

VERKEHRS- SICHERHEITS- REPORT

SICHERHEITSNIVEAU UND TRENDS
IM STRASSENVERKEHR
ÖSTERREICH 2025

MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Schleiergasse 18, A-1100 Wien

www.kfv.at

UNFALLGESCHEHEN

Unfallgeschehen	Schwerverletzte und Getötete (2024)	Veränderung	
		kurzfristig	mittelfristig
Gesamt	8.125	↗	↘
Art der Verkehrsteilnahme			
zu Fuß/Spielgerät	791	↗	↘
Fahrrad/E-Scooter	2.867	↗	↗
Moped	524	↘	↘
Motorrad	1.520	↗	↘
Pkw	2.016	↘	↘
Andere	407	↗	↘
Alter			
0-14 Kinder	286	↗	↘
15-24 Jugendliche	1.440	↘	↘
25-64 Erwachsene	4.579	↗	↘
65+ Senioren	1.818	↗	↘
Bundesland			
Burgenland	261	↗	↘
Kärnten	555	↘	↘
Niederösterreich	1.756	↗	↘
Oberösterreich	1.354	↘	↘
Salzburg	736	↗	↘
Steiermark	1.361	↗	↘
Tirol	1.061	↗	↘
Vorarlberg	375	↗	↘
Wien	666	↗	↘
Gebiet			
Ortsgebiet ohne Autobahn	4.259	↗	↘
Freiland ohne Autobahn	3.441	↘	↘
Autobahn/Schnellstraße	425	↗	↘
Unfalltypen			
Alleininfälle	3.496	↗	↗
Im Begegnungsverkehr	970	↗	↘
Im Richtungsverkehr	876	↘	↘
Kreuzungsunfall	1.421	↘	↘
Andere	1.362	↗	↘
Ursachen (Top 3)			
Unachtsamkeit/Ablenkung	2.827	↗	↘
Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung	1.514	↘	↘
Nichtangepasste Geschwindigkeit	1.314	↘	↘
Alkohol			
Alkoholunfall	694	↗	↗

Veränderung: ↗ Zunahme, ↘ Abnahme oder ↘ keine Veränderung

Kurzfristig: durchschnittliche Veränderung 2022-2024, berechnet mittels geometrischen Mittels, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

Mittelfristig: durchschnittliche Veränderung 2015-2024, berechnet mittels geometrischen Mittels, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

KOMMENTARE ZUM UNFALLGESCHEHEN

- Die Zahl der österreichweit im Straßenverkehr **getöteten Menschen** im Jahr 2024 (351) ist die zweitniedrigste seit Beginn der Aufzeichnungen. Andererseits zeigt sich im Jahr 2024 der höchste Wert an **schwer verletzten Menschen** (7.774) in den letzten 10 Jahren. Die Gesamtzahl der Schwerverletzten und Getöteten beträgt somit 8.125 Menschen im Jahr 2024. Dies ergibt gegenüber den Jahren 2022 und 2023 einen kurzfristigen Anstieg von 3,6%. Auch mittelfristig, die letzten 10 Jahre betreffend, zeigt sich ein Anstieg von 0,2%.
- Die schwer verletzten **Radfahrer** (inkl. E-Bike- und E-Scooter-Fahrer) erreichten im Jahr 2024 mit 2.828 schwer verletzten Radfahrern **ein Höchstniveau**, im Vergleich zu den letzten 10 Jahren. Bei den getöteten Radfahrern kann ein Rückgang festgestellt werden (39 Getötete). Insgesamt wurden im Jahr 2024 2.867 Radfahrer schwer verletzt und getötet. Kurzfristig, gegenüber den Jahren 2022 und 2023, bedeutet dies ein Anstieg von 7,2% und mittelfristig von 5,9%.
- Auch bei den **Senioren (65+)** stiegen im Jahr 2024 die schwer Verletzten (1.818) sehr stark an, während die Zahl der Getöteten (120) annähernd gleich hoch blieb. Der kurzfristige Anstieg beträgt bei den schwer verletzten und getöteten Senioren zusammen 7,0%.
- **Niederösterreich** ist mit 1.756 schwer verletzten und getöteten Menschen im Straßenverkehr das österreichische Bundesland, das im Jahr 2024 absolut den höchsten Wert aufweist. Zu den **Bundesländern mit den größten kurzfristigen Anstiegen** gehören allerdings die Bundesländer Burgenland (10,8%) und Salzburg (10,6%). Im Jahr 2024 gibt es nur ein Bundesland, das bei den schwer verletzten und getöteten Personen einen erfreulichen kurzfristigen **Rückgang** verzeichnen kann – Kärnten (-6,0%).
- Im Jahr 2024 verletzten sich bei Unfällen mit Personenschaden **im Ortsgebiet ohne Autobahn** 4.161 Menschen schwer und 98 Menschen verunglückten dabei tödlich. Der hohe kurzfristige Anstieg gegenüber den Jahren 2022 und 2023 von 4,9% ist vor allem auf den hohen Anteil der schwer verletzten Personen zurückzuführen. Auch mittelfristig, die letzten 10 Jahre betreffend, zeigt sich ein Anstieg von 0,6%.
- Kurzfristig (gegenüber 2022 und 2023) kommt es 2024 bei allen Unfalltypen zu Anstiegen bei den im österreichischen Straßenverkehr schwer verletzten und getöteten Personen; mit 6,0% entfällt der höchste Anstieg jedoch auf die **Alleinunfälle**.
- Bei den **Ursachen** ist Unaufmerksamkeit und Ablenkung die Ursache, mit den meisten schwer verletzten und getöteten Menschen (2.827 Menschen im Jahr 2024). Deren kurzfristiger Anstieg beträgt 7,4%. Ein noch deutlich höherer Anstieg zeigt sich bei der Ursache Missachtung von Ge-/Verboten, mit einem kurzfristigen Zuwachs von 11,2% und einem mittelfristigen Zuwachs von 14,4%. Rückgänge treten beim Überholen und bei Vorrangverletzungen auf.
- Auch bei **Alkoholunfällen** sind kurz- und mittelfristige Steigerungen festzustellen.

SICHERHEITSINDIKATOREN

		Beobachtetes Verhalten		heute	Trend				
Pkw									
Geschwindigkeit (2024)	Ortsgebiet		Durchschnitts- geschwindigkeit (v50)	33,9 km/h	Einhaltung Tempolimit	29,5%			
				49,1 km/h		57,0%			
	Freiland			69,5 km/h		55,5%			
				74,7 km/h		73,4%			
				83,1 km/h		90,1%			
Sicherung (2024)	Position	Lenker				95,5%			
		Beifahrer				98,0%			
		Rücksitz				91,8%			
		Kinder				98,9%			
	Gebiet (ohne Kinder)	Ortsgebiet					95,5%		
		Freiland					95,9%		
		Autobahn/Schnellstraße				97,0%			
Motorrad (2024)									
Helm						100,0%		...	
Schutzkleidung	Ortsgebiet					19,0%		...	
	Freiland					65,2%		...	
Moped & Roller (2024)									
Helm						99,8%		...	
(Schutz-)Kleidung	Ortsgebiet					23,1%		...	
	Freiland					29,3%		...	
Fahrrad (2024)									
Helm	Kind					86,2%			
	Alltag					35,3%			
	Freizeit					33,3%			
	Sport					94,0%			
Beleuchtung (bei Dunkelheit)						77,8%		...	
Fußgänger (2024)									
Anhaltebereitschaft gegenüber Fußgängern an unregulierten Schutzwegen						90,3%		...	
Sichtbarkeit von Fußgängern in der dunklen Jahreszeit *	Kind					66,8%		...	
	Andere					34,3%		...	
Nebentätigkeit / Ablenkung (2024)									
Als Pkw-Lenker						7,4%		...	
Als Fahrrad-Lenker						1,5%		...	
Fußgänger (am Schutzweg)						16,0%		...	

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

- 2024 konnten die **Geschwindigkeiten** von rd. 22 Mio. Kfz österreichweit an 257 Standorten 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). 2024 lässt sich generell feststellen, dass eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Ortsgebiet von 70,5% der Pkw-Lenker nicht eingehalten wird. Tempo 50 wird von 43,0% der Lenker nicht eingehalten. Im Freiland fahren bei einem Geschwindigkeitslimit von 80 km/h 26,6% und bei 100 km/h rd. 10% der Lenker zu schnell.
- Die **Gurtanlegequoten** von Lenkern (95,5%) und Beifahrern (98,0%) befinden sich generell auf einem sehr hohen Niveau. Mitfahrer auf den Rücksitzen (ohne Kinder) weisen mit 91,8% eine etwas niedrigere Sicherungsquote als die Lenker auf. Kinder sind zu beinahe 99% gesichert.
- Erfreulicherweise tragen alle Motorrad- und Mopedfahrer einen **Helm**. Leider wird im Gegensatz dazu zu wenig **(Schutz-)Bekleidung** getragen. 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 rd. 19% ist die Nutzung adäquater Schutzbekleidung im Ortsgebiet äußerst gering. Benutzer von Mopeds & Rollern sollten zumindest einen Helm, festes Schuhwerk und lange Bein- und Oberkörperbekleidung tragen. Die Tragequote im Ortsgebiet hat sich in den letzten Jahren leicht verbessert, ist mit 23,1% jedoch immer noch sehr gering.
Alle Nutzer einspuriger Kraftfahrzeuge zeigen darüber hinaus auch auf Freilandstraßen durch den Verzicht auf Schutzausrüstung ein geringes Sicherheitsbewusstsein (z.B. nur 65,2% der Motorradfahrer 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 etwa 14% der Kinder ohne Helm. Auch bei allen Altersgruppen im Radsport, in der Freizeit oder auf den alltäglichen Wegen gibt es noch Luft nach oben: Während zwar bereits 94% der Sportler beim Radfahren einen Helm benützen, tragen im Alltagsverkehr nur rund 35% und im Freizeitverkehr nur 33% der Radfahrer einen Helm.
- Die Bedeutung der **Sichtbarkeit von Fußgängern in der dunklen Jahreszeit** zeigt sich besonders an Querungspunkten mit dem motorisierten Individualverkehr. Speziell Kinder tragen vergleichsweise oft Reflektoren bzw. gut sichtbare Kleidung. Die Sichtbarkeit nimmt mit dem Alter der Fußgänger ab, 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 etwa jedes dritte 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 jeder 6. Fußgänger, jeder 13. Pkw-Lenker und jeder 66. Radfahrer sind im Straßenverkehr abgelenkt unterwegs.

EINSTELLUNGEN, MEINUNGEN & SELBST BERICHTETES VERHALTEN

	Wert Ö (2023)	ESRA22 ¹ (2023)		Trend
Akzeptanz von Maßnahmen				
Helmpflicht für alle Radfahrer	56%	65%	☹️	↘️
Alkoholwegfahrsperre für Wiederholungstäter	66%	76%	☹️	↗️
0,0 ‰ für Fahranfänger	80%	78%	😐	↗️
0,0 ‰ für alle	53%	66%	☹️	↘️
Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Ortsgebiet (außer auf Hauptverkehrsstraßen)	28%	42%	☹️	...
Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h auf allen Landstraßen ohne Mittelstreifen	34%	49%	☹️	...
0,0 ‰ für alle Radfahrer	47%	63%	☹️	...
Verhalten Autofahrer (in den letzten 30 Tagen) gemäß eigenen Aussagen				
Während der Fahrt nie mit dem Handy in der Hand telefoniert	70%	78%	☹️	↗️
Während der Fahrt nie SMS/E-Mail/Social Media gelesen	68%	77%	☹️	↘️
Nie gefahren nach Konsum von Alkohol	78%	85%	☹️	↗️
Nie gefahren über dem Limit von 0,5 ‰	88%	88%	😐	↗️
Nie schneller als erlaubt gefahren (Ortsgebiet)	36%	53%	☹️	↗️
Nie schneller als erlaubt gefahren (Freiland)	27%	47%	☹️	↗️
Nie schneller als erlaubt gefahren (Autobahn/Schnellstraße)	31%	50%	☹️	↗️
Nie ohne Sicherheitsgurt gefahren	85%	85%	😐	↗️
Nie Kinder ohne geeignetes Rückhaltesystem transportiert	88%	82%	😊	↗️
Nie zu müde gefahren	73%	82%	☹️	↗️
Verhalten Fahrradfahrer (in den letzten 30 Tagen) gemäß eigenen Aussagen				
Nie ohne Helm gefahren	37%	40%	☹️	↗️
Während der Fahrt nie Musik über Kopfhörer gehört	71%	80%	☹️	↗️
Während der Fahrt nie SMS/E-Mail/Social Media gelesen	84%	79%	😊	↘️
Nie mit dem Rad gefahren, wenn man glaubte, zu viel getrunken zu haben	83%	84%	😐	...
Persönliche Akzeptanz von Verhaltensweisen (Autofahrer)				
Außerhalb von Ortschaften (außer Autobahnen) die erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschreiten	18%	10%	☹️	↗️
Innerhalb von Ortschaften die erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschreiten	9%	5%	☹️	↘️
Während der Fahrt ein Telefonat mit einem Mobiltelefon ohne Freisprechanlage führen	10%	4%	☹️	↗️
Fahren, wenn man die gesetzlich geregelte Obergrenze für Alkohol am Steuer überschritten hat	5%	3%	😐	↘️
Fahren ohne Gurt	10%	5%	☹️	↗️
Fahren, wenn man so müde ist, dass man Mühe hat, die Augen offen zu halten	4%	3%	😐	↘️

Vergleich mit ESRA22-Durchschnitt: 😊 Österreich besser, 😐 gleich oder ☹️ ESRA22 besser, Schwellenwerte +/-2%

ESRA22: 22 europäische Länder, die an ESRA3 teilgenommen haben

Trend (Veränderung des Werts für Ö seit ESRA2 (2018): ↗️ Verbesserung, ↘️ Verschlechterung, ↔️ keine Veränderung

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“. 2023 nahmen 22 europäische Länder an der dritten Ausgabe der Befragung (ESRA3) teil. Die hier dargestellten Ergebnisse beziehen sich ausschließlich auf den Durchschnittswert von 22 europäischen Ländern in ESRA3 (ESRA22).

KOMMENTARE ZU EINSTELLUNGEN, MEINUNGEN & SELBST BERICHTETEM VERHALTEN

- Österreich zeigt im europäischen Vergleich in der ESRA3-Studie ein gemischtes Bild bei der **Akzeptanz von Verkehrssicherheitsmaßnahmen**. Überdurchschnittlich hoch ist die Unterstützung für eine 0,0-Promille-Grenze für Fahranfänger (Ö: 80 %, ESRA22: 78 %). Bei der Zustimmung zu anderen Maßnahmen liegt Österreich jedoch durchwegs unter dem europäischen Durchschnitt – etwa bei der Helmpflicht für alle Radfahrer (Ö: 56 %, ESRA22: 65 %), der Alkoholverbot für Wiederholungstäter (Ö: 66 %, ESRA22: 76 %) oder der generellen 0,0-Promille-Grenze für alle Verkehrsteilnehmer (Ö: 53 %, ESRA22: 66 %). Besonders gering ist in Österreich die Zustimmung zu Tempolimits wie Tempo 30 im Ortsgebiet (Ö: 28 %, ESRA22: 42 %) oder Tempo 80 auf Landstraßen ohne Mittelstreifen (Ö: 34 %, ESRA22: 49 %). Der Trend bei der Akzeptanz der Maßnahmen in Österreich verlief seit ESRA2 (2018) tendenziell negativ.
- Auch das **selbstberichtete Verhalten** österreichischer Autofahrer weist in vielen sicherheitsrelevanten Bereichen schlechtere Werte auf als im europäischen Durchschnitt. Besonders auffällig ist das bei der Einhaltung von Tempolimits: Nur 36 % geben an, innerorts in den letzten 30 Tagen nie zu schnell gefahren (ESRA22: 53 %) zu sein, auf Freilandstraßen sind es sogar nur 27 % (ESRA22: 47 %) und auf Autobahnen 31 % (ESRA22: 50 %). Auch bei der Nutzung von Mobiltelefonen ohne Freisprechanlage während der Fahrt zeigt sich Verbesserungspotenzial (Ö: 70 % verzichteten in den letzten 30 Tagen darauf, ESRA22: 78 %). Positiv zu bewerten ist hingegen, dass Österreich bei der Gurtpflicht und beim sicheren Transport von Kindern (beides 85 % bzw. 88 %) auf europäischem Niveau oder darüber liegt und dass sich der Trend beim Verhalten seit ESRA2 für Österreich durchwegs positiv darstellt.
- **Bei den Radfahrern** schneidet Österreich gemischt ab. Während beim Verzicht auf riskante Handynutzung während der Fahrt (SMS/Soziale Medien) mit 84 % ein überdurchschnittlicher Wert erreicht wird (ESRA22: 79 %), liegt die Helmtragequote mit 37 % leicht unter dem europäischen Mittel (40 %). Positiv ist auch, dass 83 % der befragten österreichischen Radfahrer angeben, in den letzten 30 Tagen nicht in alkoholisiertem Zustand gefahren zu sein – annähernd gleichauf mit dem ESRA22-Wert (84 %). Beim Verzicht auf Musikhören über Kopfhörer liegt Österreich jedoch deutlich unter dem europäischen Durchschnitt (Ö: 71 %, ESRA22: 80 %).
- Österreich weist bei der **persönlichen Akzeptanz von riskantem Fahrverhalten** im europäischen Vergleich teils deutlich höhere Werte auf. Besonders stark fällt dies bei der Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit ins Gewicht: 18 % akzeptieren dies auf Landstraßen (ESRA22: 10 %), 9 % innerorts (ESRA22: 5 %). Auch Telefonieren ohne Freisprechanlage (Ö: 10 %, ESRA22: 4 %) und Fahren ohne Gurt (Ö: 10 %, ESRA22: 5 %) finden in Österreich mehr Zustimmung als im europäischen Durchschnitt. Für das Fahren unter Alkohol- oder Müdigkeitseinfluss liegt die Akzeptanz in Österreich jedoch – wie auch in den Vergleichsländern – auf einem sehr niedrigen Niveau (zwischen 3 % und 5 %).



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!