

Verkehrssicherheits- bericht 2020



Amt der OÖ Landesregierung
Direktion Straßenbau und Verkehr
Abteilung Verkehr
4021 Linz, Bahnhofplatz 1

September 2021

Verkehr



Impressum:

Medieninhaber und Herausgeber:

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
Direktion Straßenbau und Verkehr
Abteilung Verkehr
4021 Linz, Bahnhofplatz 1

Redaktion und fachliche Betreuung

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
Direktion Straßenbau und Verkehr
Abteilung Verkehr

HR Dr. Peter Aumayr
Ing. Dipl. Ing. (FH) Michael Breithaller
Ing. Daniel Erlinger
Mag. Friedrich Freund
DI Robert Haid
OAR Regina Haider
Thomas Heiß
TOAR Ing. Klaus Keplinger
TOAR Ing. Gerhard Lindenberger
Mag. Alexandra Pfeil
Ing. Mag. Georg Suitner

Landespolizeidirektion Oberösterreich
Landesverkehrsabteilung
Oberst Klaus Scherleitner

Ing. Peter Kaufmann
Ingenieurbüro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft

Fotos: Land OÖ, DORIS, Landesverkehrsabteilung, Hubert Ebner Verlags GmbH, ÖAMTC, Ingenieurbüro Kaufmann

Druck: Hubert Ebner Verlags GmbH, Thalheim bei Wels

Datenquelle

Die Unfallzahlen stammen von der STATISTIK AUSTRIA und wurden vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr bearbeitet und zur Verfügung gestellt.

September 2021

Inhalt:

1.	Einleitung	3
2.	Definitionen	4
3.	Verkehrsunfallstatistik 2020	5
3.1	Unfallkenngrößen in Österreich im Jahr 2020	5
3.2	Unfallkenngrößen in Oberösterreich für das Jahr 2020	8
3.2.1	Altersgruppen	8
3.2.2	Verkehrsteilnahme	9
3.2.3	Straßenart	10
3.2.4	Unfalltypenobergruppen	11
3.2.5	Unfallbeteiligte	12
3.2.6	Alkoholunfälle	12
3.2.7	Unfallursachen	13
3.2.8	Eisenbahnkreuzungen	13
3.2.9	Kinder	14
3.2.10	Fußgänger	16
3.2.11	Radfahrer	17
3.2.12	Moped	19
3.2.13	Motorrad	20
3.2.14	PKW	21
3.2.15	Sicherheitsgurt	23
4.	Verkehrssicherheitsaktivitäten	24
4.1	Sanierung von Unfallhäufungsstellen	24
	Beispiele	25
4.2	Sanierung der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen	31
4.3	Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Verkehrssicherheitsaktivitäten	32
4.3.1	Bewusstseinsbildende Maßnahmen 2020 / 2021	32
4.3.2	Verkehrssicherheitsaktivitäten 2020	32
4.4	Fahrzeugsicherheit	38
4.4.1	Fahrzeuggenehmigungen	38
4.4.2	Fahrzeugüberprüfungen	39
4.5	Maßnahmen der Abteilung Verkehr gemeinsam mit der Polizei	42
4.5.1	Maßnahmen gegen Drogenlenker	42
4.5.2	Maßnahmen gegen illegales Mopedtuning	42

1. Einleitung

Die Erhebung der Daten von Verkehrsunfällen mit Personenschaden erfolgt im Regelfall durch die Polizei. Durch diese Vorgehensweise ist sichergestellt, dass jeder Unfall mit Personenschaden in unserem Bundesland erfasst wird. Die Daten werden kontinuierlich über das Bundesministerium für Inneres an die Statistik Austria übermittelt und quartalsweise ausgewertet. Die Unfallstatistik Österreich wird zur Jahreshälfte des Folgejahres veröffentlicht.

Etwa ab diesem Zeitpunkt stehen die genauen Unfalldaten auch den Bundesländern zur Verfügung. Die Unfalldaten und deren spezifische Auswertungen sind die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit in unserem Bundesland. Erst mit den vorhandenen Daten ist eine Lokalisierung von Unfallhäufungsstellen im Straßennetz möglich, genauso können aber auch spezifische Gruppen im Straßenverkehr lokalisiert werden, die einem hohen Unfallrisiko ausgesetzt sind.

Die Entwicklung der Unfallzahlen ist aber immer auch unter dem Gesichtspunkt der gesetzlichen und technischen Rahmenbedingungen im Verkehrsbereich und der Entwicklung des Verkehrsaufkommens durch äußere Rahmenbedingungen, wie z.B. die Covid 19 Pandemie, zu betrachten.

Um einen Überblick über die Leistungen und Bemühungen der Abteilung Verkehr beim Amt der OÖ Landesregierung zu geben, werden neben den statistischen Auswertungen der Unfalldaten auch beispielhafte Projekte zur Förderung der Verkehrssicherheit vorgestellt.

Ziel aller dieser Maßnahmen ist es, den Verkehr auf Oberösterreichs Straßen so sicher wie möglich zu gestalten und eine sozial verträgliche Verkehrskultur für alle Menschen in Oberösterreich zu schaffen.

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

2. Definitionen

Unfall mit Personenschaden

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, bei dem der Alkoholtest positiv verlief, oder die klinische Untersuchung eine Alkoholisierung ergab.

Verunglückte Personen

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

Tödlich verunglückte Personen

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

Diese Zuordnung wird dann verwendet, wenn es dem ausfüllenden Organ oder dem Arzt nicht möglich ist, den Grad der Verletzung festzustellen. (Das Ausfüllen dieses Punktes im Unfallbericht soll jedoch nach Möglichkeit vermieden werden.)

Beteiligte Personen

hierzu zählen:

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

Aktiv Beteiligte

Aktiv Beteiligte sind alle Lenker von Fahrzeugen und beteiligte Fußgänger.

Passiv Beteiligte

Passiv Beteiligte sind alle Mitfahrer.

3. Verkehrsunfallstatistik 2020

3.1 Unfallkenngrößen in Österreich im Jahr 2020



Betrachtet man die Unfallentwicklung 2018 bis 2020 in Österreich, so zeigt sich sowohl bei den Unfällen, den Verletzten und den Getöteten ein rückläufiger Trend. Bei der Bewertung der Entwicklung ist jedoch die eingeschränkte Mobilität und das damit verbundene geringere Verkehrsaufkommen im Pandemiejahr 2020 zu berücksichtigen.

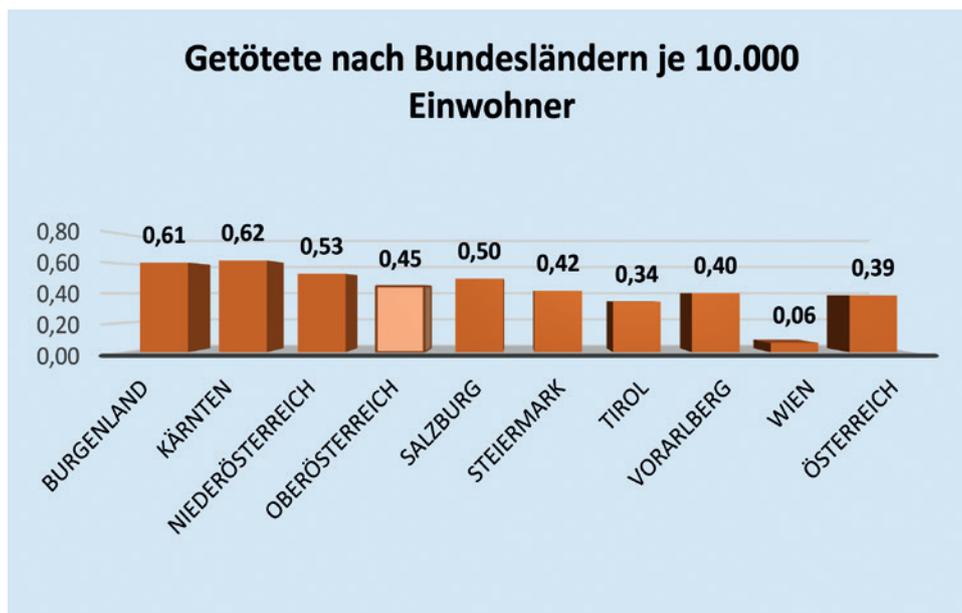




Relativiert auf die Einwohnerzahl* ereigneten sich 2020 die wenigsten Unfälle in Wien, gefolgt vom Burgenland. Die meisten Unfälle je 10.000 Einwohner waren in Kärnten zu verzeichnen. Oberösterreich liegt mit 36,4 Unfällen pro 10.000 Einwohner etwas über dem Österreichschnitt von 34,3 Unfällen.



*Stand 1.1.2021 Statistik Austria



In absoluten Zahlen waren in Niederösterreich, gefolgt von Oberösterreich 2020 die meisten Verkehrstoten und Verletzten zu beklagen. Diese Zahlen spiegeln auch das Verkehrsaufkommen in diesen bevölkerungsreichen Bundesländern wieder.

Relativiert auf die Einwohnerzahl weisen Kärnten und Burgenland die meisten Verkehrstoten je 10.000 Einwohner auf. Bei den relativierten Zahlen je 10.000 Einwohner weist Kärnten den höchsten Wert bei den Verletzten auf.

3.2 Unfallkenngrößen in Oberösterreich für das Jahr 2020

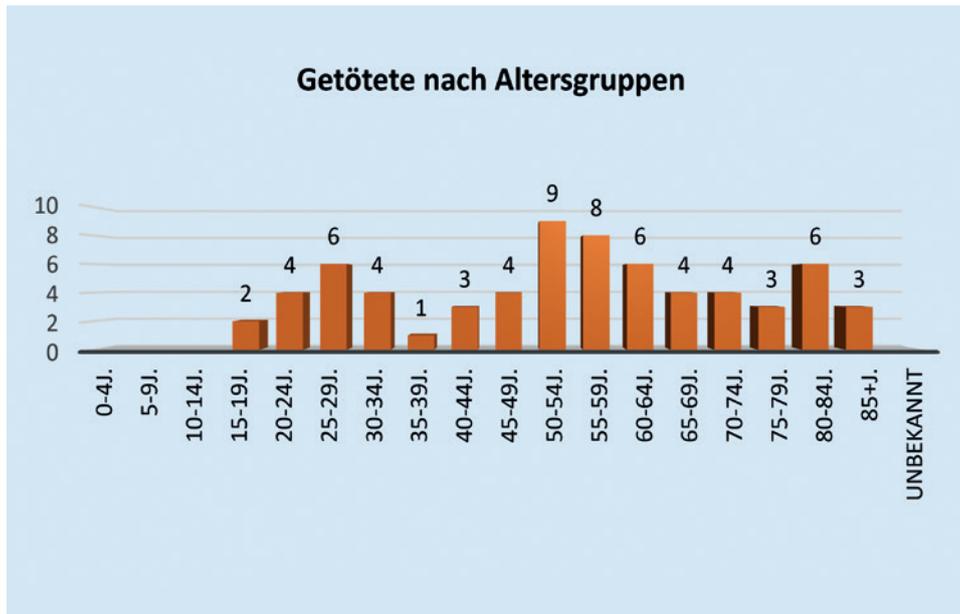


Auch in Oberösterreich zeigt sich, so wie in Österreich, eine rückläufige Entwicklung der Unfallkenngrößen. Mit 67 Verkehrstoten sind in Oberösterreich die wenigsten getöteten Verkehrsteilnehmer seit Beginn der Aufzeichnungen zu verzeichnen. Natürlich müssen bei der Betrachtung der Entwicklung auch Faktoren, wie die eingeschränkte Mobilität aufgrund von Covid 19 Schutzmaßnahmen, berücksichtigt werden.

3.2.1 Altersgruppen

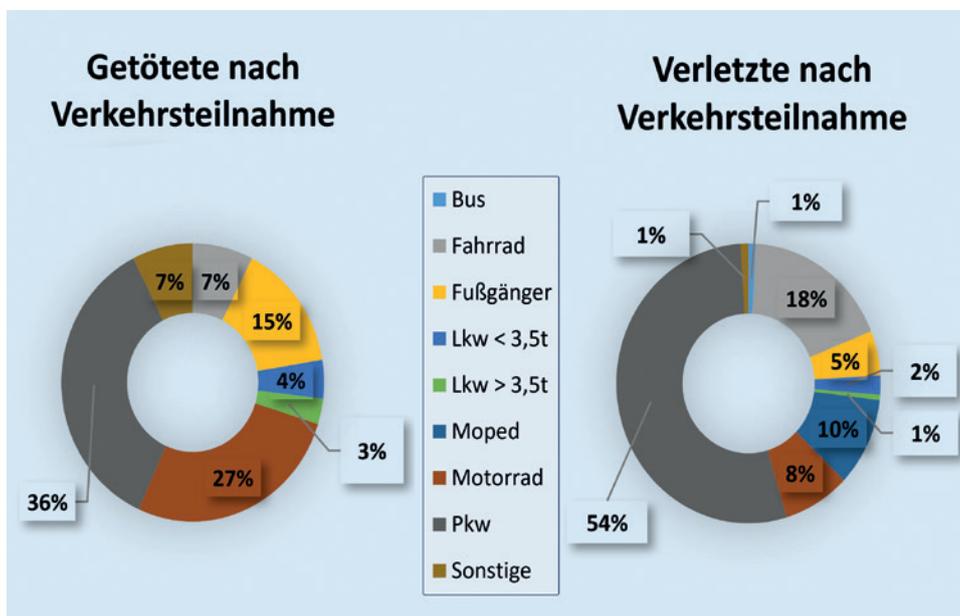


Betrachtet man die Verteilung der Unfälle und Verletzten nach Altersgruppen, so zeigt sich das größte Risiko zu verunfallen bzw. bei einem Unfall verletzt zu werden in der Altersgruppe 15 bis 19 Jahre. In dieser Altersgruppe erfolgt im Regelfall der Einstieg in die selbständige Teilnahme am motorisierten Verkehr. Dieser Zuwachs an individueller Mobilität bringt leider auch einen sprunghaften Anstieg der Unfallzahlen in dieser Gruppe mit sich.



In absoluten Zahlen wurden die meisten Verkehrsteilnehmer in der Altersgruppe 50 bis 54 Jahre getötet. Auffällig dabei ist, dass von den 9 getöteten Verkehrsteilnehmern 6 als Motorradlenker bzw. Beifahrer verunglückten.

3.2.2 Verkehrsteilnahme

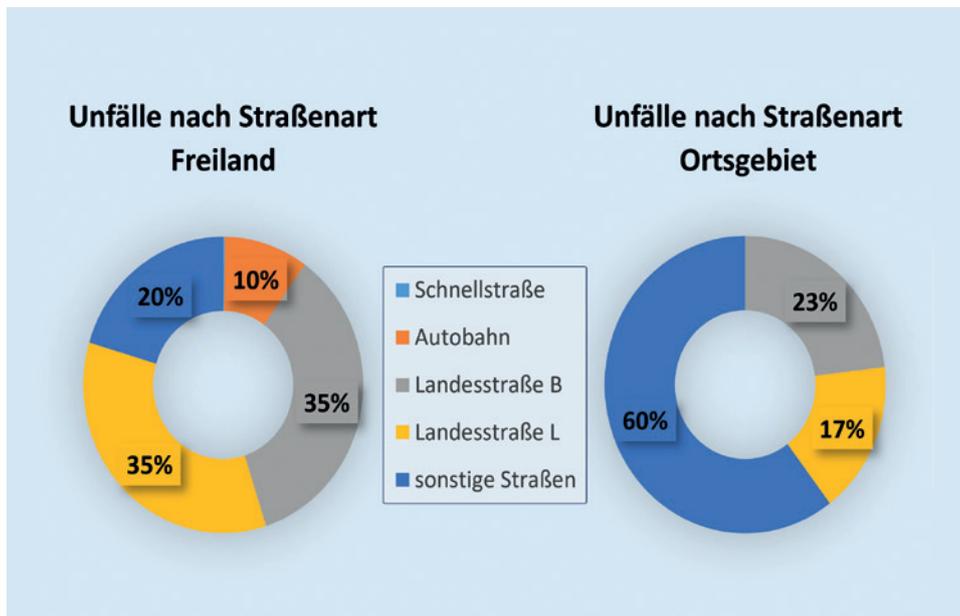


	Bus	Fahrrad	Fußgänger	Lkw<3,5t	Lkw>3,5t	Moped	Motorrad	PKW	Sonstige
Getötete	0	5	10	3	2		18	24	5
Verletzte	65	1259	363	156	46	718	573	3763	92

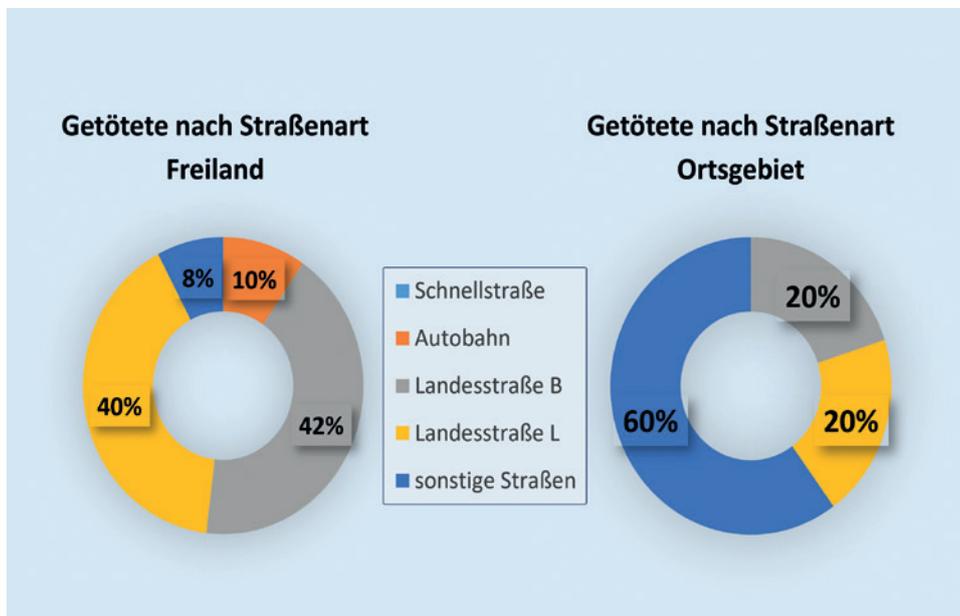
Aufgrund des hohen Anteils von PKWs am Gesamtverkehrsaufkommen weist der PKW auch die höchsten Prozentsätze bei den Getöteten und Verletzten auf. Die Grafiken veranschaulichen auch das hohe Tötungsrisiko bei Motorradunfällen. Rund 27 % der getöteten Verkehrsteilnehmer waren Motorradlenker bzw. Mitfahrer, aber nur 8 % der Verletzten gehörten dieser Gruppe an.

Bei Prozentangaben wurden die Werte im gesamten Bericht gerundet.

3.2.3 Straßenart



Unfälle	Schnellstraße	Autobahn	Landesstraße B	Landesstraße L	Sonstige Straßen
Freiland	5	266	960	945	557
Ortsgebiet	0	0	625	449	1631

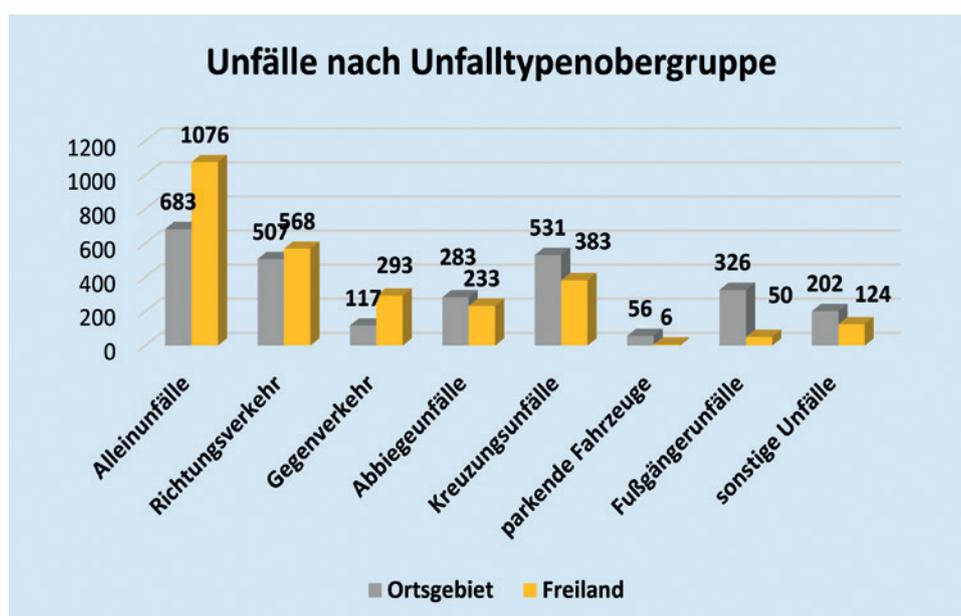
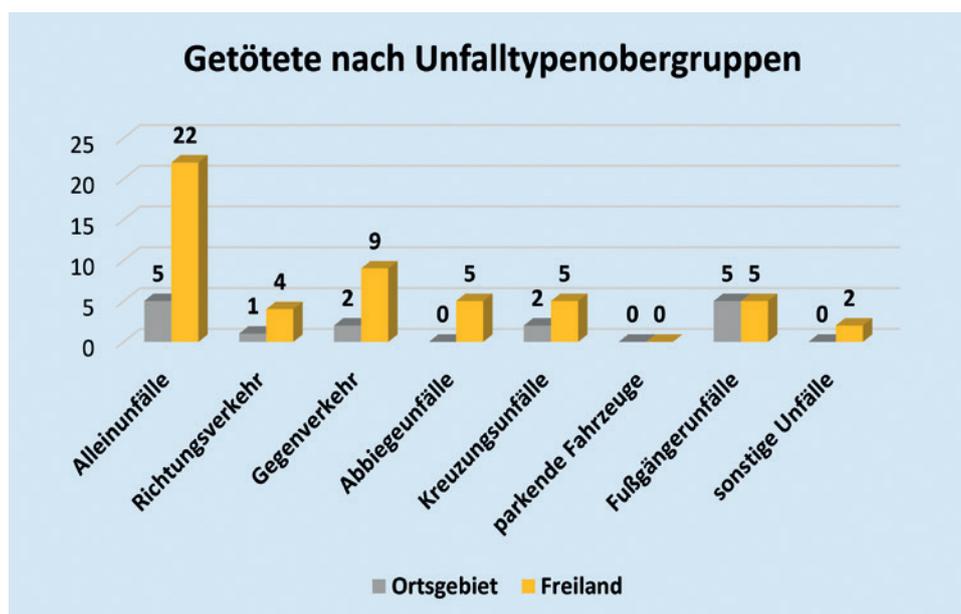


Getötete	Schnellstraße	Autobahn	Landesstraße B	Landesstraße L	Sonstige Straßen
Freiland	0	5	22	21	4
Ortsgebiet	0	0	3	3	9

Die meisten Unfälle im Freiland ereignen sich auf Landesstraßen B und L. Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten im Freiland ist auf diesen Straßen auch der höchste Anteil an tödlichen Verkehrsunfällen zu verzeichnen.

In absoluten Zahlen ereignen sich die meisten Unfälle im Ortsgebiet auf sonstigen Straßen/ Gemeindestraßen. Aufgrund des geringeren Geschwindigkeitsniveaus im Ortsgebiet sind bei diesen Unfällen wesentlich weniger Verkehrstote zu beklagen als bei Freilandunfällen.

3.2.4 Unfalltypenobergruppen

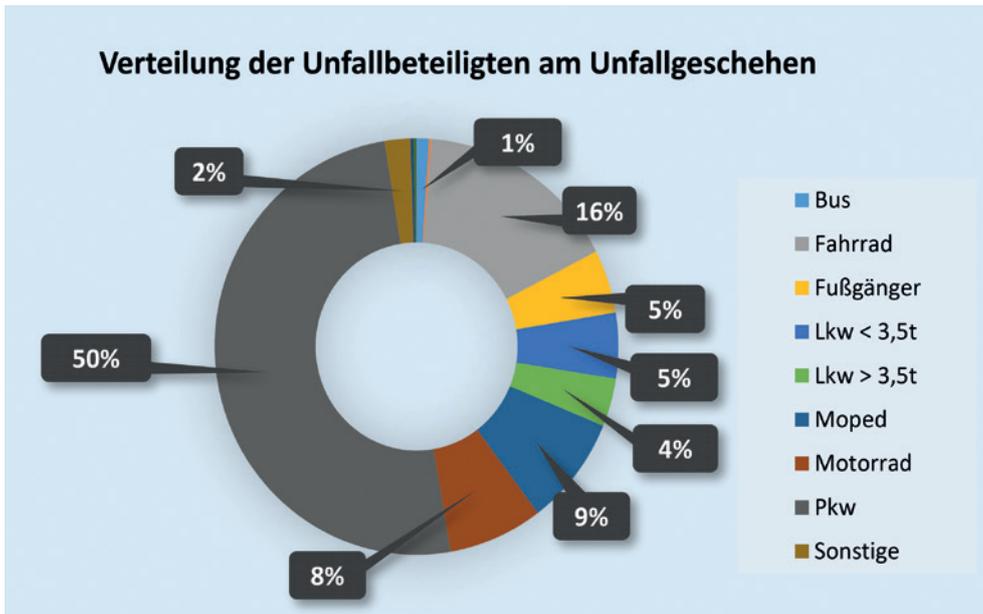


Zur besseren Lesbarkeit wurden die Unfalltypenobergruppen zusammengefasst.

- Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren richtungsgleich bzw. aus entgegengesetzter Richtung wurden zu Abbiegeunfällen zusammengefasst.
- Rechtwinkelige Kollisionen auf Kreuzungen beim Queren bzw. Einbiegen wurden zu Kreuzungsunfällen zusammengefasst.

Dominantester Unfalltyp ist der Alleinunfall. Im Freiland waren rund 42 % der tödlichen Unfälle Alleinunfälle. Im Ortsgebiet lag dieser Wert bei rund 33 %.

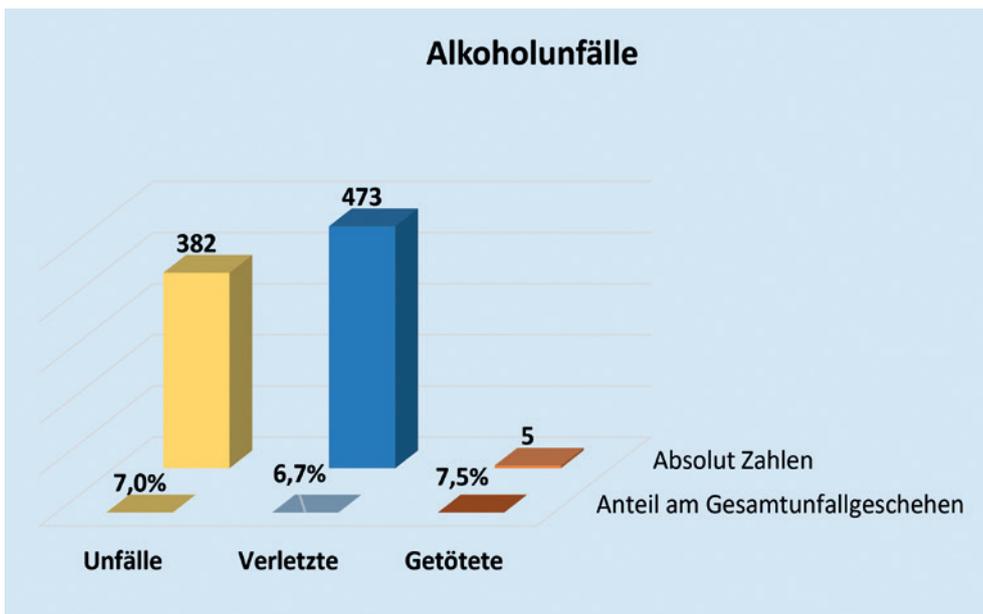
3.2.5 Unfallbeteiligte



Bus	Eisenbahn	Fahrrad	Fußgänger	Lkw<3,5t	Lkw>3,5t
75	13	1227	371	385	282
Moped	Motorrad	PKW	Spiel-, Sportgerät	Straßenbahn	Sonstige
642	569	3779	17	19	156

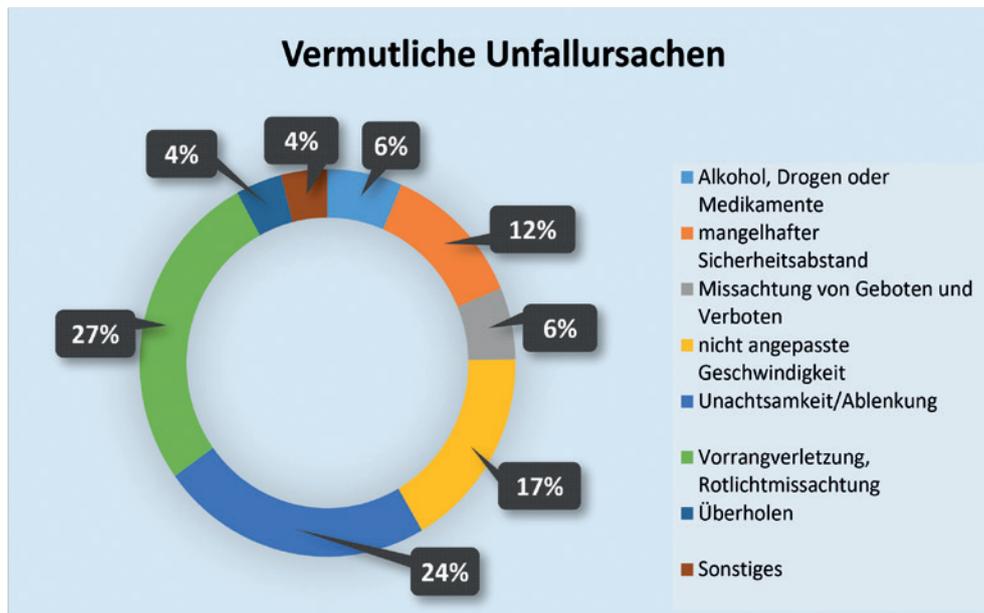
Insgesamt gab es 2020 in Oberösterreich 5.438 Unfälle mit 7.535 Beteiligten. Am häufigsten mit rund 50 % sind PKW, gefolgt von Fahrrädern mit 16 %, am Unfallgeschehen beteiligt.

3.2.6 Alkoholunfälle



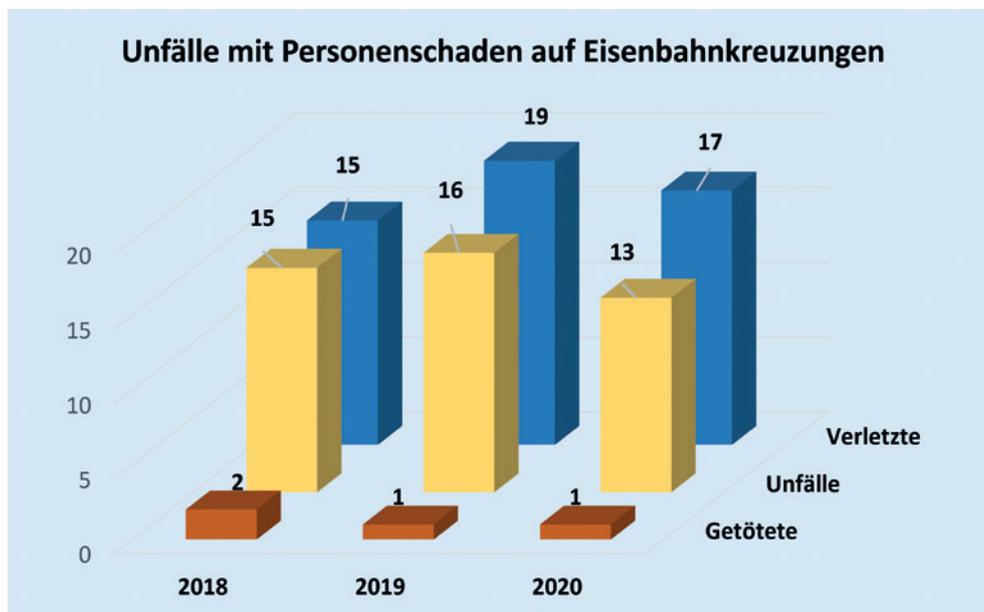
Insgesamt gab es 2020 382 Unfälle in Verbindung mit Alkohol. Bei diesen Unfällen wurden 473 Personen verletzt und leider auch 5 Verkehrsteilnehmer getötet. Die meisten Alkoholunfälle ereigneten sich in den Sommermonaten Juli und August. Rund 90 % der alkoholisierten Beteiligten waren Männer.

3.2.7 Unfallursachen



Bei den vermuteten Unfallursachen liegt „Vorrangverletzung bzw. Rotlichtmissachtung (auch gegenüber Fußgänger)“ mit 27 % vor Unachtsamkeit bzw. Ablenkung mit 24 %.

3.2.8 Eisenbahnkreuzungen

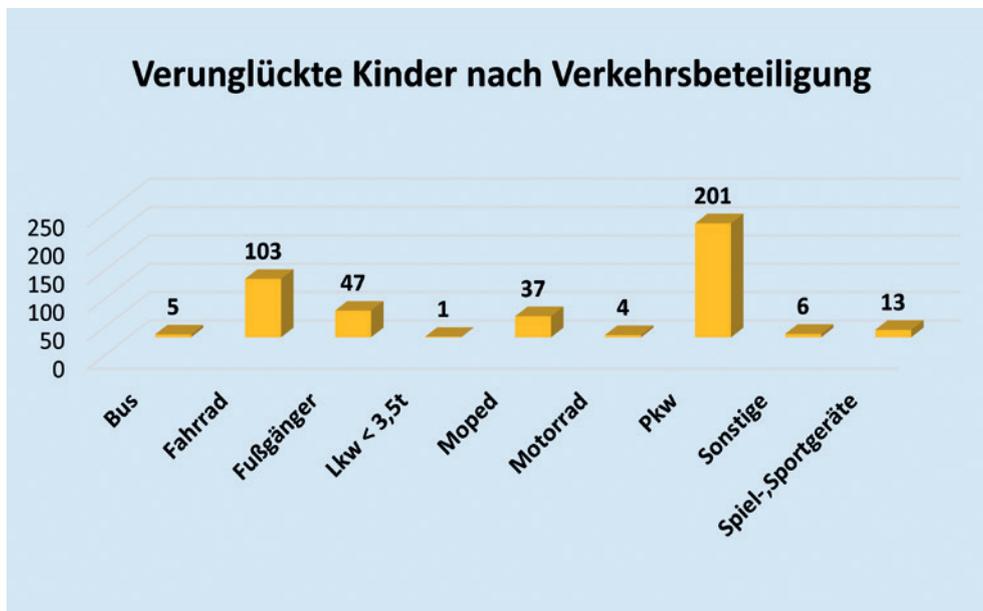


Im Beobachtungszeitraum 2018 bis 2020 ereigneten sich 51 Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen. Bei diesen Unfällen wurden 44 Personen verletzt und leider auch 4 Verkehrsteilnehmer getötet. Mit der Sanierung der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen steuert das Land Oberösterreich diesen Unfällen entgegen.

3.2.9 Kinder



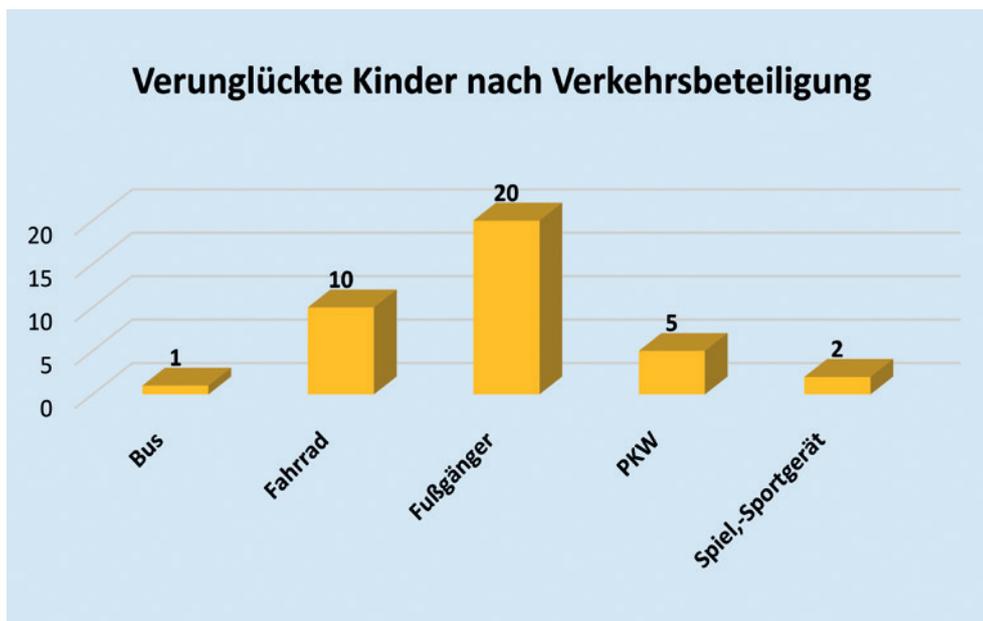
Insgesamt verunglückten 2020 417 Kinder in der Altersgruppe 0 bis 14 Jahre. Dabei wurde glücklicherweise kein Kind getötet. Mit zunehmendem Alter und steigender Mobilität steigt auch das Verletzungsrisiko im Straßenverkehr.



Rund die Hälfte der verunfallten Kinder war Mitfahrer im PKW. Jedes vierte verletzte Kind war mit dem Fahrrad unterwegs.

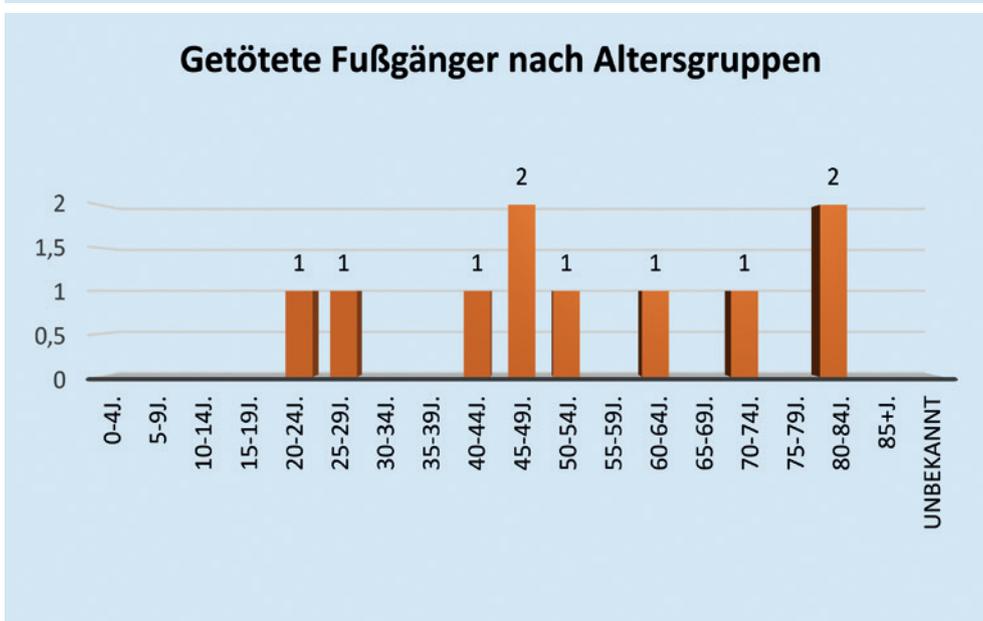
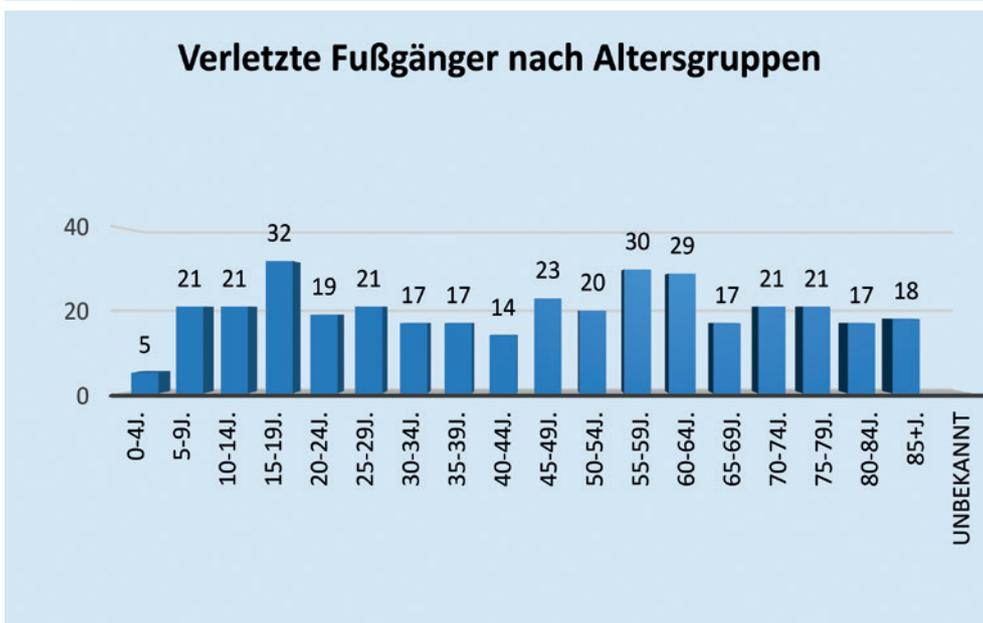
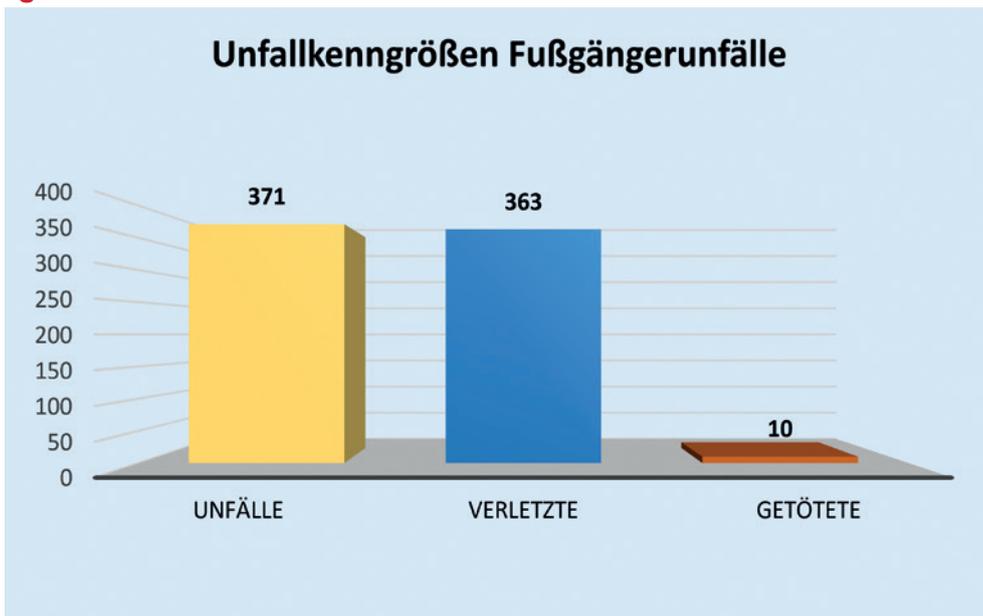


Insgesamt verunglückten in Oberösterreich 38 Kinder am Schulweg.



Am häufigsten verunglückten Kinder am Schulweg als Fußgänger und Fahrradfahrer.

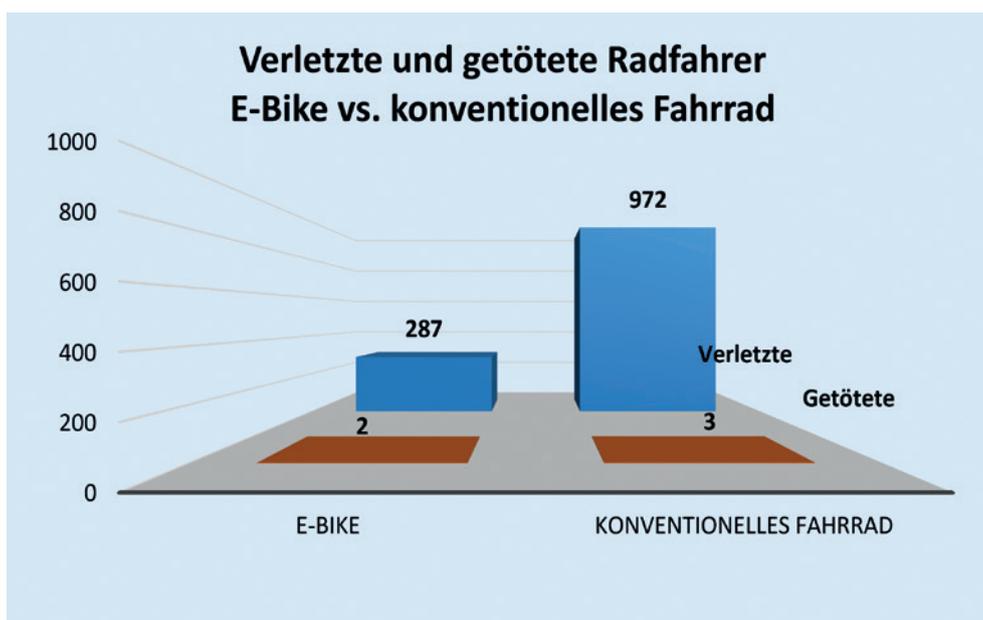
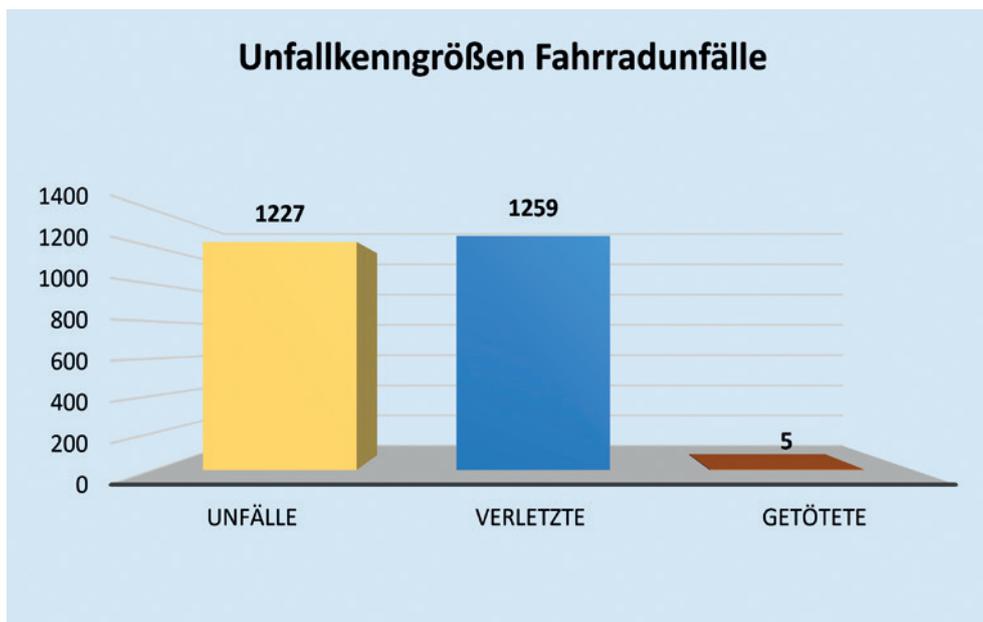
3.2.10 Fußgänger

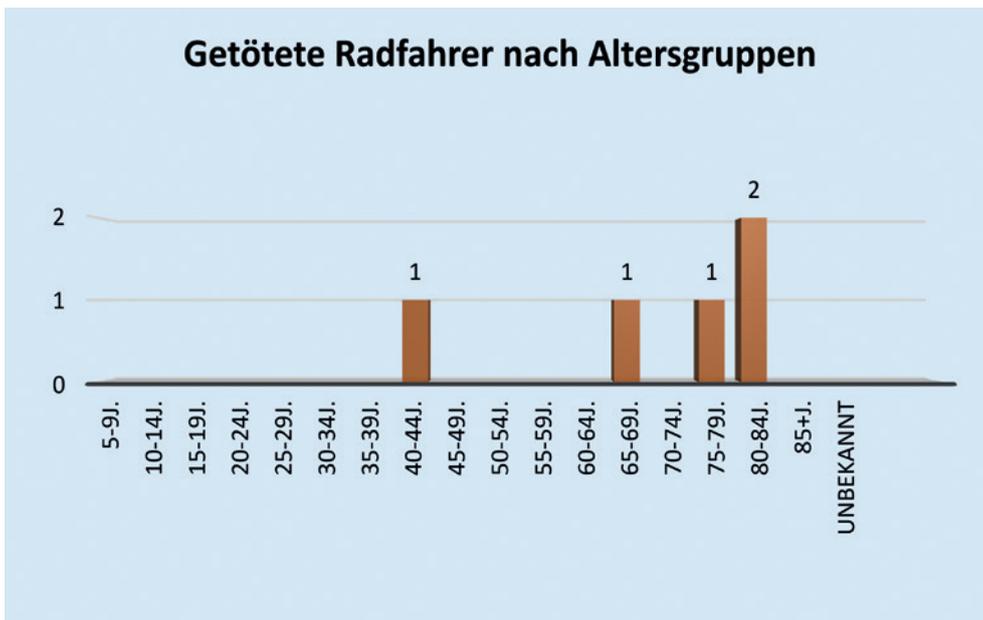
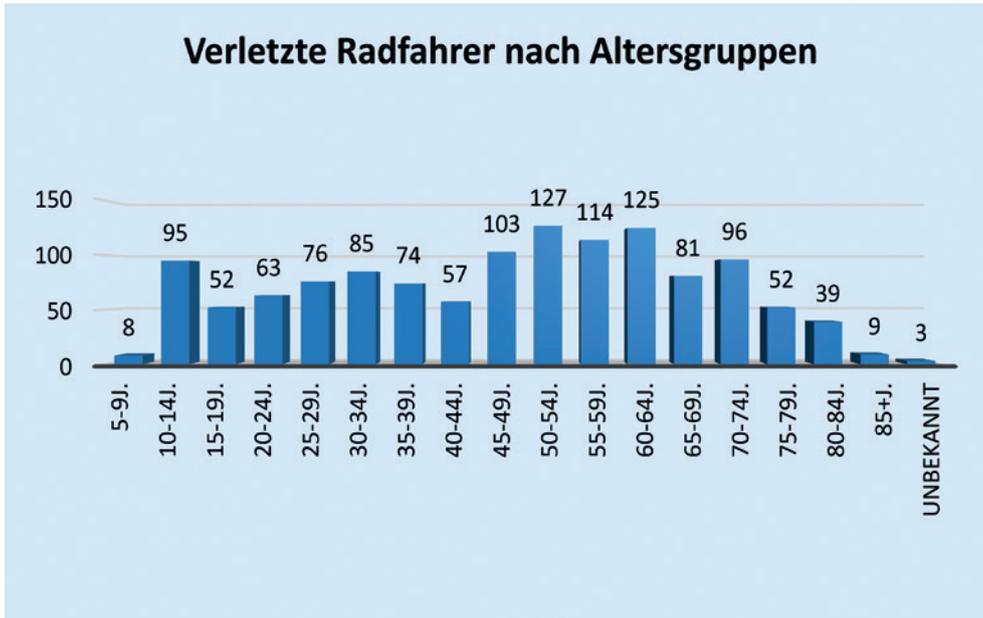


Fußgänger haben nach PKW-Insassen sowie Motorradlenkern und Beifahrern das dritthöchste Risiko, bei einem Unfall tödlich verletzt zu werden. Jeder vierte verletzte Fußgänger gehört der Altersgruppe 65+ an. In der Straßenraumgestaltung sind daher die Bedürfnisse von Fußgängern verstärkt zu berücksichtigen.

Daher unterstützt das Land Oberösterreich die Gemeinden mit einem Maßnahmenkatalog zur Verkehrsberuhigung bei Schulen, Kindergärten und Horten. Die darin beschriebenen Maßnahmen und Elemente zur Verkehrsberuhigung können aber auch in anderen sensiblen Bereichen, wie z. B. bei Seniorenresidenzen, angewendet werden.

3.2.11 Radfahrer

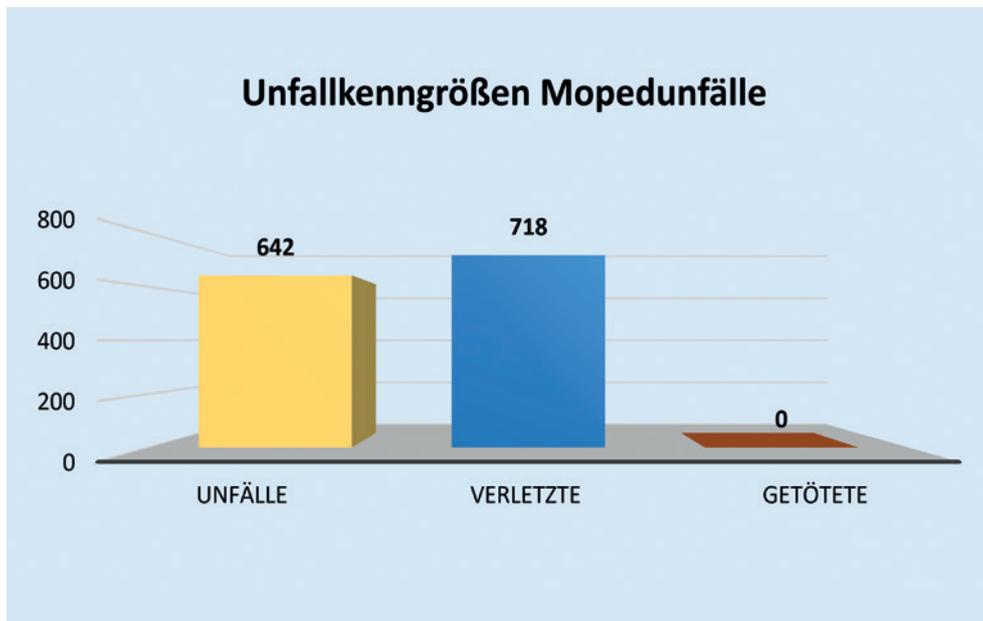




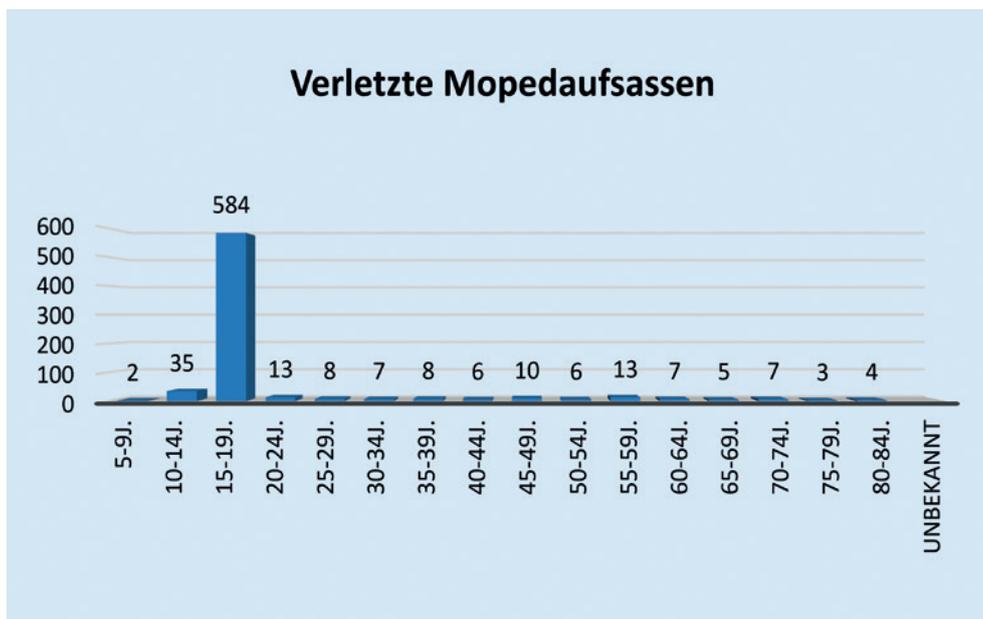
In der Altersgruppe 65+ zeigt sich ein hohes Risiko bei einem Unfall tödlich verletzt zu werden. Vier von fünf getöteten Radfahrern gehörten dieser Altersgruppe an.

Von den insgesamt 5 getöteten Radfahrern verunfallten 2 Lenker mit E-Bikes. Mit zielgerichteten Verkehrs-sicherheitsaktivitäten wie „E-Bike-Training 60+“ und einem Informationsfilm zum Thema „E-Bike“ sollen die Lenker von E-Bikes zu einer sicheren Verwendung dieser Fahrzeuge angeleitet werden.

3.2.12 Moped

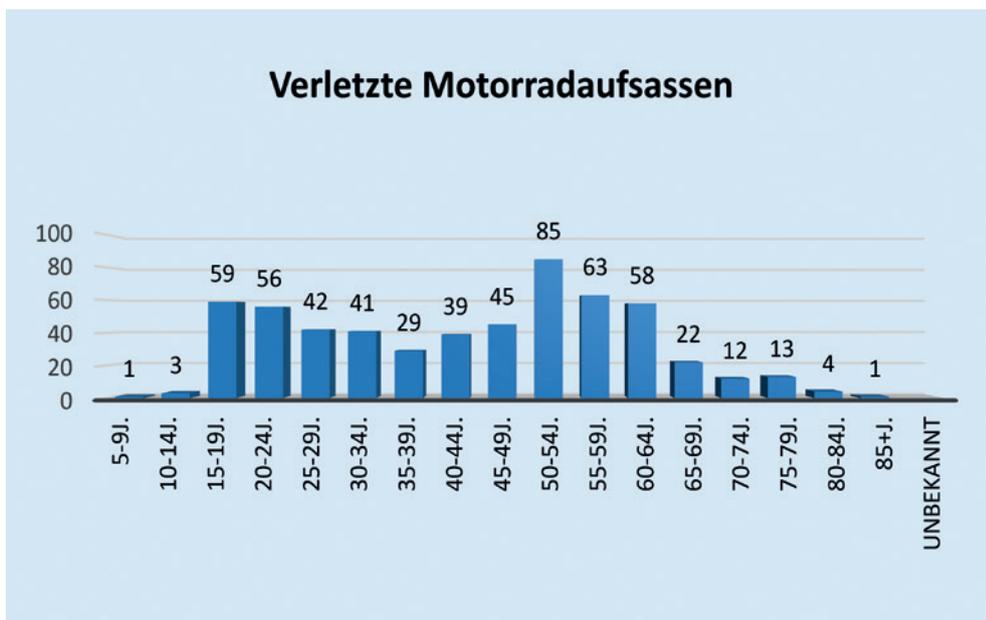
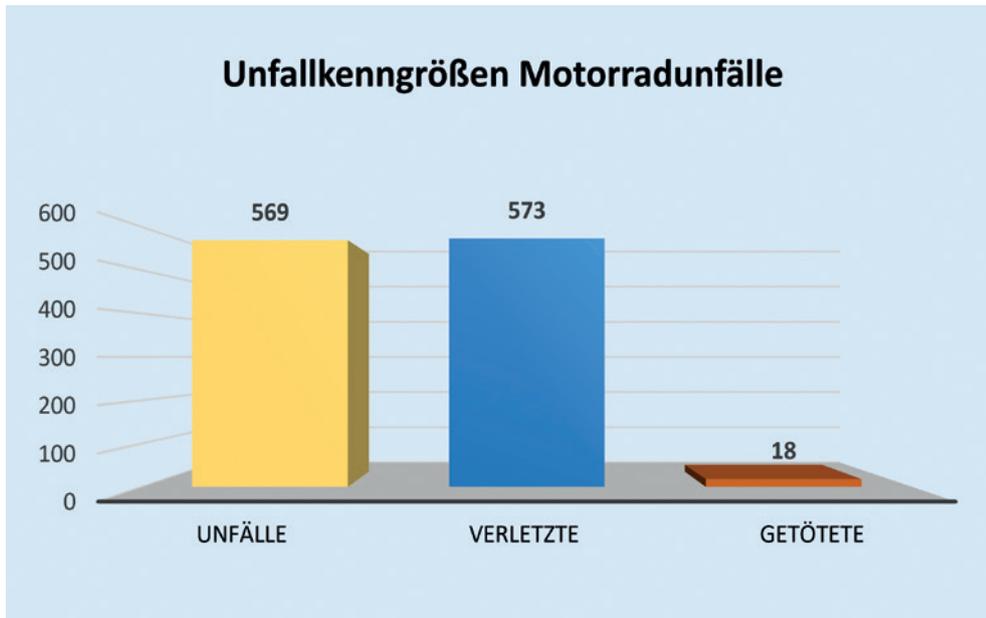


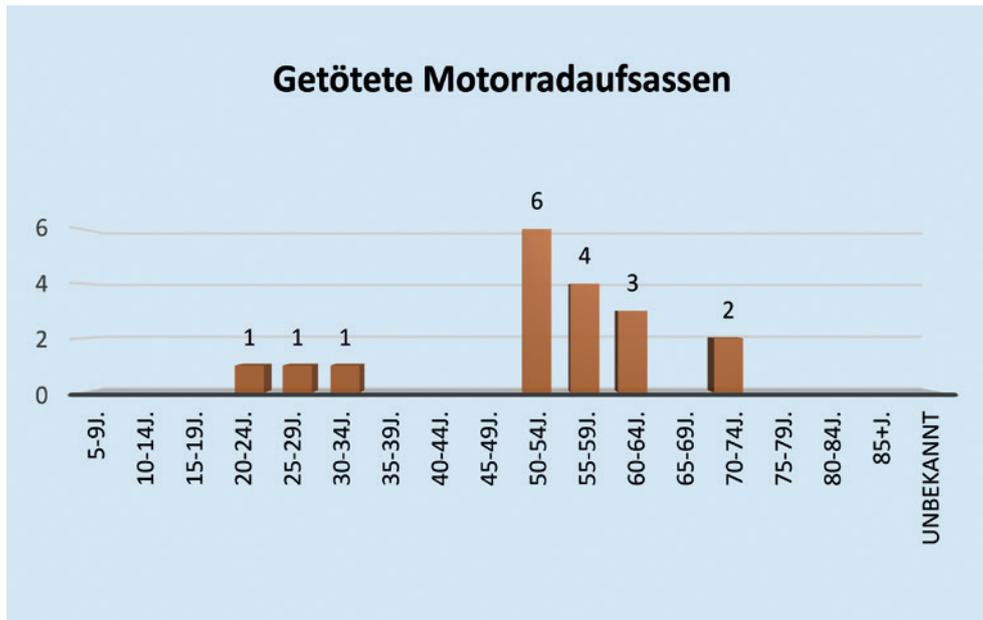
2020 wurde kein Mopedlenker oder Mitfahrer bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt.



Mehr als 80 % der bei Unfällen verletzten Mopednutzer gehört der Altersgruppe 15 bis 19 Jahre an. Jugendliche Unvernunft, oft gepaart mit technischen Manipulationen am Moped, führen zu diesem hohen Risiko. Die Polizei wirkt dieser Entwicklung mit regelmäßigen Geschwindigkeitskontrollen entgegen. Insgesamt sind in OÖ 27 Mopedprüfstände im Einsatz.

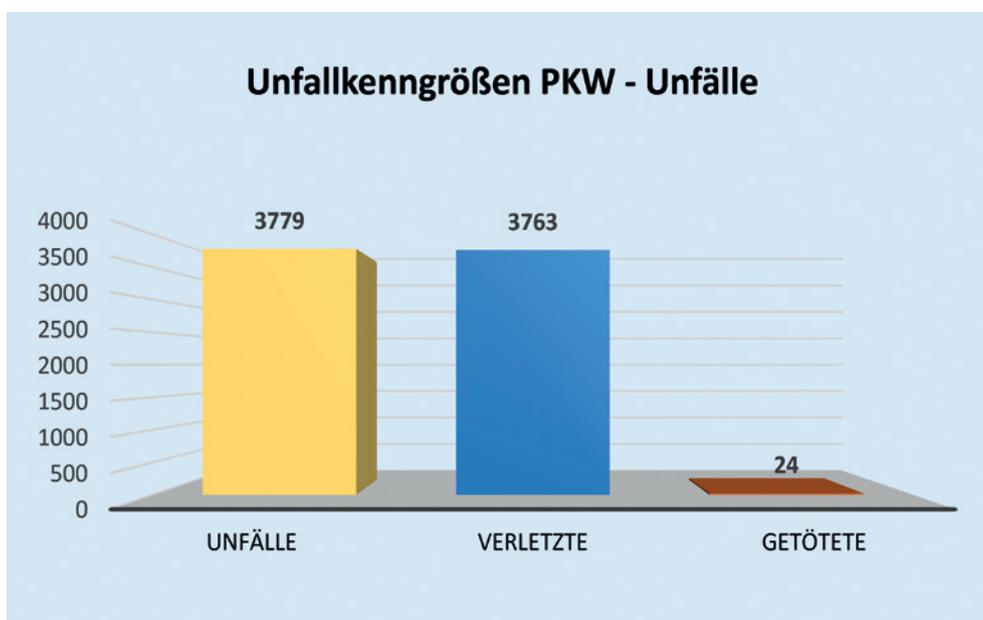
3.2.13 Motorrad

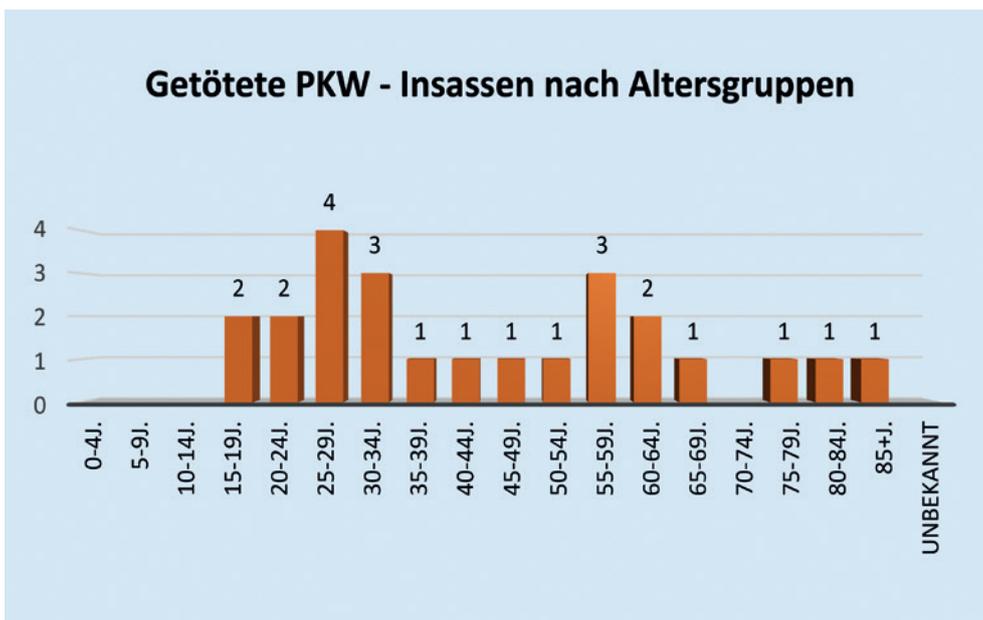
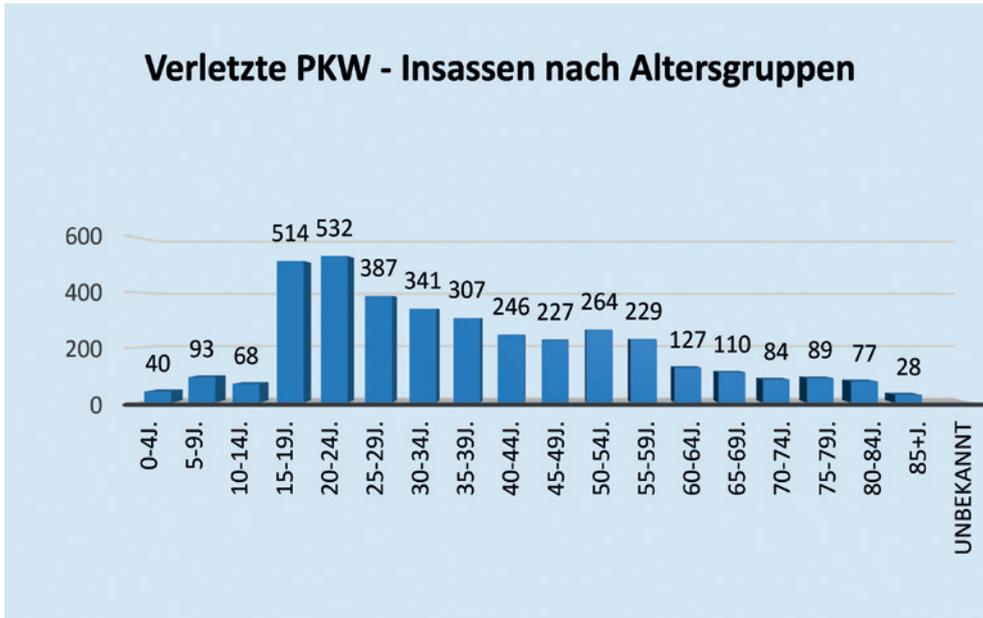




Sehr deutlich zeigen sowohl die Zahlen der Verletzten als auch der Getöteten, dass das Risiko ab 50 Jahre stark ansteigt. Rund 83 % der getöteten Motorradbenutzer gehörten der Altersgruppe 50+ an. Um das Unfallgeschehen von Motorradfahrern positiv zu beeinflussen, bietet das Land Oberösterreich einen Sicherheitsbonus für den Besuch eines Fahrsicherheitstrainings in Form eines Gutscheins an.

3.2.14 PKW

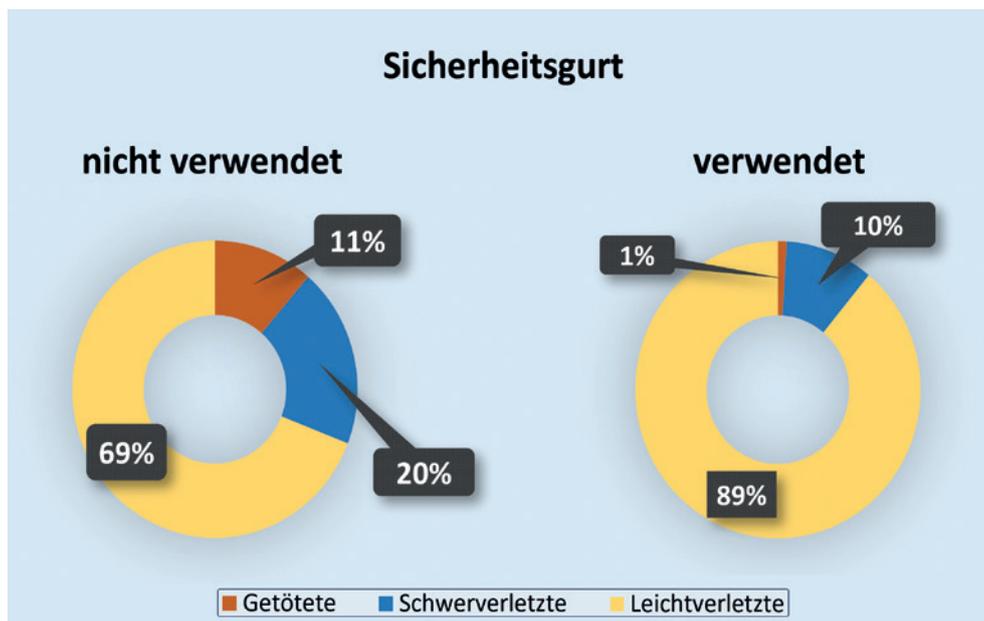




Rund 28 % der verletzten PKW-Insassen gehören der Altersgruppe 15 bis 24 Jahre an. Das höchste Tötungsrisiko zeigt sich in der Altersgruppe 25 bis 34 Jahre.

Jeder vierte getötete PKW-Insasse gehörte der Altersgruppe 60+ an. Um diesem Trend entgegenzuwirken, fördert das Land Oberösterreich Fahrsicherheitstrainings für die Generation 60+ mit einem Gutschein.

3.2.15 Sicherheitsgurt



Das Risiko bei einem Verkehrsunfall im PKW getötet zu werden, ist bei nicht angegurtenen Insassen rund 10-mal höher als bei angegurtenen. Das Risiko bei einem Unfall schwer verletzt zu werden ist ohne Gurt etwa doppelt so hoch. Daher hat das Land Oberösterreich auch bereits 2020 eine Schwerpunktaktion zum Thema Sicherheitsgurt gestartet.

4. Verkehrssicherheitsaktivitäten

Neben der Aufbereitung der Unfalldaten zur Information der Fachöffentlichkeit und der Medien setzt die Abteilung Verkehr eine Fülle von Maßnahmen und Aktionen, um das Unfallgeschehen auf Oberösterreichs Straßen weiter einzudämmen. Die **Interventionsbereiche der Verkehrssicherheitsarbeit** umfassen dabei:

- Legislative und Exekutive
- Infrastruktur
- Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen zur Bewusstseinsbildung

Die gesetzten Maßnahmen sind nicht als Einzelmaßnahmen zu sehen, sondern greifen verzahnt ineinander, um die Sicherheit in unserem Bundesland weiter zu optimieren.

Nachfolgend sollen einige **Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit** der Abteilung Verkehr dargestellt werden.

4.1 Sanierung von Unfallhäufungsstellen

Das Land Oberösterreich arbeitet daran, die Verkehrssicherheit durch die Sanierung von Unfallhäufungsstellen weiter zu verbessern. Dabei werden Unfallhäufungsstellen systematisch erfasst und saniert.

Von sich wiederholt ereigneten Unfällen im Zusammenhang mit Unfallhäufungsstellen spricht man, wenn:

- sich mindestens drei gleichartige Unfälle mit Personenschaden an einer Straßenstelle oder -strecke (unter Berücksichtigung der Verkehrsstärke) ereignen,
- oder sich mindestens 5 Unfälle* in einem Jahr ereignet haben.

*In Österreich werden im Regelfall nur Unfälle mit Personenschaden statistisch erfasst und ausgewertet.

Der Sachverständigendienst der Abteilung Verkehr ermittelt jährlich anhand der Unfalldaten die Unfallhäufungsstellen in den einzelnen Bezirken bzw. Statutarstädten. Die erfassten Unfallörtlichkeiten werden den Bezirksverwaltungsbehörden und Magistraten zur Verfügung gestellt.

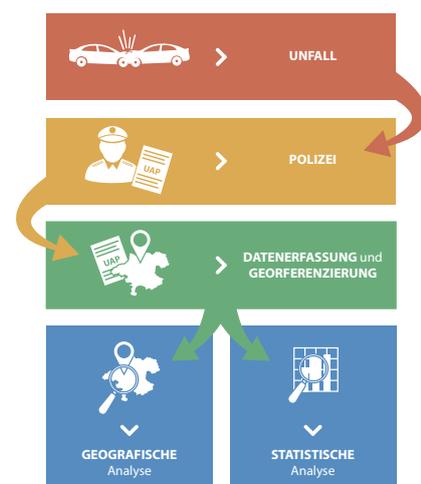


Bild li. Lokalaugenscheinverhandlung,
Bild re. Ablauf Unfallererfassung in Oberösterreich, Lokalisierung von Unfallhäufungsstellen.

Im Rahmen einer Lokalaugenscheinverhandlung mit Vertretern der Behörden, des Sachverständigendienstes, der Polizei und des Straßenerhalters werden entsprechende Vorschläge für eine Sanierung erörtert.

Nach einer gesamtheitlichen Betrachtung aller erhobenen Unfallhäufungsstellen und der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen, erfolgt eine Prioritätenreihung und in der Folge die Sanierung der Gefahrenstellen.

Die gesetzliche Verpflichtung, im Zuge der Auffindung von Unfallhäufungsstellen eine Nachbetrachtung der Unfälle durchzuführen, führt in Folge zu Verbesserungen bei der konkreten Unfallstelle und die Erkenntnisse aus der Unfallanalyse können in künftige Planungen einfließen. Dabei geht es nicht nur um eine deutliche Reduktion der Unfälle an den Gefahrenstellen, sondern oft kann auch eine Verbesserung der gesamten Verkehrssituation mit einer Reduktion von Stauzeiten udgl. erreicht werden.

Beispiele für die Sanierung von Unfallhäufungsstellen durch bauliche Maßnahmen

Zur Verdeutlichung, wie wirksam eine Sanierung von Unfallhäufungsstellen sein kann, nachfolgend zwei Beispiele von Umgestaltungen von Gefahrenstellen, die in Oberösterreich umgesetzt wurden.

Kreuzung der Anschlussstelle West Autobahn A1 in Asten mit der L566 Ipf Straße

Die Kreuzung der L566 Ipf Straße mit der südlichen Rampe der Anschlussstelle der A1 West Autobahn in Asten wurde bis 2018 in der Unfallstatistik als Unfallhäufungsstelle ausgewiesen.

In den verkehrsstarken Spitzenstunden kam es immer wieder zur Überlastung der Kreuzung und in der Folge zu gefährlichen Staubildungen auf der West Autobahn Fahrtrichtung St. Pölten. Bis zu 18.000 Fahrzeuge benutzten diesen Knotenpunkt täglich.

Viele davon standen dabei als Pendler regelmäßig im Stau. Aber nicht nur Pendler waren durch die Stauzeiten Leidtragende, sondern auch Zulieferer und Versorger der lokalen Industrie und des Handels mit LKW waren betroffen. 12% des Verkehrsaufkommens oder rund 2.200 Fahrzeuge an diesem neuralgischen Punkt waren LKW.

Zusätzlich flossen bei den Sanierungsüberlegungen die Verkehrsprognosen, Leistungsberechnungen und auch die Erweiterung des nahen liegenden Betriebsbaugebietes ein.

Kreuzungsbereich vor der Sanierung



Orthofoto vor der Sanierung 2017 (Quelle Doris)

Sanierungsmaßnahmen

Die Sanierung dieser Unfallhäufungsstelle wurde gemeinsam mit der ASFINAG ausgearbeitet und abgestimmt. Auch das Bauprojekt selbst wurde von der Abteilung Verkehr begleitet und von der Landesstraßenverwaltung gemeinsam mit der ASFINAG umgesetzt.

Um die Verkehrssicherheit zukünftig zu gewährleisten, wurde die Kreuzung im Jahr 2018 in einen leistungsfähigen, ampelgeregelteten T-Knoten umgebaut.

- Hierfür wurde ein weiterer Linksabbiegestreifen auf der A1 Rampe,
- eine verkehrsabhängige Ampelanlage
- und eine Straßenbeleuchtung auf der L566 Ipf Straße errichtet.

Kreuzungsbereich nach der Sanierung



Orthofoto nach der Sanierung 2020 (Quelle Doris)



Bild li. AST Asten L566 Ipf Straße AST A1 in Asten mit zwei Linksabbiegestreifen, Beleuchtung und verkehrsabhängiger Ampelanlage
Bild re. großzügige Beleuchtung des Knotenpunkts

Die straßenbaulichen Umbauarbeiten wurden in der verkehrsschwächeren Zeit der Sommermonate Juli und August 2018 durchgeführt. Die Inbetriebnahme der Ampelanlage erfolgte am 4. Oktober 2018.

Die Gesamtkosten dafür betragen rund 1,2 Millionen Euro, wovon rund 60 % vom Land OÖ und rund 40 % von der ASFINAG getragen wurden.

Vorher- Nachher Betrachtung der Unfallentwicklung

In einem Zeitraum von 7 Jahren vor der Sanierung der Unfallhäufungsstelle (2012 bis 2018) ereigneten sich an der gegenständlichen Anschlussstelle insgesamt 59 Unfälle mit Personenschaden, wobei 96 Personen verletzt und glücklicherweise keine Person getötet wurde. Bereits im darauffolgenden Jahr 2019 ereignete sich nur mehr 1 Unfall mit Personenschaden wobei 2 Personen verletzt wurden. Auch im Jahr 2020 ereignete sich lediglich 1 Unfall mit Personenschaden mit ebenfalls 2 verletzten Personen.

Vor der Sanierung ereigneten sich im Durchschnitt rund 8,5 Unfälle pro Jahr mit durchschnittlich 14 Verletzten.

Nach der Sanierung konnte dieser Wert auf durchschnittlich einen Unfall mit zwei Verletzten pro Jahr reduziert werden.

Der verkehrssichere Umbau dieser Unfallhäufungsstelle war ein wichtiger Beitrag für mehr Sicherheit auf Oberösterreichs Landesstraßen.

Aber auch Tausende Pendlerinnen und Pendler haben von der Neugestaltung der Anschlussstelle profitiert. Der wirtschaftlich und verkehrstechnisch wichtige Knotenpunkt zwischen Autobahn und Landesstraße wurde durch die gesetzten Maßnahmen leistungsfähiger und zukunftssicher umgebaut und gefährliche Rückstaus auf die Autobahn werden vermieden.

Kreuzung der B3 Donaustraße mit der Brückenabfahrt B123 Mauthausener Straße

Die Kreuzung der B3 Donaustraße mit der Brückenabfahrt B123 Mauthausener Straße wurde bis 2019 in der Unfallstatistik als Unfallhäufungsstelle ausgewiesen.

Die Kreuzung B3 Donaustraße mit der Brückenabfahrt in Mauthausen weist eine hohe Verkehrsbelastung auf. Rund 22.000 Fahrzeuge benutzen an Spitzentagen die B123 Mauthausener Straße im Bereich der Donaubrücke. Die B3 Donaustraße weist in Mauthausen, östlich der Kreuzung, eine noch höhere Verkehrsbelastung mit bis zu 25.000 Fahrzeugen pro Tag auf.

Die bis 2019 bestehende Kreuzung der B123 Mauthausener Straße (Rampe Donaubrücke Mauthausen) bis zur B3 Donaustraße war in den Spitzenstunden häufig überlastet. Der Rückstau reichte fast täglich bis nach Niederösterreich zurück. Leidtragende dieser Verkehrssituation waren täglich tausende Pendler und der regionale Güterverkehr.

Kreuzungsbereich vor der Sanierung



Verkehrsführung 2017 mit nur einem Linksabbiegestreifen

Generell war der Bereich der B3 Donaustraße zwischen der Zufahrt zum Gewerbegebiet Donaupark und der Kreuzung mit der Brückenabfahrt B123 Mauthausener Straße in der Unfallstatistik als unfallträchtige Strecke ausgewiesen. Durch die Verkehrsbewegungen bei den Zu- und Abfahrten von den im Gewerbegebiet angesiedelten Firmen und dem hohen Verkehrsaufkommen auf der B3 Donaustraße waren bereits im Vorfeld der Kreuzung Konflikte vorprogrammiert.

Bereits vor der baulichen Sanierung 2019 wurden zu Entschärfung der Gefahrenstelle Maßnahmen wie

- die bestehende Ampellösung,
- Einbau von Fahrbahnteiler
- und die Geschwindigkeitsbeschränkungen gesetzt.

Diese Maßnahmen brachten zwar eine Verbesserung der Unfallsituation, jedoch konnte die Problematik der Abbiegeunfälle nicht entscheidend verbessert werden. An der Kreuzung gab es nach wie vor Kollisionen zwischen linksabbiegenden und rechtsabbiegenden Verkehrsteilnehmern bei der Auffahrt zur Donaubrücke

Als Sanierungsmaßnahme wurde kurzfristig eine Änderung der Ampelphase angedacht. Dieser Lösungsansatz hätte zwar zu einer Entschärfung der Unfallsituation bei Kollisionsunfällen beim Abbiegen geführt, jedoch wäre ein höheres Stauaufkommen am Knotenpunkt die Folge gewesen. Daher wurde dieses Sanierungskonzept rasch wieder verworfen.

Im Zuge der Untersuchung der neuen Donaubrücke wurde die Idee geboren, eine zweite Abbiegespur nach links auf die B3 zuzulegen.

Sanierungsmaßnahme

Die Errichtung eines zusätzlichen zweiten Linksabbiegestreifens von der Donaubrücke zur B3 wurde umgesetzt. Dadurch wurde das Abfließen des Verkehrs von der Donaubrücke auf die B3 wesentlich verbessert. Weiters wurden die auf der B3 bestehenden Mittelinseln abgetragen und zur Verbesserung der Verkehrsführung als Fahrstreifen (Abbiege- bzw. Verflechtungstreifen) ausgeführt.



Bild li Entfernung der Mittelinsel
Bild re neue Verkehrsführung ohne Mittelinsel

Somit gelang es auch, ausreichende Zeitlücken für die Links- bzw. Rechtsabbieger von der B3 sicherzustellen und für diese eine eigene Grünphase einzurichten.

Kreuzungsbereich nach der Sanierung



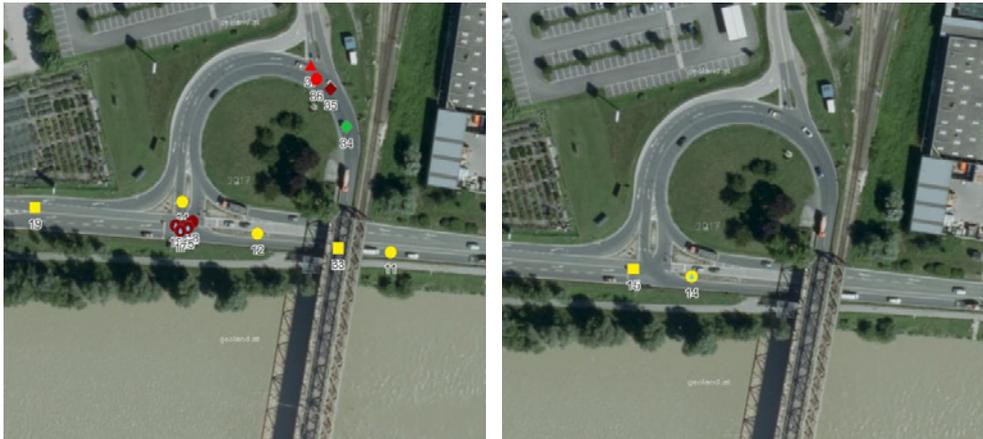
Neue Verkehrsführung 2020 mit zwei Linksabbiegestreifen

Der Umbau wurde Ende August 2019 freigegeben.

Die Gesamtkosten der Sanierungsmaßnahmen beliefen sich auf rund 620.000 €.

Vorher- Nachher Betrachtung der Unfallentwicklung

In einem Zeitraum von 20 Monaten vor der Sanierung der Unfallhäufungsstelle (2018 bis Ende August 2019) ereigneten sich an der Kreuzung insgesamt 13 Unfälle mit Personenschaden wobei 26 Personen verletzt und glücklicherweise keine Person getötet wurde. Im Zeitraum nach der Sanierung vom 1. September 2019 bis Dezember 2020 ereigneten sich nur mehr 2 Unfälle mit Personenschaden bei denen 2 Personen verletzt wurden.



Vergleich der Unfälle Bild li vor der Sanierung,
Bild re nach der Sanierung

Vor der Sanierung ereigneten sich im Durchschnitt rund 7,8 Unfälle pro Jahr, bei denen mehr als 15 Personen verletzt wurden.

In den 16 Monaten nach der Sanierung konnten die Unfälle auf durchschnittlich 1,5 Unfälle mit rund 1,5 Verletzten pro Jahr reduziert werden.

Die Errichtung eines zweiten Linksabbiegesteifens am Knotenpunkt hat die Problematik der Abbiegeunfälle entschärft und die Verkehrssicherheit erhöht. Zusätzlich profitieren von dieser Maßnahme täglich tausende Pendler und der lokale Zustellverkehr.

4.2 Sanierung der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen

Oberösterreich verfügt über ein Schienennetz von rund 1000* Kilometer. Oberösterreich hat nach Niederösterreich das zweitlängste Schienennetz von Österreich. Die Bahnlinien übernehmen in Oberösterreich eine wichtige Rolle im Personen- und Güterverkehr.

An Eisenbahnkreuzungen, gibt es immer wieder Konflikte und Unfälle mit beträchtlichen Sachschäden, Verletzten und Todesfällen. Insgesamt verfügt Oberösterreich über rund 750 Eisenbahnkreuzungen. Davon sind rund 285 technisch gesichert (Stand 2019).

Typische Unfallursachen an Eisenbahnkreuzungen sind mangelndes Risikobewusstsein und die Unaufmerksamkeit der Fahrzeuglenker. Daraus resultieren Fehlverhalten, wie Missachtung von Schranken, Lichtsignalanlagen und gesetzlichen Bestimmungen.

Zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards schreibt die Eisenbahnkreuzungs-verordnung 2012 vor, dass bis spätestens 2024 alle Eisenbahnkreuzungen durch die Eisenbahnbehörde - in Oberösterreich die Abteilung Verkehr für Neben- und Anschlussbahnen - überprüft und bis spätestens 2029 bei Bedarf neu gesichert werden müssen.

Im Zeitraum Anfang 2018 bis Ende 2020 wurden 126 Eisenbahnkreuzungen in Oberösterreich überprüft.



Eisenbahnkreuzung vor der Sanierung



Eisenbahnkreuzung nach der Sanierung

Als Konsequenz aus den erfolgten Überprüfungen wurden im Beobachtungszeitraum 30 Eisenbahnkreuzungen aufgelassen und durch bauliche Maßnahmen ersetzt. An 28 Eisenbahnkreuzungen wurde ein technischer Kreuzungsschutz errichtet. Dies stellt einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar. In Summe soll in die Modernisierung bzw. Auflassung von rund 360 Eisenbahnkreuzungen investiert werden. Unter anderem kommen an Eisenbahnkreuzungen Videoüberwachungen und abgesicherte Funktechnologien, zur Fernbedienung von Sicherungsanlagen, zum Einsatz.

Die Kosten für die technische Sicherung einer Eisenbahnkreuzung betragen bei größeren Anlagen zwischen 600.000 und 1 Mio. Euro. Die Kostenteilung erfolgt zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Träger der Straßenbaulast (Gemeinde- bzw. Landesstraßenverwaltung).

*Quelle „Verkehr in Zahlen“ bmvit/Herry Stand 2011

4.3 Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Verkehrssicherheitsaktivitäten

4.3.1 Bewusstseinsbildende Maßnahmen 2020 / 2021

Ab Juni 2020 wurden bewusstseinsbildende Maßnahmen mit folgenden Schwerpunktaktivitäten umgesetzt:

- Blinken
- Ablenkung
- Angurten
- E-Bike

Maßnahmen zum Schwerpunktthema Blinken

Erhebungen haben gezeigt, dass jeder 3. Kraftfahrzeuglenker nicht oder nicht richtig blinkt. Mit den nachfolgenden Sujets sollen Lenker für das Thema sensibilisiert und zum richtigen Verhalten angeleitet werden.

Sujets Blinken:



Maßnahmen zum Schwerpunktthema Ablenkung

Im Jahr 2020 ereigneten sich 5.438 Unfälle mit Personenschaden bei denen 67 Personen getötet wurden. Bei 1.284 (23,6 %) Unfällen war Unachtsamkeit bzw. Ablenkung vermutlich die Hauptunfallursache. Von den Getöteten waren 12 (17,9 %) auf Unachtsamkeit bzw. Ablenkung zurückzuführen.

Die Sujets sollen die Gefahr der Ablenkung im Straßenverkehr in das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer rücken.

Sujets Ablenkung:



Maßnahmen zum Schwerpunktthema Angurten

In der Unfallstatistik sticht hervor, dass rund 30 % der getöteten Lenker bzw. Mitfahrer zum Unfallzeitpunkt nicht angegurtet waren. Ohne Sicherheitsgurt besteht für PKW-Insassen bei einem Verkehrsunfall ein 10-mal höheres Risiko diesen Unfall nicht zu überleben als bei angegurteten Insassen.

Die Sujets sollen PKW-Insassen die lebensrettende Funktion der Sicherheitsgurte ins Gedächtnis rufen und zu einer möglich hohen Gurtanlagequote führen.

Sujets Angurten:



Die Sujets zu den Schwerpunktthemen waren auf den Heckscheiben von 150 Bussen des OÖVV und auf über 1000 Lastkraftwagen der OÖ Transportwirtschaft zu sehen.

Zudem wurden diese Themen auf Plakatwänden, in diversen Printmedien und im Radio mittels Kurzspots beworben.

Diese bewusstseinsbildenden Maßnahmen wurden 2020 gestartet und werden auch 2021 weitergeführt.

Bewusstseinsbildende Maßnahmen zu den Schwerpunktthema E-Bike

Aufgrund der steigenden Zahlen mit Unfällen in denen E-Biker involviert sind, wurde ein Informationsfilm mit Tipps zum sicheren Umgang mit E-Bikes produziert. Dieser Film ist unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/241094.htm>

4.3.2 Verkehrssicherheitsaktivitäten 2020

Im Jahr 2020 wurden Verkehrssicherheitsaktivitäten mit folgenden Schwerpunkten umgesetzt:

- E-Bike-Training 60+
- E-Scooter-Training
- Fahrsicherheitstraining 60+
- Fahrtechniktrainings für MotorradlenkerInnen
- Radfahrtraining in Volksschulen und Mittelschulen

E-Bike-Training 60+

Die elektrische Fahrunterstützung ist insbesondere bei älteren Personen sehr beliebt. Der Trend zum E-Bike birgt aber auch Gefahren. E-Bike-Fahrer verunfallen häufig bei Alleinunfällen und Abkommensunfällen. Unfallauslöser ist u.a. auch die verhältnismäßig hohe Fahrgeschwindigkeit, die mit E-Bikes erreicht werden kann. Betrachtet man die Unfallschwere von E-Bike Unfällen, so gehören die schwerverletzten und getöteten Radfahrer mit rund 50 % der Altersklasse 60+ an.



Um diesem steigenden Trend entgegenzuwirken, fördert das Verkehrsressort des Landes Oberösterreich den Besuch eines speziell auf die Bedürfnisse der mobilen Menschen ab 60 Jahre zugeschnittenen E-Bike-Trainings mit einem 20 Euro-Bonus.

Weitere Details sind unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/ebikebonus.htm>

E-Scooter-Training

Im Jahr 2020 wurde die Bonusaktion für E-Scooter-Trainings ins Leben gerufen.

Diverse Partner bieten für junge Menschen mit erfolgreich abgelegter Radfahrprüfung bzw. älter als 12 Jahre mit Wohnsitz in Oberösterreich E-Scooter-Trainings an.

Um möglichst viele Personen für ein solches Training zu gewinnen, fördert das Verkehrsressort des Landes OÖ die Teilnahme mit 20 Euro.

Weitere Details sind unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/235699.htm>

Fahrsicherheitstraining 60+

Der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung steigt stetig. Senioren sind heute überdies wesentlich mobiler als frühere Generationen und benutzen häufiger das Auto. Ältere Menschen besitzen zwar in der Regel mehr Erfahrung, verlieren aber bei schwierigen Verkehrssituationen schneller den Überblick als jüngere Verkehrsteilnehmer. So sind bei Senioren die häufigsten Unfallursachen Vorrangverletzungen, gefolgt von Unfällen beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren und Einparken.



Der Besuch eines solchen Trainings, bei einem der Partner des Landes, wird vom Verkehrsressort des Landes Oberösterreich mit einem Sicherheitsbonus in der Höhe von 40 Euro, in Form eines Gutscheines, unterstützt.

Weitere Details sind unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/117851.htm>

Fahrtechniktrainings für MotorradlenkerInnen

Die Zulassungszahlen für Motorräder steigen seit Jahren kontinuierlich. Durch die damit verbundene höhere Anzahl an Motorradfahrern, als Teilnehmer am Verkehrsgeschehen, nimmt auch die Gefahr von Unfällen mit Motorradbeteiligung zu. Es liegt in der Natur der Sache, dass Motorrad-Unfälle oft mit Verletzungen oder sogar tödlich enden. Die Unfallursache ist häufig – vor allem bei Fahrern zwischen 35 und 45 Jahren – in geringer Fahrpraxis, aber auch unterschätztem Risiko, zu finden.

Um die Unfallzahlen zu reduzieren, möchte das Verkehrsressort des Landes Oberösterreich möglichst viele Motorradlenkerinnen und Motorradlenker dafür gewinnen, ein Fahrtechniktraining zu besuchen. Das Land Oberösterreich bietet daher einen Sicherheitsbonus für den Besuch eines Fahrtechniktrainings in Form eines Gutscheines an.



Fahrsicherheitstraining für MotorradlenkerInnen © ÖAMTC Fahrtechnik/Houdek

Der 75 Euro-Sicherheitsbonus kann bei der Absolvierung eines ganztägigen Intensivtrainings bei einem Partner des Landes eingelöst werden!

Ein 40 Euro-Sicherheitsbonus ist für den Besuch eines halbtägigen Fahrtechniktrainings vorgesehen. Weitere Details sind unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/60451.htm>

Radfahrtrainings in Volks- und Mittelschulen (Der perfekte Radfahrer)

Seit dem Jahr 2015 finden jährlich Radfahrtrainings in rund 250 Volks- und Mittelschulen in OÖ statt.

Die Radfahrtrainings dienen zur Vorbereitung auf die Radfahrprüfung. Geschicklichkeitstrainings und das Abfragen von technischem Wissen werden von zertifizierten Radfahrtrainerinnen und Radfahrtrainern durchgeführt.



Radfahrtraining – „Der perfekte Radfahrer“

Ausblick 2021:

Viele dieser Verkehrssicherheitsmaßnahmen aus dem Jahr 2020 werden auch 2021 fortgeführt. Zusätzlich wurden zur Bewusstseinsbildung zum Thema „Drogen im Straßenverkehr“ Kino- und TV-Spots produziert, welche insbesondere die Jugendlichen für dieses Thema sensibilisieren sollen. Diese Spots werden in den Monaten Juni und Juli in den Kinos in Oberösterreich ausgestrahlt.

4.4 Fahrzeugsicherheit

Die Abteilung Verkehr leistet auch durch verschiedenste Maßnahmen im Bereich der Fahrzeuggenehmigung und Fahrzeugüberprüfung einen wesentlichen Beitrag zur Gewährleistung bzw. Hebung der Verkehrssicherheit.

Ziel ist, dass nur Fahrzeuge, welche sich in einem verkehrs- und betriebssicheren Zustand befinden, sowie den gesetzlichen Erfordernissen entsprechen, am Straßenverkehr teilnehmen. Von Fahrzeugen, welche diese Kriterien nicht erfüllen, geht ein erhöhtes Unfallrisiko aus. Zudem stellen nicht ordnungsgemäß gewartete und überprüfte Kraftfahrzeuge unter Umständen eine Gefahr für die Umwelt dar.

Das Tätigkeitsfeld beinhaltet:

- Fahrzeuggenehmigung
- Fahrzeugüberprüfungen
- Dateneingaben in die Genehmigungsdatenbank
- Ermächtigung und Revision von Betrieben zur Durchführung von wiederkehrenden Begutachtungen
- Bescheide für Gefahrguttransporte gemäß ADR und GGBG
- uvm.

Rechtsgrundlage sind die einschlägigen Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetz (KFG) und der dazugehörigen Verordnung (KDV).

Die Techniker sind dabei als Sachverständige für die Einzelprüfung tätig (§125 KFG).

4.4.1 Fahrzeuggenehmigungen

Erteilung von Einzel- und Ausnahmegenehmigungen (§§31 bzw. 34 KFG)

Die Teilnahme am Straßenverkehr ist nur gestattet, wenn sich das Kraftfahrzeug bzw. der gezogene Anhänger im verkehrs- und betriebssicheren Zustand befindet. Dies stellt die elementare Voraussetzung für die Erteilung einer Zulassung dar.

Weiters wird damit sichergestellt, dass alle am Fahrzeug/Anhänger angebrachten Bauteile den Vorschriften entsprechen und somit sicher im Straßenverkehr verwendet werden können.

Grundlage der Einzelgenehmigung bzw. Ausnahmegenehmigung bildet das von den Amtssachverständigen erstellte Gutachten.



Fahrzeuggenehmigung

Änderungen an einzelnen Fahrzeugen (§33 KFG)

Änderungen an Kraftfahrzeugen und Anhängern sind für die Verkehrssicherheit dahingehend relevant, da es dadurch zu keiner Verschlechterung des bereits genehmigten Fahrzeuges kommen darf und somit die Verkehrs- und Betriebssicherheit nicht herabgesetzt wird. Änderungen im Bereich des Fahrwerks (z.B. Tieferlegungen), der Rad-/Reifenkombination oder des Aufbaues (z. B. durch Spoiler) sind bei den vornehmlich jüngeren Fahrzeughaltern sehr gefragt.

Auch diese „Tuningteile“ müssen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen und mittels Gutachten für das gegenständliche Fahrzeug als geeignete Veränderungen genehmigt werden.

2020 wurden insgesamt 26.986 Geschäftsfälle im Bereich Fahrzeuggenehmigungen und Änderungen bearbeitet.

4.4.2 Fahrzeugüberprüfungen

Wiederkehrende Begutachtung (§57a KFG)

Fahrzeuge unterliegen einem Alterungs- und Verschleißprozess. Daher ist die regelmäßige Überprüfung, ob die Verkehrs- und Betriebssicherheit noch gegeben ist, besonders wichtig.

Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Ziviltechniker oder technische Büros - Ingenieurbüros (§ 134 GewO) des einschlägigen Fachgebietes, Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechnete Gewerbetreibende, die hinreichend über hierzu geeignetes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur wiederkehrenden Begutachtung aller oder einzelner Arten von Fahrzeugen zu ermächtigen.

Die wiederkehrende Begutachtung stellt somit einen essenziellen Bestandteil der Verkehrssicherheit dar. Die Ermächtigung erfolgt wiederum auf Basis eines Gutachtens eines Amtssachverständigen.

Besondere Überprüfung (§56 KFG)

Fahrzeuge und Anhänger bei denen Bedenken hinsichtlich ihrer Verkehrs- und Betriebssicherheit bestehen, oder, ob durch sie übermäßiger Lärm, Rauch und schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden, müssen einer besonderen Überprüfung gemäß §56 KFG unterzogen werden. Basierend auf einer Anzeige durch ein Organ der Zulassungsbehörde (Polizei) bzw. aufgrund des Alters des Fahrzeuges werden diese Überprüfungen in der Landesprüfstelle Linz bzw. den Außendienststellen in den Bezirken vollzogen.

Im Jahr 2020 wurden dabei 3.405 besondere Überprüfungen durchgeführt.



Wiederkehrende Überprüfung

Prüfung an Ort und Stelle (§58 KFG)

Den für die Verkehrssicherheit unmittelbarsten Teil bilden die Kontrollen an Ort und Stelle. Diese zusammen mit der Polizei durchgeführten Kontrollen dienen primär dazu, Verkehrsteilnehmer unmittelbar auf Mängel an ihrem Fahrzeug aufmerksam zu machen.

Bei besonders gravierender Mängel, wo Gefahr im Verzug herrscht, wird auf Grundlage eines Sachverständigengutachtens seitens der Polizei die Weiterfahrt untersagt.



Technische Kontrolle gem. §58 KFG eines stark beschädigten Sattelanhängers

Corona-bedingt konnten 2020 insgesamt 103 Kontrolltage durchgeführt werden, an denen 1.178 Fahrzeuge technisch kontrolliert wurden.



Prüfung an Ort und Stelle – Fahrzeug mit defektem Turbolader

Tuning-Kontrollen

An 12 dieser Kontrolltage wurden schwerpunktmäßig Tuning-Kontrollen durchgeführt. Hierbei standen Umbauten an Fahrzeugen, welche die Verkehrs- und Betriebssicherheit nachteilig beeinflussen könnten, im Fokus. Speziell Fahrwerkstieferlegungen mit gravierender Unterschreitung der Bodenfreiheit bzw. Sicherheitsabständen zu anderen Fahrzeugbauteilen, sowie nicht genehmigte Veränderung (z.B. Klappenauspuffanlagen) wurden beanstandet.



Prüfung an Ort und Stelle / Tuningfahrzeug

Auch bilden Kontrollen von Motorfahrrädern (Mopeds) immer wieder Schwerpunkte. Dabei stehen unzulässige Manipulationen am Motor bzw. der Abgasführung mit dem Effekt einer Leistungs- und Geschwindigkeitssteigerung im Zentrum. Ziel dieser Kontrollen ist einerseits, der Schutz der jüngsten motorisierten Verkehrsteilnehmer und andererseits ein Bewusstsein für dabei entstehende Gefahren zu schaffen.

Ausblick 2021

In Abhängigkeit zur Corona-Pandemie werden wieder vermehrte Kontrolltage angestrebt. Weiters wird im Frühsommer 2021 der neue LKW-Prüfzug in den Dienst gestellt, welcher eine hochwertige Prüfmöglichkeit für die Mitarbeiter (Sachverständige, Prüfbeamte, Administration) der Abteilung Verkehr auf Oberösterreichs Straßen bietet.



Neuer LKW- Prüfzug

4.5 Maßnahmen der Abteilung Verkehr gemeinsam mit der Polizei

4.5.1 Maßnahmen gegen Drogenlenker

Anschaffung von Suchtgiftspeichel-Vortestgeräten

Die Erfahrungen der Exekutivbeamten zeigen, dass besonders bei jüngeren Menschen vermehrt Drogenkonsum festzustellen ist. 2020 wurden auf Oberösterreichs Straßen knapp 1.200 Drogenlenker von der Polizei erkannt. Das heißt, durchschnittlich wurden 2020 rund drei Drogenlenker pro Tag aus dem Verkehr gezogen. Für die zielgerichtete Überwachung wurden von der Abteilung Verkehr insgesamt 23 Suchtgiftspeichel-Vortestgeräte angeschafft.



Suchtgiftspeichel Vortestgerät
Bild Copyright LVA OÖ

4.5.2 Maßnahmen gegen illegales Mopedtuning

2020 ereigneten sich auf Oberösterreichs Straßen 642 Unfälle mit Mopeds. Somit gab es in Oberösterreich in Summe mehr Mopedunfälle als Motorradunfälle. Rund 85 % der beteiligten MopedlenkerInnen gehörte der Altersgruppe der 15- bis 19-jährigen an.

Insbesondere die Unfallzahlen des 3. Quartals 2020 zeigen einen signifikanten Anstieg der Zahl der verunglückten Mopedlenker. Unfallauslöser waren oft jugendlicher Leichtsinn, gepaart mit nicht angepasster Fahrgeschwindigkeit. Die daraus resultierenden Unfälle waren Auffahren auf stehende bzw. langsam fahrende Fahrzeuge, Abkommensunfälle in Kurven, usw.

Neben zahlreichen präventiven Tätigkeiten der OÖ Polizei auf diesem Gebiet wurden im Jahr 2020 in OÖ insgesamt 466 Motorfahrradlenker bzw. Zulassungsbesitzer wegen „falscher“ Zulassung angezeigt. Die beanstandeten Fahrzeuge waren als Motorfahräder zugelassen, de facto handelte es sich aber, aufgrund von technischen Manipulationen, um

Illegales Mopedtuning ist vor allem bei jugendlichen Lenkern ein weitverbreitetes Phänomen. Nicht selten konnte bei Kontrollen festgestellt werden, dass die als Motorfahräder mit einer Bauartgeschwindigkeit von 45 km/h zugelassenen Fahrzeuge, tatsächlich das Doppelte der erlaubten Geschwindigkeit erreichten.

Um diese hohe Zahl, vor allem an jugendlichen Verunglückten zu senken, stehen der Polizei insgesamt 27 Mopedprüfstände in allen Bezirken und Städten in OÖ zur Verfügung. Erst vor kurzem wurde dieser Stand um 3 weitere moderne Mopedprüfstände erweitert. Die Finanzierung erfolgte durch die Abteilung Verkehr.



