

SAFETY FIRST!

# VERKEHRS- SICHERHEITS- REPORT

---

SICHERHEITSNIVEAU UND TRENDS  
IM STRASSENVERKEHR  
ÖSTERREICH 2022

MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)  
Schleiergasse 18, A-1100 Wien  
[www.kfv.at](http://www.kfv.at)

# UNFALLGESCHEHEN

Unfallgeschehen	Schwerverletzte und Getötete (2021)	Veränderung	
		kurzfristig	mittelfristig *
Gesamt	7.307	↓	↓
<b>Art der Verkehrsteilnahme</b>			
Fußgänger	672	↓	↓
Fahrrad	2.324	↑	↑
Moped	618	↘	↓
Motorrad	1.383	↓	↓
Pkw	1.954	↓	↓
Andere	356	↓	↓
<b>Alter</b>			
0-14 Kinder	262	↓	↓
15-24 Jugendliche	1.428	↘	↓
25-64 Erwachsene	4.133	↓	↓
65+ Senioren	1.484	↓	↓
<b>Bundesland</b>			
Burgenland	192	↓	↓
Kärnten	668	↑	↘
Niederösterreich	1.582	↓	↓
Oberösterreich	1.331	↓	↓
Salzburg	544	↓	↓
Steiermark	1.240	↘	↘
Tirol	892	↓	↓
Vorarlberg	341	↓	↓
Wien	517	↓	↓
<b>Gebiet</b>			
Ortsgebiet ohne Autobahn	3.686	↓	↓
Freiland ohne Autobahn	3.244	↓	↓
Autobahn/Schnellstraße	377	↓	↓
<b>Unfalltypen</b>			
Alleinunfälle	2.937	↘	↘
Im Begegnungsverkehr	900	↓	↓
Im Richtungsverkehr	852	↓	↓
Kreuzungsunfall	1.406	↓	↓
Andere	1.212	↓	↓
<b>Ursachen (Top 3)</b>			
Unachtsamkeit/Ablenkung	2.285	↓	↓
Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung	1.591	↑	↘
Nichtangepasste Geschwindigkeit	1.310	↘	↓
<b>Alkohol</b>			
Alkoholunfall	595	↘	↓

Veränderung: ↑ Zunahme, ↓ Abnahme oder ↘ keine Veränderung

Kurzfristig: durchschnittliche Veränderung 2019-2021, berechnet mittels geometrischen Mittels, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

















































Mittelfristig: durchschnittliche Veränderung 2012-2021, berechnet mittels geometrischen Mittels, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr






\* 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 2021 (362) ist die zweitniedrigste seit Beginn der Aufzeichnungen. Gegenüber dem Pandemiejahr 2020 (344 getötete) ist der Wert der Getötetenzahl leicht angestiegen. Diese Zahlen lassen sich u. a. durch das coronabedingt veränderte Mobilitätsverhalten erklären.
- Im **internationalen Vergleich** der europäischen Staaten befindet sich Österreich weiterhin im Mittelfeld. Österreich liegt im Vergleich (2021) mit 40,3 im Straßenverkehr Getöteten Menschen pro 1 Mio. Einwohner unter dem EU-Durchschnitt von 44,6 – und somit auf **Platz 14 im europäischen Ranking** (Quelle: ETSC, 16th Annual PIN Report 2022). Allerdings weisen die Schweiz mit 23,1 und Deutschland mit 30,9 Getöteten pro 1 Mio. Einwohner wesentlich geringere Werte auf als Österreich.
- **Beinahe jede Stunde** wird eine Person im österreichischen Straßenverkehr schwer verletzt. **Täglich** stirbt ein Mensch auf Österreichs Straßen.
- Die Zahl der schwer verletzten **Radfahrer** war noch nie höher als in den Pandemie Jahren 2020 und 2021. 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). 22 von 48 getöteten Radfahrern waren im Jahr 2021 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 30%, jener der nicht angegurteten schwer verletzten Personen an allen schwer verletzten Pkw-Insassen rund 9%.
- Im Jahr 2021 verunglückten 6 Kinder im **Alter von 0-14 Jahren** tödlich, im Vergleich dazu waren es im Jahr 2019 16 getötete Kinder (2020 wurden 2 Kinder getötet). Die Effekte durch restriktive Lockdownregelungen nehmen ab.
- Beim Vergleich der **Bundesländer** ist kein regionaler Schwerpunkt in Sachen Unfallgeschehen zu erkennen. In der kurzfristigen Betrachtung der Entwicklung seit 2019 zeigt sich in Kärnten ein Anstieg der bei Verkehrsunfällen schwer verletzten und getöteten Personen. Die übrigen Bundesländer zeigen einen Zahlenrückgang, lediglich in der Steiermark 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 2019 als auch in der mittelfristigen Betrachtung seit 2012 eine sinkende Tendenz auf. Rund 52% aller schweren Unfälle ereignen sich in Ortsgebieten, 43% aller schweren Unfälle ereignen sich auf Freilandstraßen.
- Bei der Unfallursache „**Vorrangverletzung, Rotlichtmissachtung**“ ist ein starker Anstieg festzustellen. Während die schweren Unfälle aufgrund von **Unachtsamkeit/Ablenkung** einen sinkenden Anteil aufweisen, ist bei der Unfallursache „**Nicht angepasste Geschwindigkeit**“ im Jahr 2021 ein gleichbleibender Anteil erkennbar.
- Die Anzahl der schweren Unfälle unter **Alkoholeinfluss** zeigt keine Veränderung in der kurzfristigen Betrachtung. Im Vergleich mit dem Jahr 2020 ist jedoch ein Anstieg der schweren Unfallereignisse zu verzeichnen.

# SICHERHEITSINDIKATOREN

		Beobachtetes Verhalten			heute	Trend		
<b>Pkw</b>								
Geschwindigkeit (2021)	Ortsgebiet		Durchschnitts- geschwindigkeit (v50)	34,7 km/h	Einhaltung Tempolimit	22,4%		
				50,3 km/h		54,6%		
		69,1 km/h		50,8%				
		75,0 km/h		70,9%				
	Freiland			84,9 km/h		87,7%		
Sicherung (2021)	Position	Lenker		93,8%				
		Beifahrer		96,4%				
		Rücksitz		84,8%				
		Kinder		98,8%				
	Gebiet (ohne Kinder)	Ortsgebiet		92,9%				
		Freiland		95,4%				
		Autobahn/Schnellstraße		95,2%				
Reifen (2021)	Sommerreifen		74,2%		...			
	Winterreifen		81,0%		...			
<b>Motorrad (2021)</b>								
Helm				99,9%		...		
Schutzkleidung	Ortsgebiet			23,3%		...		
	Freiland			66,6%		...		
<b>Moped &amp; Roller (2021)</b>								
Helm				99,7%		...		
(Schutz-)Kleidung	Ortsgebiet			61,2%		...		
	Freiland			67,2%		...		
<b>Fahrrad (2021)</b>								
Helm	Kind			87,3%				
	Alltag			27,2%				
	Freizeit			34,5%				
	Sport			89,5%		...		
Beleuchtung (bei Dunkelheit)				67,8%		...		
<b>Fußgänger (2021)</b>								
Anhaltebereitschaft gegenüber Fußgängern an unregulierten Schutzwegen				88,9%		...		
Sichtbarkeit von Fußgängern in der dunklen Jahreszeit *	Kind			77,3%		...		
	Andere			45,6%		...		
<b>Nebentätigkeit / Ablenkung (2021)</b>								
Als Pkw-Lenker				9,2%		...		
Als Fahrrad-Lenker				1,6%		...		
Als Fußgänger (am Schutzweg)				20,5%		...		

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

- 2021 konnten die **Geschwindigkeiten** von rd. 40 Mio. Kfz österreichweit an 240 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 78% der Lenker nicht eingehalten wird. Tempo 50 wird von 45% der Lenker nicht eingehalten. Im Freiland fahren bei einem Geschwindigkeitslimit von 80 km/h 29% und bei 100 km/h 12% der Lenker zu schnell. Im Jahr 2021 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 121 km/h, jedoch auch eine Überschreiterquote der frei und ungehindert fahrenden Pkw von rd. 19% festgestellt.
- Die **Gurtanlegequoten** von Lenkern (94%) und Beifahrern (96%) befinden sich generell auf einem sehr hohen Niveau. Mitfahrer auf den Rücksitzen (ohne Kinder) weisen jedoch eine geringere Sicherungsquote von 85% 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. Mit nur 23% ist die Nutzung adäquater Schutzbekleidung im Ortsgebiet erschreckend gering. Benutzer von Mopeds & Rollern sollten zumindest einen Helm, festes Schuhwerk und lange Bein- und Oberkörperbekleidung tragen. Dennoch zeigen die Erhebungsergebnisse speziell im Ortsgebiet eine geringe Tragequote (61%). Alle Nutzer einspuriger Kraftfahrzeuge zeigen darüber hinaus auch auf Freilandstraßen durch den Verzicht auf Schutzausrüstung ein geringes Sicherheitsbewusstsein (nur 67% tragen Schutzkleidung).
- Die **Radhelmtragequote** bei Kindern ist in den letzten Jahren gestiegen. Trotz gesetzlicher Radhelmpflicht für Kinder bis zum 12. Lebensjahr fahren aber noch immer 13% der Kinder ohne Helm. Während 9 von 10 Sportlern beim Radfahren einen Helm tragen, tragen im Alltagsverkehr nur 27% und im Freizeitverkehr nur 35% der erwachsenen Radfahrer einen Helm.
- Die **Sichtbarkeit von Fußgängern in der dunklen Jahreszeit** ist besonders an Querungspunkten mit dem motorisierten Individualverkehr von Relevanz. 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. Obwohl sich die Sichtbarkeit von Fußgängern im Laufe der letzten Jahre leicht verbessert hat, sind noch immer jedes vierte Kind und mehr als die Hälfte der Erwachsenen bei Dunkelheit schlecht sichtbar zu Fuß unterwegs.
- 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 5. Fußgänger, jeder 11. Pkw-Lenker und jeder 63. Radfahrer sind im Straßenverkehr abgelenkt unterwegs.

# EINSTELLUNGEN, MEINUNGEN & SELBST BERICHTETES VERHALTEN

	Wert Ö (2018)	ESRA20 <sup>1</sup> (2018)	
<b>Akzeptanz von Maßnahmen</b>			
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%	😐
<b>Verhalten Autofahrer (in den letzten 30 Tagen) gemäß eigenen Aussagen</b>			
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%	☹️
<b>Verhalten Fahrradfahrer (in den letzten 30 Tagen) gemäß eigenen Aussagen</b>			
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%	😊
<b>Persönliche Akzeptanz von Verhaltensweisen (Autofahrer)</b>			
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

<sup>1</sup> 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 Alkoholverkehrssperren 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](mailto:kfv@kfv.at)

[www.kfv.at](http://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!**