



LAND

OBERÖSTERREICH

Verkehrssicherheit

Unfallstatistik **BERICHT 19**



Unfallstatistik 2019 Oberösterreich

Herausgegeben vom Amt der OÖ
Landesregierung
September 2020

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

Für das Verkehrsressort in Oberösterreich ist die Verkehrssicherheit aller Straßenbenützer, von den Kindern bis zu den Senioren und vom Fußgänger bis zum Kraftfahrzeuglenker, oberste Prämisse. Die daraus abgeleitete Verkehrssicherheitsarbeit umfasst Initiativen von der Bewusstseinsbildung bis zur Errichtung neuer Infrastruktur, auch für einzelne Verkehrsteilnehmergruppen (wie z.B. die Errichtung von Geh- u. Radwegen), sowie die Sanierung unfallauffälliger Abschnitte durch bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen. Trotz stetig rückläufiger Tendenz beim Unfallgeschehen verunglückt durchschnittlich fast jeden vierten Tag ein Verkehrsteilnehmer in Oberösterreich tödlich. Diese Realität in Verbindung mit den Zielen des OÖ Verkehrssicherheitsprogramms unterstreicht die Bedeutung der permanenten Verkehrssicherheitsarbeit. Die stetig steigende Verkehrsleistung und die zunehmende Verkehrsdichte vermehren zwangsläufig das Konfliktpotential auf der Straßeninfrastruktur und sind auch zukünftig große Herausforderungen bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Sicherung zukünftiger Mobilitätsansprüche. 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 sachverständigen 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. Die Zahl der Verletzten und besonders jene der bei Unfällen Getöteten soll damit weiter dauerhaft gesenkt werden. Wir möchten uns an dieser Stelle bei all jenen bedanken, die sich in Oberösterreich für die Erhöhung der Verkehrssicherheit einsetzen und zugleich die Bitte aussprechen, auch in Zukunft gemeinsam daran zu arbeiten, den Straßenverkehr sicherer zu machen. Der vorliegende Unfallstatistikbericht 2019 soll uns bei diesem Anliegen unterstützen.

Abteilung Verkehr,
Direktion Straßenbau und Verkehr
Amt der OÖ Landesregierung



■ EINLEITUNG	
■ ÖSTERREICH	
Entwicklung	11
Bundesländervergleich	12
Straßenarten	14
■ OBERÖSTERREICH	
Allgemein	
Entwicklung	16
Verkehrsteilnahme	17
Straßenarten	20
Altersgruppen	21
Unfalltypen	22
Kinder	23
Sicherheitseinrichtungen – Gurt	25
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	3.738.225 Euro
▪ 1 Schwerverletzter	472.800 Euro
▪ 1 Leichtverletzter	33.332 Euro
▪ 1 Sachschaden	6.501 Euro

(Quelle: Herry, M. et al, im Auftrag des VSF/bmvit: Unfallkostenrechnung Straße 2012 unter Berücksichtigung des menschlichen Leids, Kostenstand 2011, VPI 2018-2019: 1,5% – Quelle: Statistik Austria)

Auf dieser Basis errechnen sich für das Jahr 2018 für Oberösterreich volkswirtschaftliche Unfallfolgekosten von 1.246.474.020 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 2017 - 2019

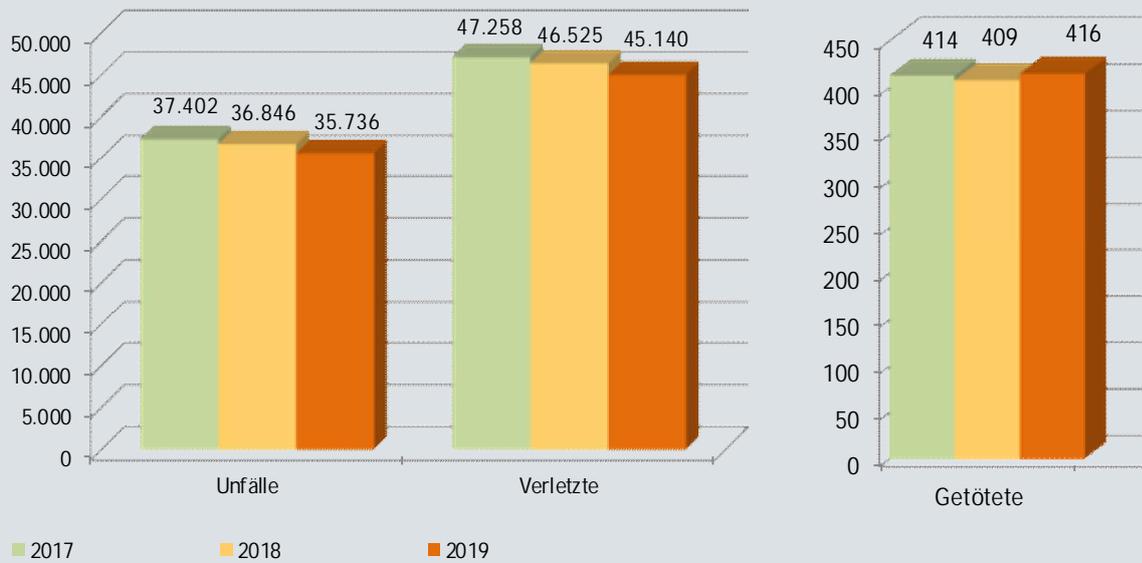


Abb. 1.1

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2007 bis 2019

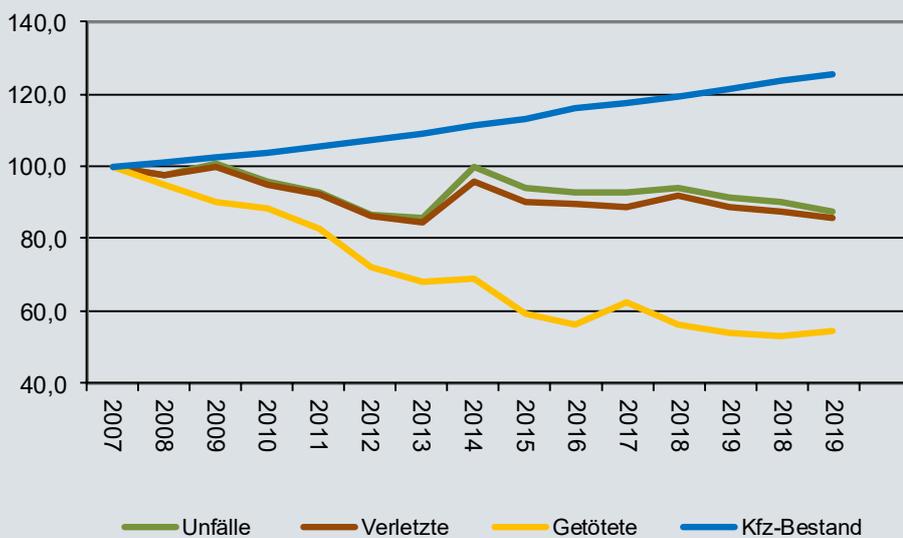


Abb. 1.2

Im Jahr 2019 konnte wieder eine Reduzierung der Unfälle und verletzten Personen gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden. Bei den tödlich Verunglückten ist leider eine leichte Steigerung zu verzeichnen. Dies trotz steigender Zulassungszahlen.

Unfälle nach Bundesländern

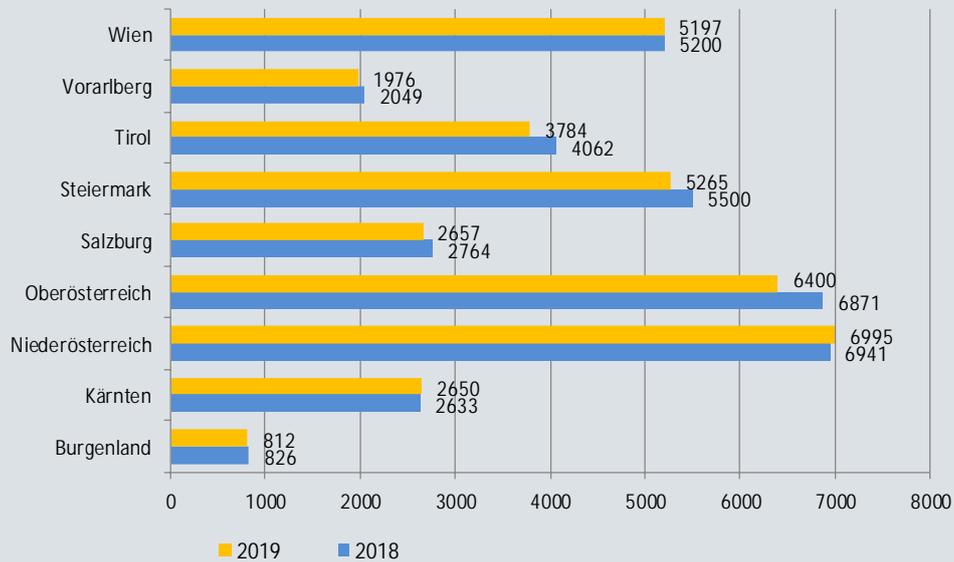


Abb. 1.3

Öberösterreich verzeichnete den stärksten Rückgang der Unfallzahlen. Niederösterreich und Kärnten weisen allerdings entgegen dem Österreich-Trend eine Steigerung auf. Bei den Getöteten ist Wien, gefolgt von Oberösterreich der positive Spitzenreiter. Burgenland hat mit einer Steigerung von 150% den letzten Platz.

Getötete nach Bundesländern

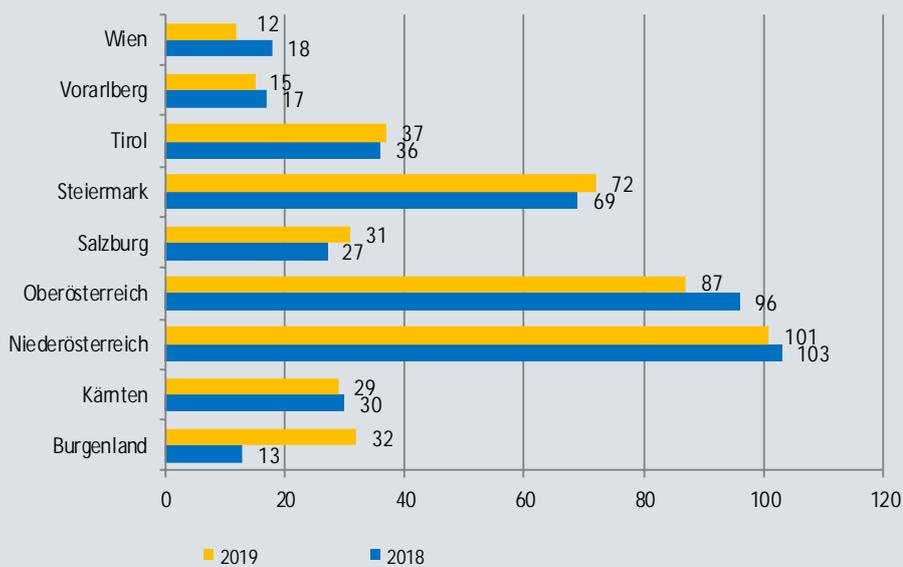
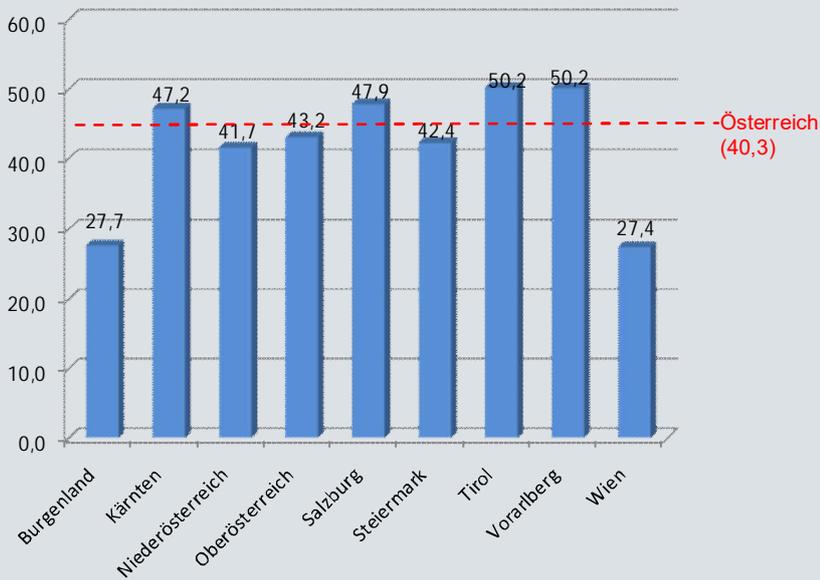


Abb. 1.4

Unfälle nach Bundesländern je 10.000 Einwohner



Die meisten Unfälle auf Einwohner bezogen fanden in Tirol und Vorarlberg statt. Nur 27,4 Verkehrsunfälle pro 10.000 Einwohner passierten im Burgenland allerdings ist bei den Getöteten mit 1,09 der höchste Wert zu verzeichnen.

Abb. 1.5

Getötete nach Bundesländern je 10.000 Einwohner

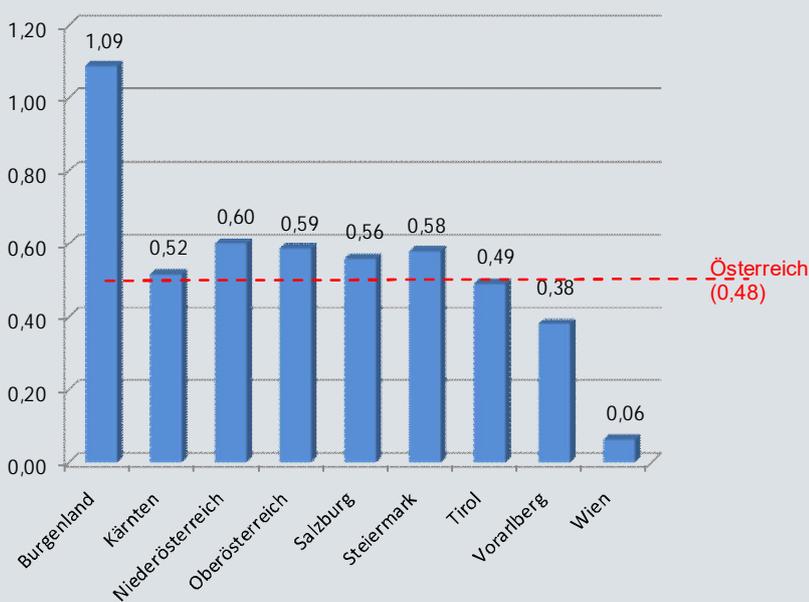


Abb. 1.6

Unfälle nach Straßenart – Österreich 2019

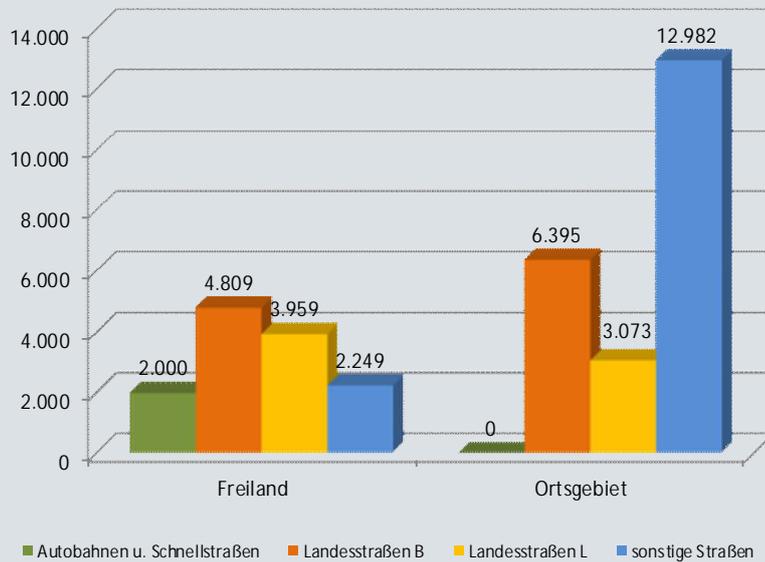


Abb. 1.7

2019 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 2019

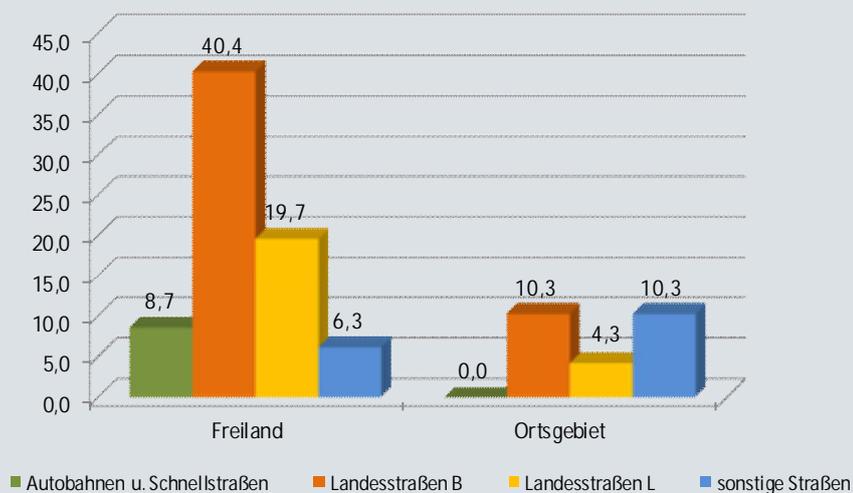


Abb. 1.8



Oberösterreich

Unfallkenngrößen 2017 - 2019

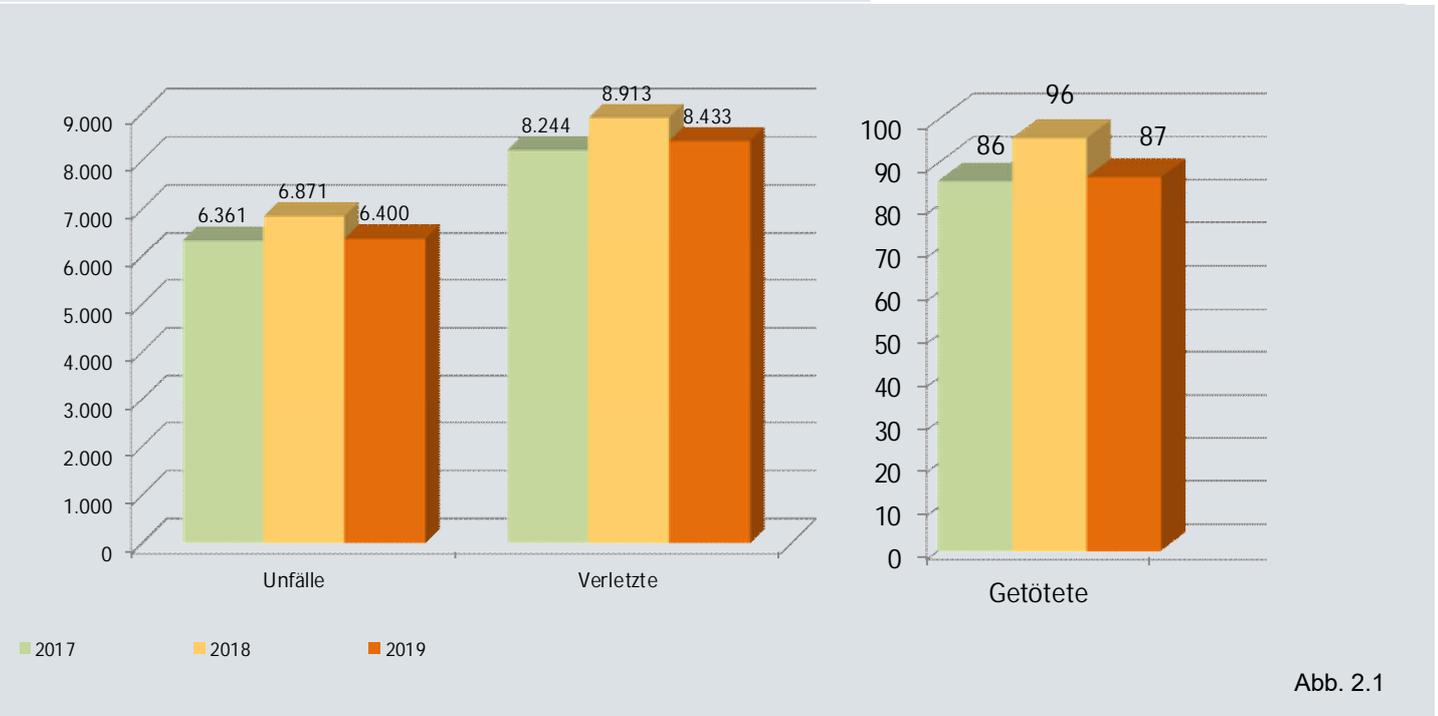
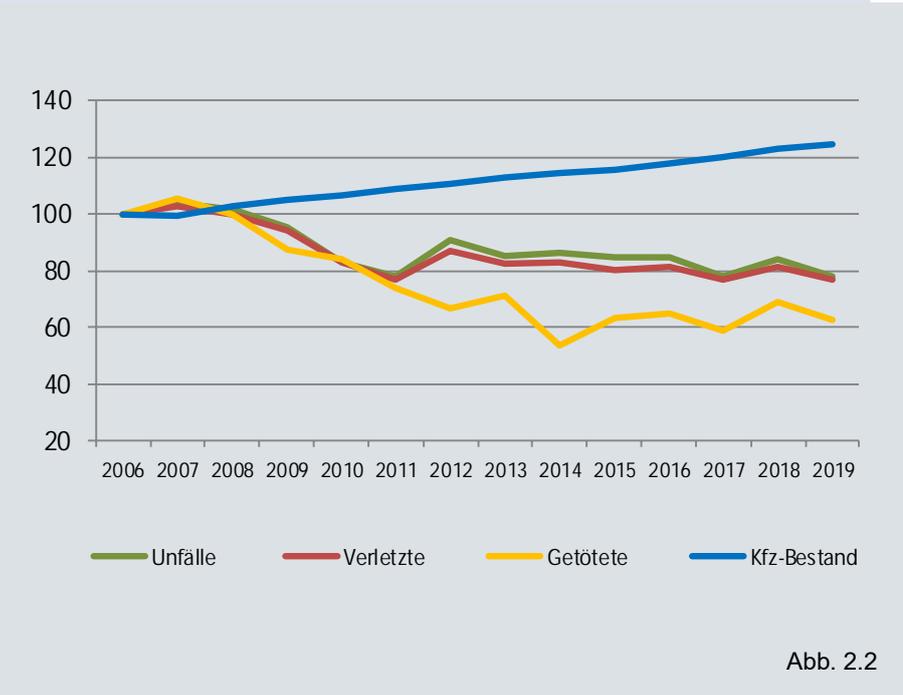


Abb. 2.1

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2006 bis 2019



Im Jahr 2019 sind wieder alle Unfallkennzahlen, Unfälle, Verletzte und Getötete gesunken. Dieses Resultat ist das positive Ergebnis des Zusammenwirkens der Verkehrssicherheitsarbeit der Landesregierung, der Exekutive sowie der Fahrzeugtechnik.

Abb. 2.2

Getötete nach Verkehrsteilnahme

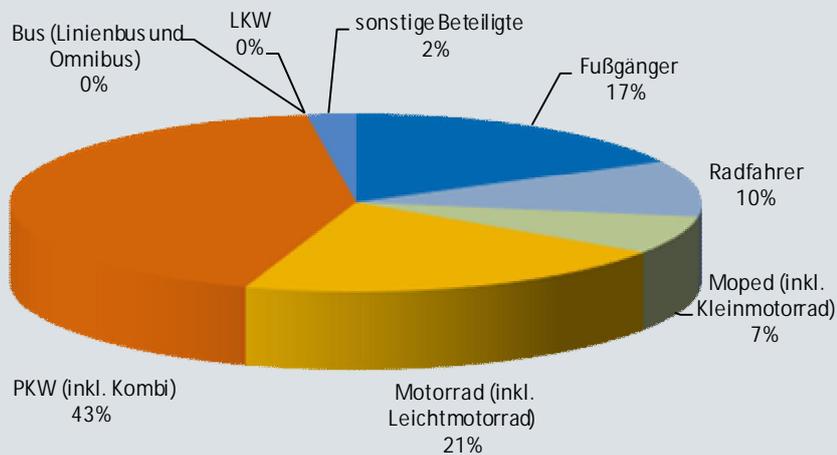


Abb. 2.3

Rund zwei Drittel aller verunglückten Verkehrsteilnehmer waren PKW-Insassen. Die 3-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 21 %. Bei den Fußgängern ist das Risiko ähnlich hoch.

Verletzte nach Verkehrsteilnahme

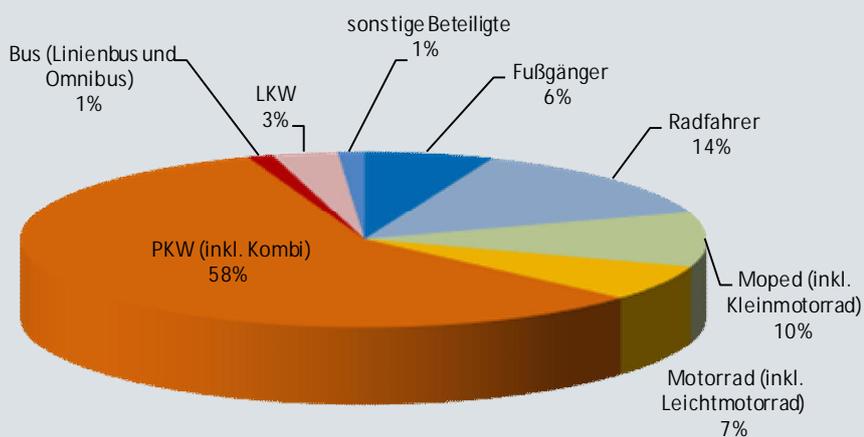
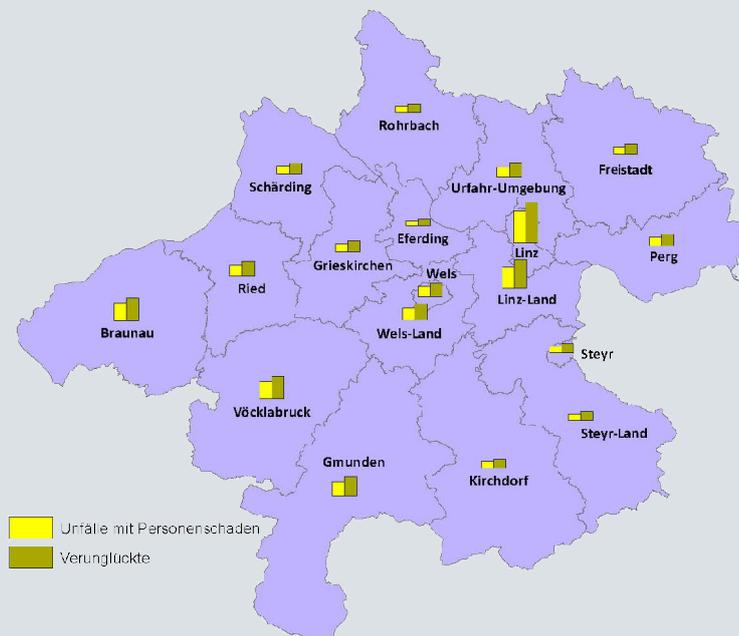


Abb. 2.4

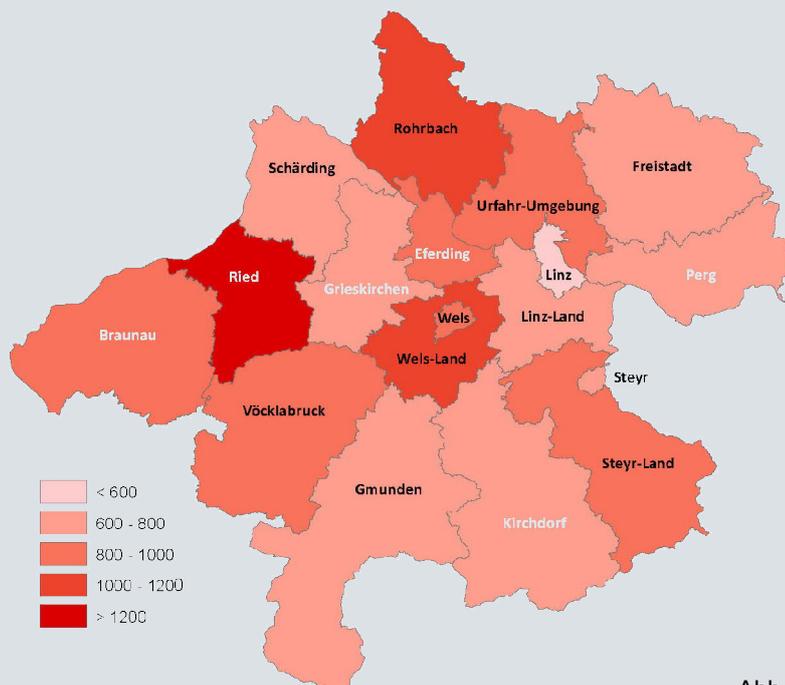
Unfallgeschehen nach politischen Bezirken



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

Abb. 2.5

Die Unfallkosten je Einwohner/in nach politischen Bezirken



Werden die Unfallfolgekosten auf die Einwohner bezogen, 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.

Abb. 2.5a

Unfälle je 10.000 Einwohner Nach politischen Bezirk

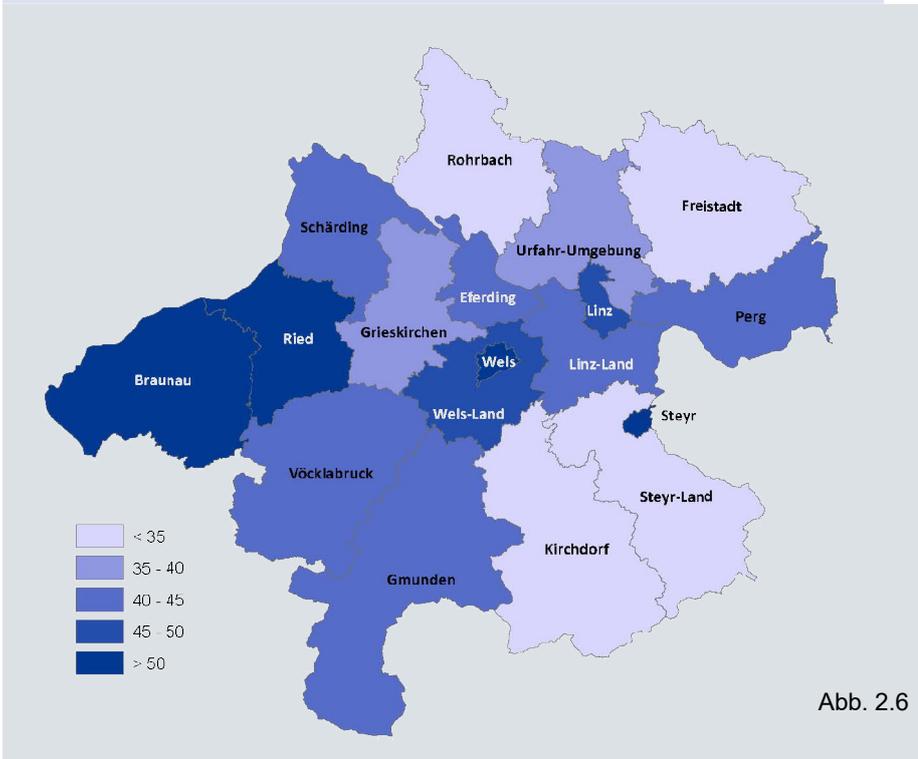


Abb. 2.6

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

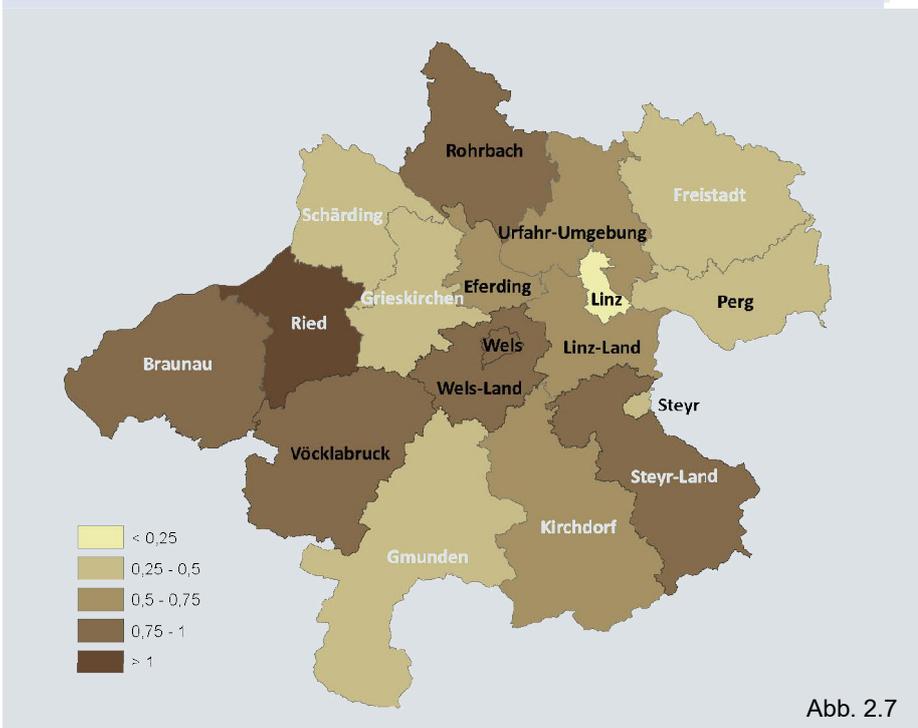
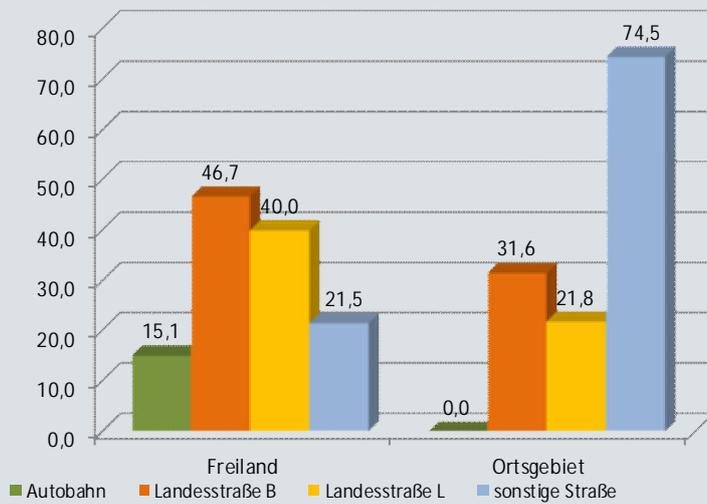


Abb. 2.7

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



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.

Abb. 2.8

Getötete nach Straßenart

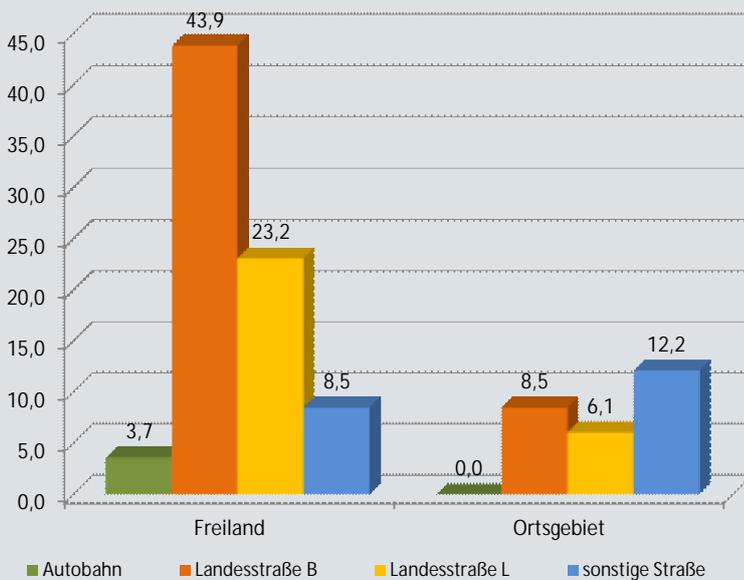


Abb. 2.9

Verunglückte Fahrzeuglenker nach Altersgruppen

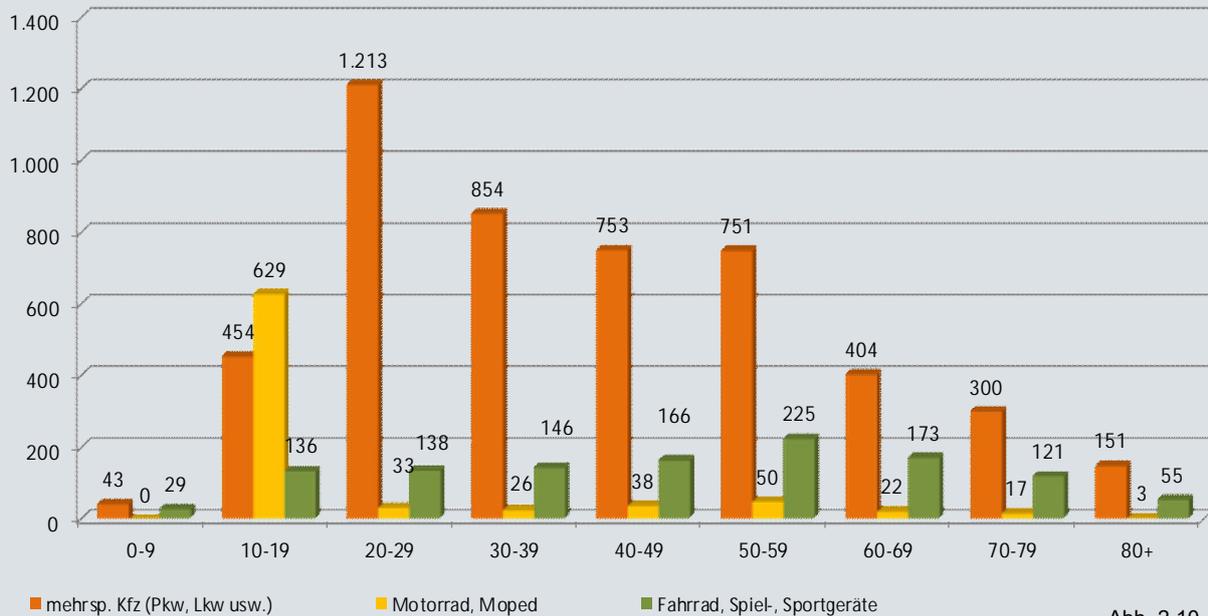


Abb. 2.10

Verunglückte MitfahrerInnen nach Altersgruppen

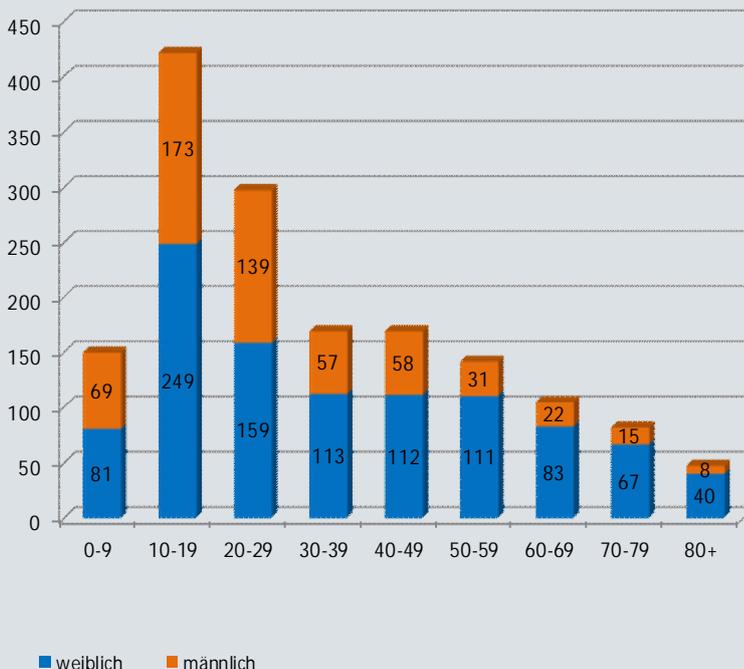


Abb. 2.11

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, Leichtsin, 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

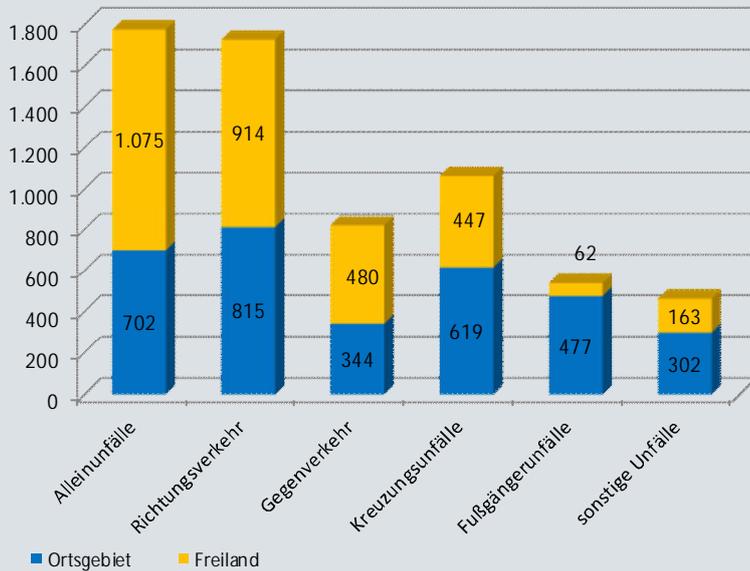


Abb. 2.12

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

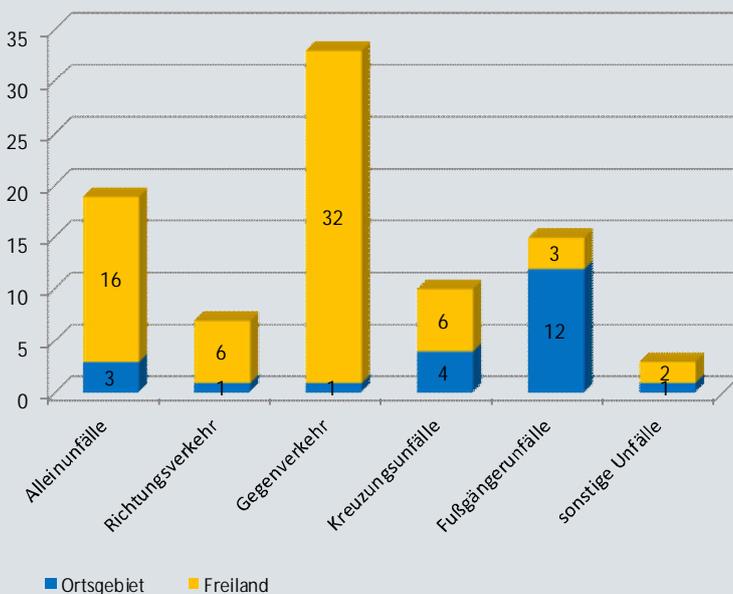


Abb. 2.13

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

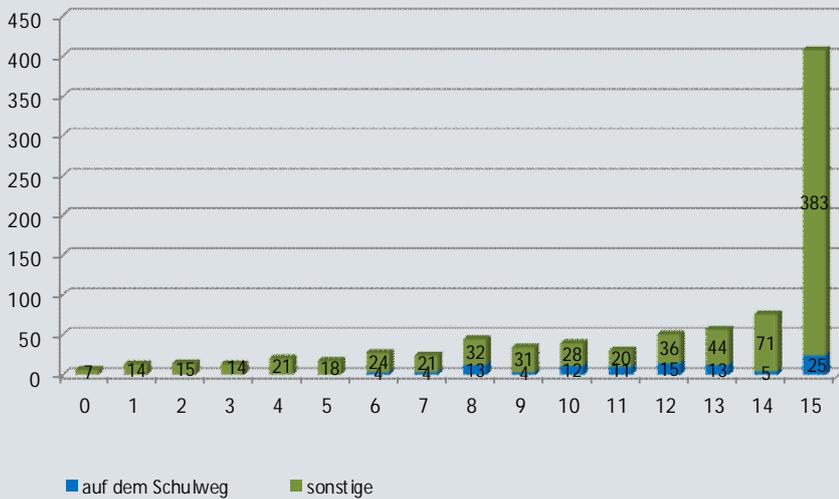


Abb. 2.14

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

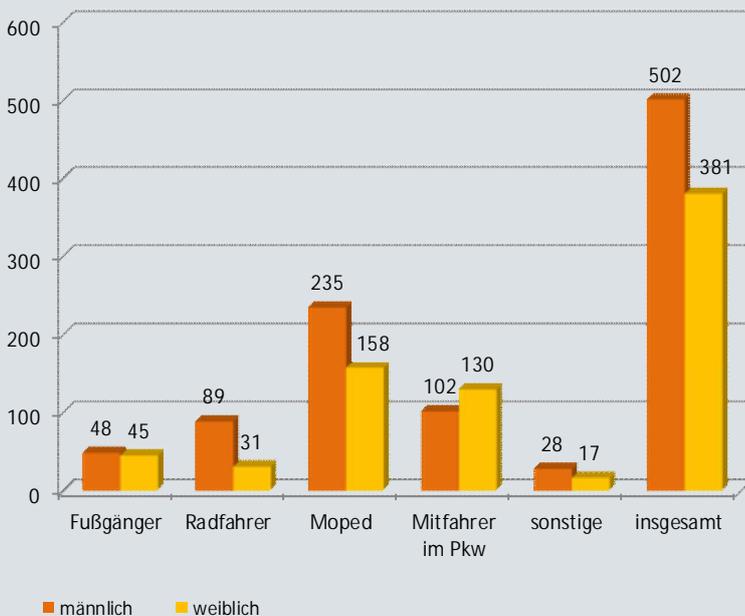


Abb. 2.15

Auffallend ist besonders, dass wie schon in den Jahren zuvor auch im Jahr 2019 die Hälfte der verunglückten Kinder Mopedlenker waren. Die Burschen sind bei den Radfahrern einem dreifach höherem Unfallrisiko ausgesetzt als Mädchen.

In gurtpflichtigen KFZ verunglückte Kinder

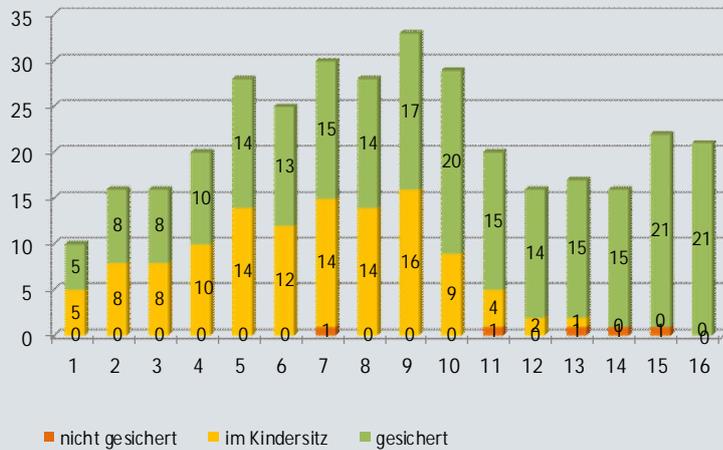


Abb. 2.16

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. Die höhere Gurtanschnallquote wirkt sich äußerst positiv auf die nebenstehende und in Abb. 2.15 dargestellte Zahl der verunglückten Mitfahrer im Pkw aus.

Verunglückte Kinder am Schulweg, nach Beteiligung

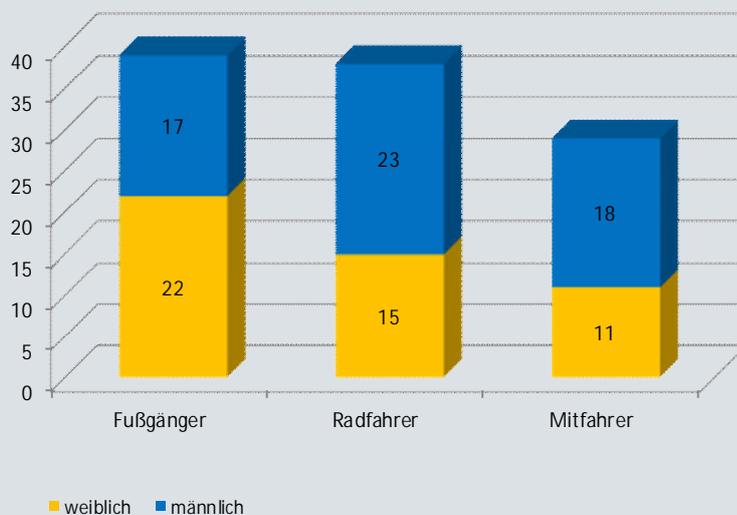


Abb. 2.17

Zwei Drittel der verunglückten Kinder am Schulweg sind entweder als Radfahrer oder Fußgänger unterwegs. Es ist zwar, wie in Abb. 2.14 ersichtlich, nur ein verhältnismäßig geringer Anteil. Es ist jedoch trotzdem wichtig, diese Unfälle durch Schulwegaktionen zu reduzieren. Mit der Schule beginnt für viele auch der erste Kontakt mit dem Verkehr.

Bei Unfällen mit öffentlichen Verkehrsmitteln verletzte Personen

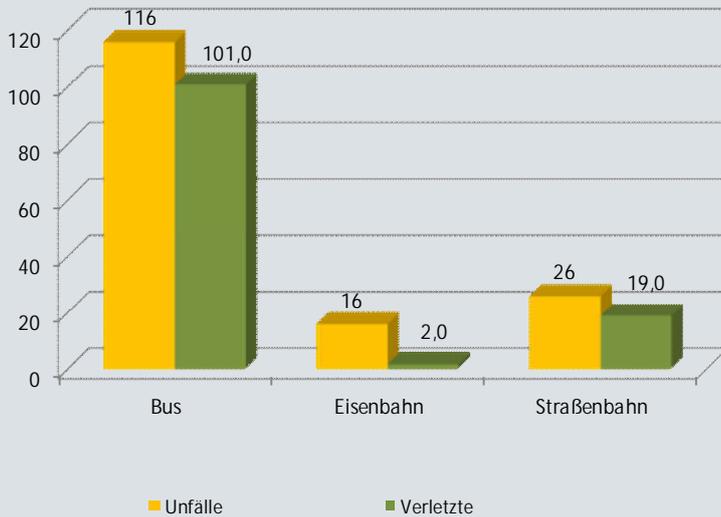


Abb. 2.18

Wer mit dem öffentlichen Verkehrsmittel unterwegs ist, ist relativ sicher unterwegs. Bei insgesamt 158 Unfällen, das entspricht 2,4 % der Gesamtunfälle, wurden „nur“ 122 Mitfahrende verletzt, was einem Anteil von 1,4 % entspricht.

Hinsichtlich der Sicherung im Fahrzeug zeigt sich, dass die Wahrscheinlichkeit schwer zu Verunglücken ohne Gurt um das Dreifache höher ist.

Verunglückte in gurtenpflichtigen Fahrzeugen

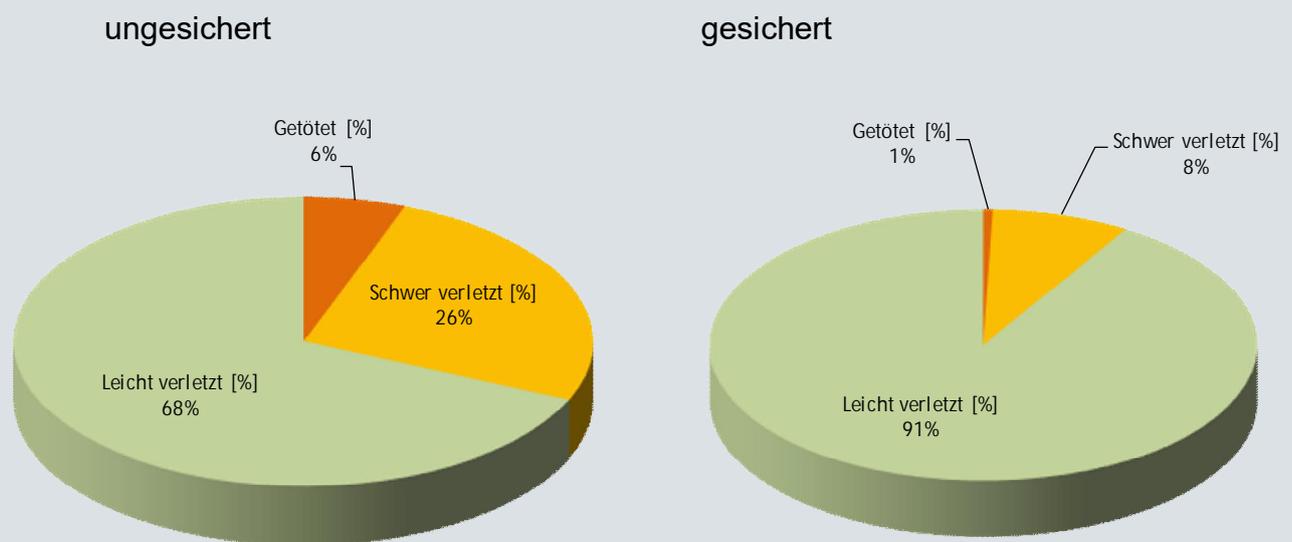
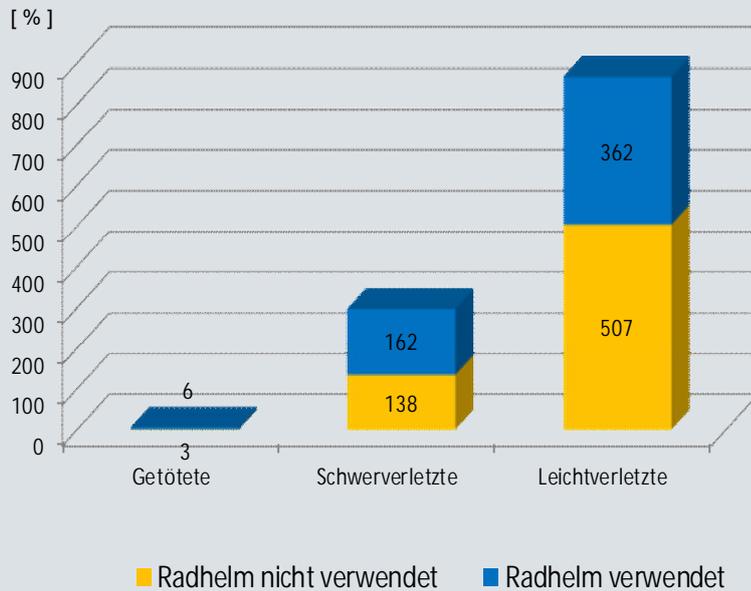


Abb. 2.19

Verletzungsschwere verunglückter Radfahrer, mit bzw. ohne Radhelm



Bei den Radfahrern ist das Tragen eines Helmes noch nicht für alle ein Thema. Im Gegensatz zu den einspurigen Fahrzeugen sind hier noch mehr als die Hälfte ohne Radhelm verunglückt.

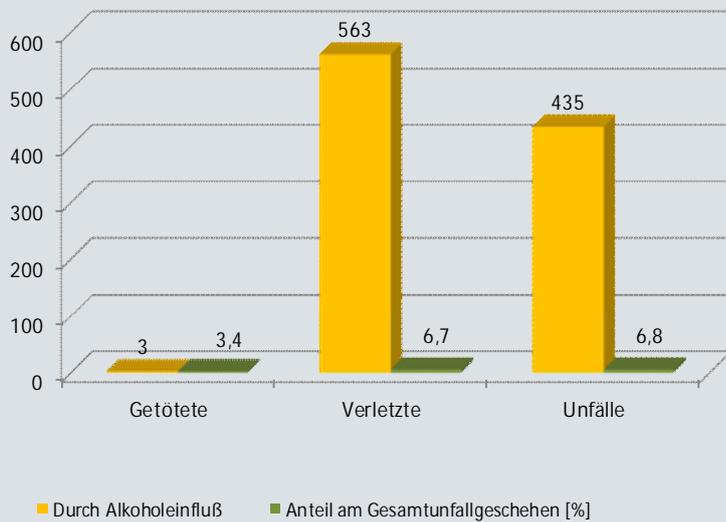
Verletzungsschwere verunglückter Moped- und Motorradfahrer, mit bzw. ohne Helm



Bei den Moped- und Motorradfahrern ist die Helmpflicht schon seit Jahren akzeptiert. Insgesamt waren nur 1,5 % der Verunglückten ohne Helm unterwegs

Abb. 2.21

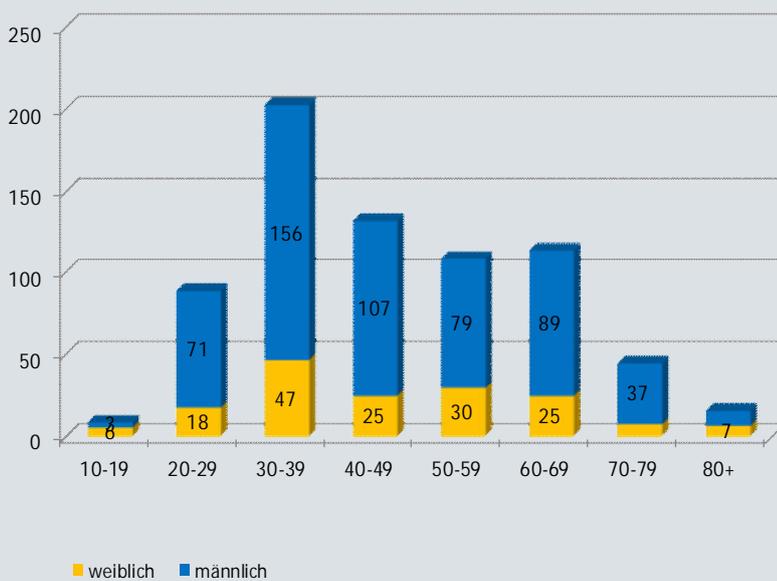
Unfälle und Verunglückte durch Alkohol



Bei 435 Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2019 mit alkoholisierten Beteiligten wurden 563 Personen verletzt und 3 getötet. Der Anteil am gesamtunfallgeschehen beträgt 6,8%

Abb. 2.22

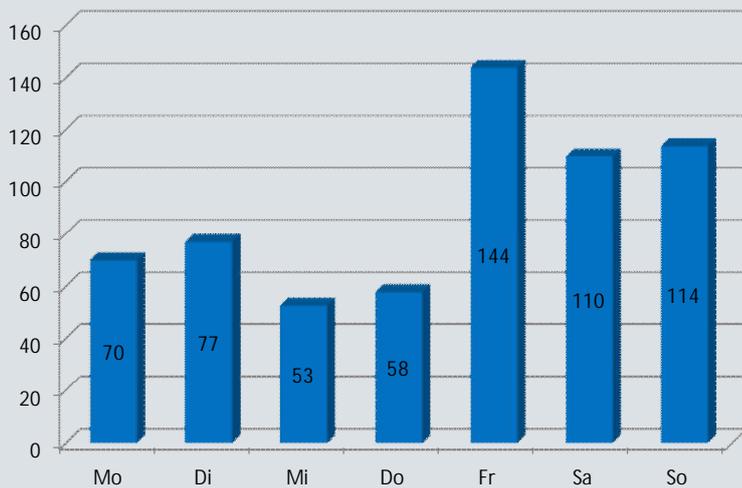
Alkoholisierte Beteiligte nach Altersgruppen



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 435 im Jahr 2019 gesunken. Den Großteil der alkoholisierten Unfallbeteiligten bilden mit 75% 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

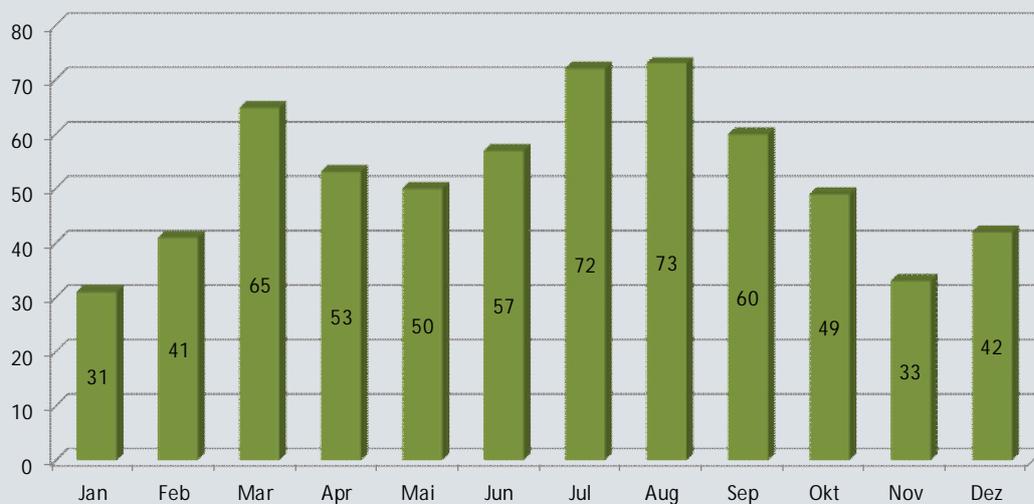


Abb. 2.25

Getötete FußgängerInnen nach Altersgruppen

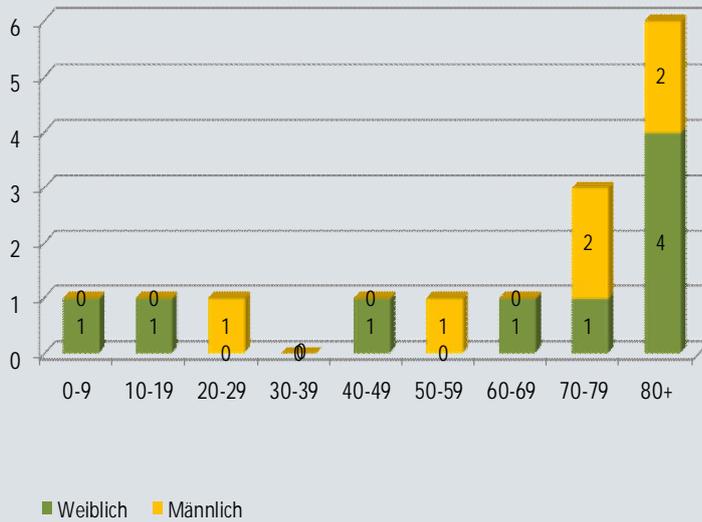


Abb. 2.26

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 529 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

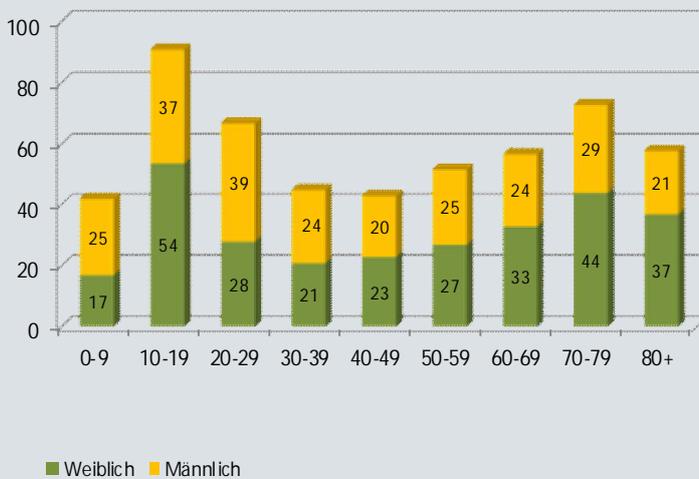


Abb. 2.27

Getötete RadfahrerInnen nach Altersgruppen

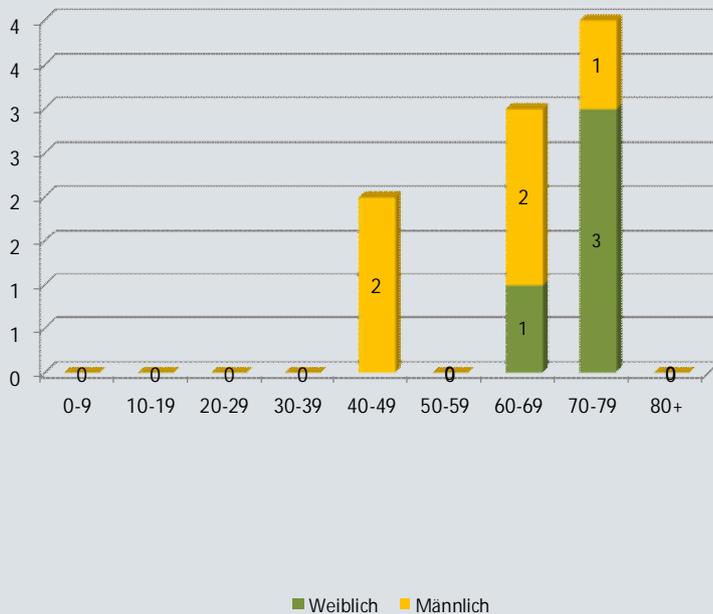


Abb. 2.28

Die männlichen Radfahrer haben fast einen doppelt so hohen Anteil am Unfallgeschehen als die Frauen. Wie auch bei den Fußgängern sind die Senioren am meisten gefährdet tödlich zu verunglücken. 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

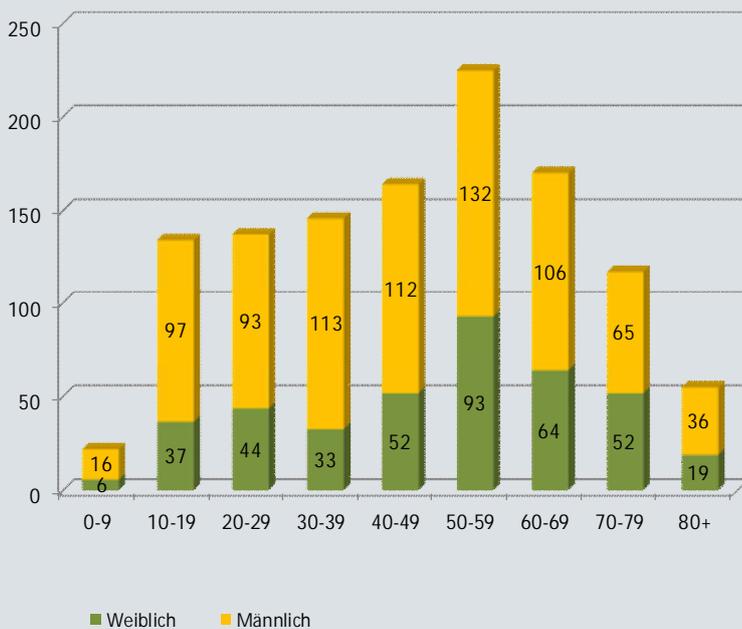
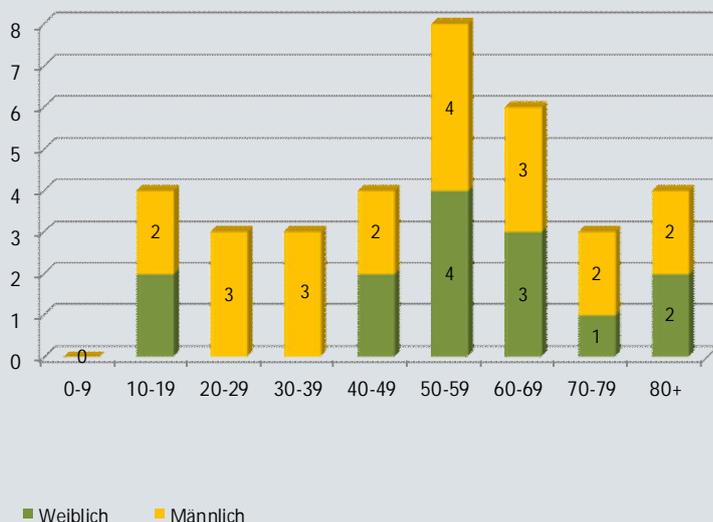


Abb. 2.29

Getötete PKW Insassen nach Altersgruppen



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.

Abb. 2.30

Verletzte PKW Insassen nach Altersgruppen

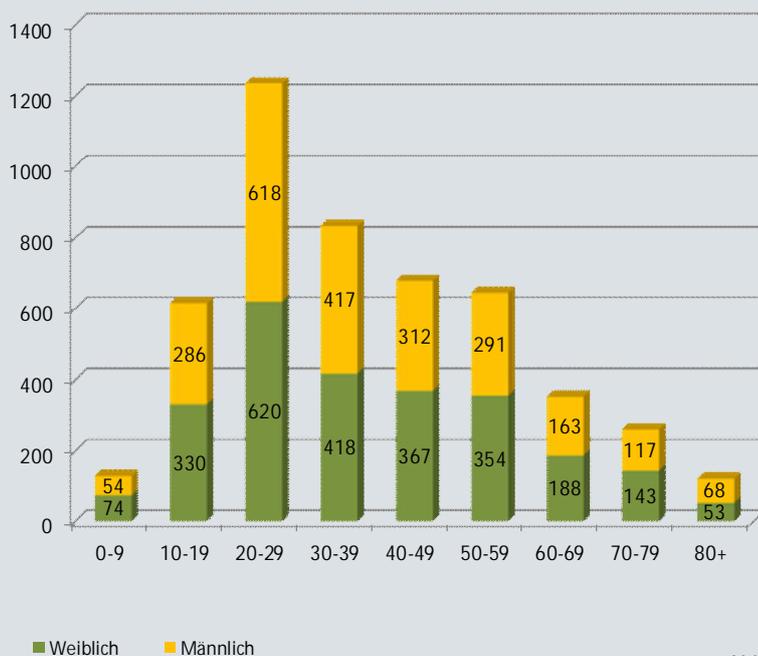


Abb. 2.31

Tödlich und schwer verletzte PKW – Insassen nach Unfalltypen

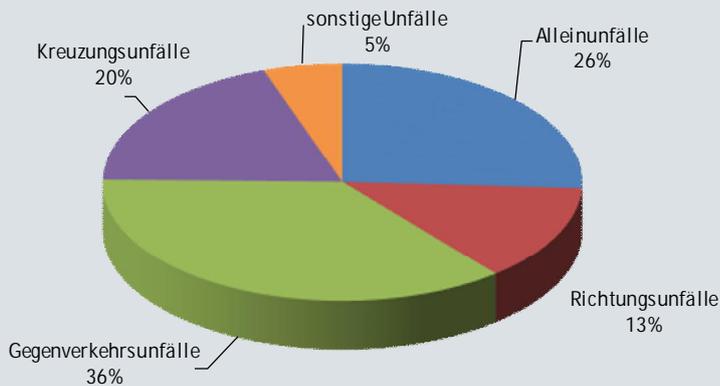


Abb. 2.32

Aus dem nebenstehenden Diagramm ist ersichtlich, dass tödliche oder schwer verletzte Pkw-Insassen zumeist im Gegenverkehrsbereich und als Alleinunfall passieren. Die Ursache ist 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

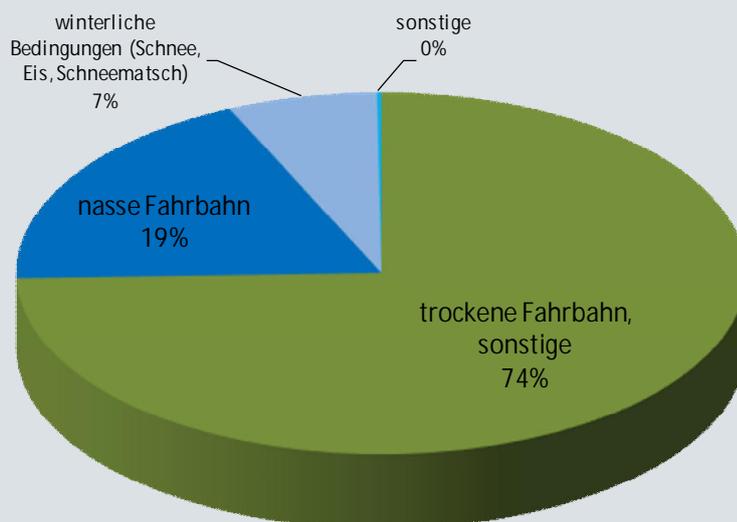


Abb. 2.33

Pkw-Unfälle mit tödlichen oder schweren Verletzungsfolgen ereignen sich größtenteils 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

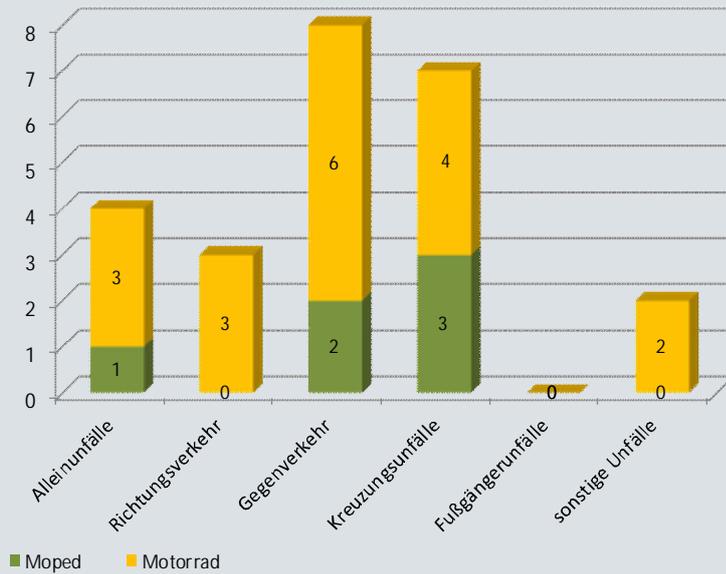


Abb. 2.34

Bei den im Jahr 2019 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

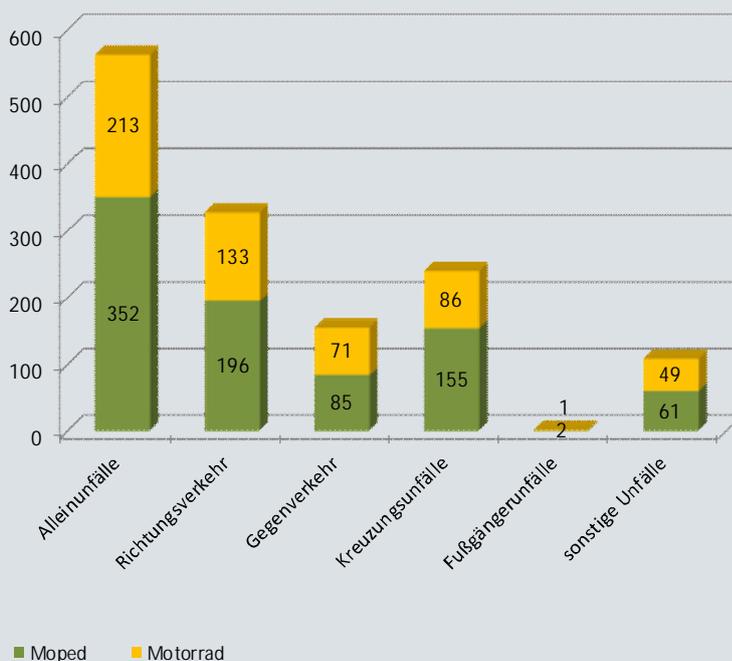
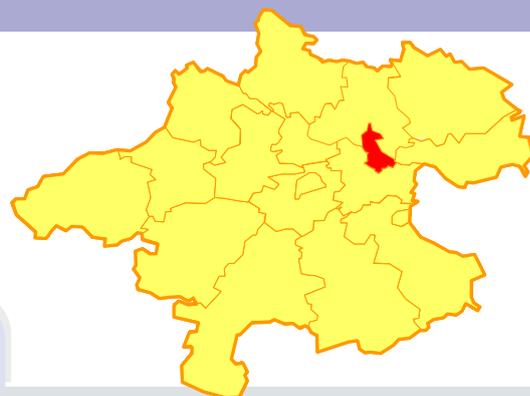
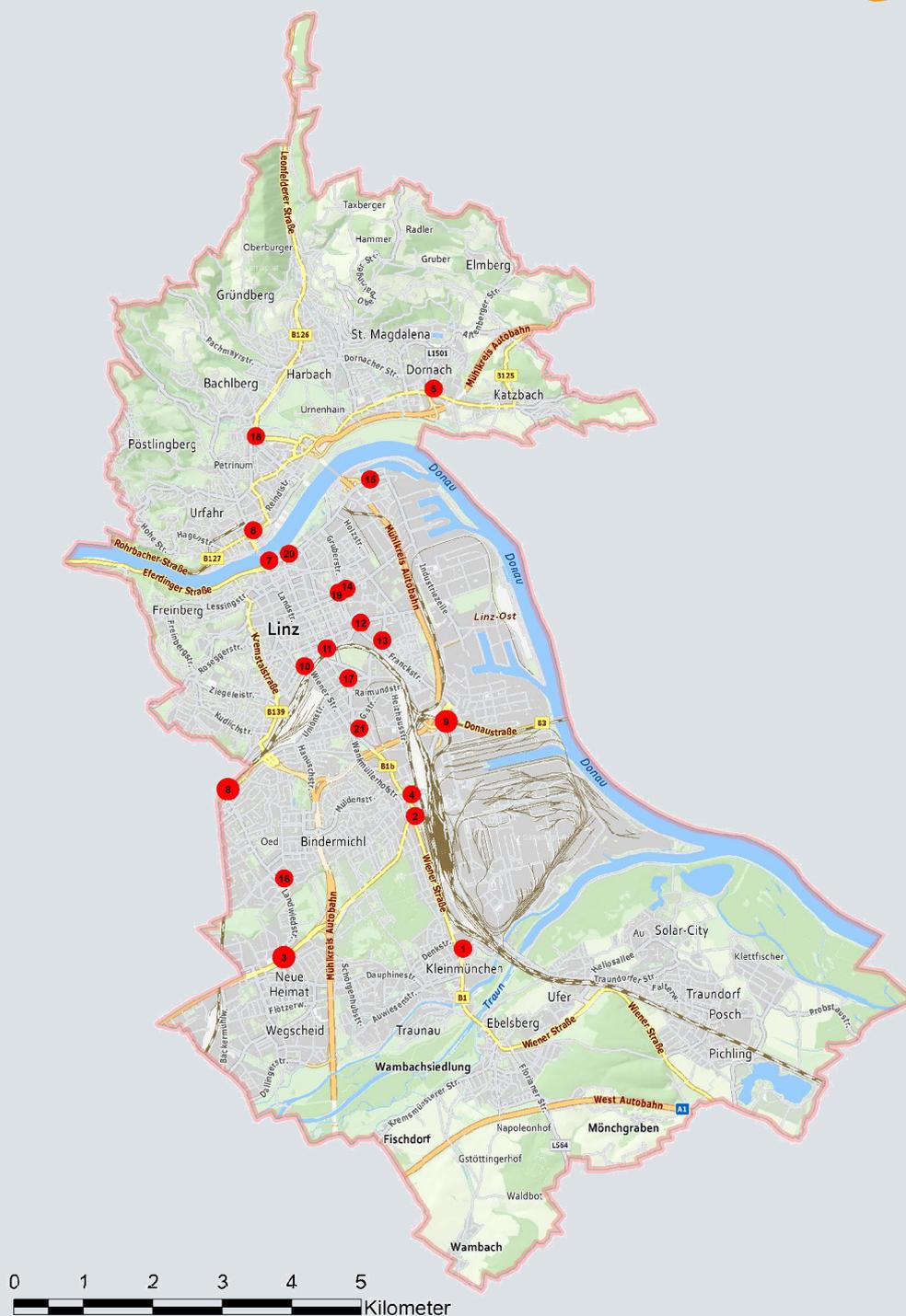


Abb. 2.35

Bezirk Linz-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
1	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Wiener Straße - Zeppelinstraße - Lunzer Straße, km 182,120 - 182,212	6	7	5
2	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Salzburger Straße - Krempfstraße/Knoten neue Welt, km 184,220 - 184,350	5	7	2
3	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Salzburger Straße - Landwiedstraße - Laskahofstraße, km 187,139 - 187,250	7	4	12
4	B1b Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1b Wiener Straße - Glimpfinger Straße, km 0,350 - 0,400	4	3	3
5	B125 Prager Straße	VLSA-Krztg. B125 Freistädter Straße - L1501 Altenberger Straße - A7 Anschlussstelle Dornach, km 1,818 - 1,900	3	8	6
6	B127 Rohrbacher Straße	VLSA-Krztg. B127 Rudolfstraße - B129 Eferdinger Straße - Urfahrner Hauptstraße, km 2,400 - 2,500	0	6	4
7	B129 Eferdinger Straße	VLSA-Krztg. B129 Hauptstraße - Hauptplatz, km 0,450 - 0,550	5	6	8
8	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krztg. B139 Unionstraße - Landwiedstraße, km 3,965 - 4,100	13	6	3
9	B3 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B3 Stahlstraße - A7 Anschlussstelle Vöest-Alpine, km 239,100 - 239,139	5	3	14
10	Krztg. Bahnhofstraße - Kärntnerstraße	VLSA-Krztg. Bahnhofstraße - Kärntnerstraße - Volksgartenstraße	5	3	3
11	Krztg. Bahnhofstraße - Blumauerstraße	VLSA-Krztg. Bahnhofstraße - Blumauerstraße - Humboldtstraße	7	2	4
12	Krztg. Blumauerstraße - Khevenhüllerstraße	VLSA-Krztg. Blumauerstraße - Khevenhüllerstraße - Franckstraße - Europaplatz	3	3	4
13	Krztg. Franckstraße - Lastenstraße	VLSA-Krztg. Franckstraße - Lastenstraße - Liebigstraße	4	4	7
14	Krztg. Gruberstraße - Weißewolfstraße	VLSA-Krztg. Gruberstraße - Weißewolfstraße	3	3	4

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
15	Krztg. Hafenstraße - Gallanderstraße	Krztg. Hafenstraße - Gallanderstraße - Am Winterhafen	2	3	5
16	Krztg. Landwiedstraße - Eichendorffstraße	Krztg. Landwiedstraße - Eichendorffstraße	6	1	3
17	Krztg. Lenaustraße - Hamerlingstraße	VLSA-Krztg. Lenaustraße - Hamerlingstraße	4	2	4
18	Krztg. Leonfeldner Straße - Weigunystraße	VLSA Krztg. Leonfeldner Straße - Weigunystraße – Linke Brückenstraße	3	4	3
19	Krztg. Mozartstraße - Eisenhandstraße	VLSA-Krztg. Mozartstraße - Eisenhandstraße - Weißewolfstraße - Huemerstraße	1	3	5
20	Krztg. Untere Donaulände - Rechte Donaustraße	Krztg. Untere Donaulände – Rechte Donaustraße	8	3	3
21	Krztg. Wiener Straße - Wankmüllerhofstraße	VLSA-Krztg. Wiener Straße - Wankmüllerhofstraße/Wiener Straße Fahrtrichtung Nord - Bulgariplatz	4	3	2



Unfallkenngrößen 2017 - 2019

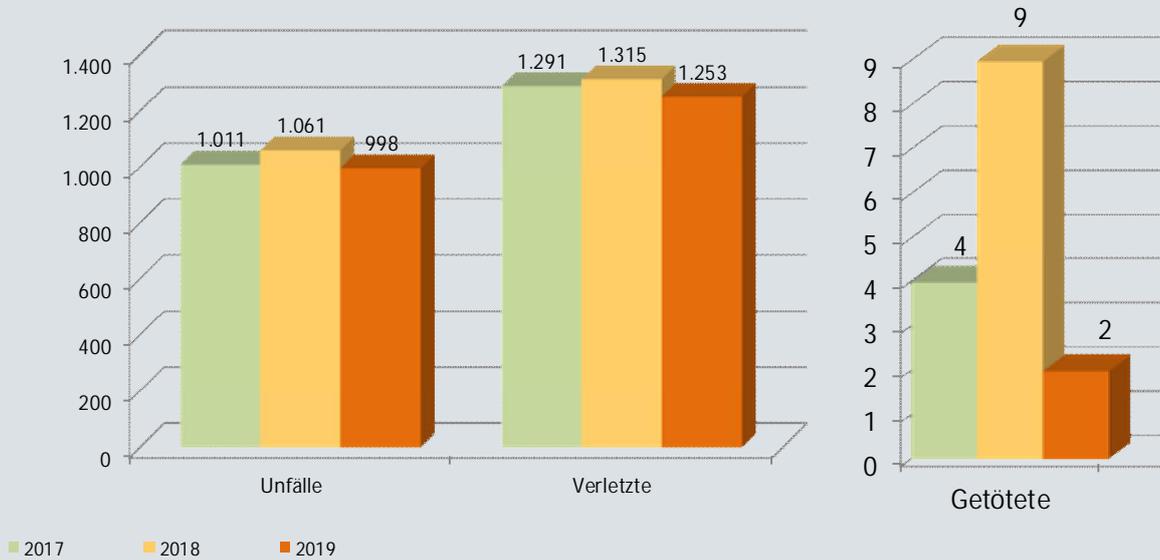


Abb. 3.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

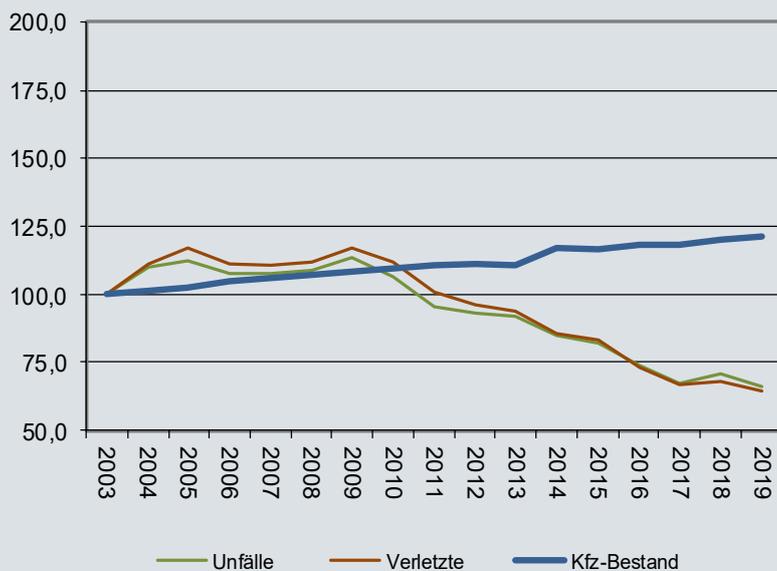


Abb. 3.3

Nach einer leichten Zunahme des Unfallgeschehens im Vorjahr, ist Zahl der Unfälle mit Personenschaden 2019 wieder gesunken. Somit setzt sich der Abwärtstrend der letzten 15 Jahre fort und trotz steigendem Kfz-Bestand wurde 2019 mit 998 Unfällen erneut ein historischer Tiefstand erreicht. Innerhalb dieses Zeitraums verringerte sich die Zahl der Verkehrsunfälle um rund ein Drittel, obwohl die Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge um beinahe 20% anstieg. Im Vergleich zum Vorjahr sind 2019 auch erheblich weniger Verkehrstote zu beklagen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

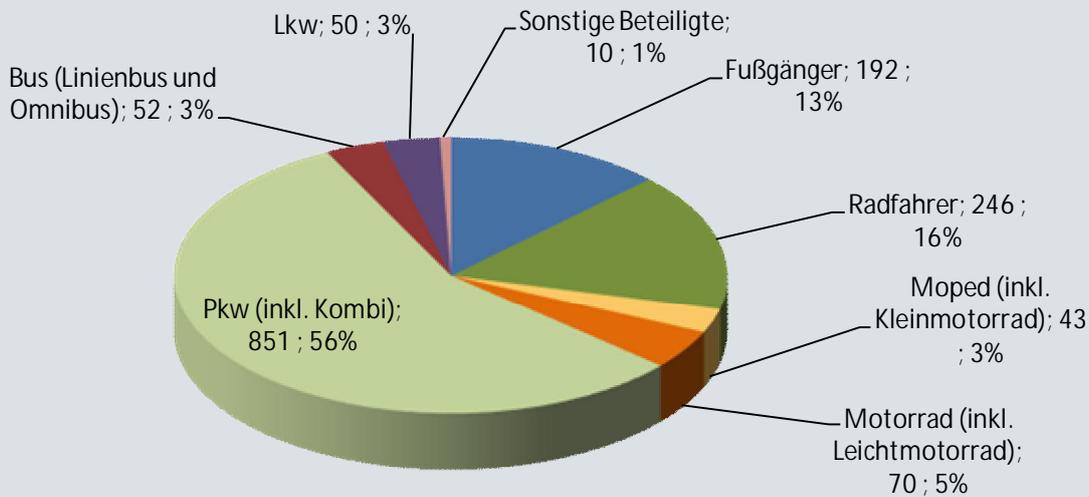


Abb. 3.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppe

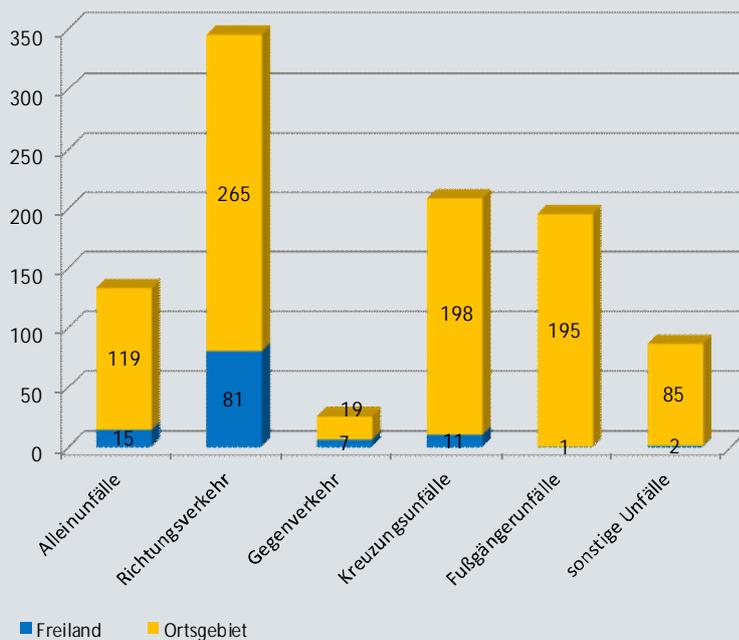
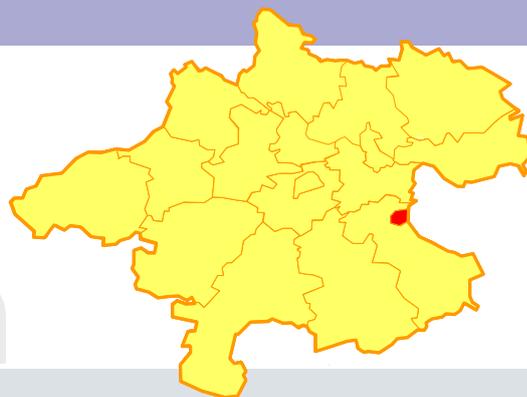


Abb. 3.5

Verglichen mit anderen Bezirken ist der Anteil von Kraftfahrzeugen am Unfallgeschehen in Linz rund 10 Prozentpunkte niedriger. Entsprechend ist der Fußgänger- und Radfahreranteil höher. 2019 sind aufgrund der der niedrigeren Unfallzahlen verglichen zum Vorjahr bei allen Unfalltypen Rückgänge zu verzeichnen. Einzige Ausnahme sind Fußgängerunfälle, welche um rund 14% anstiegen und wieder etwa auf dem Niveau von 2017 liegen. Hauptunfallursachen in dieser Kategorie sind Vorrangverletzung, Unachtsamkeit und Fehlverhalten der Fußgänger.

Bezirk Steyr-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
1	B115 Eisenstraße	Krztg. Werner von Siemens Straße, km 18,300 - 18,540	2	1	4
2	B115 Eisenstraße	Krztg. Prof. Albert Weinschenk Straße, km 18,600 - 18,844	2	2	2
3	B115 Eisenstraße	Krztg. Marlen Haushofer Straße, km 18,890 - 19,110	4	1	7
4	B115 Eisenstraße	Krztg. Zufahrt Spar bis Josef Ressel Straße, km 19,150 - 19,400	3	5	3
5	B115 Eisenstraße	Taborknoten, km 19,446 - 19,680	4	1	6
6	B115 Eisenstraße	Krztg. Pachergasse, km 19,700 - 19,851	2	3	8
7	B115 Eisenstraße	Krztg. Dukartstraße, km 20,200 - 20,400	6	2	3
8	B122 Voralpenstraße	Krztg. Haager Straße, km 29,127 - 29,370	6	4	2
9	B122 Voralpenstraße	Bereich Fischhubweg, km 29,400- 29,640	2	4	3
10	B122 Voralpenstraße	Kreisverkehr , km 30,500 - 30,700	2	0	3
11	B122 Voralpenstraße	Taborknoten, km 31,890 - 32,050	6	4	2
12	B122 Voralpenstraße	Krztg. Franz Paulmayr Straße, km 32,200- 32,430	6	5	1
13	B122 Voralpenstraße	Krztg. L564, km 32,494 - 32,703	9	5	4
14	B122 Voralpenstraße	Krztg. Reindlgutstraße, km 34,161 - 34,400	3	1	2

Unfallkenngrößen 2017 - 2019

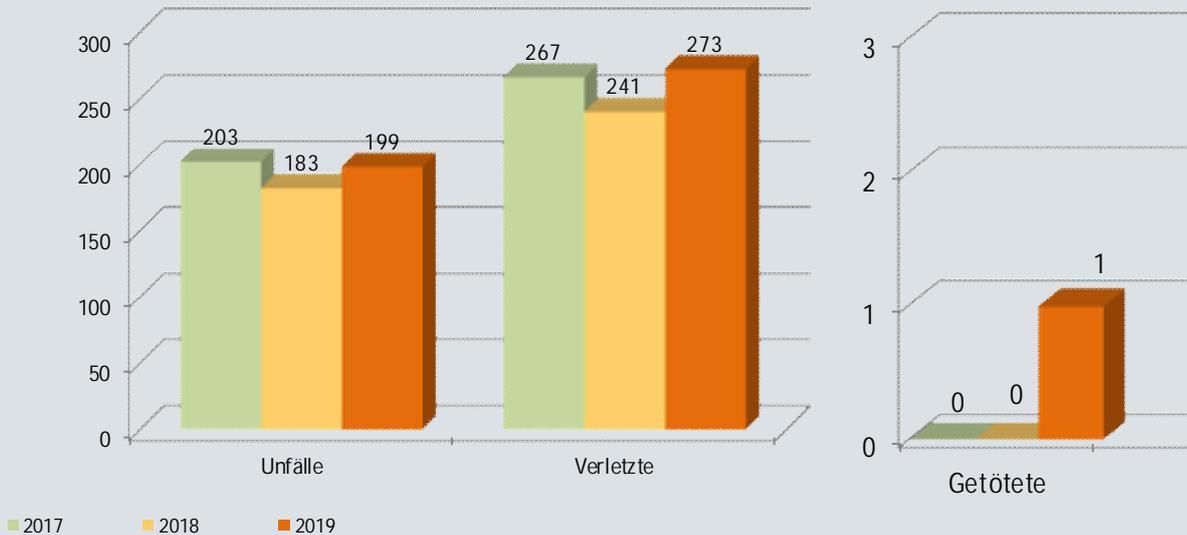


Abb. 4.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

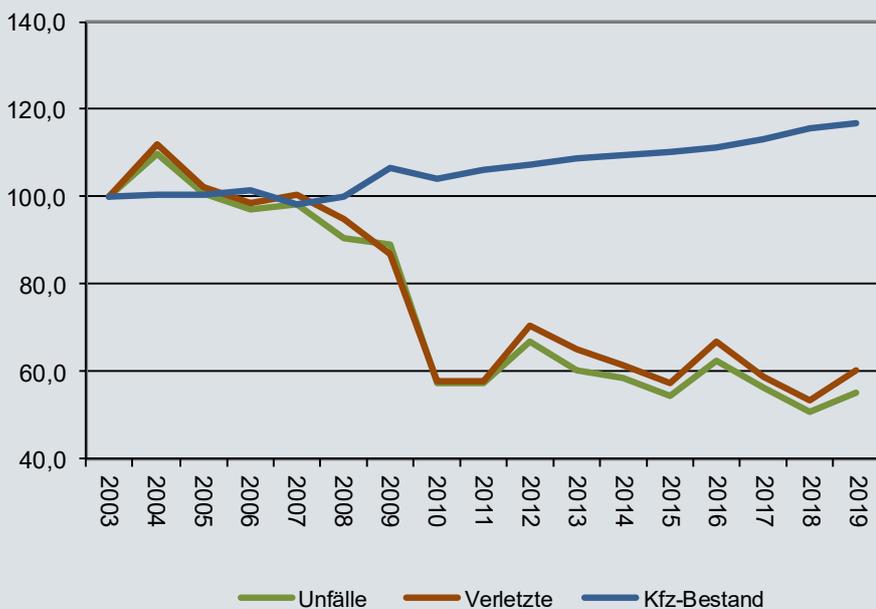


Abb. 4.3

Die Unfallkenngrößen sind gegenüber dem Vorjahr wieder gestiegen. Leider wurde auch ein 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

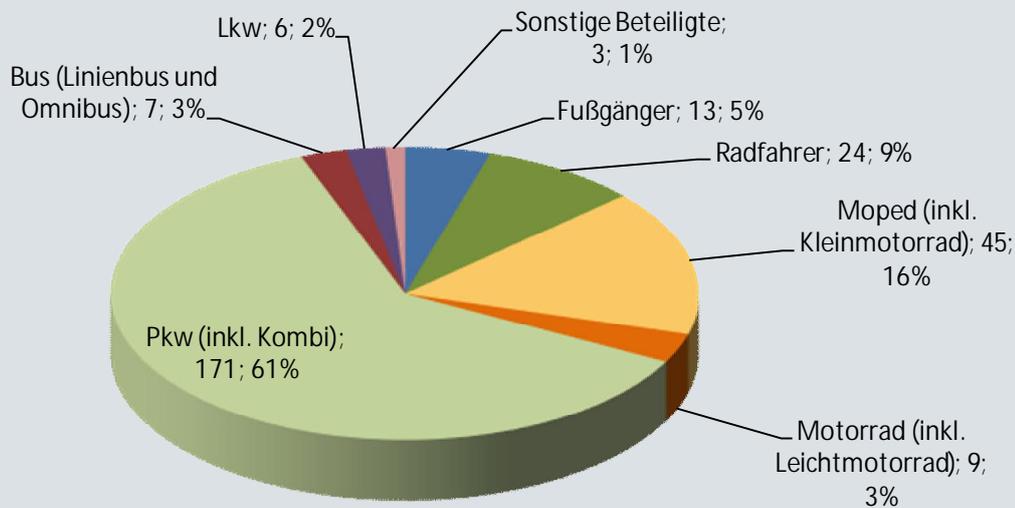


Abb. 4.4

Unfallkenngrößen 2017 - 2019

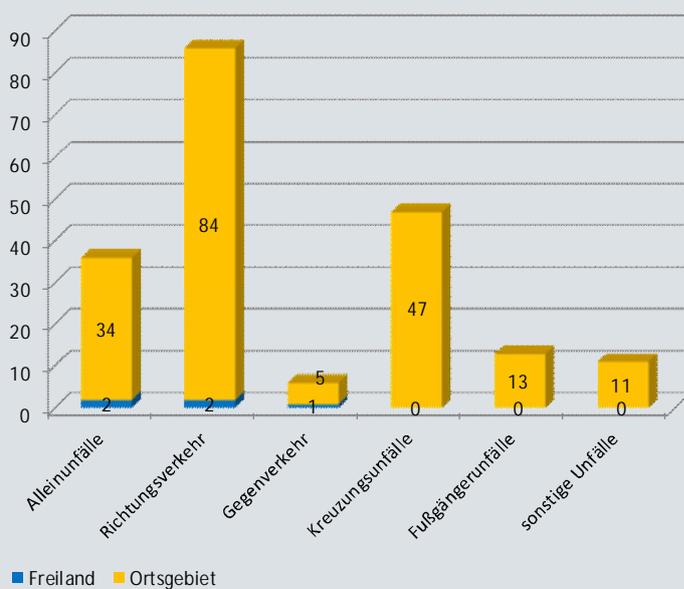
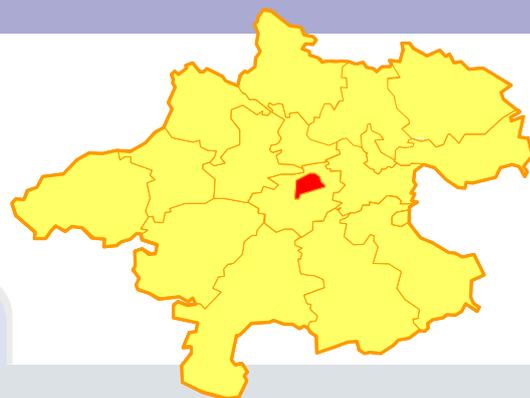


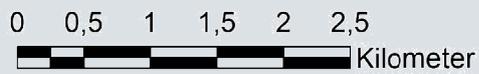
Abb. 4.5

In Steyr ist die hohe Anzahl der Auffahrunfälle 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	2017	2018	2019
1	B137 Innviertler Straße	Krztg. B137 - Abfahrt Wels Nord, km 2,875 - 2,925	8	6	8
2	B1 Wiener Straße	Krztg. B1 Linzer Straße - B137/B138, km 208,700 - 208,714	6	7	5
3	B1 Wiener Straße	Krztg. B1 Salzburger Straße - Gunschirchener Straße/Westring, km 214,050 - 214,120	3	2	3
4	L567 Thalheimer Straße	Krztg. L567/Dr.-Salzmann- Straße/Pollheimerstraße - Maria-Theresia- Straße/Ringstraße, km 0,385 - 0,415	4	0	4
5	L567 Thalheimer Straße	Krztg. Volksgartenstraße - Traunstraße, km 0,950 - 1,030	2	2	6

Unfallkenngrößen 2017 - 2019

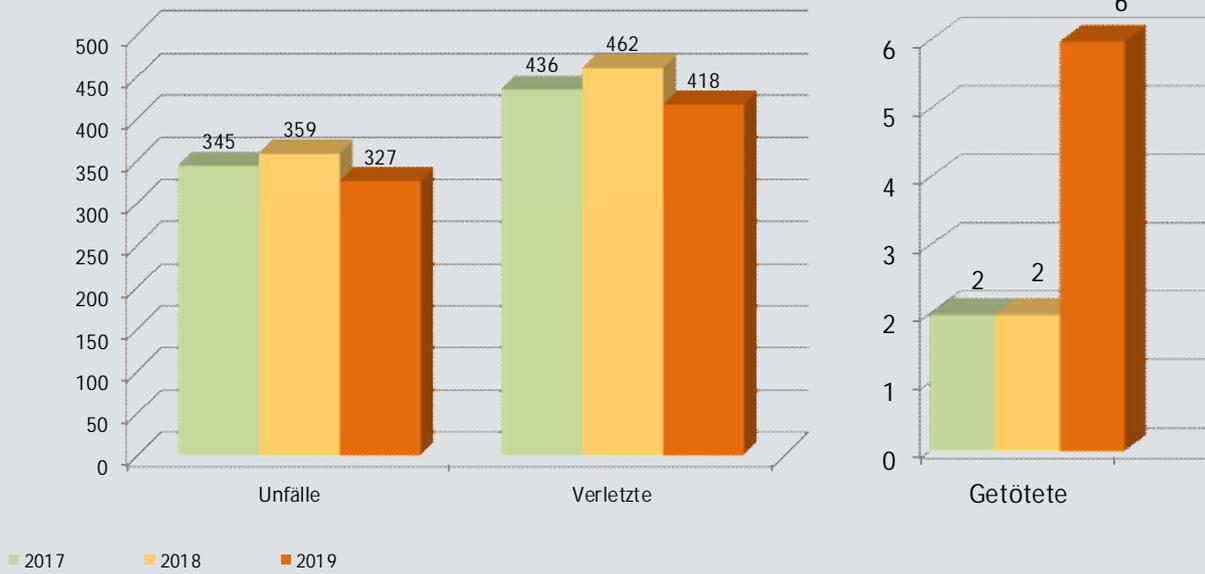


Abb. 5.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

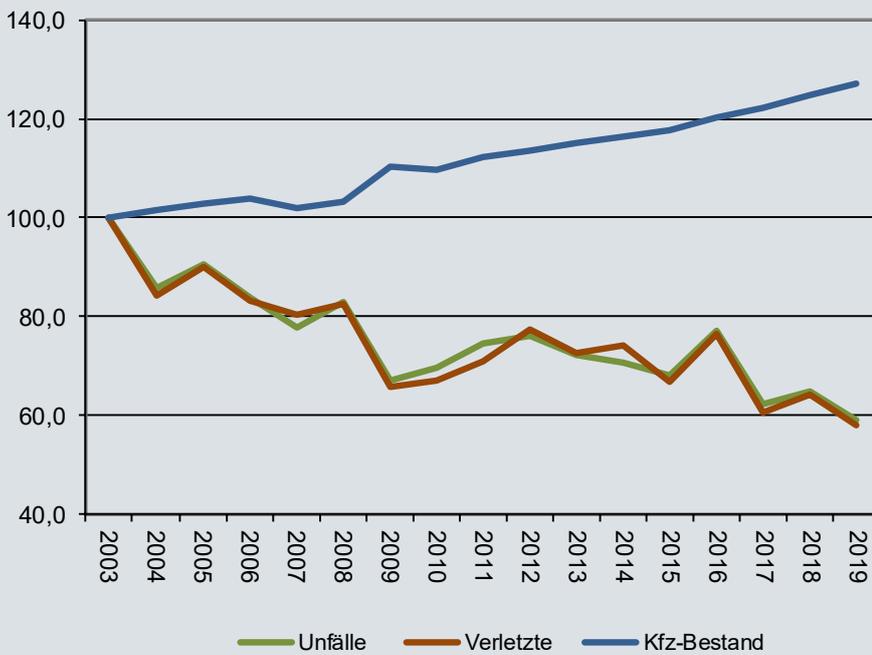


Abb. 5.3

Die Anzahl der in der Stadt Wels zugelassenen KFZ ist in der letzten 3 Jahren um ca. 3,8 % gestiegen. Im Vergleich zu 2018 ist die Anzahl der Verkehrsunfälle und der Verletzten 2019 wieder rückläufig. Die Anzahl der Verkehrstoten hat sich leider auf 6 erhöht.

Verunglückte nach Fahrzeugart

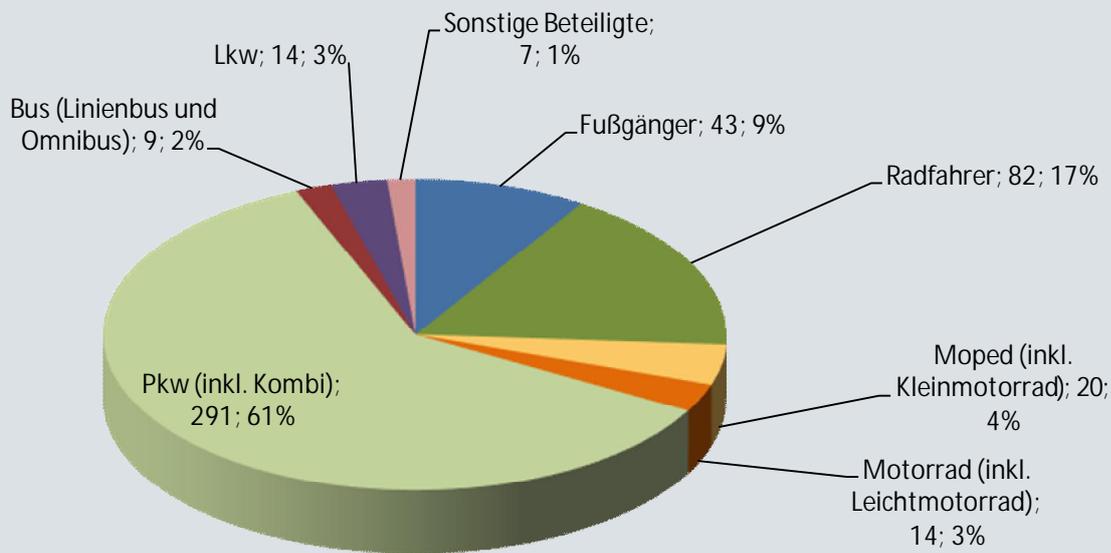


Abb. 5.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppe

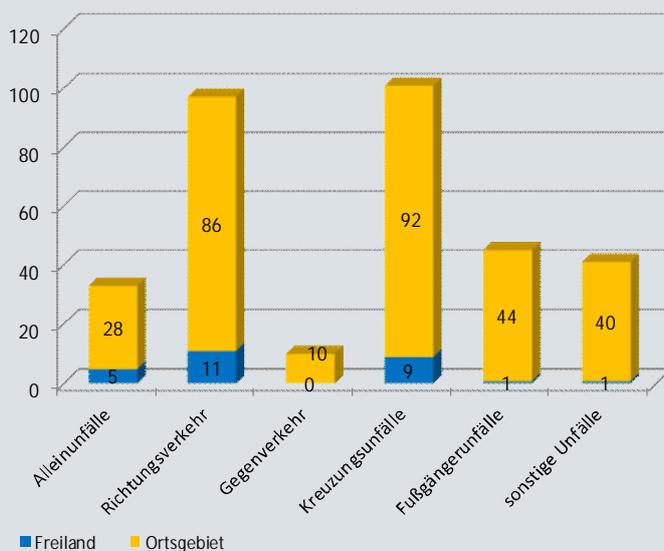
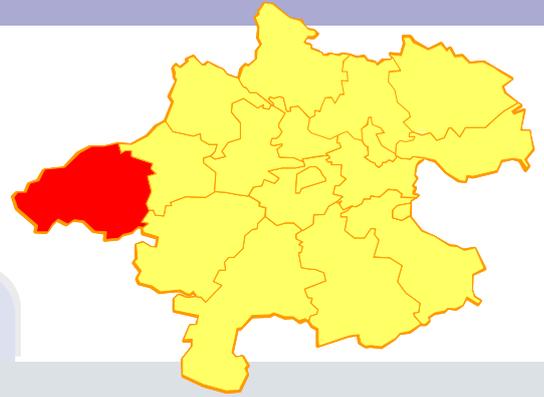


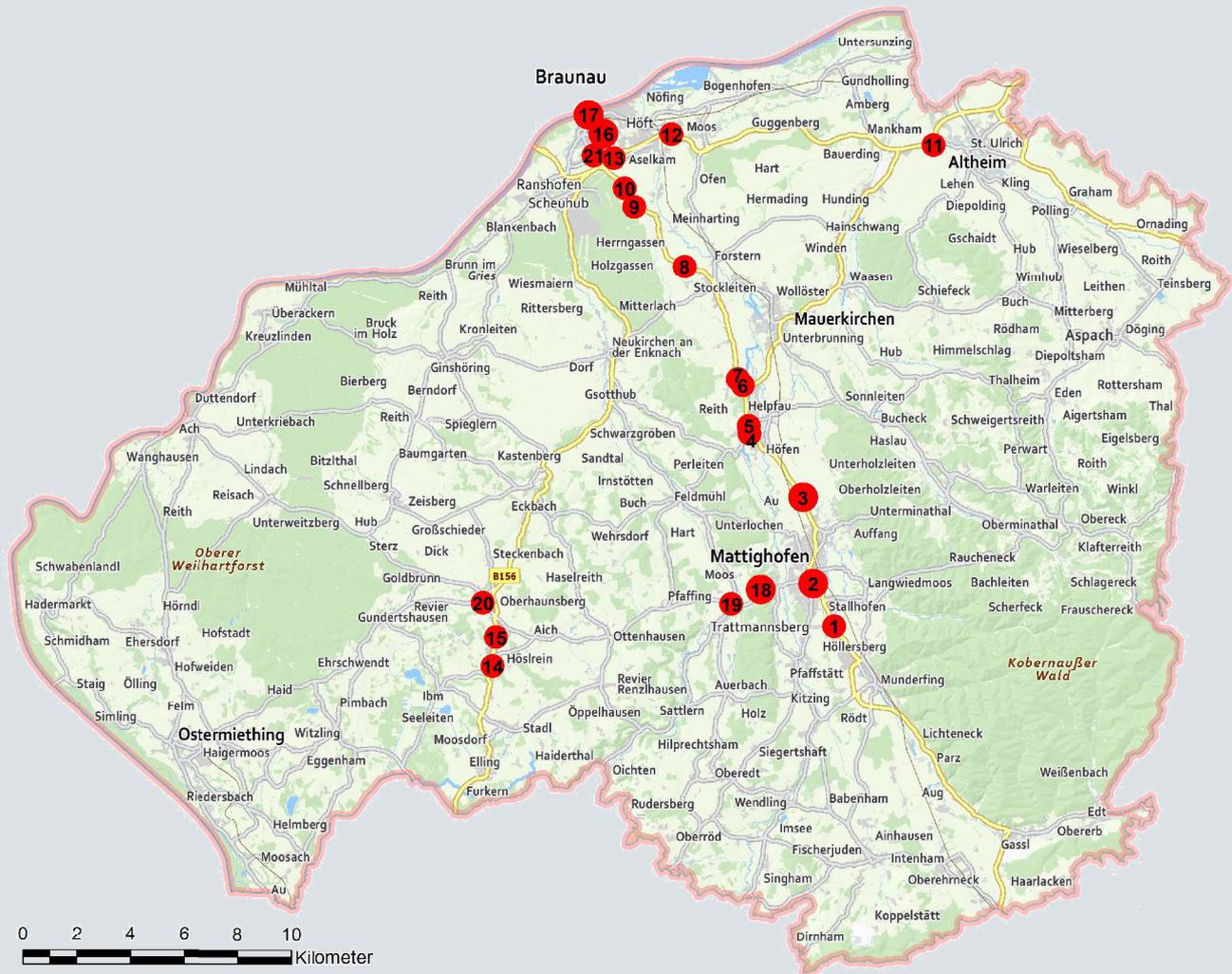
Abb. 5.5

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. 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. 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	2017	2018	2019
1	B147 Braunauer Straße	Gde. Munderfing, Höllersberg, km 15,131 - 15,365	1	4	1
2	B147 Braunauer Straße	Stadt Mattighofen, Gde. Schalchen, km 16,285 - 17,850	14	14	10
3	B147 Braunauer Straße	Gde. Schalchen, Furth, km 20,280 - 20,703	5	4	2
4	B147 Braunauer Straße	Gde. Helpfau-Uttendorf, Ortseinfahrt, km 23,610 - 23,835	2	3	1
5	B147 Braunauer Straße	Gde. Helpfau-Uttendorf, Ortsplatz, km 23,949 - 24,150	3	1	1
6	B147 Braunauer Straße	"Gde. Helpfau-Uttendorf, Kreuzung B142 Mauerkirchner Straße, km 25,571 - 25,785	1	4	2
7	B147 Braunauer Straße	Gde. Helpfau-Uttendorf, Kronleiten, km 25,870 - 26,070	3	2	3
8	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Zuf.Landwirtschaftsschule, km 31,075 - 31,165	0	2	1
9	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Kühberg Freiland, km 34,300 - 34,537	5	1	2
10	B147 Braunauer Straße	Stadt Braunau Gde. Neukirchen/E, Kreuzung Lach / Himmellindach, km 35,170 - 35,250	1	1	3
11	B148 Altheimer Straße	Gde. Weng im Innkreis, Kreuzung Altheim West, km 19,800 - 19,800	2	0	3
12	B148 Altheimer Straße	Gde. St. Peter a. H. L1058 Braunauer Verbindungsstraße Luisenhöhe, km 30,520 - 30,600	3	1	1
13	B148 Altheimer Straße	Stadt Braunau , Knoten Braunau Zentrum, km 33,000 - 33,200	0	4	2
14	B156 Lamprechtshausener Straße	Gde. Eggelsberg, Kreuzung L1034 Ibmer Moos Straße, km 37,895 - 38,060	0	4	3
15	B156 Lamprechtshausener Straße	Gde. Eggelsberg, Weinberg, km 39,050 - 39,162	0	0	3
16	L502 Simbacher Straße	Stadt Braunau, Kreisverkehr Merkur, km 0,939 - 1,064	6	3	1
17	L502 Simbacher Straße	Stadt Braunau Linzerstraße, km 1,910 - 2,150	5	3	2
18	L503 Oberinnviertler Straße	Stadt Mattighofen, Sartal Edtberg, km 36,540 - 37,035	5	2	5

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
19	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Pischelsdorf, Wagenham, km 38,140 - 38,370	1	0	3
20	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Eggelsberg, Kreuzung L504 Frankinger Straße, km 48,594 - 48,600	0	1	3
21	Krztg. Stadt Braunau - Salzburger Straße	Stadt Braunau Kreisverkehr Michaelistraße, Auf der Haiden	2	1	2



Unfallkenngrößen 2017 - 2019

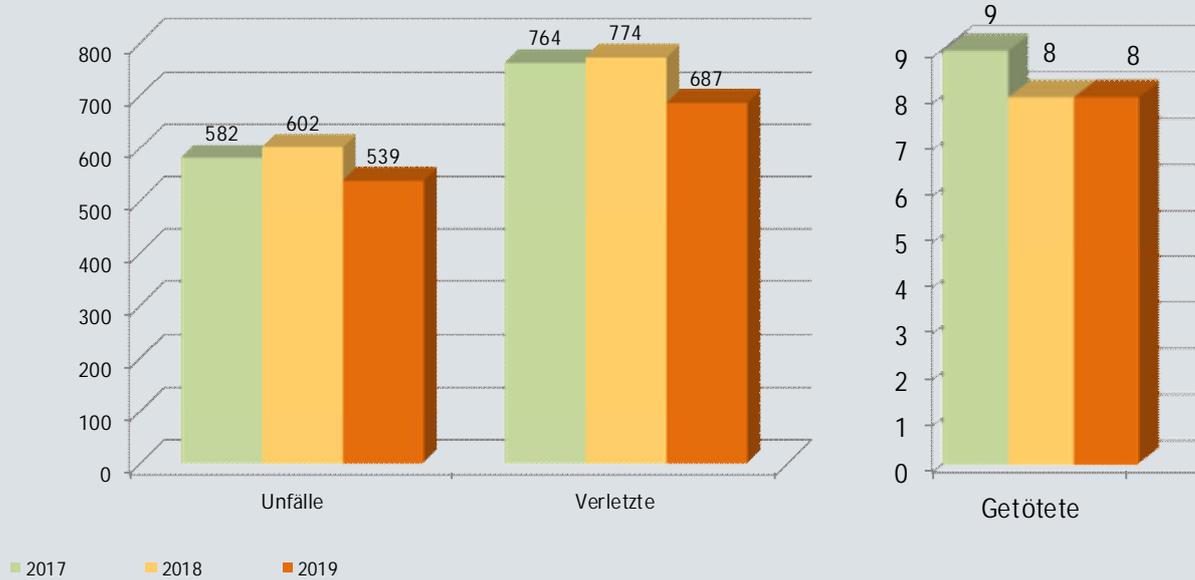


Abb. 6.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

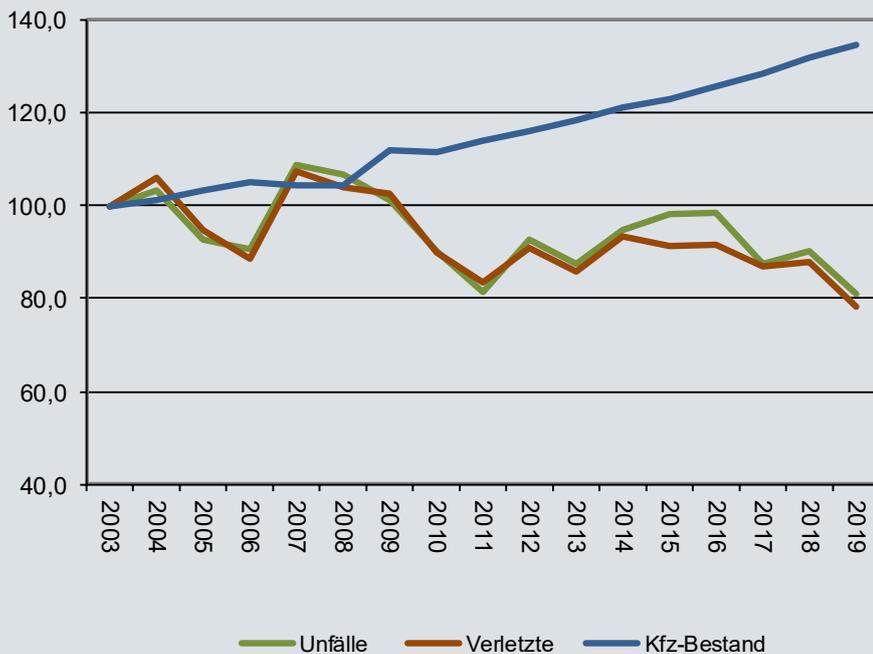


Abb. 6.3

Die Anzahl der alljährlich erfassten Unfälle mit Personenschaden, 539, im Bezirk Braunau ist leicht zurückgegangen. Im Jahr 2019 sind 8 Personen tödlich verunglückt. Trotz des ständig steigenden Verkehrsaufkommens liegt auch diese Anzahl im langjährigen Durchschnitt (gemessen über die Jahre 2000 bis 2019).

Verunglückte nach Fahrzeugart

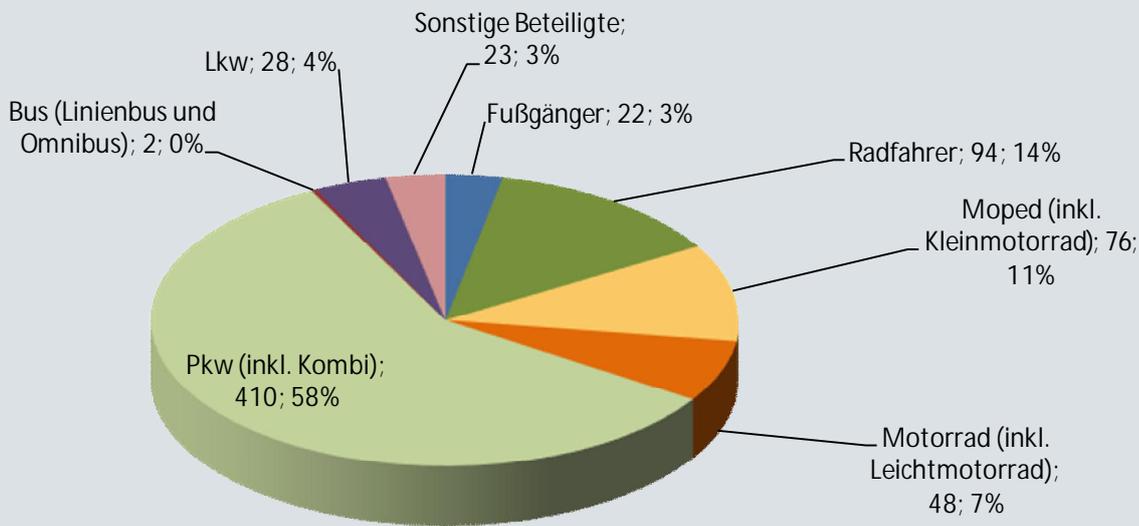
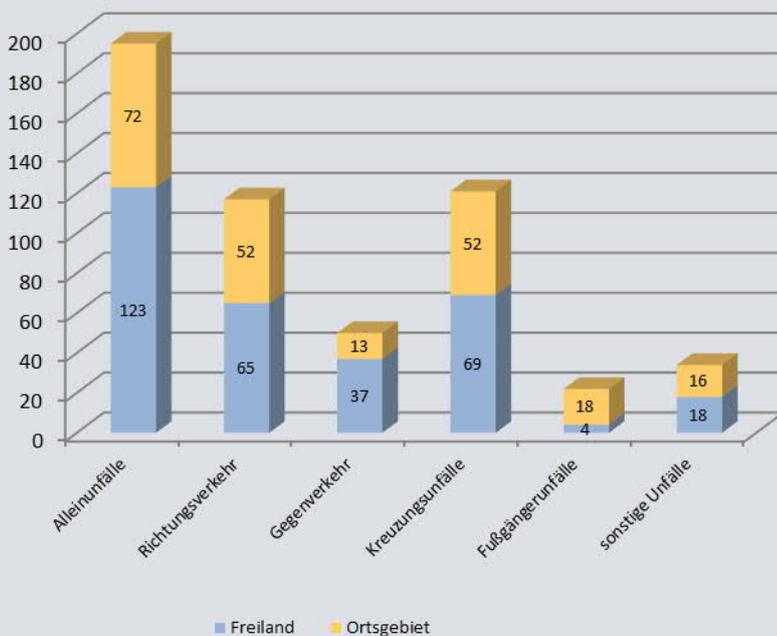


Abb. 6.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppe



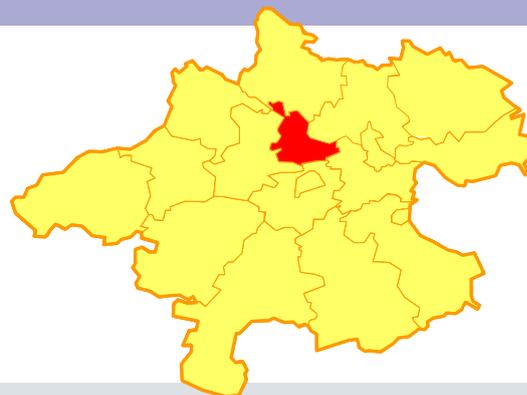
Die Anzahl der Alleinunfälle, ca. 25 %, waren bereits in der Vergangenheit die häufigste Unfallursache, und ist gleich geblieben. Die Verkehrsunfälle im Richtungsverkehr sowie an Kreuzungen stellen einen beträchtlichen Anteil aller Ereignisse dar.

Der Straßenzug mit den meisten Vorfällen ist weiterhin die B147 Braunauer Straße.

Hinsichtlich der verunglückten Personen nach Fahrzeugarten zeigte sich im Jahr 2019 eine leicht fallende Tendenz der einspurigen Kraftfahrzeuge und den Fußgängern. Die Beteiligung des Schwerverkehrs am Unfallgeschehen ist von 30 auf 28 Ereignisse fast gleich geblieben. Verschiedene bauliche Maßnahmen wurden in den vergangenen Jahren gesetzt und Regulierungsmaßnahmen voranzutreiben, um nachhaltig die Unfallzahl zu senken.

Abb. 6.5

Bezirk Eferding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Eferding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Eferding

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
1	B129 Eferdinger Straße	Ortsgebiet Alkoven, km 16,552 - 16,720	2	2	2
2	B129 Eferdinger Straße	Freiland Alkoven, km 19,970 - 20,190	1	0	4
3	B129 Eferdinger Straße	Freiland Hinzenbach, km 30,600 - 30,800	2	0	2
4	B131 Aschacher Straße	Freiland Aschach, km 12,637 - 12,830	1	1	4
5	B134 Wallerner Straße	Freiland Scharten, km 5,955 - 6,200	2	0	3

Unfallkenngrößen 2017 - 2019

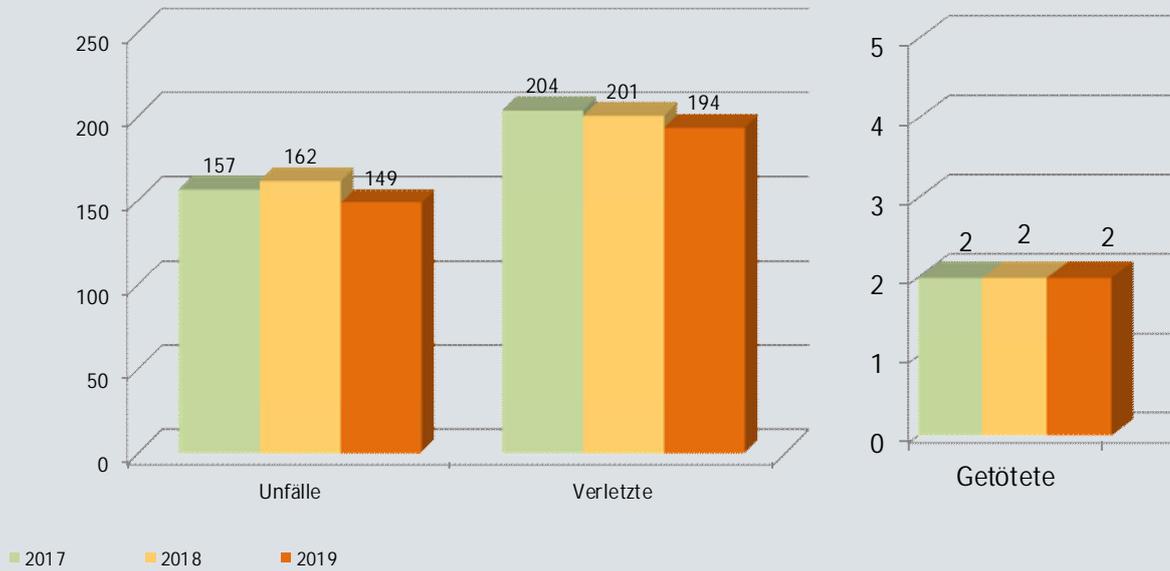


Abb. 7.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

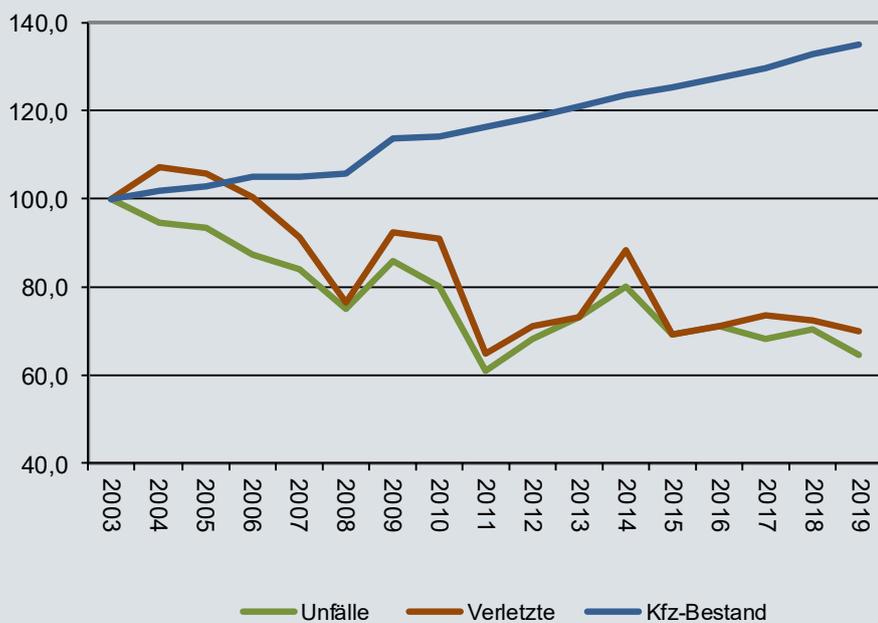
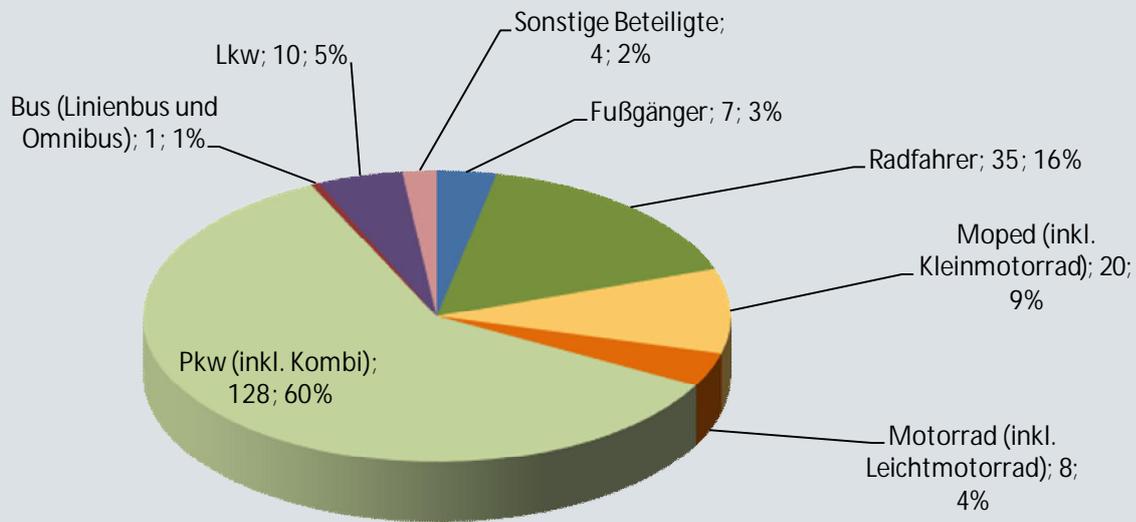


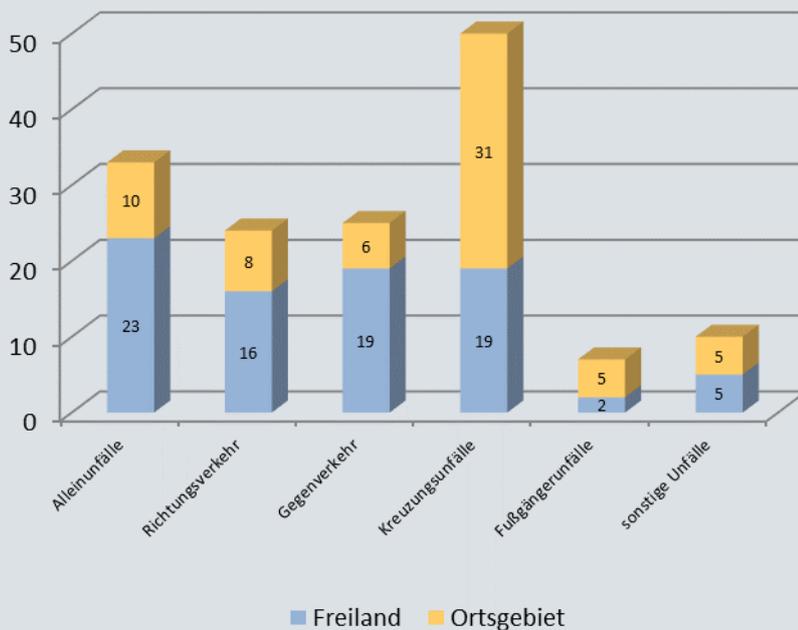
Abb. 7.3

Erfreulicherweise ist bei der Anzahl der Unfälle und Verletzten in den vergangenen Jahren, trotz steigendem Verkehrsaufkommen, ein deutlicher Abwärtstrend erkennbar. Die B 129 als hochfrequentierte Hauptachse im Bezirk zeigt naturgemäß durch das starke Verkehrsaufkommen den höchsten Anteil von Unfällen und Verletzten. Verbesserungen des Verkehrsflusses im Bereich Alkoven sind in Ausarbeitung.

Verunglückte nach Fahrzeugart



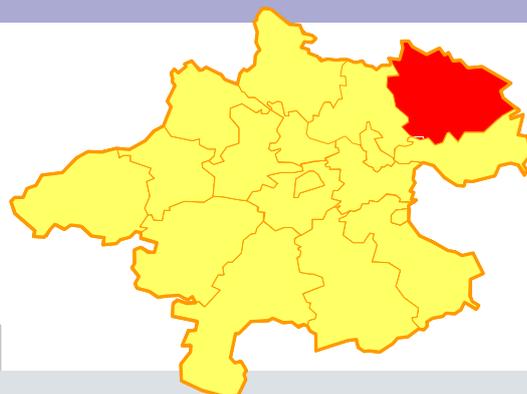
Unfälle nach Unfalltypenobergruppe



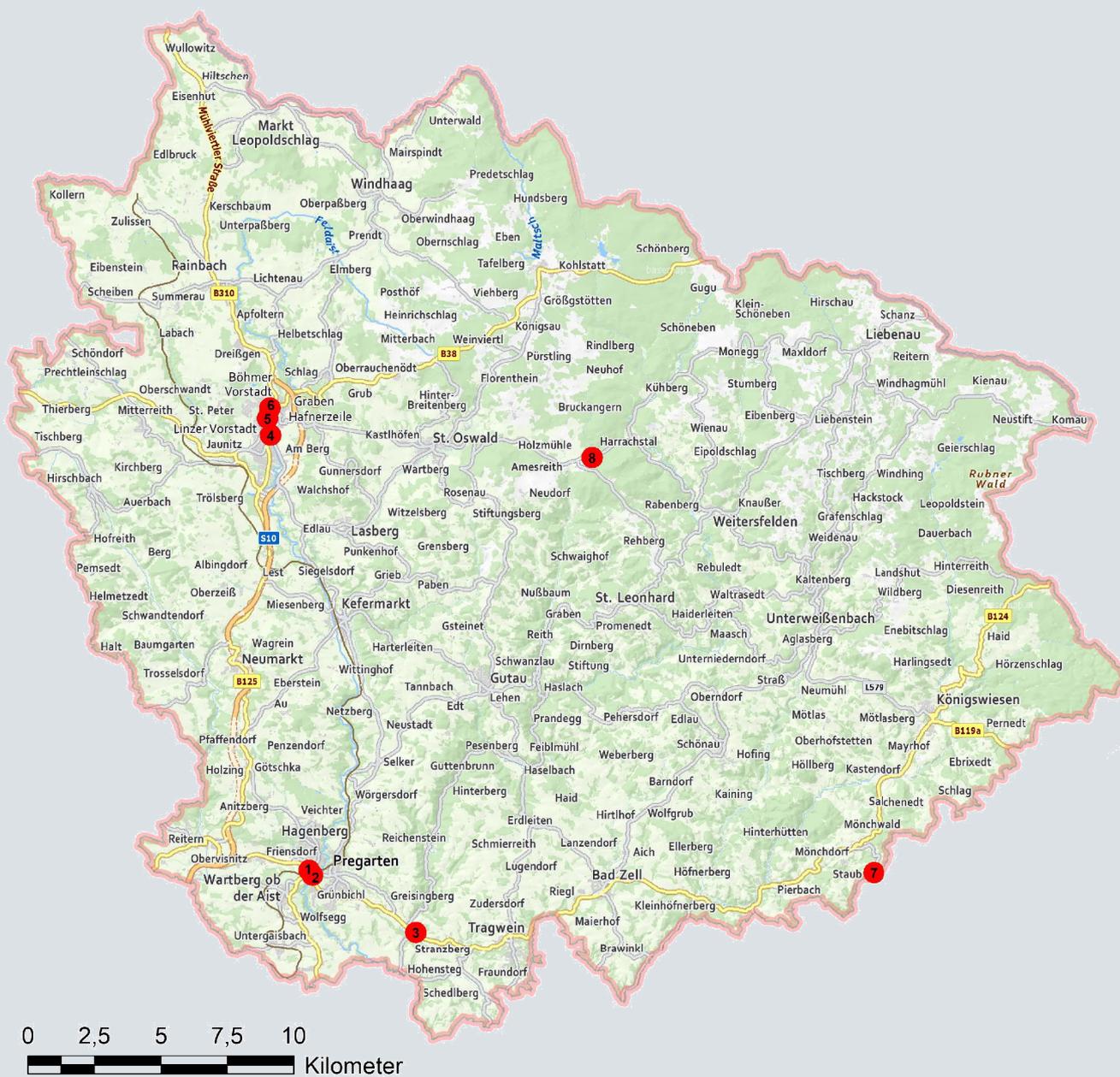
Der Kreuzungsunfall im Ortsgebiet als auch im Freiland ist als Unfalltyp im Bezirk vorherrschend. Die genauere Analyse zeigt, dass es sich um Auffahrunfälle handelt die vornehmlich durch Unachtsamkeit, Ablenkung und zu geringem Sicherheitsabstand entstehen.

Abb. 7.5

Bezirk Freistadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Freistadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Freistadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
1	B124 Königswiesener Straße	Krztg. B124 - Anbindung Hagenberg Hauptstraße, km 2,850 - 3,100	1	2	4
2	B124 Königswiesener Straße	Krztg. B124 - B123, Anbindung Pregarten/Wartberg, km 3,110 - 3,300	1	3	3
3	B124 Königswiesener Straße	Krztg. B124 - L1415 Aisttalstraße, km 7,900 – 8,000	2	1	2
4	B125 Prager Straße	Freistadt, Krztg. B125 - L1476/Neuhofstraße, km 37,600 - 37,700	2	3	1
5	B125 Prager Straße	Freistadt, Krztg. B125 - Promenade, Pfarrgasse, km 38,215 - 38,416	4	3	0
6	B125 Prager Straße	Freistadt, Krztg. B125 - L579, km 38,700 - 38,750	4	1	3
7	L573 Greinerwaldstraße	Königswiesen, Kurvenbereich, Freiland, km 20,700 - 20,770	0	2	2
8	L579 Nordkammstraße	St. Oswald, Kurvenbereich, Freiland, km 15,162 - 15,233	2	1	0

Unfallkenngrößen 2017 - 2019

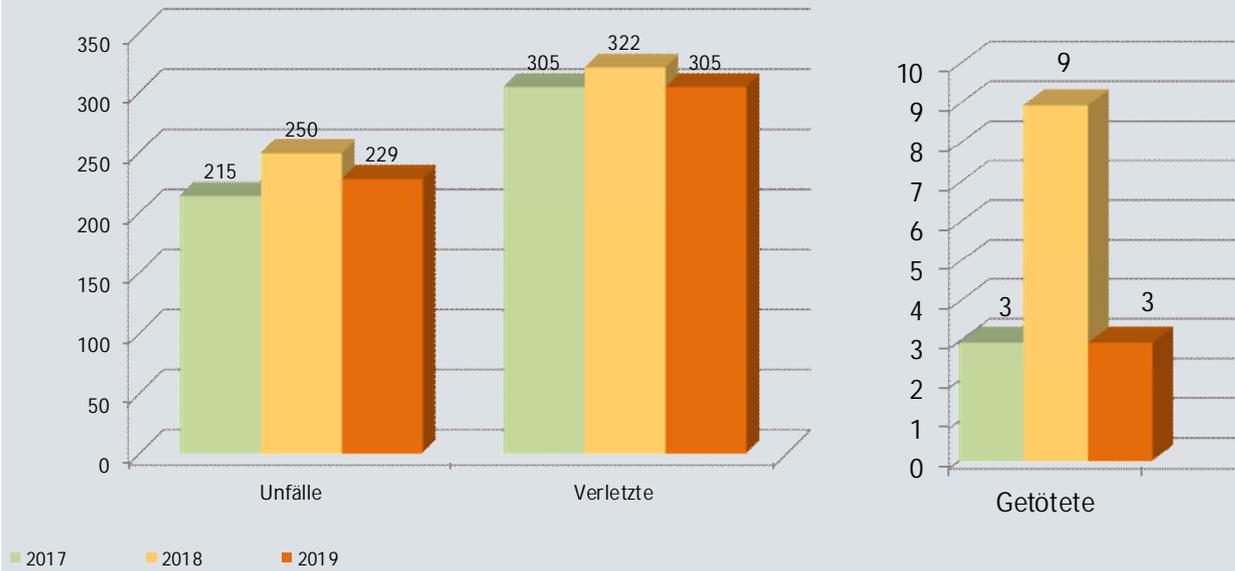


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

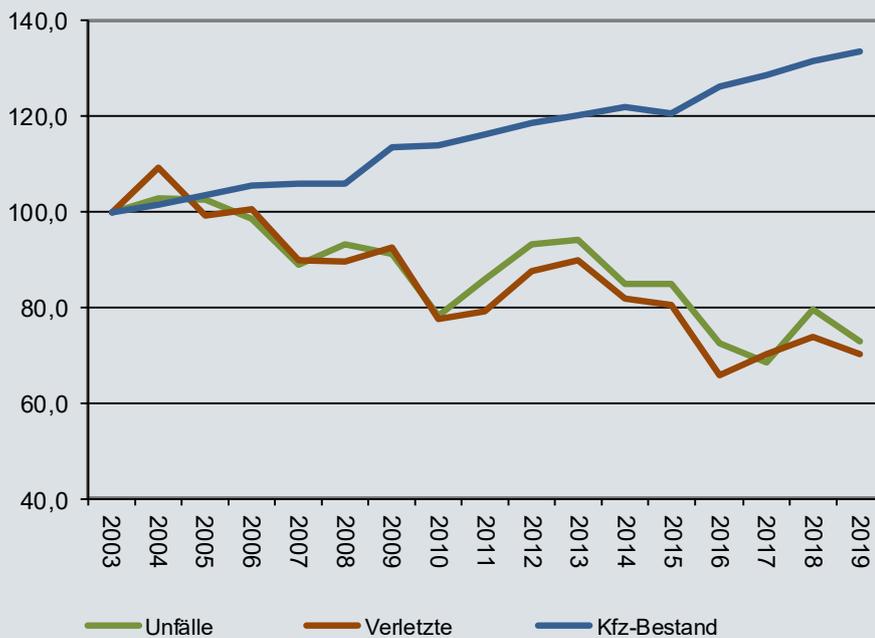


Abb. 8.3

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden hat sich auf annähernd gleichbleibendem Niveau eingependelt. In Gegensatz dazu ist festzuhalten, dass die Anzahl der Neuzulassungen wie in den vergangenen Jahren einen kontinuierlichen Anstieg aufweist. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer liegt nach dem überdurchschnittlichen Anstieg von 3 im Jahr 2017 auf 9 im Jahr 2018 nun wieder bei 3. Ein örtlicher Zusammenhang ist nicht gegeben. Der größte Anteil der Unfälle mit Personenschaden sind Alleinunfälle gefolgt von Unfällen im Richtungsverkehr. Das Unfallgeschehen im Bezirk Freistadt konzentriert sich hauptsächlich auf die Knotenpunkte der B125 Prager Straße sowie der B124 Königswiesener Straße.

Verunglückte nach Fahrzeugart

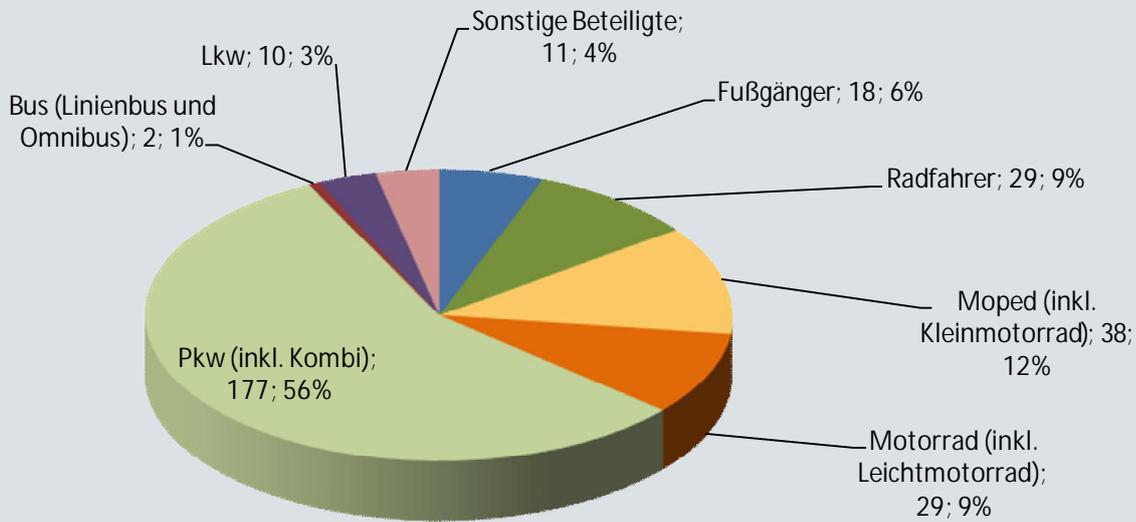


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

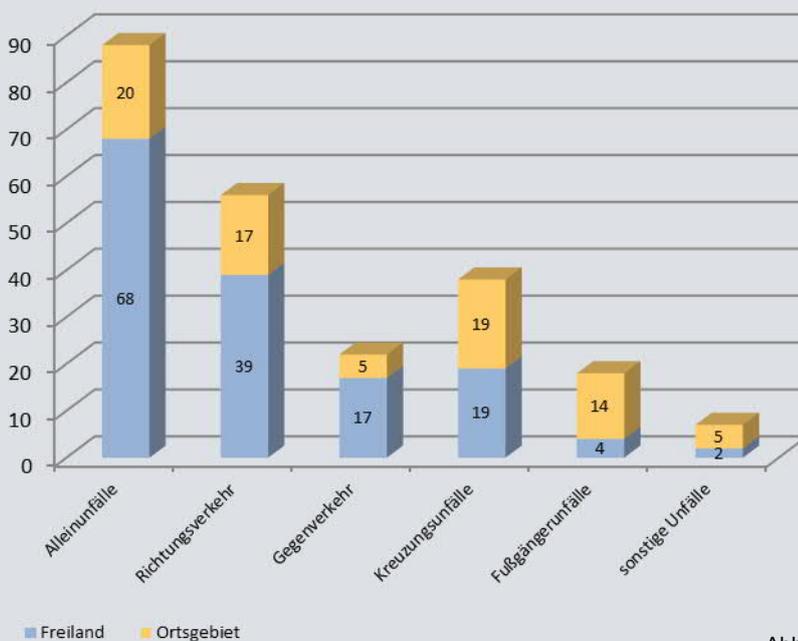
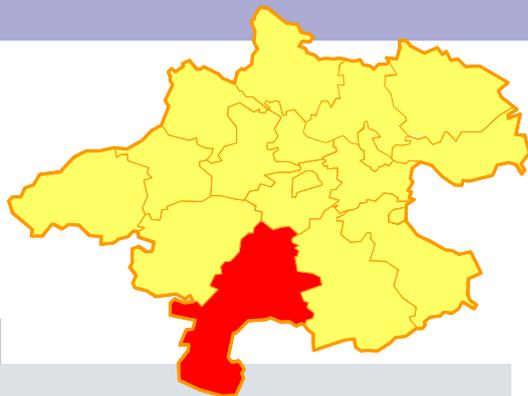


Abb. 8.5

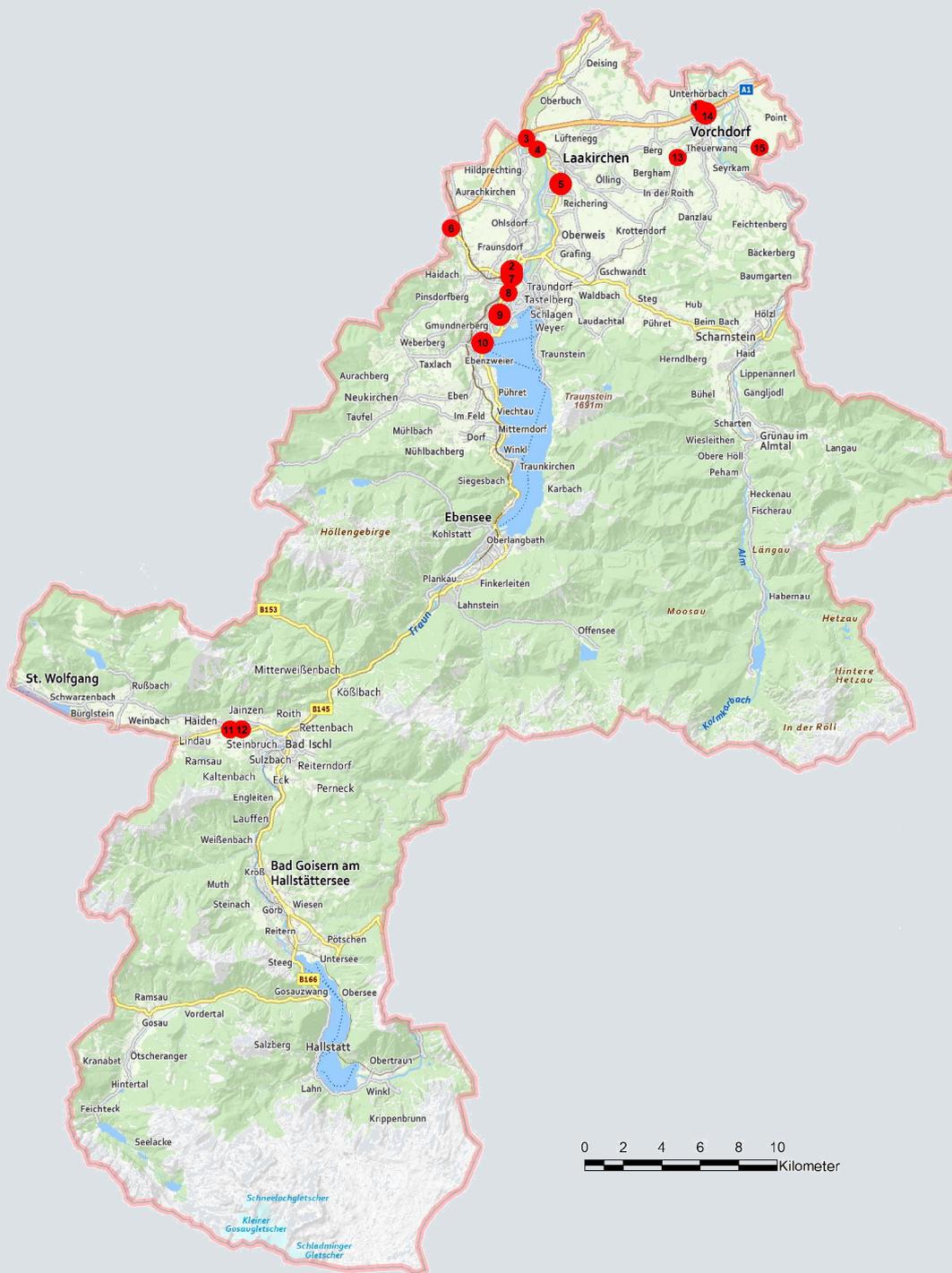
Bei der Verteilung der Verunglückten nach Fahrzeugart wird der Hauptanteil bei den Personenkraftwagen mit 56 Prozent verzeichnet. Einen hohen Anteil weisen auch die Mopedfahrer mit 12 Prozent, Motorradfahrer mit 9 Prozent und Fahrradfahrer mit ebenfalls 9 Prozent auf.

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

Bezirk Gmunden



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Gmunden



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Gmunden

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
1	A1 West Autobahn	A1 Westautobahn, Auffahrt Vorchdorf Richtung Salzburg, \\{ Å207,164 - 207,413	1	3	2
2	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Hoferkreuzung, km 0,100 - 0,350	3	0	3
3	B144 Gmundener Straße	Laakirchen, ASt. Laakirchen West, km 13,600 - 13,843	3	4	5
4	B144 Gmundener Straße	Steyrermühl, km 14,715 - 14,917	3	4	0
5	B144 Gmundener Straße	OG Laakirchen, Kreuzungen, km 16,957 - 18,070	2	2	2
6	B145 Salzkammergutstraße	Pinsdorf, Srenberg, Freiland, \\{ Å19,800 - 19,950	3	1	2
7	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland, Pollkreuzung, km 24,300 - 24,550	5	3	2
8	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Rampe Bahnhofstraße, km 25,000 - 25,950	2	1	3
9	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland, Fliegerschulkreuzung, km 26,800 - 26,900	2	6	3
10	B145 Salzkammergutstraße	OG Altmünster, Ortsdurchfahrt, km 28,454 - 29,550	5	4	6
11	B158 Wolfgangseestraße	Bad Ischl, Pfandl, Kreuzung mit L546, km 47,650 - 47,900	8	7	7
12	B158 Wolfgangseestraße	Bad Ischl, Gewerbegebiet Salzburgerstr., km 48,080 - 48,702	1	2	4
13	L1306 Vorchdorfer Straße	Vorchdorf, Falkenohren, km 8,758 - 8,990	1	2	3
14	L536 Pettenbacher Straße	Vorchdorf, Neue Landstraße, km 10,400 - 10,900			
15	L536 Pettenbacher Straße	Vorchdorf, Theuerwang, km 14,400 - 14,618			

Unfallkenngrößen 2017 - 2019

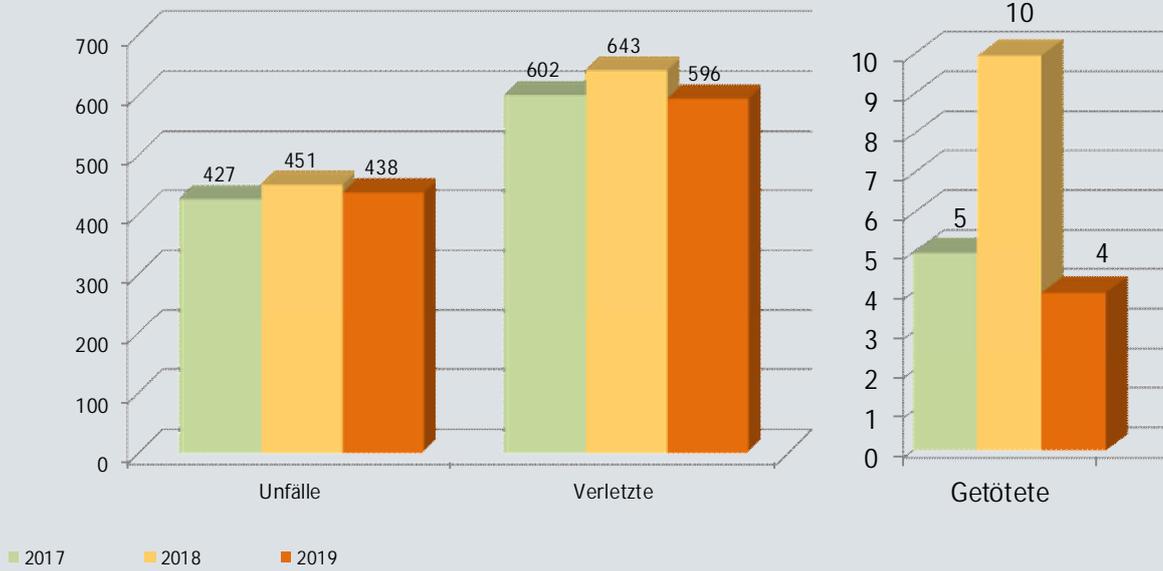


Abb. 9.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

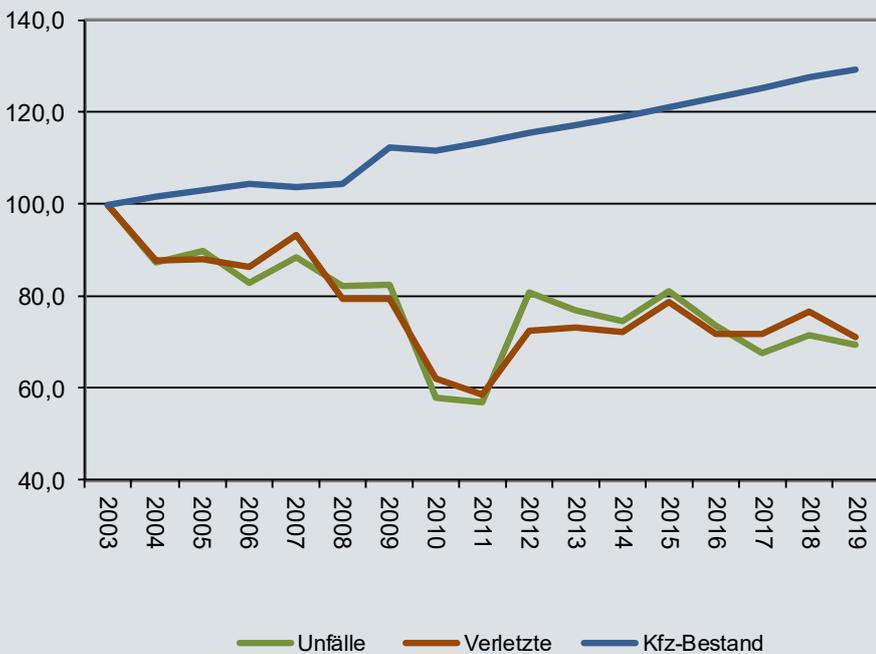


Abb. 9.3

Die Anzahl der Unfälle hat nach einem deutlichen Anstieg im Vorjahr wieder abgenommen. Besonders erfreulich ist dabei, dass sowohl die Gesamtanzahl der Verletzten als auch die Zahl der Verletzten je Unfall abgenommen haben. Verglichen mit dem Jahr 2018 hat sich die Zahl der Getöteten mehr als halbiert. Die Unfallhäufungsstellen sind im Bezirk Gmunden vorwiegend auf das hochrangige Straßennetz (A1, B120, B144, B145 sowie B158) beschränkt. Trotz stetig zunehmendem Kfz-Bestand kann der positive Trend bei den Unfallzahlen fortgesetzt werden. Dies spricht für eine kontinuierliche Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bezirk Gmunden.

Verunglückte nach Fahrzeugart

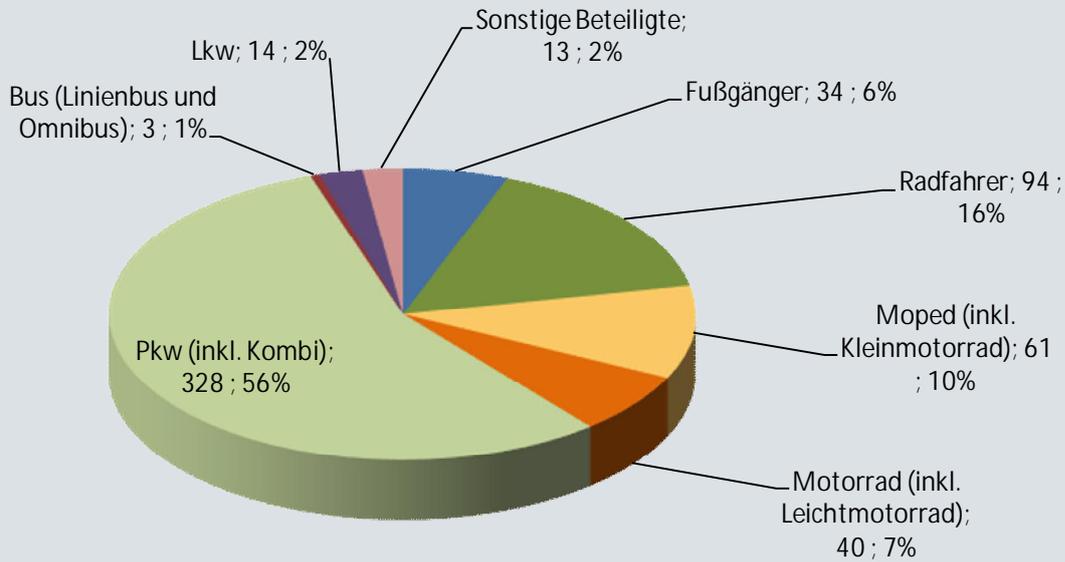


Abb. 9.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

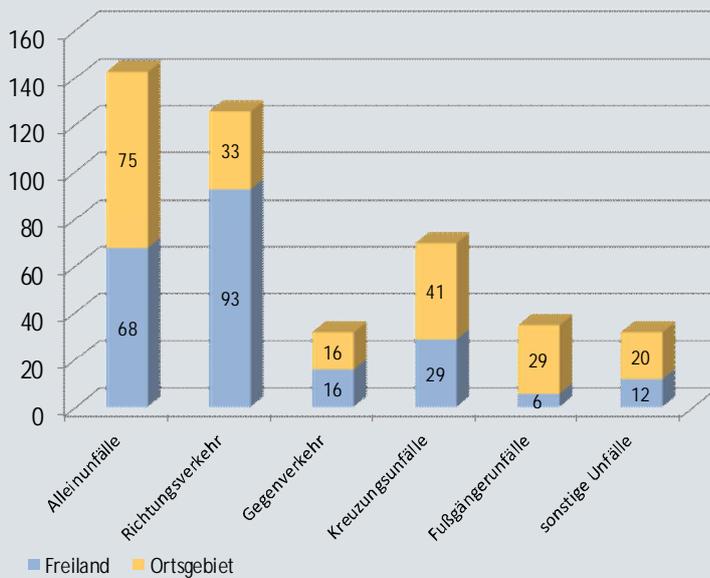
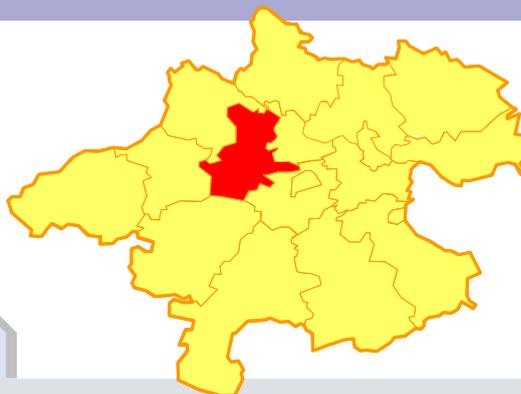


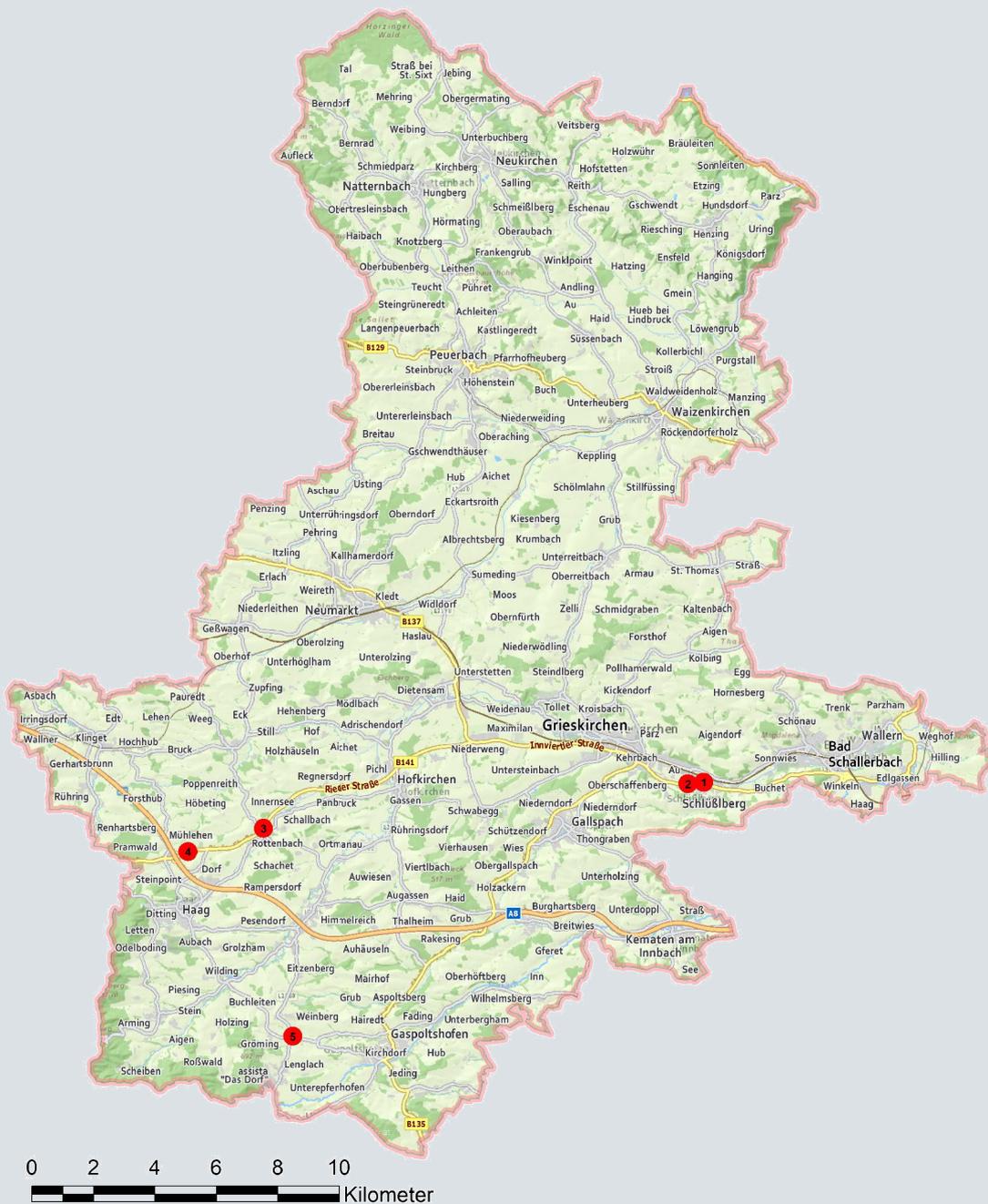
Abb. 9.5

Der Hauptunfalltyp im Bezirk Gmunden ist der Alleinunfall, sowohl im Freiland als auch im Ortsgebiet. Der Großteil der Verunglückten ist der Kategorie PKW zuzuordnen. Auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer entfallen immerhin ca. 22 % was verglichen mit dem Vorjahr einem leichten Anstieg entspricht. Erfreulich ist ein massiver Rückgang der Verunglückten im Zusammenhang mit der Kategorie Bus (Linienbus und Omnibus).

Bezirk Grieskirchen



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Grieskirchen



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Grieskirchen

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
1	B137 Innviertler Straße	Freiland Schlüßberg, km 16,200 - 16,409	2	0	4
2	B137 Innviertler Straße	Freiland Schlüßberg, km 16,820 - 16,860	0	4	2
3	B141 Rieder Straße	Freiland Rottenbach, km 7,840 - 7,845	2	0	2
4	B141 Rieder Straße	Freiland Autohof Haag, km 10,400 - 10,590	2	4	2
5	L520 Gaspoltshofener Straße	Freiland Gaspoltshofen, km 13,400 - 13,450	1	5	0

Unfallkenngößen 2017 - 2019

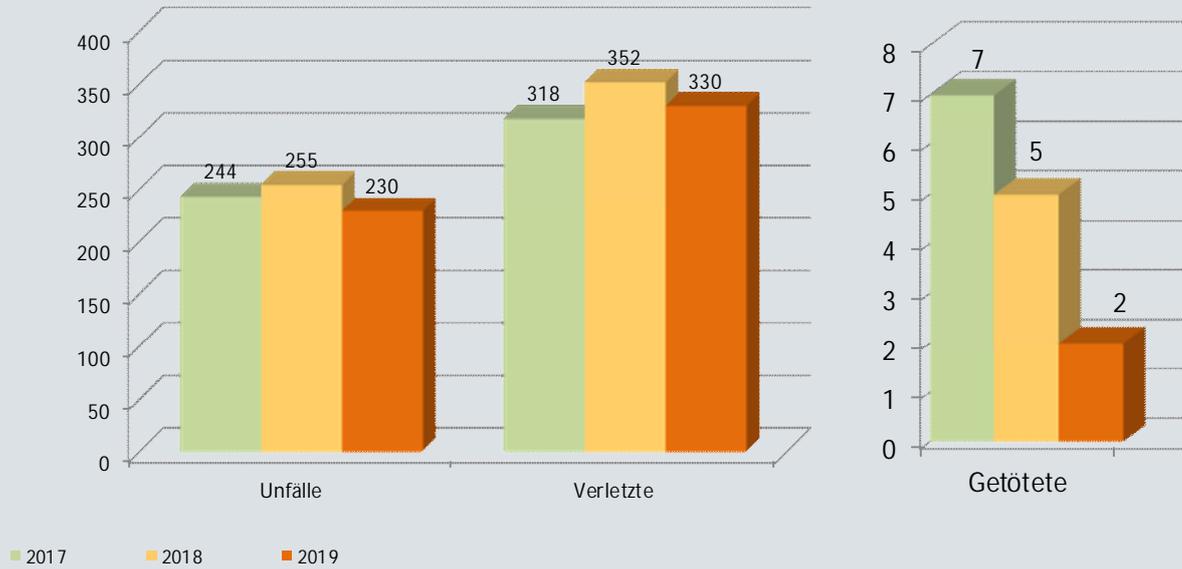


Abb. 10.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

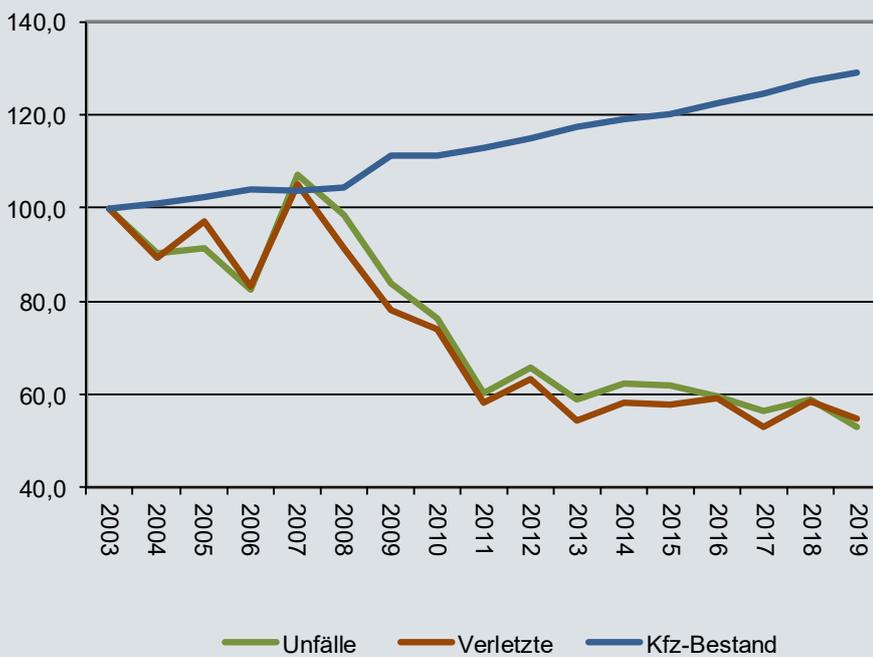


Abb. 10.3

Seit 2007 ist ein kontinuierlicher Rückgang der Unfallzahlen und Verletzten zu beobachten. Dieser erfreuliche Trend resultiert einerseits aus den zahlreichen baulichen Maßnahmen entlang der Hauptverbindungen der B 137 und der B141. Aber auch straßenpolizeiliche Maßnahmen und die Installation von Fixradarstationen zeigen letztendlich ihre Wirkung.

Verunglückte nach Fahrzeugart

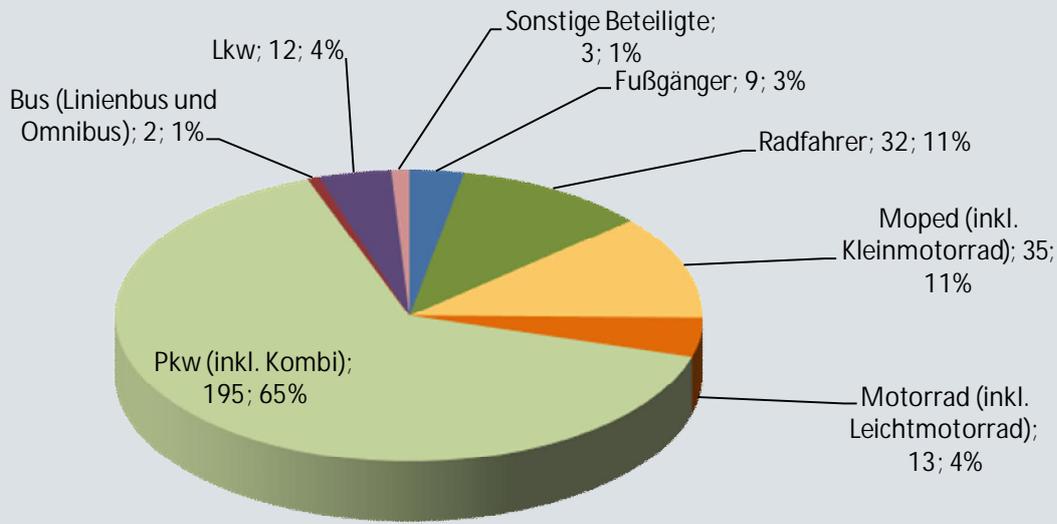
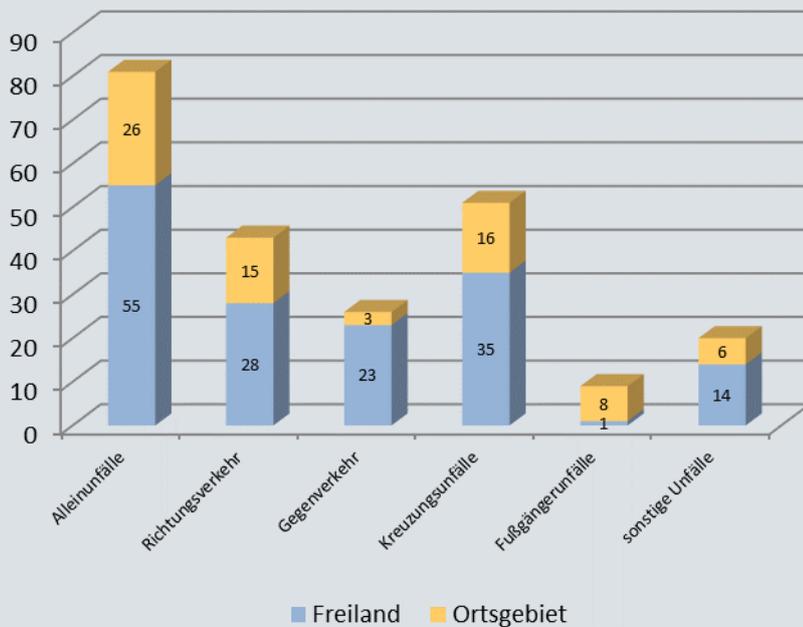


Abb. 10.4

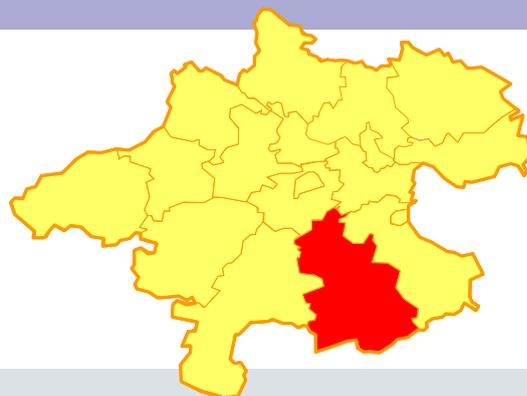
Unfälle nach Unfalltypenobergruppen



Wie auch in den vergangenen Jahren liegt der Hauptanteil der Verunglückten bei den PKW Lenkern. Der gestiegene Radfahreranteil in den letzten Jahren macht sich leider in den Unfallzahlen bemerkbar. Speziell Lenker von E-Bikes unterschätzen durch die hohen Geschwindigkeiten die erhöhte Gefahr. Diesbezügliche Grundschulungen werden bereits angeboten.

Abb. 10.5

Bezirk Kirchdorf



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Kirchdorf



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Kirchdorf

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
1	B138 Pyhrnpassstraße	Krztg. B138 Pyhrnpass Straße, Pyhrnstraße, 70 km/h, km 37,402 - 37,415	2	2	0
2	L1328 Ternberger Straße	L1328 Ternberger Straße, Kurve, km 0,180 - 0,350	1	2	2

Unfallkenngrößen 2017 – 2019

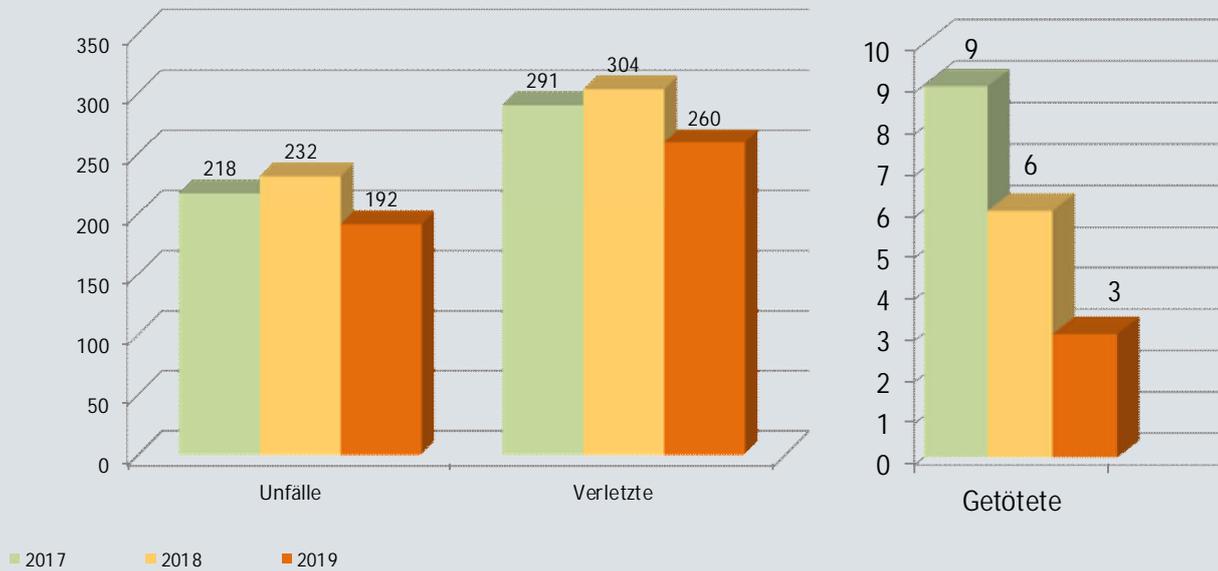


Abb. 11.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

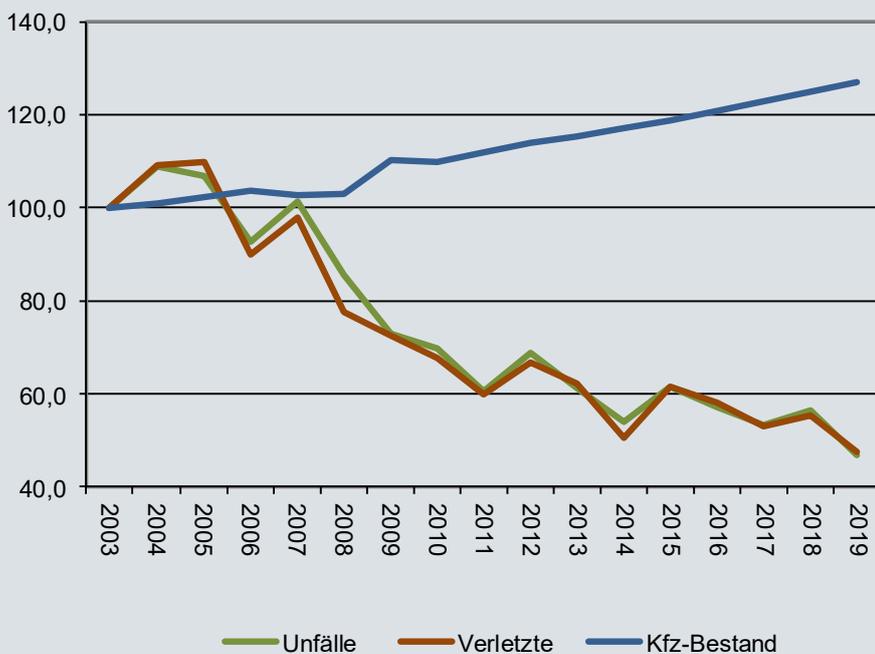


Abb. 11.3

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden verbleibt im Jahr 2019 auf eher gleichbleibendem Niveau bzw. ist gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken.

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 von 9 (2017) auf 6 im Jahr 2018 auf 3 im Jahr 2019 zurückgegangen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

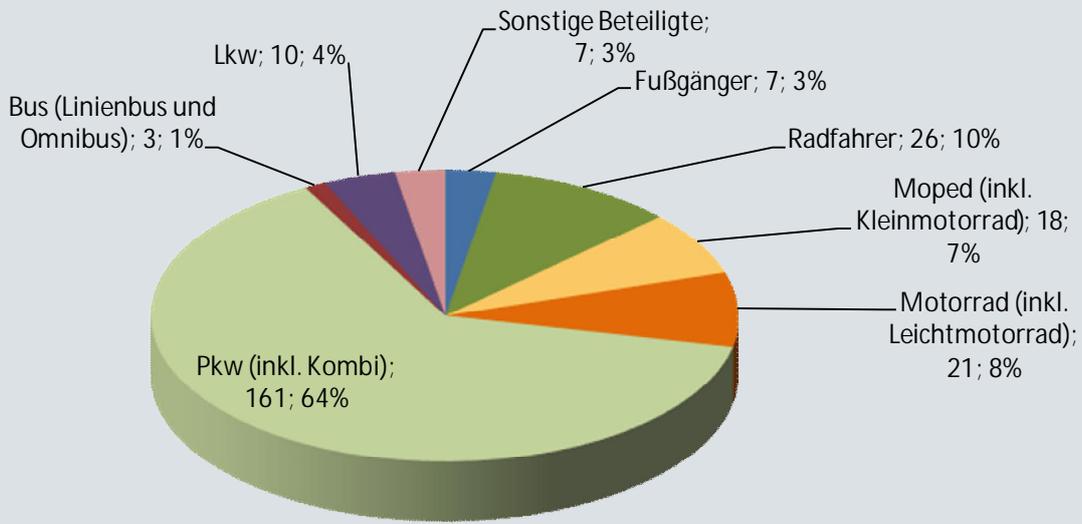


Abb. 11.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

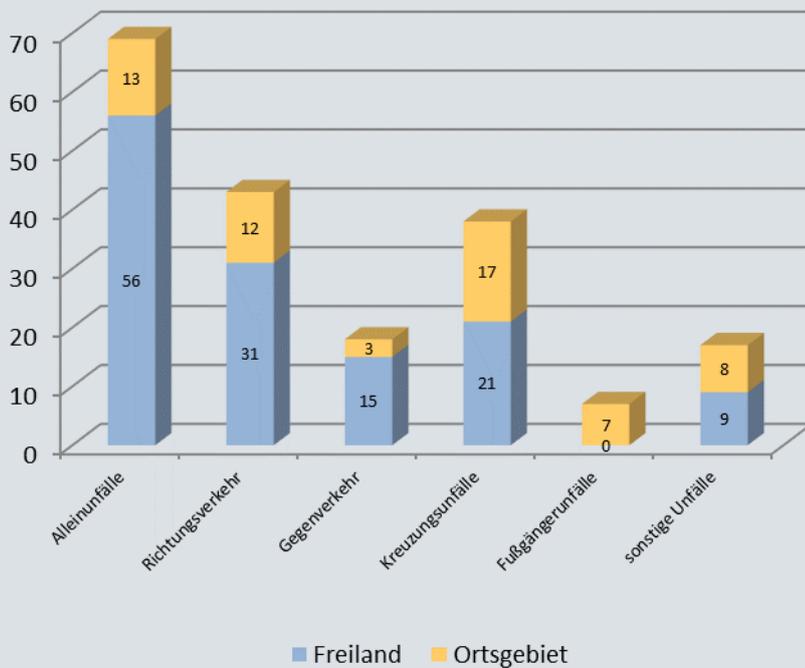
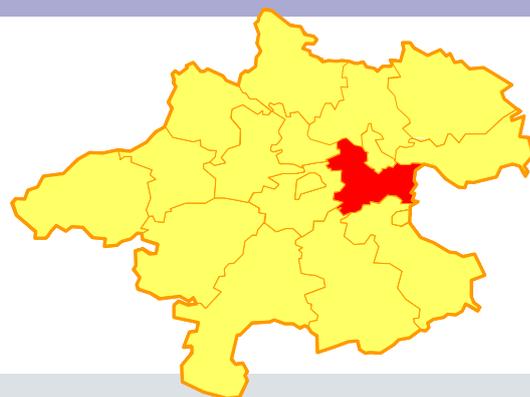


Abb. 11.5

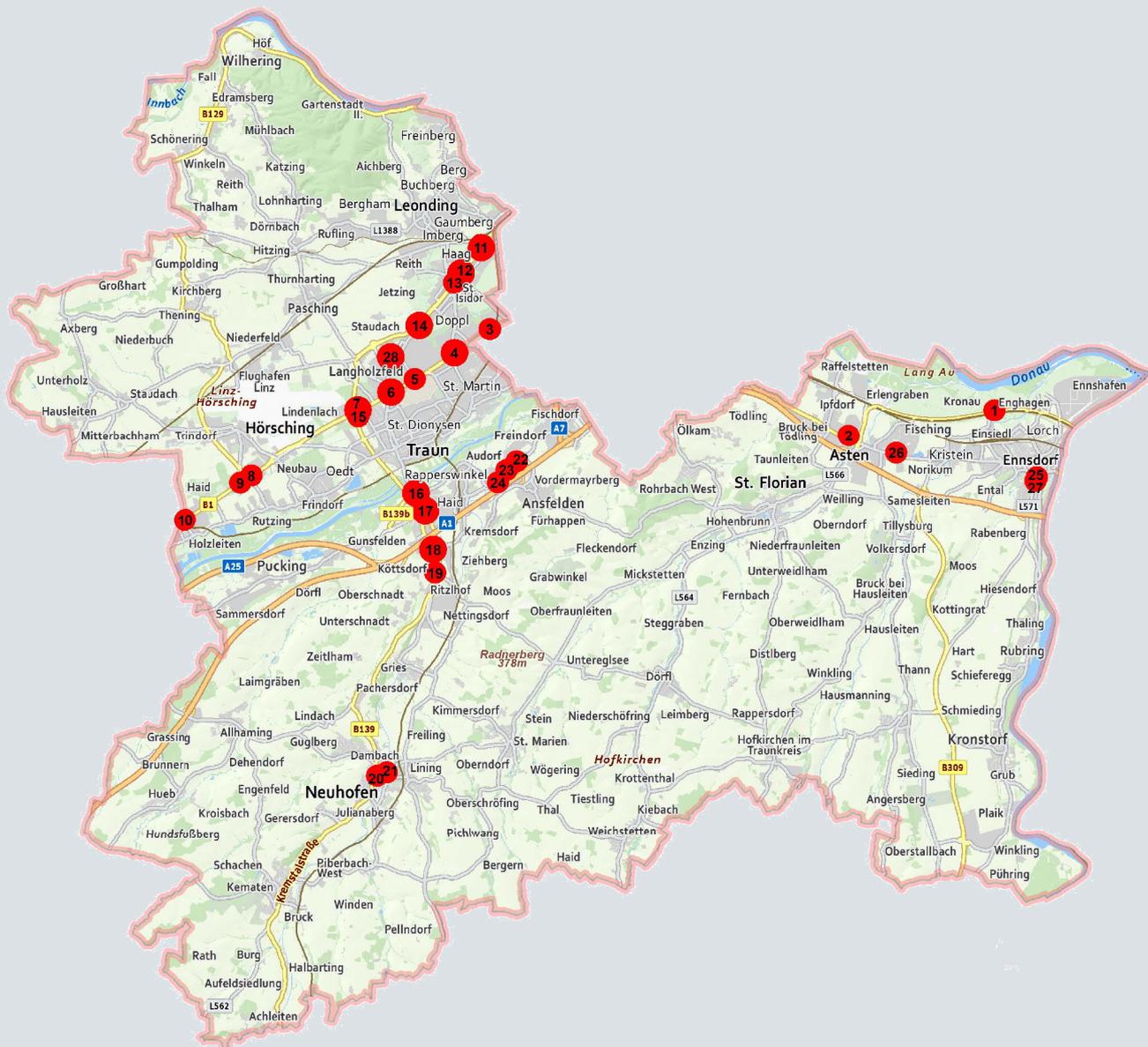
Bei der Verteilung der Verunglückten nach Fahrzeugart wird der Hauptanteil, so wie in den vergangenen Jahren, bei den Personenkraftwagen mit 64 Prozent verzeichnet. Einen hohen Anteil weisen auch die Motorradfahrer mit 8 Prozent und Fahrradfahrer mit 10 Prozent auf.

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	2017	2018	2019
1	B1 Wiener Straße	Umfahrung Enns, Kreuzung mit L1402, km 169,500 - 169,660	2	3	4
2	B1 Wiener Straße	Asten, VLSA Kreuzung mit Peterbauerstraße , km 173,210 - 173,450	1	3	2
3	B1 Wiener Straße	Leonding, VLSA Kreuzung mit Löwenzahnweg, km 188,342 - 188,500	2	4	3
4	B1 Wiener Straße	Leonding, VLSA Kreuzung mit Haidfeldstraße, km 189,510 - 189,754	6	3	5
5	B1 Wiener Straße	Traun, VLSA Kreuzung mit Adalbert Stifter Straße, km 190,852 - 191,100	2	3	3
6	B1 Wiener Straße	Pasching/Traun, Traunerkreuzung, km 191,620 - 191,850	9	11	6
7	B1 Wiener Straße	Traun, VLSA Kreuzung mit B139, km 192,700 - 192,890	1	7	2
8	B1 Wiener Straße	Hörsching, VLSA Kreuzung mit B133, km 196,238 - 196,460	3	3	1
9	B1 Wiener Straße	Hörsching, Kreuzung mit Fischillstraße, km 196,600 - 196,850	3	3	1
10	B1 Wiener Straße	Hörsching, VLSA Kreuzung mit Trindorfer Straße, km 198,514 - 198,630	3	2	1
11	B139 Kremstalstraße	Leonding, VLSA Kreuzung mit Haagerfeldstraße, km 4,790 - 5,013	3	5	2
12	B139 Kremstalstraße	Leonding, VLSA Kreuzung mit L1389, km 5,724 - 5,907	3	3	6
13	B139 Kremstalstraße	Leonding, VLSA Kreuzung mit L1386 , km 6,100 - 6,220	3	2	1
14	B139 Kremstalstraße	Leonding, VLSA Kreuzung mit L1390a, km 7,600 - 7,808	2	5	5

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
15	B139 Kremstalstraße	Pasching/Traun, Kreuzung mit B1, km 9,900 - 10,150	1	1	5
16	B139 Kremstalstraße	Traun, Kärcherkreisverkehr, km 12,800 – 13,000	4	4	4
17	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, Ortsdurchfahrt Haid, km 13,200 - 13,700	11	10	2
18	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, Zufahrt Haid Center, km 14,370 - 14,800	4	8	4
19	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, Zufahrt Nettingsdorfer Straße, KV Ritzlhof, km 15,180 - 15,370	2	2	3
20	B139 Kremstalstraße	Neuhofen/Kr, Kreuzung mit L1372, km 22,010 - 22,221	1	3	3
21	L1372 Schiedlberger Straße	Neuhofen/Kr, Kreuzung mit Florianer Straße, km 0,146 - 0,370	3	1	3
22	L563 Traunuferstraße	Ansfelden, AST A1 Abfahrt Ansfelden Nord, km 4,750 – 5,000	1	1	7
23	L563 Traunuferstraße	Ansfelden, Zufahrt Gewerbegebiet, km 5,130 - 5,380	4	0	2
24	L563 Traunuferstraße	Ansfelden, VLSA Kreuzung L1392, Zufahrt Hornbach, km 5,626 - 5,820	2	5	1
25	L568 Ennser Straße	Enns, OG Zufahrt Wiener Straße, KV Forstbergstraße, km 167,600 - 167,820	4	3	0
26	L568 Ennser Straße	Asten, Kreuzung mit Geranienstraße, km 171,800 - 172,010	1	3	3
27	L571 Kronstorfer Straße	Enns, Kreuzung mit L568, km 0,031 - 0,238	4	3	1
28	Krzg. Plus-Kauf-Straße - Nr. 7	Pasching, Zufahrt PlusCity	3	4	8



Unfallkenngrößen 2017 - 2019

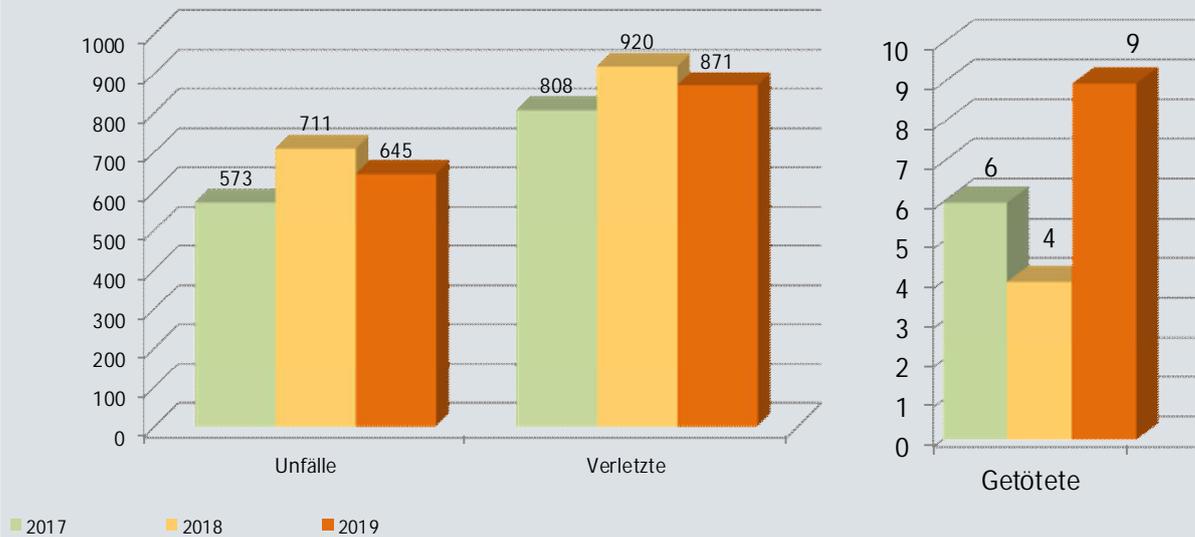


Abb. 12.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

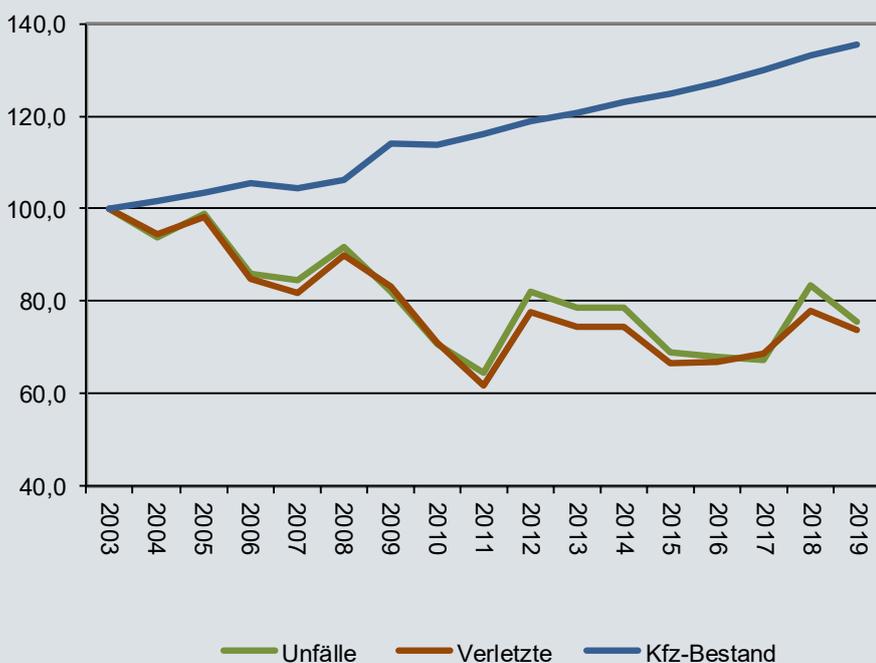


Abb. 12.3

Trotz sinkender Anzahl der Unfälle und der Anzahl der verletzten Personen waren im Jahr 2019 insgesamt 9 Todesopfer im Straßenverkehr zu verzeichnen. Dies bedeutet mehr als eine Verdoppelung der tödlich verletzten Personen gegenüber dem Jahr 2018. Durch die straßenbaulichen Maßnahmen zur Entschärfung unfallträchtiger Straßenabschnitte wurde seit dem Jahr 2003 eine merkbare Senkung der Unfallzahlen trotz eines leichten Anstieges im Jahr 2018 bei gleichzeitig massiver Steigerung der Verkehrsbelastung erreicht.

Verunglückte nach Fahrzeugart

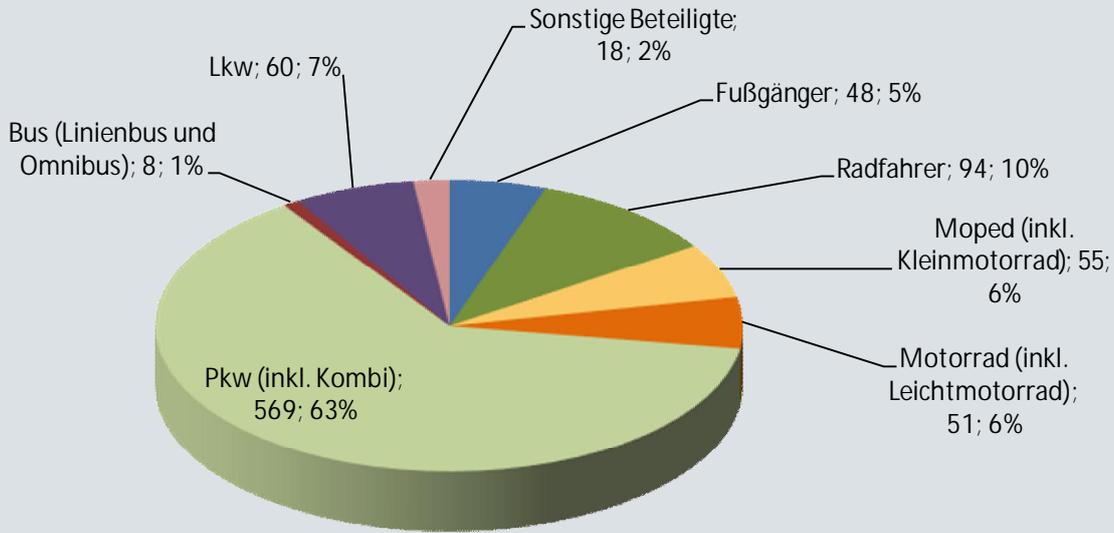


Abb. 12.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

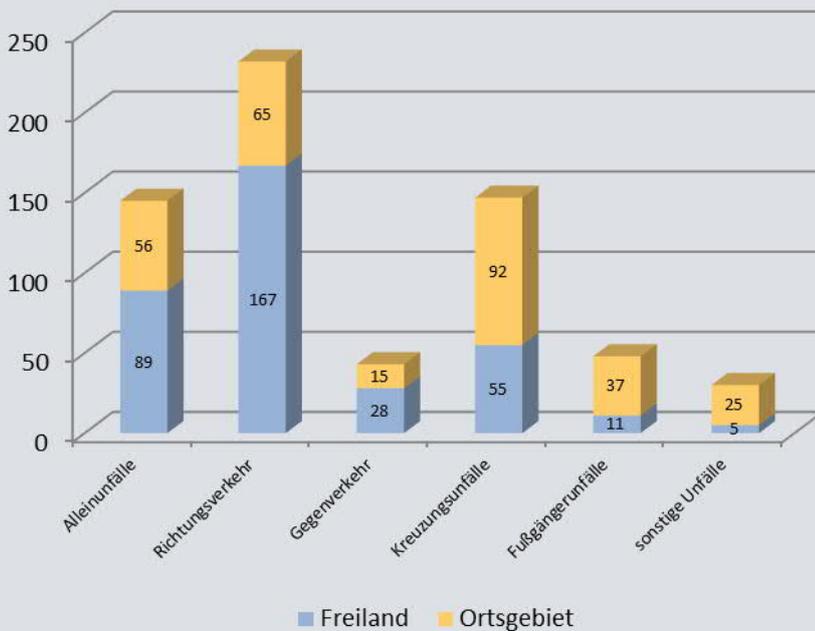
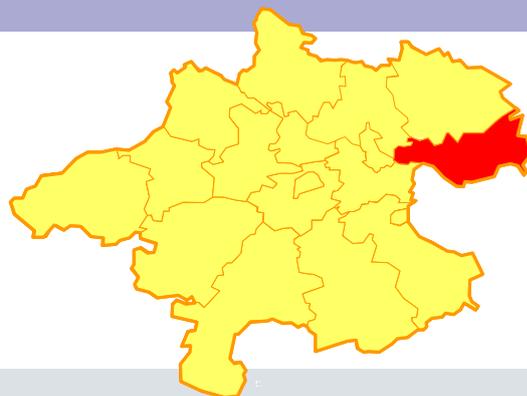


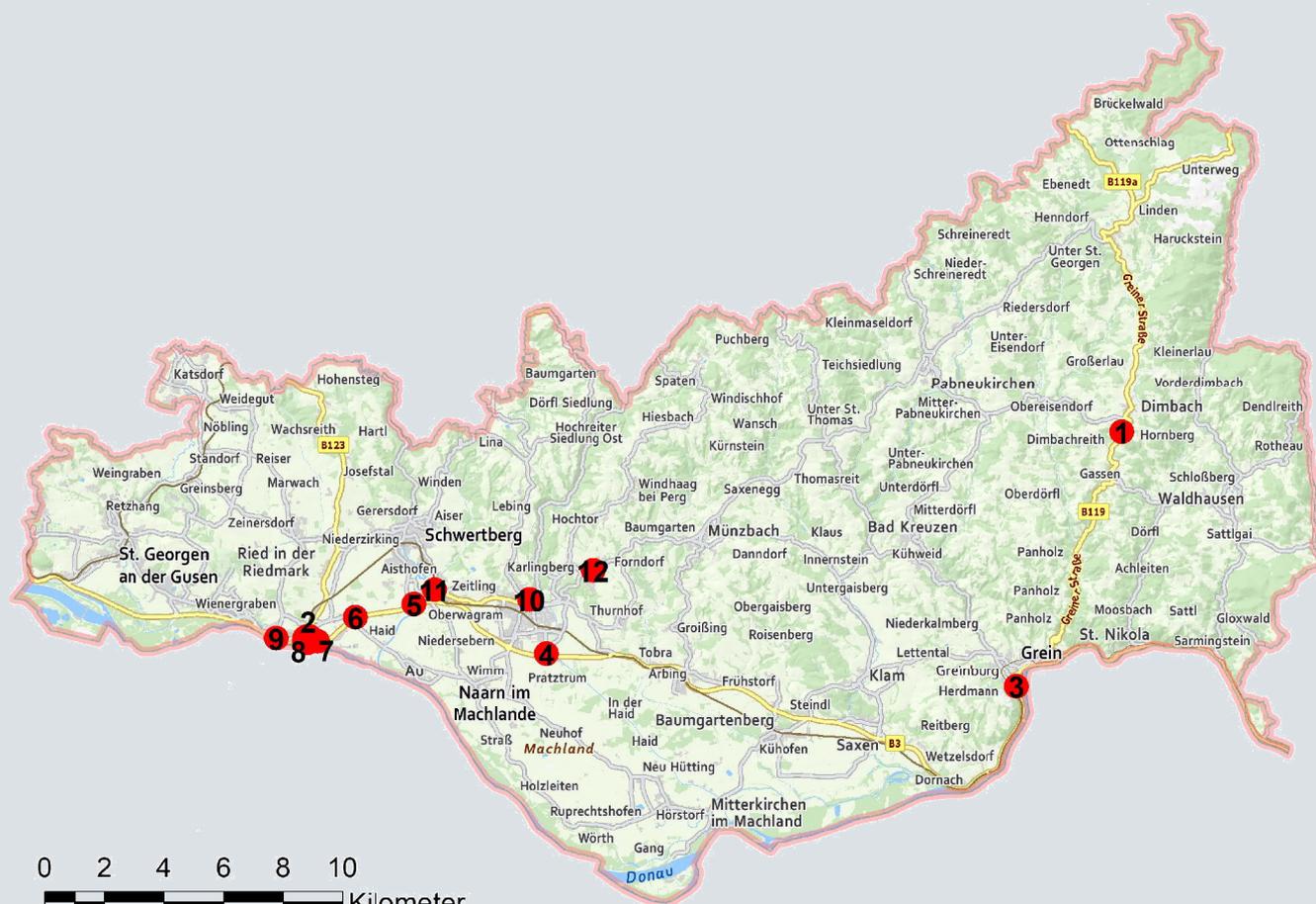
Abb. 12.5

Der Hauptunfalltyp im Bezirk Linz-Land ist der Unfall im Richtungsverkehr im Freiland, gefolgt von Kreuzungsunfällen im Ortsgebiet. Da in den letzten Jahren vielfach VLSA-geregelte Kreuzungen auch Außer Orts errichtet wurden, sind durch die höheren Geschwindigkeiten Auffahrunfälle durch Ablenkung vorprogrammiert. Die mit Abstand meisten Verkehrsunfälle wurden von PKW-Lenker/innen (63%) verursacht. Durch den in den letzten Jahren anhaltenden Boom des E-Bikes sind die Radfahrer/innen bereits an zweiter Stelle der Verunglückten im Jahr 2019 im Bezirk Linz-Land.

Bezirk Perg



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Perg



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Perg

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
1	B119 Greiner Straße	Kurvenbereich vor Hörnberg, km 22,200 - 22,380	2	0	2
2	B123 Mauthausener Straße	Donaubrücke, Krzg. Brückenstraße, km 5,430 - 5,650	5	3	2
3	B3 Donaustraße	Bereich Bahnhof Grein, km 189,676 - 189,79	1	1	2
4	B3 Donaustraße	Krzg. Münzbacherstraße, Perg Süd, km 209,82 - 209,965	0	4	2
5	B3 Donaustraße	Krzg. Aisttalstraße, Furth, km 214,9 - 215,15	4	3	1
6	B3 Donaustraße	Krzg Poneggenbachweg, km 216,946 - 217,190	2	0	3
7	B3 Donaustraße	Bereich Sparzufahrt, km 219,290 - 219,540	2	1	3
8	B3 Donaustraße	Bereich Donaubrücke, km 219,650 - 219,900	5	7	2
9	B3 Donaustraße	Heindlkai, km 220,715 - 220,965	0	5	1
10	B3C Donaustraße	Hauptplatz bis Friedhofstraße, km 211,470 - 211,673	0	3	2
11	B3C Donaustraße	Krzg. Oberwagram, km 214,923 - 214,930	0	2	2
12	L1423 Münzbacher Straße	Kurve nach Anbindung Mitterberg, km 2,607 - 2,737	1	1	4

Unfallkenngrößen 2017 - 2019

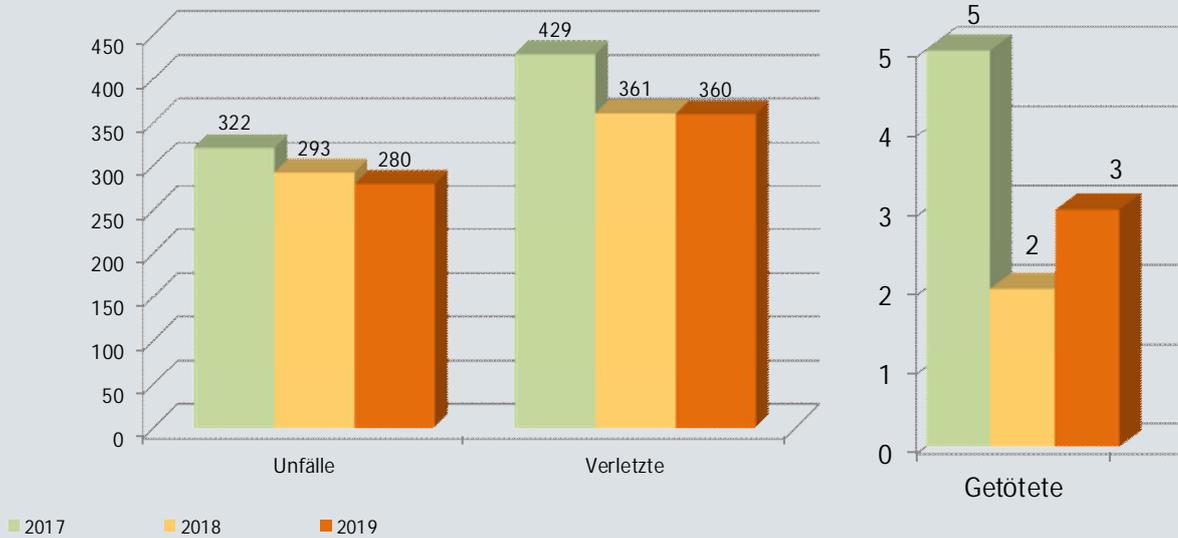


Abb. 13.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

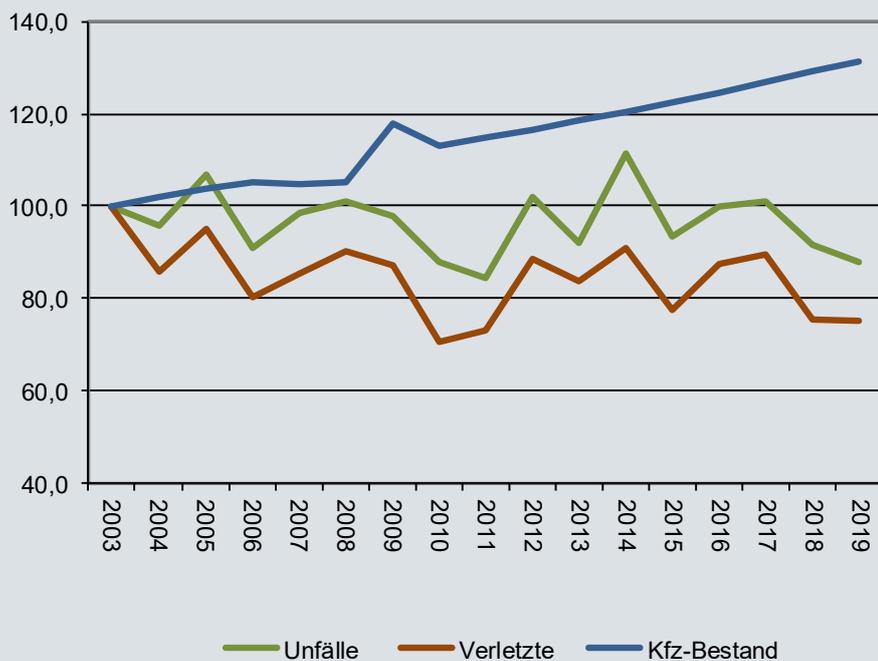


Abb. 13.4

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

Verunglückte nach Fahrzeugart

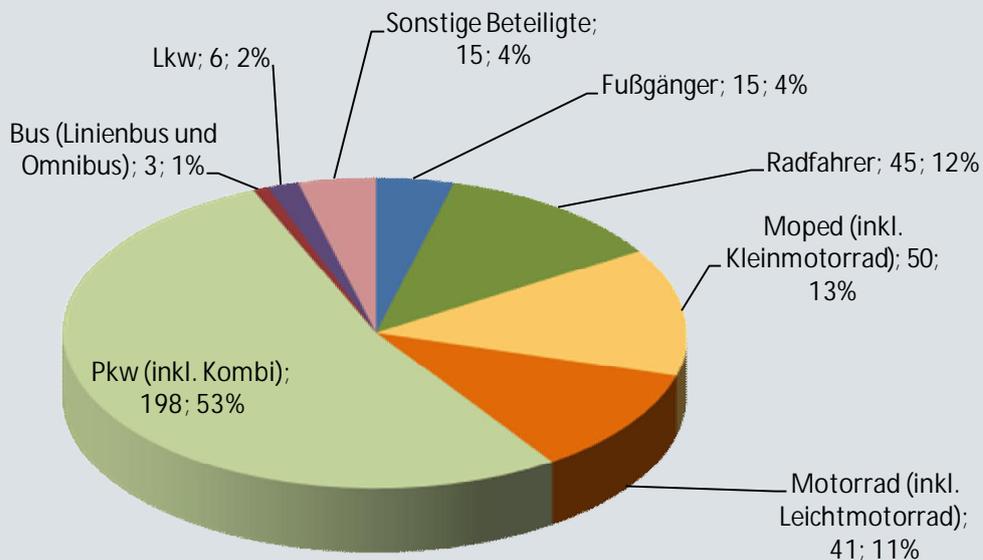
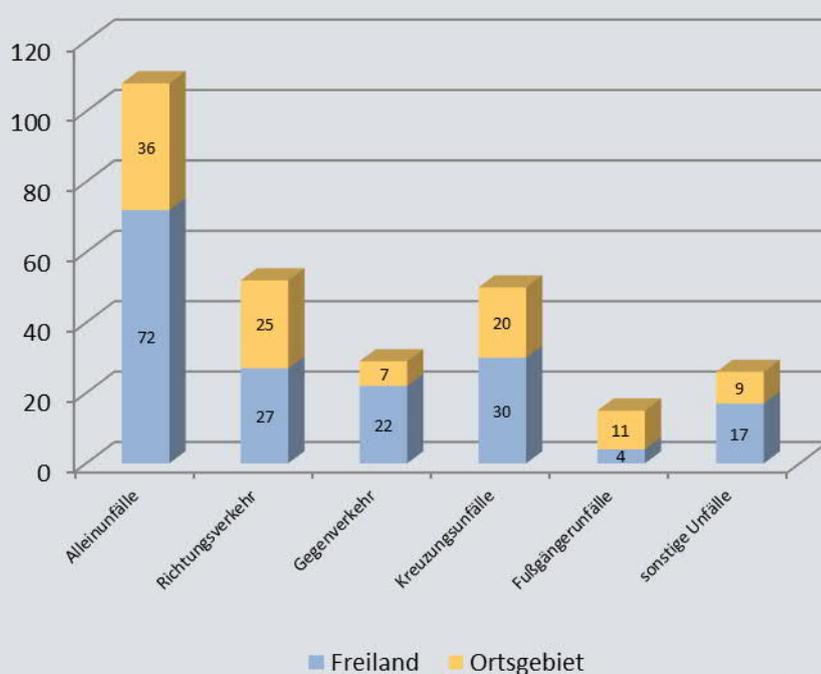


Abb. 13.4

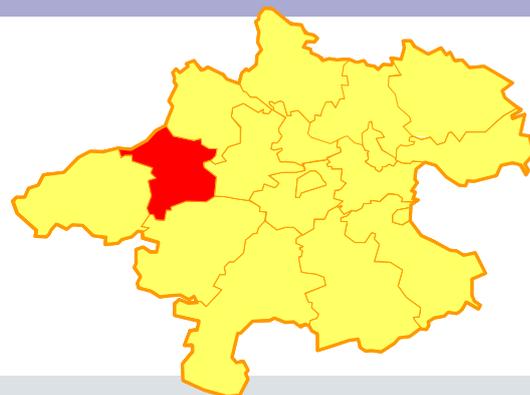
Unfälle nach Unfalltypenobergruppen



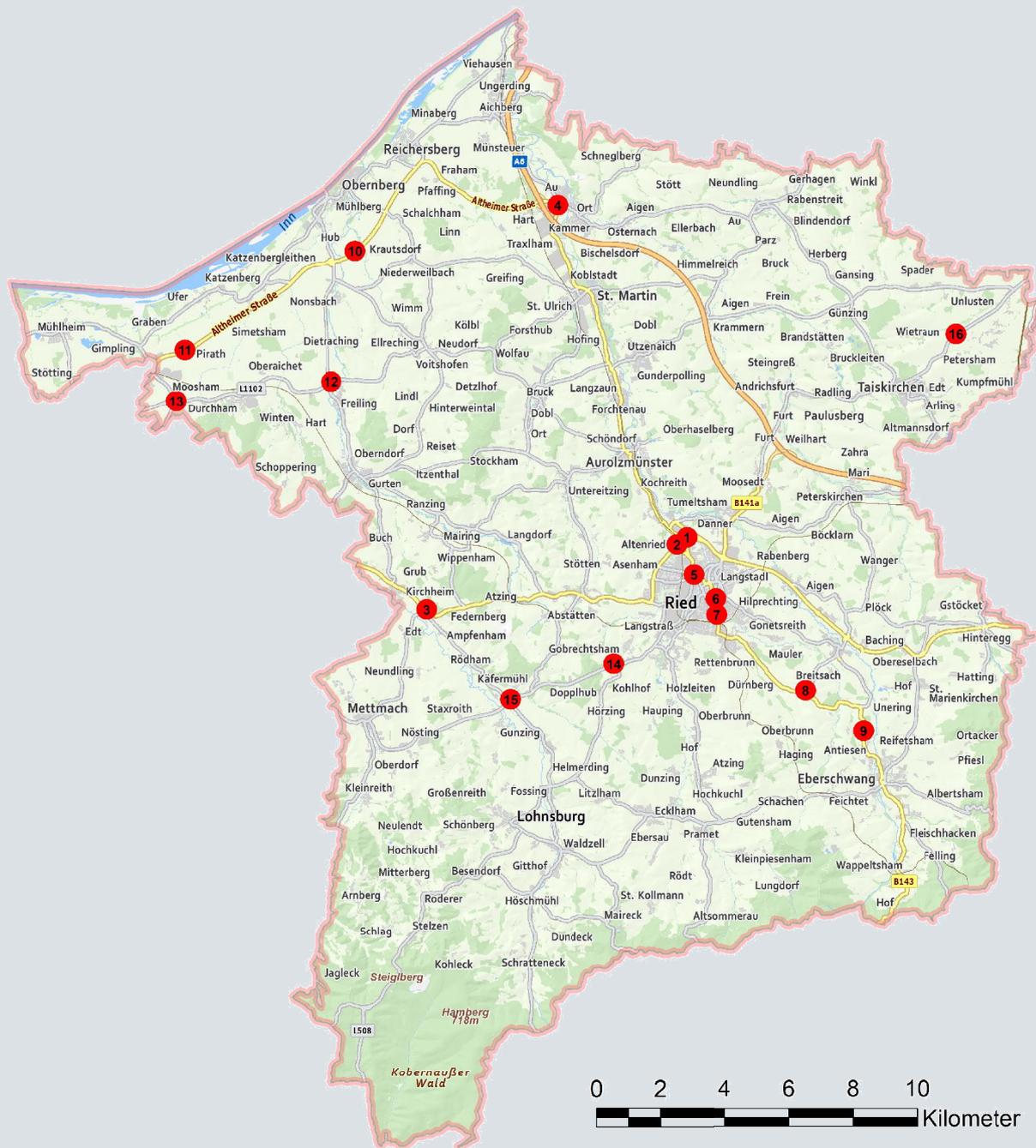
Der Alleinunfall im Freiland ist mit 25% der häufigste Unfalltyp. Hier ist die nicht angepasste Geschwindigkeit die Hauptunfallursache.

Abb. 13.5

Bezirk Ried



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Ried



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Ried

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
1	B141 Rieder Straße	Gde. Aurolzmünster Altenried, km 24,600 - 24,810	1	2	2
2	B141 Rieder Straße	Gde. Aurolzmünster ,km 25,000 - 25,200	0	1	3
3	B141 Rieder Straße	Gde. Kirchheim, Kraxenberg, km 34,450 - 34,600	2	2	3
4	B143 Hausruck Straße	Gde. Reichersberg Kreuzung L522, km 0,599 - 0,810	1	2	2
5	B143 Hausruck Straße	Gde. Ried, Schärdingerstraße, km 13,780 - 14,030	0	3	3
6	B143 Hausruck Straße	Gde. Ried, Promenade, km 15,100 - 15,270	1	3	1
7	B143 Hausruck Straße	Gde. Ried, Peter Rosegger Straße, km 15,580 - 15,830	3	3	2
8	B143 Hausruck Straße	Gde. Hohenzell, Breitsach, km 19,800 - 19,813	1	1	2
9	B143 Hausruck Straße	Gde. Eberschwang, Gewerbegebiet Antiesen, km 22,700 - 22,800	0	2	4
10	B148 Altheimer Straße	Gde. St. Georgen b. O. Kreuzung Hub, Krautsdorf, km 7,790 - 7,800	2	0	2
11	B148 Altheimer Straße	Gde. Geinberg, km 14,080 - 14,082	1	1	1
12	L1087 Wippenhamer Straße	Gde. St. Georgen b. O, Kreuzung L1102 Geinberger Straße, km 10,100 - 10,156	2	2	2
13	L1102 Geinberger Straße	Gde. Geinberg, Kreuzung L1093 u. L1101, km 2,287 - 2,300	2	1	1
14	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Neuhofen i. I. Kohlhof, km 3,300 - 3,440	0	3	2
15	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Mehrnbach, Magetsham, km 6,870 - 6,900	3	0	3
16	L513 Unterinnviertler Straße	Gde. Taiskirchen, Petersham, km 12,670 - 12,890	0	1	2

Unfallkenngrößen 2017 - 2019

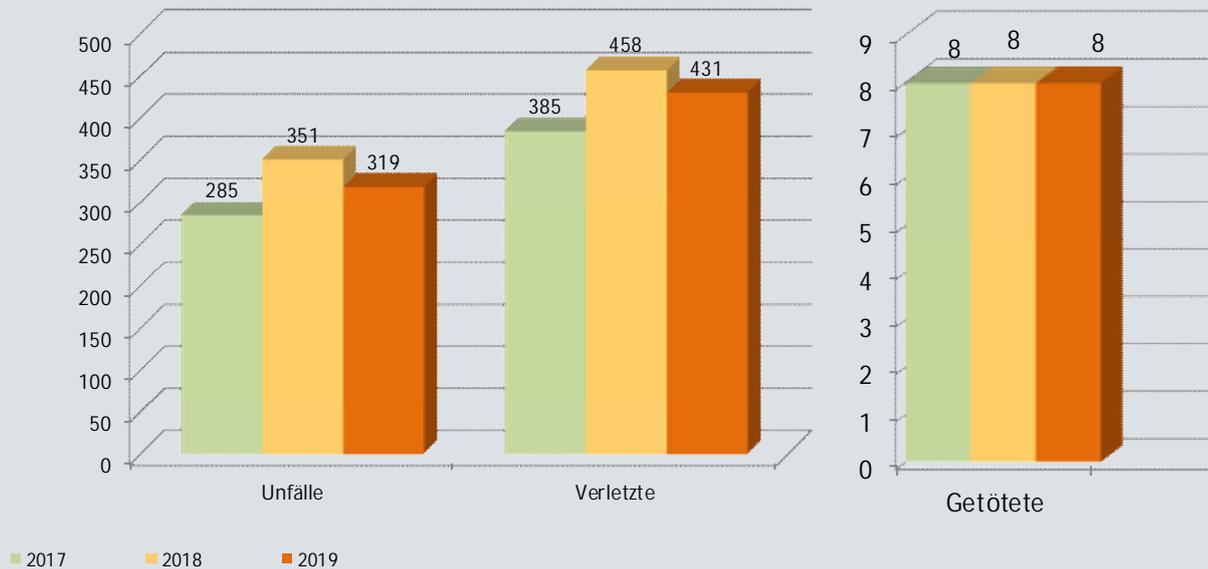


Abb. 14.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

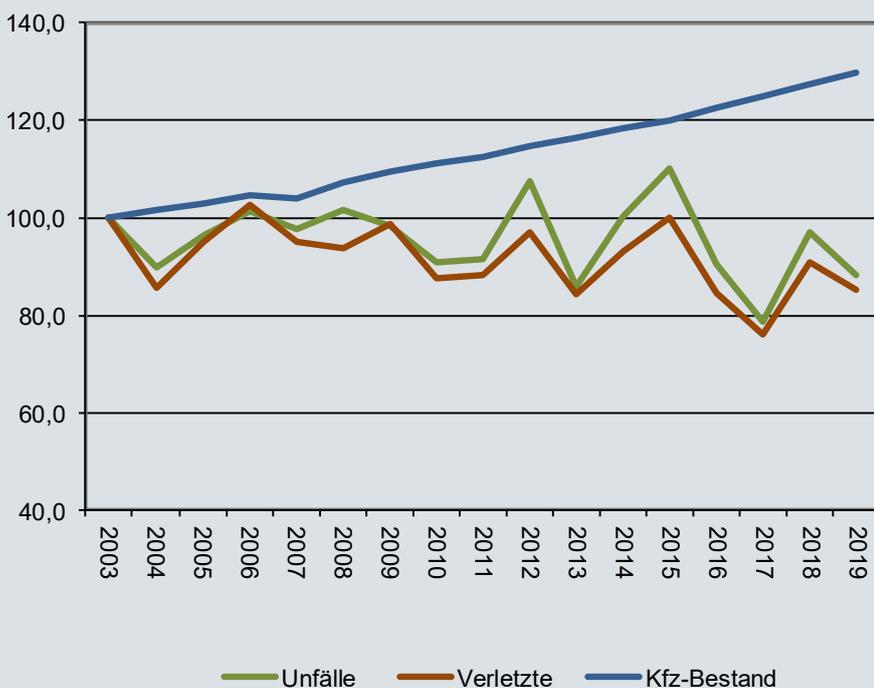


Abb. 14.3

Die Anzahl der alljährlich erfassten Unfälle mit Personenschaden, 319, im Bezirk Ried im Innkreis ist leicht zurückgegangen. Auf der B143 und die B141 passieren ca. 15% aller Ereignisse. Die Anzahl der getöteten Personen (8) ist im Hinblick auf den Vergleichszeitraum des Jahres 2018 unverändert. Im Hinblick auf die verunglückten Personen gab es im Jahr 2019 weniger.

Verunglückte nach Fahrzeugart

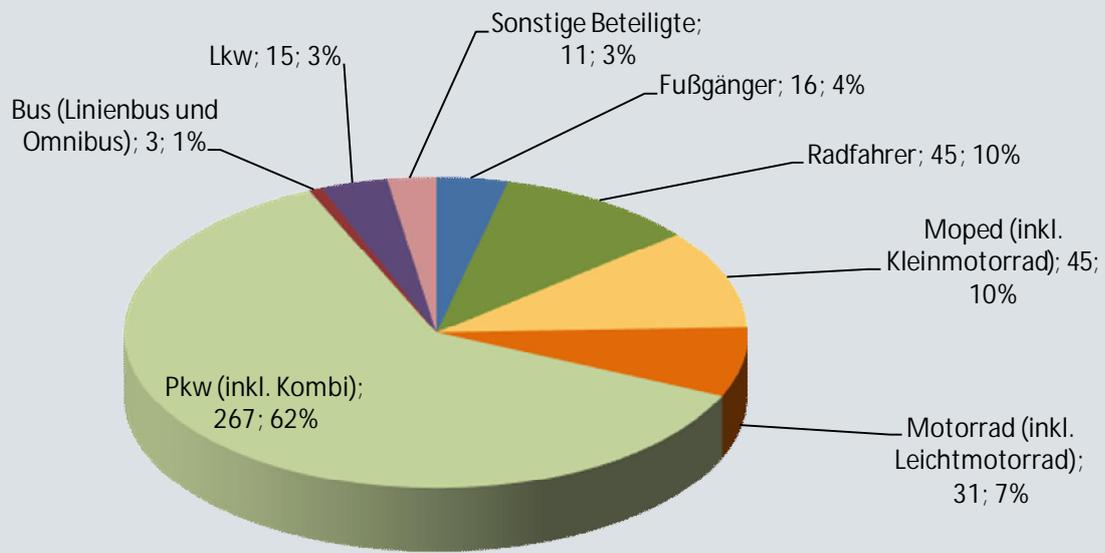


Abb. 14.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

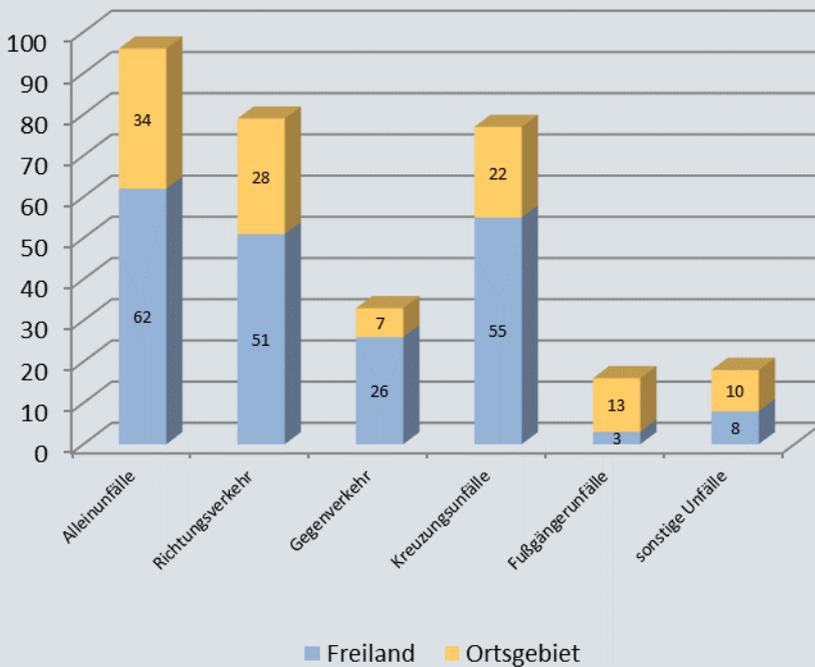
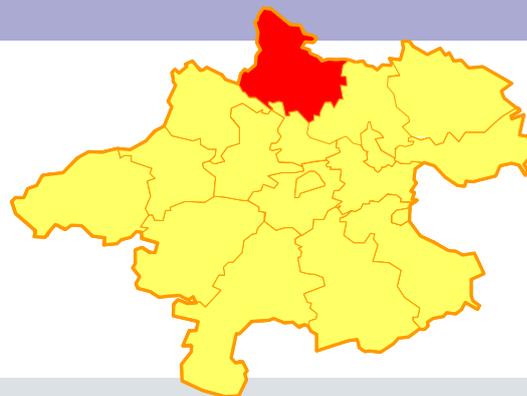


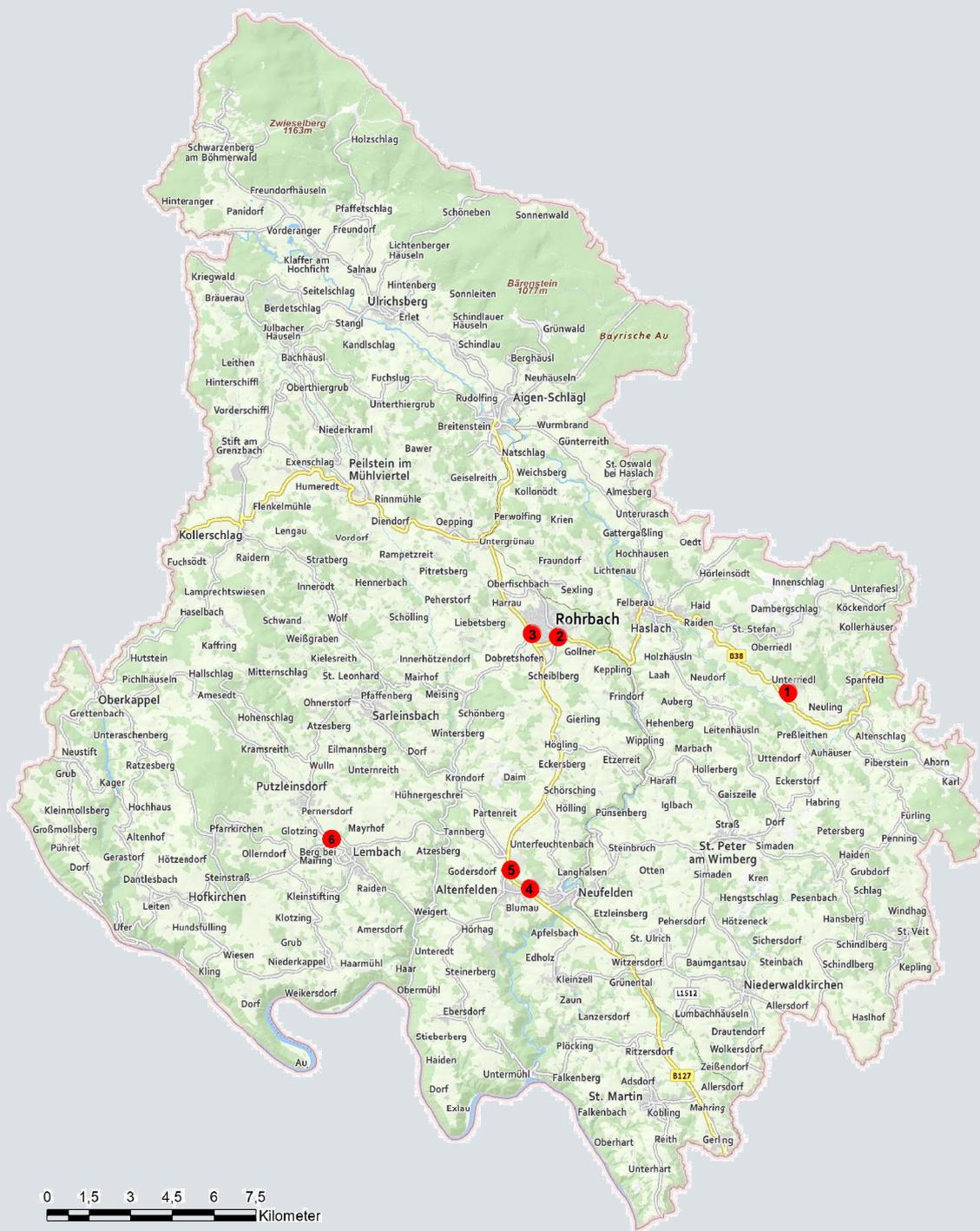
Abb. 14.5

Die Alleinunfälle waren bereits in der Vergangenheit die häufigste Unfallursache und sind rückläufig. Die Anzahl der Kreuzungsunfälle ist gleich geblieben. Die Vorfälle mit Fahrrädern sind gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken. Der Anteil der Alleinunfälle (Sturz) in diesem Bereich ist hoch. Diese Tendenz zeigt sich auch bei den Fußgängern. Die Beteiligung des Schwerverkehrs am Unfallgeschehen ist leicht gestiegen. Verschiedene bauliche Maßnahmen wurden in den vergangenen Jahren gesetzt um nachhaltig Regulierungsmaßnahmen voranzutreiben und die Unfallzahlen zu senken.

Bezirk Rohrbach



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Rohrbach



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Rohrbach

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
1	B38 Böhmerwald Straße	Freiland, Kurve(n) Ortschaften Preßleiten / Unterriedl km 139,650 - 139,900	3	2	2
2	B38 Böhmerwald Straße	sogen. Mayrhof-Krzig. mit Linzer Gde.Str. km 152,41 - 152,421	3	1	1
3	B38 Böhmerwald Straße	Krzig. mit Rampe von/zur L588 Tannberg Str., 80 km/h-Beschränkung km 153,600 - 153,600	0	2	2
4	B127 Rohrbacher Straße	sogen. "Veldener"-Krzig. mit Gemeindestr. 80 km/h-Beschränkung km 35,195 - 35,220	3	3	1
5	B127 Rohrbacher Straße	Krzig. mit L585 Obermühler Str. Freiland, km 36,200 - 36,225	1	0	3
6	L584 Falkenstein Straße	sogen. Glotzinger-Krzig. mit L1531 Amesedter Str. und L1528 Lembacher Str. Freiland, 70 / 80 km/h-Beschränkung km 7,550 - 7,564	2	1	2

Unfallkenngrößen 2017 - 2019

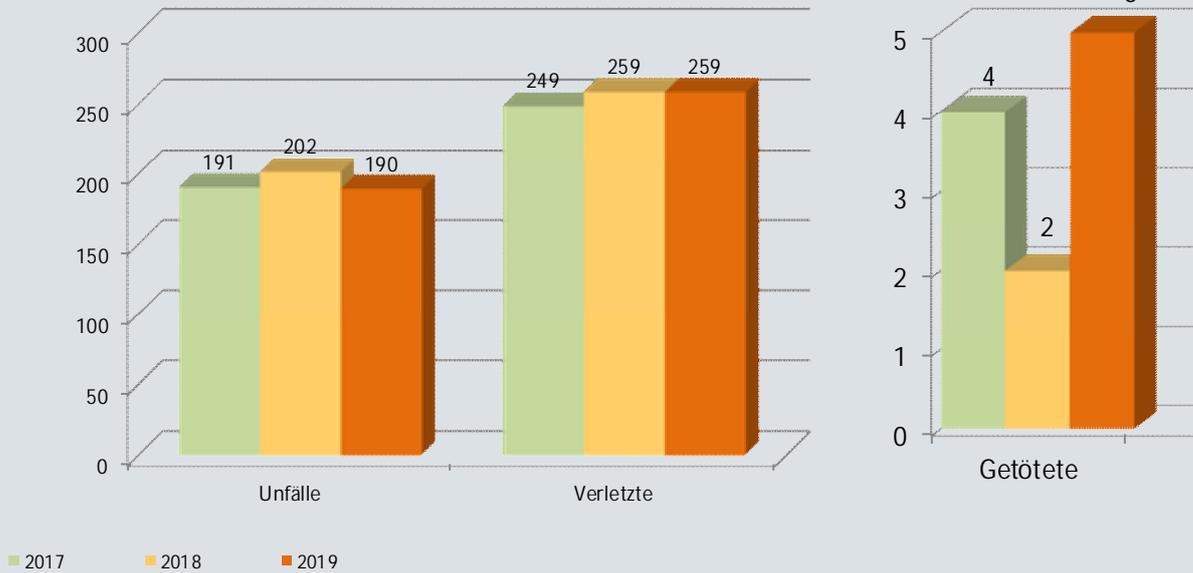


Abb. 15.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

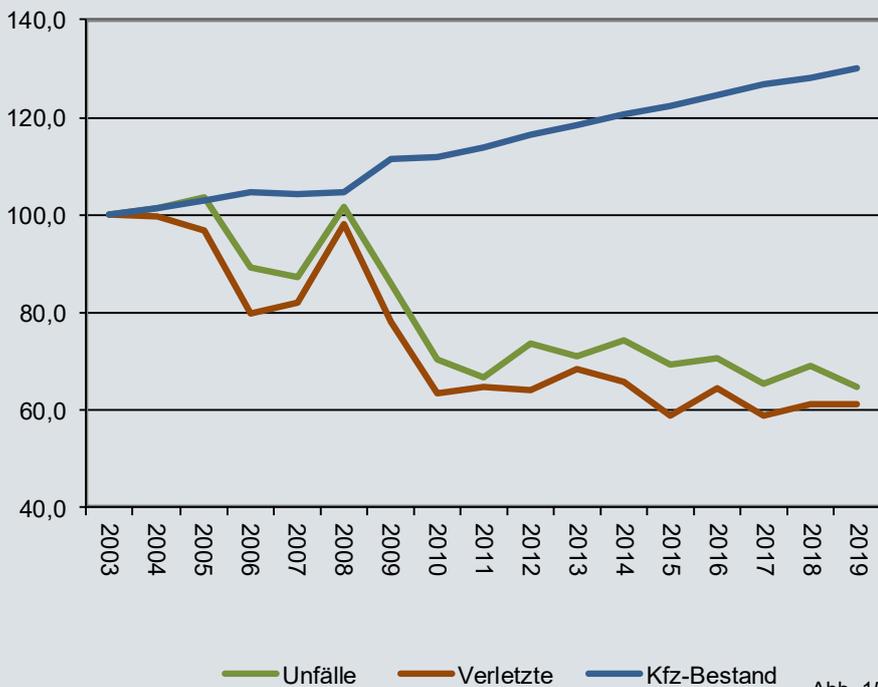


Abb. 15.3

Nach einer Zunahme im Jahr 2018 hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Bezirk Rohrbach im Jahr 2019 sogar wieder auf den niedrigsten Stand verringert. Die Anzahl der dabei verletzter VerkehrsteilnehmerInnen hat sich nach dem niedrigsten Stand im Jahr 2017 (seit 1990) zwar in den Jahren 2018 und 2019 leicht erhöht, liegt jedoch im Durchschnitt der Vorjahre.

Abgesehen davon, dass die Verletzungsschwere nicht nur von der passiven Sicherheit in den Kfz, sondern auch von Zufälligkeiten abhängt, und auch die Anzahl der Verkehrstoten aufgrund von Zufälligkeiten erfahrungsgemäß nicht proportional zum Unfallgeschehen ist bzw. sich meist nicht an Unfallhäufungsstellen ereignen, waren nach dem niedrigste Stand (seit 1990) im Jahr 2018 im Bezirk Rohrbach im Jahr 2019 fünf Verkehrstoten zu verzeichnen. Dabei handelt es sich um drei Gegenverkehrsunfälle und eine 79-jährige Fußgängerin, aber auch um einen Alleinunfall eines 76-jährigen Radfahrers.

Verunglückte nach Fahrzeugart

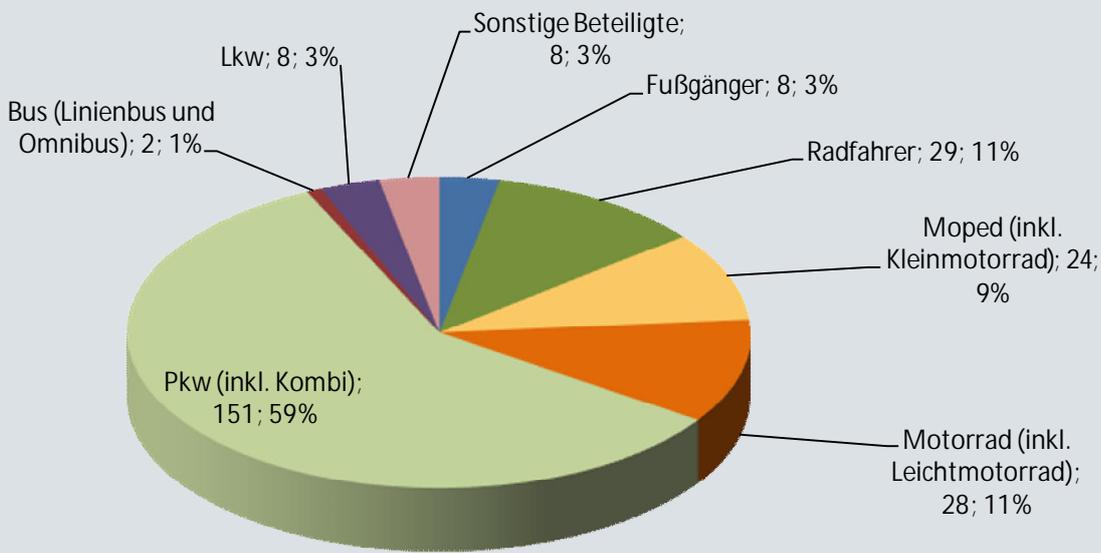


Abb. 15.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

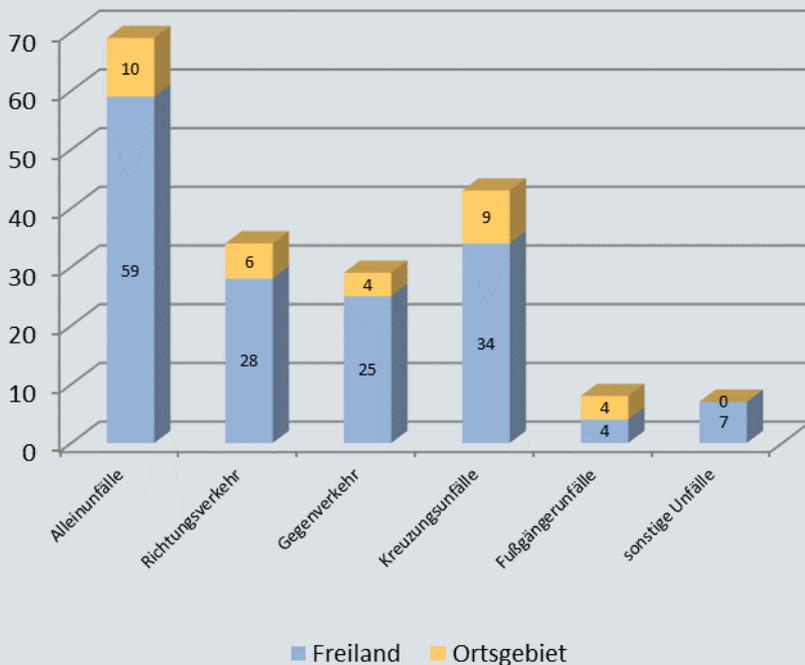
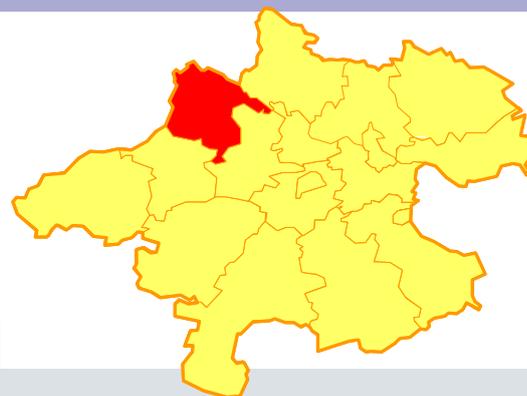


Abb. 15.5

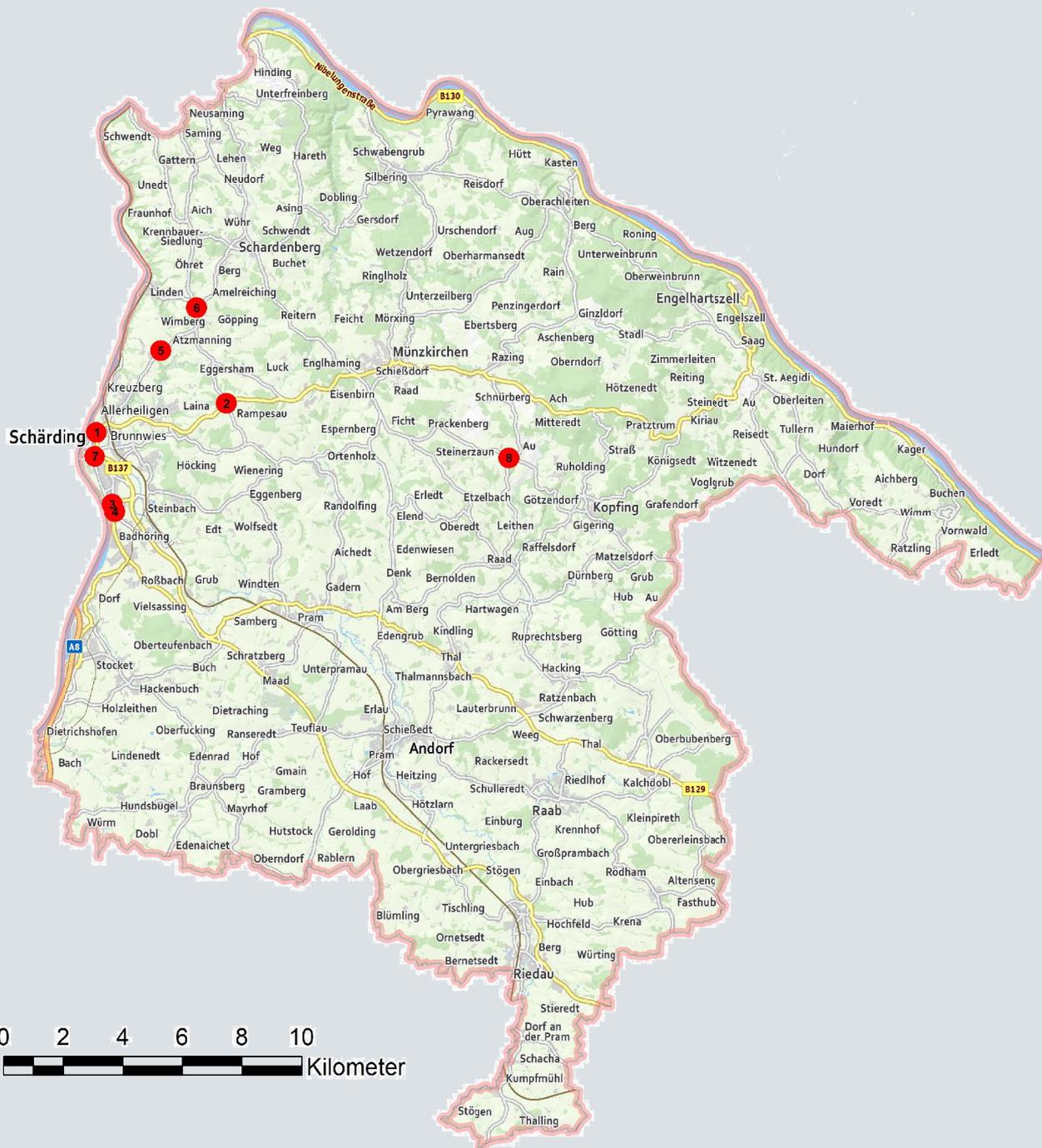
Nach leichten Zunahmen in den Vorjahren hat sich die Anzahl der Unfälle mit FußgängerInnen im Jahr 2019 fast halbiert. Jedoch ist bei Unfälle mit Beteiligung von RadfahrerInnen wie schon in den Vorjahren auch im Jahr 2019 eine leichten Zunahmen zu verzeichnen, wobei fast 1/3 der Altersgruppe 60+ angehörten und es sich bei 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 immer noch die Hauptunfallursache darstellen, nach ständigen Steigerungen im Jahr 2017 erstmals verringert haben, war im Jahr 2018 nochmal eine Steigerung und im Jahr 2019 eine Verringerung festzustellen. Bei Verkehrsunfälle mit Mopeds war in den Jahren 2016 und 2017 erstmals eine merkliche Verringerung zu verzeichnen und hat sich nach einer Zunahme im Jahr 2018 deren Anzahl im Jahr 2019 vor allem von 15-16-jährigen verringert, wobei 15-jährige Moped-LenkerInnen immer noch überdurchschnittlich beteiligt sind.

Bezirk Schärding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Schärding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Schärading

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
1	B136 Sauwald Straße	Ortsgebiet Schärading, Krzg. mit Rampe B137 Innviertler Str. und Passauer Gde.Str. bis Schutzweg beim Friedhof, km 0,010 - 0,025	1	2	2
2	B136 Sauwald Straße	Krzg. mit L1150 Eggershamer Str. und Rampesauer Gde.Str. (Korneredt) Freiland, 70 / 80 km/h-Beschränkung km 5,300 - 5,305	0	0	4
3	B149 Subener Straße	Ortsgebiet St. Florian a.l. Kreisverkehr mit L1143 Otterbacher Str. km 0,765 - 0,810	1	1	3
4	B149 Subener Straße	Krzg. mit Höbmansbacher Gde.Str. (zwei Äste), Freiland, 70 km/h-Beschränkung, km 1,040 - 1,100	3	1	2
5	L506 Schäradinger Straße	Sachsenberg / Rutzenberg Freiland, Walddurchfahrt km 2,900 - 3,050	1	2	1
6	L506 Schäradinger Straße	Krzg. mit L1153 Steinbrunner Str. und Gde.Straßen Zwickledt, 70 km/h-Beschränkung km 5,220 - 5,230	0	0	4
7	L1143 Otterbacher Straße	Stadtgebiet Schärading, sogen. LKH- (Mini-) Kreisverkehr mit Gde.Straßen "Alfred-Kubin-Str." + "Franz-Xaver-Brunner-Str." km 14,600 - 14,648	0	5	2
8	L1162 St.Roman Str.	Freiland, 50 km/h-Beschränkung sogen. Breitenbacher-Krzg. mit L1172 Ruholdinger Str. Str.km 3,435, km 3,340-3,430	1	2	1

Unfallkenngrößen 2017 - 2019

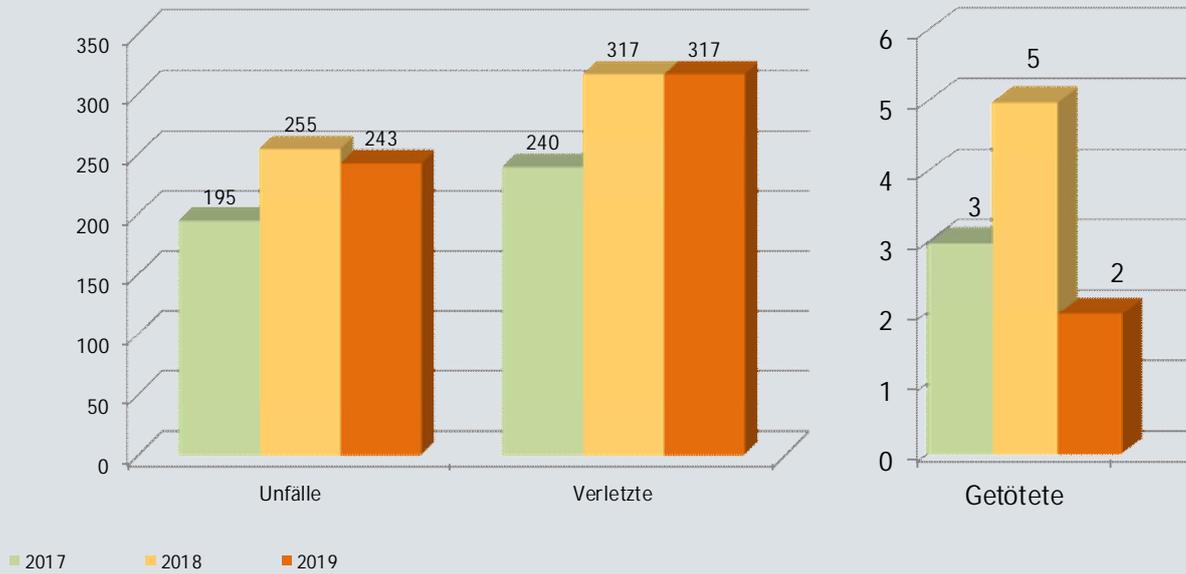


Abb. 16.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

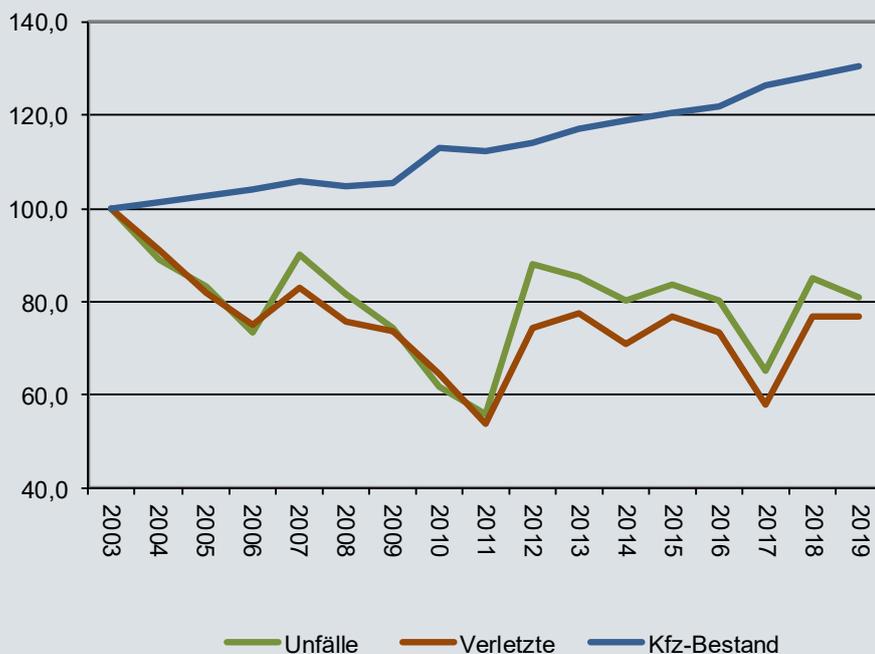


Abb. 16.3

Nach einer deutlichen Verringerung im Jahr 2017 und einer Zunahme im Jahr 2018 hat sich die Anzahl der Verkehrsunfall mit Personenschaden (UPS) im Bezirk Scharding im Jahr 2019 wieder verringert.

Ähnliches ist bei den verletzten VerkehrsteilnehmerInnen und auch der Anzahl der Verkehrstoten festzustellen, die sich auf zwei verringert hat. Dabei handelt es sich um Abkommensunfälle eines alkoholisierten 20-jährigen Pkw-Lenkers und eines dt. Motorrad-Lenkers.

Verunglückte nach Fahrzeugart

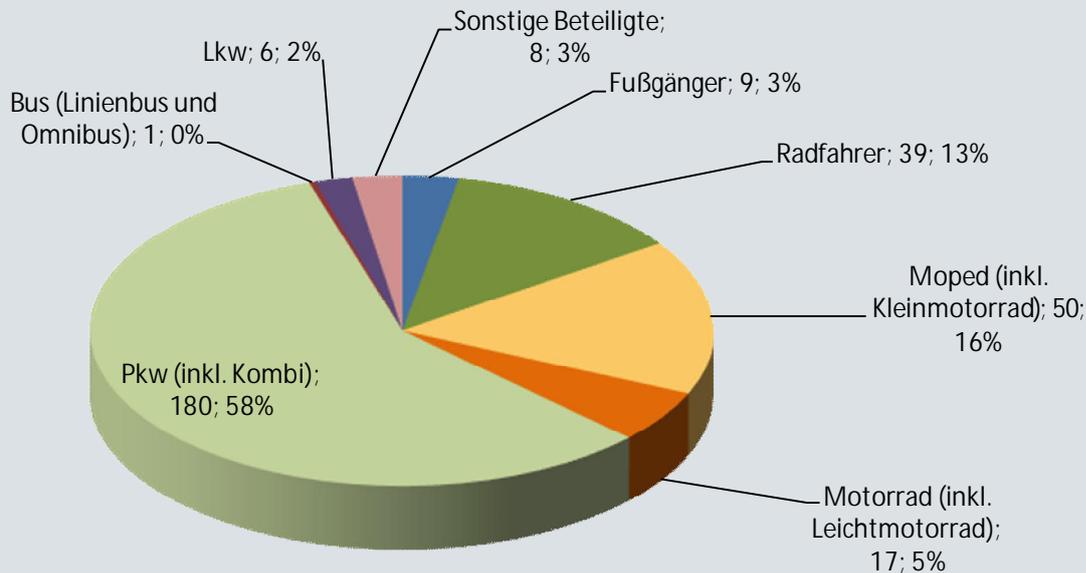


Abb. 16.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

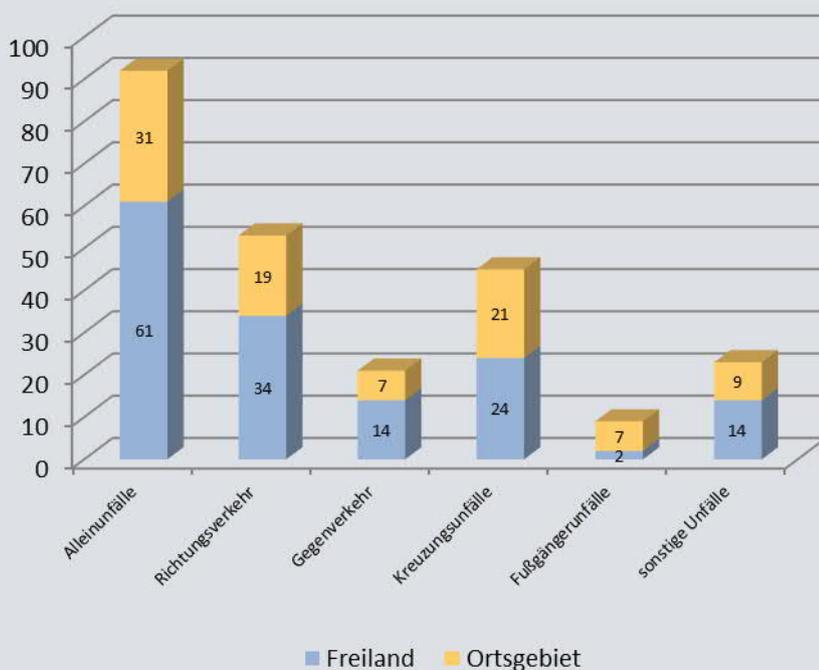


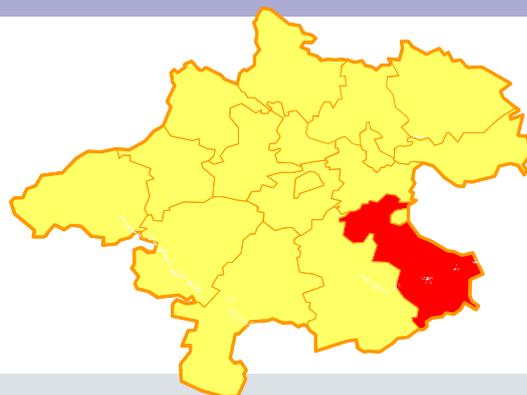
Abb. 16.5

Auch wenn sich im Bezirk Schärding der Anteil der Alleinunfälle nach einer beträchtlichen Zunahme Jahr 2018 auf über 40% im Jahr 2019 wieder auf rd. 1/3 etwas verringert hat, stellt dieser Unfalltyp generell die häufigste Unfallursache dar.

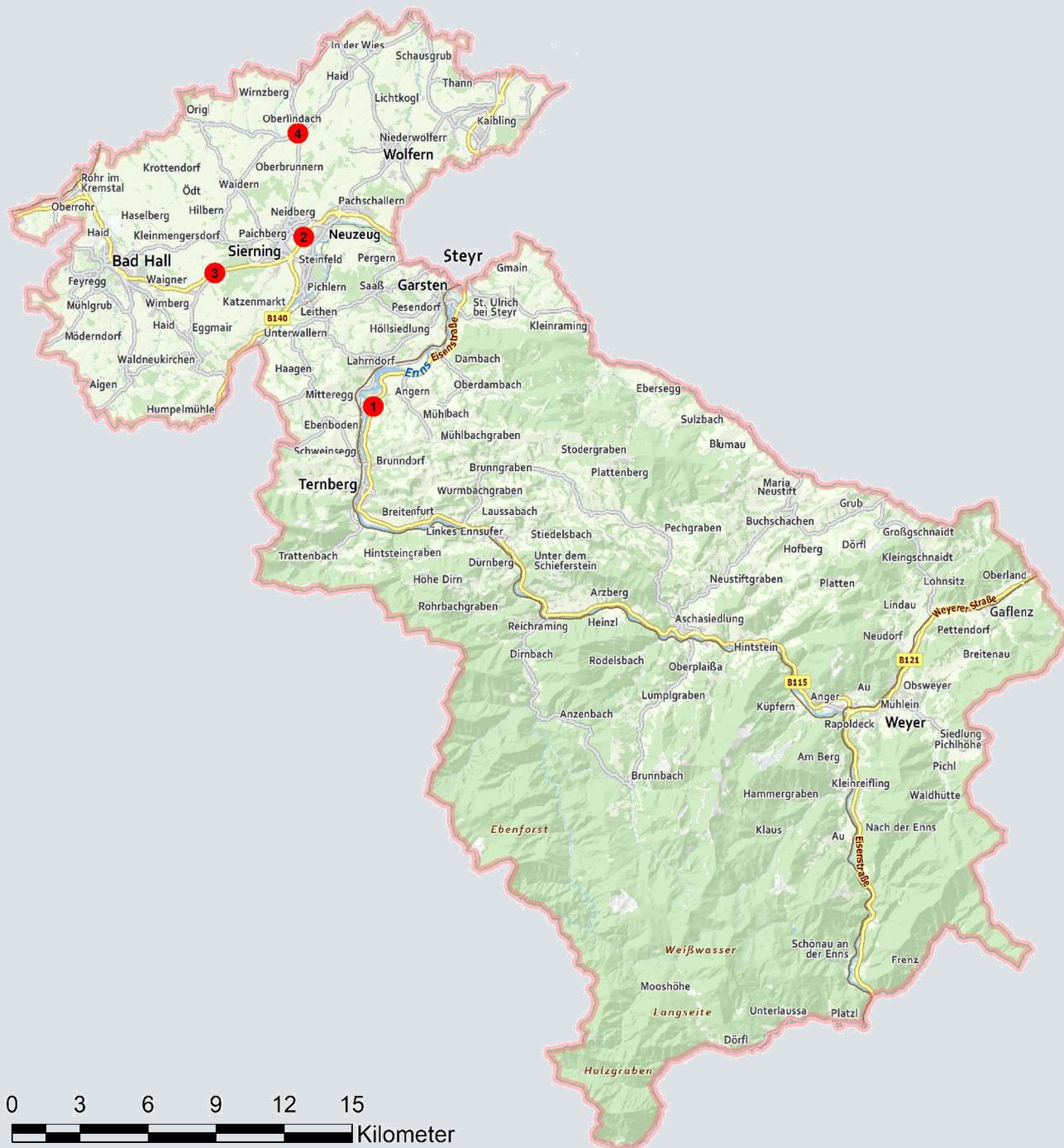
Nach einer erhebliche Zunahme der Unfälle mit RadfahrerInnen im Jahr 2018 ist zwar im Jahr 2019 eine leichte Verringerung zu verzeichnen, wobei es sich mit mehr als 50% überwiegend um Alleinunfälle handelt und mehr als 1/4 der RadfahrerInnen der Altersgruppe 60+ angehört.

Nachdem sich die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Moped-LenkerInnen im Jahr 2017 erstmals wieder verringert, jedoch im Jahr 2018 stark zugenommen haben, ist im Jahr 2019 wieder eine Reduktion auf den Durchschnitt der Vorjahre zu verzeichnen. Ähnlich wie in den Vorjahren ist auffällig, dass es sich zu mehr als 50% um Alleinunfälle handelt und der Anteil von 15-jährigen Moped-LenkerInnen auf rd. 45% (16-jährige rd. 1/4) weiter angestiegen ist.

Bezirk Steyr-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
1	B115 Eisenstraße	Maireben, km 29,930 - 30,100	0	0	3
2	B122 Voralpenstraße	Krztg L565 Sierninger Straße, km 40,360 - 40,550	1	3	1
3	B122 Voralpenstraße	Bereich Lagerhaus, km 44,886 - 45,067	1	1	2
4	L565 Sierninger Straße	Krztg L1365 , km 4,654 - 4,700	2	4	2

Unfallkenngrößen 2017 - 2019

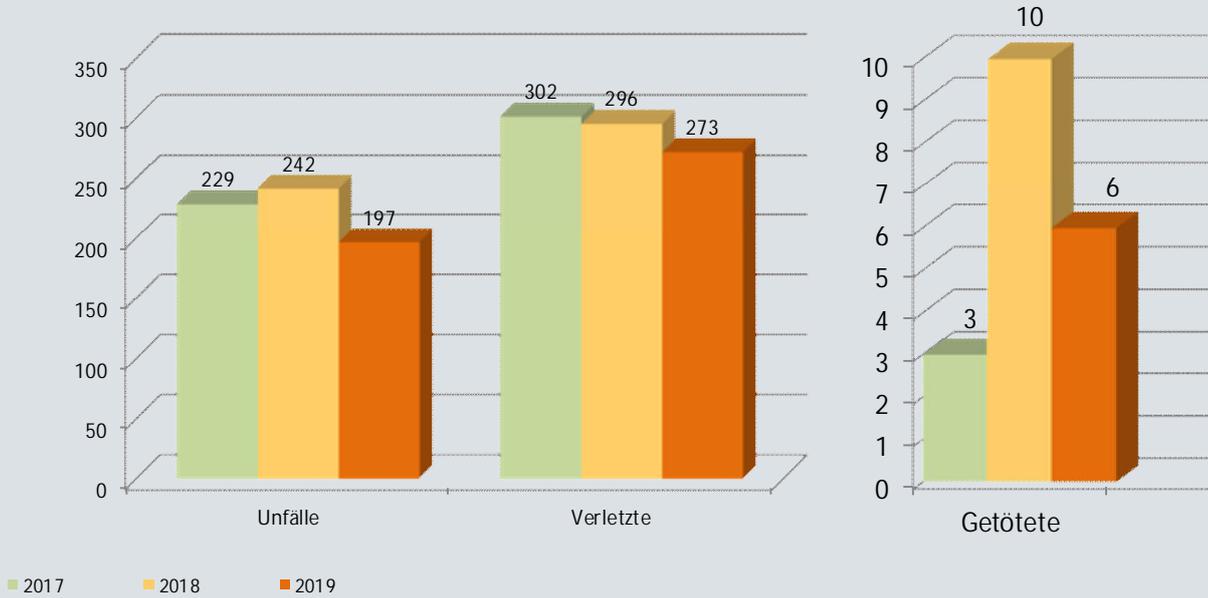


Abb. 17.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

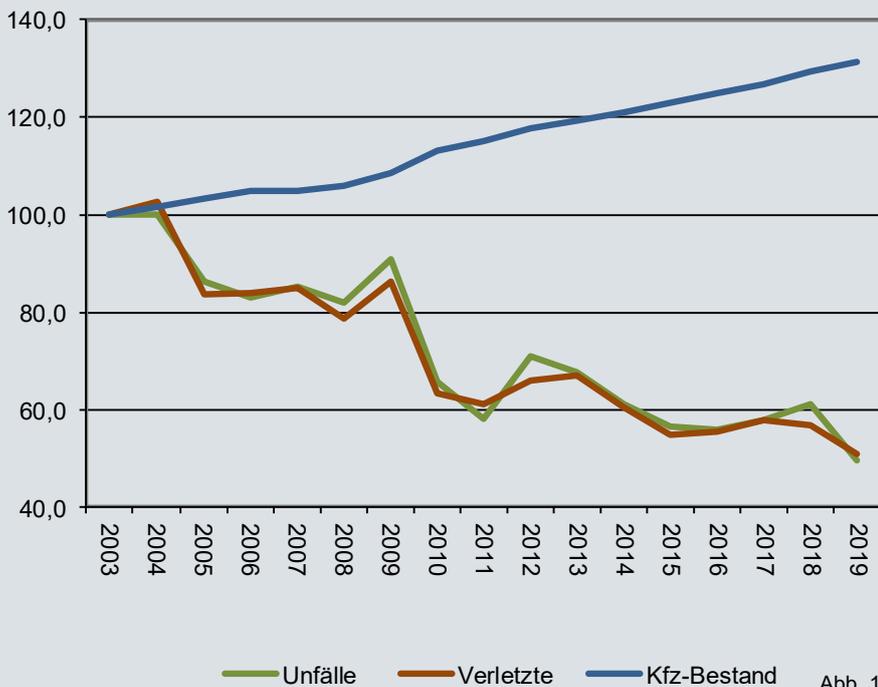


Abb. 17.3

Die Unfallkenngrößen sind alle wieder gesunken. Besonders erfreulich der Rückgang bei den Getöteten.

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

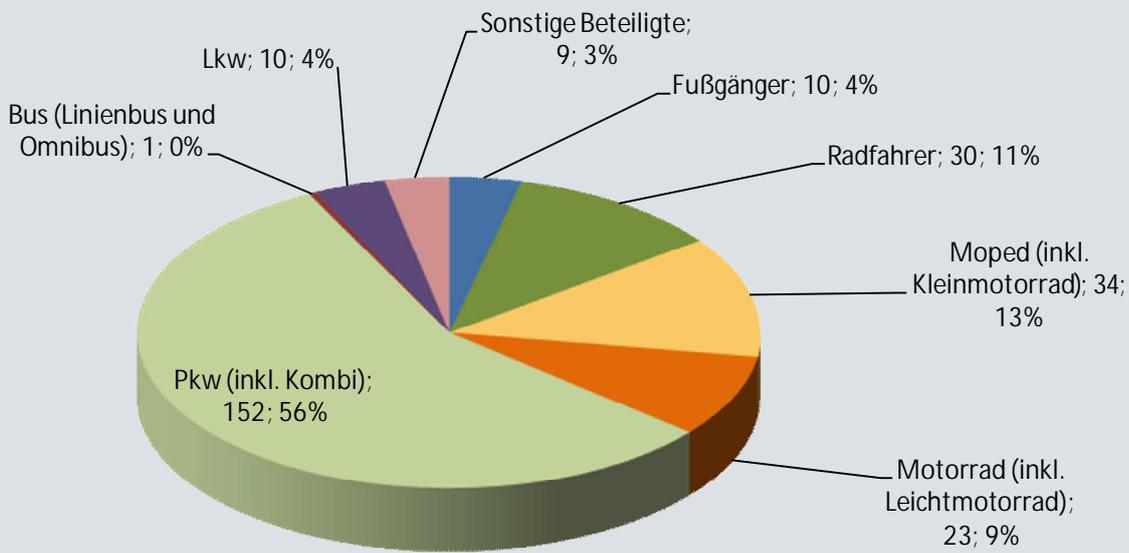


Abb. 17.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

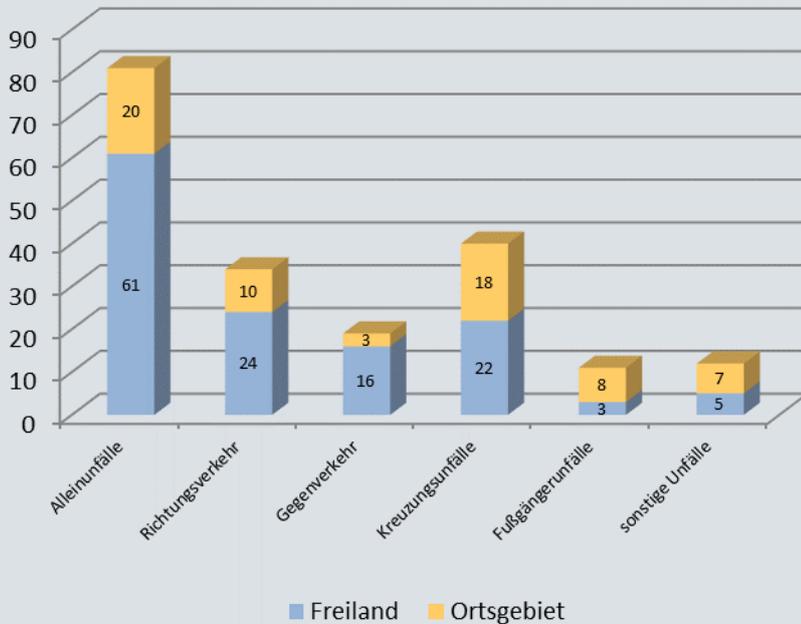
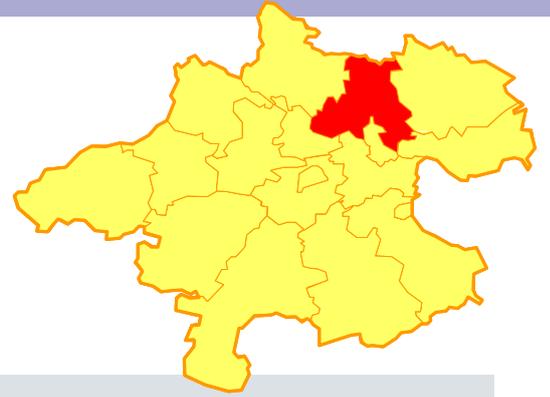


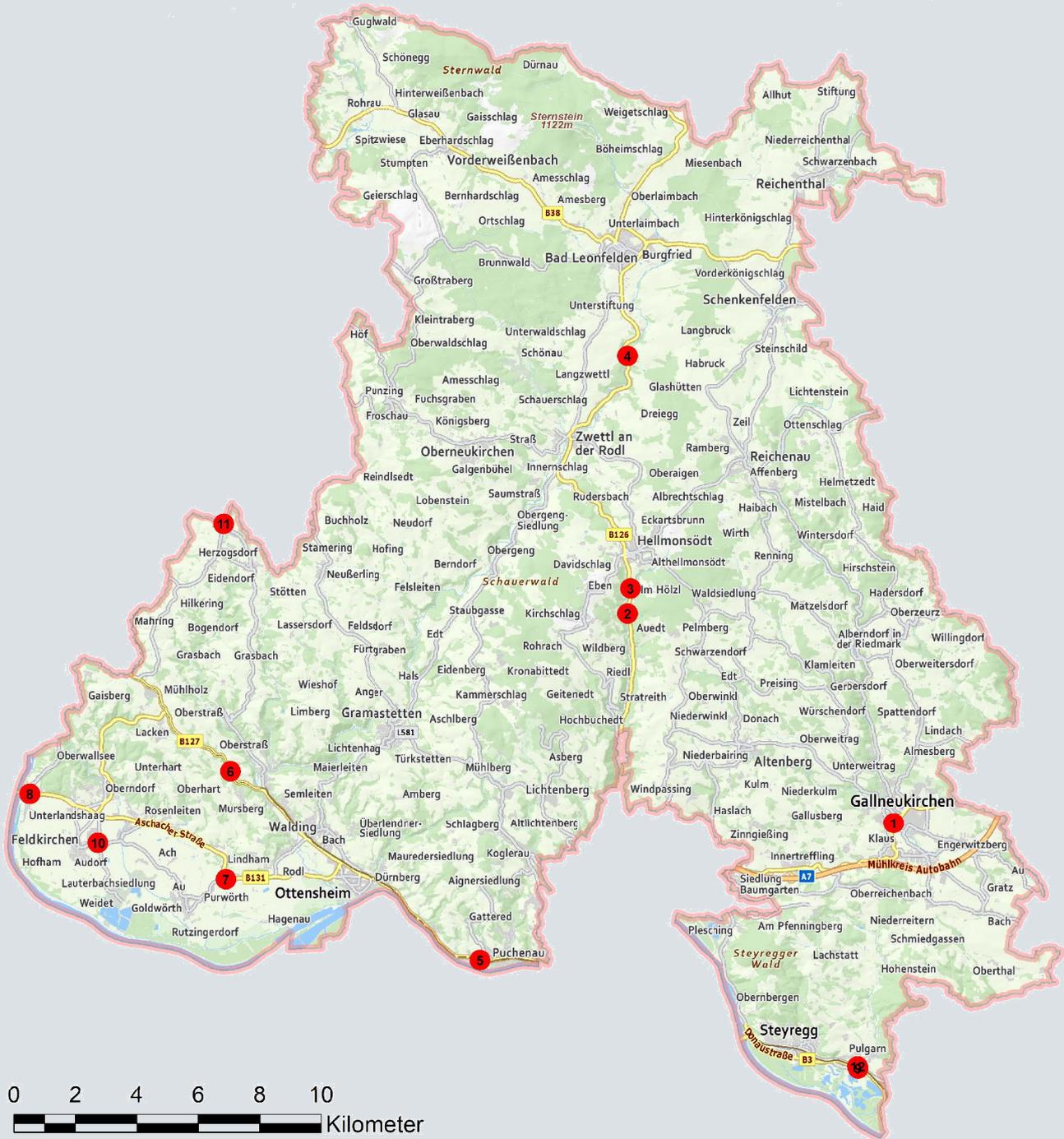
Abb. 17.5

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	2017	2018	2019
1	B125 Prager Straße	Gallneukirchen, km 11,653 - 11,681	2	0	4
2	B126 Leonfeldener Straße	Kirchschlag bei Linz, km 11,200 - 11,300	2	1	2
3	B126 Leonfeldener Straße	Hellmonsödt, km 12,450 - 12,510	1	3	1
4	B126 Leonfeldener Straße	Bad Leonfelden, km 22,600 - 22,750	3	2	1
5	B127 Rohrbacher Straße	Puchenau, km 6,700 - 6,863	4	0	3
6	B127 Rohrbacher Straße	St. Gotthard im Mühlkreis, km 17,360 - 17,580	0	2	3
7	B131 Aschacher Straße	Walding, km 4,120 - 4,210	4	0	0
8	B131 Aschacher Straße	Feldkirchen an der Donau, km 11,850 - 12,020	0	2	3
9	B3 Donaustraße	Steyregg, km 232,08 - 232,216	0	6	2
10	L1506 Goldwörther Straße	Feldkirchen an der Donau, km 5,488 - 5,660	0	0	4
11	L1511 Herzogsdorfer Straße	Herzogsdorf, km 6,799 - 6,815	1	2	1
12	L569 Pleschinger Straße	Steyregg, km 8,090 - 8,100	4	3	1

Unfallkenngrößen 2017 - 2019

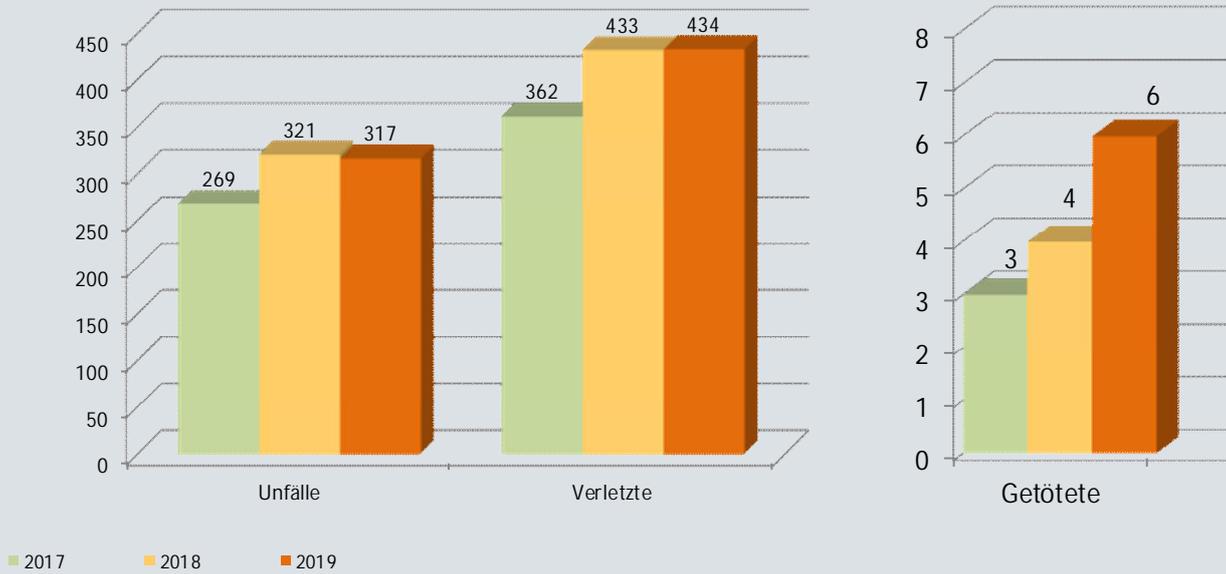


Abb. 18.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

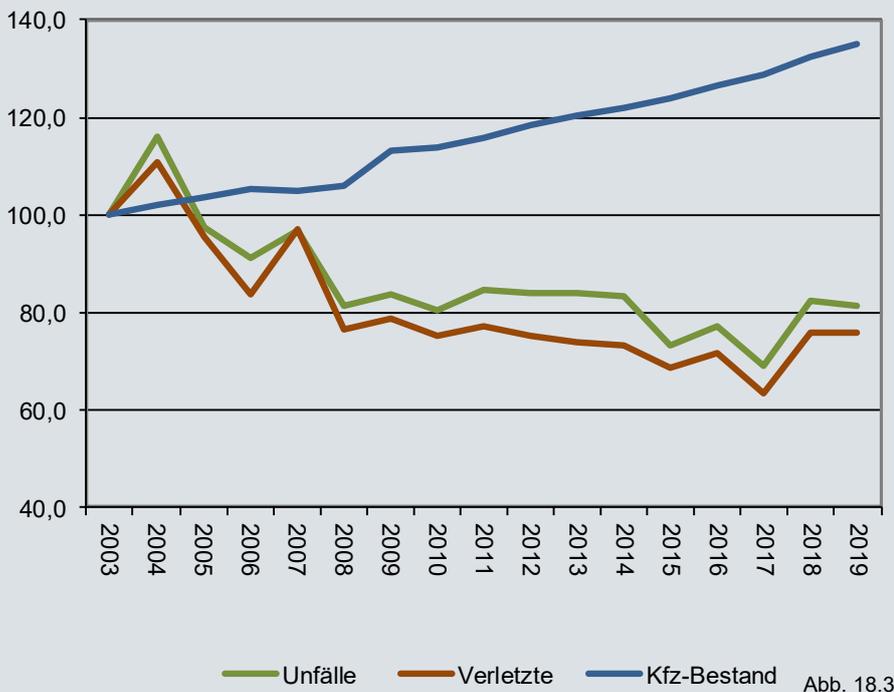


Abb. 18.3

Nachdem im Jahr 2018 gegenüber dem Jahr 2017, wo der niedrigste Wert an Unfallzahlen und verletzten Personen erreicht wurde, eine Zunahme der Unfälle und der verletzten Personen zu verzeichnen war, sind die Werte im Jahr 2019 annähernd mit dem Jahr 2018 gleichzusetzen.

Die Anzahl der Unfälle reduzierte sich um 4 von 321 auf 317 und die Anzahl der verletzten Personen stieg um 1 von 433 auf 434.

Die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer ist erfahrungsgemäß nicht proportional zu den Unfallzahlen und ist im Jahr 2019 von vier auf sechs gestiegen.

Wie fast jedes Jahr, ist auch im Jahr 2019 eine Steigerung des Kraftfahrzeugbestandes zu verzeichnen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

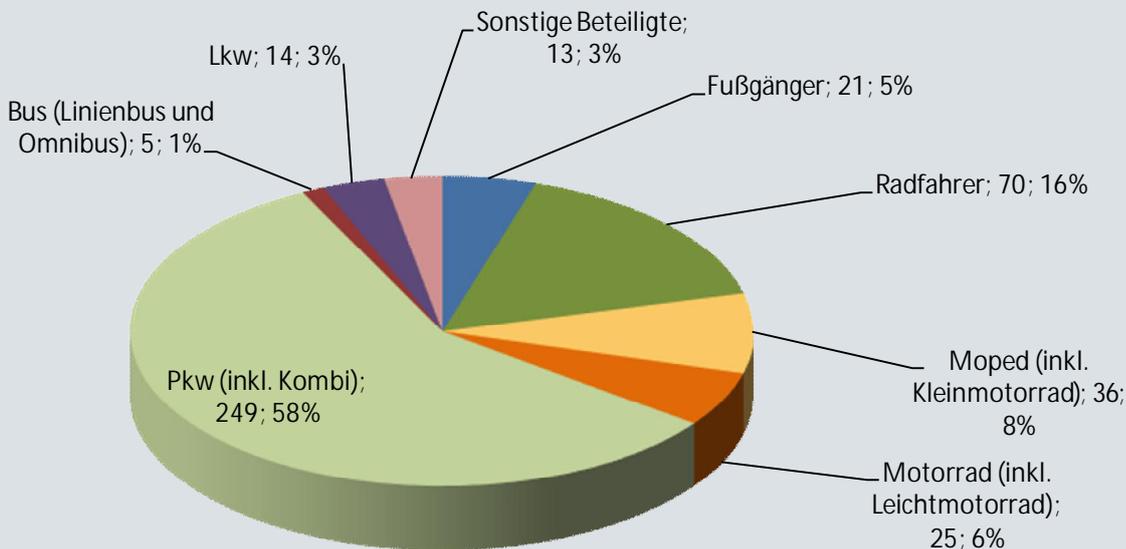


Abb. 12.5

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

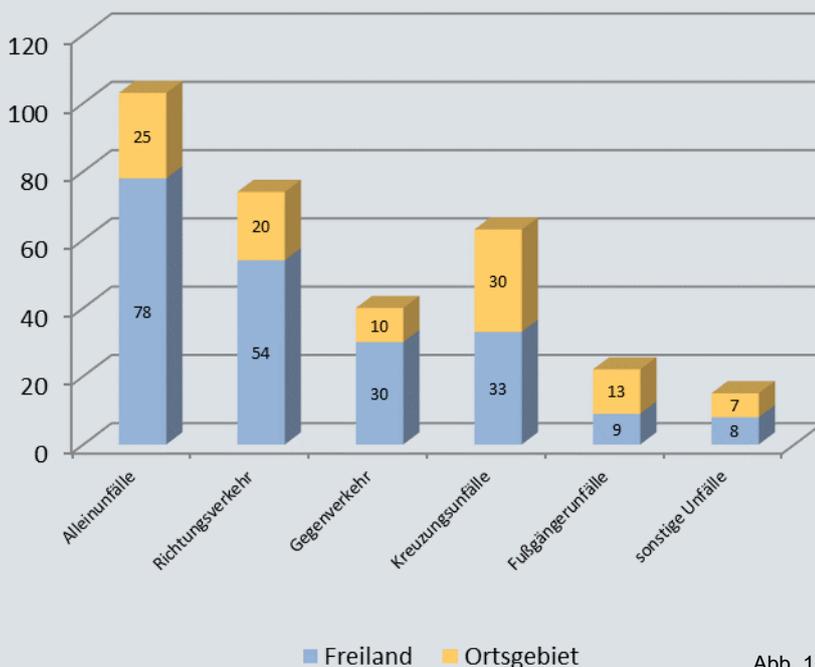
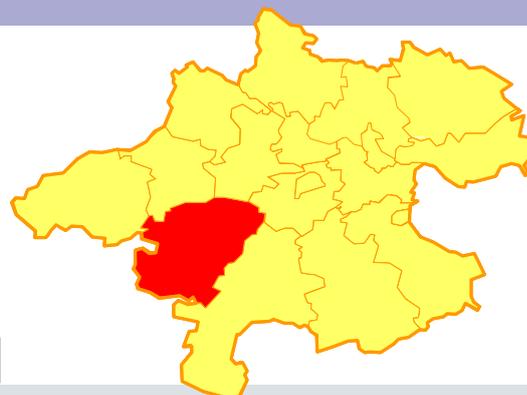


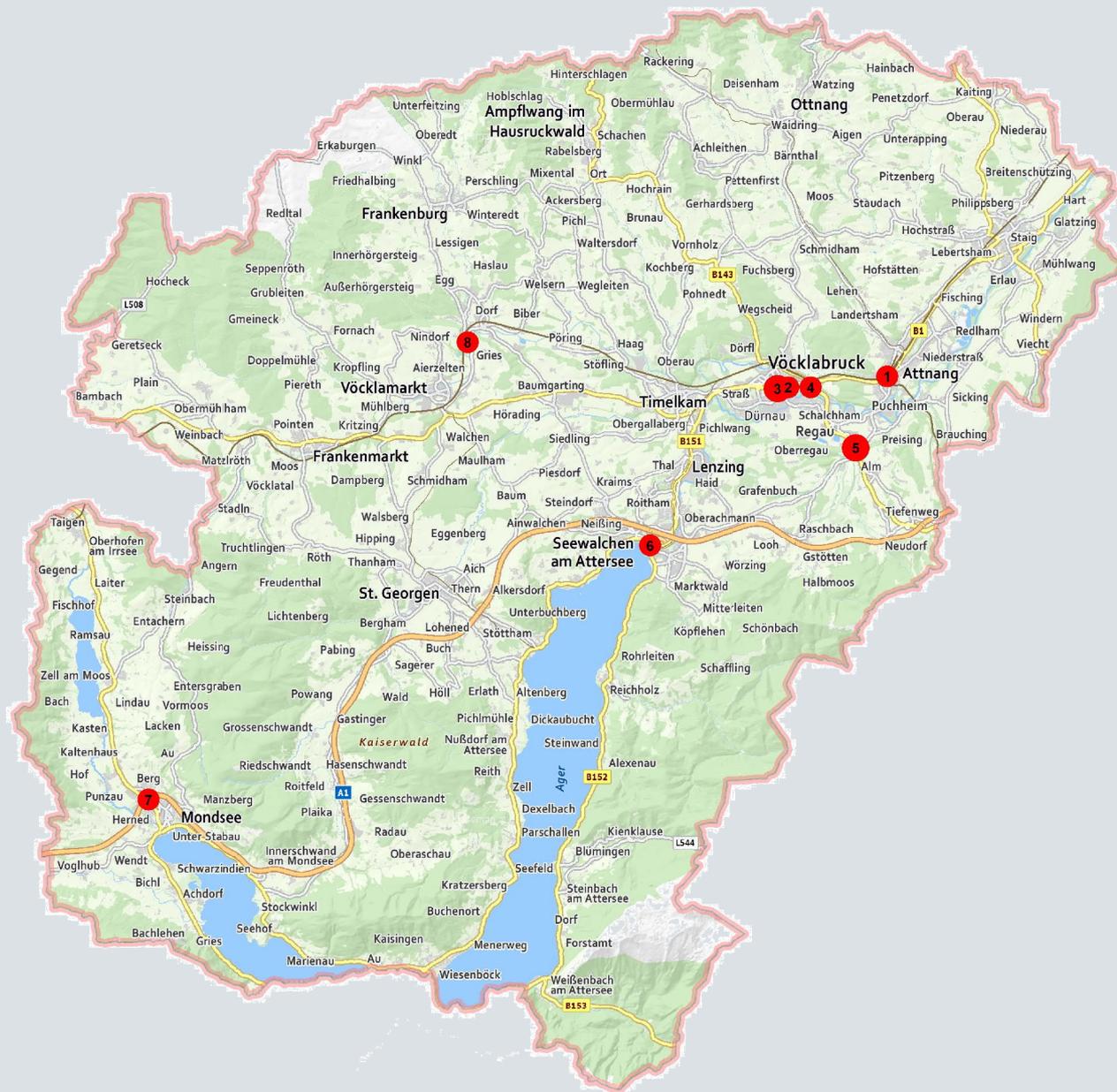
Abb. 18.5

Die Zahl der verletzten Personen bei Motorradunfällen ist im Jahr 2019 um 13 Personen gegenüber dem Jahr 2018, wo der Wert noch bei 38 lag, gesunken. Der Trend mit sinkenden Fußgängerunfällen konnte 2019 leider nicht wiedergespiegelt werden. Die Unfallzahl mit Fußgänger stieg um 5 Personen von 16 auf 21 und auch bei den Radfahrern ist eine Steigerung von 57 im Jahr 2018 auf 70 zu verzeichnen. Bei den Unfällen mit PKW Beteiligung reduzierte sich die Anzahl verunglückter Personen von 63% auf 58% bzw. in Zahlen von 274 auf 249. Die Entwicklung der Unfalltypenobergruppen zeigt einen nahezu ähnlichen Verlauf wie 2018. Nur die Zahl der sonstigen Unfälle hat sich mehr als halbiert.

Bezirk Vöcklabruck



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Vöcklabruck



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Vöcklabruck

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
1	B1 Wiener Straße	OG Attnang-Puchheim, Kreuzung mit Salzburger Straße, km 240,550 - 240,700	3	1	2
2	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck, Wagrainer Kreuzung, km 244,400 - 244,650	2	4	2
3	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck Eni Kreuzung, km 244,800 - 245,050	4	4	3
4	B145 Salzkammergutstraße	OG Vöcklabruck, Kreuzung B 145 mit Kopernikusstraße bzw. Max Plank-Straße, km 11,250 - 11,400	2	0	2
5	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, B145/L1265 Himmelreichkreuzung, km 14,400 - 14,700	3	4	3
6	B151 Atterseestraße	OG Seewalchen, Kreuzung mit B152, km 7,450 - 7,700	0	4	1
7	B154 Mondseestraße	Mondsee, Freiland 80 km/h, ASt Mondsee, km 16,400 - 16,620	4	1	2
8	L509 Frankfurter Straße	Vöcklamarkt, Freiland, Kreuzung L509 Mit L1277, km 25,000	1	1	2

Unfallkenngrößen 2017 - 2019

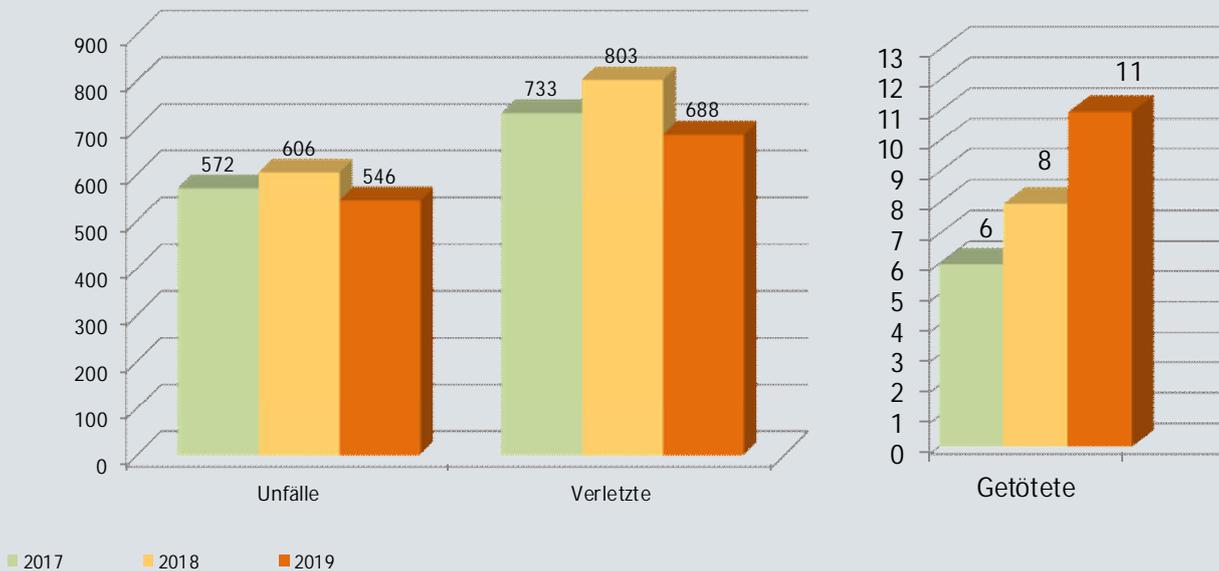


Abb. 19.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

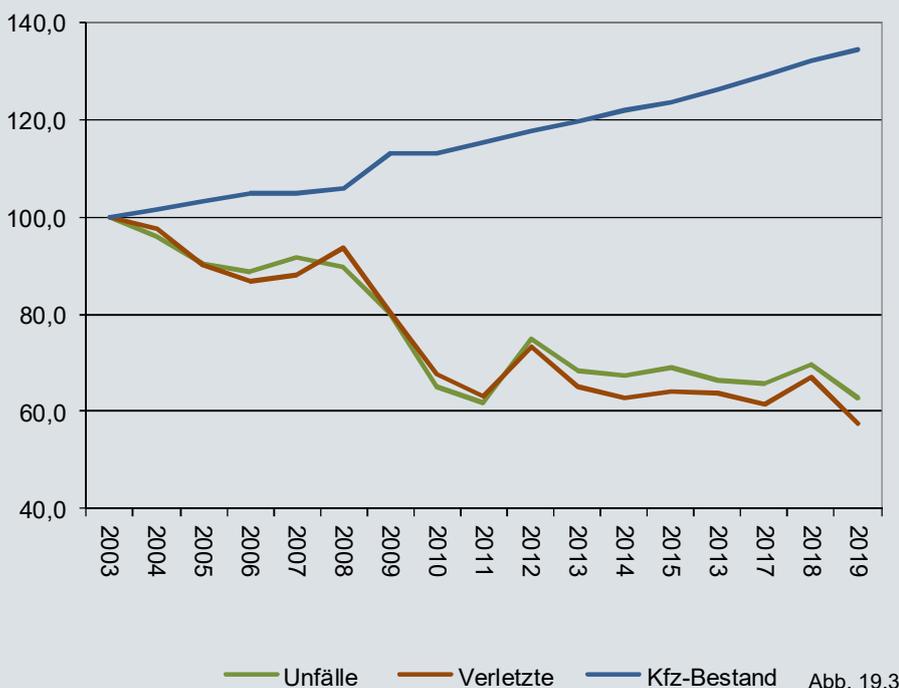


Abb. 19.3

Im Jahr 2019 konnte eine Absenkung der Unfallzahlen festgestellt werden. Nach einem Anstieg der Unfälle im Jahr 2018 von 572 auf 606 Unfälle mit Personenschaden ist die Anzahl dieser im Jahr 2019 mit 546 rückläufig und somit der tiefste Stand der letzten drei Jahre.

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.

Hinsichtlich der Verkehrstoten konnte in den letzten drei Jahren ein kontinuierlicher Anstieg registriert werden. Im Jahr 2019 betrug die Anzahl der tödlichen Verunglückten 11 Verkehrsteilnehmer und lag somit nur um einen verunglückten Verkehrsteilnehmer unter dem im Jahr 2016 von 12 tödlich Verunglückten.

Verunglückte nach Fahrzeugart

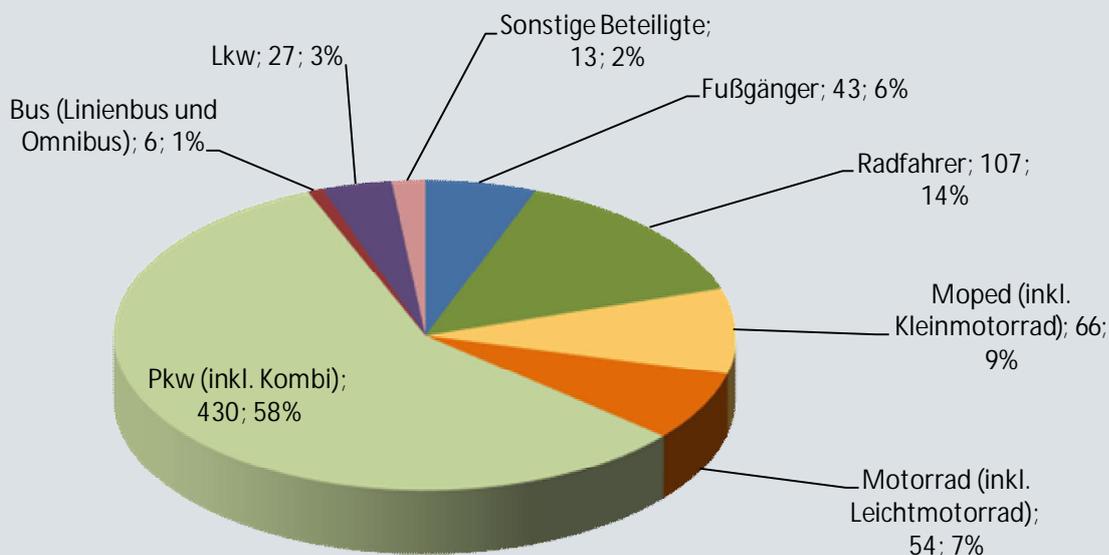


Abb. 19.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

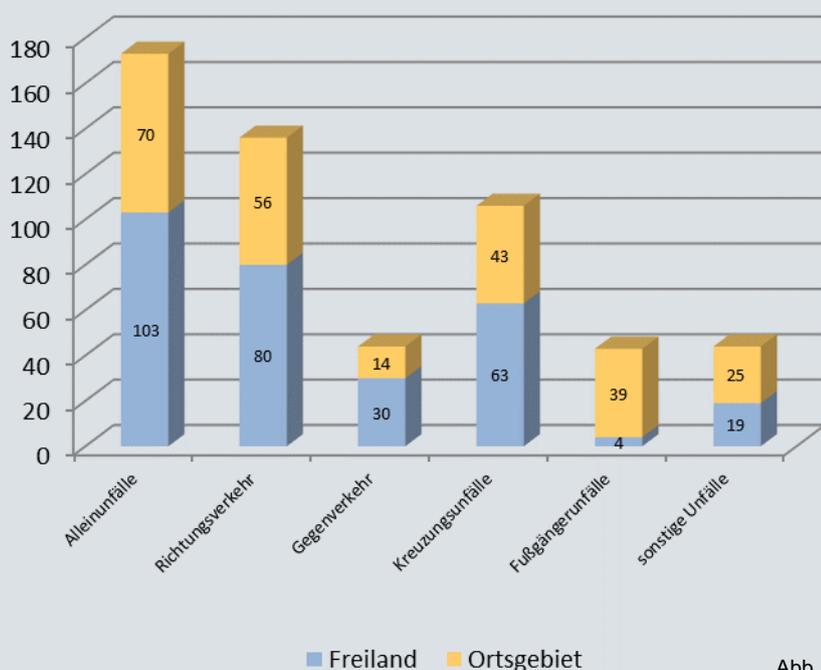
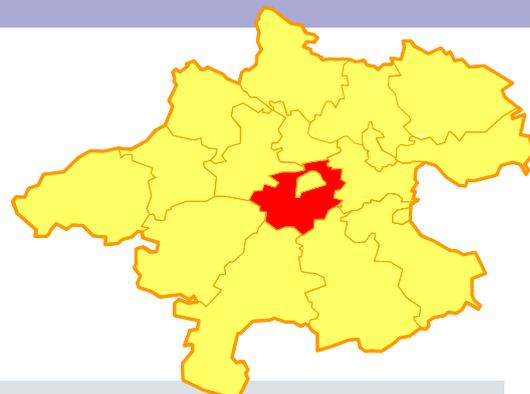


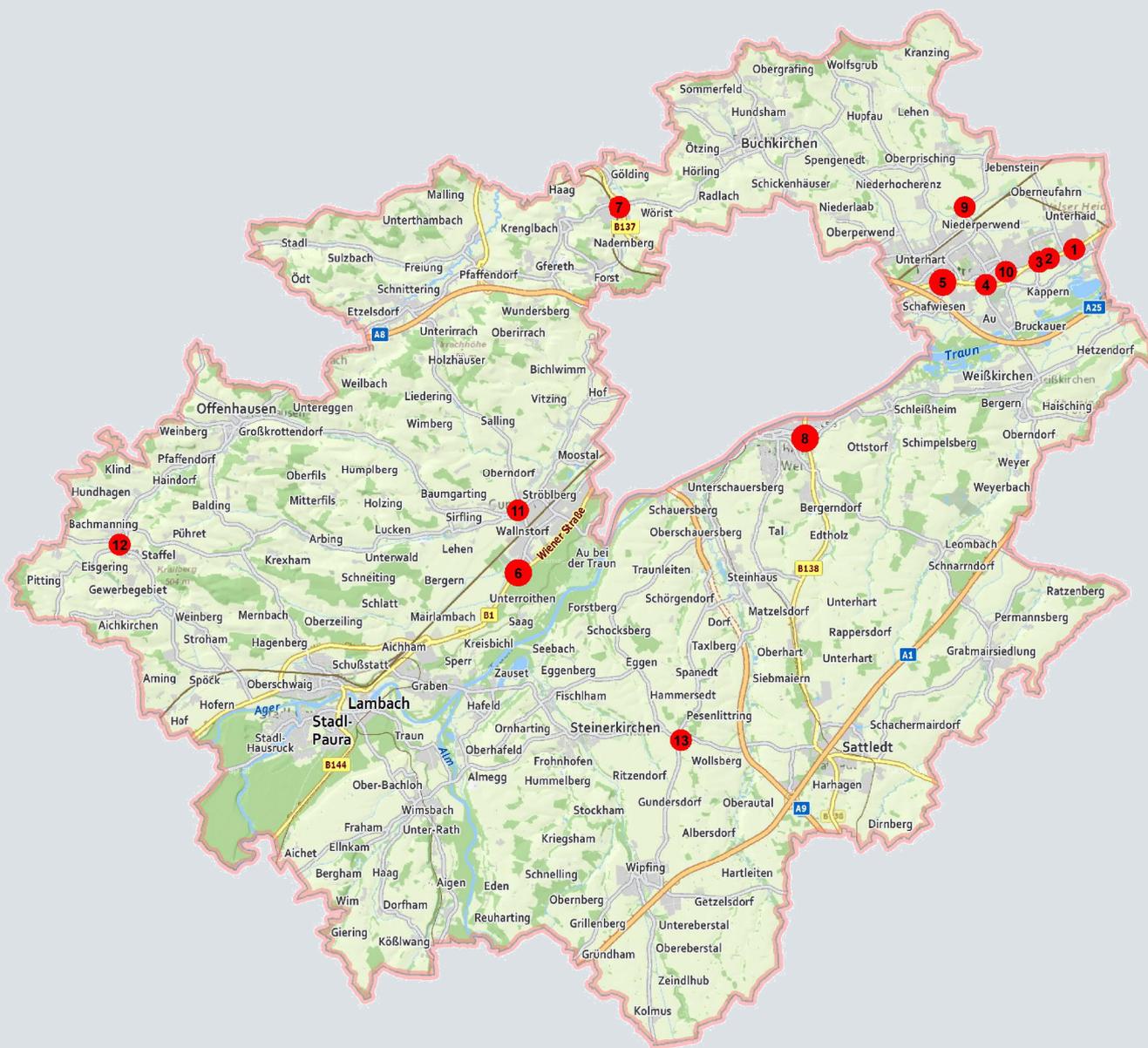
Abb. 19.5

Die Auswertung der Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltypen zeigt einen hohen Anteil von Allein-, Richtungs- und Kreuzungsunfällen im Freiland sowie im Ortsgebiet. Bei den Fußgängerunfällen konnte im Jahr 2019 ein Wert von 6 Prozent verzeichnet werden und entspricht folglich dem im Jahr 2015. Bei der Auswertung der Verunglückten nach Fahrzeugart wird der Hauptanteil, so wie in den vergangenen Jahren, bei den Personenkraftwagen mit 58 % verzeichnet. Einen hohen Anteil weisen die Mopedfahrer mit 9% und Fahrradfahrer mit 14% auf. Durch straßenpolizeiliche Maßnahmen wie Vorrangänderungen sowie gezielte bauliche Maßnahmen, wie die Errichtung von Kreisverkehren konnten in den vergangenen Jahren Unfallhäufungsstellen erfolgreich saniert werden. Auch wurden an diversen Unfallhäufungsstellen bauliche Sofortmaßnahmen gesetzt, welche die Erwartungen des Vorjahres erfüllten und eine Absenkung der Unfallzahlen zur Folge hatten.

Bezirk Wels-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2017	2018	2019
1	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 199,65 - 199,9	1	4	2
2	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 200,4 - 200,625	4	2	1
3	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 200,675 - 200,9	4	1	1
4	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 202,29 - 202,51	3	0	4
5	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 203,464 - 203,714	4	2	4
6	B1 Wiener Straße	Edt bei Lambach, km 218,405 - 218,620	2	3	5
7	B137 Innviertler Straße	Buchkirchen, km 7,250 - 7,463	2	2	3
8	B138 Pyhrnpassstraße	Thalheim bei Wels, km 1,444 - 1,650	2	5	4
9	L1227 Paschinger Straße	Marchtrenk, km 15,500 - 15,528	1	2	3
10	L1227 Paschinger Straße	Marchtrenk, km 17,580 - 17,800	0	1	4
11	L1249 Grünbachtalstraße	Gunskirchen, km 1,807 - 1,870	2	4	2
12	L520 Gaspoltshofener Straße	Bachmanning, km 5,950 - 6,005	1	2	3
13	L537 Sattledter Straße	Steinerkirchen an der Traun, km 9,200 - 9,225	0	2	2

Unfallkenngrößen 2017 - 2019

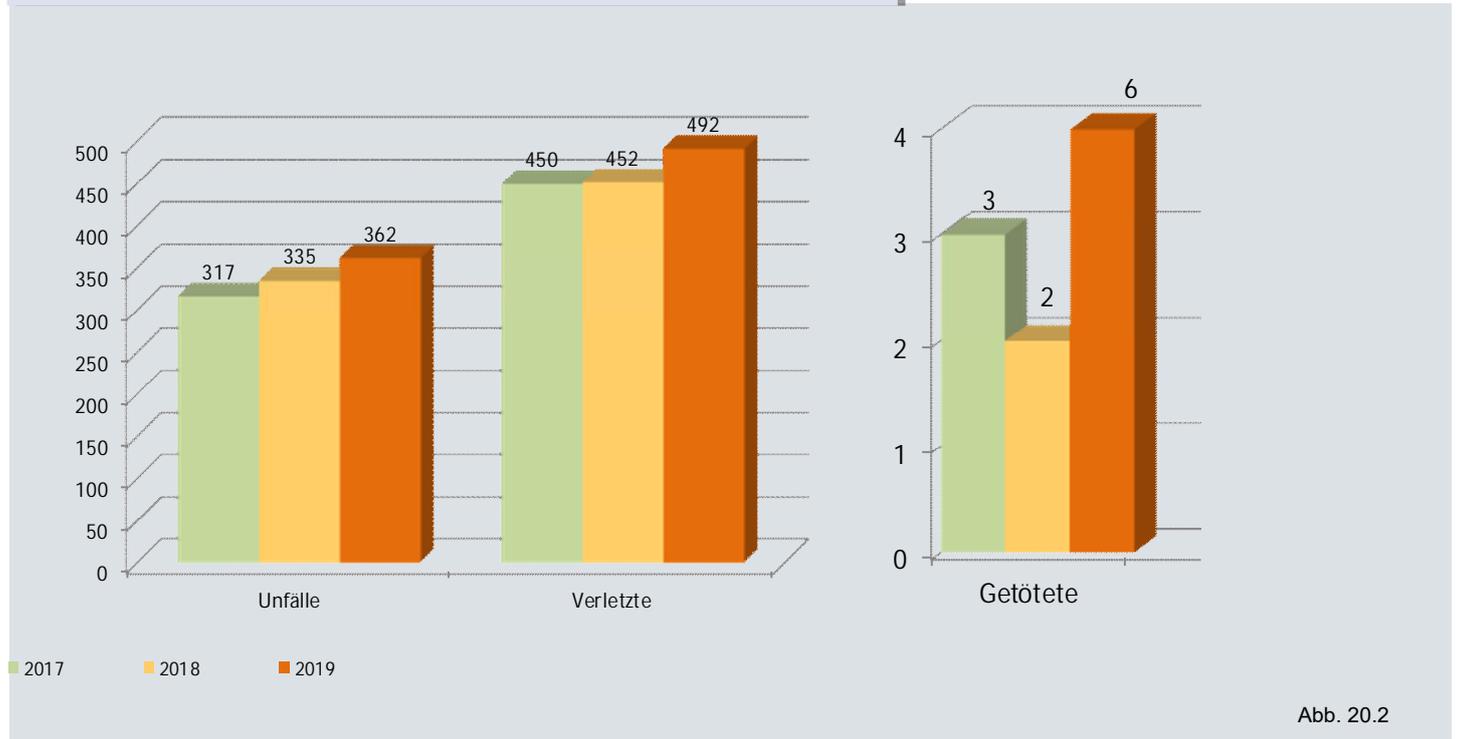


Abb. 20.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2019

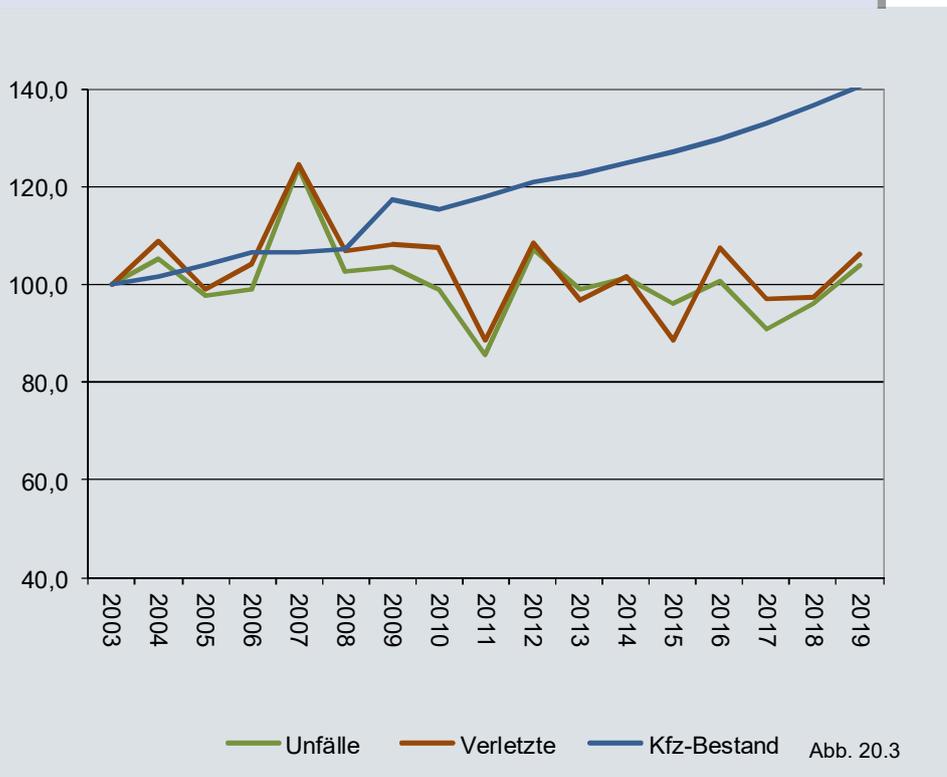


Abb. 20.3

Im Bezirk Wels Land ist die Anzahl der alljährlich erfassten Unfälle mit Personenschaden, im Vergleich zum Vorjahr 2018, um 27 Unfälle auf 362 gestiegen. Diese Entwicklung ist auch bei den verletzten Personen zu verzeichnen. Hier gab es einen Anstieg um 40 verletzte Personen auf 492. Bei den getöteten Personen wird dieser negative Trend auch wiedergespiegelt. Auch im heurigen Jahr ist beim KFZ-Bestand im Vergleich zum Jahr 2018 eine Erhöhung zu verzeichnen. Diese Steigerung liegt bei 3%. Vergleicht man den KFZ-Bestand mit dem Jahr 2003, so liegt die Steigerung bei 41%.

Verunglückte nach Fahrzeugart

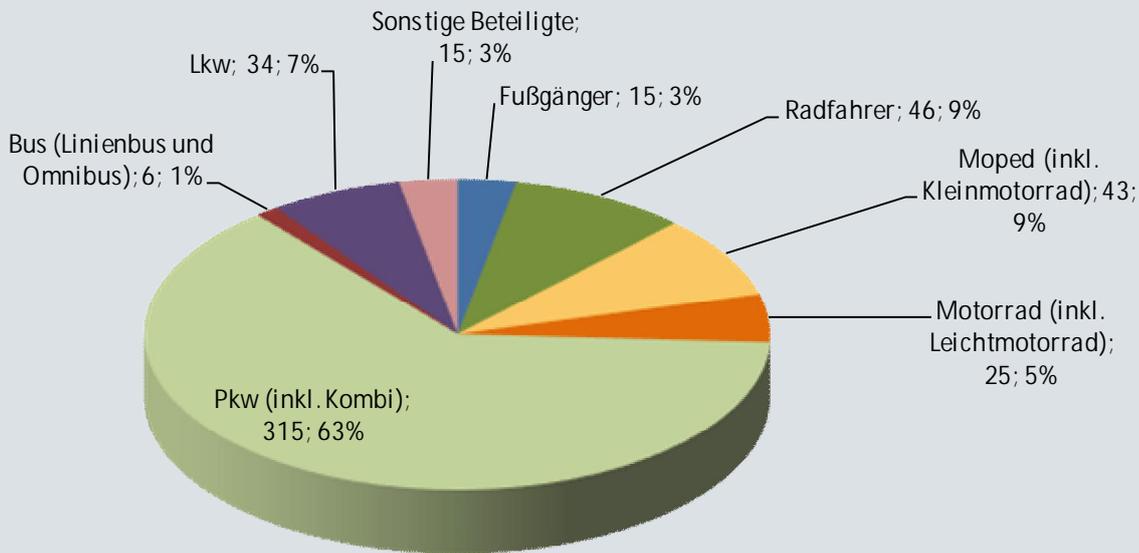


Abb. 20.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

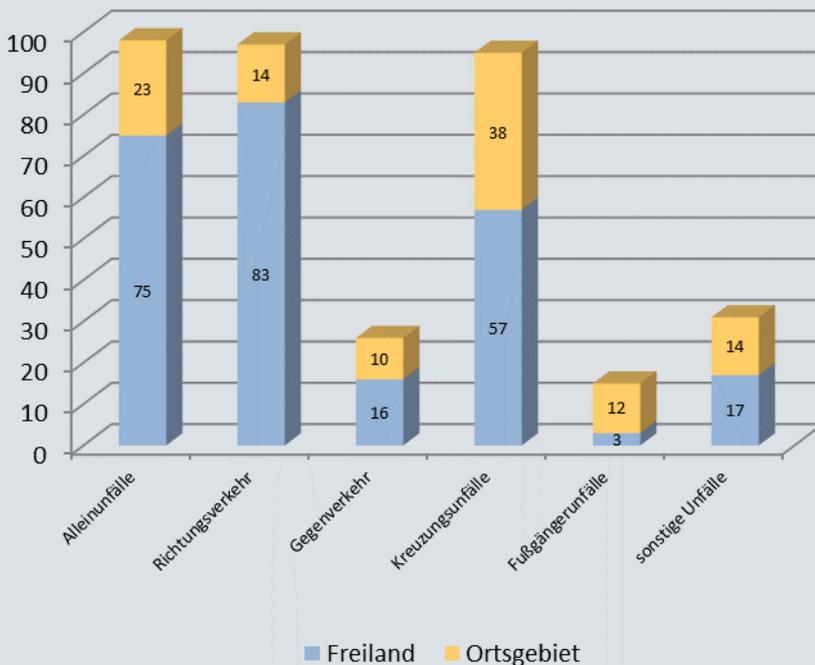


Abb. 20.5

Im Vergleich zum Jahr 2018 sind die Zahlen der Verunglückten bei einem Motorradunfall gleich geblieben. Durch den in den letzten Jahren anhaltenden Boom des E-Bikes sind im Jahr 2019 die Radfahrer/innen an zweiter Stelle bei den verletzten Personen. Die absolute Zahl mit 46 Verunglückten ist aber unverändert zum Vorjahr. Bei den Mopedunfällen reduzierte sich die Zahl der Verunglückten um 9 Personen auf 43. Im Jahr 2018 gab es 4 verletzte Personen in einem LKW. Dieser Wert hat sich in diesem Jahr mit 34 verletzte Personen deutlich gesteigert. Wie auch in den letzten 5 Jahren ist der Hauptunfalltyp im Bezirk Wels-Land der Unfall im Richtungsverkehr im Freiland.

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 – hierzu 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; hierbei 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.



