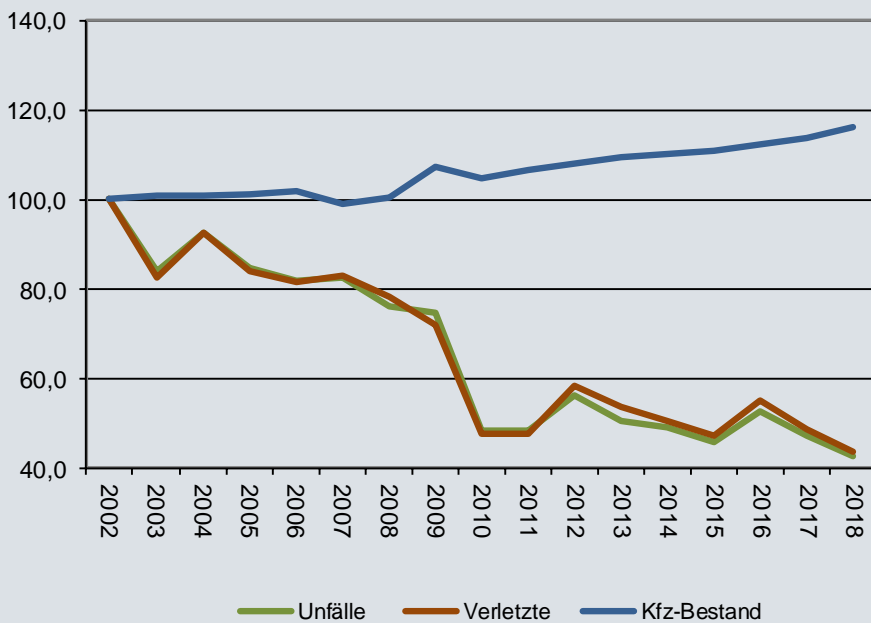


Abb. 4.3

Die Unfallkenngrößen sind gegenüber dem Vorjahr wieder gesunken. Erfreulicherweise wurde wieder kein Todesopfer im Straßenverkehr verzeichnet. In Steyr ist das Unfallgeschehen zum Großteil durch die B115 sowie die B122 geprägt. Auf diesen Hauptverkehrsadern ist das Unfallrisiko wegen der Verkehrsdichte am höchsten.

Verunglückte nach Fahrzeugart

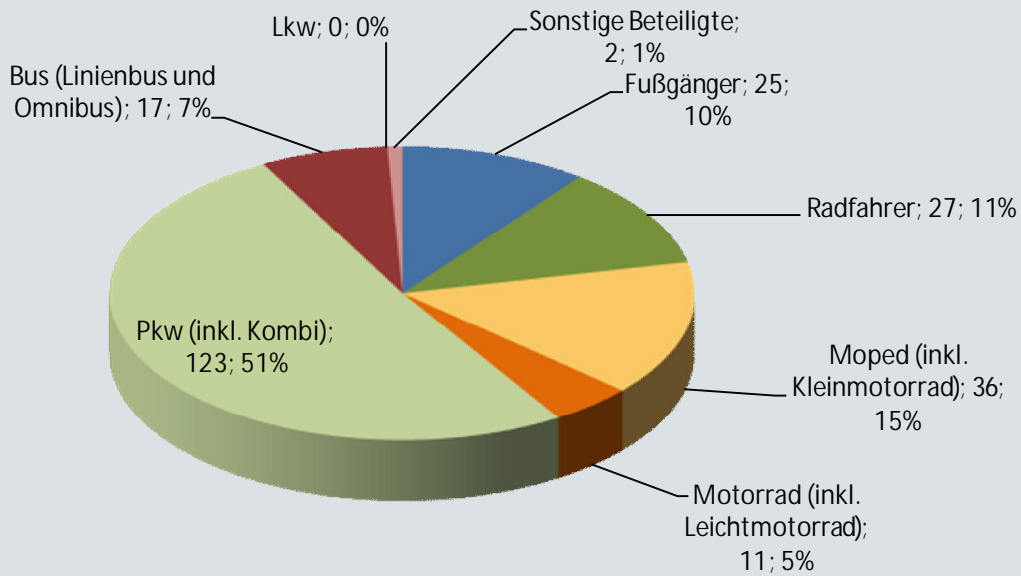


Abb. 4.4

Unfallkenngrößen 2016 - 2018

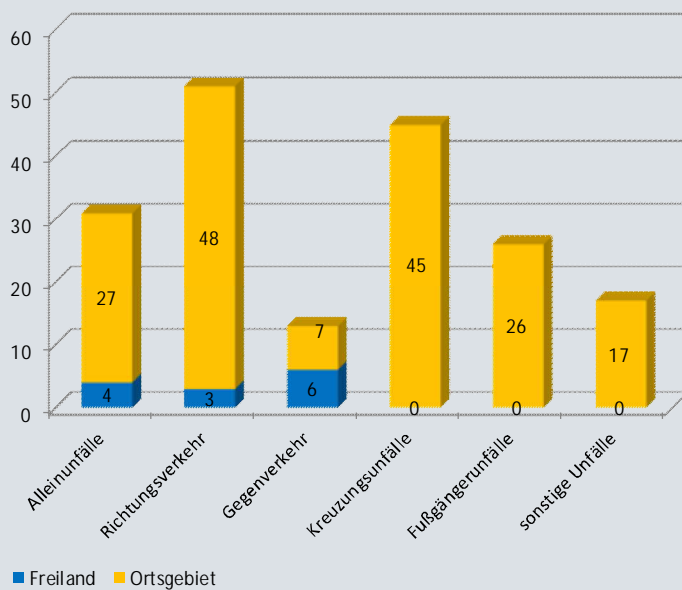
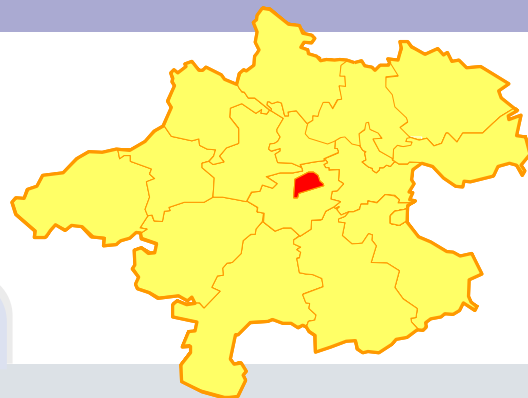


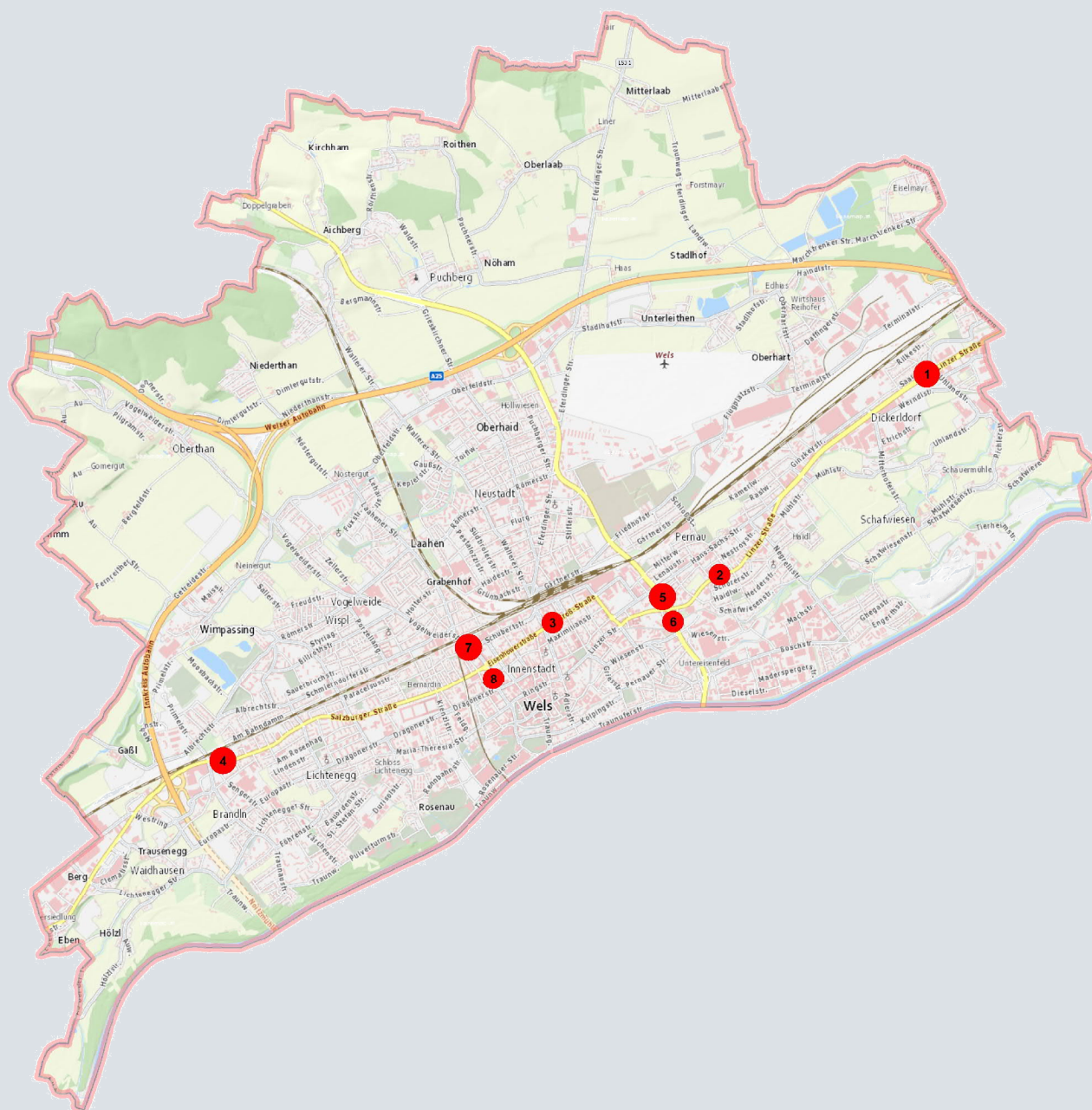
Abb. 4.5

In Steyr ist die hohe Anzahl der Auffahr- und Kreuzungsumfälle prägnant. Dies ist ein übliches Bild für den städtischen Bereich. Gründe dafür sind meist nicht eingehaltene Sicherheitsabstände, Unachtsamkeit sowie die hohe Verkehrsdichte.

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 Limzerstrasse / Uhlandstrasse, km 205,476 - 205,625	4	2	4
2	B1 Wiener Straße	Kreuzung Linzerstrasse / Raimundstrasse, km 208,021 - 208,27	3	0	2
3	B1 Wiener Straße	Kreuzung Dr Groß-Straße / Dr Schauer-Straße, km 209,814 - 210,039	4	1	2
4	B1 Wiener Straße	Kreuzung Salzburgerstrasse / Ritterspornstrasse, km 213 - 213,247	5	7	3
5	B137 Innviertler Straße	Kreuzung Innviertlerstrasse / Hans-Sachs- Strasse, km 0,001 - 0,24	7	10	6
6	B138 Pyhrnpassstraße	Kreuzung Kasbergerstrasse / Wiesenstrasse, km 0,01 - 0,233	2	2	5
7	L519 Innbachtalstraße	Kreuzung Vogelweiderstr/ Schubertstr/ Hinterschweigerstr, km 0,132 - 0,338	4	4	5
8	L567 Thalheimer Straße	Kreuzung Dr Salzmanstr / Dragonerstr., km 0,031 - 0,242	2	1	3

Unfallkenngrößen 2016 - 2018

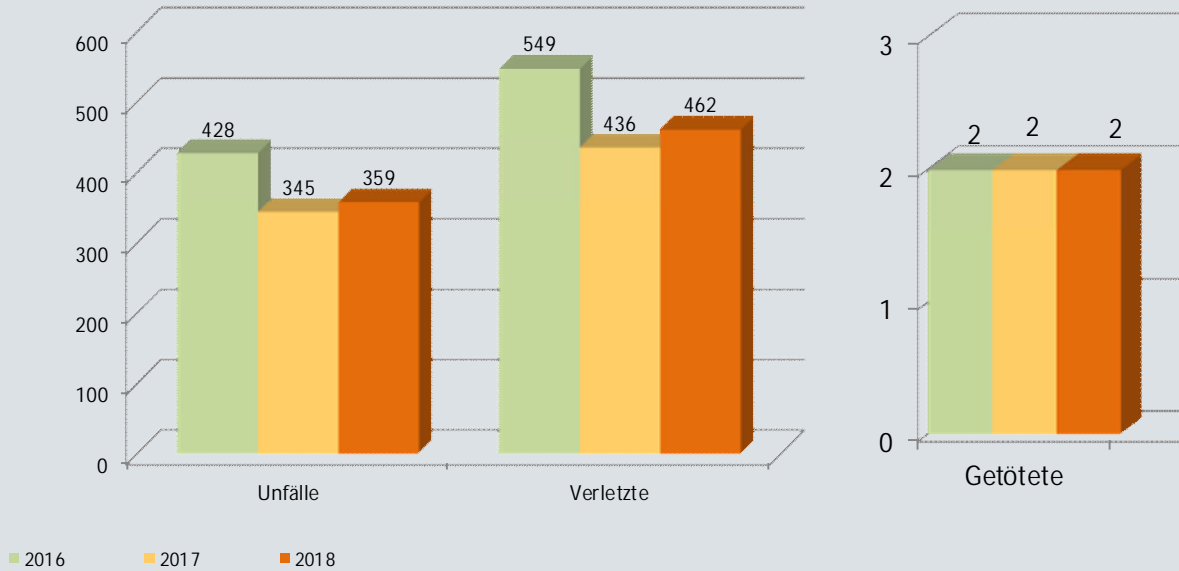


Abb. 5.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

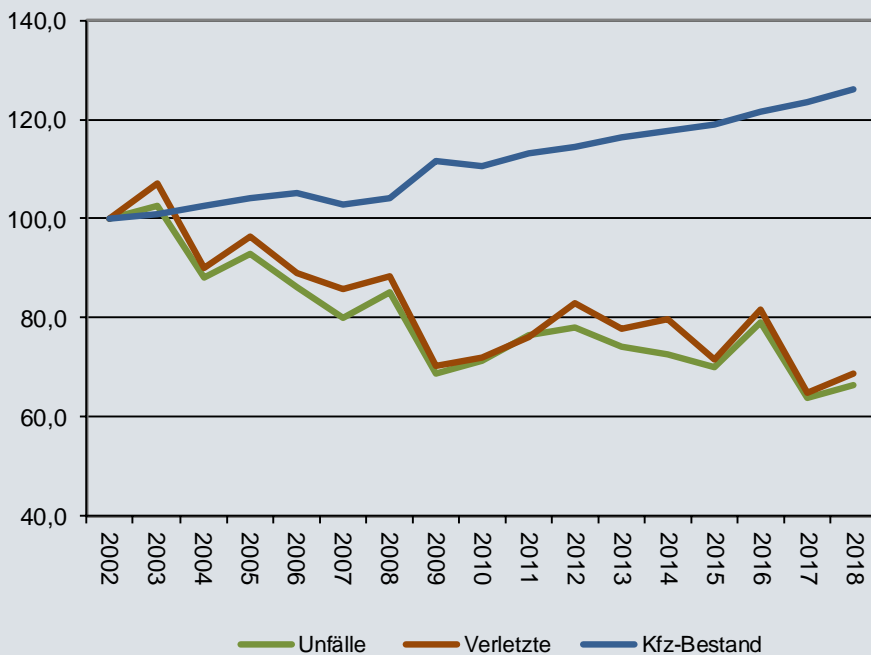


Abb. 5.3

Die Anzahl der in der Stadt Wels zugelassenen KFZ ist in der letzten 3 Jahren um ca. 3,8 % gestiegen. Die Anzahl der Verkehrstoten, 2 pro Jahr, sind in den letzten 3 Jahren trotz steigendem Verkehrsaufkommen und steigenden KFZ- Zulassungszahlen zumindest gleich geblieben. Im Vergleich zu 2017 ist die Anzahl der Verkehrsunfälle 2018 in Bezug auf die steigenden Zulassungszahlen fast gleichstark angestiegen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

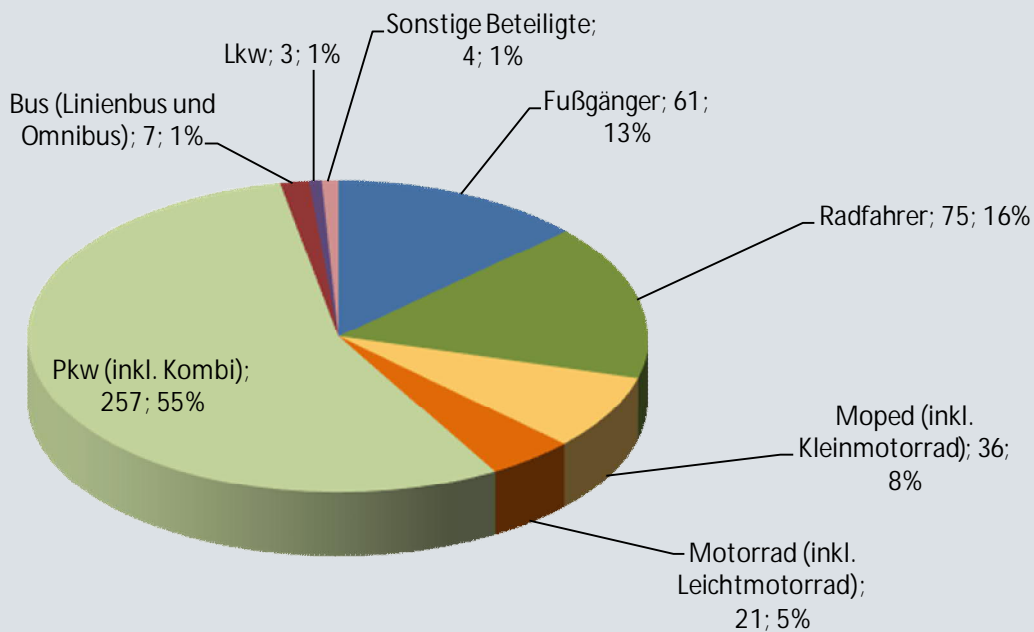


Abb. 5.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppe

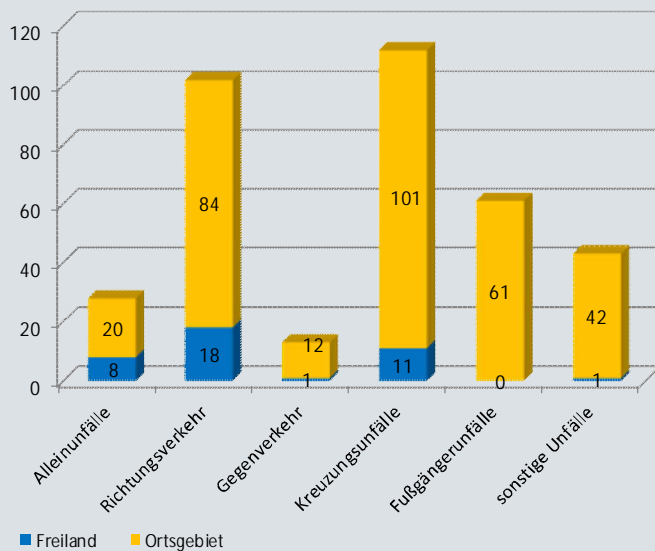
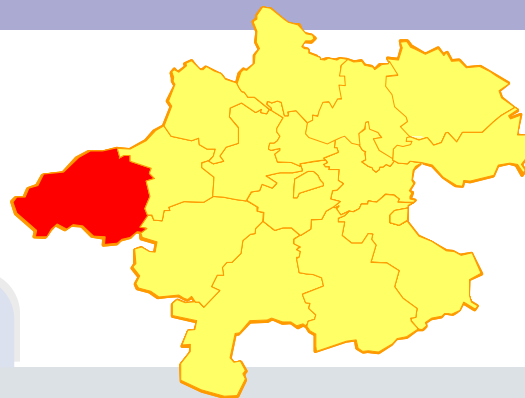


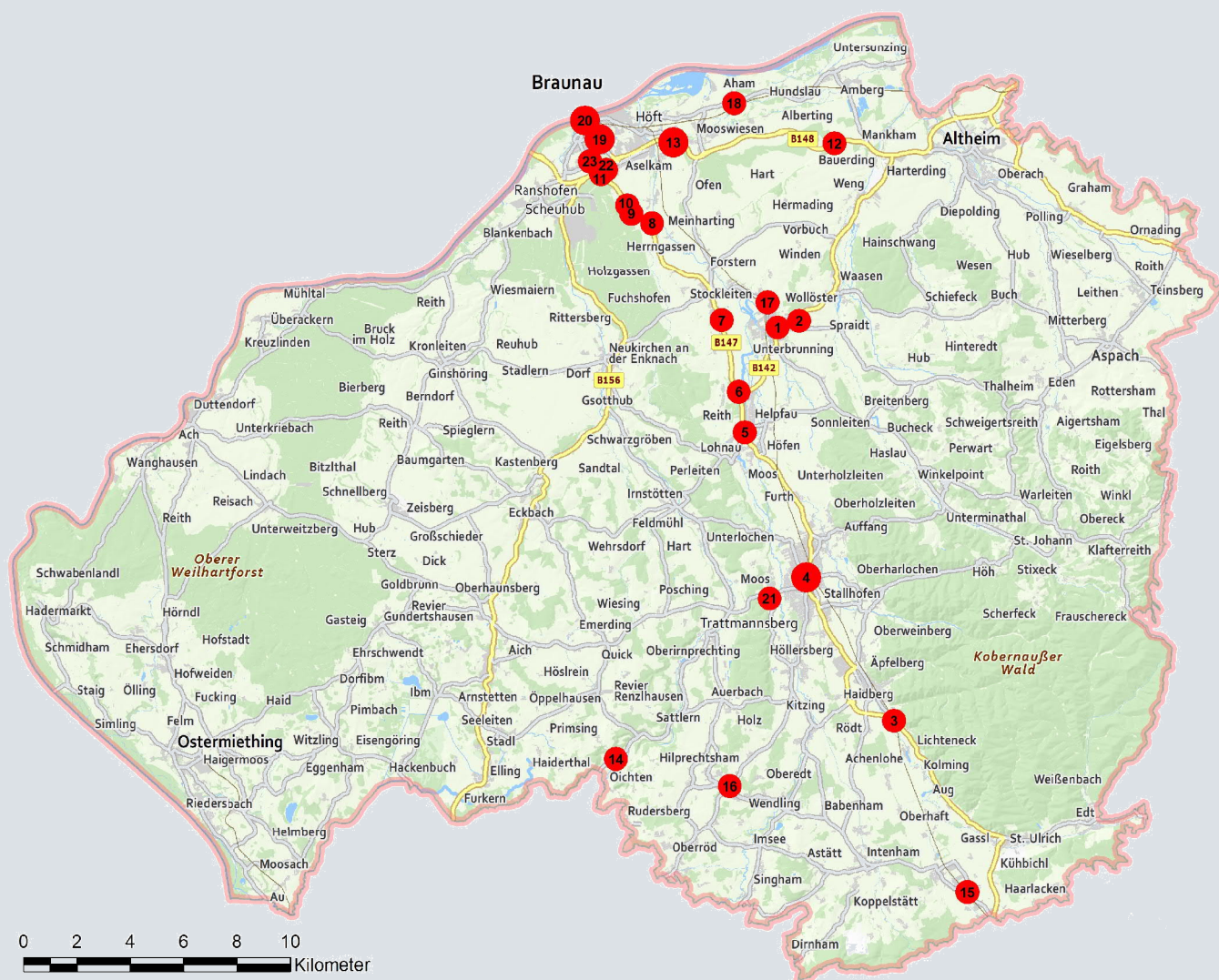
Abb. 5.5

Wie in vielen städtischen Bereichen ist der Unfalltyp Kreuzungsunfall und Richtungsverkehr dominant. Der Unfalltyp Richtungsverkehr (Auffahrunfälle) ist in Kreuzungsbereichen häufig auf den Bereich der Annäherung an die Kreuzung zurückzuführen. Ablenkung z.B. durch das Handy oder Navi, sowie Unaufmerksamkeit spielen dabei eine entscheidende Rolle. Die Anzahl der Unfälle mit dem Fahrrad ist im Vergleich zu 2017 um 1 % angestiegen und im Vergleich zu 2016 um 2 % zurückgegangen. Trotz permanenter Verbesserungen (Ausbau des Radwegenetzes, eigene Fahrbahnüberfahrten,...) für Radfahrer wird der Radfahrungsunfall wie auch der der Motorradunfälle relativ stark von den Witterungsverhältnissen beeinflusst. Geringe Schwankungen dieser Unfallzahlen korrelieren mit den Wetterverhältnissen. Die Anzahl der Fußgängerunfälle ist von 2016 auf 2018 um 3 % angestiegen. Gründe für Fußgängerunfälle liegen primär in der Unaufmerksamkeit und Ablenkung der Fußgänger und KFZ-Lenker. Im Hinblick auf die kommenden Jahre wird soweit im Rahmen der technischen und finanziellen Mittel möglich eine weitere Optimierung der Verkehrsverhältnisse angestrebt mit dem Ziel die Unfallzahlen nachhaltig zu reduzieren.

Bezirk Braunau



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
1	B142 Mauerkirchener Straße	Gde. Mauerkirchen , Marktplatz, km 3,220 - 3,350	2	2	2
2	B142 Mauerkirchener Straße	Gde. Mauerkirchen und Moosbach, Spraidt, km 4,100 - 4,300	1	1	3
3	B147 Braunauer Straße	Gde. Munderfing, Bahnübergang Katztal, km 10,915 - 11,125	2	0	2
4	B147 Braunauer Straße	Stadtgebiet Mattighofen, km 16,285 - 18,855	16	19	25
5	B147 Braunauer Straße	Gde. Uttendorf, Schutzweg Brauerei, km 23,949 - 24,154	3	3	1
6	B147 Braunauer Straße	Gde. Uttendorf, Kreuzung B142, km 25,566 - 25,785	3	1	4
7	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Bereich Au, km 28,400 - 28,630	1	1	2
8	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Kühberg, km 33,373 - 33,570	2	3	1
9	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Bereich Schotterwerk, km 34,300 - 34,470	3	5	1
10	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Zufahrt Aching, km 34,714 - 34,750	0	2	2
11	B147 Braunauer Straße	B147, Kreisverkehr Bauhofstraße, km 36,157 - 36,390	3	1	2
12	B148 Altheimer Straße	Gde. Weng, Elling, km 23,450 - 23,639	3	1	2
13	B148 Altheimer Straße	Gde. St. Peter, Kreuzung Jahrsdorf, L1058 , km 30,030 - 30,600	5	4	2
15	L1025 Engelbachstraße	Gde. Feldkirchen b. M., Oichten, km 17,743 - 17,748	1	1	2
16	L1044 Baier Straße	Gde. Lengau, Schwöll, Oberehreneckerstraße, km 1,400 - 1,500	1	1	1
17	L1050 Siegertshafter Straße	Gde. Kichberg b.M., Enthamer Kreuzung mit L1048, km 4,368 - 4,490	2	2	2
18	L1053 Lachforststraße	Gde. Burgkirchen, Stockleiten, km 1,275 - 1,320	1	1	3
19	L1100 Hagenaustraße	Gde. St. Peter am Hart, Bogenhofen, km 3,734 - 3,800	2	0	2

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
20	L502 Simbacher Straße	Gde. Braunau am Inn, Kreisverkehr Laaber Holzweg, km 0,939 - 1,064	2	6	3
21	L502 Simbacher Straße	Gde. Braunau am Inn, Theatergasse, Stadtplatzeinfahrt, km 1,910 - 2,140	2	5	3
22	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Schalchen, Oberlindach, km 36,150 - 36,400	4	0	1
23	Krztg. Gewerbegebiet - Nr. 1	Gde. Braunau am Inn, Bauhofstraße Hofer Straße	0	1	4
24	Krztg. Salzburger Straße - Nr. 99	Gde. Braunau am Inn, Kreisverkehr	2	2	1



Unfallkenngrößen 2016 - 2018

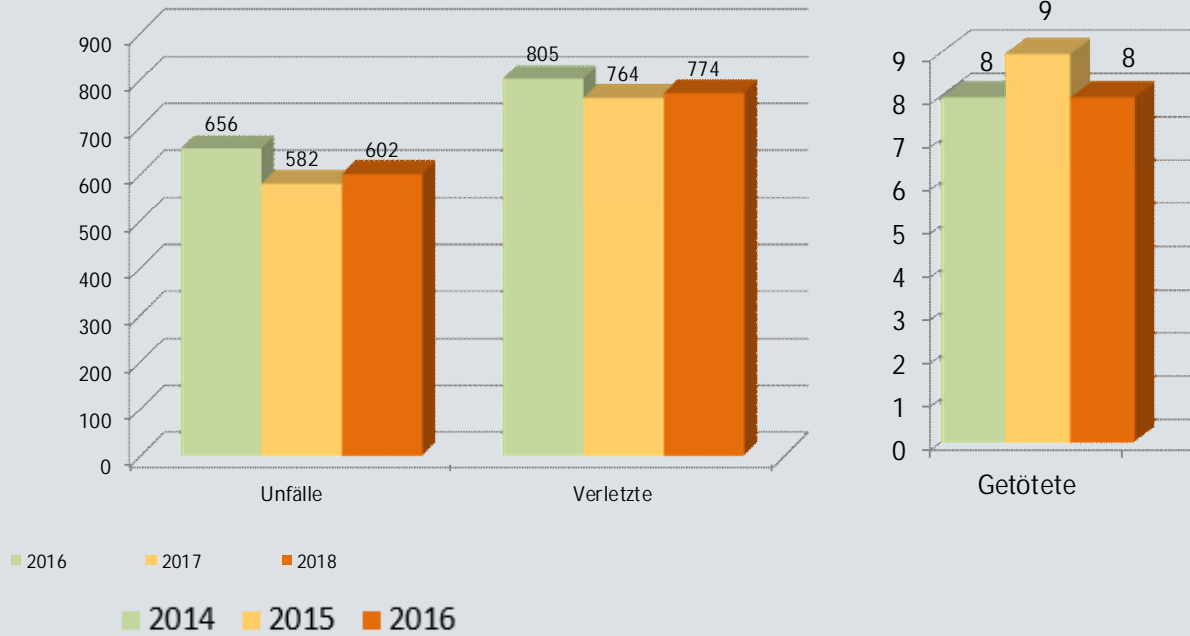


Abb. 6.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

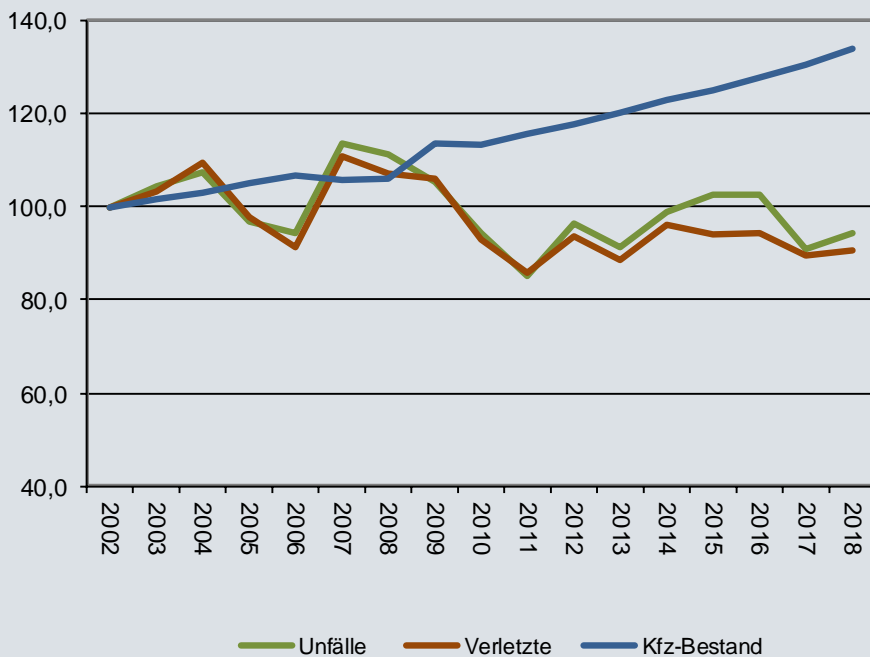


Abb. 6.3

Die Anzahl der alljährlich erfassten Unfallhäufungsstellen entspricht im Jahr 2018 der des Vorjahres 2017. Leicht gestiegen ist die Anzahl der verunglückten Personen. Dennoch stellen 602 Verkehrsunfälle mit Personenschaden über einen längeren Zeitraum von 18 Jahren betrachtet keine signifikante Abweichung vom Mittelwert dar. Dasselbe gilt für die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen. Im Jahr 2018 sind 8 Personen zu Tode gekommen. Trotz des ständig steigenden Verkehrsaufkommens liegt auch diese Anzahl im langjährigen Durchschnitt (gemessen über die Jahre 2000 bis 2018).

Verunglückte nach Fahrzeugart

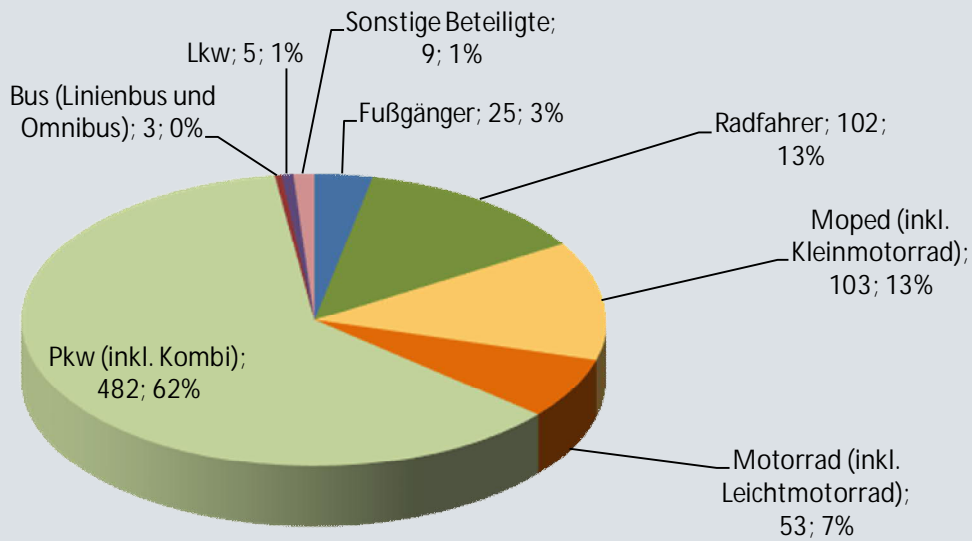
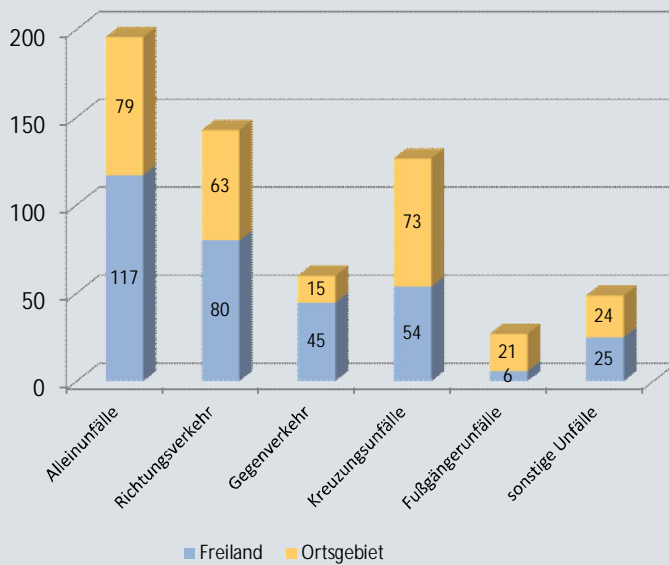


Abb. 6.4

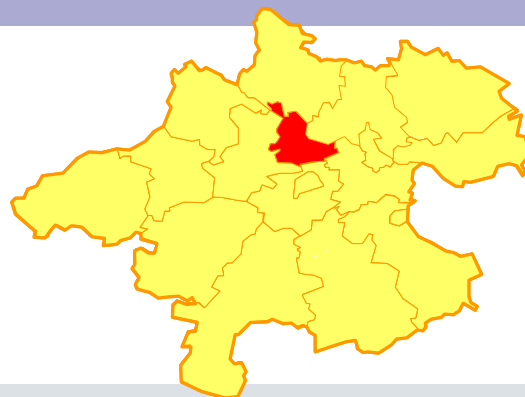
Unfälle nach Unfalltypenobergruppe



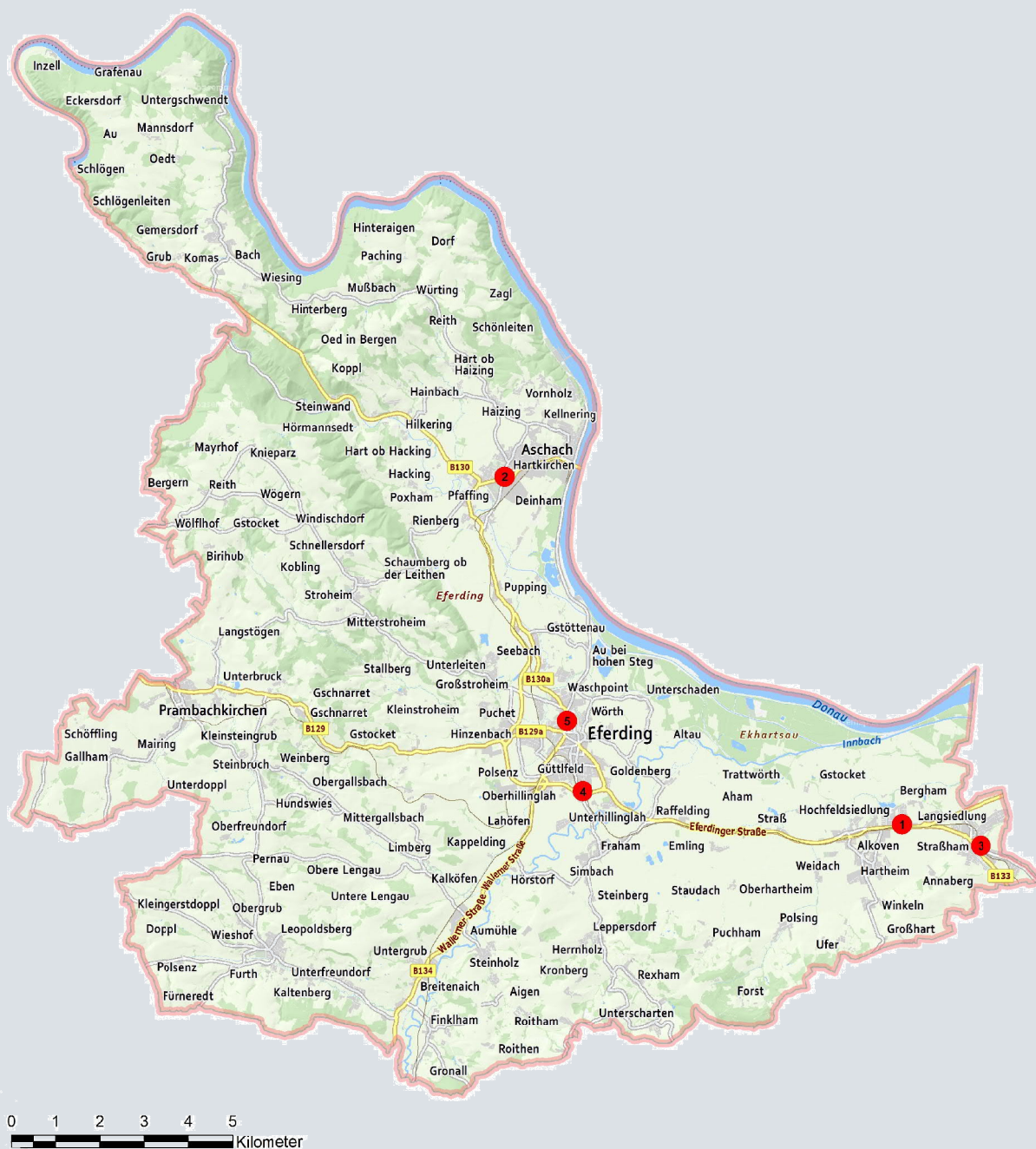
Die Abkommensunfälle (Alleinunfälle) waren bereits in der Vergangenheit die häufigste Unfallursache. Die Anzahl derselben ist leicht zurückgegangen. Auch die Anzahl der Verkehrsunfälle im Richtungsverkehr sowie die Kreuzungsunfälle stellen einen beträchtlichen Anteil aller Verkehrsunfälle dar. Der unfallträchtigste Straßenzug ist weiterhin die B147 Braunauer Straße. Hinsichtlich der verunglückten Personen nach Fahrzeugarten zeigte sich im Jahr 2018 eine gleichbleibende Tendenz mit Fahrradbeteiligung, die Verkehrsunfälle mit einspurigen Kraftfahrzeugen sind jedoch angestiegen. Die Beteiligung des Schwerverkehrs am Unfallgeschehen ist gestiegen.

Abb. 6.5

Bezirk Eferding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Eferding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Eferding

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
1	B129 Eferdinger Straße	Ortsgebiet Alkoven, km 16,552 - 16,72	1	2	2
2	B131 Aschacher Straße	Ortsgebiet Hartkirchen, km 14,26 - 14,4	1	1	3
3	B133 Theninger Straße	Ortsgebiet Straßham, km 9,46 - 9,65	2	0	3
4	L531 Schartener Straße	Ortsgebiet Eferding, km 15,3 - 15,35	5	0	1
5	L531 Schartener Straße	Ortsgebiet Eferding, km 17,152 - 17,4	0	2	2

Unfallkenngrößen 2016 - 2018

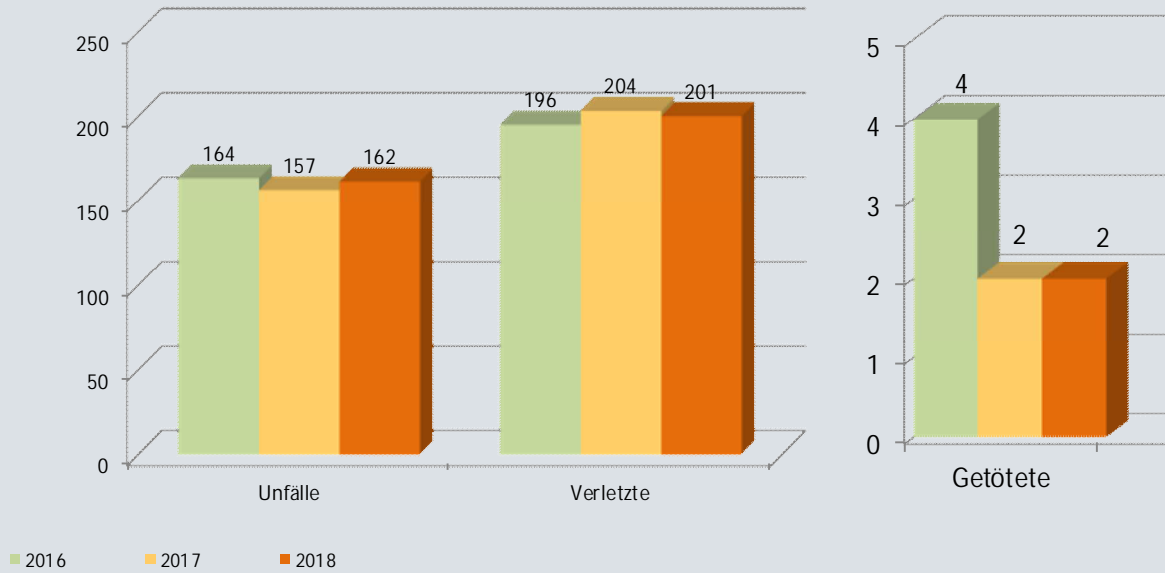
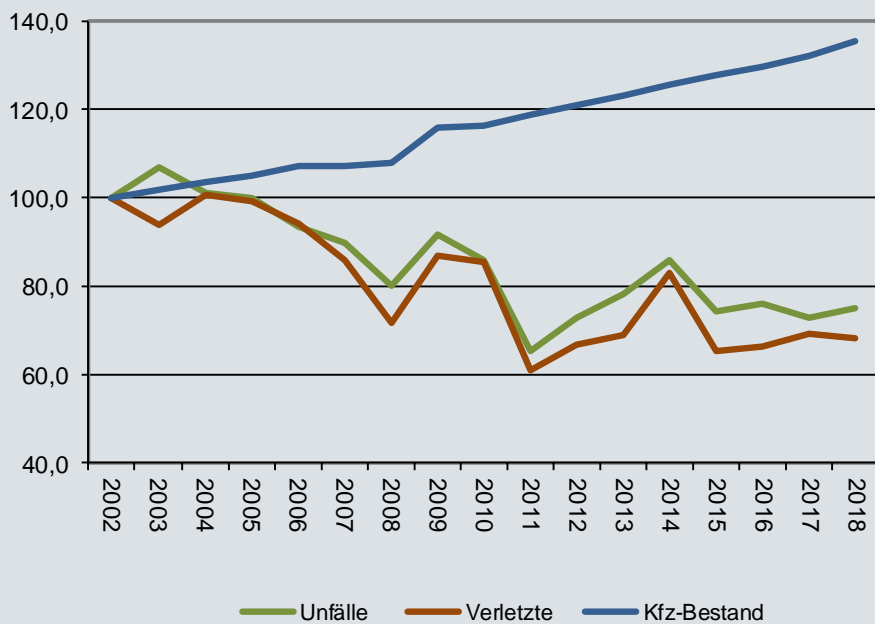


Abb. 7.2

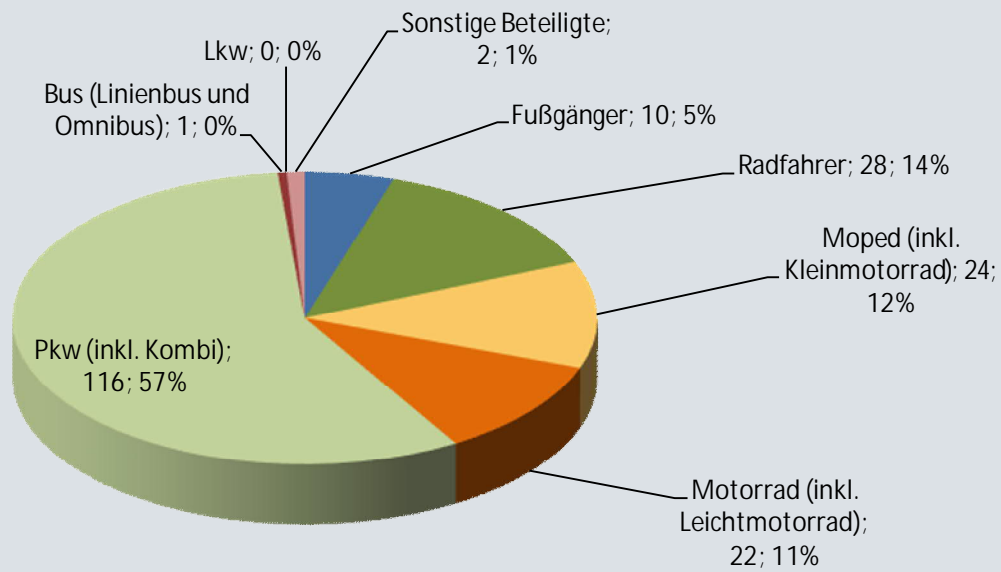
Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018



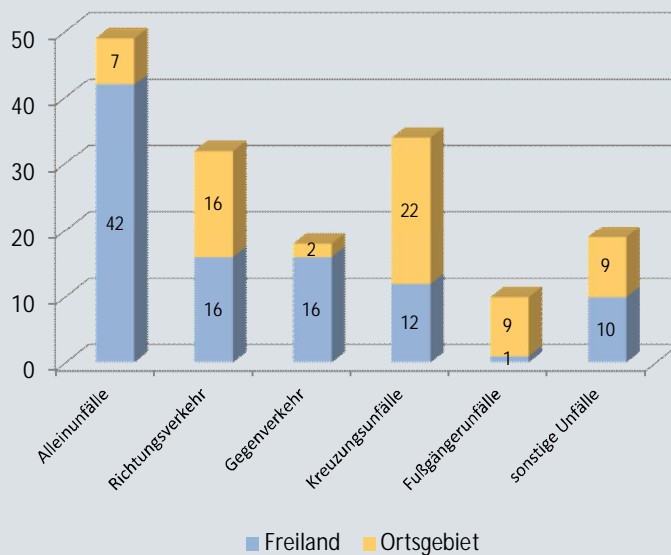
Seit Fertigstellung der Umfahrung Eferding im Jahre 2016, ist ein merklicher Rückgang der Unfälle in diesem Bereich zu beobachten. Auf den Pendlerrouen B129, B131 und B133 ist ein weiterer Anstieg der Fahrzeugfrequenzen und daher ein entsprechend hohes Unfallaufkommen zu verzeichnen.

Abb. 7.3

Verunglückte nach Fahrzeugart



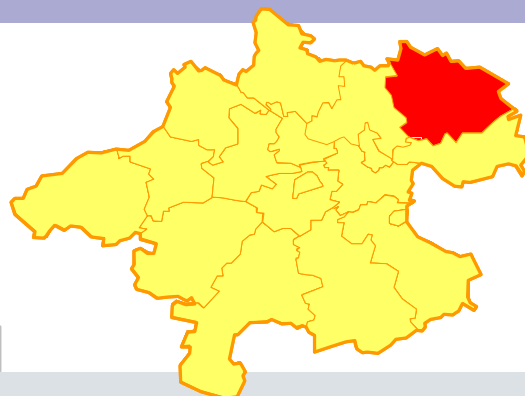
Unfälle nach Unfalltypenobergruppe



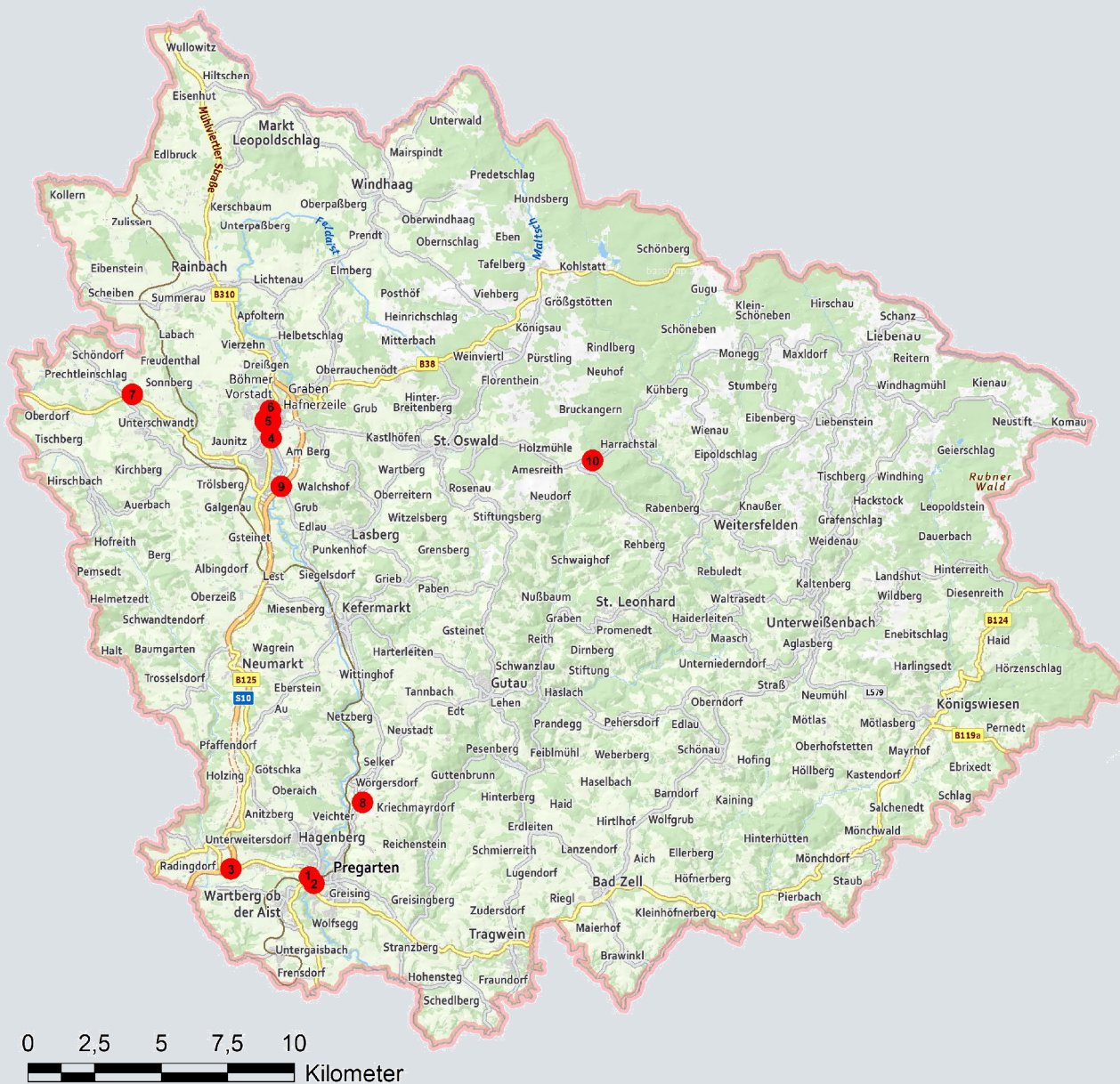
Auch im Bezirk Eferding dominiert als Unfalltyp der Alleinunfall im Freiland. Überhöhte Geschwindigkeiten und Ablenkung sind hier als Hauptauslöser anzusehen.

Abb. 7.5

Bezirk Freistadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Freistadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Freistadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
1	B124 Königswiesener Straße	Krztg. B124 - Anbindung Hagenberg Hauptstraße, km 2,85 - 3,1	0	2	3
2	B124 Königswiesener Straße	Krztg. B124 - B123, Anbindung Pregarten/Wartberg, km 3,15 - 3,4	0	1	2
3	B125 Prager Straße	Unterweikersdorf, Gewerbegebiet, Kreuzungen, km 18,58 - 18,581	4	1	0
4	B125 Prager Straße	Freistadt, Krztg. B125 - L1476/Neuhofstraße, km 37,6 - 37,7	1	2	3
5	B125 Prager Straße	Freistadt, Krztg. B125 - Promenade, Pfarrgasse, km 38,215 - 38,416	5	4	3
6	B125 Prager Straße	Freistadt, Krztg. B125 - L579, km 38,7 - 38,75	2	4	1
7	B38 Böhmerwaldstraße	Waldburg, Krztg. B38 - L1487, Anbindungen, km 110,069 - 110,245	2	2	0
8	L1472 Gutauer Straße	Pregarten, Kurvenbereich, Freiland, km 3,6 - 3,825	2	2	1
9	L1476 Walchshofer Straße	Lasberg, Kreisverkehrsanlage, L1476a, km 2,1 - 2,2	2	1	1
10	L579 Nordkammstraße	St. Oswald, Kurvenbereich, Freiland, km 15,162 - 15,233	0	2	1

Unfallkenngrößen 2016 - 2018

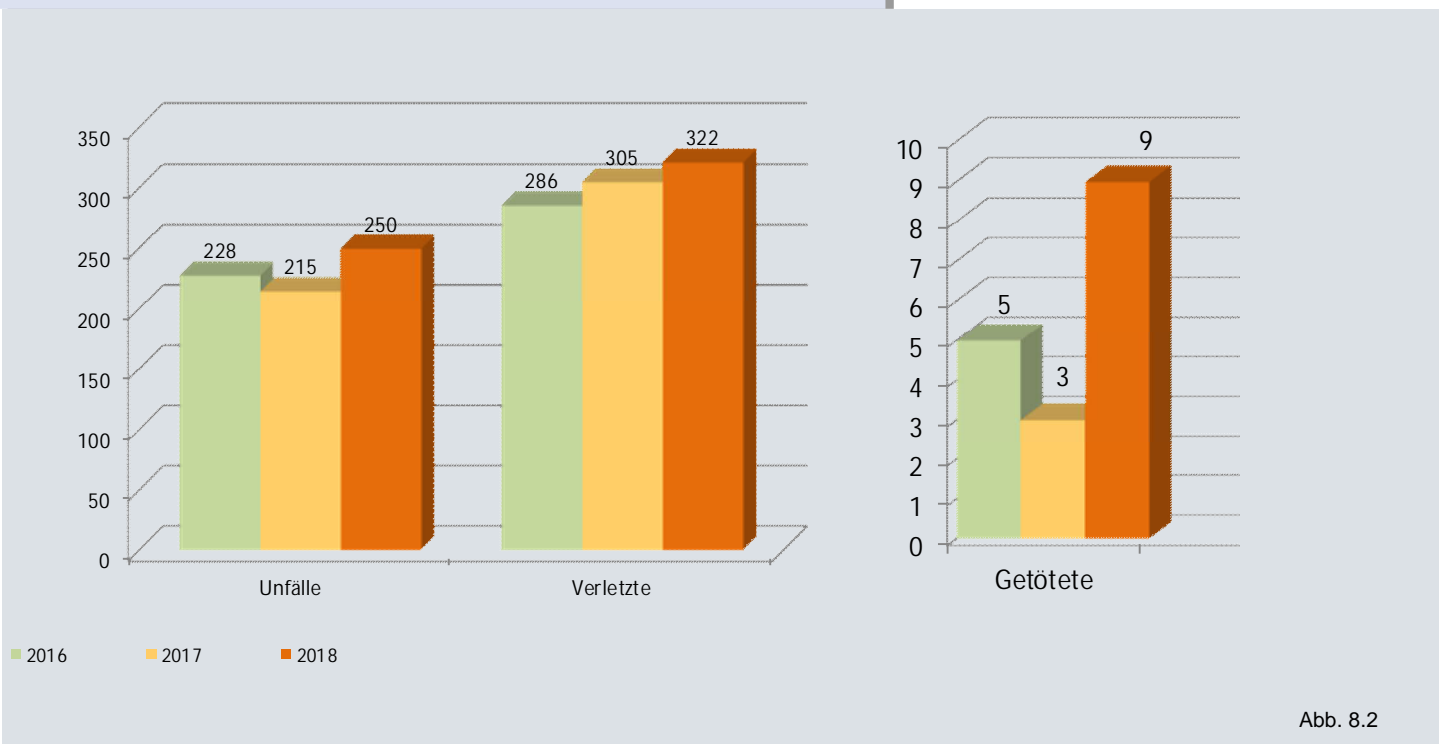


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

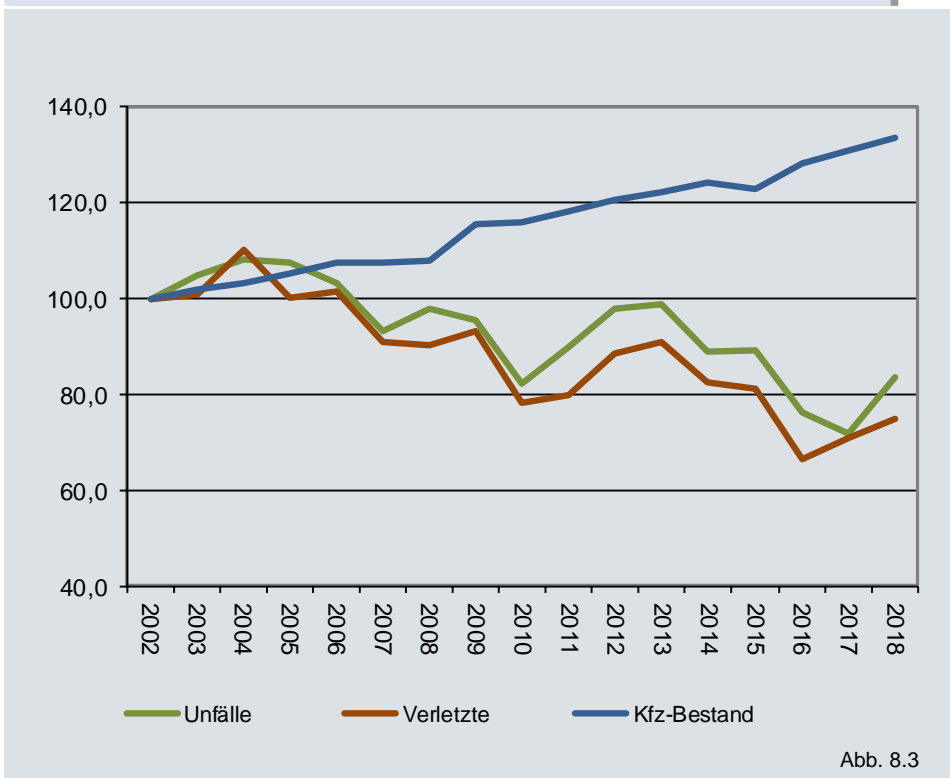


Abb. 8.3

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden geht nach den rückläufigen Trend der Vorjahre im Jahr 2018 in ein (leicht) steigendes Niveau über.

In Gegensatz dazu ist festzuhalten, dass die Anzahl der Neuzulassungen wie in den vergangenen Jahren einen kontinuierlichen Anstieg aufweist. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer weist nach dem Rückgang von 5 (2016) auf 3 (2017) im Jahr 2018 auf 9 einen überdurchschnittlichen Anstieg auf. Ein örtlicher Zusammenhang ist nicht gegeben. Der größte Anteil der tödlichen Unfälle sind Alleinunfälle (5). Als Hauptunfallursache sind unbekannte Ursache (3), nicht angepasste Geschwindigkeit (3), Unachtsamkeit/Ablenkung (2) und Vorrangverletzung (1) erfasst. Das Unfallgeschehen im Bezirk Freistadt konzentriert sich hauptsächlich auf die Knotenpunkte der B125 Prager Straße sowie der B124 Königswiesener Straße. Zwar konnte durch den Bau der S10 Mühlviertler Schnellstraße eine erhebliche Entlastung auf Abschnitten der B125 bzw. B310 erfolgen – dennoch fördert die stete Erhöhung des Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrsdichte das Unfallaufkommen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

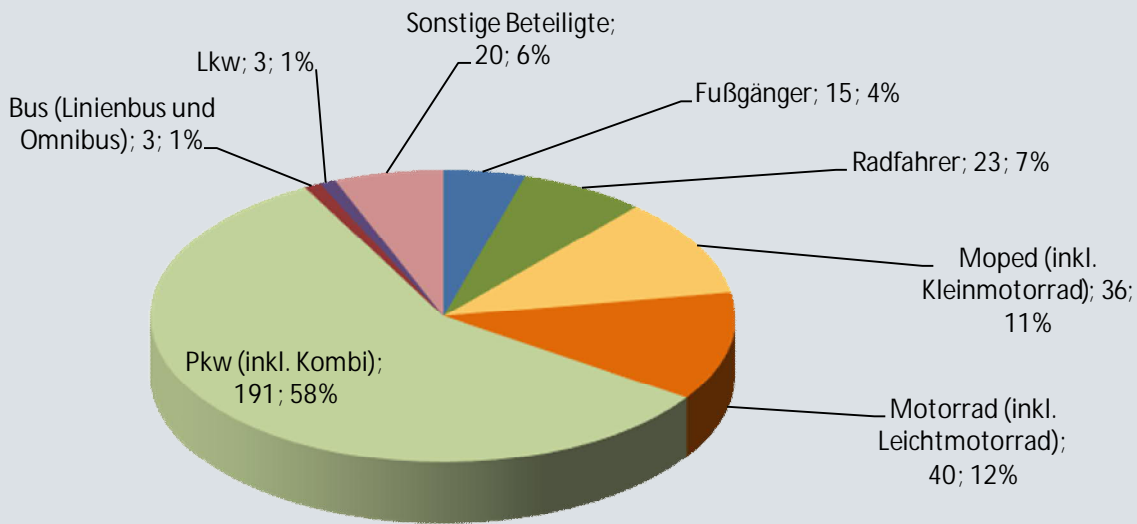


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

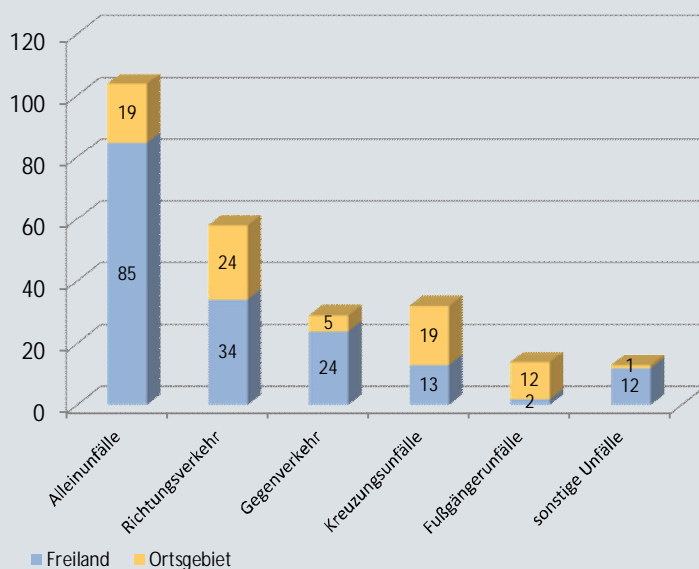


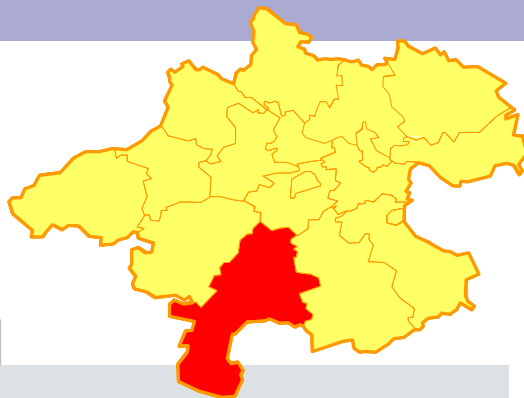
Abb. 8.5

Bei der Verteilung der Verunglückten nach Fahrzeugart wird der Hauptanteil, so wie in den vergangenen Jahren, bei den Personenkraftwagen mit 58 Prozent verzeichnet. Einen hohen Anteil weisen auch die Motorradfahrer mit 12 Prozent, Mopedfahrer mit 11 Prozent und Fahrradfahrer mit 7 Prozent auf.

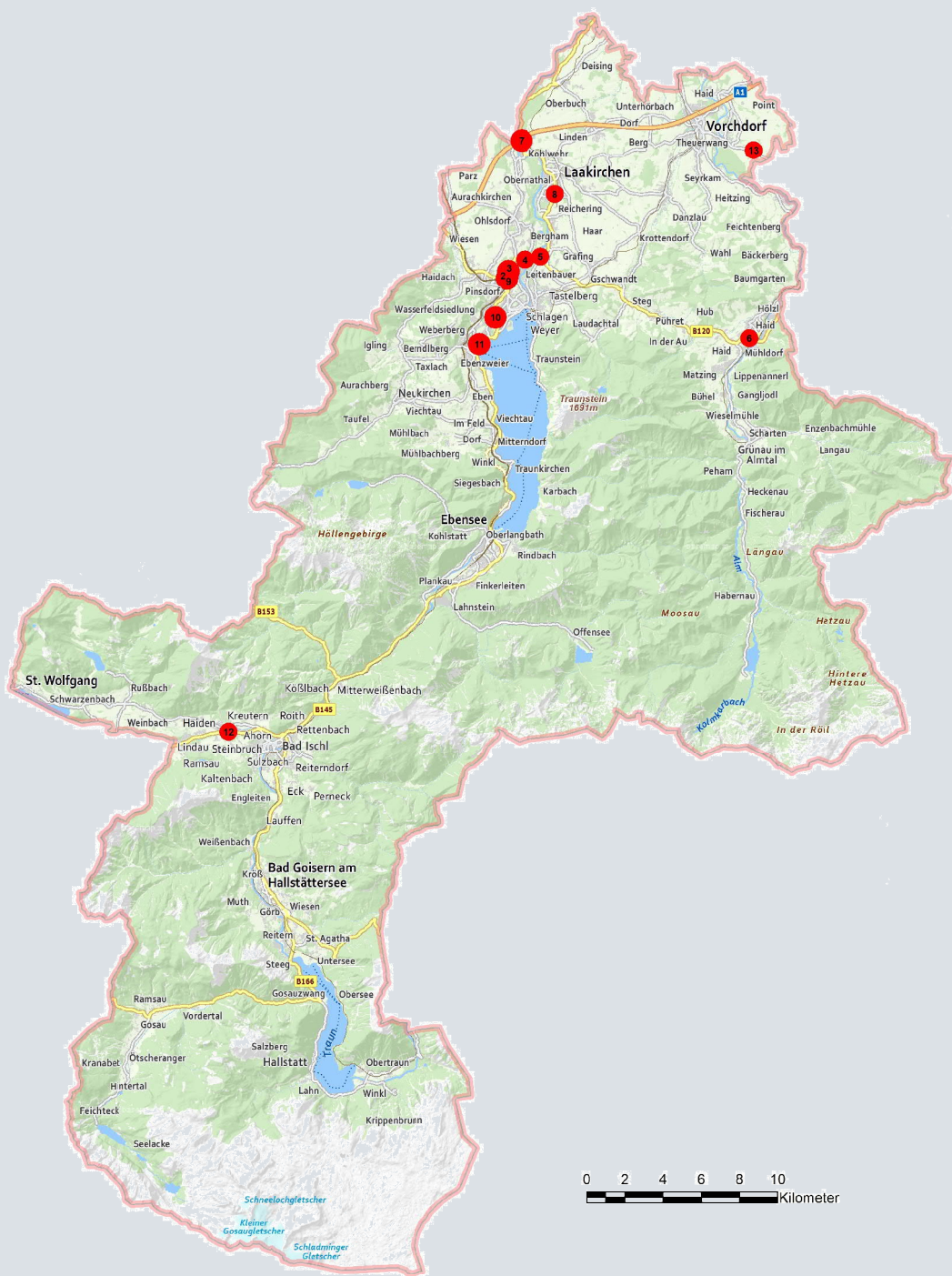
Die Auswertung der Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltypen zeigt einen hohen Anteil von Allein-, Richtungs- und Kreuzungsunfällen im Freiland sowie im Ortsgebiet.

Mühlviertler Schnellstraße eine erhebliche Entlastung auf Abschnitten der B125 bzw. B310 erfolgen – dennoch fördert die stete Erhöhung des Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrsdichte das Unfallaufkommen.

Bezirk Gmunden



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Gmunden



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Gmunden

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
1	A1 West Autobahn	A1 Westautobahn, Auffahrt Vorchdorf Richtung Salzburg, km 207,164 - 207,413	1	3	2
2	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Pollkreuzung, km 0,03 - 0,1	3	0	3
3	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Hoferkreuzung, km 0,3 - 0,422	3	4	5
4	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Freiland, km 1,34 - 1,56	3	4	0
5	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Kreisverkehre Münzfeld, km 2,387 - 2,631	2	2	2
6	B120 Scharnsteiner Straße	OG Scharnstein, Kreuzung Mühldorf, km 16,75 - 17	3	1	2
7	B144 Gmundener Straße	Laakirchen, ASt. Laakirchen West, km 13,6 - 13,8	5	3	2
8	B144 Gmundener Straße	OG Laakirchen, Kreuzungen, km 18 - 18,235	2	1	3
9	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland, Pollkreuzung, km 24,3 - 24,55	2	6	3
10	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland, Fliegerschulkreuzung, km 26,8 - 26,9	5	4	6
11	B145 Salzkammergutstraße	OG Altmünster, Ortsdurchfahrt, km 28,29 - 29,55	8	7	7
12	B158 Wolfgangseestraße	Bad Ischl, Pfandl, Kreuzung mit L546, km 47,673 - 47,91	1	2	4
13	L536 Pettenbacher Straße	Vorchdorf, Freiland, Kreuzung Theuerwang, km 14,4 - 14,622	1	2	3

Unfallkenngrößen 2016 - 2018

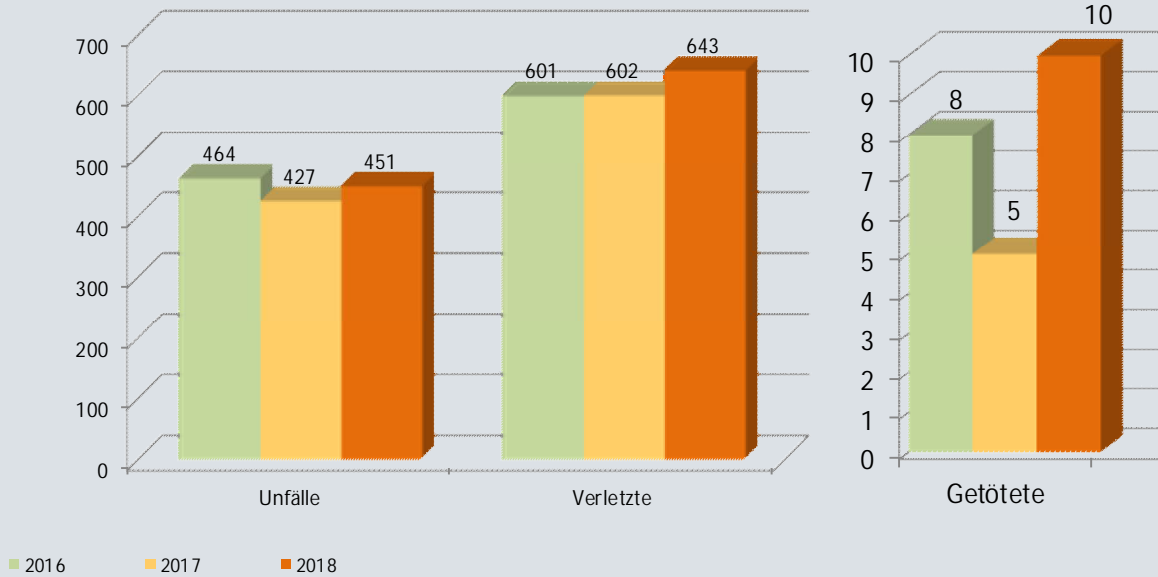


Abb. 9.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

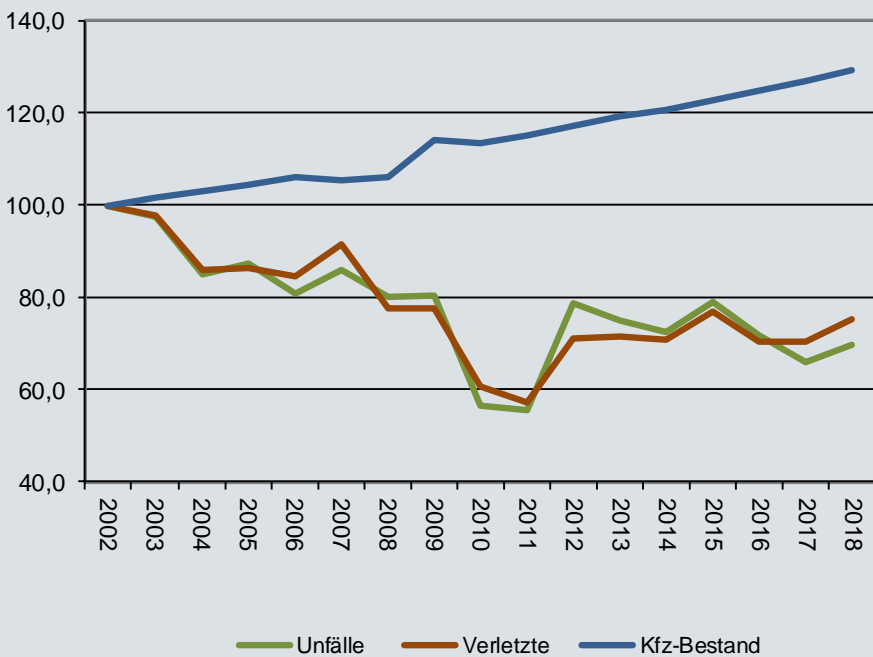


Abb. 9.3

Der Abwärtstrend der vorigen Jahre konnte im Jahr 2018 leider nicht beibehalten werden. Sowohl die Anzahl der Unfälle als auch Verletzte stieg im letzten Jahr an. Traurig ist jedoch eine Verdoppelung der Getöteten gegenüber dem letzten Jahr. Die Unfallhäufungsstellen sind im Bezirk Gmunden ausschließlich auf das hochrangige Straßennetz (A1, B120, B144, B145 sowie B158) beschränkt. Die Verkehrszahlen am hochrangigen Straßennetz sind in den letzten Jahren massiv gestiegen, und die Hauptaufgabe des verkehrstechnischen Sachverständigendienstes wird Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit sowie die Steigerung der Verkehrssicherheit bedeuten.

Verunglückte nach Fahrzeugart

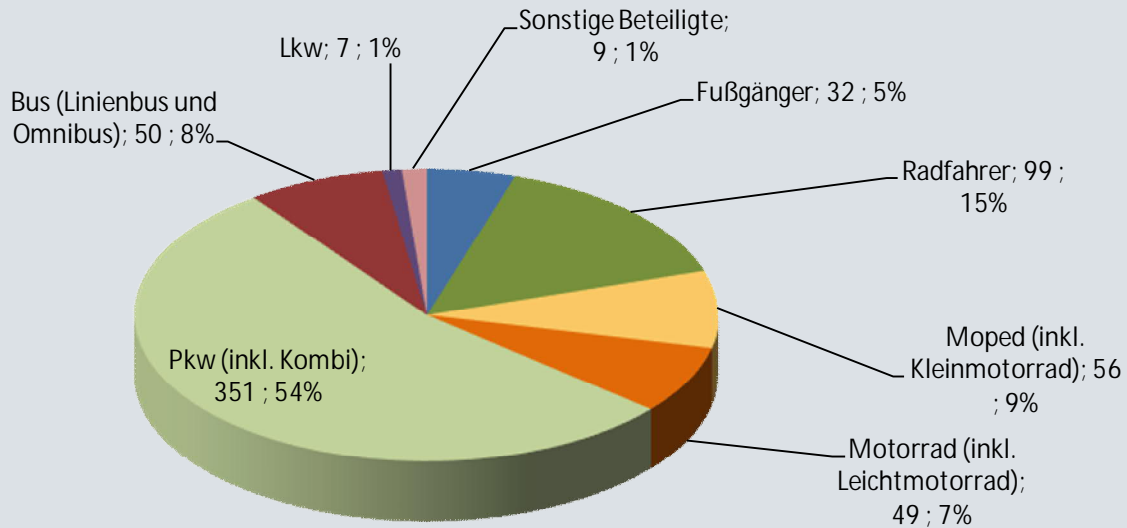


Abb. 9.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

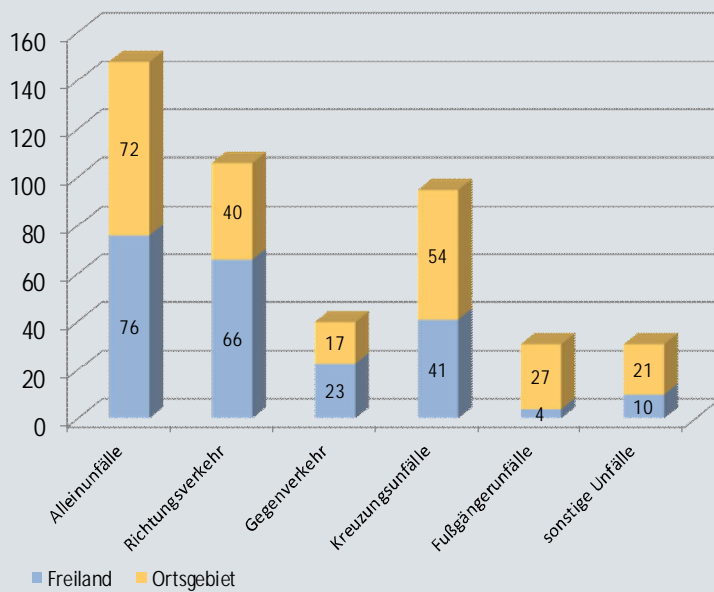
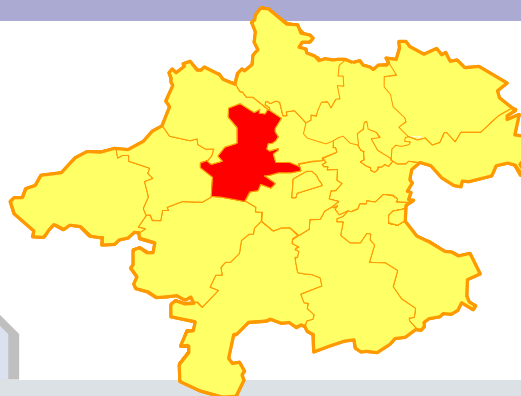


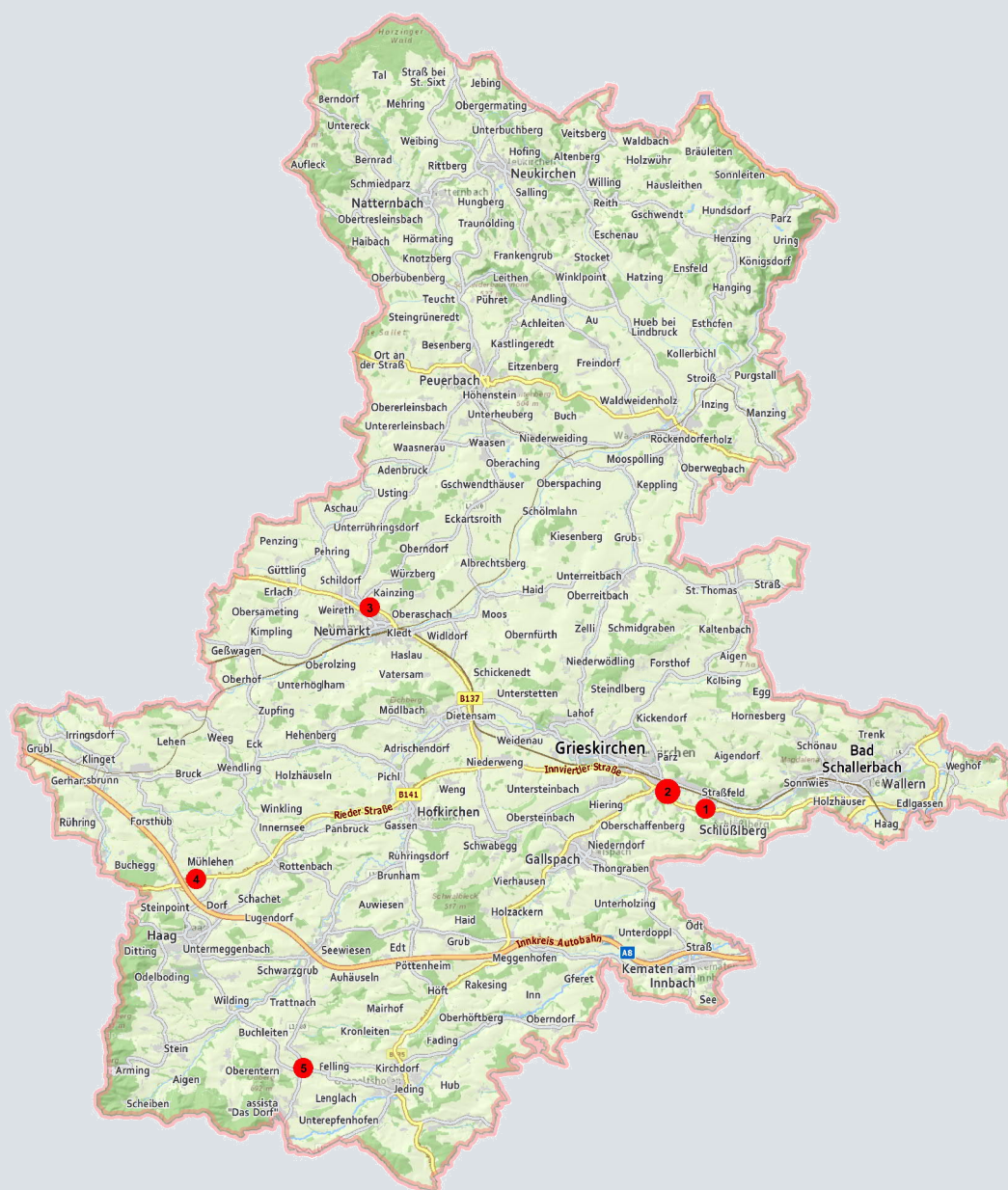
Abb. 9.5

Der Hauptunfalltyp im Bezirk Gmunden ist der Alleinunfall, sowohl im Freiland als auch im Ortsgebiet dar. Rund 20 % der Verunglückten sind schwächere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer). Erfreulich ist ein massiver Rückgang der motorisierten Zweiräder gegenüber dem Jahr 2017.

Bezirk Grieskirchen



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Grieskirchen



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Grieskirchen

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
1	B137 Innviertler Straße	Freiland Schlüßberg 70 Km/h, km 16,82 - 16,86	0	0	4
2	B137 Innviertler Straße	Freiland Schlüßberg 70 Km/h Krzg m. L529, km 18,1 - 18,316	4	4	5
3	B137 Innviertler Straße	Freiland Kallham 80/60 km/h Lehnerkrzg, km 31,17 - 31,4	3	2	3
4	B141 Rieder Straße	Freiland Haag/H 70 km/h Autohof, km 10,415 - 10,6	2	2	4
5	L520 Gaspoltshofener Straße	Freiland Gaspoltshofen Krzg. m. L1180 u. L521, km 13,4 - 13,45	1	1	5

Unfallkenngrößen 2016 - 2018

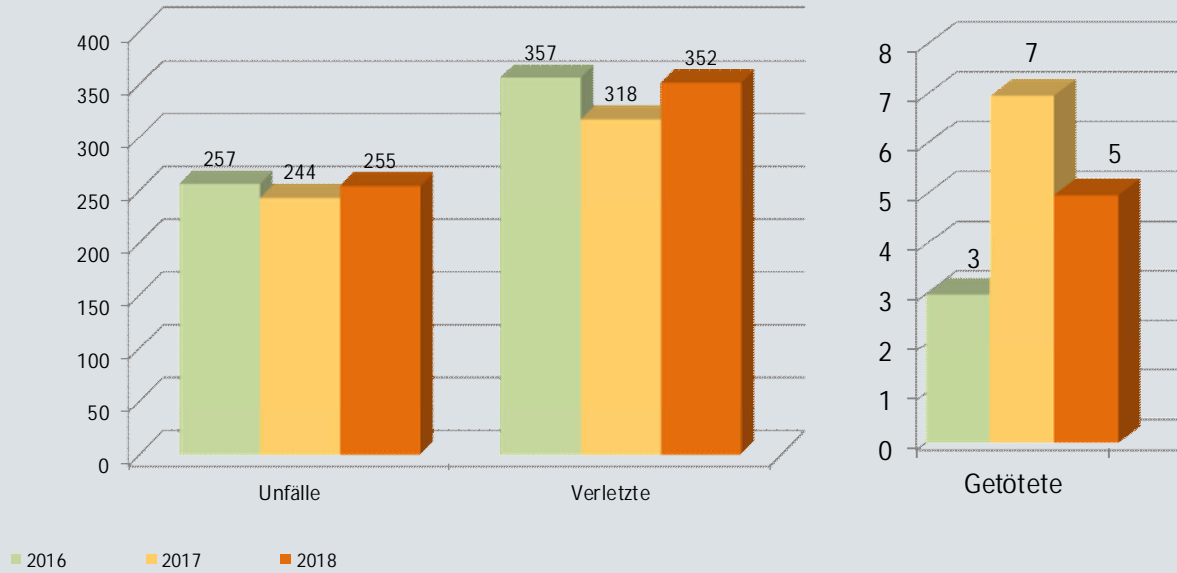


Abb. 10.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

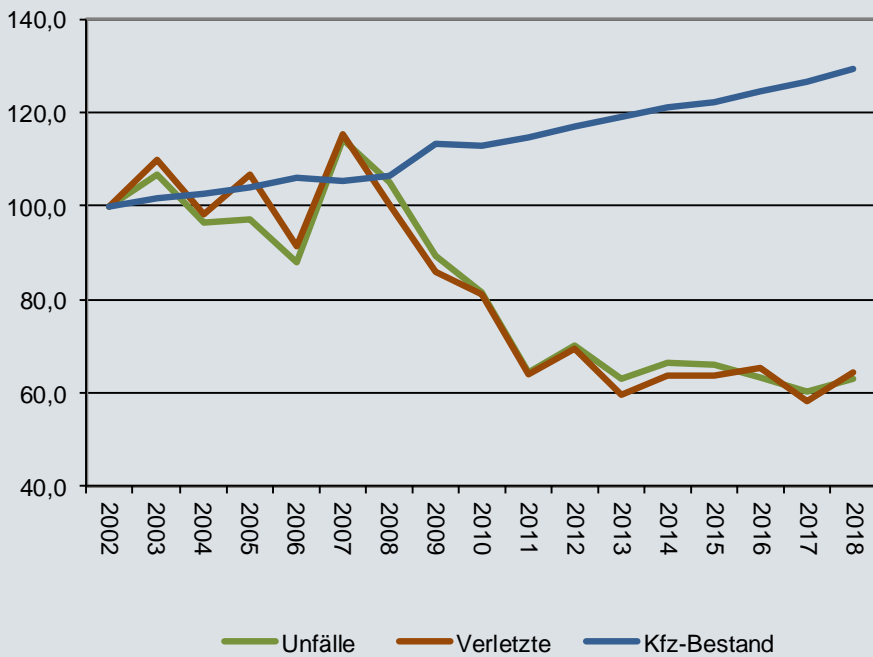


Abb. 10.3

Bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen ist die B137 die unfallträchtigste Straße im Bezirk. Die stetige Zunahme des Kfz Bestandes bringt naturgemäß eine Erhöhung der Unfallzahlen und damit verbunden eine höhere Anzahl der Verletzten mit sich.

Verunglückte nach Fahrzeugart

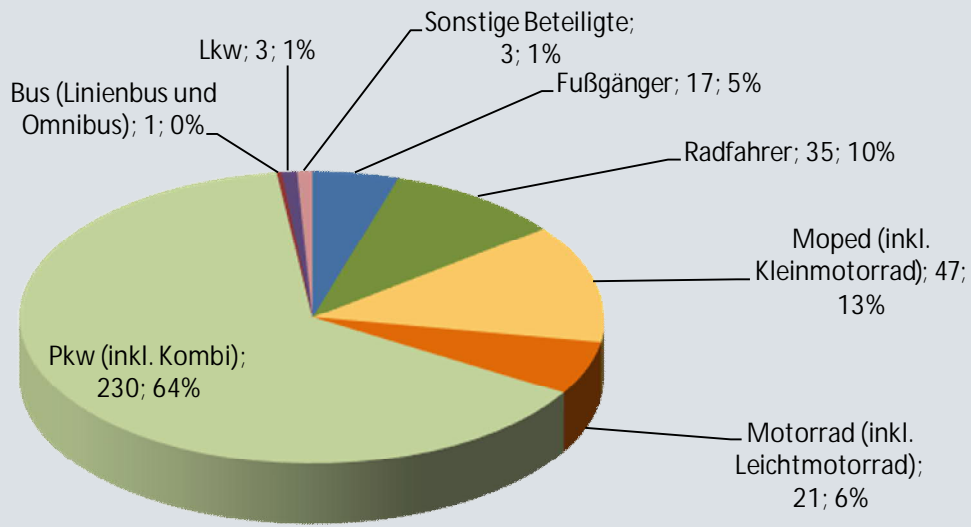
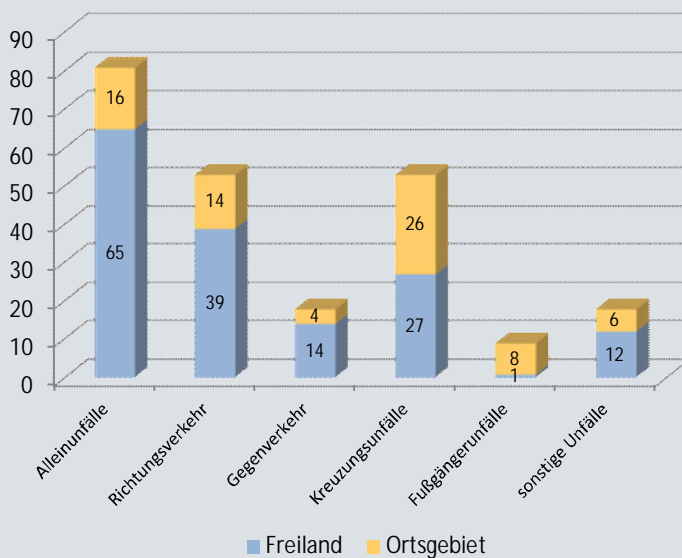


Abb. 10.4

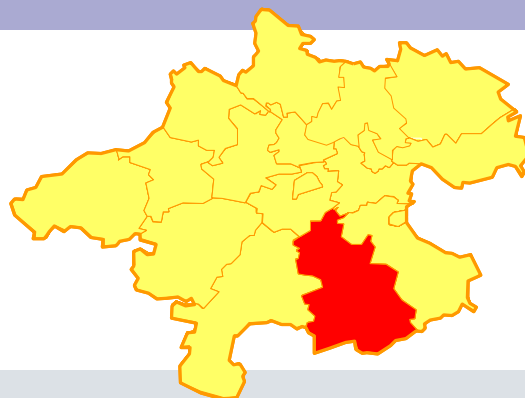
Unfälle nach Unfalltypenobergruppen



Der Alleinunfall im Freiland dominiert, wie in den vergangenen Jahren wieder. Hohe Fahrgeschwindigkeiten, Ablenkung, Selbstüberschätzung und Unerfahrenheit sind als Auslöser anzusehen.

Abb. 10.5

Bezirk Kirchdorf



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Kirchdorf



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Kirchdorf

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
1	B122 Voralpenstraße	Krztg. B122 Bad Haller Straße, Greiner Straße, L1334 Guntendorfer Straße, km 58,8 - 58,9	1	2	0
2	B138 Pyhrnpassstraße	Krztg. B138 Pyhrnpass Straße, Pyhrnstraße, 70 km/h, km 37,402 - 37,415	0	2	2
3	B138 Pyhrnpassstraße	Krztg. B138 Pyhrnpass Straße - B140 Steyrtalstraße, km 41,695 - 41,729	4	0	2
4	L1328 Ternberger Straße	L1328 Ternberger Straße, Kurve, km 0,28 - 0,35	0	1	2

Unfallkenngrößen 2016 – 2018

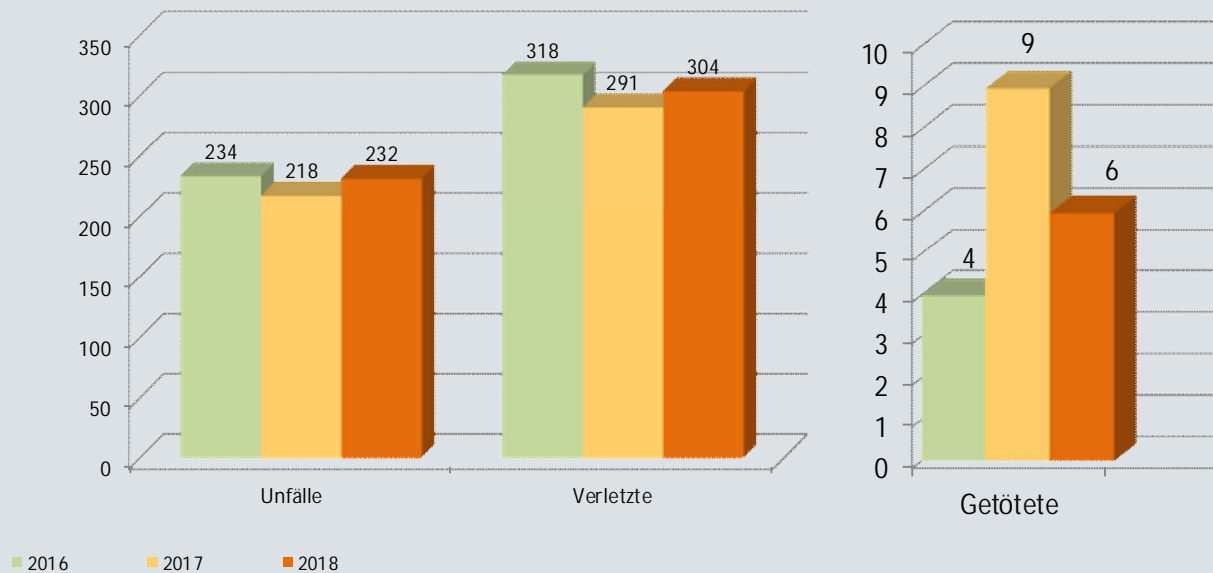


Abb. 11.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

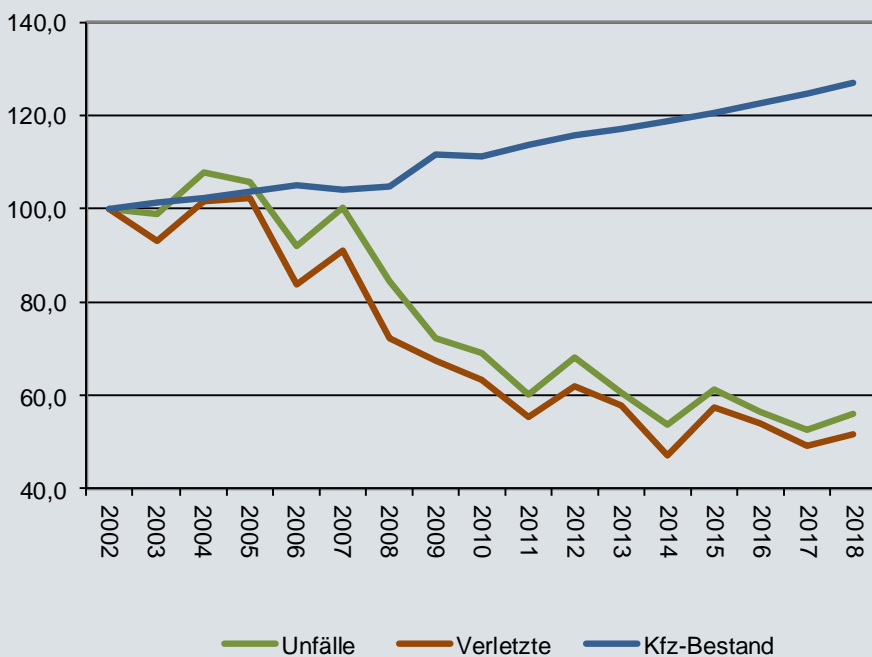


Abb. 11.3

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden geht im Jahr 2018 nach dem rückläufigen Trend der Vorjahre in ein eher gleichbleibendes Niveau über.

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

Das Unfallgeschehen im Bezirk Kirchdorf konzentriert sich hauptsächlich auf die Knotenpunkte der B138 Pyhrnpassstraße. Die stete Erhöhung des Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrsdichte auf den Hauptverkehrsadern fördert diesbezüglich das Unfallaufkommen.

Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer ist nach dem Anstieg von 4 (2016) auf 9 (2017) im Jahr 2018 auf 6 zurückgegangen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

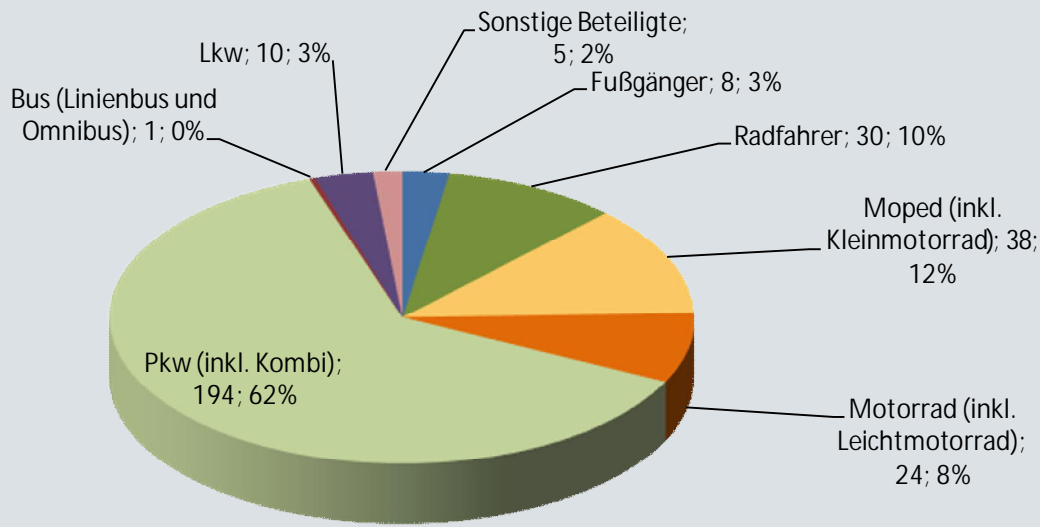


Abb. 11.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

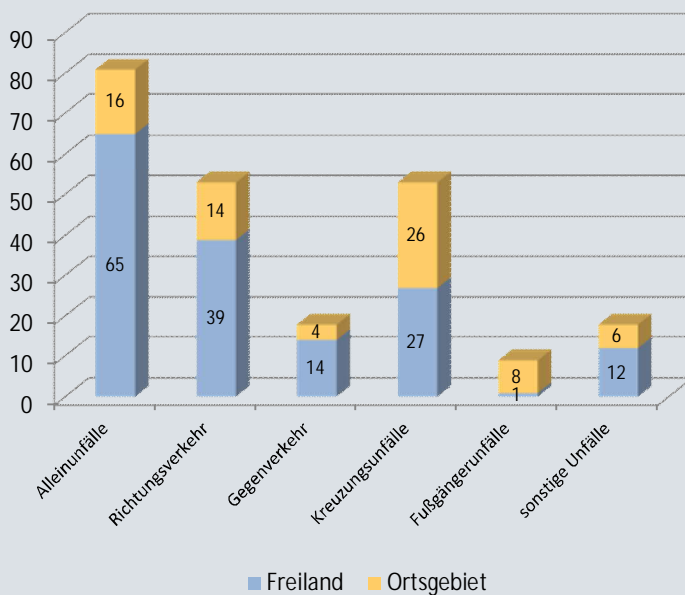


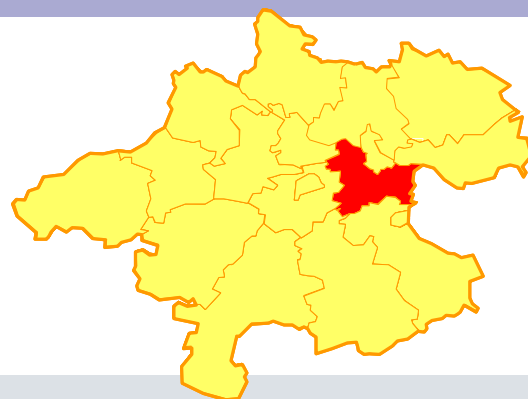
Abb. 11.5

Bei der Verteilung der Verunglückten nach Fahrzeugart wird der Hauptanteil, so wie in den vergangenen Jahren, bei den Personenkraftwagen mit 62 Prozent verzeichnet. Einen hohen Anteil weisen auch die Mopedfahrer mit 12 Prozent und Fahrradfahrer mit 10 Prozent auf.

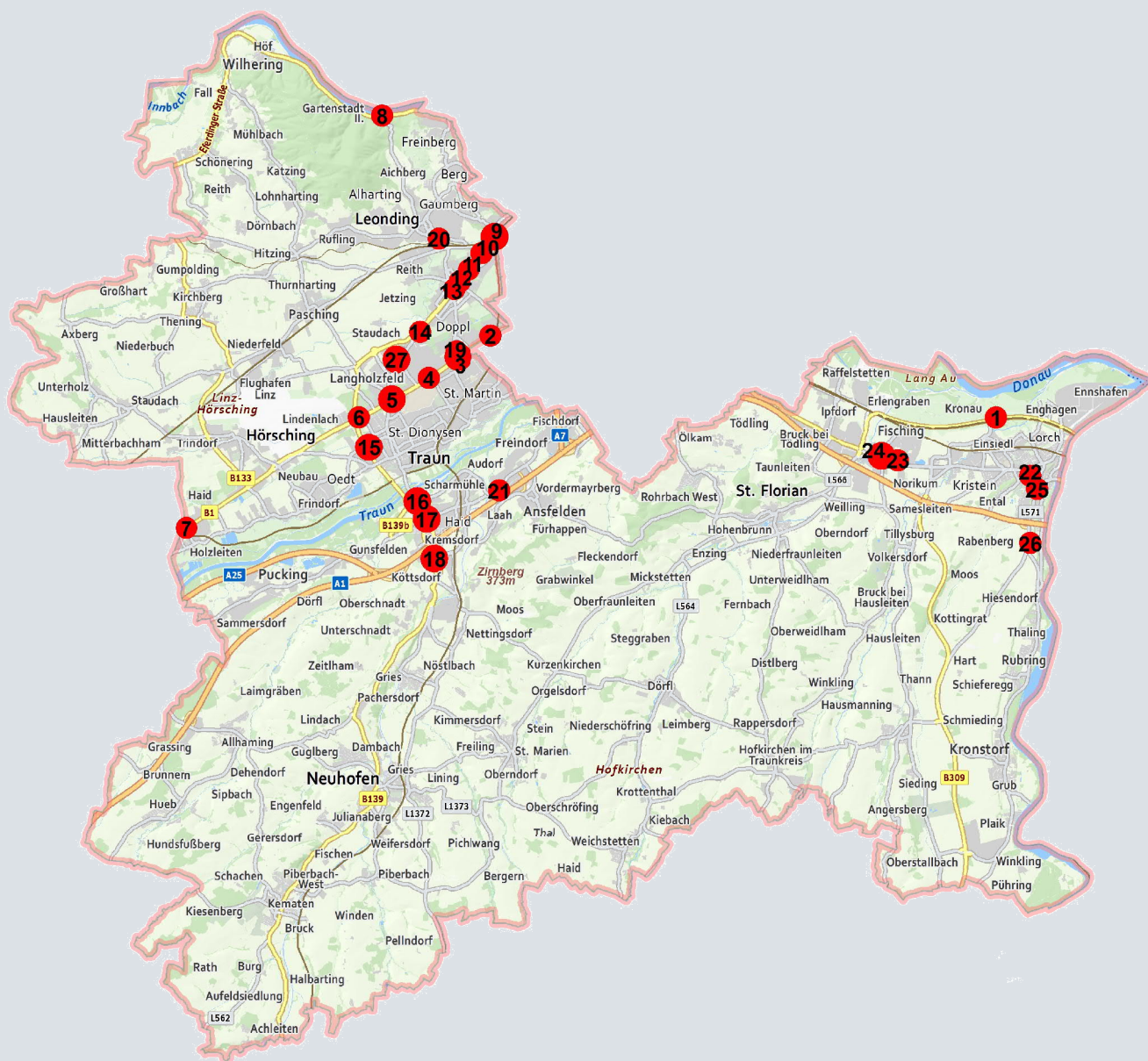
Bei den Fußgängerunfällen wurde der Trend des kontinuierlichen Rückgangs im Jahr 2018 auf nun 3 Prozent fortgesetzt.

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

Bezirk Linz-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
1	B1 Wiener Straße	Umfahrung Enns, Kreuzung mit L1402,, km 169,5 - 169,66	2	2	3
2	B1 Wiener Straße	Leonding, VLSA Kreuzung mit Löwenzahnweg, km 188,342 - 188,5	1	2	4
3	B1 Wiener Straße	Leonding, VLSA Kreuzung mit L1386, km 189,4 - 189,65	3	5	3
4	B1 Wiener Straße	Traun, VLSA Kreuzung mit Friedhofstraße, km 190,435 - 190,65	2	3	2
5	B1 Wiener Straße	Traun, VLSA, Traunerkreuzung, +km 191,62 - 191,864	5	9	11
6	B1 Wiener Straße	Traun, VLSA Kreuzung mit B139, km 192,7 - 192,89	0	1	7
7	B1 Wiener Straße	Hörsching, VLSA Kreuzung mit Trindorfer Straße, km 198,5 - 198,63	2	3	2
8	B129 Eferdinger Straße	Wilhering, Freiland, Kreuzung mit L1386, km 4,6 - 4,8	3	4	0
9	B139 Kremstalstraße	Leonding, VLSA Kreuzung mit L1227, km 4,225 - 4,4	4	5	1
10	B139 Kremstalstraße	Leonding, VLSA Kreuzung mit Haagerfeldstraße, km 4,79 - 5,013	1	3	5
11	B139 Kremstalstraße	Leonding, VLSA Kreuzung mit Poststraße, km 5,386 - 5,6	5	2	1
12	B139 Kremstalstraße	Leonding, VLSA Kreuzung mit L1389, km 5,83 - 5,995	3	3	3
13	B139 Kremstalstraße	Leonding, VLSA Kreuzung mit L1386,, km 6,1 - 6,23	4	3	2
14	B139 Kremstalstraße	Leonding, VLSA Kreuzung mit L1390a, km 7,6 - 7,808	0	2	5

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
15	B139 Kremstalstraße	Traun, Mitterfeldkreisverkehr, Kreuzung mit L1390, km 10,55 - 11,019	6	2	9
16	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, Kreisverkehre, Kreuzung mit B139b und L563, km 12,8 - 13	4	4	4
17	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, VLSA, Ortsdurchfahrt Haid, km 13,2 - 13,7	8	11	10
18	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, VLSA Kreuzung mit L1392, km 14,5 - 14,7	11	4	7
19	L1386 Leondinger Straße	Leonding, OG, Kreuzungen mit L1386 u. Remisenstraße, km 3,7 - 3,95	3	0	4
20	L1386 Leondinger Straße	Leonding, OG, Kreuzung mit Gerstmayrstraße, km 7,1 - 7,2	4	3	1
21	L563 Traunuferstraße	Ansfelden, Kreuzung mit L1392 A1- Überführung, km 5,626 - 5,82	1	2	5
22	L568 Ennser Straße	Enns, OG, Kreuzung mit Eichbergstraße, km 167,962 - 168,18	2	1	4
23	L568 Ennser Straße	Asten, OG, Kreuzung mit Geranienstraße,, km 171,8 - 172,02	3	1	3
24	L568 Ennser Straße	Asten, VLSA Kreuzung mit L1401, km 172,25 - 172,5	6	3	3
25	L571 Kronstorfer Straße	Enns, OG, Kreuzungen, km 0,031 - 0,238	1	4	3
26	L571 Kronstorfer Straße	Enns, Freiland, Kreuzung mit L1404, km 1,55 - 1,8	1	4	2
27	Krzig. Plus-Kauf-Straße - Nr. 7	Pasching, Zufahrt Plus-City,	5	3	4



Unfallkenngrößen 2016 - 2018

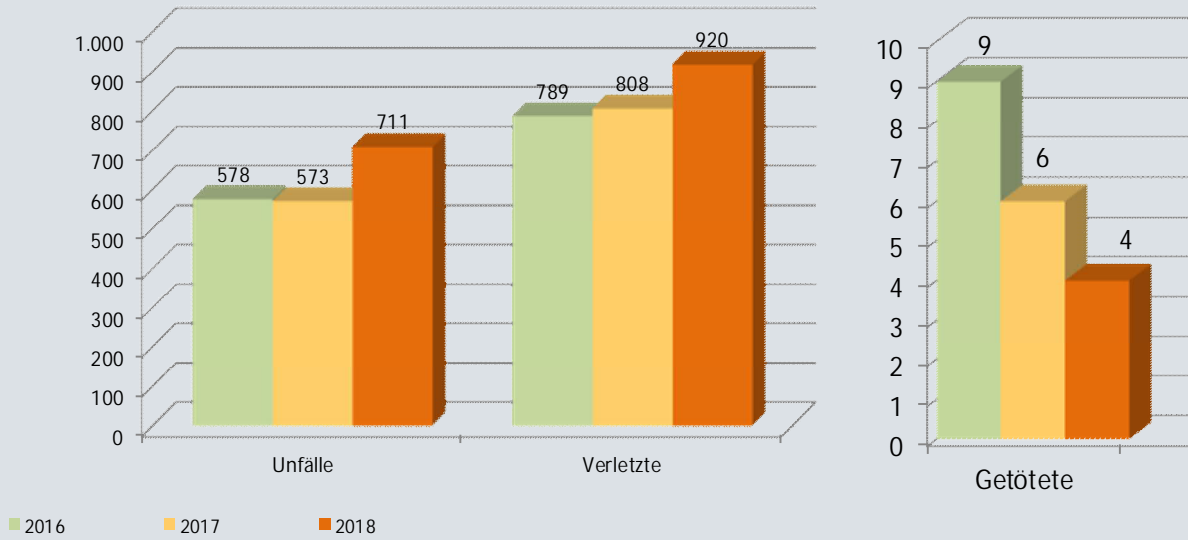


Abb. 12.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

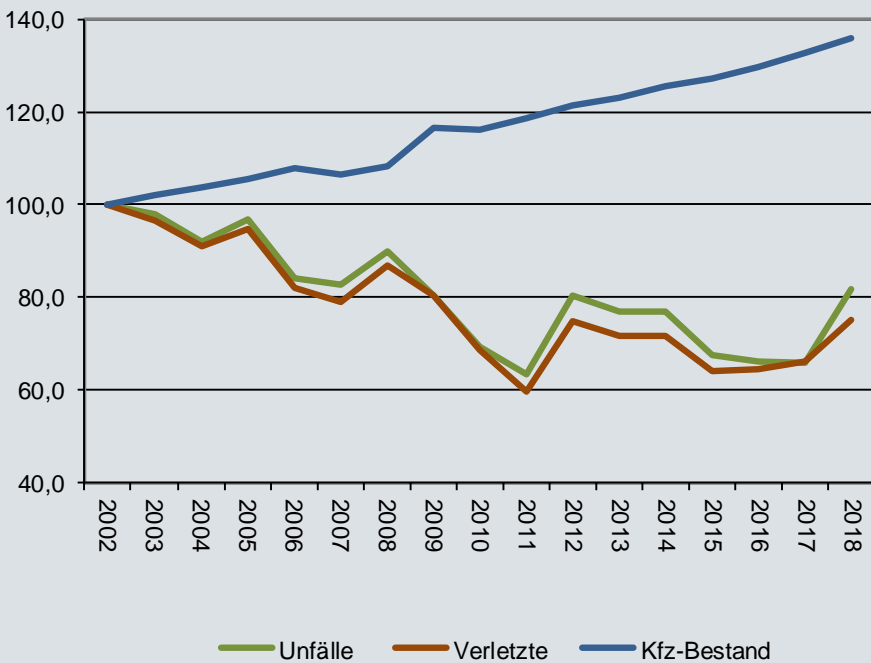


Abb. 12.3

Trotz sinkender Anzahl der Unfälle steigt die Anzahl der verletzten Personen stetig an. Die Anzahl der getöteten Personen ist wiederum auf den Stand von 2016 gefallen. Durch die straßenbaulichen Maßnahmen zur Entschärfung unfallträchtiger Straßenabschnitte wurde seit dem Jahr 2001 eine merkbare Senkung der Unfallzahlen bei gleichzeitig massiver Steigerung der Verkehrsbelastung erreicht.

Verunglückte nach Fahrzeugart

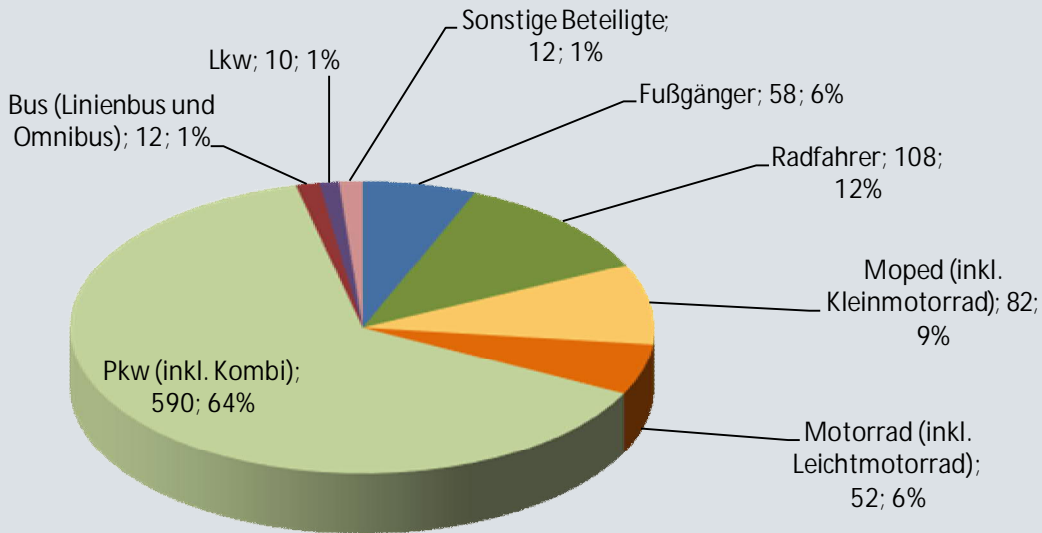


Abb. 12.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

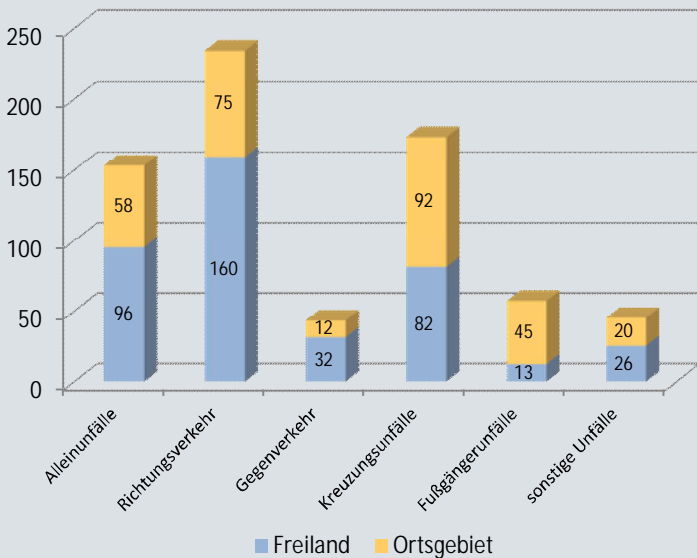
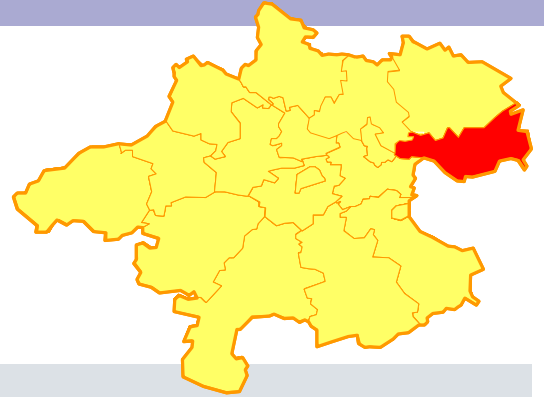


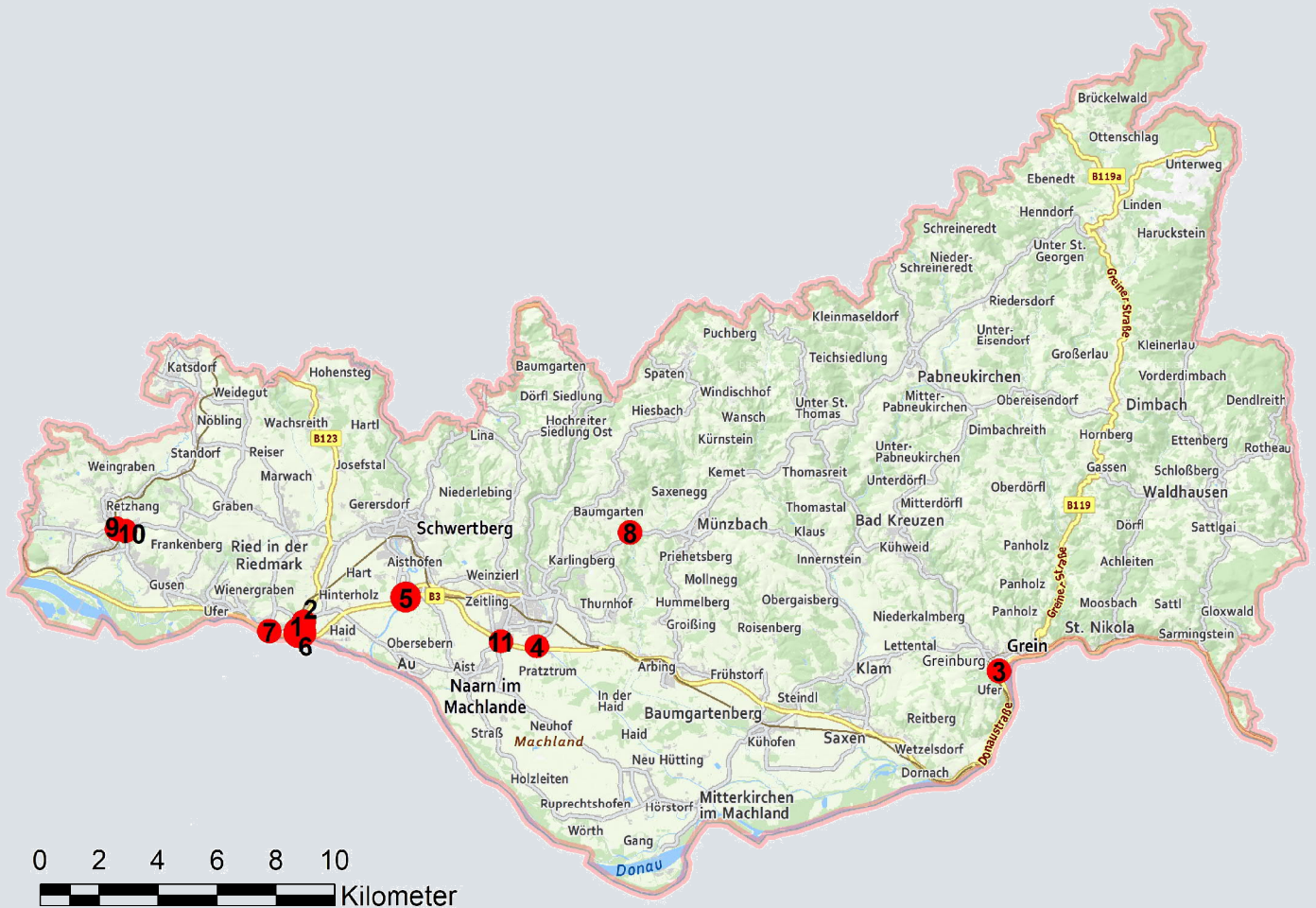
Abb. 12.5

Der Hauptunfalltyp im Bezirk Linz-Land ist der Unfall im Richtungsverkehr im Freiland. Da in den letzten Jahren vielfach VLSA-geregelte Kreuzungen im Freiland errichtet wurden, sind durch die höheren Geschwindigkeiten Auffahrunfälle durch Ablenkung vorprogrammiert. Die mit Abstand meisten Verkehrsunfälle wurden von PKW-Lenker/innen (72%) verursacht. Die zweitgrößte Unfallgruppe waren Radfahrer/innen mit 11%.

Bezirk Perg



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Perg



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Perg

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
1	B123 Mauthausener Straße	Donaubrücke, Krzg. Brückenstraße, km 5,400 - 5,650	2	5	3
2	B123 Mauthausener Straße	Krzg. Vormarktstraße bis Krzg. Naarner Straße, km 6,060 - 6,152	0	1	2
3	B3 Donaustraße	Krzg. Greineroldstraße, km 189,300 - 189,530	1	1	3
4	B3 Donaustraße	Anbindung Perg Süd, km 209,820 - 209,960	3	0	4
5	B3 Donaustraße	Krzg. Aisttalstraße, km 214,900 - 215,150	3	4	3
6	B3 Donaustraße	Bereich Donaubrücke, km 219,650 - 220	9	8	8
7	B3 Donaustraße	Heindlkai, km 220,717 - 220,965	2	0	5
8	L1423 Münzbacher Straße	Kurvenbereich vor Altenburg, km 4,760 – 5,000	2	1	2
9	L569 Pleschinger Straße	Kirchenberg, Schule bis Marktplatz, km 12,764 - 12,920	4	3	1
10	L569 Pleschinger Straße	Bereich Bahnhof, km 13,098 - 13,278	3	0	2
11	L570 Machlandstraße	Krzg. B3, km 0,049 - 0,180	3	1	2

Unfallkenngrößen 2016 - 2018

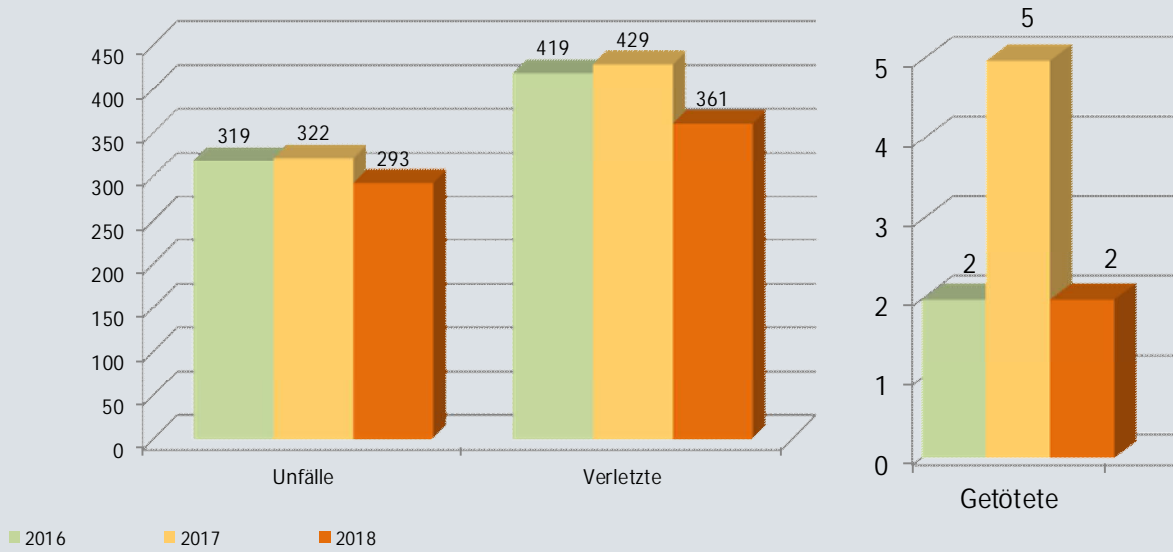


Abb. 13.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

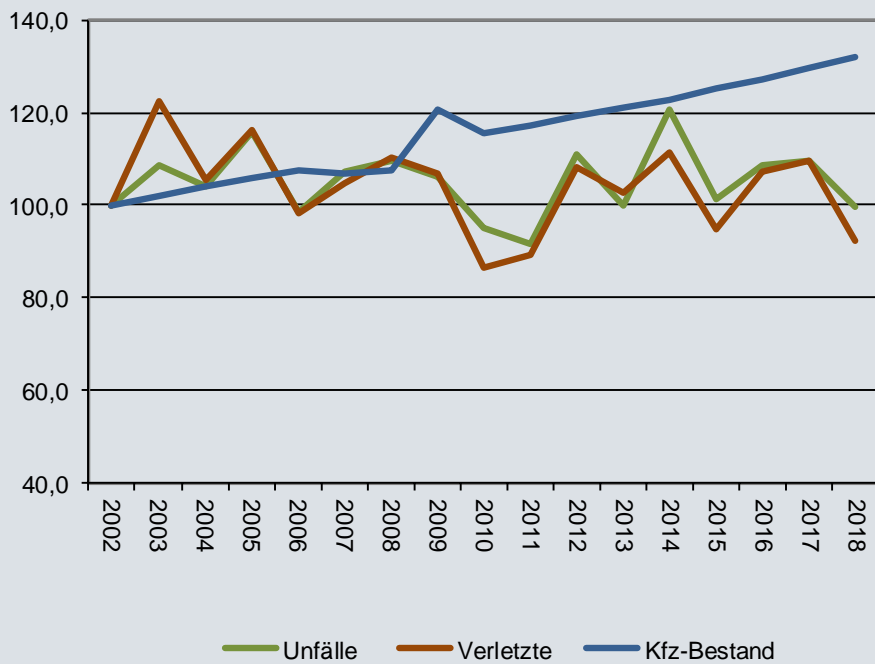


Abb. 13.4

Die Unfalls- und auch Verletztenzahlen weisen wieder einen Abwärtstrend auf. Bei den tödlichen Unfällen ist nach dem starken Anstieg im Vorjahr die Anzahl wieder auf zwei Getötete zurückgegangen. 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

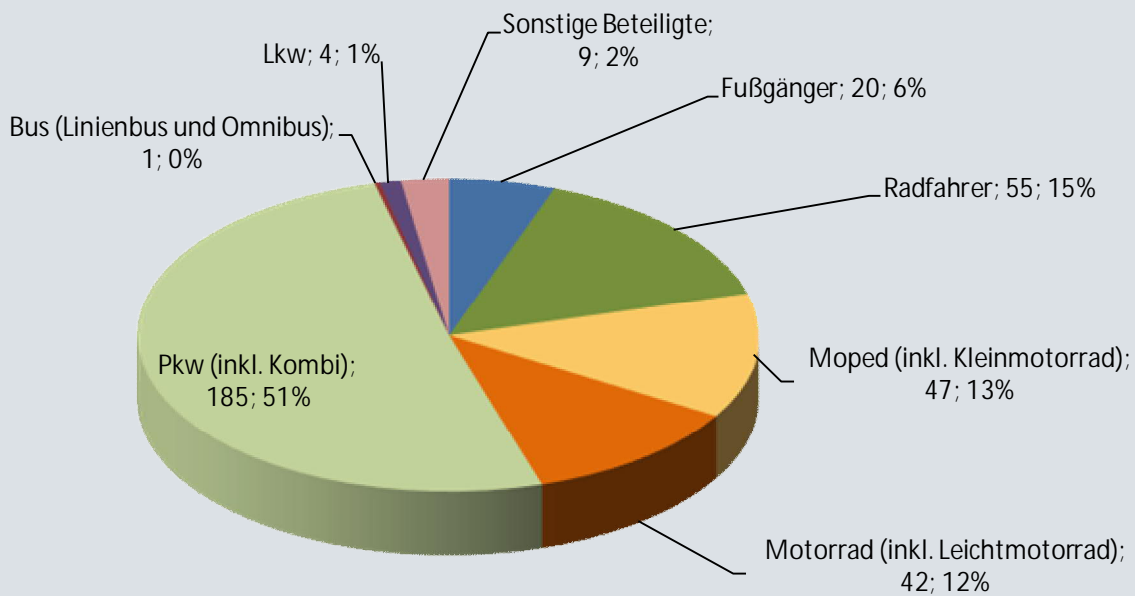


Abb. 13.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

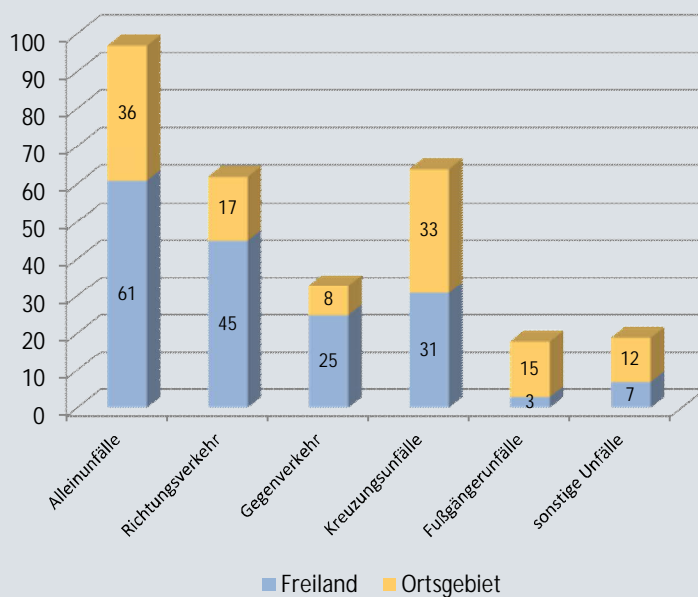
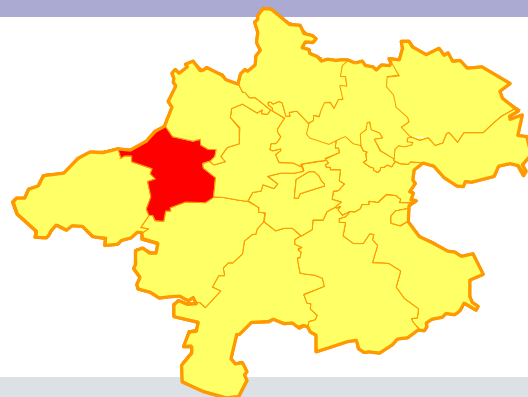


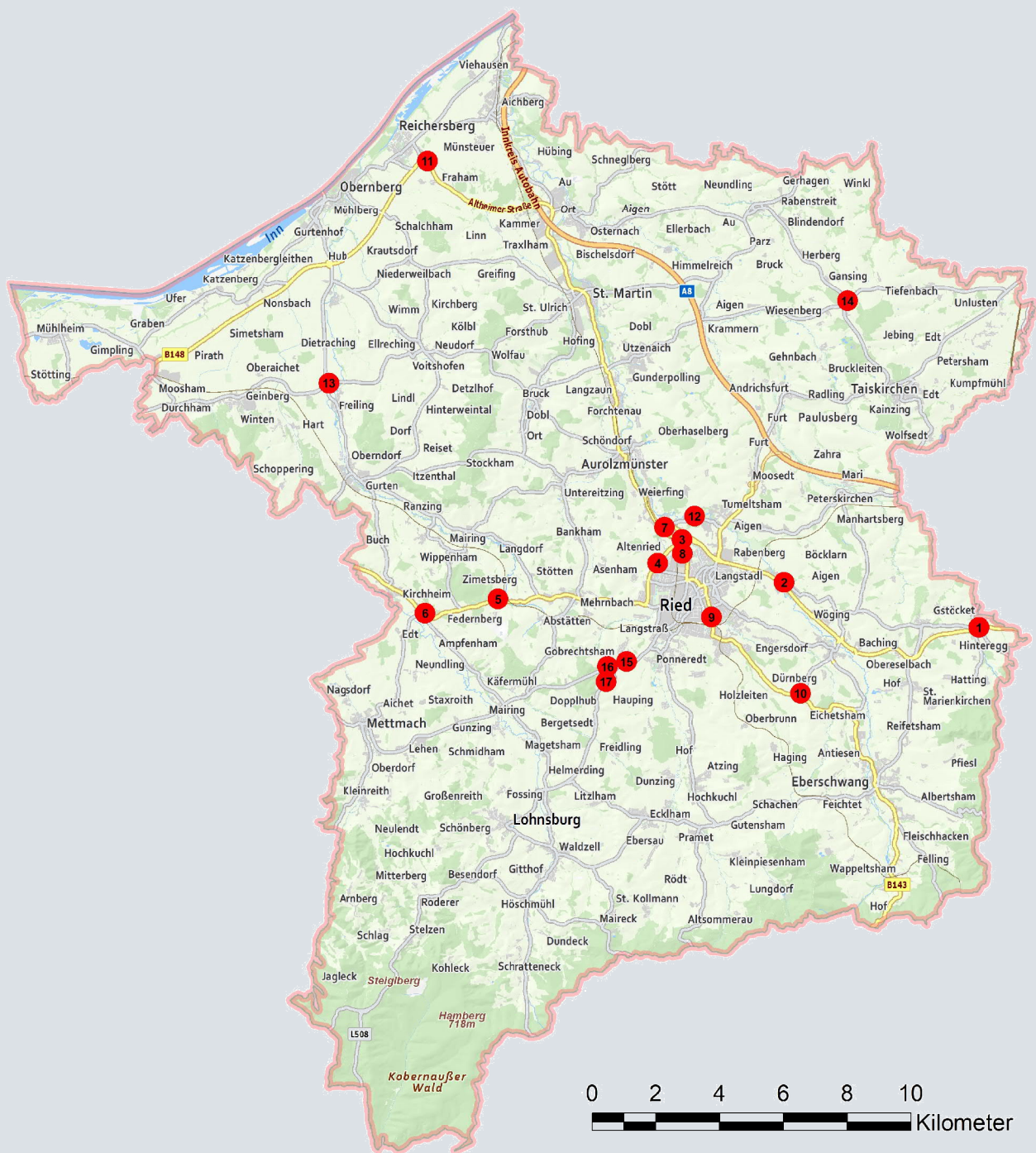
Abb. 13.5

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	2016	2017	2018
1	B141 Rieder Straße	Gde. Geiersberg, Pramerdorf12, km 13,547 - 13,681	4	1	1
2	B141 Rieder Straße	Gde. Hohenzell, Gewerbestraße West, km 20,960 - 21,200	3	1	1
3	B141 Rieder Straße	Gde. Ried, Einfahrt Altenried, km 24,600 - 24,812	1	1	2
4	B141 Rieder Straße	Gde. Ried, Stadteinfahrt Kasernstraße, km 25,670 - 25,890	1	3	1
5	B141 Rieder Straße	Gde. Mehrnbach, Baching, km 31,879 - 32,180	3	2	2
6	B141 Rieder Straße	Gde. Kirchheim im Innkreis, Kraxenberg, km 34,453 - 34,480	2	2	2
7	B143 Hausruckstraße	Gde. Aurolzmünster, Weierfing 70 km/h, km 11,980 - 12,110	3	2	2
8	B143 Hausruckstraße	Gde. Ried, Zufahrt B141, Gewerbegebiet, km 13,020 - 13,148	1	2	3
9	B143 Hausruckstraße	Gde. Ried, Rosegger-Straße, Schwimmbadstraße, km 15,580 - 15,830	1	3	3
10	B143 Hausruckstraße	Gde. Hohenzell, Breitsach, km 19,800 - 19,880	3	1	1
11	B148 Altheimer Straße	Gde. Reichersberg, Pfaffing, km 3,889 – 4.000	3	2	1
12	L1082 Maria-Aicher-Straße	Gde. Aurolzmünster, Danner, km 1.000 - 1,093	2	2	1
13	L1087 Wippenhamer Straße	Gde. St. Georgen, km 10,100 - 10,216	2	2	2
14	L1121 Lambrechtener Straße	Gde. Taiskirchen, Wiesenberg, km 3,230 - 3,300	1	3	2
15	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Neuhofen, Gobrechtsham, km 2,654 - 2,895	1	1	3
16	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Neuhofen, Gobrechtsham, km 3,400 - 3,440	0	0	3
17	L508 Kobernaußer Straße	Gde. Neuhofen, Kohlhof, km 29,300 - 29,500	2	1	1

Unfallkenngrößen 2016 - 2018

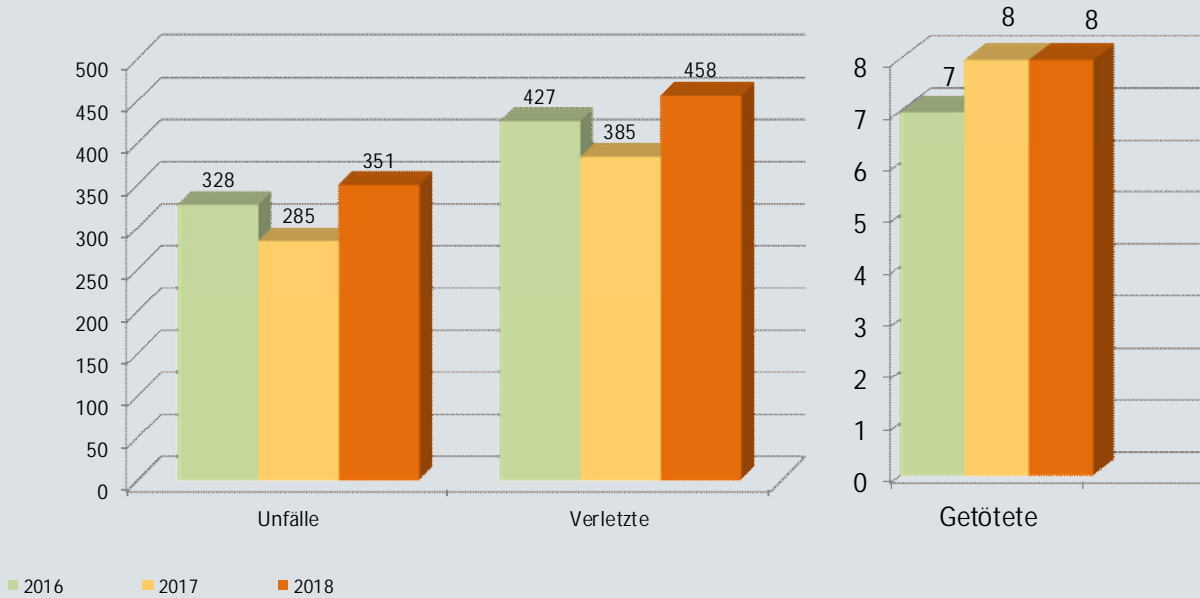


Abb. 14.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

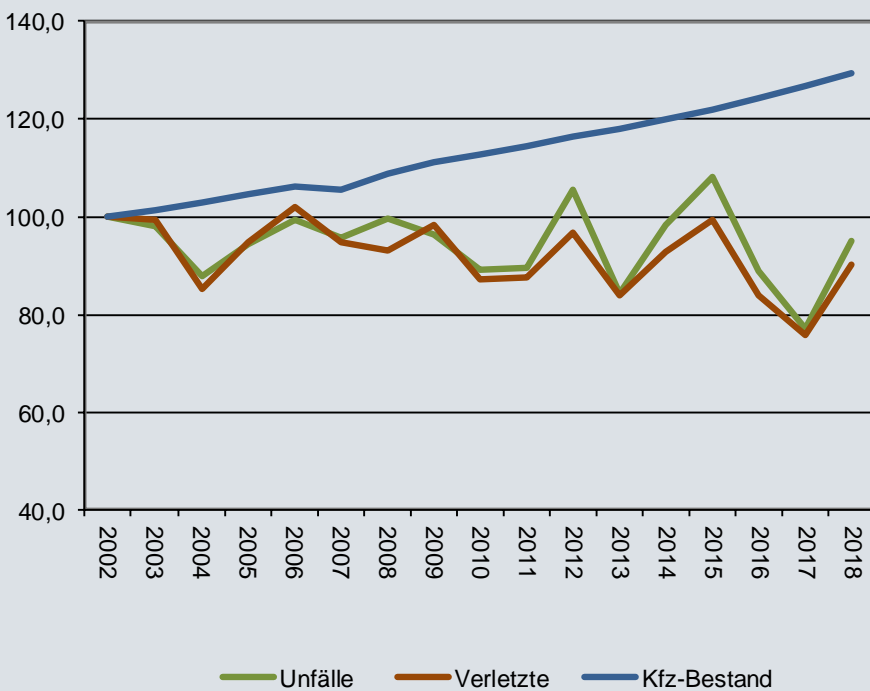


Abb. 14.3

Die Anzahl der alljährlich erfassten Unfallhäufungsstellen im Bezirk Ried im Innkreis ist leicht zurückgegangen, wobei wiederum die Landesstraßen B143 und die B141 hervorstechen. Allerdings ist die Anzahl der Verkehrsunfälle auf 351 gestiegen. Die Anzahl der getöteten Personen (8) ist im Hinblick auf den Vergleichszeitraum des Jahres 2017 unverändert. Im Hinblick auf die verunglückten Personen gab es im Jahr 2018 um 73 Verletzte mehr. Verschiedene bauliche Maßnahmen sind hier zu setzen und Regulierungsmaßnahmen voranzutreiben, um nachhaltig die Unfallzahl wieder zu senken.

Verunglückte nach Fahrzeugart

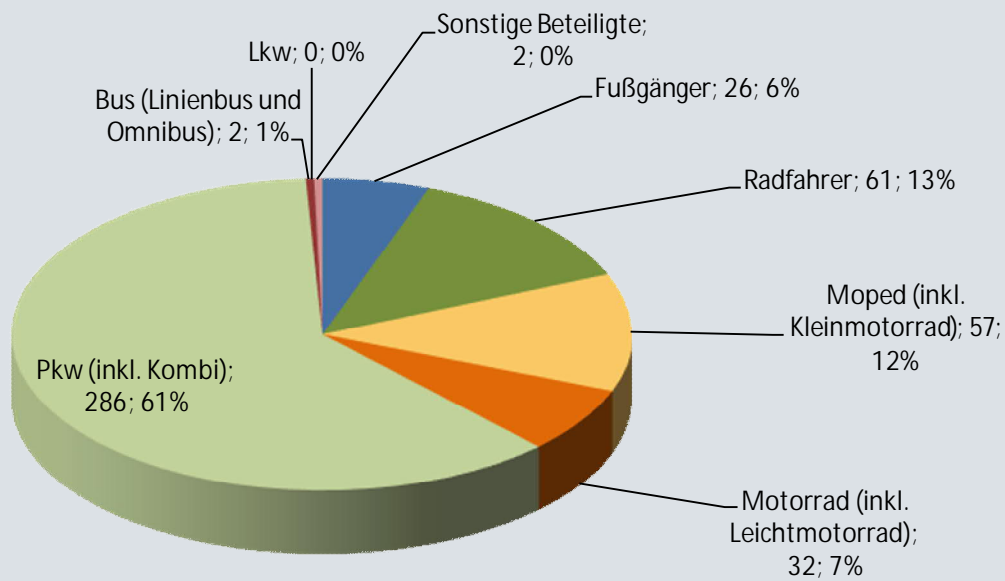


Abb. 14.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

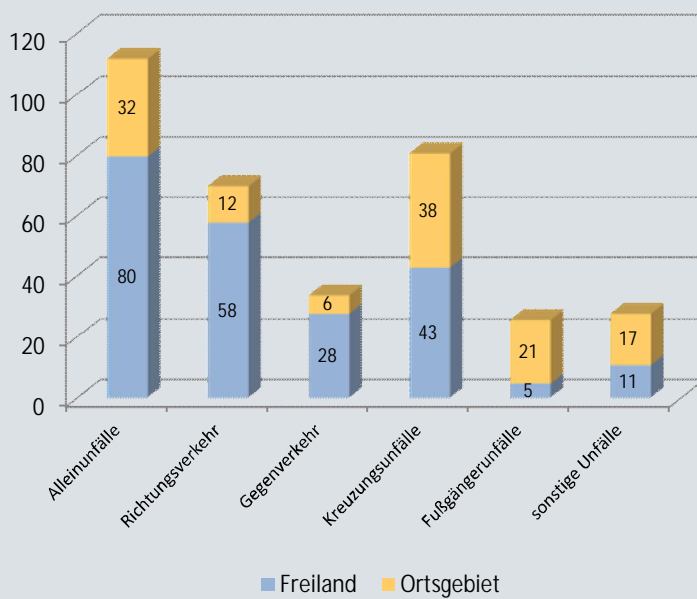
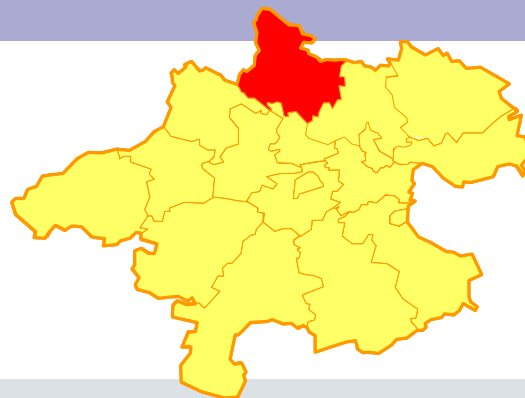


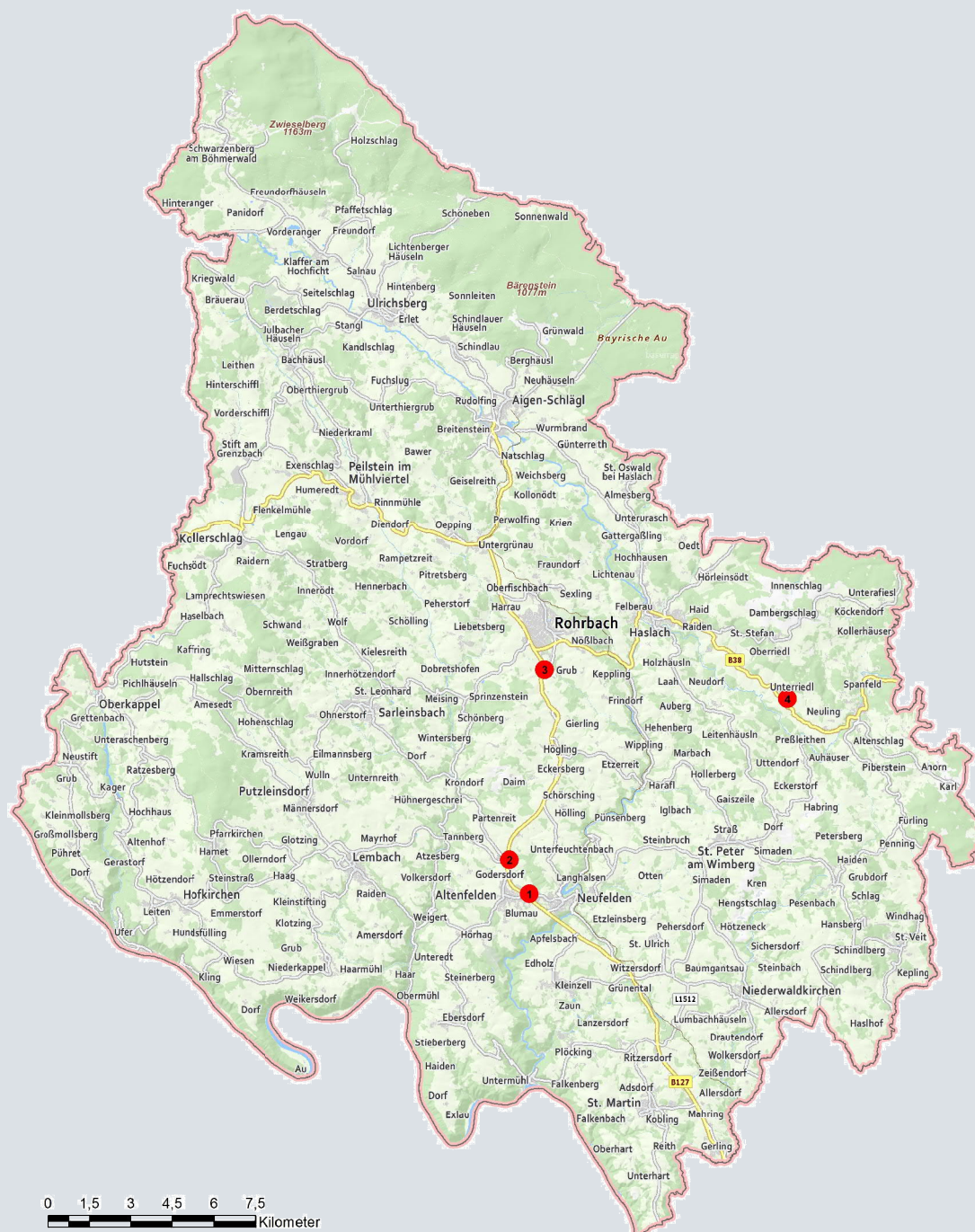
Abb. 14.5

Die Abkommensunfälle (Alleinunfälle) waren bereits in der Vergangenheit die häufigste Unfallursache und deren Häufigkeit hat zugenommen. Leicht gestiegen ist auch die Anzahl der Kreuzungsunfälle. Den unfallträchtigsten Straßenzug stellt weiterhin die B143 Hausruck Straße dar. Hinsichtlich der verunglückten Personen nach Fahrzeugarten ist eine deutliche Steigerung bei Verkehrsunfällen mit einspurigen Kraftfahrzeugen, Fahrrädern und Fußgängern erkennbar. Die Anzahl der Unfälle mit Fahrrädern ist stark angestiegen. Der Anteil der Alleinunfälle in diesem Bereich ist hoch.

Bezirk Rohrbach



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Rohrbach



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Rohrbach

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
1	B127 Rohrbacher Straße	Str.km 35,195-35,205 sogen. Veldener-Krzzg	1	3	3
2	B127 Rohrbacher Straße	Str.km 36,690-36,900 Kreisverkehr mit L584 Falkenstein Str. und Gde.Str. Freileben	0	3	1
3	B127 Rohrbacher Straße	Str.km 45,795-45,800 sogen. Lagerhaus-Krzzg. Rohrbach	2	2	2
4	B38 Böhmerwald Straße	Str.km 139,650-139,710 Freiland, Kurve(n) Ortschaften Preßleiten / Unterriedl	0	3	2

Unfallkenngrößen 2016 - 2018

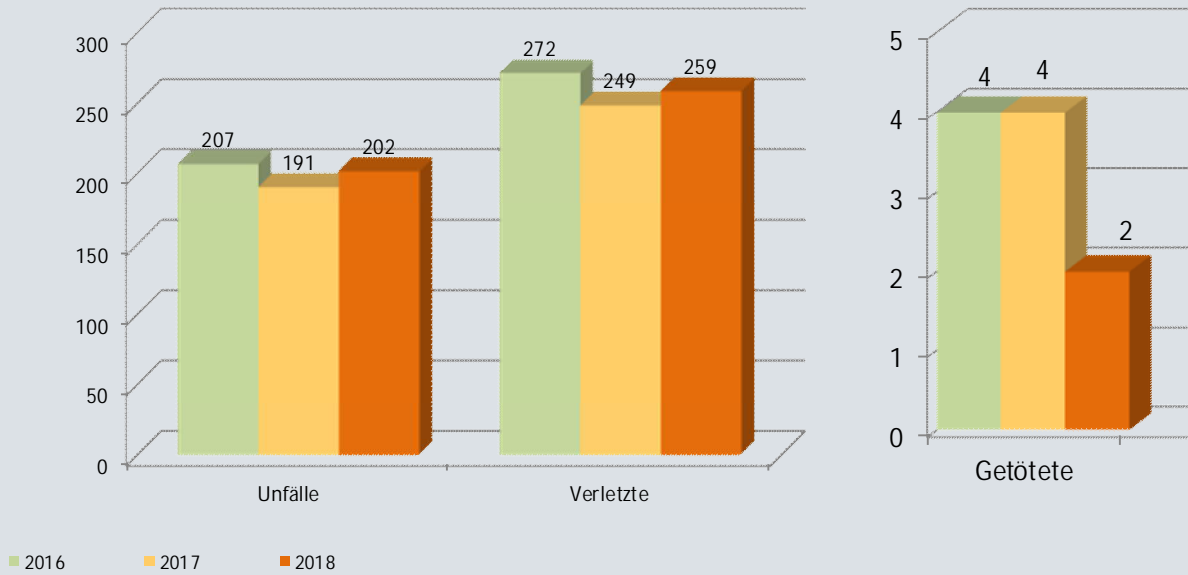


Abb. 15.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

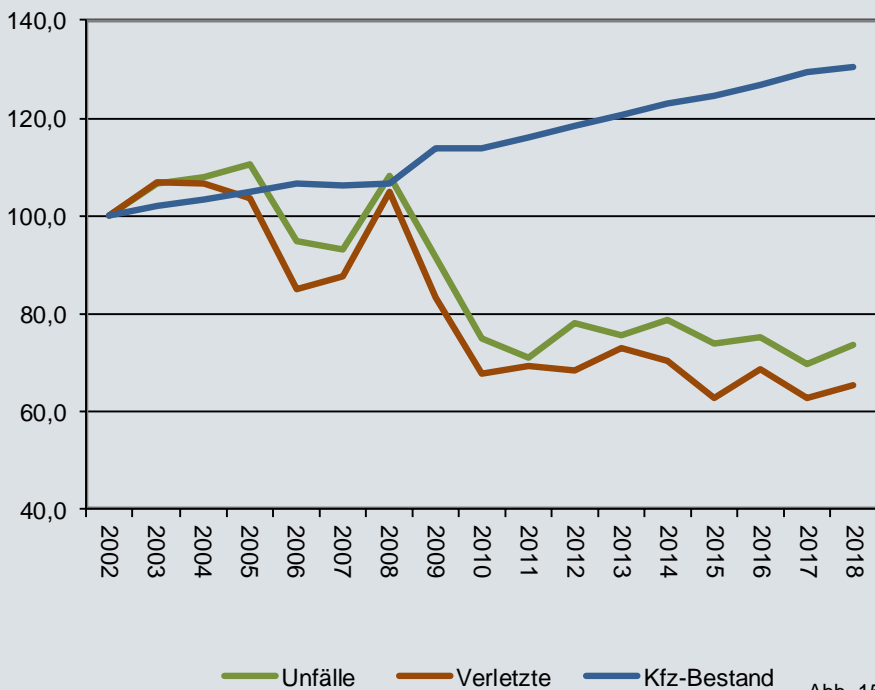


Abb. 15.3

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Bezirk Rohrbach liegt im Jahr 2018 nach dem niedrigsten Stand im Jahr 2017 etwas unter dem Durchschnitt der letzten Jahre. Ebenso hat sich die Anzahl der dabei verletzter VerkehrsteilnehmerInnen nach dem niedrigsten Stand im Jahr 2017 (seit 1990) zwar im Jahr 2018 geringfügig erhöht, jedoch die Anzahl der schwer Verletzten sogar leicht verringert, 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 2018 waren im Bezirk Rohrbach zwei Verkehrstoten zu verzeichnen, das ist der niedrigste Stand seit 1990! Dabei handelt es sich um einen 74-jährigen und einen 88-jährigen, der nicht angegurtet war, Pkw-Lenker, die an Kreuzungen auf der B127 verunglückt sind, wobei sie Vorrangverletzungen begingen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

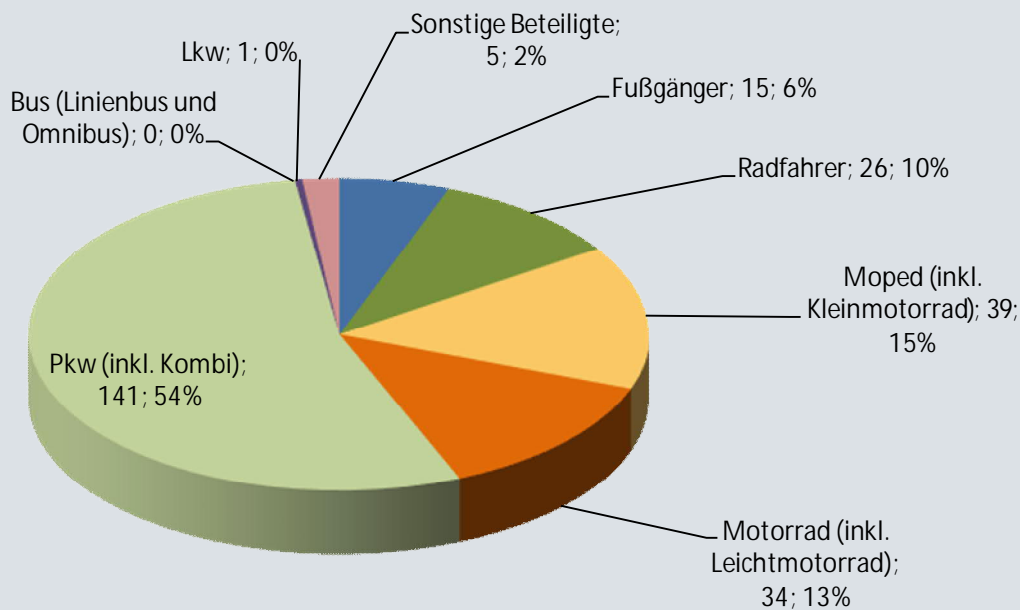


Abb. 15.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

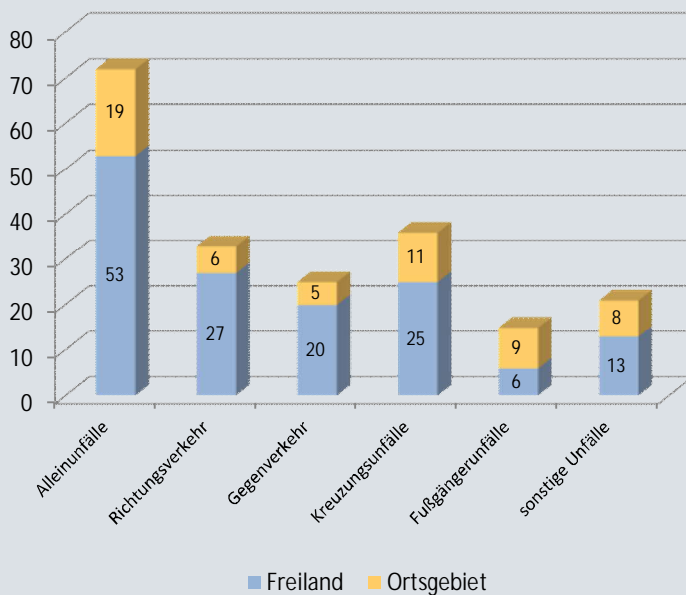
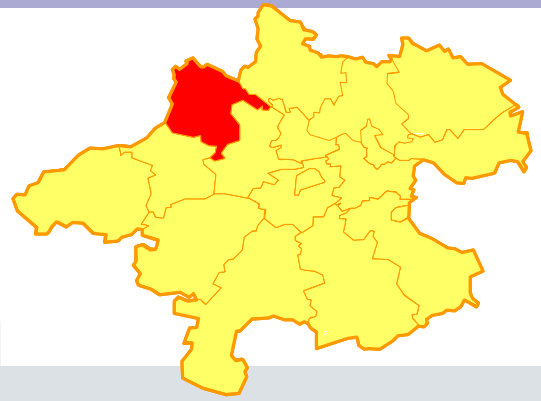


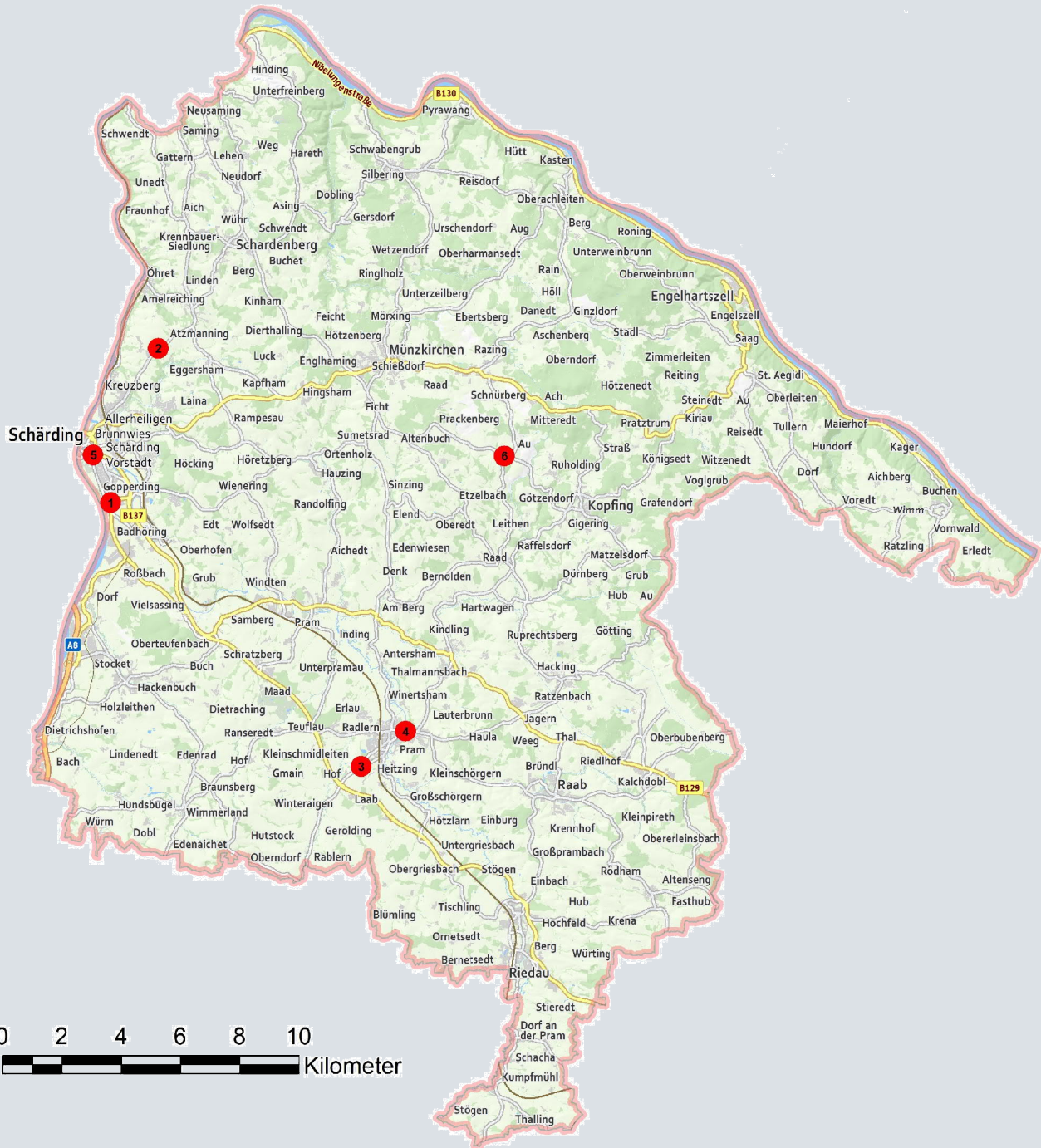
Abb. 15.5

Nach der niedrigsten Anzahl (seit 1995) im Jahr 2014 liegt die Anzahl der Unfälle mit FußgängerInnen im Jahr 2018 wieder im langjährigen Durchschnitt. Nach einer geringen Anzahl im Jahr 2015 und leichten Zunahmen in den Folgejahren, sich die Unfälle mit Beteiligung von RadfahrerInnen gegenüber dem Jahr 2017 gleich geblieben, wobei vor allem eine deutliche Zunahme der Altersgruppe 65+ vorliegt und es sich bei knapp mehr als der Hälfte um Alleinunfälle ohne Beteiligung anderer VerkehrsteilnehmerInnen handelt. Nachdem sich Verkehrsunfälle durch Abkommen (unangepasste Geschwindigkeit), die sich überwiegend im Freiland ereignen und die Hauptunfallursache darstellen, nach einer ständigen Steigerung im Jahr 2017 erstmals verringert haben, haben im Jahr 2018 wieder auf durchschnittlich $\frac{1}{3}$ zugenommen, wobei bei Pkw sogar eine leichte Verbesserung, jedoch im Ortsgebiet und bei Mopeds eine Steigerung festzustellen ist. Bei Kreuzungsunfällen ist nach einer Zunahme im Jahr 2017 eine deutliche Verringerung im Jahr 2018 zu verzeichnen.

Bezirk Schärding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Schärding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Schärding

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2016
1	B149 Subener Straße	Str.km 0,765-0,870 Ortsgebiet St. Florian a.l. Kreisverkehr mit L1143 Otterbacher Str. Str.km 16,340	1	2	1
2	L506 Schärddinger Straße	Str.km 2,900-3,050 Freiland, Walddurchfahrt Sachsenberg / Rutzenberg	0	1	2
3	L514 Andorfer Straße	Str.km 14,570-14,670 Freiland, Krzg. Lambrechtner Gde.Str. (ehemalige Bez.Str.) Str.km 14,590	1	2	1
4	L514 Andorfer Straße	Str.km 16,600-16,650 Ortszentrum Andorf nach Prambrücke bis vor Kirchenplatz	1	0	3
5	L1143 Otterbacher Straße	Str.km 14,585-14,665 Stadtgebiet Schärdding, Kreisverkehr bei LKH mit Gde.Str.n Alfred-Kubin-Str. und Franz-Xaver- Brunner-Str.	2	0	3
6	L1162 St.Roman Str.	Str.km 3,340-3,430 Freiland, 50 km/h- Geschwindigkeitsbeschränkung sogen. Breitenbacher Krzg. mit L1172 Ruholdinger Str. Str.km 3,435	0	1	2

Unfallkenngößen 2016 - 2018

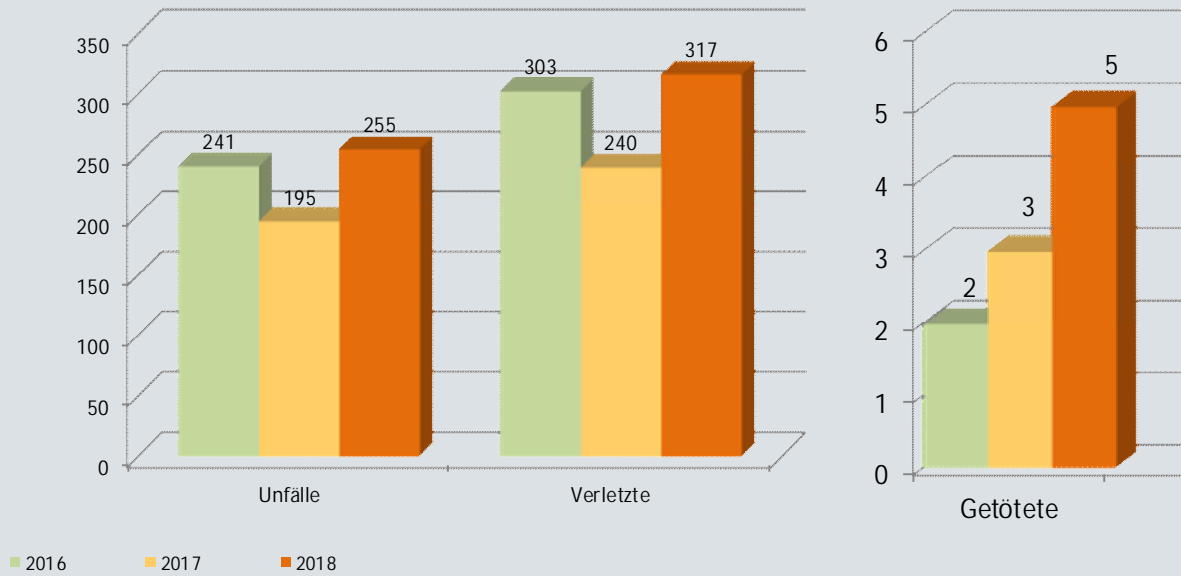


Abb. 16.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

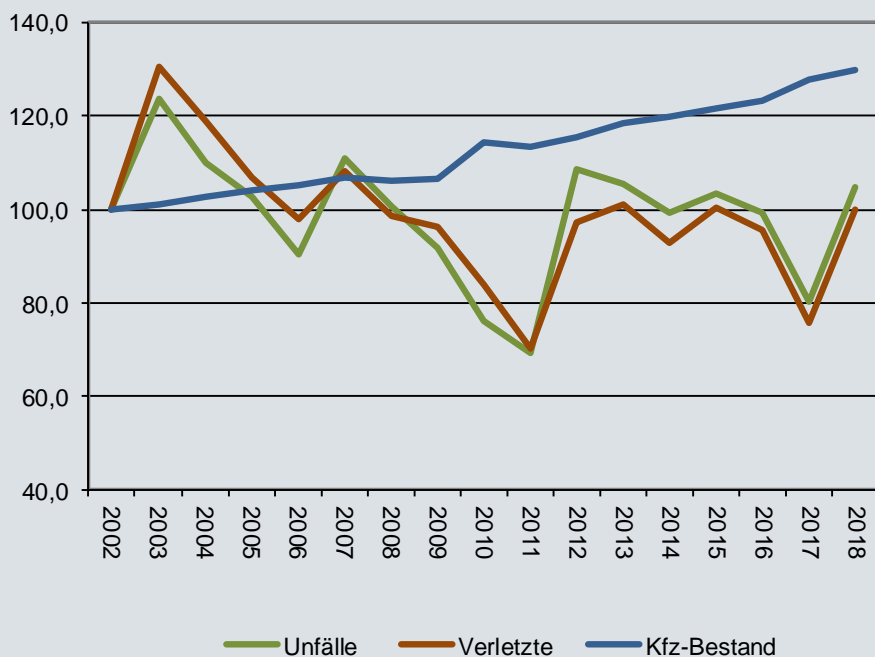


Abb. 16.3

Im Bezirk Scharding hat sich nach einer deutlichen Verringerung im Jahr 2017 die Anzahl der Verkehrsunfall mit Personenschaden (UPS) im Jahr 2018 wieder auf den Durchschnitt der Vorjahre erhöht. Gleiches ist bei den dabei verletzten VerkehrsteilnehmerInnen festzustellen. Nach einem Minimum im Jahr 2015 ist die Anzahl der Verkehrstoten in den Folgejahren wieder angestiegen und waren im Jahr 2018 fünf zu verzeichnen. Dabei handelt es sich um einen 62-jährigen Motorradlenker und zwei Abkommensunfälle von Pkw-LenkerInnen, sowie zwei Gegenverkehrsunfälle mit alkoholisierten Pkw-Lenkern.

Verunglückte nach Fahrzeugart

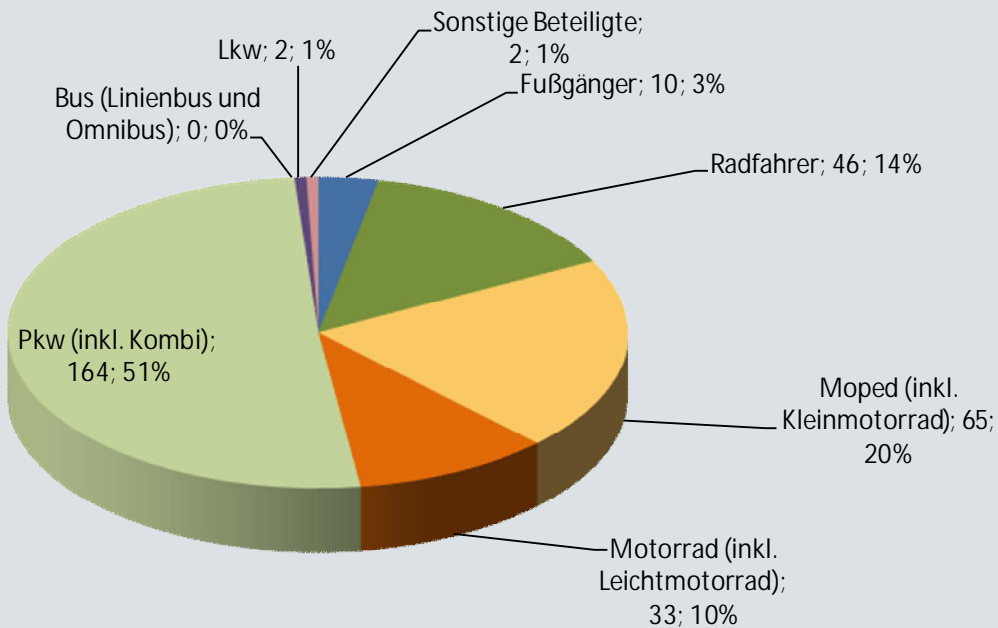


Abb. 16.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

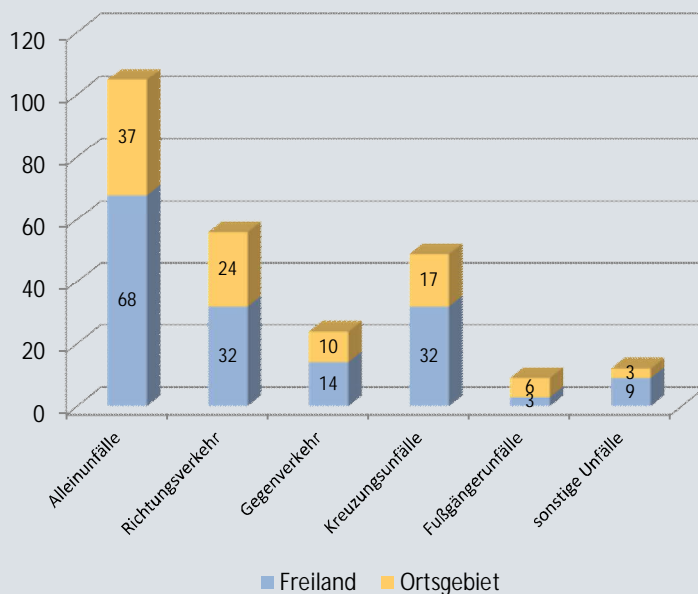
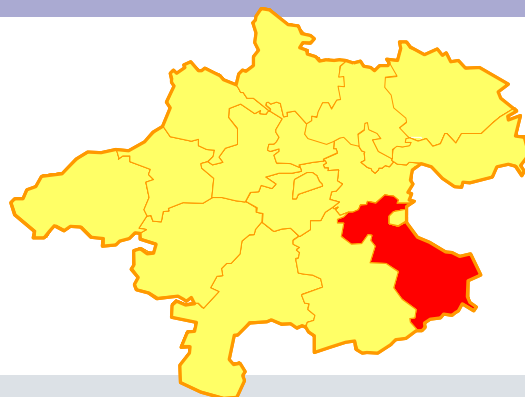


Abb. 16.5

Nachdem sich der Anteil der Alleinunfälle im Bezirk Schärding von über 40% in den Jahren 2016-2017 erstmals wieder auf unter $\frac{1}{3}$ verringert hatte, ist im Jahr 2018 wieder eine deutliche Zunahme zu verzeichnen. Auch die Anzahl der Kreuzungsunfälle im Ortsgebiet wieder etwas angestiegen. Wogegen die Gegenverkehrsunfälle, die erfahrungsgemäß mit schwereren Verletzungsfolgen behaftet sind, zumindest im Freiland rückläufig sind.

Nach Verringerungen in den Jahren 2016-2017 ist bei Unfällen mit RadfahrerInnen im Jahr 2018 wieder eine erhebliche Zunahme festzustellen, wobei sich vor allem die Alleinunfälle, ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer, von ohnedies schon rd. 40% im Jahr 2018 sogar verdoppelt und auf knapp 60% erhöht haben. Nachdem die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Moped- (und Kleinmotorrad-) LenkerInnen seit dem Jahr 2012 ständig angestiegen und sich im Jahr 2017 erstmals wieder verringert haben, haben sie im Jahr 2018 wieder stark zugenommen, wobei sich insbesondere die Alleinunfälle auf mehr als 50% verdoppelt haben.

Bezirk Steyr-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
1	B115 Eisenstraße	Krztg. Prinzstraße, km 33,863 - 33,900	1	0	3
2	B122 Voralpenstraße	Krztg. L565, km 40,360 - 40,550	1	1	3
3	B122 Voralpenstraße	Krztg. B140, km 41,400 - 41,578	3	1	2
4	L565 Sierninger Straße	Krztg. L1365, km 4,654 - 4,700	0	2	4

Unfallkenngrößen 2016 - 2018

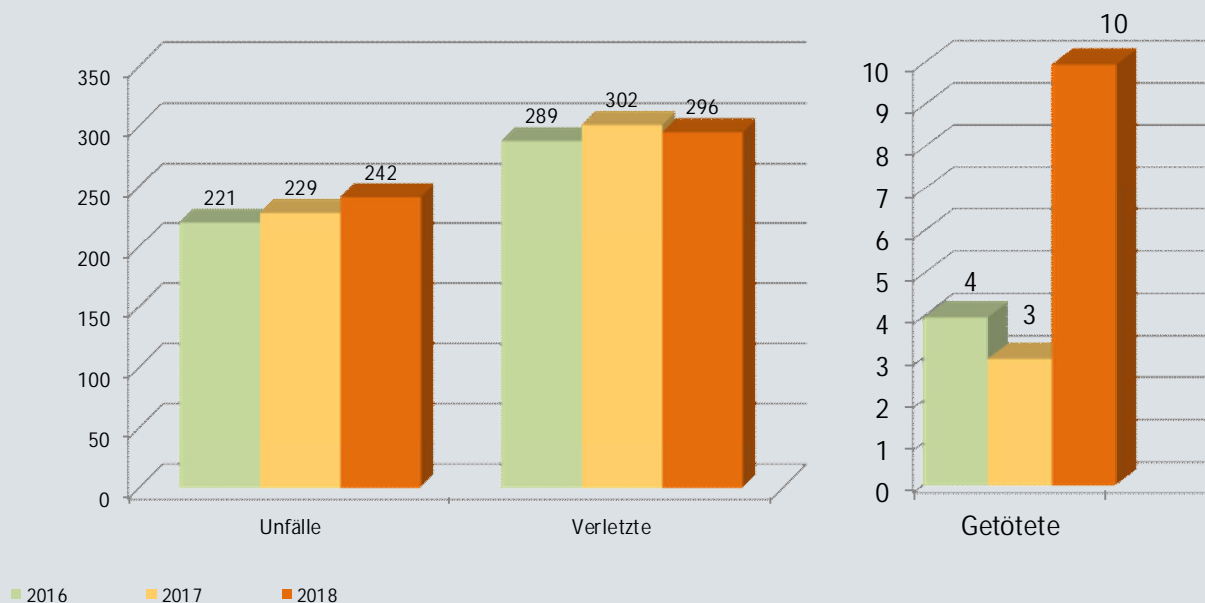


Abb. 17.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

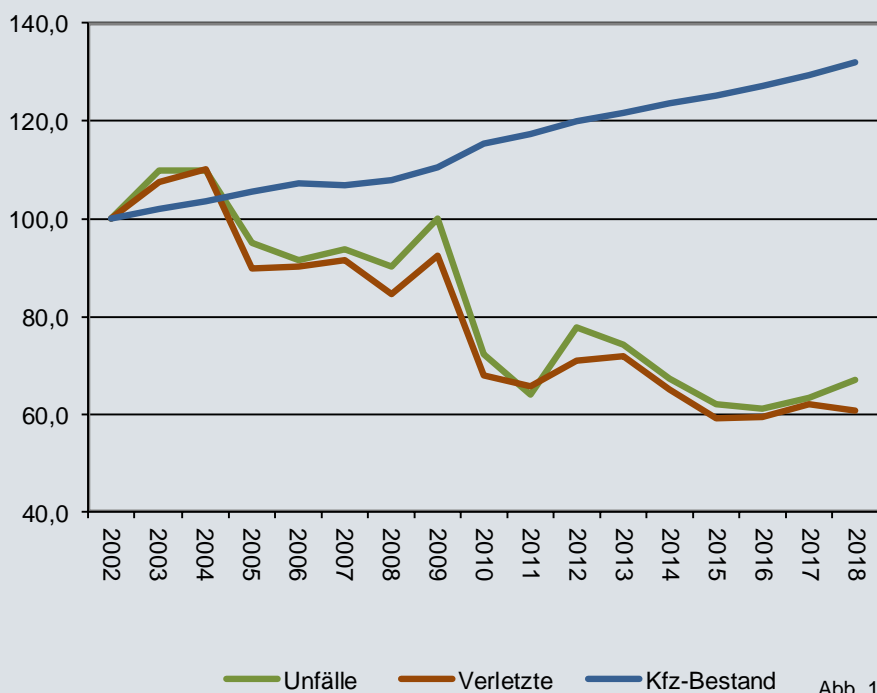


Abb. 17.3

Bei den Unfällen ist zwar eine leichte Steigerung zu erkennen, die Anzahl der Verletzten war jedoch rückläufig. Die Anzahl der auf den Straßen in Steyr Land getöteten Personen ist drastisch gestiegen. Auffällig, dass die einspurigen Fahrzeuglenker die Hälfte davon stellen (zwei Fahrradfahrer und drei Motorradfahrer). 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

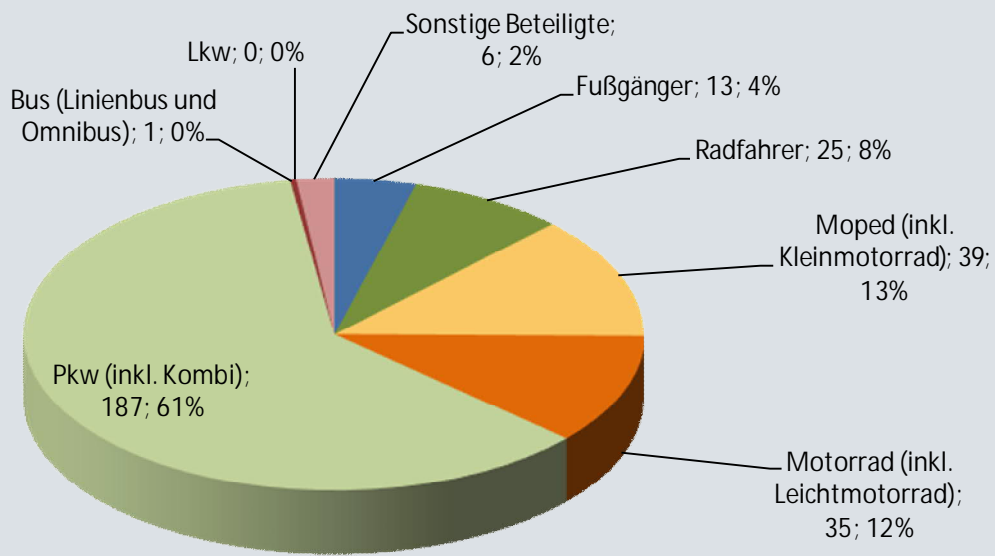


Abb. 17.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

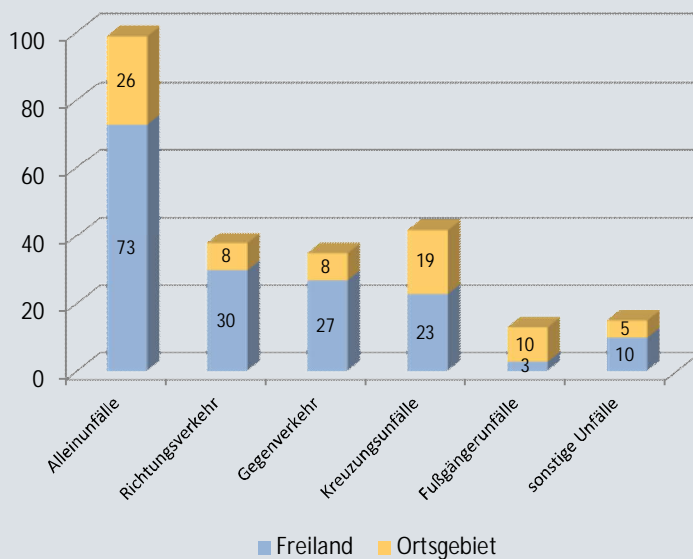
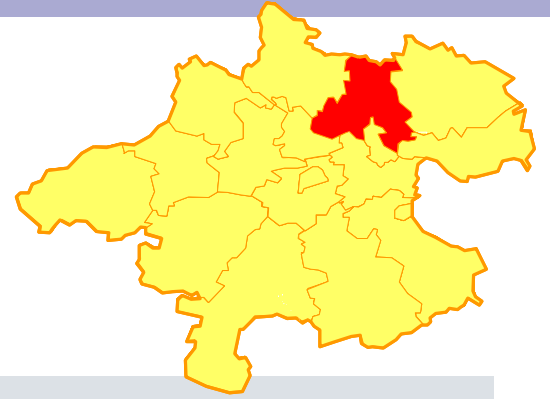


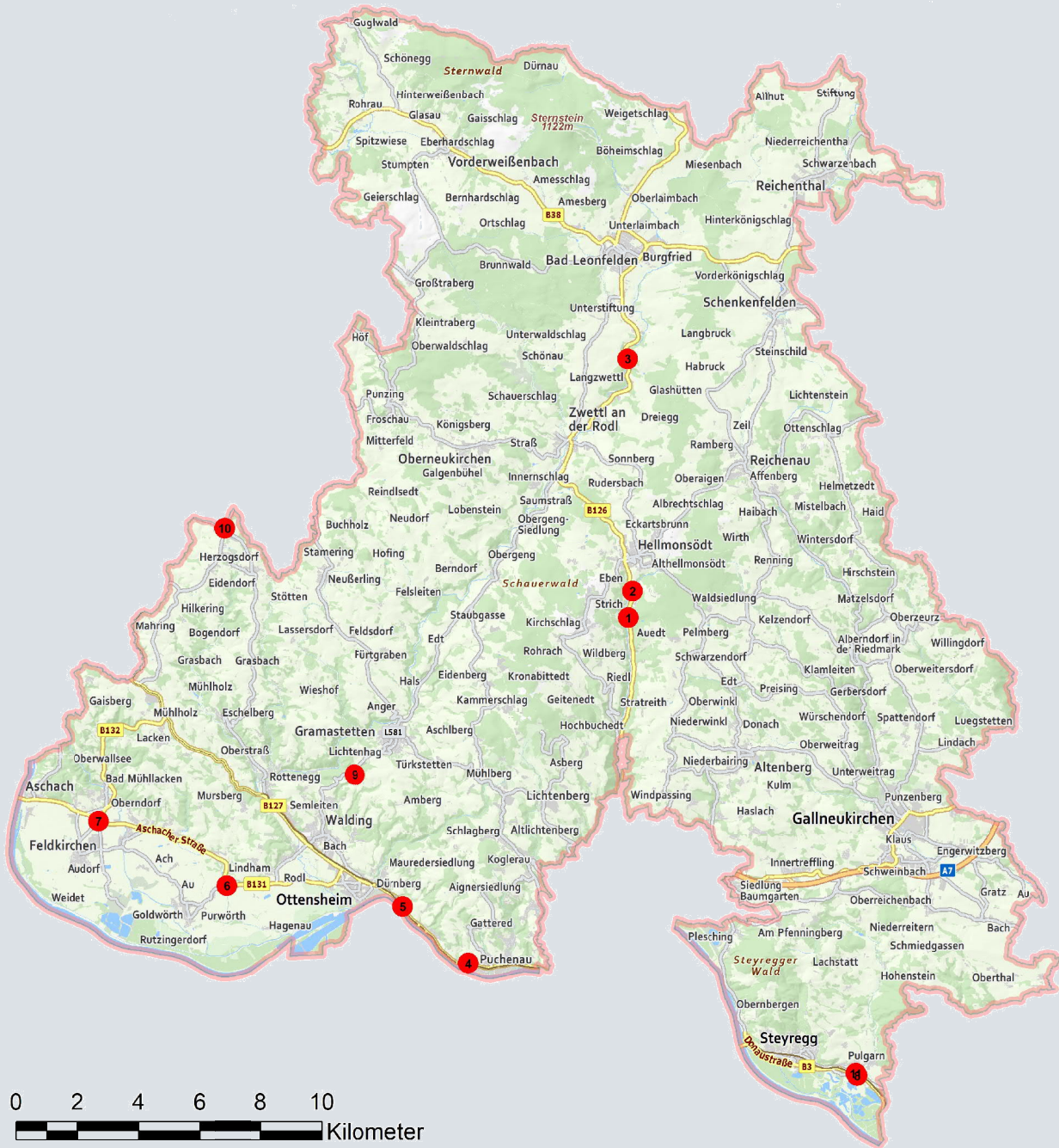
Abb. 17.5

Mit rund einem Drittel der Unfälle dominiert der Alleinunfall. Dies verdeutlicht die risikobereite Fahrweise sowie die zum Großteil nicht angepasste Geschwindigkeit in Verbindung mit dem jährlich steigenden Verkehrsaufkommen.

Bezirk Urfahr-Umgebung



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Urfahr-Umgebung



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Urfahr-Umgebung

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
1	B126 Leonfeldener Straße	Kirchschlag bei Linz , km 11,189 - 11,35	4	2	1
2	B126 Leonfeldener Straße	Kirchschlag bei Linz , km 12,27 - 12,51	3	1	3
3	B126 Leonfeldener Straße	Bad Leonfelden , km 22,6 - 22,75	0	3	2
4	B127 Rohrbacher Straße	Puchenau , km 7,102 - 7,315	3	0	4
5	B127 Rohrbacher Straße	Ottensheim, km 10,1 - 10,2	3	1	1
6	B131 Aschacher Straße	Walding , km 4,12 - 4,23	1	4	0
7	B131 Aschacher Straße	Feldkirchen an der Donau , km 9,448 - 9,646	3	0	5
8	B3 Donaustraße	Steyregg, km 232,08 - 232,216	1	0	6
9	L1508 Waldinger Straße	Gramastetten , km 3,75 - 3,76	0	0	3
10	L1511 Herzogsdorfer Straße	Herzogsdorf , km 6,797 - 6,815	3	1	2
11	L569 Pleschinger Straße	Steyregg , km 8,06 - 8,1	1	4	3

Unfallkenngrößen 2016 - 2018

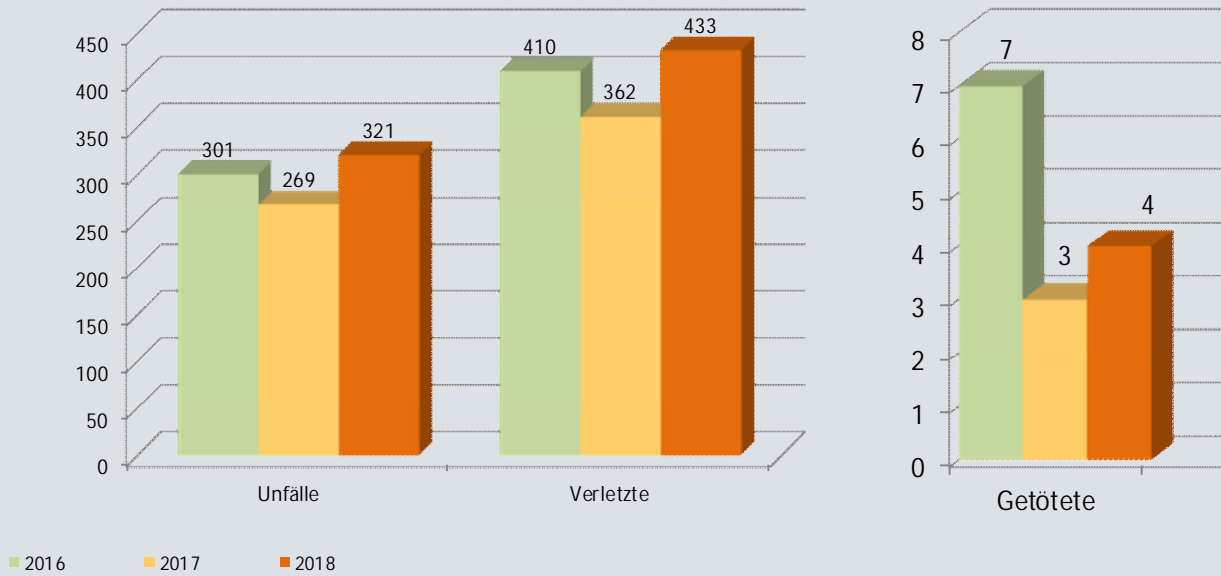


Abb. 18.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

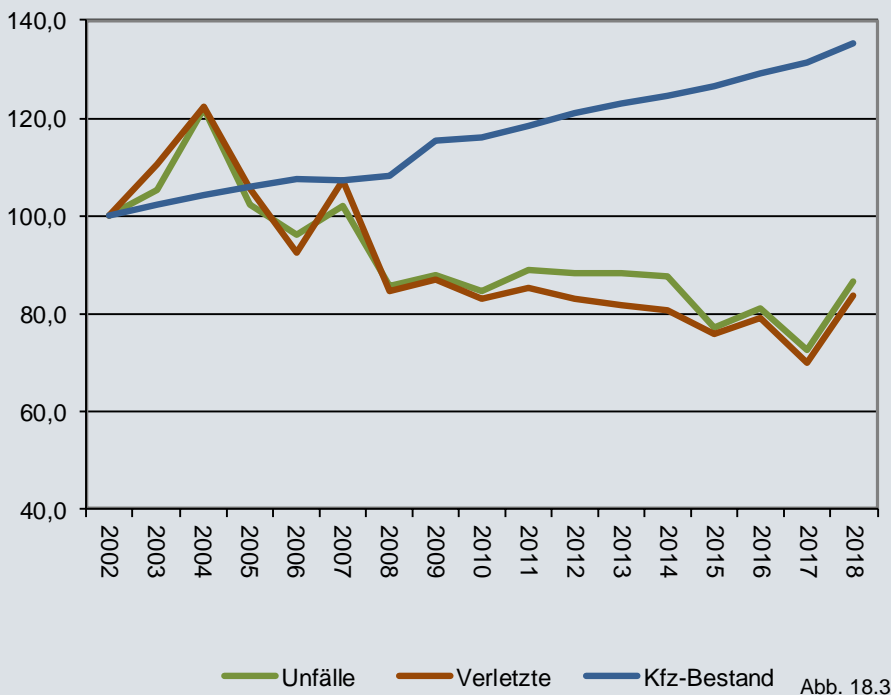


Abb. 18.3

Im Jahr 2017 wurde der niedrigste Wert an Unfallzahlen und verletzten Personen erreicht. Dieser Trend konnte sich leider im Jahr 2018 nicht fortsetzen. Die Anzahl der Unfälle erhöhte sich um 52 von 269 auf 321 und die Anzahl der verletzten Personen stieg um 71 von 362 auf 433. Die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer ist von drei Personen auf vier Personen gestiegen. Betrachtet man die zugelassenen Kraftfahrzeuge so ist auch heuer wieder erkennbar, dass der Kraftfahrzeugbestand weiter im Steigen ist. Der Anstieg betrug im Jahr 2018 3% gegenüber dem Jahr 2017.

Verunglückte nach Fahrzeugart

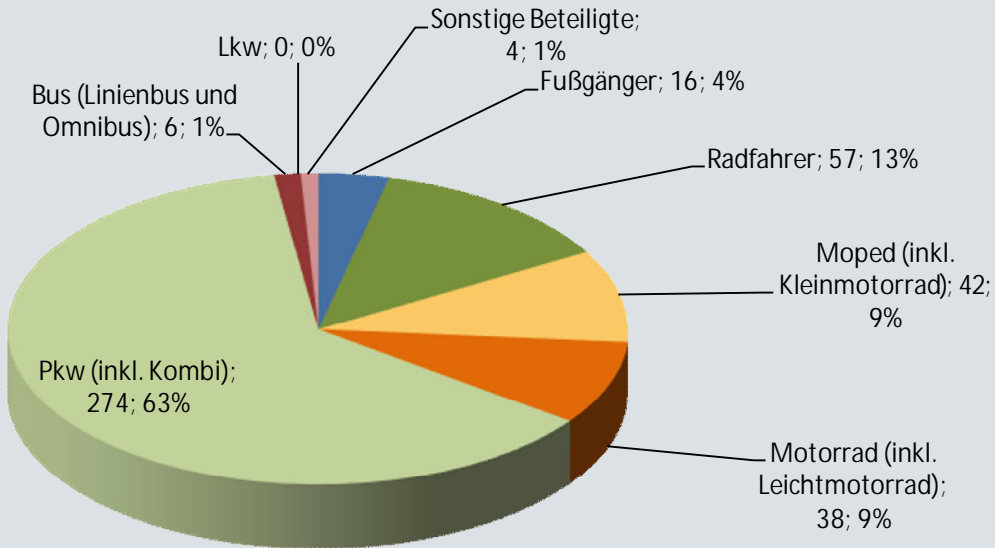


Abb. 12.5

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

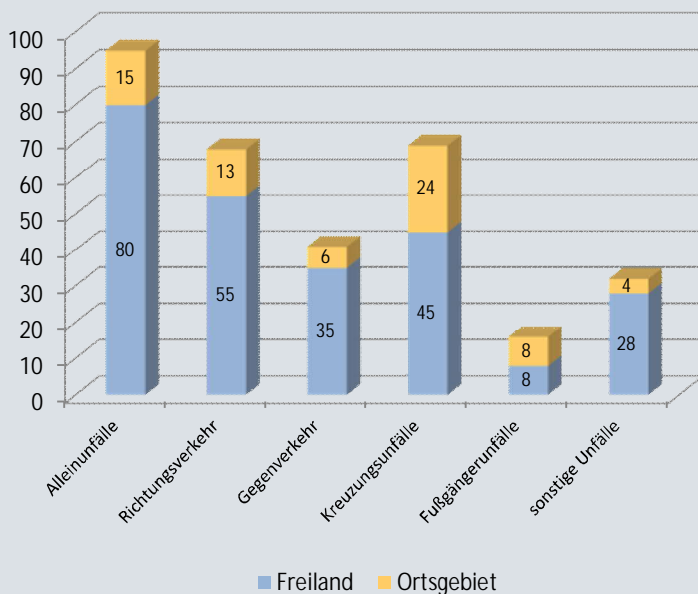


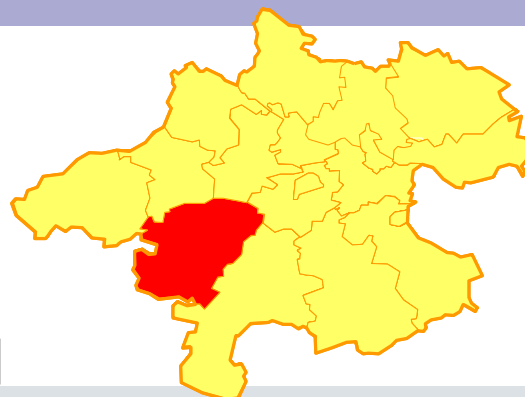
Abb. 18.5

Entgegen steigender Unfallzahlen im gesamten Bezirk, ist bei den Fußgängern ein Rückgang zu verzeichnen. Die Zahl verringerte sich von 22 im Jahr 2017 um 6 Personen auf 16 Verletzte. Auch bei den verletzten LKW Lenkern ist ein Rückgang auf null Verletzte Personen festzustellen. Bei den anderen verunglückten Personen nach Fahrzeugart ist ein anderer Trend zu erkennen.

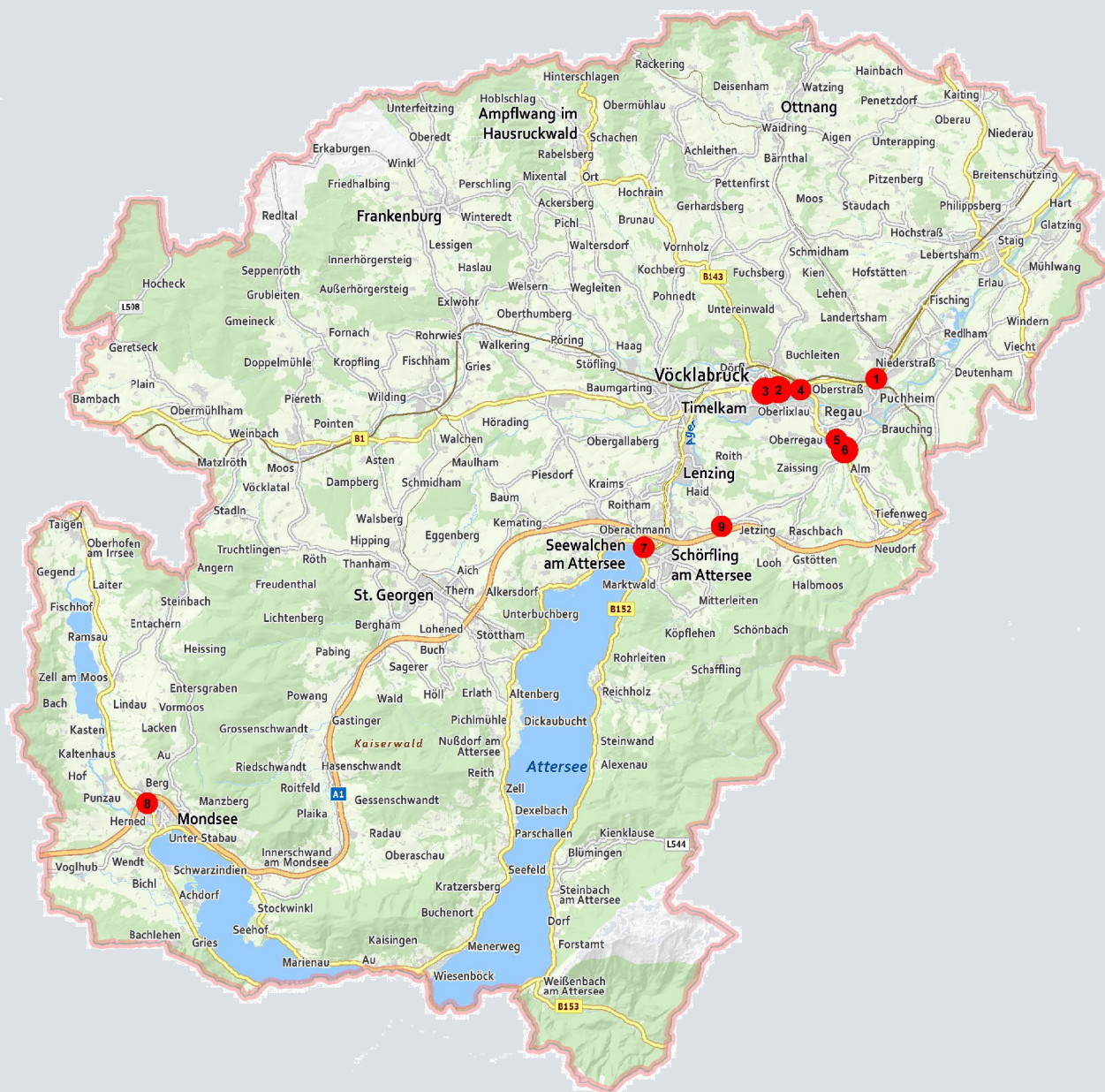
Vergleicht man die Unfälle nach Unfalltypenobergruppen, so haben sich die Alleinunfälle von 45 Unfälle im Jahr 2017, auf 95 Unfälle im Jahr 2018 mehr als verdoppelt.

Die Anzahl der Unfälle im Richtungsverkehr, die Gegenverkehrsunfälle und auch die Fußgängerunfälle waren zum Vergleich 2017 im Jahr 2018 rückläufig.

Bezirk Vöcklabruck



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Vöcklabruck



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Vöcklabruck

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
1	B1 Wiener Straße	OG Attnang-Puchheim, Kreuzung mit Salzburger Straße, km 240,550 - 240,700	4	3	1
2	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck, Wagrainer Kreuzung, km 244,400 - 244,650	4	2	4
3	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck, Esso Kreuzung, km 244,900 - 245,150	4	3	4
4	B145 Salzkammergutstraße	OG Vöcklabruck, Kreuzung B 145 mit Kopernikusstraße, km 11,25 - 11,4	2	2	0
5	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, Ostkreuzung, km 13,900 - 14,150	2	3	4
6	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, B145/L1265 Himmelreichkreuzung, km 14,400 - 14,650	6	3	3
7	B151 Atterseeestraße	OG Seewalchen, Kreuzung mit B152, km 7,460 - 7,600	5	0	2
8	B154 Mondseeestraße	Mondsee, Freiland 80 km/h, ASt Mondsee, km 16,500 - 16,750	3	4	2
9	L1265 Schörflinger Straße	Freiland 80 km/h, Kreuzung mit Reibersdorfer Straße, km 9,5 - 9,65	4	2	0

Unfallkenngrößen 2016 - 2018

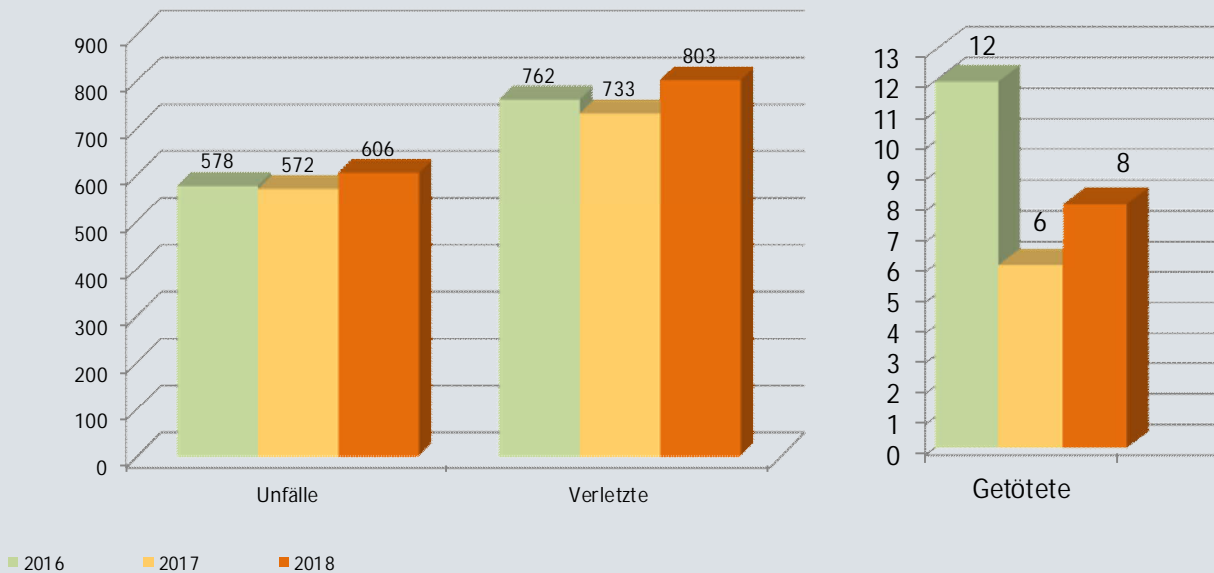


Abb. 19.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

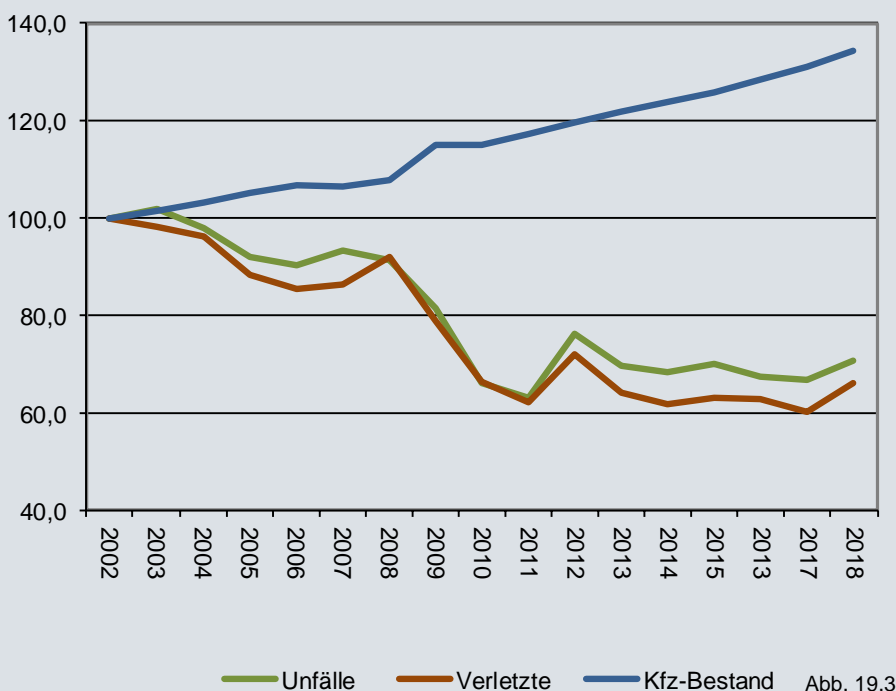


Abb. 19.3

Im Jahr 2018 konnte der Trend der kontinuierlichen Absenkung der Unfallzahlen nicht fortgesetzt werden. Nach einem Rückläufigkeit der Unfallzahlen in den Jahren 2016 und 2017 auf 572 Unfälle mit Personenschaden ist die Anzahl dieser im Jahr 2018 mit 606 angestiegen und der höchste Stand seit dem Jahr 2012.

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 2016 erreichte die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer einen Wert von 12 Verunglückten. Dies ist der höchste Wert seit 7 Jahren. Im Jahr 2017 wurde hier ein Rückgang von 50 Prozent, auf 6 tödlich verunglückte Verkehrsteilnehmer, verzeichnet. 2018 konnte keine weitere Senkung festgestellt werden sondern ein Anstieg auf 8 tödlich verunglückte Verkehrsteilnehmer.

Verunglückte nach Fahrzeugart

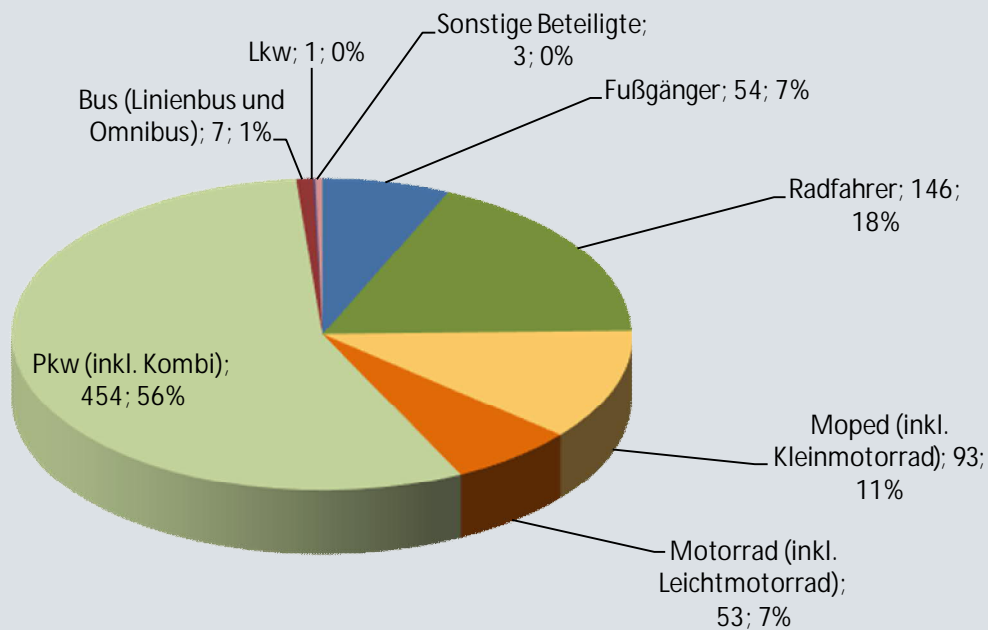


Abb. 19.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

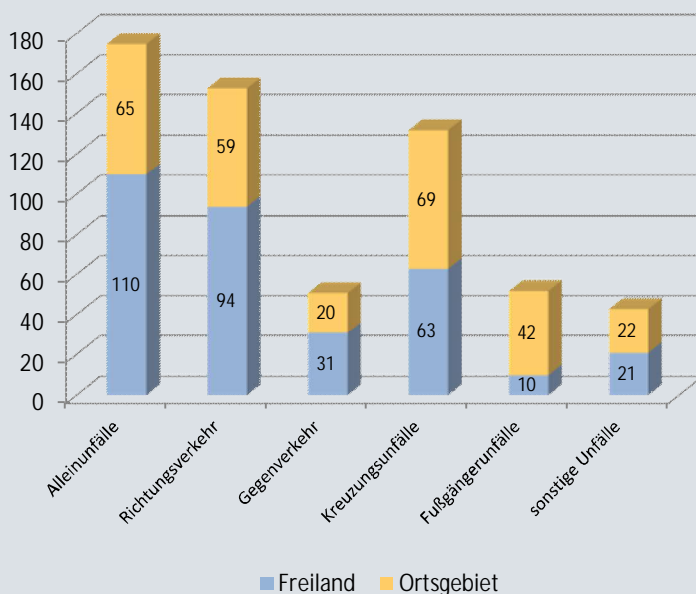


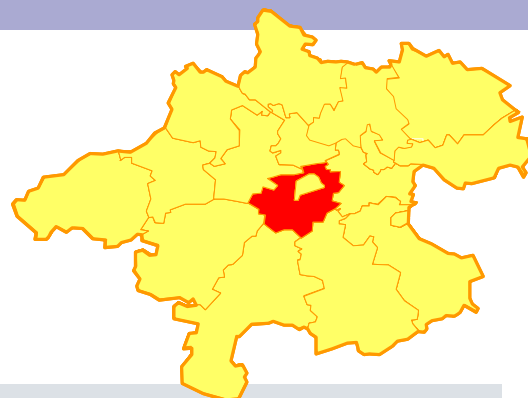
Abb. 19.5

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

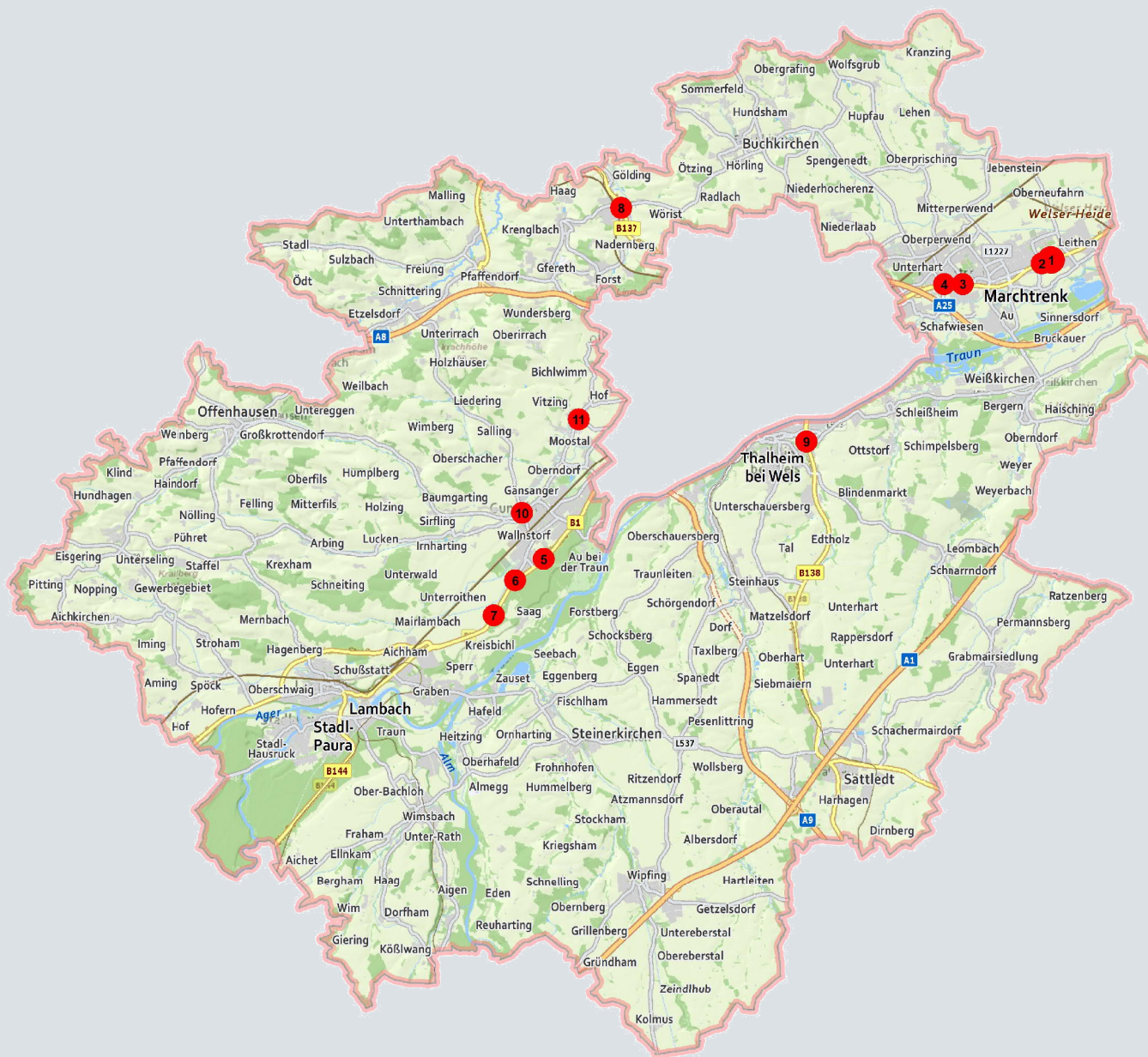
Bei der Auswertung der Verunglückten nach Fahrzeugart wird der Hauptanteil, sowie in den vergangenen Jahren, bei den Personenkraftwagen mit 56 Prozent verzeichnet. Einen hohen Anteil weisen die Fahrradfahrer mit 18 Prozent und Mopedfahrer mit 11 Prozent auf. Diese Werte steigen in den letzten Jahren stetig an.

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 sowie straßenpolizeiliche Sofortmaßnahmen gesetzt, welche die Erwartungen des Vorjahres erfüllten.

Bezirk Wels-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2016	2017	2018
1	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 200,4 - 200,63	5	4	2
2	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 200,663 - 200,9	1	4	1
3	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 202,97 - 203,2	4	4	0
4	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 203,464 - 203,714	2	4	2
5	B1 Wiener Straße	Gunskirchen, km 217,61 - 217,78	1	1	3
6	B1 Wiener Straße	Edt bei Lambach, km 218,588 - 218,742	4	2	3
7	B1 Wiener Straße	Edt bei Lambach, km 219,7 - 219,84	1	0	4
8	B137 Innviertler Straße	Buchkirchen, km 7,25 - 7,463	4	2	2
9	B138 Pyhrnpassstraße	Thalheim bei Wels, km 1,444 - 1,65	2	2	5
10	L1249 Grünbachtalstraße	Gunskirchen, km 1,627 - 1,87	2	2	4
11	L1250 Bichlwimmer Straße	Gunskirchen, km 3,569 - 3,6	1	1	3

Unfallkenngrößen 2016 - 2018

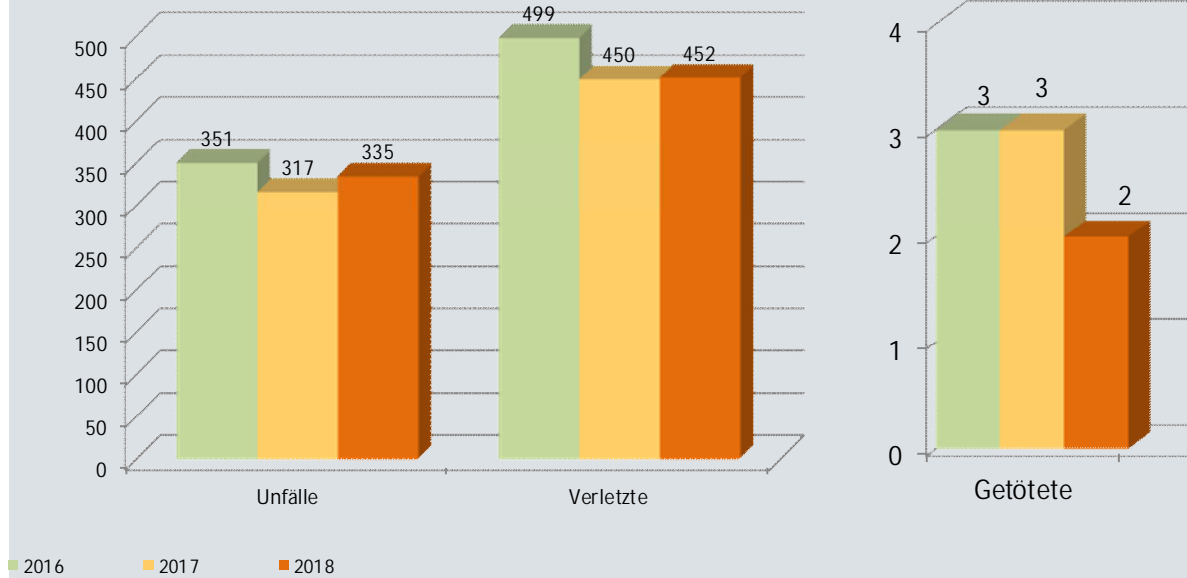


Abb. 20.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2002 bis 2018

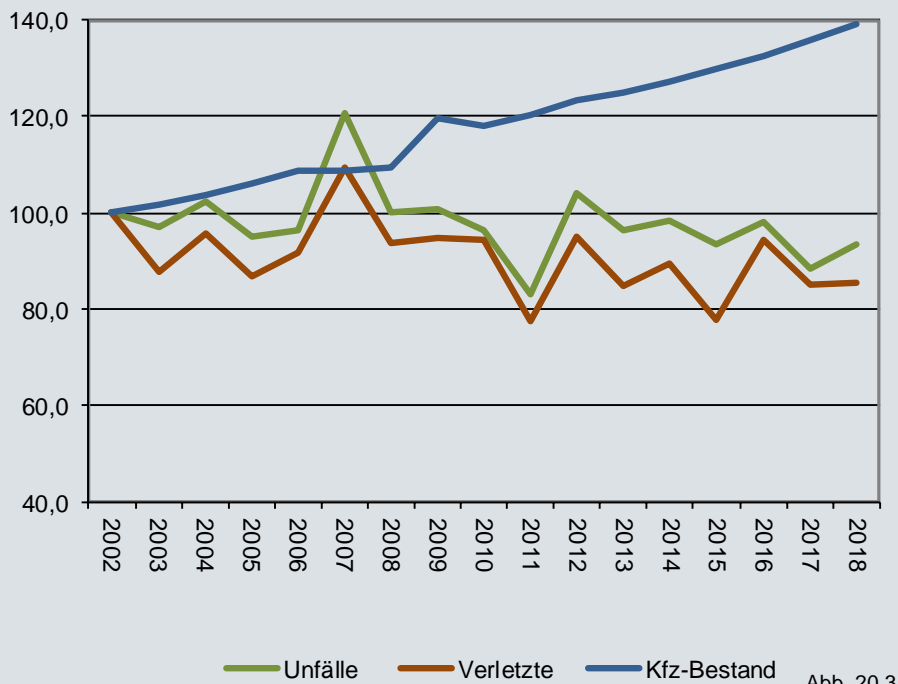


Abb. 20.3

Nachdem im Jahr 2017 die Unfälle und die Zahl der verletzten Personen rückläufig waren, konnte dieser positive Trend im Jahr 2018 nicht vorgesetzt werden. Die Anzahl der Unfälle stieg von 317 auf 335 und die Anzahl der verletzten Personen minimal von 450 auf 452. Positiv zu bemerken ist, dass im Vergleich zu den Jahren 2016 und 2017, in denen jeweils 3 Unfälle mit Todesfolge zu beklagen waren, diese Zahl im Jahr 2018 auf zwei Personen gesunken ist. Wie bereits in den Jahren davor, ist auch im Jahr 2018 der Kraftfahrzeugbestand neuerlich gestiegen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

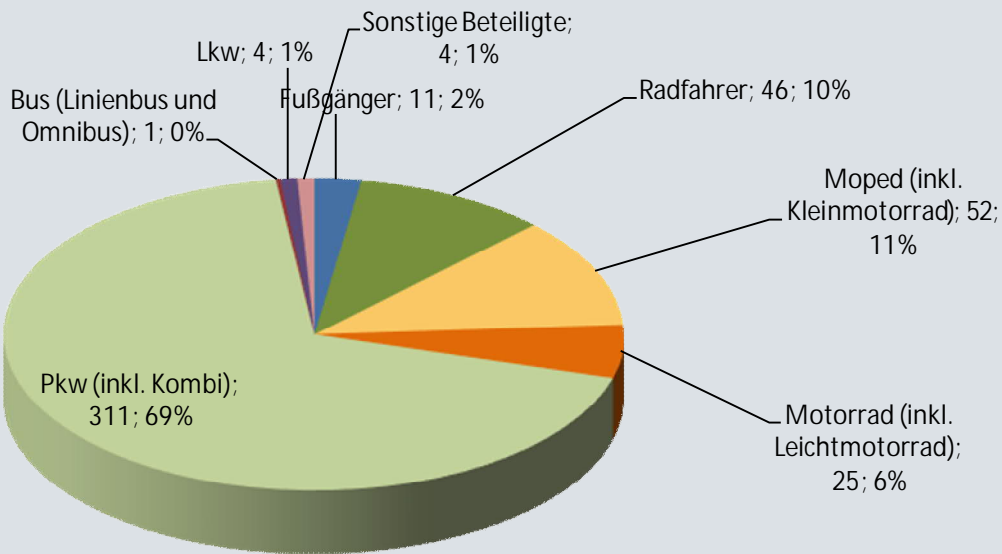


Abb. 20.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

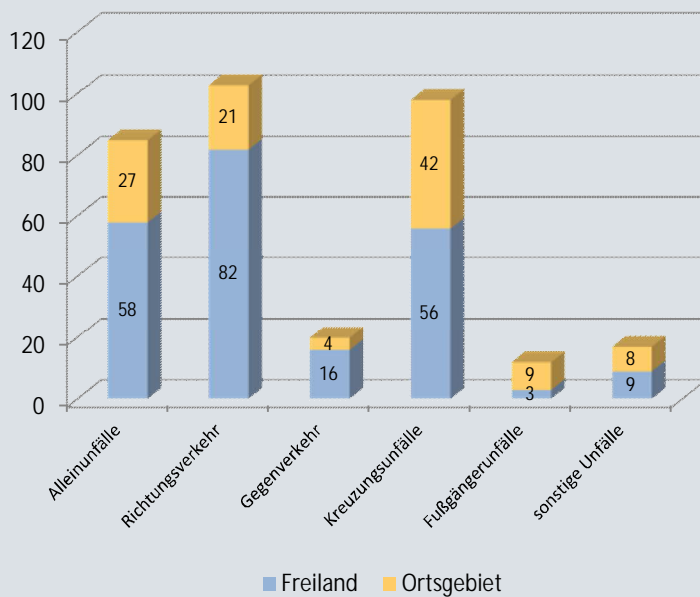


Abb. 20.5

Wie schon im Jahr 2017 ist auch im Jahr 2018 die Zahl der verletzten Motorradfahrer sehr stark von 15 auf 25 Personen gestiegen. Auch bei den verletzten Personen die mit einem Fahrrad unterwegs waren, ist ein Anstieg von 33 auf 46 zu beklagen. Besonders erfreulich ist der Rückgang der verletzten Fußgänger. Hier gab es fast eine Halbierung von 21 auf 11 Personen. Wie bereits im Jahr 2017 konnte auch bei den PKW Insassen ein Rückgang (von 322 auf 311 Personen) verzeichnet werden. Der Richtungsverkehrsunfall im Freiland, das sind vorwiegend Auffahrunfälle, ist der häufigste Unfalltyp. Die Ursache sind die zu geringen Sicherheitsabstände und die zu geringe Beachtung der vorherfahrenden Fahrzeuge. Eine starke negative Entwicklung gab es bei den Kreuzungsunfällen, hingegen haben sich Gegenverkehrsunfälle mehr als halbiert.

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 Lokalaugenscheins, 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.



