

SAFETY FIRST!

# VERKEHRS- SICHERHEITS- REPORT

---

SICHERHEITSNIVEAU UND TRENDS  
IM STRASSENVERKEHR  
ÖSTERREICH 2023

MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

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

# UNFALLGESCHEHEN

Unfallgeschehen	Schwerverletzte und Getötete (2022)	Veränderung	
		kurzfristig	mittelfristig *
Gesamt	7.628	↘	↘
<b>Art der Verkehrsteilnahme</b>			
Fußgänger	768	↘	↘
Fahrrad	2.526	↗	↗
Moped	488	↘	↘
Motorrad	1.371	↘	↘
Pkw	2.067	↘	↘
Andere	408	↗	↘
<b>Alter</b>			
0-14 Kinder	318	↗	↘
15-24 Jugendliche	1.317	↘	↘
25-64 Erwachsene	4.346	↘	↘
65+ Senioren	1.646	↘	↘
<b>Bundesland</b>			
Burgenland	278	↗	↗
Kärnten	587	↘	↘
Niederösterreich	1.486	↘	↘
Oberösterreich	1.400	↘	↘
Salzburg	617	↘	↘
Steiermark	1.233	↘	↘
Tirol	1.001	↘	↘
Vorarlberg	393	↘	↘
Wien	633	↘	↘
<b>Gebiet</b>			
Ortsgebiet ohne Autobahn	3.943	↘	↘
Freiland ohne Autobahn	3.288	↘	↘
Autobahn/Schnellstraße	397	↘	↘
<b>Unfalltypen</b>			
Alleinunfälle	3.190	↗	↗
Im Begegnungsverkehr	883	↘	↘
Im Richtungsverkehr	800	↘	↘
Kreuzungsunfall	1.450	↘	↘
Andere	1.305	↘	↘
<b>Ursachen (Top 3)</b>			
Unachtsamkeit/Ablenkung	2.430	↘	↘
Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung	1.607	↘	↘
Nichtangepasste Geschwindigkeit	1.333	↘	↘
<b>Alkohol</b>			
Alkoholunfall	684	↘	↘

Veränderung: ↗ Zunahme, ↘ Abnahme oder ↘ keine Veränderung

Kurzfristig: durchschnittliche Veränderung 2020-2022, berechnet mittels geometrischen Mittels, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

Mittelfristig: durchschnittliche Veränderung 2013-2022, berechnet mittels geometrischen Mittels, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

# KOMMENTARE ZUM UNFALLGESCHEHEN

- Die Zahl der österreichweit im Straßenverkehr **getöteten Menschen** im Jahr 2022 (370) ist die drittniedrigste seit Beginn der Aufzeichnungen. Gegenüber den Pandemie Jahren 2020 und 2021 (344 / 362 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 (2022) mit 41 im Straßenverkehr getöteten Menschen pro 1 Mio. Einwohner\*innen unter dem EU-Durchschnitt von 46 – und somit auf **Platz 14 im europäischen Ranking** (Quelle: ETSC, 17th Annual PIN Report 2023). Allerdings weisen die Schweiz mit 28 und Deutschland mit 33 Getöteten pro 1 Mio. Einwohner\*innen 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 **Radfahrenden** war noch nie höher als in den Pandemie Jahren 2020 bis 2022. Ein Viertel aller schwer verletzten Radfahrer\*innen sind Menschen 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 40 getöteten Radfahrer\*innen waren im Jahr 2022 E-Bike-Lenkende. Vier getötete Personen waren mit einem E-Scooter unterwegs.
- Die Kategorien **Fußgänger\*innen** sowie **Pkw-Fahrende und Pkw-Mitfahrende** zeigen insgesamt eine erfreulich rückläufige Entwicklung der Anzahl der schwer verletzten und getöteten Personen auf. Thema Gurt: Obwohl aktuell „nur“ 2 % der Pkw-Insass\*innen nicht angegurtet unterwegs sind, beträgt der Anteil der nicht angegurteten getöteten Personen an allen getöteten Pkw-Insass\*innen rund 30 %, jener der nicht angegurteten schwer verletzten Personen an allen schwer verletzten Pkw-Insass\*innen rund 12 %.
- Im Jahr 2022 verunglückten 13 Kinder im **Alter von 0-14 Jahren** tödlich, im Vergleich dazu waren es im Jahr 2021 6 getötete Kinder (2020 wurden 2 Kinder getötet). Die Effekte durch Lockdown-regelungen nehmen ab.
- Beim Vergleich der **Bundesländer** ist kein regionaler Schwerpunkt in Sachen Unfallgeschehen zu erkennen. In der kurz- und mittelfristigen Betrachtung der Entwicklung seit 2012 zeigt sich im Burgenland ein Anstieg der bei Verkehrsunfällen schwer verletzten und getöteten Personen. Die übrigen Bundesländer zeigen gleichbleibende Tendenz, lediglich in Niederösterreich ist in der kurzfristigen Entwicklung seit 2020 eine abnehmende Tendenz zu verzeichnen.
- Die Zahlen schwer verletzter und getöteter Personen im **Ortsgebiet**, im **Freiland** und auf **Autobahnen und Schnellstraßen** weisen sowohl in der kurzfristigen Betrachtung seit 2020 als auch in der mittelfristigen Betrachtung seit 2012 keine maßgebliche Veränderung auf. Rund 54 % aller schweren Unfälle ereignen sich in Ortsgebieten, 42 % aller schweren Unfälle ereignen sich auf Freilandstraßen und 4 % auf Autobahnen und Schnellstraßen.
- Bei den **Alleinunfällen** ist ein starker Anstieg festzustellen, während die anderen Unfalltypen in der kurz- und mittelfristigen Betrachtung eine sinkende bzw. gleichbleibende Tendenz zeigen.

# SICHERHEITSINDIKATOREN

		Beobachtetes Verhalten			heute	Trend		
<b>Pkw</b>								
Geschwindigkeit (2022)	Ortsgebiet		Durchschnitts- geschwindigkeit (v50)	34,1 km/h	Einhaltung Tempolimit	28,2%		
				50,3 km/h		50,9%		
		69,2 km/h		54,5%				
	Freiland			74,5 km/h		74,0%		
				83,9 km/h		88,8%		
Sicherung (2022)	Position	Lenkende		96,0%				
		Beifahrer*innen		98,2%				
		Rücksitz		95,5%				
		Kinder		99,4%				
	Gebiet (ohne Kinder)	Ortsgebiet		96,4%				
		Freiland		96,3%				
		Autobahn/Schnellstraße		96,7%				
Reifen (2022)	Sommerreifen		76,5%		...			
	Winterreifen		79,8%		...			
<b>Motorrad (2022)</b>								
Helm				100,0%		...		
Schutzkleidung	Ortsgebiet			18,4%		...		
	Freiland			67,9%		...		
<b>Moped &amp; Roller (2022)</b>								
Helm				99,6%		...		
(Schutz-)Kleidung	Ortsgebiet			16,0%		...		
	Freiland			63,3%		...		
<b>Fahrrad (2022)</b>								
Helm	Kind			88,4%				
	Alltag			36,6%				
	Freizeit			39,5%				
	Sport			90,1%		...		
Beleuchtung (bei Dunkelheit)				73,2%		...		
<b>zu Fuß Gehende (2022)</b>								
Anhaltebereitschaft gegenüber zu Fuß Gehenden an ungeregelten Schutzwegen				92,9%		...		
Sichtbarkeit von zu Fuß Gehenden in der dunklen Jahreszeit *	Kind			74,3%		...		
	Andere			34,4%		...		
<b>Nebentätigkeit / Ablenkung (2022)</b>								
Als Pkw-Lenkende				7,7%		...		
Als Fahrrad-Lenkende				1,4%		...		
Als zu Fuß Gehende (am Schutzweg)				31,0%		...		

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

- 2022 konnten die **Geschwindigkeiten** von rund 23 Mio. Kfz österreichweit an 230 Stellen gemessen werden. Dabei handelt es sich um Straßenstellen mit maximal einer Fahrspur je Richtung, an denen die Lenkenden 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 72 % der Pkw-Lenkenden nicht eingehalten wird. Tempo 50 wird von rund der Hälfte der Lenker\*innen nicht eingehalten. Im Freiland fahren bei einem Geschwindigkeitslimit von 80 km/h 25 % und bei 100 km/h rund 13 % der Pkw-Lenkenden zu schnell. Im Jahr 2022 wurden auch an 15 Stellen im Autobahnnetz mit einem gesetzlichen Tempolimit von 130 km/h Messungen der Pkw-Geschwindigkeiten vorgenommen. Hierbei wurde eine Durchschnittsgeschwindigkeit (v50) von 120,2 km/h, jedoch auch eine Überschreitsquote der frei und ungehindert fahrenden Pkw von rund 20 % festgestellt.
- Die **Gurtanlagequoten** von Lenkenden (96 %) und Beifahrenden (98 %) befinden sich generell auf einem sehr hohen Niveau. Mitfahrende auf den Rücksitzen (ohne Kinder) weisen in diesem Jahr eine ähnlich hohe Sicherungsquote wie die Lenker\*innen auf. Kinder sind zu über 99 % gesichert.
- Im Wesentlichen tragen alle Motorrad- und Mopedfahrenden 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: Motorradlenkende sollten mit einem Helm, Handschuhen, Motorradstiefeln und Motorradbekleidung (Textil oder Leder) für Beine und Oberkörper ausgestattet sein. Mit nur rund 18 % ist die Nutzung adäquater Schutzbekleidung im Ortsgebiet erschreckend gering. Benutzer\*innen 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 (16 %). Alle Nutzenden einspuriger Kraftfahrzeuge zeigen darüber hinaus auch auf Freilandstraßen durch den Verzicht auf Schutzausrüstung geringes Sicherheitsbewusstsein (Beispiel: Nur 68 % der Motorradfahrer\*innen 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 12 % der Kinder ohne Helm. Während 9 von 10 Sportler\*innen beim Radfahren einen Helm tragen, tragen im Alltagsverkehr nur 37 % und im Freizeitverkehr nur 40 % der erwachsenen Radfahrer\*innen 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\*innen abnimmt, d.h., je älter die Personen, desto schlechter sichtbar sind sie. Obwohl sich die Sichtbarkeit von Fußgänger\*innen im Laufe der letzten Jahre leicht verbessert hat, sind noch immer jedes vierte Kind und fast 2/3 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 jede\*r 3. Fußgänger\*in, jede\*r 13. Pkw-Lenkende und jede\*r 70. Radfahrende 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 Radfahrende	58%	68%	☹️
Alkoholfahrtsperrung für Wiederholungstäter*innen	72%	79%	☹️
0,0 ‰ für Fahranfänger*innen	83%	80%	😊
0,0 ‰ für alle	51%	67%	☹️
zu Fuß gehende müssen reflektierende Westen tragen	57%	57%	😐
Radfahrende müssen reflektierende Westen tragen	78%	85%	☹️
Verbot von Kopfhörern für zu Fuß Gehende	49%	42%	😊
Verbot von Kopfhörern für Radfahrende	66%	67%	😐
<b>Verhalten Autofahrende (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 Fahrradfahrende (in den letzten 30 Tagen) gem. 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 (Autofahrende)</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\*innen (82 % Akzeptanz) und bei der Befürwortung eines Verbots von Kopfhörern für Fußgänger\*innen (49 %). Bei der Beurteilung aller anderen Maßnahmen hinkt Österreich in Sachen Sicherheitsorientierung hinterher, insbesondere bei der Befürwortung von Alkoholfahrtsperrungen für Wiederholungstäter (72 % Ö vs. 79 % ESRA20) und der Helmpflicht für alle Radfahrende (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 **Radfahrenden** 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 Autofahrenden 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!**