

# VERKEHRS- SICHERHEITS- REPORT

---

SICHERHEITSNIVEAU UND TRENDS  
IM STRASSENVERKEHR  
ÖSTERREICH 2018

**MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER**

**KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)**

Schleiergasse 18, A-1100 Wien

[www.kfv.at](http://www.kfv.at)

# UNFALLGESCHEHEN

Unfallgeschehen	Schwerverletzte und Getötete (2017)	Veränderung	
		kurzfristig	mittelfristig *
Gesamt	8.078	→	↘
<b>Art der Verkehrsteilnahme</b>			
Fußgänger	996	→	↘
Fahrrad	1.858	↗	↗
Moped	674	↘	↘
Motorrad	1.607	↗	→
Pkw	2.567	→	↘
Andere	376	↗	↘
<b>Alter</b>			
0-14 Kinder	297	→	↘
15-24 Jugendliche, junge Erwachsene	1.462	↘	↘
25-64 Erwachsene	4.734	↗	→
65+ Senioren	1.579	→	→
<b>Bundesland</b>			
Burgenland	264	↗	→
Kärnten	612	↗	→
Niederösterreich	1.599	↘	↘
Oberösterreich	1.424	→	↘
Salzburg	703	↗	→
Steiermark	1.266	↗	→
Tirol	1.160	↗	↗
Vorarlberg	377	→	→
Wien	673	→	↘
<b>Gebiet</b>			
Ortsgebiet ohne Autobahn	4.047	→	→
Freiland ohne Autobahn	3.551	↗	↘
Autobahn/Schnellstr.	480	↗	↘
<b>Unfalltypen</b>			
Alleinunfälle	2.723	→	↘
Gegenverkehrsunfälle	1.098	↗	↘
Auffahrunfälle	967	↗	→
Kreuzungsunfall	1.651	→	→
Andere	1.639	→	↘
<b>Ursachen (Top 3)</b>			
Unachtsamkeit/Ablenkung	2.589	↗	...
Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung	1.493	→	...
Nichtangepasste Geschwindigkeit	1.187	↘	...
<b>Alkohol</b>			
Alkoholunfälle	582	→	↘

Veränderung: ↗ Zunahme, ↘ Abnahme oder → keine Veränderung

Kurzfristig: durchschnittliche Veränderung 2014-2017, berechnet mittels geometrischem Mittel, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

Mittelfristig: durchschnittliche Veränderung 2007-2017, berechnet mittels geometrischem Mittel, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

„...“ keine statistische Erfassung bis 2012

\* Im Jahr 2012 wurde die statistische Erfassung von Verkehrsunfällen auf das elektronische UDM (Unfalldatenmanagement) umgestellt. Unter anderem wurde der Merkmalskatalog (z.B. im Bereich der Ursachendokumentation) deutlich erweitert.

# KOMMENTARE ZUM UNFALLGESCHEHEN

- Österreich liegt bezüglich der **Verkehrssicherheit** im EU-Mittelfeld. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen hat sich in den letzten 10 Jahren um mehr als ein Drittel reduziert, bei der Zahl der schwerverletzten ist eine Stagnation festzustellen.
- **Jede Stunde** wird im österreichischen Straßenverkehr eine Person schwer verletzt. Alle 21 Stunden stirbt ein Mensch im Straßenverkehr.
- Während bei den schwerverletzten und getöteten **Fußgängern** eine leicht sinkende Tendenz zu verzeichnen ist, zeigt sich bei den **Fahrradnutzern** sowohl bei der Betrachtung der Entwicklung seit dem Jahr 2007 als auch bei der Betrachtung ab 2014 ein Anstieg. Bei Motorrädern weist die Statistik in der Betrachtung seit 2014 eine Steigerung auf. Die Zahl der schwerverletzten und getöteten Pkw-Insassen zeigt seit 2014 keine wesentliche Veränderung.
- Während für **Kinder, Jugendlichen und junge Erwachsene** die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt oder getötet zu werden, mittelfristig leicht gesunken ist, zeigen die Zahlen bei den Erwachsenen zwischen 25 und 64 Jahren eine steigende Tendenz. Die meisten schweren Unfallfolgen sind bei Pkw-Unfällen zu beklagen. Kinder verunglücken vor allem als Pkw-Mitfahrer, als Fußgänger und Radfahrer. Bei den 15- bis 24-Jährigen ist die vorwiegende Unfallbeteiligung als Pkw-Insassen sowie Moped- und Motorrad-Aufsassen auffällig.
- Beim Vergleich der **Bundesländer** ist kein regionaler Schwerpunkt zu erkennen. Kurzfristig stieg die Zahl der bei Verkehrsunfällen schwerstverletzten Personen im Burgenland, in Kärnten, Salzburg, Steiermark und Tirol an. Nur Niederösterreich weist sowohl bei der kurzfristigen Betrachtung seit 2014 als auch bei der mittelfristigen Betrachtung der Unfallereignisse seit 2007 eine sinkende Zahl der bei Verkehrsunfällen schwerverletzten und getöteten Personen auf.
- Die Zahlen schwerverletzter und getöteter Personen auf **Autobahnen, Schnellstraßen und Freilandstraßen**, also auf Straßen mit einem höheren Geschwindigkeitsniveau, weisen seit 2014 eine steigende Tendenz auf, während die schweren Unfälle im Ortsgebiet einen gleichbleibend hohen Stand aufweisen.
- **Gegenverkehrsunfälle und Auffahrunfälle** weisen im Beobachtungszeitraum seit 2014 eine steigende Tendenz auf. Alleinunfälle fordern eine annähernd gleichbleibend hohe Zahl an schwerverletzten und getöteten Personen.
- Die Unfallursache Nr. 1 ist klar bei „**Unachtsamkeit/Ablenkung**“ zu finden, gefolgt von Vorrangverletzungen/Rotlichtmissachtungen und nichtangepasster Geschwindigkeit.
- Schwere Folgen von Unfällen, die durch **alkoholisierte** Personen verschuldet werden, weisen bei der mittelfristigen Betrachtung seit 2007 eine sinkende Tendenz auf.

# SICHERHEITSINDIKATOREN

		Beobachtetes Verhalten		Veränderung	
				kurzfristig	mittelfristig
<b>Pkw</b>					
Durchschnitts- geschwindigkeit (2015-2017)	Ortsgebiet	Tempolimit 30	34,4 km/h	→	→
		Tempolimit 50	49,4 km/h	→	→
	Freiland	Tempolimit 70	67,8 km/h	→	→
		Tempolimit 80	73,2 km/h	→	→
		Tempolimit 100	83,1 km/h	↘	→
Sicherheit (2017)	Position	Lenker	96,6 %	→	→
		Beifahrer	96,8 %	→	→
		Rücksitz	88,5 %	↗	↗
	Gebiet (ohne Kinder)	Kinder	97,5 %	→	→
Ortsgebiet		95,9 %	→	→	
Freiland		97,3 %	→	→	
Reifen (2017)	Autobahn/Schnellstr.		96,3 %	→	→
	Sommerreifen		80,4 %	...	...
		Winterreifen		82,2 %	...
Nebentätigkeit / Ablenkung				9,2 %	...
<b>Motorrad (2017)</b>					
Helm				100,0 %	→
Schutzbekleidung	Ortsgebiet			17,6 %	↘
	Freiland			62,7 %	↘
<b>Moped &amp; Roller (2017)</b>					
Helm				99,3 %	→
(Schutz-)Kleidung	Ortsgebiet			33,6 %	↗
	Freiland			70,8 %	↗
<b>Fahrrad (2017)</b>					
Helm	Kind			82,2 %	↗
	Alltag			20,3 %	↗
	Freizeit			32,9 %	↗
	Sport			82,0 %	↗
Beleuchtung (bei Dunkelheit)				78,6 %	↘
Nebentätigkeit / Ablenkung				4,3 %	...
<b>Fußgänger (2017)</b>					
Konfliktfreie Anhaltebereitschaft gegenüber Fußgängern an unregulierten Schutzwegen				85,5 %	→
Sichtbarkeit von Fußgängern in der dunklen Jahreszeit *	Kind			75,0 %	↗
	Andere			37,6 %	↗
Nebentätigkeit / Ablenkung				15,1 %	...

Geschwindigkeit (Mediangeschwindigkeit v50): Veränderung: ↗ Zunahme, ↘ Abnahme oder → keine Veränderung

Andere Sicherheitsindikatoren: Veränderung: ↗ Zunahme, ↘ Abnahme oder → keine Veränderung

Kurzfristig: durchschnittliche Veränderung 2014-2017, berechnet mittels geometrischem Mittel, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

Mittelfristig: durchschnittliche Veränderung 2007-2017, berechnet mittels geometrischem Mittel, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

„...“ keine langjährige statistische Erfassung

\* gut sichtbare Kleidung (hell bzw. kontrastreich) und/oder Reflektoren

# KOMMENTARE ZU SICHERHEITSINDIKATOREN

- **Geschwindigkeiten** von Fahrzeugen im Ortsgebiet und Freiland werden vom KFV seit 2015 mit Seitenradargeräten gemessen. So konnten bislang österreichweit die Geschwindigkeiten von über 28 Mio. Pkw an mehr als 1.000 Stellen gemessen werden. Dabei handelt es sich um Stellen mit maximal einer Fahrspur je Richtung, an denen die Lenker der Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit möglichst frei wählen können (z.B. keine Kurven).
- Insgesamt befinden sich die **Gurtanlegequoten** mittlerweile auf einem sehr hohen Niveau. Doch noch immer ist jeder 28. Pkw-Lenker und -Beifahrer nicht gesichert (ohne Kinder), jedes 40. Kind fährt ungesichert mit. Im Fahrzeugfond sinkt die Gurtmoral: Nur 4 von 5 Männern sind auf dem Rücksitz angeschnallt.
- Da **Ablenkung** im Straßenverkehr einen immer wesentlicheren Anteil an den Hauptunfallursachen einnimmt, werden im Rahmen der meisten Beobachtungen Ablenkung bzw. Nebentätigkeiten erhoben. Zu diesen Nebentätigkeiten zählen: Telefonieren (ohne Freisprecheinrichtung), Handytippen, Essen & Trinken, Rauchen und sonstige Aktivitäten wie z.B. Bedienung des Navi.
- Im Wesentlichen tragen alle Motorrad- und Mopedfahrer einen **Helm**. Das Tragen angemessener (**Schutz-)Bekleidung** ist jedoch ausbaufähig. Da Motorräder bzw. Mopeds & Roller zumeist einem unterschiedlichen Fahrzweck dienen, wurden für die zwei Fahrzeugtypen verschiedene Anforderungen definiert: Motorradlenker sollten mit einem Helm, Handschuhen, Motorradstiefeln und Motorradbekleidung (Textil od. Leder) für Beine und Oberkörper ausgestattet sein. Lenker von Mopeds & Rollern sollten zumindest einen Helm, festes Schuhwerk und lange Bein- und Oberkörperbekleidung tragen.
- Bei den **Radhelmtragequoten** wird die Unterscheidung in die Lebensbereiche **Alltags- und Freizeitverkehr** durch zwei Komponenten bestimmt, den Standort und den Wochentag bzw. die Tageszeit. Aus den Daten werden zusätzlich die Lebensbereiche „Kinder“ und „Sport“ gefiltert, da diese völlig unterschiedliche Radhelmtragequoten aufweisen. Der Lebensbereich **Kinder** umfasst alle Radfahrer (Lenker wie Mitfahrer) bis zum 12. Lebensjahr, für die eine gesetzliche Helmtragepflicht besteht. Der Lebensbereich **Sport** umfasst alle Rennrad- und Mountainbikefahrer (auch E-Mountainbike), die zusätzlich Sportbekleidung tragen. Während 4 von 5 Sportlern einen Helm tragen, trägt im Alltagsverkehr nur jeder fünfte und im Freizeitverkehr jeder dritte einen Helm. Obwohl die Radhelmtragequote bei Kindern in den letzten Jahren gestiegen ist, ist noch immer jedes fünfte Kind ohne Helm unterwegs.
- Beobachtungen zur **Anhaltebereitschaft vor Schutzwegen** zeigen, dass in ca. 86% der beobachteten Fälle Fußgänger die Straße konfliktfrei überqueren können. Etwa 2% queren die Straße unter Zustandekommen eines Konfliktes (abruptes Bremsmanöver des Fahrzeugs), 12% der Lenker fahren weiter, ohne die Passanten queren zu lassen.
- Die **Sichtbarkeit von Fußgängern in der dunklen Jahreszeit** ist besonders an Querungspunkten mit dem motorisierten Individualverkehr von Relevanz und setzt sich aus zwei Faktoren zusammen: heller, kontrastreicher Kleidung und der Verwendung von Reflektoren an Kleidung, Schuhen und Accessoires. Besonders für Kinder und Senioren bietet diese Sicherheitsreserve wertvollen Selbstschutz. Obwohl sich die Sichtbarkeit von Fußgängern generell leicht verbessert, sind noch immer jedes vierte Kind und 2 von 3 Erwachsenen schlecht sichtbar unterwegs.

# EINSTELLUNGEN, MEINUNGEN & SELBST BERICHTETES VERHALTEN

	Wert Ö (2015/16)	ESRA20 <sup>1</sup> (2015/16)	
<b>Akzeptanz von Maßnahmen</b>			
Helmpflicht für alle Radfahrer	51%	59%	☹️
Alkoholwegfahrsperre	64%	77%	☹️
Winterreifenpflicht	90%	57%	😊
0,0 ‰ für Fahranfänger	86%	80%	😊
0,0 ‰ für alle	52%	61%	☹️
Fußgänger und Radfahrer müssen reflektierende Westen tragen	61%	63%	😐
Verbot von Kopfhörern für Fußgänger und Radfahrer	54%	56%	😐
<b>Verhalten Autofahrer gemäß eigenen Aussagen</b>			
Während der Fahrt nie/fast nie mit dem Handy in der Hand telefonieren	77%	81%	😊
Während der Fahrt nie/fast nie ein SMS lesen	81%	81%	😐
Nie/fast nie fahren nach Konsum von Alkohol	90%	87%	😊
Nie/fast nie schneller als erlaubt fahren (Ortsgebiet)	64%	68%	☹️
Nie/fast nie schneller als erlaubt fahren (Freiland)	48%	57%	☹️
Nie/fast nie schneller als erlaubt fahren (Autobahn/Schnellstraße)	44%	52%	☹️
Dem vorausfahrenden Auto nie/fast nie zu nah folgen	79%	72%	😊
Nie/fast nie aggressiv fahren	83%	81%	😐
Nie/fast nie zu müde fahren	61%	64%	☹️
<b>Verhalten Fahrradfahrer gemäß eigenen Aussagen</b>			
Beim Fahrradfahren nie/fast nie ohne Helm fahren	29%	28%	😐
Beim Fahrradfahren Musik über Kopfhörer hören	87%	79%	☹️
Beim Fahrradfahren auf der Straße neben dem Radweg fahren	83%	70%	☹️
<b>Sozial akzeptierte Verhaltensweisen</b>			
Bis zu 10 km/h die Höchstgeschwindigkeit überschreiten	57%	40%	☹️
Bis zu 20 km/h die Höchstgeschwindigkeit in einer Schulzone überschreiten	4%	8%	😊
Über eine rote Ampel fahren, obwohl man noch sicher hätte anhalten können	4%	10%	😊
Fahren ohne Versicherung	7%	9%	😐
Sein Auto parken, wo es nicht erlaubt ist	30%	20%	☹️

Vergleich mit ESRA20-Durchschnitt: 😊 Österreich besser, 😐 gleich oder ☹️ ESRA20 besser, Schwellenwerte +/-2%  
 ESRA20: 20 europäische Länder, die an der ersten Befragung (2015/2016) von ESRA teilgenommen haben

1) ESRA hieß zunächst European Survey of Road Users' Safety Attitudes. Aufgrund der Ausweitung der Studie über Europa hinaus heißt ESRA nunmehr seit 2017 - E-Survey (Electronic Survey). 2015 nahmen 17 europäische Länder an der ersten Welle der Befragung teil; 2016 kamen 8 weitere Länder hinzu: CZ, HU, NO sowie außerhalb Europas IL, USA, Kanada, Südkorea und Australien. Die hier dargestellten Ergebnisse beziehen sich ausschließlich auf den Durchschnittswert von 20 europäischen Ländern in der Stichprobe 2015/2016 (ESRA20).

# KOMMENTARE ZU EINSTELLUNGEN, MEINUNGEN & SELBST BERICHTETEM VERHALTEN

- Im Hinblick auf die **Akzeptanz verschiedener gesetzlicher Maßnahmen**, die in der ESRA-Studie abgefragt wurde, liegt Österreich besser als der ESRA20-Durchschnitt bezüglich der Befürwortung einer Winterreifenpflicht (57%) und von 0,0 Promille für Fahranfänger. Dass die Winterreifenpflicht in Ländern mit gemäßigeren Wintern in nur geringem Ausmaß befürwortet wird, wirkt sich klarerweise auf den ESRA20-Durchschnitt aus. Bei allen anderen hinterfragten Maßnahmen hinkt Österreichs Sicherheitsorientierung hinterher, insbesondere bei der Befürwortung von Alkolocks (64% Österreich vs. 77% ESRA20).
- Auch beim **selbst berichteten Verhalten** im Straßenverkehr kann Österreich im Vergleich zum ESRA20-Durchschnitt nicht glänzen: Die Akzeptanz von Geschwindigkeitsüberschreitungen, sowohl auf Autobahnen als auch im Ortsgebiet und Freiland, ist im ESRA20-Durchschnitt geringer als in Österreich. Österreich befindet sich sogar unter den Spitzenreitern der Befürworter von zu schnellem Fahren.
- Auch beim Thema **Telefonieren während der Fahrt** liegt Österreich bezüglich der Sicherheitsorientierung geringfügig unter dem ESRA20-Durchschnitt. Etwas stärker sicherheitsorientiert zeigt sich das Verhalten der österreichischen Autofahrer bezüglich Fahren nach dem Konsum von **Alkohol** und beim **Abstandhalten** zum vorausfahrenden Fahrzeug: In beiden Fällen liegen die österreichischen Autofahrer besser als der ESRA20-Durchschnitt.
- Musikhören mit Kopfhörern und Fahren auf der Straße neben dem Radweg, diese beiden Gewohnheiten werden von österreichischen **Radfahrern** signifikant häufiger praktiziert als im ESRA20-Durchschnitt.
- Das Überschreiten des Tempolimits im Umfeld von Schulen findet allgemein allerdings nur geringe, in Österreich sogar unterdurchschnittliche **soziale Akzeptanz**. In Sachen Missachtung roter Ampeln und Fahren ohne Kfz-Versicherung liegt die Moral österreichischer Autofahrer leicht über dem ESRA20-Schnitt. Falschparken wird allerdings beinahe von einem Drittel der befragten Österreicher als sozial akzeptables Verhalten betrachtet.



Kuratorium für Verkehrssicherheit  
Schleiergasse 18  
1100 Wien  
T +43-(0)5 77 0 77-DW oder -0  
F +43-(0)5 77 0 77-1186  
E-Mail [kfv@kfv.at](mailto:kfv@kfv.at)  
[www.kfv.at](http://www.kfv.at)

**Medieninhaber und Herausgeber:** Kuratorium für Verkehrssicherheit  
**Verlagsort:** Wien  
**Redaktion:** Dipl.-Ing. Klaus Robatsch  
**Grafik:** KFV

Copyright: © Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien. Alle Rechte vorbehalten.

**SAFETY FIRST!**