



LAND

OBERÖSTERREICH

Verkehrssicherheit

# *Unfallstatistik* **BERICHT 17**





# Unfallstatistik 2017 Oberösterreich

Herausgegeben vom Amt der OÖ  
Landesregierung

November 2018

## Impressum:

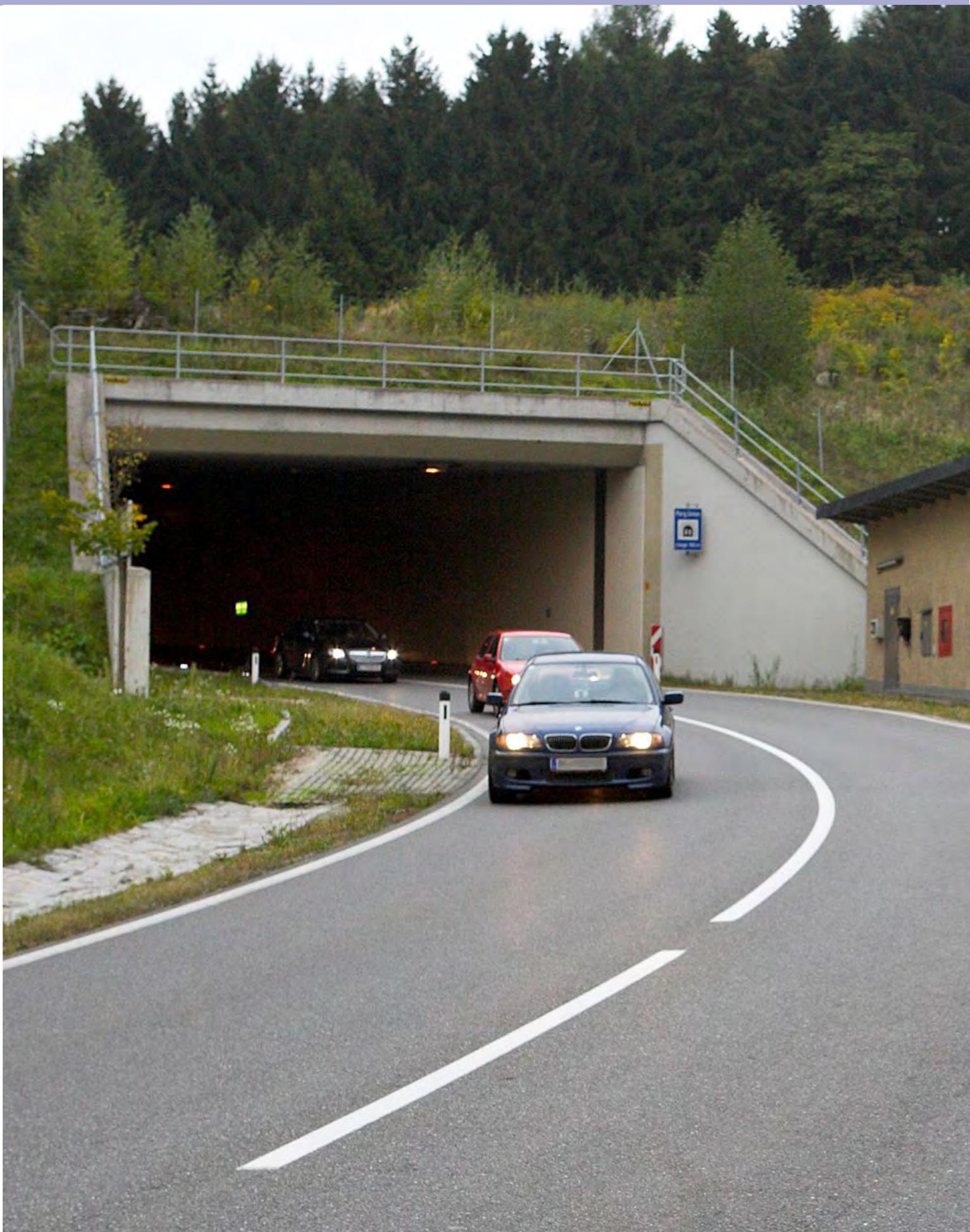
Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:  
Amt der OÖ Landesregierung  
Abteilung Verkehr,  
4021 Linz, Bahnhofplatz 1

Datenbearbeitung:  
Amt der OÖ Landesregierung

Datenquelle:  
Statistik Austria

Fotos: Land OÖ

DVR: 0069264



## Vorwort

Der 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 im Bundesland Oberösterreich. Der Bericht ist ein wesentlicher Arbeitsbehelf für Verkehrsbehörden, Exekutive, Sachverständige und Straßenerhalter und zeigt statistische wie örtliche Schwerpunkte im Unfallgeschehen auf. Darüber hinaus wenden wir uns mit dem Bericht an alle interessierten Verkehrsteilnehmer 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. Es zeigt, welche Verkehrsteilnehmer noch besser geschützt werden können und welche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit großes Wirkungspotential aufweisen. 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.

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

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

Abteilung Verkehr,  
Direktion Straßenbau und Verkehr  
Amt der OÖ Landesregierung



■ <b>EINLEITUNG</b>	
■ <b>ÖSTERREICH</b>	
Entwicklung	11
Bundesländervergleich	12
Straßenarten	14
■ <b>OBERÖSTERREICH</b>	
<b>Allgemein</b>	
Verkehrsteilnahme	17
Entwicklung	18
Straßenarten	20
Altersgruppen	21
Unfalltypen	22
Kinder	23
Sicherheitseinrichtungen – Gurt	24
Alkohol	27
<b>Verkehrsbeteiligung</b>	
Fußgänger/innen	29
Radfahrer/innen	30
PKW	31
Einspurige KFZ	33
<b>Bezirksdaten</b>	
Linz-Stadt	34
Steyr-Stadt	40
Wels-Stadt	44
Braunau am Inn	48
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
■ <b>DEFINITIONEN</b>	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.



## Volkswirtschaftliche Unfall-Folgekosten

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

▪ 1 Verkehrstoter	3.537.272 Euro
▪ 1 Schwerverletzter	447.385 Euro
▪ 1 Leichtverletzter	31.540 Euro
▪ 1 Sachschaden	6.151 Euro

(Quelle: Herry, M. et al, im Auftrag des VSF/bmvit: Unfallkostenrechnung Straße 2012 unter Berücksichtigung des menschlichen Leids, Kostenstand 2011, VPI 2011-2017: 109,3 – Quelle: Statistik Austria)

Auf dieser Basis errechnen sich für das Jahr 2017 für Oberösterreich volkswirtschaftliche Unfallfolgekosten von 1.153.289.183 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.

Im Sinne leichter Lesbarkeit gelten alle personenbezogenen Bezeichnungen gleichermaßen für Personen weiblichen und männlichen Geschlechts.

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





# Österreich

## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

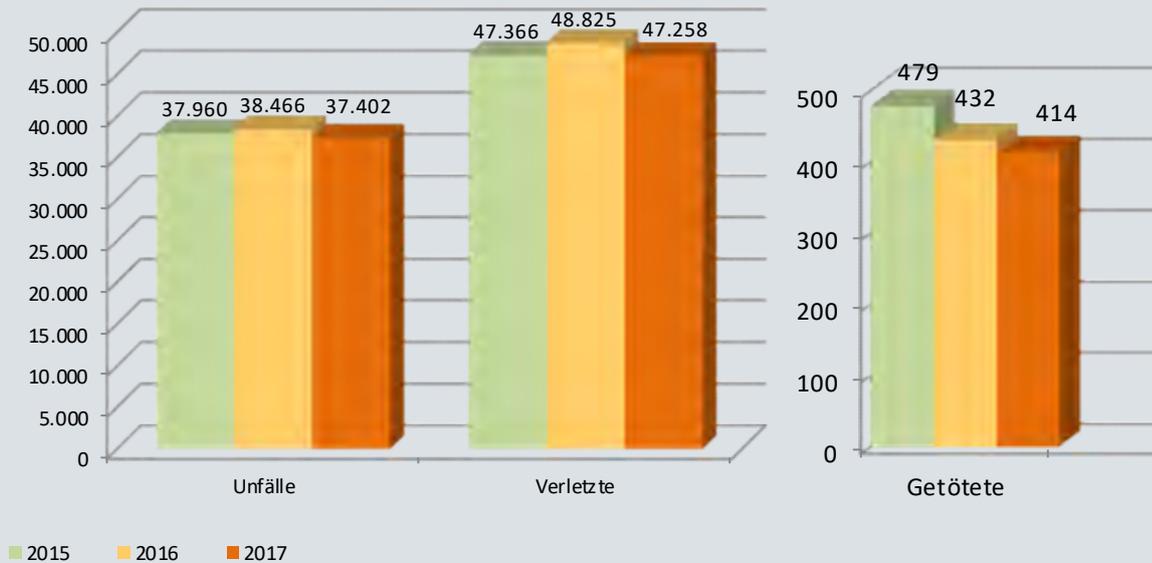


Abb. 1.1

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2003 bis 2017

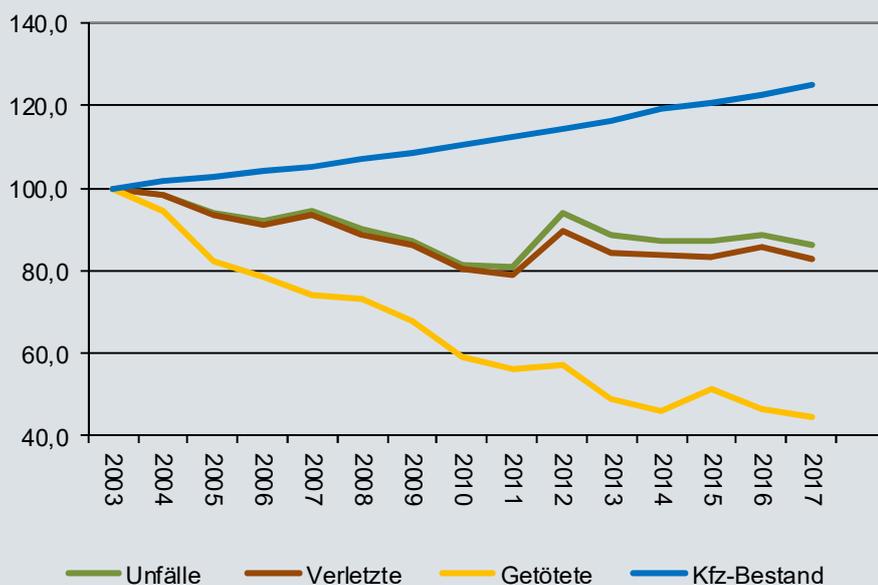


Abb. 1.2

Im Jahr 2017 konnte wieder eine Reduzierung der Unfälle, der verletzten Personen und der Getöteten gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden. Dies trotz steigender Zulassungszahlen.

## Unfälle nach Bundesländern

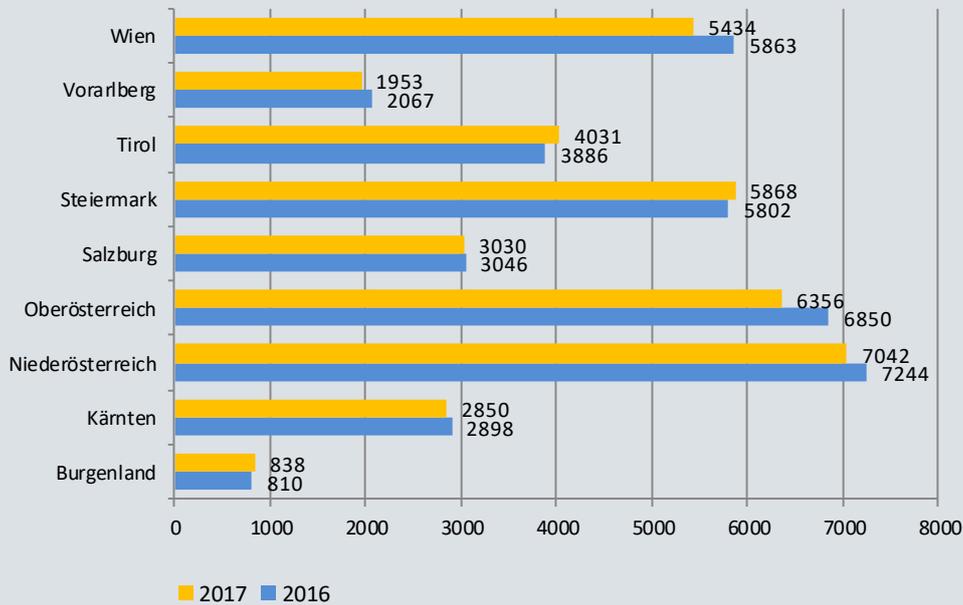


Abb. 1.3

Öberösterreich und Wien konnten 2017 den stärksten Rückgang der Unfälle mit ca. 7% verzeichnen. Tirol, Steiermark und Burgenland meldeten entgegen dem Österreichtrend eine Steigerung der Unfälle. Bei den Getöteten ist Niederösterreich mit einem Rückgang von 17% der Spitzenreiter. Nach dem positiven Vorjahr hat Salzburg bei den Getöteten die größte Steigerung zu verzeichnen.

## Getötete nach Bundesländern

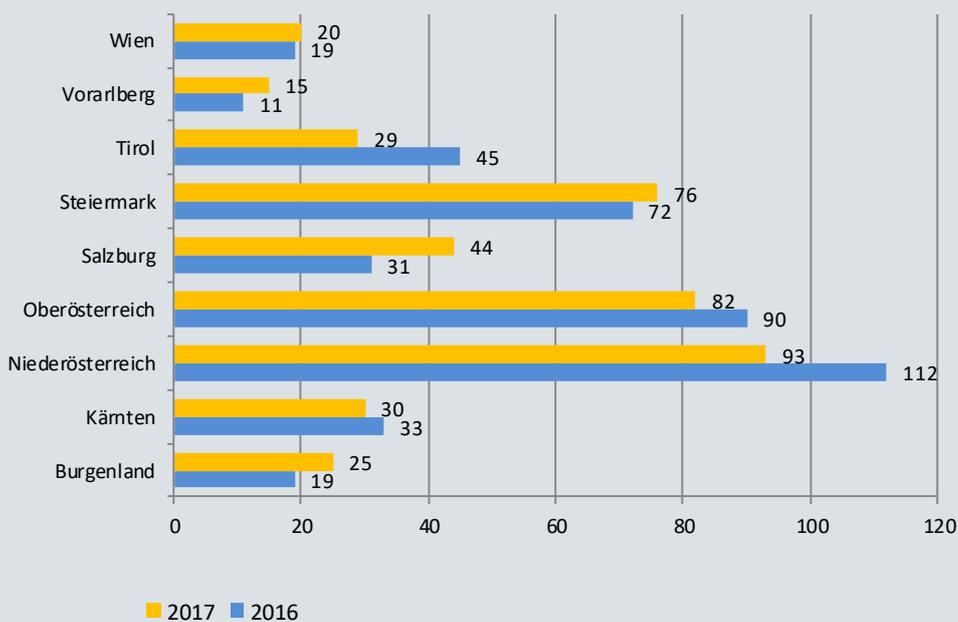


Abb. 1.4

## Unfälle nach Bundesländern je 10.000 Einwohner

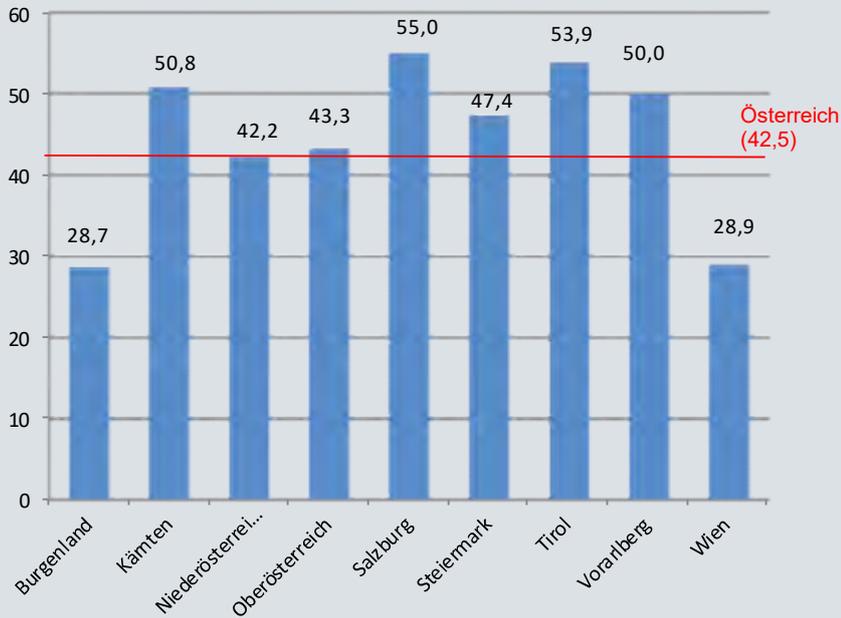


Abb. 1.5

Die meisten Unfälle pro 10.000 Einwohner fanden in Salzburg statt, knapp gefolgt von Tirol. Nur 28,7 Verkehrsunfälle pro 10.000 Einwohner passierten im Burgenland. Allerdings zeigt sich hier mit 25 Getöteten der höchste Wert auf die Einwohnerzahlen bezogen.

## Getötete nach Bundesländern je 10.000 Einwohner

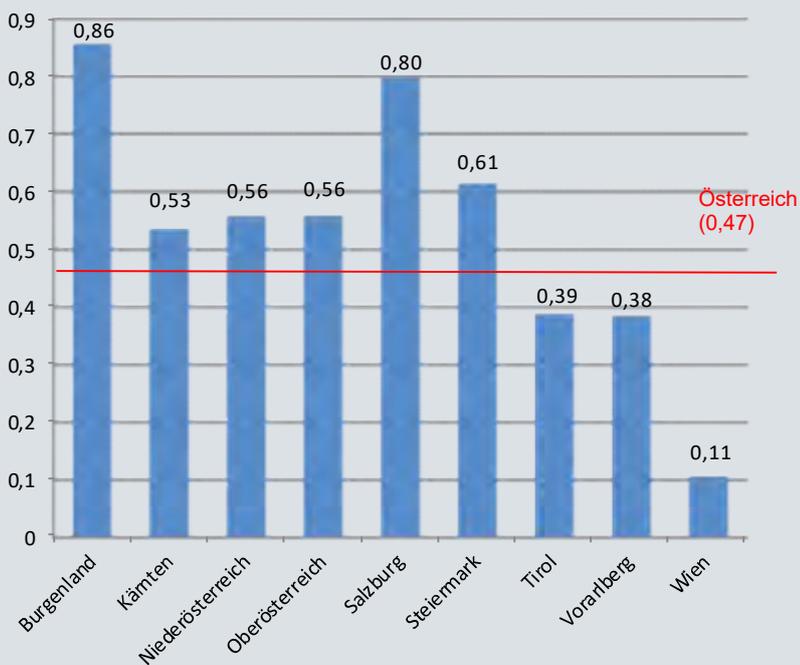


Abb. 1.6

## Unfälle nach Straßenart – Österreich 2017

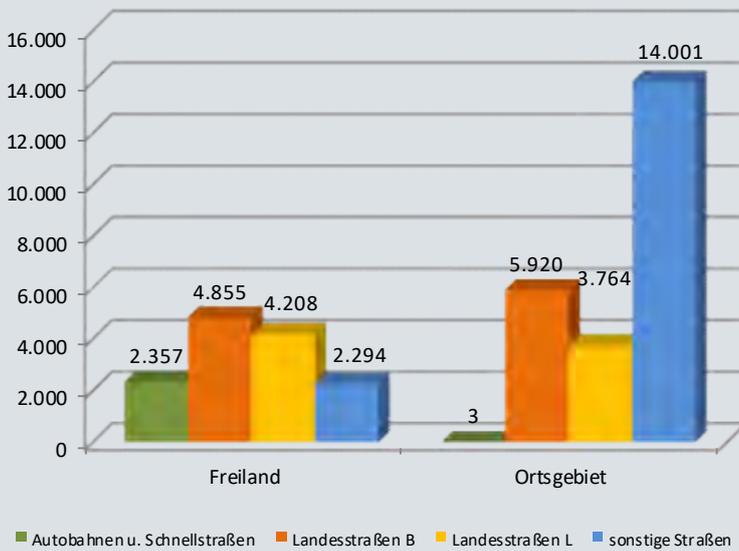


Abb. 1.7

2017 wurden die meisten Unfälle im Ortsgebiet auf Österreichischen Gemeindestraßen verzeichnet. Nach wie vor sind rund zwei Drittel der tödlich Verunglückten auf den Landesstraßen B und L zu beklagen. Die höheren Geschwindigkeiten im Freilandbereich zeigen daher auch die höhere Anzahl der Getöteten. Hauptunfallursache: Unachtsamkeit und Ablenkung.

## Getötete nach Straßenart – Österreich 2017

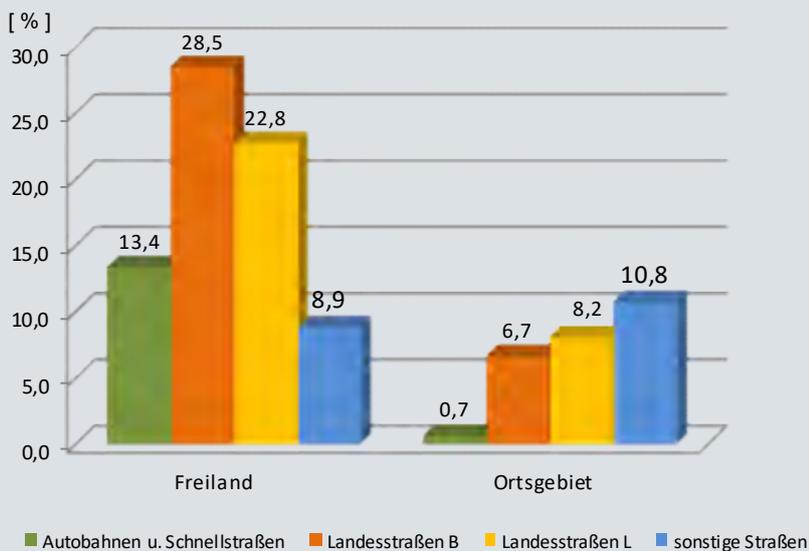


Abb. 1.8



# Oberösterreich

## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

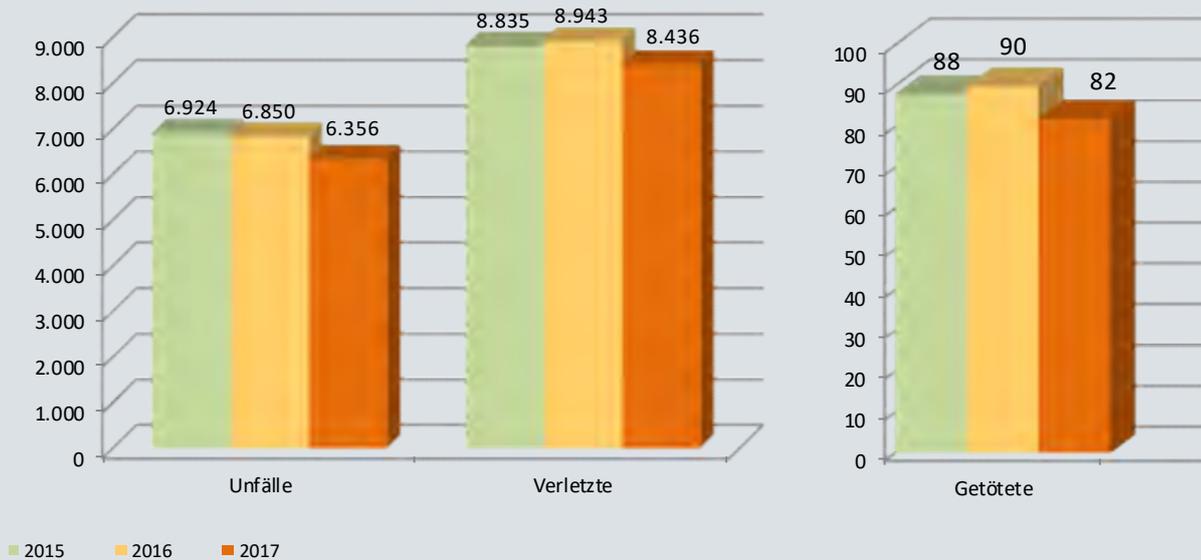


Abb. 2.1

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2004 bis 2017

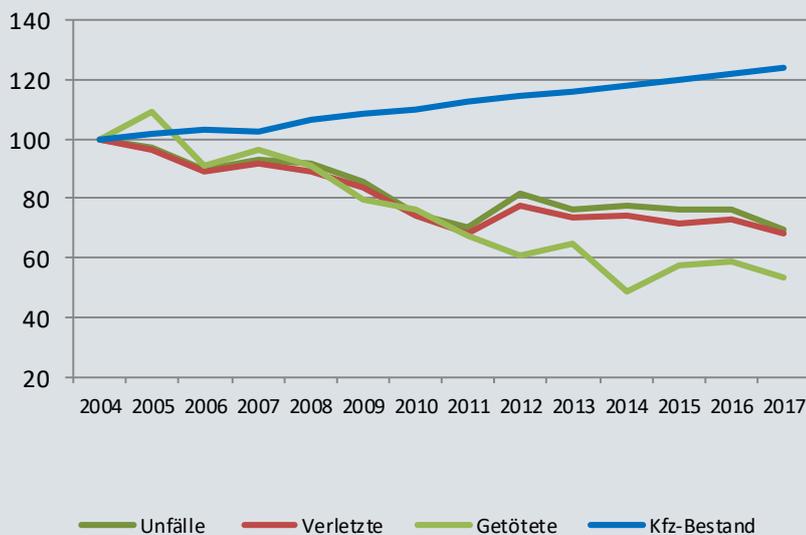


Abb. 2.2

Im Jahr 2017 sind erfreulicherweise alle Unfallkennzahlen, Unfälle, Verletzte und Getötete gesunken. Dies ist ein Resultat, das sich aus einer Mischung von Verkehrssicherheitsarbeit der Landesregierung, der Exekutive sowie der Fahrzeugtechnik ergibt.

## Getötete nach Verkehrsteilnahme

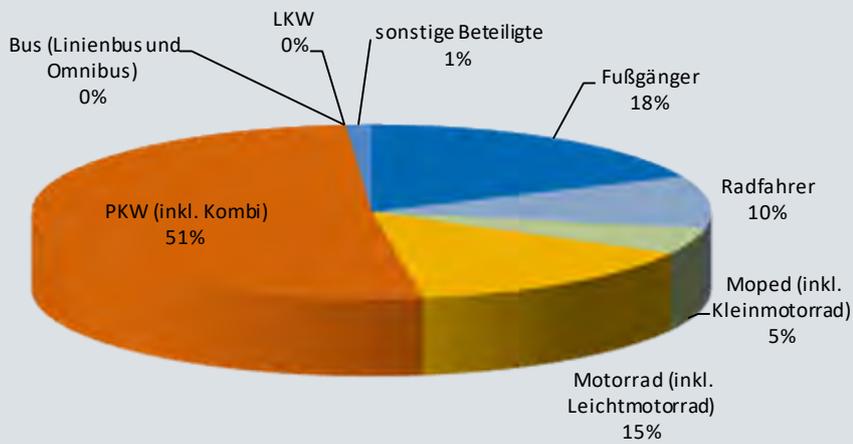


Abb. 2.3

Rund zwei Drittel aller verunglückten Verkehrsteilnehmer waren PKW-Insassen. Die zweifach höhere Gefährdung der Motorradfahrer tödlich zu verunglücken lässt sich mittels folgender Gegenüberstellung zeigen: Während der Anteil der im Straßenverkehr Verletzten "nur" 7 % ausmacht, beträgt er bei den Getöteten 15 %. Bei den Fußgängern ist das Risiko sogar noch höher.

## Verletzte nach Verkehrsteilnahme

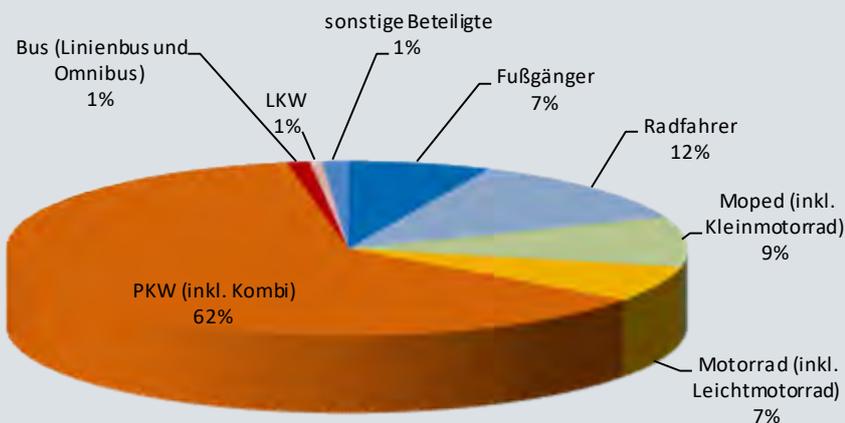


Abb. 2.4

Unfallgeschehen nach politischen Bezirken

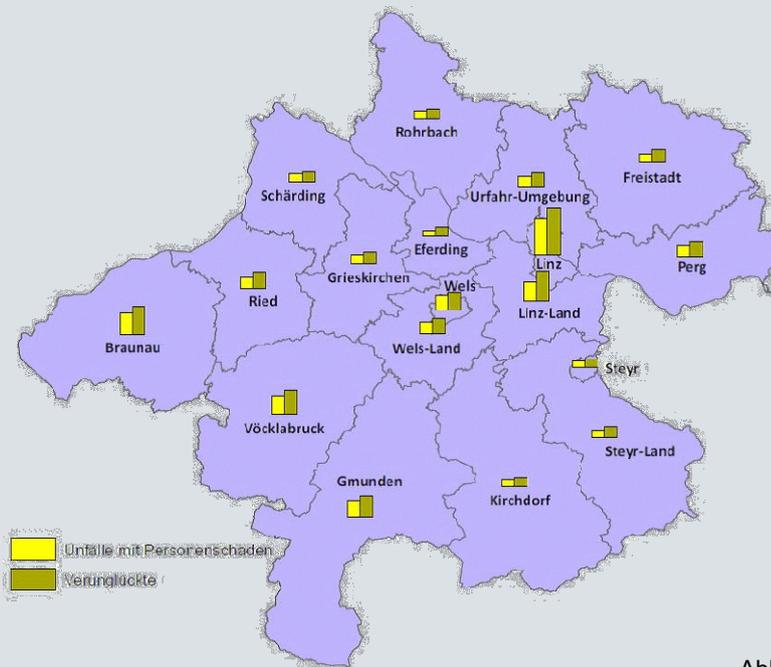


Abb. 2.5

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

Die Unfallkosten je Einwohner/in nach politischen Bezirken

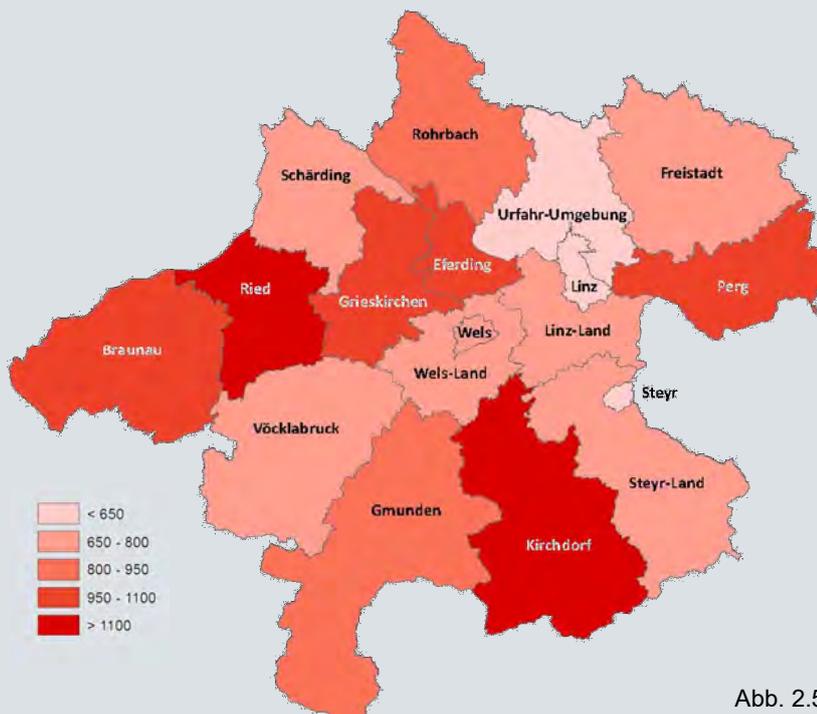


Abb. 2.5a

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

## Unfälle je 10.000 Einwohner Nach politischen Bezirk

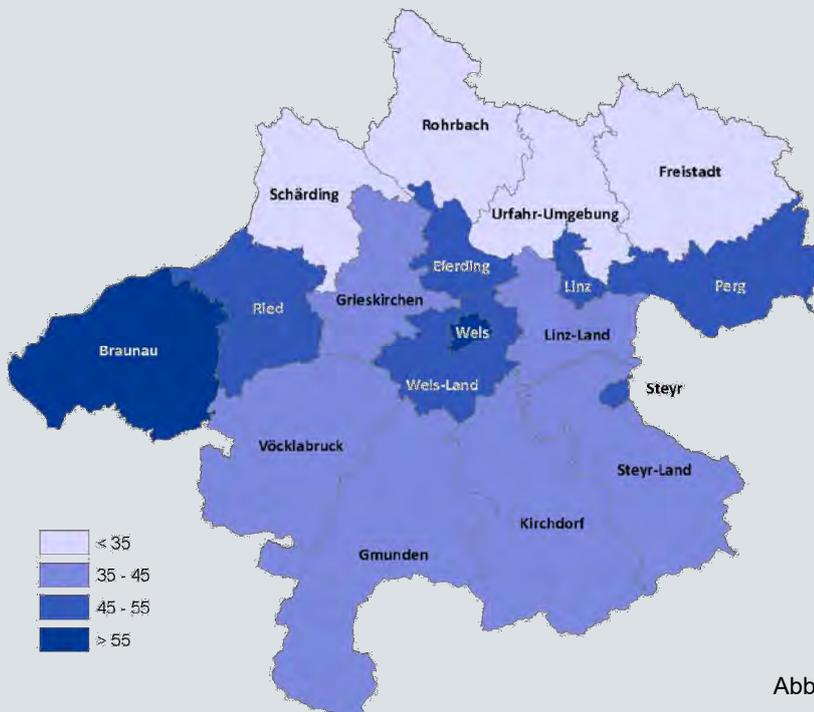


Abb. 2.6

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

## Verkehrstote je 10.000 Einwohner Nach politischen Bezirken

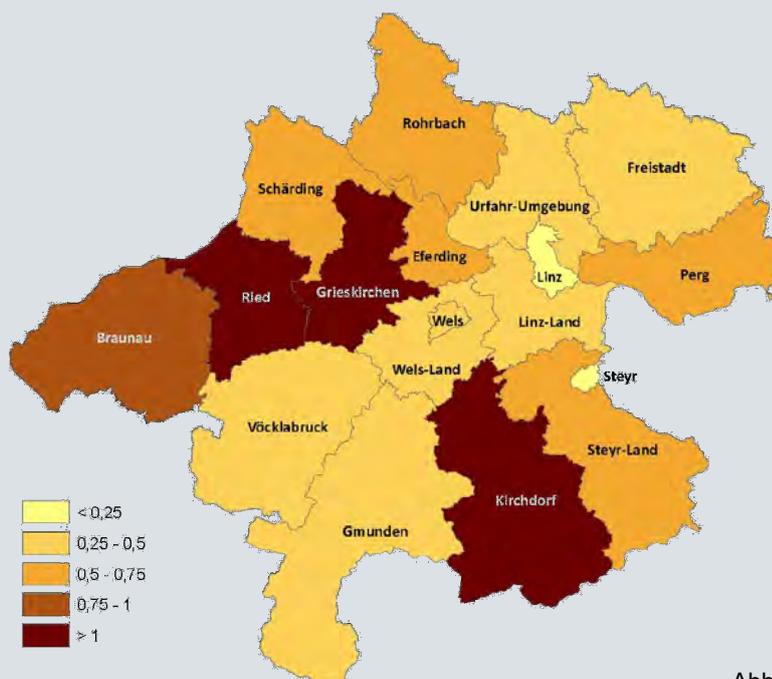
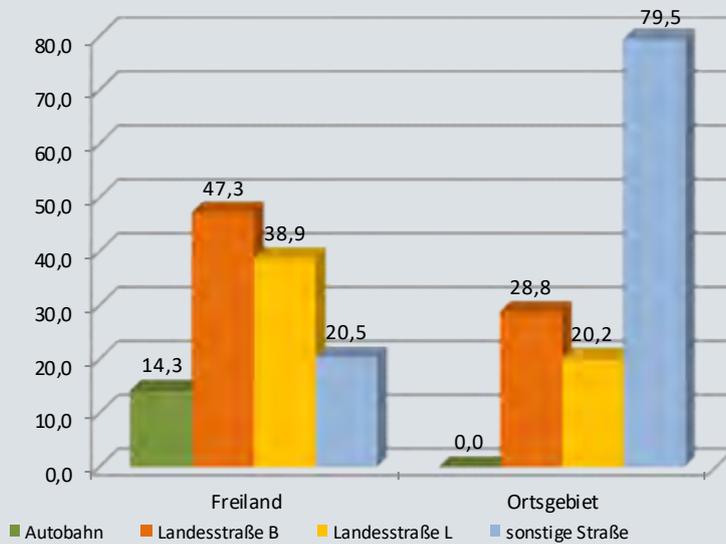


Abb. 2.7

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

## Unfälle nach Straßenart



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

Abb. 2.8

## Getötete nach Straßenart

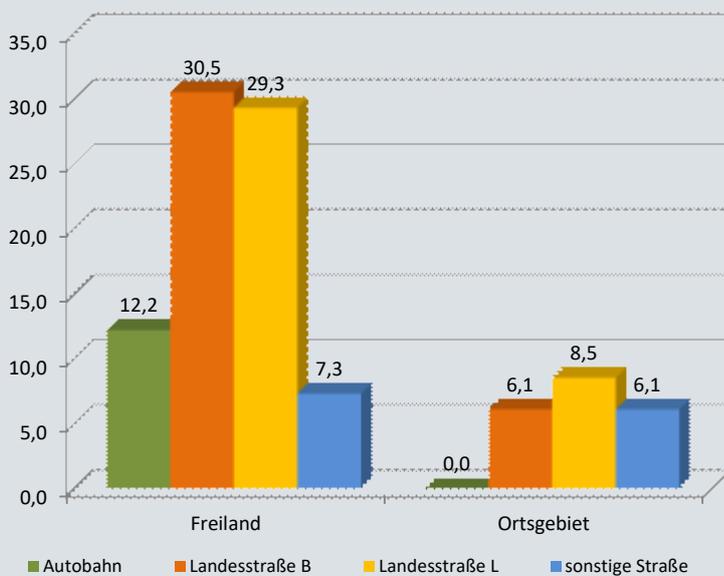


Abb. 2.9

## Verunglückte Fahrzeuglenker nach Altersgruppen

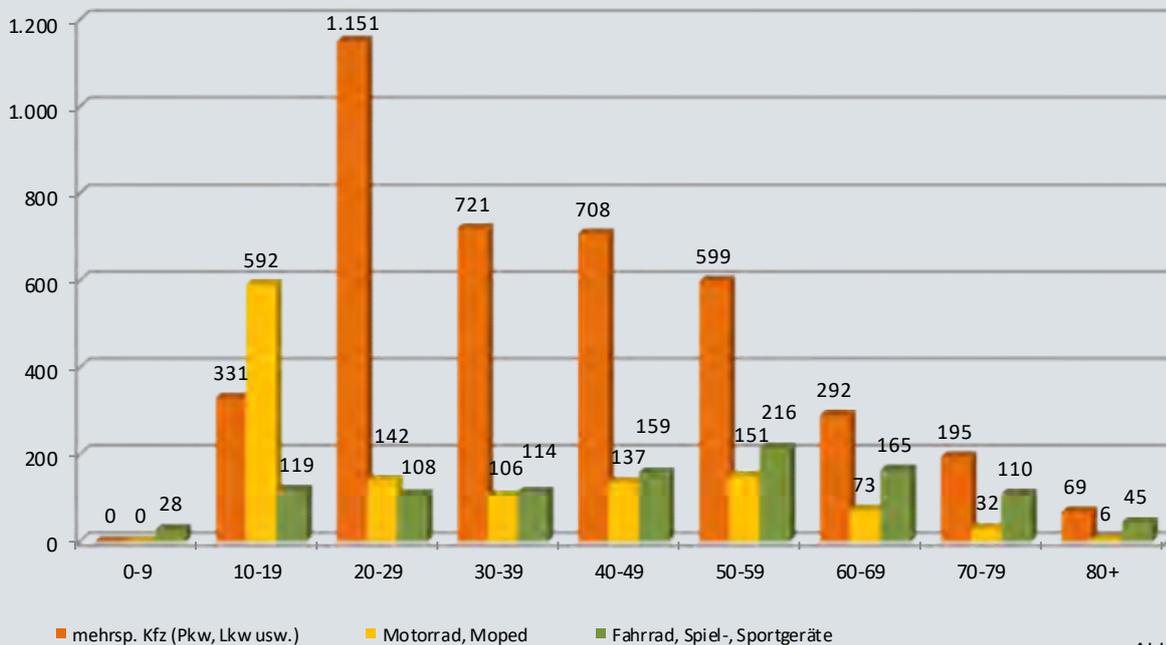


Abb. 2.10

## Verunglückte MitfahrerInnen nach Altersgruppen

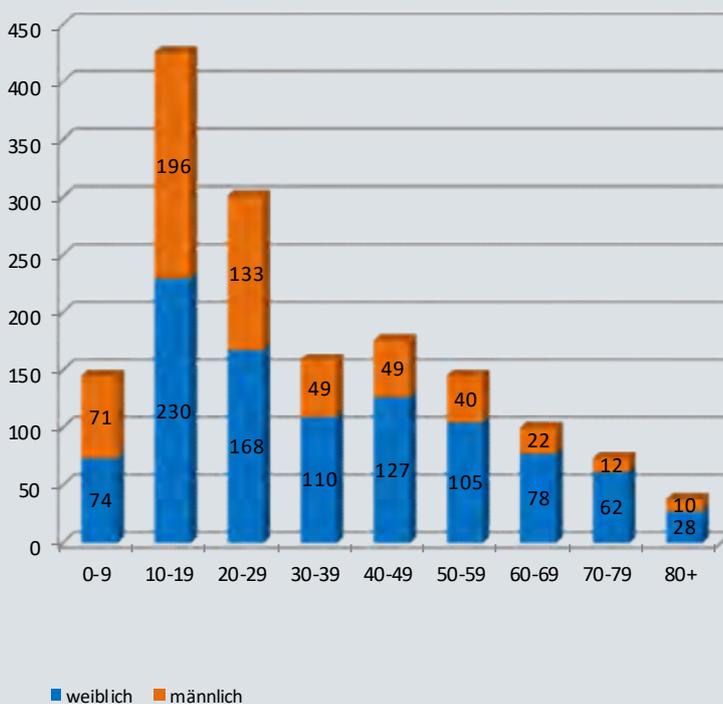


Abb. 2.11

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

## Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

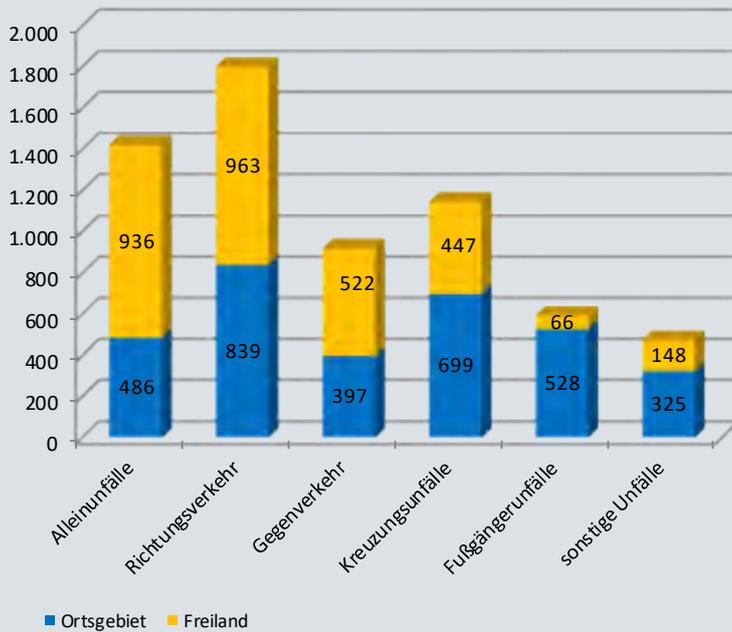


Abb. 2.12

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

## Verkehrstote nach Unfalltypenobergruppen

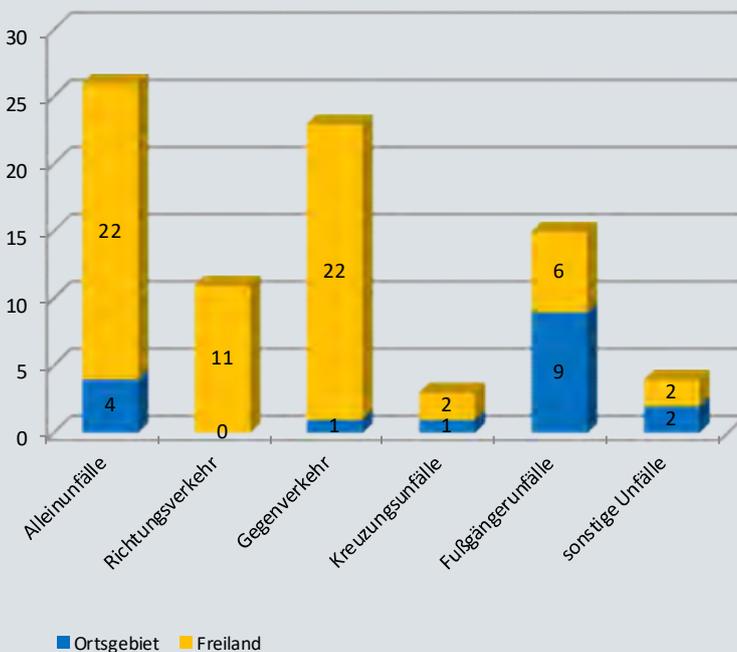
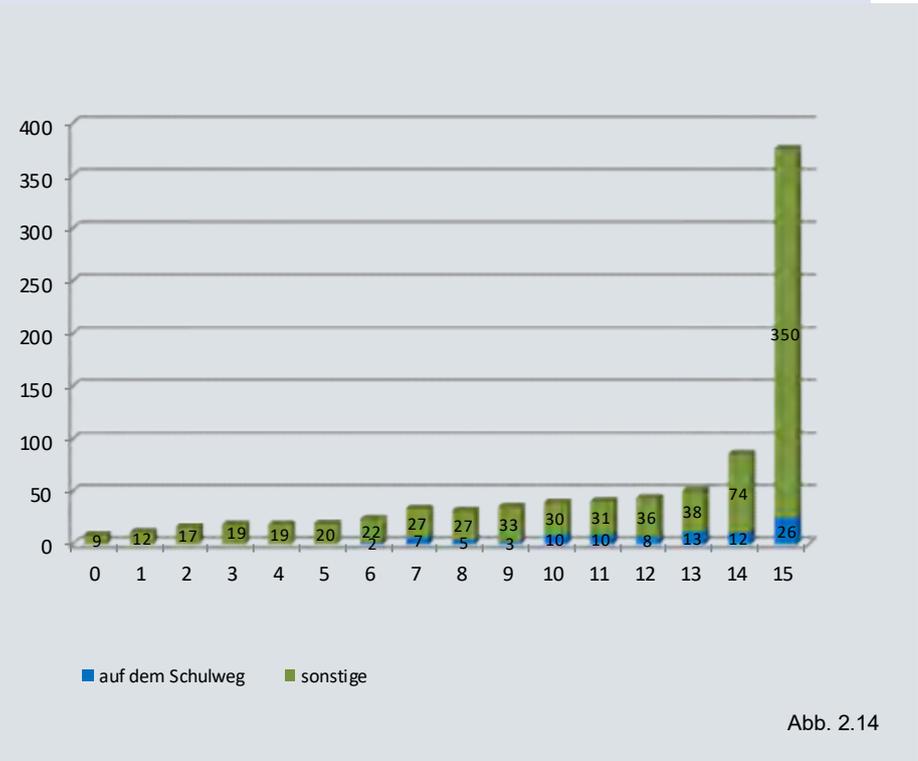


Abb. 2.13

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

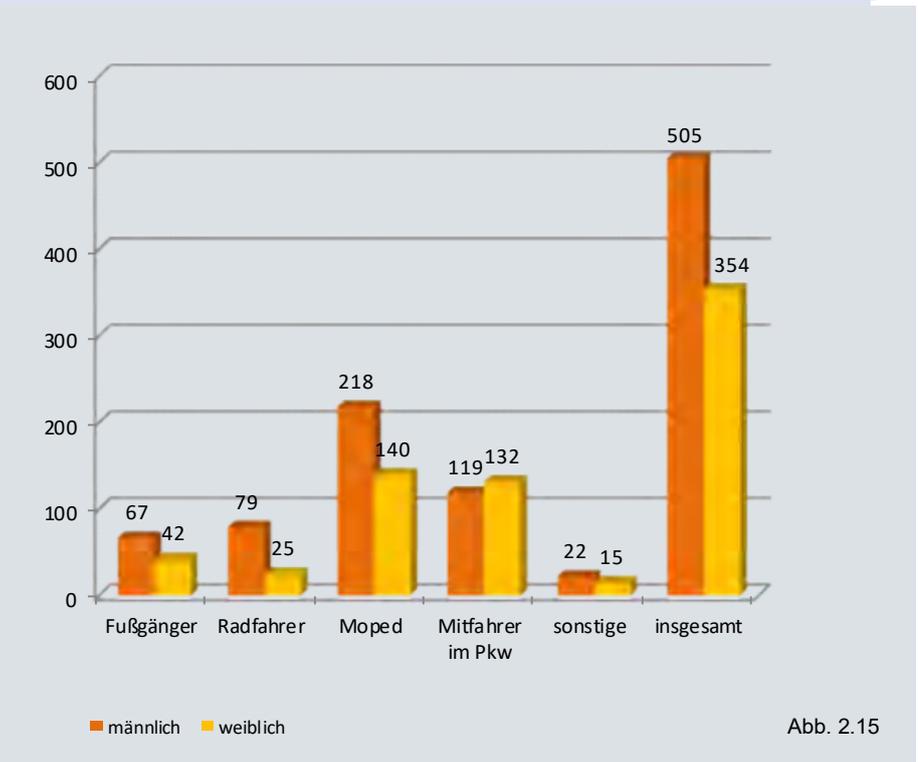
### Verunglückte Kinder nach Alter



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.

Abb. 2.14

### Verunglückte Kinder nach Verkehrsbeteiligung



Auffallend ist besonders, dass wie schon in den Jahren zuvor auch im Jahr 2016 die Hälfte der verunglückten Kinder Mopedlenker waren. Die Burschen sind bei den Radfahrern einem dreifach höheren Unfallrisiko ausgesetzt als Mädchen.

Abb. 2.15

## In gurtpflichtigen KFZ verunglückte Kinder

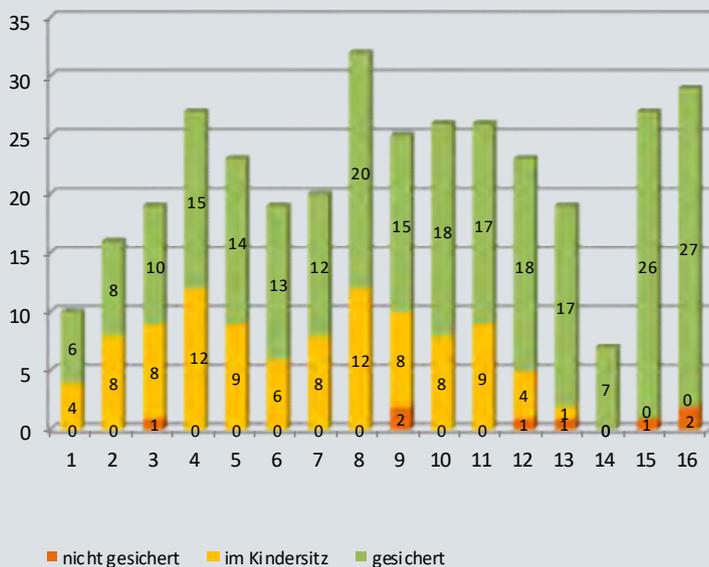


Abb. 2.16

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

## Gurtenanlegequote im PKW

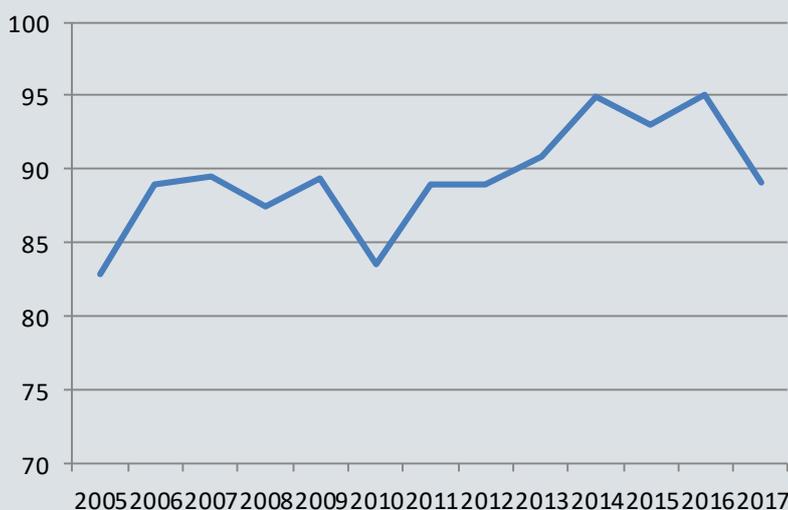


Abb. 2.17

Erhebungen der Gurtanschnallquote durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit ergaben, dass in Oberösterreich ca. 95% der Pkw-Lenker den Sicherheitsgurt verwenden, bei den Mitfahrern waren es 93%. Die Anschnallquote ist bei Frauen deutlich höher als bei Männern. Dies muss umso kritischer betrachtet werden, als das Risiko getötet zu werden für Pkw-Insassen ohne Gurt sechs Mal höher war als für jene Personen, die den Sicherheitsgurt verwenden. Die Zahl für das Jahr 2017 wurde vom ÖAMTC erhoben und zeigt einen deutlichen Rückgang der Quote auf 89,1%

In gurtpflichtigen KFZ  
verunglückte Kinder nach Alter

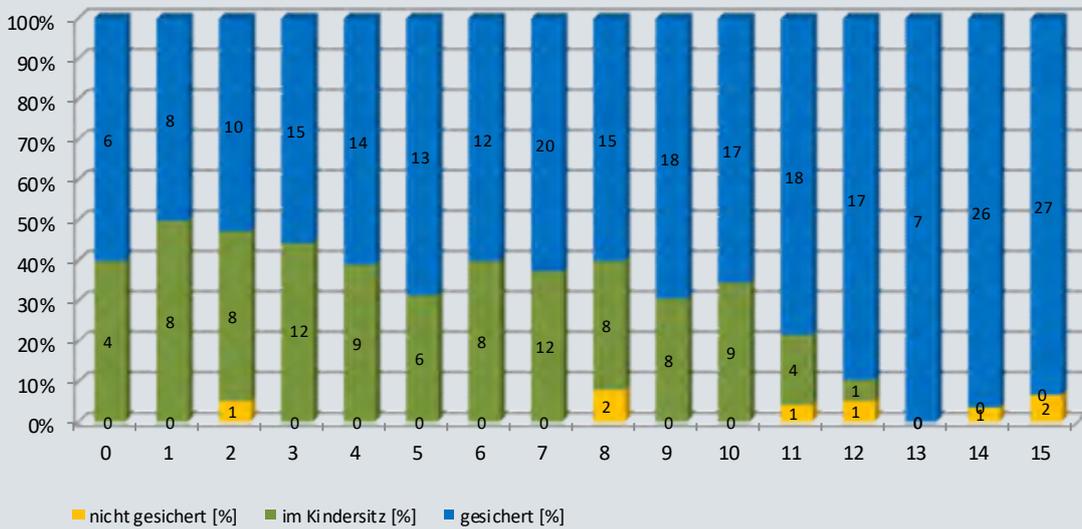


Abb. 2.18

Verletzungsschwere verunglückter PKW-Insaßen, gesichert  
bzw. ungesichert

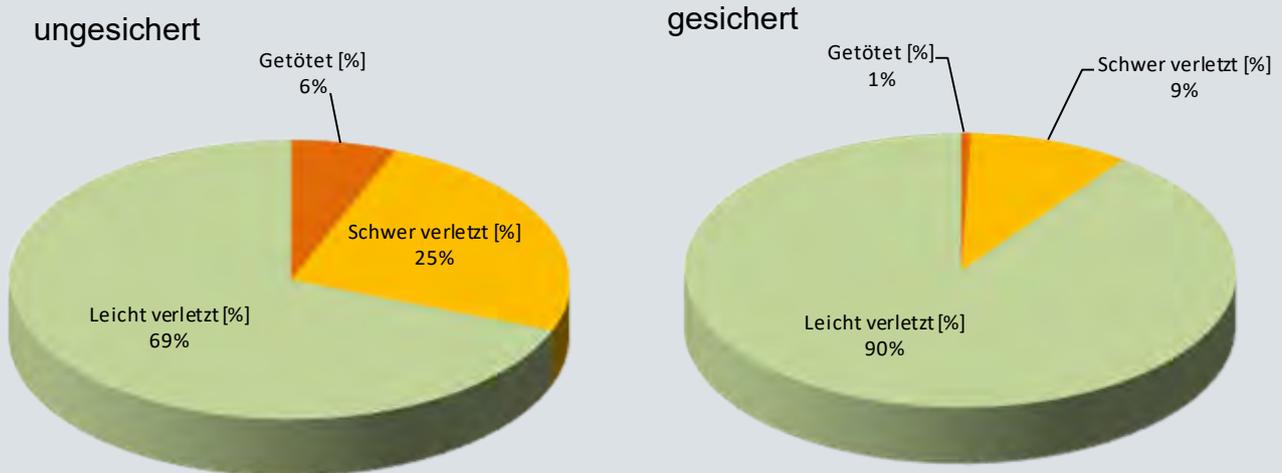


Abb. 2.19

## Verletzungsschwere verunglückter Radfahrer, mit bzw. ohne Radhelm

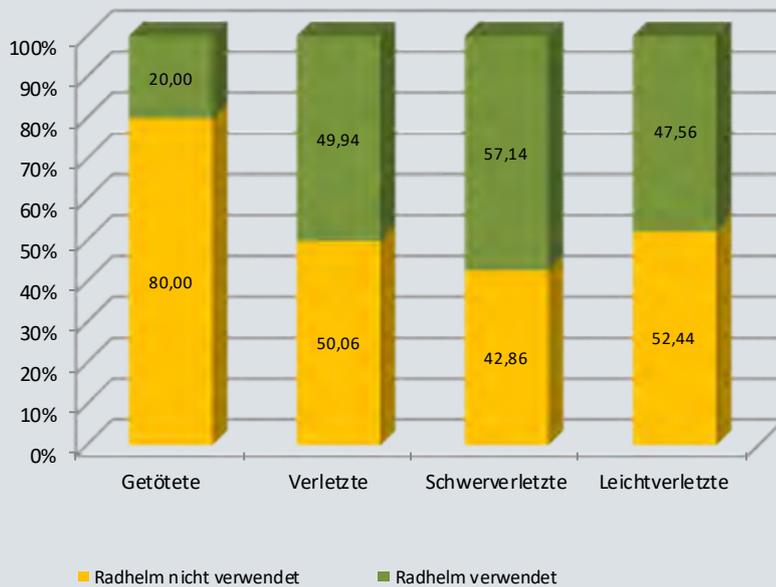


Abb. 2.20

Bei den Radfahrern zeigt sich deutlich, dass der Fahrradhelm nur selten verwendet wird. Die Auswirkungen zeigen sich deutlich bei den Getöteten, hier ist ohne Helm das Unfallrisiko vier mal so hoch.

## Verunglückte Moped- und Motorradfahrer, mit bzw. ohne Sturzhelm

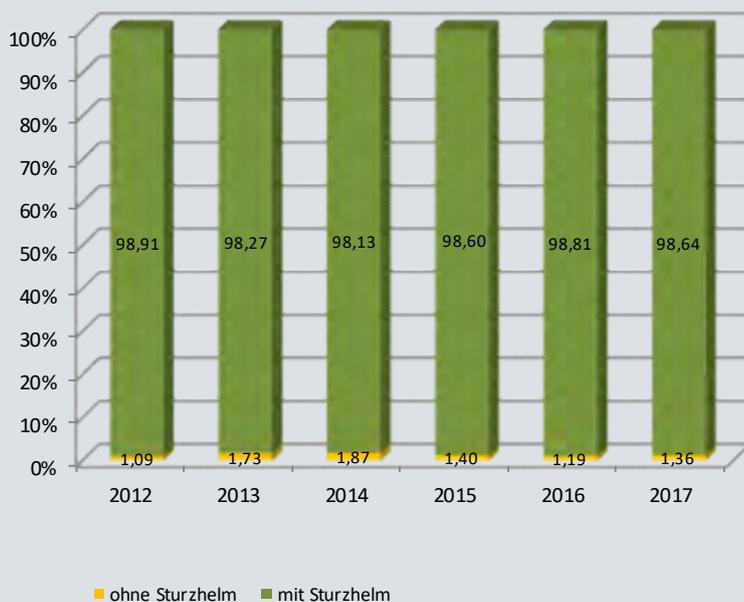
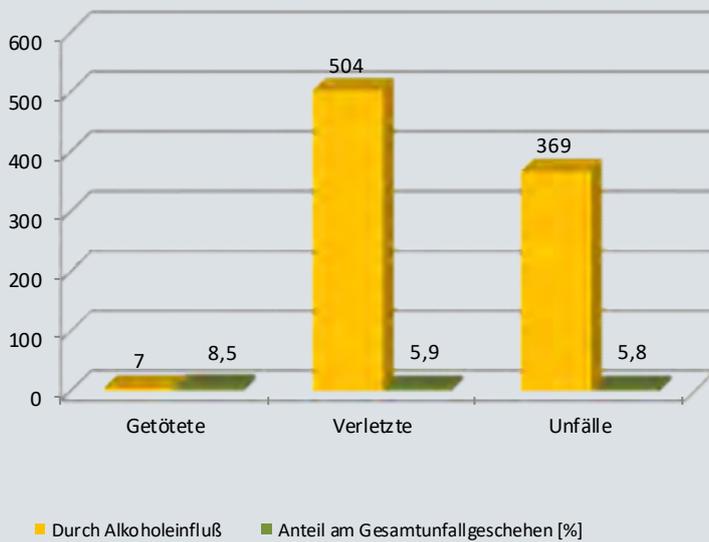


Abb. 2.21

Bei den Moped- und Motorradlenkern wird die Helmpflicht schon über Jahre hinweg zum Großteil akzeptiert. Allerdings waren noch immer 1,36 % der Verunglückten ohne Helm unterwegs.

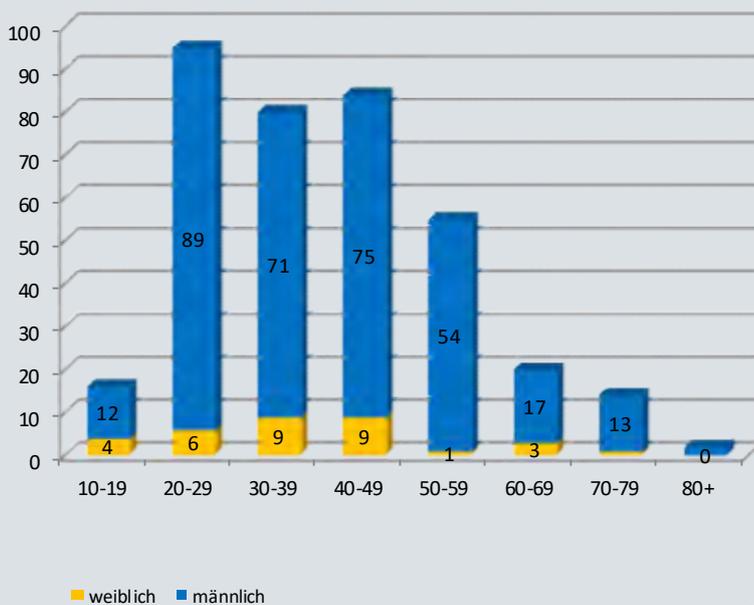
### Unfälle und Verunglückte durch Alkohol



Bei 369 Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2017 mit alkoholisierten Beteiligten wurden 504 Personen verletzt und 7 getötet. Der Anteil am Gesamtunfallgeschehen beträgt rund 6%

Abb. 2.22

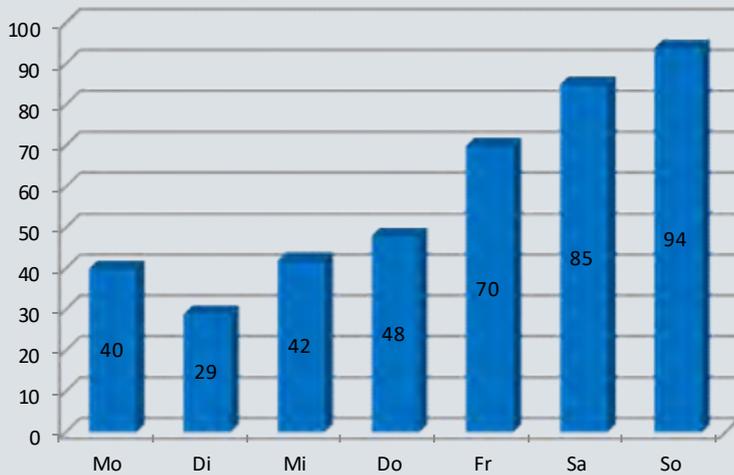
### Alkoholisierte Beteiligte nach Altersgruppen



Die Zahl der Unfälle durch Alkoholeinfluss hat sich nach Einführung der 0,5 – Promille - Grenze nicht wesentlich geändert, sie sind von 472 im Jahr 1997 auf 369 im Jahr 2017 gesunken. Den Großteil der alkoholisierten Unfallbeteiligten bilden mit 90% nach wie vor die Männer!

Abb. 2.23

## Alkoholisierete Beteiligte nach Wochentagen



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

Abb. 2.24

## Alkoholisierete Beteiligte nach Monaten

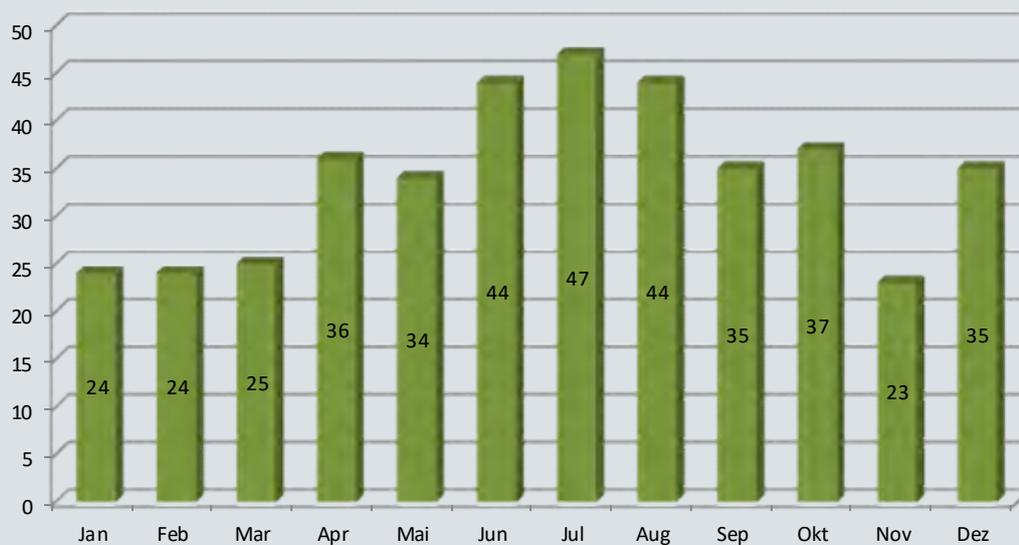


Abb. 2.25

### Getötete FußgängerInnen nach Altersgruppen

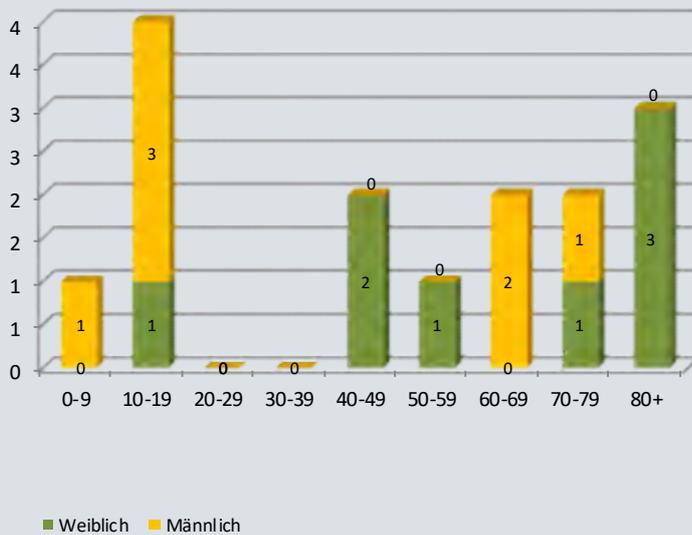


Abb. 2.26

Als Fußgänger sind besonders die 10 – 19-jährigen und über 80-jährigen Personen gefährdet tödlich zu verunglücken. Die Notwendigkeit der Aktion zur sicheren Mobilität im Alter wird hier untermauert. Mit 568 verunglückten Fußgängern, wird deutlich, dass eine stärkere Berücksichtigung der ungeschützten Verkehrsteilnehmer bei der Gestaltung des Straßenraumes und weitere Bewusstseinsbildung für diese Thematik erforderlich ist.

### Verletzte FußgängerInnen nach Altersgruppen



Abb. 2.27

## Getötete RadfahrerInnen nach Altersgruppen

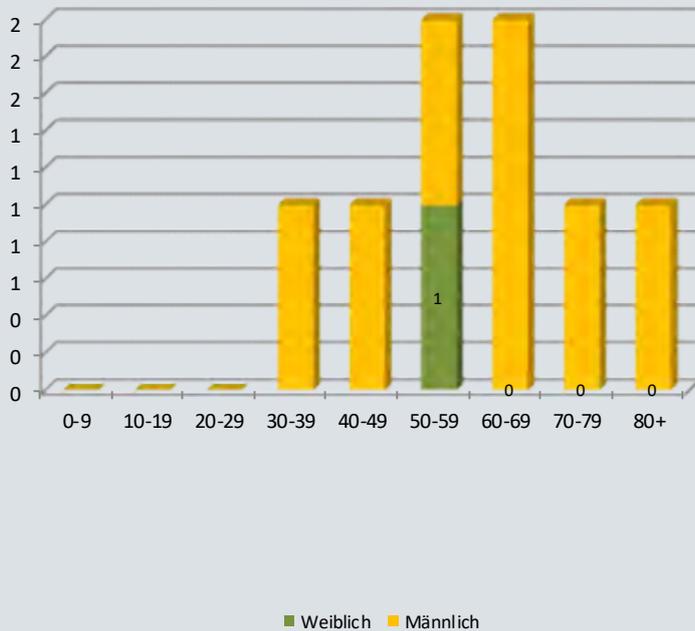


Abb. 2.28

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

## Verletzte RadfahrerInnen nach Altersgruppen

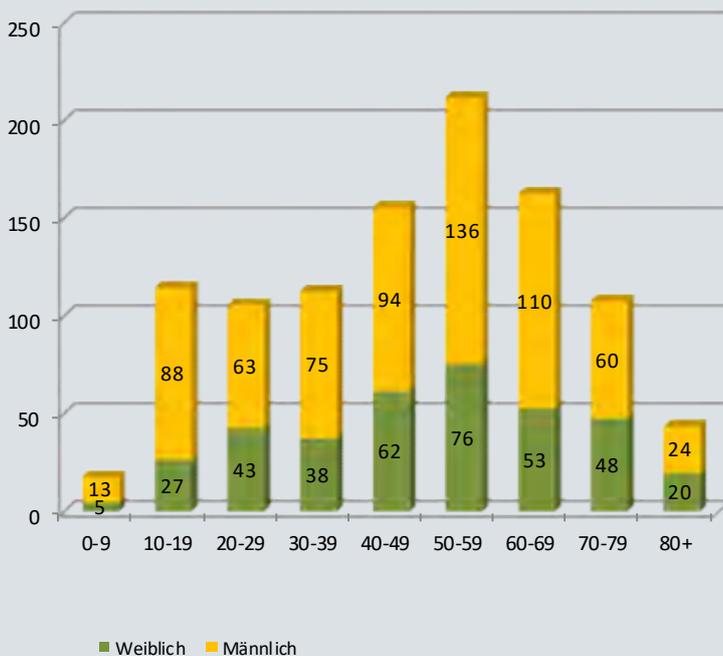


Abb. 2.29

### Getötete PKW Insassen nach Altersgruppen

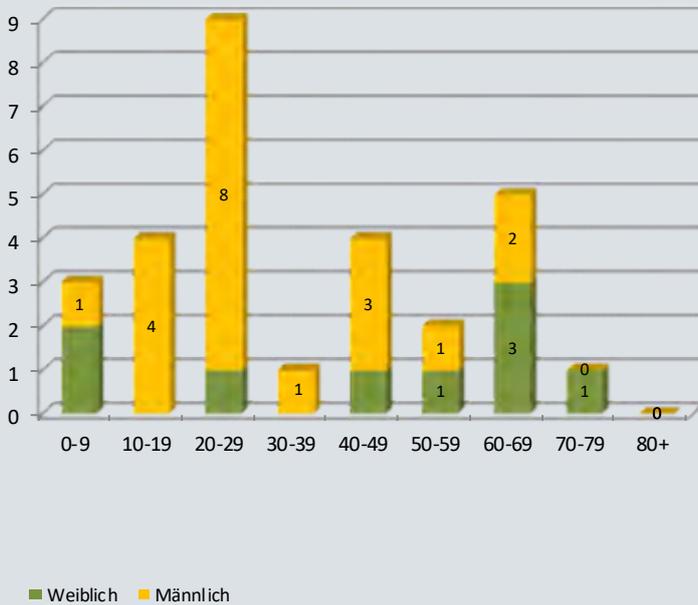


Abb. 2.30

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

### Verletzte PKW Insassen nach Altersgruppen

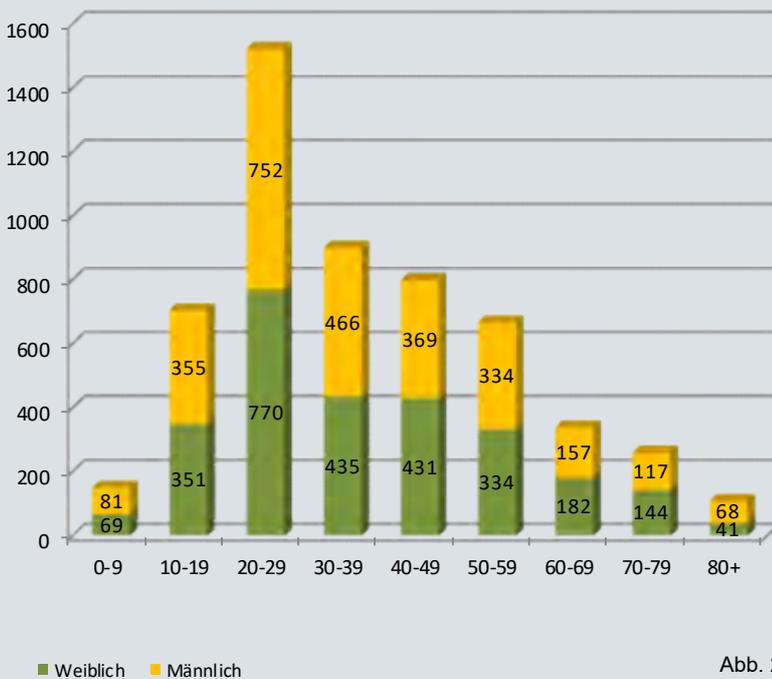


Abb. 2.31

## Tödlich und schwer verletzte PKW – Insassen nach Unfalltypen

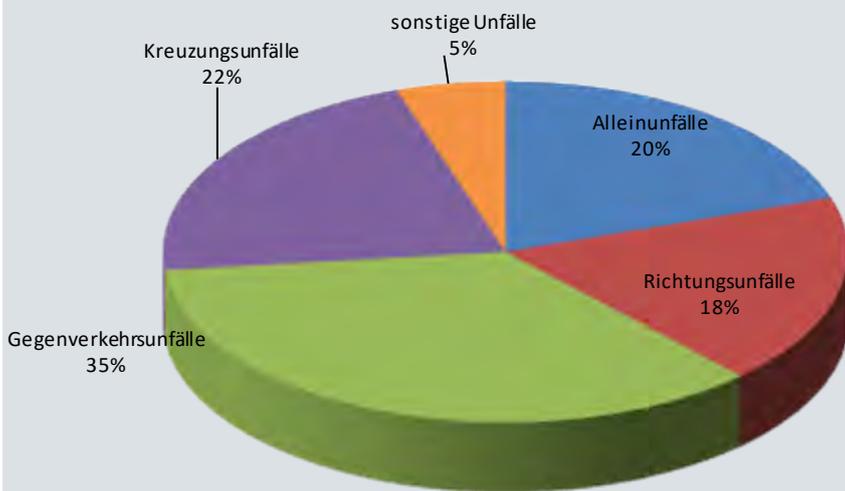


Abb. 2.32

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

## Tödlich und schwer verletzte PKW – Insassen nach Straßenzustand

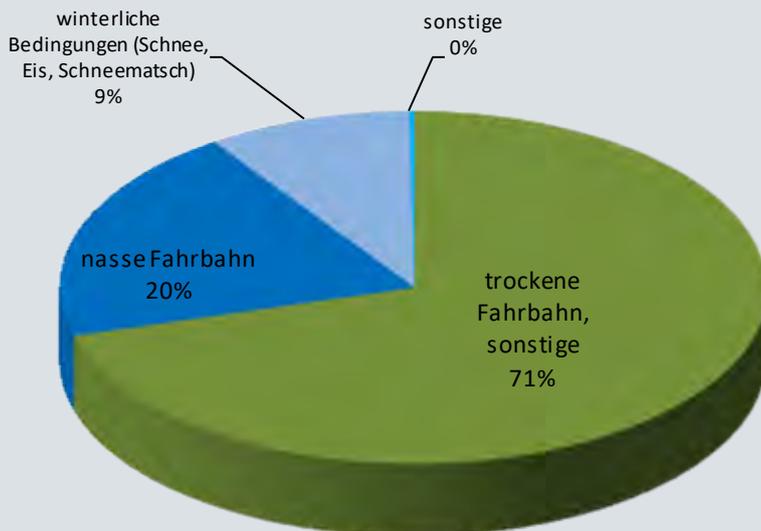


Abb. 2.33

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

### Getötete auf einspurigen KFZ nach Unfalltypen

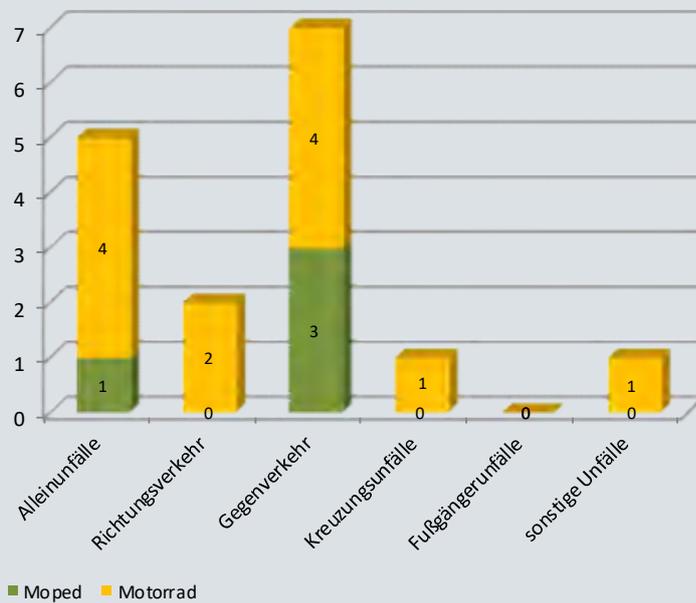


Abb. 2.34

Bei den im Jahr 2017 mit einspurigen Kraftfahrzeug Verunglückten sind die Alleinunfälle dominierend. Dies ist zumeist ein Hinweis auf nicht angepasste Geschwindigkeit bzw. wird die Verkehrssituation nicht richtig eingeschätzt. Die Kreuzungsunfälle sind teilweise auf eine schlechte Erkennbarkeit der Einspurigen in Verbindung mit unterschätzten Geschwindigkeiten zurückzuführen.

### Verletzte auf einspurigen KFZ nach Unfalltypen

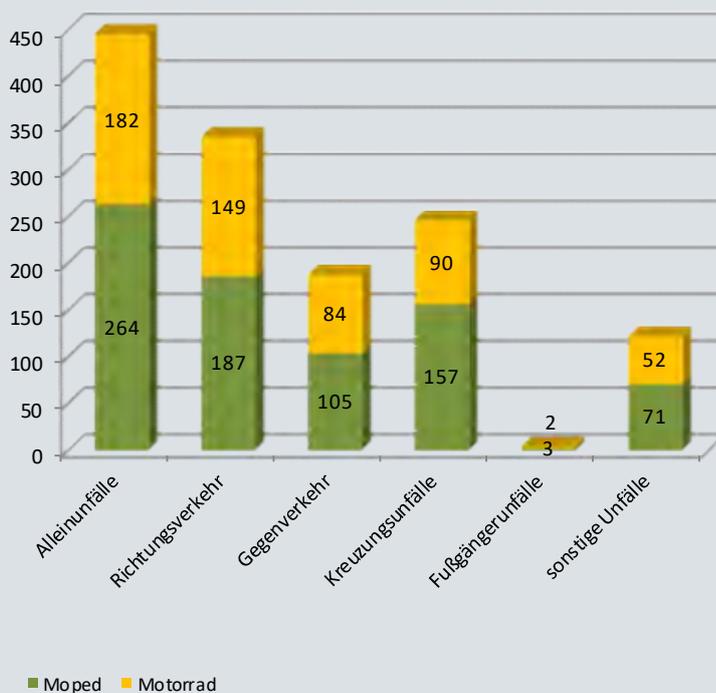
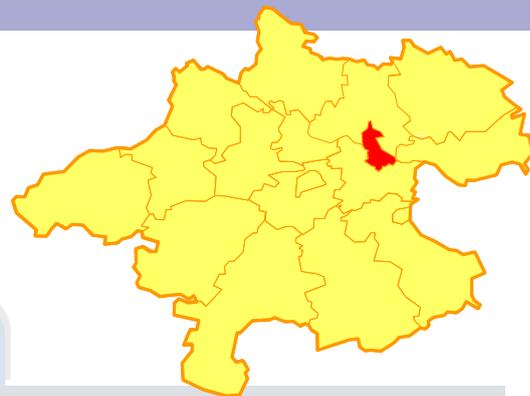
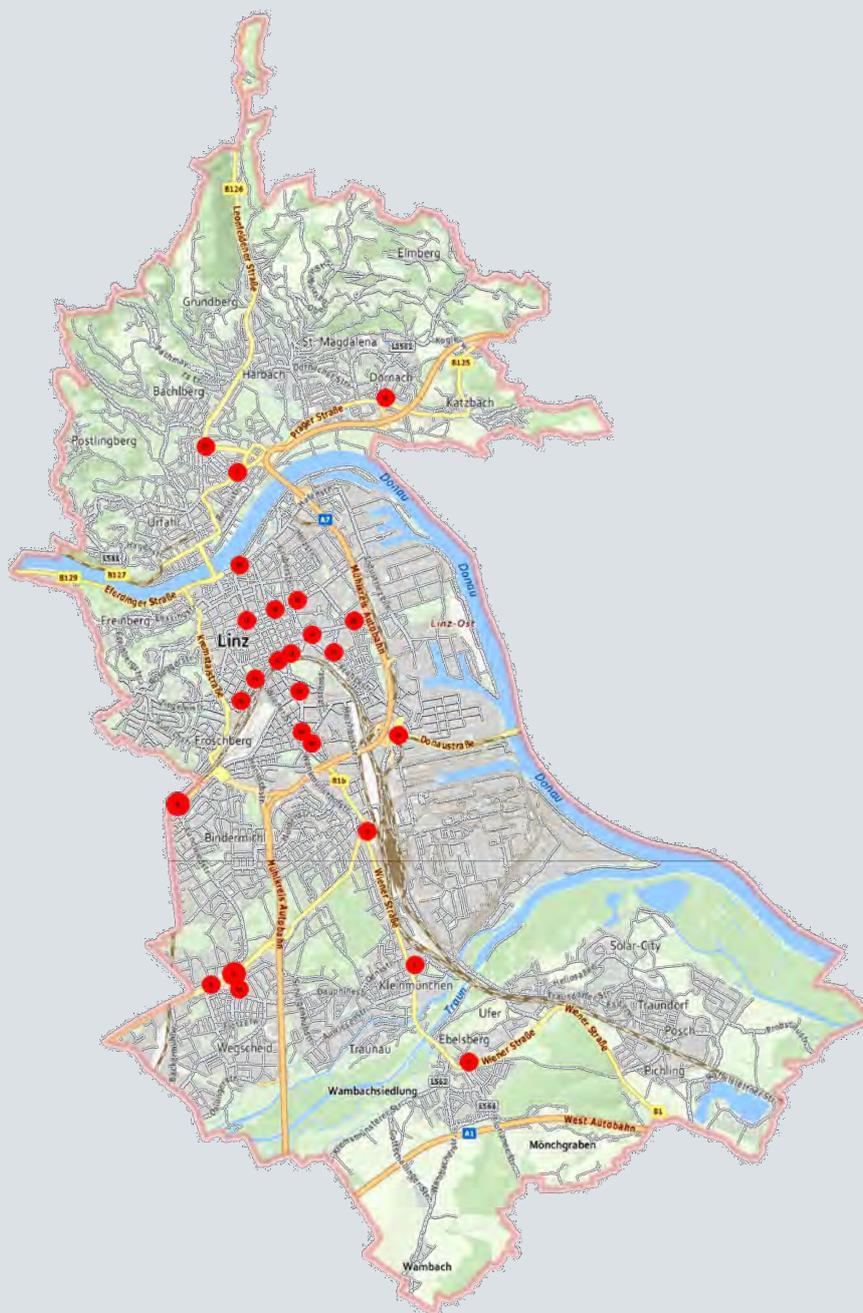


Abb. 2.35

# Bezirk Linz-Stadt



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Wiener Straße - L564 Wolfener Straße, km 180,4 - 180,43	2	4	5
2	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Salzburger Straße - Landwiedstraße - Laskahofstraße, km 187,139 - 187,25	5	9	7
3	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Wiener Straße - Zeppelinstraße - Lunzer Straße, km 182,12 - 182,212	4	8	5
4	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Salzburger Straße - Krempelstraße/Knoten neue Welt, km 184,22 - 184,35	3	5	5
5	B1 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B1 Salzburger Straße - L1389 Wegscheider Straße - Siemensstraße, km 187,5 - 187,617	3	6	6
6	B125 Prager Straße	VLSA-Krztg. B125 Freistädter Straße - L1501 Altenberger Straße - A7 Anschlussstelle Dornach, km 1,818 - 1,9	8	6	3
7	B127 Rohrbacher Straße	VLSA-Krztg. B127 Freistädter Straße - Linke Brückenstraße, km 0,95 - 1	2	4	4
8	B139 Kremstalstraße	VLSA-Krztg. B139 Unionstraße - Landwiedstraße, km 3,965 - 4,1	7	4	13
9	B3 Wiener Straße	VLSA-Krztg. B3 Stahlstraße - A7 Anschlussstelle Vöest-Alpine, km 239,1 - 239,139	0	5	5
10	Krztg. Bahnhofplatz - Kärntnerstraße	VLSA-Krztg. Bahnhofplatz - Kärntnerstraße	6	3	3
11	Krztg. Bahnhofstraße - Kärntnerstraße	VLSA-Krztg. Bahnhofstraße - Kärntnerstraße - Volksgartenstraße	7	5	5
12	Krztg. Bahnhofstraße - Blumauerstraße	VLSA-Krztg. Bahnhofstraße - Blumauerstraße - Humboldtstraße	0	4	8
13	Krztg. Blumauerstraße - Dinghoferstraße	VLSA-Krztg. Blumauerstraße - Dinghoferstraße	7	3	7
14	Krztg. Blumauerstraße - Khevenhüllerstraße	VLSA-Krztg. Blumauerstraße - Khevenhüllerstraße - Franckstraße - Europaplatz	6	5	3

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
15	Krztg. Dauphinestraße - Laskahofstraße	VLSA-Krztg. Dauphinestraße - Laskahofstraße	4	3	5
16	Krztg. Dinghoferstraße - Mozartstraße	VLSA-Krztg. Dinghoferstraße - Mozartstraße	5	4	2
17	Krztg. Franckstraße - Lastenstraße	VLSA-Krztg. Franckstraße - Lastenstraße - Liebigstraße	2	6	4
18	Krztg. Gruberstraße - Weißewolfstraße	VLSA-Krztg. Gruberstraße - Weißewolfstraße	7	1	3
19	Krztg. Landstraße - Mozartstraße	VLSA-Krztg. Landstraße - Mozartstraße - Rudigierstraße	1	7	4
20	Krztg. Lenastraße - Hamerlingstraße	VLSA-Krztg. Lenastraße - Hamerlingstraße	2	6	4
21	Krztg. Leonfeldner Straße - Weigunystraße	VLSA Krztg. Leonfeldner Straße - Weigunystraße - Linke Brückenstraße	4	3	3
22	Krztg. Prinz-Eugen-Straße - Garnisonsstraße	VLSA-Krztg. Prinz-Eugen-Straße - Garnisonsstraße	3	5	7
23	Krztg. Untere Donaulände - Rechte Donaustraße	Krztg. Untere Donaulände - Rechte Donaustraße	5	1	8
24	Krztg. Wiener Straße - Richard-Wagner-Straße	VLSA-Krztg. Wiener Straße - Richard-Wagner-Straße - Hasnerstraße	5	2	4
25	Krztg. Wiener Straße - Wankmüllerhofstraße	VLSA-Krztg. Wiener Straße - Wankmüllerhofstraße/Wiener Straße Fahrtrichtung Nord - Bulgariplatz	6	4	4



## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

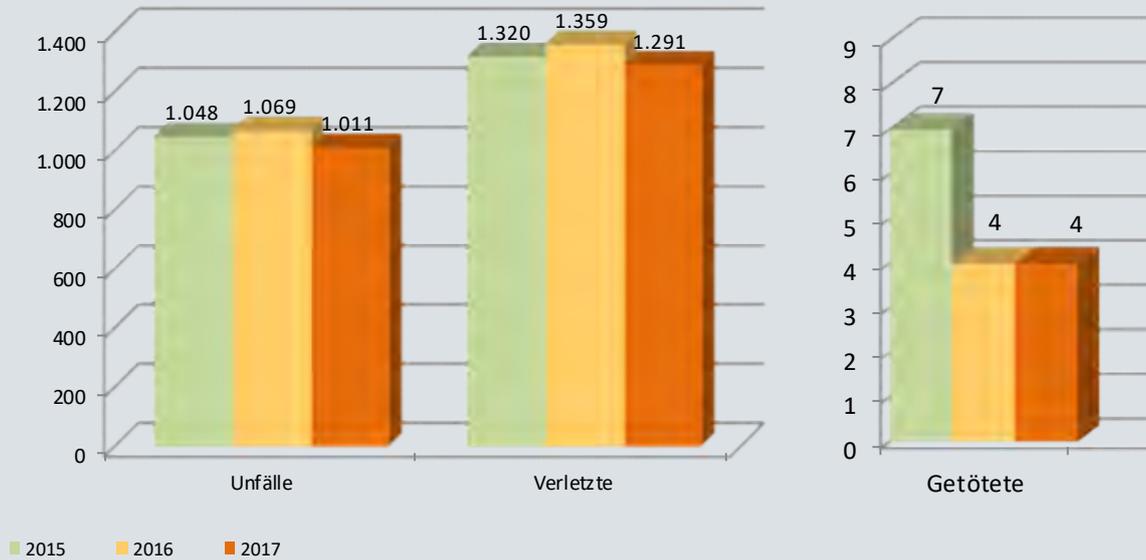


Abb. 3.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

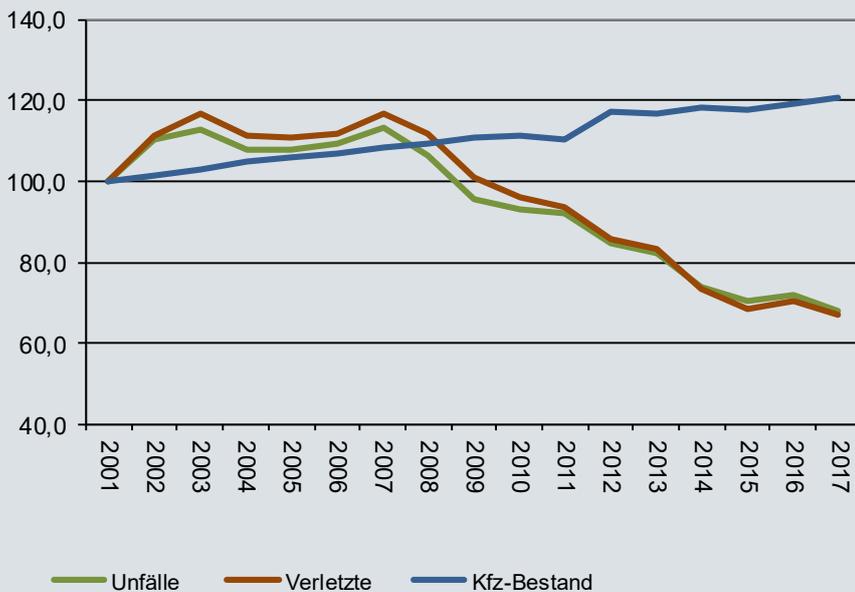


Abb. 3.3

Nach einem leichten Anstieg der Unfallzahlen im Vorjahr ist im Jahr 2017 wieder ein Rückgang zu verzeichnen. Die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle und der dabei verletzten Personen stellen den Tiefststand seit Beginn der Aufzeichnungen dar, wobei der Kraftfahrzeugbestand und die Gesamtverkehrsleistung weiter angestiegen sind. Wie 2016 sind im Linzer Stadtverkehr auch 2016 leider wieder 4 Personen tödlich verunglückt. Auch dieser Wert entspricht jedoch nach wie vor dem Tiefststand seit Beginn der Aufzeichnungen.

### Verunglückte nach Fahrzeugart

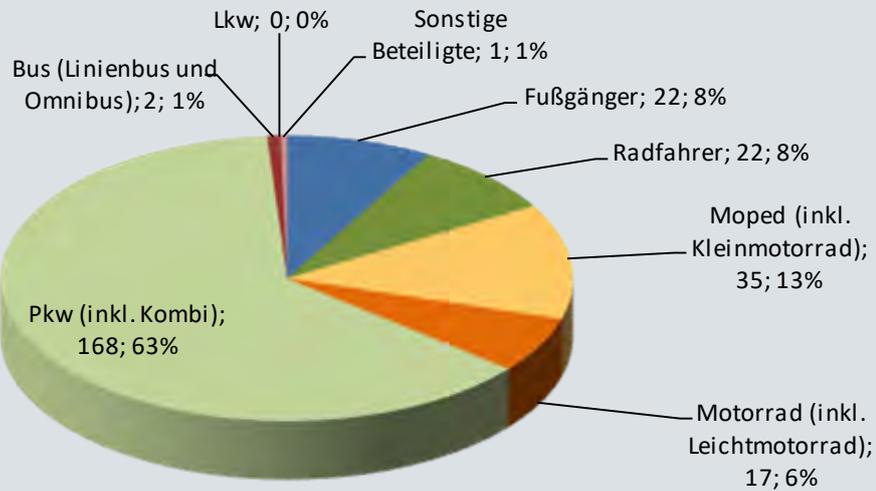


Abb. 3.4

### Unfälle nach Unfalltypenobergruppe

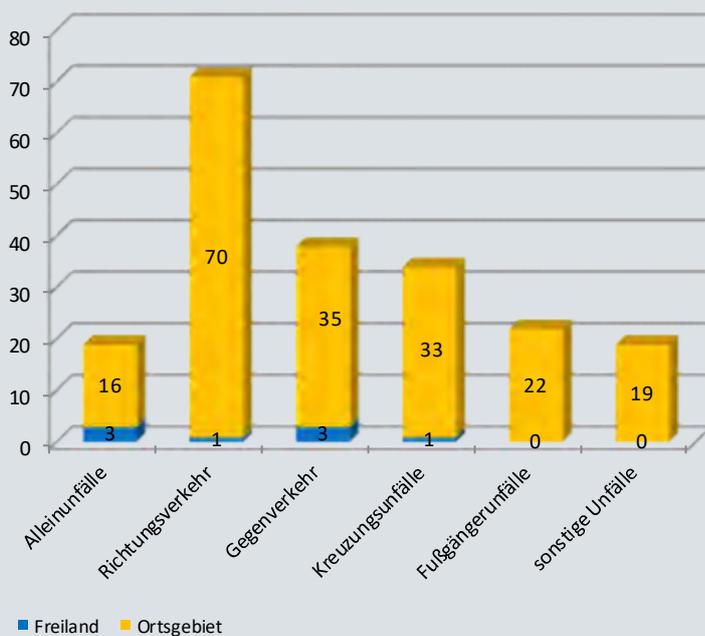
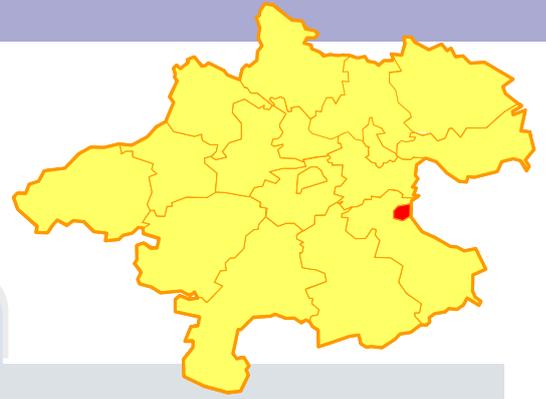


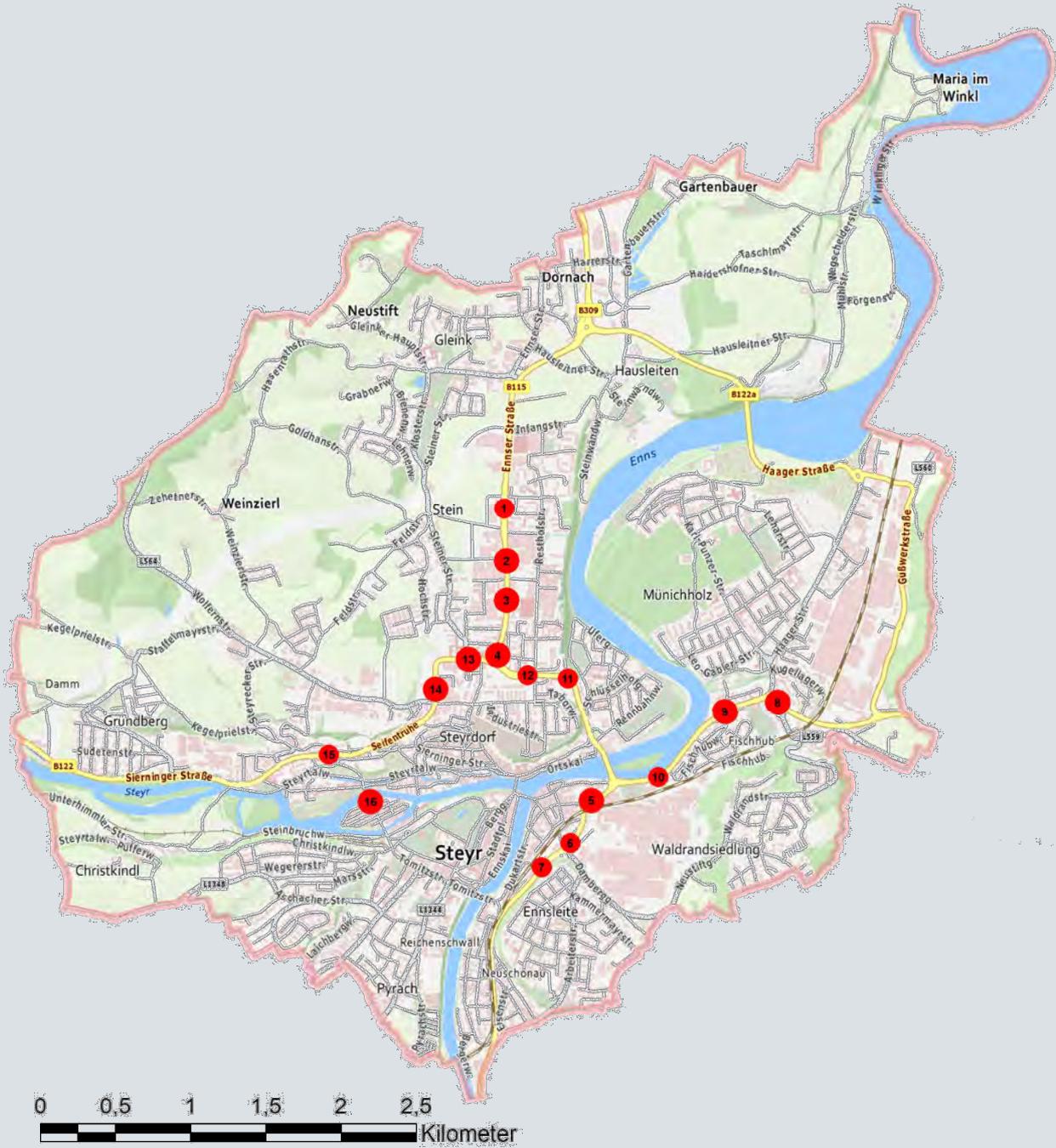
Abb. 3.5

Traditionell ist im städtischen Bereich ein verhältnismäßig hoher Anteil an Fußgängern in das Unfallgeschehen involviert. Die Mehrheit aller Unfälle findet allerdings immer noch mit Pkw-Beteiligung statt. Hinsichtlich der Unfalltypen sind 2017 merkliche Rückgänge bei Auffahr- und Kreuzungsunfällen zu verzeichnen. Leichte Anstiege gab es bei sonstigen und Alleinunfällen.

# Bezirk Steyr-Stadt



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Stadt



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Stadt

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	B115 Eisenstraße	Bereich Fa. Lutz, km 18,38 - 18,6	3	2	2
2	B115 Eisenstraße	Hans Gerstmayr Straße, km 18,72 - 18,97	3	7	3
3	B115 Eisenstraße	Spar Markt, km 19 - 19,219	12	5	6
4	B115 Eisenstraße	Tabor Knoten, km 19,365 - 19,6	6	7	3
5	B115 Eisenstraße	Pachergasse, km 19,643 - 19,855	3	6	3
6	B115 Eisenstraße	Schönauerstraße, km 20 - 20,2	1	4	2
7	B115 Eisenstraße	Dukartstraße, km 20,3 - 20,4	2	0	5
8	B122 Voralpenstraße	Kleinraming Straße, km 29,1 - 29,319	1	5	5
9	B122 Voralpenstraße	Haagerstraße Münichholz bis Kellaugasse, km 29,369 - 29,85	4	4	6
10	B122 Voralpenstraße	Bereich Grenzgasse, km 30,144 - 30,35	2	2	3
11	B122 Voralpenstraße	Posthofleiten, km 31,2 - 31,4	1	5	2
12	B122 Voralpenstraße	Krztg. Posthofstraße, km 31,5 - 31,649	4	1	2
13	B122 Voralpenstraße	Tabor Knoten bis Leiner, km 31,788 - 32,2	6	10	12
14	B122 Voralpenstraße	Franz Paulmayr Straße, km 32,3 - 32,5	4	3	11
15	B122 Voralpenstraße	Schwimmschulstraße, km 33,265 - 33,4	2	2	3
16	Krztg. Schwimmschulstraße - Nr. 10 und 11		3	7	4

## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

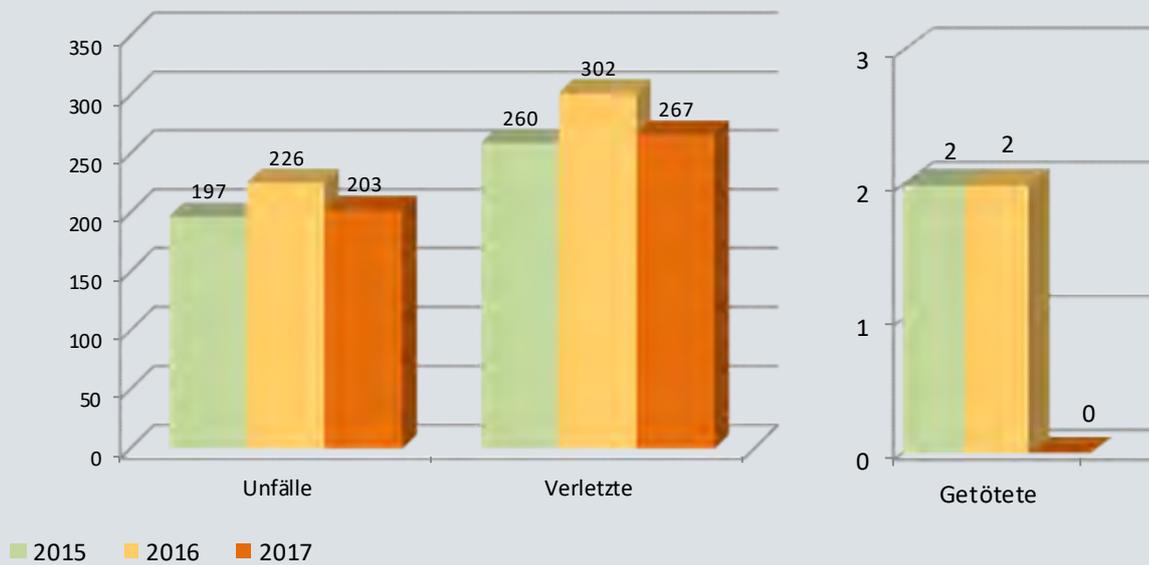


Abb. 4.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

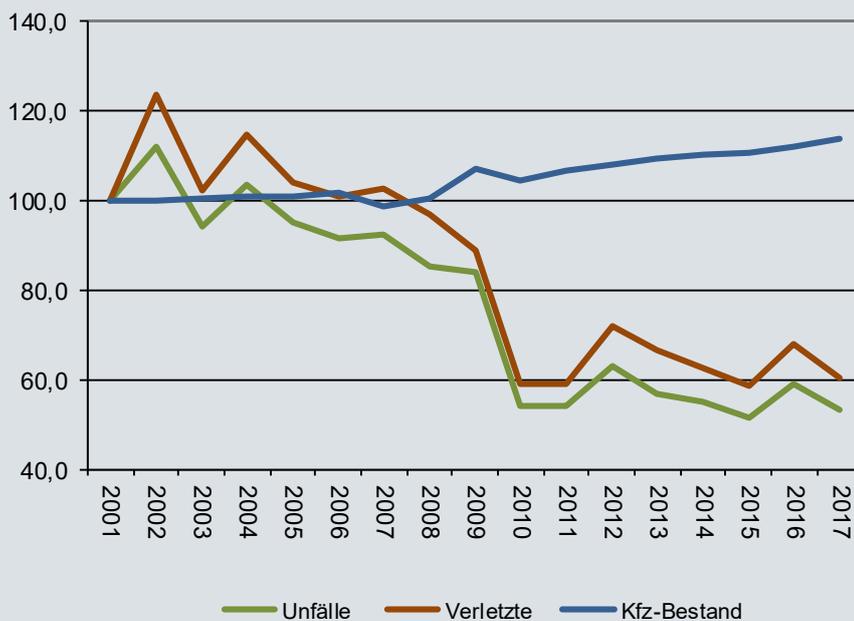


Abb. 4.3

Die Unfallkenngrößen sind gegenüber dem Vorjahr wieder gesunken. Die Zahl der Getöteten ist erfreulicher Weise auf Null zurückgegangen.

In Steyr ist das Unfallgeschehen durch die B115 sowie die B122 geprägt. Auf diesen Hauptverkehrsadern ist das Unfallrisiko wegen der Verkehrsdichte am höchsten.

### Verunglückte nach Fahrzeugart

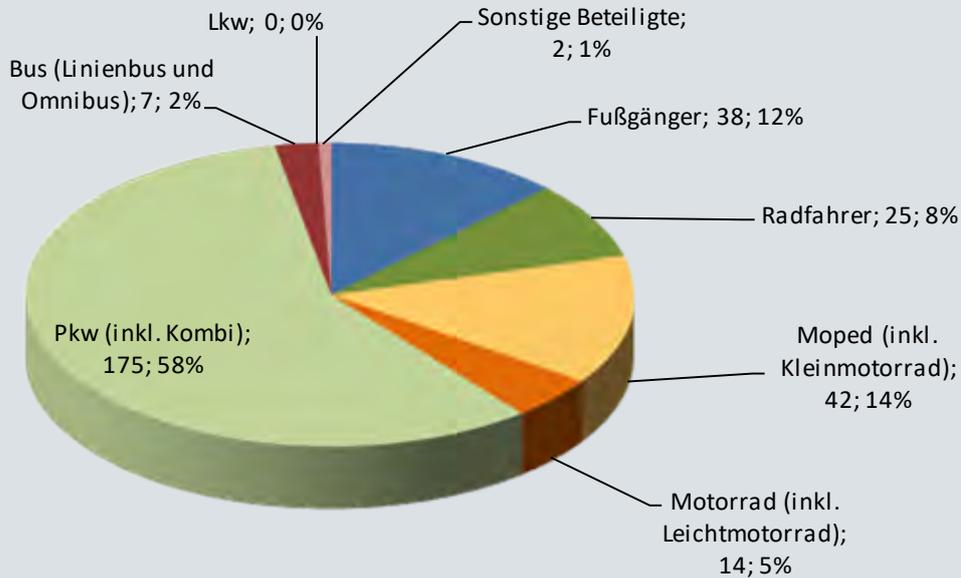


Abb. 4.4

### Unfälle nach Unfalltypenobergruppe

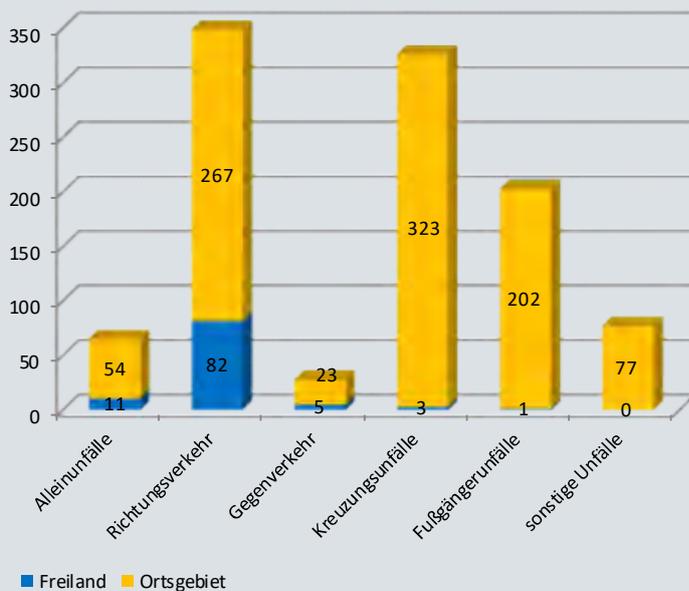
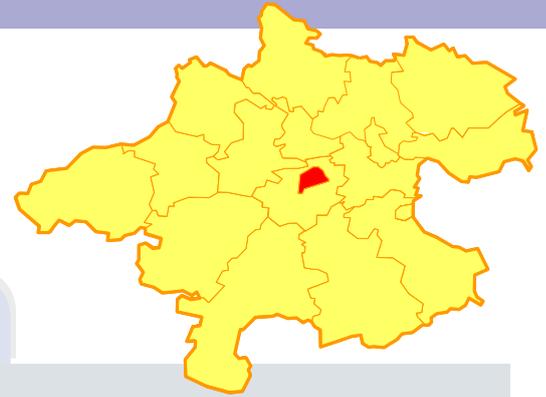


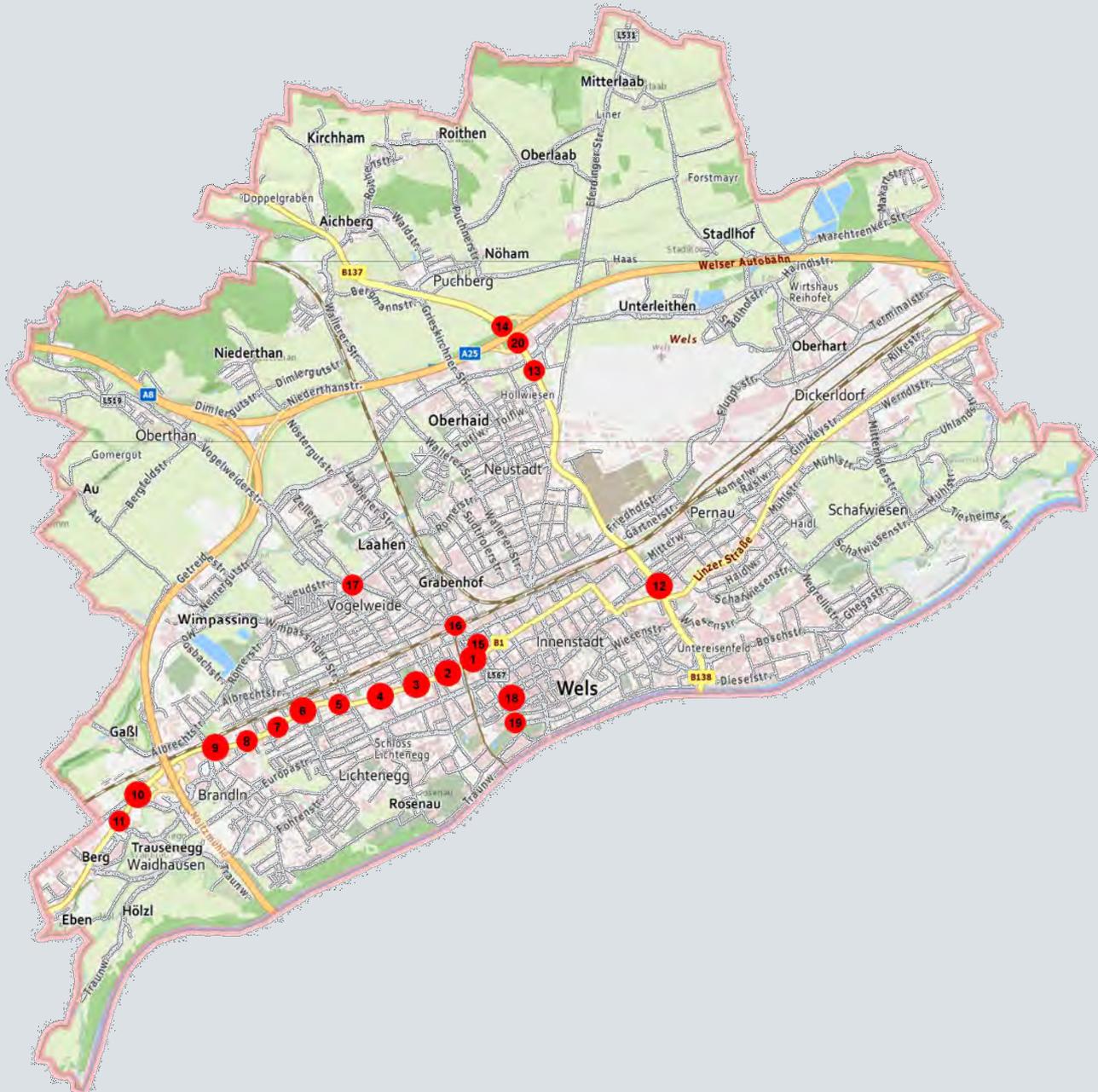
Abb. 4.5

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

# Bezirk Wels-Stadt



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Stadt



**Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Stadt**

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	B1 Wiener Straße	Wiener Str/Vogelweiderstr bis Wienerstr/Charwatsstr, km 210,622 - 210,87	7	6	9
2	B1 Wiener Straße	Wienerstr/Kalvarienberggasse bis Wienerstr/Kienzlstr, km 210,88 - 211,124	5	3	4
3	B1 Wiener Straße	Wienerstr/ Freiheitsstr bis Wienerstr /Porzellangasse, km 211,169 - 211,406	2	5	3
4	B1 Wiener Straße	Wienerstr /Zeileistr bis Salzburgerstr Höhe Nr. 65, km 211,5 - 211,75	2	7	2
5	B1 Wiener Straße	Wienerstr / Wimpassingerstr bis Wienerstr/ Hinterschweigerstr, km 211,896 - 212,1	4	3	1
6	B1 Wiener Straße	Wienerstr/ Königsederstr bis Wienerstr /Grüne Zeile, km 212,205 - 212,45	4	5	4
7	B1 Wiener Straße	Wienerstr/Grüne Zeile bis Wienerstr / Margeritenstr, km 212,489 - 212,7	2	2	2
8	B1 Wiener Straße	Wienerstr / Margeritenstr bis Wienerstr / Ritterspornstr, km 212,778 - 213,01	2	1	5
9	B1 Wiener Straße	Wienerstr/ Ritterspornstr bis Salzburgerstr Höhe Nr 222, km 213,1 - 213,27	7	5	7
10	B1 Wiener Straße	Wienerstr/ A8 Rampe Wels west bis Wienerstr/ Gunskirchnerstr, km 213,92 - 214,12	3	4	3
11	B1 Wiener Straße	Wienerstr/ Gunskirchnerstr bis Wienerstr/ Salzburgerstr, km 214,18 - 214,43	3	0	3
12	B137 Innviertler Straße	Kreuzung Wienerstr / Pyhrnpasstr, km 0 - 0,24	6	7	10
13	B137 Innviertler Straße	Kreuzung Phyrpasstr/ Sipbachzellerstr, km 2,3 - 2,55	0	4	3
14	B137 Innviertler Straße	Phyrnpasstr ( auf Höhe - Am Thalbach ), km 2,905 - 2,920	1	2	5
15	L519 Innbachtalstraße	Kreuzung Wienerstr/ Thalheimerstr, km 0,001 - 0,185	1	3	3
16	L519 Innbachtalstraße	UnterführungVogelweiderstr bisKreuzung Vogelweiderstr/ Posthofplatz, km 0,275 - 0,459	2	2	2
17	L519 Innbachtalstraße	Kreuzung Vogelweiderstr/ Römerstr, km 1,345 - 1,400	1	2	2
18	L567 Thalheimer Straße	Dr Salzmannstr bis Thalheimerstr Höhe Zufahrt Stadtplatz, km 0,35 - 0,593	3	4	7
19	L567 Thalheimer Straße	Kreuzung Pollheimerstr/ Volksgartenstr, km 0,61 - 0,771	1	3	1
20	A25r Welser Autobahn	A25 Rampen Wels Nord, km 16,852 – 17,000	2	1	2

## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

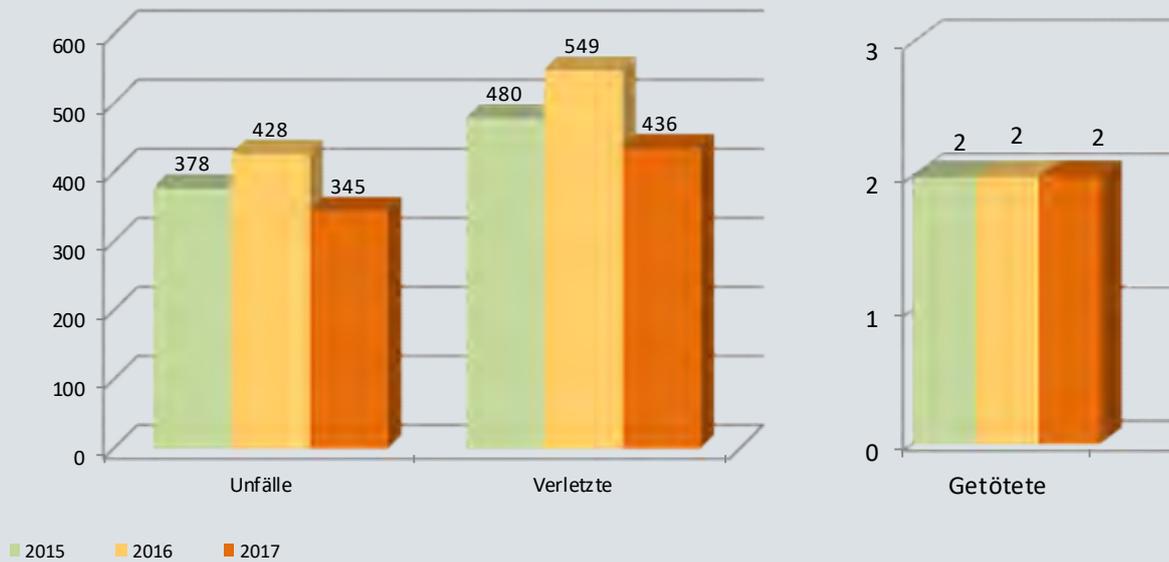


Abb. 5.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

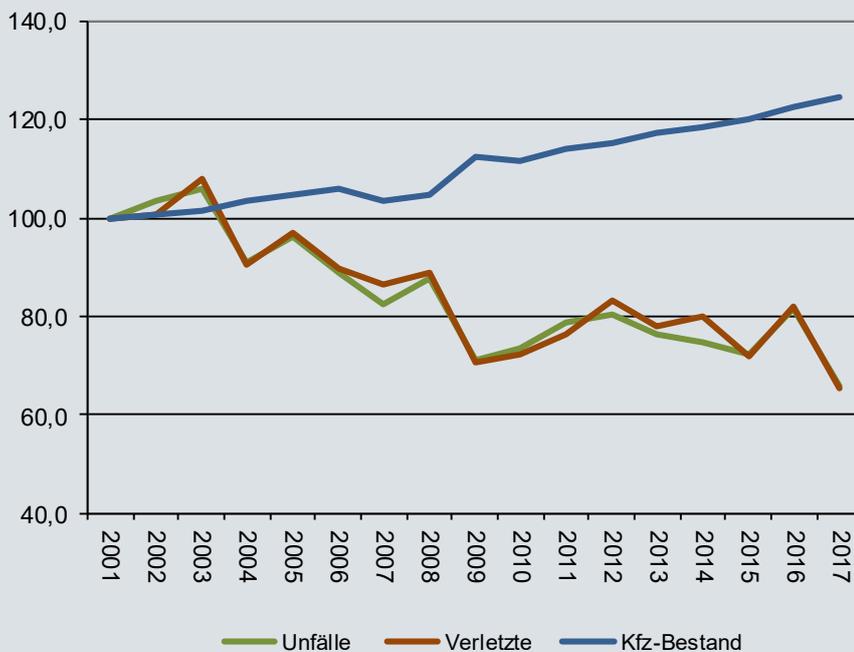


Abb. 5.3

Wie die Statistik zeigt erfolgte in den letzten Jahren trotz hohem Motorisierungsgrad eine permanente Erhöhung der KFZ – Zulassungszahlen. Im gleichen Zeitraum sank die Anzahl der Verkehrsunfälle und Verletzten aber stetig. Im Vergleich zu 2016 ging 2017 die Anzahl der Unfälle um etwas mehr als 19 % zurück, die Zahl der Verletzten sank im Vergleichszeitraum um etwas mehr als 20 %. In den letzten 3 Jahren sind pro Jahr jeweils 2 Verkehrstote zu beklagen.

### Verunglückte nach Fahrzeugart

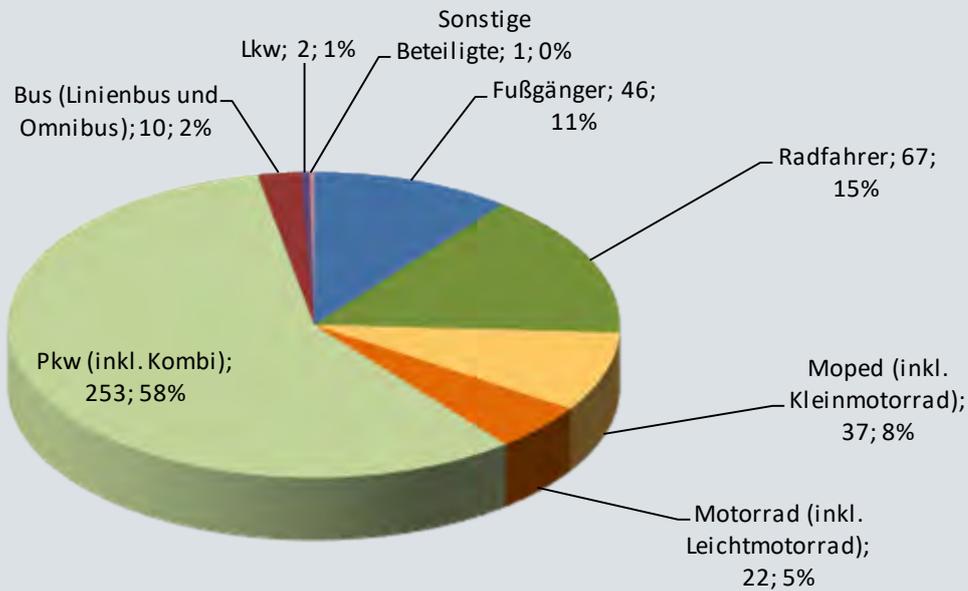


Abb. 5.4

### Unfälle nach Unfalltypenobergruppe

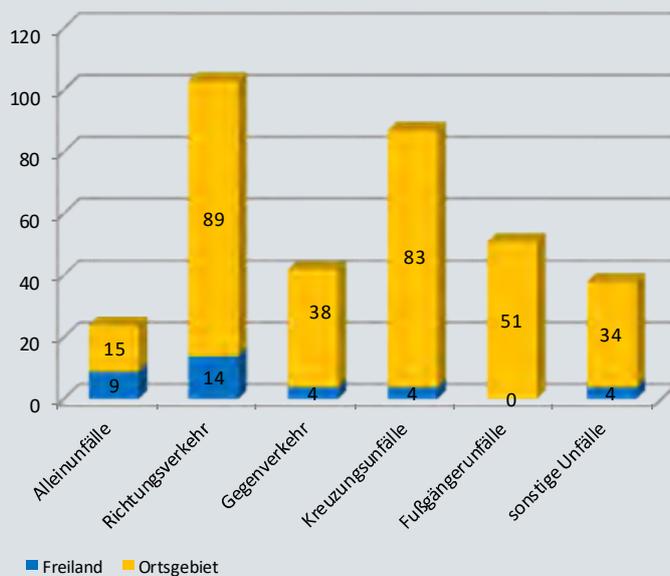
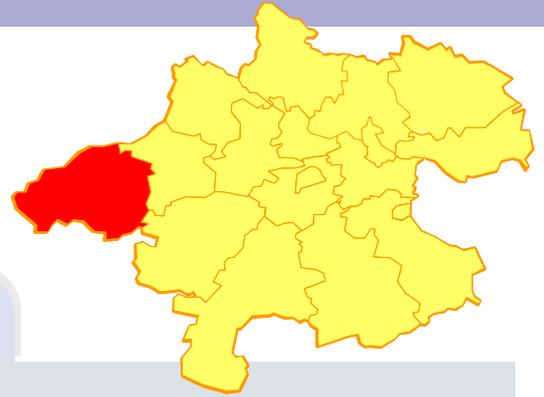


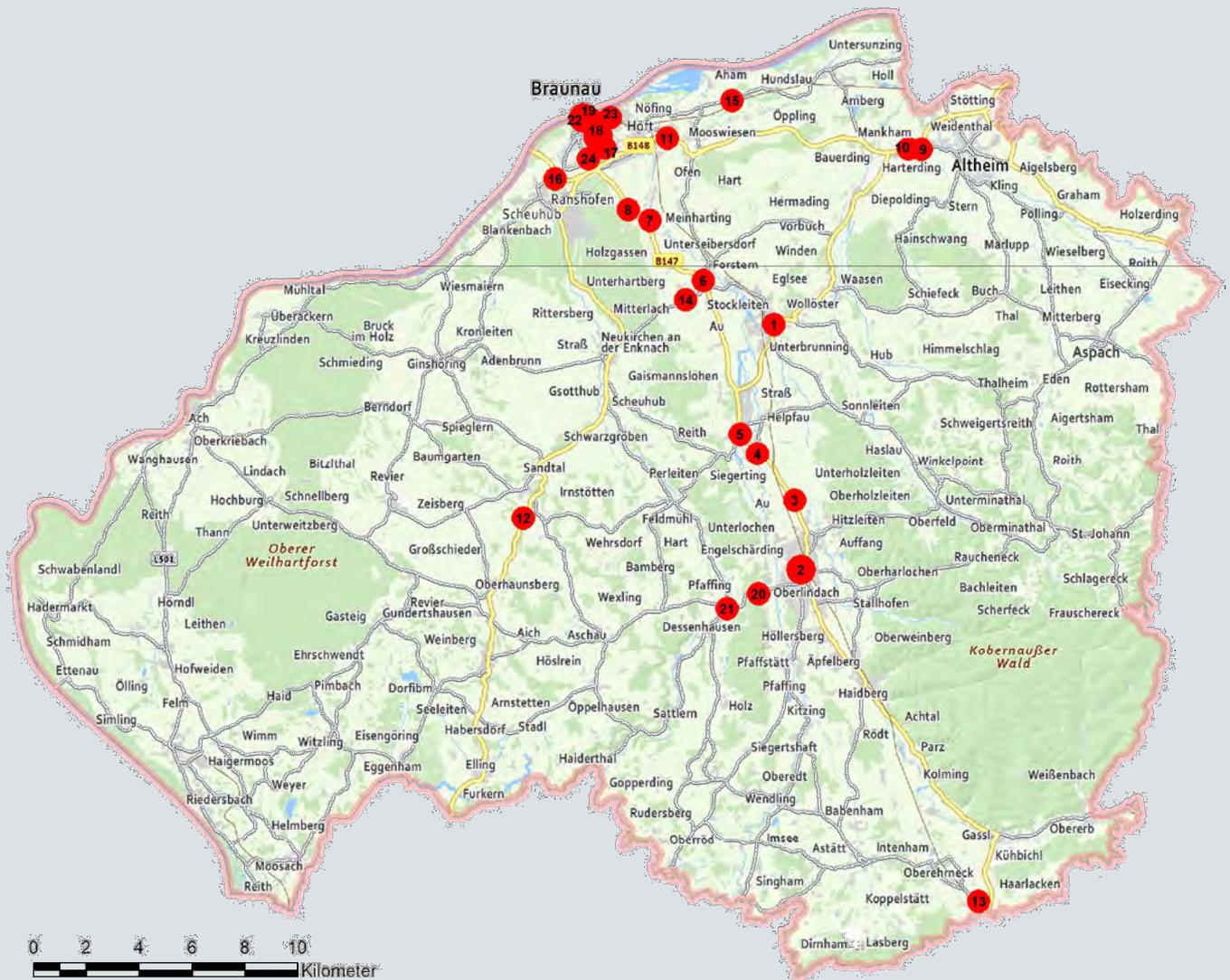
Abb. 5.5

Verkehrsunfälle im Richtungsverkehr und Kreuzungsunfälle sind bei den Unfallzahlen am stärksten vertreten. Obwohl viele Kreuzungen mit einer Ampelregelung ausgestattet sind, kommt es trotz optimierter Ampelphasen zu Kollisionen. Ablenkung und Unaufmerksamkeit stellen in diesen Fällen die Hauptunfallursache dar. Dem steigenden Rad- und Fußgängerverkehr wird so weit wie möglich durch den Ausbau oder Bau von Rad- und Schutzwegen teilweise ampelregelt Rechnung getragen um auch in diesem Bereich die Unfallzahlen weiter zu senken.

# Bezirk Braunau



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Braunau

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	B142 Mauerkirchener Straße	Gde. Mauerkirchen, Marktplatz, km 3,22 - 3,345	4	2	2
2	B147 Braunauer Straße	Mattighofen und Schalchen , km 16,2 - 19,303	32	18	19
3	B147 Braunauer Straße	Gde. Schalchen, Ortschaft Furth, km 20,4 - 20,6	2	1	4
4	B147 Braunauer Straße	Gde. Uttendorf, Ortschaft Höfen, km 22,7 - 22,95	1	3	2
5	B147 Braunauer Straße	Gde. Uttendorf, Einfahrt Marktplatz, km 23,78 - 23,965	0	3	3
6	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen , km 29,922 - 30,12	2	2	1
7	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, Kühberg, km 33,373 - 33,57	1	2	3
8	B147 Braunauer Straße	Gde. Burgkirchen, km 34,3 - 34,55	1	3	5
9	B148 Altheimer Straße	Gde. Weng i. I., Krzg. Altheim West, km 19,8 - 19,97	0	3	2
10	B148 Altheimer Straße	Gde. Weng i. I., Hauserding, km 20,27 - 20,509	1	0	3
11	B148 Altheimer Straße	Gde. St. Peter a. H. Gewerbestraße / Jahrsdorf, km 30,35 - 30,6	1	3	3
12	L1044 Baier Straße	Gde. Lengau, Schwöll, km 0,6 - 0,755	2	3	1
13	L1053 Lachforststraße	Gde. Burgkirchen, Oberhartberg, km 4,6 - 4,85	1	2	2
14	L1100 Hagenaustraße	Gde. St. Peter a. H. Bogenhofen, km 3,734 - 3,85	2	0	1
15	L501 Weilhartsstraße	Gde. Braunau, Ranshofen, km 0,02 - 0,2	1	3	1
16	L502 Simbacher Straße	Gde. Braunau, Krzg. Auf d. Haiden / Haselbachstraße, km 0,4 - 0,57	3	2	2
17	L502 Simbacher Straße	Gde. Braunau, Krzg. Raitfeldstraße / Laaber Holzweg, km 0,997 - 1,064	7	2	6
18	L502 Simbacher Straße	Gde. Braunau, Linzer Straße, km 1,916 - 2,14	3	2	5
19	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Schalchen, Oberlindach, km 36,45 - 36,68	0	5	4
20	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Pischelsdorf, Wagenham, Krzg. L1025, km 38,1 - 38,15	5	2	1
21	Krzg. Laabstraße - Nr. 59	Gde. Braunau	2	0	1
22	Krzg. Salzburger Straße - Nr. 99	Gde. Braunau	4	2	2

## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

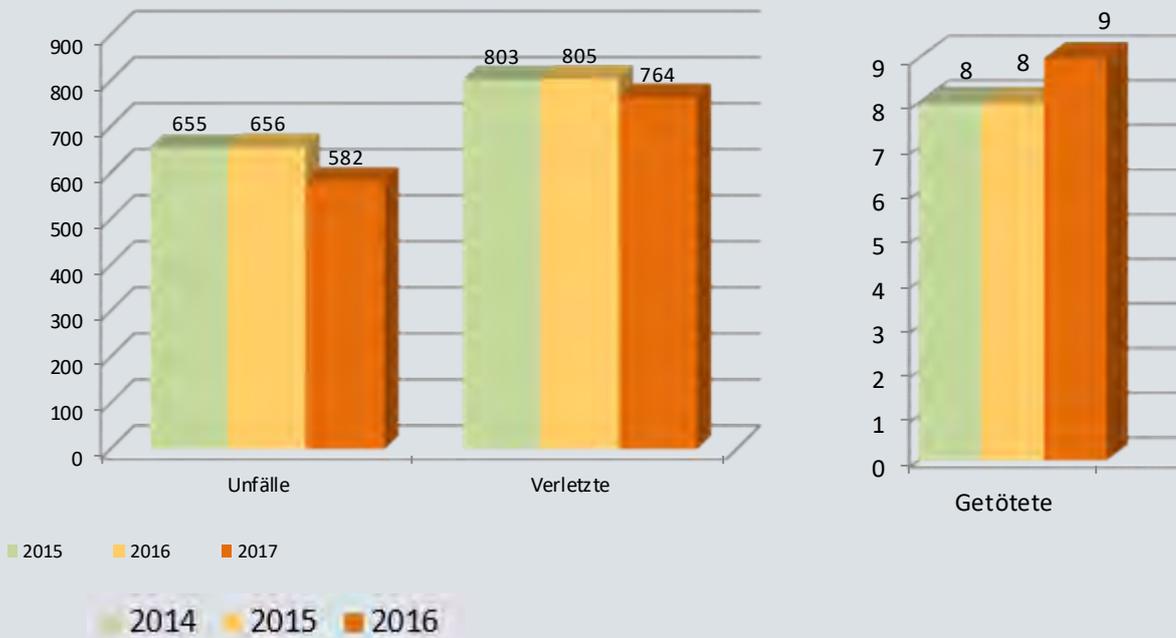


Abb. 6.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

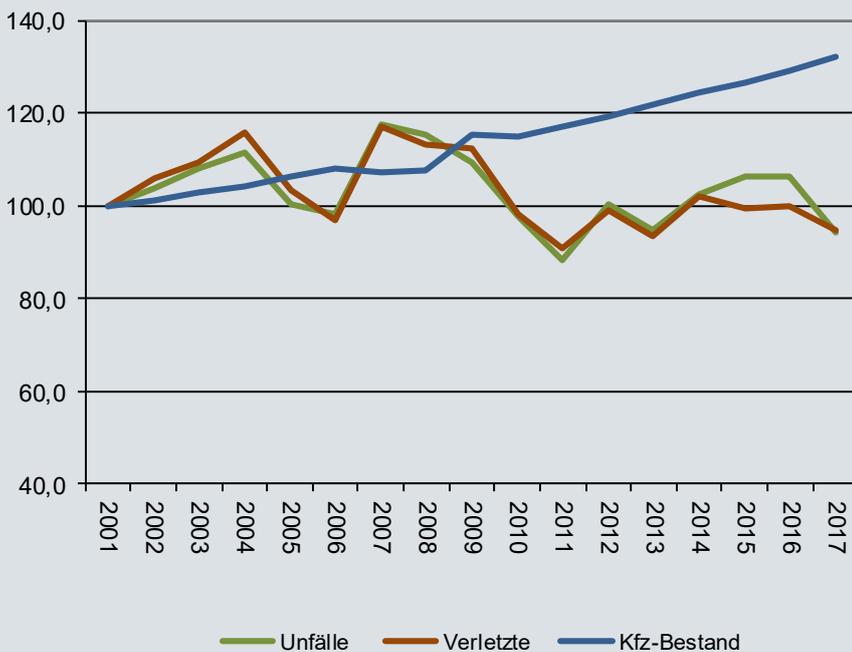


Abb. 6.3

Die Liste der alljährlich erfassten Unfallhäufungsstellen ist gesunken. Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen ist leicht zurückgegangen. 582 Verkehrsunfälle mit Personenschaden bedeuten aber dennoch über einen längeren Zeitraum betrachtet (17 Jahre) einen Mittelwert, ebenso die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen. 9 Verkehrstote bedeuten, dass im Jahr 2017 eine Person weniger zu Tode kam als durchschnittlich seit dem Jahr 2000 und dies trotz ständig steigenden Verkehrsaufkommens.

### Verunglückte nach Fahrzeugart

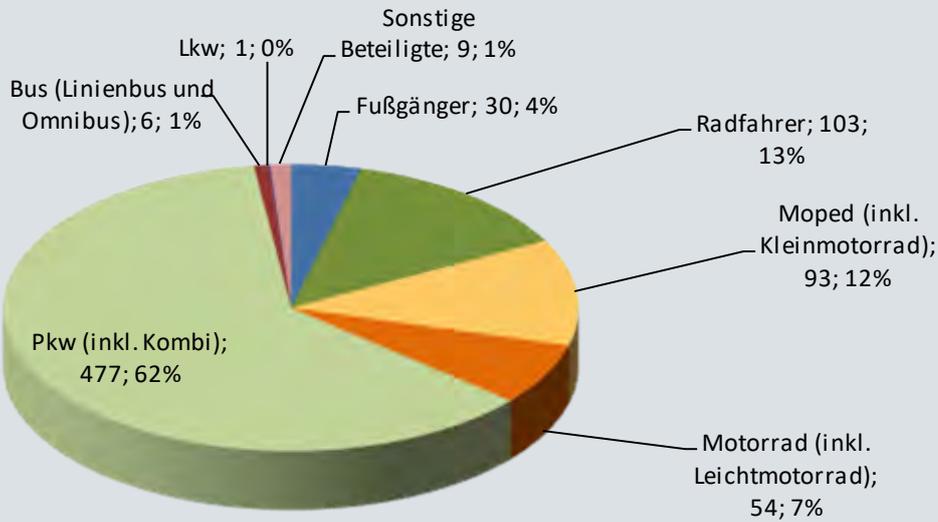


Abb. 6.4

### Unfälle nach Unfalltypenobergruppe

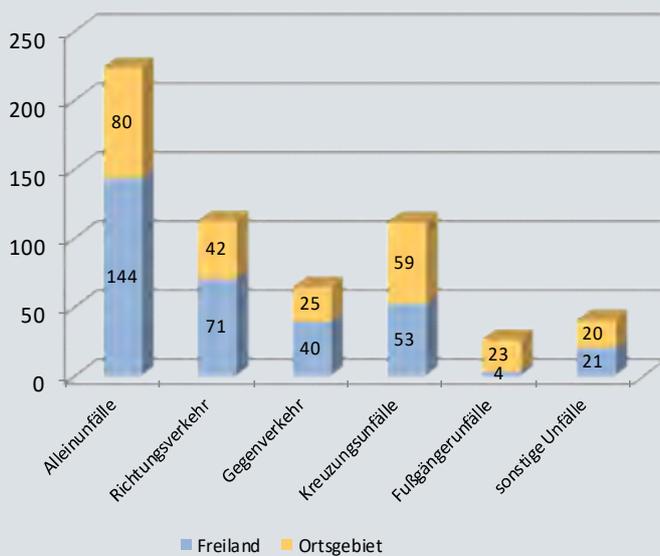
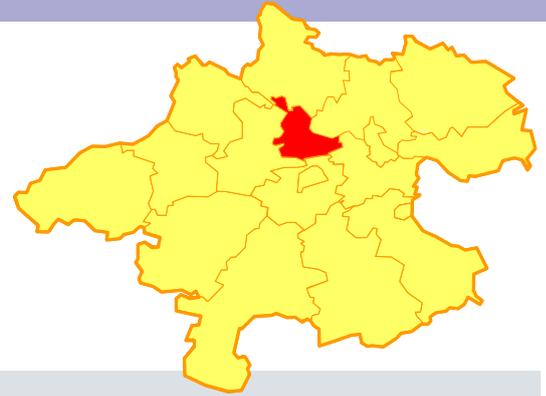


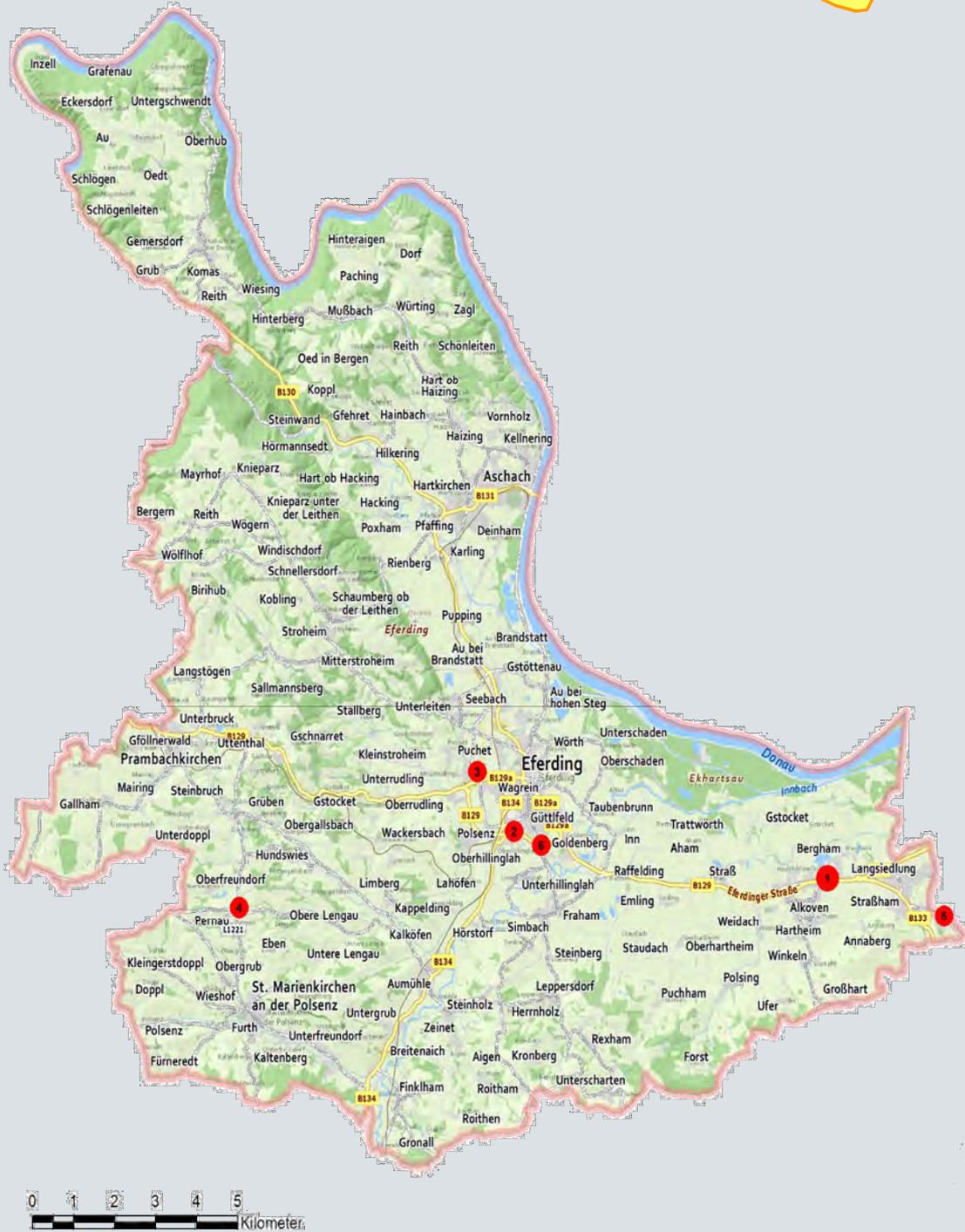
Abb. 6.5

Die Abkommensunfälle (Alleinunfälle) waren bereits in der Vergangenheit die häufigste Unfallursache. Die Anzahl derselben ist gesunken. Auch die Anzahl der Verkehrsunfälle im Richtungsverkehr sowie die Kreuzungsunfälle stellen einen beträchtlichen Anteil der gesamt stattgefundenen Verkehrsunfälle dar. Den unfallträchtigsten Straßenzug stellt weiterhin die B147 Braunauer Straße dar. Hinsichtlich der verunglückten Personen nach Fahrzeugarten ergab sich eine fallende Tendenz bei Verkehrsunfällen mit Fahrradbeteiligung, die Verkehrsunfälle mit einspurigen Kraftfahrzeugen sind zurückgegangen.

# Bezirk Eferding



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Eferding



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Eferding

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	B129 Eferdinger Straße	Ortsgebiet Alkoven, km 16,552 - 17,18	2	3	5
2	B129 Eferdinger Straße	Ortsgebiet Eferding, km 24,911 - 25,161	0	4	4
3	B130 Nibelungenstraße	Ortsgebiet Eferding, km 0,278 - 0,512	3	3	2
4	L1221 Daxbergstraße	Freiland St.Marienkirchen, km 4,7 - 4,7	1	0	2
5	L1388 Ruflinger Straße	Ortsgebiet Straßham, km 9,95 - 10,1	0	1	2
6	L531 Schartener Straße	Freiland Fraham, km 15,174 - 15,35	1	5	0

## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

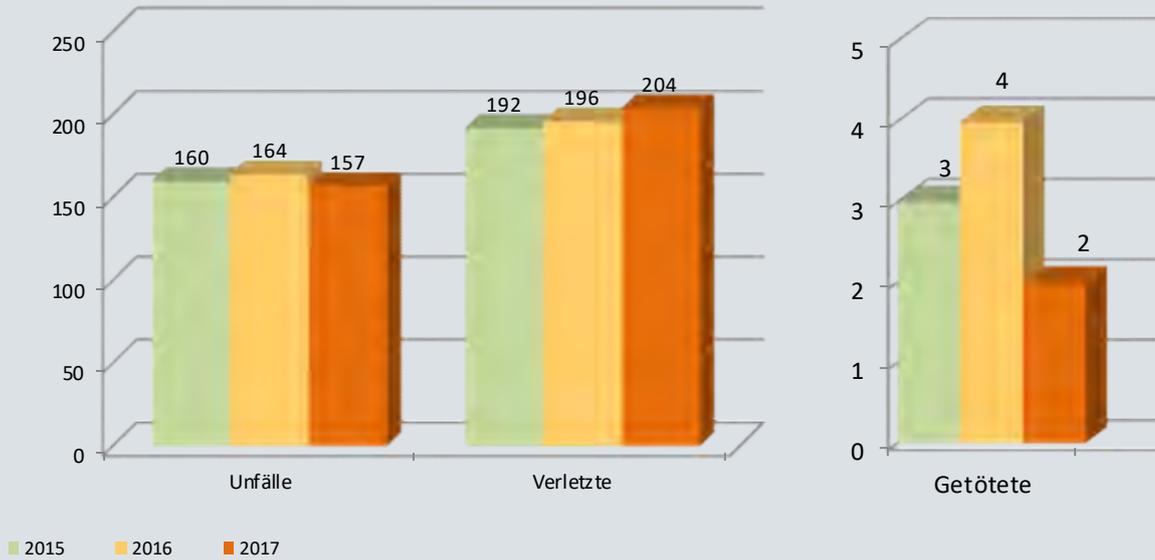


Abb. 7.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

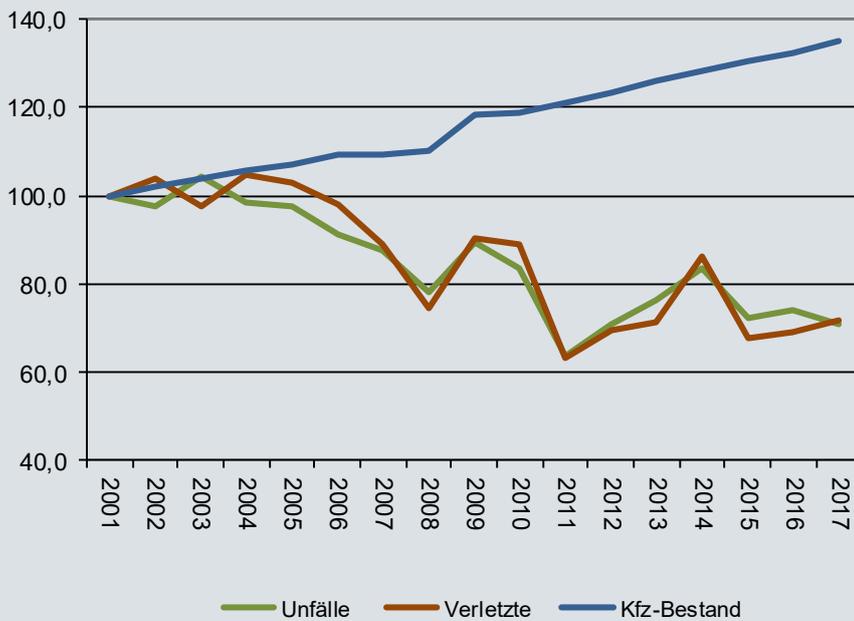
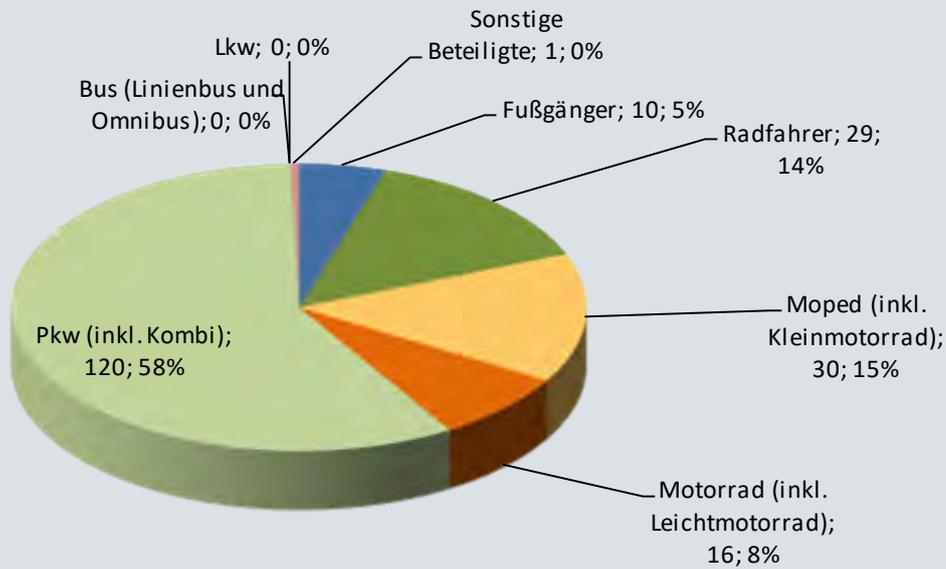


Abb. 7.3

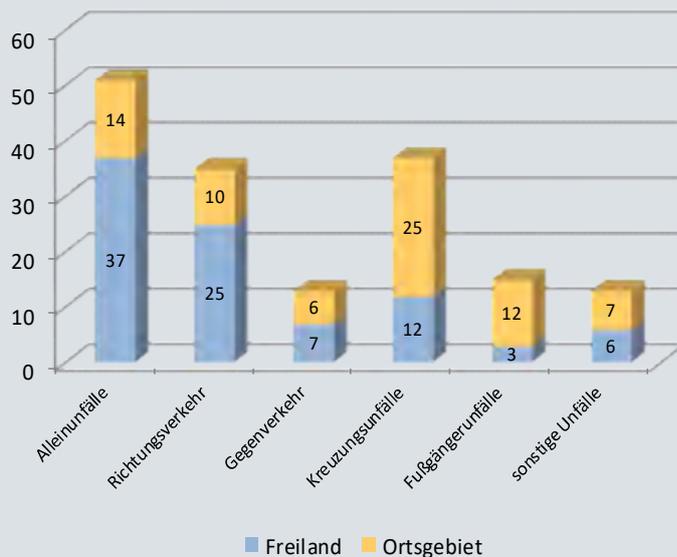
Trotz stetig steigendem Verkehrsaufkommen und KFZ Bestandes ist 2017 ein Rückgang bei den Unfallzahlen und getöteten Verkehrsteilnehmern zu verzeichnen.

Der 2016 eröffnete Abschnitt der Umfahrung Eferding bewirkt, wie erwartet, eine Reduzierung des Unfallgeschehens im Zentralraum.

### Verunglückte nach Fahrzeugart



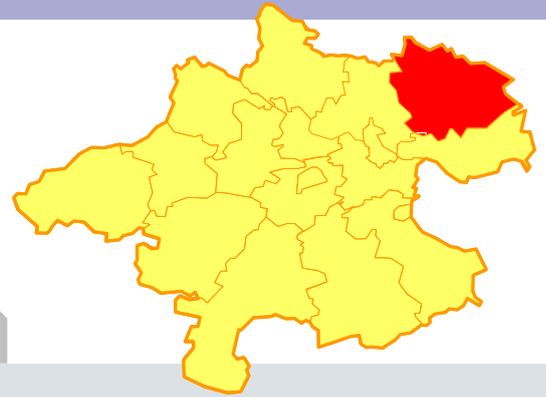
### Unfälle nach Unfalltypenobergruppe



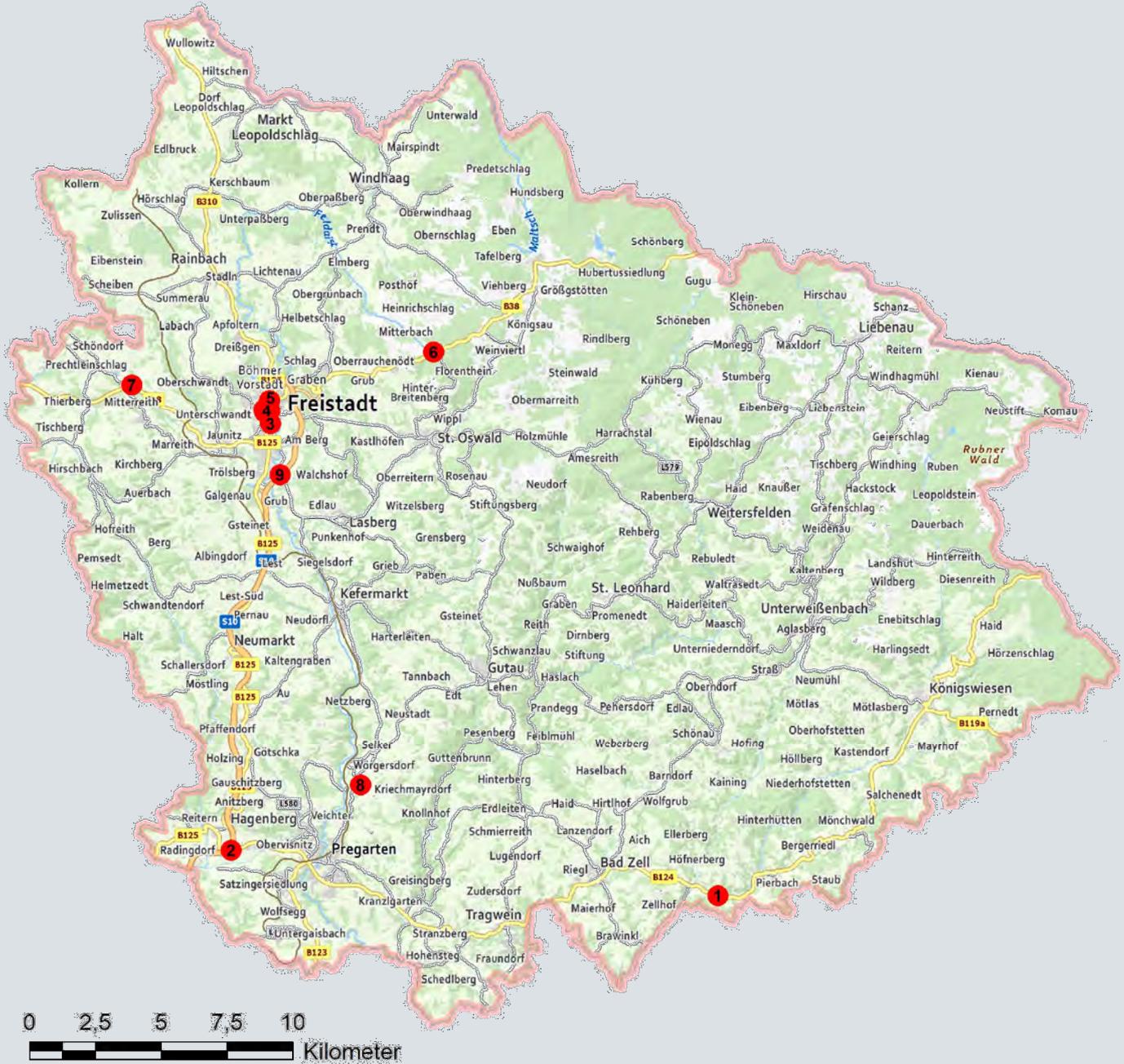
Der Alleinunfall im Freilandbereich ist wie jedes Jahr die häufigste Unfalltype. Diese Unfallart ist in den meisten Fällen auf überhöhte Geschwindigkeiten, Selbstüberschätzung und Kontrollverlust zurückzuführen.

Abb. 7.5

# Bezirk Freistadt



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Freistadt



**Unfallhäufungsstellen im Bezirk Freistadt**

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	B124 Königswiesener Straße	Pierbach, Kurvenbereich, Freiland, km 24,837 - 25,027	2	0	2
2	B125 Prager Straße	Unterweikersdorf, Gewerbegebiet, Kreuzungen, km 18,579 - 18,65	2	4	1
3	B125 Prager Straße	Freistadt, Ortsdurchfahrt, VLSA Krzg. L1476, Anbindungen, km 37,65 - 37,9	1	0	3
4	B125 Prager Straße	Freistadt, Ortsdurchfahrt, VLSA Krzg., km 38,22 - 38,425	4	5	4
5	B125 Prager Straße	Freistadt, Ortsdurchfahrt, VLSA Krzg. L579, km 38,7 - 38,76	1	2	4
6	B38 Böhmerwaldstraße	Grünbach, Anbindungen, Kurvenbereich, Freiland, km 96,14 - 96,3	1	0	3
7	B38 Böhmerwaldstraße	Waldburg, Anbindungen, Krzgg. L1487, teilweise 70km/h, km 110,069 - 110,251	2	2	2
8	L1472 Gutauer Straße	Pregarten, Kurvenbereich, 70km/h, km 3,6 - 3,825	1	2	2
9	L1476 Walchshofer Straße	Lasberg, Kreisverkehrsanlage L1476a, teilweise 70km/h, km 2,1 - 2,2	1	2	1

## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

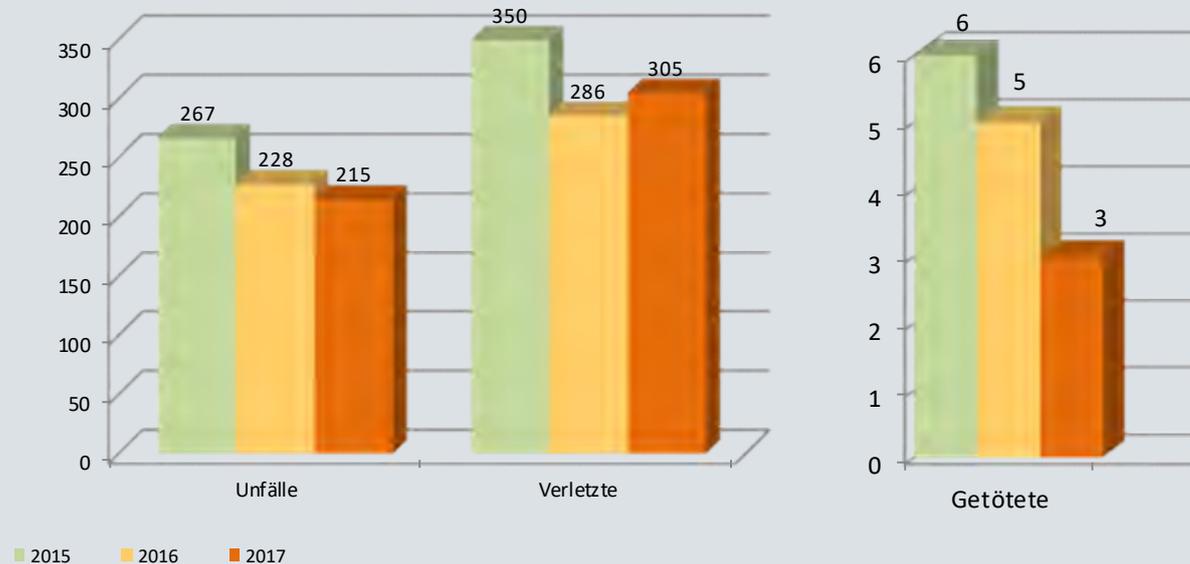


Abb. 8.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

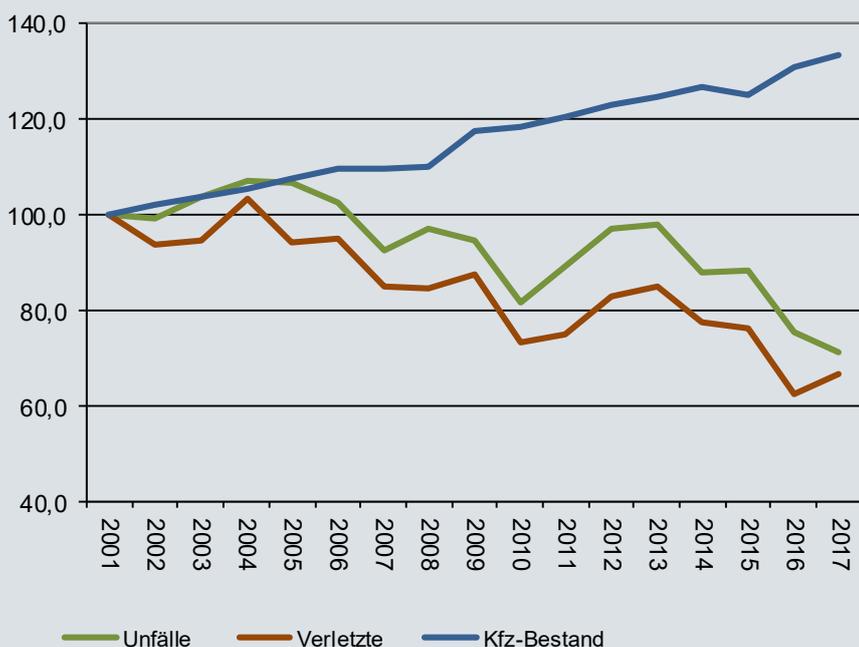


Abb. 8.3

Die statistischen Hauptunfallkenngrößen sind im Bezirk weiter auf einem langjährigen Abwärtstrend, lediglich bei der Anzahl der Verletzten besteht ein leichter Anstieg gegenüber dem Vorjahr, wobei das Vorjahr bei den Verletzten den Tiefststand seit Aufzeichnung darstellte. Die Anzahl der Unfälle (215) und die der getöteten Verkehrsteilnehmer (3) erreichen 2017 neue absolute Tiefststände. Vor etwa 10 Jahren ereigneten sich jedes Jahr mehr als 300 Unfälle mit etwa 400 verletzten Personen im Bezirk. Dieser doch wesentliche Rückgang besteht trotz permanent steigender Verkehrsleistung, im gleichen Zeitraum hat sich der KFZ Bestand im Bezirk um 20%Pkte. gesteigert.

### Verunglückte nach Fahrzeugart

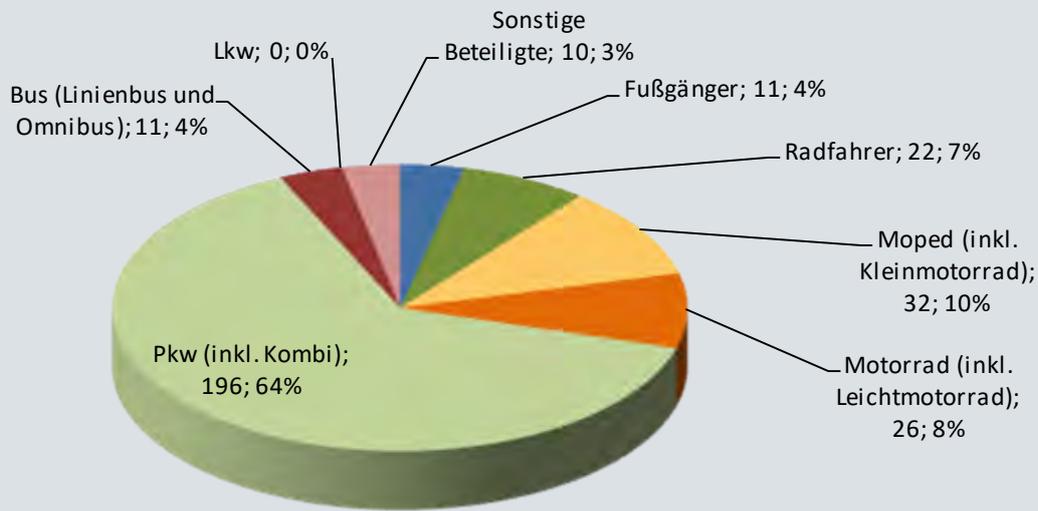


Abb. 8.4

### Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

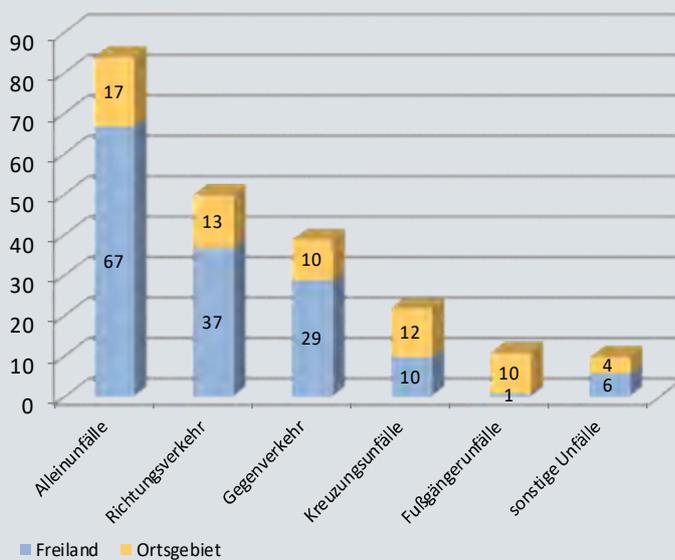
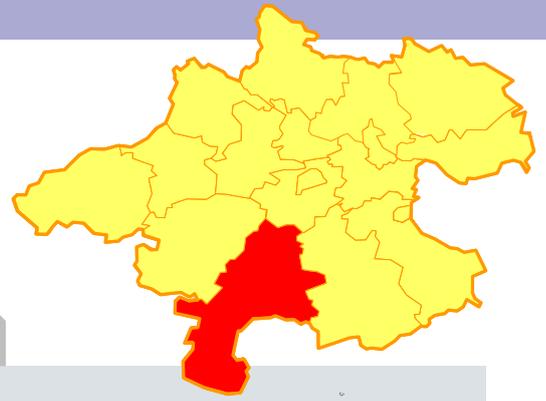


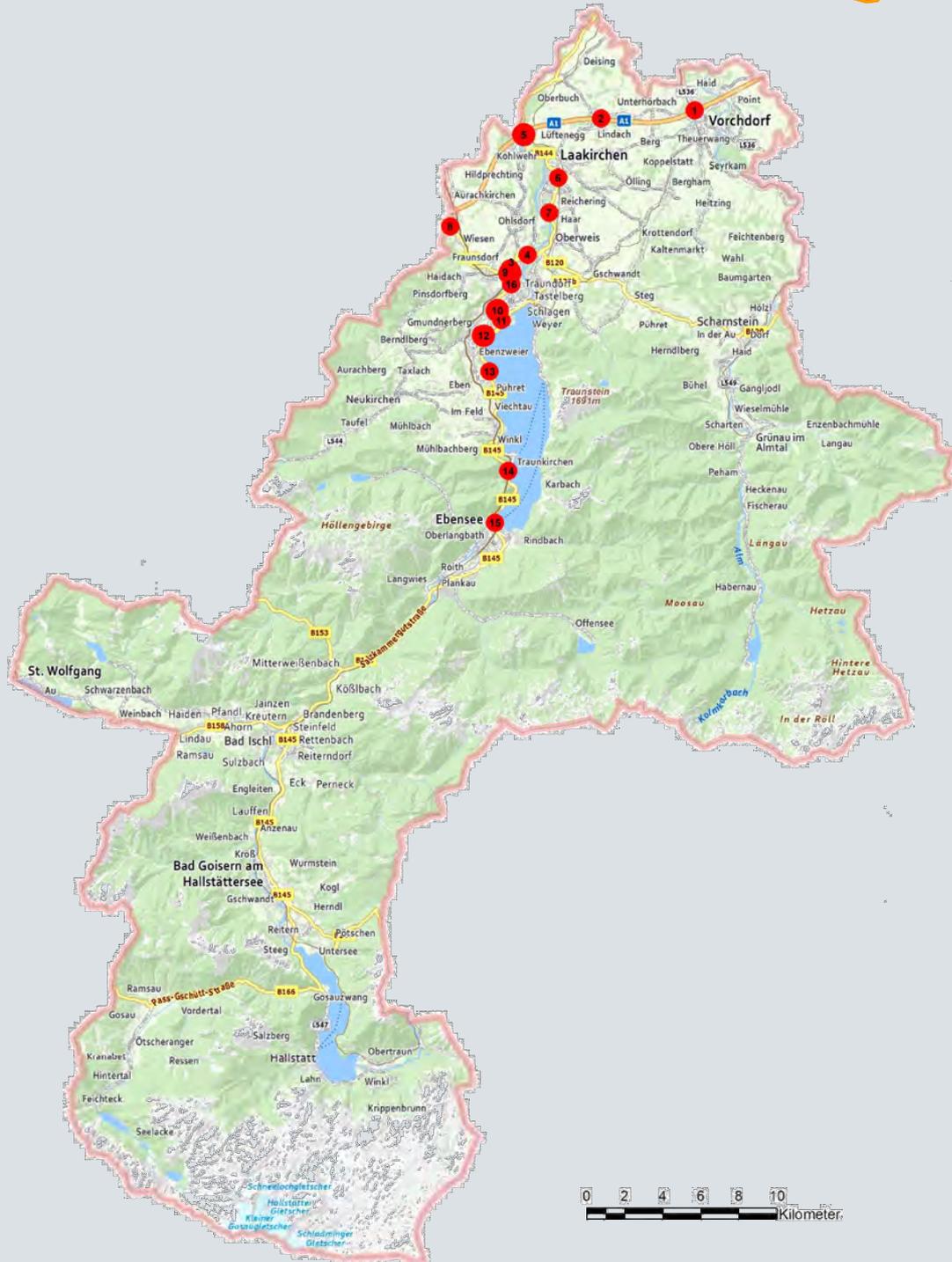
Abb. 8.5

Die Verteilung der Verunglückten nach Fahrzeugart ähnelt den Vorjahren und bleibt beinahe unverändert bei langjähriger Betrachtung, den Hauptanteil nimmt der PKW ein. Der seit etwa 5 Jahren leicht erhöhte Anteil des Motorradverkehrs sinkt im Jahr 2017 erstmals wieder. Gegenläufig verhält sich die Beteiligung der Radfahrer, diese nimmt gegenüber dem Vorjahr um 2%Pkte zu. Der hohe Anteil an Alleinunfällen aufgrund der überwiegenden Verbindungsstraßen im Freiland bleibt charakteristisch im Bezirk. Gegenüber den Vorjahren ist ein besonders niedriger Anteil der Kreuzungsunfälle für 2017 zu verzeichnen.

# Bezirk Gmunden



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Gmunden



**Unfallhäufungsstellen im Bezirk Gmunden**

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	A1 West Autobahn	A1 Westautobahn, Auffahrt Vorchdorf Richtung Salzburg, km 207,3 - 207,55	1	2	3
2	A1 West Autobahn	A1 Westautobahn, Raststation Lindach, Richtung Salzburg, km 212,25 - 212,475	1	4	1
3	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Hoferkreuzung, km 0,1 - 0,35	2	3	4
4	B120 Scharnsteiner Straße	Umfahrung Gmunden, Freiland, km 1,34 - 1,56	1	3	4
5	B144 Gmundener Straße	Laakirchen, AST Laakirchen West, km 13,6 - 13,751	4	5	3
6	B144 Gmundener Straße	OG Laakirchen, VLSA Reintalstraße, km 16,957 - 17,2	0	1	5
7	B144 Gmundener Straße	Oberweis, Zufahrt Reichering "Wirt am Bach", km 19,4 - 19,65	5	4	0
8	B145 Salzkammergutstraße	Pinsdorf, Freiland, Sternberg, km 19,9 - 19,95	2	0	3
9	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland, Pollkreuzung, km 24,3 - 24,55	7	2	6
10	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland, Fliegerschulkreuzung, km 26,653 - 26,9	6	5	4
11	B145 Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland, Zufahrt In der Grub, km 27,325 - 27,4	2	2	2
12	B145 Salzkammergutstraße	OG Altmünster, Ortsdurchfahrt, km 28,27 - 29,248	4	3	5
13	B145 Salzkammergutstraße	Altmünster, Freiland, Zufahrt Turmöltankstelle, km 30,78 - 30,94	1	5	0
14	B145 Salzkammergutstraße	Traunkirchen, Südportal Geißwandtunnel, km 37,09 - 37,29	2	3	1
15	B145 Salzkammergutstraße	OG Ebensee, Kreuzung mit L1297, km 41 - 41,15	2	1	3
16	B145r Salzkammergutstraße	Gmunden, Freiland, Auffahrtsrampen Bahnhofstraße, km 25 - 25,1	2	3	2

## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

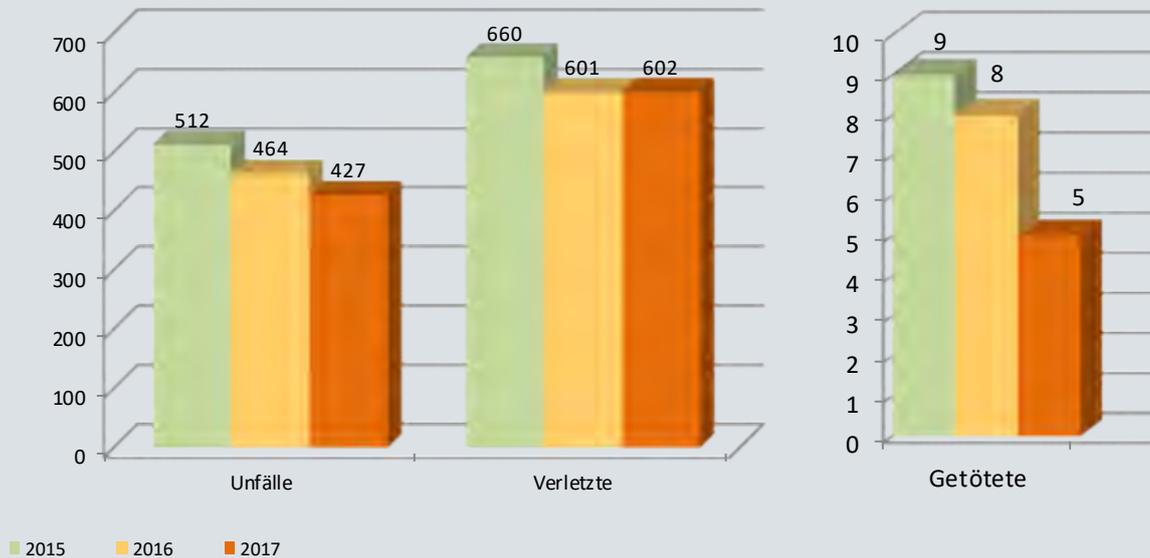


Abb. 9.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

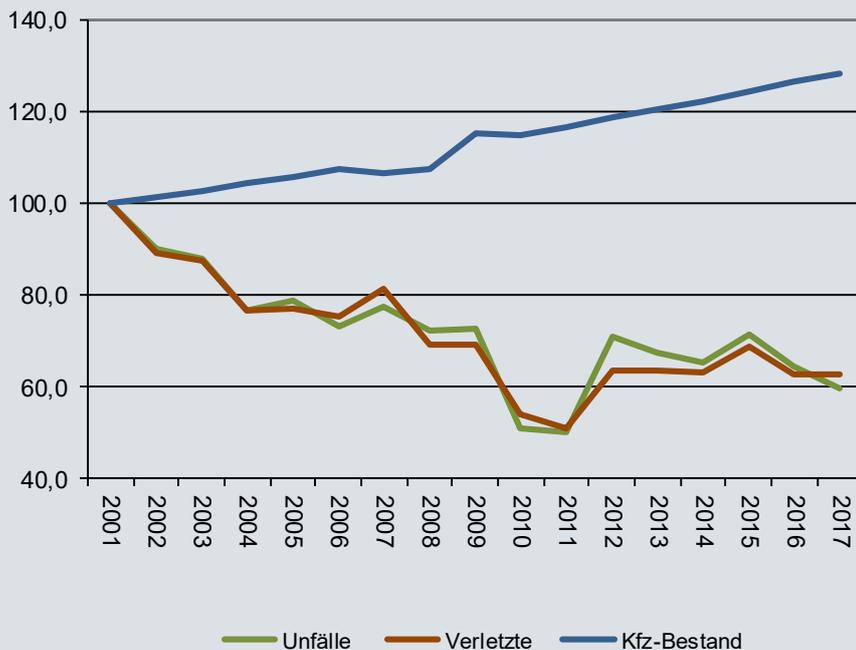


Abb. 9.3

Die Anzahl der Unfälle sowie die Anzahl der getöteten Personen sind im vorigen Jahr erfreulicherweise gesunken. Die Unfallhäufungsstellen sind im Bezirk Gmunden ausschließlich auf das hochrangige Straßennetz (B120, B144, B145 sowie A1 Westautobahn Richtungsfahrbahn Salzburg) beschränkt. Die Verkehrszahlen am hochrangigen Straßennetz sind in den letzten Jahren massiv gestiegen. Die Hauptaufgabe des verkehrstechnischen Sachverständigendienstes wird die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit – vor Allem der des Abschnitt B145 Gmunden und Altmünster - sowie die Steigerung der Verkehrssicherheit sein.

### Verunglückte nach Fahrzeugart

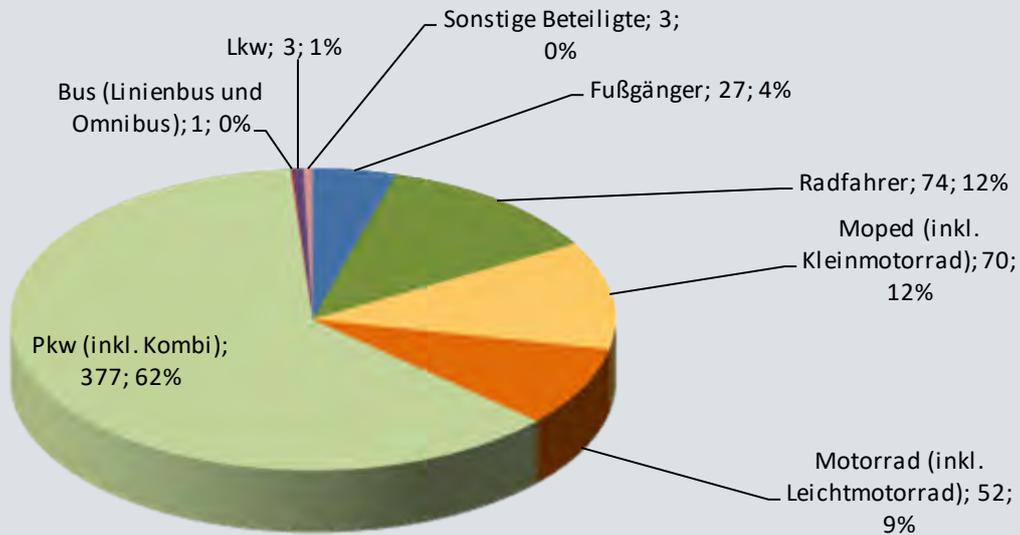


Abb. 9.4

### Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

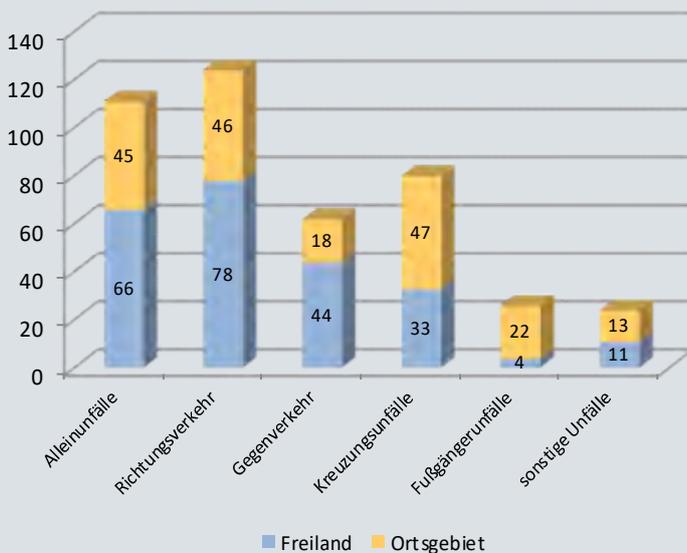
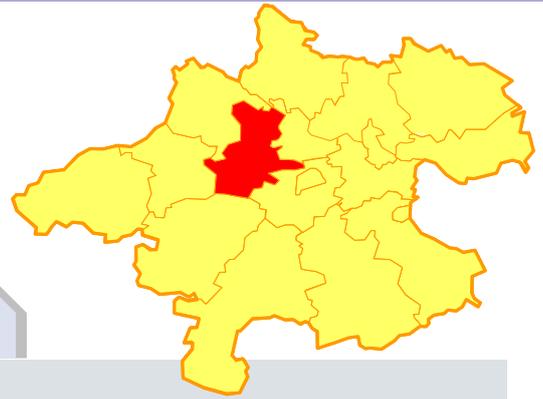


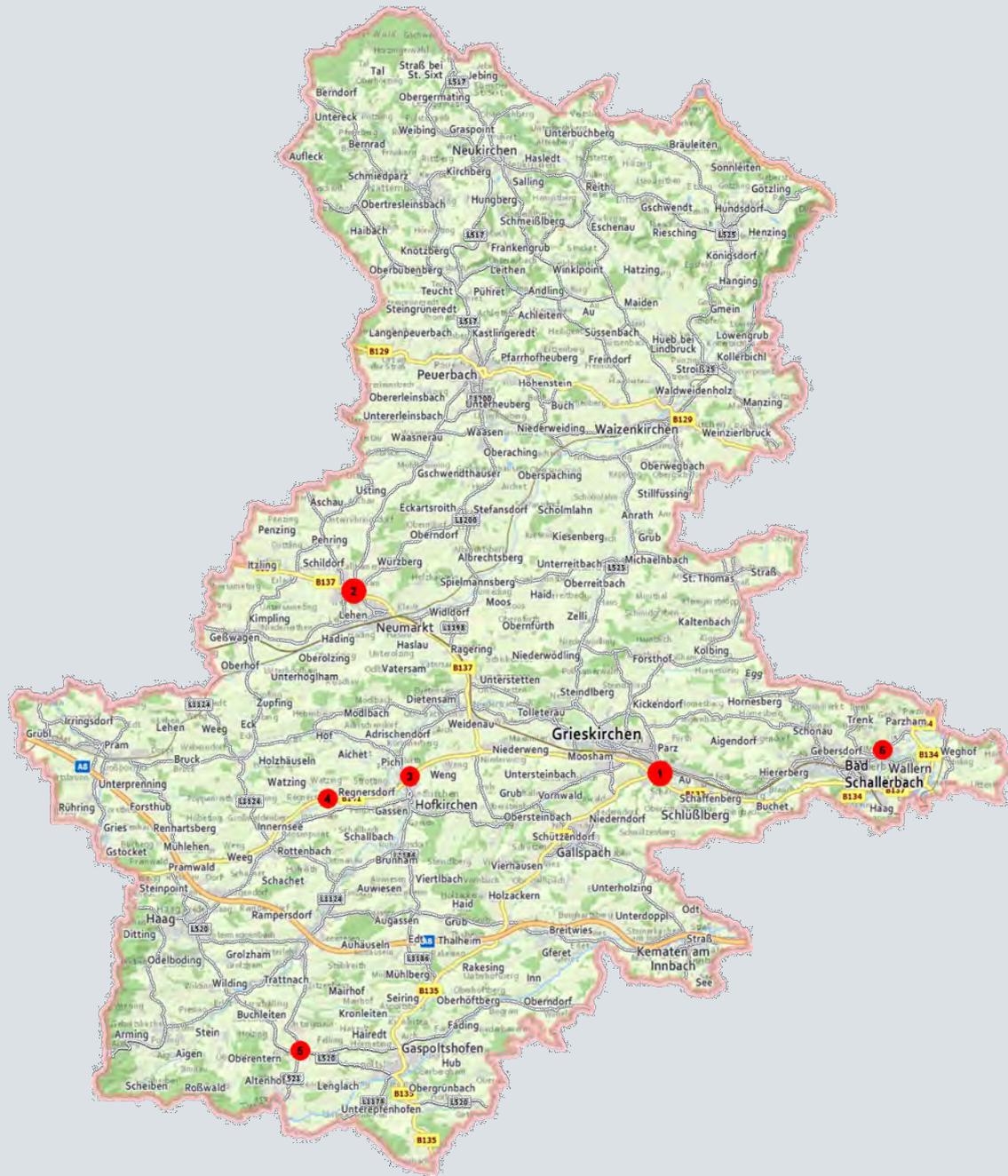
Abb. 9.5

Die Gesamtbeurteilung der Verkehrssituation zeigt einen sehr hohen Anteil der schwächeren Verkehrsteilnehmer/innen (Fußgänger/innen und Radfahrer/innen) sowie einspurigen Kraftfahrzeugen, welche mit 37 % bereits einen großen Anteil der Unfälle mit Personenschäden darstellt.

# Bezirk Grieskirchen



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Grieskirchen



**Unfallhäufungsstellen im Bezirk Grieskirchen**

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	B137 Innviertler Straße	Krztg mit L529 u. B135, km 18,1 - 18,7	4	5	7
2	B137 Innviertler Straße	Lehnerkreuzung u.Krztg m.L1130, km 31,17 - 32,4	5	4	4
3	B141 Rieder Straße	Krztg mit L518, km 2,552 - 2,7	2	2	2
4	B141 Rieder Straße	Freiland Watzing, km 5,36 - 5,61	1	0	2
5	L520 Gaspoltshofener Straße	Krztg m.L520 u.L1180, km 13,4 - 13,5	5	1	1
6	L528 Grieskirchner Straße	Ortsgebiet Wallern, km 15,43 - 15,613	2	0	4

Unfallkenngrößen 2015 - 2017



Abb. 10.2

Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

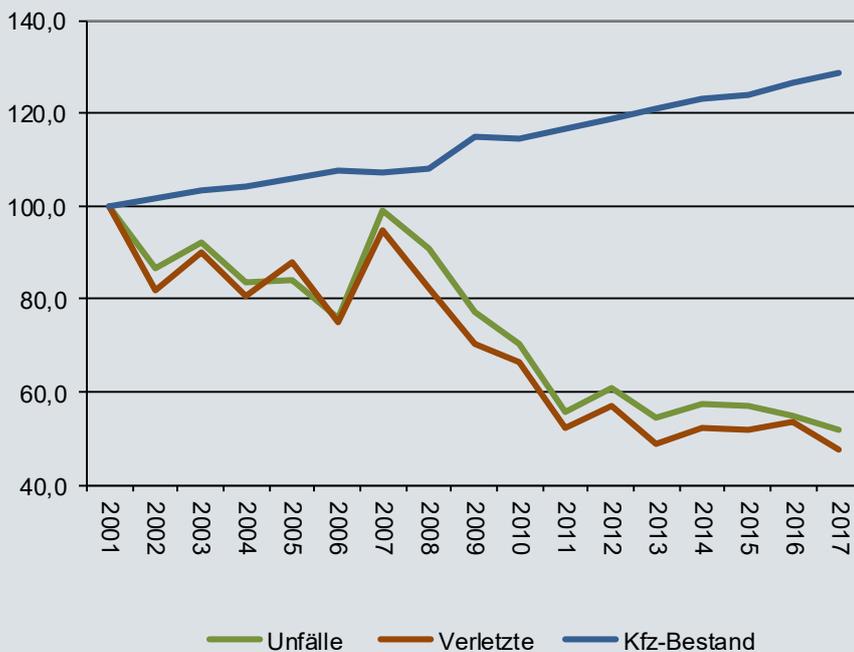


Abb. 10.3

Das Hauptunfallgeschehen im Bezirk konzentriert sich wie beinahe jedes Jahr auf den Hauptrouten der B137 und B141. Verkehrsstärken ca. 20000 Fahrzeugen täglich in beiden Fahrrichtungen erklären diesen Umstand.

Trotz steigender Verkehrsstärke ist bei der Anzahl der Unfälle und bei den Verletzungszahlen ein Rückgang zu beobachten.

Verunglückte nach Fahrzeugart

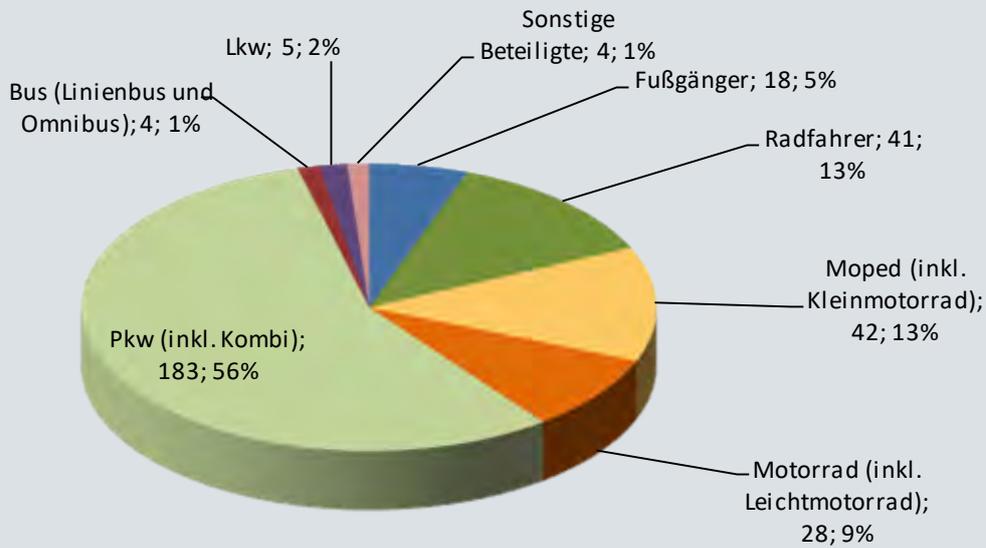


Abb. 10.4

Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

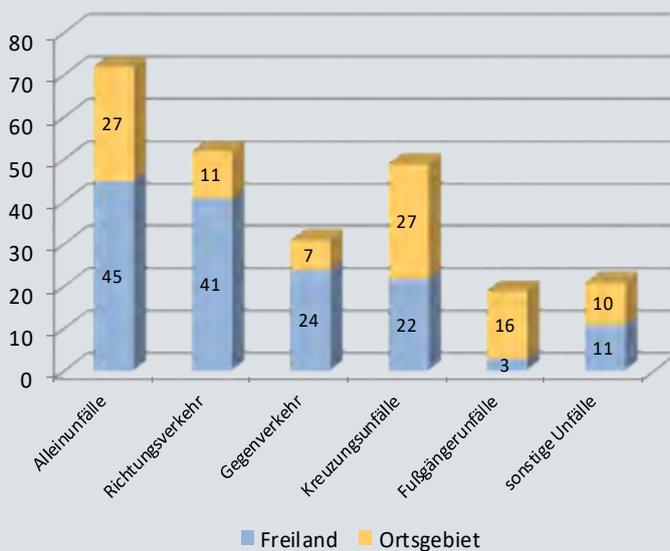
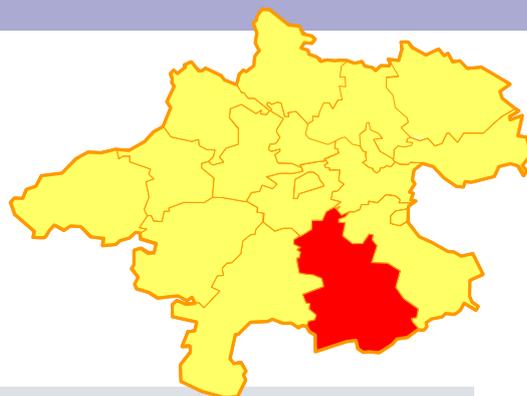


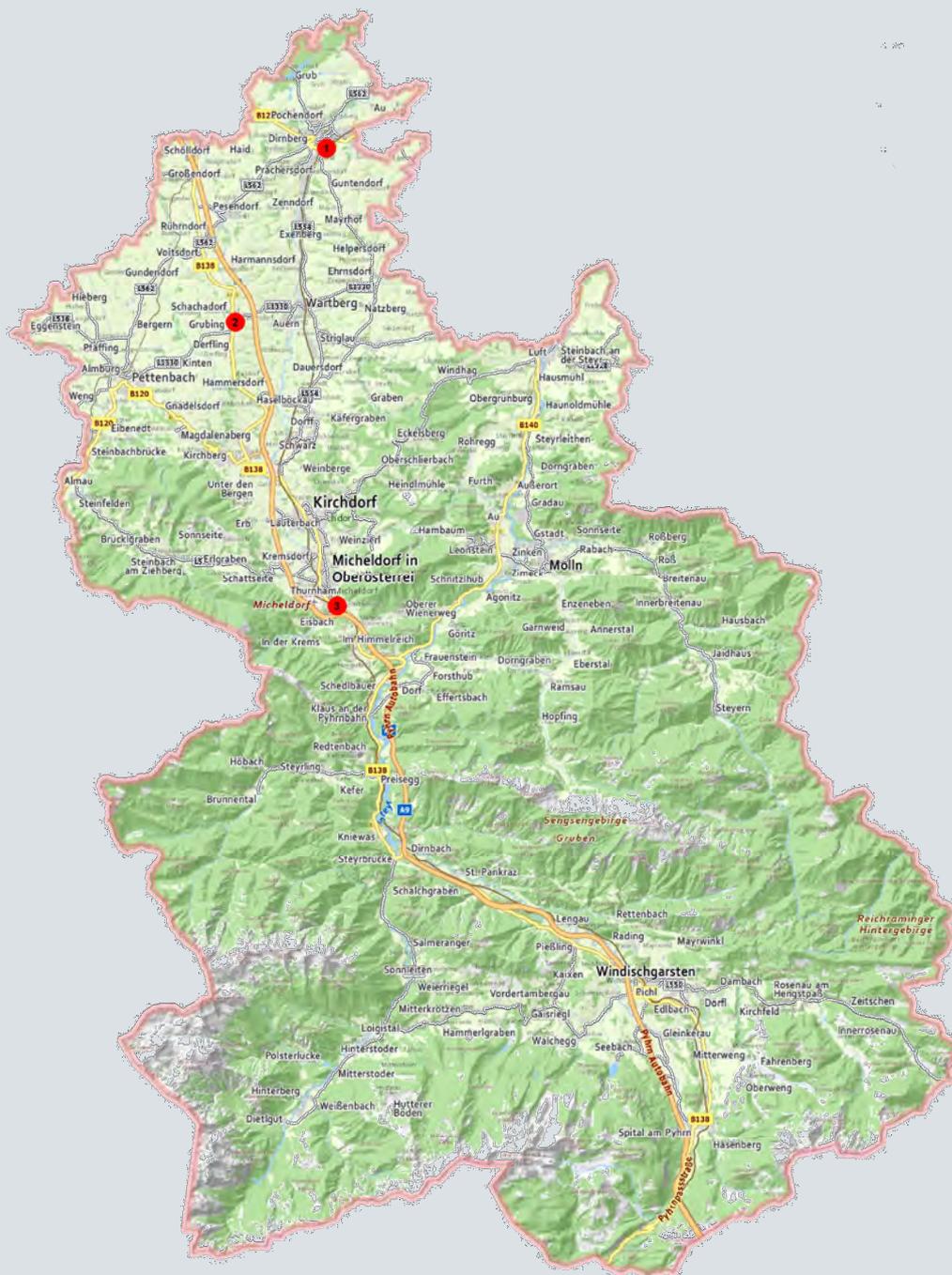
Abb. 10.5

Der Alleinunfall im Freiland bleibt weiterhin dominant. Bei Kreuzungsunfällen im Ortsgebiet ist gegenüber den vergangenen Jahren ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Die Umsetzung baulicher Maßnahmen wie die Einrichtung von Signalanlagen an stark frequentierten Kreuzungspunkten trägt zu dieser Reduzierung bei.

# Bezirk Kirchdorf



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Kirchdorf



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Kirchdorf

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	B122 Voralpenstraße	Krztg. B122 Bad Haller Straße, Greiner Straße, L1334 Guntendorfer Straße, km 58,8 - 59	0	1	3
2	B138 Pyhrnpassstraße	Krztg. B138 Pyhrnpass Straße, L1330 Wartberger Straße, km 22,161 - 22,2	1	0	2
3	B138 Pyhrnpassstraße	Krztg. B138 Pyhrnpass Straße, Pyhrnstraße, 70 km/h, km 37,402 - 37,41	1	0	2

## Unfallkenngrößen 2015 – 2017



Abb. 11.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

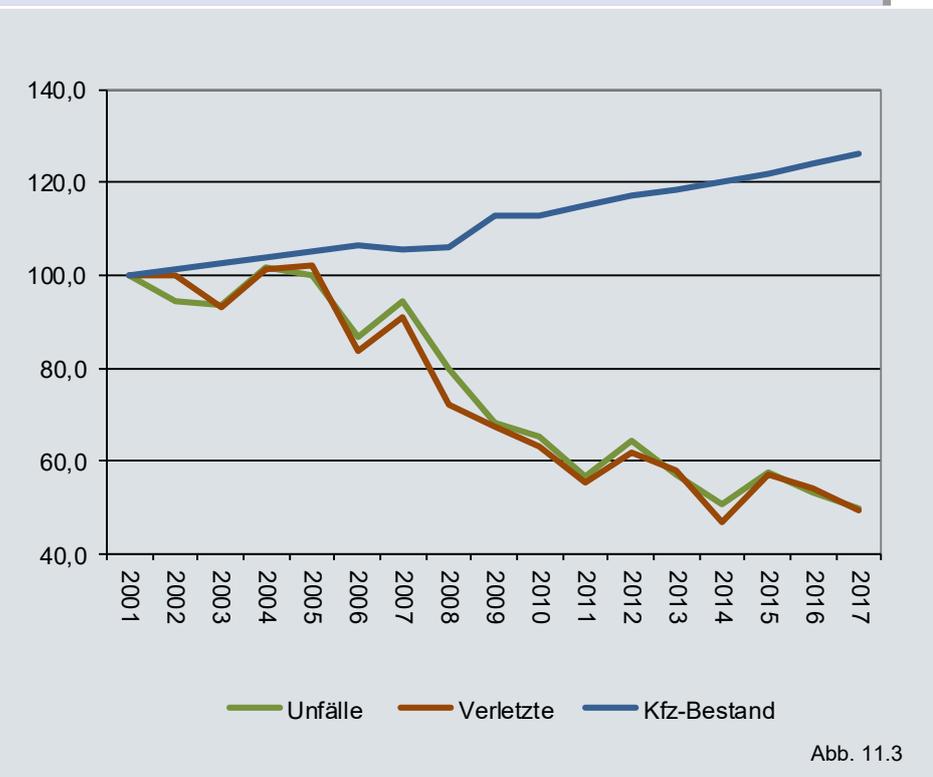


Abb. 11.3

Im Jahr 2017 konnte der Trend der kontinuierlichen Absenkung der Unfallzahlen fortgesetzt werden. Nach einem Anstieg der Unfälle im Jahr 2015 von 222 auf 253 Unfälle mit Personenschaden ist die Anzahl dieser im Jahr 2017 mit 218 rückläufig.

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

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

Im Jahr 2016 erreichte die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer einen Wert von 4 Verunglückten. Nach einem Tiefpunkt im Jahr 2014 mit zwei tödlich Verunglückten stieg die Anzahl im Jahr 2017 auf 9 tödlich verunglückte Verkehrsteilnehmer. Der Wert hat sich somit zum Wert aus dem Jahr 2016 mehr als verdoppelt.

## Verunglückte nach Fahrzeugart

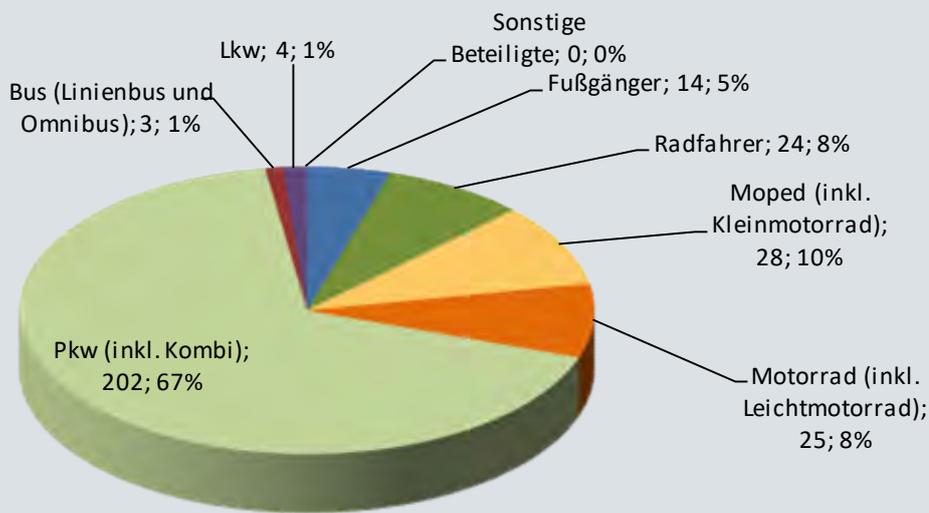


Abb. 11.4

## Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

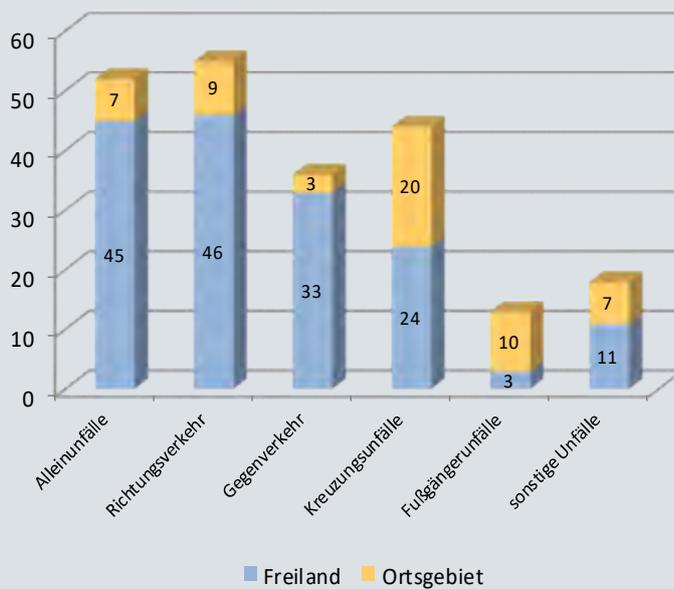


Abb. 11.5

Bei der Auswertung der Verunglückten nach Fahrzeugart wird der Hauptanteil, so wie in den vergangenen Jahren, bei den Personenkraftwagen mit 67 Prozent verzeichnet.

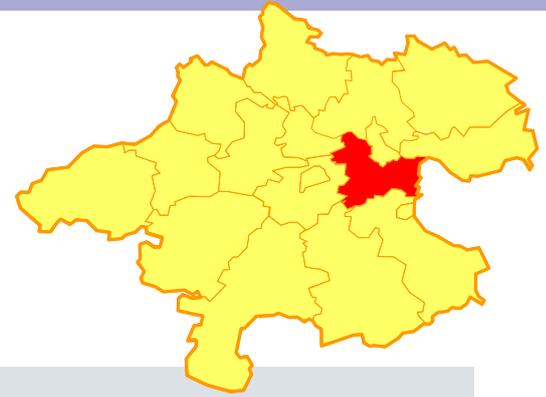
Einen hohen Anteil weisen die Fahrradfahrer mit 8 Prozent und Mopedfahrer mit 10 Prozent auf.

Bei den Fußgängerunfällen wurde eine Absenkung um ein Prozent im Jahr 2017. So betrug der Anteil im Jahr 2017 fünf Prozent.

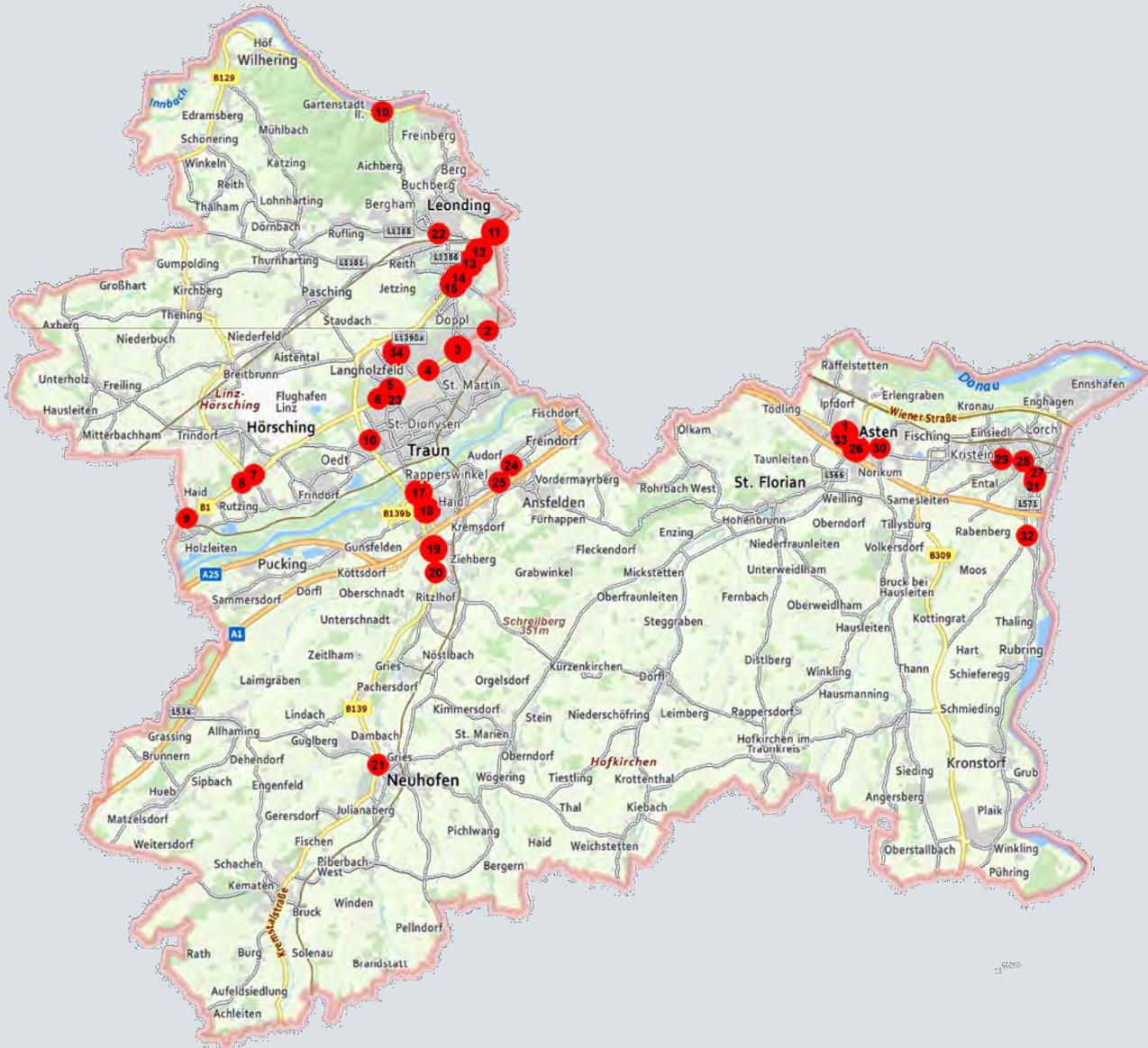
Die Auswertung der Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltypen zeigt einen hohen Anteil von Allein-, Richtungs- und Kreuzungsunfällen im Freiland sowie im Ortsgebiet.

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

# Bezirk Linz-Land



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	B1 Wiener Straße	Asten, VLSA Kreuzung mit Peterbauerstraße, km 173,34 - 173,55	4	5	2
2	B1 Wiener Straße	Leonding, VLSA Kreuzung mit Löwenzahnweg, km 188,4 - 188,64	2	1	3
3	B1 Wiener Straße	Traun, VLSA, Kreuzung mit L1386, km 189,4 - 189,65	4	3	5
4	B1 Wiener Straße	Traun, VLSA, Kreuzung mit Friedhofstraße, km 190,45 - 190,65	2	2	3
5	B1 Wiener Straße	Pasching, VLSA, Traunerkreuzung, km 191,62 - 191,864	6	5	9
6	B1 Wiener Straße	Traun, VLSA, Zufahrt Gewerbepark Wagram, km 192,1 - 192,25	2	3	2
7	B1 Wiener Straße	Hörsching, VLSA, Kreuzung mit B133, km 196,2 - 196,45	3	1	2
8	B1 Wiener Straße	Hörsching, Freiland Kreuzung mit Fischillstraße, km 196,6 - 196,85	0	2	3
9	B1 Wiener Straße	Hörsching, VLSA, Kreuzung mit Trindorfer Straße, km 198,5 - 198,591	2	2	3
10	B129 Eferdinger Straße	Wilhering, Freiland, Kreuzung mit L1386, km 4,6 - 4,81	1	3	4
11	B139 Kremstalstraße	Leonding, VLSA, Kreuzung mit L1227, km 4,225 - 4,4	4	4	5
12	B139 Kremstalstraße	Leonding, VLSA, Schutzweg mit VLSA, Kreuzung mit Haagerfeldstraße, km 4,79 - 5,3	8	2	4
13	B139 Kremstalstraße	Leonding, VLSA, Kreuzung mit Poststraße, km 5,356 - 5,583	6	5	3
14	B139 Kremstalstraße	Leonding, VLSA, Kreuzung mit L1389, km 5,864 - 6,1	3	3	4
15	B139 Kremstalstraße	Leonding, VLSA, Kreuzung mit L1386, km 6,15 - 6,257	4	4	2
16	B139 Kremstalstraße	Traun, Freiland, Kreisverkehr Mitterfeldstraße, km 10,743 - 10,9	1	5	1
17	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, Kreisverkehr Westspange Haid, km 12,8 - 13,05	2	4	4

# Unfallstatistik 2017

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
18	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, OG Haid, Ortsdurchfahrt, km 13,2 - 13,7	9	8	11
19	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, VLSA, Kreuzung mit L1392, km 14,5 - 14,7	4	11	4
20	B139 Kremstalstraße	Ansfelden, Freiland, Kreisverkehr Ritzlhof Ost, km 15,19 - 15,407	3	1	2
21	B139 Kremstalstraße	Neuhofen/Kr. OG, Kreuzung mit L534, km 21,728 - 21,946	4	2	1
22	L1386 Leondinger Straße	Leonding, OG, Kreuzung mit Gerstmayrstraße, km 7,1 - 7,2	2	4	3
23	L1390 Kürnbergstraße	Pasching, VLSA, Kreuzung mit B1, km 11,04 - 11,24	1	2	3
24	L563 Traunuferstraße	Ansfelden, Freiland, Zufahrt Gewerbegebiet, km 4,97 - 5,2	1	3	3
25	L563 Traunuferstraße	Ansfelden, Freiland, Kreuzung mit L1392 A1-Überführung, km 5,6 - 5,82	3	1	2
26	L566 Ipfstraße	Asten, AST Asten Richtung Salzburg, km 1,4 - 1,584	3	5	2
27	L568 Ennser Straße	Enns, OG, Kreisverkehr mit L571, km 167,65 - 167,82	1	1	4
28	L568 Ennser Straße	Enns, OG, VLSA, Kreuzung mit Stadlgasse, km 168,17 - 168,39	4	2	2
29	L568 Ennser Straße	Enns, OG, VLSA, Kreuzung mit Lagerhausstraße, km 168,8 - 169	2	2	2
30	L568 Ennser Straße	Asten, OG, VLSA, Kreuzung mit L1401, km 172,26 - 172,5	0	6	3
31	L571 Kronstorfer Straße	Enns, OG, Kreisverkehr mit L568, km 0,031 - 0,28	2	1	4
32	L571 Kronstorfer Straße	Enns, Freiland, Kreuzung mit L1404, km 1,67 - 1,8	0	1	4
33	Krztg. Handelsring - Nr. 8- 10	Asten, Zufahrt Frunpark, Handelsring 8 -10	3	2	2
34	Krztg. Plus-Kauf-Straße - Nr. 7	Pasching, Zufahrt Plus-City, Pluskaufstraße 7	3	5	3



## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

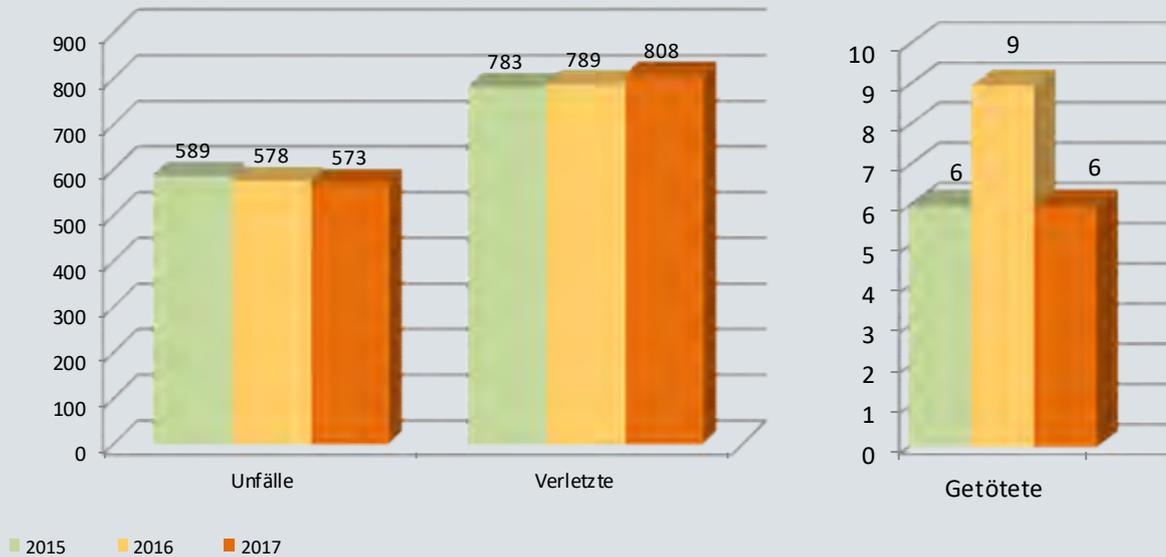


Abb. 12.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

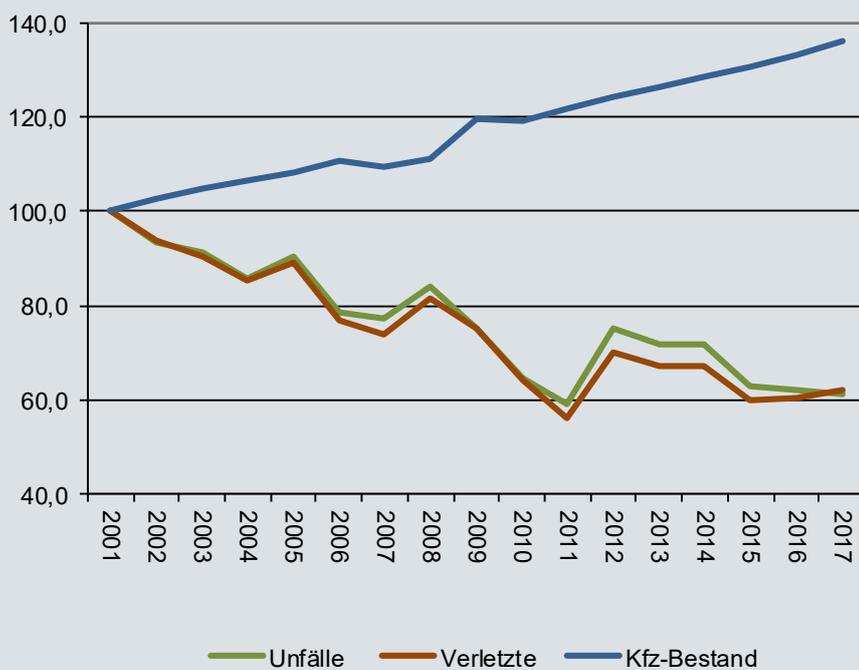


Abb. 12.3

Durch den laufenden Wohnungs- und Siedlungsbau sowie die Geschäfts- und Betriebsansiedlungen im Großraum Linz verdichtete sich das Straßennetz bei stetig steigenden Verkehrszahlen in den letzten Jahren massiv. Durch die straßenbaulichen Maßnahmen zur Entschärfung unfallträchtiger Straßenabschnitte sowie Umfahrungsprojekte wurde seit dem Jahr 2001 eine merkbare Senkung der Unfallzahlen bei gleichzeitig massiver Steigerung der Verkehrsbelastung erreicht.

### Verunglückte nach Fahrzeugart

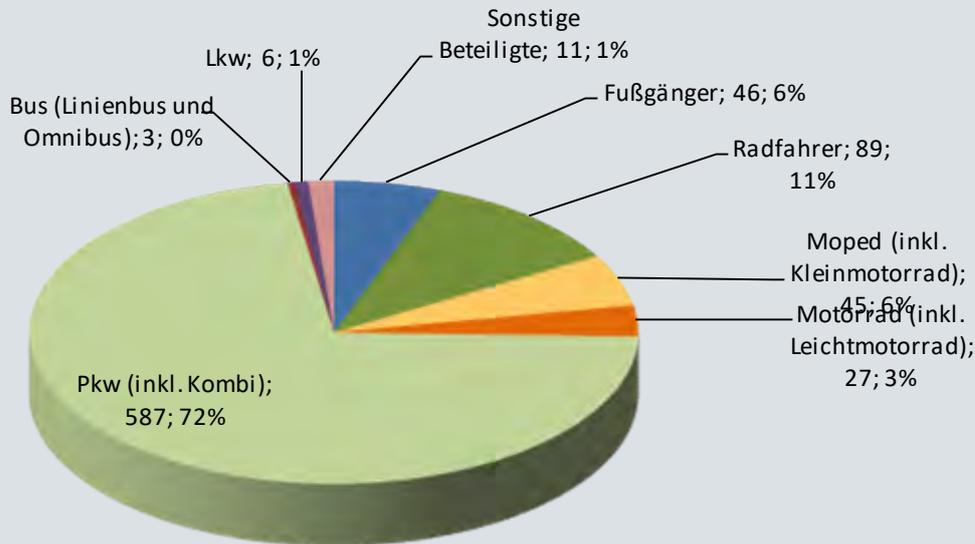


Abb. 12.4

### Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

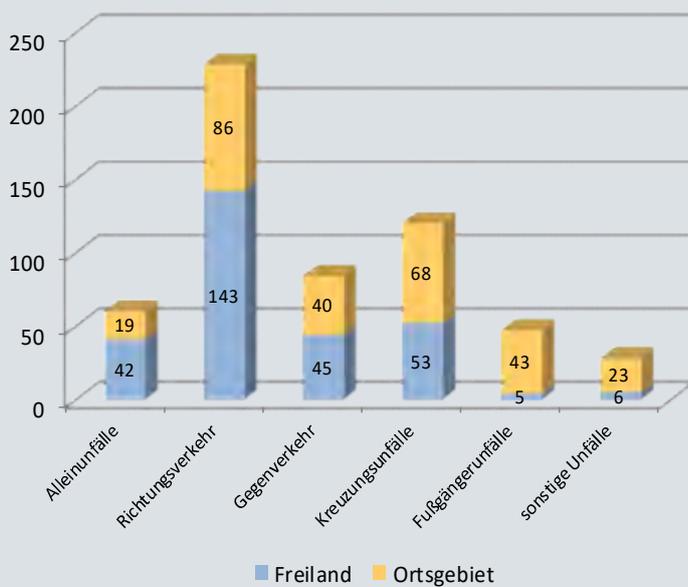
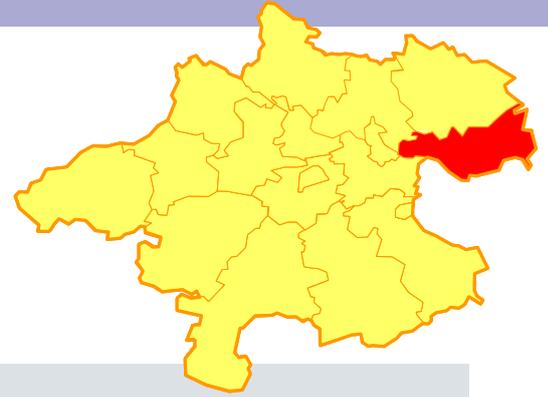


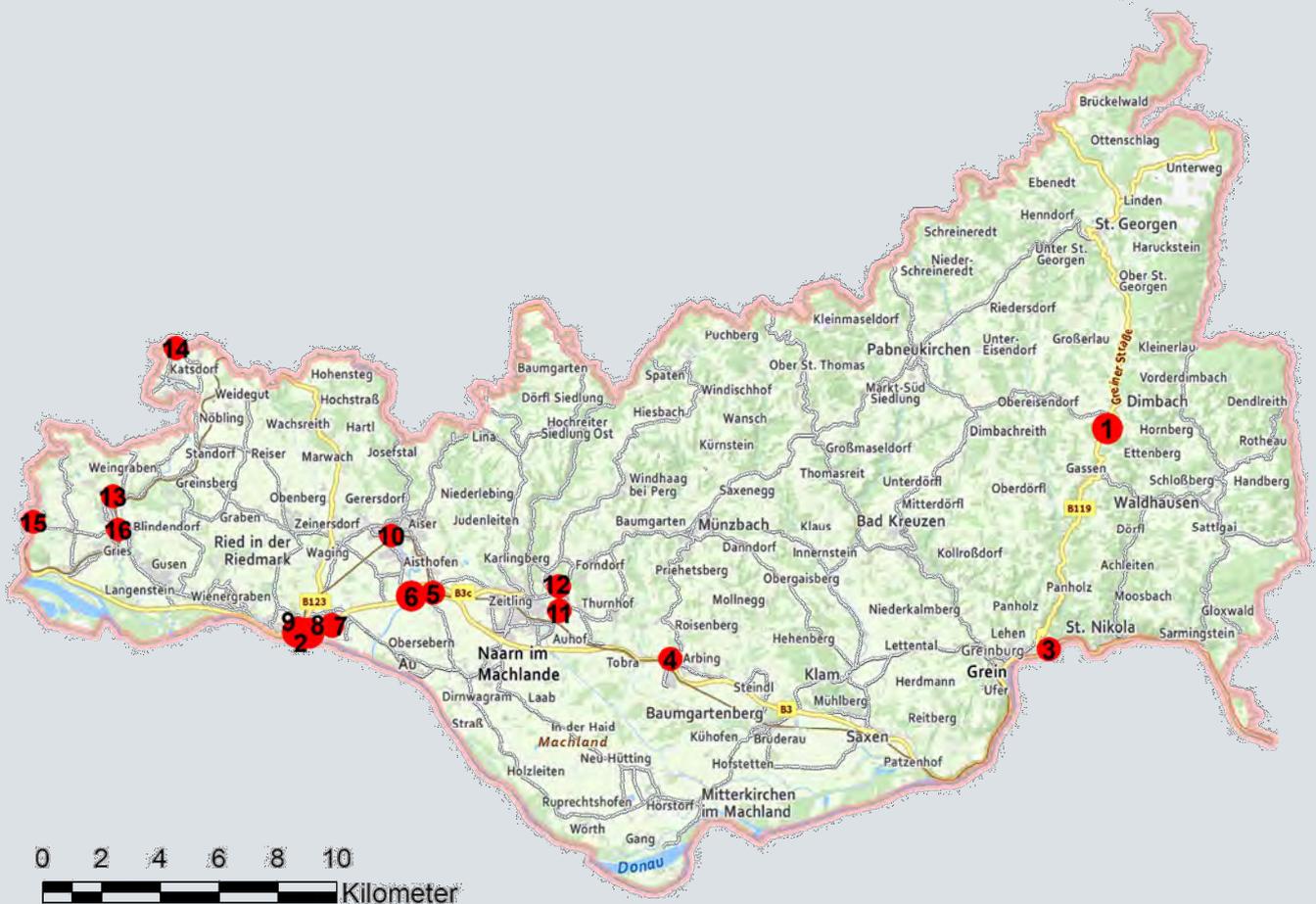
Abb. 12.5

Der Unfalltyp Kreuzungsunfall und Richtungsunfall innerhalb von Ortsgebieten ist im Bezirk Linz – Land vorherrschend, dies ist auf das engmaschige Straßennetz im Zentralraum Linz-Umgebung zurückzuführen. Trotz größtenteils bestehender Gehsteige und Fußgängerübergänge sowie Radwegen sind auffallend viele Fußgänger und Radfahrer an Unfällen beteiligt.

# Bezirk Perg



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Perg



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Perg

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2014	2015	2017
1	B119 Greiner Straße	Bereich Hornberg, km 22,2 - 22,3	5	3	2
2	B123 Mauthausener Straße	Bereich Brückenstraße, km 5,38 - 5,61	4	2	4
3	B3 Donaustraße	Bereich vor Krzg. B119, km 187,35 - 187,6	0	2	4
4	B3 Donaustraße	Krzg L1428, km 205,183 - 205,36	2	1	3
5	B3 Donaustraße	Bereich Anbindung Oberwagram, km 214,039 - 214,24	1	2	3
6	B3 Donaustraße	Krzg Furth, km 214,8 - 214,99	4	2	4
7	B3 Donaustraße	Bereich Reiferdorf, km 218,57 - 218,73	0	0	5
8	B3 Donaustraße	Krzg. B123, km 219,278 - 219,814	4	8	6
9	B3 Donaustraße	Bereich Donaupark, km 219,85 - 220,033	7	3	4
10	L1415 Aisttalstraße	Krzg. Schwertberger Straße, km 1,939 - 2,18	2	3	2
11	L1423 Münzbacher Straße	Anbindung B3 bis Machlandstraße, km 0,001 - 0,166	1	3	3
12	L1423 Münzbacher Straße	Bereich 1. Grünbrücke, km 0,962 - 1,2	2	1	2
13	L1463 Gusentalstraße	Kurvenbereich Gemeindestr. Lungitzer Straße, km 1,151 - 1,385	2	1	2
14	L1463 Gusentalstraße	Krzg. Breitenbruckerstraße, km 9,784 - 10,03	2	2	2
15	L569 Pleschinger Straße	Kurvenbereich Luftenbergerstraße, km 9,4 - 9,602	0	2	3
16	L569 Pleschinger Straße	Marktplatz, km 12,764 - 12,92	0	4	3

## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

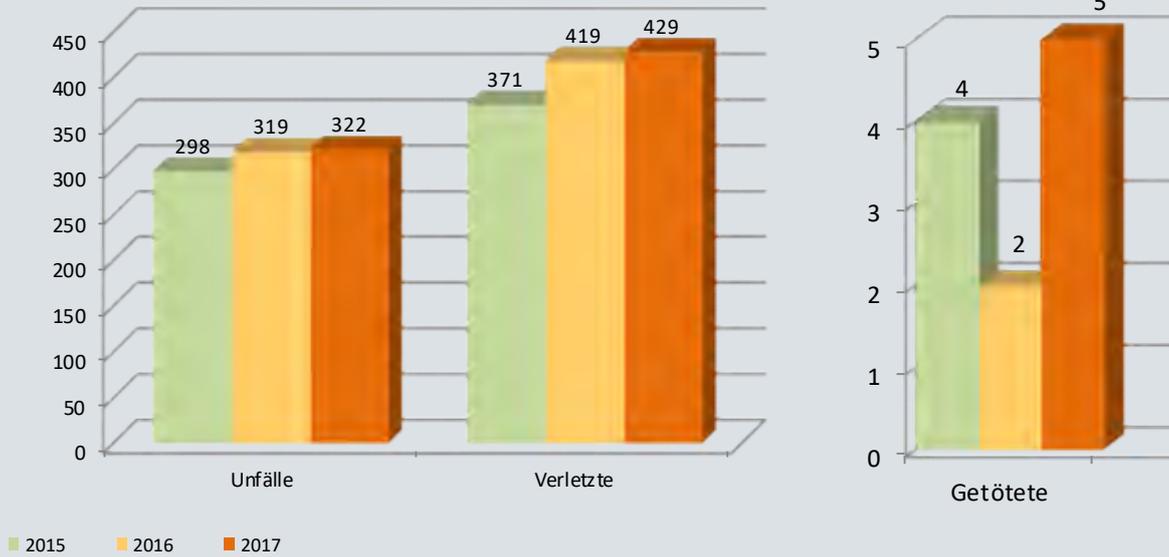


Abb. 13.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

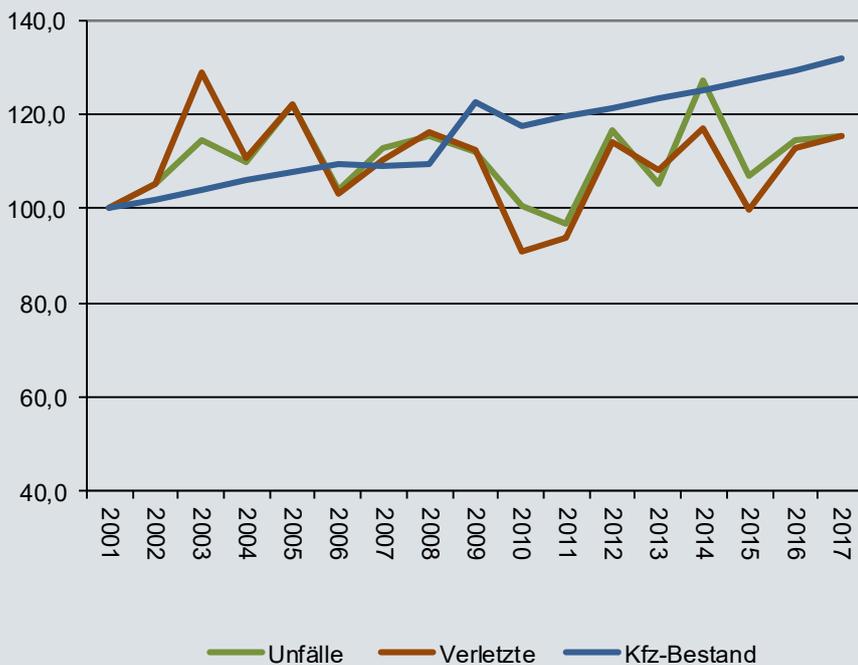


Abb. 13.4

Die Unfalls- und auch Verletztenszahlen weisen leider einen Aufwärtstrend auf. Bei den tödlichen Unfällen ist nach dem starken Rückgang im Vorjahr die Anzahl wieder auf fünf Getötete gestiegen, wobei auffallend ist, dass 4 einspurige Fahrzeuge beteiligt waren. Das Unfallgeschehen im Bezirk ist durch die B3 geprägt, hier ereignen sich bedingt durch die höhere Verkehrsdichte sowie das Geschwindigkeitsniveau die meisten Unfälle.

### Verunglückte nach Fahrzeugart

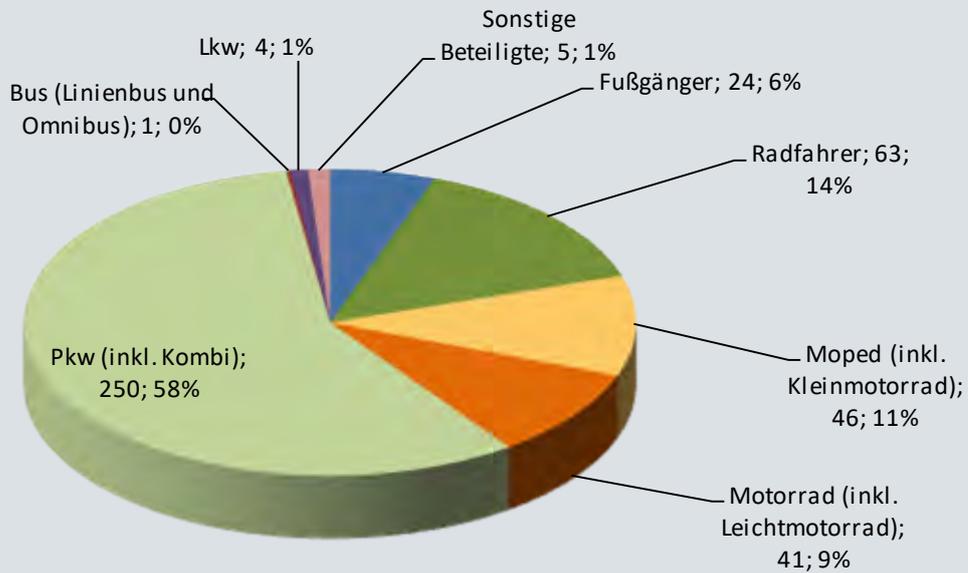


Abb. 13.4

### Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

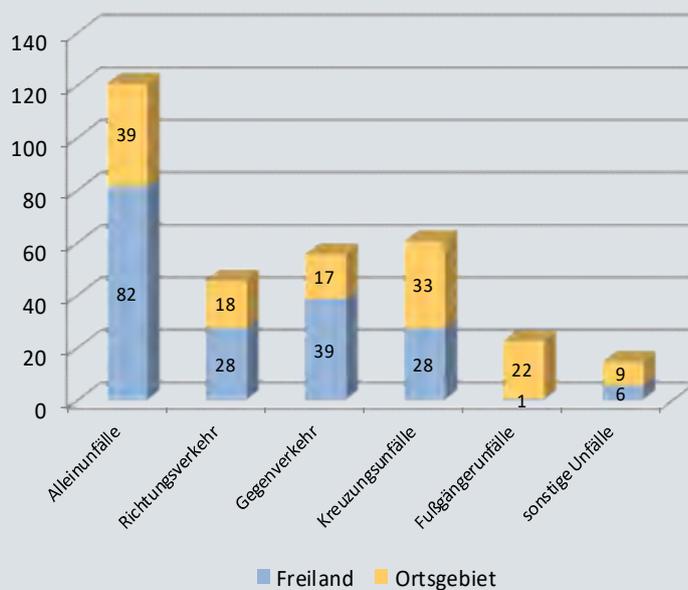
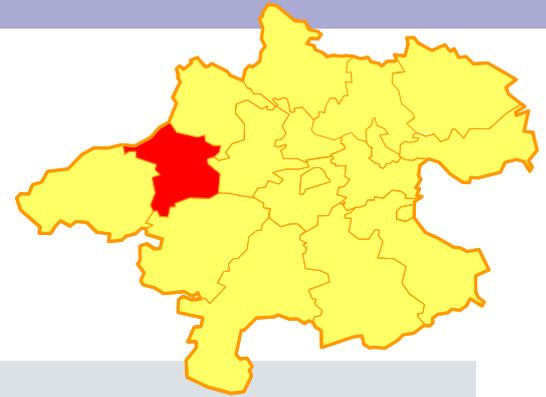


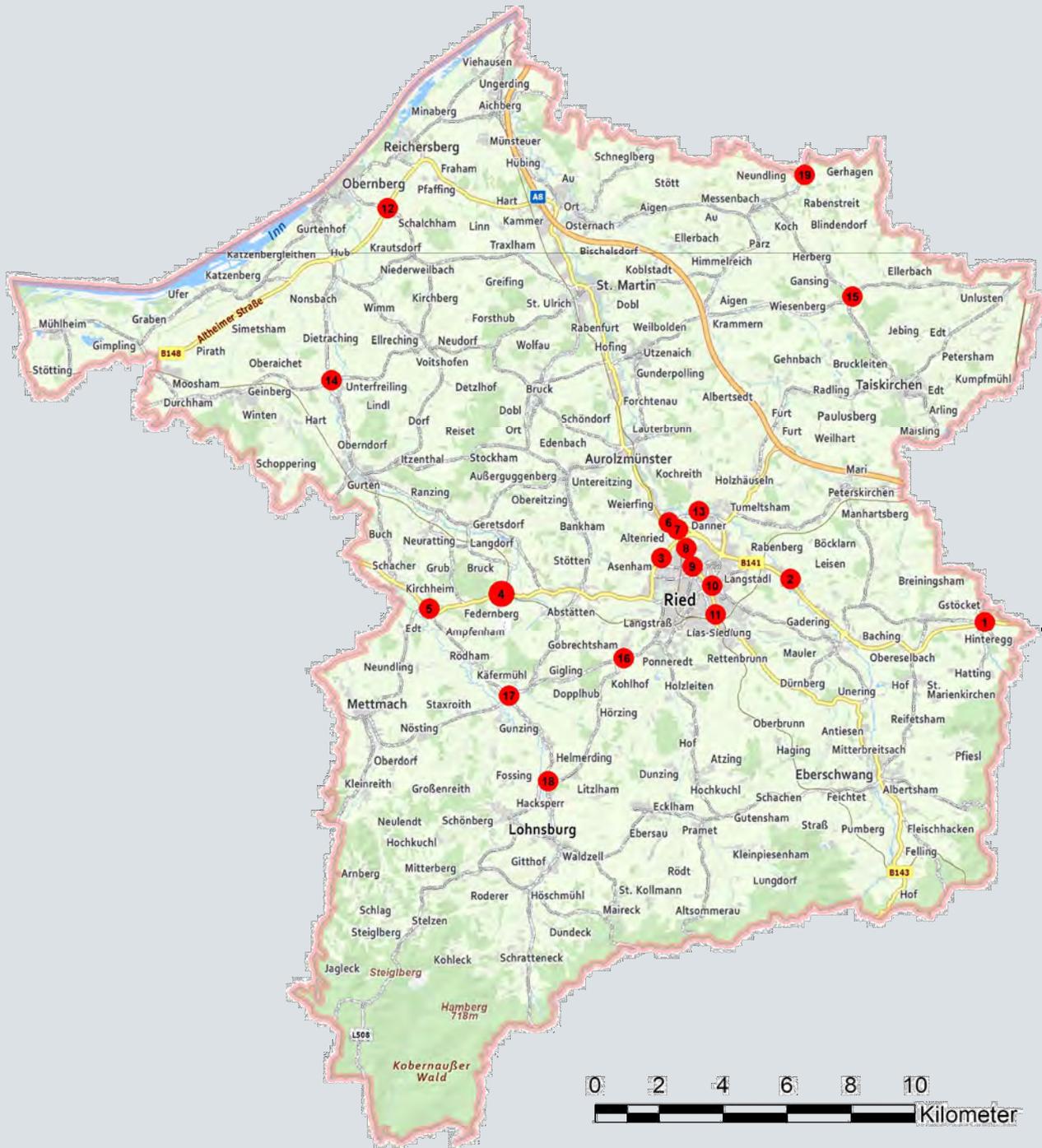
Abb. 13.5

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

# Bezirk Ried



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Ried



**Unfallhäufungsstellen im Bezirk Ried**

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	B141 Rieder Straße	Gde. Geiersberg, Pramerdorf, km 13,000-13,681	4	4	1
2	B141 Rieder Straße	Gde. Hohenzell, Gewerbegebiet, km 20,95 - 21,05	2	3	1
3	B141 Rieder Straße	Gde. Ried i. I., Ausfahrt Kasernstraße B 141, km 25,67 - 25,907	2	1	3
4	B141 Rieder Straße	Gde. Mehrnbach, Baching, km 31,830- 32,250	5	3	3
5	B141 Rieder Straße	Gde. Kirchheim, Kraxenberg, Krzg. L1065, km 34,400-34,499	2	2	2
6	B143 Hausruckstraße	Gde. Aurolzmünster, Weierfing, km 11,080-12,110	2	3	2
7	B143 Hausruckstraße	Gde. Aurolzmünster, Weierfing, Auffahrt zur Umfahrung Ried i. I., km 13,02-13,144	1	2	1
8	B143 Hausruckstraße	Gde. Ried i. I., Einfahrt aus der B143 zur Umfahrung Ried i. I., km 13,02-13,144	4	1	2
9	B143 Hausruckstraße	Gde. Ried i. I., Ausfahrt Kreisverkehr, Schärdinger Straße, km 13,640-13,840	4	2	0
10	B143 Hausruckstraße	Gde. Ried i. I., Ausfahrt Promenade in die B143, km 14,883-14,905	2	0	2
11	B143 Hausruckstraße	Gde. Ried i. I., Ausfahrt Schwimmbadstraße B143, km 15,735-15,830	1	1	3
12	B148 Altheimer Straße	Gde. Mörschwang, Kreuzung B148 Altheimer Straße L1109 Mörschwanger Straße, km 6,084-6,150	1	1	2
13	L1082 Maria-Aicher-Straße	Gde. Aurolzmünster, Kreuzung L1082 Maria-Aicher-Straße B141 Knoten Maria Aich, km 1,000-1,093	0	2	2
14	L1087 Wippenhamer Straße	Gde. St. Georgen/Obbg., Krzg. L1102, km 10,000-10,216	2	2	2
15	L1121 Lambrechtener Straße	Gde. Lambrechten, Krzg. L1104 Hochschacher Straße, km 9,882-10,060	1	1	3
16	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Neuhofen i. I., Gobrechtsham, km 2,878-3,090	2	3	0
17	L503 Oberinnviertler Straße	Gde. Mehrnbach, Riegerting, Krzg. L1065, km 6,800-7,000	0	5	3
18	L508 Kobernaußer Straße	Gde. Lohnsburg, Krzg. L1064 und L1065, km 24,998-25,240	4	1	1
19	L514 Andorfer Straße	Gde. Lambrechten, Krzg. L1104, km 9,882-10,060, km 9,882 - 10,04	2	2	1

## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

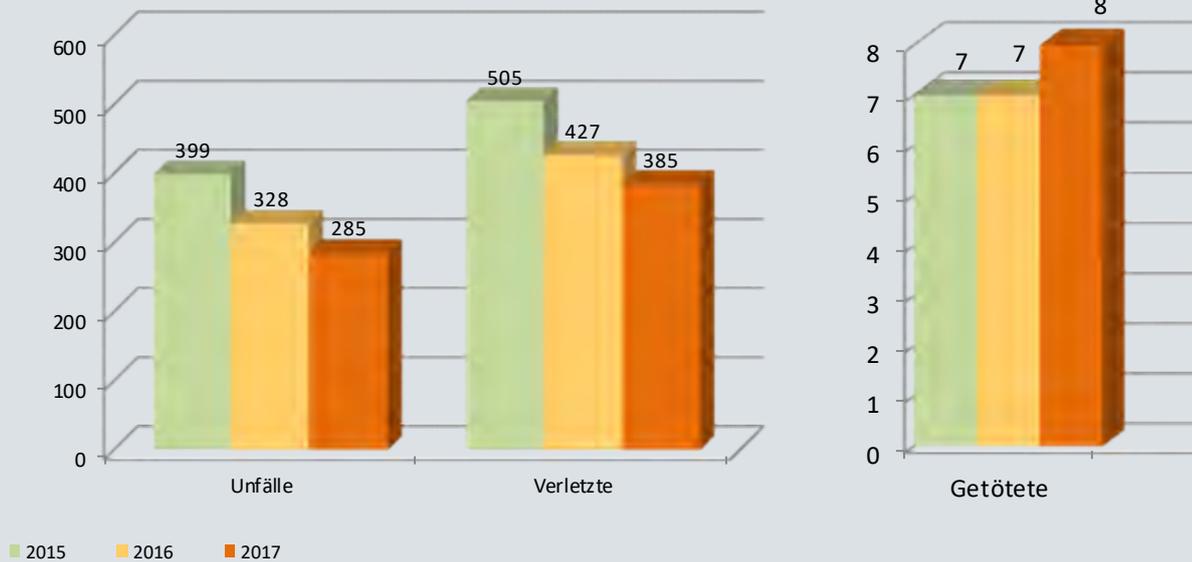


Abb. 14.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

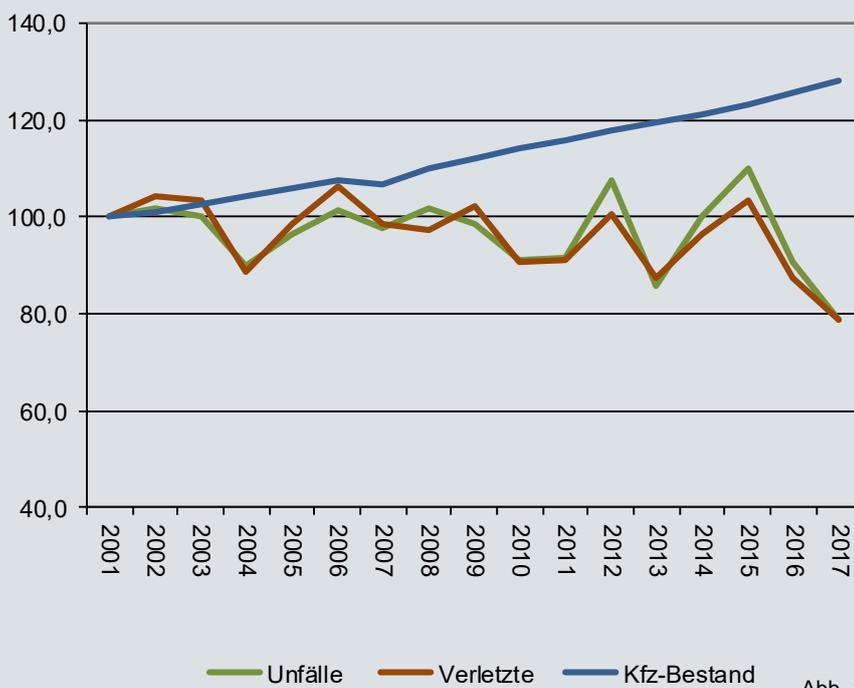


Abb. 14.3

Die Liste der alljährlich erfassten Unfallhäufungsstellen ist nahezu unverändert, wobei wiederum die Landesstraßen B hervorstechen. Die Anzahl der bei Verkehrsunfälle 285 ist leicht zurückgegangen. Die verunglückten Personen sind um 41 Verletzte zurückgegangen. Verschiedene bauliche Maßnahmen die gesetzt wurden und auch Regulierungsmaßnahmen haben sich nachhaltig bewiesen.

## Verunglückte nach Fahrzeugart

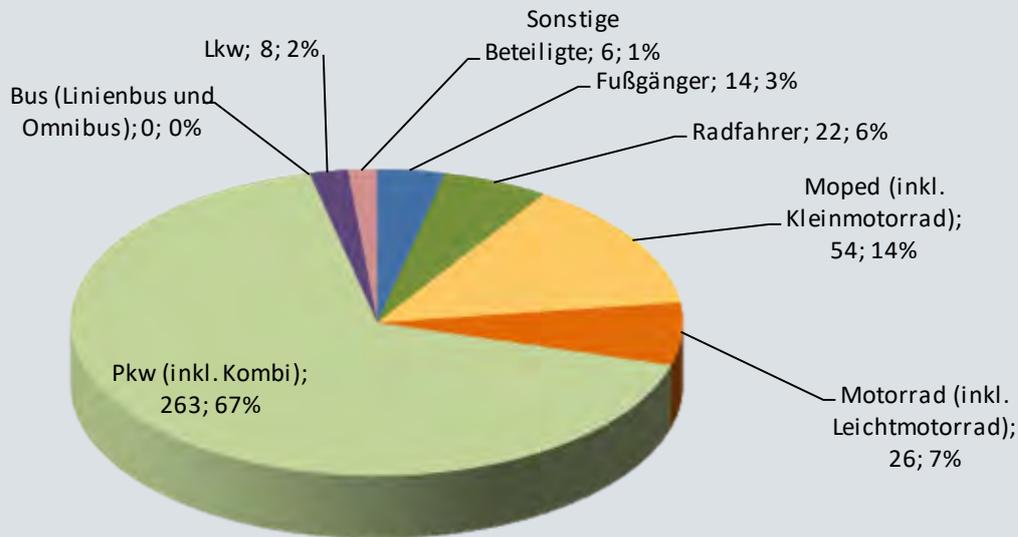


Abb. 14.4

## Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

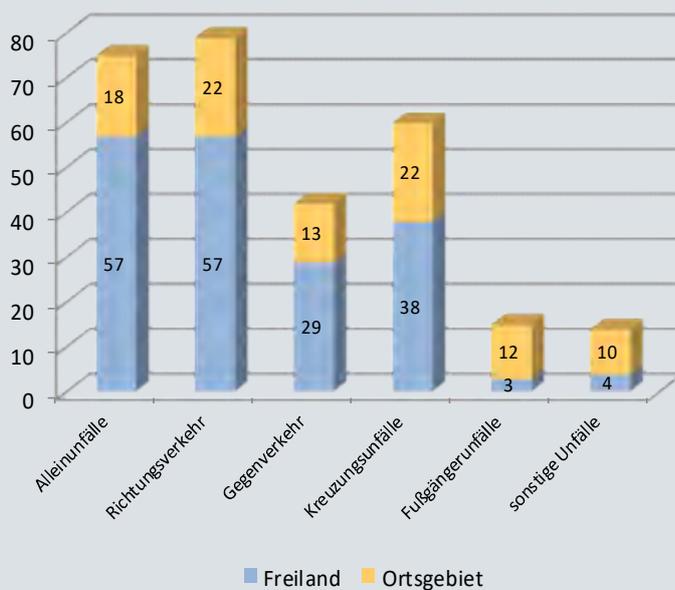
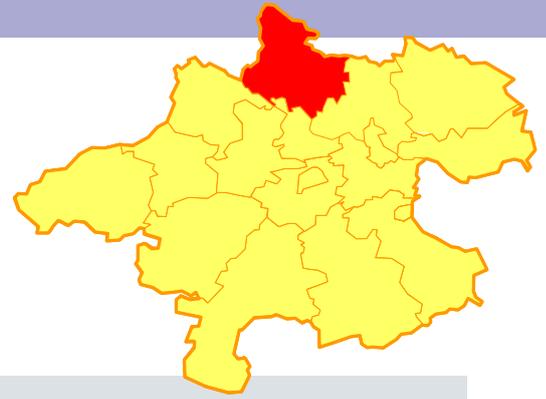


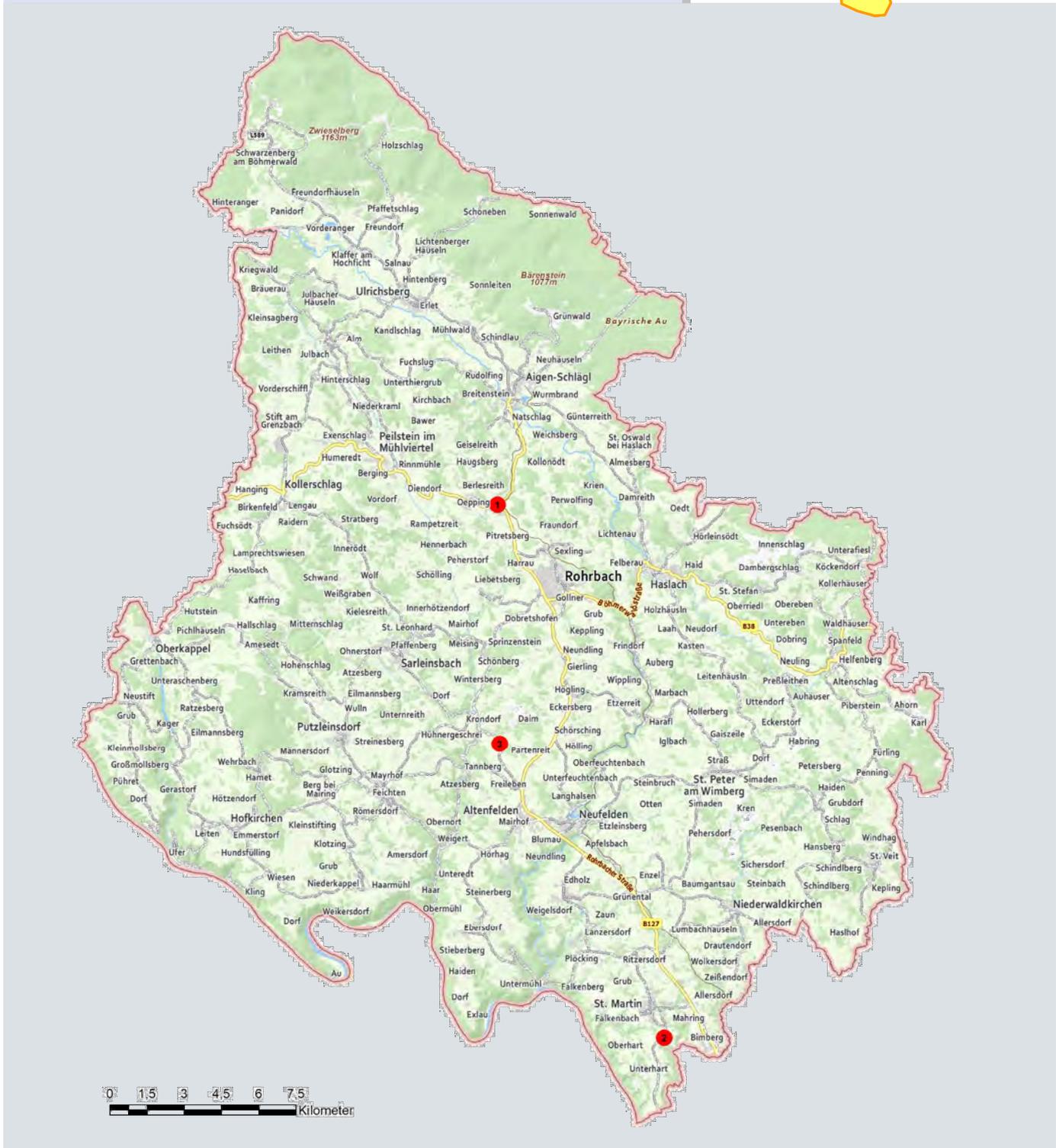
Abb. 14.5

Die Abkommensunfälle (Alleinunfälle) waren bereits in der Vergangenheit die häufigste Unfallursache. Zurückgegangen ist auch die Anzahl der Kreuzungsunfälle. Den unfallträchtigsten Straßenzug stellt weiterhin die B143 Hausruck Straße dar. Hinsichtlich der verunglückten Personen nach Fahrzeugarten blieben bei Verkehrsunfällen mit einspurigen Kraftfahrzeugen und Fußgängern etwa gleich. Die Zahl der verunglückten Radfahrer ging leicht zurück.

# Bezirk Rohrbach



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Rohrbach



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Rohrbach

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	B38 Böhmerwald Straße	Krztg. mit B127 bei Oepping, sogen. Grill-Krztg. Freiland 80 km/h- Geschwindigkeitsbeschränkung Str.km 157,75 - 157,80	1	4	1
2	L1507 Landshaager Straße	Freiland, Linkskurve vor Ortschaft Reith, Gde. St. Martin i.M. Str.km 5,478 - 5,550	0	2	2
3	L1525 Haselbacher Straße	Kurven im Freiland zw. Ortschaften Haselbach + Hühnergesschrei Str.km 2,039 - 2,200	2	2	3

## Unfallkenngrößen 2015 - 2017



Abb. 15.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

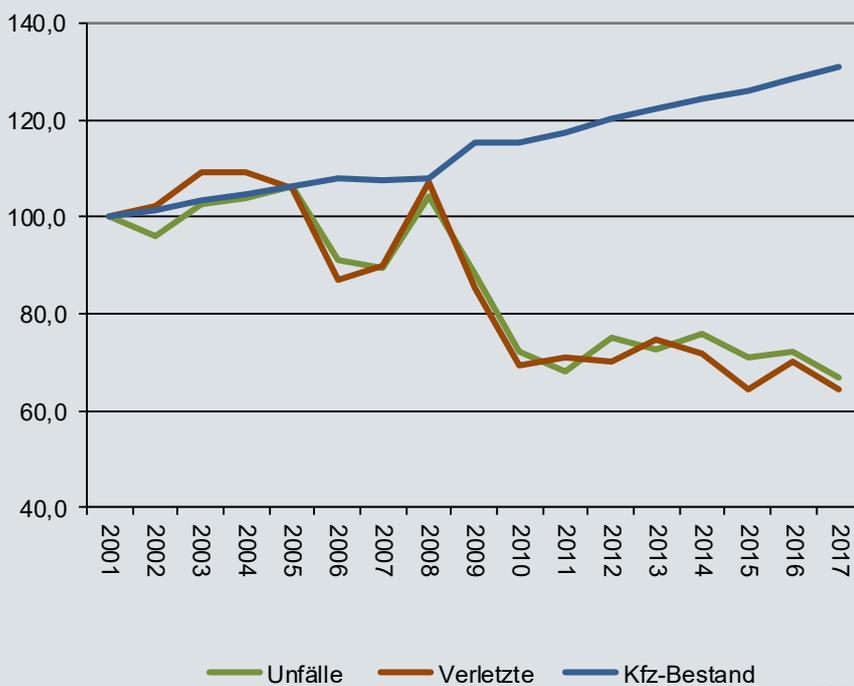


Abb. 15.3

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Bezirk Rohrbach liegt im Jahr 2017 etwas unter dem Durchschnitt der letzten Jahre am niedrigsten Stand wie im Jahr 2011. Obwohl sich die Anzahl der dabei verletzten VerkehrsteilnehmerInnen auf den niedrigsten Stand (seit 1990) verringert hat, bleibt die Anzahl der schwer Verletzten fast gleich, wobei die Verletzungsschwere nicht nur von der passiven Sicherheit in den Kfz, sondern auch von Zufälligkeiten abhängt.

Dies gilt insbesondere auch für die Anzahl der Verkehrstoten, die erfahrungsgemäß nicht proportional zum Unfallgeschehen ist und sich meist nicht an Unfallhäufungsstellen ereignen. Im Jahr 2017 waren im Bezirk Rohrbach vier Verkehrstoten zu verzeichnen, was ebenfalls im Schnitt der letzten Jahre mit den wenigsten Verkehrstoten seit 1990 liegt.

Dabei ist auffällig, dass es sich um Gegenverkehrsunfälle (einer 18 jährigen Pkw-Lenkerin sowie einer 73 jährigen MitfahrerIn jeweils bei winterl. Fahrbahnverhältnissen, eines Motorradlenkers und einer 72 jährigen Mofa-Lenkerin) handelt.

### Verunglückte nach Fahrzeugart

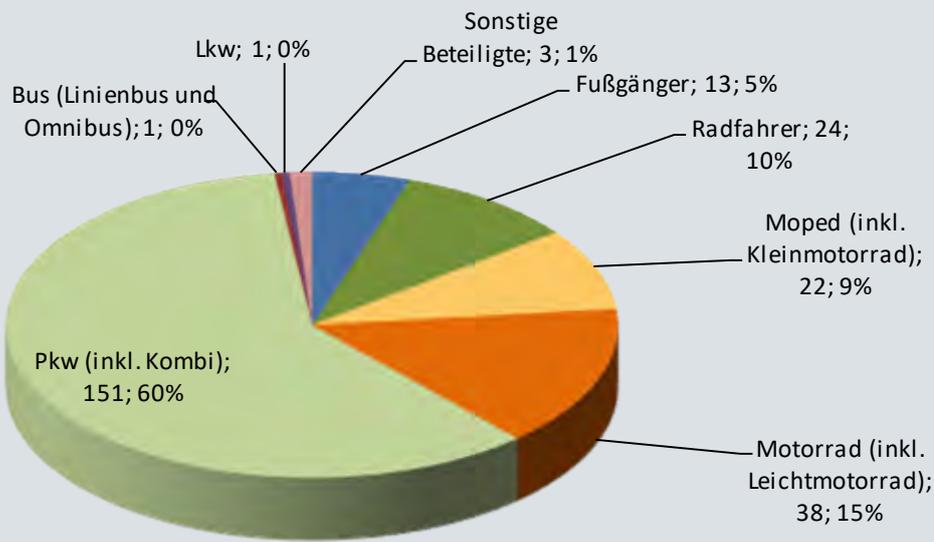


Abb. 15.4

### Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

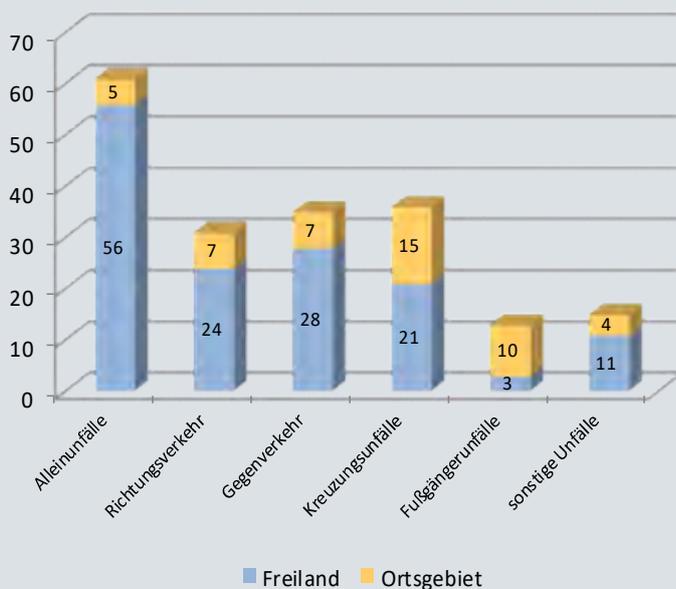
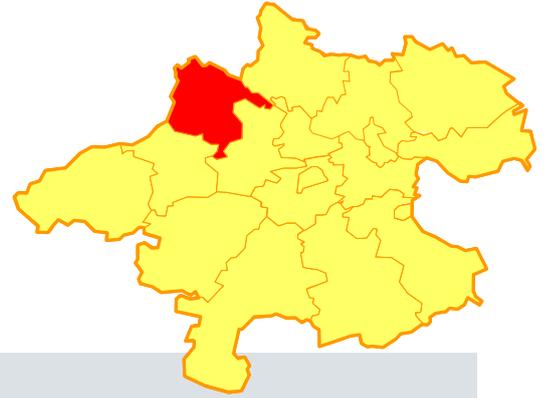


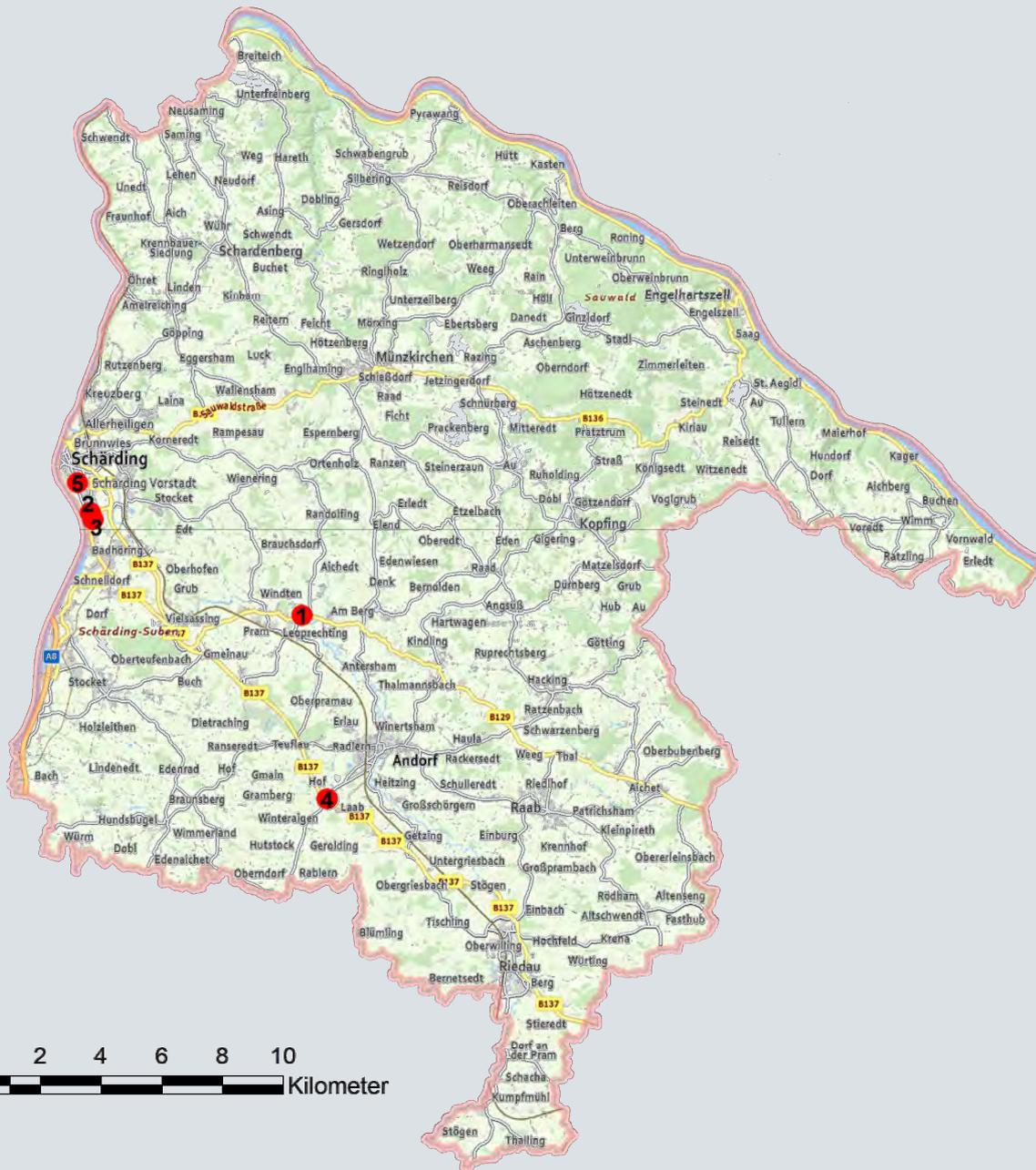
Abb. 15.5

Nach der niedrigsten Anzahl (seit 1995) im Jahr 2014 liegt die Anzahl der Unfälle mit FußgängerInnen im Jahr 2017 wieder im langjährigen Durchschnitt. Nach einer geringen Anzahl im Jahr 2015, haben sich die Unfälle mit Beteiligung von RadfahrerInnen auch im Jahr 2017 wieder erhöht, wobei es sich bei knapp der Hälfte jedoch um Alleinunfälle ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer handelt. Die Verkehrsunfälle durch Abkommen (unangepasste Geschwindigkeit), die überwiegend im Freiland passieren und die Hauptunfallursache darstellen, haben von durchschnittlich 1/3 seit dem Jahr 2012 auf über 40% ständig zugenommen, und sich im Jahr 2017 erstmals wieder verringert. Nach Anstiegen im Jahr 2016 ist zwar bei den Gegenverkehrsunfällen eine Verringerung, sogar unter dem Durchschnitt der Vorjahre, jedoch bei den Kreuzungsunfällen eine weitere leichte Zunahme zu verzeichnen. Seit 2003 war im Jahr 2016 erstmals eine merkliche Verringerung der Verkehrsunfälle mit Mopeds zu verzeichnen und hat sich im Jahr 2017 sogar auf den niedrigsten Stand verringert, wogegen die Verkehrsunfälle mit Motorrädern zugenommen hat.

# Bezirk Schärding



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Schärding



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Schärding

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	B129 Eferdinger Straße	Ortszentrum Taufkirchen a.d. Pram, von Krzg. Gde.Str. Mühlgasse bis (nach) Zufahrt Marktplz. Str.km 67,430 - 67,550	1	1	2
2	B149 Subener Straße	Ortsgebiet St. Florian a.l. Str.km 0,725 - 0,850 Kreisverkehr mit L1143 Otterbacher Str. Str.km 16,340	1	1	1
3	B149 Subener Straße	Freiland, 70 km/h- Geschw.Beschränkung, Krzg. mit Höbmansbacher Gde.Str. (zwei Äste) Str.km 1,010 - 1,100	1	0	4
4	L514 Andorfer Straße	Freiland, 70 km/h-Geschw. Beschr. Krzg. mit GW Laab und GW Niederhartwagen (niveaufreie) Krzg. / Unterführung / Rampe zur B137 Innviertler Str. Str.km 13,650 - 13,740	1	0	3
5	L1143 Otterbacher Straße	Ortsgebiet Schärding zw. Krzg. mit Schwanthaler Gde.Str. und Krzg. Mit Fritz-Holzinger Gde.Str. bei Lidl-Markt und JET-Tankstelle Str.km 15,205 - 15,325	4	1	1

## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

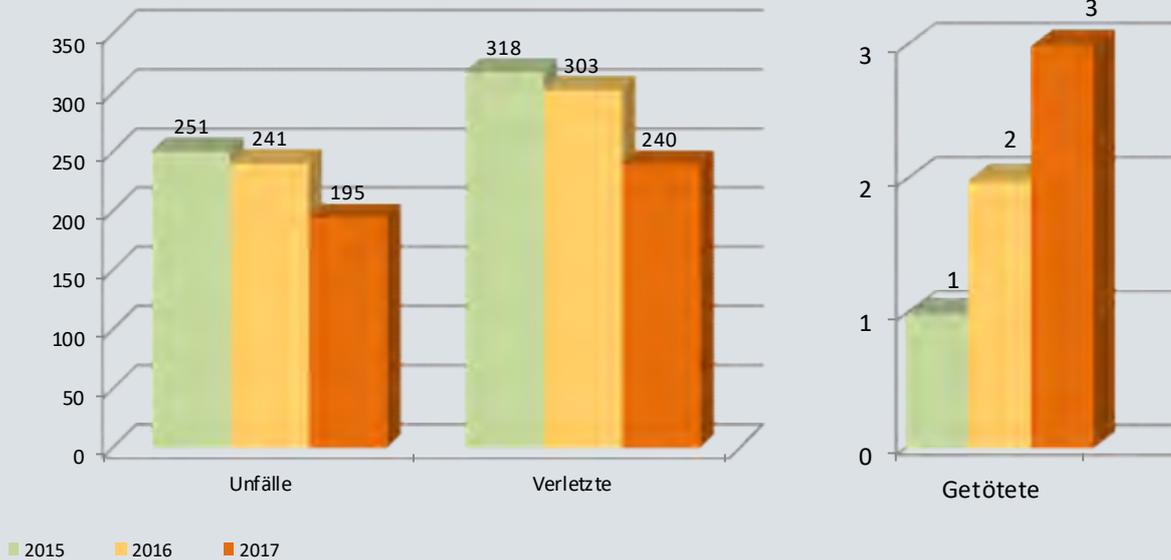


Abb. 16.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

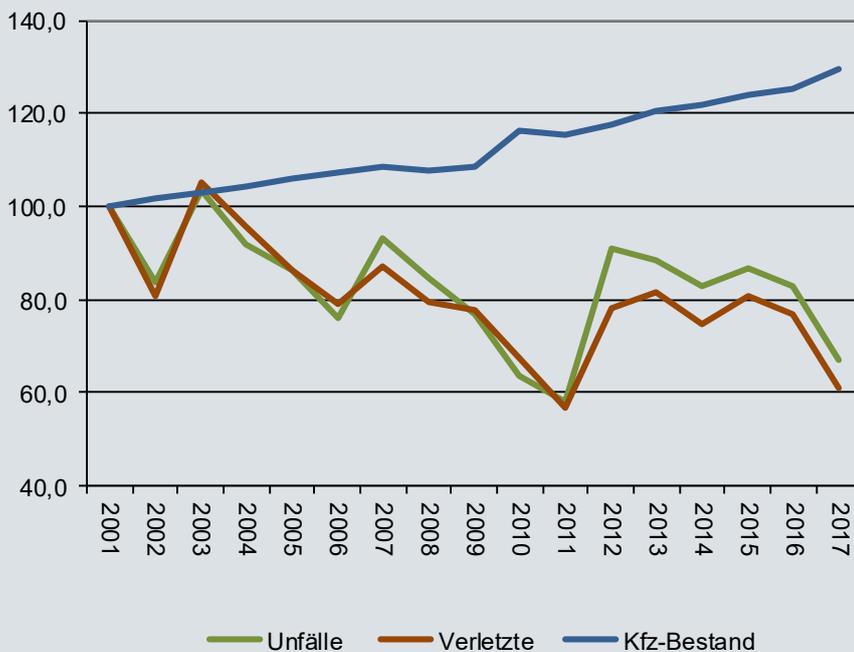


Abb. 16.3

Nach dem Minimum im Jahr 2011 und einem Anstiegen im Jahr 2012 hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Bezirk Schärding in den Folgejahren ständig verringert und ist im Jahr 2017 sogar merklich zurückgegangen. Die Anzahl der dabei verletzten VerkehrsteilnehmerInnen ist nach einem Minimum im Jahr 2011 und einem Anstieg im Jahr 2015 erfreulicherweise im Jahr 2017 ebenfalls merklich zurückgegangen. Nach einem Ausreißer von zehn Verkehrstoten im Jahr 2013, ist besonders positiv, dass schon seit dem Jahr 2014 – 2017 (2 – 1 – 2 – 3) die wenigsten Verkehrstoten (seit 1990) zu verzeichnen waren. Dabei handelt es sich allerdings um drei Fußgängerunfälle, die sich bei Dunkelheit z.T. mit Straßenbeleuchtung im Ortsgebiet bzw. im Freiland (mit Geschwindigkeitsbeschränkung) ereignet haben.

## Verunglückte nach Fahrzeugart

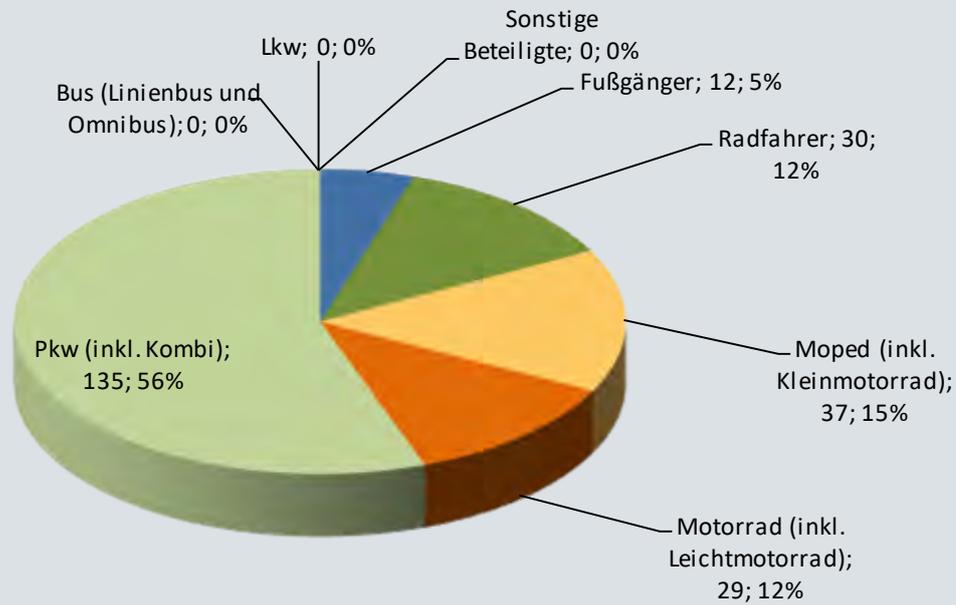


Abb. 16.4

## Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

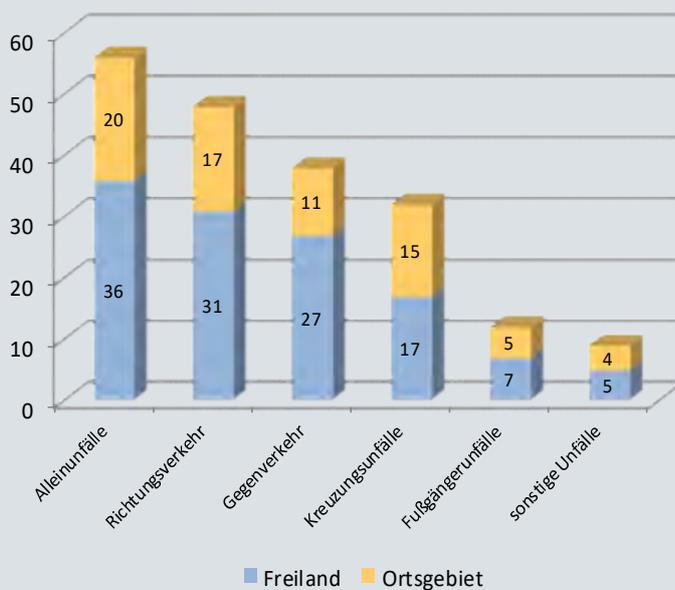


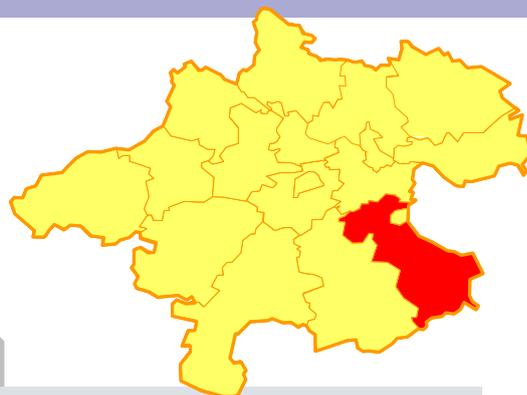
Abb. 16.5

Der Anteil der Alleinunfälle hat sich im Jahr 2017 zwar von über 40% wie schon im Jahr 2016 auch im Jahr 2017 auf unter 1/3 verringert, stellt wie in den Vorjahren aber immer noch den häufigsten Unfalltyp (speziell im Freiland) im Bezirk Schärding dar. Nach einer Zunahme im Jahr 2016 hat sich der Anteil der Kreuzungsunfälle im Jahr 2017 wieder merklich verringert. Hingegen waren im Jahr 2017 eine Zunahme der Gegenverkehrsunfälle, sowohl im Ortsgebiet, aber insbesondere im Freiland, zu verzeichnen, die erfahrungsgemäß mit schwereren Verletzungsfolgen behaftet sind.

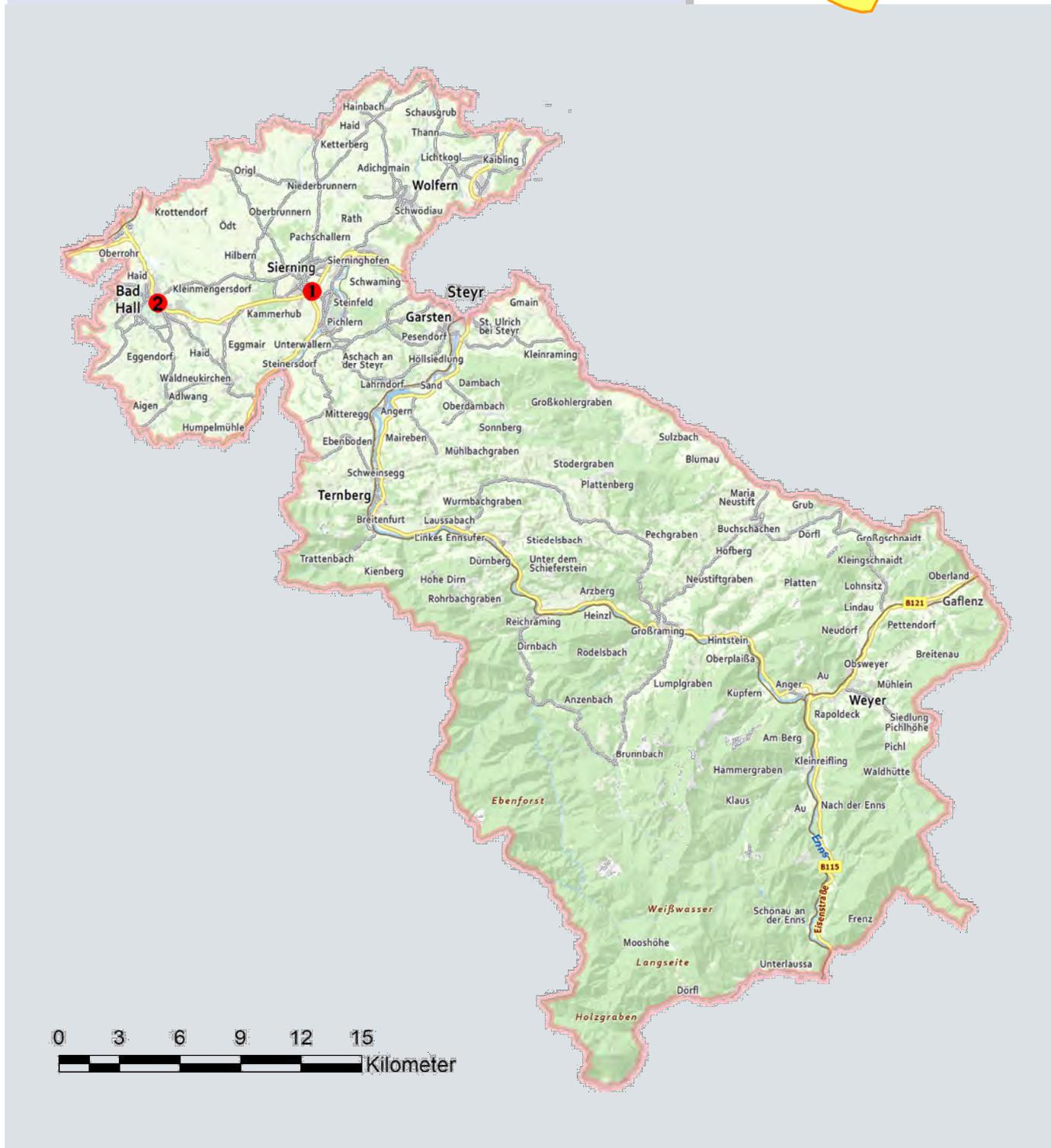
Nach dem Höchststand im Jahr 2015 haben sich die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von RadfahrerInnen schon im Jahr 2016 und auch im Jahr 2017 wieder auf einen durchschnittlichen Wert verringert, wobei es sich bei durchschnittlich fast der Hälfte um Alleinunfälle ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer handelt, wobei nicht hervorgeht ob es sich um E Bikes gehandelt hat, und mit knapp 35% von über 60-Jährigen.

Nachdem im Jahr 2016 einer merklichen Zunahme der Verkehrsunfällen mit FußgängerInnen zu verzeichnen war, hat sich die Anzahl im Jahr 2017 wieder unter den langjährigen Durchschnitt verringert, wobei glücklicherweise zwar nur ein Kind (bis 14 Jahren) leicht verletzt, jedoch drei FußgängerInnen tödlich verletzt wurden.

# Bezirk Steyr-Land



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Land



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Steyr-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	B122 Voralpenstraße	Krztg. B140, km 41,4 - 41,6	3	3	2
2	B122 Voralpenstraße	Krztg Theaterstraße, km 49,715 - 49,96	1	1	3

## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

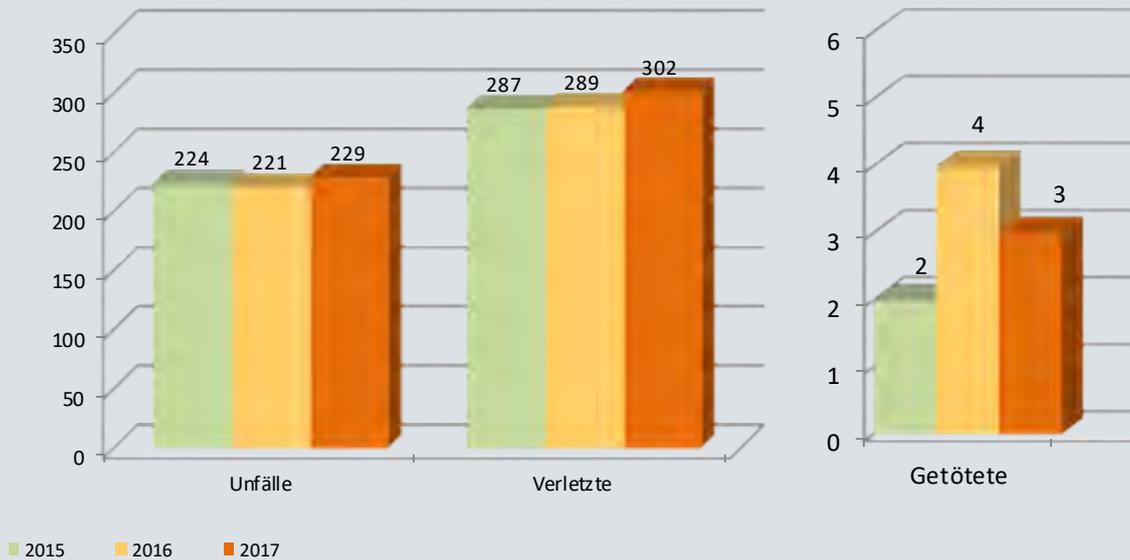


Abb. 17.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

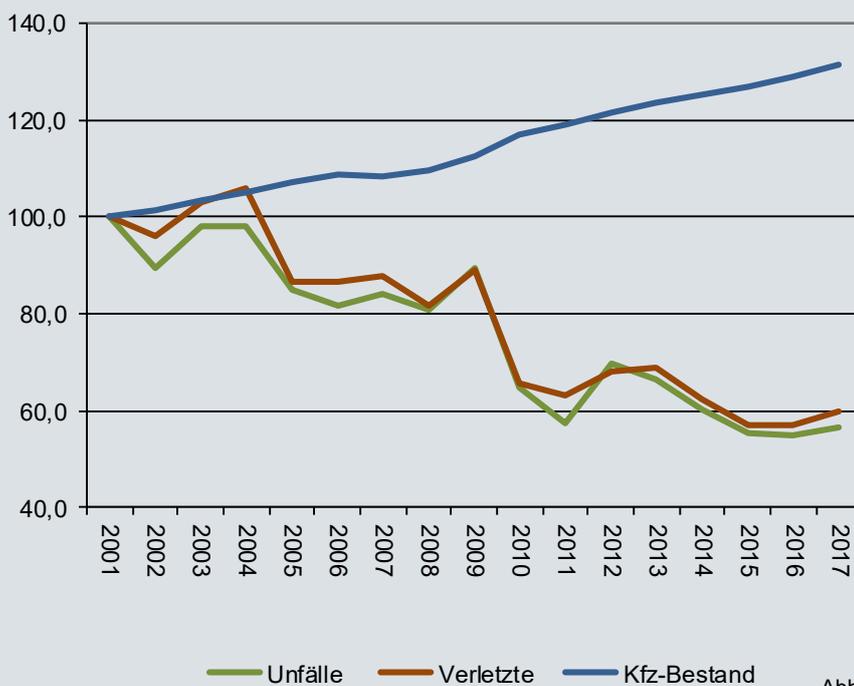


Abb. 17.3

Die Unfallkenngrößen sind gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen. Bei den Getöteten wurde nach dem traurigen Höchstwert 2016 wieder ein Rückgang auf 3 Personen erreicht. Das Unfallgeschehen konzentriert sich im Bezirk auf die B115 und B122 wo aufgrund der Verkehrsdichte die meisten Unfälle zu verzeichnen sind. Die gute Zusammenarbeit mit der Exekutive, der Straßenverwaltung und der Bezirkshauptmannschaft zeigt bei der Verkehrssicherheitsarbeit eine sehr positive Auswirkung auf das Unfallgeschehen.

### Verunglückte nach Fahrzeugart

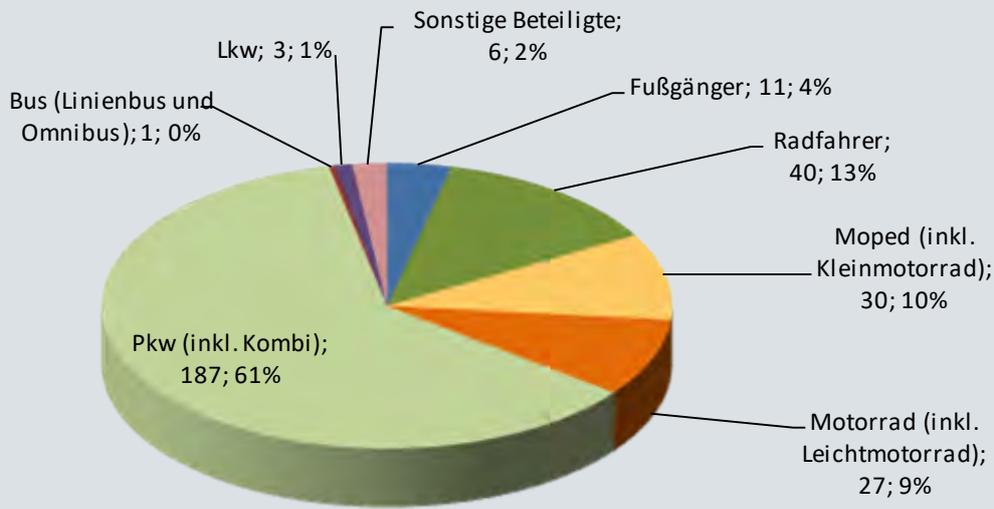


Abb. 17.4

### Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

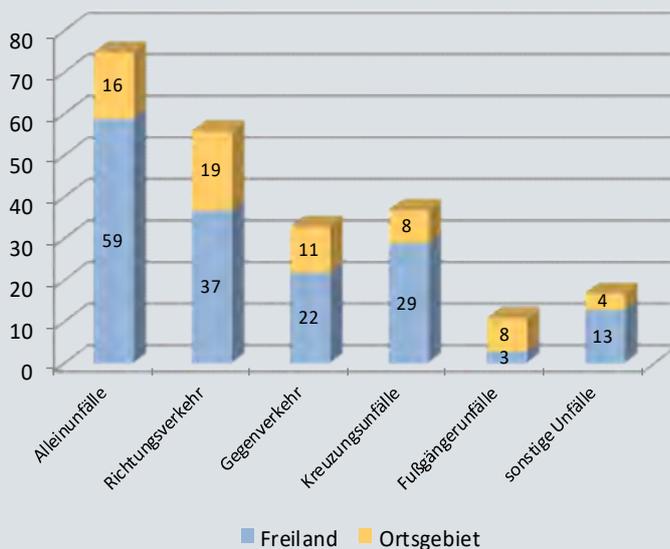
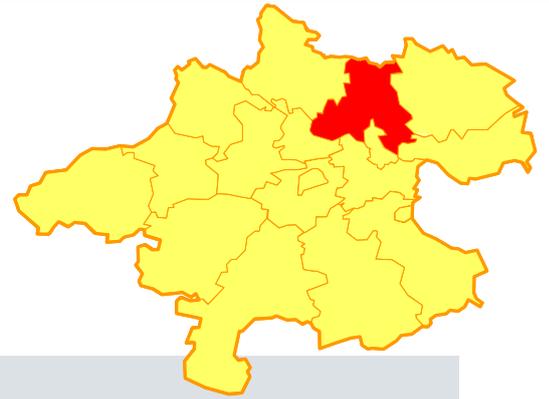


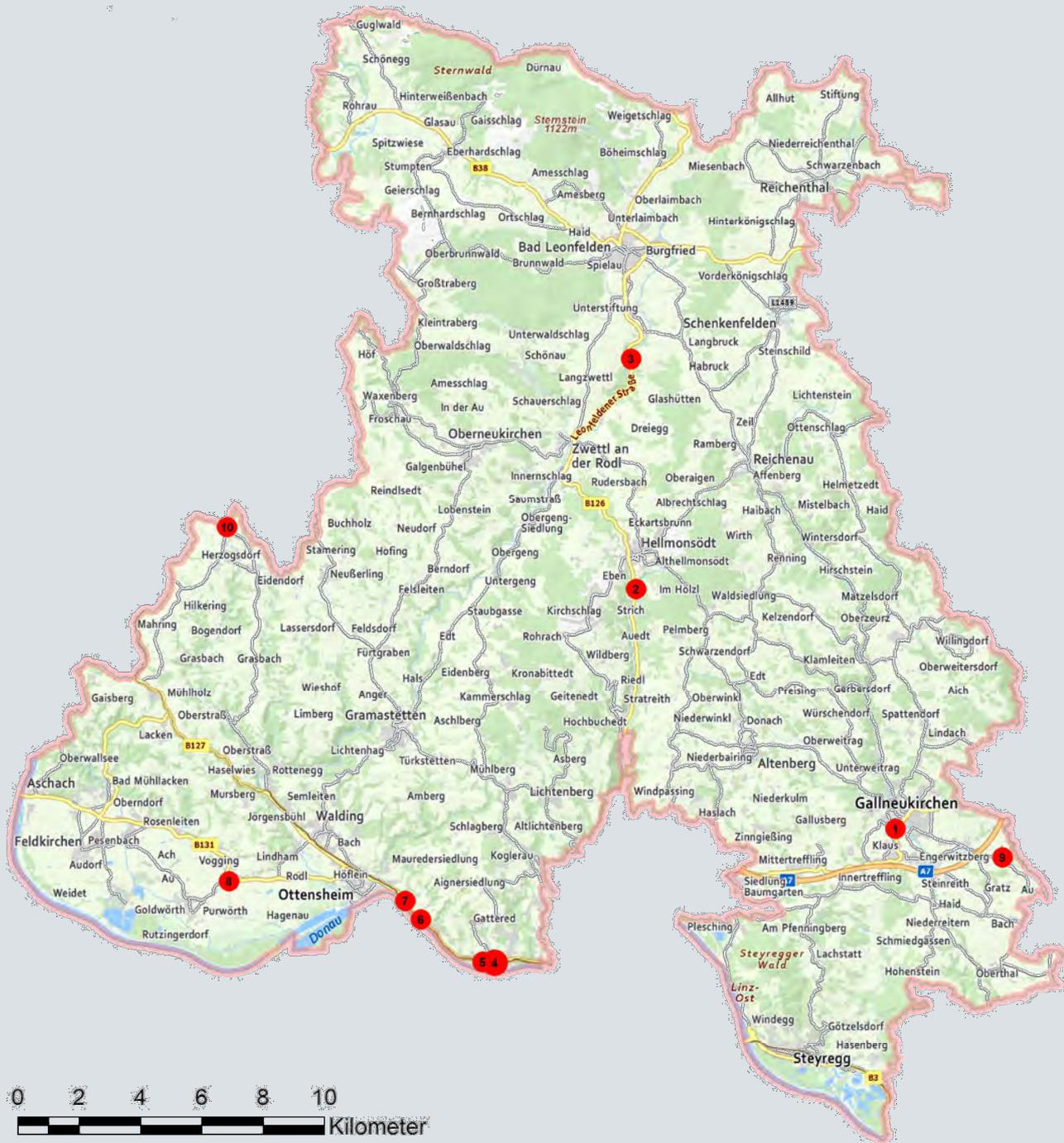
Abb. 17.5

Mit rund 30% der Unfälle dominiert der Alleinunfall das Unfallgeschehen im Bezirk. Dies verdeutlicht die risikobereite Fahrweise sowie die großteils nicht angepasste Geschwindigkeit. Der Auffahrunfall ist ein Ergebnis des hohen Verkehrsaufkommens in Verbindung mit zu geringem Sicherheitsabstand.

# Bezirk Urfahr-Umgebung



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Urfahr-Umgebung



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Urfahr-Umgebung

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	B125 Prager Straße	Engerwitzdorf, km 11,42 - 11,668	0	2	3
2	B126 Leonfeldener Straße	Kirchschlag bei Linz, km 12,27 - 12,515	1	3	1
3	B126 Leonfeldener Straße	Bad Leonfelden, km 22,6 - 22,75	3	0	3
4	B127 Rohrbacher Straße	Puchenuau, km 6,4 - 6,43	4	5	4
5	B127 Rohrbacher Straße	Puchenuau, km 6,775 - 6,85	1	1	4
6	B127 Rohrbacher Straße	Ottensheim, km 9,3 - 9,5	1	3	4
7	B127 Rohrbacher Straße	Ottensheim, km 10,15 - 10,25	3	3	1
8	B131 Aschacher Straße	Walding, km 4,12 - 4,25	1	1	5
9	L1463 Gusentalstraße	Engerwitzdorf, km 11,97 - 12,116	1	0	3
10	L1511 Herzogsdorfer Straße	Herzogsdorf, km 6,797 - 6,815	2	3	1

## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

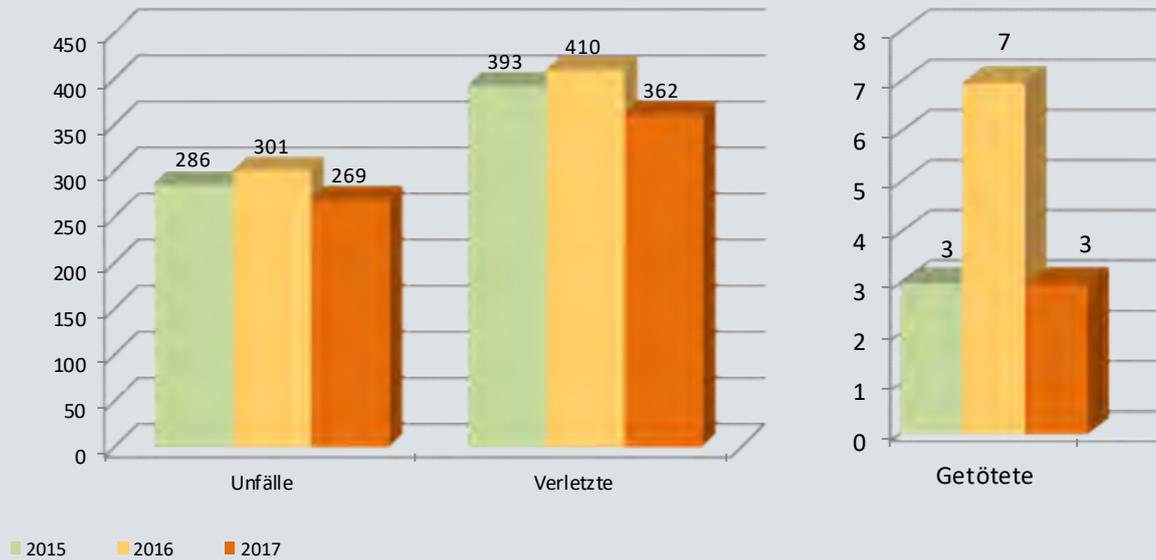


Abb. 18.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

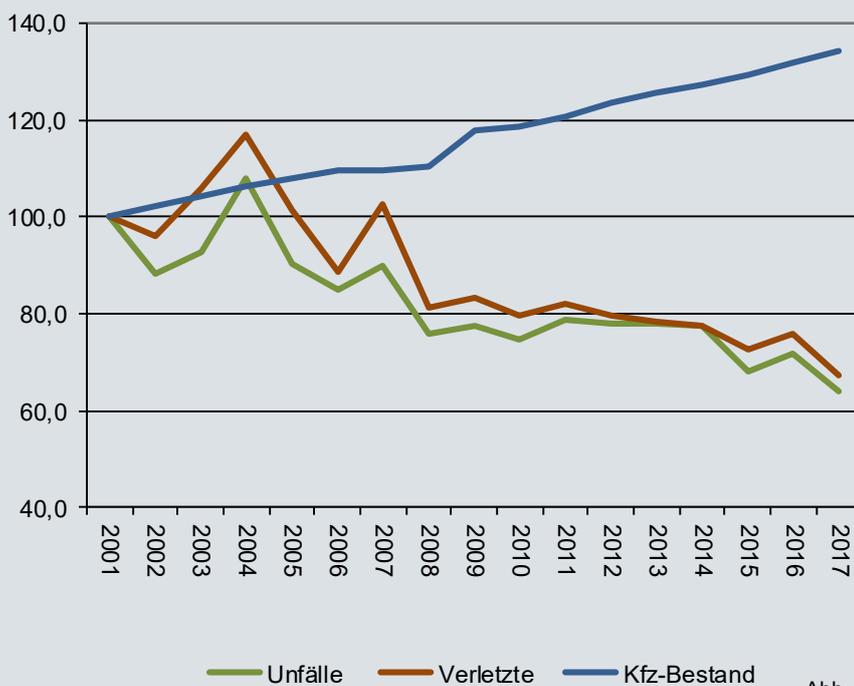


Abb. 18.3

Nachdem im Jahr 2016 gegenüber dem Jahr 2015 eine leichte Zunahme der Unfälle und der Anzahl der verletzten Personen zu verzeichnen war, wurde im Jahr 2017 der niedrigste Wert an Unfallzahlen und verletzten Personen erreicht. Die Anzahl der Unfälle reduzierte sich um 32 von 301 auf 269 und die Anzahl der verletzten Personen sank erfreulicherweise von 410 auf 362. Positiv zu bemerken ist, dass die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer von sieben auf drei Personen gesunken ist.

## Verunglückte nach Fahrzeugart

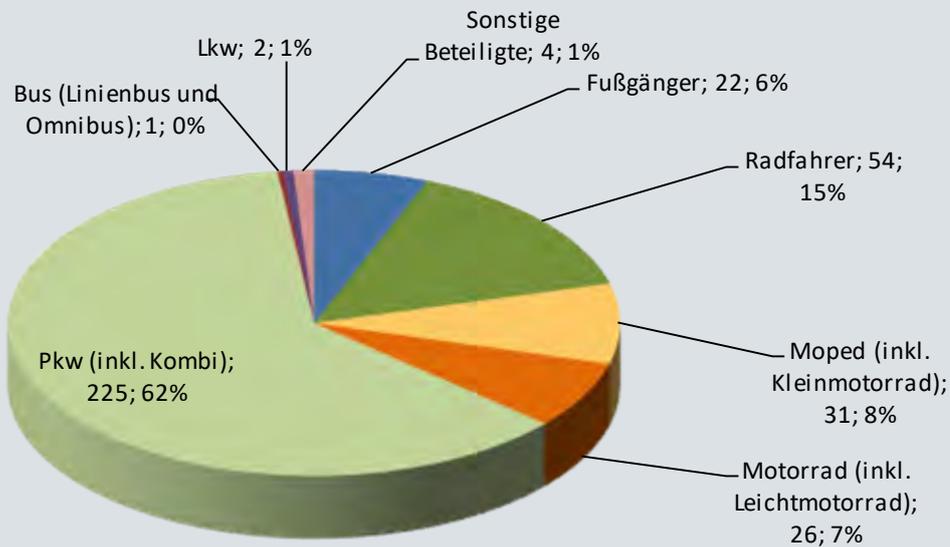


Abb. 12.5

## Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

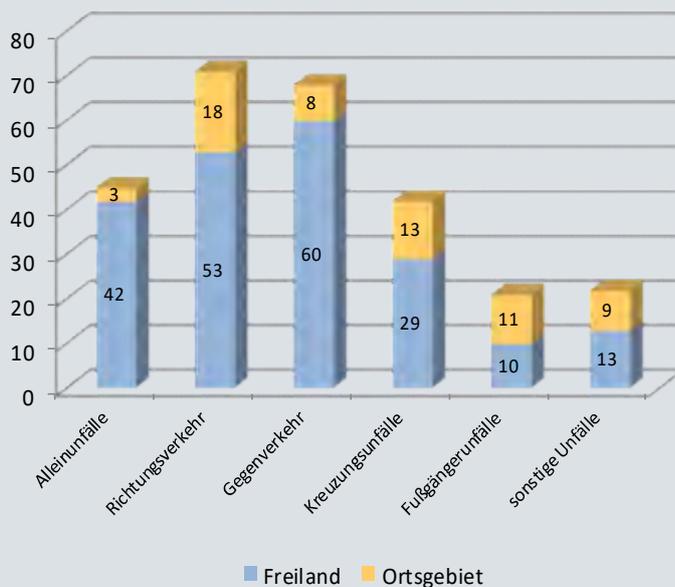
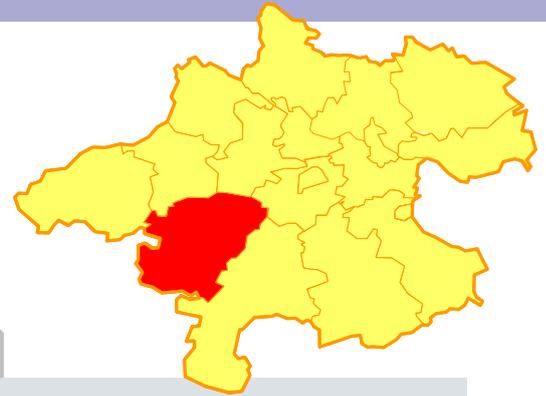


Abb. 18.5

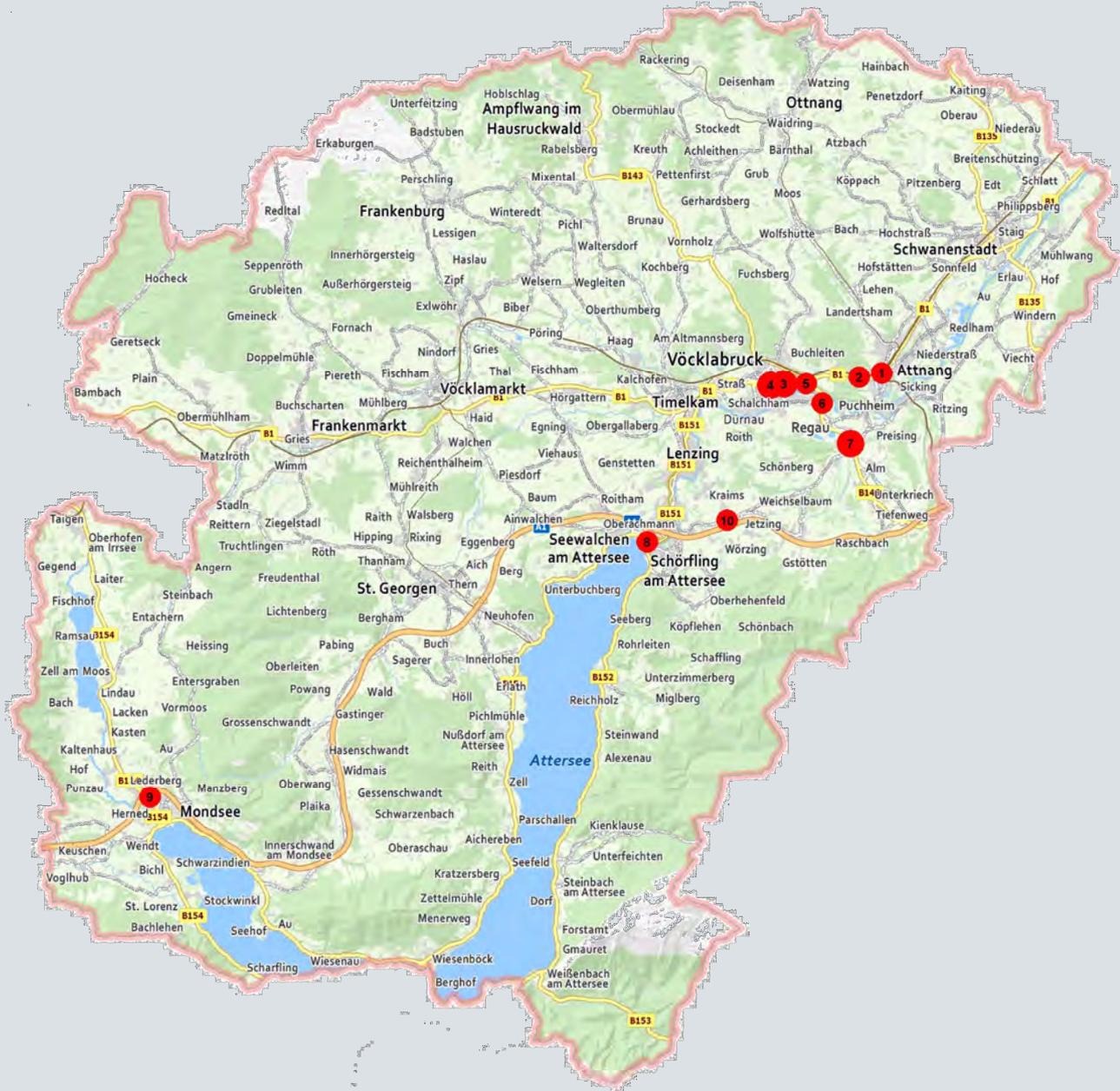
Entgegen sinkender Unfallzahlen im gesamten Bezirk, ist ein Anstieg der verletzten Personen bei den Mopedlenkern zu verzeichnen. Die Zahl erhöhte sich von 23 im Jahr 2016 um 8 Personen auf 31 Verletzte. Auch die Anzahl der verunglückten Fußgänger stieg von 20 auf 22 Personen.

Der vorherrschende Hauptunfalltyp ist der Unfall im Richtungsverkehr, das sind vorwiegend Auffahrunfälle. Wie schon im Jahr 2016 ist ein weiter Anstieg zu erkennen. Ablenkung, geringen Sicherheitsabstände und die zu geringe Beachtung der vorherfahrenden Fahrzeuge sind die Hauptursachen für Auffahrunfälle. Ein starker Rückgang ist bei den Alleinunfällen, von 71 auf 45 Unfälle und bei den Kreuzungsunfällen, von 77 auf 42 Unfälle zu verzeichnen.

# Bezirk Vöcklabruck



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Vöcklabruck



**Unfallhäufungsstellen im Bezirk Vöcklabruck**

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	B1 Wiener Straße	OG Attnang-Puchheim, Kreuzung mit Salzburger Straße, km 240,550 - 240,700	1	4	3
2	B1 Wiener Straße	OG Attnang-Puchheim, Kreuzung mit Siedlungsgebiet Salzburger Straße, km 241,45 - 241,65	5	1	1
3	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck, Wagrain Kreuzung, km 244,400 - 244,650	5	4	2
4	B1 Wiener Straße	OG Vöcklabruck Eni Kreuzung, km 244,900 - 245,150	4	4	3
5	B145 Salzkammergutstraße	OG Vöcklabruck, Kreuzung B 145 mit Kopernikusstraße, km 11,25 - 11,38	1	2	2
6	B145 Salzkammergutstraße	Freiland 70 km/h, Kreuzung B145 mit Am Agerring/Am Agersteg, km 12,3 - 12,45	2	2	0
7	B145 Salzkammergutstraße	Regau, Freiland, B145/L1265 Himmelreichkreuzung, km 14,400 - 14,650	4	6	3
8	B151 Atterseestraße	OG Seewalchen, Kreuzung mit B152, km 7,460 - 7,600	2	5	0
9	B154 Mondseestraße	Mondsee, Freiland 80 km/h, ASt Mondsee, km 16,500 - 16,750	1	3	4
10	L1265 Schörflinger Straße	Freiland 80 km/h, Kreuzung mit Reibersdorfer Straße, km 9,5 - 9,65	2	4	2

## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

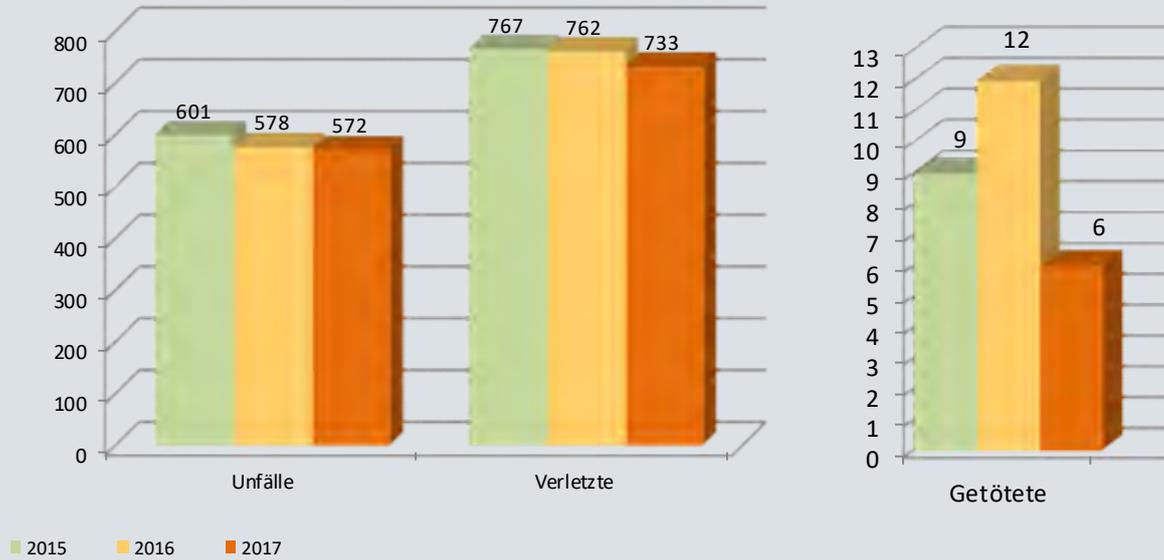


Abb. 19.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

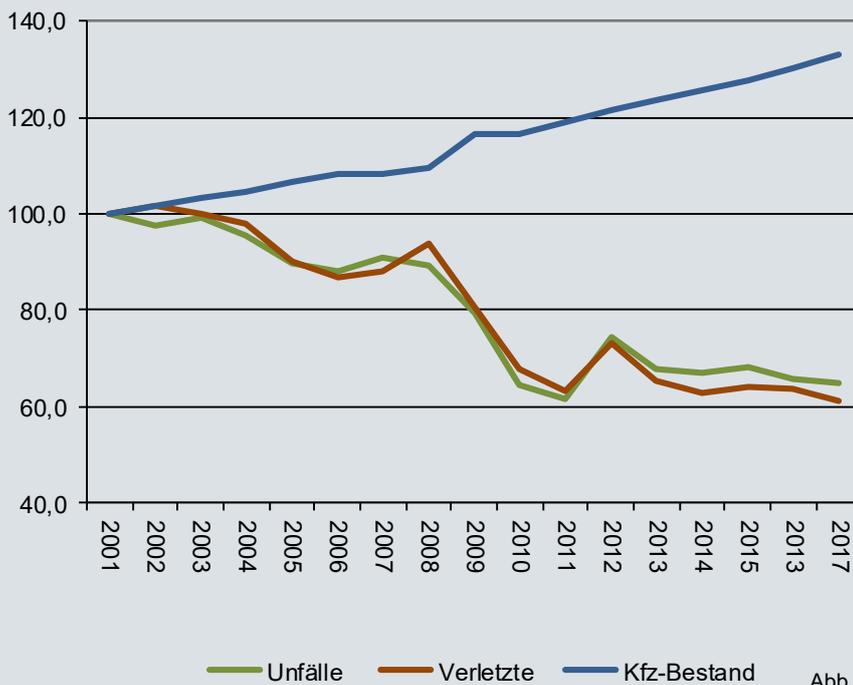


Abb. 19.3

Im Jahr 2017 konnte der Trend der kontinuierlichen Absenkung der Unfallzahlen fortgesetzt werden. Nach einem Anstieg der Unfälle im Jahr 2015 von 587 auf 601 Unfälle mit Personenschaden ist die Anzahl dieser im Jahr 2017 mit 572 rückläufig und der tiefste Stand seit dem Jahr 2011.

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

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

Im Jahr 2016 erreichte die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer einen Wert von 12 Verunglückten. Dies ist der höchste Wert seit 7 Jahren. Im Jahr 2017 wurde hier ein Rückgang von 50 Prozent, auf 6 tödlich verunglückte Verkehrsteilnehmer, verzeichnet.

### Verunglückte nach Fahrzeugart

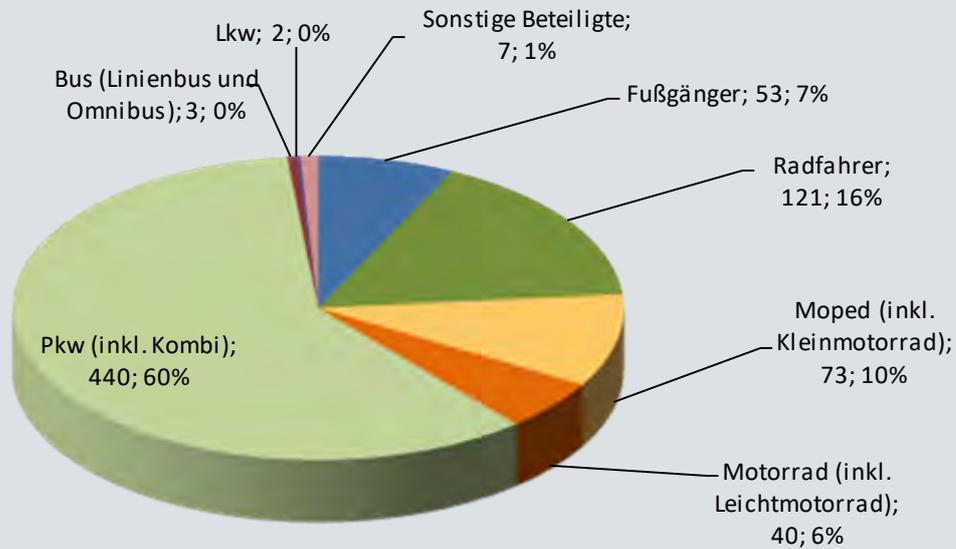


Abb. 19.4

### Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

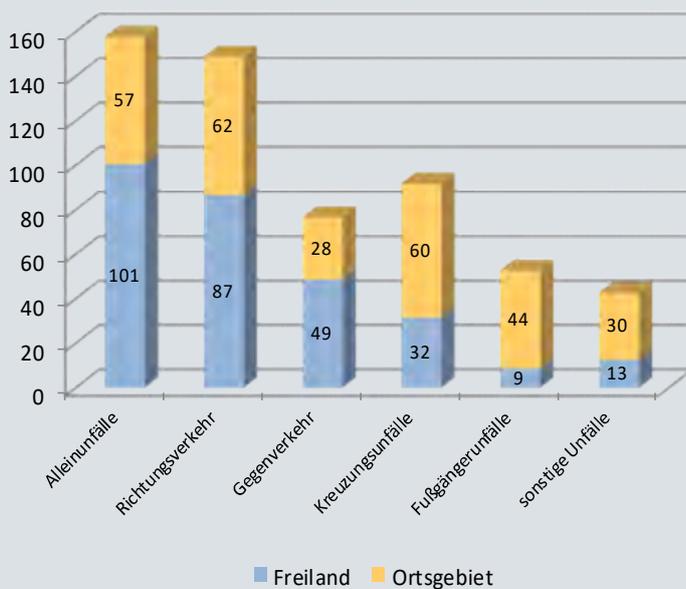


Abb. 19.5

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

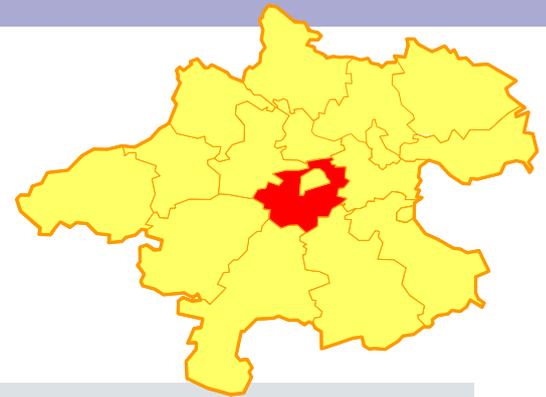
Bei den Fußgängerunfällen konnte der Trend der kontinuierlichen Absenkung im Jahr 2017 nicht fortgesetzt werden. So betrug der Anteil im Jahr 2017 sieben Prozent.

Bei der Auswertung der Verunglückten nach Fahrzeugart wird der Hauptanteil, so wie in den vergangenen Jahren, bei den Personenkraftwagen mit 60 Prozent verzeichnet.

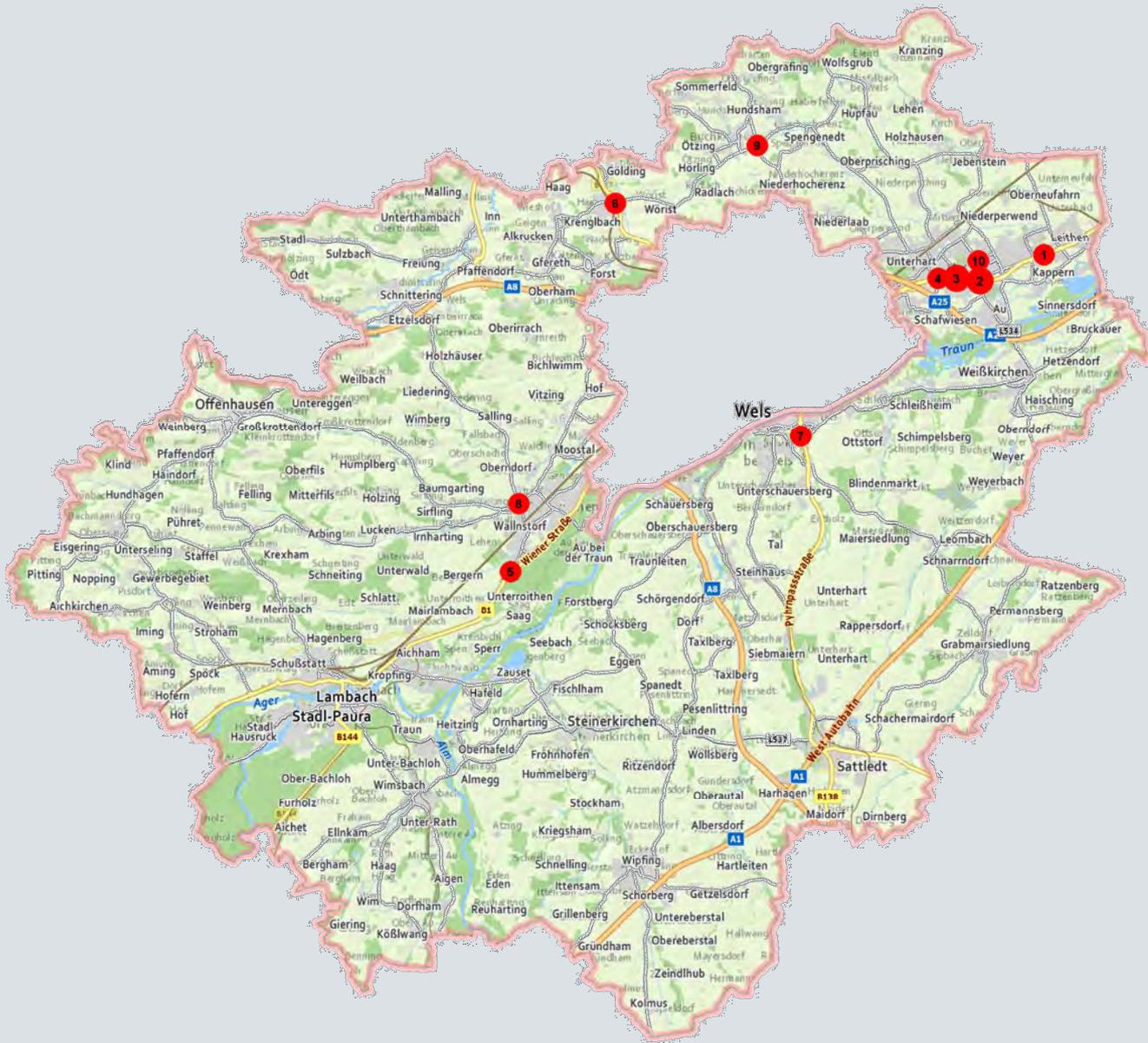
Einen hohen Anteil weisen die Fahrradfahrer mit 16 Prozent und Mopedfahrer mit 10 Prozent auf.

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

# Bezirk Wels-Land



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Land



## Unfallhäufungsstellen im Bezirk Wels-Land

Nr.	Straße Kreuzung	Örtlichkeit bei km	2015	2016	2017
1	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 200,4 - 200,63	0	5	4
2	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 202,385 - 202,5	5	2	3
3	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 202,97 - 203,2	3	4	4
4	B1 Wiener Straße	Marchtrenk, km 203,464 - 203,714	2	2	4
5	B1 Wiener Straße	Gunskirchen, km 218,59 - 218,8	2	4	2
6	B137 Innviertler Straße	Krenglbach, km 7,3 - 7,461	3	4	2
7	B138 Pyhrnpassstraße	Thalheim bei Wels, km 1,596 - 1,65	1	2	2
8	L1249 Grünbachtalstraße	Gunskirchen, km 1,627 - 1,827	4	2	2
9	L531 Schartener Straße	Buchkirchen, km 4,875 - 4,9	1	1	3
10	Krztg. Bahnhofstraße - Nr. 26	Marchtrenk; Bahnhofstraße	2	1	2

## Unfallkenngrößen 2015 - 2017

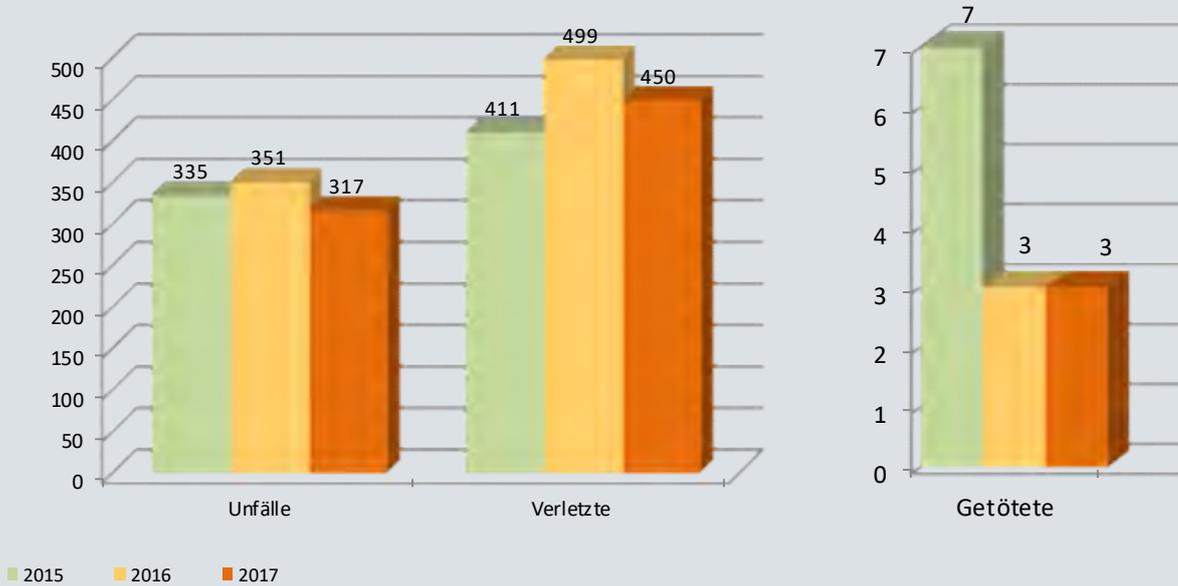


Abb. 20.2

## Entwicklung des Unfallgeschehens und des Kraftfahrzeugbestandes 2001 bis 2017

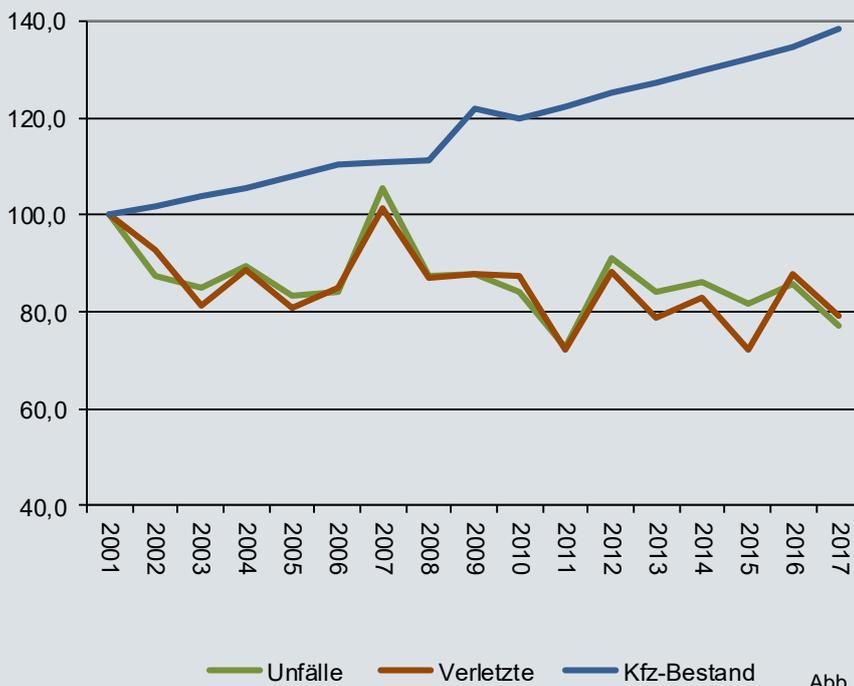


Abb. 20.3

Nach einem Anstieg der Unfälle und der verletzten Personen im Jahr 2016, ist erfreulicherweise die Anzahl der Unfälle von 351 auf 317 und die Anzahl der verletzten Personen von 499 auf 450 gesunken. Bei den Unfällen wurde, nach dem Jahr 2011, der zweitniedrigste Wert erreicht. Wie auch im Jahr 2016 verloren im Jahr 2017 insgesamt 3 Personen durch Unfälle im Straßenverkehr ihr Leben. Eine Steigerung der zugelassenen Kraftfahrzeuge war auch im Jahr 2017 zu verzeichnen. Verglichen mit dem Jahr 2001 gibt es eine Steigerung von über 38%.

### Verunglückte nach Fahrzeugart

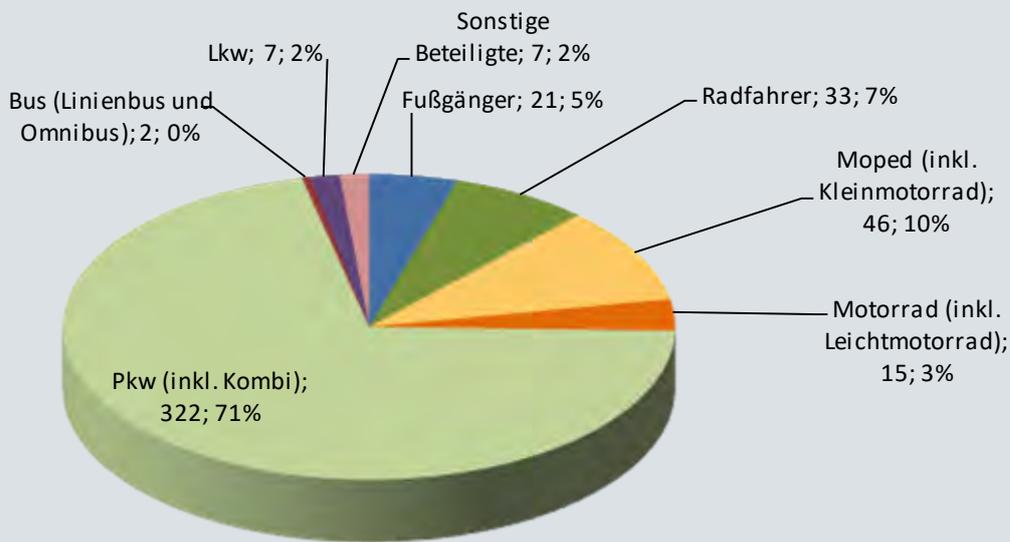


Abb. 20.4

### Unfälle nach Unfalltypenobergruppen

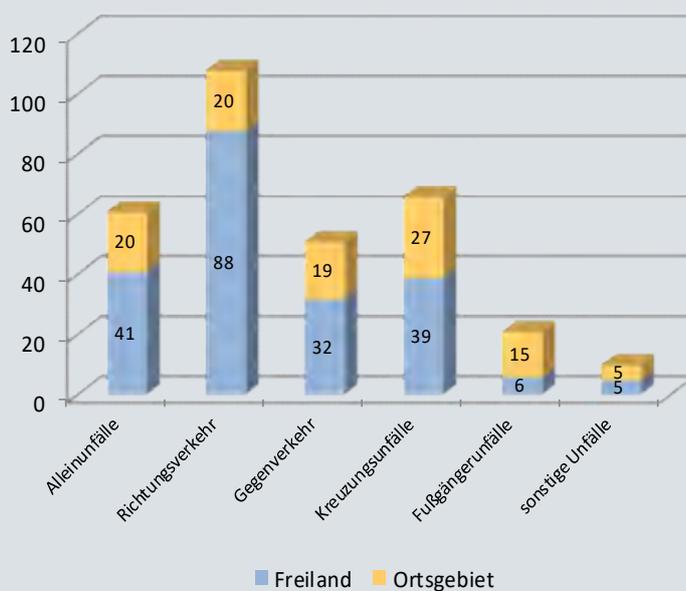


Abb. 20.5

Trotz sinkender Zahl der verletzten Personen konnte dieser Trend bei den verunglückten Motorradfahrern nicht wiedergespiegelt werden. Die Zahl der verletzten Motorradfahrer erhöhte sich von 11 auf 15 Personen. Auch bei den Radfahrern ist ein geringer Anstieg von 32 auf 33 Personen festzustellen. Bei den Fußgängern (von 23 auf 21), Mopedfahrern (von 53 auf 46) und auch PKW Lenker (von 365 auf 322) konnte ein Rückgang verzeichnet werden.

Vergleicht man die Unfalltypenobergruppen mit dem Jahr 2016, so ist eine deutliche Änderung zu erkennen. Waren im Jahr 2016 noch die Kreuzungsunfälle mit 116 Unfälle dominierend, so sank diese Zahl im Jahr 2017 auf 66. Bei den Unfällen im Richtungsverkehr, das sind vorwiegend Auffahrunfälle, gab es im Vergleich zum Jahr 2016 eine Steigerung von 97 Unfälle auf 108 Unfälle.

## DEFINITIONEN

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

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

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

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

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

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

### Beteiligte – hiezu zählen

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

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

**Passiv Beteiligte** Passiv Beteiligte sind alle Mitfahrer.

## UNFALLHÄUFUNGSSTELLEN

### Gesetzlicher Auftrag (Pflicht der Behörde) § 96 StVO 1960

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

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

### Unfallhäufungsstellen:

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

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

Örtlich zusammenhängende Unfallhäufungsstellen werden als eine Unfallhäufungsstrecke behandelt.

### Relativkoeffizient:

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

