

VERKEHRS- SICHERHEITS- REPORT

SICHERHEITSNIVEAU UND TRENDS
IM STRASSENVERKEHR
ÖSTERREICH 2024

MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Schleiergasse 18, A-1100 Wien

www.kfv.at

UNFALLGESCHEHEN

Unfallgeschehen	Schwerverletzte und Getötete (2023)	Veränderung	
		kurzfristig	mittelfristig
Gesamt	7.593	↗	↘
Art der Verkehrsteilnahme			
zu Fuß Gehende	733	↗	↘
Fahrrad	2.512	↗	↗
Moped	496	↘	↘
Motorrad	1.517	↗	↘
Pkw	1.937	↗	↘
Andere	398	↗	↘
Alter			
0-14 Kinder	276	↗	↘
15-24 Jugendliche	1.351	↗	↘
25-64 Erwachsene	4.360	↘	↘
65+ Senioren	1.606	↗	↘
Bundesland			
Burgenland	239	↗	↘
Kärnten	537	↘	↘
Niederösterreich	1.605	↗	↘
Oberösterreich	1.347	↗	↘
Salzburg	625	↗	↘
Steiermark	1.342	↗	↗
Tirol	972	↗	↘
Vorarlberg	355	↘	↘
Wien	571	↗	↘
Gebiet			
Ortsgebiet ohne Autobahn	3.833	↗	↘
Freiland ohne Autobahn	3.346	↘	↘
Autobahn/Schnellstraße	414	↗	↘
Unfalltypen			
Alleinunfälle	3.202	↗	↘
Im Begegnungsverkehr	991	↗	↘
Im Richtungsverkehr	829	↗	↘
Kreuzungsunfall	1.306	↘	↘
Andere	1.265	↗	↘
Ursachen (Top 3)			
Unachtsamkeit/Ablenkung	2.502	↗	↘
Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung	1.445	↘	↘
Nichtangepasste Geschwindigkeit	1.309	↘	↘
Alkohol			
Alkoholunfall	655	↗	↘

Veränderung: ↗ Zunahme, ↘ Abnahme oder ↘ keine Veränderung

Kurzfristig: durchschnittliche Veränderung 2021-2023, berechnet mittels geometrischen Mittels, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr
Mittelfristig: durchschnittliche Veränderung 2014-2023, berechnet mittels geometrischen Mittels, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

KOMMENTARE ZUM UNFALLGESCHEHEN

- Im Jahr 2023 wurden **402 Personen** im österreichischen Straßenverkehr getötet. Dies bedeutet, dass die **Getötetenzahlen**, nach den niedrigen Werten in den Pandemie Jahren, wieder leicht, aber stetig, ansteigen. Die Zahl der getöteten Menschen ist im Jahr 2023 in allen **Altersgruppen** angestiegen, mit Ausnahme der Altersgruppe der Kinder von 0 bis 14 Jahren, in der erfreulicherweise die getöteten Kinder rückläufig waren.
- **Beinahe jede Stunde** wird eine Person im österreichischen Straßenverkehr schwer verletzt. **Täglich** stirbt ein Mensch auf Österreichs Straßen.
- Auffällig sind die hohen aktuellen Zuwächse an getöteten und schwer verletzten **Motorradfahrenden**. Im Jahr 2023 verunglückten 82 Motorradfahrende tödlich und 1.435 verletzten sich schwer. Gegenüber dem Jahr 2022 bedeutet dies bei den Getöteten ein Anstieg von 49% und bei den schwer Verletzten von 9%.
- Im Jahr 2023 verunglückten 45 **Fahrradfahrende** tödlich. Diese teilen sich, bis auf einen getöteten jugendlichen Fahrradfahrenden, auf die beiden Altersgruppen der Erwachsenen im Alter zwischen 25-64 Jahren (23 Getötete) und der Senioren im Alter von 65+ Jahren (21 Getötete) auf. Bei der Altersklasse der Erwachsenen stiegen die getöteten Fahrradfahrenden im Jahr 2023 um zirka 44% gegenüber dem Vorjahr an.
- Betrachtet man im Jahr 2023 die getöteten Menschen im Straßenverkehr absolut nach den **Bundesländern**, so zeigt sich, dass die Bundesländer Niederösterreich (100 Getötete), Steiermark (81 Getötete) und Oberösterreich (75 Getötete) die am häufigsten getöteten Menschen aufweisen. Relativ, nach der Einwohnergröße (Getötete/100.000 Einwohner), zeigt sich ein komplett anderes Bild. Hier liegt das kleinste Bundesland Burgenland mit 6,97 Getöteten/100.000 Einwohner an erster Stelle, gefolgt von der Steiermark mit 6,40 Getöteten/100.000 Einwohner und Salzburg mit 6,16 Getötete/100.000 Einwohner.
- Folgeschwere Unfälle mit getöteten und schwer verletzten Menschen waren im Jahr 2023 im **Ortsgebiet** gegenüber 2022 rückläufig. Diese nahmen dafür im **Freiland** und auf **Autobahn/Schnellstraße** zu. Auf Autobahn/Schnellstraße wurden 2023 49 Menschen getötet; das ist ein Plus von 44% gegenüber 2022.
- Die höchsten Zuwächse an Getöteten nach **Unfalltyp** zeigen sich mit einem Plus von 47% im Begegnungsverkehr und mit einem Plus von 39% im Richtungsverkehr (jeweils gegenüber 2022).
- Die Zahl der getöteten und schwer verletzten Menschen, deren Ursache die **Unachtsamkeit/Ablenkung** ist, ist seit dem Coronajahr 2020 wieder von Jahr zu Jahr am Zunehmen.
- Bei den **Alkoholunfällen** ist kurzfristig und mittelfristig ein Anstieg zu verzeichnen, wobei der kurzfristige Anstieg deutlich höher ausfällt.

SICHERHEITSINDIKATOREN

		Beobachtetes Verhalten		heute	Trend	
Pkw						
Geschwindigkeit (2023)	Ortsgebiet		34,1 km/h	28,3%		
			49,4 km/h	56,1%		
	Freiland		69,2 km/h	55,9%		
			74,5 km/h	74,5%		
			83,1 km/h	88,8%		
		Durchschnitts- geschwindigkeit (v50)		Einhaltung Tempolimit		
Sicherung (2023)	Position	Lenkende		94,7%		
		Beifahrer*innen		97,8%		
		Rücksitz		87,9%		
		Kinder		99,0%		
	Gebiet (ohne Kinder)	Ortsgebiet		94,6%		
		Freiland		96,0%		
		Autobahn/Schnellstraße		95,1%		
Reifen (2023)	Sommerreifen		73,7%		...	
	Winterreifen		80,4%		...	
Motorrad (2023)						
Helm				99,9%		...
Schutzkleidung	Ortsgebiet			17,9%		...
	Freiland			65,0%		...
Moped & Roller (2023)						
Helm				99,7%		...
(Schutz-)Kleidung	Ortsgebiet			29,3%		...
	Freiland			40,6%		...
Fahrrad (2023)						
Helm	Kind			86,2%		
	Alltag			29,1%		
	Freizeit			32,2%		
	Sport			91,7%		
Beleuchtung (bei Dunkelheit)				76,0%		...
zu Fuß Gehende (2023)						
Anhaltebereitschaft gegenüber zu Fuß Gehenden an unregulierten Schutzwegen				89,3%		...
Sichtbarkeit von zu Fuß Gehenden in der dunklen Jahreszeit *	Kind			70,0%		...
	Andere			37,6%		...
Nebentätigkeit / Ablenkung (2023)						
Als Pkw-Lenkende				9,9%		...
Als Fahrrad-Lenkende				1,7%		...
Als zu Fuß Gehende (am Schutzweg)				14,8%		...

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

- 2023 konnten die **Geschwindigkeiten** von rd. 19 Mio. Kfz an 251 Standorten in Österreich gemessen werden. Dabei kann generell festgestellt werden, dass eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Ortsgebiet von 72% der Pkw-Lenkenden nicht eingehalten wird. Tempo 50 wird von rund 44% der Lenkenden nicht eingehalten. Im Freiland fahren bei einem Geschwindigkeitslimit von 80 km/h 25% und bei 100 km/h rund 11% zu schnell.
- Die **Gurtanlegequoten** von Lenkenden (95%) und Beifahrenden (98%) sind leicht gesunken, obwohl sie sich generell nach wie vor auf einem hohen Niveau befinden. Mitfahrende auf den Rücksitzen (ohne Kinder) weisen in diesem Jahr eine Sicherheitsquote von 88% 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 (29%). Alle Nutzenden einspuriger Kraftfahrzeuge zeigen darüber hinaus auch auf Freilandstraßen durch den Verzicht auf Schutzausrüstung geringes Sicherheitsbewusstsein (Beispiel: Nur 65% der Motorradfahrenden 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 14% der Kinder ohne Helm. Während 9 von 10 Sportler*innen beim Radfahren einen Helm tragen, tragen im Alltagsverkehr nur 29% und im Freizeitverkehr nur 32% der erwachsenen Radfahrer*innen einen Helm.
- Die **Sichtbarkeit von zu Fuß Gehenden 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 zu Fuß Gehenden 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 dritte Kind und fast 2/3 der Erwachsenen bei Dunkelheit schlecht sichtbar zu Fuß unterwegs.
- Die KfV-Beobachtungen zeigen: Mehr als jeder 7. zu Fuß Gehende (am Schutzweg), jeder 10. Pkw-Lenkende und jeder 59. Radfahrende sind im Straßenverkehr **abgelenkt** unterwegs.

EINSTELLUNGEN, MEINUNGEN & SELBST BERICHTETES VERHALTEN

	Wert Ö (2018)	ESRA20 ¹ (2018)	
Akzeptanz von Maßnahmen			
Helmpflicht für alle Radfahrende	58%	68%	☹️
Alkoholwegfahrsperre 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%	😐
Verhalten Autofahrende (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 Fahrradfahrende (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 (Autofahrende)			
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*innen (82 % Akzeptanz) und bei der Befürwortung eines Verbots von Kopfhörern für zu Fuß Gehende (49 %). Bei der Beurteilung aller anderen Maßnahmen hinkt Österreich in Sachen Sicherheitsorientierung hinterher, insbesondere bei der Befürwortung von Alkoholfahrtsperrern für Wiederholungstäter*innen (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
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!