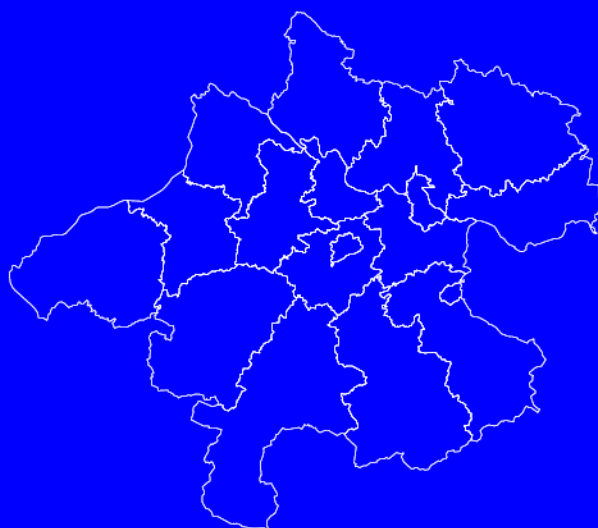


**SICHER
ANS ZIEL**



Unfallstatistikbericht

Oberösterreich

2022

Verkehrssicherheit



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
Dipl. Ing. Michael Breithaller
Ing. Daniel Erlinger
Dipl. Ing. Robert Haid
OAR Regina Haider
Thomas Heiß
TOAR Ing. Klaus Keplinger
TOAR Ing. Gerhard Lindenberger

Fotos: Land OÖ

Datenquelle

Die Unfallzahlen stammen von der STATISTIK AUSTRIA und wurden vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr bearbeitet und zur Verfügung gestellt. (Stand: Oktober 2023)

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Definitionen	4
3	Verkehrsunfallstatistik 2022	5
3.1	Unfallkenngrößen in Österreich im Jahr 2022	5
3.2	Unfallkenngrößen in Oberösterreich im Jahr 2022	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	14
3.2.8	Kinder	15
3.2.9	Fußgänger	17
3.2.10	Radfahrer	18
3.2.11	Mopedunfälle	20
3.2.12	Motorradunfälle	21
3.2.13	PKW	22
3.2.14	Sicherheitsgurt	23
3.2.15	Beeinträchtigung	23

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

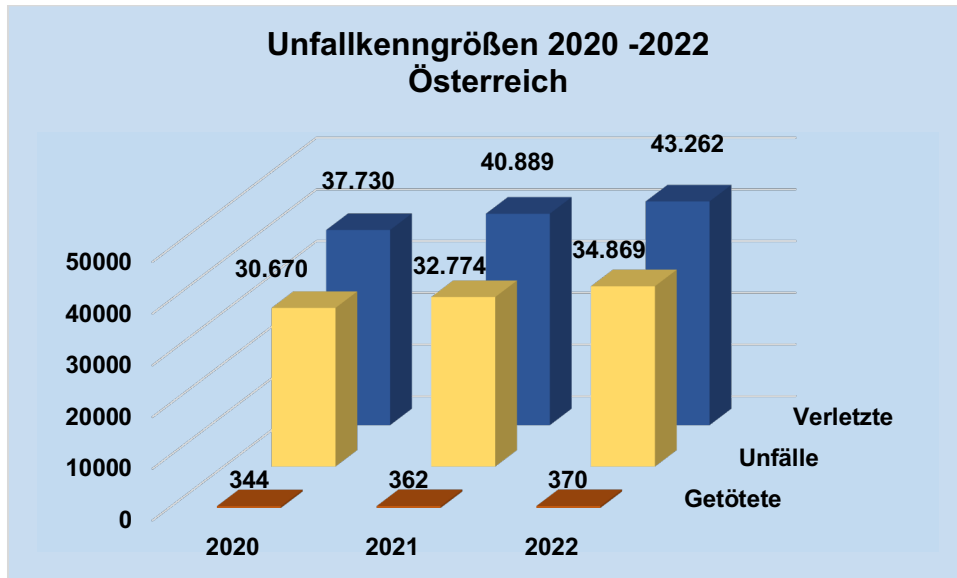
Aktiv Beteiligte sind alle Lenker von Fahrzeugen und beteiligte Fußgänger.

Passiv Beteiligte

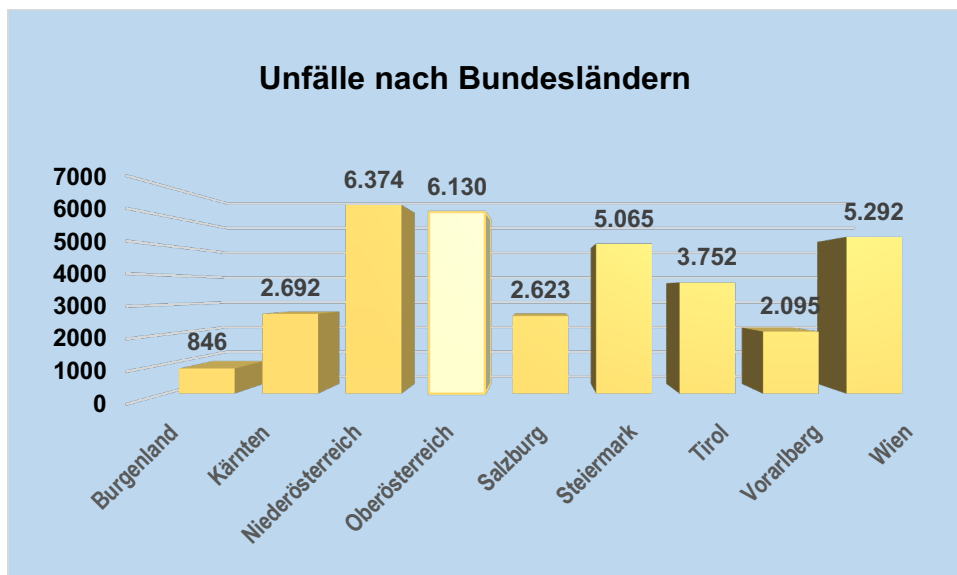
Passiv Beteiligte sind alle Mitfahrer.

3 Verkehrsunfallstatistik 2022

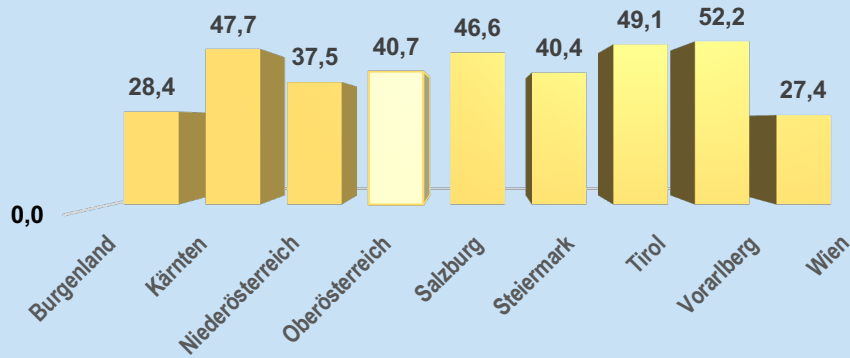
3.1 Unfallkenngrößen in Österreich im Jahr 2022



Betrachtet man die Unfallentwicklung 2020 bis 2022 in Österreich, so zeigt sich sowohl bei den Unfällen, den Verletzten und den Getöteten wieder ein leichter Aufwärtstrend, die Zahlen der Unfälle und Verletzten sind unter der Marke von 2019. Bei den Getöteten liegen diese Werte leider auch über jenen von 2019.

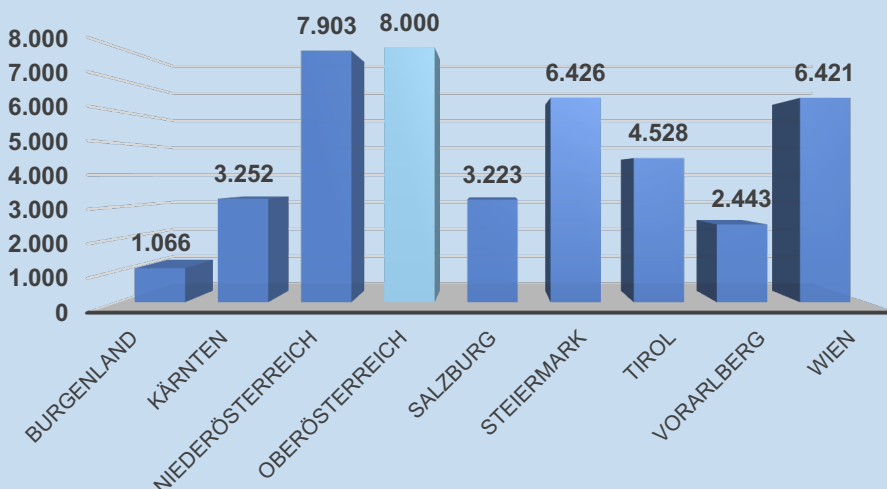


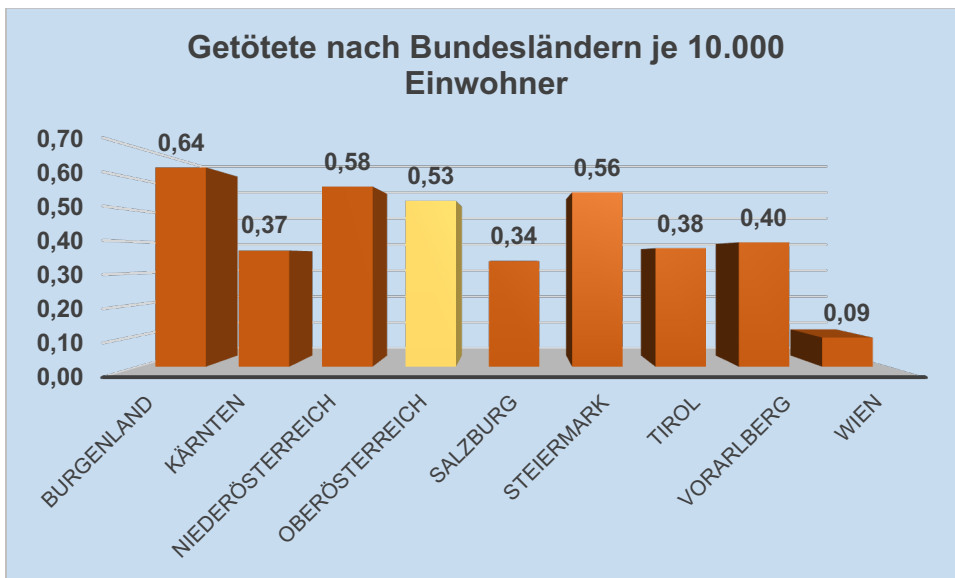
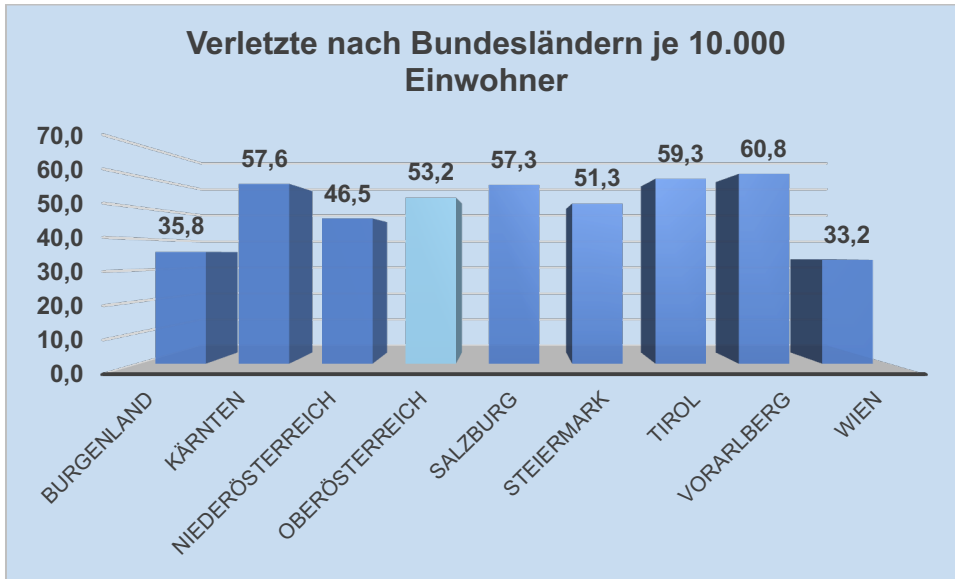
Unfälle nach Bundesländern je 10.000 Einwohner



Relativiert auf die Einwohnerzahl* ereigneten sich 2021 die wenigsten Unfälle in Wien, gefolgt vom Burgenland. Die meisten Unfälle je 10.000 Einwohner waren in Kärnten zu verzeichnen. Oberösterreich liegt mit 38,7 Unfällen pro 10.000 Einwohner etwas über dem Österreichschnitt von 36,5 Unfällen.

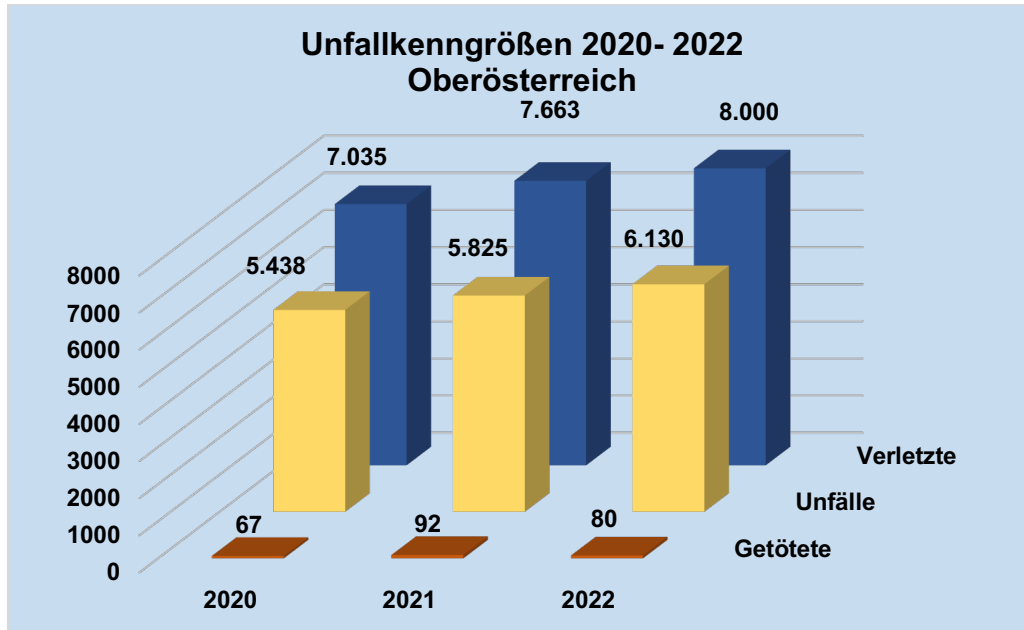
Verletzte nach Bundesländern





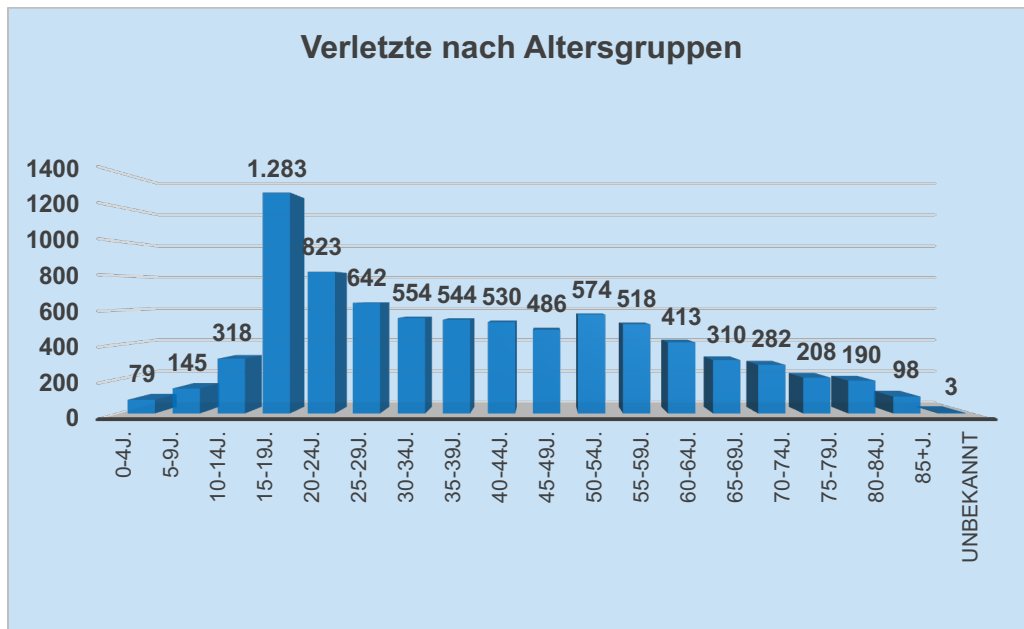
In absoluten Zahlen waren in Niederösterreich 2022 die meisten Verkehrstoten und Verletzten zu beklagen. Diese Zahlen spiegeln auch das Verkehrsaufkommen in diesen bevölkerungsreichen Bundesländern wieder. Relativiert auf die Einwohnerzahl weist das Burgenland die meisten Verkehrstoten je 10.000 Einwohner auf.

3.2 Unfallkenngrößen in Oberösterreich im Jahr 2022



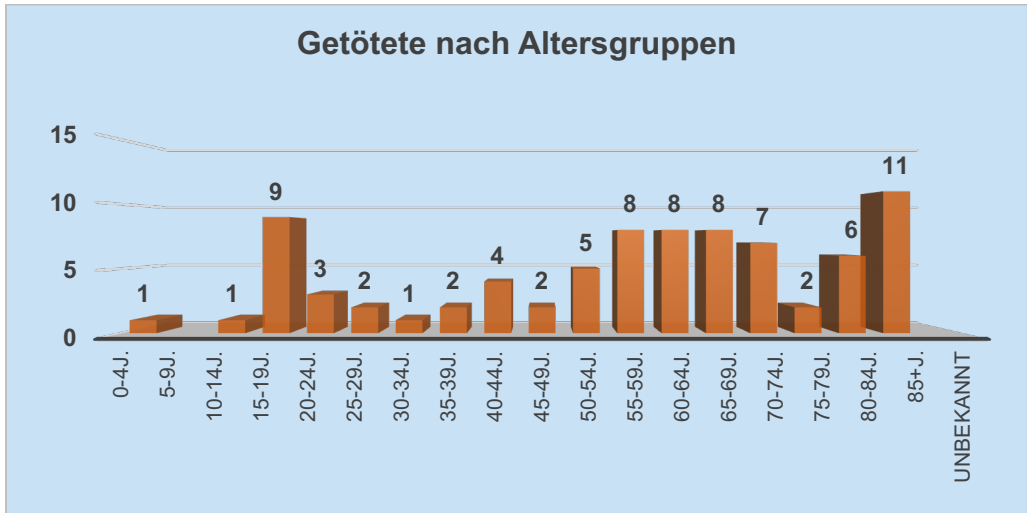
In Oberösterreich zeigt sich, entgegen dem Trend in Österreich, die positive Entwicklung der Getöteten im Straßenverkehr, mit 13% weniger Verkehrstoten.

3.2.1 Altersgruppen



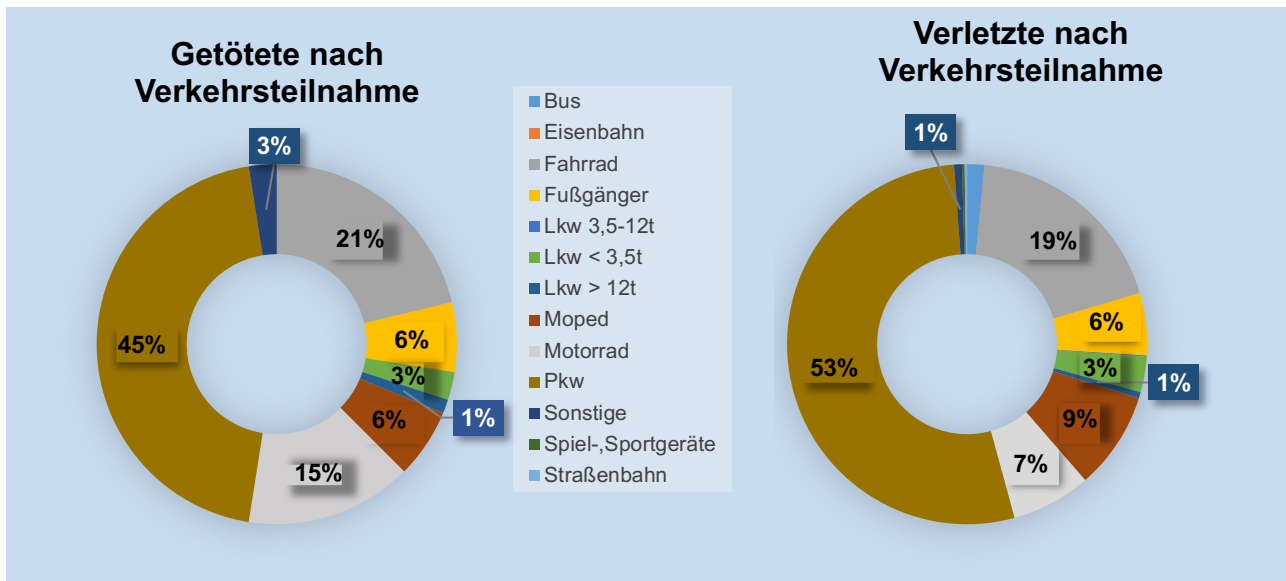
Betrachtet man die Verteilung der Unfälle und Verletzten nach Altersgruppen, so zeigt sich das größte Risiko zu verunfallen bzw. bei einem Unfall verletzt zu werden in der Altersgruppe 15 bis 19 Jahre. In dieser Altersgruppe erfolgt im Regelfall der Einstieg in die selbständige Teilnahme am motorisierten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

Getötete nach Altersgruppen



In absoluten Zahlen wurden die meisten Verkehrsteilnehmer in der Altersgruppe 85+ getötet.

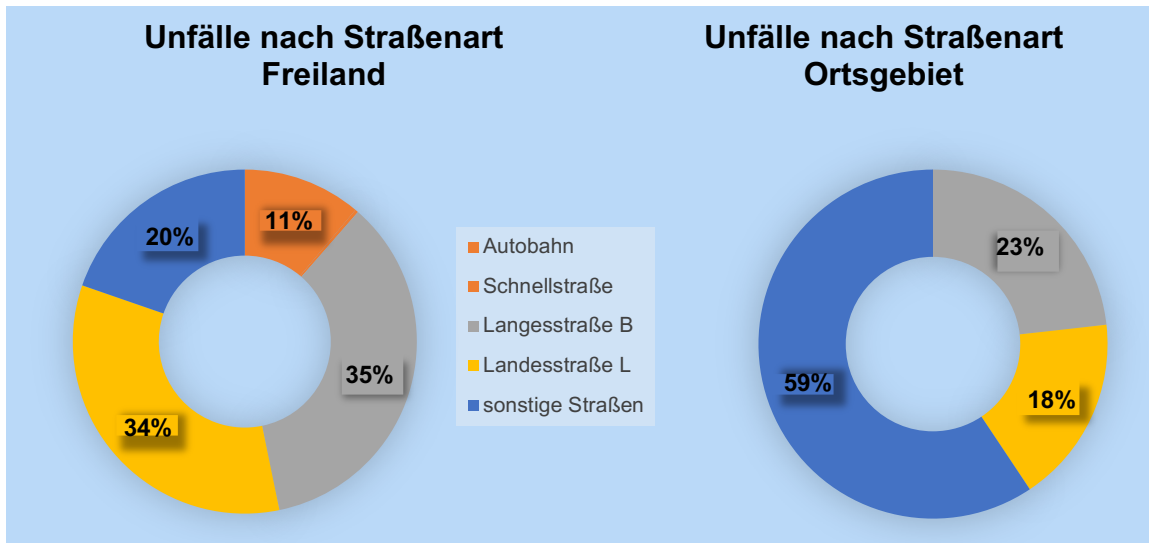
3.2.2 Verkehrsteilnahme



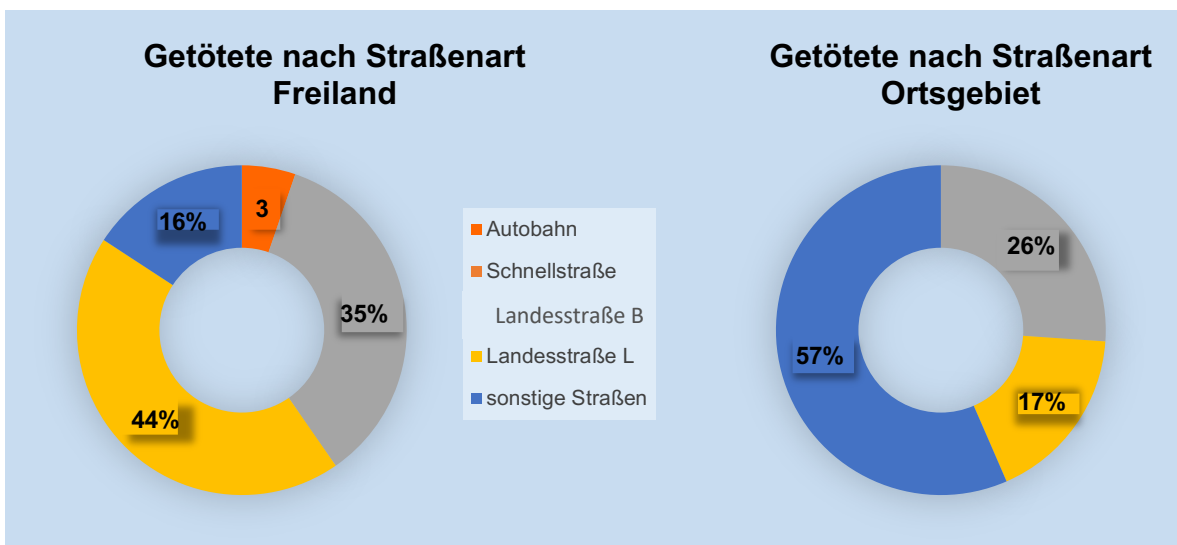
	Bus	Eisenbahn	Fahrrad	Fußgänger	Lkw 3,5-12t	Lkw < 3,5t	Lkw > 12t	Moped	Motorrad	Pkw	Sonst.	Spiel-Sportgeräte	Straßenbahn
Getötete			17	5		2	1	5	12	36	2		
Verletzte	123	2	1.508	448	7	256	45	701	571	4.246	56	19	18

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 15 % der getöteten Verkehrsteilnehmer waren Motorradlenker bzw. Mitfahrer, aber nur 7 % der Verletzten gehörten dieser Gruppe an.

3.2.3 Straßenart



	Autobahn	Schnellstraße	Landesstraße B.	Landesstraße L	Sonstige Straßen
Freiland	324	9	1.030	977	574
Ortsgebiet	0	0	747	560	1909



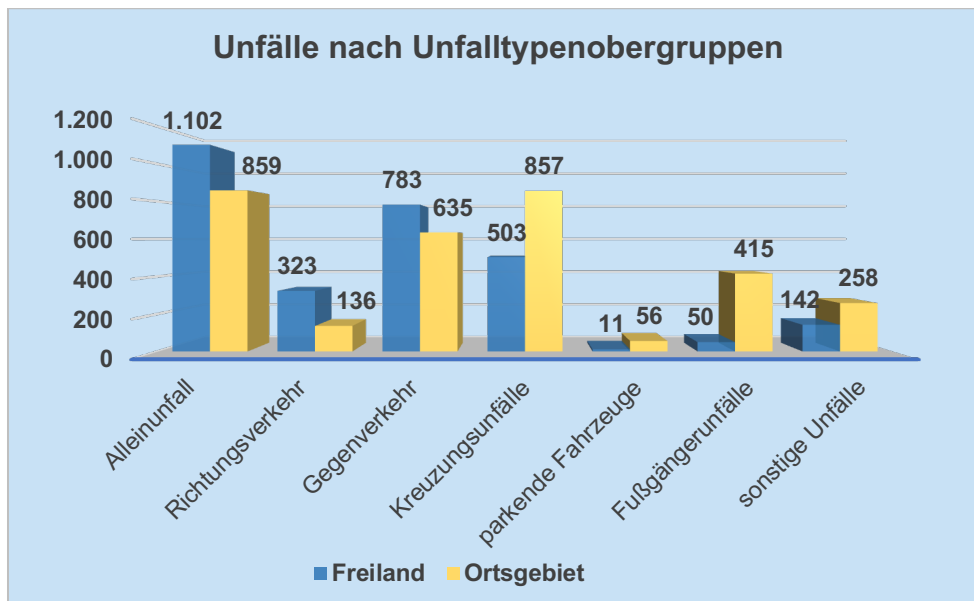
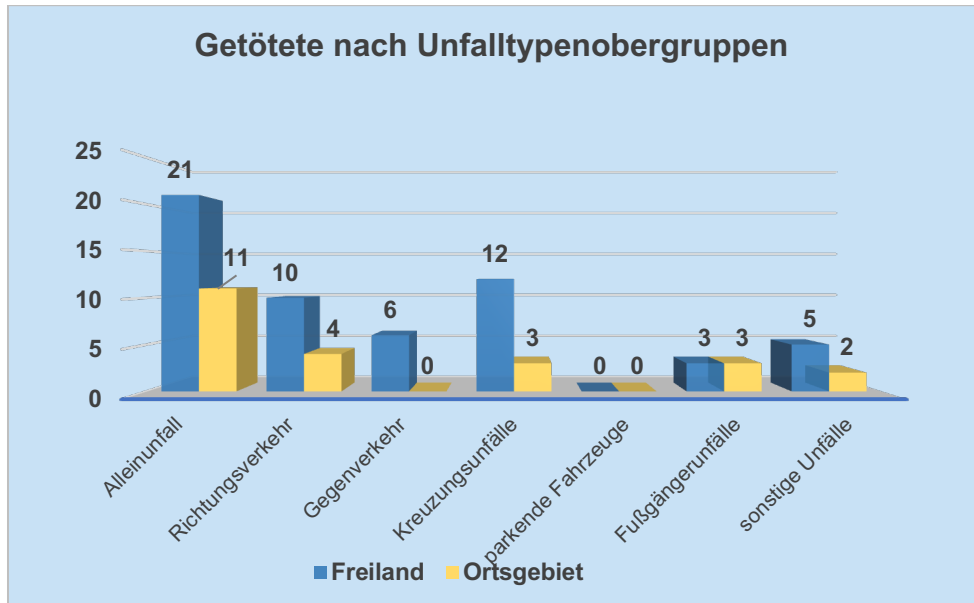
	Autobahn	Schnellstraße	Landesstraße B.	Landesstraße L	Sonstige Straßen
Freiland	3	0	20	25	9
Ortsgebiet	0	0	6	4	13

Zur besseren Lesbarkeit wurden folgende Unfalltypenobergruppen zusammengefasst.

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

Dominantester Unfalltyp ist der Alleinunfall. Im Freiland waren rund 50 % der tödlichen Unfälle Alleinunfälle. Im Ortsgebiet lag dieser Wert bei rund 25 %.

3.2.4 Unfalltypenobergruppen

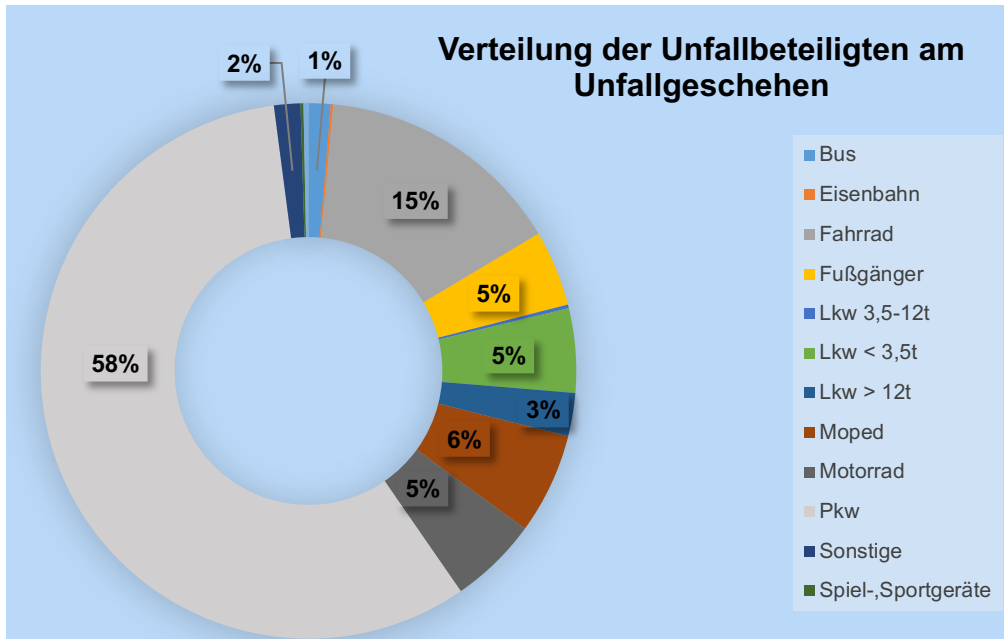


Zur besseren Lesbarkeit wurden folgende Unfalltypenobergruppen zusammengefasst.

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

Dominantester Unfalltyp ist der Alleinunfall. Im Freiland waren rund 50 % der tödlichen Unfälle Alleinunfälle. Im Ortsgebiet lag dieser Wert bei rund 25 %.

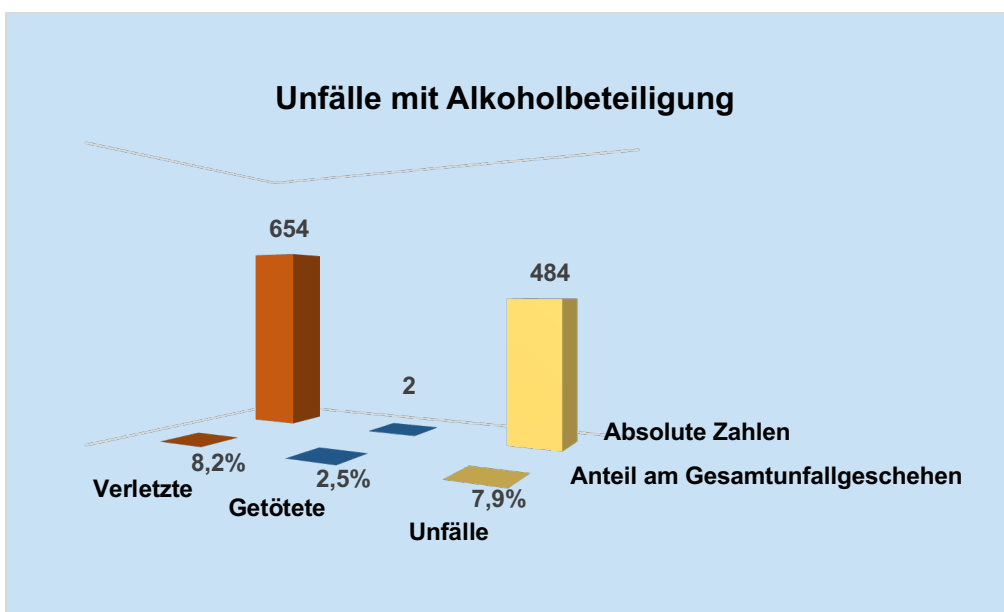
3.2.5 Unfallbeteiligte



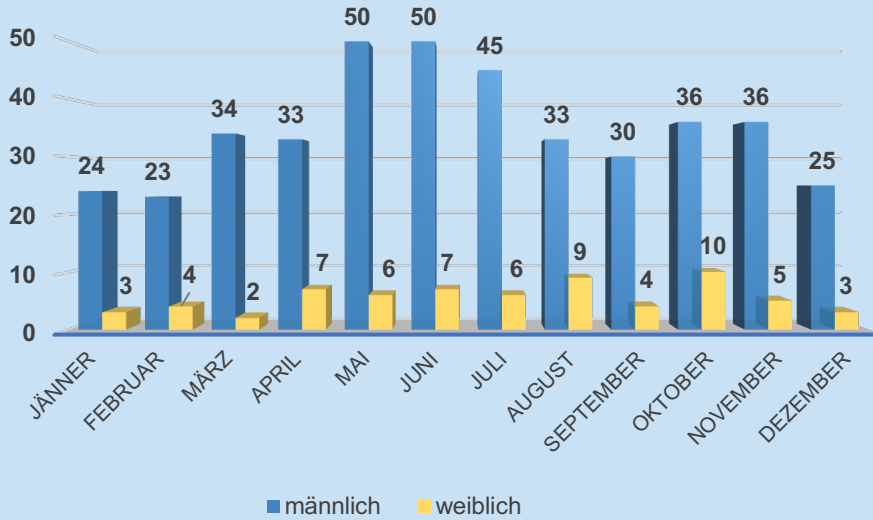
	Bus	Eisenbahn	Fahrrad	Fußgänger	Lkw < 3,5t	Lkw > 12t
Freiland		324	9	1.030	977	574
Ortsgebiet		0	0	747	560	1909

Insgesamt gab es 2022 in Oberösterreich 6180 Unfälle mit 12.138 Beteiligten. Am häufigsten sind mit rund 58 % PKW, gefolgt von Fahrrädern mit 15 %, am Unfallgeschehen beteiligt.

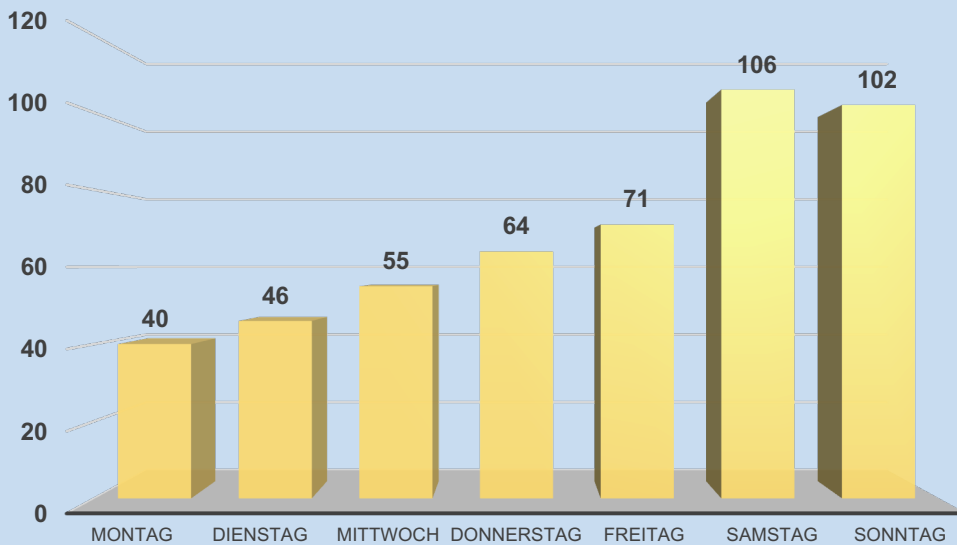
3.2.6 Alkoholunfälle



Alkoholunfälle nach Monaten



Alkoholunfälle nach Wochentagen

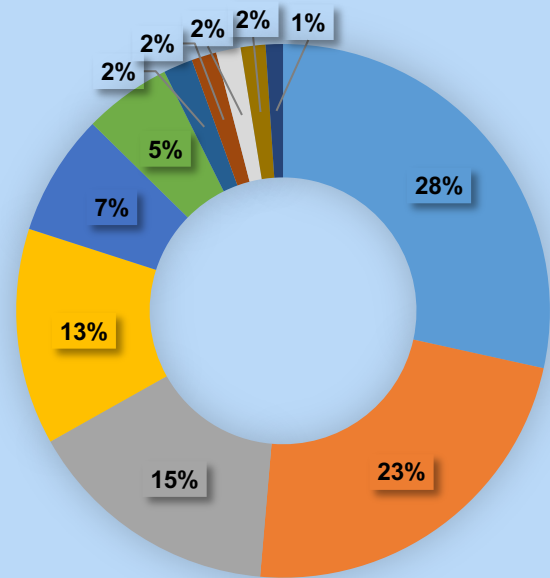


Insgesamt gab es 2022 484 Unfälle in Verbindung mit Alkohol. Bei diesen Unfällen wurden 654 Personen verletzt und leider auch 2 Verkehrsteilnehmer getötet. Die meisten Alkoholunfälle ereigneten sich in den Sommermonaten Mai, Juni und Juli. Rund 90 % der alkoholisierten Beteiligten waren Männer.

3.2.7 Unfallursachen

Unfälle nach Unfallursachen

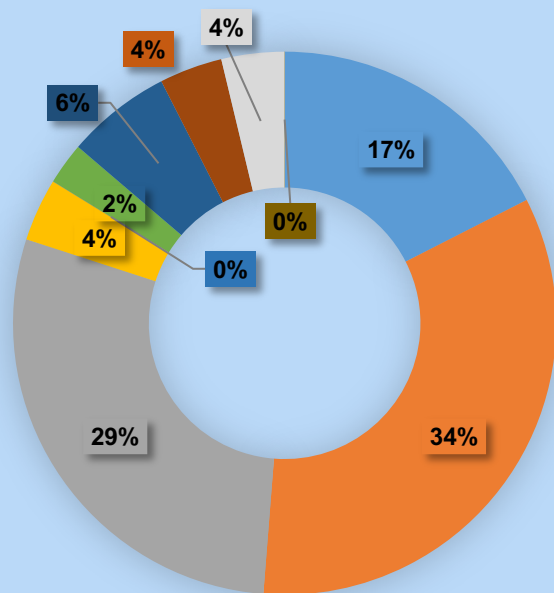
- Vorrangverletzung (auch gegenüber Fußgängern), Rotlichtmissachtung
- Unachtsamkeit/Ablenkung
- Nichtangepasste Geschwindigkeit
- mangelhafter Sicherheitsabstand
- Alkohol, Drogen oder Medikamente
- Missachtung von Geboten und Verboten (zB Fahren gegen die Einbahn, Abbiegeverbote, Abbiegegebote)
- Überholen
- Fehlverhalten von Fußgänger
- Gesundheitliche Beeinträchtigung (2012-2017: Herz-/Kreislaufversagen)
- Übermüdung
- Technischer Defekt (2012 bis 2017: inkl. mangelnder Ladungssicherung)



Bei den vermuteten Unfallursachen liegt „Vorrangverletzung bzw. Rotlichtmissachtung (auch gegenüber Fußgänger)“ mit 28 % vor Unachtsamkeit bzw. Ablenkung mit 23 %.

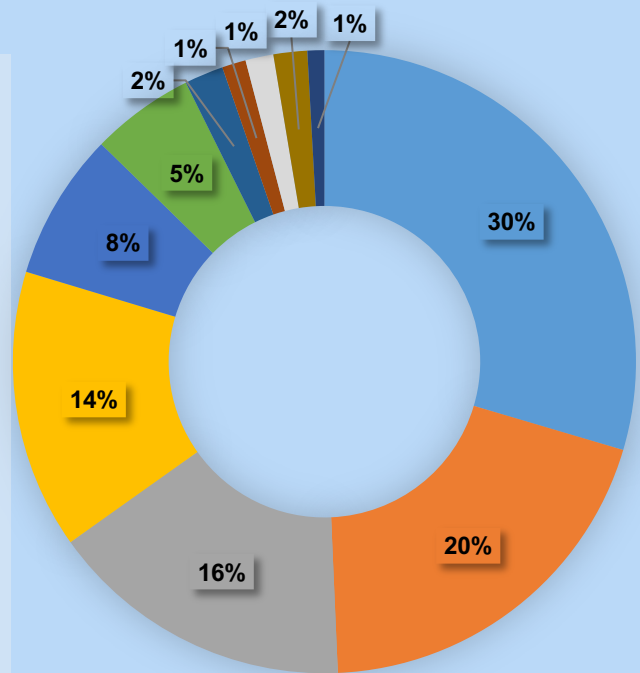
Getötete nach Unfallursache

- Nichtangepasste Geschwindigkeit
- Unachtsamkeit/Ablenkung
- Vorrangverletzung (auch gegenüber Fußgängern), Rotlichtmissachtung
- Missachtung von Geboten und Verboten (zB Fahren gegen die Einbahn, Abbiegeverbote, Abbiegegebote)
- Alkohol, Drogen oder Medikamente
- Fehlverhalten von Fußgänger
- Gesundheitliche Beeinträchtigung (2012-2017: Herz-/Kreislaufversagen)
- mangelhafter Sicherheitsabstand
- Überholen
- Übermüdung
- Technischer Defekt (2012 bis 2017: inkl. mangelnder Ladungssicherung)



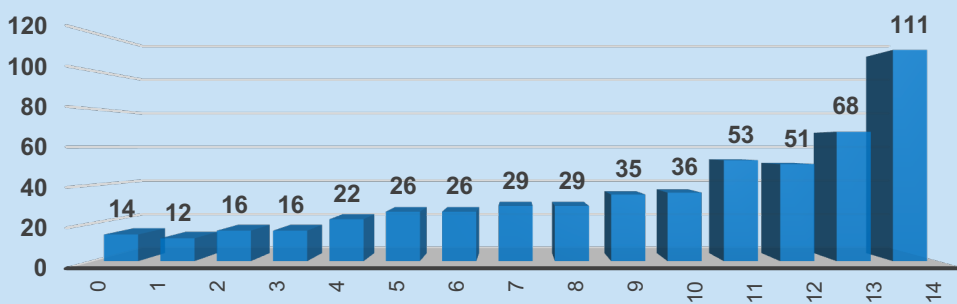
Verletzte nach Unfallursache

- Vorrangverletzung (auch gegenüber Fußgängern), Rotlichtmissachtung
- Unachtsamkeit/Ablenkung
- Nichtangepasste Geschwindigkeit
- mangelhafter Sicherheitsabstand
- Alkohol, Drogen oder Medikamente
- Missachtung von Geboten und Verboten (zB Fahren gegen die Einbahn, Abbiegeverbote, Abbiegegebote)
- Überholen
- Fehlverhalten von Fußgänger
- Gesundheitliche Beeinträchtigung (2012-2017: Herz-/Kreislaufversagen)
- Ermüdung
- Technischer Defekt (2012 bis 2017: inkl. mangelnder Ladungssicherung)



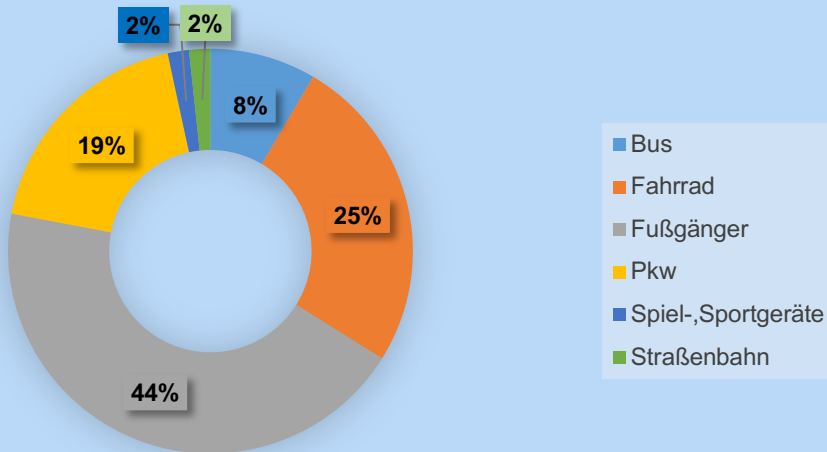
3.2.8 Kinder

Verunglückte Kinder nach Alter



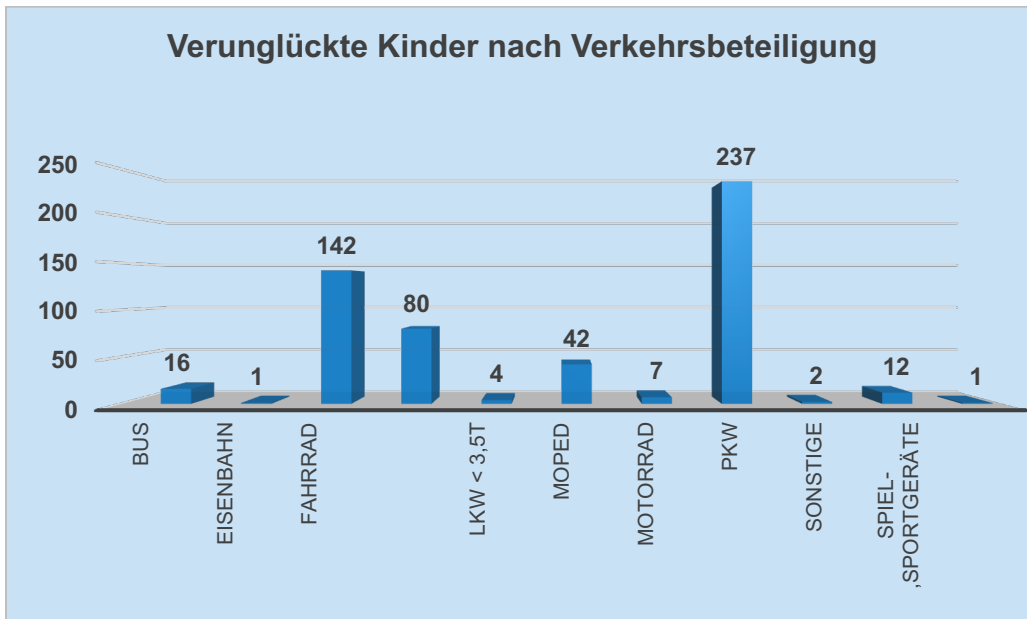
Insgesamt verunglückten 2022 544 Kinder in der Altersgruppe 0 bis 14 Jahre. Dabei wurden leider zwei Kinder getötet. Mit zunehmendem Alter und steigender Mobilität steigt auch das Verletzungsrisiko im Straßenverkehr.

Verunglückte Kinder am Schulweg



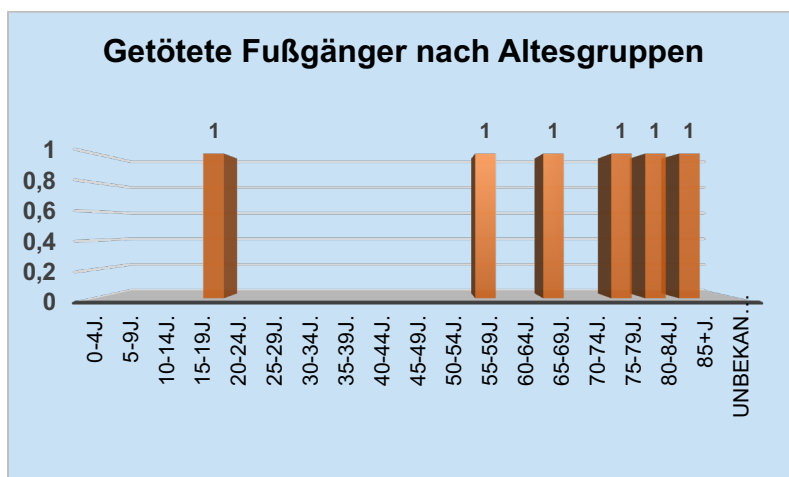
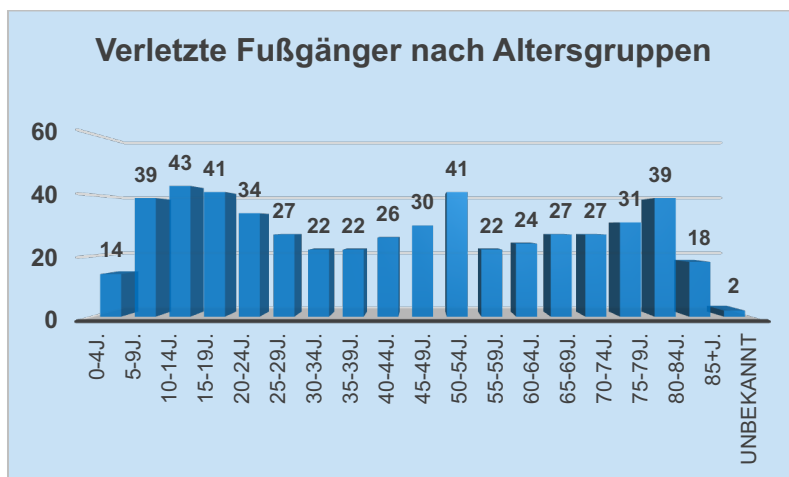
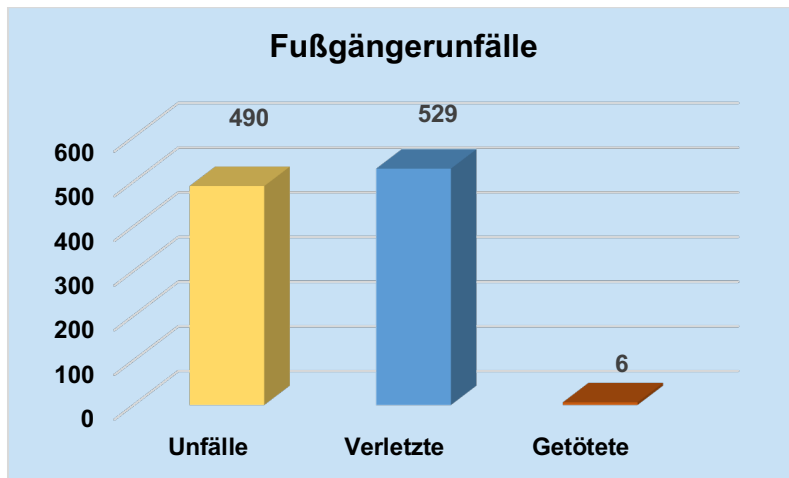
Insgesamt verunglückten in Oberösterreich 59 Kinder am Schulweg, dies ergibt 10% der insgesamt verunglückten Kinder.

Verunglückte Kinder nach Verkehrsbeteiligung



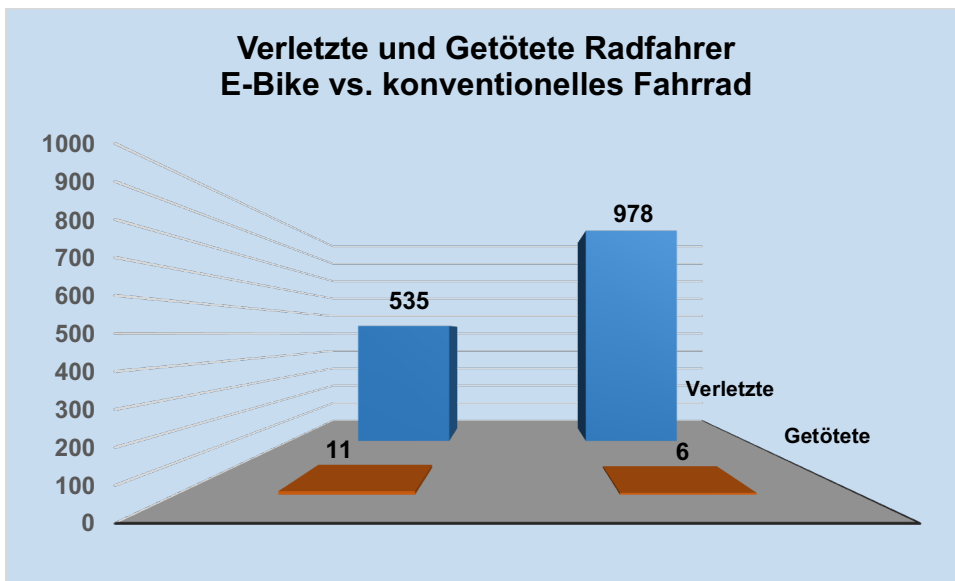
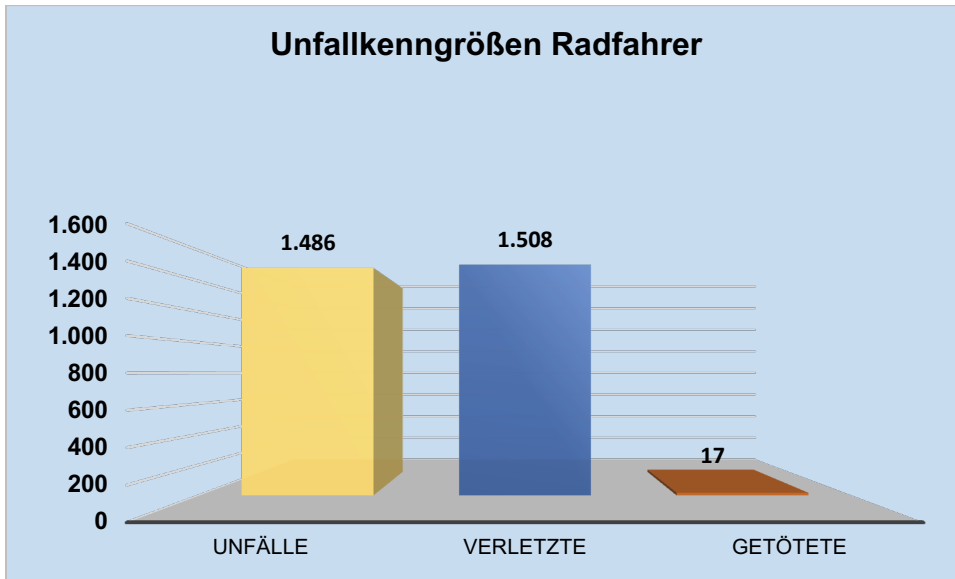
Rund die Hälfte der verunfallten Kinder waren Mitfahrer im PKW. Jedes vierte verletzte Kind war mit dem Fahrrad unterwegs.

3.2.9 Fußgänger

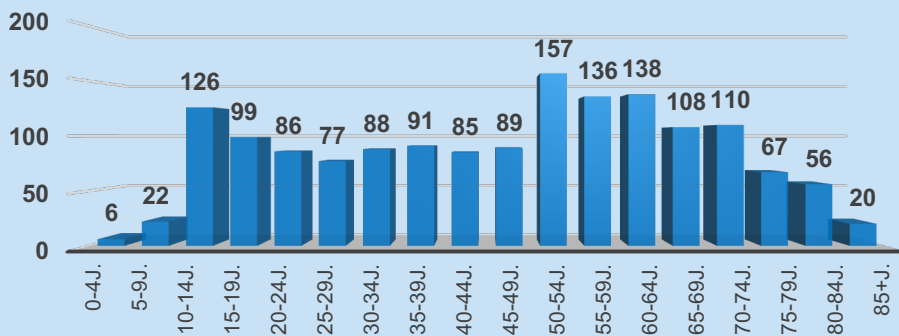


Fußgänger haben nach PKW-Insassen sowie Motorradlenkern und Beifahrern das dritthöchste Risiko, bei einem Unfall tödlich verletzt zu werden. In der Straßenraumgestaltung sind daher die Bedürfnisse von Fußgängern verstärkt zu berücksichtigen. Daher unterstützt das Land Oberösterreich die Gemeinden mit 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.

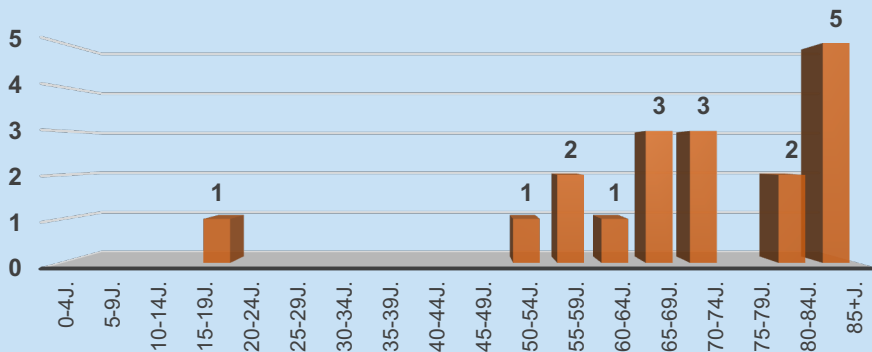
3.2.10 Radfahrer



Verunglückte Radfahrer nach Altersgruppen

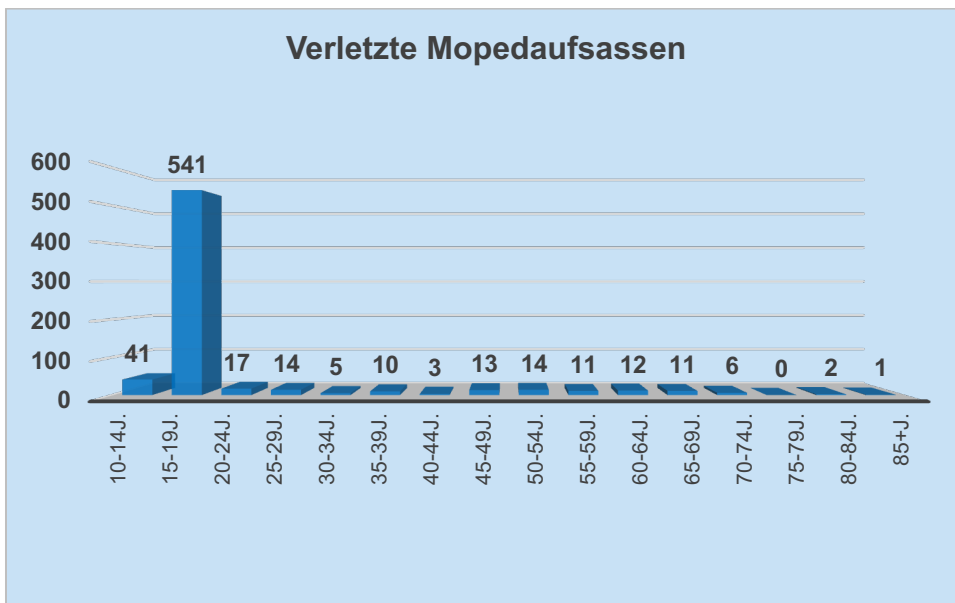
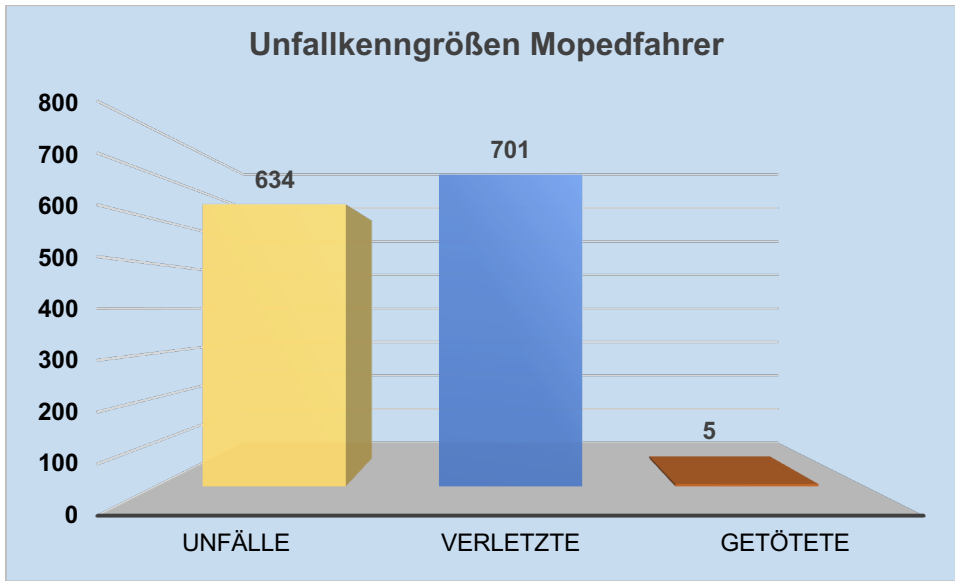


Getötete Radfahrer nach Altersgruppen



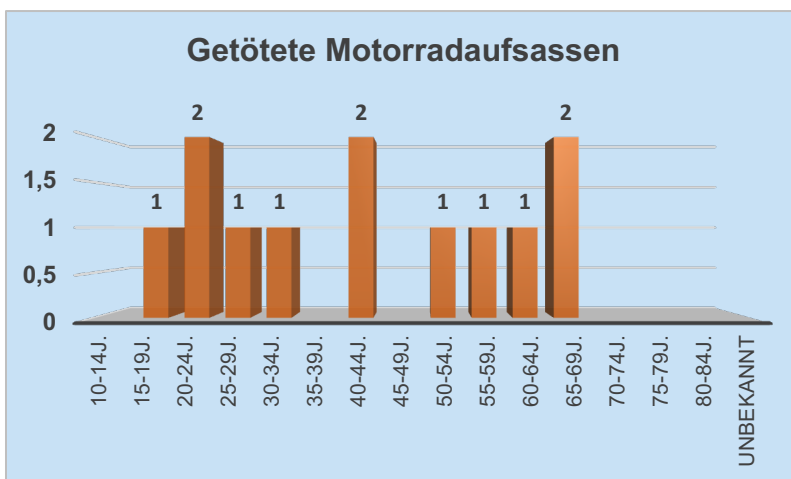
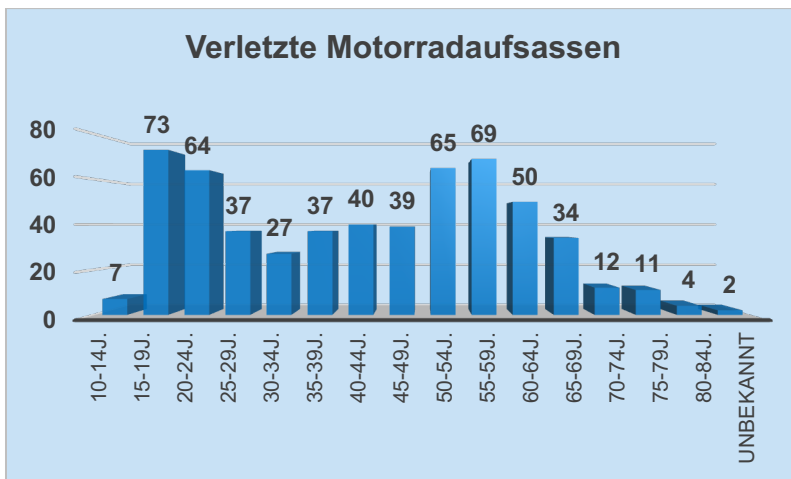
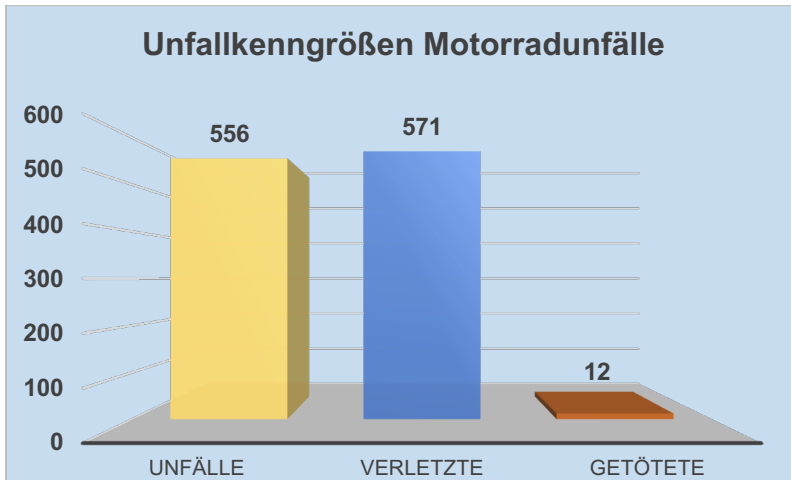
In der Altersgruppe 85+ zeigt sich ein hohes Risiko bei einem Unfall tödlich verletzt zu werden. Vier von fünf getöteten Radfahrern gehörten dieser Altersgruppe an. Von den insgesamt 18 getöteten Radfahrern verunfallten 11 Lenker mit E-Bikes. Mit zielgerichteten Verkehrssicherheitsaktivitäten wie „E-Bike-Training 60+“ und einem Informationsfilm zum Thema „E-Bike“ sollen die Lenker von E-Bikes zu einer sicheren Verwendung dieser Fahrzeuge angeleitet werden.

3.2.11 Mopedunfälle



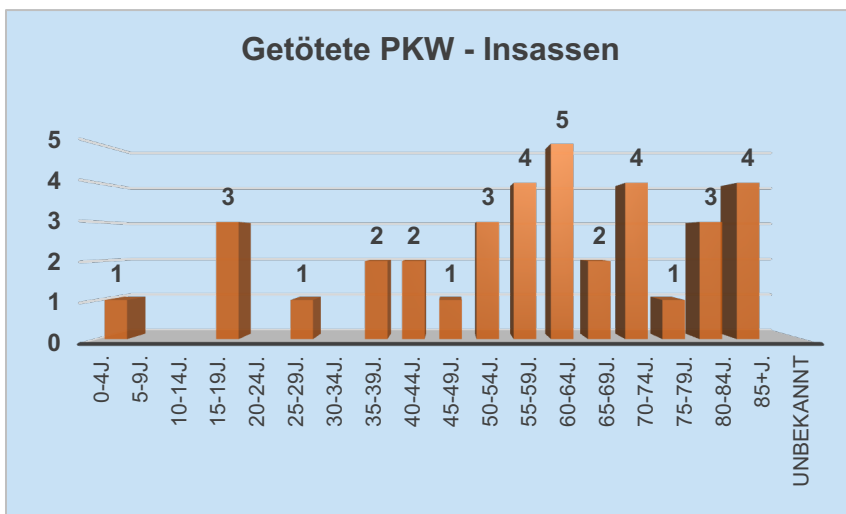
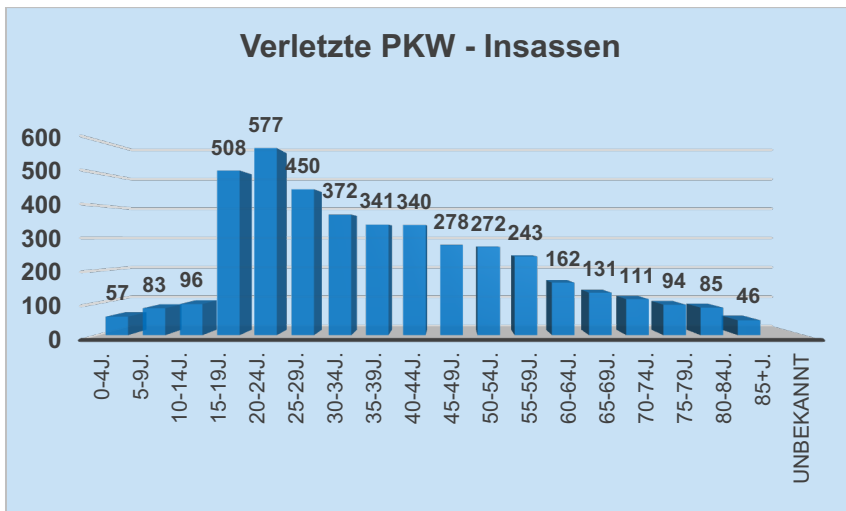
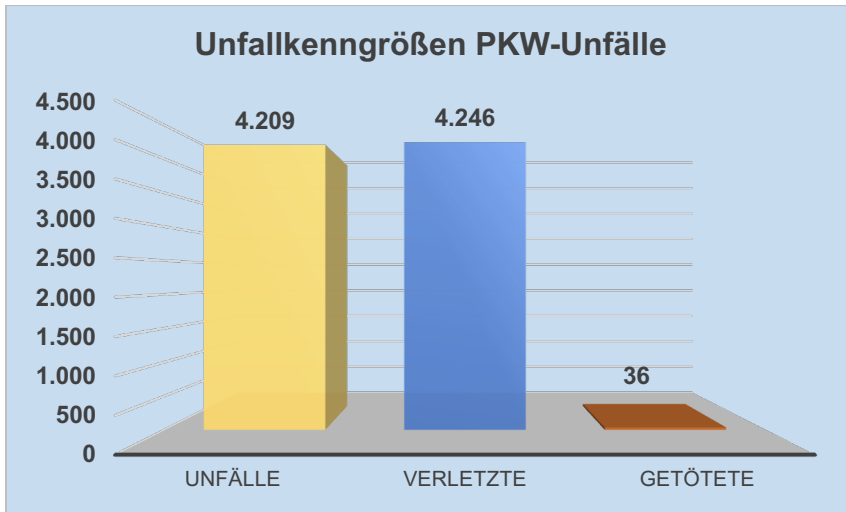
Mehr als 80 % der bei Unfällen verletzten Mopednutzer gehört der Altersgruppe 15 bis 19 Jahre an. Jugendliche Unvernunft, oft gepaart mit technischen Manipulationen am Moped, führen zu diesem hohen Risiko. Die Polizei wirkt dieser Entwicklung mit regelmäßigen Geschwindigkeitskontrollen entgegen. Insgesamt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

3.2.12 Motorradunfälle



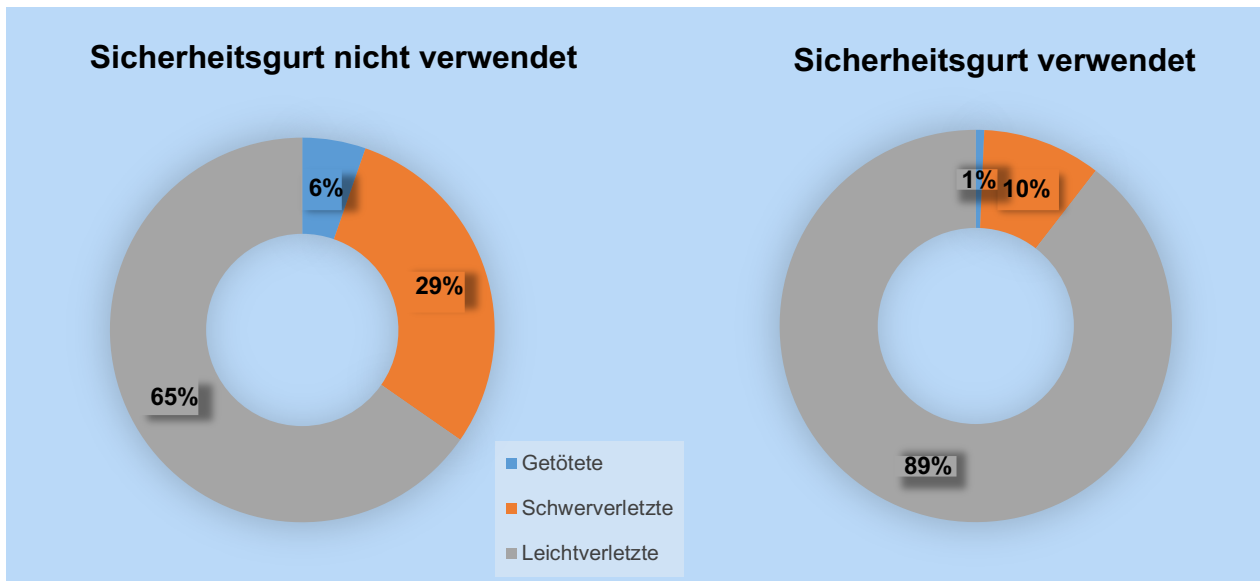
Sehr deutlich zeigen die Zahlen der Verletzten, dass das Risiko bei den 15-19 jährigen am höchsten ist. Rund 50 % der getöteten Motorradbenutzer gehörten allerdings der Altersgruppe 50+ an. Um das Unfallgeschehen von Motorradfahrern positiv zu beeinflussen, bietet das Land Oberösterreich einen Sicherheitsbonus für den Besuch eines Fahrsicherheitstrainings in Form eines Gutscheins an.

3.2.13 PKW



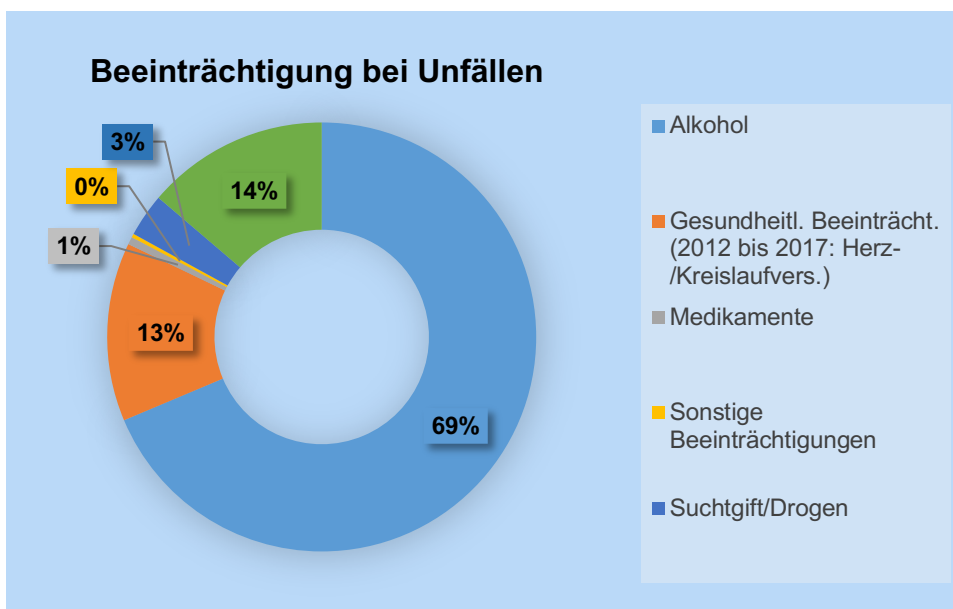
Rund 25 % der verletzten PKW-Insassen gehören der Altersgruppe 15 bis 24 Jahre an. Das höchste Tötungsrisiko zeigt sich allerdings nicht in dieser Altersgruppe. Immerhin 5 getötete PKW-Insassen gehörten der Altersgruppe 60 - 65 an. Um diesem Trend entgegenzuwirken, fördert das Land Oberösterreich Fahrsicherheitstrainings für die Generation 60+ mit einem Gutschein.

3.2.14 Sicherheitsgurt



Das Risiko bei einem Verkehrsunfall im PKW getötet zu werden, ist bei nicht angegurten Insassen rund 8-mal höher als bei angegurteten. Das Risiko bei einem Unfall schwer verletzt zu werden ist ohne Gurt mehr als dreimal so hoch. Daher hat das Land Oberösterreich auch bereits 2020 eine Schwerpunktaktion zum Thema Sicherheitsgurt gestartet.

3.2.15 Beeinträchtigung



Es wurden zwar „nur“ 1% der Unfälle mit Beeinträchtigungen gemeldet, dreiviertel davon waren auf Alkohol zurückzuführen.

