

VERKEHRS- SICHERHEITS- REPORT

SICHERHEITSNIVEAU UND TRENDS
IM STRASSENVERKEHR
ÖSTERREICH 2026

MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Schleiergasse 18, A-1100 Wien

www.kfv.at

UNFALLGESCHEHEN

Unfallgeschehen	Schwerverletzte und Getötete (2025)	Veränderung	
		kurzfristig	mittelfristig
Gesamt	8.720	↗	↘
Art der Verkehrsteilnahme			
zu Fuß/Spielgerät	783	↘	↘
Fahrrad/E-Scooter	3.023	↗	↗
Moped	550	↗	↘
Motorrad	1.565	↗	↘
Pkw	1.966	↘	↘
Andere	383	↘	↘
Alter			
0-14 Kinder	411	↗	↗
15-24 Jugendliche	1.446	↗	↘
25-64 Erwachsene	4.570	↘	↘
65+ Senioren	1.843	↗	↘
Bundesland			
Burgenland	256	↘	↘
Kärnten	580	↘	↘
Niederösterreich	1.770	↗	↘
Oberösterreich	1.426	↘	↘
Salzburg	687	↗	↘
Steiermark	1.401	↗	↘
Tirol	1.127	↗	↘
Vorarlberg	376	↘	↘
Wien	647	↘	↘
Gebiet			
Ortsgebiet ohne Autobahn	4.245	↗	↘
Freiland ohne Autobahn	3.649	↗	↘
Autobahn/Schnellstraße	367	↘	↘
Unfalltypen			
Alleinunfälle	3.611	↗	↗
Im Begegnungsverkehr	999	↗	↘
Im Richtungsverkehr	880	↗	↘
Kreuzungsunfall	1.484	↘	↘
Andere	1.296	↘	↘
Ursachen (Top 3)			
Unachtsamkeit/Ablenkung	2.935	↗	↗
Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung	1.594	↘	↘
Nichtangepasste Geschwindigkeit	1.413	↘	↘
Alkohol			
Alkoholunfall	712	↘	↗

Veränderung: ↗ Zunahme, ↘ Abnahme oder ↘ keine Veränderung

Kurzfristig: durchschnittliche Veränderung 2023-2025, berechnet mittels geometrischen Mittels, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

Mittelfristig: durchschnittliche Veränderung 2016-2025, berechnet mittels geometrischen Mittels, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

KOMMENTARE ZUM UNFALLGESCHEHEN

- Die Zahl der österreichweit im Straßenverkehr **getöteten Menschen** im Jahr 2025 beträgt 403. Dies ist die höchste Zahl an Getöteten seit dem Jahr 2019. Zusätzlich zur Zunahme der getöteten Menschen kommt es zu einem erneuten Anstieg an **schwer verletzten Menschen** (7.867); dem höchsten Wert seit dem Jahr 2012. Die Gesamtzahl der Schwerverletzten und Getöteten beträgt somit 8.270 Menschen im Jahr 2025. Dies ergibt einen kurzfristigen Anstieg von 2,7%. Auch mittelfristig, die letzten 10 Jahre betreffend, zeigt sich ein Anstieg von 0,4%.
- Im Jahr 2025 wurden sowohl bei den getöteten als auch bei den schwer verletzten **Radfahrenden** (inkl. E-Bike- und E-Scooter-Fahrenden) **Höchstwerte**, im Vergleich zu den letzten 10 Jahren, ausgewiesen. In diesem Jahr wurden **65 Rad- und 6 E-Scooter-Fahrende** bei Unfällen mit Personenschaden **getötet** und **2.479 Radfahrende bzw. 473 E-Scooter-Fahrende schwer verletzt**. Insgesamt bedeutet das bei den getöteten und schwer verletzten Radfahrenden einen kurzfristigen Anstieg von 6,2% sowie einen mittelfristigen Anstieg von 6,1%.
- Auch bei den **Kindern (0-14 Jahre)** steigen im Jahr 2025 die Getöteten und schwer Verletzten sehr stark an. Bei den getöteten Kindern verdoppelt sich die Zahl gegenüber dem Vorjahr auf 8 getötete Kinder. Zudem verletzen sich 403 Kinder schwer. Zusammen führt dies zu einem kurzfristigen Anstieg von 8,9% und zu einem mittelfristigen Anstieg von 3,9%.
- **Niederösterreich** ist mit 1.770 schwer verletzten und getöteten Menschen im Straßenverkehr das österreichische Bundesland, das im Jahr 2025 absolut den höchsten Wert aufweist. Niederösterreich hat relativ betrachtet, kurzfristig einen hohen Anstieg zu verzeichnen. Dieser beträgt 6,0%. Zu weiteren Bundesländern mit hohen kurzfristigen Anstiegen gehören die Steiermark (4,3%), Tirol (4,0%) und Salzburg (3,6%).
- Bei den **Unfalltypen** zeigen die **Alleinunfälle** sehr hohe Werte auf. Durch Alleinunfälle verunglückten im Jahr 2025 150 Menschen tödlich und 3.461 Menschen verletzten sich schwer. Kurzfristig ist das ein Anstieg von 4,2%; mittelfristig beträgt der Anstieg 3,1%. Kurzfristige Anstiege sind auch im Begegnungsverkehr (+4,2%) und im Richtungsverkehr (+3,2%) zu verzeichnen.
- Bei den **Ursachen** ist Unaufmerksamkeit und Ablenkung die Ursache, mit den meisten schwer verletzten und getöteten Menschen (2.935 im Jahr 2025; dies entspricht einem Anteil von 35,5%). Sowohl in der kurzfristigen (+6,5%) als auch in der mittelfristigen (+2,0%) Betrachtung werden im Jahr 2025 Höchstwerte erreicht.
- Auch bei **Alkoholunfällen** kommt es zu kurz- und mittelfristigen Steigerungen. Der kurzfristige Anstieg beträgt 1,3%; der mittelfristige 2,4%.

SICHERHEITSINDIKATOREN

Beobachtetes Verhalten					heute	Trend		
Pkw								
Geschwindigkeit (2025)	Ortsgebiet	30	Durchschnitts- geschwindigkeit (v50)	32,9 km/h	Einhaltung Tempolimit	34,0%	☹️	↘️
		50		48,9 km/h		59,3%	😞	↗️
	Freiland	70		67,5 km/h	62,8%	😞	↗️	
		80		74,0 km/h	75,8%	😞	↗️	
		100		81,8 km/h	91,3%	😬	↗️	
Sicherung (2025)	Position	Lenkende			95,4%	😬	↗️	
		Beifahrende			98,3%	😬	↗️	
		Rücksitz			91,8%	😬	↗️	
		Kinder			99,2%	😬	↘️	
	Gebiet (ohne Kinder)	Ortsgebiet			94,6%	😬	↘️	
		Freiland			96,6%	😬	↘️	
		Autobahn/Schnellstraße			97,6%	😬	↗️	
Motorrad (2025)								
Helm					100,0%	😬	...	
Schutzbekleidung	Ortsgebiet				24,2%	☹️	...	
	Freiland				68,8%	😞	...	
Moped & Roller (2025)								
Helm					99,8%	😬	...	
(Schutz-)Kleidung	Ortsgebiet				27,1%	☹️	...	
	Freiland				53,5%	😞	...	
Fahrrad (2025)								
Helm	Kind				88,9%	😬	↗️	
	Alltag				32,3%	☹️	↘️	
	Freizeit				35,2%	☹️	↘️	
	Sport				94,7%	😬	↗️	
Beleuchtung (bei Dunkelheit)					75,0%	😞	...	
zu Fuß Gehende (2025)								
Anhaltebereitschaft gegenüber zu Fuß Gehenden an unregelmäßigem Schutzwegen					90,3%	😬	...	
Sichtbarkeit von zu Fuß Gehenden in der dunklen Jahreszeit *	Kind				75,8%	😞	...	
	Andere				39,8%	☹️	...	
Nebentätigkeit / Ablenkung (2025)								
Als Pkw-Lenkende					6,4%	...	...	
Als Fahrrad-Lenkende					1,4%	...	...	
Zu Fuß Gehende (am Schutzweg)					18,1%	...	...	

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

- 2025 konnten die **Geschwindigkeiten** von rd. 22 Mio. Kfz österreichweit an 243 Standorten bei 8 verschiedenen Tempolimits 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). 2025 lässt sich feststellen, dass eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Ortsgebiet von 66% der Pkw-Lenkenden nicht eingehalten wird. Tempo 50 wird von 40,7% der Lenkenden nicht eingehalten. Im Freiland fahren bei einem Geschwindigkeitslimit von 80 km/h 24,2% und bei 100 km/h rd. 9% der Lenkenden zu schnell.
- Die **Gurtanlagequoten** von Lenkenden (95,4%) und Beifahrenden (98,3%) befinden sich generell auf einem sehr hohen Niveau. Mitfahrende auf den Rücksitzen (ohne Kinder) weisen mit 91,8% eine etwas niedrigere Sicherungsquote wie die Lenkenden auf. Kinder sind zu mehr als 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: Motorradlenkende sollten mit einem Helm, Handschuhen, Motorradstiefeln und Motorradbekleidung (Textil oder Leder) für Beine und Oberkörper ausgestattet sein. Mit nur 24,2% ist die Nutzung adäquater Schutzbekleidung im Ortsgebiet zu niedrig.
Personen auf 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 27,1% jedoch immer noch sehr gering.
Alle Nutzende einspuriger Kraftfahrzeuge zeigen darüber hinaus auch auf Freilandstraßen durch den Verzicht auf Schutzausrüstung ein geringes Sicherheitsbewusstsein (z.B: nur 68,8% der Motorradfahrenden tragen Schutzkleidung).
- Die **Radhelmragequote** bei Kindern ist in den letzten Jahren gestiegen. Trotz gesetzlicher Radhelmpflicht für Kinder bis zum 12. Lebensjahr fahren aber noch immer etwa 11% der Kinder ohne Helm. Während rd. 95% der Sportler beim Radfahren einen Helm benützen, tragen im Alltagsverkehr nur rund 32% und im Freizeitverkehr nur 35% der Radfahrer einen Helm.
- Die Bedeutung der **Sichtbarkeit von zu Fuß Gehenden 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 zu Fuß Gehenden ab, d.h., je älter die Personen, desto schlechter sichtbar sind sie. Obwohl sich die Sichtbarkeit von zu Fuß Gehenden 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), Social Media-Aktivitäten, Essen & Trinken, Rauchen und sonstige ablenkende Aktivitäten am Steuer (physische Interaktionen wie z.B. Navi-Bedienung). Die KfV-Beobachtungen zeigen: Mehr als jeder 6. Zu Fuß Gehende, rund jeder 16. Pkw-Lenkende und jeder 71. Radfahrende sind im Straßenverkehr abgelenkt unterwegs.

EINSTELLUNGEN, MEINUNGEN & SELBST BERICHTETES VERHALTEN

	Wert Ö (2023)	ESRA22 ¹ (2023)		Trend
Akzeptanz von Maßnahmen				
Helmpflicht für alle Radfahrende	56%	65%	☹️	↘️
Alkoholwegfahrsperre für Wiederholungstäter*innen	66%	76%	☹️	↗️
0,0 ‰ für Fahranfänger*innen	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 Land- straßen ohne Mittelstreifen	34%	49%	☹️	...
0,0 ‰ für alle Radfahrende	47%	63%	☹️	...
Verhalten Autofahrende (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 Fahrradfahrende (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 (Autofahrende)				
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: Ö 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*innen (Ö: 80 %, ESRA22: 78 %). Bei der Zustimmung zu anderen Maßnahmen liegt Österreich jedoch durchwegs unter dem europäischen Durchschnitt – etwa bei der Helmpflicht für alle Radfahrende (Ö: 56 %, ESRA22: 65 %), der Alkoholwegfahrsperre für Wiederholungstäter*innen (Ö: 66 %, ESRA22: 76 %) oder der generellen 0,0-Promille-Grenze für alle Verkehrsteilnehmende (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 Autofahrender 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 Radfahrenden** 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 Radfahrenden 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!