

Zeitschrift für

VERKEHRSS- RECHT

ZVR

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

April 2021

04

125 – 160

Beiträge

Die Haftung des Herstellers im „Diesel-Skandal“ aus der Perspektive des österreichischen Schadenersatzrechts

Richard Franz ↻ 129

Rennradsport quo vadis? Christian Prader ↻ 136

Rechtsprechung

Sorgfaltspflichten einer Fußgängerin bei Überqueren einer
mehrspurigen Fahrbahn Christian Huber ↻ 142

Keine Haftung nach Nachbarrecht für Schäden durch
die Müllabfuhr ↻ 145

Judikaturübersicht Verwaltung

Einzelgenehmigung hat dingliche Wirkung, Bescheidwirkungen
erstrecken sich auf Rechtsnachfolger ↻ 149

mündliche Verkündung des Erk ist grundsätzlich zwingend ↻ 150

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Corona, Mobilität und Verkehrssicherheit

Christian Kräutler, Klaus Robatsch und Aggelos Soteropoulos ↻ 150



Kuratorium für Verkehrssicherheit

Corona, Mobilität und Verkehrssicherheit

Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf Verkehrssicherheit und Mobilität in Österreich

ZVR 2021/71

Coronavirus;
 COVID-19;
 Verkehrssicherheit;
 Mobilität;
 Unfälle

Die im Corona-Jahr 2020 verhängten Maßnahmen zur Eindämmung des Infektionsgeschehens hatten umfangreiche Auswirkungen auf verschiedene Lebensbereiche, darunter auch auf die Mobilität und die Verkehrssicherheit. Das KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) gibt in diesem Beitrag einen Überblick über die Unfallentwicklung im Straßenverkehr im Jahr 2020 und stellt Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage zum Mobilitätsverhalten und zur Verkehrssicherheit sowie von durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen und Untersuchungen zur Anhaltebereitschaft vor Schutzwegen vor.

Von Christian Kräutler, Klaus Robatsch und Aggelos Soteropoulos

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Unfallsituation und -entwicklung
 1. Entwicklung der Getöteten im Straßenverkehr
 2. Getötete und Verunglückte nach Verkehrsart
 3. Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Getöteten
- C. Befragung zum Mobilitätsverhalten und zur Verkehrssicherheit
 1. Mobilitätsverhalten: Entwicklung Verkehrsnutzung
 2. Risiko: Mobilitätsverhalten und Unfallzahlen
 3. Eigenes Verhalten im Straßenverkehr

- 4. Veränderungen des Mobilitätsverhaltens und Maßnahmen für den Straßenverkehr nach Corona
- D. Geschwindigkeitsmessungen und Anhaltebereitschaft vor Schutzweg
 - 1. Methodik
 - 2. Ergebnisse
- E. Fazit

A. Einleitung

COVID-19 und die zur Eindämmung der Pandemie bzw des Infektionsgeschehens in Österreich verhängten Maßnahmen hatten und haben noch immer umfangreiche Auswirkungen auf zahlreiche Bereiche unseres Lebens. Ausgangsverbote, geschlossene Geschäfte und Restaurants, Home-Office, Schulschließungen und Reiseverbote prägten das Corona-Jahr 2020 und haben zu einem starken Rückgang des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens geführt, in Teilbereichen sogar zu einem Stillstand.

Mit Blick auf die in Österreich im Jahr 2020 verhängten Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie können grob vier Phasen unterschieden werden:

- 1) die Zeit zwischen Jänner und Mitte März ohne einschränkende Maßnahmen,
- 2) der Zeitraum des ersten Lockdowns und der folgenden Lockerungsphase zwischen Mitte März und Ende April,
- 3) der Zeitraum mit Lockerungen bzw mit nur wenig Einschränkungen zwischen Anfang Mai bis Anfang November sowie
- 4) die Zeit des zweiten Lockdowns zwischen Anfang November bis zum Ende des Jahres.

Speziell mit dem ersten Lockdown im Frühjahr sowie dem zweiten Lockdown im Herbst wurde das so-

ziale und wirtschaftliche Leben weitgehend heruntergefahren, was maßgebliche Änderungen des Mobilitätsverhaltens der Österreicherinnen und Österreicher mit sich brachte (s Abbildung 1).

Blickt man bspw auf die Daten der Dauerzählstellen im österr Autobahn- und Schnellstraßennetz im Verlauf des Jahres 2020 und vergleicht diese mit den beiden Jahren davor, wird insb für die Monate März (-38%) und April (-57%) – also in der Zeit des ersten Lockdowns – eine deutliche Verringerung bei der Anzahl der Fahrzeuge deutlich. Erst im August und September erreichte die Anzahl der Fahrzeuge auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen annähernd das Niveau der Vorjahre. Ab November, mit Beginn des zweiten Lockdowns, waren im österr Autobahn- und Schnellstraßennetz im Vergleich zu den Vorjahren hingegen wieder deutlich weniger Fahrzeuge unterwegs. Insg ist das Verkehrsaufkommen auf der Autobahn (inkl Schnellstraßen) im Jahre 2020 im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 um 19% gesunken.

Doch nicht nur in Österreich, auch in anderen Ländern wurden umfangreiche Maßnahmen zur Eindämmung des Infektionsgeschehens gesetzt und auch dort zeigen sich ähnliche Effekte auf das Mobilitätsverhalten. Für Deutschland zeigt eine Betrachtung der Mobilität von Personen anhand von Mobilfunkdaten im Verlauf des Jahres 2020 im Vergleich zu 2019, dass die Mobilität – insb in der Zeit von Mitte März bis Ende April und auch noch in den Mai hinein – deutlich unter der des Vorjahres lag. Während im Sommer ebenso wie in Österreich das Mobilitätsniveau des Vorjahres erreicht wurde, zeigt sich im Dezember, in der Zeit des zweiten Lockdowns in Deutschland, wiederum eine verringerte Mobilität (s Abbildung 2 und 3).

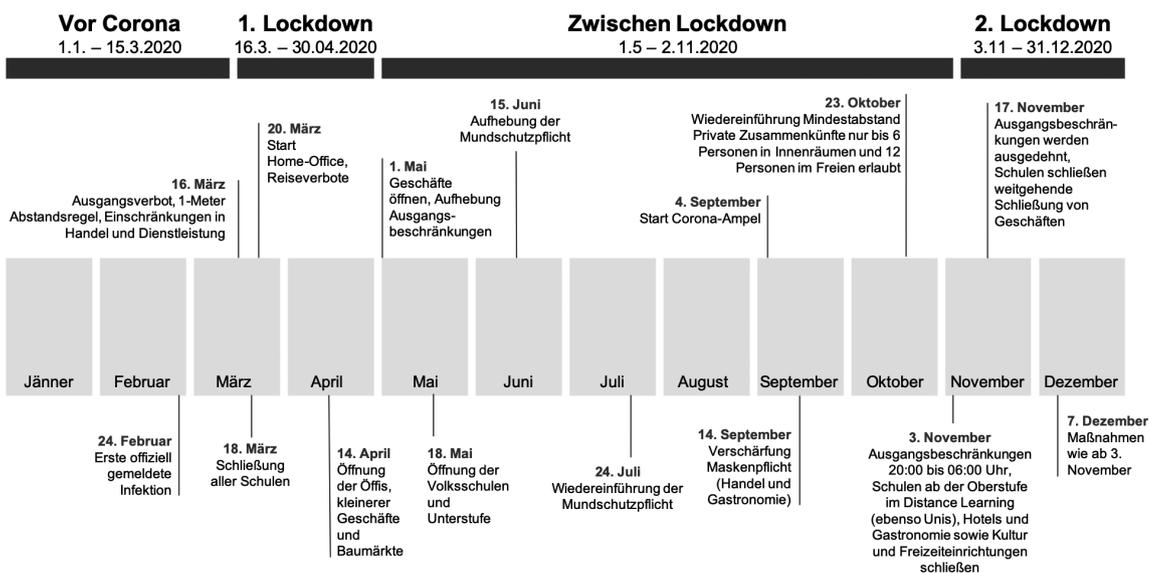


Abbildung 1: Überblick über die Phasen und verhängten Maßnahmen in Österreich während der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 →

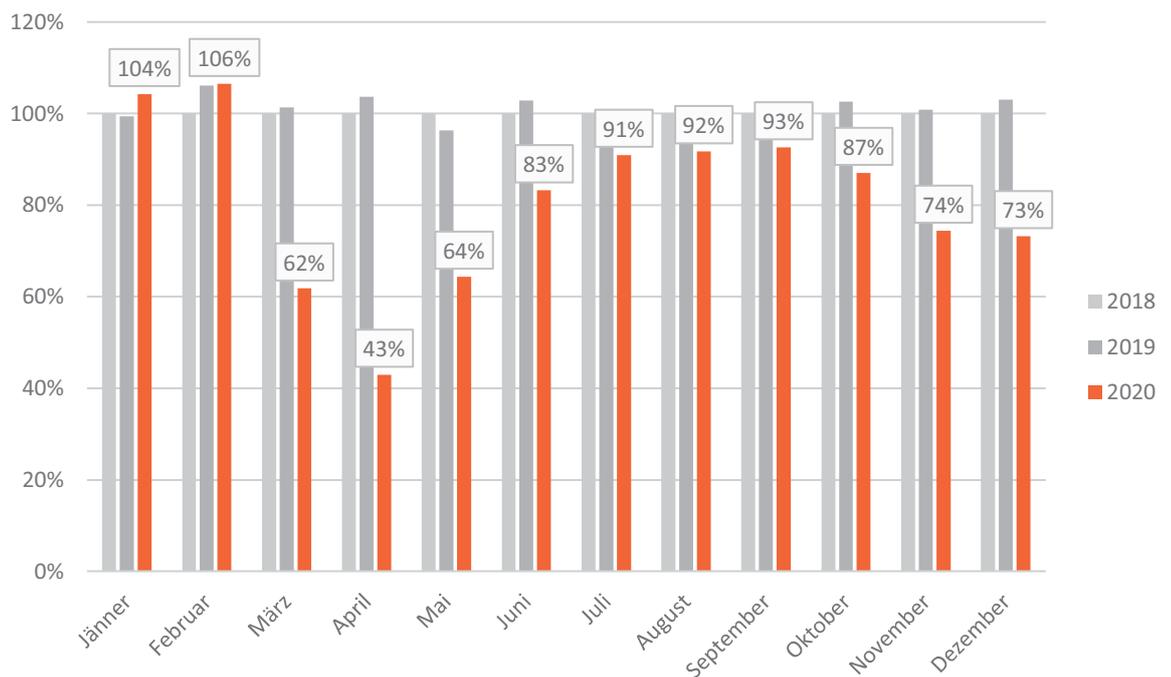


Abbildung 2: Durchschnittlicher täglicher Verkehr auf Autobahnen und Schnellstraßen nach Monaten 2020 im Vergleich zu 2018 und 2019 in % (Durchschnitt 2017 bis 2019 = 100%)¹⁾

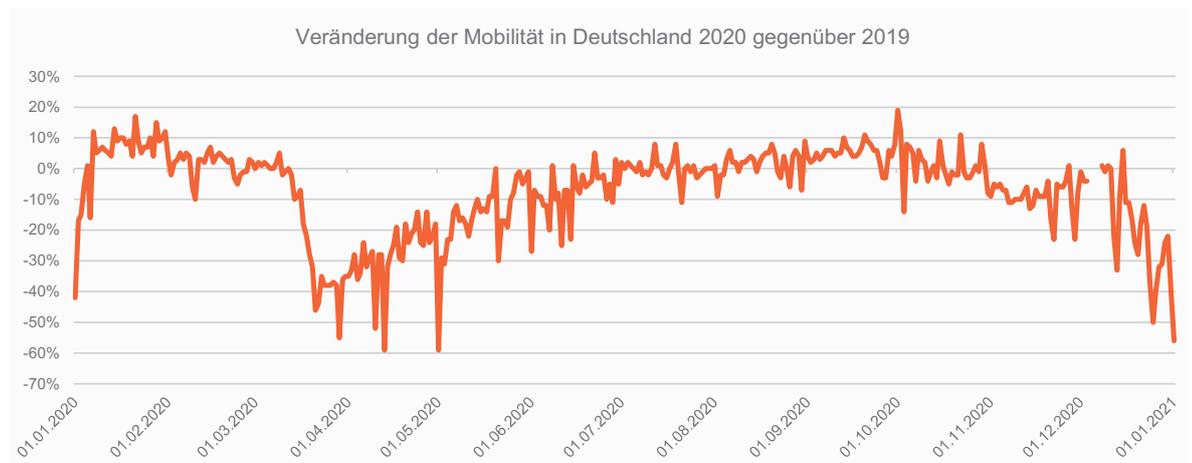


Abbildung 3: Veränderung der Mobilität in Deutschland im Verlauf des Jahres 2020 gegenüber 2019;²⁾ keine Mobilitätsdaten für die Tage 4.-7. 12. 2020 aufgrund technischer Probleme beim Mobilfunkunternehmen/Datenanbieter

Mit diesen erkennbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten sind auch Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu erwarten. Spezifische Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, dh die Frage, wie sich die veränderte Mobilität während der Coronakrise im Jahr 2020 auf die Verkehrssicherheit ausgewirkt hat, standen bisher jedoch vor allem in Österreich noch nicht dezidiert im Fokus.

Der vorliegende Artikel gibt daher erstmals eine umfassende Übersicht darüber, wie sich das veränderte Mobilitätsverhalten während des Corona-Jahres 2020 auf die Verkehrssicherheit und das Risiko der einzelnen Verkehrsarten in Österreich ausgewirkt hat. Im Fokus stehen zunächst Unfallzahlen und -entwicklung im Jahr 2020. Anschließend werden die Ergebnisse einer für die österr Bevölkerung repräsentativen Befragung des KFV

zum Mobilitätsverhalten sowie zur Verkehrssicherheit dargelegt. Darüber hinaus werden die Ergebnisse von durch das KFV durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen sowie Untersuchungen zur Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenkern vor Schutzwegen erläutert. Aufbauend auf diesen Ergebnissen werden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit abgeleitet, die aufgrund der mit der Corona-Krise verbundenen Veränderungen zukünftig stärker im Fokus stehen sollten.

1) Quelle: ASFINAG, Verkehrsentwicklung. Statistik Dauerzählstellen 2018–2020, <https://www.asfinag.at/verkehr/verkehrszaehlung/> (abgefragt am 24. 2. 2021); Berechnung KFV.

2) Quelle: Statistisches Bundesamt, Mobilitätsindikatoren auf Basis von Mobilfunkdaten, <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/mobilitaetsindikatoren-mobilfunkdaten.html> (abgefragt am 24. 02. 2021).

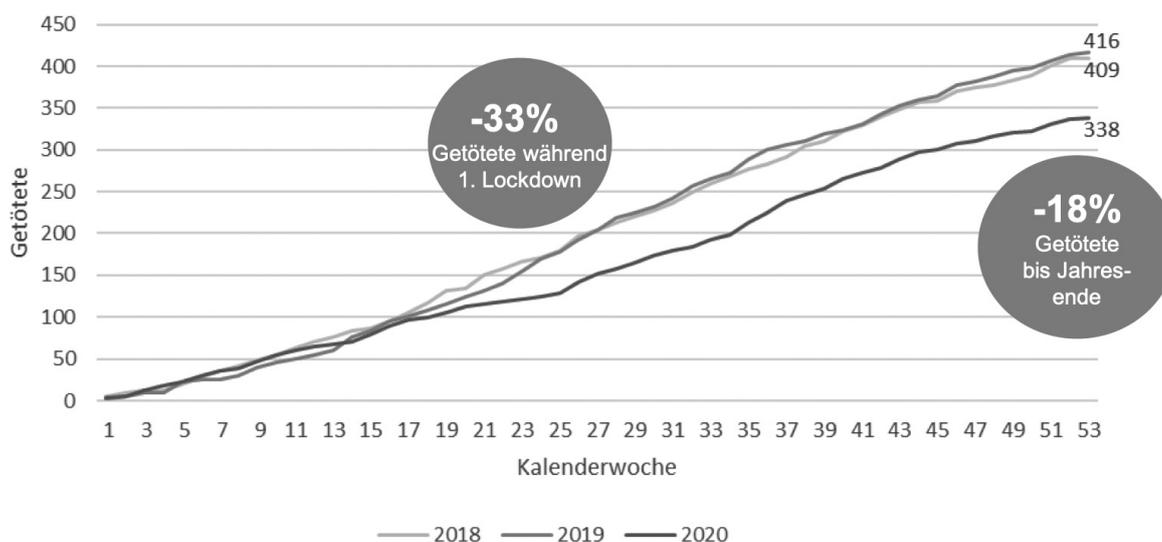


Abbildung 4: Entwicklung der Getöteten im Straßenverkehr in den Jahren 2020 (vorläufige Zahlen), 2019 und 2018 und Reduktion im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2017–2019³⁾

B. Unfallsituation und -entwicklung

Nicht nur im Mobilitätsverhalten zeigten sich im Jahr 2020 im Zuge der COVID-19-Pandemie deutliche Veränderungen. Letztlich hatten diese Veränderungen auch umfassende Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit in Österreich.

1. Entwicklung der Getöteten im Straßenverkehr

Blickt man auf die Entwicklung der Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr in Österreich im Jahr 2020, zeigt sich bis etwa Mitte März – also bis zum ersten Lockdown – eine ähnliche Entwicklung wie in den Jahren zuvor. Anschließend ist für die Zahl der Getöteten im Jahr 2020 jedoch im Vergleich zu den beiden Jahren davor eine deutlich geringere Zunahme erkennbar: Während des ersten Lockdowns gab es in Österreich im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 33% weniger Getötete; bis Jahresende war die Zahl der Getöteten mit insg 338 Getöteten 18% geringer als im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 (s Abbildung 4).

2. Getötete und Verunglückte nach Verkehrsart

Hinsichtlich der im Jahr 2020 getöteten Verkehrsteilnehmer nach Verkehrsart wird im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 deutlich, dass beim Moped,⁴⁾ beim Pkw, beim Motorrad sowie auch bei den Fußgängern jeweils ein Rückgang erkennbar ist. Mit 143 tödlich verunglückten Pkw-Insassen starben im Jahr 2020 24% weniger Personen mit dem Pkw im Straßenverkehr als im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019, bei den Fußgängern liegt der Rückgang bei 23%.

Ein Anstieg bei der Anzahl der im Jahr 2020 getöteten Verkehrsteilnehmer im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 wird hingegen bei

den Fahrradfahrern (+13%) und den Lkw-Insassen (+18%) deutlich (s Abbildung 5).

Ähnliche Entwicklungen zeigen sich auch bei der Betrachtung der Anzahl der Verunglückten im ersten Halbjahr 2020 nach unterschiedlichen Verkehrsarten: Im ersten Halbjahr 2020 gab es im Vergleich zum Durchschnitt der ersten Halbjahre der Jahre 2017 bis 2019 insg 27% weniger Verunglückte, wobei ein Rückgang vor allem bei Pkw-Insassen und bei den Fußgängern (jeweils -34%) sowie bei Motorrad- und Mopedfahrern (-33%) erkennbar ist. Ein (leichter) Anstieg bei der Zahl der Verunglückten im ersten Halbjahr 2020 im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 zeigt sich – wie bei der Anzahl der Getöteten – wiederum bei den Fahrradfahrern (+6%) (s Abbildung 6).

3. Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Getöteten

Hinsichtlich der Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Getöteten im Jahr 2020 wird deutlich, dass nicht angepasste Geschwindigkeit im Jahr 2020 bei Unfällen mit Getöteten deutlich häufiger die Hauptunfallursache darstellte als in den Jahren zuvor (Durchschnitt 2017–2019): Waren im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 noch 26% der Unfälle mit Getöteten auf eine nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen, waren es im Jahr 2020 36% – also mehr als jeder dritte Unfall mit Getöteten. Nicht angepasste Geschwindigkeit hat somit Ablenkung (im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 waren noch 30% der Unfälle mit Getöteten auf Ablenkung zurückzuführen) als Unfallursache Nummer 1 bei Unfällen mit Getöteten abgelöst (s Tabelle). →

³⁾ Quelle: BMI.

⁴⁾ Der prozentuelle starke Rückgang der getöteten Mopedaufsitzer ist auch auf die geringe Anzahl der Getöteten zurückzuführen (von durchschnittlich zehn Personen 2017–2019 auf vier im Jahr 2020).

Rückgang



Anstieg



Abbildung 5: Getötete Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr im Jahr 2020 (vorläufige Zahlen) nach Verkehrsart im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019⁵⁾

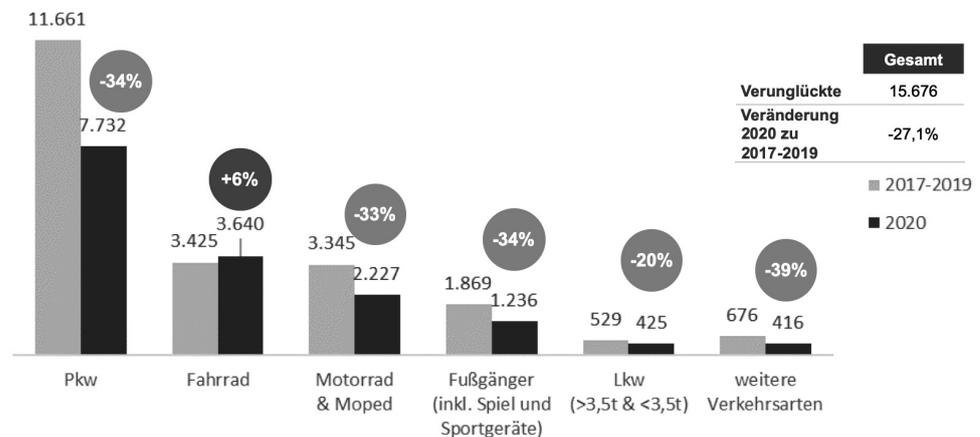


Abbildung 6: Verunglückte Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr im ersten Halbjahr 2020 nach Verkehrsart im Vergleich zum Durchschnitt der ersten Halbjahre der Jahre 2017 bis 2019; die Unfalldaten für das zweite Halbjahr 2020 sind noch nicht verfügbar (Ausnahme: Getötete im Straßenverkehr)⁶⁾

| Hauptunfallursache | 2020 | | Durchschnitt 2017 - 2019 | |
|---------------------------------|----------|-------------|--------------------------|-------------|
| | Ab-solut | Anteil in % | Ab-solut | Anteil in % |
| nichtangepasste Geschwindigkeit | 94 | 36% | 93 | 26% |
| Ablenkung | 60 | 23% | 108 | 30% |
| Vorrangverletzung | 41 | 16% | 52 | 15% |
| Fehlverhalten Fußgänger | 18 | 7% | 28 | 8% |
| Gesundheit | 17 | 6% | 11 | 3% |
| Überholen | 14 | 5% | 27 | 8% |
| Alkohol | 10 | 4% | 24 | 7% |
| technischer Defekt | 4 | 2% | 3 | 1% |
| Übermüdung | 4 | 2% | 9 | 3% |

Tabelle: Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Getöteten im Jahr 2020 (vorläufige Zahlen) im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019⁷⁾

C. Befragung zum Mobilitätsverhalten und zur Verkehrssicherheit⁸⁾

1. Mobilitätsverhalten: Entwicklung Verkehrsnutzung

Hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens zeigt sich, dass die Befragten insg im Vergleich zur Zeit vor Corona vor allem in der Zeit des ersten Lockdowns angaben, mit nahezu allen Verkehrsmitteln, insb mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (-43% im Vergleich zur Zeit vor Corona) weniger unterwegs zu sein. Mit dem Fahrrad waren die Befragten im ersten Lockdown hingegen nur geringfügig weniger unterwegs (-9%), und zu Fuß waren sie seit Beginn der Pandemie im Vergleich zur Zeit davor sogar deutlich häufiger unterwegs: Hier zeigt sich in allen

5) Quelle: BMI.

6) Quelle: Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden – 1. Halbjahr (Jänner bis Juni) 2020. Vorläufige Ergebnisse. Schnellbericht 4.3; Bearbeitung KfV.

7) Quelle: BMI.

8) Die Befragung wurde von marketagent im Auftrag des KfV durchgeführt. Stichprobe: 1.002 Personen, repräsentativ für die österr Bevölkerung. Befragung per Online-Fragebogen Anfang Dezember 2020.

Phasen ein deutlicher Anstieg von bis zu 20%. In der Zeit zwischen den Lockdowns hat sich die Verkehrsnutzung laut den Befragten für alle Verkehrsmittel wieder etwas an die Zeit vor Corona angepasst, nahm dann jedoch im zweiten Lockdown für alle Verkehrsarten wieder ab.

Für die Zeit nach Corona zeigt sich hinsichtlich der Verkehrsarten, dass die Befragten angaben, vor allem deutlich öfter zu Fuß (+22%) und mit dem Fahrrad (+14%) unterwegs sein zu wollen, wohingegen bei den anderen Verkehrsmitteln nur geringfügige Veränderungen zur Zeit vor Corona erkennbar sind – allein das Flugzeug werden die Befragten nach Corona deutlich weniger nutzen (-28%) (s. Abbildung 7).

2. Risiko: Mobilitätsverhalten und Unfallzahlen

Stellt man nun der Entwicklung des Verkehrsaufkommens laut den Befragten die vorher beschriebene Entwicklung der Getötetenzahlen im Jahr 2020 nach Ver-

kehrtsart gegenüber, so lassen sich erste Aussagen zum Risiko darstellen. Hierbei zeigt sich für das Jahr 2020 insg., dass sich das Risiko, tödlich zu verunglücken, vor allem für Motorradfahrer und speziell in der Zeit des ersten Lockdowns auch für Pkw-Lenker im Vergleich zu den Vorjahren (Durchschnitt 2017 bis 2019) tendenziell erhöht hat: Das Verkehrsaufkommen ist dabei beim Motorrad und beim Pkw zwar jeweils zurückgegangen, die Anzahl der Getöteten hat sich jedoch nur in geringerem Ausmaß verringert, dh die Anzahl der Getöteten ist jeweils in Relation zur Fahrleistung höher. Über das gesamte Jahr 2020 ist jedoch das Risiko, mit dem Pkw tödlich zu verunglücken, im Vergleich zu den Vorjahren nahezu unverändert.

Allein für Fußgänger, wo das Verkehrsaufkommen besonders gestiegen ist und sich die Anzahl der Getöteten zudem reduziert hat, ist das Risiko tödlich zu verunglücken im Vergleich zu den Vorjahren geringer (s. Abbildung 8).

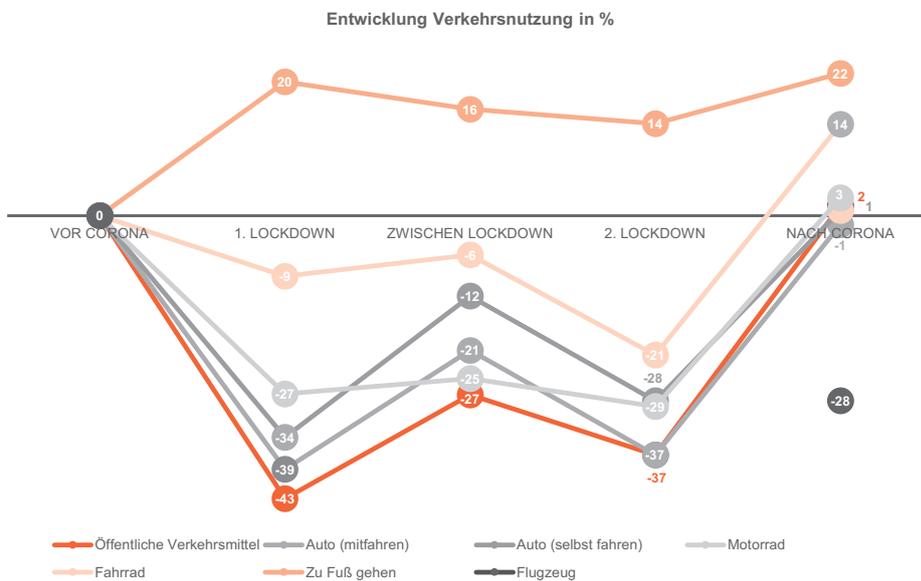


Abbildung 7: Veränderung des Verkehrsverhaltens 2020 nach Corona-Phasen und Verkehrsart, n=1.002; Verkehrsnutzungs-Bilanz berechnet durch das KFV. Die Verkehrsnutzungs-Bilanz ist der Anteil derjenigen, die eine Verkehrsart häufiger nutzen als vor Corona, abzüglich des Anteils der Personen, die angaben, diese Verkehrsart weniger zu nutzen.

| 2020 gesamt | Entwicklung Verkehrsaufkommen | Entwicklung Getötete | RISIKO |
|--|-------------------------------|---|---------------------------------------|
| Pkw | - 20% | - 18% (Getötete alle VT) - 24% (Getötete Pkw-Insassen) | Unverändert |
| Fußgänger | + 17% | - 23% | Stark reduziert |
| Motorrad | - 27% | - 17% | Gestiegen |
| Radfahrer | -12% bis +20% (Wien) | + 13% | Ähnlich (je nach Annahme Entwicklung) |
| Erster Lockdown (Mitte März bis Ende April) | | | |
| Pkw | - 60% | - 33% (Getötete alle VT) | Stark gestiegen im ersten Lockdown |

Abbildung 8: Entwicklung der Getötetenzahlen und des Verkehrsaufkommens nach der Verkehrsart 2020⁹⁾



9) Quelle: Verkehrstote – BMI; Entwicklung Verkehrsaufkommen – ASFINAG, Verkehrsentwicklung, Statistik Dauerzählstellen; ausgewählte Verkehrszählungen der Bundesländer; Umfrage des Instituts marketagent im Auftrag des KFV, n=1.002, Dezember 2020; eigene Abschätzung des KFV aufgrund der Verkehrserhebungen.

3. Eigenes Verhalten im Straßenverkehr

Hinsichtlich des eigenen Verhaltens im Straßenverkehr wird deutlich, dass sich zwar die Mehrheit der Befragten (76%) nach eigenen Angaben in der Zeit der Corona-Krise so wie immer verhalten haben, immerhin etwas mehr als jeder Fünfte der Befragten (21%) sich jedoch seit der Corona-Krise vorsichtiger im Straßenverkehr verhält. Zumindest 3% gaben an, dass sie ihre Wege so schnell als möglich erledigen und dabei nicht so genau auf die Verkehrsregeln achten.

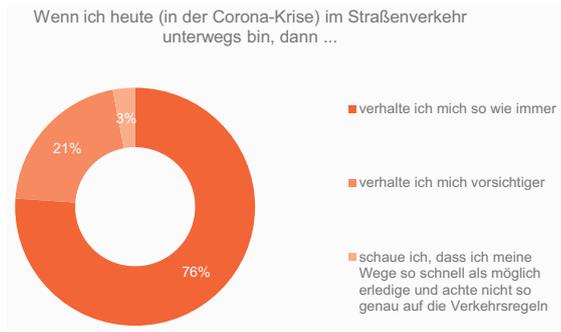


Abbildung 9: Eigenes Verhalten im Straßenverkehr seit Corona, n=1.002

Gefragt danach, was die Gründe für das vorsichtiger Verhalten im Straßenverkehr seit Corona sind, gaben die meisten Befragten an, dass sie prinzipiell vorsichtiger geworden sind (49%), dass sie nicht möchten, dass sie ins Krankenhaus müssen, da diese ohnehin bereits überlastet sind (40%), und dass sie glauben, einfach vernünftiger bzw verantwortungsbewusster geworden zu sein (35%).

Dabei gaben speziell Personen mittleren Alters, dh zwischen 40 und 59 Jahren (59%), sowie ältere Personen über 60 Jahre (52%) an, prinzipiell vorsichtiger geworden zu sein, wohingegen der Anteil bei jüngeren Personen (14 bis 39 Jahre) mit 38% geringer ist.



Abbildung 10: Gründe für das vorsichtiger Verhalten im Straßenverkehr seit Corona, Mehrfachantwort, n=209

4. Veränderungen des Mobilitätsverhaltens und Maßnahmen für den Straßenverkehr nach Corona

Hinsichtlich des persönlichen Mobilitätsverhaltens nach Corona gaben die meisten Befragten (40%) an, nichts Wesentliches an ihrem Mobilitätsverhalten ändern zu wollen, jedoch gaben gleichfalls 33% der Befragten an, mehr zu Fuß gehen zu wollen und 16% der Befragten gaben an, häufiger mit dem Fahrrad fahren zu wollen.¹⁰⁾ Bezüglich öffentlicher Verkehrsmittel waren sich die Befragten uneinig: 15% der Befragten gaben an, sich keine Jahreskarte mehr zulegen zu wollen, gleichfalls 15% der Befragten gaben an, nach Corona öffentliche Verkehrsmittel häufiger nutzen zu wollen (s Abbildung 11).

10) Die Ergebnisse (Häufigkeit Fahrrad und zu Fuß gehen nach Corona) unterscheiden sich von den Ergebnissen in der Abb 7 dadurch, dass in der Abb 7 die Bilanz der Verkehrsbelastung zugrunde gelegt wurde (Anzahl der Menschen, welche nach eigenen Angaben mehr unterwegs sind, abzüglich jener Personen, die nach eigenen Angaben weniger unterwegs sind).

Was denken Sie wird sich bei Ihnen in Bezug auf Ihr persönliches Mobilitätsverhalten in der Zeit nach der Corona-Krise ändern?

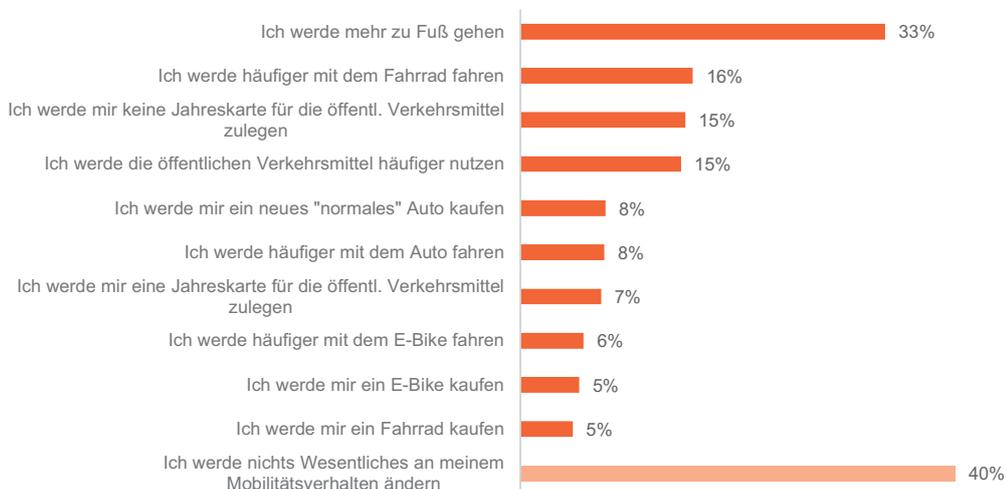


Abbildung 11: Änderung des persönlichen Mobilitätsverhaltens nach Corona, Mehrfachantwort, n=1.002

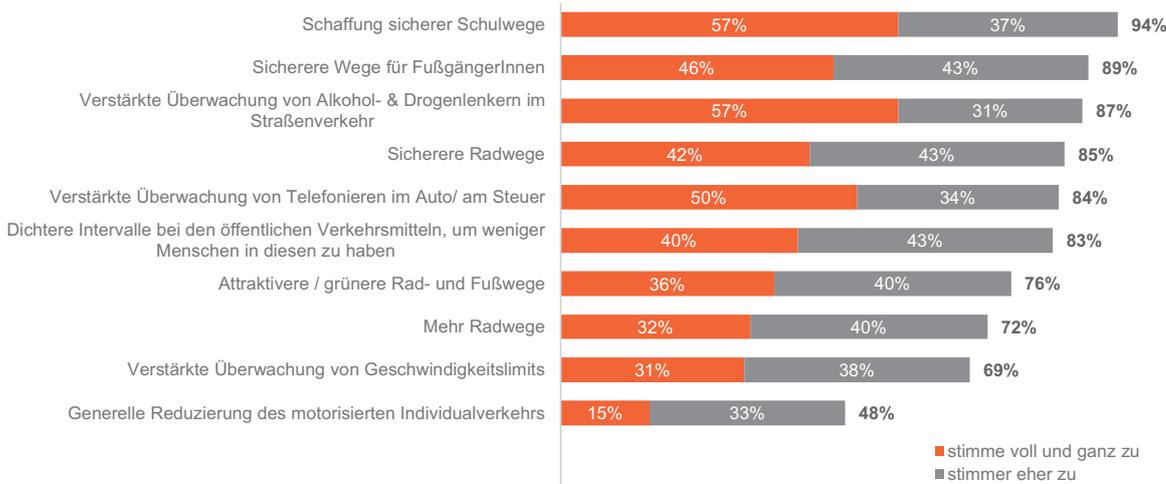


Abbildung 12: Top 10 genannte Maßnahmen für den Straßenverkehr nach Corona, Top-2-Box: stimme voll und ganz zu und stimme eher zu, n=1.002

Bezüglich Maßnahmen für den Straßenverkehr, die nach Corona gesetzt werden sollten, wird deutlich, dass sich die Mehrheit der Befragten für die Schaffung sicherer Schulwege, für sichere Wege für Fußgänger, für eine verstärkte Überwachung von Alkohol- und Drogenlenkern im Straßenverkehr und für sicherere Radwege ausspricht. In Bezug auf das Thema Geschwindigkeit zeigt sich, dass die Befragten eher für die verstärkte Überwachung von Geschwindigkeitslimits plädieren als für eine Reduktion von Tempolimits (s Abbildung 12).

D. Geschwindigkeitsmessungen und Anhaltebereitschaft vor Schutzweg

1. Methodik

Messungen zur Geschwindigkeit von Kfz auf Österreichs Straßen werden vom KfV jährlich vorgenommen. Auch im Jahr 2020 wurden in ganz Österreich Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Hierbei wurden an unterschiedlichen Straßenabschnitten in ganz Österreich im Freiland sowie im Ortsgebiet Seitenradargeräte des Modells „RTB TOPO Box“ idR für jeweils eine Woche aufgestellt. Im gesamten Jahr 2020 wurden so Geschwindigkeiten von insg 3,6 Mio Kfz in ganz Österreich gemessen.

Neben den Geschwindigkeitsmessungen werden vom KfV jährlich Beobachtungen zur Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenkern vor unregulierten Schutzwegen im Ortsgebiet durchgeführt. Auch im Jahr 2020 wurden diese Beobachtungen an unterschiedlichen Straßenabschnitten in ganz Österreich, insb in den Landeshauptstädten, durchgeführt. Hierbei wird im Falle von querungswilligen Fußgängern an den Schutzwegen beobachtet, ob herbeifahrende Kfz-Lenker vor dem Schutzweg langsamer werden oder stehen bleiben und die Fußgänger queren lassen oder nicht. Im gesamten Jahr 2020 wurden insg 1.215 Beobachtungen zur Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenkern vor Schutzwegen durchgeführt.

2. Ergebnisse

Die Ergebnisse der durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass insb im ersten Lockdown im

Ortsgebiet bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ein höherer Anteil an Geschwindigkeitsüberschreitungen (50,5% Überschreiter) erkennbar ist als noch vor Corona (43,9% Überschreiter). Im Freiland ist im ersten Lockdown im Vergleich zu den Geschwindigkeitsmessungen vor Corona hingegen ein etwas geringerer Anteil an Geschwindigkeitsüberschreitungen erkennbar.

Besonders auffällig ist jedoch, dass der Anteil der „Raser“ mit einer deutlichen Geschwindigkeitsüberschreitung von mehr als 30 km/h im Ortsgebiet bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in allen drei Phasen seit Beginn der Corona-Pandemie dreimal höher ist (0,3% bzw im ersten Lockdown sogar 0,4%) als zuvor (0,1%) (s Abbildung 13).

Hinsichtlich der Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenkern vor Schutzwegen machen die durchgeführten Beobachtungen im Jahr 2020 im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 deutlich, dass der Anteil der Kfz-Lenker, die den Fußgänger nicht bzw unter Zustandekommen eines Konflikts nicht queren lassen, im Jahr 2020 mit insg 12,4% höher ist als im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 mit insg 8,0%.

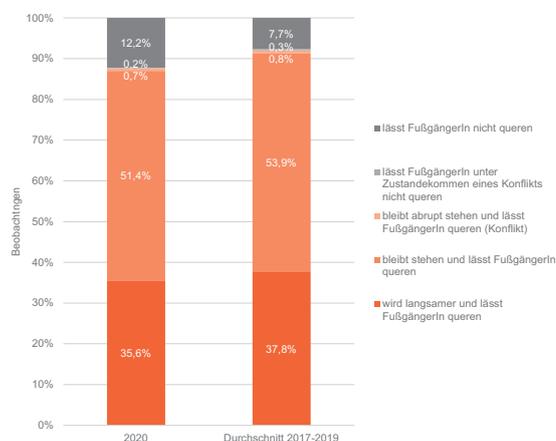


Abbildung 14: Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenkern vor Schutzwegen 2020 im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 in %, 2020 n=1.215, 2017–2019 n=5.000 →

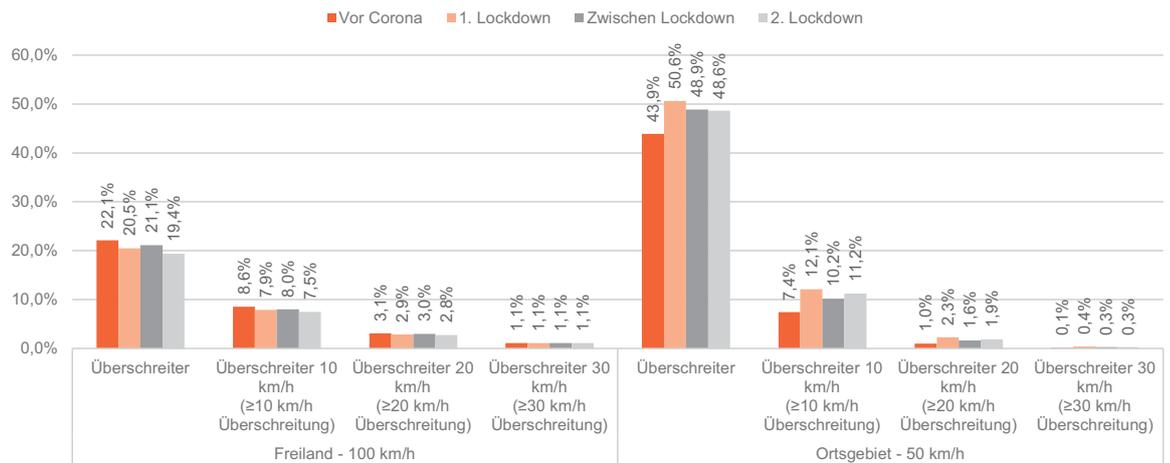


Abbildung 13: Anteil der Geschwindigkeitsüberschreiter nach Freiland und Ortsgebiet und Corona-Phasen, n=3,6 Mio, davon 2,9 Mio während Corona

E. Fazit

Die dargestellte Unfallsituation und -entwicklung im Corona-Jahr 2020 in Österreich sowie die Ergebnisse der Befragung, der Geschwindigkeitsmessungen und der Untersuchung zur Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenkern vor Schutzwegen verdeutlichen erstmals in umfassender Form die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Verkehrssicherheit in Österreich.

Insg wird deutlich, dass es durch die zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie gesetzten Maßnahmen im Jahr 2020 in Österreich insg ein Fünftel weniger Verkehrsaufkommen gab, wobei ein starker Rückgang – so zeigen die Ergebnisse der Befragung in Übereinstimmung mit den Daten des Kfz-Verkehrs auf Autobahnen und Schnellstraßen – vor allem in der Phase des ersten Lockdowns erkennbar war. Von einem Rückgang der Mobilität waren laut den Ergebnissen der Befragung nahezu alle Verkehrsarten betroffen, die langfristigen Gewinner sind jedoch der Fußverkehr und der Radverkehr (wo zum Teil auch Zunahmen erkennbar waren), wobei der Flugverkehr auch nach Corona deutlich verlieren wird: Während zahlreiche Befragte nach Corona mehr zu Fuß gehen und mit dem Rad fahren wollen, gab ein Großteil der Befragten an, auch nach Corona weniger fliegen zu wollen.

Einher ging der geringere Verkehr – dies wurde durch den Blick auf die Getötetenzahlen deutlich – mit insg weniger Getöteten im Straßenverkehr als in den Vorjahren. Im Verhältnis zum verringerten Verkehrsaufkommen gab es im Jahr 2020 jedoch verhältnismäßig mehr Getötete. Vor allem für Motorradfahrer und im ersten Lockdown auch bei Pkw-Insassen hat sich das Risiko, im Verkehr tödlich zu verunglücken, erhöht: Zwar ist das Verkehrsaufkommen zurückgegangen, die Zahl der Getöteten hat sich jedoch nur in geringerem Ausmaß reduziert.

Mit Blick auf die Unfallursachen zeigt sich, dass vor allem Geschwindigkeit problematisch und zur Unfallursache Nr 1 bei den Unfällen mit Getöteten aufgestie-

gen ist. Auch die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen zeigen diese Problematik: Vor allem der Anteil der „Raser“ mit deutlicher Geschwindigkeitsüberschreitung im Ortsgebiet hat sich in der Zeit nach Ausbruch der Pandemie und insb im ersten Lockdown deutlich erhöht. Überdies konnten die Ergebnisse der Untersuchung der Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenkern vor Schutzwegen aufzeigen, dass der Anteil jener Kfz-Lenker, die Fußgänger vor Schutzwegen nicht queren lassen, angestiegen ist.

In der Befragung gaben immerhin 3% der Befragten an, dass sie schauen, dass sie im Straßenverkehr nun ihre Wege so schnell wie möglich erledigen und nicht genau auf die Verkehrsregeln achten. Jedoch gab es von etwa einem Fünftel der Befragten auch eine Tendenz zu vorsichtigerem Verhalten im Straßenverkehr, vor allem da man prinzipiell vorsichtiger bzw verantwortungsbewusster geworden ist, oder nicht ins Krankenhaus will, weil diese überfüllt sind oder man sich dort anstecken kann.

Für die Zeit nach der Corona-Pandemie gaben viele Befragte an, das Fahrrad stärker nutzen bzw häufiger zu Fuß gehen zu wollen. Im Einklang damit wünschen sich die Österreicher und Österreicherinnen nach Corona vor allem die Schaffung von sicheren Schulwegen und sicheren Fuß- und Radwegen als Maßnahmen im Straßenverkehr.

Abgeleitet von den Ergebnissen werden sich wohl in Zukunft mehr Unfälle mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern im Straßenverkehr ereignen, da mehr Menschen zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sein werden, gleichzeitig könnten jedoch auch höhere Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr auftreten. Außerdem ist zu erwarten, dass auch neue alternative Verkehrsmittel als Ersatz zum öffentlichen Verkehr unterwegs sein werden.

Daher gilt es, einerseits die Infrastruktur, insb sicherer Rad- und Fußwege, aber auch die rechtlichen Rahmenbedingungen an die steigenden Zahlen von Fußgängern und Radfahrern nach Corona anzupassen

und andererseits auch speziell Maßnahmen zur Verringerung von Geschwindigkeitsüberschreitungen zu setzen. Hier gilt es auch, weitere Maßnahmen im Umgang mit Rasern zu setzen, wie höhere Strafen, stren-

gere Regeln zum Führerscheinentzug, die Aufnahme von Geschwindigkeitsüberschreitungen in das Vormerksystem und die Abschaffung der Toleranzgrenzen bei geringen Geschwindigkeitsüberschreitungen.

→ In Kürze

→ Die COVID-19-Pandemie und die zur Eindämmung des Infektionsgeschehens in Österreich verhängten Maßnahmen hatten und haben immer noch umfangreiche Auswirkungen auf zahlreiche Bereiche unseres Lebens, darunter auch die Mobilität und die Verkehrssicherheit. Das KFV gibt in diesem Beitrag erstmals eine umfassende Übersicht darüber, wie sich das veränderte Mobilitätsverhalten während des Corona-Jahres 2020 auf die Verkehrssicherheit in Österreich ausgewirkt hat. Hierzu werden die Unfallsituation und -entwicklung im Jahr 2020 betrachtet sowie Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage des KFV zum Mobilitätsverhalten und zur Verkehrssicherheit, von Geschwindigkeitsmessungen sowie von Untersuchungen zur Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenkern vor Schutzwegen vorgestellt. Darauf aufbauend werden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit abgeleitet, die aufgrund der mit der Corona-Krise verbundenen Veränderungen zukünftig stärker im Fokus stehen sollten.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

Dipl.-Ing. Christian Kräutler ist Experte im Forschungsbereich für Verkehrssicherheit im KFV.

E-Mail: christian.kraeutler@kfv.at

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch ist Leiter des Forschungsbereichs für Verkehrssicherheit im KFV.

E-Mail: klaus.robatsch@kfv.at

Dipl.-Ing. Aggelos Soteropoulos ist Projektmitarbeiter im Forschungsbereich für Verkehrssystemplanung der TU Wien.

E-Mail: aggelos.soteropoulos@tuwien.ac.at

Kontaktadresse: Schleiergasse 18, 1100 Wien.

Internet: www.kfv.at

Von denselben Autoren erschienen:

Kaiser/Blass/Schneider/Soteropoulos, Automatisiertes Fahren im medialen Diskurs in Österreich, ZVR 2020/234; *Mayer/Breuss/Kräutler/Robatsch/Schneider*, Gurtverweigerer, ZVR 2020/71; *Robatsch/Zuser/Knowles/Salamon*, Speichelvor-testgeräte – Test und Einsatzmöglichkeit, ZVR 2019/229; *Schneider/Furian/Robatsch/Soteropoulos*, Österreicher im Straßenverkehr: Unfallrisiko und Gefährdungspotentiale, ZVR 2018/194; *Zuser/Robatsch*, Gurt in Österreich, ZVR 2014/105.

