

ZVR

Zeitschrift für Verkehrsrecht

Schwerpunkt

Reiserecht

Wiener Liste – Update 2025

Eike Lindinger

Reisepreisminderungsberechnung

Eike Lindinger

Entfall der unangemessenen Stornogebühr
des Reiseveranstalters

Sebastian Löw

Bordkarte als Nachweis für Buchung nach Flug

(Stephan Keiler)

Berechnungsbasis der Preisminderung bei Pauschalreise

(Stephan Keiler)

Öffentlichrechtliche Reisewarnungen bei unvermeidbaren,
außergewöhnlichen Umständen

(Christian Schuster-Wolf, Rainer Silbernagl)

Pro und Contra

Pro: Helmpflicht für E-Bike- und E-Scooter-Fahrer

Armin Kaltenegger

Contra: Helmpflicht für E-Bike-Fahrer

Johannes Pepelnik

nose der Verkehrsunzuverlässigkeit für einen über die Mindestentziehungszeit hinausreichenden Zeitraum rechtfertigen würden. Die Entziehungsdauer sei daher auf das Mindestmaß von zehn Monaten zu reduzieren.

In der für die Zulässigkeit der Rev allein maßgeblichen Zulässigkeitsbegründung wurde geltend gemacht, es liege keine das Erk des VwG stützende Rsp des VwGH vor. § 26 Abs 1 Z 2 FSG zeige, welche Bedeutung der Gesetzgeber einem Verkehrsunfall beimesse: Diese Bestimmung normiere bei einem bestimmten Alkoholgehalt eine Verlängerung der Mindestentziehungsdauer um zwei Monate, „wenn der Lenker bei Begehung dieser Übertretung einen Verkehrsunfall verschuldet“. Nach dem Gesetzeswortlaut komme es nicht darauf an, ob nur ein Sachschaden oder auch ein Personenschaden entstanden sei. Es handle sich um eine fixe zusätzliche Entziehungsdauer, die nicht – je nach Ausmaß des Verschuldens oder der Unfallfolgen – im Ermessen der Führerscheinbehörde stehe. Auch gem § 7 Abs 4 FSG komme es bei der Wertung der „bestimmten Tatsache“ zwar auf

deren Verwerflichkeit, jedoch nicht auf die Folgen an. Da der Mitbeteiligte im Revisionsfall § 99 Abs 1 lit a StVO 1960 übertreten und dabei einen Verkehrsunfall verursacht und Fahrerflucht begangen habe, lägen „Verwerflichkeit und Gefährlichkeit der strafbaren Handlung“ vor, weshalb zu Recht die Entziehungsdauer um zwei Monate „aufgrund des verursachten Verkehrsunfalls“ verlängert worden sei.

Der VwGH wies die Rev unter Formulierung der Leitsätze als unzulässig zurück und führte aus, dass es sich bei der im Revisionsfall erfolgten Beurteilung des VwG, es liege keine über die Mindestentziehungsdauer von zehn Monaten hinausreichende Verkehrsunzuverlässigkeit des Mitbeteiligten vor, um eine einzel-fallbezogene Beurteilung handle, die – wenn sie auf einer verfahrensrechtlich einwandfreien Grundlage erfolgt und in vertretbarer Weise im Rahmen der von der Rsp entwickelten Grundsätze vorgenommen worden sei – nicht revisibel sei (VwGH 12. 11. 2024, Ra 2024/11/0027 mwN).

Aktionsplan Geschwindigkeit

Der erste themenspezifische Aktionsplan zur Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030



Der Beitrag schnell gelesen

Die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030 beinhaltet einen Katalog von Handlungsvorschlägen. Konkrete Maßnahmen werden im Rahmen von zielgerichteten, themenspezifischen Aktionsplänen festgelegt. Der erste Aktionsplan zur Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030 widmet sich einer der wichtigsten Ursachen töd-

licher Unfälle in Österreich: der nichtangepassten Geschwindigkeit.

Straßenverkehrsrecht

§ 20 StVO

ZVR 2025/148



DIⁱⁿ VERONIKA ZUSER ist Projektleiterin im Forschungsbereich Verkehrssicherheit im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV).

DI KLAUS MACHATA ist Projektleiter im Forschungsbereich Verkehrssicherheit im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV).

DI ALEXANDER NOWOTNY ist stellvertretender Abteilungsleiter der Abteilung IVVS 2 – Verkehrssicherheit und Sicherheitsmanagement Infrastruktur im Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) und Geschäftsführer des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF).

Inhaltsübersicht:

- A. Der Aktionsplan Geschwindigkeit im Kontext der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie
- B. Warum Geschwindigkeit als Thema des ersten Aktionsplans?
 1. Geschwindigkeit und Safe System im internationalen Fokus
 2. Der Einfluss der Geschwindigkeit auf die Verkehrssicherheit
- C. Stand der Dinge: Der Faktor Geschwindigkeit im Kontext der Verkehrssicherheit in Österreich
 1. Unfallstatistik
 2. Gefahrene Geschwindigkeiten
 3. Akzeptanz von Geschwindigkeitsüberschreitungen

- 4. Geschwindigkeitslimits im europäischen Vergleich
- 5. Strafen für Geschwindigkeitsvergehen im internationalen Vergleich
- D. Die Erarbeitung des Aktionsplans
- E. Stoßrichtungen und Maßnahmen des Aktionsplans
 1. Stoßrichtung 1: Sichere Infrastruktur: selbsterklärend und fehlerverzeihend
 2. Stoßrichtung 2: Fahrzeugseitiges Geschwindigkeitsmanagement
 3. Stoßrichtung 3: Informierte Verkehrsteilnehmende
 4. Stoßrichtung 4: Tempolimits im Einklang mit den Anlageverhältnissen und den Bedürfnissen ALLER Nutzerinnen und Nutzer
 5. Stoßrichtung 5: Optimierte Überwachung und Sanktionen
 6. Stoßrichtung 6: Stringente Verwaltungsstrafverfahren
- F. Evaluation, Monitoring und Ausblick
 1. Sicherheitsindikator Geschwindigkeit
 2. Sicherheitsindikator Einstellungen zu risikoreichem Verhalten
 3. Evaluation
 4. Ausblick

A. Der Aktionsplan Geschwindigkeit im Kontext der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie

Die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 (VSS)¹ hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der im Straßenverkehr getöteten und schwerverletzten Menschen bis zum Jahr 2030 zu halbieren und die Verkehrssicherheit so zu verbessern, dass kein Kind mehr tödlich verunglückt.

Die VSS orientiert sich dabei am „Safe System“-Ansatz: Ziel ist es, ein fehlertolerantes Verkehrssystem zu schaffen, in dem niemand getötet oder schwer verletzt wird und in dem sich alle Agierenden die Verantwortung für Sicherheit teilen. Die Strategie selbst enthält dabei keinen Maßnahmenkatalog, sondern wird von zeit- und themenspezifischen Aktionsplänen begleitet, in denen Maßnahmen zu spezifischen Herausforderungen festgelegt werden. Der erste dieser Aktionspläne widmet sich dem Thema Geschwindigkeit.²

B. Warum Geschwindigkeit als Thema des ersten Aktionsplans?

1. Geschwindigkeit und Safe System im internationalen Fokus

Das Thema Geschwindigkeit ist einer der Schlüsselfaktoren der Verkehrssicherheitsarbeit und spielt daher im „Safe System“-Ansatz eine besonders wichtige Rolle.

Auf internationaler Ebene ist das Thema Geschwindigkeit in den letzten Jahren durch mehrere Beschlüsse und Publikationen in den zentralen Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit gerückt. Das „International Transport Forum“ veröffentlichte 2022 seinen Bericht zur Implementierung eines Safe System³, in dem „Safe Speeds“ erstmals als eine von sechs Säulen der Verkehrssicherheitsarbeit behandelt wurden. 2020 verabschiedete die „Third Global Ministerial Conference on Road Safety“ die sogenannte Stockholm Declaration⁴, die ihren Schwerpunkt ua auf Geschwindigkeitsmanagement legt. Die WHO veröffentlichte 2021 einen Implementierungsplan⁵ zur „2nd Decade of Action for Road Safety 2021–2030“ der Vereinten Nationen, in dem Geschwindigkeitsmanagement als zentrale Querschnittsthematik hervorgehoben wird.

2. Der Einfluss der Geschwindigkeit auf die Verkehrssicherheit

Mit steigender Geschwindigkeit nehmen sowohl das Unfallrisiko als auch die Unfallschwere zu. Der Zusammenhang ist gut untersucht, er wird im Allgemeinen durch zwei empirische Modelle beschrieben, die im Lauf der Jahre, va durch die Metaanalysen von Elvik et al⁶, noch weiter spezifiziert und validiert wurden: Dem Power-Modell („Power model“) von Nilsson (2004) und dem Exponential-Modell („Exponential model“) von Finch (1994).⁷

Eine prozentuelle Änderung der Geschwindigkeit führt zu einer exponentiellen Änderung der Zahl der Getöteten. Das bedeutet, dass bereits eine auf den ersten Blick geringe Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit von 5% (also wenn zB in Tempo-50-Zonen im Durchschnitt 52,5 km/h statt 50 km/h gefahren wird) eine deutliche Erhöhung der Zahl der Getöteten um +22% zur Folge hat.⁸ Beim Themenkomplex Geschwindigkeit handelt es sich somit nicht nur um ein Problem der sog „Raser“.

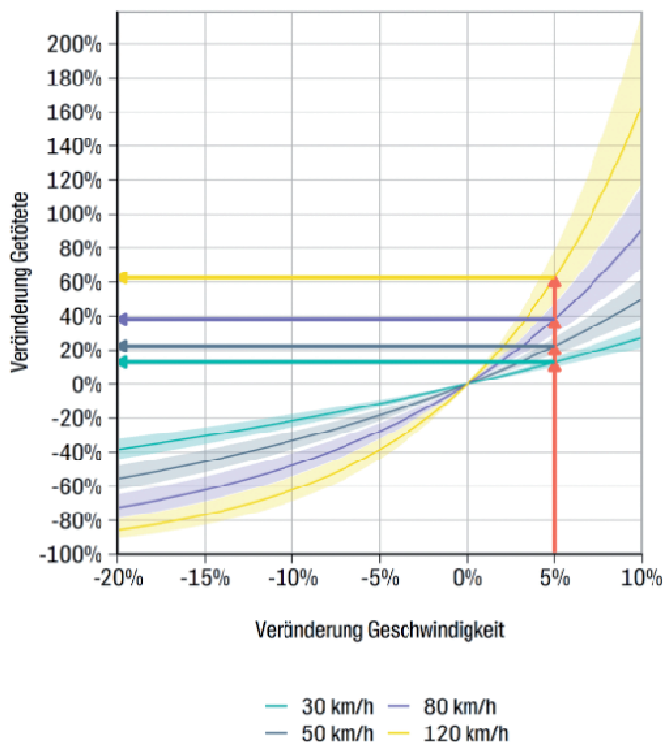


Abb 1: Exponential-Modell: Relative Veränderung der Anzahl Getöteter durch die relative Veränderung der Durchschnittsgeschwindigkeit in Abhängigkeit der Ausgangsgeschwindigkeit (Quelle: Niemann, Geschwindigkeit auf Schweizer Strassen, bfu Beratungsstelle für Unfallverhütung, Forschung 2.378; Parameter nach Elvik et al 2019 [s FN 6])

C. Stand der Dinge: Der Faktor Geschwindigkeit im Kontext der Verkehrssicherheit in Österreich

Das folgende Kapitel gibt einen kurzen Überblick über einige wichtige Aspekte des Themas Geschwindigkeit in Österreich.

¹ Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030, <https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/vss2030.html> (abgerufen am 25. 4. 2025); s auch Schranz/Machata, Die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 bis 2030, ZVR 2022/38.

² Aktionsplan Geschwindigkeit, <https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/aktionsplan-geschwindigkeit.html> (abgerufen am 25. 4. 2025).

³ ITF, The Safe System Approach in Action. Research Report, OECD Publishing (2022), <https://www.itf-oecd.org/safe-system-approach-action-experience-based-guide-enhanced-road-safety> (abgerufen am 25. 4. 2025).

⁴ Government Offices of Sweden, Stockholm Declaration (21. 2. 2021), <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/> (abgerufen am 25. 4. 2025).

⁵ WHO, Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021–2030 (2021), https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true (abgerufen am 25. 4. 2025).

⁶ Siehe ua Elvik/Vadeby/Hels/van Schagen, Updated estimates of the relationship between speed and road safety at the aggregate and individual levels, Accident Analysis & Prevention 123, S 114–122 (2019).

⁷ Siehe Nilsson, Traffic safety dimensions and the Power Model to describe the effect of speed on safety, Lund: Lund Institute of Technology, Bulletin 221 (2004); Finch/Kompfner/Lockwood/Maycock, Speed, speed limits and accidents, Crowthorne, Berkshire: Transport Research Laboratory TRL, Project Report 58 (1994).

⁸ Im Exponentialmodell beträgt der Exponent gemäß der Metaanalyse von Elvik 0,081 (s Elvik 2019).

1. Unfallstatistik

In Österreich ist **nichtangepasste Geschwindigkeit eine der häufigsten Unfallursachen**⁹ und zudem bei vielen Unfällen begleitender Faktor. Im Jahr 2023 waren laut amtlicher Verkehrsunfallstatistik 14% der Unfälle, 17% der Schwerverletzten (1.201 Personen) und 27% der **Getöteten** (108) darauf zurückzuführen. Bei den **Getöteten** war sie damit die **häufigste Unfallursache**.

Unfälle infolge nichtangepasster Geschwindigkeit betreffen in erster Linie den **Freilandbereich** (dh außerhalb von Ortsgebieten). 2019 – 2023 ereigneten sich drei von fünf dieser Kollisionen (61%) im Freiland, der Großteil davon auf Landesstraßen L&B. Von den **tödlichen Geschwindigkeitsunfällen** ereigneten sich sogar **68% auf Landesstraßen L&B im Freiland**.

Landesstraßen im Freiland sind ein Hotspot für Geschwindigkeitsunfälle.

Die meisten Geschwindigkeitsunfälle sind **Alleinunfälle** (63%), nur jeweils 13% ereignen sich im Richtungs- oder Begegnungsverkehr. Bei Unfällen mit anderen Ursachen liegt der Anteil an Alleinunfällen bei nur 28%.

Unfälle aufgrund nichtangepasster Geschwindigkeit ereignen sich häufiger auf **nasser Fahrbahn** oder bei **winterlichen Bedin-**

gungen sowie bei **Dunkelheit und Dämmerung** als Unfälle mit anderen Ursachen.

Geschwindigkeitsunfälle werden **mehrheitlich von Männern verursacht** (73%). Bei jenen mit **tödlichem Ausgang** sind sogar bei rund **neun von zehn Unfällen (88%) Männer Hauptunfallverursacher**.

Geschwindigkeitsunfälle sind eine Männerdomäne. Je schwerer die Unfälle, umso höher der Männeranteil.

Insbesondere die **Unerfahrenen** stechen heraus: Fast **ein Drittel** der Kfz-Lenkenden, die durch falsche Tempowahl Unfälle verursacht haben, sind **junge Männer von 15 bis 19 Jahren (18%) sowie von 20 bis 24 Jahren (12%)**, womit diese beiden Altersgruppen deutlich überrepräsentiert sind. **Geschwindigkeit ist in der Unfallstatistik somit jung und männlich**.

⁹ Die in der amtlichen Unfallstatistik der Statistik Austria angegebene **vermutliche Hauptunfallursache** geht auf die polizeiliche Ersteinschätzung am Unfallort zurück.

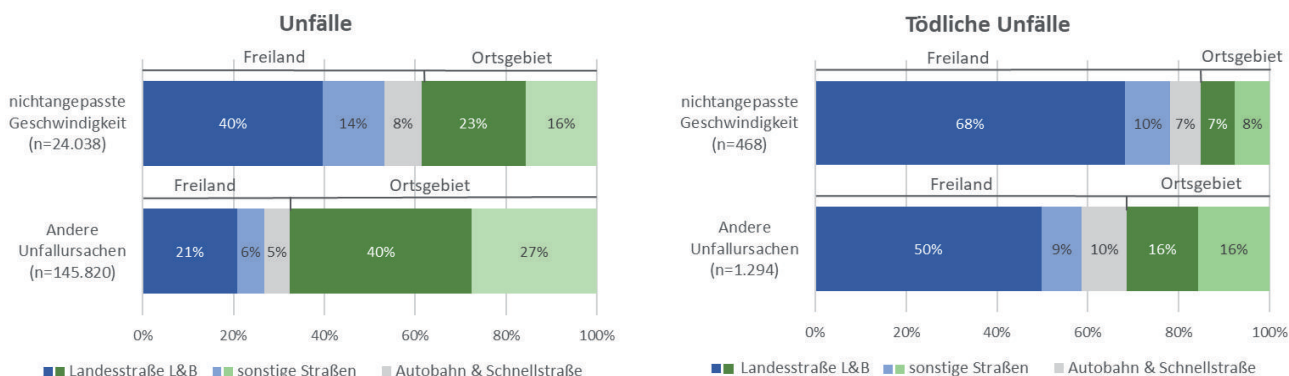


Abb 2: Alle Unfälle (links) und tödliche Unfälle (rechts) mit der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit und mit anderen vermutlichen Hauptunfallursachen nach Gebiet und Straßenart (Durchschnitt 2019 bis 2023) (Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV)

Unfallverursachende Kfz-Lenkende (vermutliche Hauptunfallverursacher) nach Geschlecht und Alter (2019-2023)

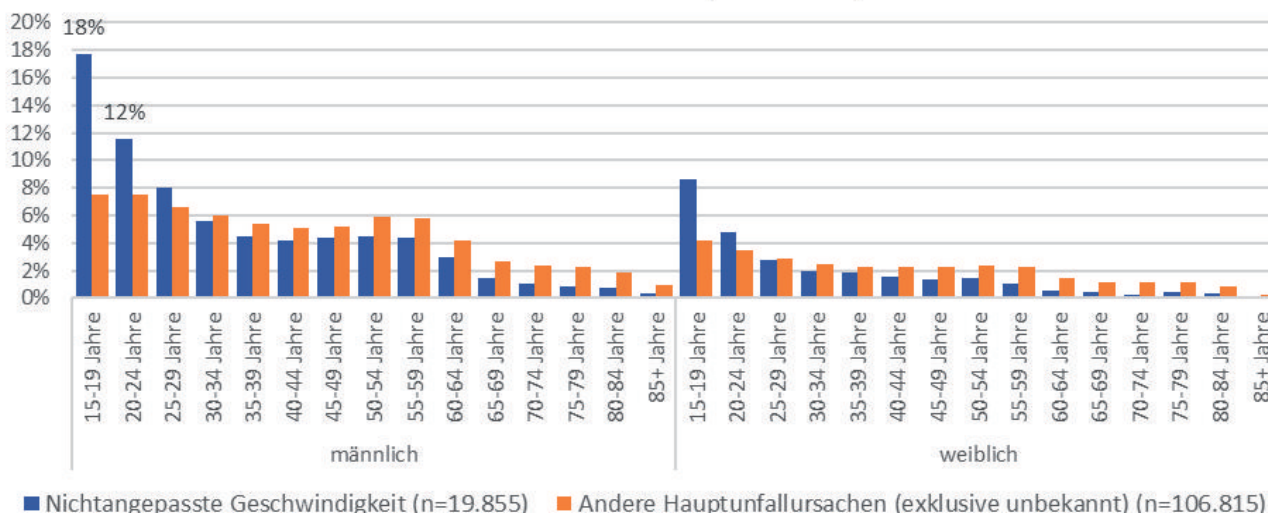


Abb 3: Alle Unfälle (links) und tödliche Unfälle (rechts) mit der Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit und mit anderen Hauptunfallursachen nach Gebiet und Straßenart (Durchschnitt 2019 bis 2023) (Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV)

2. Gefahrene Geschwindigkeiten

Das KFV führt in ganz Österreich regelmäßig Messungen von Kfz-Geschwindigkeiten durch. Im Jahr 2023 wurden insgesamt rund 19 Mio Einzelmessungen an 251 Standorten in ganz Österreich durchgeführt.

Die Messungen zeigen, dass die Bereitschaft zur Einhaltung sinkt, je niedriger das verordnete Tempolimit ist. Tempo 30 halten beinahe drei Viertel der Lenkenden nicht ein, Tempo 50 immer noch fast die Hälfte. Die v_{85}^{10} von Pkw liegt im Ortsgebiet bei Tempo 30 bei rund 41 km/h und bei Tempo 50 bei rund 56,5 km/h (s Tab 1).

Straßenart bzw Gebiet	Tempolimit	v_{85} Pkw	Anteil Einhaltung Pkw
Ortsgebiet	30 km/h	41,1 km/h	28,3%
	50 km/h	56,4 km/h	56,1%
Freiland	70 km/h	79,3 km/h	55,9%
	80 km/h	84,0 km/h	74,5%
	100 km/h	95,4 km/h	88,8%
Autobahnen und Schnellstraßen	130 km/h	130,8 km/h	81,9%

Tab 1: v_{85} und Anteil Einhaltung des Tempolimits von Pkw nach Limit und Straßenart bzw Gebiet (2023). Messungen von 8,41 Mio freifahrenden Pkw an 251 Stellen in ganz Österreich (Quelle: KFV-Geschwindigkeitsmessungen 2023)

3. Akzeptanz von Geschwindigkeitsüberschreitungen

Der hohe Anteil an Tempovergehen spiegelt sich auch in den Einstellungen der Österreicher und Österreicherinnen wider. In der internationalen ESRA-Befragung¹¹ ist Österreich sowohl hin-

sichtlich der persönlichen Akzeptanz des Fahrens über dem Tempolimit als auch des selbstberichteten Schnellfahrens jeweils im europäischen Spitzenfeld zu finden.

Geschwindigkeitsübertretungen sind in Österreich ein weit verbreitetes Phänomen. Je niedriger die höchstzulässige Geschwindigkeit, desto höher der Anteil der Lenkenden, die diese überschreiten.

4. Geschwindigkeitslimits im europäischen Vergleich

Im Vergleich mit anderen europäischen Ländern sind die Tempolimits in Österreich, insb auf Freilandstraßen, hoch. Die Mehrheit der europäischen Staaten schreibt auf Freilandstraßen 80 oder 90 km/h vor. 100 km/h, wie in Österreich, ist nur in wenigen Ländern zulässig (s Tab 2).

Im Ortsgebiet gelten in fast allen europäischen Ländern 50 km/h. Es gibt jedoch in einigen Ländern oder Regionen Bestrebungen, im Ortsgebiet 30 km/h als Regelgeschwindigkeit vorzusehen. Dies wurde ua in Spanien und Wales (Vereinigtes Königreich) bereits umgesetzt.

Auf Autobahnen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Europa in vielen Ländern ebenso wie in Österreich 130 km/h. Zahlreiche Länder haben aber auch niedrigere Limits gesetzt.

¹⁰ Die v_{85} ist die Fahrgeschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird. Sie wird in der Verkehrsplanung als Kontrollgröße verwendet.
¹¹ ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes) ist eine gemeinsame Initiative von Verkehrssicherheitsinstituten und -forschungszentren, öffentlichen Einrichtungen und privaten Sponsoren aus der ganzen Welt. Ziel ist die Sammlung international vergleichbarer Daten, ua zu Verkehrssicherheitsindikatoren (Online-Befragung, pro Land repräsentative Stichprobe von mind n=1.000 Personen, mind n=600 regelmäßige Autofahrende). Die Ergebnisse der bisherigen drei Wellen sind unter <https://www.esranet.eu> abrufbar (Stand 21. 5. 2025).

Wie sehr akzeptieren Sie persönlich die folgenden Verhaltensweisen von Pkw-Fahrern? (Anteil "eher akzeptabel" und "akzeptabel")

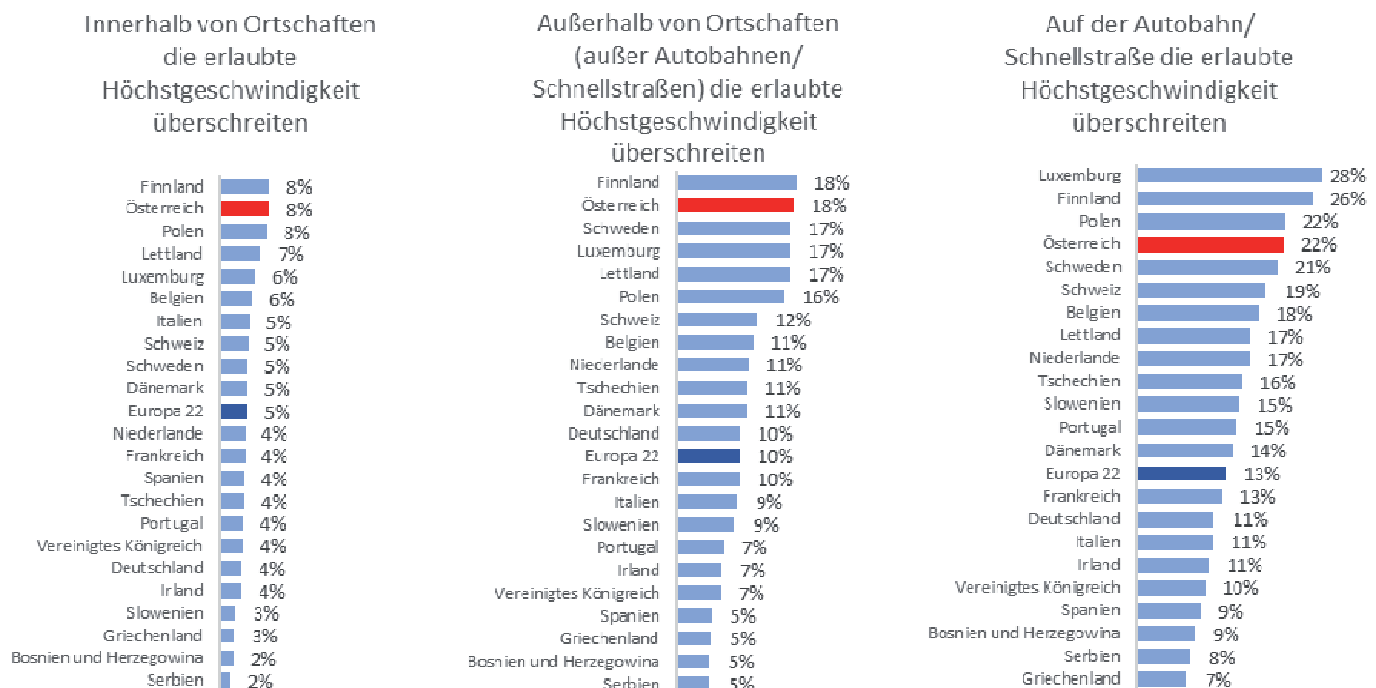


Abb 4: Persönliche Akzeptanz des Fahrens über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Ergebnisse der Befragung im Rahmen von ESRA3 (2023) (Quelle: <https://www.esranet.eu> [abgerufen am 25. 4. 2025])

Tempolimit auf Freilandstraßen	Staaten
70 km/h	Belgien (Flandern, Region Brüssel-Hauptstadt), Schweden
80 km/h	Dänemark, Finnland, Frankreich (abhängig vom Département), Irland, Liechtenstein, Malta, Niederlande, Norwegen, Schweiz, Serbien, Zypern
90 km/h	Belgien (Wallonie), Bulgarien, Estland, Frankreich (abhängig vom Département), Griechenland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Polen, Portugal, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn
97 km/h	Vereinigtes Königreich
100 km/h	Deutschland, Irland (National Roads), Österreich

Tab 2: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten außerhalb geschlossener Ortschaften für Pkw im europäischen Vergleich (ausgenommen Schnellstraßen, Autobahnen und Sonderregeln für zweispurige Straßen) (Quellen: Europäische Kommission, Autofahren im Ausland, ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm [abgerufen am 8. 2. 2023]; ÖAMTC-Länderinfo, oeamtc.at/laenderinfo/ (abgerufen am 8. 2. 2023])

5. Strafen für Geschwindigkeitsvergehen im internationalen Vergleich

Österreich liegt im EU-Vergleich der Mindeststrafen für Geschwindigkeitsübertretungen nach wie vor im Mittelfeld bzw am unteren Ende der Skala, insb in Bezug zum BIP bzw zum Einkommensniveau. Die in Europa verhängten Mindeststrafen für eine Geschwindigkeitsüberschreitung von bspw 20 km/h reichen von € 20,- (Lettland) über € 230,- (Schweden) bis zu € 490,- (Norwegen).¹² Acht Länder verhängen Bußgelder von mehr als € 100,-. In Österreich beträgt die Strafe für eine Überschreitung in dieser Höhe auf der Autobahn in der Regel lediglich € 35,- bei einem Organmandat und € 45,- bei einer Anonymverfügung.¹³

Überschreitung um ...	Österreich	Deutschland ¹⁴	Schweiz ¹⁵
11 km/h	mind € 7,- ¹⁶ ca € 40,- bis € 55,- ¹⁷	ab € 50,-	CHF 160,- (ca € 170,-)
21 km/h	mind € 7,- ¹⁸ ca € 55,- bis € 75,- ¹⁹	€ 150,-	CHF 400,- (ca € 426,-)
31 km/h	mind € 150,- ²⁰	€ 255,-	ab 20 Strafeinheiten ²¹
41 km/h	mind € 300,- ²²	€ 480,-	ab 60 Strafeinheiten
51 km/h	mind € 300,- ²³	€ 600,-	ab 120 Strafeinheiten
61 km/h	mind € 500,- ²⁴	€ 700,-	ab 1 Jahr Freiheitsstrafe ²⁵

Tab 3: Überblick über die verhängten Strafen bei Überschreitung einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Ortsgebiet in Österreich, Deutschland und der Schweiz (Quelle: Recherche KfV, Stand 2023)

Auch die Grenzwerte für eine Entziehung der Lenkberechtigung aufgrund von Geschwindigkeitsübertretungen sind in Österreich im Vergleich zu Deutschland und der Schweiz höher als in Österreich.²⁶

Überschreitung im Ortsgebiet um ...	Österreich ²⁷	Deutschland ²⁸	Schweiz ²⁹
21 km/h	-	-	mind 1 Monat
25 km/h	-	-	mind 3 Monate
31 km/h	-	1 Monat	mind 3 Monate
41 km/h	1 Monat	1 Monat	mind 3 Monate mind 2 Jahre bei 30 km/h Höchstgeschwindigkeit
51 km/h	1 Monat	2 Monate	mind 2 Jahre
61 km/h	mind 3 Monate	3 Monate	mind 2 Jahre
81 km/h	mind 6 Monate	3 Monate	mind 2 Jahre

Tab 4: Überblick über die Dauer des Entzugs der Lenkberechtigung bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet in Österreich, Deutschland und der Schweiz (Quelle: Recherche KfV, Stand 2023)

Österreich liegt bei den Strafhöhen im EU-Vergleich im Mittelfeld bzw am unteren Ende.

¹² Strafenkatalog & Promillegrenzen im Ausland (Stand 05/2022), www.oeamtc.at/1045_21+Grafik_Bu%C3%9Fgelder_Europa.jpg/45.015.171 (abgerufen am 15. 5. 2025).

¹³ Diese Angaben beruhen auf Recherchen des KfV und Auskünften von Behörden. Offizielle Strafkataloge gibt es derzeit nicht, obwohl nach § 47 Abs 2, § 49a Abs 1, § 50 Abs 1 VStG die Möglichkeit besteht, einheitliche Deliktskataloge für Organstrafverfügungen, Anonymverfügungen und Strafverfügungen in Form einer Verordnung zu erlassen.

¹⁴ BußgeldkatalogV BGBl I 2013, 498. Die Angaben beziehen sich auf Übertretungen außerhalb des Ortsgebiets.

¹⁵ Anh 1 OrdnungsbussenV, AS 2019, 529; Strafmaßempfehlungen der Schweizerischen Staatsanwaltschaftskonferenz, Strafmaßempfehlungen SVG, https://www.ssk-cmp.ch/sites/default/files/2024-11/20241121_Empfehlungen%20SVG_1.pdf (abgefragt am 15. 5. 2024). Die Angaben beziehen sich auf Übertretungen außerhalb des Ortsgebiets.

¹⁶ Keine Untergrenze gem § 99 Abs 3 StVO, Mindeststrafe gem § 13 VStG.

¹⁷ Diese Angaben beruhen auf Recherchen des KfV und Auskünften von Behörden.

¹⁸ Keine Untergrenze gem § 99 Abs 3 StVO, Mindeststrafe gem § 13 VStG.

¹⁹ Diese Angaben beruhen auf Recherchen des KfV und Auskünften von Behörden.

²⁰ § 99 Abs 2 d StVO (Überschreitung um 30 km/h innerhalb und außerhalb des Ortsgebiets).

²¹ Eine Strafeinheit (Tagessatz) beträgt je nach Einkommen zwischen CHF 10,- und CHF 3.000,- (ca € 10,- bis € 3.180,-).

²² Gem § 99 Abs 2 e Fall 1 StVO (Überschreitung im Ortsgebiet um mehr als 40 km/h).

²³ Gem § 99 Abs 2 e Fall 2 StVO (Überschreitung außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 50 km/h).

²⁴ Gem § 99 Abs 2 f Fall 1 StVO (Überschreitung im Ortsgebiet um mehr als 60 km/h).

²⁵ „Rasertatbestand“, Art 90 Abs 3 und 4 SVG.

²⁶ Kaltenegger/Salamon/Soteropoulos, Die neuen Sanktionen gegen Raser aus Sicht der Verkehrssicherheit, ZVR 2021/225.

²⁷ § 26 Abs 2 a und 3 FSG.

²⁸ BußgeldkatalogV BGBl I 2013, 498.

²⁹ Anl 13 zur FahrerlaubnisV (FeV BGBl I 2010, S 1980), vgl auch https://www.kba.de/DE/Themen/ZentraleRegister/FAER/Punktecatalog/punktecatalog_node.html, Register „Geschwindigkeit – Personenkraftwagen, Motorrad“ (abgefragt am 9. 2. 2023).

In Österreich sind seit der 34. StVO-Nov³⁰ als zusätzliche Maßnahmen bei extremen Geschwindigkeitsüberschreitungen auch die Beschlagnahme und der Verfall (dh die Versteigerung) von Fahrzeugen vorgesehen.³¹

D. Die Erarbeitung des Aktionsplans

Der Aktionsplan Geschwindigkeit und die darin enthaltenen Maßnahmen wurden auf Basis einer umfassenden Grundlagenanalyse erarbeitet, die alle relevanten Erscheinungsformen der Thematik auf unterschiedlichen Ebenen beleuchtet. Den Ausgangspunkt bildeten eine Problem- und Trendanalyse sowie die Sammlung und Auswertung nationaler und internationaler Best-Practice-Beispiele. Daraus wurden ein Maßnahmenpaket abgeleitet und Empfehlungen zur Kommunikation der Inhalte sowie zu Monitoring und Evaluation entwickelt. Die Arbeit wurde von einem interministeriell besetzten Steuerungsgremium begleitet.

E. Stoßrichtungen und Maßnahmen des Aktionsplans

Der Aktionsplan umfasst, angelehnt an die Empfehlung des ITF (OECD)³², **sechs Stoßrichtungen**:

1. **Sichere Infrastruktur: selbsterklärend und fehlerverzeihend,**
2. **Fahrzeugseitiges Geschwindigkeitsmanagement,**
3. **Informierte Verkehrsteilnehmende,**
4. **Tempolimits im Einklang mit den Anlageverhältnissen und den Bedürfnissen ALLER Nutzerinnen und Nutzer,**
5. **Optimierte Überwachung und Sanktionen,**
6. **Stringente Strafverfahren.**

Insgesamt **20 Einzelmaßnahmen** wurden diesen sechs Stoßrichtungen zugeordnet. Für jede Maßnahme werden im Aktionsplan der Stand des Wissens kurz zusammengefasst und die Handlungsoptionen zur Umsetzung beschrieben. Darüber hinaus wird jeweils das Potenzial zur Reduktion der Zahl der Schwerverletzten und Getöteten angegeben (mäßig, mittel, beträchtlich) und die einzubeziehenden Hauptakteure sowie der empfohlene Umsetzungszeitraum (kurz-, mittel- oder langfristig) benannt.

1. Stoßrichtung 1: Sichere Infrastruktur: selbsterklärend und fehlerverzeihend

Eine selbsterklärende und fehlerverzeihende Gestaltung der Infrastruktur ist **ein wesentliches Prinzip des „Safe-System“-Ansatzes**. Beide Maßnahmen dieser Stoßrichtung waren auch bereits im Vorgängerprogramm der VSS, dem Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020,³³ angeführt. Sie sollen in enger Zusammenarbeit mit den Ländern umgesetzt werden.

► Road Safety Inspections (RSI) und Sanierung von Freilandstrecken (Landesstraßen) laut Sicherheitsranking

Auf Basis einer Priorisierung des Straßennetzes nach Unfall-, Getöteten- und Unfallkostenraten könnte ein Sicherheitsmanagementsystem, wie es auf Bundesstraßen bereits Standard ist,³⁴ auch für Landesstraßen B&L eingeführt werden. Eine deutsche Studie³⁵ zeigt, dass sich Unfälle auf einen geringen Teil des Straßennetzes konzentrieren (>50% der Unfallkosten auf nur 10% des Straßennetzes).

► Sicherheitspaket Motorradstrecken (inkl Motorrad-RSI)

Durch ein umfassendes Sicherheitspaket für Strecken mit hohem Motorradaufkommen, das neben spezifischen infrastrukturellen Verbesserungen (Motorrad-RSI; spezifische Bo-

denmarkierungen, um dem Kurvenschneiden zu begegnen) auch gezielte Kontrollen und Öffentlichkeitsarbeit umfasst, soll die hohe Zahl tödlicher Motorradunfälle – häufig im Freizeitverkehr – reduziert werden.

2. Stoßrichtung 2: Fahrzeugseitiges Geschwindigkeitsmanagement

Technische Lösungen im Fahrzeug selbst bieten großes Potenzial zur Reduktion überhöhter Geschwindigkeiten. Fahrerassistenzsysteme wie der intelligente Geschwindigkeitsassistent (ISA) oder der Geschwindigkeitsbegrenzer helfen, die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit einzuhalten und so das Unfallrisiko zu minimieren.

► Vorbildrolle durch öffentliche Stellen, beispielsweise bei Ausschreibungen

Bundesministerien und Behörden auf Landes- und Gemeindeebene sollen beim Einsatz von entsprechend ausgestatteten Fahrzeugen eine Vorbildrolle einnehmen und im Rahmen von Flottenerneuerungen und bei Ausschreibungen den Einsatz unfallvermeidender Fahrzeugtechnologien forcieren.

3. Stoßrichtung 3: Informierte Verkehrsteilnehmende

Neben infrastrukturellen und technischen Maßnahmen sind Bildung und Bewusstseinsbildung wesentliche Säulen des Aktionsplans. Ziel ist es, Wissen und Einstellungen zu Geschwindigkeit – besonders bei jungen Lenkenden – nachhaltig zu verändern.

► Bundesweite Kampagne zum Thema Geschwindigkeit

Bereits umgesetzt: die Kampagne „Voll am Leben“ lief von Juni 2023 bis August 2024. Hauptzielgruppe war die Hochrisikogruppe der männlichen Lenker im Alter von 17 bis 24 Jahren. Die Kampagne wurde vom BMK³⁶ in Auftrag gegeben, vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF) finanziert und gemäß der CAST-Methodik³⁷ durchgeführt.³⁸

► Weiterentwicklung Verkehrs- und Mobilitätsbildung

Verkehrs- und Mobilitätsbildung zum Thema Geschwindigkeit soll in allen Schulen und Schulstufen angeboten werden, wobei das Thema vor dem Einstieg in die eigene motorisierte Mobilität besonders wichtig ist. Dafür sollen neue Materialien entwickelt werden, die unter anderem neue (soziale) Medien einbinden.

³⁰ BGBl I 2023/90.

³¹ Die Erlöse der Versteigerung kommen dem Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF) zugute. Informationen zum VSF: <https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf.html> (abgerufen am 25. 4. 2025).

³² Das ITF (s FN 3) empfiehlt für Geschwindigkeitsmanagement (speed management) ein integriertes Maßnahmenpaket, das (zumindest) die folgenden fünf Dimensionen umfassen sollte: Gesetzgebung, Überwachung, Infrastruktur, Kommunikation und neue Technologien.

³³ https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/programme_berichte/vsp2020.html (abgerufen am 25. 4. 2025).

³⁴ Vgl § 5 BundesstraßenG BGBl 1971/286 idF I 2023/143.

³⁵ Siehe *Ortlepp*, Sicherheitsanalyse von Straßennetzen: Erfahrungen mit einem automatisierten Verfahren. Unfallforschung der Versicherer, Unfallforschung kompakt 14/2011, <https://www.udv.de/resource/blob/74608/491d84f8e856afcb82a15f808b527d2f/14-sicherheitsanalyse-von-strassennetzen-data.pdf> (abgerufen am 25. 4. 2025).

³⁶ Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2020–2025), nunmehr BMIMI.

³⁷ Siehe *Delhomme et al* in *Europäische Union* (Hrsg), Kommunikationskampagnen zur Verkehrssicherheit, Leitfaden für Planung, Durchführung und Bewertung (Kurzfassung 2010), <https://vias.be/storage/main/cast-road-safety-de.pdf> (abgerufen am 15. 5. 2025).

³⁸ Der Evaluationsbericht erscheint demnächst in der Schriftenreihe des VSF: <https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/forschungsarbeiten.html> (abgerufen am 15. 5. 2025).

► **Innovative Ansätze in der Ausbildung, wie beispielsweise Peer Education**

Peer Education (Vermittlung von Verkehrssicherheitsbotschaften durch Gleichaltrige) hat sich als wirksam erwiesen, um eine Verhaltensänderung bei jungen Lenkenden zu bewirken. Derzeit wird Peer Education auf regionaler Ebene angeboten. Dieser innovative und erfolgreiche Ansatz soll weiterentwickelt und optimiert werden.

4. Stoßrichtung 4: Tempolimits im Einklang mit den Anlageverhältnissen und den Bedürfnissen ALLER Nutzerinnen und Nutzer

Der in Österreich im EU-Vergleich sehr hohe Anteil an Getöteten und Alleinunfällen auf Freilandstraßen deutet darauf hin, dass das Geschwindigkeitsniveau häufig nicht den baulichen Gegebenheiten entspricht.

► **Die Kriterien „Sicherheit – Leichtigkeit – Flüssigkeit des Verkehrs“ bei der Interessenabwägung in der StVO**

Die Neubewertung der Sicherheit als Hauptprinzip der StVO – ähnlich wie dies zB in Deutschland erfolgt ist, wo Sicherheit (und Vision Zero) in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO³⁹) zum Hauptziel erklärt wurden – schafft die Grundlage für Verfahrenserleichterungen bzw. -vereinfachungen für Temporeduktionen.

Bereits einen Schritt in diese Richtung gehen auch die durch die 35. StVO-Nov⁴⁰ geschaffenen Erleichterungen, die ermöglichen, in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis (zB Schulen, Kindergärten) eine geringere als die gesetzlich erlaubte Höchstgeschwindigkeit zu verordnen.

► **Anpassung des Tempolimits an örtliche Gegebenheiten**

Tempolimits sollen realen Gegebenheiten der Straßen im Freiland und in Ortsgebieten entsprechen – sowohl in Bezug auf bauliche Eigenschaften als auch auf das Verkehrsaufkommen oder den Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmender. Aus fachlicher Sicht wäre eine generelle Regelung wünschenswert. Die 35. StVO-Nov erleichtert Reduktionen innerorts bereits.

5. Stoßrichtung 5: Optimierte Überwachung und Sanktionen

Ohne Kontrolle und Sanktionierung bleiben Regeln wirkungslos. Bestehende Vollzugsdefizite, insb bei notorischen Schnellfahrenden, sollen beseitigt und die Ahndung von Geschwindigkeitsverstößen bundesweit vereinheitlicht werden.

► **Anwendung eines einheitlichen Strafkatalogs**

Umsetzung eines bundesweit einheitlichen, transparent einsehbaren Deliktstatalogs für Organstraf-, Anonym- und Strafverfügungen.

► **Strafhöhen**

Die Beeinflussung des Geschwindigkeitsverhaltens durch hohe Strafen und konsequente Überwachung (inkl der Information darüber) ist wissenschaftlich gut belegt. Die Strafhöhen sind in Österreich im europäischen Vergleich dzt sehr niedrig, sie sollen auf ein verhaltensbeeinflussendes Niveau angehoben werden.

► **Grenzwerte für Entzug Lenkberechtigung und Entzugszeiten**

Der generalpräventive Effekt von strengen Regeln für den Führerscheinentzug ist wissenschaftlich belegt. Die in Österreich im internationalen Vergleich milden Sanktionen (s Tab 3 und 4) sollen angehoben werden, wobei der Fokus auf der Verhältnismäßigkeit liegen soll.

► **Vormerkssystem: Aufnahme von Geschwindigkeitsvergehen oberhalb der Anonymverfügungsschwelle (30 km/h) in den**

Deliktstatalog, um rechtzeitig Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen

Internationale Studien empfehlen progressive Strafen für höhere Überschreitungen und Wiederholungstaten. Österreich ist das einzige Land in der EU, in dem Geschwindigkeitsdelikte nicht im Vormerk- oder Punktecatalog enthalten sind. Dafür wäre die Ermittlung der Täter (Lenkenden) erforderlich. Wenn die Anonymverfügungsschwelle bei 30 km/h Überschreitung liegt, ist die Aufnahme dieser Delikte ohne wesentlichen zusätzlichen Aufwand der Behörden möglich.

► **Ressourcen für Strafbehörden**

Ziel ist es, einen gemeinsamen Finanzierungsschlüssel in allen Verkehrsmaterien zu prüfen, der den Verwaltungsaufwand für das Strafverfahren berücksichtigt.

► **Verstärkte Überwachung im untergeordneten Straßennetz**

Mit der 35. StVO-Nov⁴¹ haben Gemeinden die Möglichkeiten erhalten, selbst punktuelle Radarkontrollen durchführen zu dürfen.

► **Fahrzeugkonfiszierung**

Diese Maßnahme wurde mit der 34. StVO-Nov⁴² bereits umgesetzt.

► **Section Control auf ausgewählten Landesstraßenabschnitten**

Streckenbezogene Überwachung der Durchschnittsgeschwindigkeit ist die wirksamste Maßnahme zur nachhaltigen Senkung des Geschwindigkeitsniveaus. Sie eignet sich besonders für Strecken mit linienhaftem (dh nicht auf einzelne Unfallhäufungsstellen konzentriertem), schwerem Unfallgeschehen und sollte auch im Landesstraßennetz eingesetzt werden. Ihre Wirksamkeit hat sich zB auf der B37 am Gföhler Berg in Niederösterreich erwiesen.⁴³

► **Erhöhung der Informationsdichte hinsichtlich Überwachung und Strafen**

Die Information der Bevölkerung über Überwachungsichte und Strafhöhen spielt in der öffentlichen Berichterstattung derzeit keine große Rolle, obwohl Studien gezeigt haben, dass sie einen wichtigen Einflussfaktor darstellt.

Bereits umgesetzt: Im Rahmen des ersten sog Raserpakets 2021⁴⁴ wurde ein erstes umfangreiches Maßnahmenbündel umgesetzt. Der Strafraum wurde erhöht und die Dauer des Führerscheinentzugs und der Beobachtungszeit für wiederholte Übertretungen verdoppelt. Dies wurde durch die zwingende vorläufige Führerscheinabnahme an Ort und Stelle und die Möglichkeit der Fahrzeugkonfiszierung⁴⁵ ergänzt.

6. Stoßrichtung 6: Stringente Verwaltungsstrafverfahren

Stringente Verwaltungsstrafverfahren steigern die Effizienz der Behörden und erleichtern eine effektive Strafzumessung.

► **Zentrales Verwaltungsstrafregister**

Ein zentrales, bundeseinheitliches Verwaltungsstrafregister schafft mehr Klarheit und Handlungsfähigkeit, insbesondere bei Geschwindigkeitsdelikten. Es vereinfacht die Erfassung und Sanktionierung von Wiederholungstätern. Dadurch wird der Behördenaufwand bei der Feststellung von Vortaten reduziert und die Anzahl der Vordelikte (auch anderer Behörden) kann

³⁹ https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S_3236420014.htm (abgerufen am 25. 4. 2025).

⁴⁰ BGBl I 2024/53.

⁴¹ BGBl I 2024/52.

⁴² BGBl I 2023/90.

⁴³ Winkelbauer/Soteropoulos, Wirksamkeit von Section Control, ZVR 2016/126.

⁴⁴ 33. StVO-Nov BGBl I 2021/154.

⁴⁵ 34. StVO-Nov BGBl I 2023/90.

bei der Bemessung der Strafhöhe berücksichtigt werden. Dies führt zu einer wirksameren Durchsetzung der Strafvollziehung und spezialpräventiver Maßnahmen bei Wiederholungstaten.

► **Sanktionierung sofort ab Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (unter Beachtung der Eichfehlergrenzen)**

In Österreich wird zusätzlich zu den Messtoleranzen aufgrund der Eichgenauigkeit bei den Strafen ein Ermessensspielraum gem § 45 VStG (sog „Straftoleranzen“) angewendet. Die Nichtverfolgung von Geschwindigkeitsüberschreitungen außerhalb der Eichfehlergrenzen ist gesetzlich nicht gedeckt. Auch der Rechnungshof empfiehlt ein bundesweit koordiniertes Vorgehen.⁴⁶

► **Optimierung des Cross-Border-Enforcements**

Die neue RL (EU) 2024/3237 (Umsetzungsfrist: 27. 7. 2027) fördert die grenzüberschreitende Durchsetzung der Sanktionen bei Geschwindigkeitsübertretungen durch gebietsfremde Lenkende durch die Einführung von EUCARIS, einer zentralen Plattform für den schnellen Austausch von Fahrzeug- und Halterdaten, und einem Online-Portal für die direkte Zahlung von Bußgeldern. Zudem gewährleistet die Einführung von Mindeststandards für Informationsschreiben, dass betroffene Lenkende klar über den Verstoß und das Verfahren informiert werden, was die Effizienz und Fairness bei grenzüberschreitenden Verfahren erhöht.

F. Evaluation, Monitoring und Ausblick

Um die Umsetzung und Ergebnisreichung des Aktionsplans messbar zu machen, sind laufendes Monitoring und eine Evaluation vorgesehen. So können bereits während der Laufzeit notwendige Anpassungen vorgenommen und Erkenntnisse für zukünftige Programme gewonnen werden. Herangezogen werden die folgenden, in der VSS angeführten Sicherheitsindikatoren.

1. Sicherheitsindikator Geschwindigkeit

Für den Indikator Geschwindigkeit wurden bereits in der VSS **Zielwerte** für die Einhaltung von Tempolimits definiert:

- Innerorts 30 km/h: ≥60% (2019: 27%),
- Innerorts 50 km/h: ≥75% (2019: 61%),
- Autobahn 130 km/h: ≥85% (2019: 80%),
- Übrige Freilandstraße 100 km/h: ≥90% (2019: 85%).

Wie aus Abb 5 ersichtlich ist, sind die Zielwerte, va innerorts, sehr ambitioniert. Insgesamt konnte seit 2019 eine leichte Verbesserung erreicht werden.

Sicherheitsindikator Einhaltung Geschwindigkeitslimits

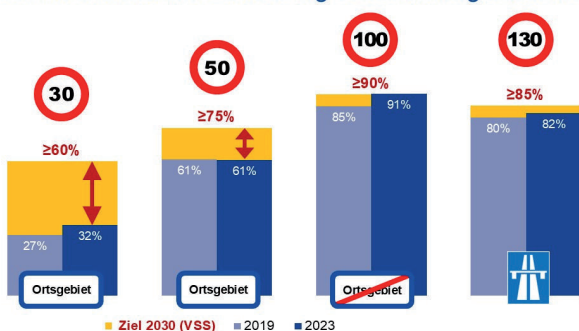


Abb 5: Sicherheitsindikator Einhaltung Geschwindigkeitslimits alle Kfz, Vergleich Zielwert VSS 2021–2030, Einhaltung 2019 und 2023 (Quellen: VSS 2021–2030 und Geschwindigkeitsmessungen des KfV 2023)

2. Sicherheitsindikator Einstellungen zu risikoreichem Verhalten

Im Zuge der Erstellung des Aktionsplans wurde die **persönliche Akzeptanz der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit** aus der ESRA-Befragung⁴⁷ als Indikator festgelegt:

Persönliche Akzeptanz der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:

- Ortsgebiet: <5% „eher akzeptabel“ und „akzeptabel“ (2018: 10%),
- Freilandstraße: <10% „eher akzeptabel“ und „akzeptabel“ (2018: 22%),
- Autobahn: <15% „eher akzeptabel“ und „akzeptabel“ (2018: 29%).

Auch dieser Indikator hat sich seit 2018 (ESRA2) bereits verbessert. Nichtsdestotrotz liegt Österreich nach wie vor im europäischen Vergleich im negativen Spitzenfeld.

Sicherheitsindikator Einstellungen zu risikoreichem Verhalten
Persönliche Akzeptanz der Überschreitung der zul. Höchstgeschwindigkeit (eher akzeptabel oder akzeptabel)

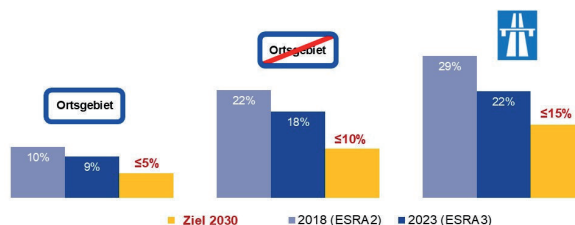


Abb 6: Sicherheitsindikator Einstellungen zu risikoreichem Verhalten: Persönliche Akzeptanz der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Vergleich Zielwert 2030, Wert aus ESRA2 (2018) und aus ESRA3 (2023) (Quelle: <https://www.esranet.eu> [abgerufen am 25. 4. 2025])

3. Evaluation

Im Rahmen der Umsetzung des Aktionsplans ist eine Evaluation vorgesehen, um den Implementierungsfortschritt zu dokumentieren und zu überprüfen, ob die angestrebten Zielwerte für die oben genannten Sicherheitsindikatoren erreicht werden konnten.

Die Evaluation erfolgt zu zwei Zeitpunkten (Mitte der Laufzeit und danach). Die Zwischenevaluation ist drei Jahre nach der Veröffentlichung des Aktionsplans (2027) geplant und widmet sich folgenden Fragen:

- Welche Maßnahmen bzw Aktivitäten wurden umgesetzt, welche noch nicht und aus welchen Gründen, bzw welche Schritte könnten zukünftig gesetzt werden?
- Welche Werte wurden bei den Sicherheitsindikatoren erreicht?
- In welchen Bereichen sollten weitere Maßnahmen bzw Aktivitäten gesetzt werden, um die angestrebten Zielwerte bis 2030 zu erreichen?

⁴⁶ Siehe *Rechnungshof Österreich*, Verkehrsstrafen. Bericht des Rechnungshofs, III-300 BlgNR 26. GP 15, https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVI/III/300/imfname_760572.pdf (abgerufen am 25. 4. 2025).

⁴⁷ Siehe FN 11. Basis des Sicherheitsindikators waren die Ergebnisse der Befragung ESRA2 aus dem Jahr 2018.

4. Ausblick

Der nächste Aktionsplan, der sich der Sicherheit aktiver Mobilitätsformen (Zufußgehen, Radfahren, E-Scooter-Fahren) widmet, ist bereits in Ausarbeitung und wird im Lauf des Jahres 2025 veröffentlicht.

Plus

ÜBER DIE AUTOR:INNEN

E-Mail: veronika.zuser@kfv.at; klaus.machata@kfv.at; alexander.nowotny@bmimi.gv.at

VON DENSELBEN AUTOR:INNEN ERSCHIENEN

- ▶ *Zuser/Breuss*, Überholen von Radfahrenden – Seitenabstände in Theorie und Praxis, ZVR 2023/486;
- ▶ *Schranz/Machata*, Die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030, ZVR 2022/38;
- ▶ *Mellauner/Zuser/Robatsch/Fischer/Soteropoulos*, Auswirkungen von Geschwindigkeiten auf Unfallgeschehen und Reisezeiten. Ergebnisse einer Simulationsstudie, ZVR 2021/220;

- ▶ *Zuser/Winkelbauer/Robatsch*, Tödliche Gefahr Toter Winkel, ZVR 2021/118;
- ▶ *Furian/Kaiser/Machata*, Schweiz und Österreich – zwei ungleiche Nachbarn in der Verkehrssicherheit, ZVR 2019/124;
- ▶ *Machata/Eichinger-Vill*, Das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020, ZVR 2011/211.

NÜTZLICHE LINKS

- ▶ *Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)*, Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030 (2021), <https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/vss2030.html> (abgerufen am 25. 4. 2025).
- ▶ *Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)*, Aktionsplan Geschwindigkeit, Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030 (2024), <https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/aktionsplan-geschwindigkeit.html> (abgerufen am 25. 4. 2025).

„Recht hören“ – der ecolex Podcast

- Aktuelles zum Wirtschaftsrecht
- Interviews mit Experten aus der Branche
- Alle gängigen Streamingplattformen

Apple Podcasts Spotify manz.at

Jetzt abonnieren!

MANZ 

MANZ 

Thomas Rabl

Markus Schrom

MANZ  Recht hören.
ecolex

manz.at/ecoalexpodcast