



LAND
OBERÖSTERREICH



Unfallstatistik **BERICHT 14**



Land Oberösterreich
VERKEHR

Unfallstatistik 2014 Oberösterreich

Herausgegeben vom
Amt der OÖ Landesregierung

September 2015

Impressum:

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

Datenbearbeitung:
Amt der OÖ Landesregierung

Datenquelle:
Statistik Austria

Layout: CONQUEST Werbeagentur GmbH,
Leonding

Fotos: Land OÖ

DVR: 0069264



Vorwort

Der Unfallstatistikbericht bietet eine bewährte und informative Übersicht über das Unfallgeschehen des letzten Jahres auf Oberösterreichs Straßen. Dieser dokumentiert neben statistischen Zahlen auch Ursachen und Entwicklungen im Unfallgeschehen in unserem Bundesland. Der Bericht stellt auch im 18. Erscheinungsjahr einen unverzichtbar gewordenen Arbeitsbehelf für Verkehrsbehörden, Exekutive, Sachverständige und Straßenerhalter dar. Darüber hinaus wenden wir uns mit dem Bericht an alle interessierten Verkehrsteilnehmer/innen und bieten Informationen zum Unfallgeschehen und zur Unfallentwicklung in Oberösterreich an. Die Analyse des Unfallgeschehens ermöglicht es, Trends zu erkennen und Handlungsfelder sichtbar zu machen. Sie zeigt, welche Verkehrsteilnehmer/innen noch besser geschützt werden können und welche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dienlich sind. Besonderes Augenmerk wurde auf die Analyse der Unfallgründe gelegt, denn nur durch Kenntnis der Ursache können zielgerichtete Lösungen erarbeitet werden.

Eine zentrale Aufgabenstellung in der Verkehrssicherheitsarbeit ist der bestmögliche, aktive Schutz für alle Verkehrsteilnehmer (von den Kindern bis zu den Senioren und vom Fußgänger bis zum Kraftfahrer) unter den Prämissen spezifischer Mobilitätsbedürfnisse und einer effizienten Verkehrsabwicklung. Dabei geht es um Initiativen zur Bewusstseinsbildung, die Gewährleistung von rechtlichen Rahmenbedingungen, sowie um die Festlegung sinnvoller Verkehrsmaßnahmen bis hin zu einer fallweisen baulichen Anpassung der Verkehrsinfrastruktur.

Ein wesentlicher Inhaltsschwerpunkt dieses Berichtes ist die Erfassung der Unfallhäufungsstellen an der Straßeninfrastruktur. Durch deren Auffindung und der darauffolgenden Analyse lassen sich neuralgische Punkte nachhaltig entschärfen, zudem wird dadurch der optimale Einsatz der dafür verfügbaren finanziellen Mittel sichergestellt. Dies ist nur eine von zahlreichen Maßnahmen, welche jedes Jahr durchgeführt werden, um die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.

Im Jahr 2012 wurde eine bundesweite Umstellung zur Datenerfassung bei den Straßenverkehrsunfällen vollzogen. Dies beinhaltet eine geänderte Unfalldatenaufnahme, ein geändertes Meldesystem sowie eine veränderte Datenbereitstellung durch die Statistik Austria. Durch geänderte Erfassungsmodalitäten sind die Unfallzahlen mit jenen vor 2012 nicht unmittelbar bzw. direkt vergleichbar. Der Unfallstatistikbericht für das Jahr 2014 erscheint ausschließlich in elektronischer Form.

Abteilung Verkehr

Direktion Straßenbau und Verkehr
Amt der OÖ Landesregierung





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

Einleitung

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

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

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

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

gesehen werden.

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

Amt der OÖ Landesregierung
Abteilung Verkehr

4021 Linz

Bahnhofplatz 1

Telefon: 0732 - 7720 - 13535

Fax: 0732 - 7720 - 211688

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



Volkswirtschaftliche Unfall-Folgekosten

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

■ 1 Verkehrstoter	3.203.198 Euro
■ 1 Schwerverletzter	405.132 Euro
■ 1 Leichtverletzter	28.561 Euro
■ 1 Sachschaden	5.570 Euro

(Quelle: Herry, M. et al, im Auftrag des VSF/bmvit: Unfallkostenrechnung Straße 2012 unter Berücksichtigung des menschlichen Leids, Kostenstand 2011, VPI 2011-2014:106,2 – Quelle: Statistik Austria)

Auf dieser Basis errechnen sich für das Jahr 2014 für Oberösterreich volkswirtschaftliche Unfallfolgekosten von 1.078.488.403 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 2012 – 2014

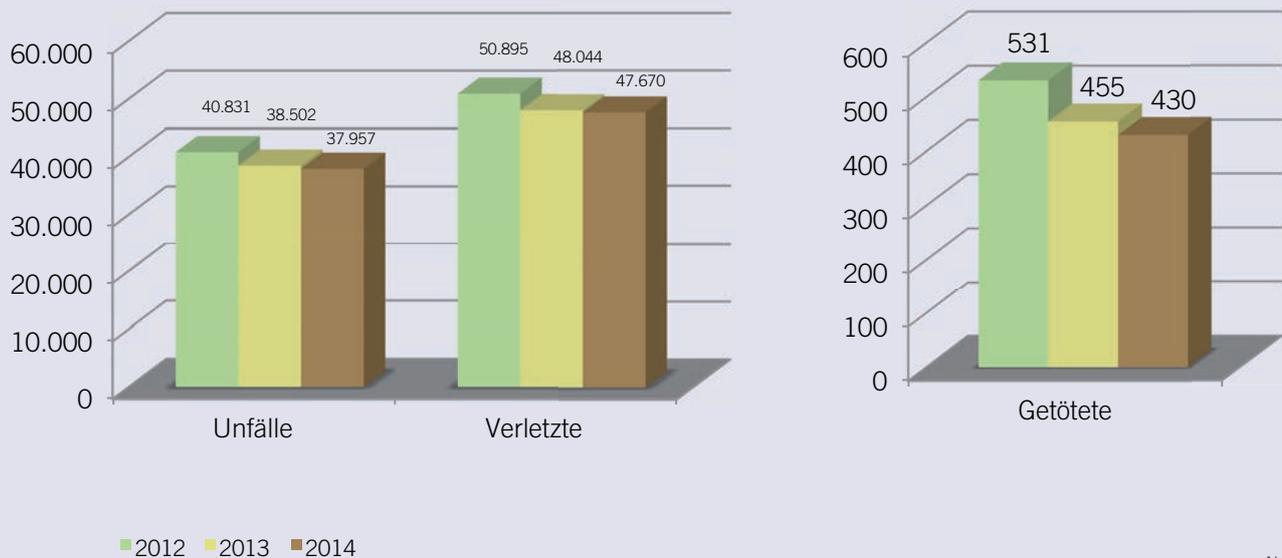


Abb. 1.1

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes

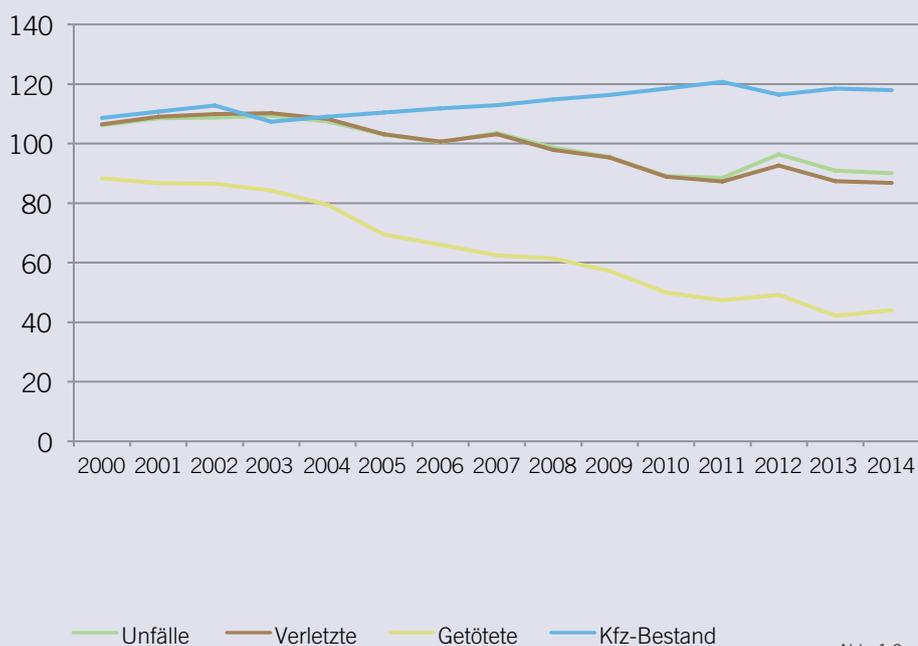


Abb. 1.2

■ Die Verkehrsunfallbilanz 2014 fällt insgesamt positiv aus: Die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer ist mit 430 so niedrig wie noch nie. Auch bei der Zahl der Unfälle und der Zahl der Verletzten konnte gegenüber dem Vorjahr wieder eine Reduktion erreicht werden. Der Rückgang der Unfallzahlen zeigt, dass die bislang umgesetzten Maßnahmen und langfristigen Programme wie das Verkehrssicherheitsprogramm wirken.

Unfälle nach Bundesländern

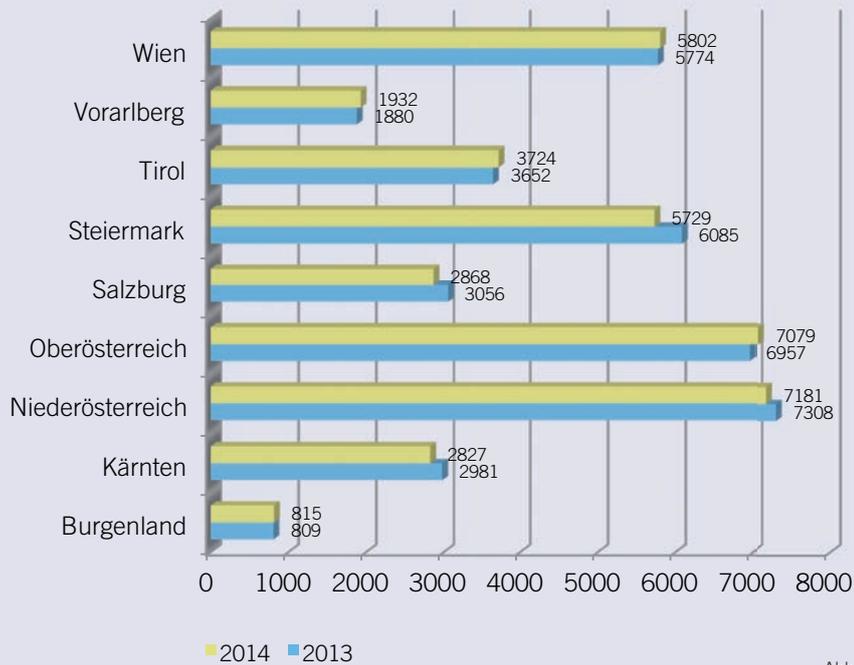


Abb. 1.3

■ Salzburg konnte 2014 den höchsten Rückgang bei Unfällen mit 6% in ganz Österreich verzeichnen. Den stärksten Rückgang bei den getöteten Verkehrsteilnehmern (37%) konnte Kärnten erreichen. Oberösterreich gelang eine Senkung der tödlich Verunglückten um 24%, die Unfallzahlen weisen jedoch eine geringfügige Steigerung auf. Nach dem höchsten Rückgang bei der Anzahl der Getöteten im Vorjahr muss Vorarlberg 2014 den höchsten Zuwachs hinnehmen.

Verkehrstote nach Bundesländern

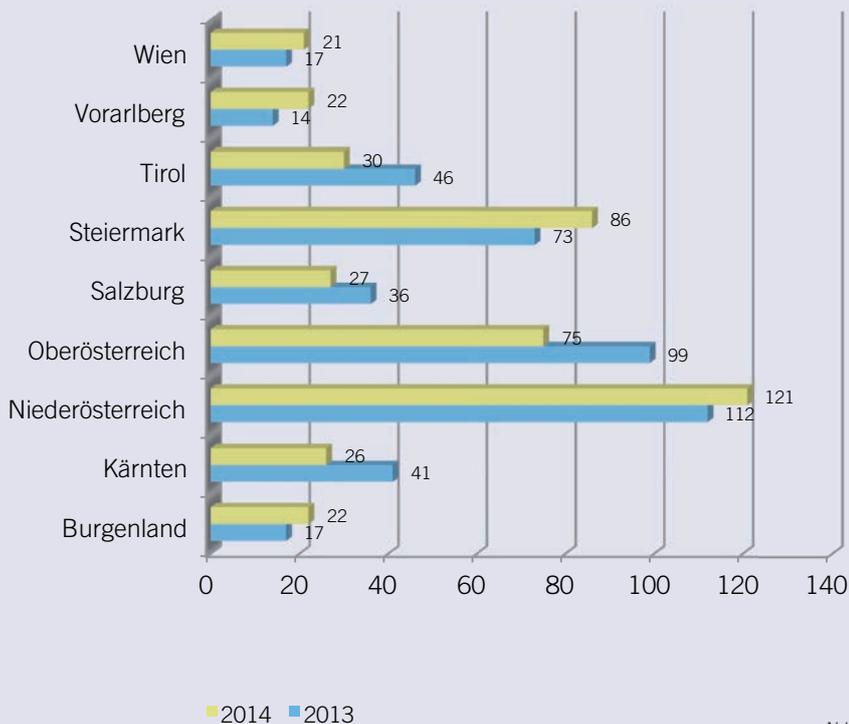


Abb. 1.4

Unfälle nach Bundesländern je 10.000 Einwohner/innen

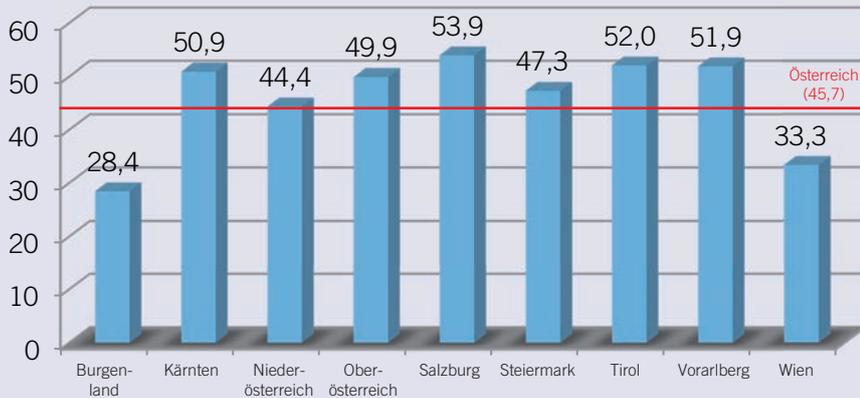


Abb. 1.5

■ Die meisten Unfälle pro 10.000 Einwohner fanden in Salzburg statt, knapp gefolgt von Tirol und Vorarlberg. Nur 28,4 Verkehrsunfälle pro 10.000 Einwohner passierten im Burgenland. Allerdings wurden im Burgenland 22 Personen im Straßenverkehr getötet, was pro 10.000 Einwohner mit 0,77 den höchsten Wert ergibt.

Verkehrstote nach Bundesländern

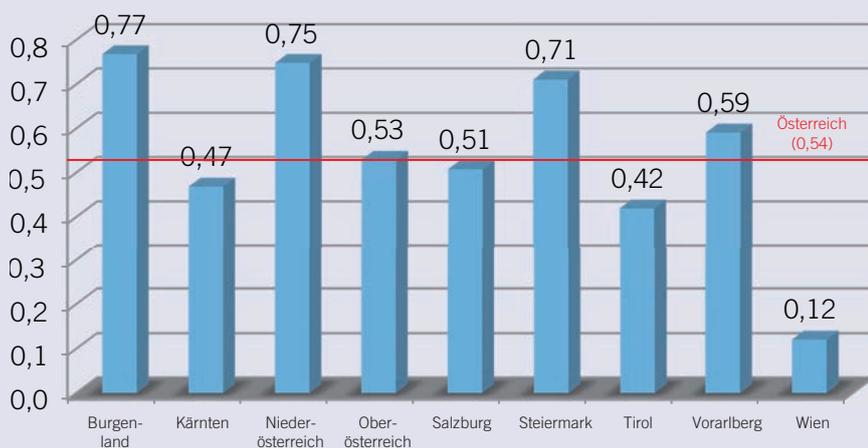
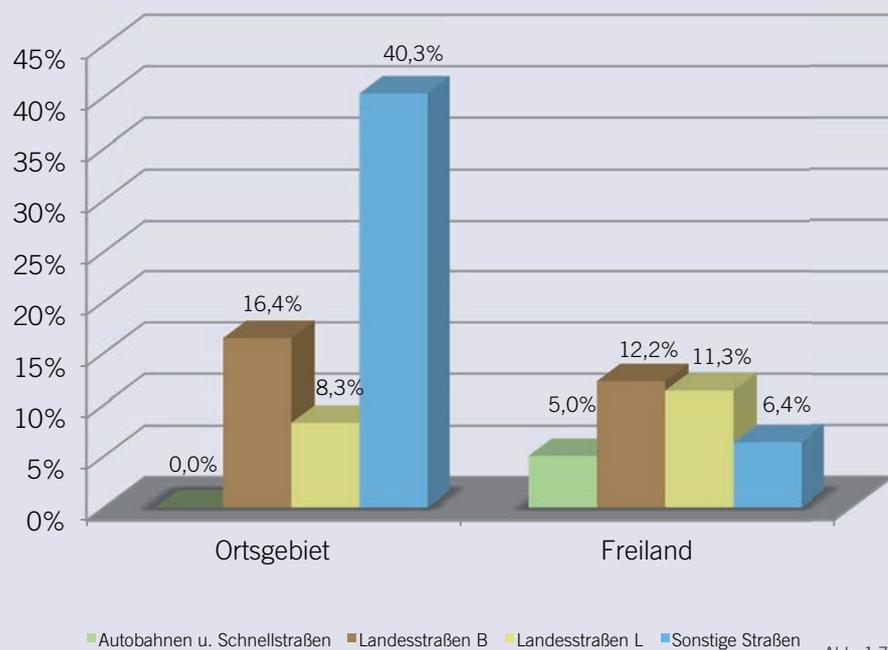


Abb. 1.6

Unfälle nach Straßenarten und Unfalltyp – Österreich (2014)



■ 2014 wurden die meisten Unfälle im Ortsgebiet auf Österreichischen Landesstraßen B und L verzeichnet. Nach wie vor sind rund drei Viertel der tödlich Verunglückten auf Freilandstraßen zu beklagen. Hauptunfallursache: Nicht angepasste Geschwindigkeit.

Verkehrstote nach Straßenarten und Unfalltyp – Österreich (2014)

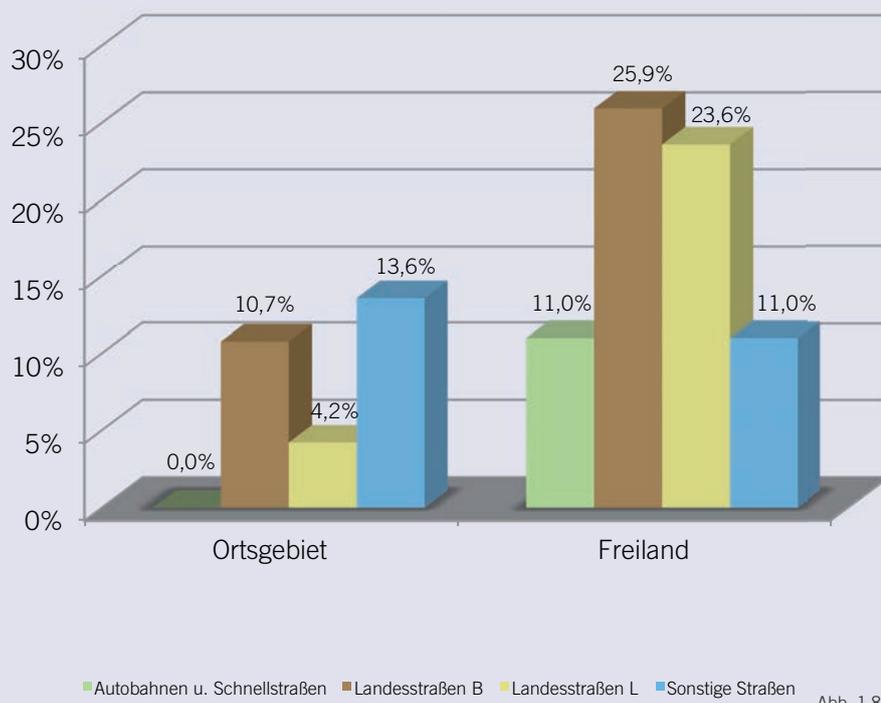


Abb. 1.8



Oberösterreich

Unfallkenngrößen 2012 – 2014

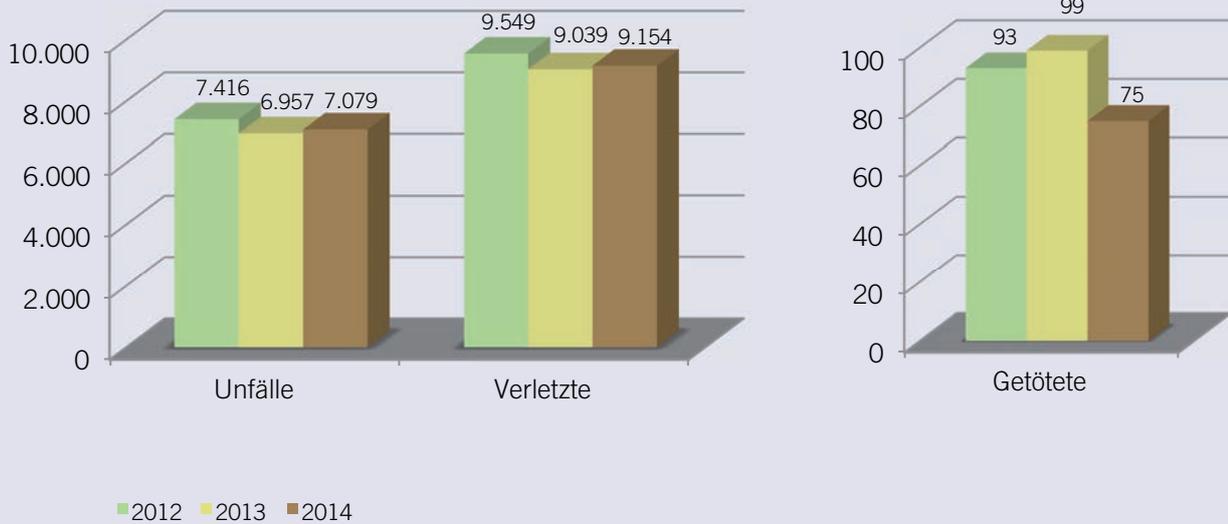


Abb. 2.1

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 – 2014

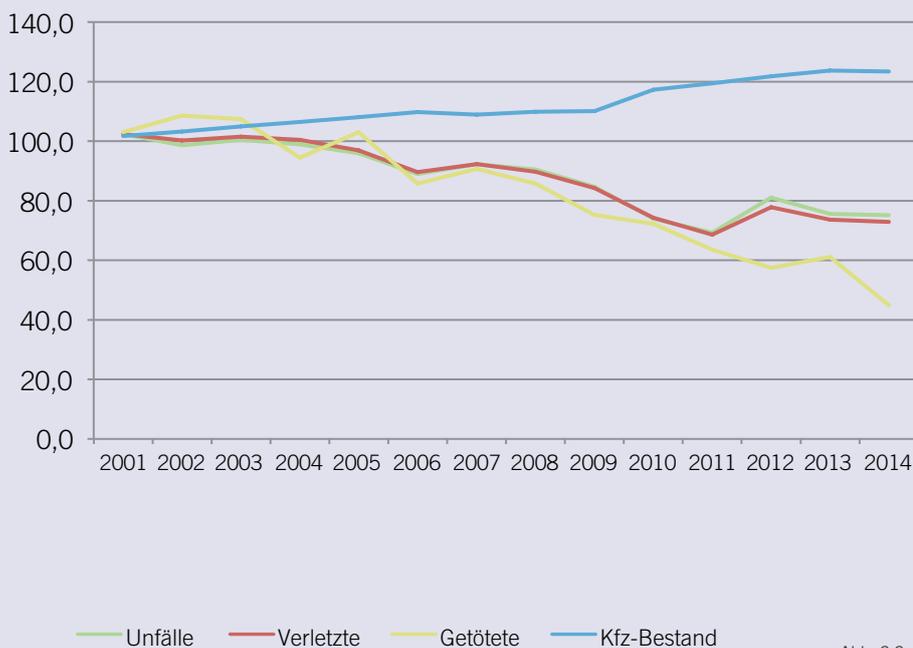


Abb. 2.2

■ Bei der Anzahl der Getöteten ist mit 75 wieder ein großer Schritt in Richtung -50% getätigt worden. Bei den Unfällen und Verunglückten muss leider ein leichter Anstieg hingenommen werden. Durch gezielte verkehrstechnische Maßnahmen in Verbindung mit dem Verkehrssicherheitsprogramm wird die Sicherheit auf Oberösterreichs Straßen ständig verbessert.

Getötete nach Verkehrsteilnahme

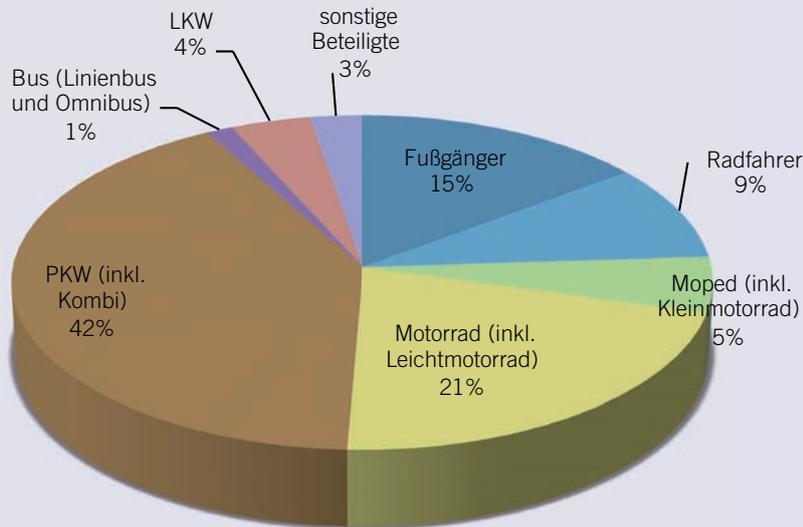


Abb. 2.3

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

Die fast vierfach höhere Gefährdung der Motorradfahrer tödlich zu verunglücken lässt sich mittels folgender Gegenüberstellung zeigen: Während der Anteil der im Straßenverkehr Verletzten „nur“ 6 % ausmacht, beträgt er bei den Getöteten 21 %. Bei den Fußgängern ist das Risiko doppelt so hoch.

Verletzte nach Verkehrsteilnahme

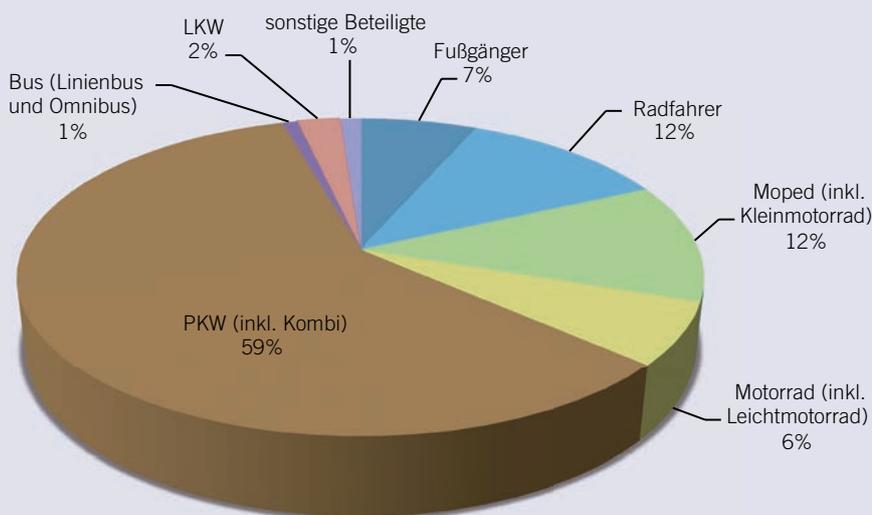
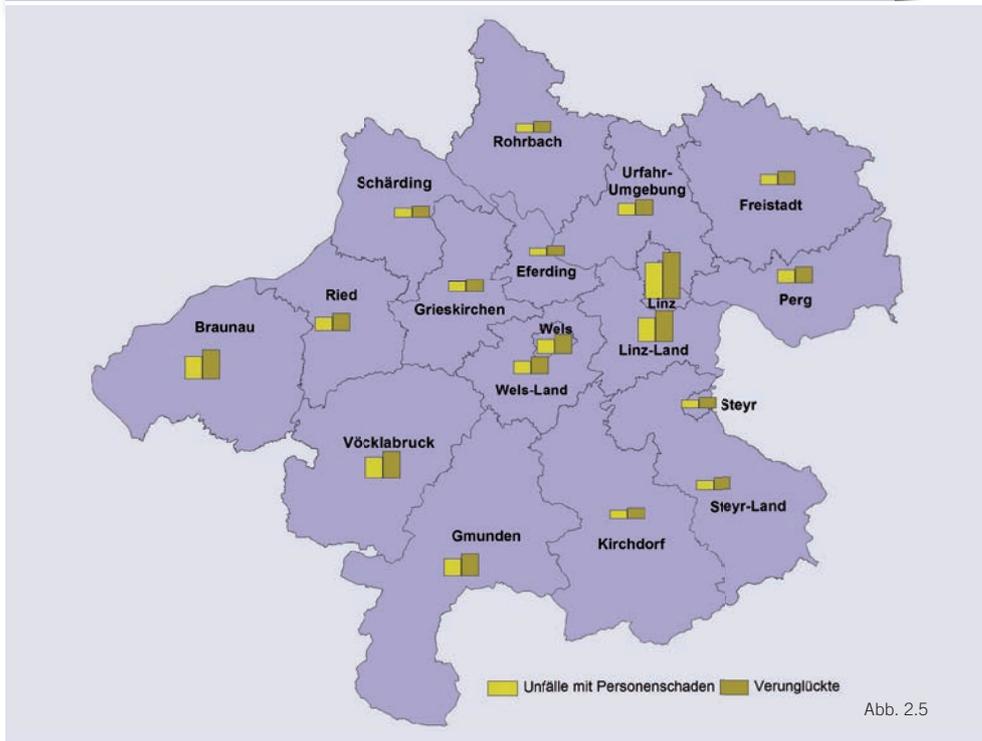


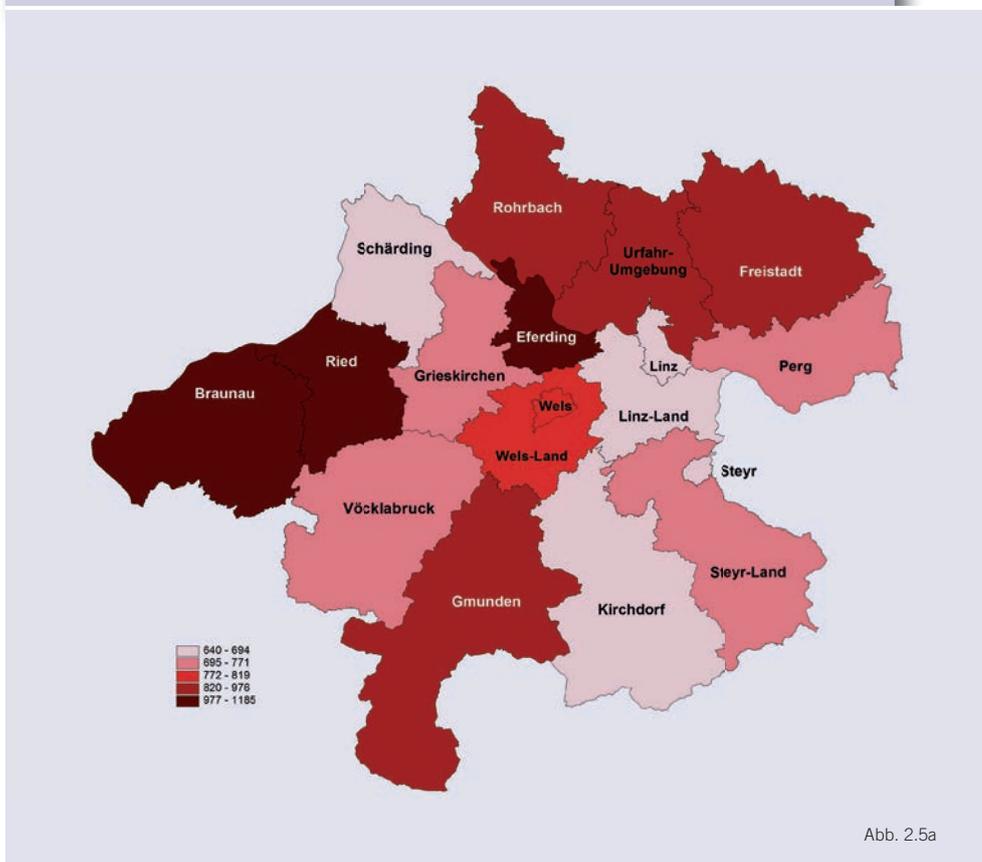
Abb. 2.4

Das Unfallgeschehen 2014 nach politischen Bezirken



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

Die Unfallkosten je Einwohner/in nach politischen Bezirken



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

Unfälle je 10.000 Einwohner/innen nach politischen Bezirken

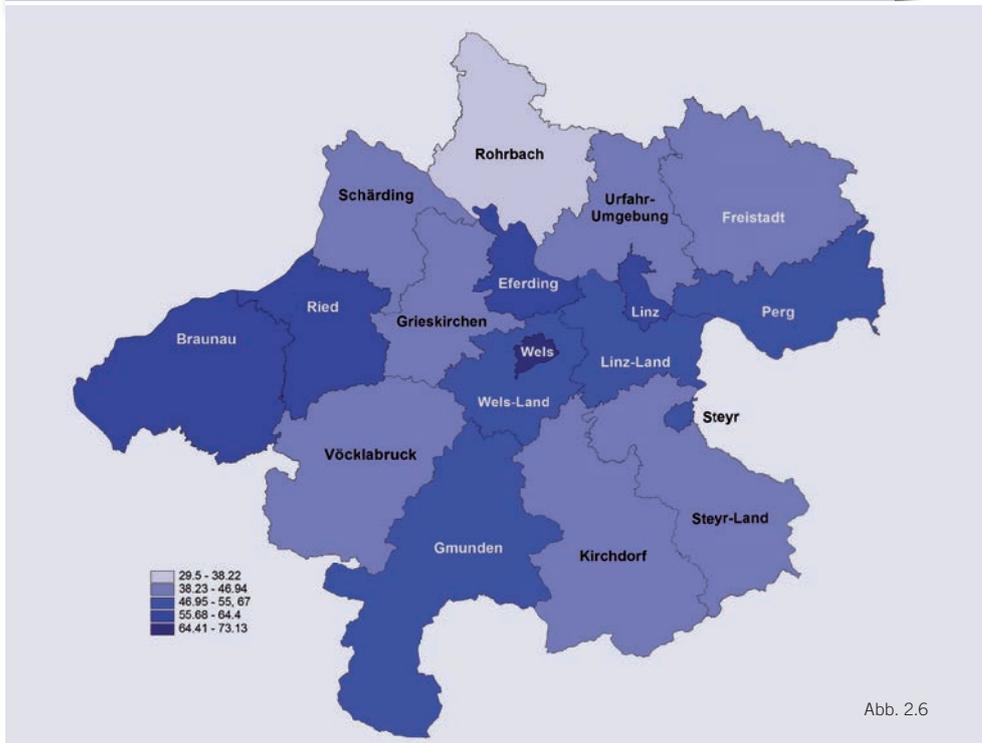


Abb. 2.6

■ Relativiert man das Unfallgeschehen auf die Einwohner, so zeigt sich auch hier, dass die Gebiete mit hoher Verkehrsdichte die meisten Unfälle aufweisen.

Verkehrstote je 10.000 Einwohner/innen nach politischen Bezirken

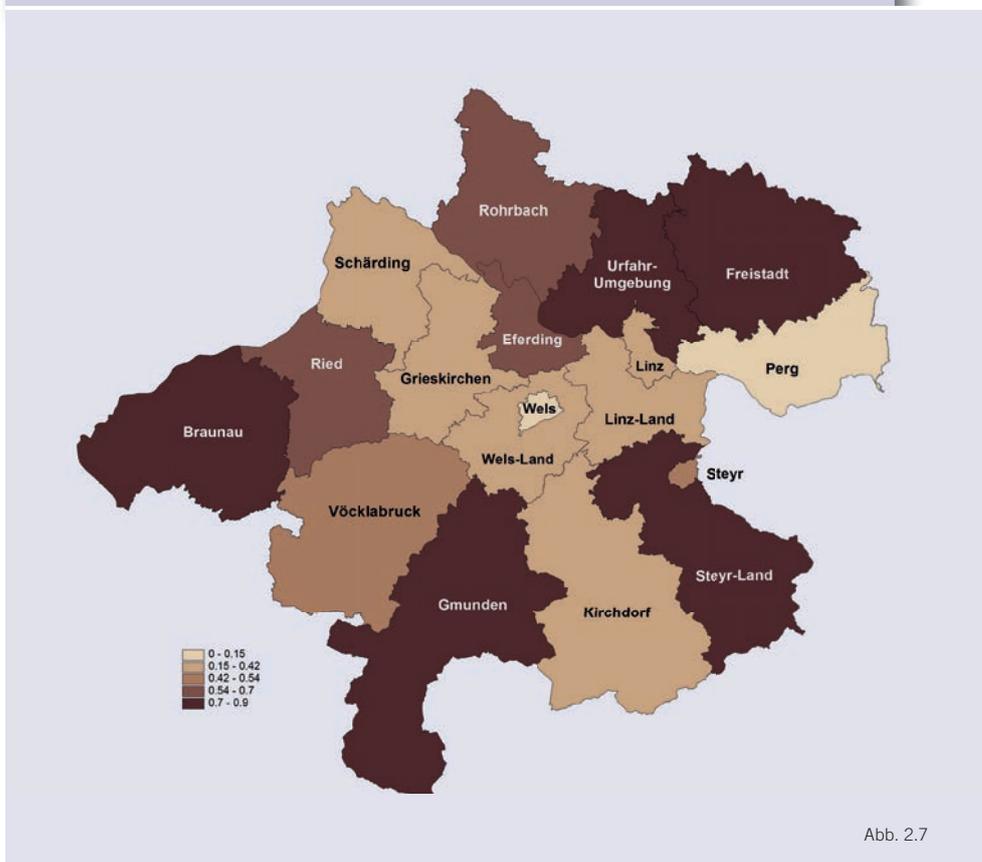


Abb. 2.7

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

Unfälle nach Straßenarten

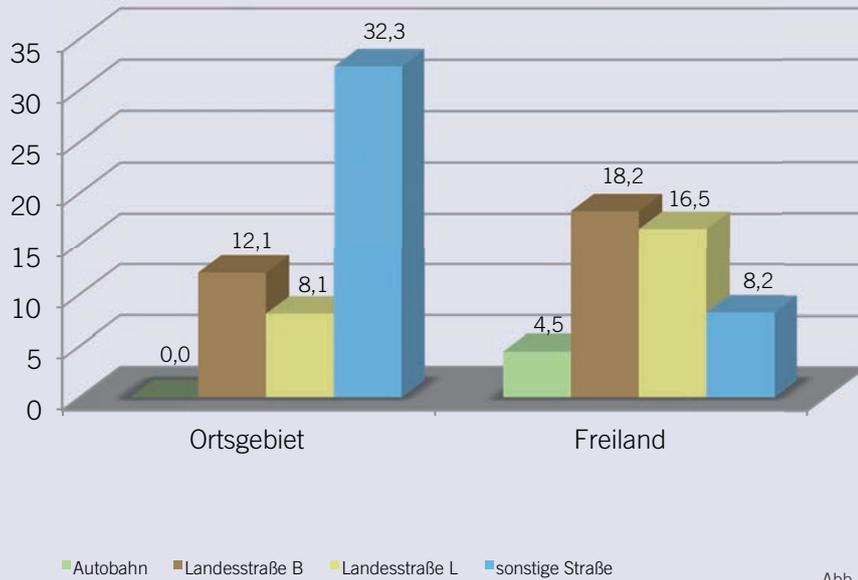


Abb. 2.8

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

Verkehrstote nach Straßenarten

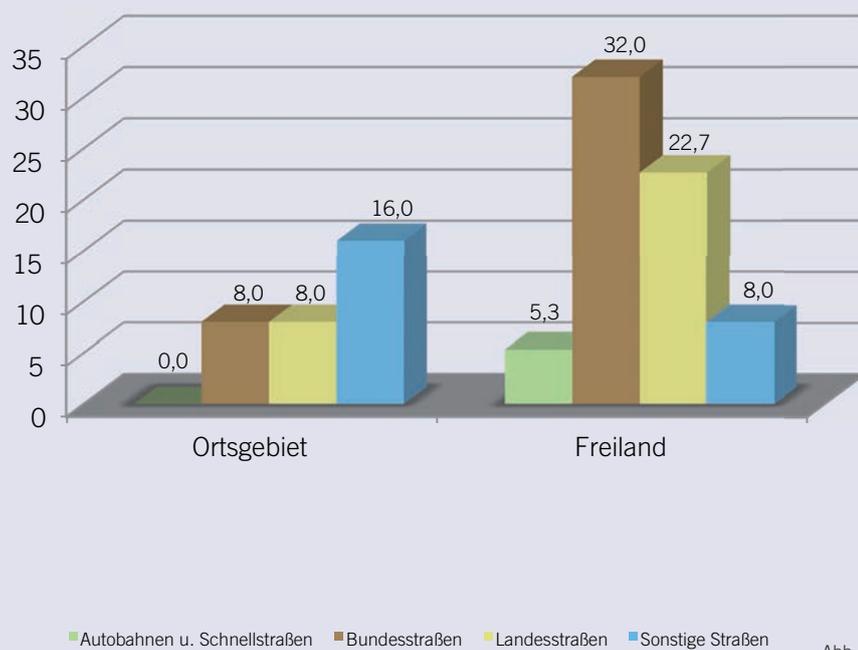


Abb. 2.9

Verunglückte Fahrzeuglenker/innen nach Altersgruppen

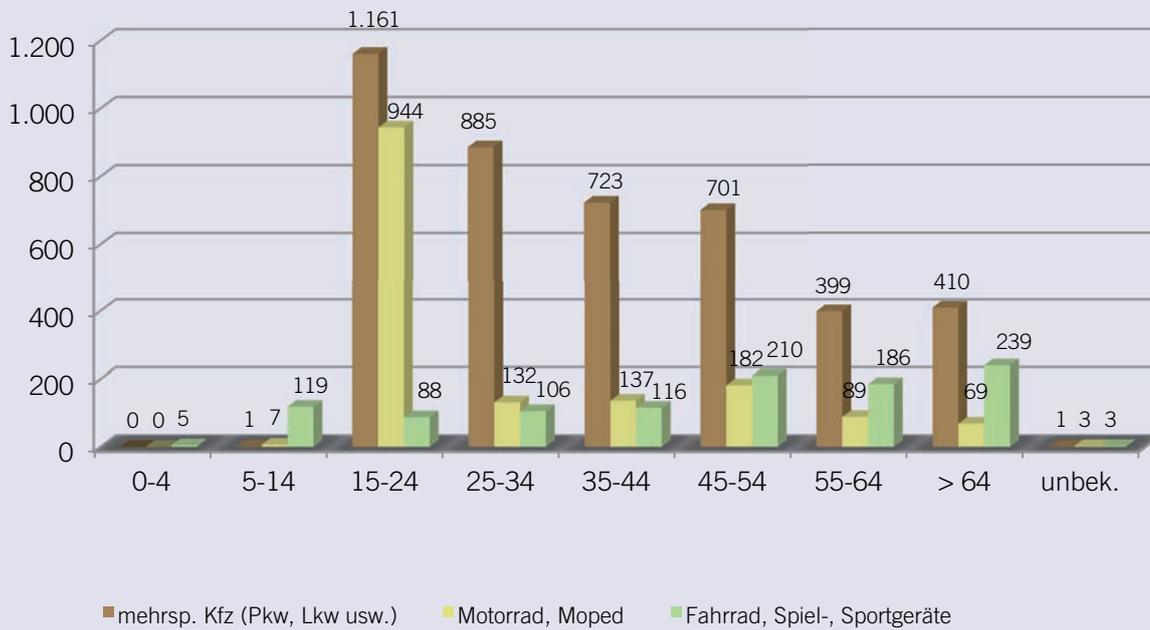


Abb. 2.10

Verunglückte Mitfahrer/innen nach Altersgruppen

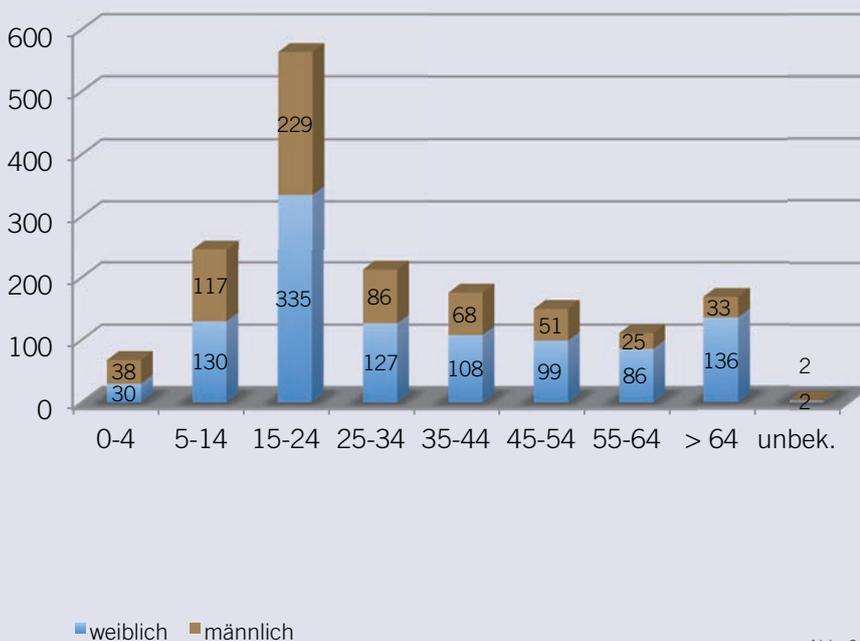


Abb. 2.11

■ Betrachtet man die Verunglückten nach dem Alter, so fällt die Gruppe der 15 – 24-jährigen durch die höchsten Verunglücktenzahlen sowohl bei den Fahrzeuglenkern als auch bei den Mitfahrern auf. Bei den verunglückten Fahrzeuglenkern ist der hohe Anteil der Moped und Motorradfahrer auffallend. Als Erklärung für die enorme Gefährdung dieser Gruppe kann eine ganze Reihe von Gründen angegeben werden: Lebensstil, Freizeitgewohnheiten, Unerfahrenheit, Leichtsinn, Imponiergehabe, falsche Einschätzung des eigenen Fahrkönnens, überhöhte Fahrgeschwindigkeit und vieles mehr. Die genannten falschen Einstellungen und Verhaltensweisen werden im Straßenverkehr zur tödlichen Gefahr. Die Praxis- und Theorieausbildung beim Mopedführerschein sollen bewusstseinsbildend entgegenwirken.

Unfälle nach Unfalltypen-Obergruppen

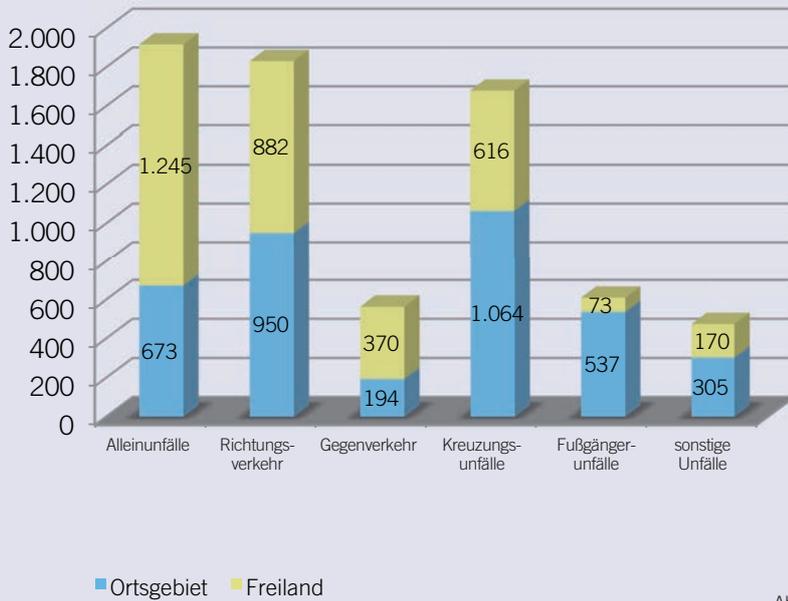


Abb. 2.12

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

Verkehrstote nach Unfalltypen-Obergruppen

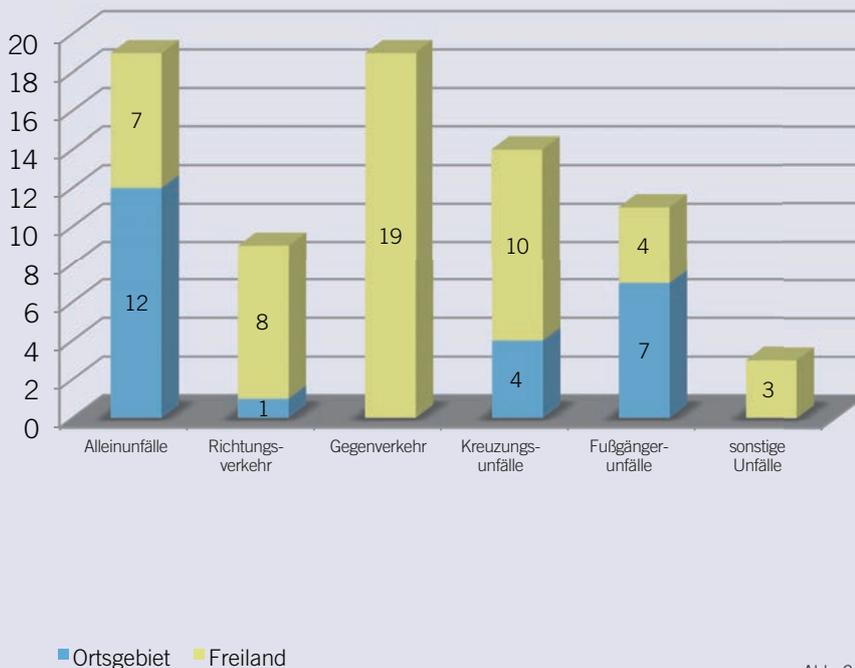


Abb. 2.13

■ Dramatisch ist die Situation bei den Verkehrstoten im Freiland, wo der Großteil der Opfer bei Unfällen im Gegenverkehr zu verzeichnen ist. Auch dies ist ein Hinweis auf meist nicht angepasste Fahrgeschwindigkeiten und Risikobereitschaft. Die höchste Anzahl der Getöteten im Ortsgebiet weisen die Alleinunfälle gefolgt von den Fußgängern auf.

Verunglückte Kinder nach Alter

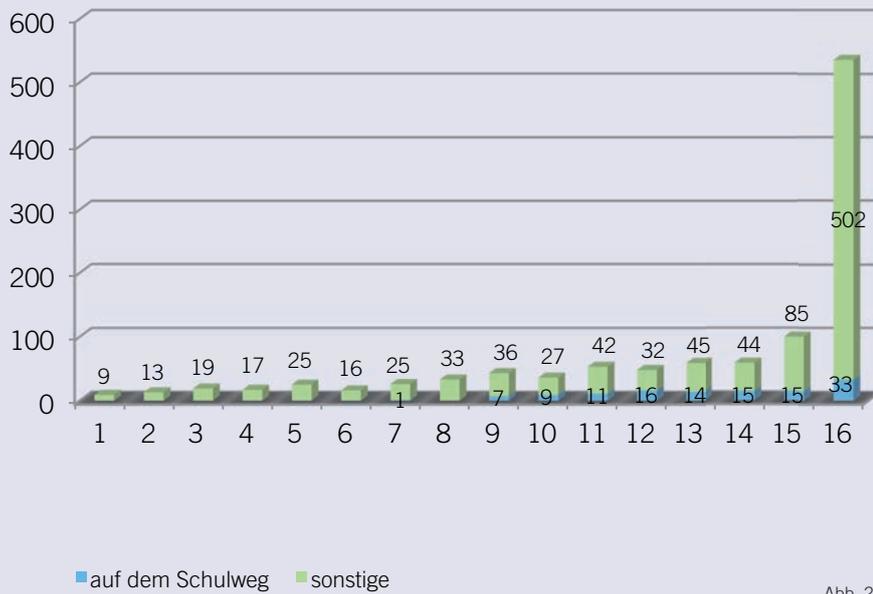


Abb. 2.14

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

Verunglückte Kinder nach Verkehrsbeteiligung

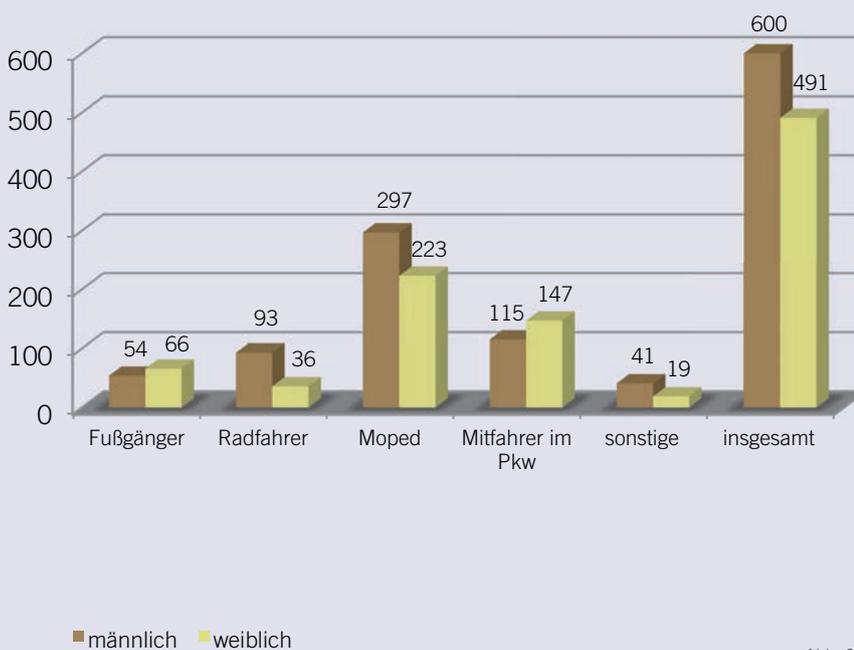
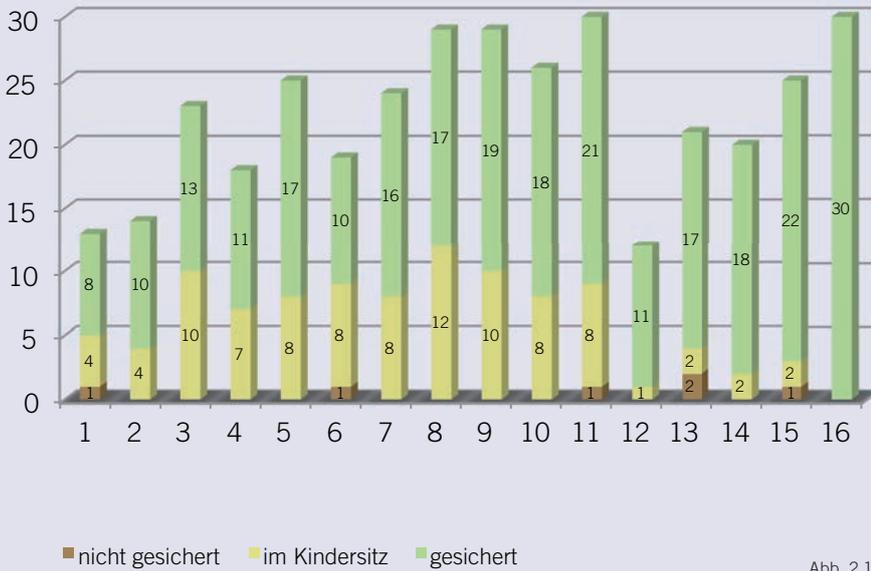


Abb. 2.15

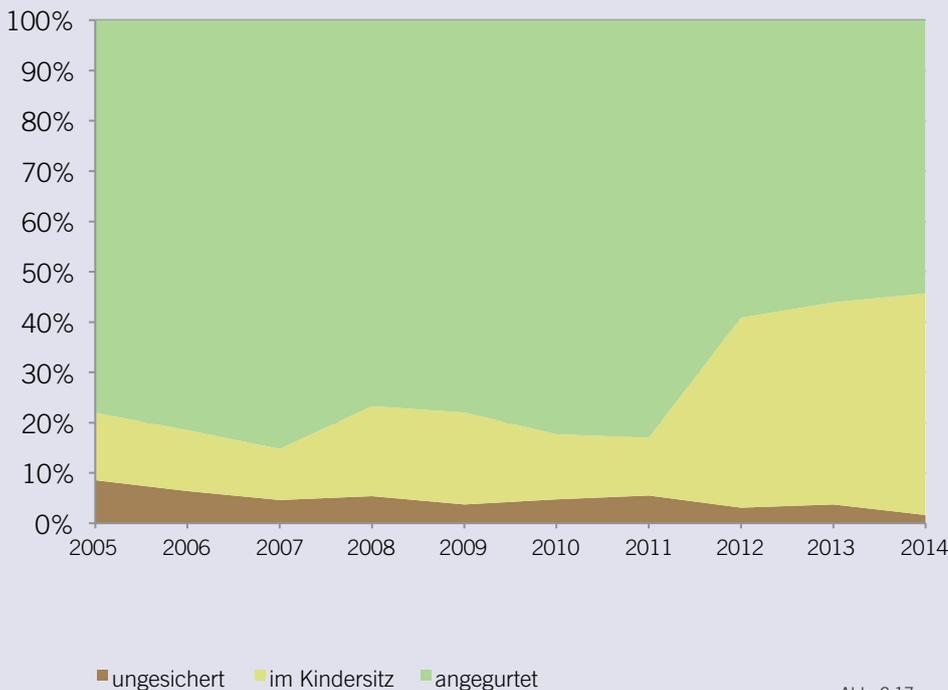
■ Auffallend ist besonders, dass wie schon in den Jahren zuvor auch im Jahr 2014 fast die Hälfte der verunglückten Kinder Mopedlenker waren. Die Knaben sind bei den Radfahrern einem dreifach höheren Unfallrisiko ausgesetzt als Mädchen.

In gurtpflichtigem KFZ verunglückte Kinder nach Alter



■ Während Erhebungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit noch vor 15 Jahren ergaben, dass 43,5 % aller Kinder im Pkw ungesichert unterwegs waren, konnte die Situation durch die Verkehrssicherheitsarbeit in den letzten Jahren wesentlich verbessert werden. Allerdings waren noch immer rd. 2 % der Kinder ungesichert im Pkw unterwegs. Eine höhere Gurtanschnallquote würde sich äußerst positiv auf die nebenstehende und in Abb. 2.15 dargestellte Zahl der verunglückten Mitfahrer im Pkw auswirken.

Sicherung verunglückter Kinder im PKW



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

In gurtenpflichtigem KFZ
verunglückte Kinder nach Alter

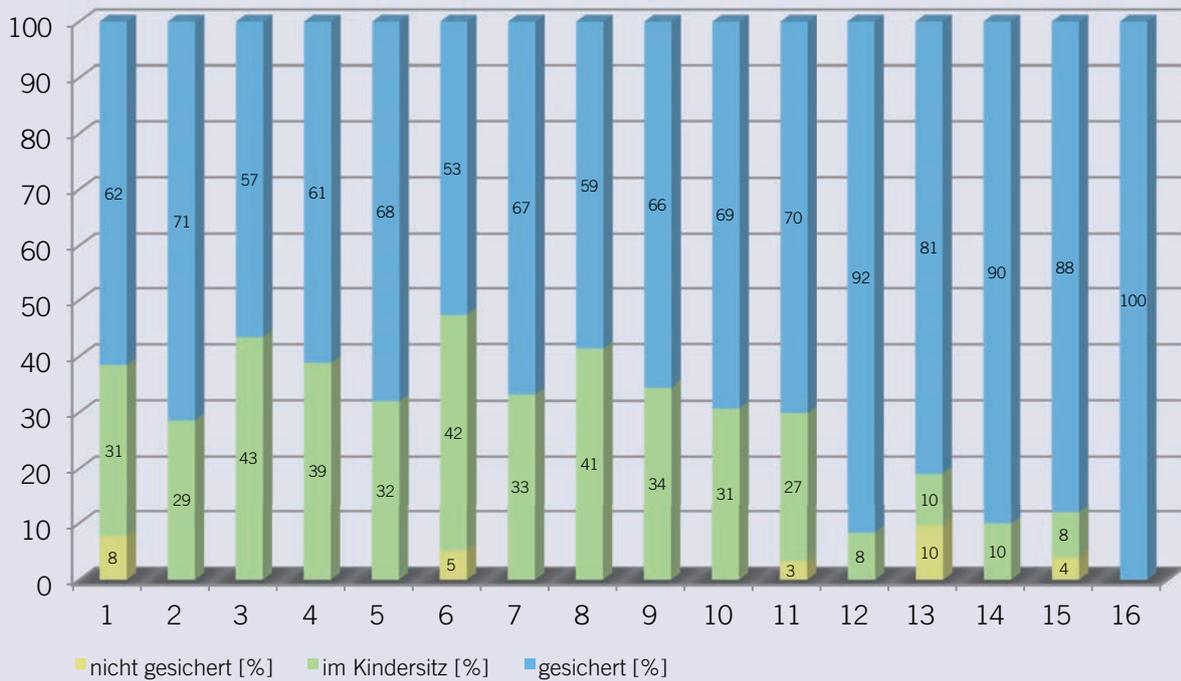


Abb. 2.18

Sicherung verunglückter Kinder im PKW nach Alter
Österreich im Jahr 2014

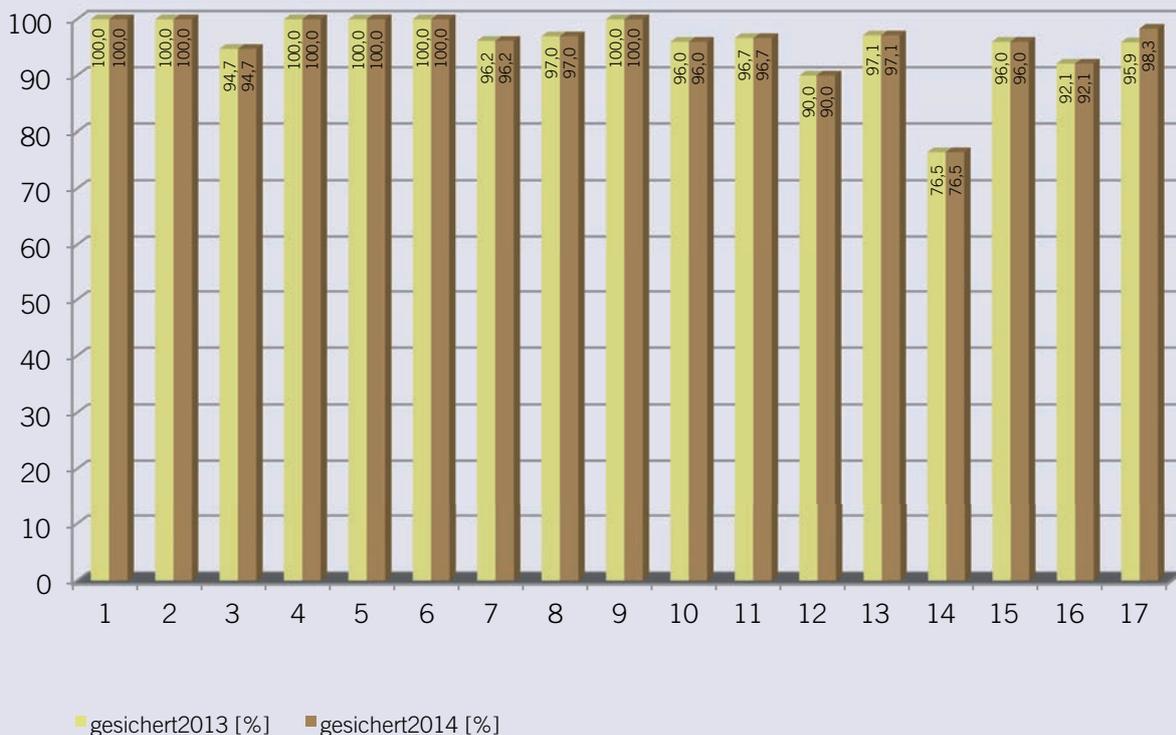


Abb. 2.19

Verletzungsschwere verunglückter PKW-Insassinnen/Insassen gesichert bzw. ungesichert

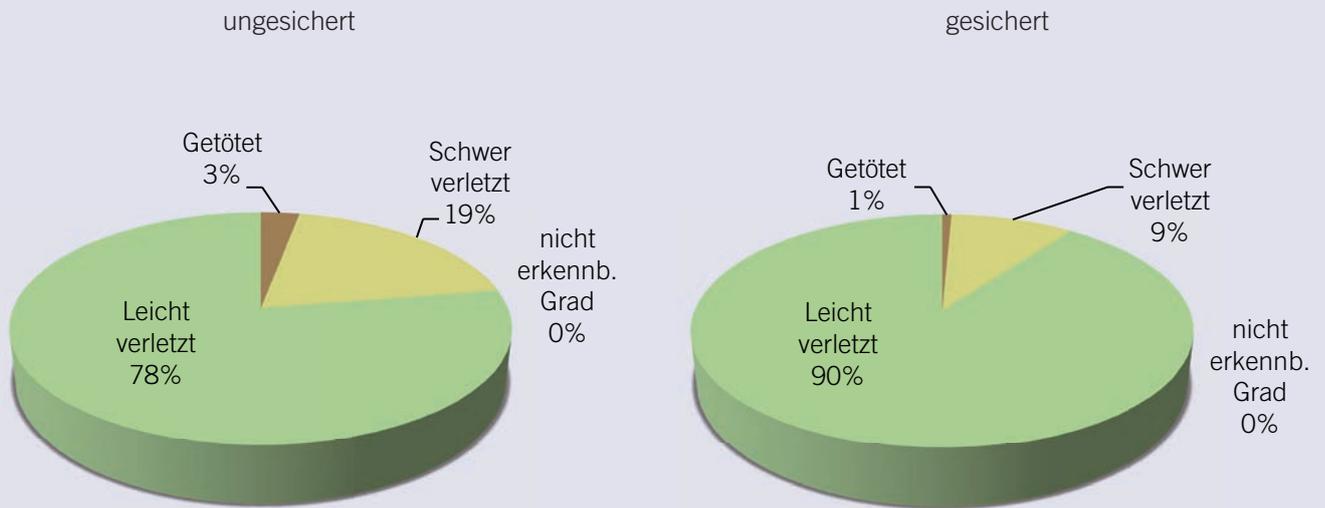
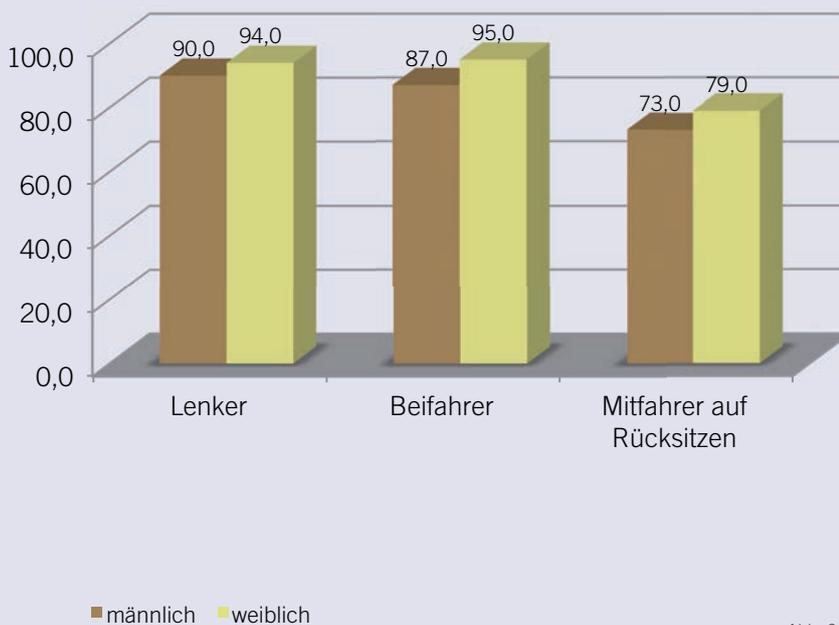


Abb. 2.20

Gurtenanlegequote im PKW



Quelle: KfV

Abb. 2.21

■ Erhebungen der Gurtanschnallquote durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit ergaben, dass in Oberösterreich ca. 92% der Pkw-Lenker den Sicherheitsgurt verwenden, bei den Mitfahrern waren es 91%. Die Anschnallquote ist bei Frauen deutlich höher als bei Männern. Dies muss umso kritischer betrachtet werden, als das Risiko getötet zu werden für Pkw-Insassen ohne Gurt drei Mal höher war als für jene Personen, die den Sicherheitsgurt verwenden.

Unfälle und Verunglückte durch Alkohol

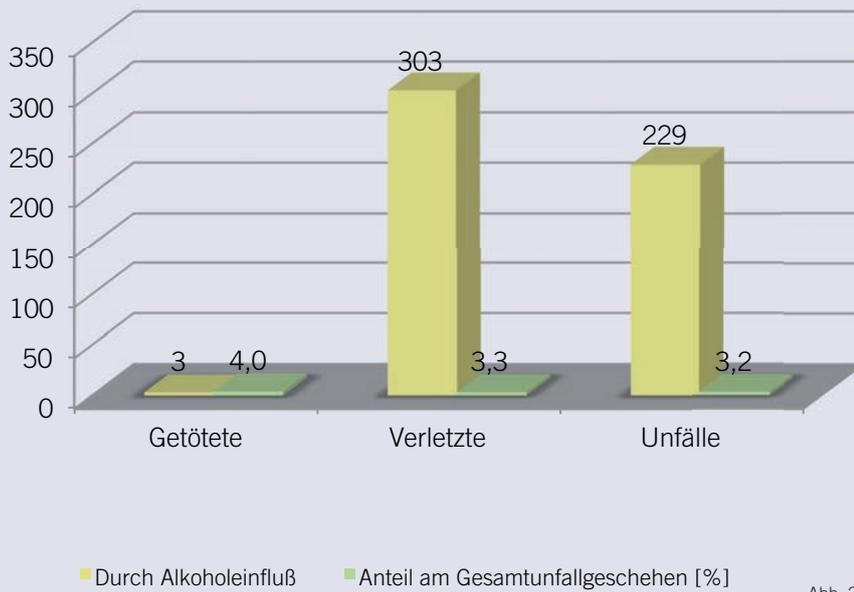


Abb. 2.22

■ Bei 229 Unfällen mit Personenschaden waren im Jahr 2014 wurden 303 Personen verletzt und drei getötet. Der Anteil am gesamtunfallgeschehen beträgt bei den Getöteten 4%

Alkoholisierete Beteiligte nach Altersgruppen

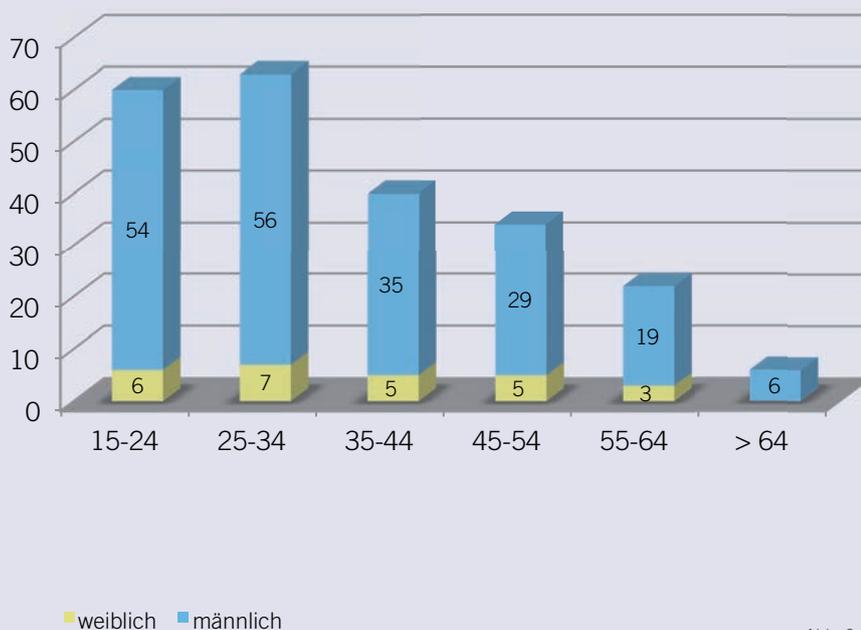


Abb. 2.23

■ Die Zahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten hat sich nach Einführung der 0,5 – Promille - Grenze halbiert (von 476 im Jahr 1997 auf 231 im Jahr 2014). Den Großteil der alkoholisierten Unfallbeteiligten bilden mit 90% nach wie vor die Männer!

Alkoholisierter Unfallbeteiligte nach Wochentagen

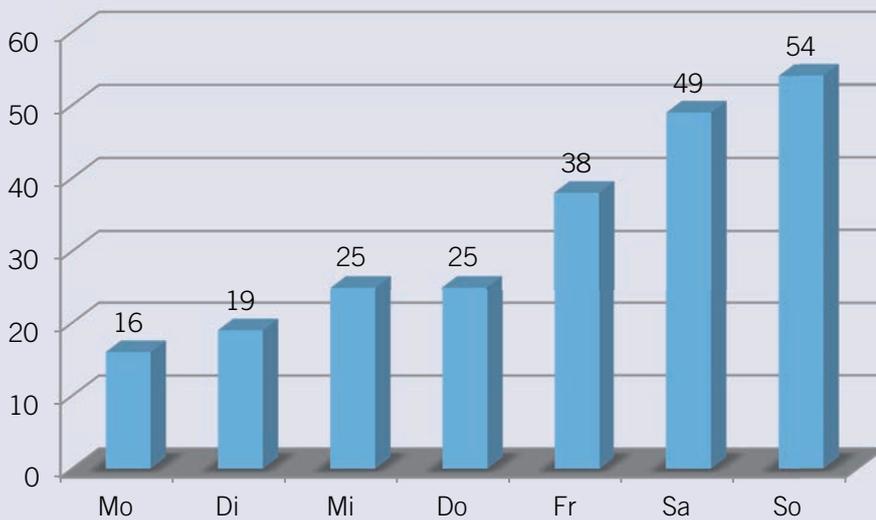


Abb. 2.24

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

Alkoholisierter Unfallbeteiligte nach Monaten



Abb. 2.25

Getötete Fußgänger/innen nach Altersgruppen

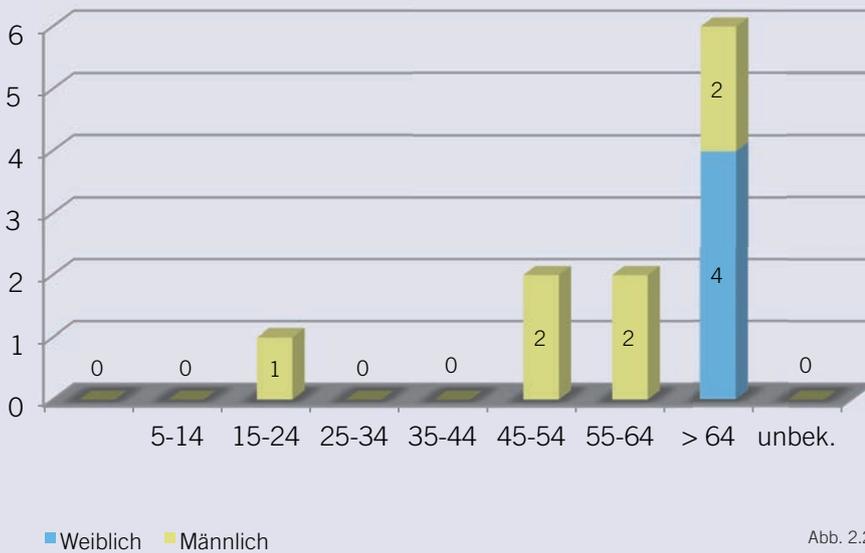


Abb. 2.26

■ Als Fußgänger sind besonders die über 65-jährigen Personen gefährdet. Die Notwendigkeit der Aktion zur sicheren Mobilität im Alter wird hier untermauert. Mit 598 verunglückten Fußgängern, wird deutlich, dass eine stärkere Berücksichtigung der ungeschützten Verkehrsteilnehmer bei der Gestaltung des Straßenraumes und weitere Bewusstseinsbildung für diese Thematik erforderlich ist.

Verletzte Fußgänger/innen nach Altersgruppen

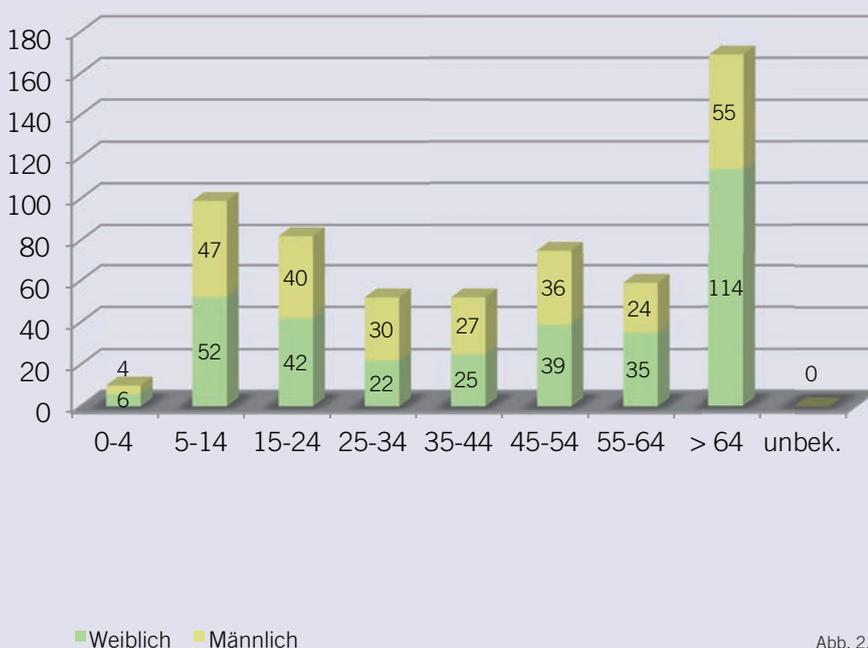


Abb. 2.27

Getötete Radfahrer/innen nach Altersgruppen

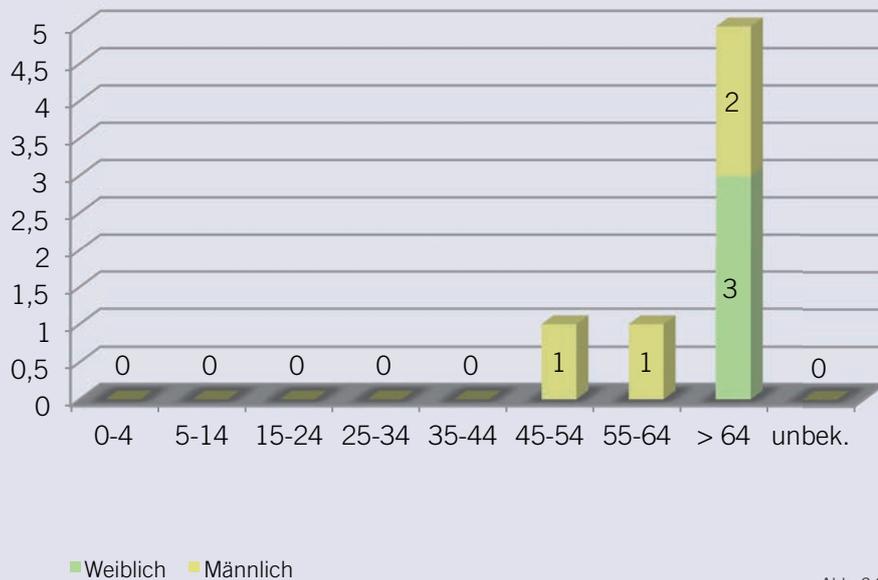


Abb. 2.28

■ Die männlichen Radfahrer haben fast einen doppelt so hohen Anteil am Unfallgeschehen als die Frauen. Die am stärksten gefährdete Gruppe der Radfahrer stellen - wie auch bei den Fußgängern - die älteren Menschen dar. Auch hier wird durch die gezielte Verkehrssicherheitsarbeit und Bewusstseinsbildung eine Verbesserung zu erwarten sein.

Verletzte Radfahrer/innen nach Altersgruppen

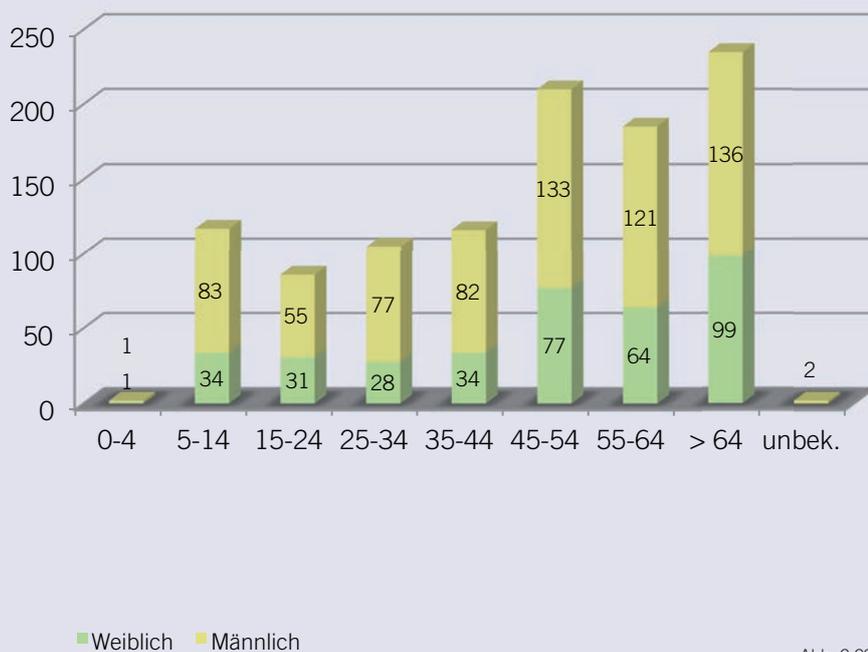


Abb. 2.29

Getötete PKW-Insassinnen/Insassen nach Altersgruppen

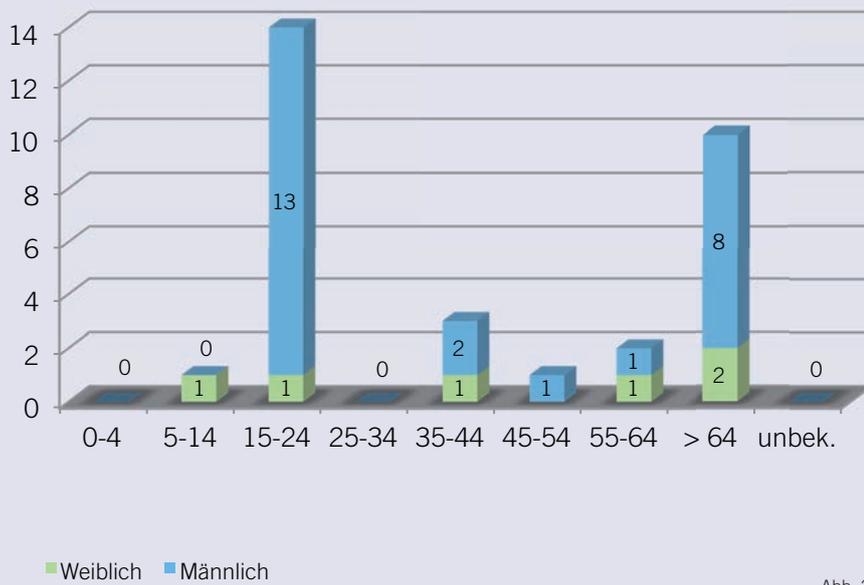


Abb. 2.30

■ Wie schon in Zusammenhang mit den Abb. 2.11 erwähnt, haben auch bei den getöteten und verletzten Pkw-Insassen die Jugendlichen Verkehrsteilnehmer die höchsten Anteile. Bei den 15–24 jährigen ist auffallend, dass hier fast ausschließlich männlichen Pkw-Insassen tödlich verunglücken.

Verletzte PKW-Insassinnen/Insassen nach Altersgruppen

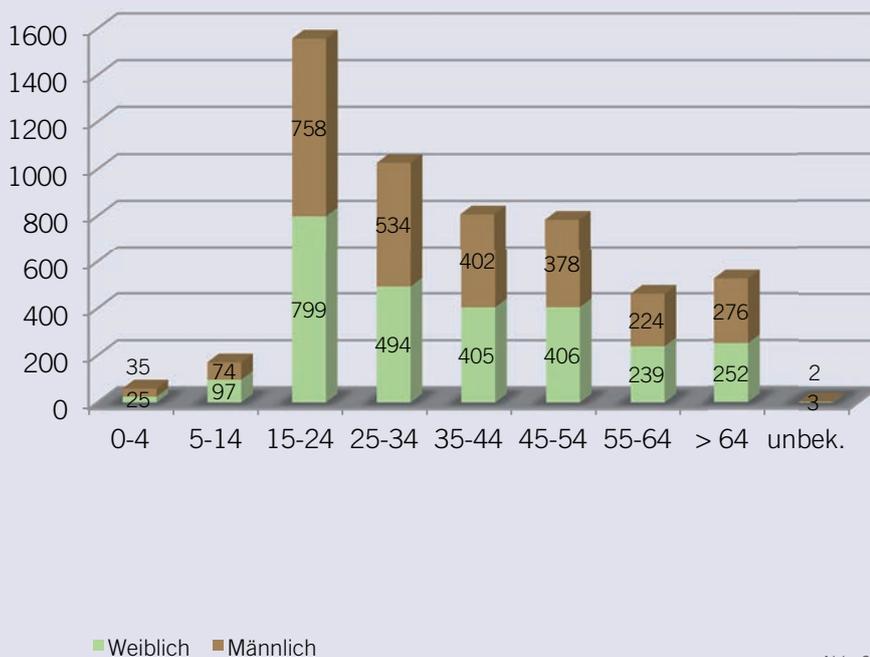


Abb. 2.31

Tödlich und schwer verletzte PKW-Insassinnen/Insassen nach Unfalltypen

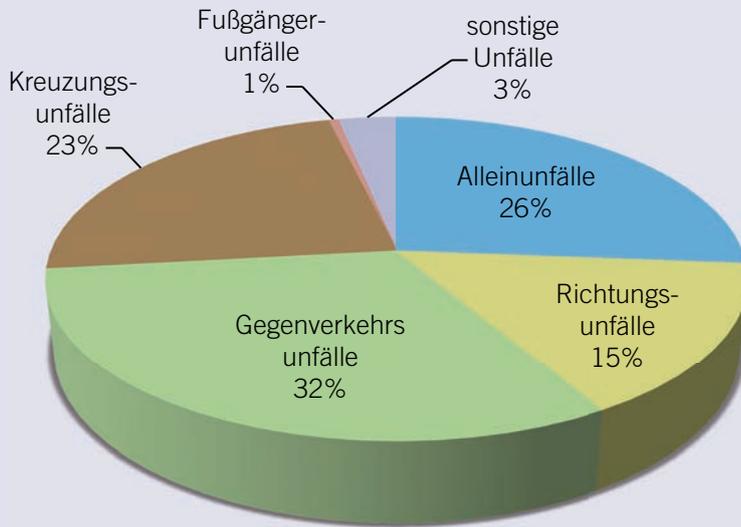


Abb. 2.32

■ Aus dem nebenstehenden Diagramm ist ersichtlich, dass tödliche oder schwer verletzte Pkw-Insassen zumeist auf Spurlaltungsprobleme zurückzuführen sind. (58% Allein- und Gegenverkehrs unfälle). Die Ursache ist fast ausschließlich nicht der Situation angepasste Geschwindigkeit. Dieses Fahrverhalten führt kaum zu Konflikten sondern gleich zu Unfällen.

Tödlich und schwer verletzte PKW-Insassinnen/Insassen nach Straßenzustand

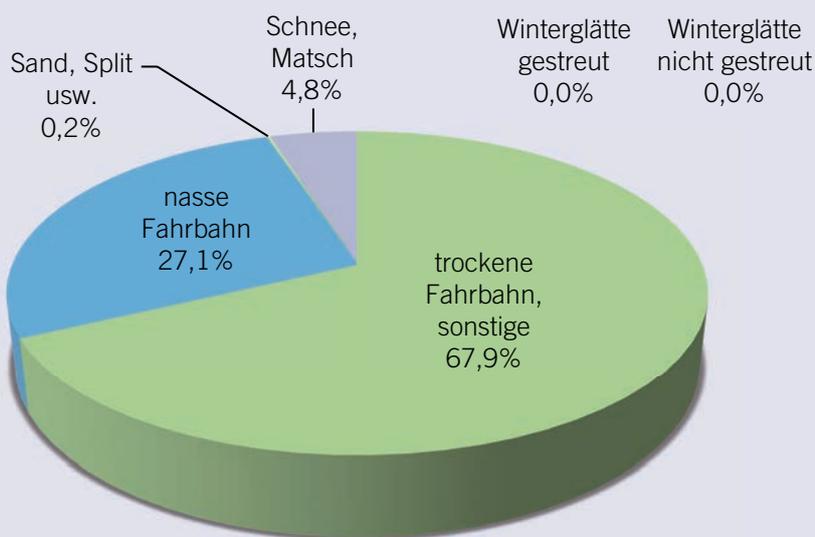


Abb. 2.33

■ Pkw-Unfälle mit tödlichen oder schweren Verletzungsfolgen ereignen sich größtenteils bei leicht erkennbaren und daher leicht zu bewältigenden Fahrbahnverhältnissen. (zwei Drittel 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

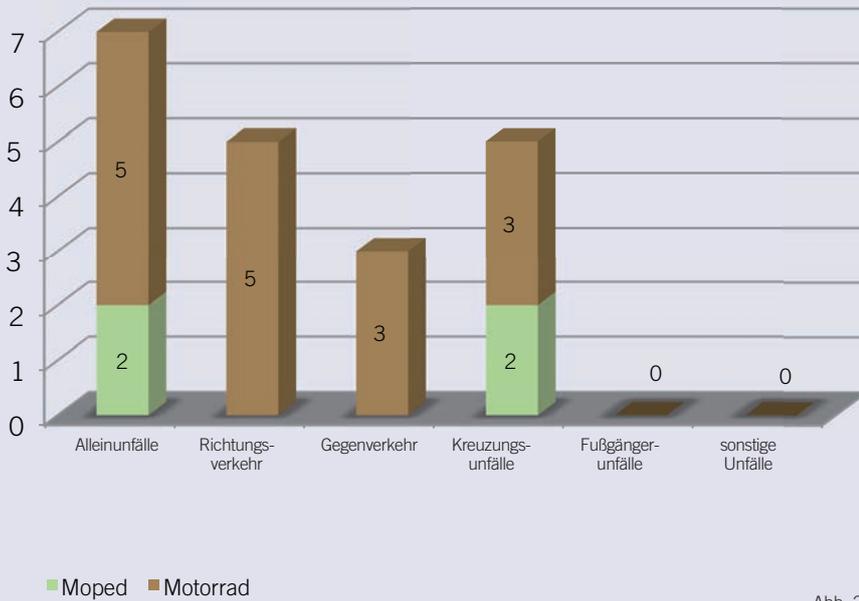


Abb. 2.34

■ Bei den im Jahr 2014 mit einspurigen Kraftfahrzeug Verunglückten sind die Alleinunfälle mit 38% die dominierenden. Dies ist zumeist ein Hinweis auf nicht angepasste Geschwindigkeit bzw. wird die Verkehrssituation nicht richtig eingeschätzt. Die Richtungs- und Kreuzungsunfälle sind wegen der unzureichenden Erkennbarkeit im Rückspiegel in Verbindung mit unterschätzten Geschwindigkeiten das Hauptproblem für die Einspurigen.

Verletzte auf einspurigen KFZ nach Unfalltypen

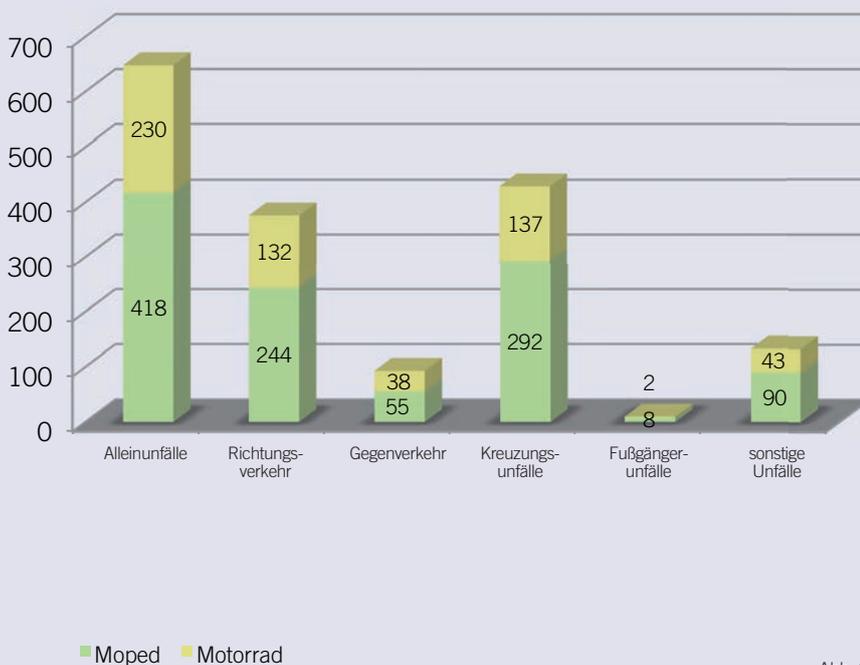
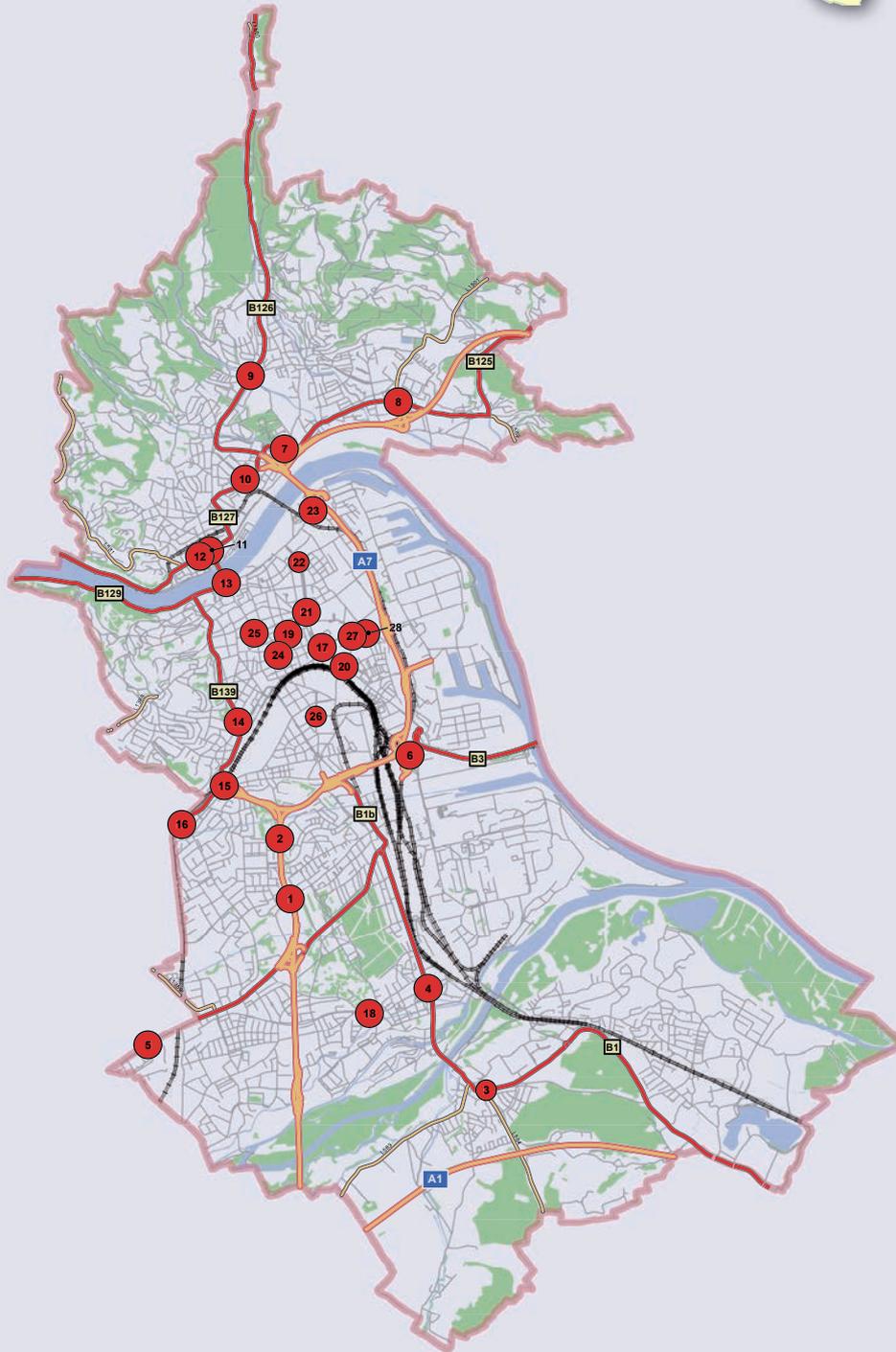


Abb. 2.35

Bezirk Linz-Stadt



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt



© BEV-Wien
Abb. 3.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Die Liste der Unfallhäufungsstellen für Linz-Stadt wurde in Absprache mit dem Magistrat Linz erstellt und weicht von den Kriterien der RVS ab.

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	A7 Mühlkreis Autobahn	Mühlkreisautobahn - Tunnel Binder- michel Fahrtrichtung Nord, km 4,960 - 5,200	9	8	8
2	A7 Mühlkreis Autobahn	Mühlkreisautobahn - Tunnel Binder- michel Fahrtrichtung Süd, km 5,800 - 6,070	10	3	4
3	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Wiener Straße - L564 Wolfener Straße, km 180,350 - 180,430	1	1	6
4	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Wiener Straße - Zep- pelinstraße - Lunzer Straße, km 182,150 - 182,250	2	3	6
5	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Salzburger Straße - Bannerstraße (Gemeindegebiet Leon- ding), km 188,569 - 188,700	1	4	6
6	B3 Donaustraße	VLSA-Krztg. B3 Aigengutstraße - Stahl- straße - A7 Anschlussstelle Vöest- Alpine, km 239,100 - 239,139	3	5	7
7	B125 Prager Straße	B125 km 0-0,150 & B127 km 0,300- 0,450 VLSA Krztg. B125/B127 Freistädter Straße - Urnenhainweg	4	2	5
8	B125 Prager Straße	VLSA-Krztg. B125 Freistädter Straße - L1501 Altenberger Straße - A7 An- schlussstelle Dornach, km 1,818 - 1,900	3	5	3
9	B126 Leonfeldener Straße	VLSA-Krztg. B126 Leonfeldner Straße - Ferdinand-Markl-Straße - Gründberg- straße, km 1,950 - 2,057	4	2	4
10	B127 Rohrbacher Straße	VLSA-Krztg. B127 Freistädter Straße - Linke Brückenstraße, km 0,950 - 1	5	4	6
11	B127 Rohrbacher Straße	VLSA-Krztg. B127 Rudolfstraße - B129 Eferdinger Straße - Urfahrner Haupt- straße, km 2,400 - 2,500	4	5	3

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt

12	B127 Rohrbacher Straße	VLSA-Krztg. B127 Rudolfstraße - Mühlkreisbahnstraße - Bernaschkeplatz, km 2,557 - 2,650	3	3	5
13	B129 Eferdinger Straße	VLSA-Krztg. B129 Eferdinger Straße - Hauptplatz, km 0,450 - 0,550	4	4	4
14	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krztg. B139 Waldeggstraße - Kärtnerstraße - Ziegeleistraße, km 1,850 - 1,980	2	7	3
15	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krztg. B139 Unionstraße - A7 Rampe, km 3,200 - 3,300	5	2	5
16	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krztg. B139 Unionstraße - Landwiedstraße, km 3,965 - 4,150	5	11	6
17	Krztg. Blumauerstraße - Khevenhüllerstraße	VLSA-Krztg. Blumauerstraße - Khevenhüllerstraße - Franckstraße - Europaplatz	9	6	7
18	Dauphinestraße Karl-Steiger-Straße	VLSA-Krztg. Dauphinestraße - Karl-Steiger-Straße	5	3	5
19	Krztg. Dinghoferstraße - Lustenauer Straße	Krztg. Dinghoferstraße - Lustenauer Straße	3	2	9
20	Krztg. Franckstraße - Lastenstraße	VLSA-Krztg. Franckstraße - Lastenstraße - Liebigstraße	5	8	12
21	Krztg. Gruberstraße - Weißenwolffstraße	VLSA-Krztg. Gruberstraße - Weißenwolffstraße	4	6	5
22	Krztg. Gruberstraße - Lederergasse	VLSA-Krztg. Gruberstraße - Lederergasse	1	3	4

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt

23	Krztg. Hafenstraße - Petzoldstraße	Krztg. Hafenstraße - Petzoldstraße	5	2	6
24	Krztg. Humboldtstraße - Schillerstraße	Krztg. Humboldtstraße - Schillerstraße	2	7	3
25	Krztg. Landstraße - Mozartstraße	VLSA-Krztg. Landstraße - Mozartstraße - Rudigierstraße	4	3	6
26	Krztg. Lenaustraße - Raimundstraße	VLSA-Krztg. Lenaustraße - Raimundstraße - Makartstraße	1	4	4
27	Krztg. Prinz-Eugen-Straße - Liebigstraße	VLSA-Krztg. Prinz-Eugen-Straße - Liebigstraße - Goethestraße - Darrgutstraße	3	6	5
28	Krztg. Prinz-Eugen-Straße - Garnisonsstraße	VLSA-Krztg. Prinz-Eugen-Straße - Garnisonsstraße	4	7	8

Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

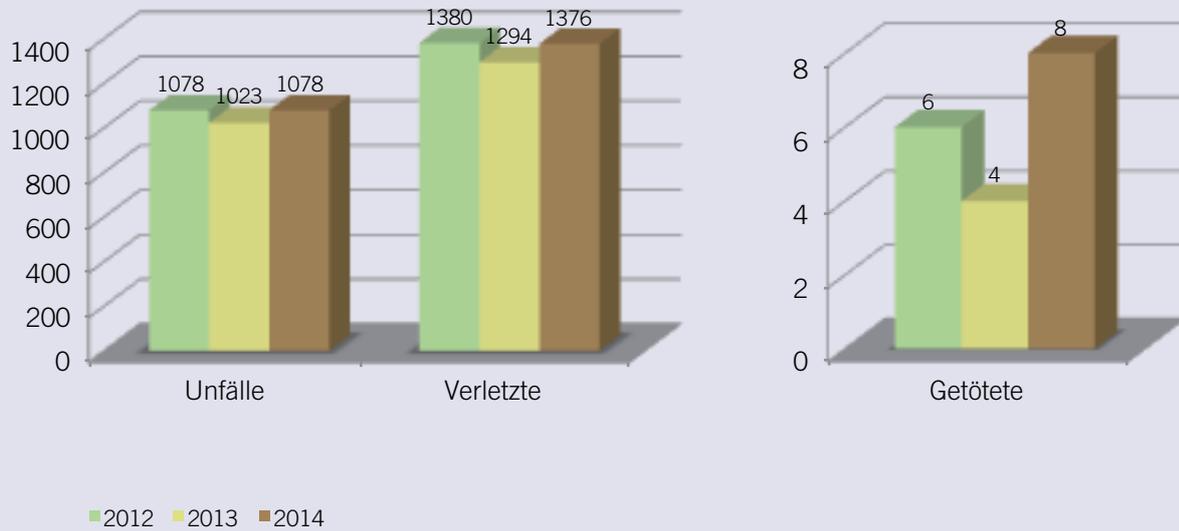


Abb. 3.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014

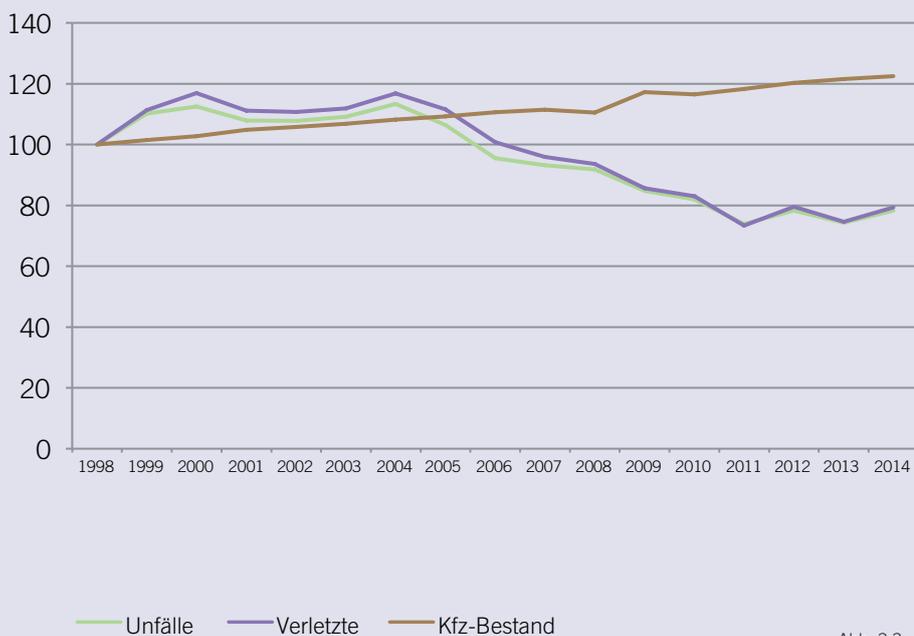


Abb. 3.3

■ Im Hinblick auf das Vorjahr ist die Zahl der Unfälle mit Personenschaden wieder angestiegen, bleibt jedoch im 10-Jahres-Vergleich auf einem relativ niedrigem Niveau. Auch die Zahl der Verkehrstoten stieg nach dem Abwärtstrend der letzten beiden Jahre wieder an und befindet sich auf dem Stand von 2011.

Verunglückte nach Fahrzeugart

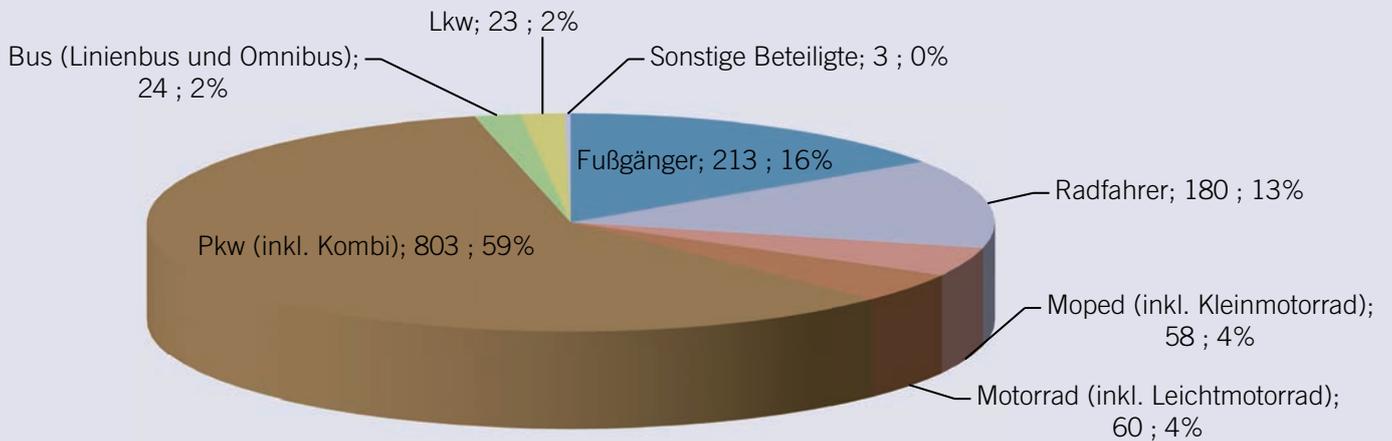


Abb. 3.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

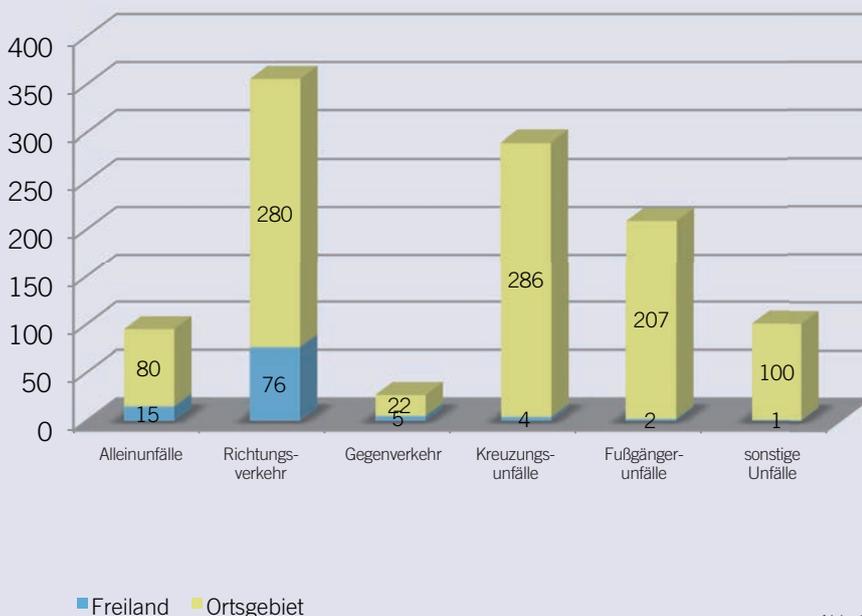


Abb. 3.5

■ Der Anstieg der Unfälle mit Personenschäden resultierte hauptsächlich aus einer steigenden Beteiligung von Pkws und auch Fußgängern. Die hohe Zahl von Unfällen in denen Busse involviert waren, fiel hingegen im Vergleich zu 2013 um rund 50%.

Nach einem ungewöhnlich starken Rückgang der Kreuzungsunfälle im Vorjahr stiegen diese im Jahr 2014 wieder um rund 30% an. Auch die Zahl der Fußgängerunfälle erhöhte sich wieder leicht, jene der Alleinunfälle und Unfälle im Richtungsverkehr ging hingegen zurück.

Bezirk Steyr-Stadt

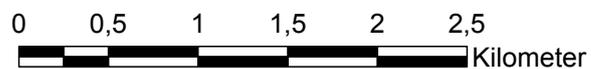


Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Stadt



© BEV-Wien

Abb. 4.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B115 Eisenstraße	Krztg. Gleinker Hauptstraße, km 17,6-17,8	0	4	2
2	B115 Eisenstraße	Krztg. Infangstraße, km 17,955-18,2	1	2	2
3	B115 Eisenstraße	Krztg. Prof. Albert Weinschenk Straße, km 18,6-18,85	7	2	2
4	B115 Eisenstraße	Krztg. Marlene Haushofer Straße, km 18,9-19,13	3	3	5
5	B115 Eisenstraße	Kudlichgasse, km 19,156-19,4	8	2	5
6	B115 Eisenstraße	Krztg. Holub Straße, km 19,415-19,651	7	3	11
7	B115 Eisenstraße	Pachergasse, km 19,68-19,869	6	5	3
8	B115 Eisenstraße	Schönauer Straße, km 20-20,2	0	2	2
9	B122 Voralpenstraße	Seitenstettner Straße, km 29,2-29,444	4	1	6
10	B122 Voralpenstraße	Münichholzweg, km 29,466-29,7	3	2	2
11	B122 Voralpenstraße	Kellaugasse, km 29,764-29,987	2	2	2
12	B122 Voralpenstraße	Ramingsteg, km 30,08-30,238	3	4	4
13	B122 Voralpenstraße	vor Kreisverkehr, km 30,338-30,491	0	5	1
14	B122 Voralpenstraße	Resthofstraße, km 31,39-31,635	2	3	1
15	B122 Voralpenstraße	Rooseveltstraße, km 31,715-31,962	7	3	4
16	B122 Voralpenstraße	Franz Paulmayr Straße, km 32,2-32,4	3	2	2
17	B122 Voralpenstraße	Krztg. Wolfener Straße, km 32,49-32,81	7	4	4
18	B122 Voralpenstraße	LKH Steyr, km 34,25 - 34,45	3	1	4

Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

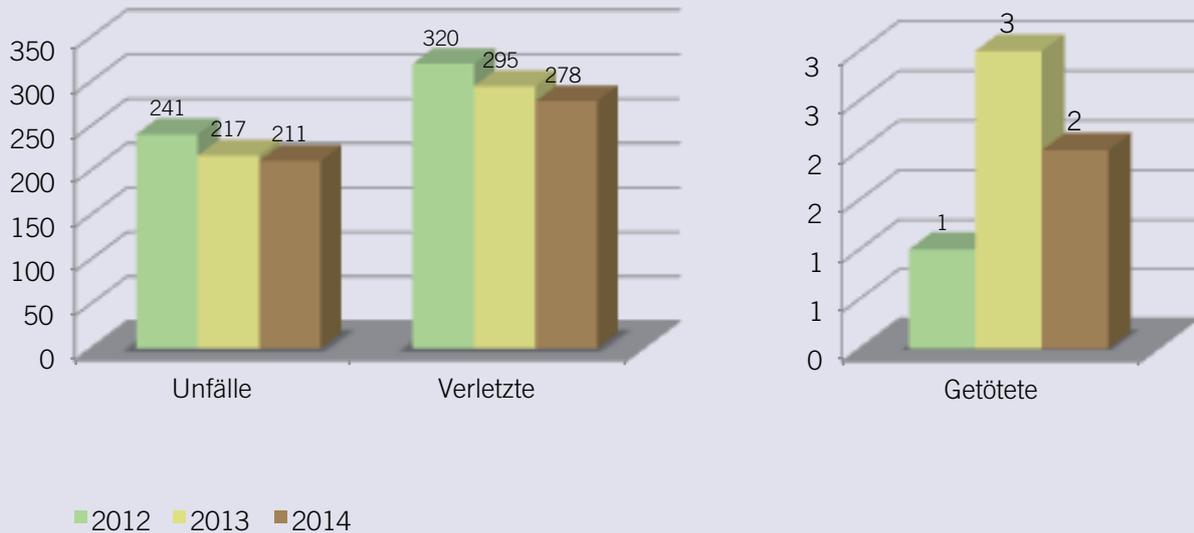


Abb. 4.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014



Abb. 4.3

■ Die Unfallkenngrößen sind gegenüber dem Vorjahr wiederum gesunken. Die Zahl der Getöteten ist nach der Steigerung im Vorjahr auch wieder rückläufig. In Steyr ist das Unfallgeschehen großteils durch die B115 sowie die B122 geprägt. Auf diesen Hauptverkehrsadern ist das Unfallrisiko wegen der Verkehrsdichte am höchsten.

Verunglückte nach Fahrzeugart

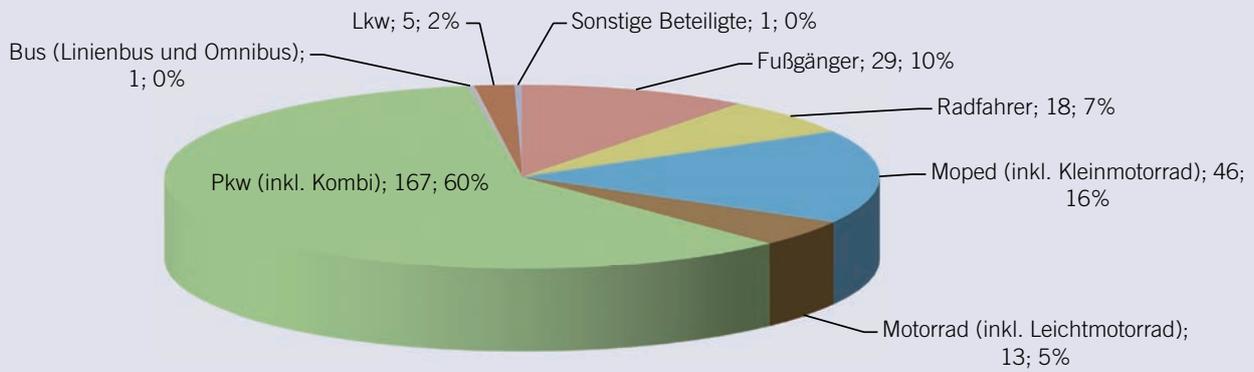


Abb. 4.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

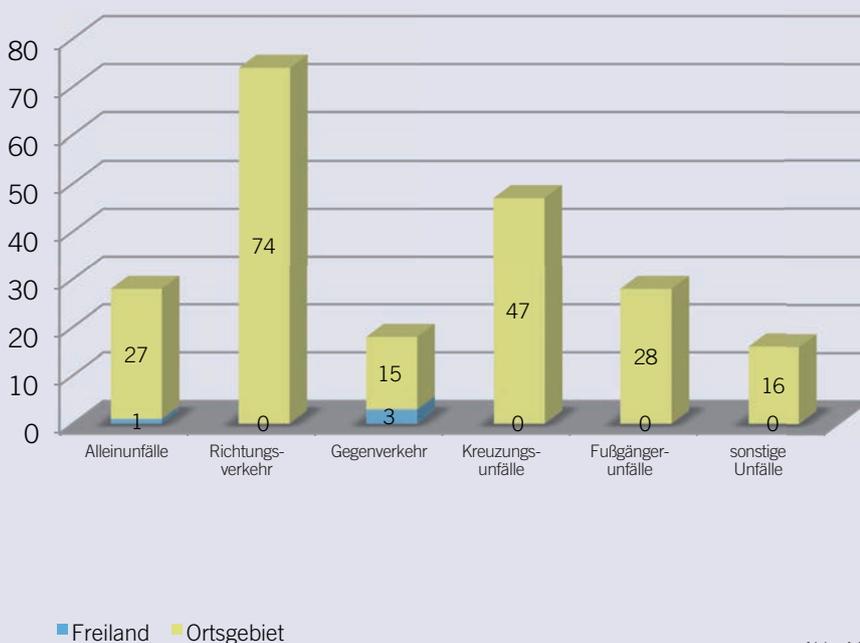


Abb. 4.5

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

Die rückgängige Anzahl der verunglückten Radfahrer von 11% im Vorjahr auf 7% 2014 ist vermutlich durch die schlechte Witterung erklärbar.

Bezirk Wels-Stadt

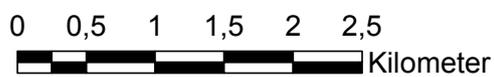


Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Stadt



© BEV-Wien

Abb. 5.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B1 Wiener Straße	Kreuzung B1 - Mitterhoferstraße, km 206,1 - 206,2	3	3	2
2	B1 Wiener Straße	Kreuzung B137/B138, km 208,65 - 208,75	5	12	5
3	B1 Wiener Straße	Kreuzung Roseggerstraße - Eferdinger Straße, km 209,95 - 210,039	3	9	5
4	B1 Wiener Straße	Kreuzung Innbachtalstraße - Thal- heimer Straße, km 210,614 - 210,7	2	4	3
5	B1 Wiener Straße	Kreuzung Schulstraße - Wimpassinger Straße, km 211,89 - 212	5	5	5
6	B1 Wiener Straße	Kreuzung Noitzmühlstraße - Primel- straße, km 213,1 - 213,3	9	9	7
7	B1 Wiener Straße	Kreuzung Gunsirchnerstraße - Westring, km 214,05 - 214,15	3	4	2
8	B1 Wiener Straße	Kreuzung Salzburger Straße - Max Center, km 214,38 - 214,5	1	3	3
9	B1 Wiener Straße	Kreuzung Malvenstraße - Clematis- straße, km 214,75 - 214,85	0	3	3
10	B137 Innviertler Straße	Kreuzung Hans Sachs Straße, km 0,17 - 0,246	8	2	9
11	B137 Innviertler Straße	Kreuzung Friedhofstraße, km 0,794 - 0,85	1	1	5
12	B137 Innviertler Straße	Kreuzung Schartener Straße - Ober- feldstraße, km 2,54 - 2,557	2	5	5
13	B137 Innviertler Straße	Anschlussstelle A25, km 2,905 - 2,914	1	4	6
14	B138 Pyhrnpassstraße	Kreuzung Wiesenstraße, km 0,2 - 0,233	4	2	3
15	L519 Innbachtalstraße	Kreuzung Römerstraße, km 1,245 - 1,4	0	4	4

Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

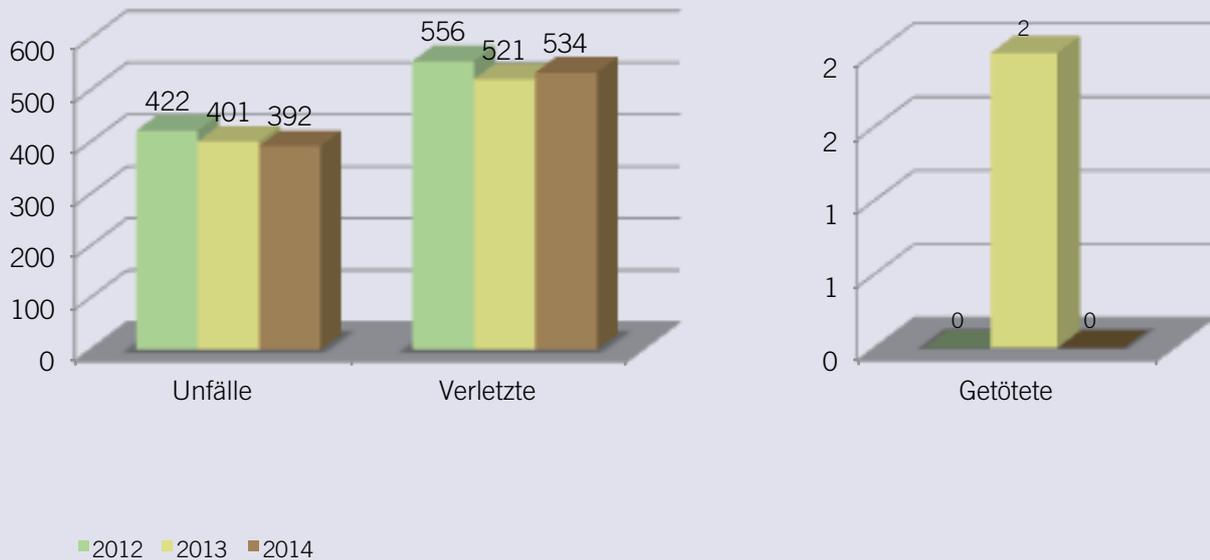


Abb. 5.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014

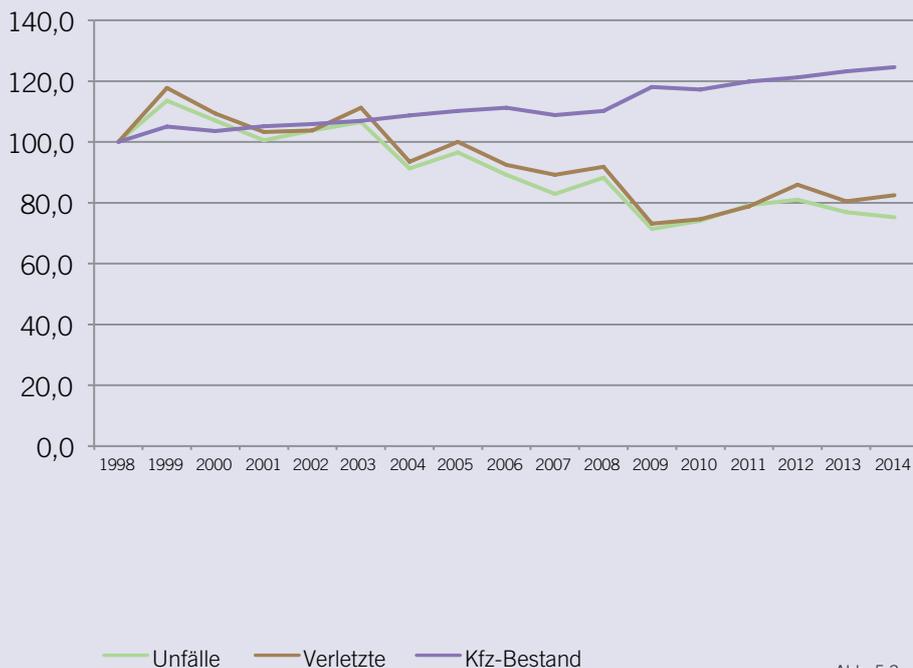


Abb. 5.3

■ Im Gegensatz zum tendenziellen Anstieg der Unfälle mit Personenschaden sowie die Anzahl der verletzten Personen in den letzten Jahren zeigen sich weiter sinkende Unfallzahlen im Jahr 2014, wobei die Anzahl der verletzten Personen annähernd gleich geblieben ist.

Nachdem im Jahr 2013 zwei getötete Verkehrsteilnehmer zu beklagen waren ist so wie 2012 erfreulicherweise kein Verkehrsteilnehmer ums Leben gekommen.

Diverse Maßnahmen im innerstädtischen Verkehrskonzept zeigen teilweise positive Wirkung, es ergibt sich jedoch ein weiterer Handlungsbedarf zur Hebung der Verkehrssicherheit.

Verunglückte nach Fahrzeugart

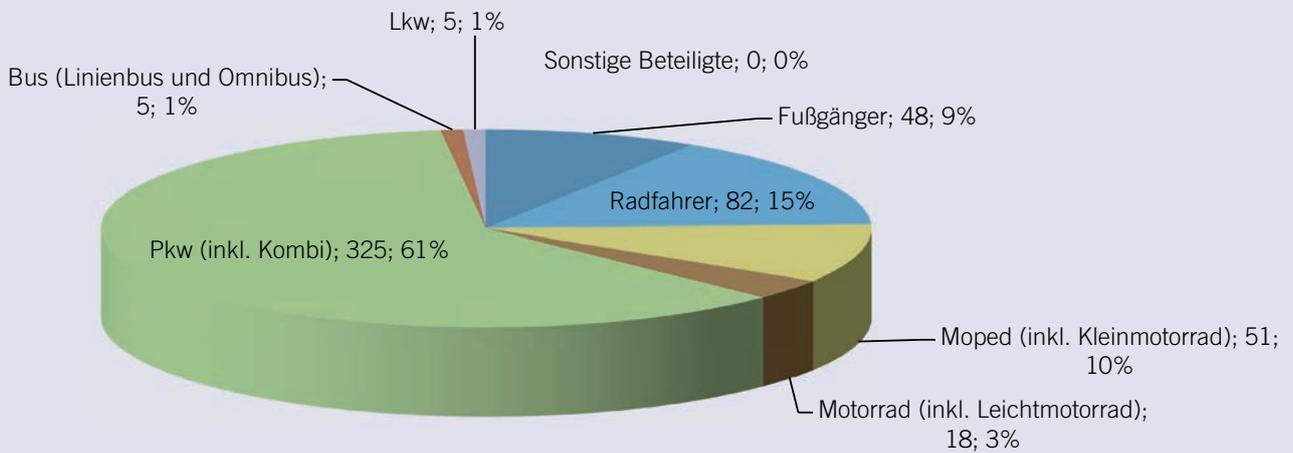


Abb. 5.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

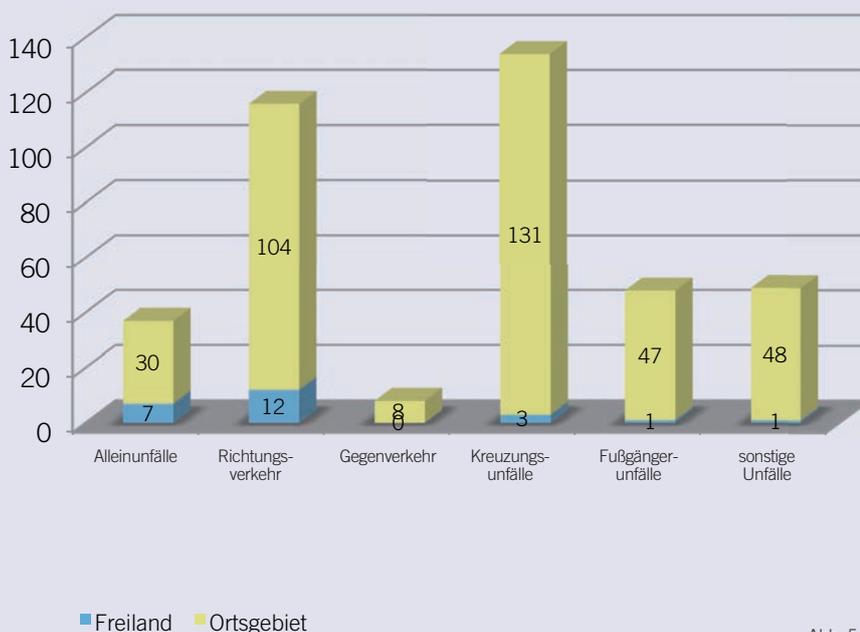


Abb. 5.5

■ Der Anteil des PKW Verkehrs dominiert weiterhin das Unfallgeschehen, der Anteil der verunglückten Radfahrer und Fußgänger gebietet jedoch weitere Verbesserungsversuche, auch wenn diverse Maßnahmen im Rad- und Gehwegenetz positiv zu bewerten sind.

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

Bezirk Braunau



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau



© BEV-Wien

Abb. 6.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B142 Mauerkirchener Straße	Mauerkirchen, Marktplatz, km 3,334-3,530	2	0	2
2	B147 Braunauer Straße	Gde. Lengau, Friedburg, km 4,438-4,650	1	2	2
3	B147 Braunauer Straße	Munderfing, 12,490-13,680	7	2	6
4	B147 Braunauer Straße	Mattighofen und Schalchen, km 16,450-18,820	15	25	22
5	B147 Braunauer Straße	Schalchen, Krzg. Sensenwerkstraße und Unterlochnerstraße, km 19,220-19,290	2	0	4
6	B147 Braunauer Straße	Gde. Helpfau-Uttendorf, Rechlmühle, km 21,700-21,750	2	0	2
7	B147 Braunauer Straße	Uttendorf, km 23,799-24,785	6	5	7
8	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, km 26,920-30,164	8	17	13
9	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, km 33,363-34,430	3	3	6
10	B148 Altheimer Straße	Gde. Weng, Krzg. Altheim West, km 19,800-19,995	2	1	2
11	B148 Altheimer Straße	Gde. Braunau/Inn, Krzg. B156, km 34,156- 34,200	0	4	1
12	B156 Lamprechtshausener Straße	Gde. Handenberg, Sandthal, km 45,485-45,650	2	4	0
13	B156 Lamprechtshausener Straße	Gde. Neukirchen/E. und Krzg. L1053, km 52,100-52,890	3	4	3
14	B156 Lamprechtshausener Straße	Ranshofen, Krzg. Am Hang und Benno-Maierstraße, km 58,000- 58,610	4	2	7
15	L501 Weilhartstraße	Ostermiething, 32,965-33,160	1	2	2
16	L502 Simbacher Straße	Braunau/Inn, Krzg. Auf d. Haiden und Haselbacherstraße, km 0,420-0,556	3	0	5
17	L502 Simbacher Straße	Braunau/Inn, Krzg. Raitfeldstraße und Laaber Holzweg, km 0,950-1,054	8	4	1
18	L502 Simbacher Straße	Braunau/Inn, km 2,045-2,253	5	3	5
19	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Maria Schmolln, Krzg. L1039, km 28,100-28,147	1	3	1

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
20	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Pischelsdorf, Wagenham, Krzg. L1025, km 38,135-38,144	1	1	2
21	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Feldkirchen b. M., Otten- hausen, Krzg. L1032, km 43,337- 43,560	1	1	2
22	L505 Mattseer Straße	Mattighofen, km 0,898-0,950	2	2	2
23	L1025 Engelbachstraße	Gde. Feldkirchen b. M., Oichten, km 17,716-17,746	0	1	3
24	L1034 Ibmer-Moos-Straße	Gde. Eggelsberg, km 0,390-0,500	1	1	2
25	L1048 Enthamer Straße	Gde. Kirchberg, Entham, Krzg. L1050, km 4,450-4,525	2	2	2
26	Astätt Nr. 60	Gde. Lochen, Astätt	0	2	2
27	Auf der Haiden Nr. 76	Braunau/Inn	1	2	1
28	Osternberger Straße Nr. 64	Braunau/Inn	0	3	1
29	Krzg. Salzburger Straße - Michaeli- straße	Braunau/Inn	6	3	4



Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

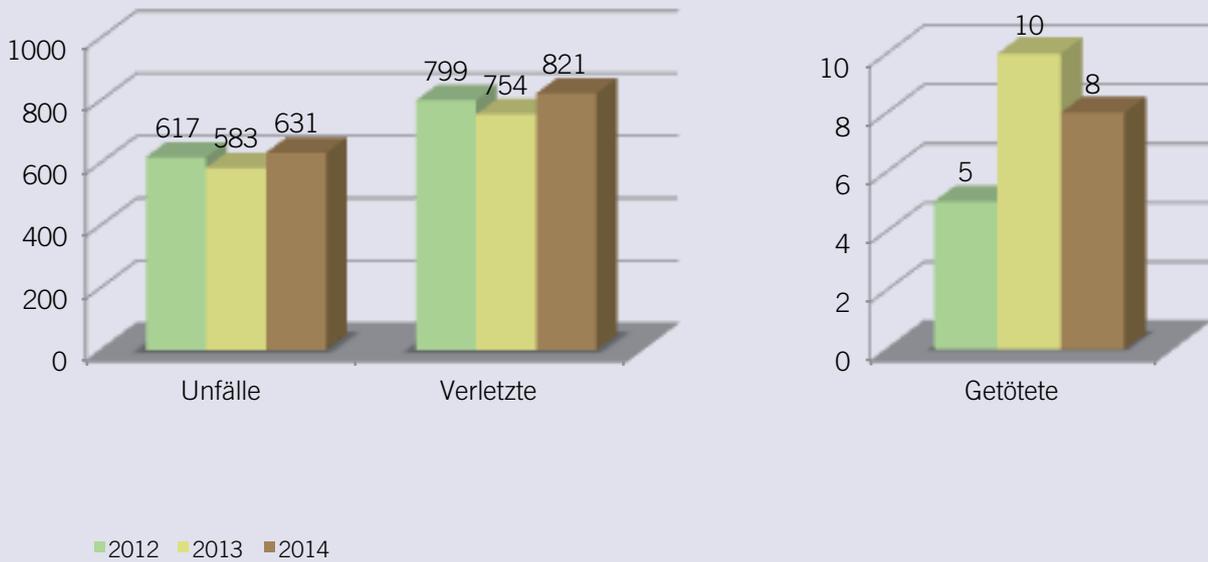


Abb. 6.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014

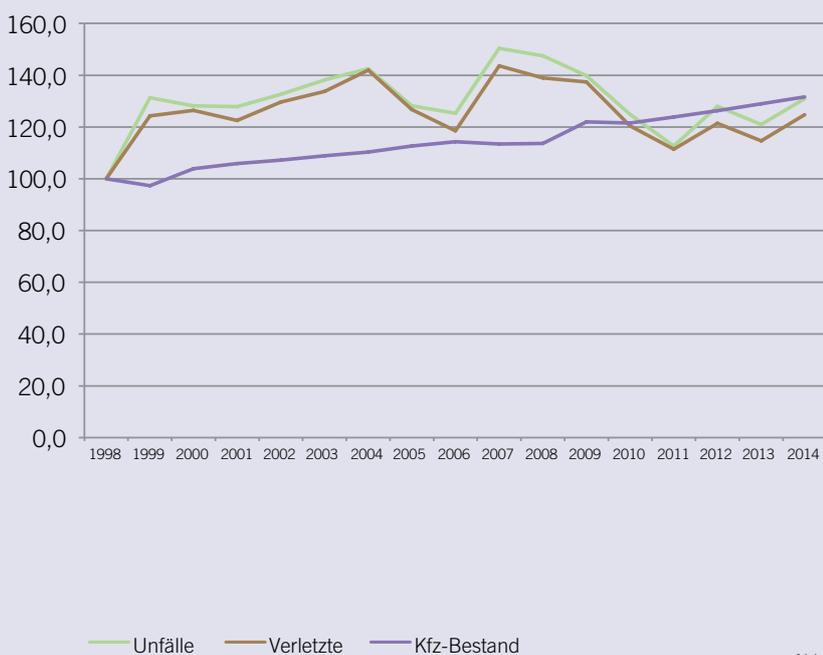


Abb. 6.3

■ Die Liste der alljährlich erfassten Unfallhäufungsstellen ist etwas kürzer geworden. Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen hat sich aber leider erhöht. 631 Verkehrsunfälle mit Personenschaden bedeuten aber dennoch über einen längeren Zeitraum betrachtet (17 Jahre) einen Mittelwert, ebenso die Anzahl der bei den Verkehrsunfällen verletzten Personen. 8 Verkehrstote besagen, dass im Jahr 2014 weniger Personen zu Tode kamen als durchschnittlich seit dem Jahr 1998, und dies trotz ständig steigenden Verkehrsaufkommens. In einem Bezirksvergleich nimmt der Bezirk Braunau oberösterreichweit betrachtet bei den bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen die vierte Stelle ein.

Verunglückte nach Fahrzeugart

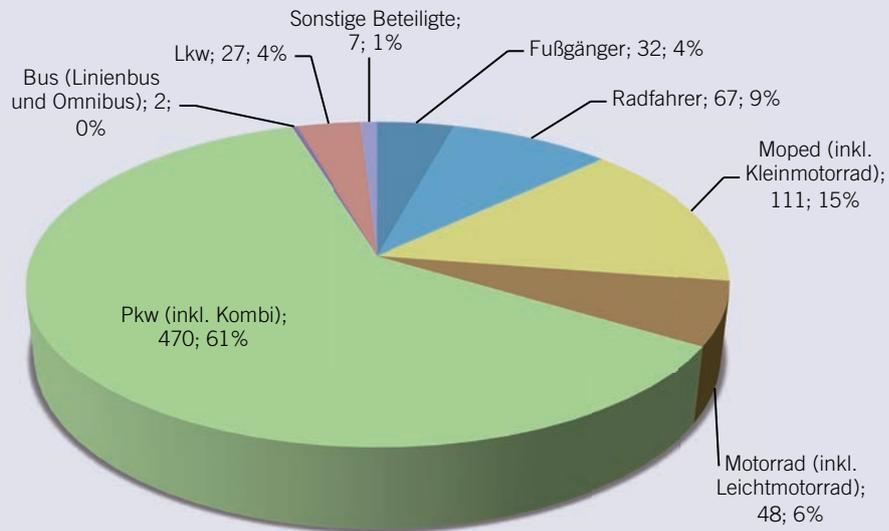


Abb. 6.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

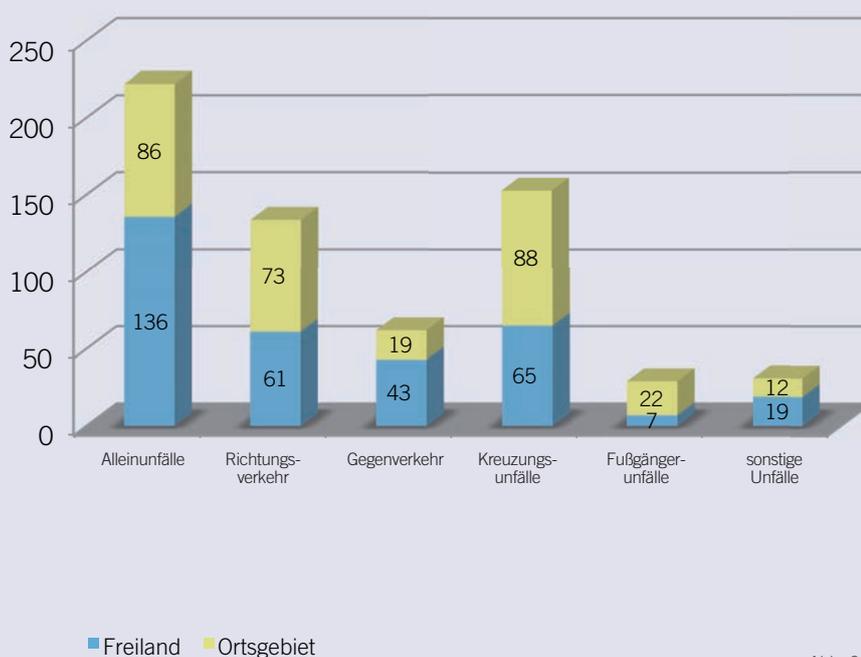


Abb. 6.5

■ Die Abkommensunfälle (Alleinunfälle) waren bereits in der Vergangenheit die häufigste Unfallursache. Die Anzahl derselben ist wiederum gestiegen. Auch die Anzahl der Verkehrsunfälle im Richtungsverkehr sowie die Kreuzungsunfälle haben sich erhöht, hingegen ist die Anzahl der Gegenverkehrsunfälle gesunken. Den unfallträchtigsten Straßenzug stellt weiterhin die B147 Braunauer Straße dar. Hinsichtlich der verunglückten Personen nach Fahrzeugarten ergab sich eine Erhöhung bei Verkehrsunfällen mit Fahrrad-, Moped- und Motorradbeteiligung, wobei der Bezirk bei den Mopedunfällen oberösterreichweit die traurige erste Stelle einnimmt.

Bezirk Eferding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Eferding



© BEV-Wien

Abb. 7.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Eferding

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B129 Eferdinger Straße	Gerade nahe Bezirksgrenze, Strkm. 14,878 bis 15,102	2	3	1
2	B129 Eferdinger Straße	Ortsanfang Alkoven, Strkm. 16,38 bis 16,60	0	5	2
3	B129 Eferdinger Straße	Ortsdurchfahrt Alkoven, Strkm. 16,65 bis 16,90	0	4	1
4	B129 Eferdinger Straße	Bereich Zufahrt Arthofer, Strkm. 22,8 bis 22,98	1	0	3
5	B129 Eferdinger Straße	Freiland B129 Eferding-Prambachkir- chen, Strkm 32,04 bis 32,255	1	0	3
6	B130 Nibelungenstraße	Freiland B130 Linkskurve, Strkm 12,113 bis 13,349	3	2	1
7	B131 Aschacher Straße	Krztg. B131 mit L1219, Strkm. 12,745 bis 12,82	0	2	1
8	L531 Schartener Straße	Krztg. L531 mit Molkereistraße, Strkm. 16 bis 16,005	3	2	0

Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

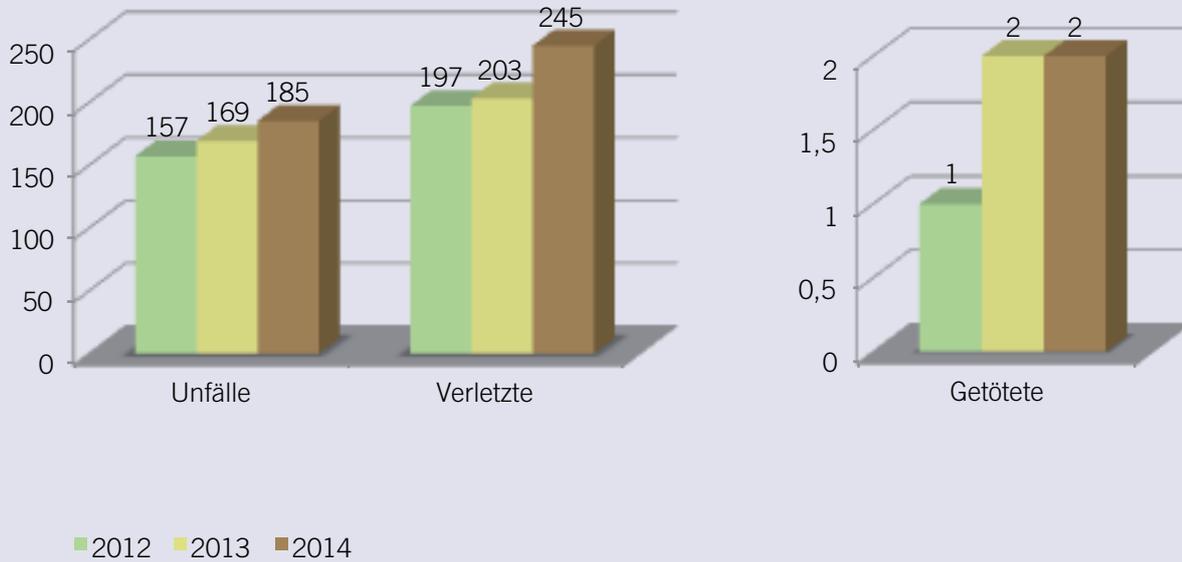


Abb. 7.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014



Abb. 7.3

■ Die Anzahl der Personenschäden sowie die Unfallhäufigkeit insgesamt, sind im heurigen Jahr weiter gestiegen. Aber auch der Kfz-Bestand ist im Bezirk Eferding weiter steigend. Durch den Einsatz von gezielten Maßnahmen in baulicher und verkehrstechnischer Sicht, wird danach getrachtet den derzeitigen Trend wieder umzukehren. Positiv zu bewerten ist die sinkende Anzahl an Motorradunfällen. Die Anzahl der Fußgänger- und Radfahrerunfälle sind gleichbleibend.

Verunglückte nach Fahrzeugart

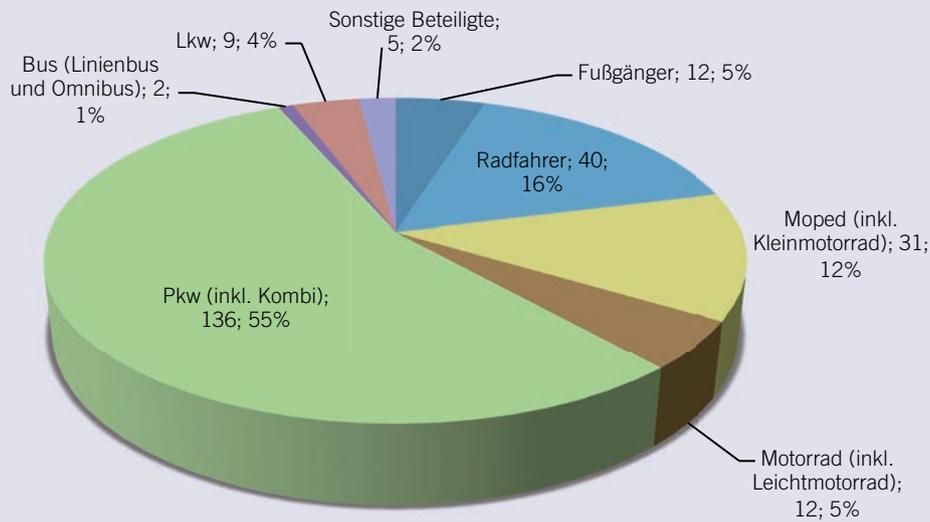


Abb. 7.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

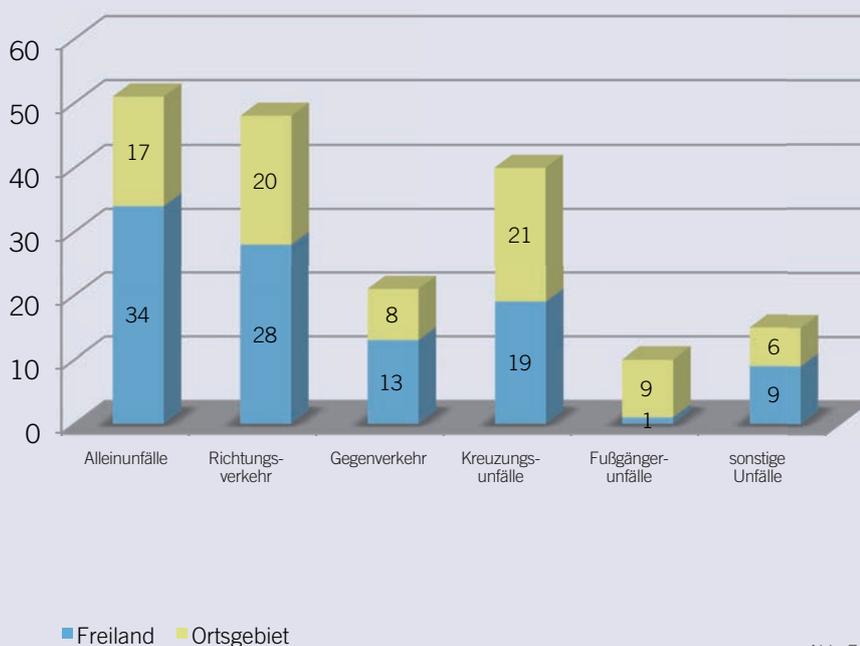


Abb. 7.5

■ Bei der Auswertung der Verkehrsunfälle nach Unfalltypenobergruppen ist ersichtlich, dass nach wie vor der Alleinunfall die häufigste Unfallgruppe ist. Betrachtet man aber den prozentuellen Anteil in Bezug auf die gesamten Unfälle, so ist der Alleinunfall rückläufig. Im Vergleich zum Jahr 2013 haben sich die Gegenverkehrsunfälle verdoppelt. Unfälle im Richtungsverkehr (vorwiegend Auffahrunfälle) werden insbesondere auf der stark befahrenen B129 beobachtet. Mit Fertigstellung der der Umfahrung Eferding sollten die Unfälle im Stadtgebiet Eferding sinken.



Bezirk Freistadt

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Freistadt



© BEV-Wien

Abb. 8.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Freistadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B124 Königswiesener Straße	Gde. Tragwein, Freiland, Krzg. mit der L1415, km 7,62 - 7,82	1	2	2
2	B124 Königswiesener Straße	Gde. Königswiesen, Freiland, Kurvenabschnitt, km 32,8 - 32,94	0	1	2
3	B310 Mühlviertler Straße	Gde. Neumarkt i. M., Geschwindigkeitsbeschränkung, Kurvenabschnitt, km 24,52 - 24,767	0	3	3
4	B310 Mühlviertler Straße	Gde. Freistadt, Ortsgebiet, Krzg. mit Gemeindestraßen, Zufahrten, km 36,872 - 37,08	1	3	3
5	B310 Mühlviertler Straße	Gde. Freistadt, Ortsgebiet, Krzg. mit der B38, km 37,2 - 37,44	4	0	2
6	B310 Mühlviertler Straße	Gde. Freistadt, Ortsgebiet, Krzg. mit Gemeindestraße, Zufahrten, Parkplätze, km 37,917 - 38,161	4	3	3
7	B310 Mühlviertler Straße	Gde. Freistadt, Ortsgebiet, Krzg. mit Gemeindestraße, VLSA Krzg., km 38,24 - 38,42	2	5	2
8	B310 Mühlviertler Straße	Gde. Freistadt, Ortsgebiet, Krzg. mit L579 u. Gemeindestraßen, VLSA Krzg., km 38,525 - 38,76	2	3	1
9	B310 Mühlviertler Straße	Gde. Freistadt, Ortsgebiet, Kreisverkehr mit B38 u. Gemeindestraßen, km 39,015 - 39,13	1	2	2
10	L576 Mühlviertler Alm Straße	Gde. Bad Zell, Freiland, Kurvenabschnitt, km 4,23 - 4,305	1	0	3
11	L579 Nordkammstraße	Gde. St. Oswald b. Fr., Freiland, Krzg. mit Güterwegen, km 5,675 - 5,9	1	1	2
12	L1472 Gutauer Straße	Gde. Pregarten, Ortsgebiet, Stadtplatz Pregarten, km 0 - 0,22	1	7	2
13	L1472 Gutauer Straße	Gde. Pregarten, Freiland, teilweise Ortsgebiet, Kurvenabschnitt, km 5,17 - 5,38	1	2	2

Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

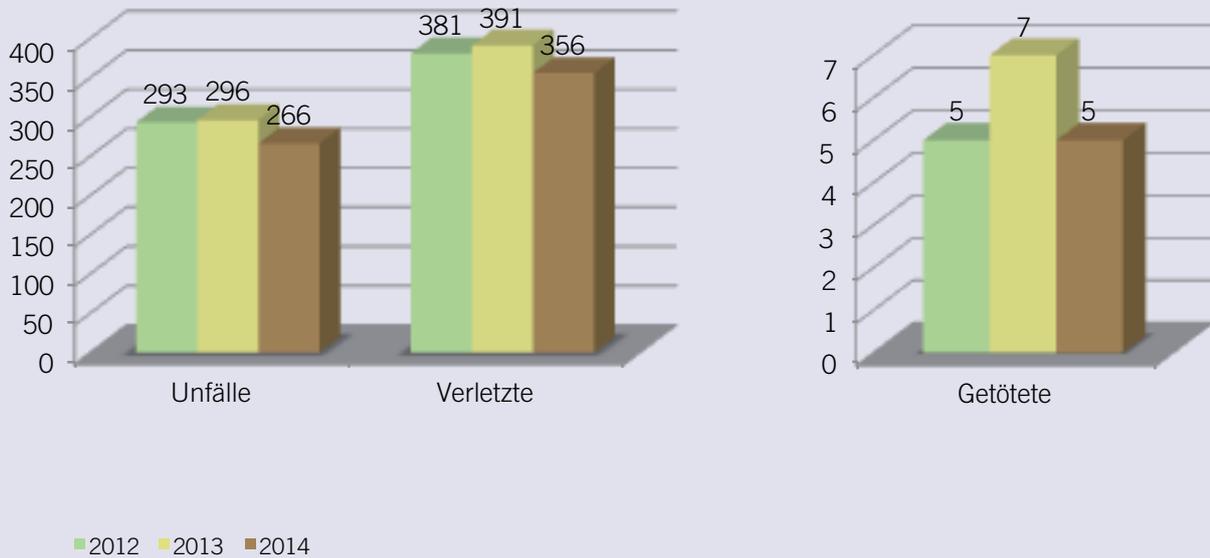


Abb. 8.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014



Abb. 8.3

■ Die stetige Zunahme beim Kraftfahrzeugbestand setzt sich auch im Jahr 2014 weiter fort, gemeinsam mit der allgemeinen Verkehrszunahme sowie der regen Bautätigkeiten im Bezirk ist derzeit von einer stark angestiegenen Gesamtverkehrsleistung im Bezirk auszugehen. Dennoch sinken die allgemeinen Unfallkennzahlen im Jahr 2014 auf sehr niedriges Niveau, beinahe erreichen die Kennzahlen den Tiefstand seit Aufzeichnung in den Jahren 2010 und 2011. 2014 wurden bei Verkehrsunfällen im Bezirk fünf Personen getötet (2013 waren es 7), darunter ein Fußgänger, zwei einspurige Verkehrsteilnehmer (Moped u. Motorrad) und zwei PKW Insassen. Zwei der fünf tödlichen Verkehrsunfälle ereigneten sich im Jahr 2014 an den Unfallhäufungsstellen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

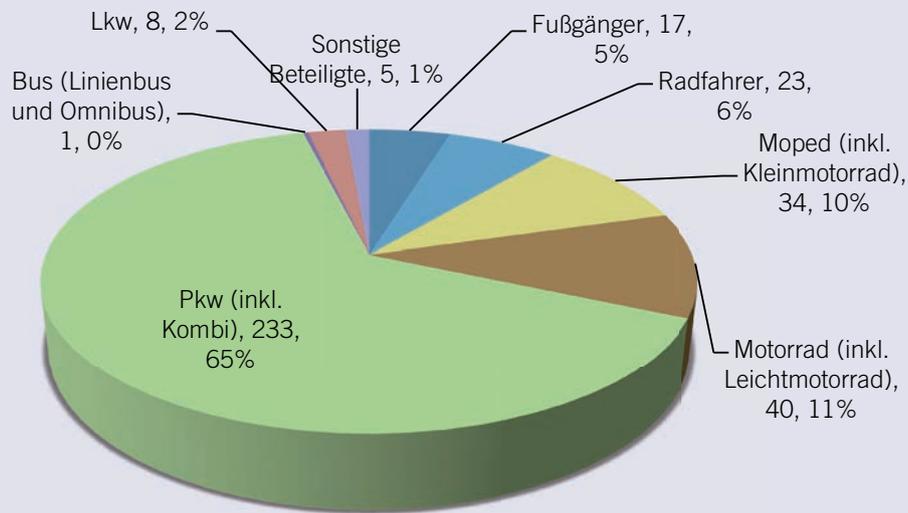


Abb. 8.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

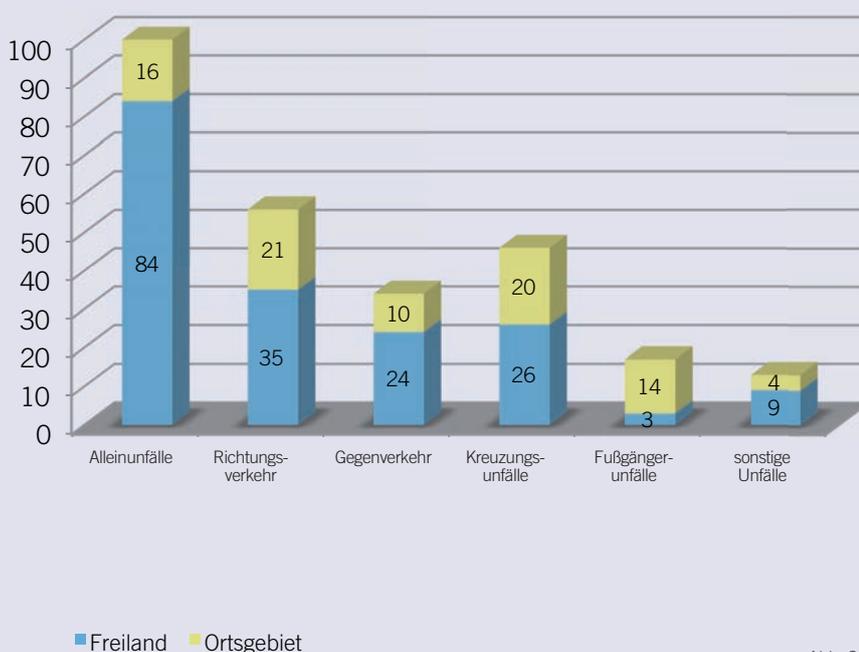


Abb. 8.5

Die Verteilung der Verunglückten nach Fahrzeugart zeigt keine Besonderheit, gemäß der überwiegenden PKW Verkehrsleistung dominiert der PKW Anteil mit 65%, die übrigen Verteilungen nehmen ähnliche Werte wie im Vorjahr an. Auffallend ist (im langjährigen Vergleich) seit 2013 der hohe Anteil der Motorradbeteiligten mit 11%. Identisch zu den Vorjahren und charakteristisch für den Bezirk, mit überregionalen Verbindungsstraßen im Freiland, bleibt der hohe Anteil an Alleinunfällen in den Freilandabschnitten. Die Unfälle im Richtungsverkehr sowie die Kreuzungsunfälle ereignen sich in den Straßenabschnitten bzw. Kreuzungsbereichen im Verlauf der hoch belasteten Verbindungsachsen, insbesondere der B310 Mühlviertlerstraße, wobei für jene Abschnitte im Jahr 2015 eine merkliche Reduktion, aufgrund des seit Ende 2014 eröffneten Teilabschnittes der S10 in Freistadt, erwartbar ist.

Bezirk Gmunden



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Gmunden



© BEV-Wien

Abb. 9.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Gmunden

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Pollkreuzung, km 0,001 - 0,200	1	2	7
2	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Hofer- kreuzung, km 0.335 - 0,500	3	2	2
3	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Freiland, km 1,300 - 1,545	2	2	5
4	B120 Scharnsteiner Straße	OG Gmunden, Rathausplatz, km 2,520 - 2,740	2	2	2
5	B120 Scharnsteiner Straße	OG Gmunden, Kreuzung mit L1304, km 2,800 - 2,990	4	1	2
6	B120 Scharnsteiner Straße	Gschwandt, Freiland, 80 km/h, Schlossberg, km 8,200 - 8,400	3	3	2
7	B120 Scharnsteiner Straße	Scharnstein, Halsgraben, km 13,850 - 13,900	2	2	2
8	B144 Gmundener Straße	AST Laakirchen West, VLSA, 70 km/h, km 13,580 - 13,800	1	2	4
9	B144 Gmundener Straße	OG Steyrmühl, Kreuzungen, Zufahrten, km 14,800 - 15,015	2	2	3
10	B144 Gmundener Straße	OG Laakirchen, VLSA, km 16,969 - 17,200	1	5	1
11	B144 Gmundener Straße	Laakirchen, Oberweis, 70 km/h Zufahrt GW Grafing, km 21,100 - 21,350	1	4	1
12	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland, 70 km/h, Pollkreuzung, km 24,150 - 24,363	4	4	4
13	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland, 70 km/h, Rampe Bahnhofstraße km 24,950 - 25,100	3	2	3
14	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland Fliegerschul- kreuzung, km 26,800 - 26,990	0	5	7
15	B145 Salzkammergutstraße	Ortsdurchfahrt Altmünster, km 28,300 - 28,850	3	5	6
16	B145 Salzkammergutstraße	Altmünster Freiland, Zufahrt Tankstelle, km 30,840 - 31,939	2	2	2
17	B145 Salzkammergutstraße	Ebensee, Freiland, 80 km/h, Langwies, km 47,600 - 47,820	2	2	2
18	B145 Salzkammergutstraße	Bad Goisern, Zufahrt Billa, km 65,800 - 66,000	2	2	2
19	B145 Salzkammergutstraße	Bad Goisern, Zufahrt Untere Marktstraße 66,700 - 66,950	2	4	0

Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

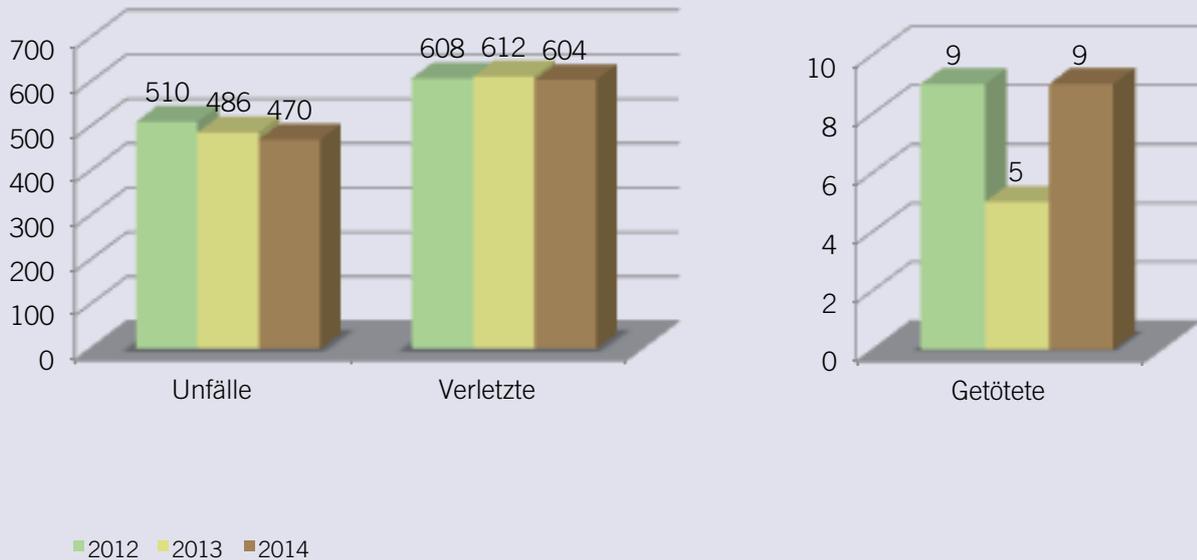


Abb. 9.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014

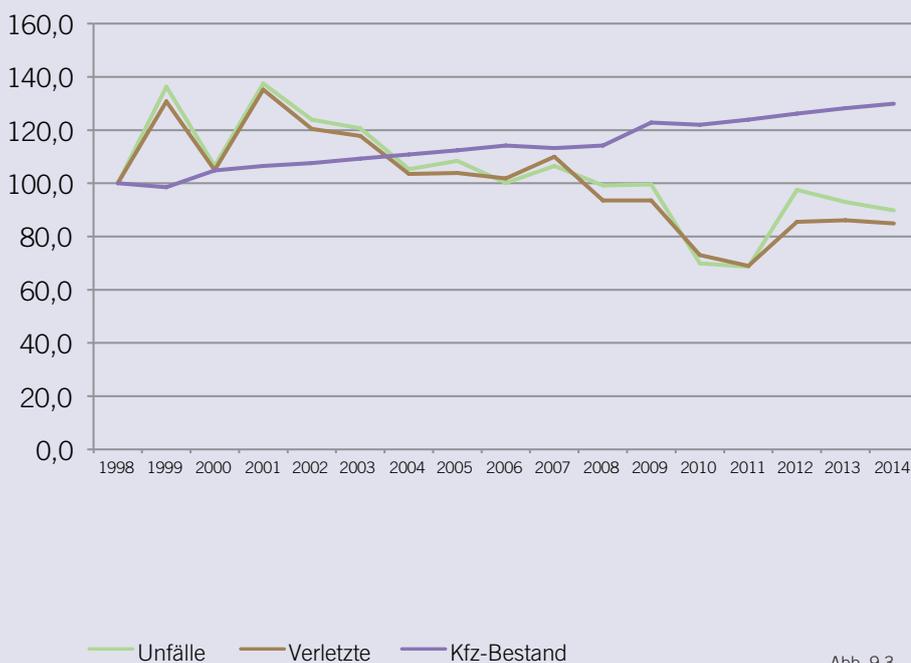


Abb. 9.3

■ Nach dem sprunghaften Anstieg der Unfälle im Jahr 2012 ist die Tendenz wieder rückläufig, wobei die Anzahl der Verletzten jedoch annähernd gleich geblieben ist. Das Unfallgeschehen im Bezirk Gmunden ist ausschließlich auf das hochrangige Straßennetz (B120, B144 und B145) beschränkt. Hier ereignen sich bedingt durch die höhere Verkehrsdichte und das höhere Geschwindigkeitsniveau die meisten Unfälle. Durch straßenbauliche Maßnahmen zur Entschärfung unfallträchtiger Straßenabschnitte waren erstmals seit Beginn der Aufzeichnungen keine Unfallhäufungsstellen auf Landesstraßen „L“ feststellbar.

Verunglückte nach Fahrzeugart

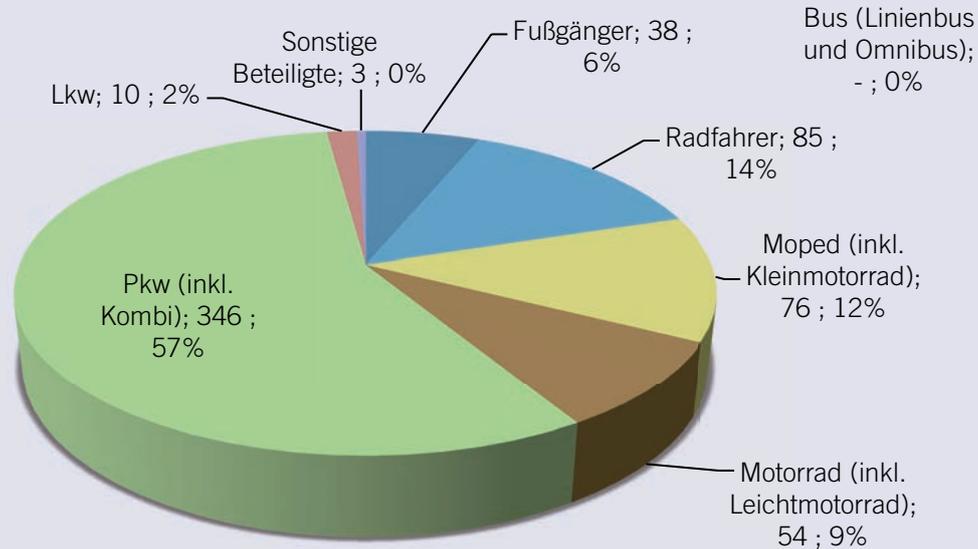


Abb. 9.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

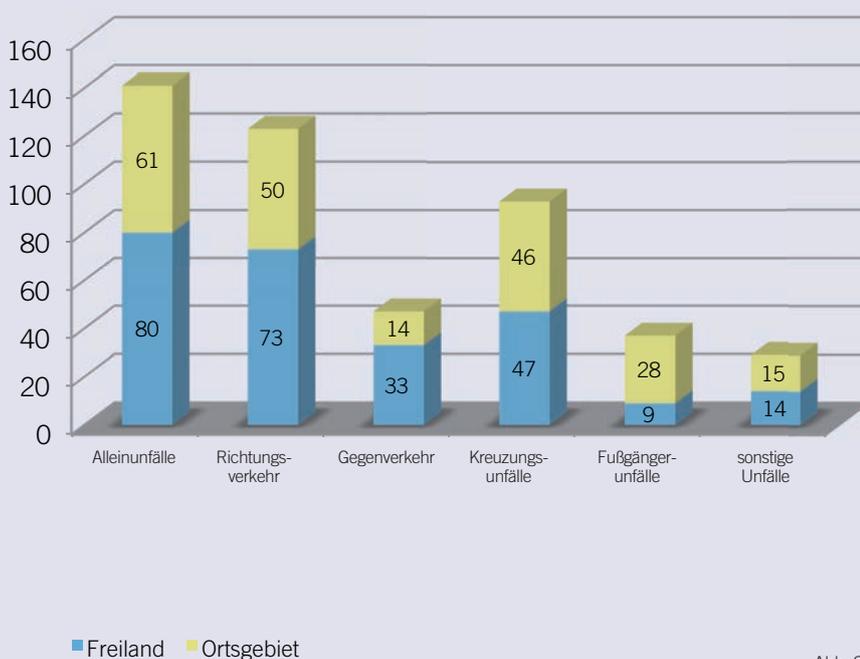


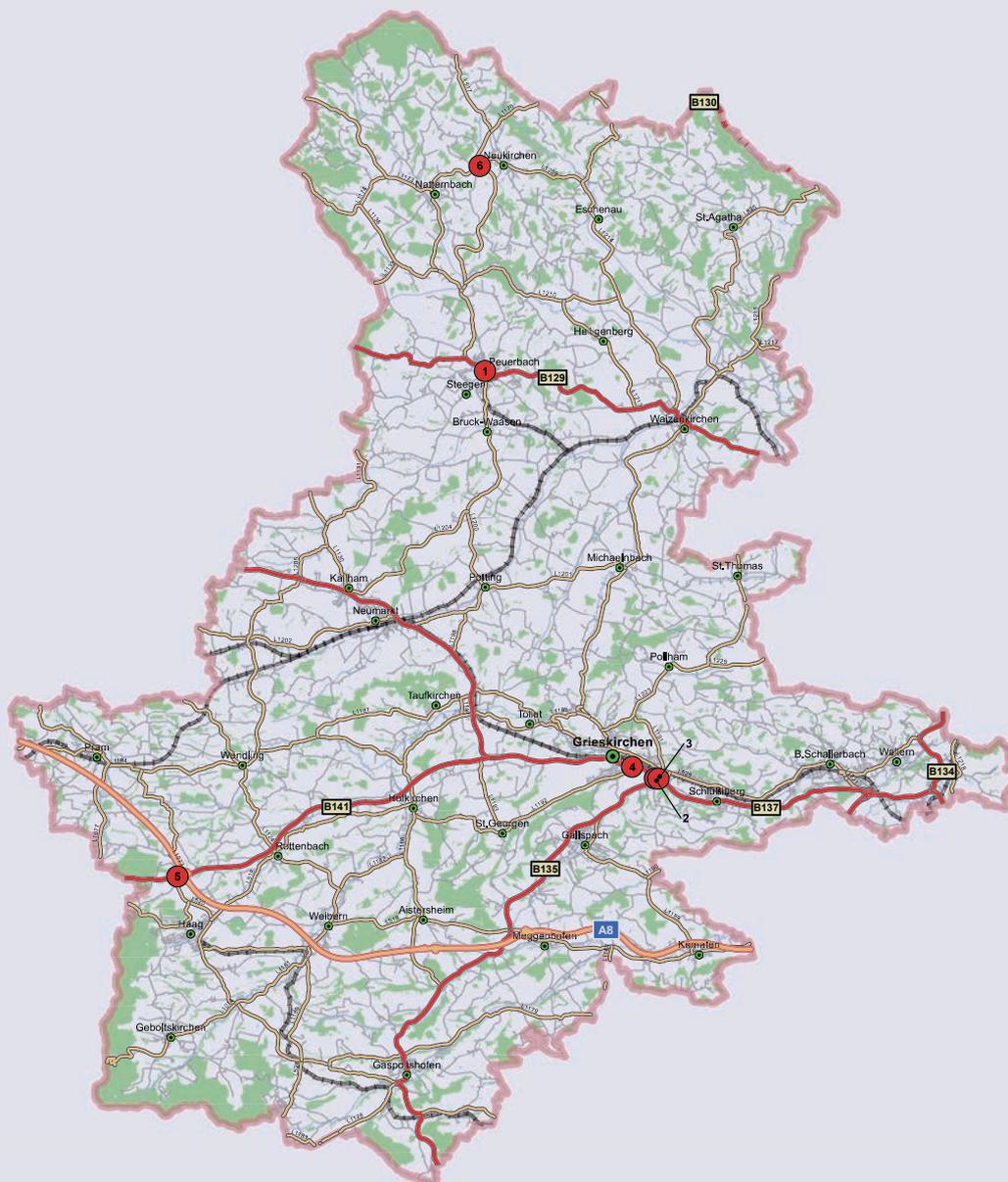
Abb. 9.5

■ Die Gesamtbeurteilung der Verkehrssituation zeigt einen sehr hohen Anteil an Alleinunfällen im Freiland sowie im Ortsgebiet. Hier ist die nicht angepasste Geschwindigkeit die Hauptunfallursache. Die meisten Verunglückten waren bei den PKW-Lenker/innen mit 57% gefolgt von Radfahrer/innen mit 14%. Insgesamt waren 35% aller Verunglückten bei einspurigen Fahrzeugen vorzufinden.

Bezirk Grieskirchen



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Grieskirchen



© BEV-Wien

Abb. 10.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Grieskirchen

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B129 Eferdinger Straße	OG Peuerbach, km 46,559-46,800	1	1	4
2	B135 Gallspacher Straße	Grieskirchen Krzg.m. B137, km 0,001-0,056	2	1	3
3	B137 Innviertler Straße	Grieskirchen Krzg. L529 m. B137, km 18,480-18-700	1	3	5
4	B137 Innviertler Straße	GrieskirchenKrzg.m.Johannesstr. u.L1192, km 19,430-19,650	0	2	3
5	B141 Rieder Straße	Haag a.H. Krzg.m.L520 u. L1073, km 10,968-11,205	4	0	3
6	Neukirchen KV m.L 1209, km 7,820-7,888	Neukirchen KV m.L 1209, km 7,820-7,888	2	1	2

Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

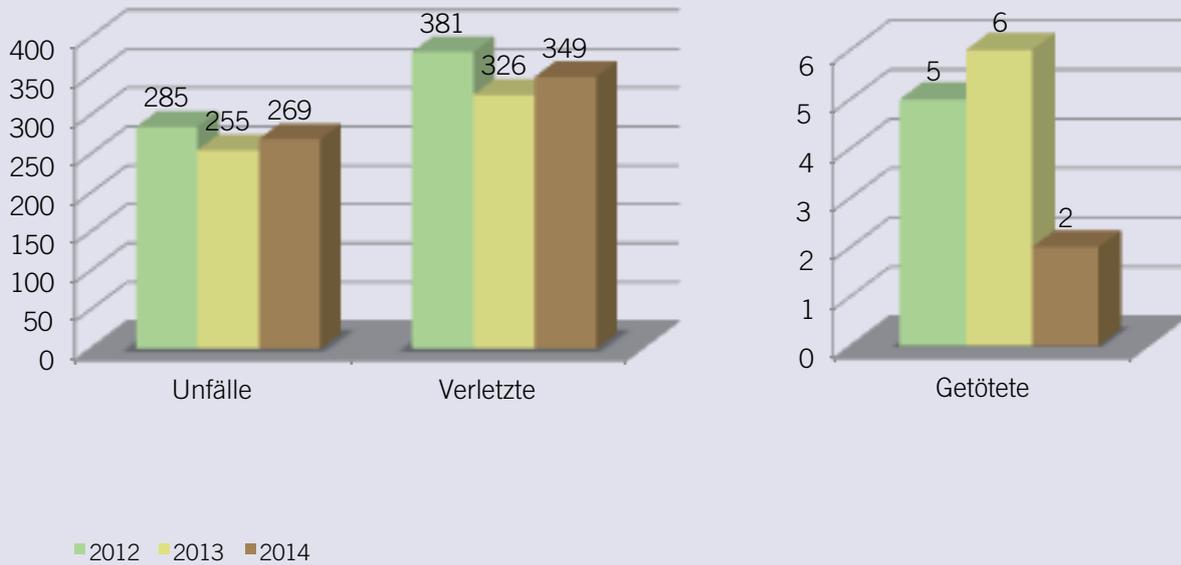


Abb. 10.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014



Abb. 10.3

■ Trotz der hohen Verkehrsdichte und leicht gestiegenen Unfallzahlen auf den überregionalen Haupttrouten B137, B135 und B141 sind im vergangenen Jahr nur 2 Todesopfer zu beklagen. Die Zielsetzung der Verkehrssicherheitsarbeit liegt jedoch in einer Maximalreduzierung der Unfälle und Unfallopfer. Daher werden weiter straßenpolizeiliche und bauliche Maßnahmen gesetzt um dieses Ziel zu erreichen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

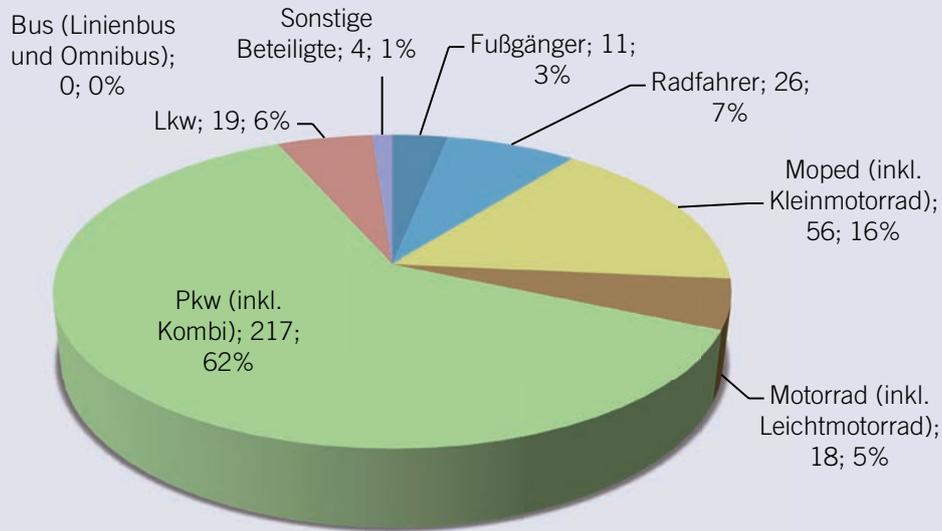


Abb. 10.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

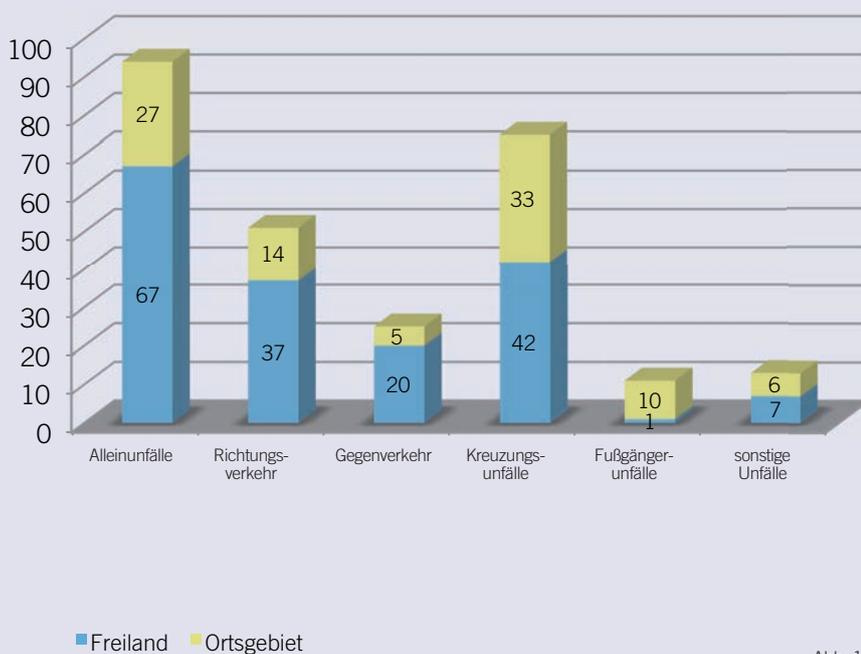
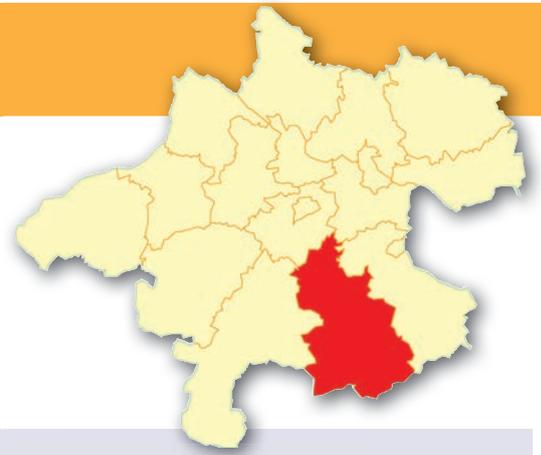


Abb. 10.5

■ Der Alleinunfall im Freiland bleibt wie auch wie in den vergangenen Jahren der Hauptunfalltyp. Diese Unfälle sind aufgrund der hohen Geschwindigkeiten mit einer entsprechend hohen Unfallschwere verbunden. Leichtsin, Selbst- und Fehleinschätzungen sind in vielen Fällen der Auslöser.

Bezirk Kirchdorf



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Kirchdorf



© BEV-Wien

Abb. 11.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Kirchdorf

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B138 Pyhrnpassstraße	Ortsgebiet Kirchdorf, Sengsschmied- straße bis Bahnhofstraße, km 32,86 - 33,107	2	6	2
2	B138 Pyhrnpassstraße	Ortsgebiet Kirchdorf Bereich Garnisonstraße, km 33,14 - 33,38	1	5	1
3	B138 Pyhrnpassstraße	Freiland Micheldorf 70km/h, km 39,9 - 40,03	4	0	2
4	B140 Steyrtalstraße	Kreuzungsbereich B138, km 26,23 - 26,29	0	1	3
5	L553 Ziehbergstraße	Ortsgebiet Micheldorf Bereich Einkaufszentrum, km 0,001 - 0,2	0	0	3
6	L554 Schlierbacher Straße	Freiland Kremsmünster, km 1,935 - 2,18	1	2	1
7	L554 Schlierbacher Straße	Ortsgebiet Audorf, Gemeinde Nußbach , km 9,855 - 9,91	1	0	2
8	L554 Schlierbacher Straße	Freiland Nußbach, km 10,9 - 11,032	0	2	1
9	L554 Schlierbacher Straße	Freiland Schlierbach, km 14,14 - 14,36	2	2	7
10	L554 Schlierbacher Straße	Freiland Schlierbach, km 14,7 - 14,785	2	0	3

Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

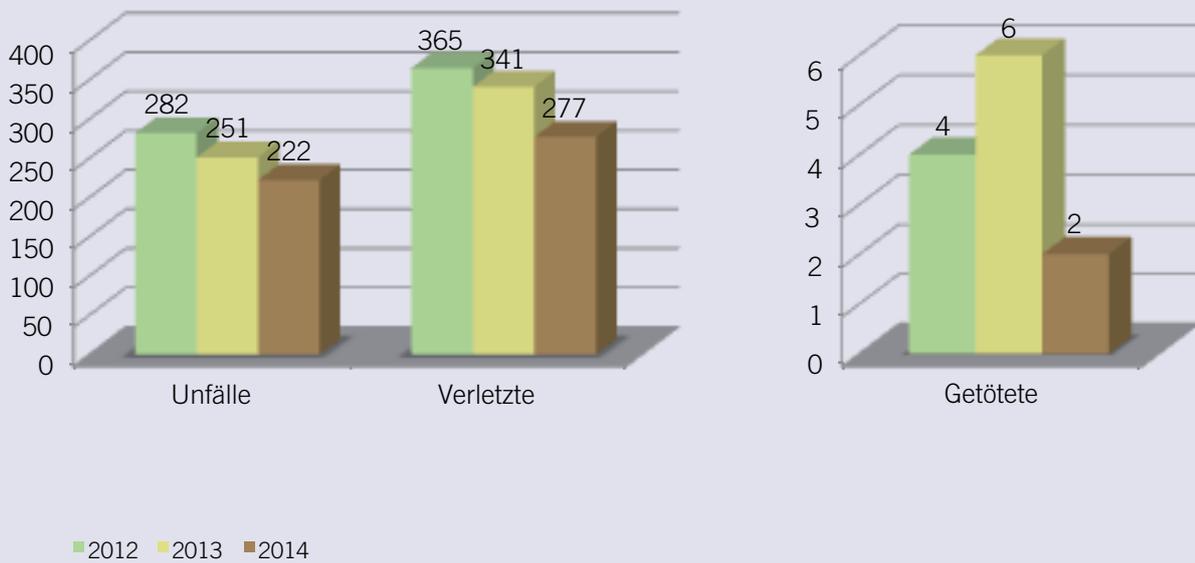


Abb. 11.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014

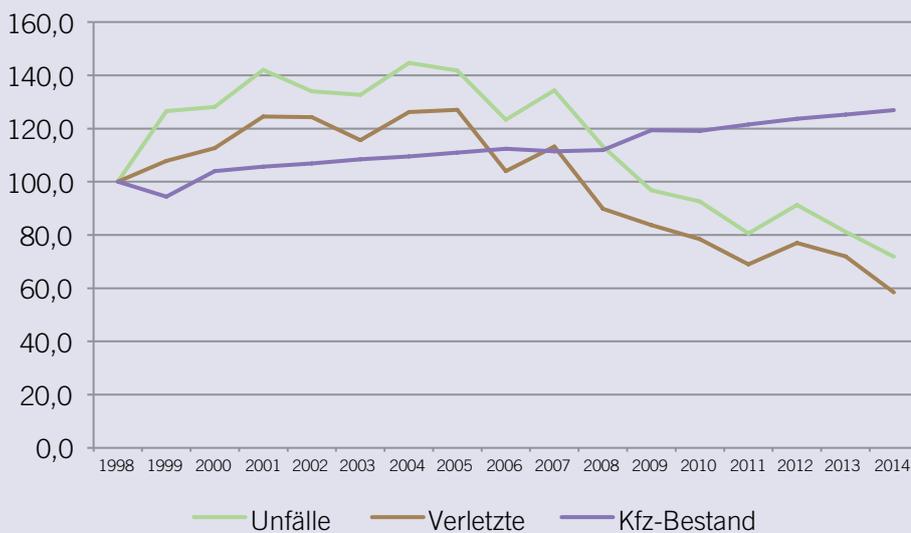


Abb. 11.3

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

Bei der Sanierung von Unfallhäufungsstellen richtete sich das Augenmerk wiederum verstärkt auf die Ortsdurchfahrt Kirchdorf an der Krems der B138, Pyhrnpaß Straße. Nach Sanierung der Verkehrslichtsignalanlagen an den Kreuzungen setzt sich der tendenzielle Rückgang der Verkehrsunfälle fort.

Verunglückte nach Fahrzeugart

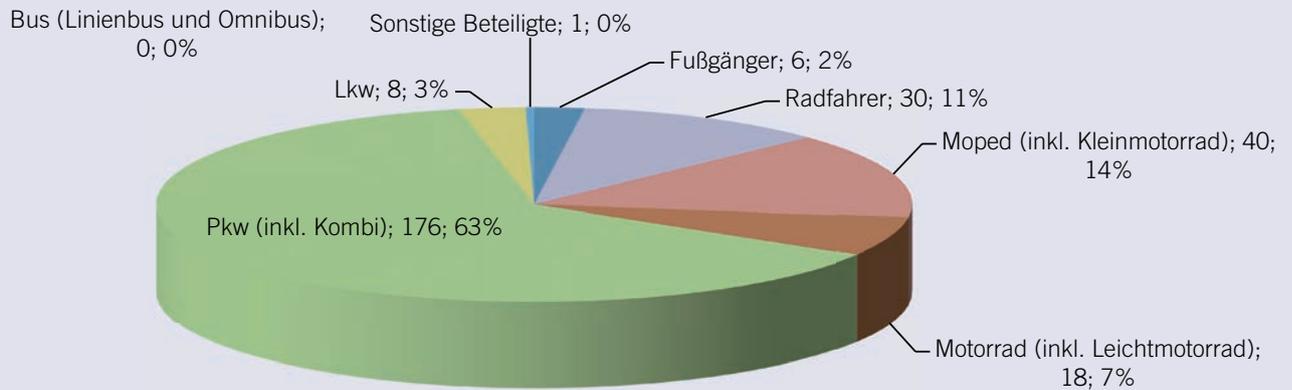


Abb. 11.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

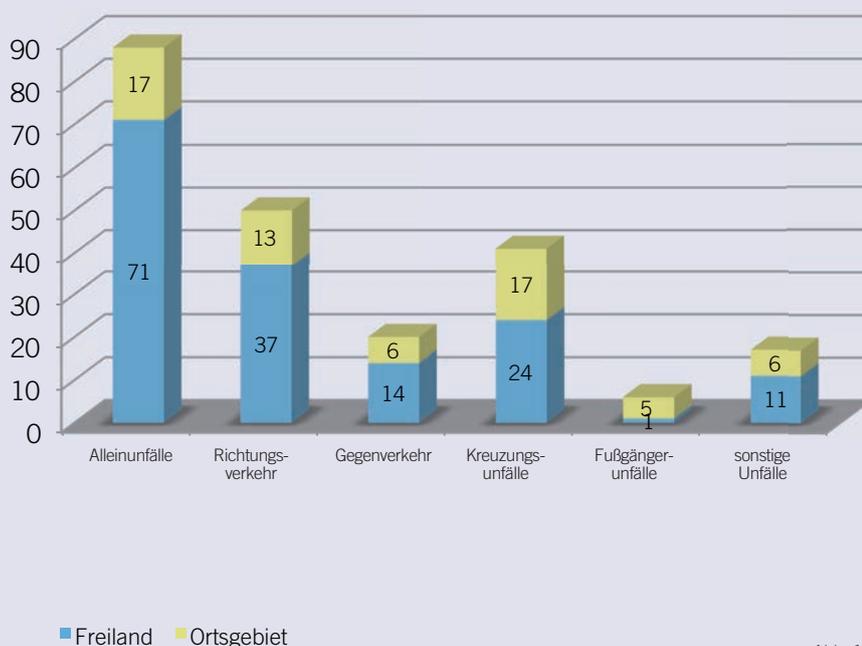


Abb. 11.5

■ Der Trend mit sinkender Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sowie der verletzten Personen setzt sich im Jahr 2014 mit 277 verletzten Personen fort. Besonders erfreulich ist die sinkende Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer zu bewerten.

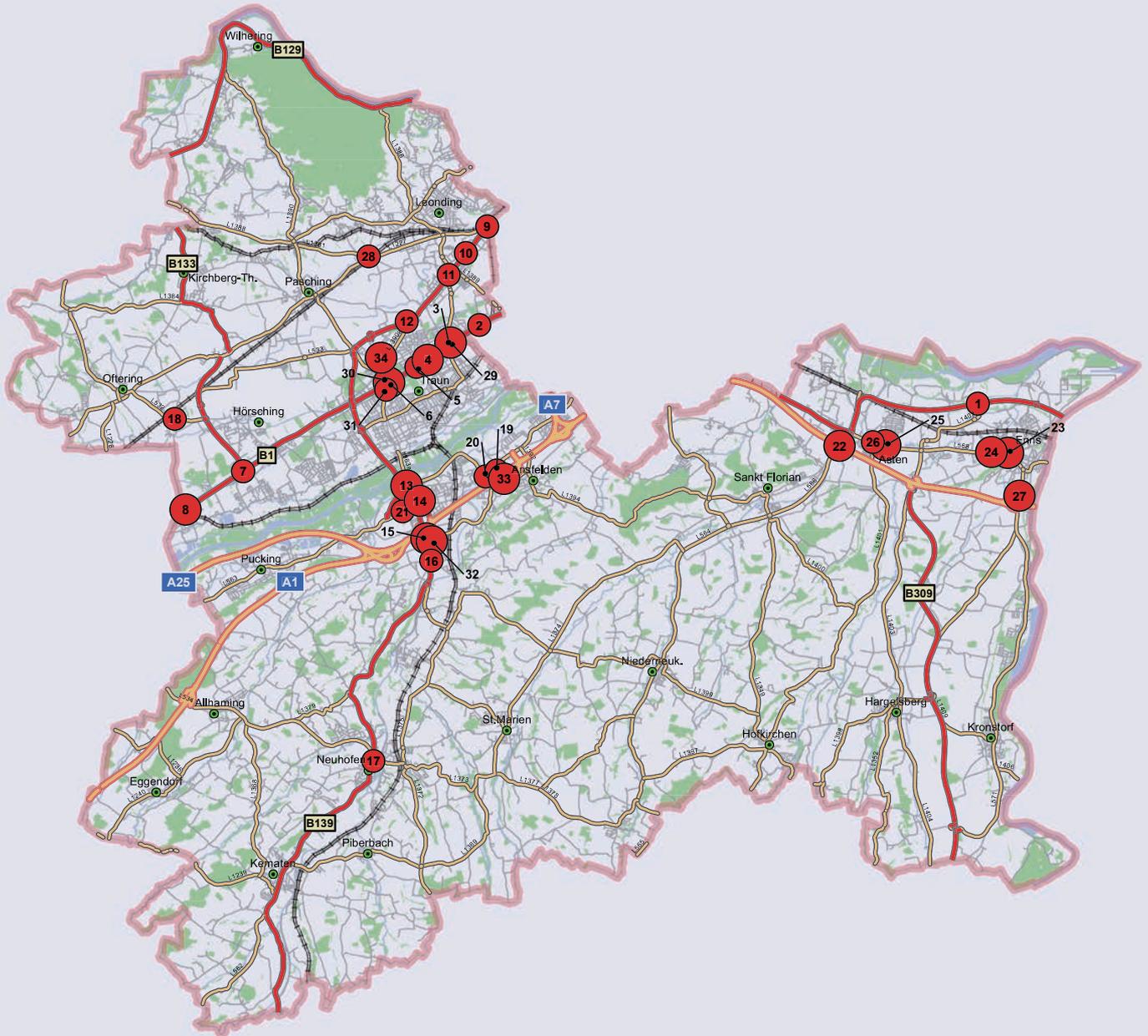
Hauptunfalltype ist wiederum der Alleinunfall im Freiland, wobei nach beteiligter Fahrzeugart der PKW Verkehr dominiert, gefolgt von Motorfahrrädern und Fahrrädern.

Der hohe Anteil der Alleinunfälle im Freilandbereich gebietet weiterhin eine verstärkte Überwachung des Fahrverhaltens, insbesondere des Geschwindigkeitsverhaltens auf Freilandstraßen.

Bezirk Linz-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land



© BEV-Wien

Abb. 12.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B1 Wiener Straße	Umfahrung Enns, Krzg. mit L1402, km 169,600 - 169,802	2	3	1
2	B1 Wiener Straße	Leonding, Freiland 70 km/h, Krzg. mit Löwenzahnweg, km 188,450 - 188,686	1	6	1
3	B1 Wiener Straße	Leonding, Freiland 70 km/h, Krzg. mit L1386, km 189,500 - 189,700	0	5	4
4	B1 Wiener Straße	Traun, Freiland 70 km/h, Krzg. mit Friedhofstraße, km 190,215 - 190,465	3	3	5
5	B1 Wiener Straße	Traun, Freiland 70 km/h, Krzg. mit Bäckerfeldstraße, km 190,600 - 190,850	2	2	5
6	B1 Wiener Straße	Traun, Freiland 70 km/h, Traunerkreuzung, km 191,540 - 191,712	9	4	8
7	B1 Wiener Straße	Hörsching, Freiland 70 km/h, Krzg. mit Kasernenstraße, km 196,400 - 196,625	6	3	0
8	B1 Wiener Straße	Hörsching, Freiland 70 km/h, Krzg. mit Trindorfer Straße, km 198,200 - 198,700	4	2	5
9	B139 Kremstalstraße	Leonding, 60 km/h, Krzg. mit L1227, km 4,200 - 4,450	1	5	2
10	B139 Kremstalstraße	Leonding, 60 km/h, Krzg. mit Poststraße, km 5,200 - 5,420	1	1	4
11	B139 Kremstalstraße	Leonding, 60 km/h, Krzg. mit L1386, km 5,975 - 6,220	4	5	0
12	B139 Kremstalstraße	Leonding, 60 km/h, Krzg. mit L1389a, km 7,786 - 8,018	3	1	2
13	B139 Kremstalstraße	Umfahrung Traun, Krzg. mit B139b bzw. L563, km 12,670 - 12,916	2	6	3
14	B139 Kremstalstraße	Ortsdurchfahrt Haid, km 13,000 - 13,800	6	16	9
15	B139 Kremstalstraße	Freiland, Zufahrt Haid-Center, Krzg. mit L1392, km 14,400 - 14,614	3	8	3
16	B139 Kremstalstraße	Freiland, 60 km/h, Krzg. mit Nettingsdorfer Straße, km 15,125 - 15,205	2	2	5
17	B139 Kremstalstraße	OG Neuhofen/Kr. Krzg. mit L1372, km 21,890 - 22,105	1	3	4
18	L532 Hörschinger Straße	Offering, Freiland 70 km/h, Krzg. mit Trindorfer Straße, km 9,545 - 9,660	2	1	3
19	L563 Traunuferstraße	Ansfelden, VLSA, AST Ansfelden Nord, km 5,400 - 5,620	4	3	1
20	L563 Traunuferstraße	Ansfelden, 50 km/h, VLSA, Zufahrt Hornbach, km 5,770 - 6,000	1	1	4

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
21	L563 Traunuferstraße	OG Haid, Hauszufahrten, Krzg. mit Rosseggerstraße, km 8,350 - 8,590	4	3	2
22	L566 Ipfstraße	AST Asten, Auf- und Abfahrt Rampe A1, km 1,380 - 2,040	13	11	12
23	L568 Ennser Straße	OG Enns, Krzg. mit Stadlgasse, km 168,16 - 168,35	5	7	6
24	L568 Ennser Straße	OG Enns, Krzg. mit Lagerhausstraße, km 168,75 - 169	5	4	4
25	L568 Ennser Straße	OG Asten, VLSA, Krzg. mit Ringstraße, km 171,788 - 172,020	3	1	6
26	L568 Ennser Straße	OG Asten, VLSA, Krzg. mit L1401, km 172,2 - 172,341	4	2	3
27	L571 Kronstorfer Straße	Enns, Freiland, AST Enns Ost, km 0,670 - 0,900	3	2	5
28	L1227 Paschinger Straße	Pasching, Freiland, 70 km/h, Krzg. mit L1381	2	2	3
29	L1386 Leondinger Straße	Leonding, Krzg. mit B1, km 3,589 - 3,800	3	5	2
30	L1390 Kürnbergstraße	Traun, Freiland, Kreuzung mit B1, km 10,820 - 11,067	0	1	5
31	L1390 Kürnbergstraße	Traun, 60 km/h teilw. OG, Zufahrt FMZ, km 11,100 - 11,337	0	4	4
32	L1392 Ansfeldener Straße	Freiland, Zufahrt Haid-Center, Krzg. mit B139, km 0,001 - 0,250	2	2	6
33	L1392 Ansfeldener Straße	Ansfelden, Freiland, Betriebszufahrten, Ansfelden Süd, km 3,100 - 3,350	6	1	3
34	Plus-Kauf-Straße Nr. 7	Pasching, Zufahrt Plus-City, Plus-Kauf-Straße 7,	3	4	3



Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

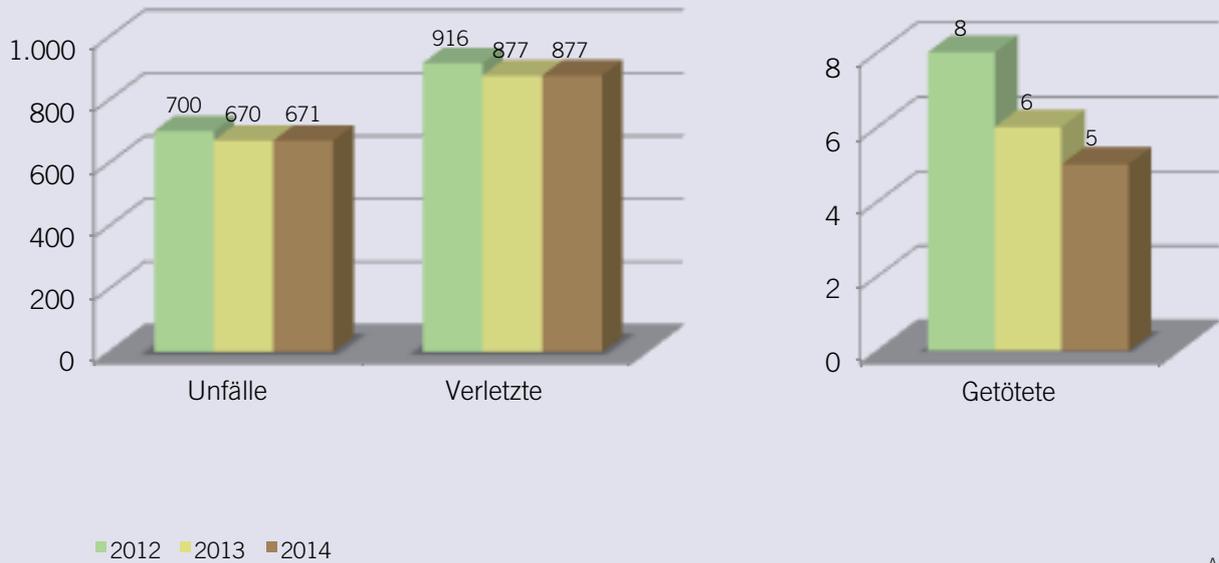


Abb. 12.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014



Abb. 12.3

■ Die Anzahl der getöteten Personen konnte in den letzten Jahren weiter reduziert werden. Im Jahr 2014 konnte erstmals der historisch niedrigste Jahreswert von 2009 mit 5 getöteten Personen erreicht werden. Durch die ständige Verbesserung des leistungsfähigen Straßennetzes im öö. Zentralbereich sowie die laufende Beobachtung und Sanierung der Unfallhäufungsstellen konnte trotz stetig steigendem Verkehrsaufkommen die Anzahl der Unfälle sowie der Verletzten Personen gleichgehalten werden.

Verunglückte nach Fahrzeugart

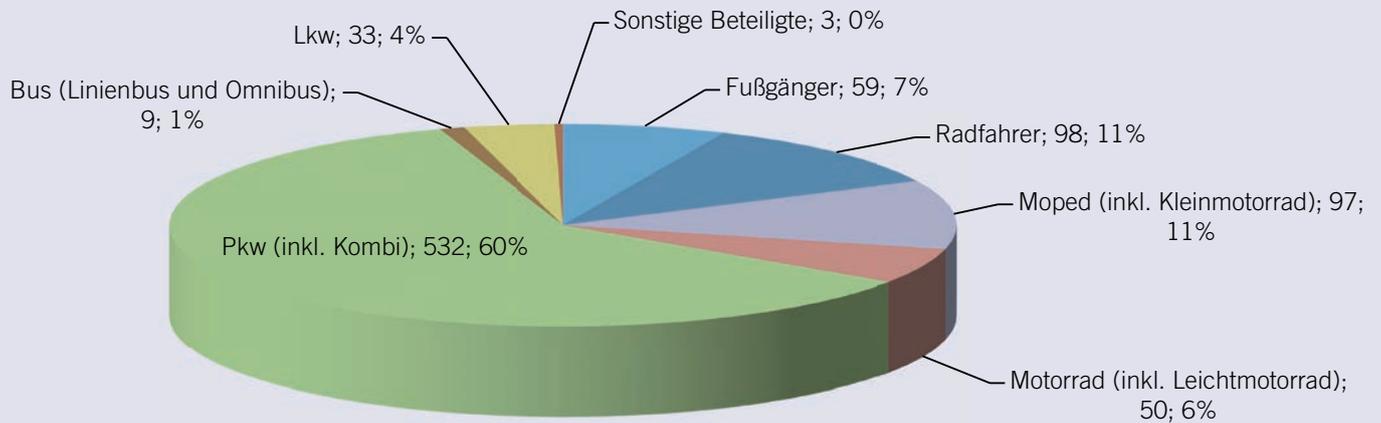


Abb. 12.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

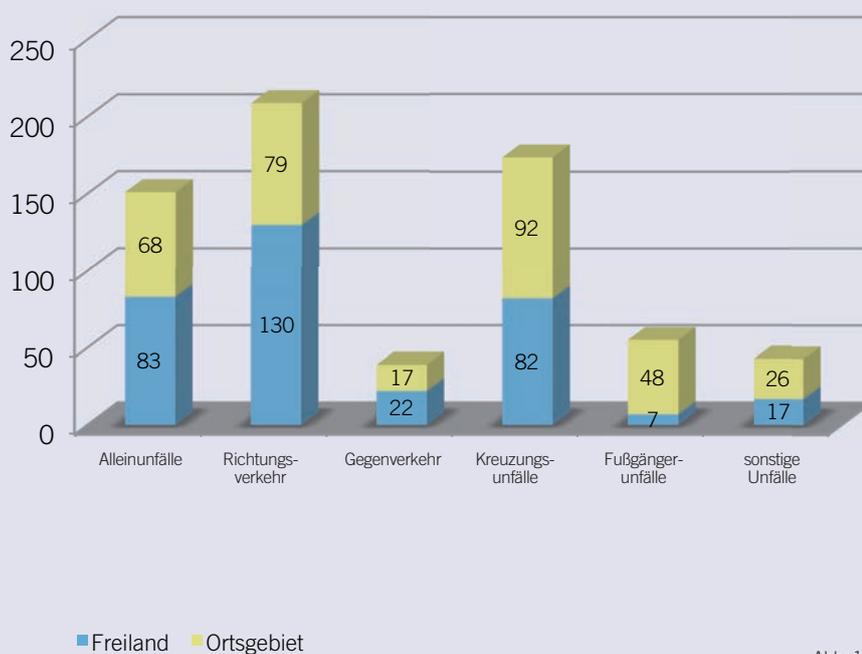


Abb. 12.5

■ Durch das engmaschige Straßennetz im Bezirk Linz-Land und die dadurch resultierende Anzahl an Kreuzungen ist zwangsläufig der Kreuzungsunfall (Vorangverletzungen) sowie die Unfälle im Richtungsverkehr (Auffahrunfälle) vorherrschend. Dies ist aufgrund der hohen Verkehrsdichte sowie des starken Pendlerverkehrs von und nach Linz zurückzuführen. Neben den hauptsächlich an Verkehrsunfällen beteiligten PKW ereigneten sich 2014 überdurchschnittlich viele Unfälle mit einspurigen Fahrzeugen.

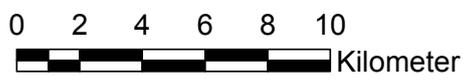
Bezirk Perg



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Perg



© BEV-Wien
Abb. 13.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Perg

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B3 Donaustraße	Krztg. Rathausgasse, km 188,842 - 188,960	0	2	4
2	B3 Donaustraße	Gewerbepark, km 197,900 - 198,082	0	1	2
3	B3 Donaustraße	Oberwagram Ost, km 213,800 - 213,936	1	2	2
4	B3 Donaustraße	Furth, km 214,800 - 215,000	4	1	2
5	B3C Alte Donau Straße	Krztg. Oberwagram, Aisthofen, km 214,900 - 214,932	0	4	2
6	B3 Donaustraße	Krztg. Naarner Straße, km 217,910 - 218,350	6	3	6
7	B3 Donaustraße	B 123 bis Donaupark, km 219,520 - 220,048	8	11	9
8	B3 Donaustraße	Krztg. Lagerstraße, km 222,000 - 222,234	0	2	5
9	B123 Mauthausener Straße	Donaubrücke bis B3, km 5,610 - 5,726	2	3	4
10	B123 Mauthausener Straße	Vormarktstraße, km 6,025 - 6,146	2	1	2
11	B123 Mauthausener Straße	Krztg. L1410, km 9,261 - 9,450	1	2	2
12	L569 Pleschinger Straße	Ortszentrum St. Georgenan der Gusen, km 12,620 - 13,150	3	3	6
13	L1412 Schwertberger Straße	Krztg. B123, km 0 - 0,068	1	2	2
14	L1412 Schwertberger Straße	Bachstraße, km 2,692 - 2,913	0	2	2
15	L1415 Aisttalstraße	Krztg. L1412, km 1,937 - 2,104	3	1	2
16	L1415 Aisttalstraße	Josefstal, km 6,250 - 6,500	0	0	4
17	L1423 Münzbacher Straße	Kreisverkehr, km 0,670 - 0,896	2	2	2

Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

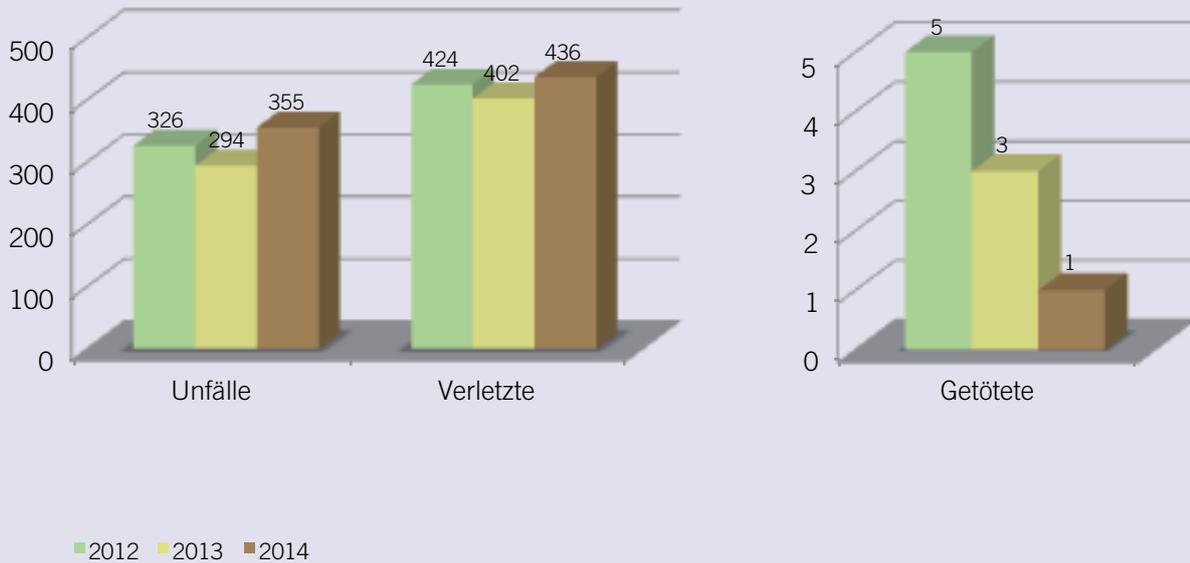


Abb. 13.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014



Abb. 13.3

■ Die Unfallkenngrößen sind gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Bei den tödlichen Unfällen konnte zwar wiederum ein erfreulicher Rückgang auf „nur“ noch einen Getöteten verzeichnet werden. Die Unfalls- und auch Verletztenszahlen weisen jedoch einen Aufwärtstrend von beinahe 20% auf. Es weist auf ein verstärktes Verkehrsaufkommen hin, wobei der Mehrverkehr die Unfallzahlen steigen lässt, die Verletzungsschwere wird gleichzeitig mit der niedrigeren Geschwindigkeiten gesenkt.

Verunglückte nach Fahrzeugart

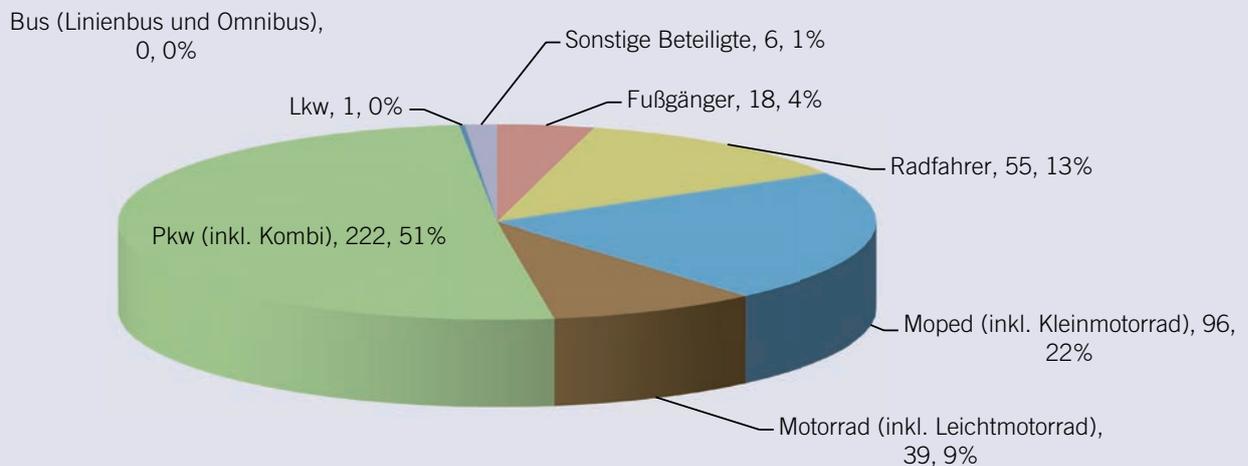


Abb. 13.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

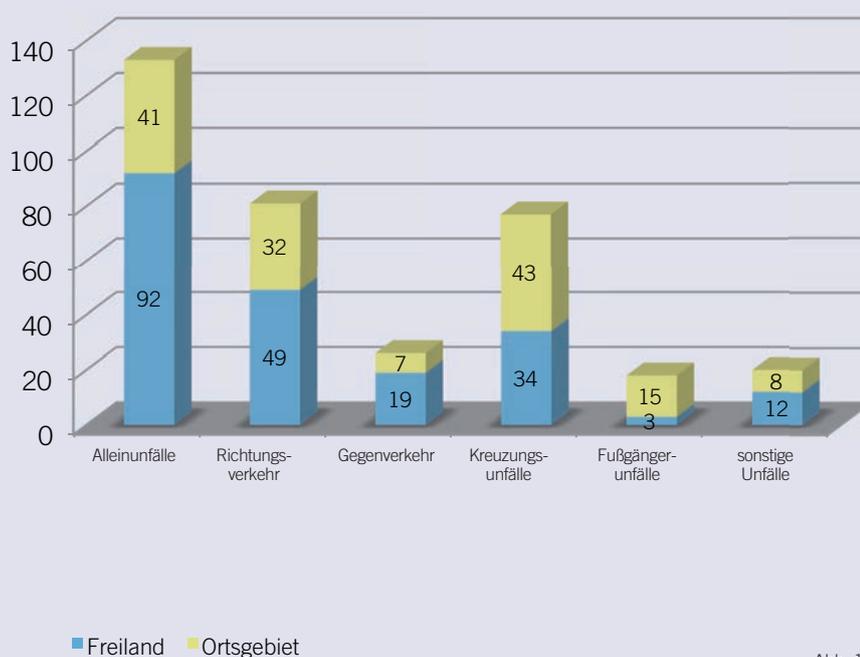


Abb. 13.5

■ Der Alleinunfall im Freiland ist der häufigste Unfalltyp. Hier ist die nicht angepasste Geschwindigkeit die Hauptunfallursache. Gegenüber dem Vorjahr ist auch bei den Kreuzungsunfällen besonders im Freiland eine Steigerung zu verzeichnen, dies weist auf ein stärkeres Verkehrsaufkommen hin.

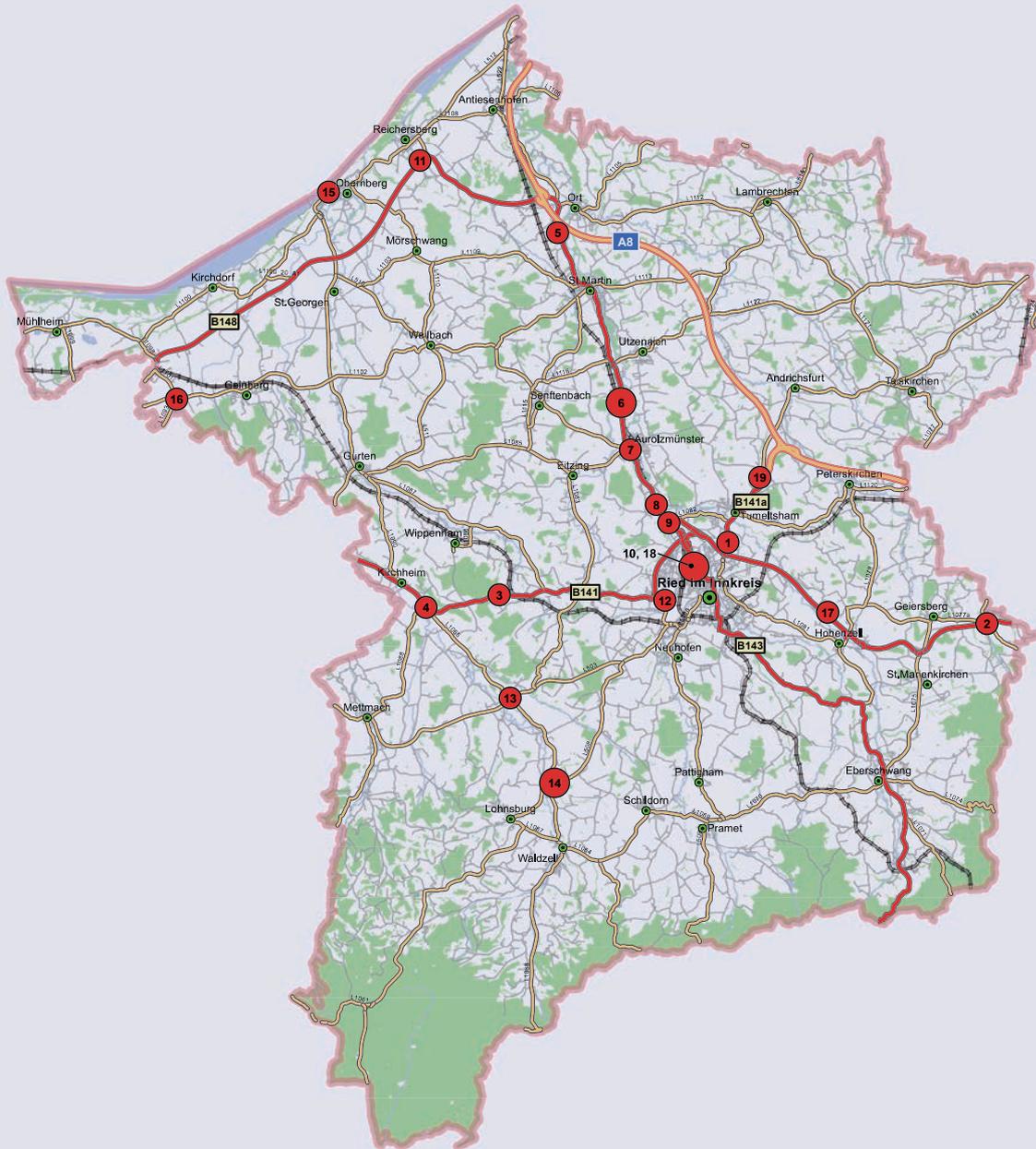
Das Unfallgeschehen im Bezirk ist durch die B3 geprägt, hier ereignen sich bedingt durch die höhere Verkehrsdichte sowie das Geschwindigkeitsniveau die meisten Unfälle.

Die weithin bekannten Motorradstrecken im Bezirk sorgen leider auch dafür, dass im Bezirk Perg ein verhältnismäßig hoher Anteil an verunglückten Motorradfahrern, mit 50 % mehr als der OÖ-Schnitt, zu verzeichnen ist. Bei den Mopedfahrern ist es noch extremer, fast 100% mehr als der OÖ-Schnitt.

Bezirk Ried



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Ried



© BEV-Wien

Abb. 14.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Ried

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B141A Rieder Straße - Abzw. Walchshausen	Gde. Tumeltsham, km 1,050-1,273	5	1	0
2	B141 Rieder Straße	Gde. Geiersberg, Pramerdorf, km 13,543-13,662	0	2	2
3	B141 Rieder Straße	Gde. Mehrnbach, Baching, km 32,072-32,170	0	1	3
4	B141 Rieder Straße	Gde. Kirchheim, Kraxenberg, Krzg. L1065 und L1088, km 34,470-34,647	3	1	2
5	B143 Hausruck Straße	Gde. Reichersberg, Zufahrt Tankstelle, km 1,650-1,800	3	2	0
6	B143 Hausruck Straße	Gde. Aurolzmünster, Forchtenau, km 7,370-8,050	4	3	7
7	B143 Hausruck Straße	Aurolzmünster, km 9,210-9,435	2	0	3
8	B143 Hausruck Straße	Gde. Aurolzmünster, Weierfing, km 11,295-11,325	1	1	2
9	B143 Hausruck Straße	Gde. Aurolzmünster, Krzg. L1082, km 11,907-12,120	4	0	2
10	B143 Hausruck Straße	Ried/l., km 12,790-14,620	12	10	13
11	B148 Altheimer Straße	Gde. Reichersberg, km 4,200-4,440	0	3	2
12	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Mehrnbach, km 0,001-0,220	1	2	2
13	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Mehrnbach, Riegerting, Krzg. L1065, km 6,888-6,900	2	1	1
14	L508 Kobernaußner Straße	Gde. Lohnsburg, Krzg. L1064 und L1065, km 25,200-25,400	2	8	2
15	L510 Weilbacher Straße	Obernberg am Inn, km 14,600-14,650	1	2	1
16	L1102 Geinberger Straße	Gde. Geinberg, Moosham, Krzg. L1093 und L1101, km 2,280-2,400	2	1	3
17	Gewerbestraße Mitte Nr. 12	Gde. Hohenzell	0	2	3
18	Grillparzerstraße Nr. 6	Ried/l.	0	3	2
19	Walchshausen Nr. 19	Gde. Tumeltsham	1	1	2

Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

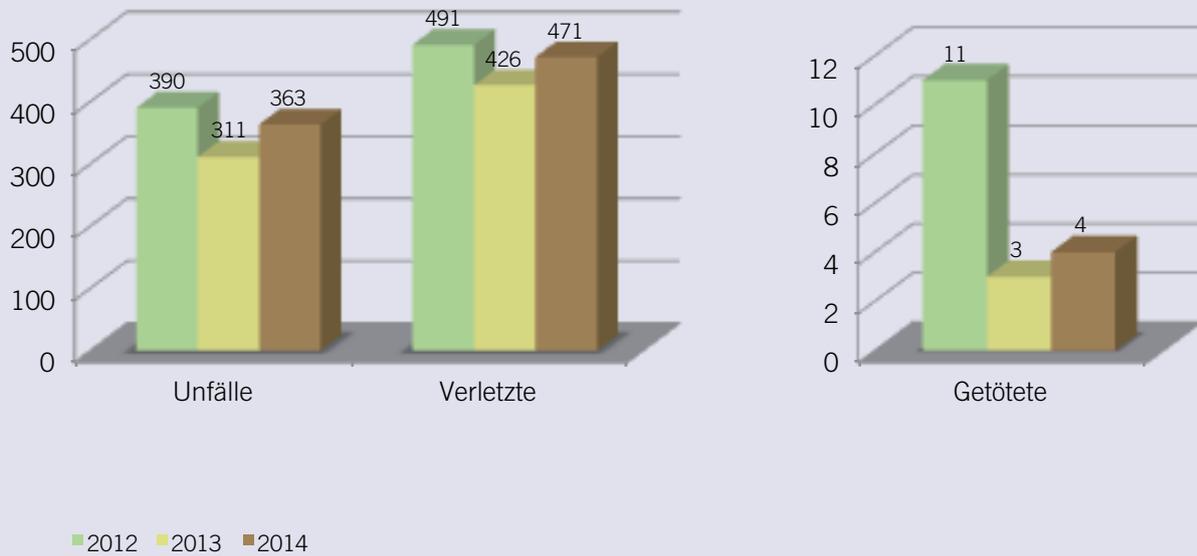


Abb. 14.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014

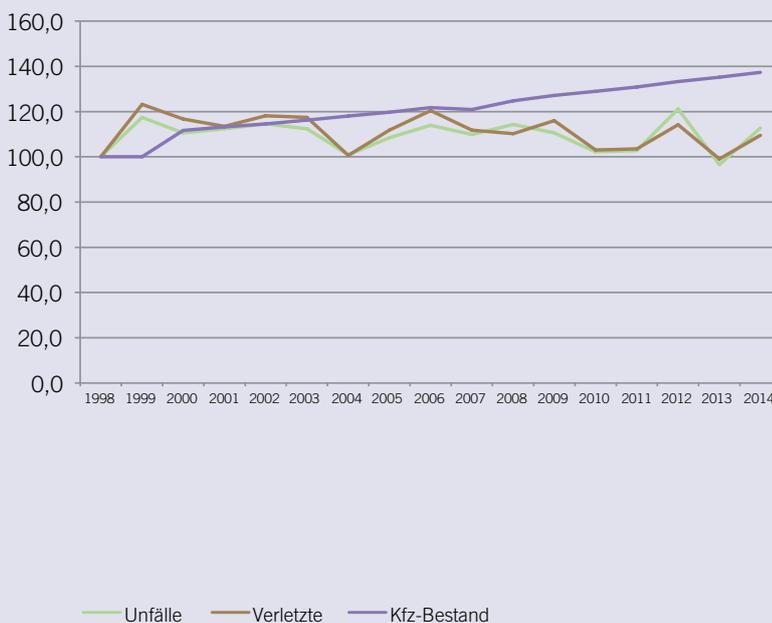


Abb. 14.3

■ Die Liste der alljährlich erfassten Unfallhäufungsstellen ist etwas länger geworden, wobei wiederum die Landesstraßen B hervorstechen. Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen hat sich wieder leicht erhöht, nachdem die Anzahl im Vorjahr sehr gering war. Verschiedene bauliche Maßnahmen, die im Jahr 2014, bzw. auch schon heuer gesetzt wurden, und auch Regulierungsmaßnahmen müssen sich aber noch nachhaltig beweisen. Weitere wichtige Straßenstellen, die einer besonderen Aufmerksamkeit bedürfen, sind die beiden Kreuzungen L503 Oberinnviertler Straße / L1065 Kirchheimer Straße in Riegerting, sowie die Kreuzung L508 Kobernauber Straße / L1064 Walzeller Straße / L1065 Kirchheimer Straße („Kreuzung Häuperlwirt“) in der Gemeinde Lohnsburg.

Verunglückte nach Fahrzeugart

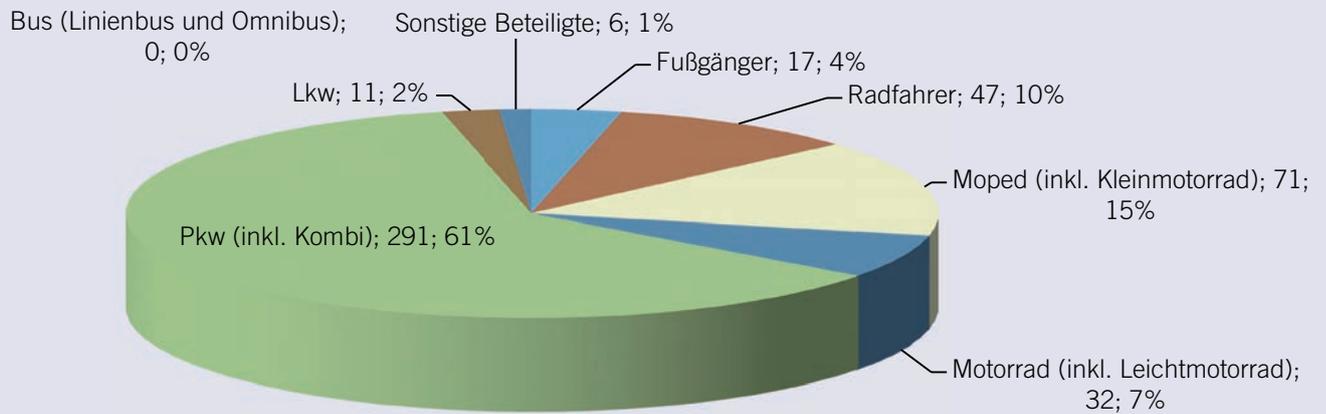


Abb. 14.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

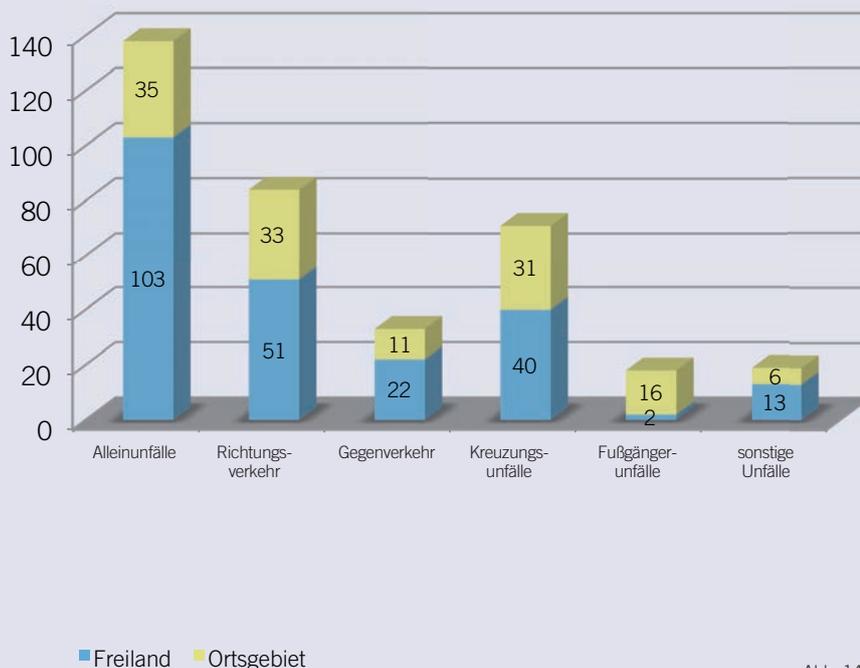


Abb. 14.5

■ Die Abkommensunfälle (Alleinunfälle) waren bereits in der Vergangenheit die häufigste Unfallursache. Die Anzahl derselben ist wiederum gestiegen. Auch die Anzahl der Verkehrsunfälle im Richtungsverkehr hat sich erhöht. Den unfallträchtigsten Straßenzug stellt weiterhin die B143 Hausruck Straße dar. Hinsichtlich der verunglückten Personen nach Fahrzeugarten ergab sich eine Erhöhung bei Verkehrsunfällen mit Fahrrad-, Moped- und Motorradbeteiligung.



Bezirk Rohrbach

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Rohrbach



© BEV-Wien

Abb. 15.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Rohrbach

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2011	2012	2013
1	B38 Böhmerwald Straße	Str.km 137,150-137,400 Freiland, nach OG Helfenberg, Gewerbebetriebe	0	3	1
2a	B38 Böhmerwald Straße	Freiland, nach Haslach a.d.M. Str.km 148,180-148,200 Kurven nach Kläranlage	0	0	3
2b		Str.km 148,800-149,000 Kurven nach ehemaligem Baumarkt, Nößlbach	0	2	2
3	B38 Böhmerwald Straße	Str.km 153,000-153,020 Krzg. mit Gde.Str. Gewerbeallee, Rohrbach-Berg, Linksabbiege- streifen	1	1	3
4	B127 Rohrbacher Straße	Str.km 24,950-25,050 sogen. Allersdorfer-Krzg. mit L1509 St. Martin Str. und Gde.Str. (Zufahrt Gewerbebetriebe) Freiland, 70 km/h- GeschwindigkeitsBeschränkung, Linksabbiege- streifen, nach Überführung	2	0	2
5	B127 Rohrbacher Straße	Str.km 27,550-27,56 Kreisverkehr Stapfenedt mit L1512 Haslacher Str. und L1516 Untermühl Str.	1	0	4
6	B127 Rohrbacher Straße	Str.km 30,100-30,320 sogen. Kleinzeller-Krzg. mit L1520 Kleinzeller Str. und Witzersdorfer Gde.Str. Freiland, 70 / 80 km/h-Geschwindig- keitsBeschränkungen	1	0	3
7	B127 Rohrbacher Straße	Str.km 36,200 Krzg. mit L585 Obermühler Str. Freiland, Linksabbiegestreifen	0	1	2
8a	B127 Rohrbacher Straße	Str.km 53,200-53,380 Freiland, Kurve vor Ortschaft Katzing	2	1	1
8b		Str.km 53,850-53,900 Freiland, zwischen Ortschaften Katzing und Weichsberg Str.km	1	1	2
8c		54,100-54,220	1	1	3
9	B127 Rohrbacher Straße	Kreisverkehr mit Schlägler Hauptstr. (ehemaliger Verlauf der B127)	2	0	3
10	L584 Falkenstein Straße	Str.km 7,560-7,565 sogen. Glotzinger-Krzg. mit L1531 Amesedter Str. und L1528 Lembach- er Str. Freiland, 70 / 80 km/h-Geschwindig- keitsBeschränkung	1	2	2
11	L587 Ebenhoch Straße	Str.km 6,160-6,235 Freiland, 80 km/h-Ge- schwindigkeitsBeschränkung, Krzg. mit Gde. Str. bei Nierderranna vor Donaubrücke	2	0	2
12	L589 Dreisesselberg Straße	Str.km 3,750-3,765 Freiland, Umfahrung Schindlau, nördl. Orts- zufahrt	0	1	2
13	L1514 Wimberg Straße	Str.km 2,875-2,900 Freiland, Kurven in Walddurchfahrt vor St. Johann a.Wbg.	1	1	1

Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

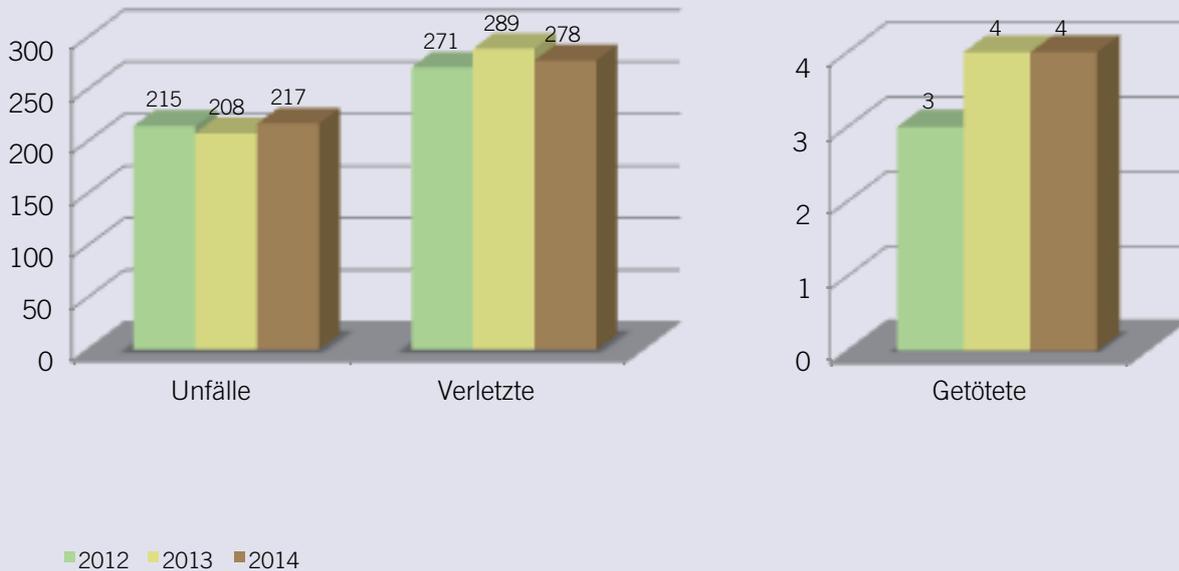


Abb. 15.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014



Abb. 15.3

■ Im Bezirk Rohrbach hat zwar im Jahr 2014 die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden geringfügig zugenommen, liegt allerdings merklich unter dem Durchschnitt der 1990er und 2000er Jahre.

Hingegen hat sich die Anzahl dabei verletzter VerkehrsteilnehmerInnen sogar etwas verringert. Abgesehen davon, dass die Anzahl der Verkehrstoten aufgrund von Zufälligkeiten erfahrungsgemäß nicht proportional zum Unfallgeschehen ist und meist nicht an Unfallhäufungsstellen ereignen, waren nach den wenigsten Verkehrstoten seit 1990 mit jeweils drei in Jahren 2011 und 2012, im Bezirk Rohrbach so wie im Jahr 2013 auch im Jahr 2014 wieder vier Tote zu verzeichnen. Auffällig ist, dass sich alle vier Unfälle im Freiland und je zwei auf der B38 Böhmerwald Straße und der L584 Falkenstein Straße ereignet haben. Dabei handelt sich neben zwei Motorradunfällen 50-jähriger Lenker, um einen Fußgänger- und einen Gegenverkehrsunfall zweier Pkw jeweils bei Dunkelheit.

Verunglückte nach Fahrzeugart

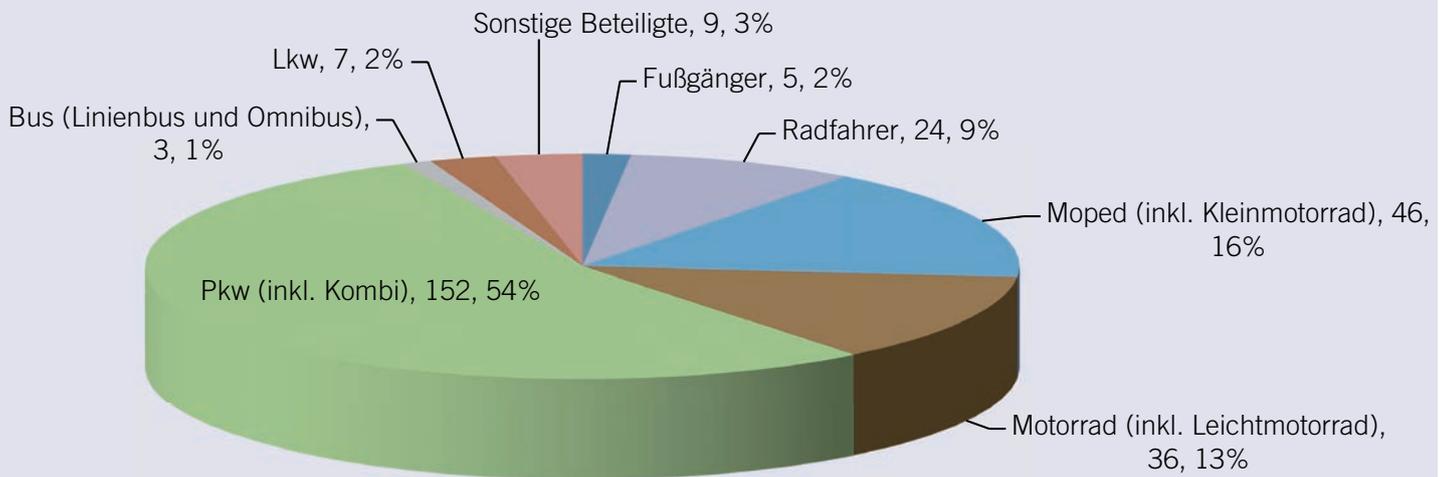


Abb. 15.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

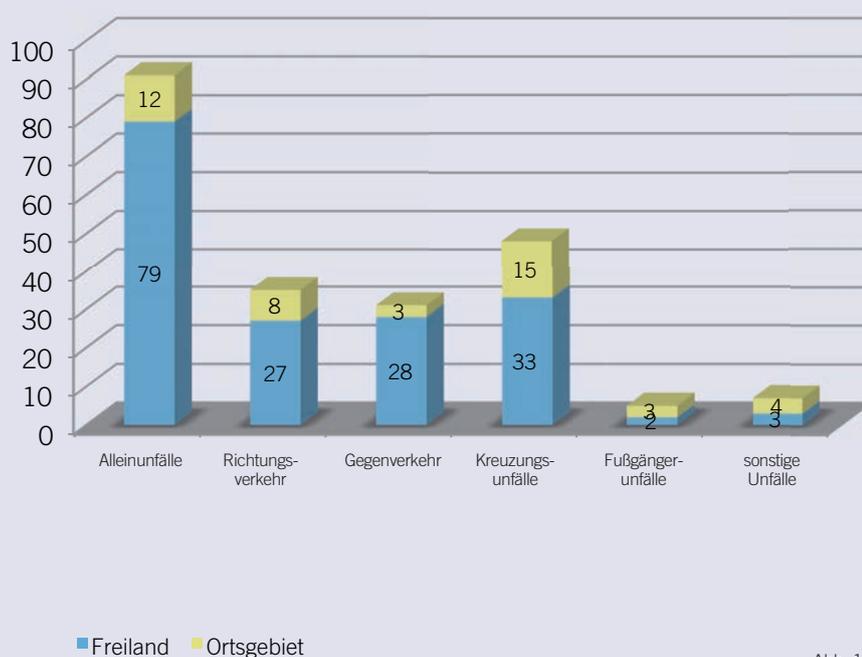


Abb. 15.5

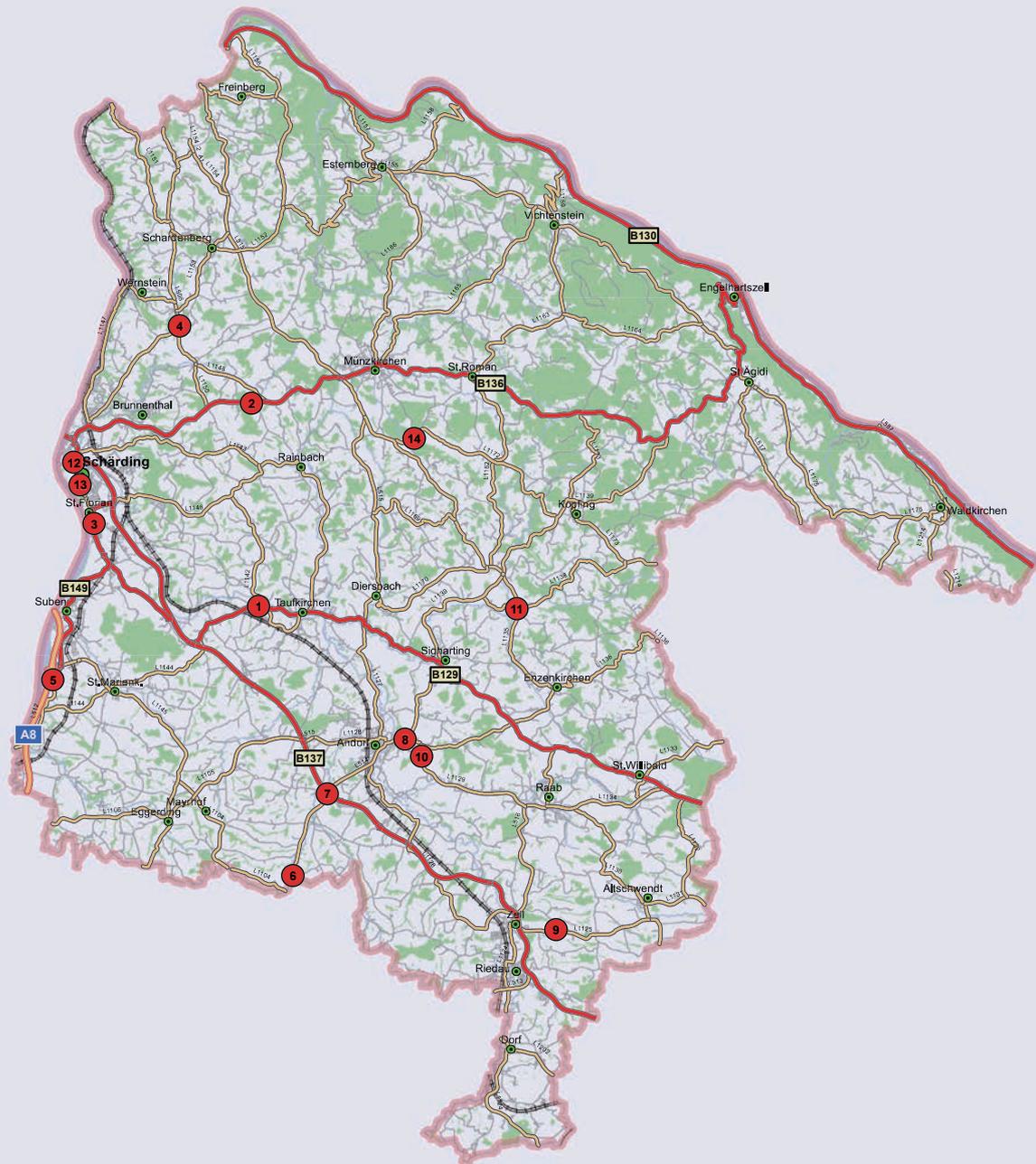
■ Dies korrespondiert auch damit, dass sich fast 80% der Unfälle im Freiland ereigneten. Sehr positiv ist, dass sich nach einer Zunahme im Jahr 2013 die Unfälle mit FußgängerInnen im Jahr 2014 auf die niedrigste Anzahl seit 1995 reduziert haben.

Die Verkehrsunfälle durch Abkommen (unangepasste Geschwindigkeit) haben von durchschnittlich 1/3, im Jahr 2014 vor allem im Freiland auf über 40% und Kreuzungsunfälle vor allem im Ortsgebiet weiter zugenommen, wogegen sich Gegenverkehrsunfälle wieder auf den langjährigen Durchschnitt etwas verringert haben. Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2013, sind die Unfälle mit Mopeds im Jahr 2014 wieder leicht über den langjährigen Durchschnitt gestiegen, wobei auffällt, dass es sich um rd. 40% Alleinunfälle handelt und sich der Anteil 15-Jähriger MopedlenkerInnen sogar auf 33% (13% 16-Jährige) erhöht hat.

Bezirk Schärding



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Schärding



© BEV-Wien
Abb. 16.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Schärding

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B129 Eferdinger Straße	Str.km 69,000-69,100 Freiland, Kurven nach Einmündung Haberl Gde.Str. Jechtenham	0	1	2
2	B136 Sauwaldstraße	Str.km 6,800-6,900 Freiland, Walddurchfahrt, in der Nähe Ortschaft Rampesau zw. Brunnenthal und Münzkirchen	1	1	1
3	B149 Subener Straße	Str.km 1,230-1,270 Freiland, 70 km/h- Geschwindigkeitsbe- schränkung, nach St. Florian a.l., Zufahr Waschanlage	0	2	2
4	L506 Schärddinger Straße	Str.km 4,660-4,750 Freiland, Walddurchfaher vor Zwickledt nach Krzg. L1148 Wallershamer Straße	0	0	3
5	L512 Reichersberger Straße	Str.km 0,300-0,320 Krzg. Ausfahrt Autohof Freiland, 70 km/h-Ge- schwindigkeitsbeschränkung	0	2	1
6	L514 Andorfer Straße	Str.km 10,650-10,650 Freiland, Kurve; Ortschaft Breitenberg nahe Bez.Grenze	1	1	1
7	L514 Andorfer Straße	Str.km 13,720-13,750 70 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung Krzg. / Unterführung / Rampe zur B137 Innviertler Str.	3	1	1
8	L514 Andorfer Straße	Str.km 17,050-17,100 Krzg. mit L1129 Brüninger Str. im Ortsgebiet Andorf	0	1	2
9	L1125 Krenaer Straße	Str.km 1,400-1,600 Freiland, Kurve nach Einmündung GW Eichberg-Dorf Gde. Zell a.d. Pram	1	1	2
10	L1129 Brüninger Straße	Str.km 4,150-4,300 Freiland, Kurven vor Krzg. mit L1135 vor Andorf	1	1	1
11	L1135 Enzenkirchener Straße	Str.km 8,920-8,940 Krzg. mit L1138 Kenadinger Str.	1	0	2
12	L1143 Otterbacher Straße	Str.km 14,630-14,682 „G“ Stadtgebiet Schärdding, Kreisverkehr bei LKH- Schärdding mit Alfred Kubin Gde.Str. und F.X. Brunner Gde.Str.	1	4	4
13a	L1143 Otterbacher Straße	Str.km 15,150-15,300 Stadtgebiet Schär- ding, Vorstadt vor Krzg. Schwanthaler Gde. Str. dazw. Tankstelle und Lidl-Markt nach Fritz Holzinger Gde.Str.	1	2	1
13b		Str.km 15,630-15,720 von (Haupt-) Zufahrt Euro-Spar bis Krzg. mit Ludwig-Pagl Gde.Str.	2	1	1
14	L1172 Ruholdinger Straße	Str.km 6,555-6,630 Krzg. mit GW Danrath, Freiland 70 km/h- Geschwindigkeitsbeschränkung in km- Richtung	2	0	2

Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

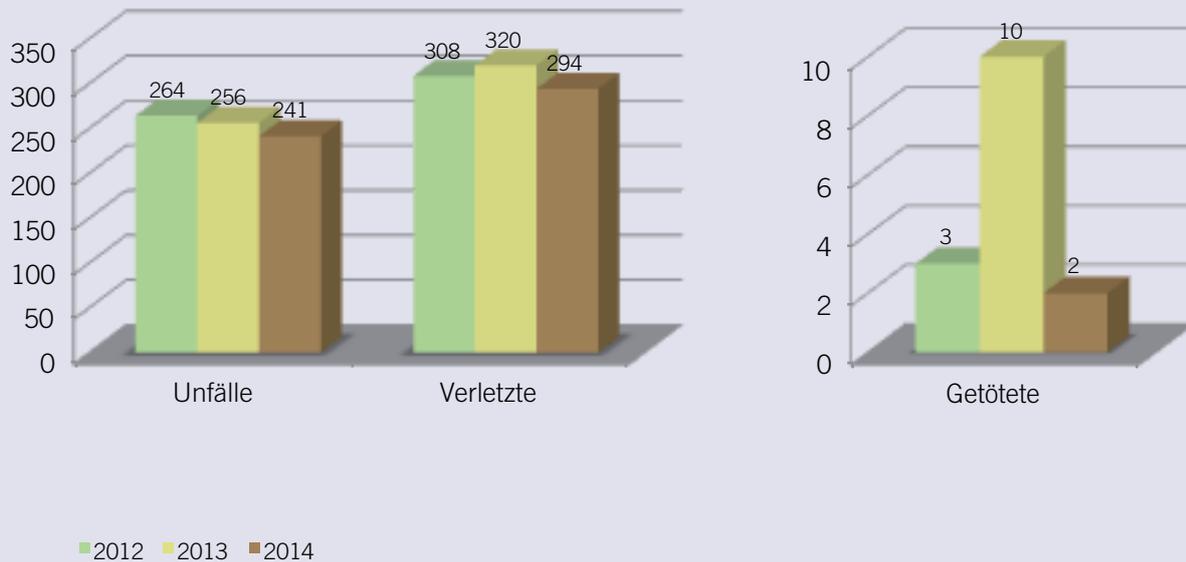


Abb. 16.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014

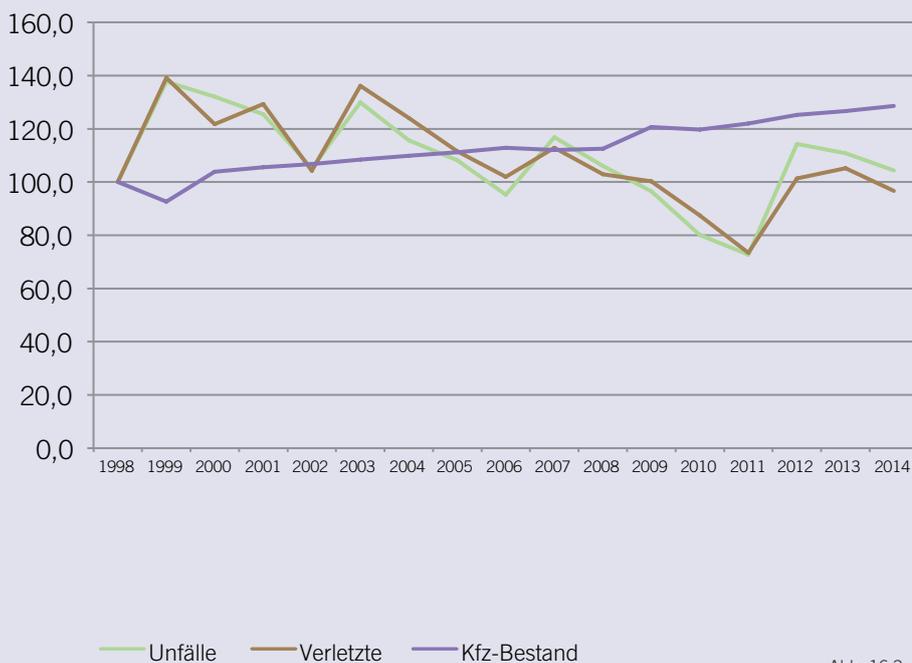


Abb. 16.3

■ Nach dem Minimum im Jahr 2011 und Anstiegen 2012 und 2013, hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Bezirk Schärding im Jahr 2014 wieder verringert und liegt wieder im Durchschnitt der Vorjahre. Auch die Anzahl dabei verletzter VerkehrsteilnehmerInnen hat fast wieder das geringere Niveau von vorher erreicht. Nach einem Ausreißer von zehn Verkehrstoten im Jahr 2013, ist besonders positiv, dass im Jahr 2014 mit zwei Verkehrstoten der geringste Wert (seit 1990) zu verzeichnen ist.

Verunglückte nach Fahrzeugart

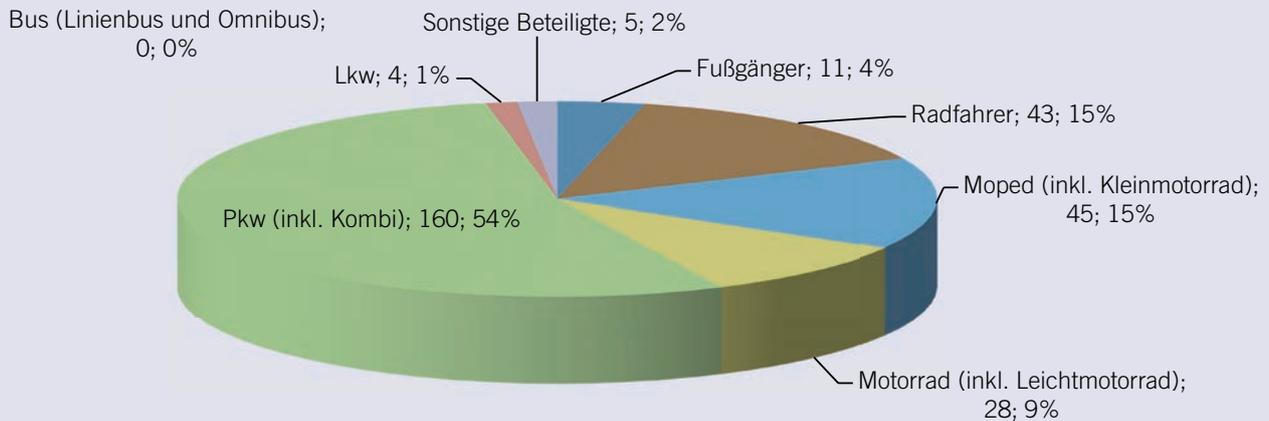


Abb. 16.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

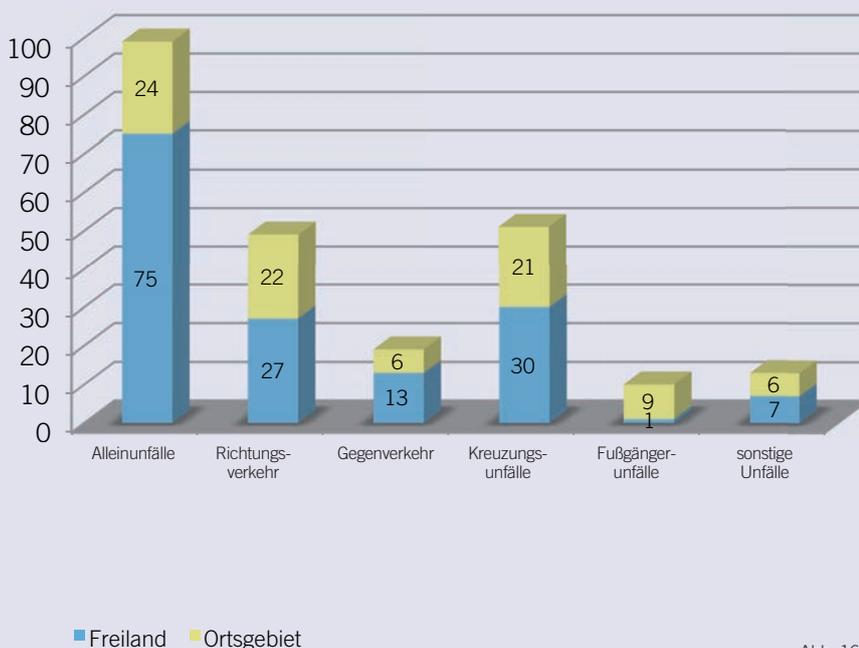


Abb. 16.5

■ Wie schon in den Vorjahren ist der Anteil der Alleinunfälle im Freiland weiter auf fast 1/3 gestiegen.

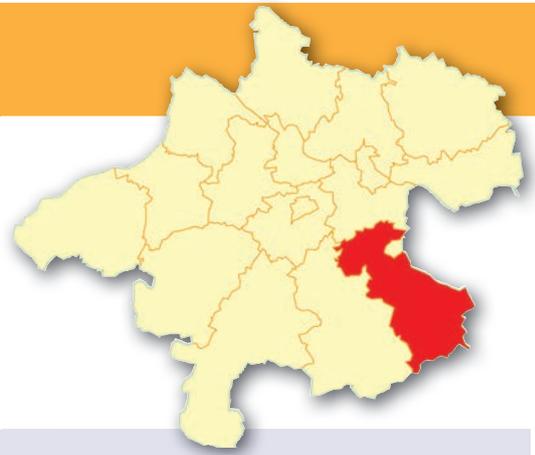
Ansonsten sind die Verkehrsunfälle sowohl im Ortsgebiet als auch im Freiland allgemein rückläufig, insbesondere die erfahrungsgemäß mit schweren Verletzungsfolgen behafteten Gegenverkehrsunfälle.

Auch die Verkehrsunfälle mit FußgängerInnen haben sich nach einer Verdoppelung im Jahr 2012, im Jahr 2014 wieder unter den langjährigen Durchschnitt halbiert.

Allerdings waren im Jahr 2014 fast 50% mehr Verkehrsunfälle mit RadfahrerInnen zu verzeichnen, wobei es sich um fast 60% (!) Alleinunfälle handelt und dabei auch ein 60-Jähriger Radfahrer tödlich verunglückt ist.

Hingegen haben sich nach merklichen Zunahmen in den Vorjahren, die Mopedunfälle im Jahr 2014 etwas verringert.

Bezirk Steyr-Land



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Land



© BEV-Wien

Abb. 17.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B115 Eisenstraße	Krztg. Werkstraße , km 22,97 - 23,07	2	1	4
2	B115 Eisenstraße	Maireben, km 29,8 - 30	4	1	2
3	B115 Eisenstraße	Schottergrube, Angelsbach, km 58,85 - 59,1	2	0	2
4	B122 Voralpenstraße	Krztg. Uferstraße, km 35,685 - 35,9	0	1	4
5	B122 Voralpenstraße	Krztg. B140, km 41,56 - 41,6	1	2	4
6	B122 Voralpenstraße	Krztg. Mandorfer Straße, km 45 - 45,1	1	2	4
7	B122 Voralpenstraße	Bad Hall, Theaterstraße bis L1359, km 49,7 - 49,95	1	2	4
8	B122 Voralpenstraße	Bad Hall, Bahnhof bis Stelzhamerstraße, km 50,379 - 50,53	1	4	2
9	B140 Steyrtalstraße	Krztg. B122, km 0,001 - 0,25	0	3	4
10	L555 Waldneukirchener Straße	Grünburger Straße, km 7,03 - 7,2	1	1	3
11	L564 Wolfener Straße	Hainbach, km 16,88 - 16,91	0	1	2

Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

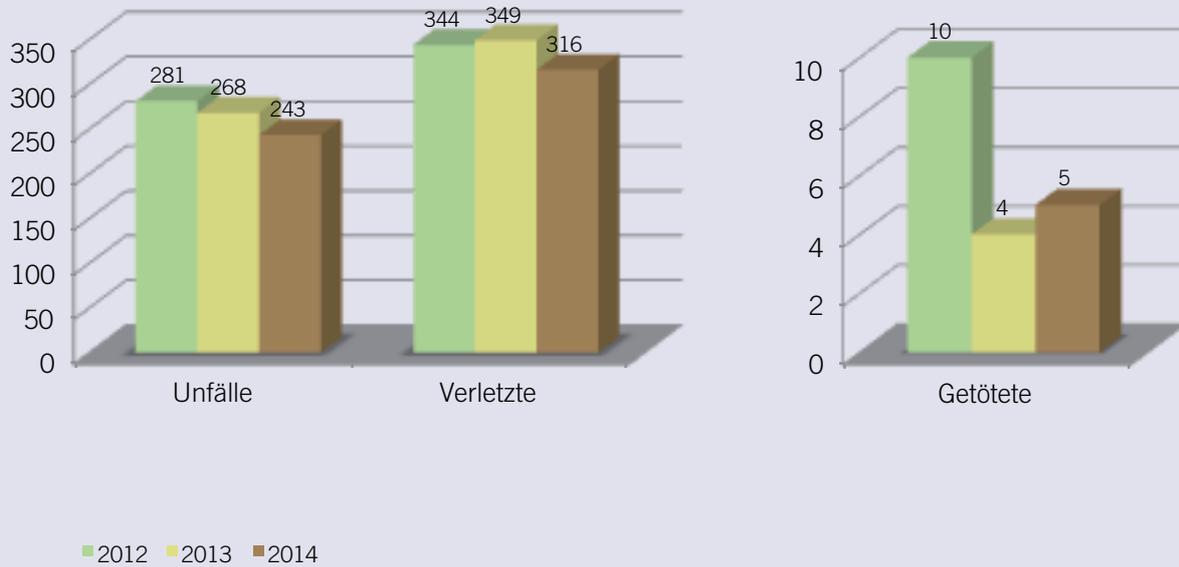


Abb. 17.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014



Abb. 17.3

■ Die Unfallkenngrößen sind gegenüber dem Vorjahr wiederum gesunken. Bei den Getöteten wurde der niedrige Wert des Vorjahres zwar überschritten, jedoch immer noch eine Halbierung des Wertes von 2012.

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

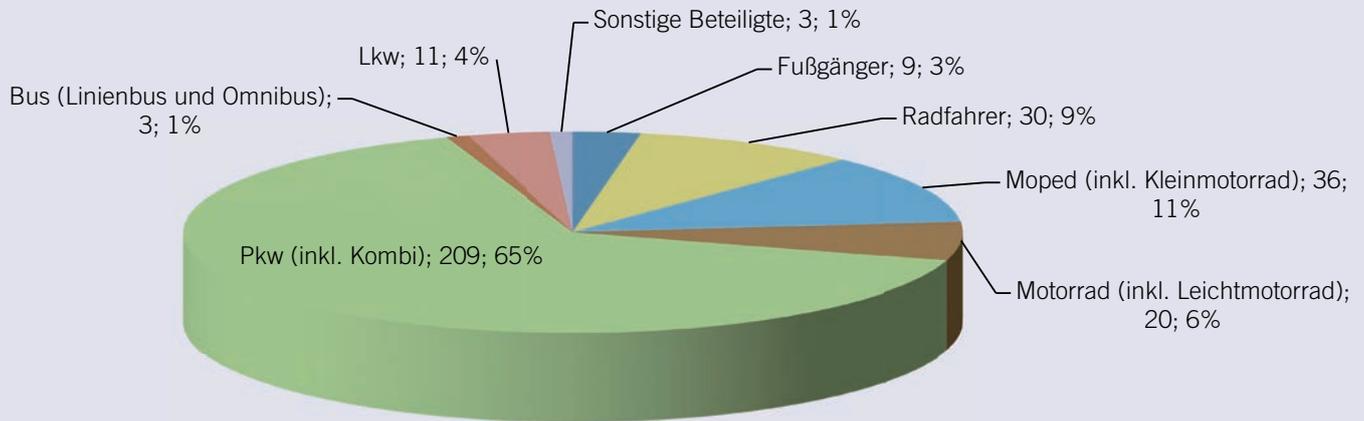


Abb. 17.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

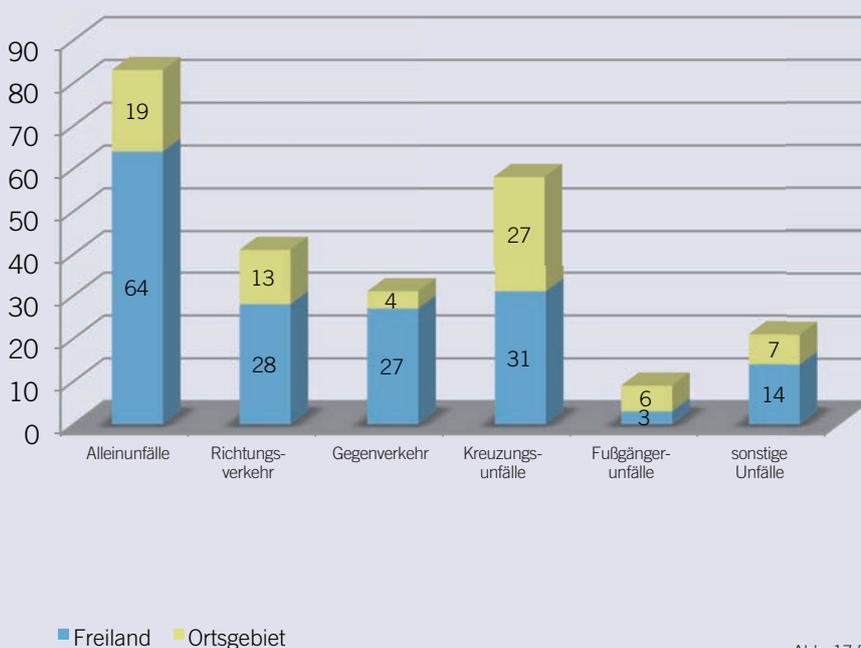
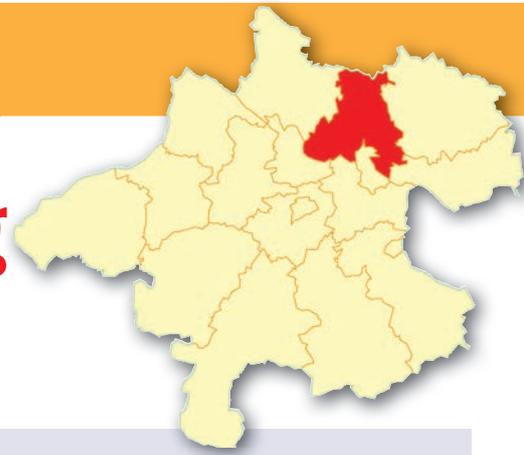


Abb. 17.5

■ Mit rund einem Drittel der Unfälle dominiert der Alleinunfall das Unfallgeschehen. Dies verdeutlicht die risikobereite Fahrweise sowie die Großteils nicht angepasste Geschwindigkeit.

Mit nur 12% sind die „schwächeren Verkehrsteilnehmer“ (Fußgänger und Radfahrer) im Bezirk deutlich unter dem Oberösterreich-Schnitt mit 19%.

Bezirk Urfahr-Umgebung



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Urfahr-Umgebung



© BEV-Wien
Abb. 18.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Urfahr-Umgebung

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B125 Prager Straße	Ortsgebiet Gallneukirchen, km 11,651-12,1	5	1	8
2	B126 Leonfeldener Straße	Freiland Bad Leonfelden, km 22,580-22,703	4	1	3
3	B127 Rohrbacher Straße	Ortsgebiet Puchenuau, km 5,715-6,900	11	5	7
4	B127 Rohrbacher Straße	Ottensheim GW Dürnberg, km 10,100-10,300	0	4	3
5	B127 Rohrbacher Straße	Walding Krzg.m.L1508, km 13,940-13,971	7	3	2
6	B131 Aschacher Straße	Walding Krzg.m.L1506, km 4,130-4,175	0	3	3
7	B131 Aschacher Straße	Feldkirchen Krzg.m.B132, km 9,450-9,615	3	3	4

Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

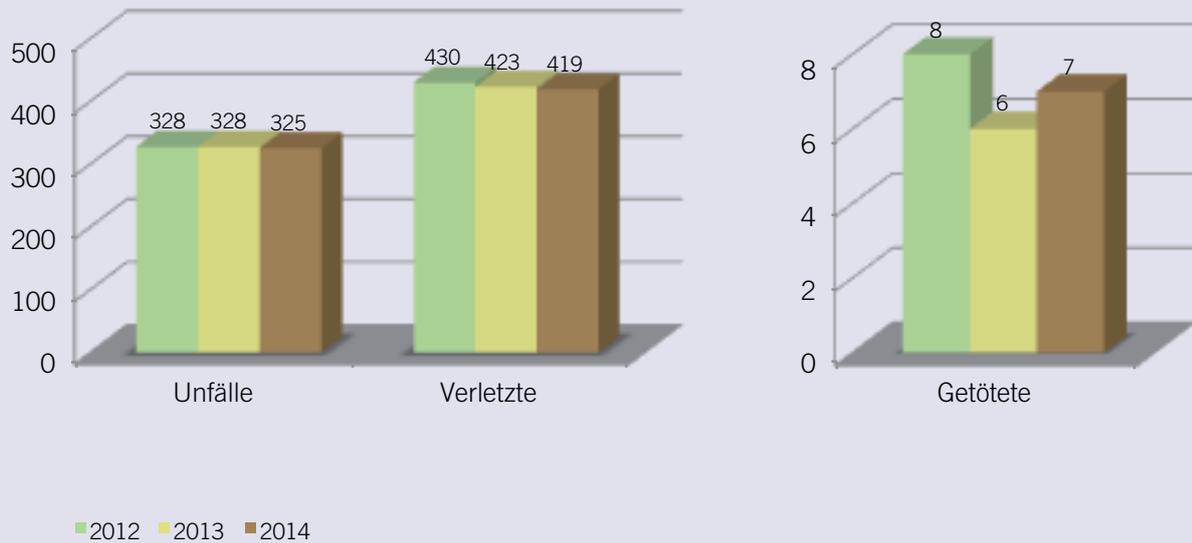


Abb. 18.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014

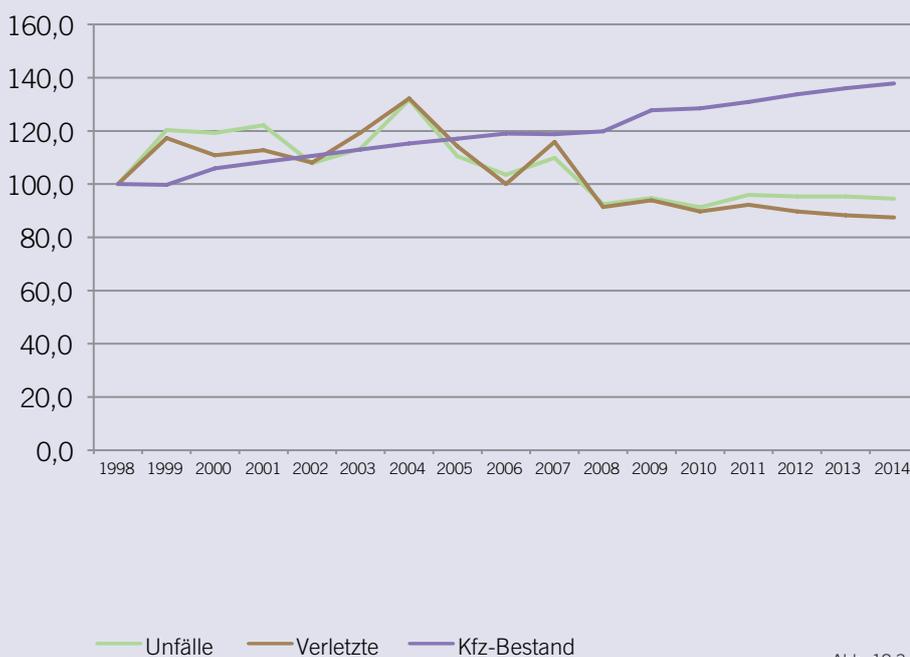


Abb. 18.3

■ Trotz stetig steigender Zulassungszahlen ist erfreulicherweise seit dem Jahr 2007 ein deutlicher Abwärtstrend bei den Unfallzahlen und Verletzten zu beobachten. Verkehrssicherheitsarbeit, gezielte Kontrollen und bauliche Änderungen unterstützen diese Entwicklung. Die Unfallhäufungspunkte sind wie auch in den letzten Jahren wieder auf den Haupt- und Pendler Routen wie B126 und B127 vorzufinden.

Verunglückte nach Fahrzeugart

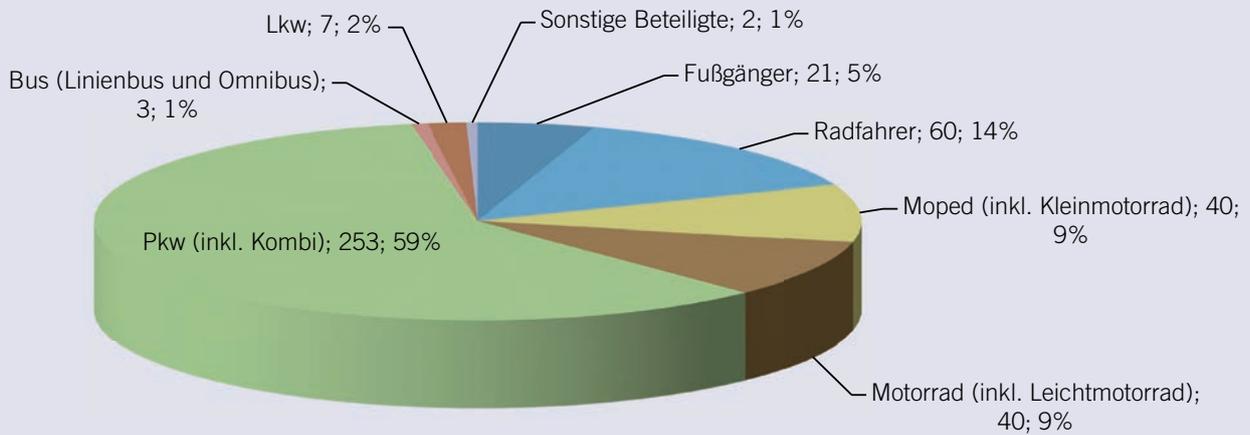


Abb. 18.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

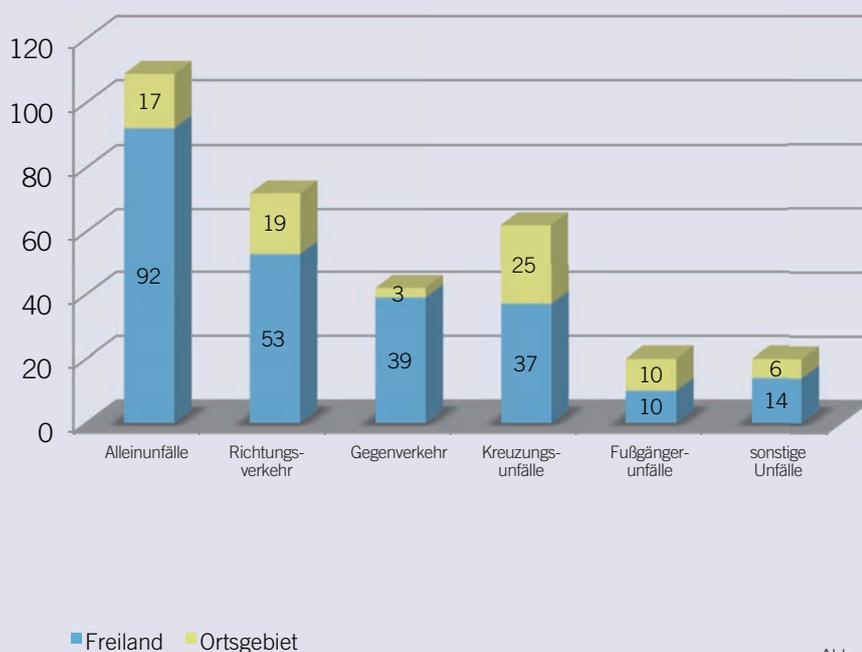


Abb. 18.5

■ Der Alleinunfall im Freiland bleibt wie auch wie in den vergangenen Jahren der Hauptunfalltyp. Diese Unfälle sind aufgrund der hohen Geschwindigkeiten mit einer entsprechend hohen Unfallschwere verbunden. Leichtsin, Selbst- und Fehleinschätzungen sind in vielen Fällen der Auslöser.

Bezirk Vöcklabruck



Unfallhäufungsstellen im Bezirk Vöcklabruck



© BEV-Wien
Abb. 19.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Vöcklabruck

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B1 Wiener Straße	OG Attnang-Puchheim, Kreuzung mit L1265 Schörfflinger Straße, km 240,200 - 240,420	4	2	2
2	B1 Wiener Straße	OG Attnang-Puchheim, Kreuzung mit Salzburger Straße, km 240,550 - 240,800	2	3	4
3	B1 Wiener Straße	OG Attnang-Puchheim, Kreuzung mit Vöcklerbrucker Straße, km 240,850 - 241,100	3	5	4
4	B1 Wiener Straße	Vöcklabruck, Freiland, Don Bosco Schule, km 243,322 - 243,572	3	2	3
5	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck, Wagrainer Kreuzung, km 244,400 - 244,650	2	7	3
6	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck, Esso Kreuzung, 244,900 - 245,150	3	3	5
7	B1 Wiener Straße	Vöcklabruck, Freiland, Krankenhaus Kreuzung, km 246,200 - 246,450	10	5	4
8	B1 Wiener Straße	Vöcklabruck, Freiland, Lindlbauer Kreuzung, km 247,000 - 247,250	3	1	4
9	B1 Wiener Straße	Vöcklamarkt, Freiland, Kreuzung mit Mühlreithstraße L1278, km 260,600 - 260,850	1	2	2
10	B145 Salzkammergutstraße	OG Vöcklabruck, Kreuzung B 145 mit Kopernikusstraße bzw. Max Plank-straße	2	1	3
11	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, Kreuzung Star Movie, km 13,070 - 13,300	3	4	1
12	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, Ostkreuzung, km 13,900 - 14,150	1	1	4
13	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, B145/L1265 Himmelreichkreuzung, km 14,400 - 14,650	6	1	10
14	B151 Atterseestraße	OG Seewalchen, Kreuzung mit B152, km 7,400 - 7,550	2	4	2
15	B152 Seeleitenstraße	OG Seewalchen, Kreuzung mit B151, km 0,001 - 0,2	3	4	3
16	B154 Mondseestraße	Mondsee, Freiland 80 km/h, ASt Mondsee, km 16,500 - 16,750	2	6	3

Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

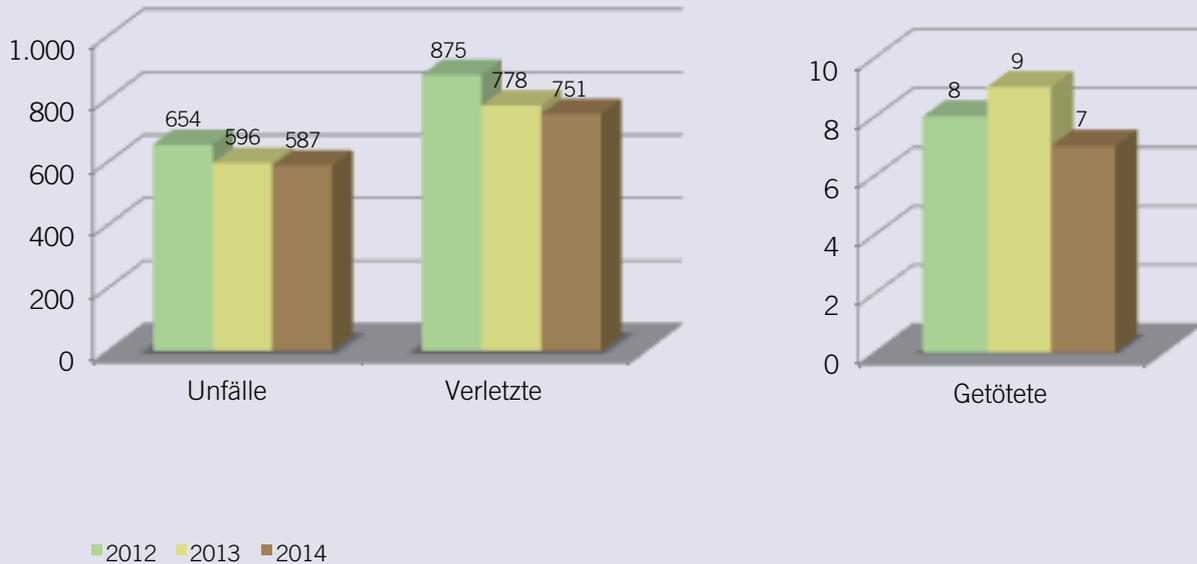


Abb. 19.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014



Abb. 19.3

■ Nach dem historischen Tiefststand im Jahr 2011 von 540 und einem Anstieg im darauffolgenden Jahr 2012 auf 654 konnten die Unfallzahlen im Jahr 2014 erneut abgesenkt werden, und befinden sich bei 587 Unfällen.

In Gegensatz dazu ist festzuhalten, dass die Anzahl der Neuzulassungen wie in den vergangenen Jahren einen beständigen 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 der Trend der kontinuierlichen Absenkung fortgesetzt werden. Nach dem Höchststand im Jahr 2009 mit 15 getöteten Verkehrsteilnehmern sank die Zahl der tödlich Verunglückten im Jahr 2014 auf einen Wert von 7 getöteten Verkehrsteilnehmern.

Verunglückte nach Fahrzeugart

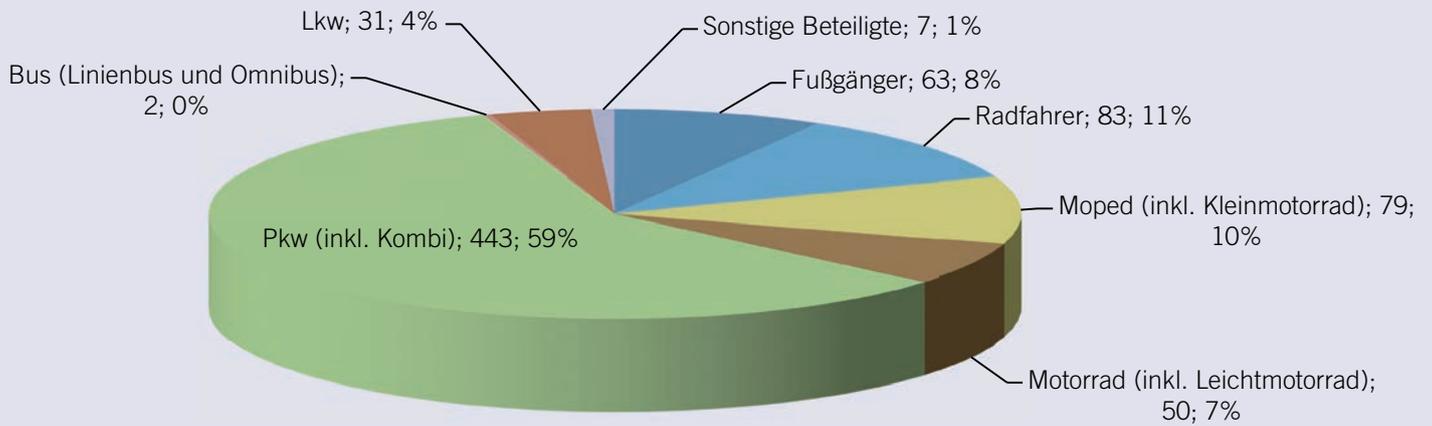


Abb. 19.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

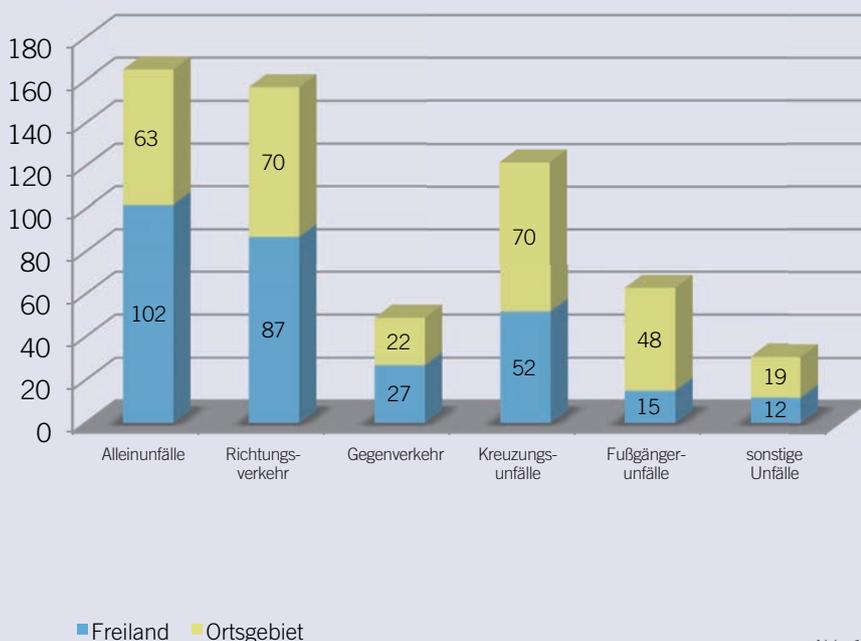


Abb. 19.5

■ Die Auswertung der Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltypen zeigt einen hohen Anteil von Allein-, Richtungs- und Kreuzungsunfällen im Freiland sowie im Ortsgebiet. Bei der Auswertung der Verunglückten nach Fahrzeugart wird der Hauptanteil, so wie in den vergangenen Jahren, bei den Personenkraftwagen mit 58 % verzeichnet. Einen hohen Anteil weisen die Mopedfahrer mit 10 % und Fahrradfahrer mit 11 % auf. Bei den Fußgängerunfällen konnte in Hinblick auf den Tiefstand im Jahr 2012 von 4 % keine neuerliche Absenkung verzeichnet werden. Der Anteil der Fußgängerunfälle erreicht im Jahr 2014 einen Wert von 8 Prozent. Durch 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



© BEV-Wien

Abb. 20.1



- Bezirksgrenze
- Unfallhäufungsstelle

Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	Unfälle mit Personenschaden		
			2012	2013	2014
1	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, Strkm 199,266 - 199,35	2	3	3
2	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, Strkm 199,675 - 199,925	3	1	3
3	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, Strkm 202,33 - 202,49	1	2	4
4	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, Strkm 203,5 - 203,75	3	6	4
5	B1 Wiener Straße	Gunskirchen, Strkm 218,605 - 218,662	3	5	2
6	B1 Wiener Straße	Edt bei Lambach, Strkm 222,6 - 223,05	3	5	6
7	B137 Innviertler Straße	Krenglbach, Strkm 7,286 - 7,51	4	0	3
8	B138 Pyhrnpasstraße	Sattledt Krzg. Schulstraße, Strkm 11,413 - 11,557	0	0	2
9	B144 Gmundener Straße	Stadl-Paura Krzg. B144/L536/ L1315, Strkm 0,68 - 0,685	2	3	1
10	L531 Schartener Straße	Buchkirchen Krzg. L531/L1232, Strkm 4,7 - 4,888	1	3	3
11	L537 Sattledter Straße	Steinerkirchen Krzg. L537/L1242, km 9,223 - 9,25	1	2	1
12	L563 Traunuferstraße	Thalheim bei Wels, Strkm 26,09 - 26,28	1	1	4
13	L1227 Paschinger Straße	Marchtrenk Krzg. L1227/Haidstraße, Srkm 16,28 - 16,283	1	1	2
14	L1249 Grünbachtalstraße	Gunskirchen Krzg. L1249/L1250, Srkm 1,215 - 1,4	2	2	2
15	L1249 Grünbachtalstraße	Gunskirchen Krzg. L1249/L1253, Srkm 1,822 - 1,83	4	1	2

Die Unfallkenngrößen 2012 – 2014

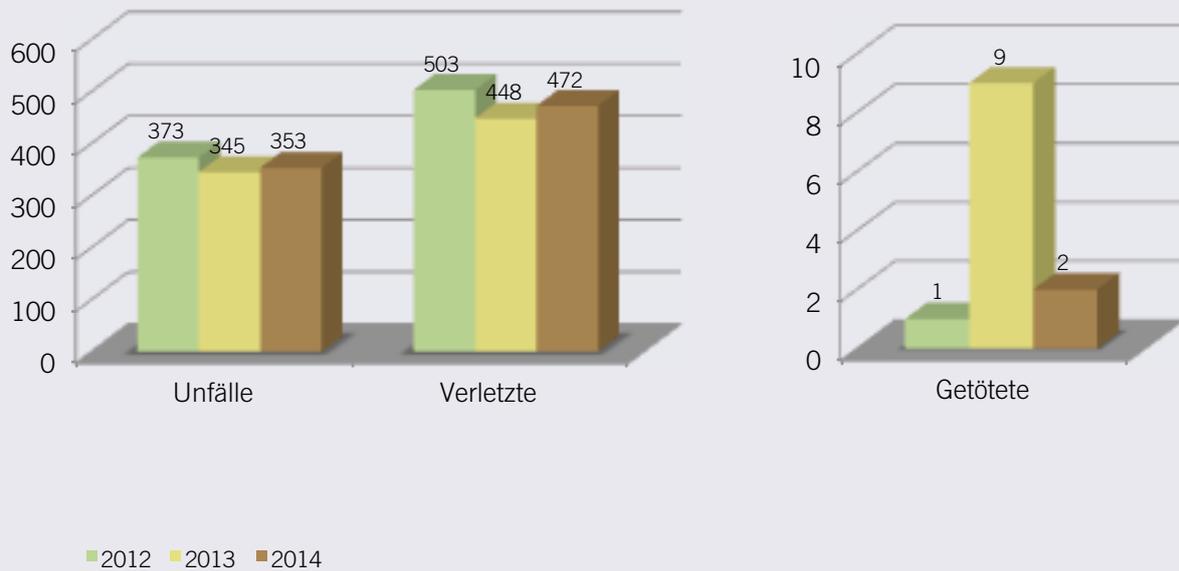


Abb. 20.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 1998 – 2014

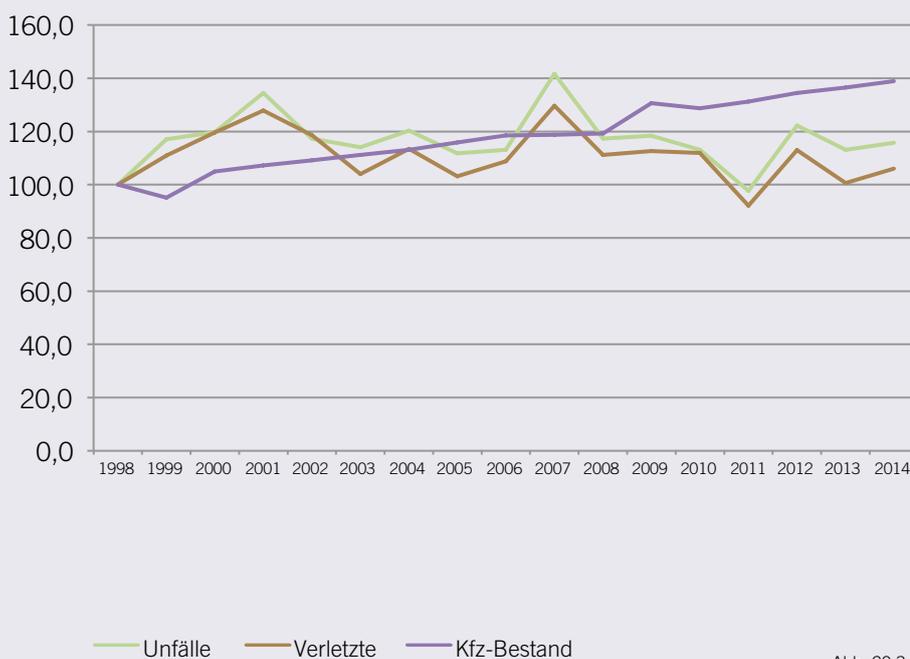


Abb. 20.3

■ Trotz einiger Sanierungsmaßnahmen, sind gegenüber dem Vorjahr (2013) die Anzahl der Unfälle (von 345 auf 353) und die Anzahl der verletzten Personen (von 448 auf 472) angestiegen, wenngleich gegenüber 2013 ein deutlicher Rückgang bei den getöteten Verkehrsteilnehmern (von 9 auf 2) zu verzeichnen ist.

Der Kfz-Bestand bzw. das Verkehrsaufkommen ist auch wie in den Jahren zuvor, weiter angestiegen.

Verunglückte nach Fahrzeugart

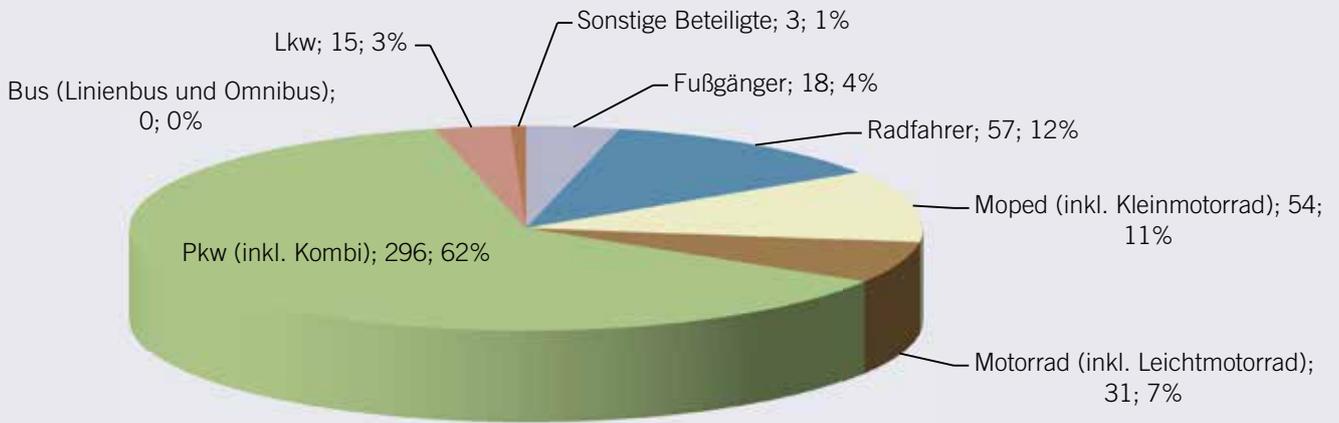


Abb. 20.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

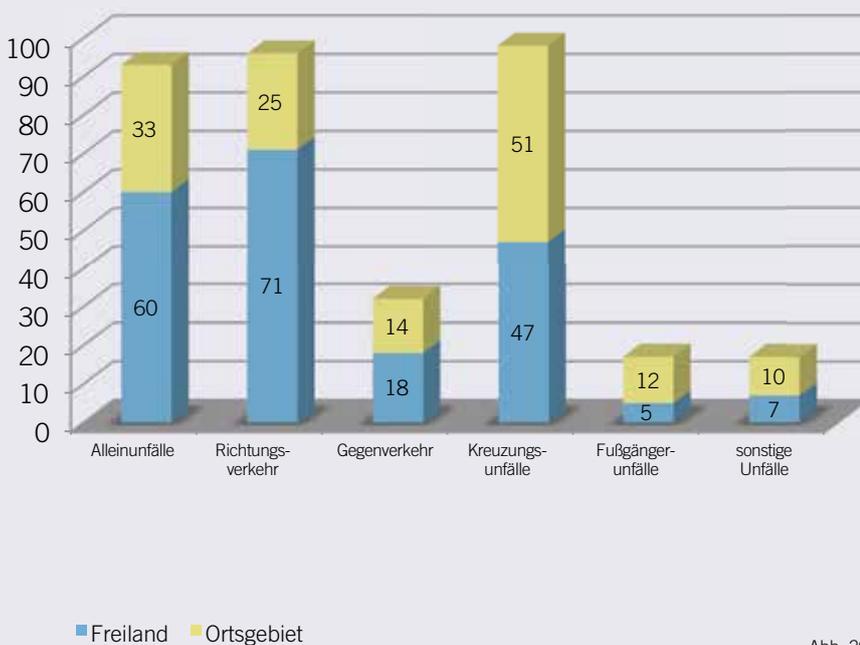


Abb. 20.5

■ Bei den Unfalltypenobergruppen ist erkennbar, dass im Jahr 2014 die Anzahl der Kreuzungsunfälle, Unfälle im Gegenverkehr und Fußgängerunfälle deutlich gestiegen sind.

Ein Rückgang ist hingegen bei den Unfällen im Richtungsverkehr (vorwiegend Auffahrunfälle) und bei Alleinunfällen zu bemerken.

Durch den stetig steigenden Radfahrverkehr, ist auch ein Anstieg der verletzten Personen im Radfahrverkehr zu verzeichnen.

DEFINITIONEN

Unfall Ein Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden (UPS) liegt dann vor, wenn durch ein plötzlich eintretendes Ereignis (mit dem Verkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen zusammenhängend) Personen getötet, verletzt oder sonst in ihrer Gesundheit geschädigt werden und daran zumindest ein in Bewegung befindliches Fahrzeug beteiligt ist.

Alkoholunfall Ein Alkoholunfall ist ein Unfall, bei dem bei mindestens einem aktiv Beteiligten der Alkoholtest positiv verlief oder die klinische Untersuchung eine Alkoholisierung ergab.

Verunglückte Verunglückte Personen sind Personen, die entweder verletzt (schwer, leicht, nicht erkennbaren Grades) oder getötet werden.

Tod In der österreichischen Verkehrsstatistik gelten folgende Definitionen: Als tödlich verunglückt gelten in Österreich jene Personen, die sofort oder innerhalb von 30 Tagen infolge eines Verkehrsunfalls sterben. (In den Jahren 1966 - 1991 wurden nur innerhalb von 72 Stunden Verstorbene statistisch als tödlich verunglückt erfasst, für Vergleiche mit ausländischen Statistiken, die auf einer 30-Tages-Frist basieren, ist in diesem Zeitraum die Zahl der tödlich Verunglückten mit dem Faktor 1,12 zu multiplizieren.)

Schwer verletzt Ob eine Verletzung schwer oder leicht ist, wird nach § 84 Strafgesetzbuch (StGB) beurteilt. (Eine länger als 24 Tage dauernde Gesundheitsschädigung, die „an sich schwer“ ist.)

Nicht erkennbaren Grades verletzt Zuordnung, wenn es dem ausfüllenden Organ oder dem Arzt nicht möglich ist, den Grad der Verletzung festzustellen. (Das Ausfüllen dieses Punktes soll jedoch nach Möglichkeit vermieden werden.)

Beteiligte – hierzu zählen

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

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

Passiv Beteiligte sind alle Mitfahrer/innen.

UNFALLHÄUFUNGSSTELLEN

Gesetzlicher Auftrag (Pflicht der Behörde) § 96 StVO 1960

(1) Ereignen sich an einer Straßenstelle oder -strecke wiederholt Unfälle mit Personen- oder Sachschaden, so hat die Behörde unverzüglich – insbesondere auf Grund von Berichten der Dienststellen von Organen der Straßenaufsicht oder sonstiger geeigneter Stellen, unter Durchführung eines Lokalaugenscheins, Einholung von Sachverständigengutachten, Auswertung von Unfallverzeichnissen udgl. – festzustellen, welche Maßnahmen zur Verhütung weiterer Unfälle ergriffen werden können. Hierbei ist auf den jeweiligen Stand der Wissenschaft und Forschung Bedacht zu nehmen. Das Ergebnis dieser Feststellung ist demjenigen, der für die Ergreifung der jeweiligen Maßnahme zuständig ist (und auch der Landesregierung), mitzuteilen.

(1a) Als unfallverhütend festgestellte Maßnahmen sind unverzüglich zu verwirklichen. Ist das nicht möglich, so hat die Stelle, die für die Ergreifung der Maßnahme zuständig ist, der feststellenden Behörde und der Landesregierung die Umstände mitzuteilen, die diesen Maßnahmen entgegenstehen. Ist jedoch die Landesregierung oder die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie für die Ergreifung der Maßnahme zuständig, so sind die der Maßnahme entgegenstehenden Umstände in einem Aktenvermerk (§ 16 AVG) festzuhalten.

Unfallhäufungsstellen:

Die Bewertung einer Unfallstelle als Unfallhäufungsstelle beruht auf zwei Kriterien, von denen eine erfüllt sein muss. Ein Knoten oder ein Streckenbereich bis zu einer Länge von 250 m ist als Unfallhäufungsstelle zu bezeichnen, wenn sich an dieser Stelle

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

Örtlich zusammenhängende Unfallhäufungsstellen werden als eine Unfallhäufungsstrecke behandelt.

Relativkoeffizient:

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

