

SAFETY FIRST!

VERKEHRS- SICHERHEITS- REPORT

SICHERHEITSNIVEAU UND TRENDS
IM STRASSENVERKEHR
ÖSTERREICH 2021

MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18, A-1100 Wien
www.kfv.at

UNFALLGESCHEHEN

Unfallgeschehen	Schwerverletzte und Getötete (2020)	Veränderung	
		kurzfristig	mittelfristig *
Gesamt	6.994	↘	↘
Art der Verkehrsteilnahme			
Fußgänger	624	↘	↘
Fahrrad	2.335	↗	↗
Moped	539	↘	↘
Motorrad	1.415	↘	↘
Pkw	1.777	↘	↘
Andere	304	↘	↘
Alter			
0-14 Kinder	244	↘	↘
15-24 Jugendliche	1.189	↘	↘
25-64 Erwachsene	4.123	↘	↘
65+ Senioren	1.438	↘	↘
Bundesland			
Burgenland	218	↘	↘
Kärnten	656	↗	↘
Niederösterreich	1.451	↘	↘
Oberösterreich	1.256	↘	↘
Salzburg	579	↘	↘
Steiermark	1.132	↘	↘
Tirol	844	↘	↘
Vorarlberg	368	↘	↘
Wien	490	↘	↘
Gebiet			
Ortsgebiet ohne Autobahn	3.500	↘	↘
Freiland ohne Autobahn	3.203	↘	↘
Autobahn/Schnellstraße	291	↘	↘
Unfalltypen			
Alleinunfälle	2.939	↗	↘
Im Begegnungsverkehr	823	↘	↘
Im Richtungsverkehr	763	↘	↘
Kreuzungsunfall	1.297	↘	↘
Andere	1.172	↘	↘
Ursachen (Top 3)			
Unachtsamkeit/Ablenkung	2.135	↘	...
Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung	1.491	↘	...
Nichtangepasste Geschwindigkeit	1.394	↗	...
Alkohol			
Alkoholunfall	511	↘	↘

Veränderung: ↗ Zunahme, ↘ Abnahme oder ↘ keine Veränderung

Kurzfristig: durchschnittliche Veränderung 2018-2020, berechnet mittels geometrischen Mittels, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

Mittelfristig: durchschnittliche Veränderung 2011-2020, berechnet mittels geometrischen Mittels, 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

- Die Zahl der österreichweit im Straßenverkehr **getöteten Menschen** im Jahr 2020 (344) ist die niedrigste seit Beginn der Aufzeichnungen. Gegenüber dem Vorjahr 2019 (416) fiel der Wert der Getötetenzahlen erheblich. Diese Reduktion lässt sich vor allem durch das coronabedingt verringerte Verkehrsaufkommen erklären.
- Im internationalen Vergleich der europäischen Staaten befindet sich Österreich weiterhin im Mittelfeld. Österreich liegt im Vergleich (2020) mit 39 im Straßenverkehr Getöteten pro 1 Mio. Einwohner unter dem EU-Durchschnitt von 42 – und somit auf Platz 13 im europäischen Ranking (Quelle: ETSC, 15th Annual PIN Report 2021). Allerdings weist die Schweiz mit 26 Getöteten pro 1 Mio. Einwohner einen wesentlich geringeren Wert auf als Österreich.
- **Beinahe jede Stunde** wird eine Person im österreichischen Straßenverkehr schwer verletzt. Alle 25 Stunden stirbt ein Mensch auf Österreichs Straßen.
- Die Zahl der schwer verletzten **Radfahrer** war noch nie höher als im Jahr 2020 und weist eine steigende Tendenz auf. Ein Viertel aller schwer verletzten Radfahrer sind Senioren im Alter von 65+ Jahren. Besonders im Bereich der E-Fahrräder zeigt sich eine starke Zunahme an schwer verletzten und getöteten Personen (in allen Altersklassen). 20 von 39 getöteten Radfahrern waren im Jahr 2020 E-Bike-Lenker.
- Die Kategorien **Fußgänger** sowie **Pkw-Fahrer und Pkw-Mitfahrer** zeigen insgesamt eine erfreulich rückläufige Entwicklung der Anzahl der schwer verletzten und getöteten Personen auf. Thema Gurt: Obwohl aktuell „nur“ 3% der Pkw-Insassen nicht angegurtet unterwegs sind, beträgt der Anteil der nicht angegurteten getöteten Personen an allen getöteten Pkw-Insassen rund 28%, jener der nicht angegurteten schwer verletzten Personen an allen schwer verletzten Pkw-Insassen rund 10%.
- Im Jahr 2020 verunglückten 2 Kinder im **Alter von 0-14 Jahren** tödlich, im Vergleich dazu waren es im Jahr 2019 16 getötete Kinder. Auch die Anzahl der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Jugendlichen und Senioren ist jeweils im Vergleich zu 2019 gesunken.
- Beim Vergleich der **Bundesländer** ist kein regionaler Schwerpunkt in Sachen Unfallgeschehen zu erkennen. In der kurzfristigen Betrachtung der Entwicklung seit 2018 zeigt sich in Kärnten ein Anstieg der bei Verkehrsunfällen schwer verletzten und getöteten Personen. Die übrigen Bundesländer zeigen einen Zahlenrückgang, lediglich in Vorarlberg ist ein etwa gleichbleibender Anteil zu verzeichnen.
- Die Zahlen schwer verletzter und getöteter Personen auf **Autobahnen und Schnellstraßen** weisen sowohl in der kurzfristigen Betrachtung seit 2018 als auch in der mittelfristigen Betrachtung seit 2011 eine sinkende Tendenz auf. Rund 46% aller schweren Unfälle ereignen sich auf Freilandstraßen. Die Unfälle mit schweren Folgen im Ortsgebiet weisen eine sinkende Tendenz auf.
- Bei der Unfallursache „**Nichtangepasste Geschwindigkeit**“ ist ein starker Anstieg festzustellen. Während die schweren Unfälle aufgrund von Vorrangverletzungen/Rotlichtmissachtungen einen gleichbleibenden Anteil aufweisen, ist bei der Unfallursache „**Unachtsamkeit/Ablenkung**“ im Jahr 2020 eine sinkende Tendenz erkennbar.
- Die Anzahl der schweren Unfälle unter Alkoholeinfluss zeigt eine sinkende Tendenz.

SICHERHEITSINDIKATOREN

		Beobachtetes Verhalten		heute	Trend	
Pkw						
Geschwindigkeit (2018-2020)	Ortsgebiet		34,6 km/h	29,2%		
			49,4 km/h	54,7%		
	Freiland		70,1 km/h	52,2%		
			74,1 km/h	72,5%		
			86,6 km/h	83,9%		
Sicherung (2020)	Position	Lenker		97,7%		
		Beifahrer		97,6%		
		Rücksitz		92,4%		
		Kinder		98,4%		
	Gebiet (ohne Kinder)	Ortsgebiet		94,4%		
		Freiland		96,2%		
		Autobahn/Schnellstraße		95,9%		
Reifen (2020)	Sommerreifen		72,1%		...	
	Winterreifen		81,3%		...	
Motorrad (2020)						
Helm				100,0%		...
Schutzkleidung	Ortsgebiet			18,1%		...
	Freiland			58,0%		...
Moped & Roller (2020)						
Helm				99,9%		...
(Schutz-)Kleidung	Ortsgebiet			39,0%		...
	Freiland			51,4%		...
Fahrrad (2020)						
Helm	Kind			87,9%		
	Alltag			28,3%		
	Freizeit			33,0%		
	Sport			86,8%		...
Beleuchtung (bei Dunkelheit)				73,6%		...
Fußgänger (2020)						
Anhaltebereitschaft gegenüber Fußgängern an ungeregelten Schutzwegen				88,9%		...
Sichtbarkeit von Fußgängern in der dunklen Jahreszeit *	Kind			74,6%		...
	Andere			31,7%		...
Nebentätigkeit / Ablenkung (2020)						
Als Pkw-Lenker				8,2%		...
Als Fahrrad-Lenker				1,8%		...
Als Fußgänger (am Schutzweg)				13,4%		...

Grenzwerte „Beobachtetes Verhalten“ – Bewertungssystem: 0-50% ; 50,1-70% ; 70,1-85% ; 85,1-95% ; 95,1-100%

Trend (Veränderung der Bewertung, vor 10 Jahren im Vergleich zu heute): Verbesserung, Verschlechterung, keine Veränderung

„...“: keine langjährige statistische Erfassung

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

KOMMENTARE ZU DEN SICHERHEITSINDIKATOREN

- Seit 2018 konnten die **Geschwindigkeiten** von rd. 40 Mio. Kfz österreichweit an 573 Stellen gemessen werden. Dabei handelt es sich um Straßenstellen mit maximal einer Fahrspur je Richtung, an denen die Lenker der Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit frei wählen können (z.B. keine Kurven, kein Stau). Generell ist festzustellen, dass eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Ortsgebiet von 71% der Lenker nicht eingehalten wird. Tempo 50 wird von 45% der Lenker nicht eingehalten. Im Freiland fahren bei einem Geschwindigkeitslimit von 80 km/h 28% und bei 100 km/h 16% der Lenker zu schnell. Im Jahr 2020 wurden auch an 15 Stellen im Autobahnnetz mit einem gesetzlichen Tempolimit von 130 km/h Messungen der Pkw-Geschwindigkeiten vorgenommen. Hierbei wurde eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 122 km/h, jedoch auch eine Überschreiterquote der frei und ungehindert fahrenden Pkw von rd. 21% festgestellt.
- Die **Gurtanlegequoten** von Lenkern (97%) und Beifahrern (98%) befinden sich generell auf einem sehr hohen Niveau. Erwachsene Mitfahrer auf den Rücksitzen weisen jedoch eine etwas geringere Sicherungsquote von 95% auf.
- Im Wesentlichen tragen alle Motorrad- und Mopedfahrer einen **Helm**. Im Gegensatz zur hohen Helmtragequote ist die Nutzung angemessener (**Schutz-)Bekleidung** aber verbesserungswürdig. Da Motorräder bzw. Mopeds & Roller zumeist einem jeweils anderen Fahrzweck dienen, wurden für diese zwei Fahrzeugtypen verschiedene Anforderungen definiert: Motorradlenker sollten mit einem Helm, Handschuhen, Motorradstiefeln und Motorradbekleidung (Textil oder Leder) für Beine und Oberkörper ausgestattet sein. Benutzer von Mopeds & Rollern sollten zumindest einen Helm, festes Schuhwerk und lange Bein- und Oberkörperbekleidung tragen. Dennoch zeigen die Erhebungsergebnisse speziell im Ortsgebiet eine erschreckend geringe Tragequote (39%). Moped- und Rolleraufassen zeigen darüber hinaus auch auf Freilandstraßen durch den Verzicht auf Schutzausrüstung ein geringes Sicherheitsbewusstsein (nur 51% tragen Schutzkleidung).
- Die **Radhelmtragequote** bei Kindern ist in den letzten Jahren gestiegen. Trotz gesetzlicher Radhelmpflicht für Kinder bis zum 12. Lebensjahr fährt aber noch immer jedes 5. Kind ohne Helm. Während 4 von 5 Sportlern beim Radfahren einen Helm tragen, tragen im Alltagsverkehr nur 28% und im Freizeitverkehr nur 33% der erwachsenen Radfahrer einen Helm.
- Die **Sichtbarkeit von Fußgängern in der dunklen Jahreszeit** ist besonders an Querungspunkten mit dem motorisierten Individualverkehr von Relevanz. Obwohl sich die Sichtbarkeit von Fußgängern im Laufe der letzten Jahre leicht verbessert hat, sind noch immer jedes vierte Kind und 2 von 3 Erwachsenen bei Dunkelheit schlecht sichtbar zu Fuß unterwegs. Speziell Kinder tragen vergleichsweise oft Reflektoren bzw. gut sichtbare Kleidung. Allgemein kann angemerkt werden, dass die Sichtbarkeit mit dem Alter der Fußgänger abnimmt, d.h., je älter die Personen, desto schlechter sichtbar sind sie.
- Da **Ablenkung** die häufigste Ursache von Verkehrsunfällen im Schnitt der letzten 5 Jahre darstellt, werden im Rahmen der meisten Beobachtungen Ablenkung bzw. Nebentätigkeiten miterhoben. Zu diesen Nebentätigkeiten zählen: Telefonieren (ohne Freisprecheinrichtung), Lesen oder Schreiben von Textnachrichten, Essen & Trinken, Rauchen und sonstige ablenkende Aktivitäten am Steuer (physische Interaktionen wie z.B. Navi-Bedienung). Die KfV-Beobachtungen zeigen: Mehr als jeder 7. Fußgänger, jeder 12. Pkw-Lenker und jeder 56. Radfahrer sind im Straßenverkehr abgelenkt unterwegs.

EINSTELLUNGEN, MEINUNGEN & SELBST BERICHTETES VERHALTEN

	Wert Ö (2018)	ESRA20 ¹ (2018)	
Akzeptanz von Maßnahmen			
Helmpflicht für alle Radfahrer	58%	68%	☹️
Alkoholwegfahrsperre für Wiederholungstäter	72%	79%	☹️
0,0 ‰ für Fahranfänger	83%	80%	😊
0,0 ‰ für alle	51%	67%	☹️
Fußgänger müssen reflektierende Westen tragen	57%	57%	😐
Radfahrer müssen reflektierende Westen tragen	78%	85%	☹️
Verbot von Kopfhörern für Fußgänger	49%	42%	😊
Verbot von Kopfhörern für Radfahrer	66%	67%	😐
Verhalten Autofahrer (in den letzten 30 Tagen) gemäß eigenen Aussagen			
Während der Fahrt nie mit dem Handy in der Hand telefoniert	64%	71%	☹️
Während der Fahrt nie SMS/E-Mail/Social Media gelesen	66%	76%	☹️
Nie gefahren nach Konsum von Alkohol	70%	80%	☹️
Nie gefahren über dem Limit von 0,5 ‰	85%	87%	😐
Nie schneller als erlaubt gefahren (Ortsgebiet)	29%	44%	☹️
Nie schneller als erlaubt gefahren (Freiland)	18%	33%	☹️
Nie schneller als erlaubt gefahren (Autobahn/Schnellstraße)	23%	39%	☹️
Nie ohne Sicherheitsgurt gefahren	80%	83%	☹️
Nie Kinder ohne geeignetes Rückhaltesystem transportiert	85%	85%	😐
Nie zu müde gefahren	69%	80%	☹️
Verhalten Fahrradfahrer (in den letzten 30 Tagen) gemäß eigenen Aussagen			
Nie ohne Helm gefahren	31%	31%	😐
Während der Fahrt nie Musik über Kopfhörer gehört	79%	71%	😊
Während der Fahrt nie SMS/E-Mail/Social Media gelesen	86%	81%	😊
Nie auf der Straße neben dem Radweg gefahren	64%	61%	😊
Persönliche Akzeptanz von Verhaltensweisen (Autofahrer)			
Außerhalb von Ortschaften (außer Autobahnen) die erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschreiten	22%	11%	☹️
Innerhalb von Ortschaften die erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschreiten	11%	5%	☹️
Während der Fahrt ein Telefonat mit einem Mobiltelefon ohne Freisprechanlage führen	7%	4%	☹️
Fahren, wenn man die gesetzlich geregelte Obergrenze für Alkohol am Steuer überschritten hat	3%	2%	😐
Fahren ohne Gurt	6%	4%	😐
Fahren, wenn man so müde ist, dass man Mühe hat, die Augen offen zu halten	3%	2%	😐

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

¹ ESRA stand zunächst als Kurzform für „European Survey of Road Users' Safety Attitudes“. Aufgrund der Ausweitung der Studie über Europa hinaus bedeutet ESRA nunmehr seit 2017 „E-Survey (Electronic Survey)“ statt „European Survey“. 2015/2016 nahmen 20 europäische Länder an der ersten Welle der Befragung teil. Im Dezember 2018 wurde die zweite Welle im Rahmen von ESRA erhoben. Die hier dargestellten Ergebnisse beziehen sich ausschließlich auf den Durchschnittswert von 20 europäischen Ländern in der Stichprobe 2018 (ESRA20).

KOMMENTARE ZU EINSTELLUNGEN, MEINUNGEN & SELBST BERICHTETEM VERHALTEN

- Bezüglich der jeweiligen **Akzeptanz von Sicherheitsmaßnahmen**, die in der ESRA-Studie 2018 näher beleuchtet wurde, liegt Österreichs Zustimmung höher als der ESRA20-Durchschnitt in puncto 0,0 Promille für Fahranfänger (82% Akzeptanz) und bei der Befürwortung eines Verbots von Kopfhörern für Fußgänger (49%). Bei der Beurteilung aller anderen Maßnahmen hinkt Österreich in Sachen Sicherheitsorientierung hinterher, insbesondere bei der Befürwortung von Alkoholwegfahrsperrern für Wiederholungstäter (72% Ö vs. 79% ESRA20) und der Helmpflicht für alle Radfahrer (58% Ö vs. 68% ESRA20).
- Auch beim **selbst berichteten Verhalten** im Straßenverkehr kann Österreich im Vergleich zum ESRA20-Durchschnitt nicht glänzen: Geschwindigkeitsüberschreitungen, Fahren nach dem Konsum von Alkohol und Handynutzung am Steuer werden im ESRA20-Durchschnitt in geringerem Ausmaß berichtet als in Österreich. Bei der Verwendung geeigneter Rückhaltesysteme für Kinder und beim Fahren über dem Alkohollimit von 0,5 ‰ liegt Österreich im europäischen Durchschnitt.
- Musikhören mit Kopfhörern, Schreiben von SMS/E-Mails bzw. Checken von Social Media während der Fahrt sowie Radfahren auf der Straße neben dem Radweg – diese riskanten bzw. gesetzeswidrigen Gewohnheiten werden von österreichischen **Radfahrern** weniger häufig praktiziert als im ESRA20-Durchschnitt.
- Österreich liegt bezüglich der **persönlichen Akzeptanz** von Schnellfahren im Bereich der Spitzenreiter: Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit treffen bei Österreichs Autofahrern auf eine markant höhere Akzeptanz als im ESRA20-Durchschnitt, ebenso das Telefonieren ohne Freisprechanlage während der Fahrt. Für Verhaltensweisen wie Fahren ohne Gurt, bei Müdigkeit oder über dem zulässigen Alkohollimit findet sich in Österreich wie auch in den anderen europäischen Vergleichsländern allerdings nur geringe Akzeptanz.



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

www.kfv.at

Medieninhaber und Herausgeber: Kuratorium für Verkehrssicherheit

Verlagsort: Wien

Redaktion: Dipl.-Ing. Klaus Robatsch, Dipl.-Ing. Florian Schneider

Grafik: KFV

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

SAFETY FIRST!