



KFV - SICHER LEBEN 31

# PRÄVENTIONSMONITOR VERKEHR 2020

Einstellungen der Bevölkerung zu Sicherheits-  
und Präventionsfragen im Verkehrsbereich

## KFV - SICHER LEBEN. BAND 31

PRÄVENTIONSMONITOR VERKEHR 2020

Einstellungen der Bevölkerung zu Sicherheits- und Präventionsfragen im Verkehrsbereich  
Wien, 2021.

MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

AUTOREN

Mag. Gerald Furian, MBA, Mag.<sup>a</sup> Susanne Kaiser, Dipl.-Ing. Klaus Robatsch,  
Nina Senitschnig, PhD, Dipl.-Ing. Aggelos Soteropoulos

GENDER-HINWEIS

Zugunsten leichter Lesbarkeit findet entweder die männliche oder weibliche Form  
personenbezogener Begriffe Verwendung. Gemeint und angesprochen sind alle  
Geschlechter.

© KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit

# PRÄVENTIONSMONITOR VERKEHR 2020

Einstellungen der Bevölkerung zu Sicherheits-  
und Präventionsfragen im Verkehrsbereich

# INHALT

	KURZFASSUNG	6
	ABSTRACT	8
	ZUSAMMENFASSUNG	10
	EXECUTIVE SUMMARY	14
1	EINLEITUNG	18
2	METHODIK	20
3	ERGEBNISSE	22
3.1	STRUKTUR DER STICHPROBE	22
3.2	MOBILITÄTSVERHALTEN	23
3.3	VERKEHRSKLIMA UND VERKEHRSKONFLIKTE	26
3.4	WAHRNEHMUNG UND AKZEPTANZ VON RISKANTEM VERHALTEN	30
3.5	VERKEHRSUNFÄLLE: RISIKO – URSACHEN – BETROFFENHEIT	33
3.6	SUBJEKTIVE EINSCHÄTZUNG DER ENTWICKLUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT	37
3.7	EINSTELLUNGEN ZU AUTOMATISIERTEN FAHRZEUGEN	42
3.8	EINSTELLUNGEN ZU KONTROLLE UND ÜBERWACHUNG	43
3.9	AKZEPTANZ VON MASSNAHMEN ZUR ERHÖHUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT	49

4	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	54
	FRAGEBOGEN	56
5	ANHANG	56
	IMPRESSUM	68

# KURZFASSUNG

Um eine solide Datengrundlage für die Beobachtung langfristiger Trends im Bereich von Einstellungen, Meinungen und Verhaltensweisen der Österreicher zum Thema Verkehrssicherheit zu schaffen, führt das KfV seit 2011 regelmäßig österreichweite repräsentative Befragungen unter dem Titel „Präventionsmonitor“ durch.

Die Zufallsstichprobe der letzten Erhebung aus dem Jahr 2020 umfasst 1.000 Personen und ist repräsentativ für die österreichische Bevölkerung ab 18 Jahren. Beim aktuellen Erhebungsdesign handelt es sich um Mixed-Mode, d.h. eine Kombination aus telefonischen und Online-Interviews.

Der Fragenkatalog basiert auf bewährten Fragestellungen, die in internationalen Erhebungen verwendet werden. Im Rahmen der Befragung werden unter anderem die Themen Mobilitätsverhalten, Wahrnehmung und Akzeptanz von risikoreichem Verhalten, Verkehrsunfälle und Unfallursachen, Akzeptanz von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verkehrsklima und Verkehrskonflikte sowie Einstellungen zu Überwachung, Strafen und zum automatisierten Fahren behandelt.

Die Ergebnisse des aktuellen Präventionsmonitors 2020 zeigen, dass die befragten Verkehrsteilnehmer das Verkehrsklima auf Österreichs Straßen, also die Art und Weise, wie miteinander umgegangen wird, insgesamt nur durchschnittlich bewerten. Spannungen und Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern werden stärker als in den letzten Jahren wahrgenommen. Am häufigsten für Spannungen und Konflikte im Straßenverkehr sorgen aus Sicht der Österreicher Radfahrer und Autofahrer – wobei sich diese beiden Gruppen oft gegenseitig als Verursacher sehen.

Drogenmissbrauch und Alkohol am Steuer werden als ernstzunehmende Risikofaktoren wahrgenommen und entsprechende Kontrollen und Maßnahmen im Sinne der Verkehrssicherheit als sinnvoll beurteilt. Zu schnelles Fahren wird zwar als Problem gesehen, allerdings werden intensiviertere Kontrollen bzw. höhere Strafen im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsüberschreitungen weniger stark befürwortet als andere Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

Die Befragung liefert durch ihre Themenvielfalt einen umfangreichen Einblick in die öffentliche Wahrnehmung der Straßenverkehrssicherheit und dient letztlich auch zur Unterstützung politischer Entscheidungsträger mit Argumenten für die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die nächste Erhebungswelle des Präventionsmonitors zum Thema Verkehr ist für 2022 geplant.



# ABSTRACT

To establish a solid data basis for monitoring long-term trends in the attitudes, opinions and behaviour of the Austrian population on the topic of road safety, the Austrian Road Safety Board (KFV) has been conducting representative, nationwide surveys on a regular basis since 2011 under the title "Prevention Monitor".

The random sample for the most recent survey in 2020 comprises 1,000 people and is representative of the Austrian population aged 18 and over. The survey uses a mixed-mode design, i.e. a combination of telephone and online interviews.

The questionnaire is based on tried and tested topics used in international surveys. These include topics like mobility behaviour, perception and acceptance of risky behaviour, road accidents and their causes, acceptance of measures to raise road safety, the climate and conflicts on the road as well as attitudes to enforcement, penalties and automated driving.

The results of the Prevention Monitor 2020 survey show that the participating road users only rate the climate on Austria's roads, i.e. the way road users interact with each other, as average overall. Tensions and conflicts between road users are perceived more strongly than in previous years. Austrians consider cyclists and car drivers to be the most frequent sources of tensions and conflicts on the roads, whereby both these groups frequently view the other as the cause.

Drug abuse and drink-driving are perceived as serious risk factors and corresponding controls and measures are considered sensible from a road safety perspective. While speeding is seen as a problem, there is less support for intensified controls or higher penalties for speeding offences than for other road safety measures.

Through the diverse range of topics covered, the survey provides a comprehensive insight into public perception of road safety and ultimately also serves to supply political decision makers with arguments for the development and realisation of measures to increase road safety.

The next survey wave for the Road Safety Prevention Monitor is planned for 2022.





# ZUSAMMENFASSUNG

## VERKEHRSKLIMA UND VERKEHRSKONFLIKTE

- Die Ergebnisse des Präventionsmonitors 2020 zeigen, dass die befragten Verkehrsteilnehmer das Verkehrsklima auf Österreichs Straßen, also die Art und Weise, wie miteinander umgegangen wird, insgesamt nur durchschnittlich bewerten.
- Nur 5% glauben, dass die Spannungen zwischen den Verkehrsteilnehmern in den letzten Jahren abgenommen haben, 57% denken, dass die Konflikte zugenommen haben, und mehr als ein Drittel der Befragten sind der Meinung, dass deren Anzahl gleichgeblieben ist.
- Speziell nach dem sozialen Umgang zwischen den Verkehrsteilnehmern befragt, beschreiben 60% der Befragten diese Interaktionen als aggressiv. Lediglich ein Viertel beschreibt das Verhalten der Verkehrsteilnehmer untereinander als hilfsbereit und nur etwas über ein Fünftel als rücksichtsvoll.
- Am häufigsten für Spannungen und Konflikte im Straßenverkehr sorgen aus Sicht der Österreicher Radfahrer und Autofahrer – wobei sich diese beiden Gruppen oft gegenseitig als Verursacher sehen.

## VERKEHRСУNFÄLLE: RISIKO – URSACHEN – BETROFFENHEIT

- Rund zwei Drittel der Befragten sehen als größte Gefahr im Straßenverkehr, dass dem eigenen Kind etwas passieren könnte.
- Auf die Frage nach den vermuteten Hauptunfallursachen im Straßenverkehr gaben 93% der Befragten an, dass Texten am Handy während der Fahrt eine wesentliche Rolle spielt. Unaufmerksamkeit bzw. Ablenkung spielt laut 9 von 10 Befragten eine Rolle. Weitere Unfallursachen, denen in diesem Zusammenhang große Bedeutung zugeordnet wurde, sind Telefonate ohne Freisprechanlage sowie riskante Überholmanöver (85% bzw. 86%).
- Mehr als drei Viertel der Befragten geben an, häufig wahrzunehmen, dass Autofahrer im Straßenverkehr durch Telefonieren abgelenkt sind.

## SUBJEKTIVE EINSCHÄTZUNG DER ENTWICKLUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT

- Befragt nach ihrer persönlichen Einschätzung der Entwicklung der Verkehrssicherheit in den letzten 10 Jahren sind 43% der Befragten der Meinung, dass Verkehrsunfälle in den letzten 10 Jahren stark zugenommen oder eher zugenommen haben. Für nur etwa ein Viertel der Befragten (27%) schien die Entwicklung der Zahl der Verkehrsunfälle in Österreich in den letzten 10 Jahren stark abnehmend (5%) oder eher abnehmend (22%).
- Als Gründe, warum Verkehrsunfälle in Zukunft zunehmen werden, werden von den Befragten vor allem erhöhtes Verkehrsaufkommen, vermehrte Rücksichtslosigkeit und Aggressivität mancher Verkehrsteilnehmer, zu schnelles Fahren, Ablenkung durch Handynutzung am Steuer sowie Alkohol- und Drogenmissbrauch angeführt.
- Jene Personen, die glauben, dass die Zahl der Verkehrsunfälle in den nächsten 5 Jahren stark sinken oder eher sinken wird, geben als Gründe dafür hauptsächlich die zunehmende Technologisierung und neue Assistenzsysteme an.

## EINSTELLUNGEN ZU AUTOMATISIERTEN FAHRZEUGEN

- Im Rahmen der Befragung wurden die Respondenten zu ihrer Einstellung zum automatisierten Fahren befragt. Die Befragten sind einem hochautomatisierten Fahrzeug gegenüber deutlich positiver eingestellt als einem vollautomatisierten, bei dem sie jegliche Kontrolle an das Fahrzeug abgeben. Ein Viertel ist sehr interessiert daran, ein hochautomatisiertes Fahrzeug zu nutzen, aber nur 10% sind sehr interessiert daran, ein vollautomatisiertes Fahrzeug zu nutzen.
- Betrachtet man das Interesse an automatisierten Fahrzeugen getrennt nach Frauen und Männern, so wird ersichtlich, dass Männer eher daran interessiert sind, automatisierte Fahrzeuge zu nutzen.

## EINSTELLUNGEN ZU KONTROLLE UND ÜBERWACHUNG

- Knapp die Hälfte der Befragten (49%) hält es für wahrscheinlich, bei einer normalen Fahrt von der Polizei kontrolliert zu werden und in eine Geschwindigkeitskontrolle (einschließlich Radar und Section Control) zu geraten. Rund ein Viertel der Befragten (23%) hält es für wahrscheinlich, mit einem Atemtestgerät auf Alkohol kontrolliert zu werden.
- Hingegen halten es nur 12% der Befragten für wahrscheinlich, mit einem Drogenschnelltest auf eine Beeinträchtigung durch Drogen kontrolliert zu werden.
- 63% der Befragten sind der Meinung, dass die Verkehrsvorschriften in Österreich, was das Fahren unter Alkoholeinfluss betrifft, nicht ausreichend kontrolliert werden. Etwas mehr als die Hälfte (54%) sind der Ansicht, dass die Strafen hier strenger sein sollten. Nur 11% halten die aktuellen Sanktionen für zu streng.
- Weniger stark ausgeprägt ist die Zustimmung zu restriktiveren Vorschriften, was Geschwindigkeitsübertretungen betrifft. 40% fordern diesbezüglich strengere Regeln, und nur 18% finden die Strafen schon jetzt zu streng. 48% sind der Ansicht, dass die Verkehrsvorschriften im Hinblick auf das Überschreiten der gesetzlich erlaubten Höchstgeschwindigkeit in Österreich nicht ausreichend kontrolliert werden.

## AKZEPTANZ VON MASSNAHMEN ZUR ERHÖHUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT

- 84% der Befragten bewerten das verpflichtende Tragen von reflektierendem Material für Radfahrer auf Fahrten bei Dunkelheit als sinnvoll. Ebenso viele finden, dass die Handy-Nutzung am Steuer verstärkt überwacht und sanktioniert werden sollte, und 71% sprechen sich für eine verstärkte Schulung von Fahranfängern aus.
- Die Einführung verpflichtender praktischer Fahrtrainings alle zehn Jahre nach Führerscheinerwerb und verpflichtende regelmäßige Gesundheitschecks für alle Lenker stoßen hingegen weniger stark auf die Zustimmung der Befragten.
- 78% der Befragten sind für die Einführung einer generellen Helmpflicht beim Fahren von E-Bikes, 68% für die Einführung einer generellen Helmpflicht für alle Fahrradfahrer. Auch für die Einführung einer generellen Helmpflicht für Fahrer von E-Scootern spricht sich die Mehrheit der Befragten (73%) aus.

- Beim Thema Drogen stimmt die Mehrheit der Befragten (81%) zu, dass Maßnahmen wie Drogenschnelltests helfen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Zudem meinen 86%, dass Menschen unmittelbar nach der Einnahme von Cannabis in ihrer Fähigkeit, ein Fahrzeug zu lenken, beeinträchtigt seien. 91% der Befragten denken, dass diese Beeinträchtigung nach dem Konsum anderer illegaler Drogen der Fall sei.
- Restriktivere Maßnahmen wie Führerscheinentzug (49%) oder verpflichtende Nachschulungen (55%) nach einer polizeilich festgestellten Alkoholisierung des Lenkers von mehr als 0,5 Promille sowie eine strikte gesetzliche 0,0-Promille-Grenze für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer (50%) stoßen dagegen weniger stark auf allgemeine Zustimmung.
- Dies gilt insbesondere auch für Maßnahmen im Bereich Geschwindigkeit: Zwar befürworten immerhin 57% verpflichtende Kurse für Raser nach Geschwindigkeitsübertretungen von mindestens 40 km/h. Eine Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf Freilandstraßen von 100 km/h auf 80 km/h (19%) oder eine Nulltoleranz bei Geschwindigkeitsübertretungen seitens der Behörden (18%) findet aber nur geringe Zustimmung unter den Befragten.
- Es zeigt sich, dass Frauen die genannten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich Alkohol und Drogen sowie Geschwindigkeit eher für sinnvoll halten als Männer, wobei zum Teil sehr deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern erkennbar sind.
- Begrüßt werden spezielle Maßnahmen zum Schutz von Kindern: Jeweils zwei Drittel halten eine flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in der näheren Umgebung von Schulen und Kindergärten und höhere Strafen für Verkehrsdelikte, bei denen Kinder gefährdet werden, für sinnvoll.



# EXECUTIVE SUMMARY

## CLIMATE ON THE ROADS AND TRAFFIC CONFLICTS

- The results of the Prevention Monitor 2020 survey show that the respondents only rate the climate on Austria's roads, i.e. the way road users interact with each other, as average overall.
- Only 5 % believe that the tensions between road users have decreased in recent years, 57 % think these conflicts have increased, while more than one third feel that the number has remained the same.
- When asked specifically about social interaction between road users, 60 % of the respondents describe it as aggressive. Only a quarter describe the behaviour of road users towards each other as helpful and only just over one fifth describe it as considerate.
- Austrians consider cyclists and car drivers to be the most frequent sources of tensions and conflicts on the roads, whereby both these groups frequently view the other as the cause.

## ROAD ACCIDENTS: RISK – CAUSES – CONCERNS

- Around two thirds of the respondents consider the possibility of something happening to their own child to be the biggest danger on the roads.
- When asked what they thought were the main causes of road accidents, 93 % responded that texting on a mobile phone while driving plays a significant role. 9 out of 10 respondents felt that distraction or lack of due care and attention plays a role. Two further causes of accidents that were attributed great relevance in this context are talking on the phone without a hands-free system and risky overtaking manoeuvres (85 % and 86 % respectively).
- More than three quarters of the respondents state that they frequently perceive that motorists are distracted while driving by talking on the phone.

## SUBJECTIVE ASSESSMENT OF THE TREND IN ROAD SAFETY

- When asked how they would assess the trend in road safety in the last 10 years, 43 % of respondents felt that the number of road accidents had risen strongly or followed an upward trend in that period. Only around a quarter (27 %) feel that the number of road accidents in Austria in the last 10 years had fallen sharply (5 %) or has been on the decline (22 %).
- According to the respondents, the main reasons why road accident numbers will increase in future are higher traffic volumes, increased recklessness and aggression by some road users, driving too fast, distraction by using a phone while driving as well as alcohol and drug abuse.
- Those respondents who believe that the number of road accidents will fall – either sharply or otherwise – attribute this mainly to the heightened use of technology and new driver assistance systems.

### ATTITUDES TO AUTOMATED VEHICLES

- The survey also looked at attitudes towards automated vehicles. The respondents are significantly more positive about highly automated vehicles than they are about fully automated vehicles in which they relinquish all control to the vehicle. One quarter of the respondents are very interested in using a highly automated vehicle, while only 10 % are very interested in using a fully automated vehicle.
- Viewed from a gender perspective, the survey results show that men are more interested than women in using automated vehicles.

### ATTITUDES TO CONTROLS AND ENFORCEMENT

- Just under half of the respondents (49 %) consider it likely that they will be pulled over by the police and/or drive through a speed check (including radars and section controls) during a normal journey. Around one quarter (23 %) consider it likely that they will be pulled over and breathalysed for alcohol.
- In contrast, only 12 % of the respondents consider it likely that they will be pulled over and given a roadside test to determine if they are driving under the influence of drugs.
- 63 % of the respondents feel that the drink-driving traffic regulations in Austria are not adequately enforced. Slightly more than half (54 %) feel that the penalties should be more severe. Only 11 % consider the current penalties to be too severe.
- There is less support for more restrictive regulations for speeding offences: 40 % of the respondents call for stricter regulations and only 18 % consider the current penalties to already be too severe. 48 % feel that the traffic regulations for exceeding the legally permissible maximum speed are not adequately enforced.

### ACCEPTANCE OF MEASURES TO INCREASE ROAD SAFETY

- 84% of the respondents consider the mandatory wearing of reflective materials by cyclists when riding in the dark to be a sensible measure. Many likewise feel that the use of mobile phones while driving should be more strongly controlled and sanctioned. 71 % support the provision of more training for novice drivers.
- There is less support in contrast among the respondents for the introduction of mandatory practical driver training every 10 years after passing a driving test and mandatory regular health checks for all motorists.
- 78 % of the respondents support the introduction of a universal requirement to wear a helmet when riding an e-bike. 68 % support the introduction of such a requirement for all cyclists. The majority of the respondents (73 %) are also for the introduction of a universal helmet requirement for e-scooter riders.
- When it comes to drugs, the majority of respondents (81 %) agree that measures like roadside drug tests help to increase road safety. Furthermore, 86 % of them think that a person's ability to drive a vehicle is impaired directly after consuming cannabis. 91 % feel that this impairment is the case after the consumption of other illegal drugs.

- There is less universal support for more restrictive measures like the withdrawal of a driving licence (49 %), compulsory retraining courses after a driver has been determined by the police to have been driving with a blood alcohol level of over 0.5 ‰ (55 %), or a strict 0.0 ‰ alcohol limit for all motorists (50 %).
- This reduced support also applies in particular for measures to combat speeding. While 57 % of the respondents do at least support the introduction of compulsory driving courses for motorists caught driving at more than 40 km/h over the speed limit, only a few support a reduction in the maximum speed limit on rural roads from 100 km/h to 80 km/h or a zero tolerance policy for speeding offences by the authorities (18 %).
- When it comes to such measures to combat drink-driving, drug-driving and speeding, it appears that women are more likely to find them sensible than men. In some cases, there are very clear differences between men and women in this regard.
- The survey respondents welcome special measures to protect children. Two thirds of them consider it sensible to introduce 30 km/h zones in the vicinity of schools and kindergartens nationwide as well as higher penalties for traffic offences that endanger children.





# 1 EINLEITUNG

Vergleichsstudien, die auf der empirischen Erfassung von Einstellungen, Meinungen und Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmern beruhen, sind ein wertvolles Instrument bei der Planung und Bewertung von verhaltensbeeinflussenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Aus diesem Grund erhebt das KFV seit 2011 regelmäßig die Einstellungen der österreichischen Bevölkerung zu verschiedenen Aspekten der Verkehrssicherheit mittels des Präventionsmonitors. Der Präventionsmonitor ist eine repräsentative Befragung, die regelmäßig im Abstand von zwei bis vier Jahren durchgeführt wird (bisher 2011, 2014, 2016 und 2020). Ziel des Präventionsmonitors ist es nicht nur, eine zuverlässige Datenbasis für die Beobachtung langfristiger Trends zu etablieren, sondern diese Daten auch zur Entwicklung und Evaluierung von verhaltensbeeinflussenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu nutzen.



## 2 METHODIK

Der Fragenkatalog des Präventionsmonitors basiert auf bewährten Fragestellungen, die in internationalen Erhebungen verwendet werden (wie z. B. in SARTRE<sup>1</sup> oder ESRA<sup>2</sup>). Dabei wurde eine größtmögliche Vergleichbarkeit im europäischen Kontext angestrebt.

Der Präventionsmonitor wurde ursprünglich als telefonische Befragung konzipiert, die ersten drei Befragungswellen wurden auch mit dieser Methode durchgeführt. Die ersten beiden Befragungen 2011 (Feldarbeit: 5.5. bis 25.5.2011) und 2014/2015 (Feldarbeit: 27.11.2014 bis 9.1.2015) wurden vom österreichischen Markt- und Meinungsforschungsinstitut Triconsult durchgeführt, 2016/2017 (Feldarbeit: 3.11.2016 bis 19.12.2016) von der TrendCom Consulting GmbH. Die Feldarbeit der aktuellen Erhebung fand von März bis April 2020 statt und wurde vom Institut für empirische Sozialforschung (IFES) durchgeführt. Beim aktuellen Erhebungsdesign handelt es sich um Mixed-Mode, d. h. um eine Kombination aus telefonischen und Online-Interviews. Die nach Bundesland und Ortsgrößenklassen vorgeschichtete Zufallsstichprobe umfasste 1.002 in Österreich lebende Personen und ist repräsentativ für die österreichische Bevölkerung ab 18 Jahren.

Das der Befragung zugrundeliegende Erhebungsinstrument ist ein voll strukturierter und nahezu voll standardisierter Fragebogen. Folgende Themen wurden u. a. im Rahmen der Befragung behandelt: Mobilitätsverhalten, Wahrnehmung und Akzeptanz von risikoreichem Verhalten, Verkehrsunfälle und Unfallursachen, Akzeptanz von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verkehrsklima und Verkehrskonflikte, Einstellungen zu Überwachung und Strafen sowie zum automatisierten Fahren.

1 Cestac et al., The SARTRE 4 Survey: European Road Users' Risk Perception and Mobility (2012).

2 Meesmann et al., ESRA2 methodology. ESRA2 report No. 1. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes) (2019).

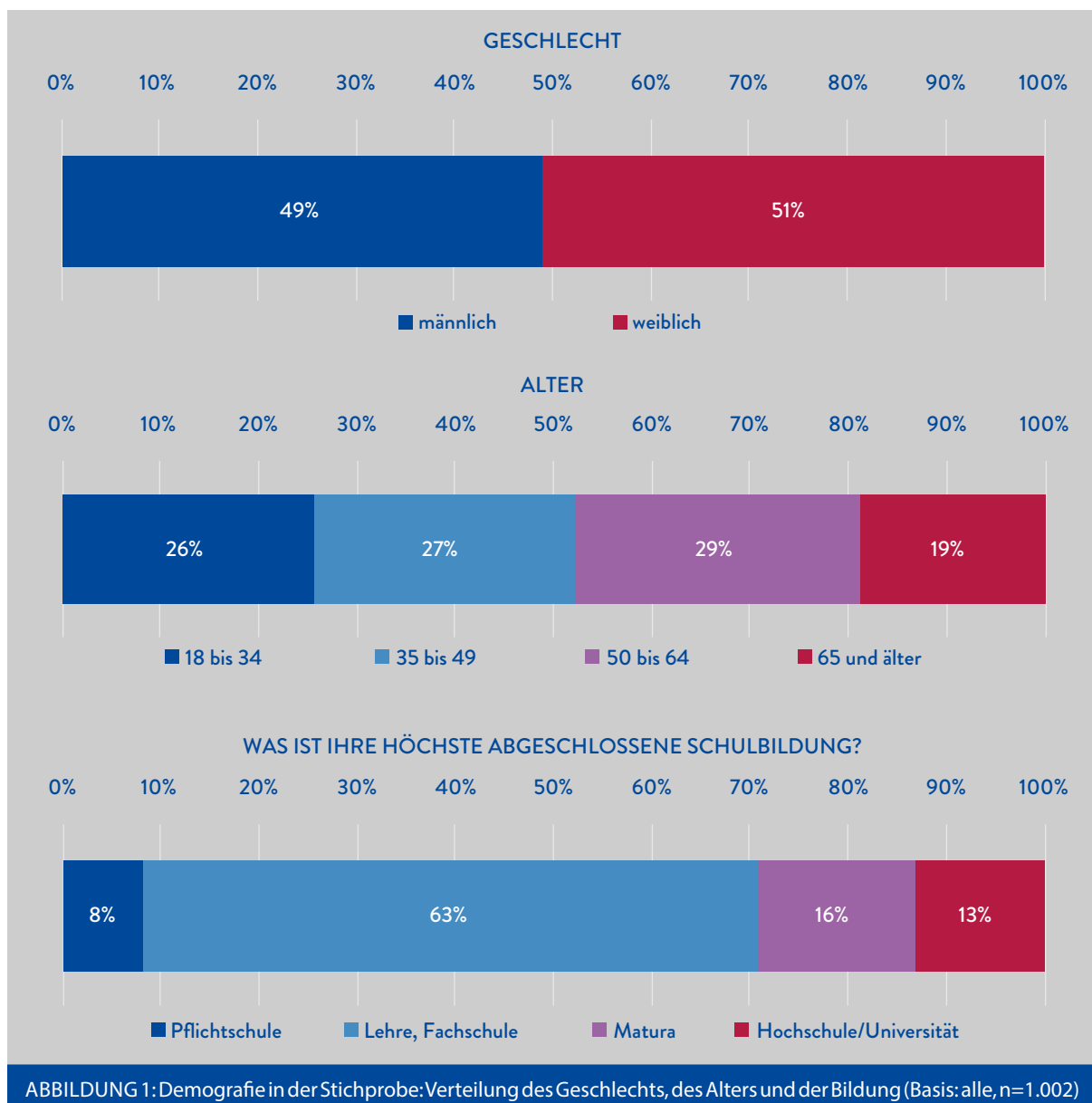


# 3 ERGEBNISSE

In den folgenden Kapiteln werden die Ergebnisse der Befragung aus dem Jahr 2020 dargestellt und wenn möglich mit den Daten aus den Jahren 2011, 2014 und 2016 verglichen. Da es bei einigen Fragen möglich war, keine Antwort zu geben, variiert die Anzahl der Antworten und wird deshalb jeweils angeführt.

## 3.1 STRUKTUR DER STICHPROBE

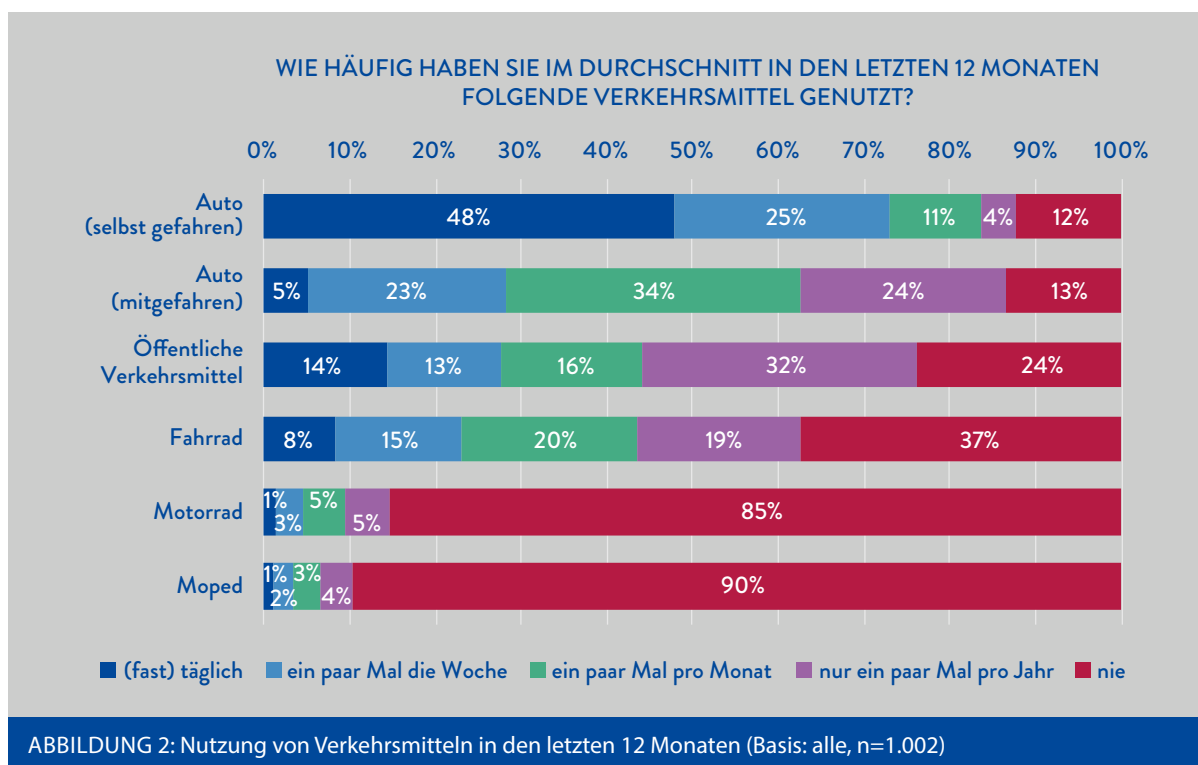
Die Stichprobe setzt sich aus 49% Männern und 51% Frauen zusammen. Die Personen sind zwischen 18 und 87 Jahren alt, mit einem Durchschnitt von 48 Jahren und einem Median von 49 Jahren. Die Verteilung des Alters auf die Kategorien „18 bis 34“, „35 bis 49“, „50 bis 64“ und „65 und älter“ ist in Abbildung 1 dargestellt.



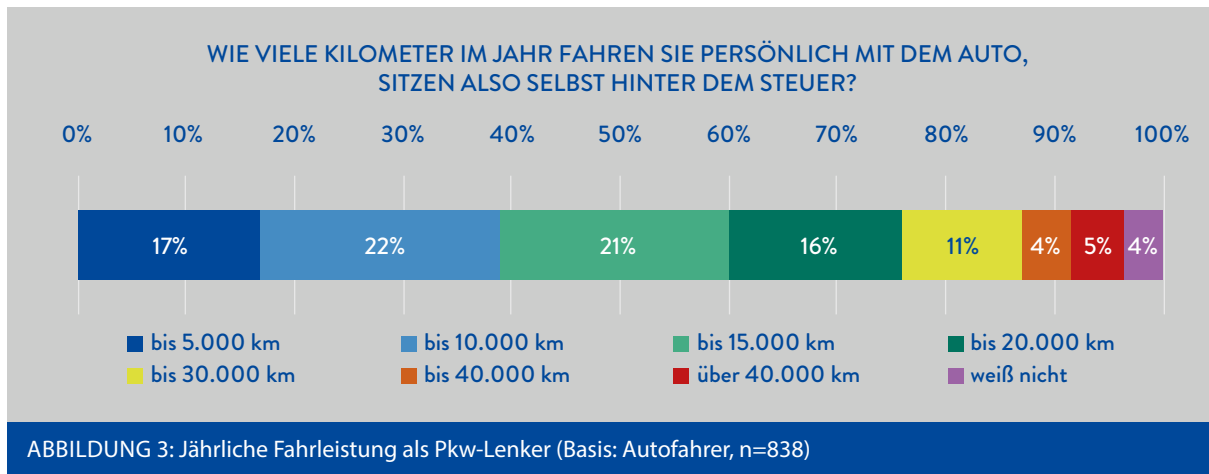
Von den Befragten haben 8% eine Pflichtschule besucht und abgeschlossen, 63% haben eine Lehre bzw. eine Fachschule absolviert, 16% haben eine Schule mit Matura abgeschlossen und 13% haben einen Hochschulabschluss (siehe Abbildung 1).

## 3.2 MOBILITÄTSVERHALTEN

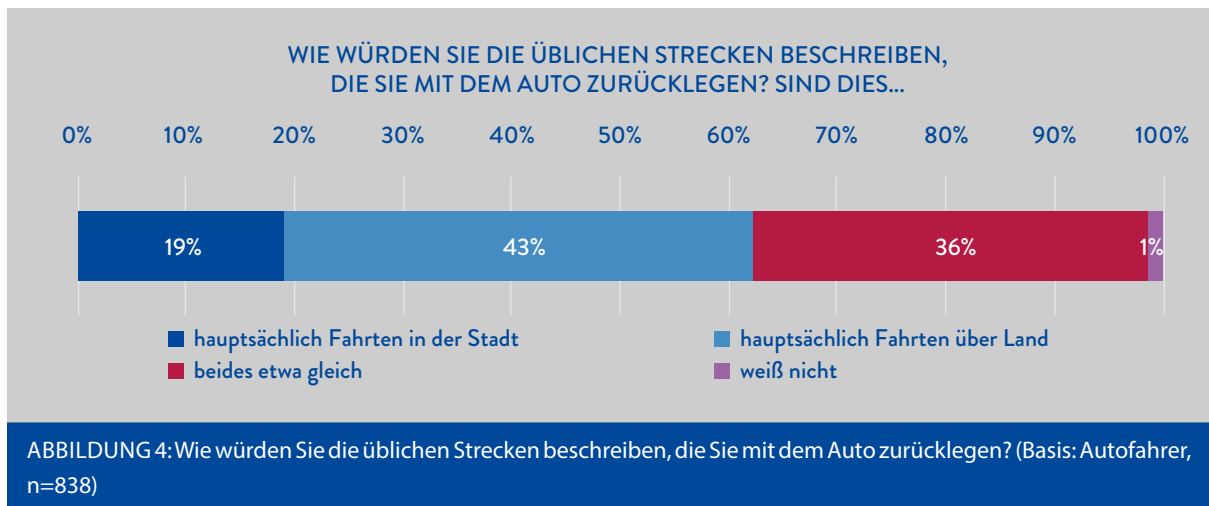
Zu Beginn wurden die Personen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Mit dem Auto fahren 48% (fast) täglich, 25% immerhin noch ein paar Mal pro Woche. Mit dem Fahrrad bzw. mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren 43% bzw. 44% zumindest ein paar Mal pro Monat. Deutlich seltener benutzen die befragten Personen ein Motorrad oder ein Moped (vgl. Abbildung 2). Anmerkung zu den genannten statistischen Werten: Aufgrund von Rundungen kommt es bei Summenbildungen fallweise zur Unter- oder Überschreitung des 100%-Wertes.



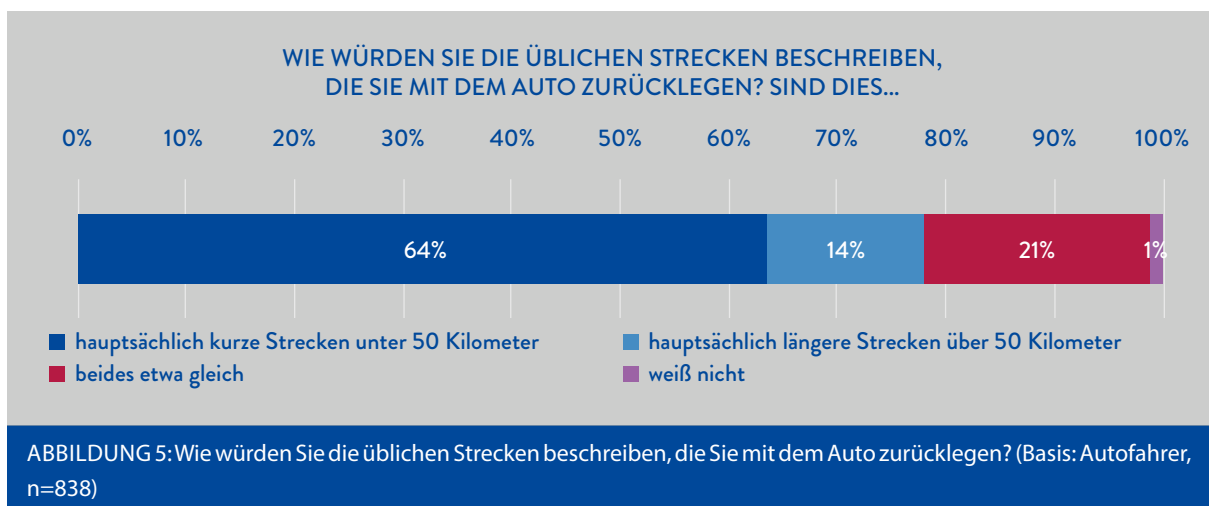
Von den 838 Autofahrern geben 39% an, dass sie bis zu 10.000 km im Jahr selbst ein Auto lenken. 37% fahren zwischen 10.000 und 20.000 km pro Jahr, 15% zwischen 20.000 und 40.000 km, und 5% gaben an, dass sie mehr als 40.000 km pro Jahr selbst hinter dem Steuer sitzen, während 4% der Befragten es nicht wussten (vgl. dazu Abbildung 3).



19% der Autofahrer fahren hauptsächlich in der Stadt, 43% hauptsächlich über Land, und 36% fahren in beiden Bereichen in etwa gleich häufig (vgl. Abbildung 4).

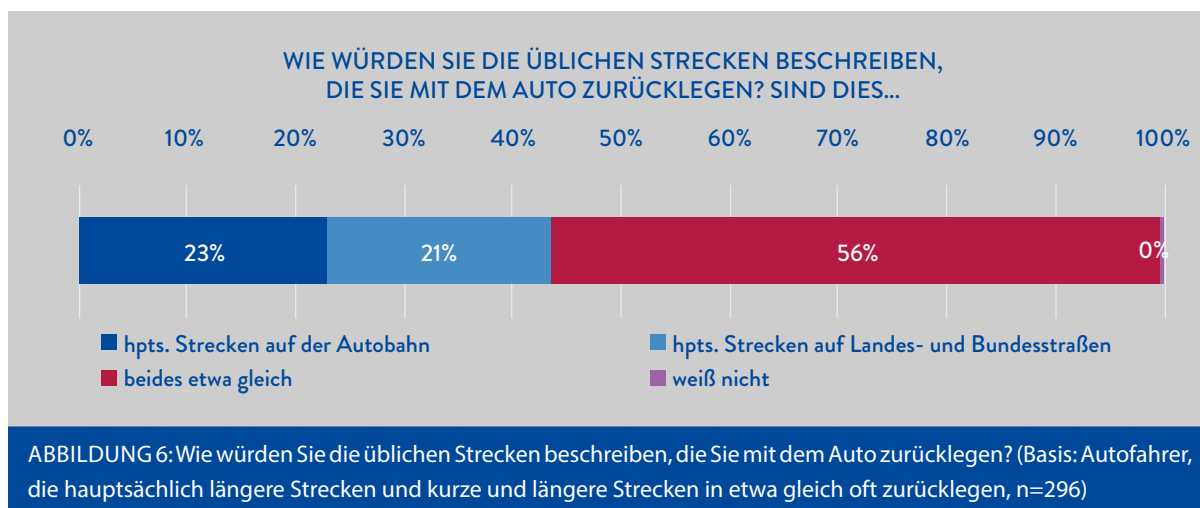


64% der befragten Autofahrer fahren hauptsächlich kurze Strecken unter 50 km, 14% hauptsächlich längere Strecken über 50 km, 21% fahren sowohl kurze als auch lange Strecken gleichermaßen, und 1% der Autofahrer weiß diese Frage nicht zu beantworten (vgl. Abbildung 5).

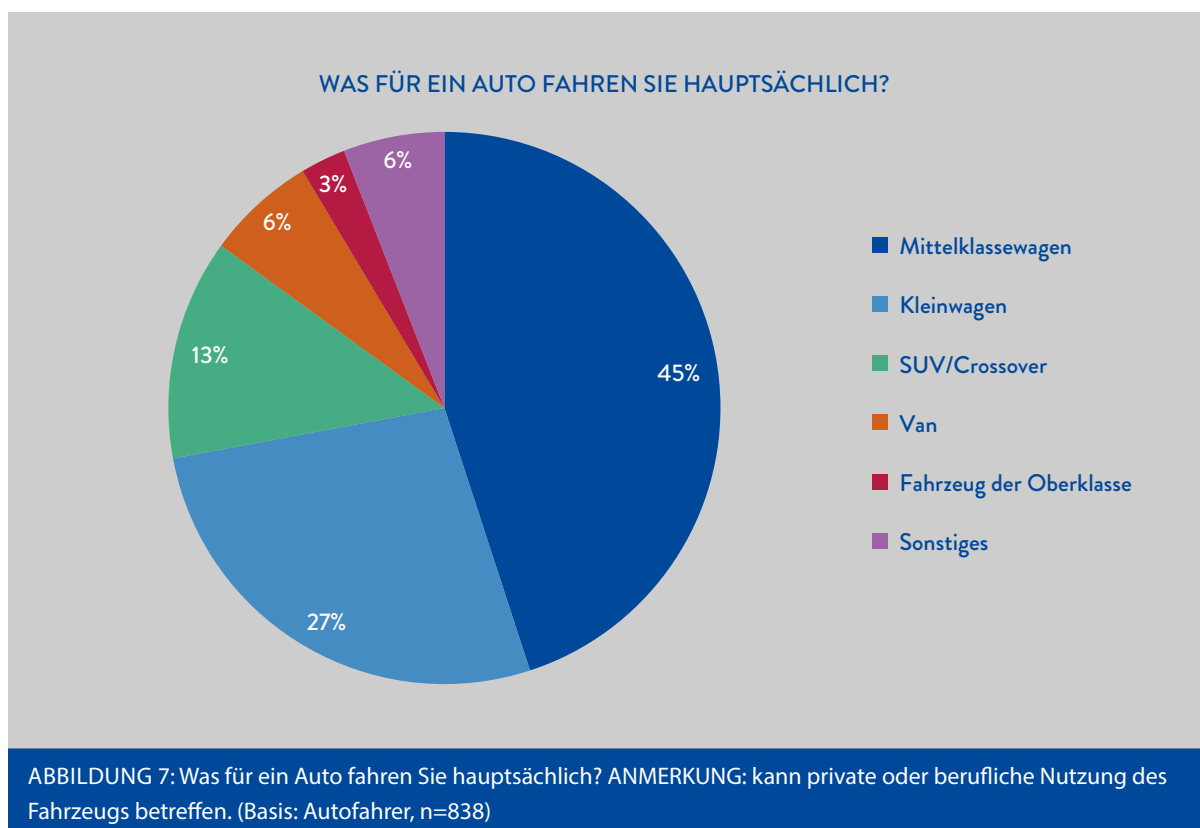




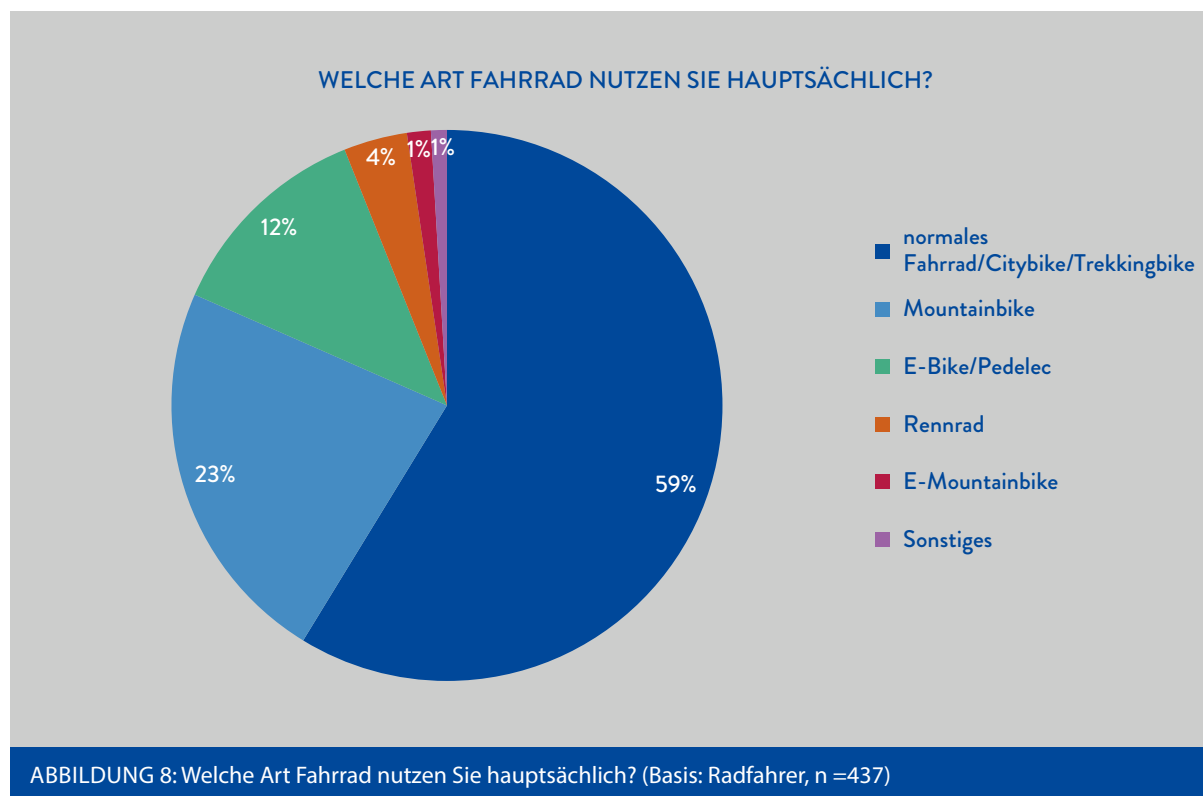
Insgesamt gaben 296 Autofahrer an, dass sie hauptsächlich längere Strecken über 50 km zurücklegen und längere und kurze Strecken in etwa gleich oft zurücklegen (vgl. Abbildung 5). Diese Personen wurden gefragt, in welchem Straßennetz sie diese Strecken hauptsächlich zurücklegen. Dabei geben 23% bzw. 21% an, dass die von ihnen befahrenen Strecken hauptsächlich auf der Autobahn bzw. auf Landes- und Bundesstraßen verlaufen, 56% geben an, dass sie beide Straßennetze in etwa gleich oft benutzen (vgl. Abbildung 6).



Die befragten Autofahrer fahren mehrheitlich Mittelklasse- und Kleinwagen (45% bzw. 27%), 13% fahren hauptsächlich SUV/Crossovers, 6% fahren Vans und 3% Fahrzeuge der Oberklasse (vgl. Abbildung 7).

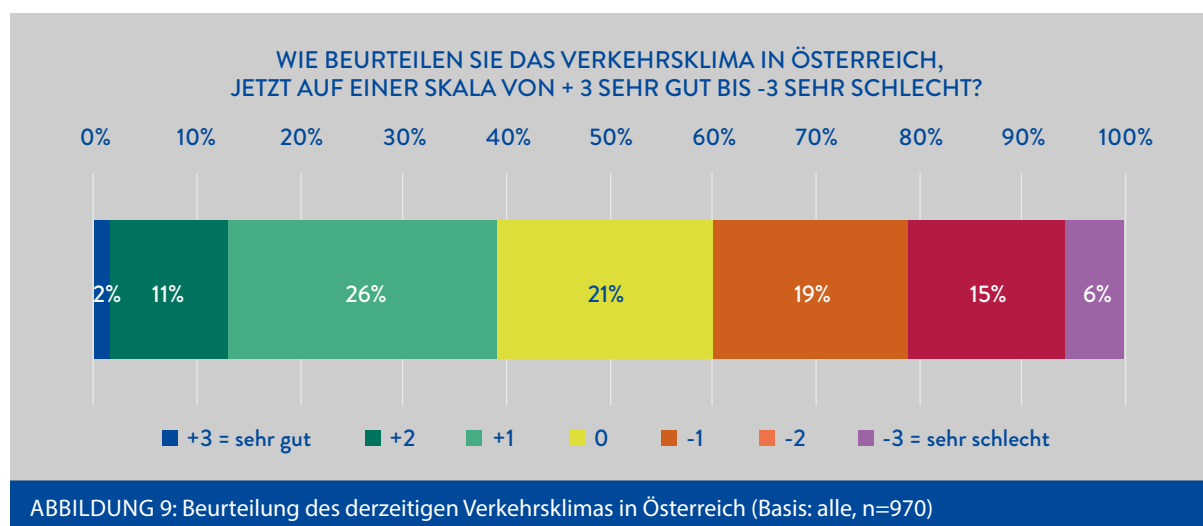


Die Mehrheit der befragten Radfahrer fährt mit einem gewöhnlichen Fahrrad, einem Citybike bzw. einem Trekkingbike, 23% benutzen hauptsächlich ein Mountainbike, 12% ein E-Bike bzw. Pedelec, 4% ein Rennrad und 1% ein E-Mountainbike (vgl. Abbildung 8).

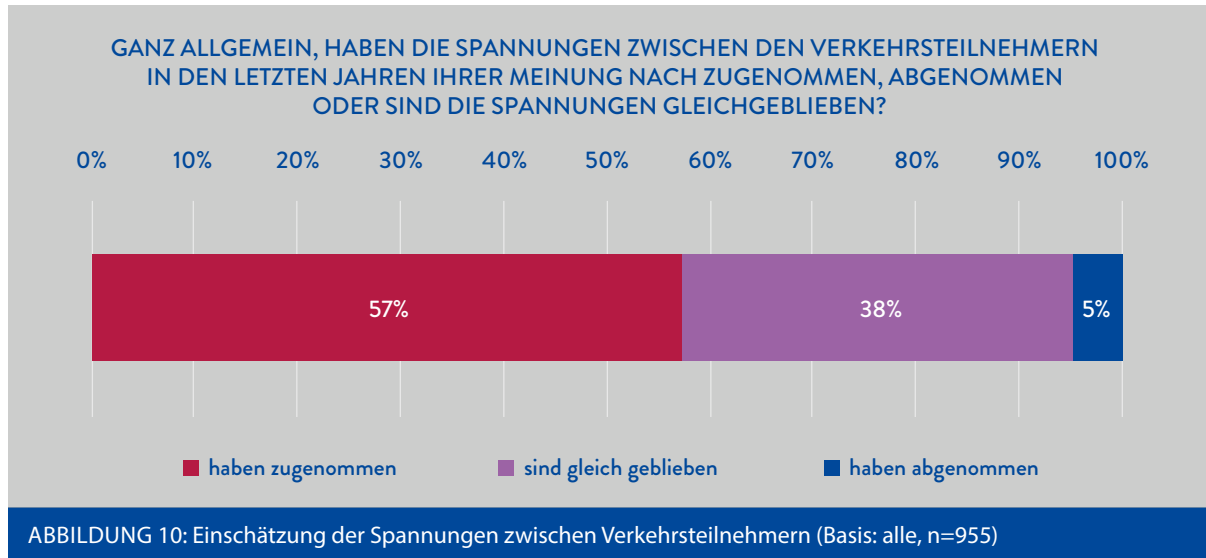


### 3.3 VERKEHRSKLIMA UND VERKEHRSKONFLIKTE

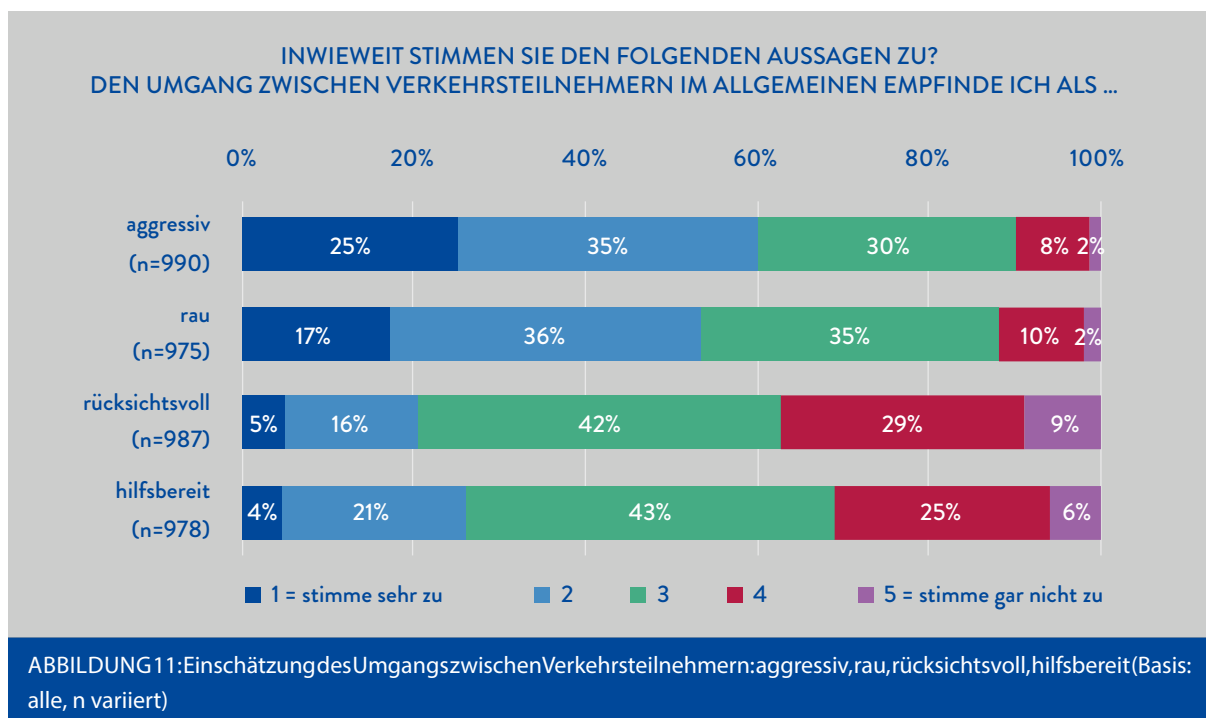
Auf die Frage, wie sie das derzeitige Verkehrsklima in Österreich, also die Art und Weise, wie Verkehrsteilnehmer miteinander umgehen, auf einer Skala von +3 sehr gut bis -3 sehr schlecht



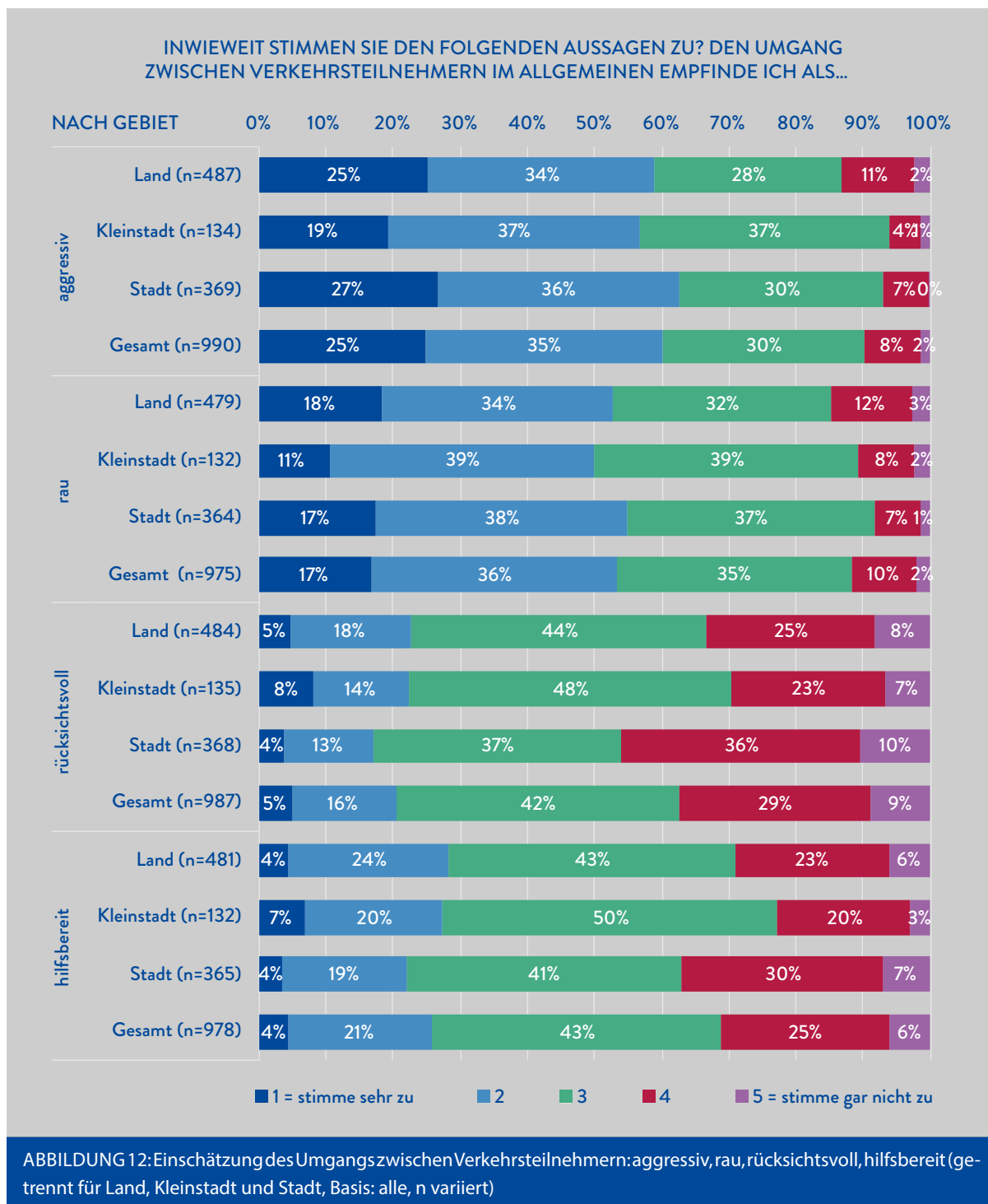
beurteilen, zeigte sich, dass die Befragten es eher durchschnittlich bewerten. Lediglich 13% beurteilen das Verkehrsklima in Österreich mit den beiden höchsten Punkten auf der Skala, nämlich 2% mit +3 und 11% mit +2. Etwa ein Fünftel (21%) sieht es dezidiert kritisch, 15% beurteilen es mit -2 und 6% mit -3 (vgl. Abbildung 9).



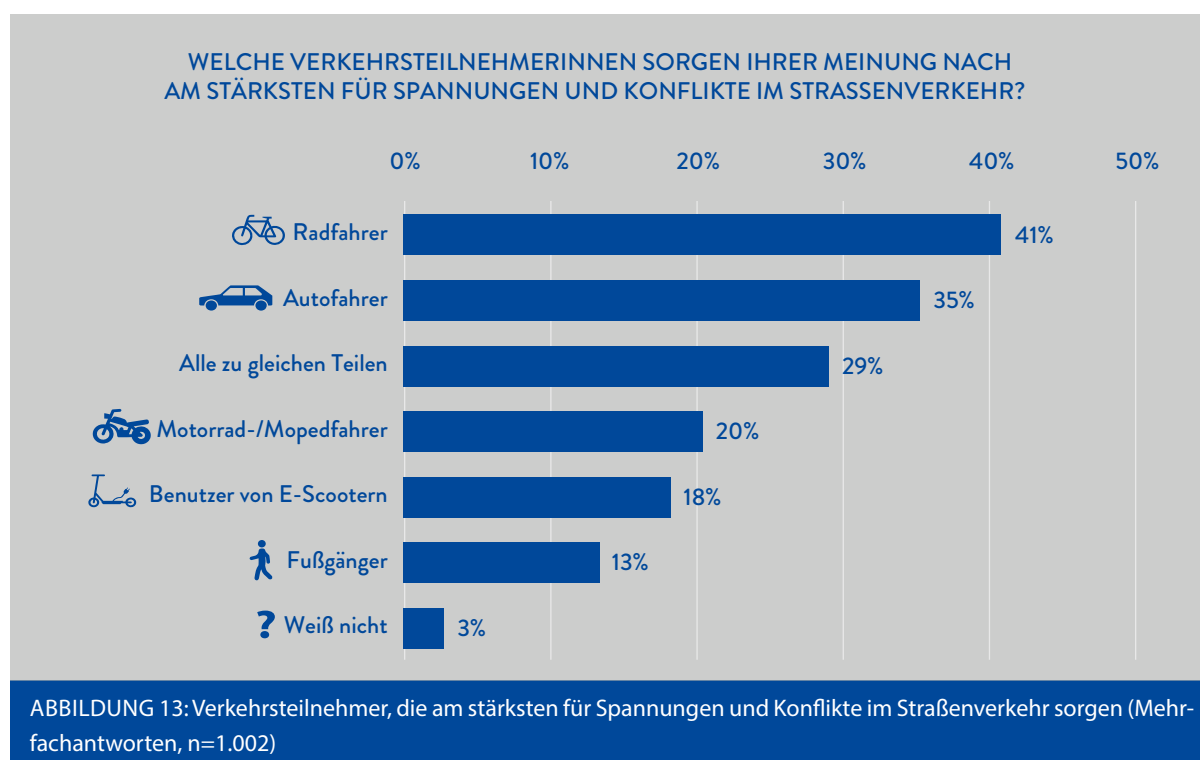
Diese kritische Haltung spiegelt sich auch in der nächsten Frage wider. Nur 5% glauben, dass die Spannungen zwischen den Verkehrsteilnehmern in den letzten Jahren abgenommen haben, 57% meinen, dass sie zugenommen haben und mehr als ein Drittel, dass sie gleichgeblieben sind (vgl. Abbildung 10).



Speziell nach dem Umgang zwischen den Verkehrsteilnehmern gefragt (siehe Abbildung 11), beschreiben 60% der Befragten den Umgang der Verkehrsteilnehmer untereinander als aggressiv (25% und 35%) und etwa die Hälfte der Befragten (53%) hält diesen für rau (17% und 36%). Lediglich ein Viertel (25%) beschreibt das Verhalten der Verkehrsteilnehmer untereinander als hilfsbereit (4% und 21%) und nur etwas über ein Fünftel (21%) als rücksichtsvoll (6% und 15%) (vgl. Abbildung 11).



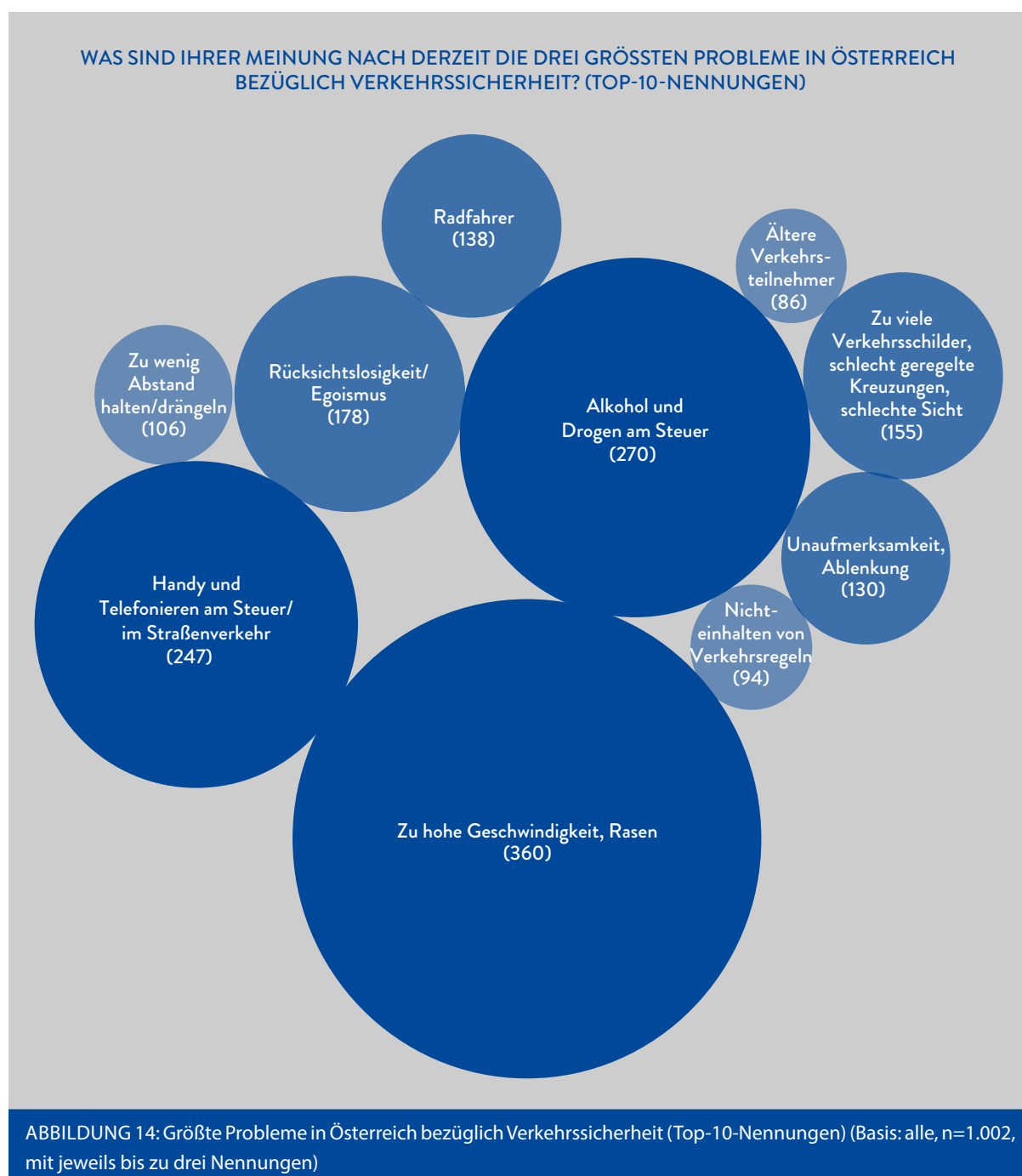
Betrachtet man die Einschätzung des Umgangs separat für Personen, die in ländlichen, kleinstädtischen Gebieten und in größeren Städten leben, zeigt sich ein leicht differenziertes Bild. Als ländliche Gebiete werden Gemeinden und kleine Städte bis zu einer Einwohnerzahl von 10.000 zusammengefasst, kleinstädtische Gebiete sind Städte mit einer Einwohnerzahl von 10.000 bis 50.000, größere Städte werden der Kategorie Stadt zugeordnet. Es zeigt sich, dass in kleinstädtischen Gebieten der Umgang als nicht ganz so rau und aggressiv empfunden wird, und dass sowohl am Land als auch in einer Kleinstadt rücksichtsvoller miteinander umgegangen wird und die Verkehrsteilnehmer als hilfsbereiter eingeschätzt werden (vgl. Abbildung 12).



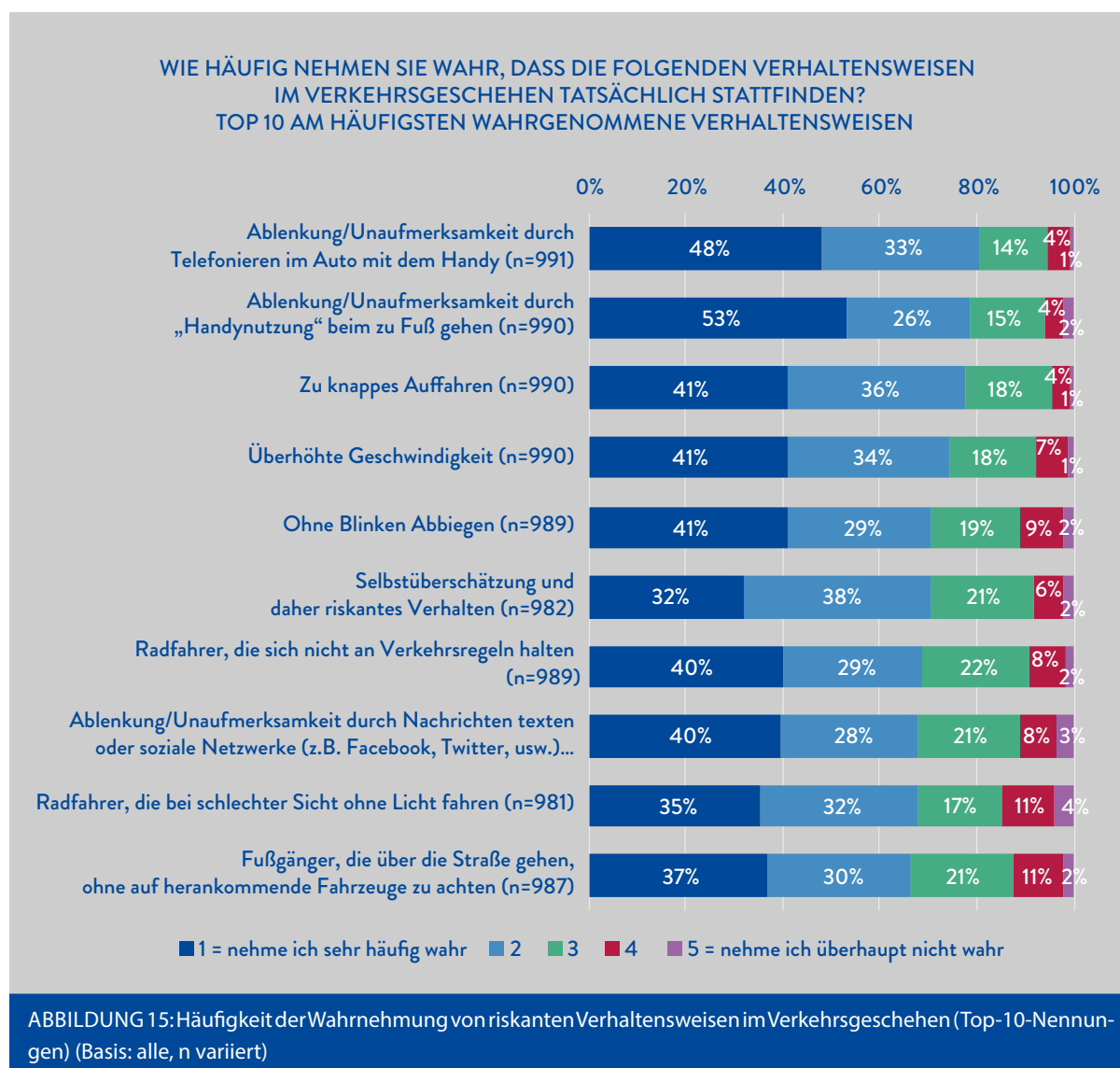
Verkehrsteilnehmer, die am stärksten für Spannungen und Konflikte im Straßenverkehr sorgen, sind nach Meinung der Befragten insbesondere Radfahrer und Autofahrer: 41% der Befragten machen Radfahrer am stärksten für Konflikte verantwortlich und 35% der Befragten Autofahrer – wobei sich diese beiden Gruppen hier oft gegenseitig als Verursacher sehen. Für knapp ein Fünftel der Befragten (18%) sorgen Benutzer von E-Scootern am stärksten für Spannungen im Straßenverkehr, 20% der Befragten machen Motorrad- bzw. Mopedfahrer am stärksten für Konflikte verantwortlich (vgl. Abbildung 13).

### 3.4 WAHRNEHMUNG UND AKZEPTANZ VON RISIKANTEM VERHALTEN

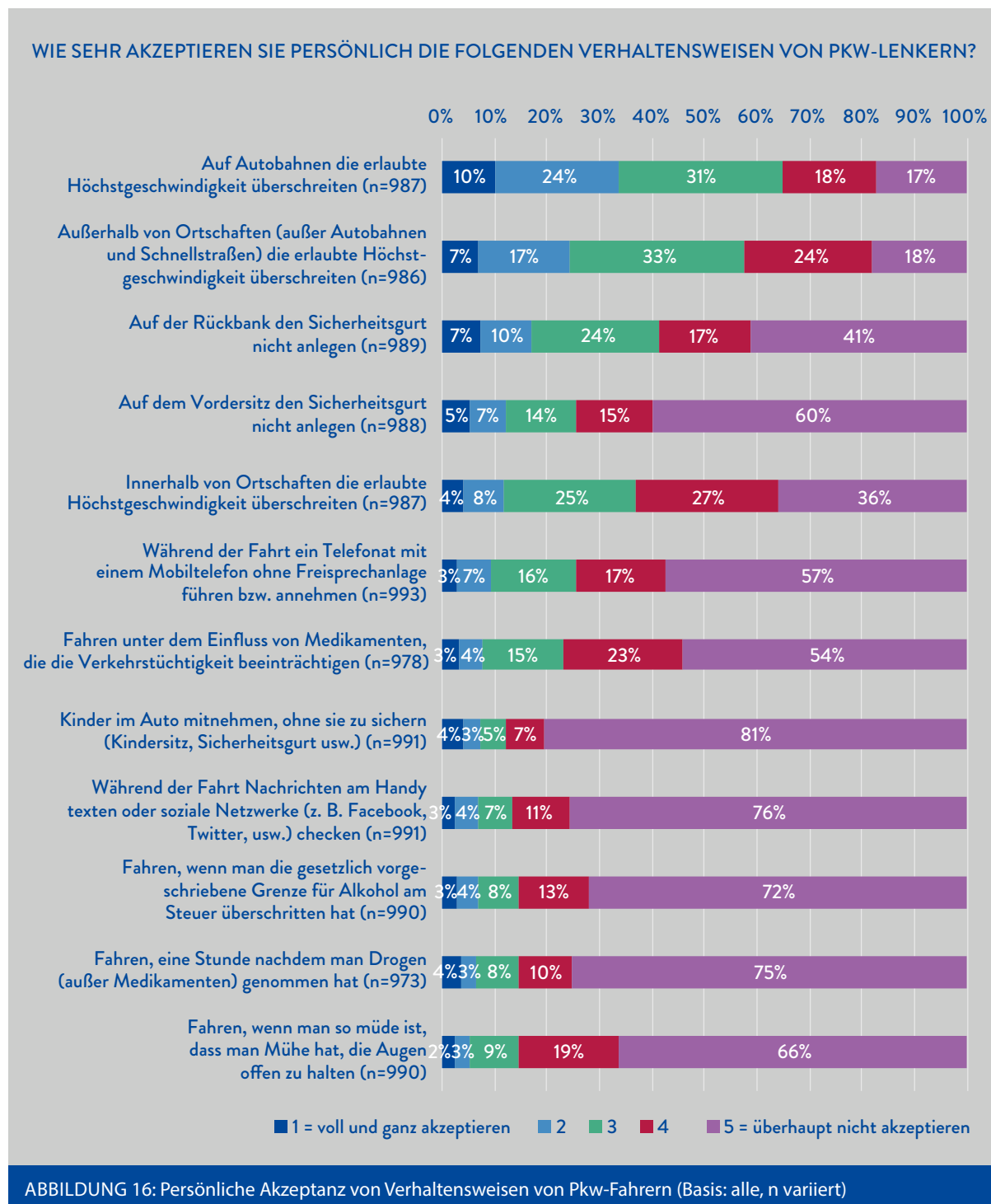
Gefragt nach den größten Problemen in Bezug auf die Verkehrssicherheit wurden spontan am häufigsten Rasen (360 Nennungen), Alkohol und Drogen am Steuer (270 Nennungen), Telefonieren bzw. Handynutzung im Straßenverkehr (247 Nennungen), Rücksichtslosigkeit und Unaufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer (178 Nennungen), schlecht oder widersprüchlich geregelte Kreuzungen (155 Nennungen) sowie Radfahrer (138 Nennungen) genannt (vgl. Abbildung 14).



Gefragt danach, wie häufig die Befragten riskante Verhaltensweisen im Verkehrsgeschehen wahrnehmen, gaben mehr als drei Viertel der Befragten (48% und 33%) an, dass sie häufig wahrnehmen, dass Autofahrer im Straßenverkehr durch Telefonieren abgelenkt sind. Dies trifft in ähnlicher Form auch auf Fußgänger, die durch die Handynutzung abgelenkt sind, zu. 79% der Befragten (53% und 26%) nehmen dies häufig wahr. Auch zu knappes Auffahren von Autofahrern wird von 77% der Befragten (41% und 36%) häufig im Verkehrsgeschehen wahrgenommen. Zudem nehmen drei Viertel der Befragten (41% und 34%) häufig wahr, dass Autofahrer mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind, und 70% (41% und 29%) nehmen häufig wahr, dass Autofahrer abbiegen, ohne zu blinken. Eine weitere häufig wahrgenommene riskante Verhaltensweise ist die Selbstüberschätzung von Autofahrern, die von 70% der Befragten (32% und 38%) häufig wahrgenommen wird. Auch der Umstand, dass Radfahrer sich nicht an die Verkehrsregeln halten, wird von 69% der Befragten (40% und 29%) häufig beobachtet. Dass Radfahrer bei schlechter Sicht ohne Licht fahren, wird ebenso von etwa zwei Dritteln der Befragten (35% und 32%) häufig im Verkehrsgeschehen wahrgenommen (vgl. Abbildung 15).



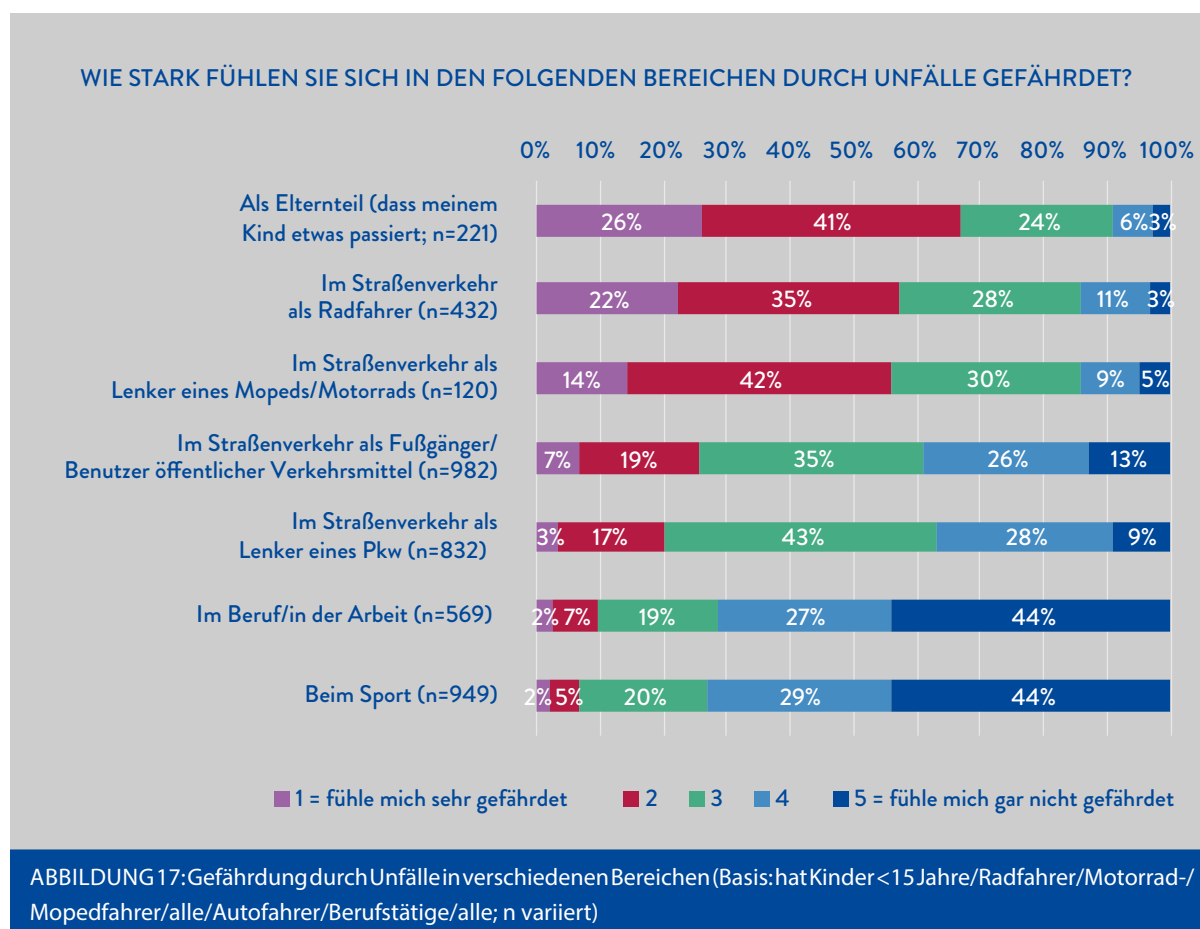
Wie sehr gewisse Verhaltensweisen von Pkw-Lenkern akzeptiert werden, kann in Abbildung 16 abgelesen werden. Wenn die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn überschritten wird, akzeptieren das 35% der Befragten (17% und 18%) nicht. 88% der Befragten (81% und 7%) akzeptieren nicht, dass Kinder ohne Sicherung im Auto mitgenommen werden, und 87% (76% und 11%) tolerieren nicht, dass Pkw-Lenker während der Fahrt Nachrichten am Handy schreiben oder in sozialen Netzwerken aktiv sind.





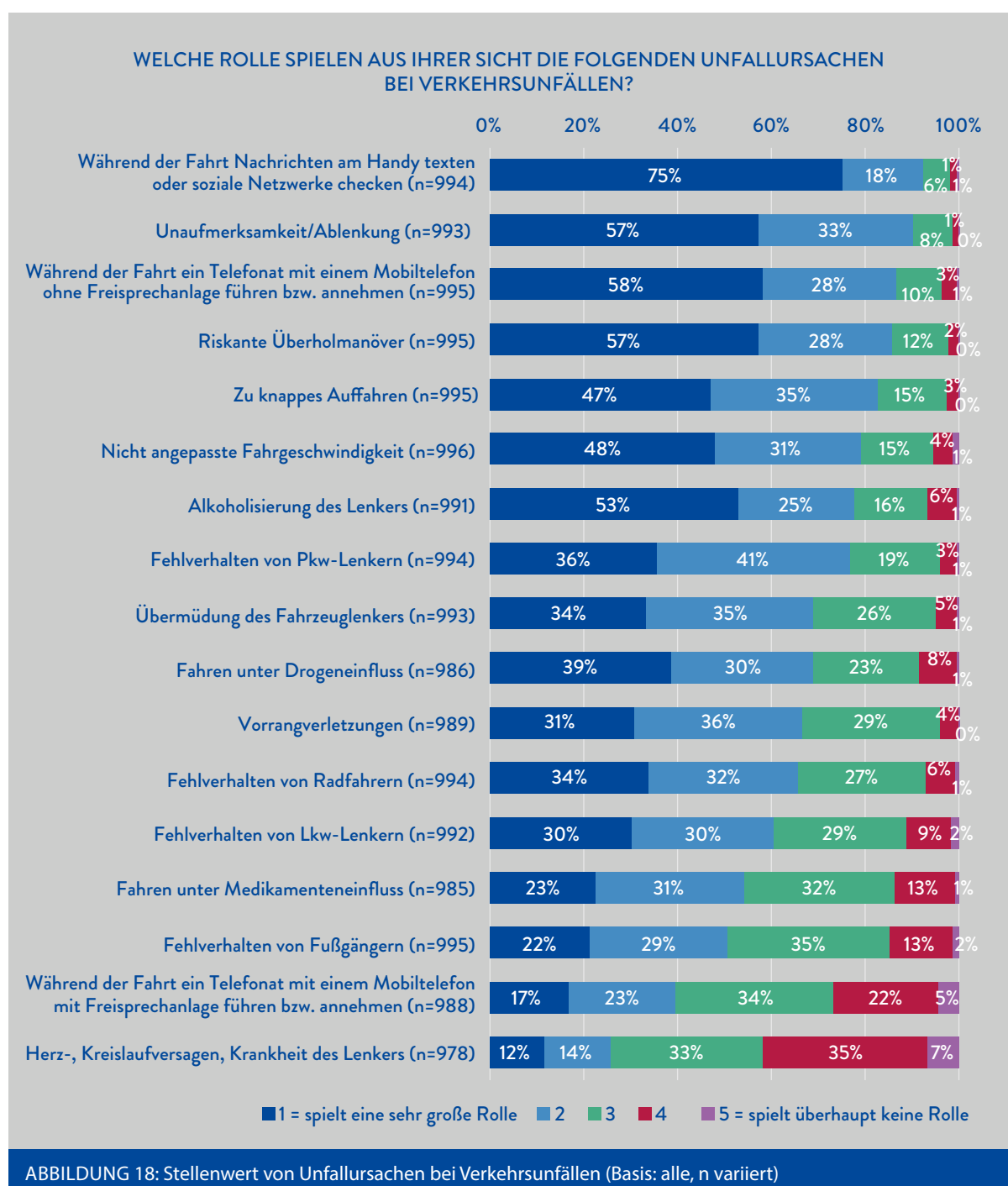
### 3.5 VERKEHRSUNFÄLLE: RISIKO – URSACHEN – BETROFFENHEIT

Hinsichtlich der Frage, wie stark man sich in verschiedenen Bereichen im Straßenverkehr durch Unfälle gefährdet fühlt, sehen zwei Drittel (67%) das größte Unfallrisiko darin, dass dem eigenen Kind etwas passieren könnte (26% und 41%). Eine starke Gefährdung sehen die Befragten auch, wenn sie als Radfahrer im Straßenverkehr unterwegs sind – hier sehen sich 67% der Befragten gefährdet (22% und 35%). Auch als Lenker eines Mopeds/Motorrads fühlen sich über die Hälfte (56%) der Befragten gefährdet (14% und 42%). Etwas sicherer fühlen sich die Befragten als Fußgänger bzw. Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel oder als Lenker eines Pkw, wo sich nur 26% (7% und 19%) der Befragten bzw. 20% (3% und 17%) gefährdet fühlen. Vergleichsweise geringer wird das Unfallrisiko bei der Arbeit und beim Sport eingeschätzt: Nur 9% fühlen sich in der Arbeit (2% und 7%) und 7% beim Sport (2% und 5%) gefährdet. Dies macht deutlich, dass die großen subjektiven Gefährdungspotenziale nach wie vor im Straßenverkehr liegen, nur die Angst, dass das eigene Kind einen Unfall hat, ist größer (vgl. Abbildung 17).

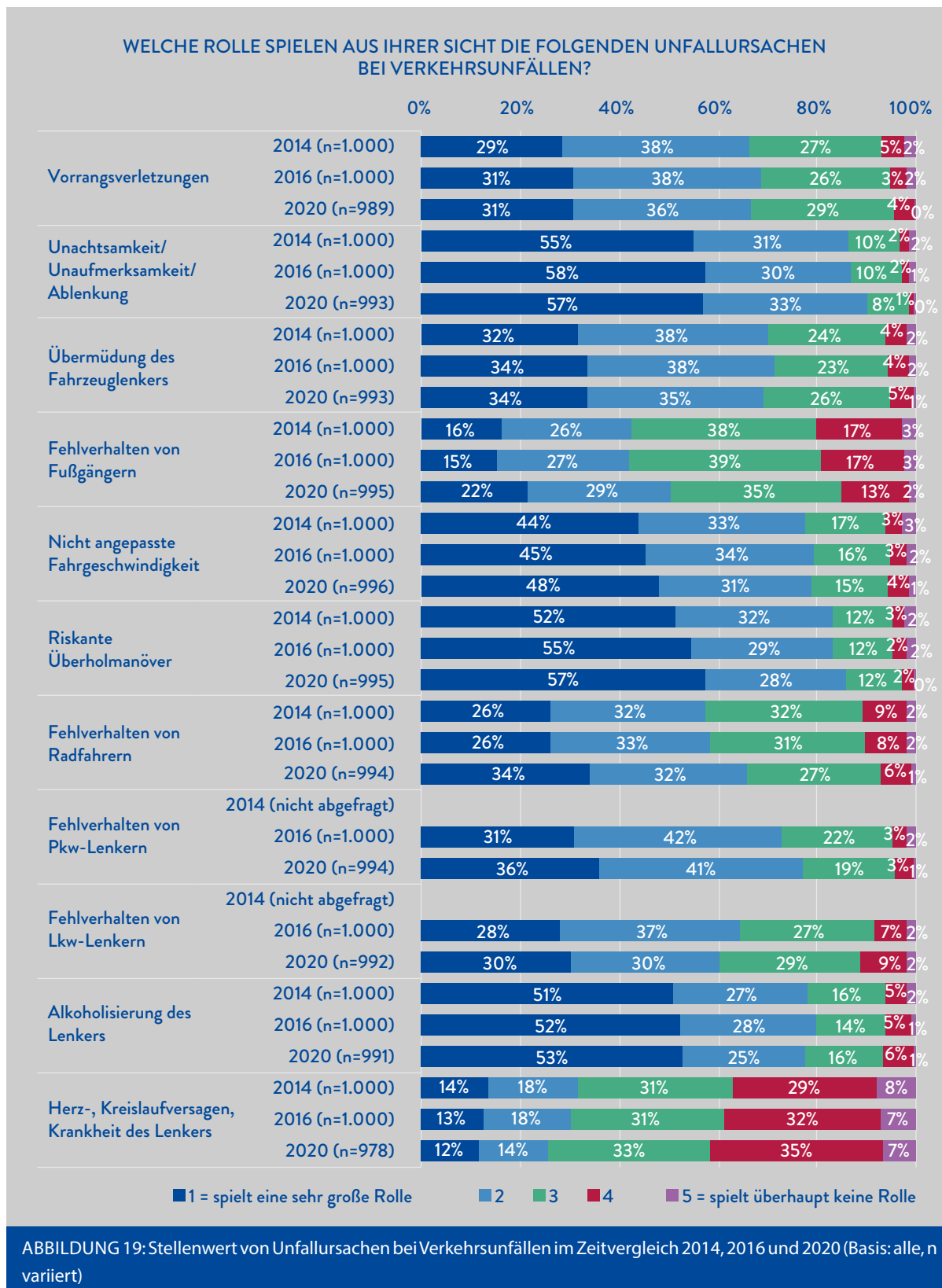


Hinsichtlich der Frage, welche Unfallursachen die größte Rolle bei Verkehrsunfällen spielen, gaben 93% der Befragten an, dass Texten am Handy während der Fahrt eine Rolle spielt (75%

und 18%). Unaufmerksamkeit bzw. Ablenkung spielt laut 9 von 10 Befragten eine Rolle (57% und 33%). Weitere wesentliche Unfallursachen sind laut 86% der Befragten Telefonate ohne Freisprechanlage (58% und 28%) sowie laut 85% der Befragten riskante Überholmanöver (57% und 28%). Auch zu knappes Auffahren und nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit spielen laut den Befragten eine große Rolle: 82% der Befragten gaben an, dass zu knappes Auffahren ein bedeutender Risikofaktor sei (47% und 35%), und 79% der Befragten meinten, dass nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit häufig zu Verkehrsunfällen führe (48% und 31%) (vgl. Abbildung 18).



In Abbildung 19 ist der Stellenwert von Unfallursachen bei Verkehrsunfällen im Zeitverlauf seit 2014 dargestellt.



Vermeehrt fallen den befragten Personen im Straßenverkehr nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit, riskante Überholmanöver und Fehlverhalten von Fußgängern, Radfahrern und Pkw-Lenkern auf. Die Tendenz ist allerdings nur leicht steigend. Die Häufigkeit von Vorrangverletzungen, Ablenkung und Alkoholisierung des Lenkers als Unfallursache blieb nach Einschätzung der Befragten über die Jahre weitgehend stabil.

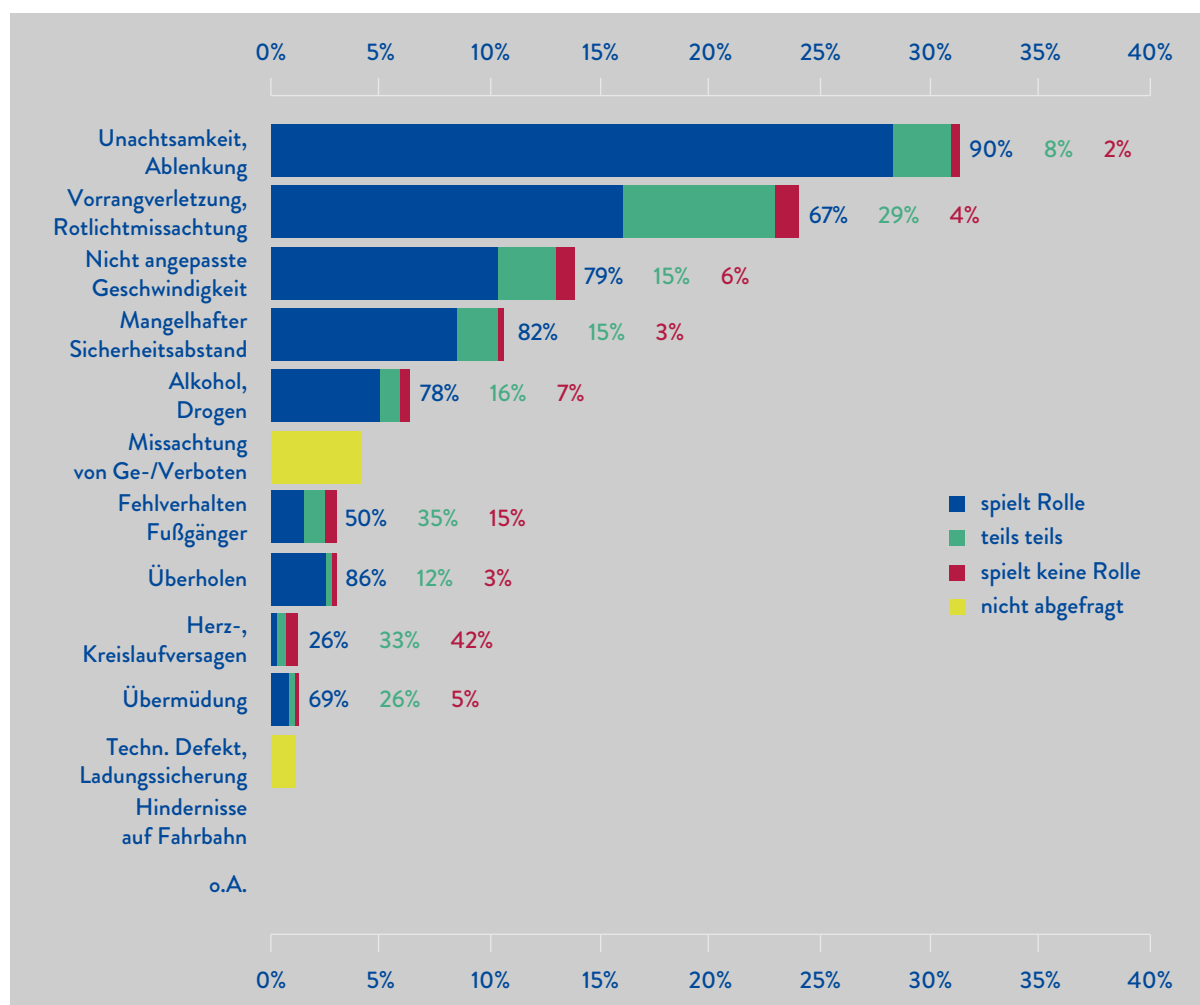


ABBILDUNG 20: Gegenüberstellung Hauptunfallursachen (Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria 2019, Auswertung: KFV) mit Einschätzungen von Befragten, 2020 (Basis: alle)

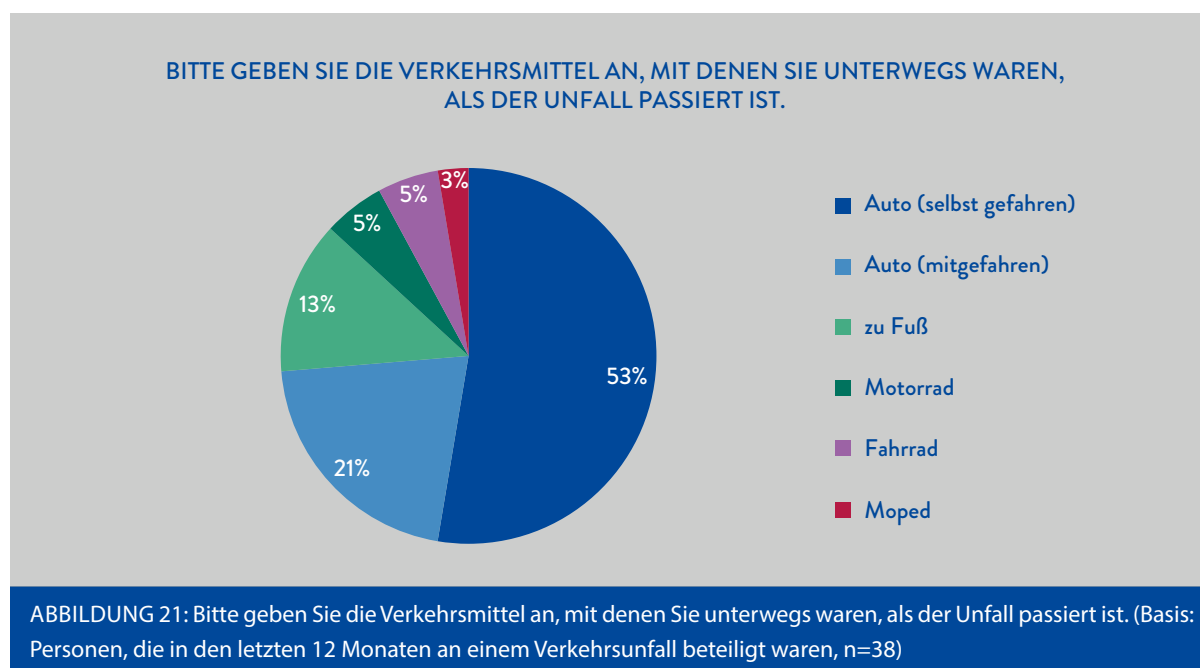
In Abbildung 20 wird die Einschätzung der Befragten mit den wahren Unfallursachen in Beziehung gesetzt. Die Länge der Balken gibt den Anteil der Unfälle mit Personenschaden in Österreich an, die auf die jeweilige Unfallursache zurückzuführen sind. Die Färbung der Balken gibt die Einschätzung der befragten Personen zu genannter Unfallursache an. Die Abbildung zeigt also, dass bei 31% der Unfälle mit Personenschaden die Unfallursache Unachtsamkeit bzw. Ablenkung war. 2% der Befragten sind der Ansicht, dass Unachtsamkeit und Ablenkung keine Rolle im Unfallgeschehen spielen, 90% glauben dies sehr wohl, und 8% haben dazu eine indifferente Meinung. Interessant zu beobachten ist, dass 69% glauben, dass Übermüdung eine Rolle spielt, in Wahrheit sind darauf nur knapp über 1% der Unfälle zu-

rückzuführen. Da das Jahr 2020 zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht vorüber war und die Befragung Anfang 2020 durchgeführt wurde, werden in Abbildung 20 die wahren Unfallursachen aus dem Jahr 2019 dargestellt.

Vergleicht man die wahren Unfallursachen mit den Einschätzungen der Befragten aus den Jahren 2014 und 2016, zeigt sich ein sehr ähnliches Bild. Da kaum Unterschiede zu Abbildung 20 ersichtlich sind, werden diese Vergleiche nicht separat dargestellt.

In den letzten 12 Monaten vor der jüngsten Umfrage waren 38 befragte Personen an einem Verkehrsunfall beteiligt, in dessen Folge eine Person ins Krankenhaus gebracht werden musste, 35 Personen waren sogar in mehrere Unfälle verwickelt.

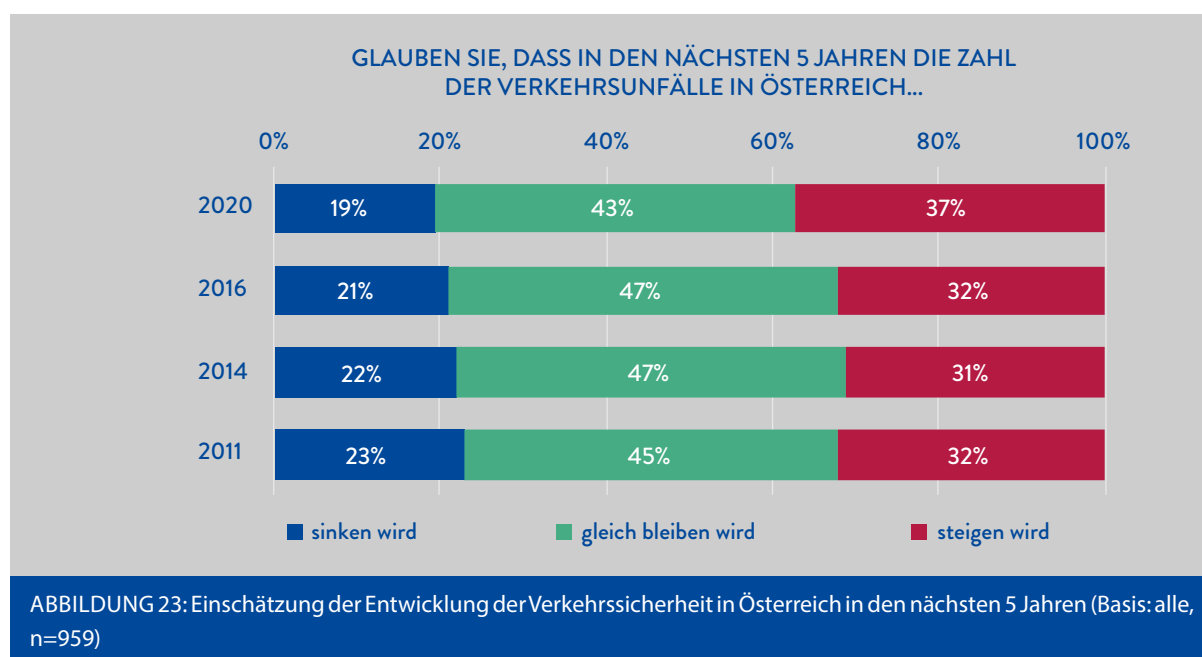
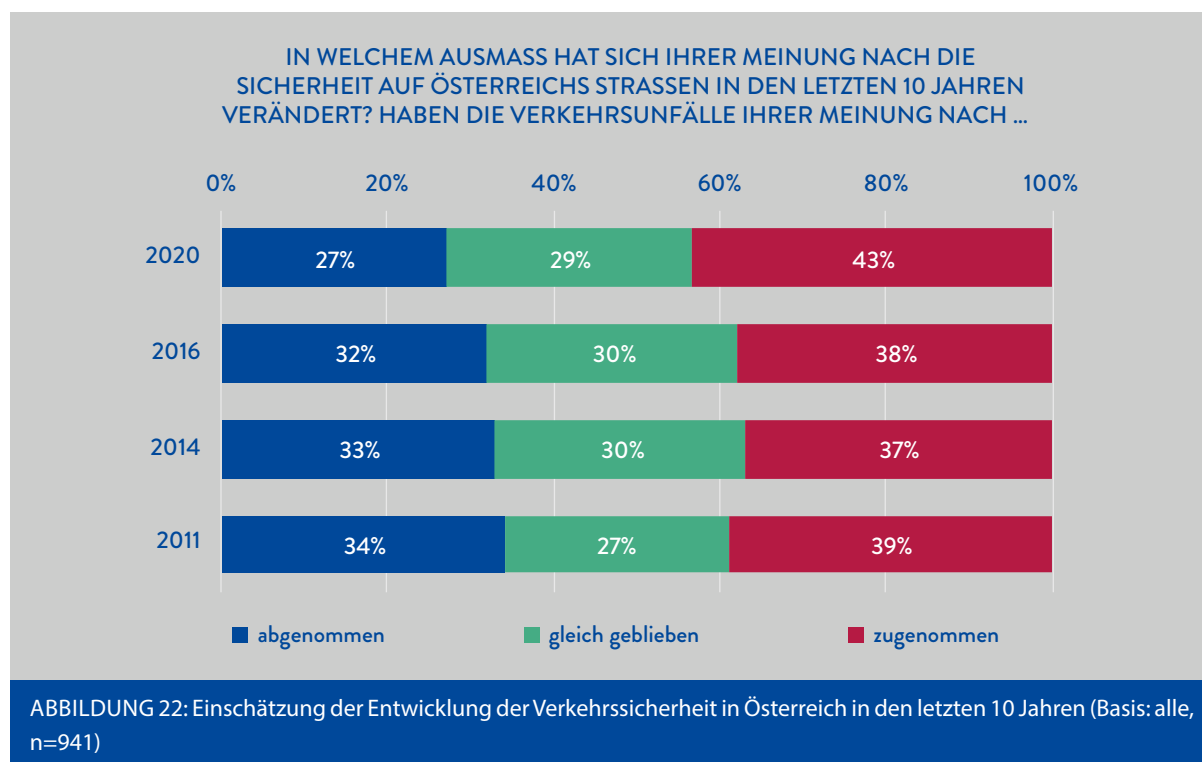
Von den 38 Personen, die an jeweils einem Verkehrsunfall beteiligt waren, sind 53% selbst mit dem Auto gefahren, 21% sind in einem Auto mitgefahren, 13% waren als Fußgänger unterwegs, je 5% mit dem Motorrad oder Fahrrad und 3% mit einem Moped (vgl. Abbildung 21).



### 3.6 SUBJEKTIVE EINSCHÄTZUNG DER ENTWICKLUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT

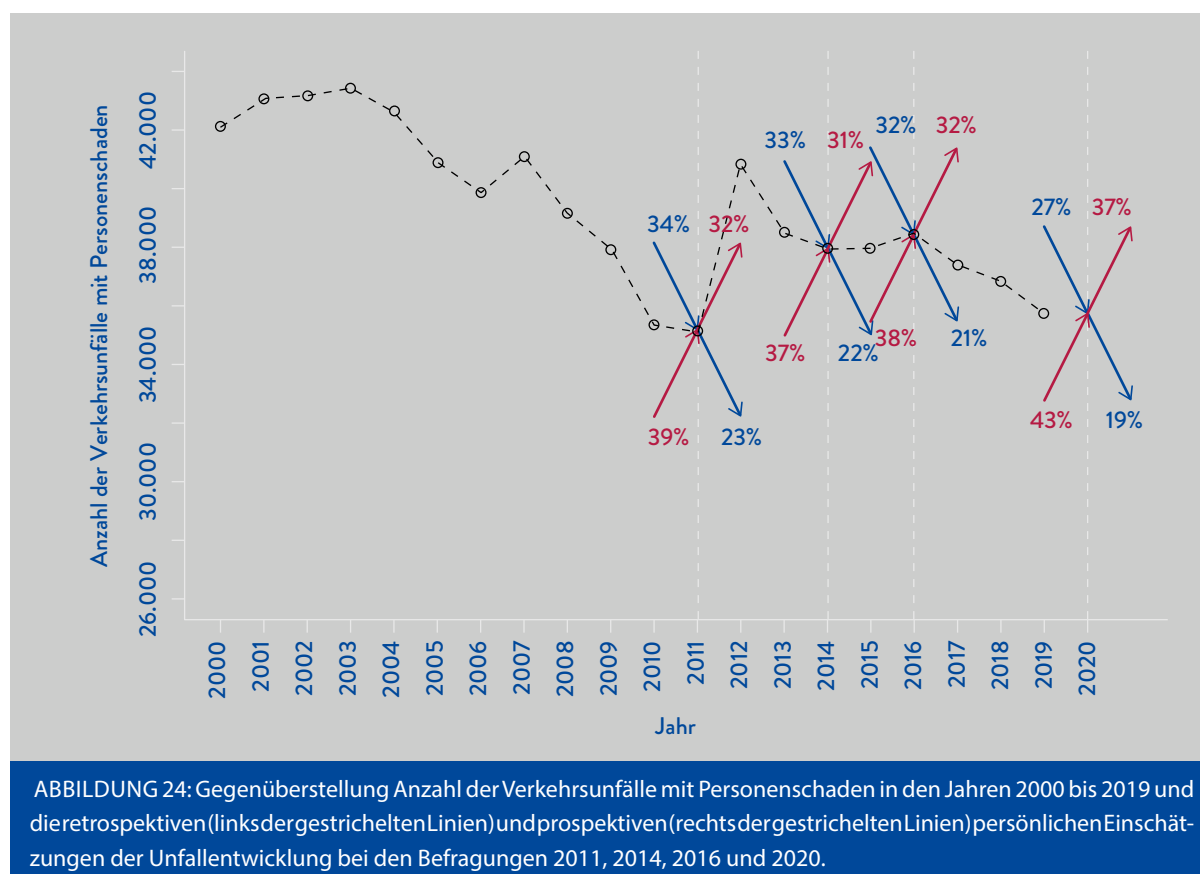
Hinsichtlich der Einschätzung der Entwicklung der Verkehrssicherheit, d. h. der Entwicklung der Zahl der Verkehrsunfälle in Österreich, in den letzten 10 Jahren sind 43% der Befragten der Meinung, dass Verkehrsunfälle in den letzten 10 Jahren stark zugenommen (8%) oder eher zugenommen (35%) haben. Für nur etwa ein Viertel der Befragten (27%) war die Entwicklung der Zahl der Verkehrsunfälle in Österreich in den letzten 10 Jahren stark abnehmend

(5%) oder eher abnehmend (22%). Im Zeitverlauf von 2011 bis 2016 stellt sich das Meinungsbild als relativ stabil dar, in der Befragung 2020 wird die Entwicklung im Rückblick etwas pessimistischer bewertet (vgl. Abbildung 22).



Gefragt nach der persönlichen Einschätzung der zukünftigen Entwicklung der Zahl der Verkehrsunfälle in Österreich in den nächsten 5 Jahren sind 2020 34% der Meinung, dass die Zahl der Verkehrsunfälle in den nächsten 5 Jahren stark steigen (3%) oder eher steigen (34%) werde.

Ein Fünftel der Befragten (20%) gab an, dass die Zahl der Verkehrsunfälle in den nächsten 5 Jahren stark sinken (2%) oder eher sinken (18%) werde. Im Zeitverlauf seit 2011 zeigt sich ein ähnliches Bild wie in der retrospektiven Betrachtung (vgl. Abbildung 22): Von 2011 bis 2016 bleibt das Meinungsbild sehr stabil, in der Befragung 2020 wird die zukünftige Entwicklung der Verkehrsunfälle tendenziell pessimistischer gesehen (vgl. Abbildung 23).

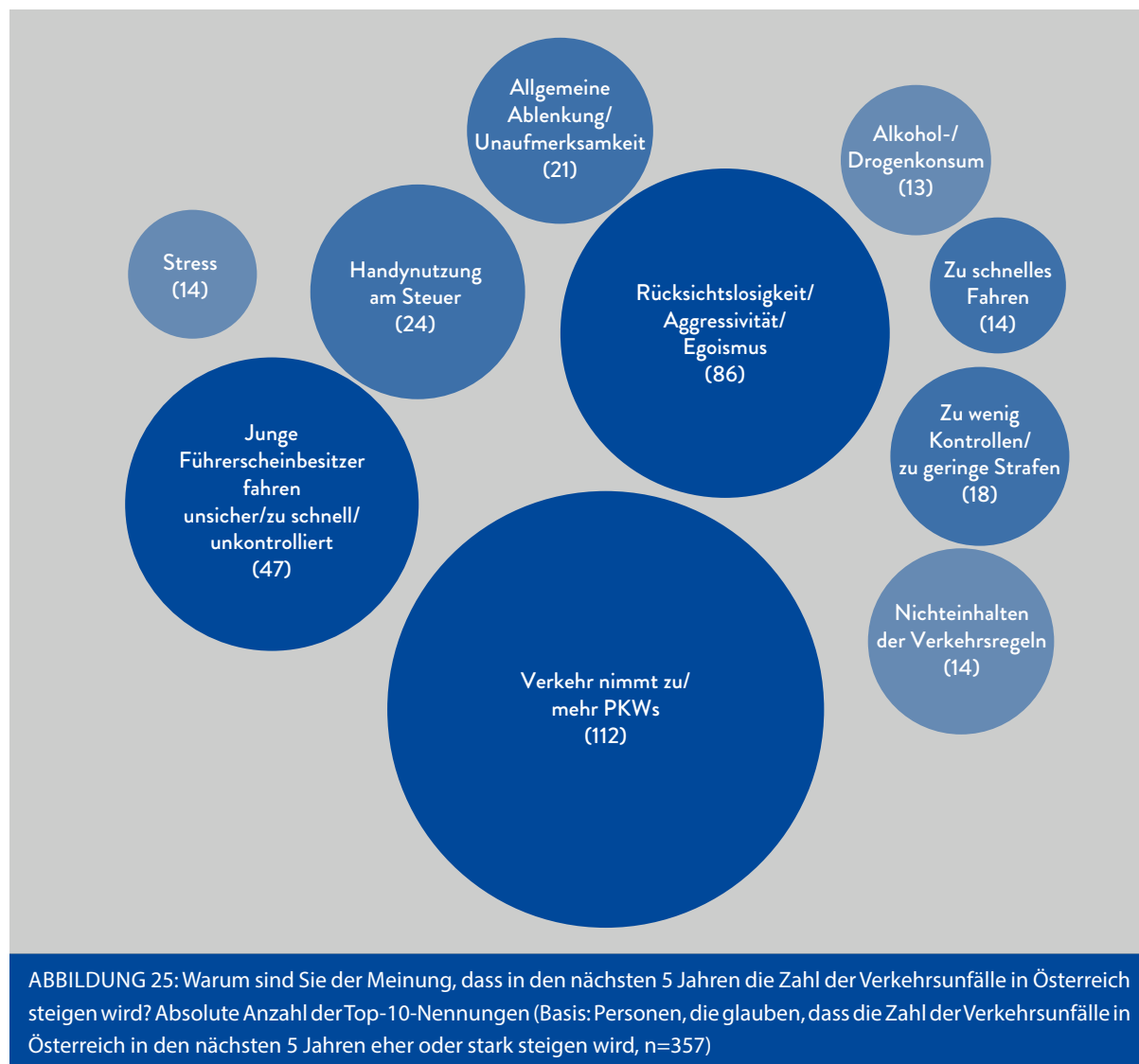


In Abbildung 24 wird die Einschätzung der Personen betreffend die Entwicklung der Zahl der Verkehrsunfälle der tatsächlichen Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden im Straßenverkehr gegenübergestellt. Die schwarzen Punkte geben die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Österreich in den Jahren 2000 bis 2019 an. Zur besseren Erkennbarkeit sind die Punkte mit einer gestrichelten Linie verbunden. Pfeile, die zu einem Punkt nach links zeigen, beschreiben die persönliche Einschätzung der Entwicklung der Verkehrsunfälle in den letzten 10 Jahren. Pfeile, die von einem Punkt aus nach rechts zeigen, beschreiben die Einschätzung der befragten Personen bezüglich der Entwicklung der Verkehrsunfälle in den nächsten 5 Jahren. Pfeile, deren Spitze nach unten zeigt, weisen auf ein Sinken der Anzahl der Verkehrsunfälle hin, Pfeile, deren Spitze nach oben zeigt, geben ein Steigen der Anzahl der Verkehrsunfälle an.

Im Jahr 2011 glaubten demnach 34% der Befragten, dass in den letzten 10 Jahren die Anzahl der Verkehrsunfälle gesunken sei, 39% meinten, dass die Anzahl gestiegen sei. 23% der Befragten glaubten im Jahr 2011, dass die Zahl der Verkehrsunfälle in den nächsten 5 Jahren

sinken werde, wohingegen 32% der Ansicht waren, dass sie steigen werde. Auffallend ist, dass die Einschätzungen in den Jahren 2011, 2014 und 2016 sehr ähnlich waren, sie änderten sich nur um wenige Prozentpunkte. Die Befragung im Jahr 2020 lieferte jedoch andere Ergebnisse: Die Einschätzungen sind in diesem Jahr etwas pessimistischer. Ein höherer Anteil der Befragten glaubt einerseits, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle in den letzten 10 Jahren zugenommen habe, und andererseits, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle in den nächsten 5 Jahren zunehmen werde. Betrachtet man das tatsächliche Unfallgeschehen, sieht man, dass die Zahl der Verkehrsunfälle kontinuierlich gesunken ist.<sup>3</sup> Dies bedeutet: Obwohl die Anzahl der Verkehrsunfälle in Österreich sinkt, wird dies von der Öffentlichkeit nicht wahrgenommen, immerhin 43% der Befragten glaubten 2020, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle in den letzten 10 Jahren gestiegen sei.

Es zeigt sich also, dass die subjektive Einschätzung sowohl der retrospektiven als auch der prospektiven Entwicklung der Verkehrsunfälle von der objektiven Situation abgekoppelt ist.



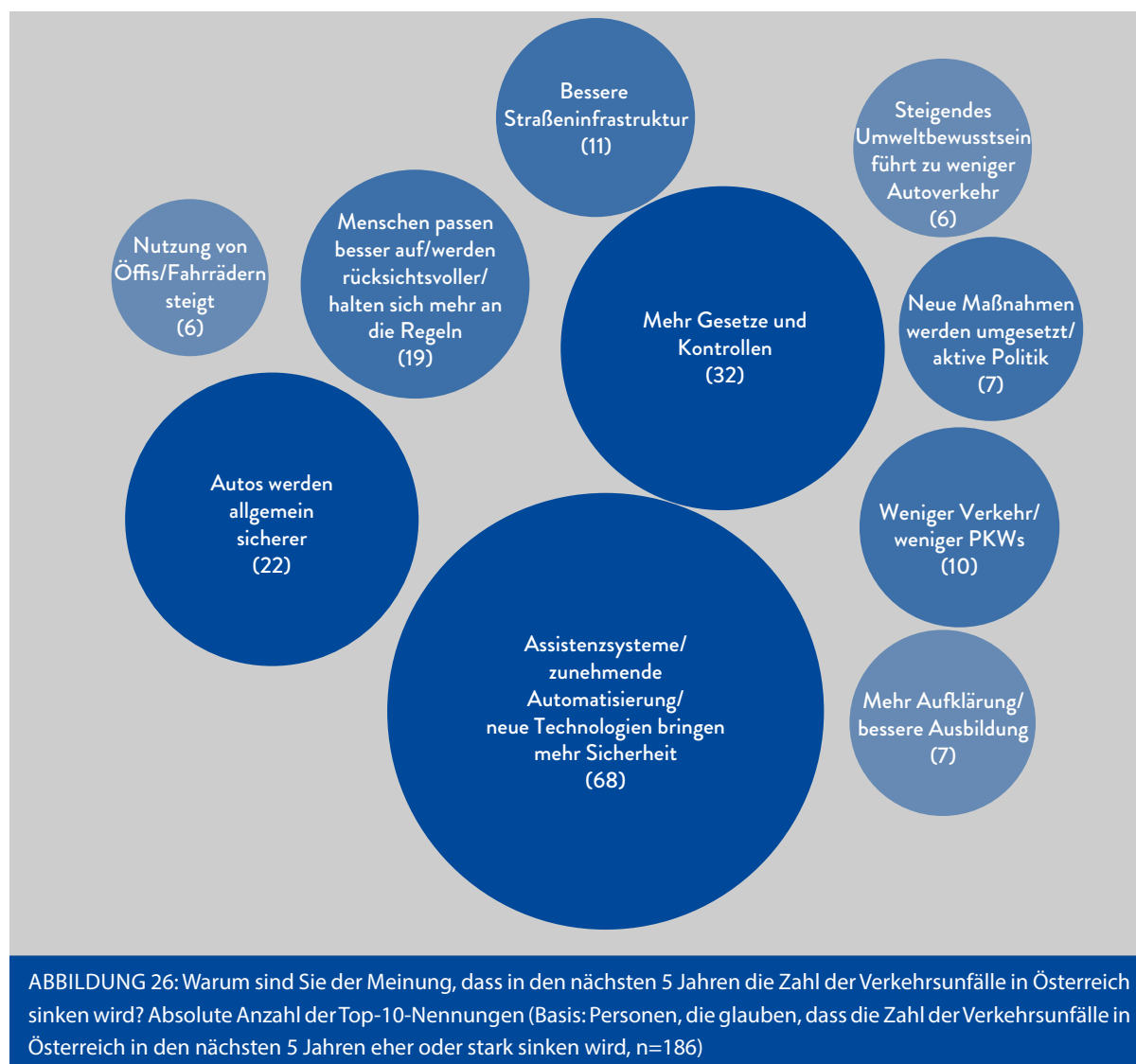
<sup>3</sup> Die Unregelmäßigkeit bzw. der starke Anstieg in der Anzahl der Verkehrsunfälle von 2011 auf 2012 ist einer Umstellung in der Datenerhebung geschuldet.



Die subjektive Wahrnehmung orientiert sich offensichtlich stärker an anderen Faktoren, wie etwa der medialen Berichterstattung über Verkehrsunfälle.

Als Gründe, warum Verkehrsunfälle in Zukunft zunehmen werden, werden vor allem das allgemein steigende Verkehrsaufkommen (112 Nennungen), die Rücksichtslosigkeit und Aggressivität mancher Fahrer (86 Nennungen), die Unsicherheit von Führerscheineulungen (47 Nennungen), Rasen (14 Nennungen), Handynutzung am Steuer (24 Nennungen) sowie Alkohol- und Drogenmissbrauch (13 Nennungen) verantwortlich gemacht (vgl. Abbildung 25).

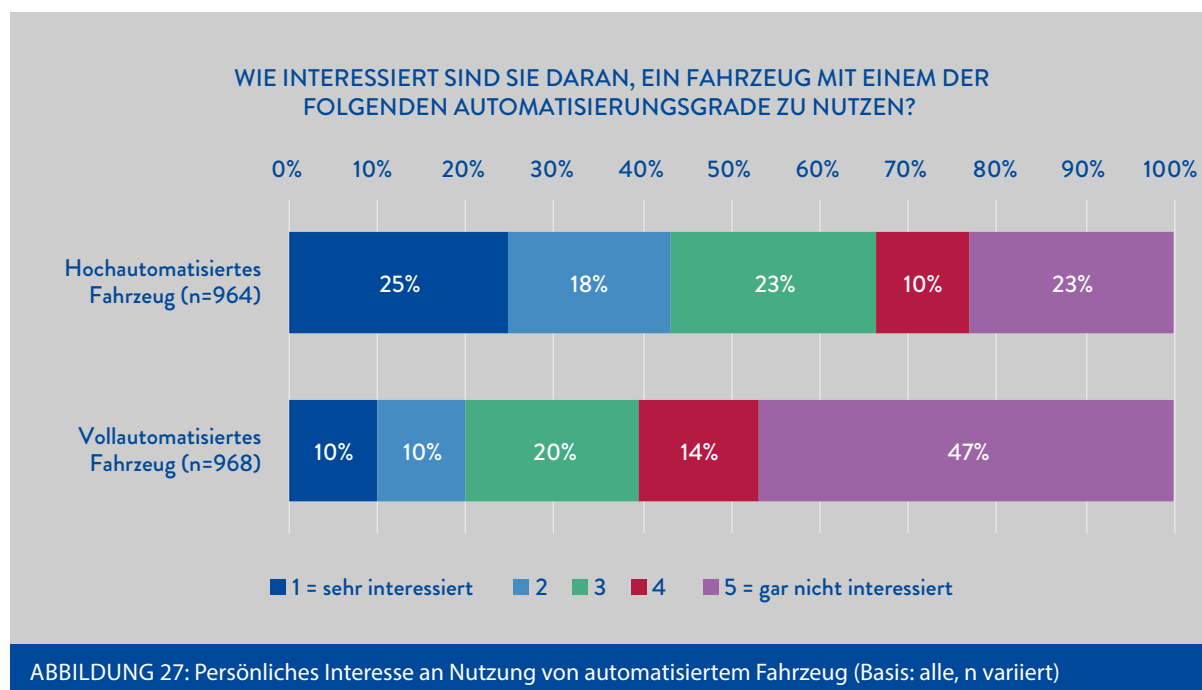
Jene Personen, die glauben, dass die Zahl der Verkehrsunfälle in den nächsten 5 Jahren stark sinken oder eher sinken wird, geben als Gründe dafür die zunehmende Technologisierung und Assistenzsysteme (68 Nennungen) an. Weitere Gründe sind mehr Gesetze und Kontrollen (32 Nennungen), steigende Sicherheit der Autos (22 Nennungen), steigende Rücksicht von Verkehrsteilnehmern (19 Nennungen) und weniger Verkehr (10 Nennungen) (vgl. Abbildung 26).



### 3.7 EINSTELLUNGEN ZU AUTOMATISIERTEN FAHRZEUGEN

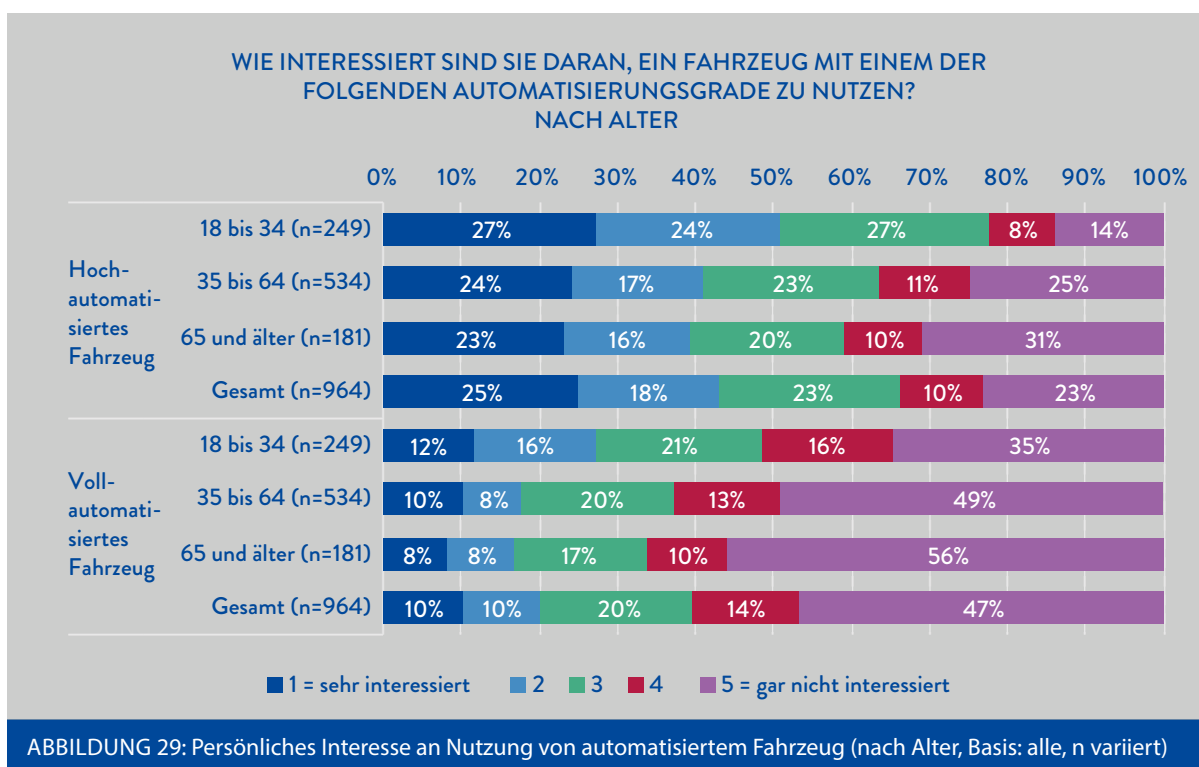
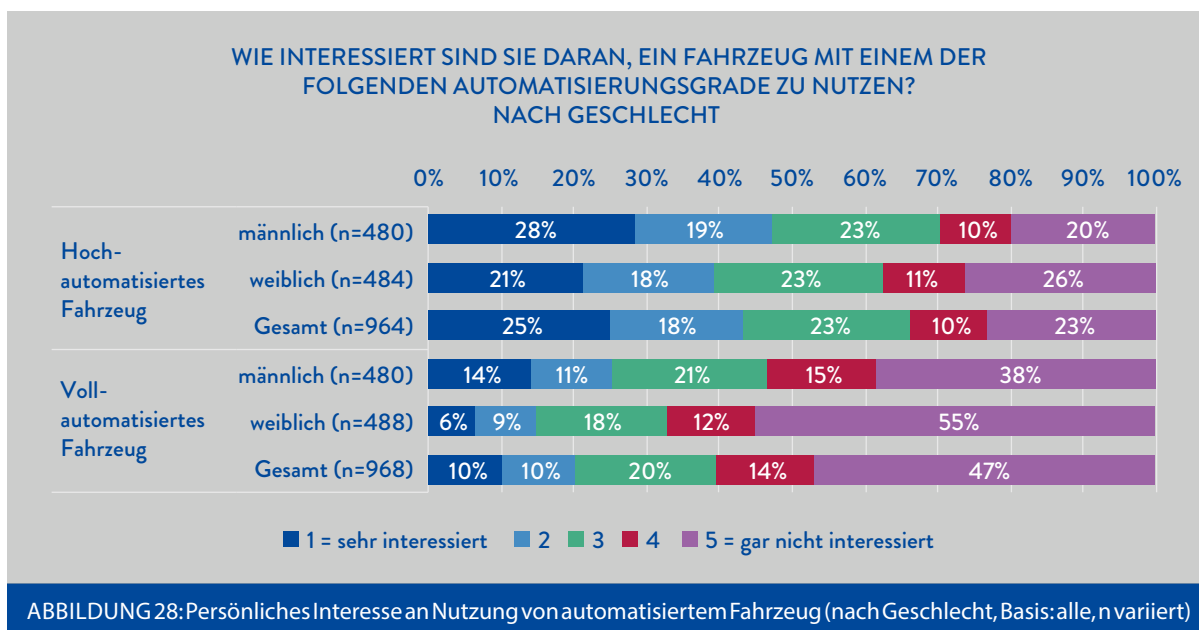
Die Personen wurden auch zu ihrem Interesse an der Nutzung von automatisierten Fahrzeugen befragt. Hierbei bezeichnet ein „hochautomatisiertes Fahrzeug“ ein Fahrzeug, dessen Fahrer entscheidet, welche Fahraufgaben das Fahrzeug übernimmt. Wenn es nötig ist, muss der Fahrer die Kontrolle wieder übernehmen. Ein „vollautomatisiertes Fahrzeug“ ist ein Fahrzeug, dessen Fahrer zu keinem Zeitpunkt die Kontrolle übernimmt, das Fahrzeug steuert alle wichtigen Fahraufgaben automatisch.

Die befragten Personen sind einem hochautomatisierten Fahrzeug gegenüber deutlich positiver eingestellt als einem vollautomatisierten, bei dem sie jegliche Kontrolle an das Fahrzeug abgeben. Ein Viertel der Befragten ist sehr interessiert daran, ein hochautomatisiertes Fahrzeug zu nutzen, aber nur 10% sind sehr interessiert daran, ein vollautomatisiertes Fahrzeug zu nutzen. Ein knappes Viertel bzw. sogar knapp die Hälfte hat aber wiederum gar kein Interesse daran, ein hochautomatisiertes bzw. ein vollautomatisiertes Fahrzeug zu nutzen (vgl. Abbildung 27).



Betrachtet man das Interesse an automatisierten Fahrzeugen getrennt nach Frauen und Männern, so wird ersichtlich, dass Männer eher daran interessiert sind, automatisierte Fahrzeuge zu nutzen (vgl. Abbildung 28).

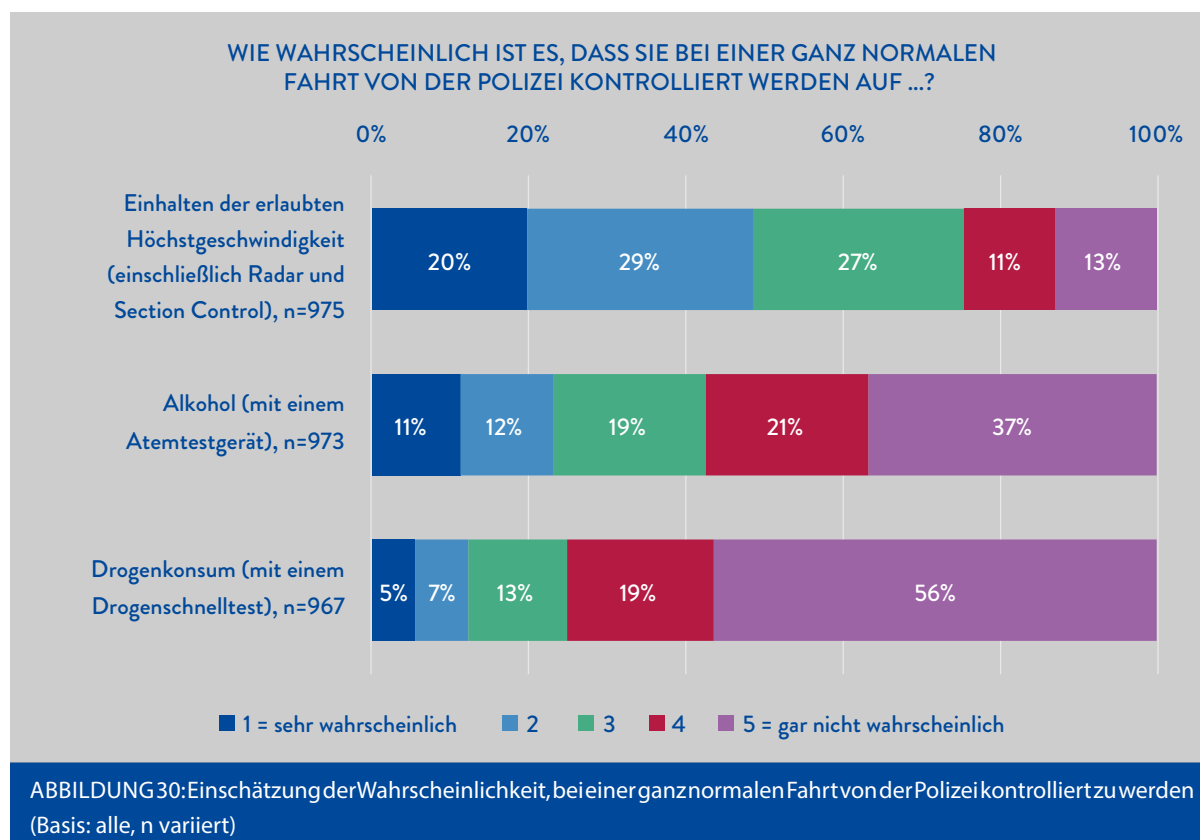
Personen bis zum Alter von 34 Jahren haben am ehesten Interesse daran, ein automatisiertes Fahrzeug zu nutzen. Am wenigsten interessiert sind Personen, die 65 Jahre alt oder älter sind (vgl. Abbildung 29).



### 3.8 EINSTELLUNGEN ZU KONTROLLE UND ÜBERWACHUNG

Auch die subjektive Einschätzung der Wahrscheinlichkeit, während einer normalen Fahrt von der Polizei kontrolliert zu werden, wurde im Rahmen der Befragung erhoben. So halten es

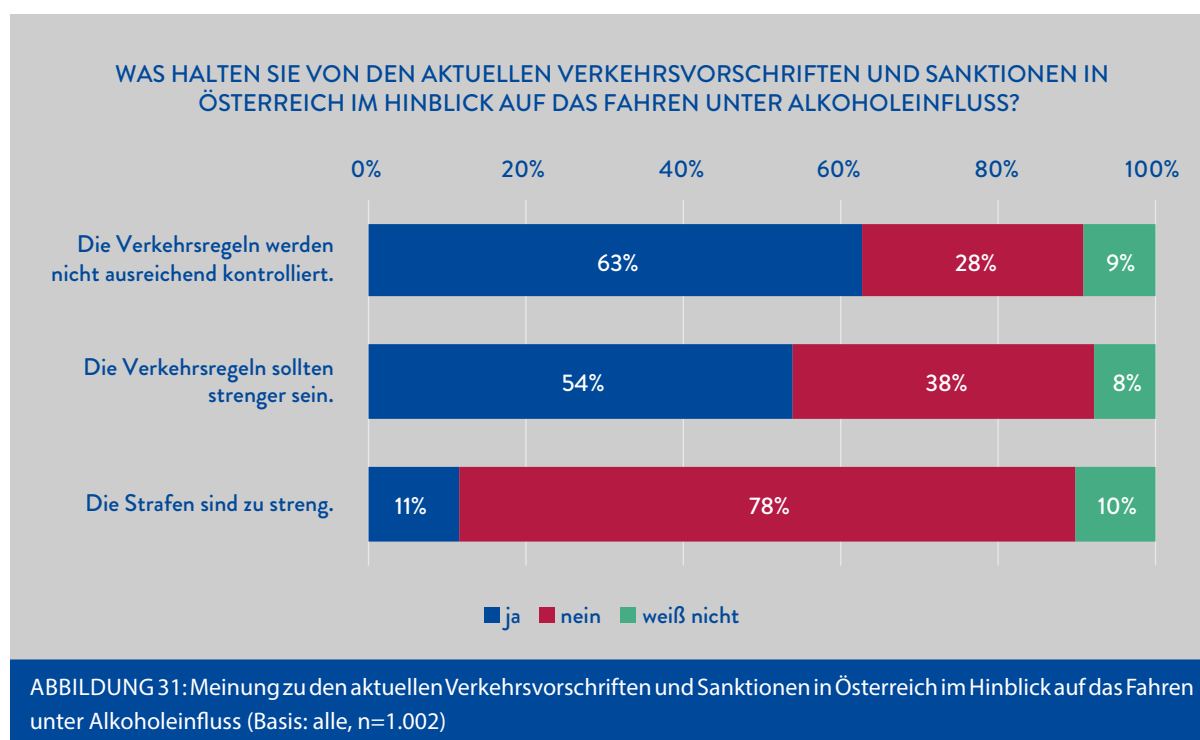
49% (20% und 29%) für wahrscheinlich, in eine Geschwindigkeitskontrolle (einschließlich Radar und Section Control) zu geraten. 23% der Befragten (11% und 12%) halten es für wahrscheinlich, mit einem Atemtestgerät auf Alkohol kontrolliert zu werden. Hingegen halten es nur 12% der Befragten (5% und 7%) für wahrscheinlich, mit einem Drogenschnelltest auf eine Beeinträchtigung durch Drogen kontrolliert zu werden (vgl. Abbildung 30).



Befragt danach, was sie von den aktuellen Verkehrsvorschriften und Sanktionen in Österreich im Hinblick auf das Fahren unter Alkoholeinfluss halten, finden 63%, dass die Einhaltung der gesetzlichen Regelungen in Sachen Alkohol am Steuer in Österreich nicht ausreichend kontrolliert wird. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten (54%) ist der Ansicht, dass die Strafen hier strenger sein sollten. Nur 11% halten sie für zu streng (vgl. Abbildung 31).

Die Meinung zu den aktuellen Verkehrsvorschriften im Hinblick auf das Fahren unter Alkoholeinfluss wird im Folgenden separat für Männer und Frauen über und unter 40 Jahren dargestellt. Weiters wurden die befragten Personen anhand ihrer Antworten auf die Fragen, wie häufig sie im Durchschnitt in den letzten 12 Monaten selbst mit dem Auto gefahren sind und ob sie dabei hauptsächlich kurze Strecken (unter 50 km) oder längere Strecken (über 50 km) zurückgelegt haben, in verschiedene Gruppen eingeteilt (siehe dazu die Angaben in Tabelle 1 im Anhang und Abbildung 5). Personen, die angaben, dass sie zumindest ein paar Mal pro Woche selbst mit dem Auto und dabei hauptsächlich kurze bzw. längere Strecken fahren, werden als „Vielfahrer Kurzstrecke“ bzw. „Vielfahrer Langstrecke“ bezeichnet. Als „Gelegenheitsfahrer“ werden jene Personen bezeichnet, die angeben, dass sie ein paar Mal pro Monat bzw.

ein paar Mal pro Jahr selbst mit dem Auto fahren. Personen, die angeben, dass sie nie selbst Auto fahren, werden als eigene Gruppe zusammengefasst. Es sollte beachtet werden, dass nicht die gesamte Stichprobe in diesen vier Gruppen enthalten ist, sondern dass jene Personen, die zumindest ein paar Mal pro Woche selbst mit dem Auto fahren und angeben, dass sie sowohl kurze als auch längere Strecken fahren bzw. mit „weiß nicht“ geantwortet haben, in dieser Betrachtung nicht berücksichtigt werden. Weiters werden die Meinungen getrennt für Personen dargestellt, die angeben, dass sie bei Pkw-Lenkern das Fahren nach Überschreitung der gesetzlichen Promillegrenze in puncto Alkohol am Steuer akzeptieren bzw. nicht akzeptieren. Wie ausgeprägt die jeweilige Akzeptanz ist, wurde auf einer Skala von 1 (=akzeptiere voll und ganz) bis 5 (=akzeptiere überhaupt nicht) abgefragt, wobei Antworten mit 1 und 2 als Akzeptanz und Antworten mit 4 und 5 als keine Akzeptanz gewertet wurden. Jene Befragten, die mit 3 geantwortet haben, wurden hier nicht weiter berücksichtigt.



Blickt man auf die Einstellungen der Befragten hinsichtlich der aktuellen Verkehrsvorschriften und Sanktionen in Österreich betreffend Fahren unter Alkoholeinfluss nach Geschlecht und Alter sowie Pkw-Nutzungshäufigkeit (vgl. Abbildung 32), zeigt sich, dass jüngere, männliche Befragte (<40 Jahre) und Vielfahrer auf Langstrecken weniger stark für strengere Verkehrsregeln plädieren: Während insgesamt 54% der Befragten angaben, dass die Verkehrsregeln im Hinblick auf das Fahren unter Alkoholeinfluss strenger sein sollten, sind es bei den jungen, männlichen Befragten (<40 Jahre) nur 46% und bei den Vielfahrern auf Langstrecken nur 44%. Zudem sind junge, männliche Befragte (<40 Jahre) (16%) und Vielfahrer auf Langstrecken (20%) auch deutlich häufiger der Meinung, dass die Strafen im Hinblick auf das Fahren unter Alkoholeinfluss zu streng sind, als die Befragten insgesamt (11%). Sehr auffällig, aber nicht überraschend sind Personen, die Alkohol am Steuer bei Pkw-Lenkern akzeptieren, deutlich öfter der Meinung, dass die aktuellen Strafen zu streng sind (39%) (vgl. Abbildung 32).

## WAS HALTEN SIE VON DEN AKTUELLEN VERKEHRSVORSCHRIFTEN UND SANKTIONEN IN ÖSTERREICH IM HINBLICK AUF DAS FAHREN UNTER ALKOHOLEINFLUSS?

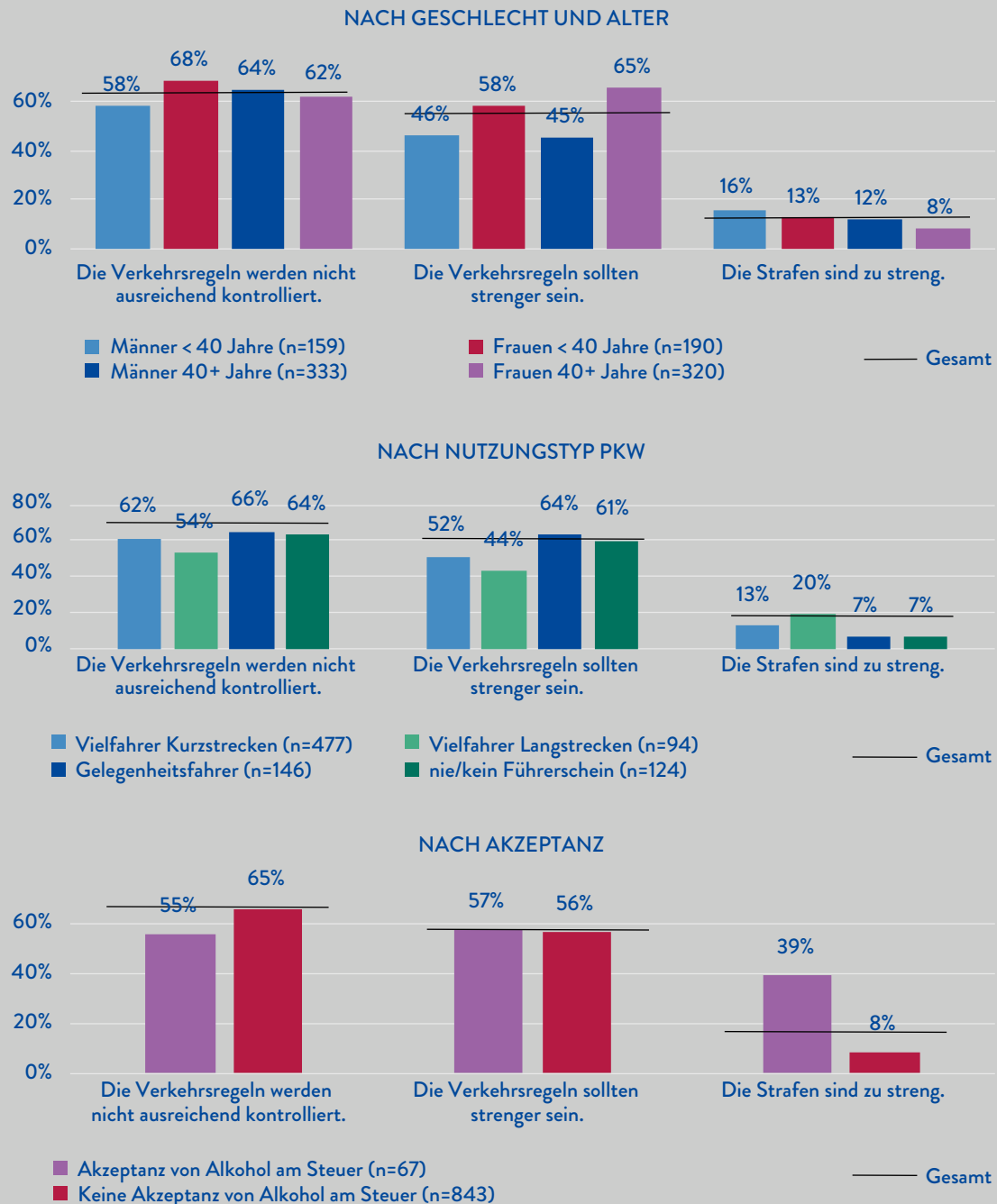
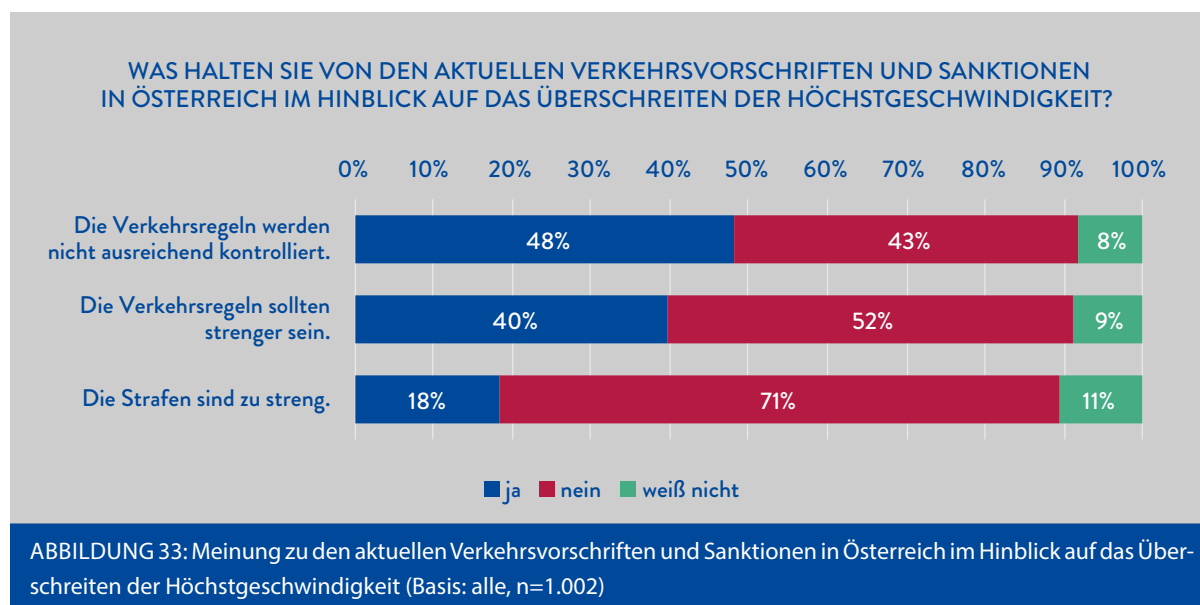


ABBILDUNG 32: Meinung zu den aktuellen Verkehrsvorschriften und Sanktionen in Österreich im Hinblick auf das Fahren unter Alkoholeinfluss (Anteil der „Ja“-Antworten; Basis: alle, getrennt für Männer <40 Jahre, Frauen <40 Jahre, Männer 40+ Jahre, Frauen 40+ Jahre sowie Nutzungstyp Pkw (Vielfahrer Kurzstrecken, Vielfahrer Langstrecken, Gelegenheitsfahrer, nie/kein Führerschein) und für Personen, die Alkohol am Steuer akzeptieren bzw. nicht akzeptieren; n variiert)

Generell etwas weniger stark ausgeprägt ist die Zustimmung zu restriktiveren Vorschriften, was Geschwindigkeitsübertretungen betrifft. 40% fordern hier strengere Regeln, und nur 18% finden die Strafen schon jetzt zu streng. 48% finden, dass die Verkehrsvorschriften im Hinblick auf das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit in Österreich nicht ausreichend kontrolliert werden (vgl. Abbildung 33).

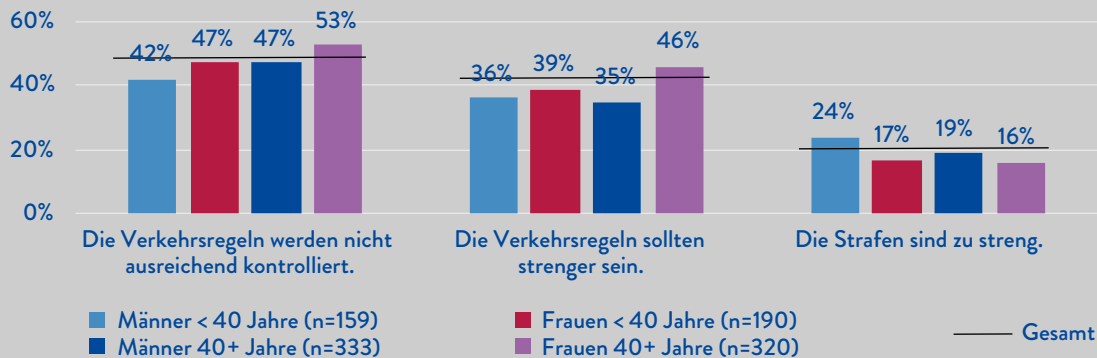


Blickt man auf die Einstellungen der Befragten hinsichtlich der aktuellen Verkehrsvorschriften und Sanktionen in Österreich im Hinblick auf das Überschreiten der erlaubten Höchstgeschwindigkeit wiederum nach Geschlecht und Alter sowie Pkw-Nutzungshäufigkeit und Akzeptanz von Geschwindigkeitsüberschreitungen außerhalb von Ortschaften (vgl. Abbildung 34), zeigt sich, dass auch hier jüngere, männliche Befragte (<40 Jahre) und Vielfahrer auf Langstrecken weniger stark für strengere Verkehrsregeln plädieren: Während insgesamt 40% der Befragten angaben, dass die Verkehrsregeln im Hinblick auf das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit strenger sein sollten, sind es bei den jungen, männlichen Befragten (<40 Jahre) nur 36% und bei den Vielfahrern auf Langstrecken sogar nur 29%. Hinzu kommt, dass junge, männliche Befragte (<40 Jahre) (24%) und Vielfahrer auf Langstrecken (26%) auch deutlich häufiger der Meinung sind, dass die Strafen im Hinblick auf das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit zu streng sind, als die Befragten insgesamt (18%). Nicht überraschend sind Personen, die angeben, dass sie das Überschreiten der erlaubten Höchstgeschwindigkeit außerhalb von Ortschaften akzeptieren<sup>4</sup>, seltener der Meinung, dass die Verkehrsregeln strenger sein sollten bzw. öfter der Ansicht, dass die Strafen zu streng sind (28% bzw. 36%) (vgl. Abbildung 34).

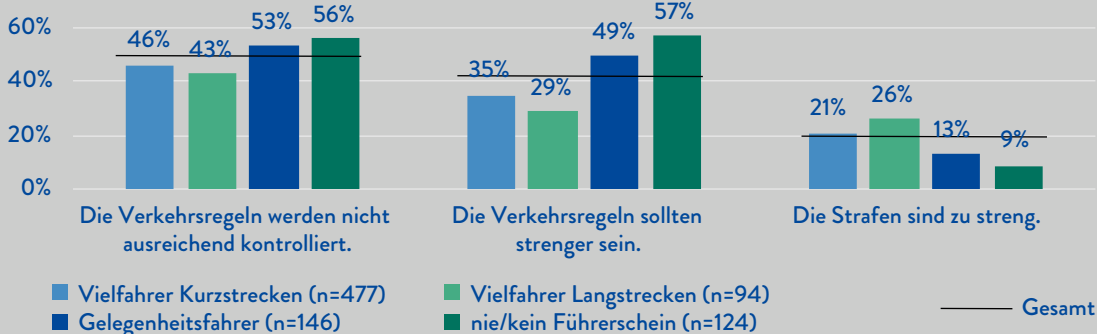
<sup>4</sup> Die Personen wurden auf einer Skala von 1 (=akzeptiere voll und ganz) bis 5 (=akzeptiere überhaupt nicht) befragt, wie sehr sie das Überschreiten der erlaubten Höchstgeschwindigkeit außerhalb von Ortschaften (keine Autobahnen und Schnellstraßen) akzeptieren. Personen, die mit 1 oder 2 geantwortet haben, wurden in der Gruppe „Akzeptanz“, jene, die mit 4 oder 5 geantwortet haben, in der Gruppe „Keine Akzeptanz“ zusammengefasst. Jene Personen, die mit 3 geantwortet haben, wurden hier nicht betrachtet.

## WAS HALTEN SIE VON DEN AKTUELLEN VERKEHRSVORSCHRIFTEN UND SANKTIONEN IN ÖSTERREICH IM HINBLICK AUF DAS ÜBERSCHREITEN DER HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT?

### NACH GESCHLECHT UND ALTER



### NACH NUTZUNGSTYP PKW



### NACH AKZEPTANZ

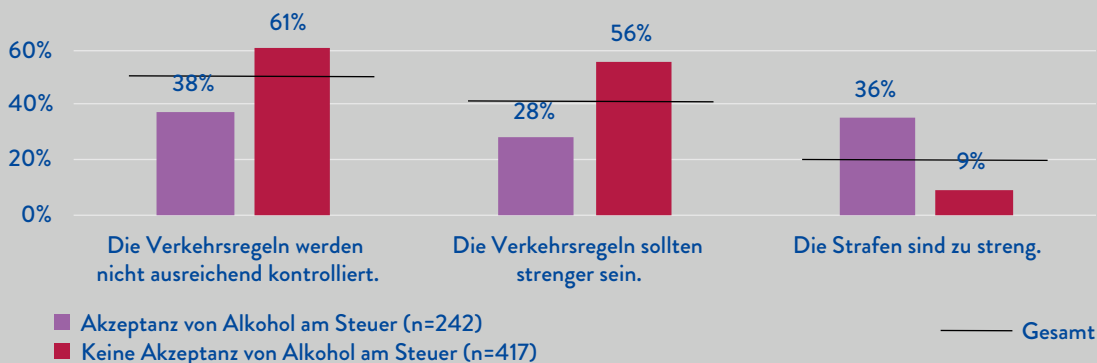
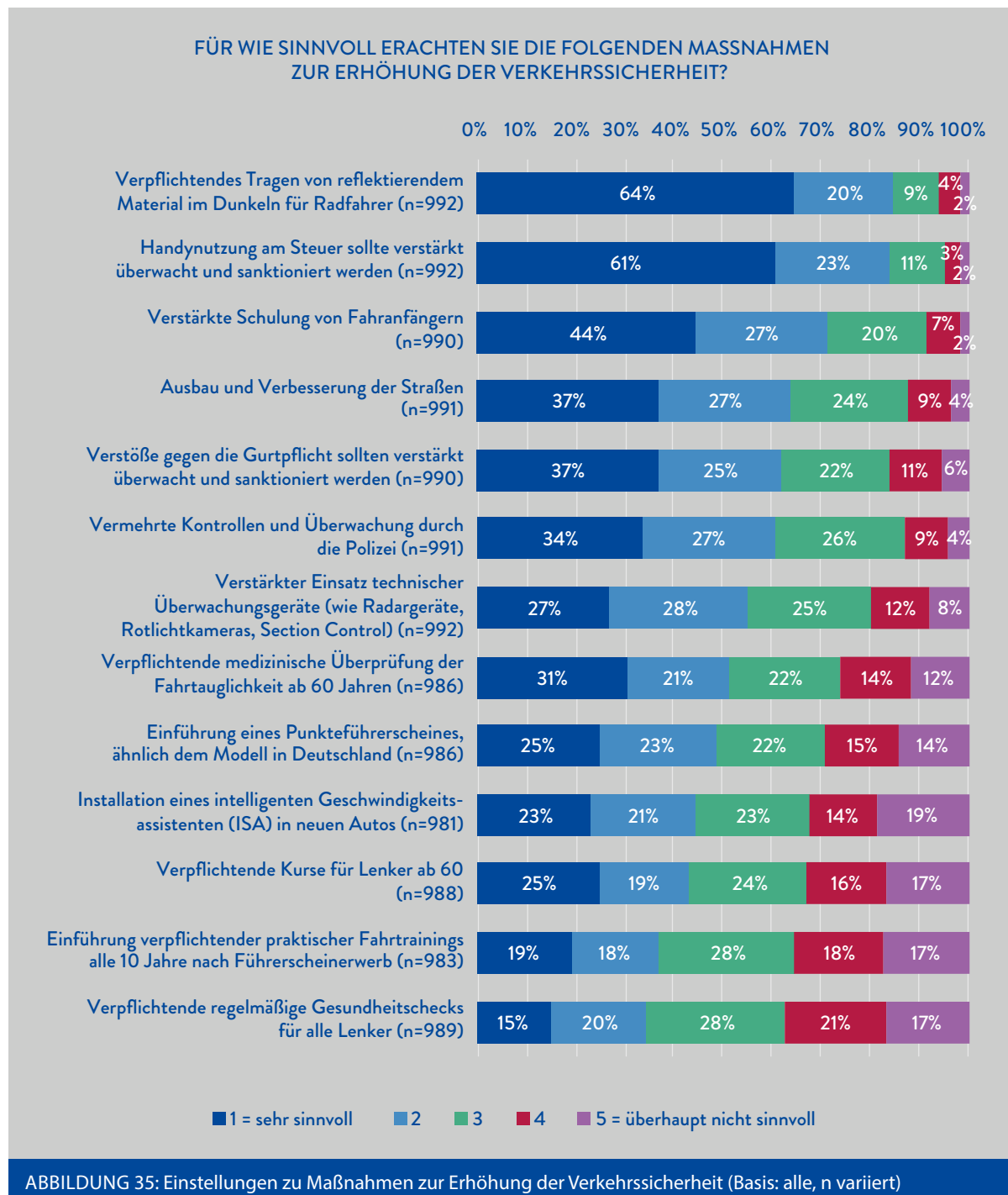


ABBILDUNG 34: Meinung zu den aktuellen Verkehrsvorschriften und Sanktionen in Österreich im Hinblick auf das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit (Anteil der „Ja“-Antworten; Basis: alle, getrennt für Männer <40 Jahre, Frauen <40 Jahre, Männer 40+ Jahre, Frauen 40+ Jahre sowie Nutzungstyp Pkw (Vielfahrer Kurzstrecken, Vielfahrer Langstrecken, Gelegenheitsfahrer, nie/kein Führerschein) und für Personen, die Alkohol am Steuer akzeptieren bzw. nicht akzeptieren; n variiert)



### 3.9 AKZEPTANZ VON MASSNAHMEN ZUR ERHÖHUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT

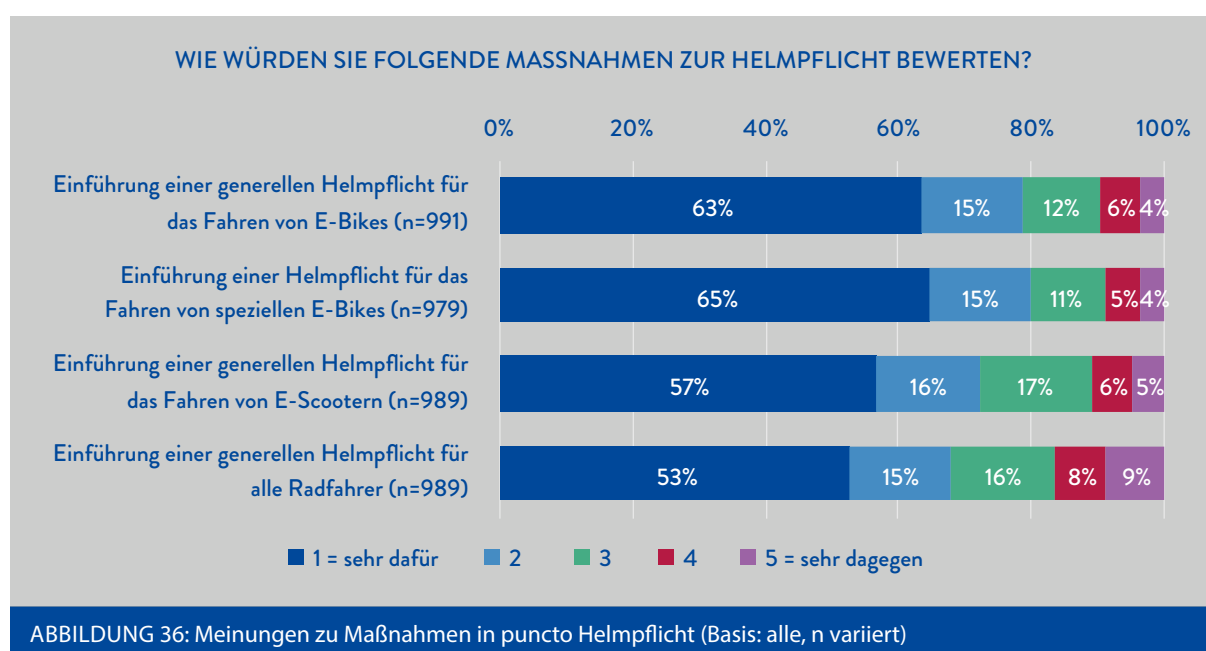


Hinsichtlich der Akzeptanz vorgeschlagener Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit finden 84% (64% und 20%) der Befragten das verpflichtende Tragen von reflektierendem Material im Dunkeln für Radfahrer sinnvoll. 84% (61% und 23%) meinen, dass die Handynutzung am Steuer verstärkt überwacht und sanktioniert werden sollte, und 71% sprechen

sich für eine verstärkte Schulung von Fahranfängern aus (44% und 27%). Rund sechs von zehn Befragten (62%) halten generell zusätzliche Kontrollen durch die Polizei und eine verstärkte Überwachung der Gurtpflicht für sinnvoll (37% und 25%), um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Für 55% ist der verstärkte Einsatz technischer Überwachungsgeräte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sinnvoll (27% und 28%). Die Einführung verpflichtender praktischer Fahrtrainings alle zehn Jahre nach Führerscheinerwerb (19% und 18%) und verpflichtende regelmäßige Gesundheitschecks für alle Lenker (15% und 20%) stoßen hingegen weniger stark auf Zustimmung bei den Befragten (vgl. Abbildung 35).

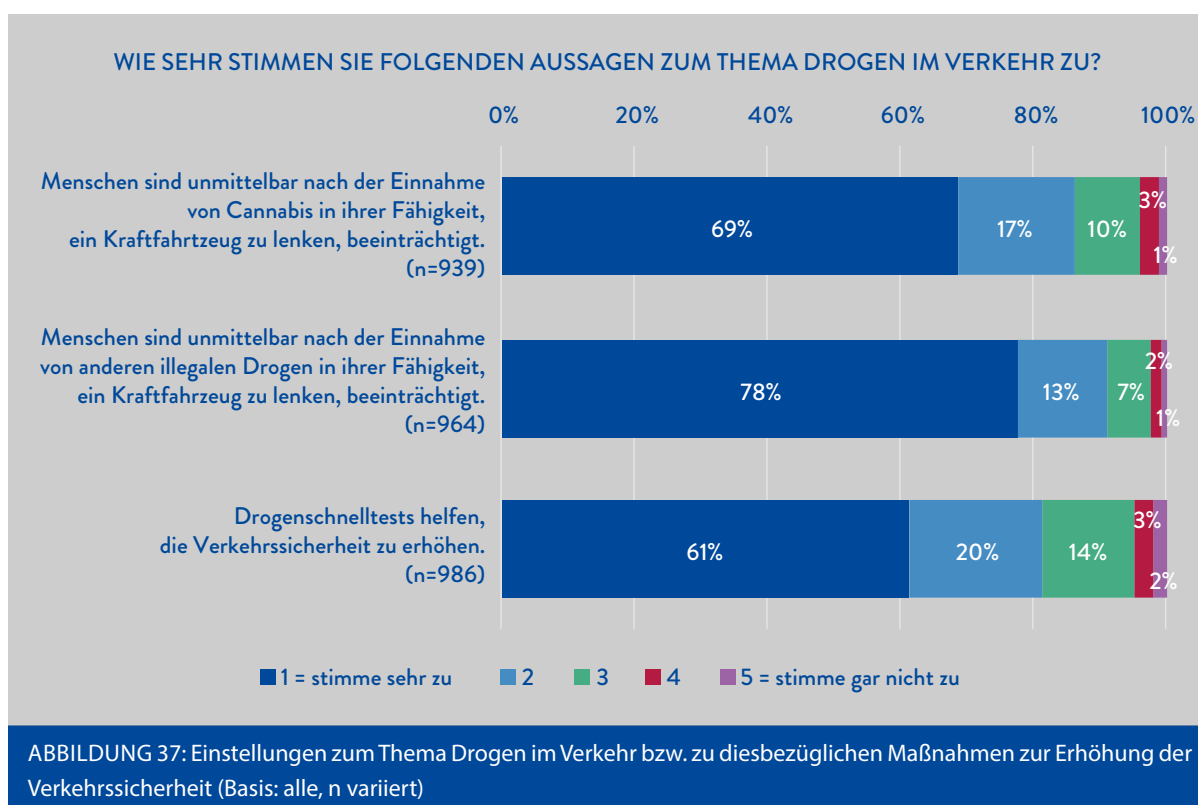
Blickt man hinsichtlich der Akzeptanz vorgeschlagener Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf die Unterschiede zwischen den Geschlechtern, zeigt sich, dass Frauen die genannten Maßnahmen eher für sinnvoll halten als Männer. Insbesondere stufen Frauen den verstärkten Einsatz technischer Überwachungsgeräte, die verpflichtende medizinische Überprüfung der Fahrtauglichkeit ab 60 Jahren sowie vermehrte Kontrollen und Überwachung durch die Polizei deutlich häufiger als sinnvoll ein als die männlichen Befragten. Während beispielsweise 60% der befragten Frauen den verstärkten Einsatz technischer Überwachungsgeräte als sinnvoll (30% und 30%) einstufen, sind es bei den Männern nur 49% (24% und 25%).

Hingegen wird die Installation eines intelligenten Geschwindigkeitsassistenten (ISA) in neuen Autos und eine verstärkte Überwachung und Sanktionierung der Handynutzung am Steuer von beiden Geschlechtern im nahezu gleichen Ausmaß als sinnvoll bewertet. So halten beispielsweise 84% der Frauen eine verstärkte Überwachung und Sanktionierung der Handynutzung am Steuer für sinnvoll (65% und 19%), und bei den Männern sind es 82%, die eine verstärkte Überwachung und Sanktionierung der Handynutzung am Steuer für sinnvoll (55% und 27%) halten.



Speziell gefragt nach Maßnahmen in puncto Helmpflicht sind 78% der Befragten für die Einführung einer generellen Helmpflicht für das Fahren von E-Bikes (63% und 15%) und 68% für die Einführung einer generellen Helmpflicht für alle Fahrradfahrer (53% und 15%). Auch betreffend Fahrer von E-Scootern spricht sich die Mehrheit der Befragten (73%) für die Einführung einer generellen Helmpflicht aus (57% und 16%). Für die Einführung einer Helmpflicht beim Fahren spezieller E-Bikes sprechen sich ebenso 78% der Befragten aus (63% sehr dafür, 15% eher dafür) (vgl. Abbildung 36).

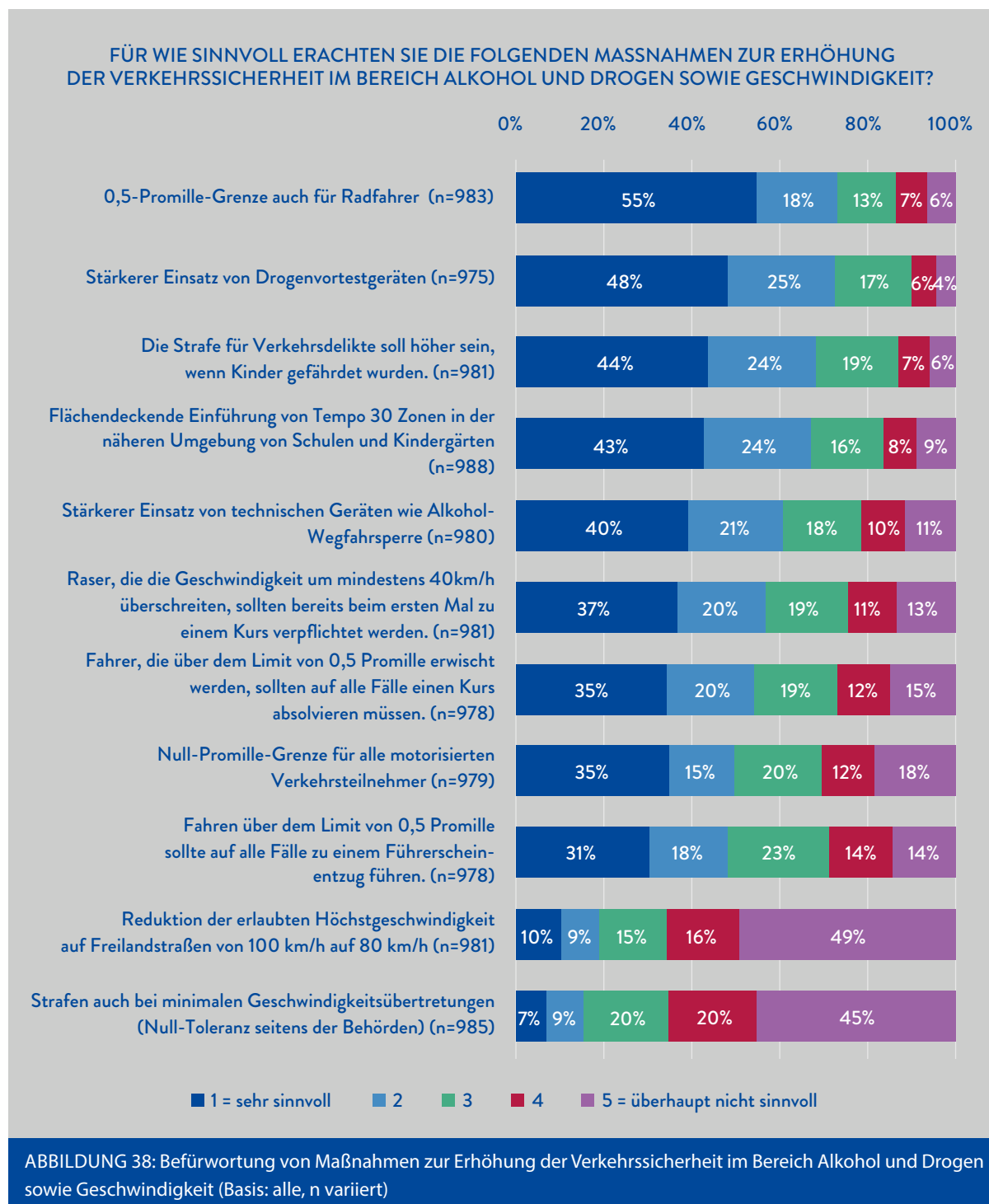
Beim Thema Drogen stimmt die Mehrheit der Befragten (81%) zu, dass Maßnahmen wie Drogenschnelltests helfen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen (61% und 20%). Zudem meinen 86%, dass Menschen unmittelbar nach der Einnahme von Cannabis (69% und 17%) und 91%, dass Personen nach der Einnahme anderer illegaler Drogen (78% und 13%) in ihrer Fähigkeit ein Fahrzeug zu lenken, beeinträchtigt sind (vgl. Abbildung 37).



Hinsichtlich der Befürwortung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich Alkohol und Drogen halten etwa sieben von zehn Befragten (73%) einen stärkeren Einsatz von Drogenvor-testgeräten für sinnvoll (48% und 25%). 73% sind für die Einführung der 0,5-Promille-Grenze auch für Radfahrer (55% und 18%) und 61% für den stärkeren Einsatz technischer Geräte wie der Alkohol-Wegfahrsperr (40% und 21%).

Restriktivere Maßnahmen wie Führerscheinentzug (49% bzw. 31% und 18%) oder verpflichtende Nachschulungen (55% bzw. 35% und 20%) bei Feststellung einer Alkoholisierung von

mehr als 0,5 Promille bei Lenkern sowie eine strikte 0,0-Promille-Grenze für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer (50% bzw. 35% und 15%) stoßen dagegen weniger stark auf allgemeine Zustimmung.



Dies gilt insbesondere auch für Maßnahmen im Bereich Geschwindigkeit: Zwar befürworten immerhin 57% (37% und 20%) verpflichtende Kurse für Raser bei Geschwindigkeitsübertretungen von mindestens 40 km/h, eine Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf Freilandstraßen von 100 km/h auf 80 km/h (19% bzw. 10% und 9%) und eine Nulltoleranz seitens der Behörden für Geschwindigkeitsübertretungen (16% bzw. 7% und 9%) finden aber nur eine geringe Zustimmung der Befragten.

Begrüßt werden jedoch auch die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Schutz von Kindern: Jeweils zwei Drittel (67%) halten eine flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in der näheren Umgebung von Schulen und Kindergärten und höhere Strafen für Verkehrsdelikte, bei denen Kinder gefährdet werden, für sinnvoll (43% und 24%) (vgl. Abbildung 38).

Blickt man hinsichtlich der Akzeptanz vorgeschlagener Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich Alkohol und Drogen sowie Geschwindigkeit auf die Unterschiede zwischen den Geschlechtern, so zeigt sich auch hier, dass Frauen die genannten Maßnahmen eher für sinnvoll halten als Männer, wobei zum Teil sehr deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern erkennbar sind. Insbesondere stufen Frauen eine 0,0-Promille-Grenze für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer sowie einen stärkeren Einsatz technischer Geräte wie der Alkohol-Wegfahrsperrung deutlich häufiger als sinnvoll ein als die männlichen Befragten. Während beispielsweise 58% der befragten Frauen eine 0,0-Promille-Grenze für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer als sinnvoll (42% und 16%) einstufen, sind es bei den Männern nur 40% (26% und 14%). Hingegen werden die Einführung von Strafen auch bei minimalen Geschwindigkeitsübertretungen (Nulltoleranz seitens der Behörden) und die Verpflichtung einesurses für Raser bei der erstmaligen Überschreitung der Geschwindigkeit um mindestens 40 km/h von beiden Geschlechtern im nahezu gleichen Ausmaß als sinnvoll bewertet. So erachten beispielsweise 16% der Frauen Strafen auch bei minimalen Geschwindigkeitsübertretungen (Nulltoleranz seitens der Behörden) als sinnvoll (7% und 9%), bei den Männern sind es 15%, die Strafen auch bei minimalen Geschwindigkeitsübertretungen für sinnvoll (7% und 8%) halten.

## 4 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

ABBILDUNG 1: Demografie in der Stichprobe: Verteilung des Geschlechts, des Alters und der Bildung	22
ABBILDUNG 2: Nutzung von Verkehrsmitteln in den letzten 12 Monaten	23
ABBILDUNG 3: Jährliche Fahrleistung als Pkw-Lenker	24
ABBILDUNG 4: Wie würden Sie die üblichen Strecken beschreiben, die Sie mit dem Auto zurücklegen?	24
ABBILDUNG 5: Wie würden Sie die üblichen Strecken beschreiben, die Sie mit dem Auto zurücklegen?	24
ABBILDUNG 6: Wie würden Sie die üblichen Strecken beschreiben, die Sie mit dem Auto zurücklegen?	25
ABBILDUNG 7: Was für ein Auto fahren Sie hauptsächlich? ANMERKUNG: kann private oder berufliche Nutzung des Fahrzeugs betreffen.	25
ABBILDUNG 8: Welche Art Fahrrad nutzen Sie hauptsächlich?	26
ABBILDUNG 9: Beurteilung des derzeitigen Verkehrsklimas in Österreich	26
ABBILDUNG 10: Einschätzung der Spannungen zwischen Verkehrsteilnehmern	27
ABBILDUNG 11: Einschätzung des Umgangs zwischen Verkehrsteilnehmern: aggressiv, rau, rücksichtsvoll, hilfsbereit	27
ABBILDUNG 12: Einschätzung des Umgangs zwischen Verkehrsteilnehmern: aggressiv, rau, rücksichtsvoll, hilfsbereit	28
ABBILDUNG 13: Verkehrsteilnehmer, die am stärksten für Spannungen und Konflikte im Straßenverkehr sorgen	29
ABBILDUNG 14: Größte Probleme in Österreich bezüglich Verkehrssicherheit (Top-10-Nennungen)	30
ABBILDUNG 15: Häufigkeit der Wahrnehmung von riskanten Verhaltensweisen im Verkehrsgeschehen (Top-10-Nennungen)	31
ABBILDUNG 16: Persönliche Akzeptanz von Verhaltensweisen von Pkw-Fahrern	32
ABBILDUNG 17: Gefährdung durch Unfälle in verschiedenen Bereichen	33
ABBILDUNG 18: Stellenwert von Unfallursachen bei Verkehrsunfällen	34
ABBILDUNG 19: Stellenwert von Unfallursachen bei Verkehrsunfällen im Zeitvergleich 2014, 2016 und 2020	35
ABBILDUNG 20: Gegenüberstellung Hauptunfallursachen mit Einschätzungen von Befragten, 2020	36
ABBILDUNG 21: Bitte geben Sie die Verkehrsmittel an, mit denen Sie unterwegs waren, als der Unfall passiert ist.	37
ABBILDUNG 22: Einschätzung der Entwicklung der Verkehrssicherheit in Österreich in den letzten 10 Jahren	38
ABBILDUNG 23: Einschätzung der Entwicklung der Verkehrssicherheit in Österreich in den nächsten 5 Jahren	38

ABBILDUNG 24: Gegenüberstellung Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in den Jahren 2000 bis 2019 und die retrospektiven und prospektiven persönlichen Einschätzungen der Unfallentwicklung bei den Befragungen 2011, 2014, 2016 und 2020.	39
ABBILDUNG 25: Warum sind Sie der Meinung, dass in den nächsten 5 Jahren die Zahl der Verkehrsunfälle in Österreich steigen wird? Absolute Anzahl der Top-10-Nennungen	40
ABBILDUNG 26: Warum sind Sie der Meinung, dass in den nächsten 5 Jahren die Zahl der Verkehrsunfälle in Österreich sinken wird? Absolute Anzahl der Top-10-Nennungen	41
ABBILDUNG 27: Persönliches Interesse an Nutzung von automatisiertem Fahrzeug	42
ABBILDUNG 28: Persönliches Interesse an Nutzung von automatisiertem Fahrzeug	43
ABBILDUNG 29: Persönliches Interesse an Nutzung von automatisiertem Fahrzeug	43
ABBILDUNG 30: Einschätzung der Wahrscheinlichkeit, bei einer ganz normalen Fahrt von der Polizei kontrolliert zu werden	44
ABBILDUNG 31: Meinung zu den aktuellen Verkehrsvorschriften und Sanktionen in Österreich im Hinblick auf das Fahren unter Alkoholeinfluss	45
ABBILDUNG 32: Meinung zu den aktuellen Verkehrsvorschriften und Sanktionen in Österreich im Hinblick auf das Fahren unter Alkoholeinfluss	46
ABBILDUNG 33: Meinung zu den aktuellen Verkehrsvorschriften und Sanktionen in Österreich im Hinblick auf das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit	47
ABBILDUNG 34: Meinung zu den aktuellen Verkehrsvorschriften und Sanktionen in Österreich im Hinblick auf das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit (Anteil der „Ja“-Antworten) nach Geschlecht und Alter	48
ABBILDUNG 35: Einstellungen zu Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	49
ABBILDUNG 36: Meinungen zu Maßnahmen in puncto Helmpflicht	50
ABBILDUNG 37: Einstellungen zum Thema Drogen im Verkehr bzw. zu diesbezüglichen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	51
ABBILDUNG 38: Befürwortung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich Alkohol und Drogen sowie Geschwindigkeit	52

# 5 ANHANG

## FRAGEBOGEN

THEMA	QUELLEN
Mobilitätsverhalten	PM=Präventionsmonitor 2010-2017
Spontane Problemwahrnehmung	VKL=Verkehrsklima (BAST)
Subjektive Risikowahrnehmung	Strafen=KFV-Befragung Strafen 2019
Unterstützung Sicherheitsmaßnahmen	ESRA2=Int. ESRA-Befragung 2018
Verkehrsklima & Verkehrskonflikte	KFL=KFV-Befragung Verkehrskonflikte 2019
Überwachung & Strafen	BMK=KFV-Befragung Verkehrskultur 2019
Akzeptanz von risikoreichem Verhalten	IFES=KFV-Befragung Sicherheit im Straßenverkehr 2019
Automatisierung	+ neue Frageblöcke
Unfälle	
Soziodemografie	

In der folgenden Umfrage geht es um das Thema Sicherheit im Straßenverkehr. Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten, von Interesse ist einfach nur Ihre persönliche Meinung. Selbstverständlich werden Ihre Angaben völlig vertraulich behandelt und nur gemeinsam mit anderen statistisch ausgewertet.

SOZIODEMOGRAFIE		
Bitte beantworten Sie zu Beginn ein paar Fragen für die Statistik.		
Sind Sie ...	Männlich	1
	Weiblich	2
Bitte geben Sie Ihr Alter in Jahren an!	Genaueres Alter	≥18
Was ist Ihre höchste abgeschlossene Schulbildung?	Pflichtschule	1
	Lehre, Fachschule	2
	Matura	3
	Hochschule/Universität	4
Sind Sie ...	Selbstständige(r), Freiberufler(in)	1
	Beamter/Beamtin	2
	Angestellte(r)	3
	Arbeiter/in	4
	Landwirt/in	5
	im Haushalt tätig	6
	Pensionist/in, Rentner/in	7
	In Ausbildung	8
	Sonstiges (Karenz, Präsenzdienst, arbeitslos)	9
Haben Sie Kinder unter 15 Jahren?	Ja	1
	Nein	2



MOBILITÄTSVERHALTEN Kommen wir nun zur Nutzung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln.		
Wie häufig haben Sie im Durchschnitt in den letzten 12 Monaten folgende Verkehrsmittel genutzt? 1= (fast) täglich 2= ein paar Mal die Woche 3= ein paar Mal pro Monat 4= nur ein paar Mal pro Jahr 5= nie	Auto (selbst gefahren)	
	Auto (mitgefahren)	
	Motorrad	
	Moped	
	Fahrrad	
	Öffentliche Verkehrsmittel	
Haben Sie einen Pkw-Führerschein? [SETZEN AUF 1 WENN F1.A=1-4]	ja	1
	nein	2
Mit welchem Alter haben Sie den Pkw-Führerschein erworben?	___ Alter in Jahren	16-80
	[weiß nicht]	-1
(WENN F1.A <4) Wie viele Kilometer im Jahr fahren Sie persönlich mit dem Auto, sitzen also selbst hinter dem Steuer?	bis 5.000 Kilometer	1
	bis 10.000 Kilometer	2
	bis 15.000 Kilometer	3
	bis 20.000 Kilometer	4
	bis 30.000 Kilometer	5
	bis 40.000 Kilometer	6
	über 40.000 Kilometer	7
	[weiß nicht]	8
(WENN F1.A <4) Wie würden Sie die üblichen Strecken beschreiben, die Sie mit dem Auto zurücklegen? Sind dies ... PROG: EF	hauptsächlich kurze Strecken unter 50 Kilometern oder	1
	hauptsächlich längere Strecken über 50 Kilometern	2
	beides etwa gleich	3
	[weiß nicht]	8
Sind dies ... PROG: EF	hauptsächlich Fahrten in der Stadt oder	1
	hauptsächlich Fahrten über Land	2
	beides etwa gleich	3
	[weiß nicht]	8
(FALLS F5 = 2 3) Sind dies ... PROG: EF	hauptsächlich Strecken auf der Autobahn oder	1
	hauptsächlich Strecken auf Landes- und Bundesstraßen	2
	beides etwa gleich	3
	[weiß nicht]	8

	(WENN F1.A <4) Was für ein Auto fahren Sie hauptsächlich? ANMERKUNG: kann private oder berufliche Nutzung des Fahrzeugs betreffen	Kleinwagen	1
		Mittelklassewagen	2
		Fahrzeug der Oberklasse	3
		Lkw/Transport	4
		Van	5
		SUV/Crossover	6
		Car-Sharing/Leihautos	7
		eine andere Kategorie	96
		ganz unterschiedlich	98
		[weiß nicht/ keine Angabe]	99
	(WENN F1.E <4) Welche Art Fahrrad nutzen Sie hauptsächlich? PROG: EF	normales Fahrrad/Citybike/Trekkingbike	1
		E-Bike/Pedelec	2
		Renntag	3
		Mountainbike	4
		E-Mountainbike	5
		Mietrad	6
		Sonstiges	7
		[weiß nicht/keine Angabe]	8
SPONTANE PROBLEMWahrnehmung			
Was sind Ihrer Meinung nach derzeit die größten Probleme in Österreich bezüglich VERKEHRSSICHERHEIT?  Bitte nennen Sie die drei wesentlichsten Probleme, die die Verkehrssicherheit gefährden.  Diese Frage ist für uns sehr wichtig, bitte antworten Sie möglichst ausführlich!	1. _____ —	OFFEN	
	2. _____ —		
	3. _____ —		
SUBJEKTIVE RISIKOWahrnehmung IM STRASSENVERKEHR			

<p>Wie stark fühlen Sie sich in den folgenden Bereichen durch Unfälle gefährdet?</p> <p>1 = fühle mich sehr gefährdet</p> <p>5 = fühle mich gar nicht gefährdet</p> <p>[8 = keine Angabe]</p> <p>Dazwischen können Sie abstufen!</p>	A. Beim Sport	
	B. (WENN F1.A <4) Im Straßenverkehr als Lenker eines Pkw	
	C. (WENN F1.C <4   F1.D <4) Im Straßenverkehr als Lenker eines Mopeds/ Motorrads	
	D. Im Straßenverkehr als Fußgänger/ Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel	
	E. (WENN F1.E <4) Im Straßenverkehr als Radfahrer	
	F. (WENN E =1) Als Elternteil (dass meinem Kind etwas passiert)	
	G. (WENN D <6) Im Beruf/in der Arbeit	
<p>In welchem Ausmaß hat sich Ihrer Meinung nach die Sicherheit auf Österreichs Straßen in den letzten 10 Jahren verändert?</p> <p>Haben die Verkehrsunfälle Ihrer Meinung nach ...</p>	stark abgenommen	1
	eher abgenommen	2
	sind gleich geblieben	3
	eher zugenommen	4
	stark zugenommen	5
	[weiß nicht/ keine Angabe]	8
<p>Glauben Sie, dass in den nächsten 5 Jahren die Zahl der Verkehrsunfälle in Österreich ...</p>	stark sinken wird	1
	eher sinken wird	2
	gleich bleibt	3
	eher steigen wird	4
	stark steigen wird	5
	[weiß nicht/ keine Angabe]	8
<p>Und warum sind Sie dieser Meinung?</p> <p>Diese Frage ist für uns sehr wichtig, bitte antworten Sie möglichst ausführlich!</p>		OFFEN

<p>Welche Rolle spielen aus Ihrer Sicht die folgenden Unfallursachen bei Verkehrsunfällen?</p> <p>1 = spielt eine sehr große Rolle</p> <p>5 = spielt überhaupt keine Rolle</p> <p>[8 = keine Angabe]</p> <p>PROG: ROTIEREN</p>	A. Vorrangverletzungen
	B. Unaufmerksamkeit/Ablenkung
	C. Übermüdung des Fahrzeuglenkers
	D. Zu knappes Auffahren
	E. Fehlverhalten von Fußgängern
	F. Nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit
	G. Riskante Überholmanöver
	H. Fehlverhalten von Radfahrern
	I. Fehlverhalten von Pkw-Lenkern
	J. Fehlverhalten von Lkw-Lenkern
	K. Alkoholisierung des Lenkers
	L. Herz-/Kreislaufversagen, Krankheit des Lenkers
	M. Fahren unter Drogeneinfluss (NEU)
	N. Fahren unter Medikamenteneinfluss (NEU)
	O. Während der Fahrt ein Telefonat mit einem Mobiltelefon <u>ohne</u> Freisprechanlage führen bzw. annehmen
	P. Während der Fahrt ein Telefonat mit einem Mobiltelefon <u>mit</u> Freisprechanlage führen bzw. annehmen
Q. Während der Fahrt Nachrichten am Handy texten oder soziale Netzwerke (z. B. Facebook, Twitter usw.) checken (NEU)	

UNTERSTÜTZUNG VON SICHERHEITSMASSNAHMEN	
<p>1.</p> <p>Für wie sinnvoll erachten Sie die folgenden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit?</p> <p>1 = sehr sinnvoll 5 = überhaupt nicht sinnvoll [8 = keine Angabe] PROG: ROTIEREN</p>	A. Vermehrte Kontrollen und Überwachung durch die Polizei
	B. Verstärkter Einsatz technischer Überwachungsgeräte (wie Radargeräte, Rotlichtkameras, Section Control)
	C. Ausbau und Verbesserung der Straßen
	D. Verstärkte Schulung von Fahranfängern
	E. Einführung verpflichtender praktischer Fahrtrainings alle 10 Jahre nach Führerscheinerwerb
	F. Verpflichtende Kurse für Lenker ab 60
	G. Verpflichtende medizinische Überprüfung der Fahrtauglichkeit ab 60 Jahren
	H. Verpflichtende regelmäßige Gesundheitschecks für alle Lenker (NEU)
	I. Handynutzung am Steuer sollte verstärkt überwacht und sanktioniert werden (NEU)
	J. Verstöße gegen die Gurtpflicht sollten verstärkt überwacht und sanktioniert werden (NEU)
	K. Einführung eines Punktführerscheins, ähnlich dem Modell in Deutschland Zur Erklärung: Beim deutschen Punktführerschein werden für zahlreiche Verkehrsverstöße je nach Schwere 1 bis 3 Punkte vergeben. Ab 8 Punkten wird einem der Führerschein entzogen.
	L. Installation eines intelligenten Geschwindigkeitsassistenten (ISA) in neuen Autos (der automatisch die maximale Geschwindigkeit des Autos begrenzt und händisch vom Fahrer abgeschaltet werden kann)
	M. Verpflichtendes Tragen von reflektierendem Material im Dunkeln für Fahrradfahrer
<p>Wie würden Sie folgende Maßnahmen zur Helmpflicht bewerten?</p> <p>1 = sehr dafür 5 = sehr dagegen [8 = weiß nicht]</p>	A. Einführung einer generellen Helmpflicht für das Fahren von E-Bikes
	B. Einführung einer Helmpflicht für das Fahren von speziellen E-Bikes (z. B. ab einer bestimmten Geschwindigkeit, bei bestimmten Typen)
	C. Einführung einer generellen Helmpflicht für das Fahren von E-Scootern (also elektrischen Tretrollern)
	D. Einführung einer generellen Helmpflicht für alle Fahrradfahrer (alle Altersgruppen) (NEU)

<p>Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen zum Thema Drogen im Verkehr zu?</p> <p>1 = stimme sehr zu</p> <p>5 = stimme gar nicht zu</p> <p>[8 = keine Angabe]</p>	A. Drogenschnelltestshelfen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.	
	B. Menschen sind unmittelbar nach der Einnahme von Cannabis in ihrer Fähigkeit, ein Kraftfahrzeug zu lenken, beeinträchtigt.	
	C. Menschen sind unmittelbar nach der Einnahme von anderen illegalen Drogen in ihrer Fähigkeit, ein Kraftfahrzeug zu lenken, beeinträchtigt.	

VERKEHRSKLIMA & VERKEHRSKONFLIKTE		
<p>Wie beurteilen Sie das Verkehrsklima in Österreich, jetzt auf einer Skala von +3 sehr gut bis -3 sehr schlecht? Mit Verkehrsklima meinen wir die Art und Weise, wie Verkehrsteilnehmer miteinander umgehen.</p> <p>STATISTIK: Basis für Indexberechnung</p>	Skala +3 – -3	
	[8: weiß nicht]	
<p>Ganz allgemein, haben die Spannungen zwischen den Verkehrsteilnehmern in den letzten Jahren Ihrer Meinung nach zugenommen, abgenommen oder sind die Spannungen gleich geblieben?</p>	haben zugenommen	1
	sind gleich geblieben	2
	haben abgenommen	3
	[weiß nicht]	8
<p>Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?</p> <p>Den Umgang zwischen Verkehrsteilnehmern im Allgemeinen empfinde ich als ...</p> <p>1 = stimme sehr zu</p> <p>5 = stimme gar nicht zu</p> <p>[8 = keine Angabe]</p>	A. aggressiv	
	B. hilfsbereit	
	C. rau	
	D. rücksichtsvoll	
<p>Welche Verkehrsteilnehmer sorgen Ihrer Meinung nach am stärksten für Spannungen und Konflikte im Straßenverkehr?</p> <p>PROG: MF</p>	Autofahrer	1
	Motorrad-/Mopedfahrer	2
	Radfahrer	3
	Benutzer von E-Scootern	4
	Fußgänger	5
	Alle zu gleichen Teilen	6
	[weiß nicht]	8

<p>Wie häufig nehmen Sie wahr, dass die folgenden Verhaltensweisen im Verkehrsgeschehen tatsächlich stattfinden?</p> <p>1 = nehme ich sehr häufig wahr 5 = nehme ich überhaupt nicht wahr [8 = keine Angabe]</p> <p>PROG: ROTIEREN</p>	A. Allgemein aggressives Verhalten anderer
	B. Zu knappes Auffahren
	C. Ablenkung/Unaufmerksamkeit durch Telefonieren im Auto mit dem Handy
	D. Ablenkung/Unaufmerksamkeit durch Texten von Nachrichten oder Checken sozialer Netzwerke (z. B. Facebook, Twitter usw.) beim Autofahren
	E. Ablenkung/Unaufmerksamkeit durch Handynutzung beim Zu-Fuß-Gehen
	F. Ablenkung/Unaufmerksamkeit durch Handynutzung beim Radfahren
	G. Rauchen am Steuer
	H. Überhöhte Geschwindigkeit
	I. Abbiegen ohne Blinken
	J. (Ältere) Menschen, die mit dem heutigen Straßenverkehr überfordert sind
	K. Beeinträchtigung der Verkehrstauglichkeit durch Alkohol
	L. Beeinträchtigung der Verkehrstauglichkeit durch Medikamente (NEU)
	M. Beeinträchtigung der Verkehrstauglichkeit durch Drogen (NEU)
	N. Selbstüberschätzung und daher riskantes Verhalten
	O. Autofahrer, die bei schlechter Sicht ohne Licht fahren
	P. Radfahrer, die bei schlechter Sicht ohne Licht fahren
	Q. Übervorsichtiges Fahren, zu langsames Fahren
	R. Laute, dröhnende Musik, die aus Autos dringt
	S. Fußgänger, die über die Straße gehen, ohne auf herankommende Fahrzeuge zu achten
	T. Fahrradfahrer, die sich nicht an Verkehrsregeln halten
U. Leichtsinniges Verhalten von Roller-, Skateboard-Fahrern	

ÜBERWACHUNG & STRAFEN	
<p>Was halten Sie von den aktuellen Verkehrsvorschriften und Sanktionen in Österreich im Hinblick auf das <u>Fahren unter Alkoholeinfluss?</u></p> <p>ja / nein / [weiß nicht]</p>	A. Die Verkehrsregeln sollten strenger sein.
	B. Die Verkehrsregeln werden nicht ausreichend kontrolliert.
	C. Die Strafen sind zu streng.
<p>Was halten Sie von den aktuellen Verkehrsvorschriften und Sanktionen in Österreich im Hinblick auf das <u>Überschreiten der gesetzlich erlaubten Höchstgeschwindigkeit?</u></p> <p>ja / nein / [weiß nicht]</p>	A. Die Verkehrsregeln sollten strenger sein.
	B. Die Verkehrsregeln werden nicht ausreichend kontrolliert.
	C. Die Strafen sind zu streng.
<p>2.</p> <p>Für wie sinnvoll erachten Sie die folgenden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit?</p> <p>1= sehr sinnvoll</p> <p>5= überhaupt nicht sinnvoll</p> <p>[8 = keine Angabe]</p> <p>PROG: ROTIEREN</p>	A. Fahren über dem Limit von 0,5 Promille sollte auf alle Fälle zu einem Führerscheinentzug führen. (MODIFIZIERT)
	B. Fahrer, die über dem Limit von 0,5 Promille erwischt werden, sollten auf alle Fälle einen Kurs absolvieren müssen. (NEU)
	C. 0,5-Promille-Grenze auch für Fahrradfahrer
	D. 0,0-Promille-Grenze für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer NEU
	E. Raser, die die Geschwindigkeit um mindestens 40 km/h überschreiten, sollten bereits beim ersten Mal zu einem Kurs verpflichtet werden.
	F. Stärkerer Einsatz von technischen Geräten wie Alkohol-Wegfahrsperre, d. h., man kann das Auto nur starten, wenn man zuvor in ein Röhrchen geblasen hat und der Alkoholpegel unter dem erlaubten Wert liegt.
	G. Stärkerer Einsatz von Drogenvortestgeräten (NEU)
	H. Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf Freilandstraßen von 100 km/h auf 80 km/h
	I. Strafen auch bei minimalen Geschwindigkeitsübertretungen (Nulltoleranz seitens der Behörden)
	J. Die Strafe für Verkehrsdelikte soll höher sein, wenn Kinder gefährdet wurden, z. B. am Schutzweg oder durch überhöhte Geschwindigkeit.
	K. Flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in der näheren Umgebung von Schulen und Kindergärten (NEU/IFES)



	<p>Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie bei einer ganz normalen Fahrt von der Polizei kontrolliert werden auf ...?</p> <p>1 = sehr wahrscheinlich</p> <p>5 = gar nicht wahrscheinlich</p> <p>[8 = keine Angabe]</p>	<p>A. Alkohol (mit einem Atemtestgerät)</p> <p>B. Drogenkonsum (mit einem Drogenschnelltest)</p> <p>C. Einhalten der erlaubten Höchstgeschwindigkeit (einschließlich Radar und Section Control)</p>	
AKZEPTANZ VON RISIKOREICHEM VERHALTEN			
<p>3.</p>	<p>Wie sehr akzeptieren Sie persönlich die folgenden Verhaltensweisen von Pkw-Lenkern?</p> <p>1 = voll und ganz akzeptieren</p> <p>5 = überhaupt nicht akzeptieren</p> <p>[8 = keine Angabe]</p> <p>PROG: ROTIEREN</p>	<p>A. <u>Innerhalb von Ortschaften</u> die erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschreiten</p> <p>B. <u>Außerhalb von Ortschaften</u> (außer Autobahnen und Schnellstraßen) die erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschreiten</p> <p>C. <u>Auf Autobahnen</u> die erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschreiten</p> <p>D. Fahren, wenn man die gesetzlich vorgeschriebene Grenze für Alkohol am Steuer überschritten hat</p> <p>E. Fahren, eine Stunde nachdem man Drogen (außer Medikamenten) genommen hat</p> <p>F. Fahren unter dem Einfluss von Medikamenten, die die Verkehrstüchtigkeit beeinträchtigen</p> <p>G. Auf dem <u>Vordersitz</u> den Sicherheitsgurt nicht anlegen</p> <p>H. Auf der <u>Rückbank</u> den Sicherheitsgurt nicht anlegen</p> <p>I. Kinder im Auto mitnehmen, ohne sie zu sichern (Kindersitz, Sicherheitsgurt usw.)</p> <p>J. Während der Fahrt ein Telefonat mit einem Mobiltelefon <u>ohne</u> Freisprechanlage führen bzw. annehmen</p> <p>K. Während der Fahrt Nachrichten am Handy texten oder soziale Netzwerke (z. B. Facebook, Twitter usw.) checken (MODIFIZIERT)</p> <p>L. Fahren, wenn man so müde ist, dass man Mühe hat, die Augen offen zu halten</p>	

AUTOMATISIERUNG			
4.	<p>Wie interessiert sind Sie daran, ein Fahrzeug mit einem der folgenden Automatisierungsgrade zu nutzen?</p> <p>1 = sehr interessiert</p> <p>5 = gar nicht interessiert</p> <p>[8 = keine Angabe]</p>	A. Hochautomatisiertes Fahrzeug – <u>der Fahrer entscheidet, welche Fahrfunktionen das Fahrzeug übernimmt</u> ; wenn nötig, muss der Fahrer die Kontrolle wieder übernehmen	
		B. Vollautomatisiertes Fahrzeug – <u>der Fahrer übernimmt zu keinem Zeitpunkt die Kontrolle</u> , das Fahrzeug steuert alle wichtigen Fahrfunktionen automatisch	
UNFÄLLE			
5.	<p>Wie oft waren Sie in den letzten 12 Monaten persönlich an einem oder mehreren Verkehrsunfällen beteiligt, in dessen/deren Folge Sie oder jemand anders ins Krankenhaus gebracht werden musste?</p>	ja, einmal	1
		ja, mehrere Male	2
		nein, gar nicht	3
6.	<p>(WENN F30=1-2) Bitte geben Sie die Verkehrsmittel an, mit denen Sie unterwegs waren, als der Unfall/die Unfälle passierten.</p> <p>(WENN F30=1) PROG: EF</p> <p>(WENN F30=2) PROG: MF</p>	Auto (selbst gefahren)	1
		Auto (mitgefahren)	2
		Motorrad	3
		Moped	4
		Fahrrad	5
		E-Scooter	6
		Öffentliche Verkehrsmittel	7
zu Fuß	8		
SOZIODEMOGRAFIE			
Bitte beantworten Sie zum Schluss noch ein paar wenige Fragen für die Statistik.			
	Haushalts-Netto-Einkommen	Bis Euro 1.000, -	1
		Bis Euro 1.500, -	2
		Bis Euro 2.000, -	3
		Bis Euro 2.500, -	4
		Bis Euro 3.000, -	5
		Bis Euro 3.500, -	6
		Über Euro 3.500, -	7
		[weiß nicht/ keine Angabe]	8

	STATISTIK: SOZIALE SCHICHT	Index aus C, F, H	
	Haushaltsgröße	1 Person	1
		2 Personen	2
		3 Personen	3
		4 Personen	4
		5 Personen und mehr	5
	Familienstand	Ledig	1
		Verheiratet/verpartnert, Lebensgemeinschaft	2
		Verwitwet, geschieden	3
	Bundesland	Wien	9
		Niederösterreich	8
		Burgenland	7
		Steiermark	6
		Kärnten	5
		Oberösterreich	4
		Salzburg	3
		Tirol	2
		Vorarlberg	1
	Ortsgröße [WENN BUNDESLAND = WIEN, ORTSGRÖSSE WIEN SETZEN]	Bis 2.000 Einwohner	1
		Bis 5.000 Einwohner	2
		Bis 10.000 Einwohner	3
		Bis 50.000 Einwohner	4
		Über 50.000 Einwohner	5
		Wien	6
	Haben Sie die österreichische Staatsbürgerschaft?	Ja, seit meiner Geburt	1
		Ja, aber erst später erhalten	2
		Nein	3
	Was trifft auf Sie bzw. Ihre Eltern zu? ja / nein / [keine Angabe]	A. Vater ist in Österreich geboren	
		B. Mutter ist in Österreich geboren	
		C. Ich selbst bin in Österreich geboren	
	VIELEN DANK FÜR IHRE MITARBEIT!		

# IMPRESSUM



## MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Schleiergasse 18

1100 Wien

Tel: +43 (0)5 77 0 77-1919

Fax: +43 (0)5 77 0 77-8000

kfv@kfv.at

www.kfv.at

## VEREINSZWECK UND RICHTUNG

Der Verein ist eine Einrichtung für alle Vorhaben der Unfallverhütung und eine Koordinierungsstelle für Maßnahmen, die der Sicherheit im Verkehr sowie in sonstigen Bereichen des täglichen Lebens dienen. Er gliedert sich in die Bereiche Verkehr und Mobilität, Heim, Freizeit, Sport, Eigentum und Feuer sowie weitere Bereiche der Sicherheitsarbeit.

## GESCHÄFTSFÜHRUNG

Dr. Othmar Thann, Dr. Louis Norman-Audenhove

## ZVR-ZAHL

801 397 500

## GRUNDLEGENDE RICHTUNG

Die Publikationsreihe „KFV – Sicher Leben“ dient der Veröffentlichung von Studien aus den Bereichen Sicherheit und Prävention, die vom KFV oder in dessen Auftrag durchgeführt wurden.

## AUTOREN

Mag. Gerald Furian, MBA, Mag.<sup>a</sup> Susanne Kaiser, Dipl.-Ing. Klaus Robatsch, Nina Senitschnig, PhD,

Dipl.-Ing. Aggelos Soteropoulos

## FACHLICHE VERANTWORTUNG

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch

## REDAKTION

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) Schleiergasse 18

1100 Wien

## VERLAGSORT

Wien, 2021

LEKTORAT

Angela M. Dickinson, MSc. Mag.<sup>a</sup> Eveline Wögerbauer

BARRIEREFREIE GESTALTUNG

Barrierefrei PDF OG, Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Birgit Peböck

FOTOS

KFV, KFV Sicherheits-Service GmbH, iStock

GRAFIK

Catharina Ballan.com

ISBN

978-3-903808-08-9 (Online-Version)

ZITIERVORSCHLAG

KFV - Sicher Leben. Band #31. Präventionsmonitor Verkehr 2020 – Einstellungen der Bevölkerung zu Sicherheits- und Präventionsfragen im Verkehrsbereich Wien, 2021

COPYRIGHT

© KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Wien, 2021

Alle Rechte vorbehalten. Stand: Juni 2021. Alle Angaben ohne Gewähr.

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Sämtliche Angaben in dieser Veröffentlichung erfolgen trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr.

Eine Haftung der Autoren oder des KFV ist ausgeschlossen.

Aufgrund von Rundungen kann es bei Summenbildungen zur Unter- oder Überschreitung des 100%-Wertes kommen.

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz und Informationspflicht nach § 5 ECG

abrufbar unter [www.kfv.at/footer-links/impressum/](http://www.kfv.at/footer-links/impressum/)

**SAFETY FIRST!**

