10 | 2026 | 485 – 520

ZVR

Zeitschrift für Verkehrsrecht

Beiträge

E-Mopeds: Das Ende des Radweg-Mopeds
Levente B. Bräuer-Nagy, Alina Prochaska

Verwaltungsstrafrechtliche Behandlung leistungsstarker E-Scooter
Anton Hörhager

Beeinträchtigung und Tötung von Rehkitzen durch das Mähwerk
Sebastian Pechlof

Rechtsprechung

Kein KaskoVersSchutz für Unfall bei „Drift-Training“
Wolfgang Reisinger

Verbrauchergerichtsstand bei getrennten Unternehmensbereichen
David Jenewein

Judikaturübersicht Verwaltung

Von der V abweichende Verkehrszeichenaufstellung, Fehlertoleranz ist nicht starr

Mehrere Geschwindigkeitsübertretungen, kein fortgesetztes Delikt

manz.at/zvr ISSN 0044-3662

MANZ

genheit vor, von den Leitlinien der Rsp des VwGH zu den Voraussetzungen des § 14 Abs 5 FSG-GV abgewichen wäre.

Daran ändere der Umstand, dass das VwG keine näheren Feststellungen zu Frequenz, Ausmaß und Zeitraum des Alkoholkonsums des RevWerbers getroffen habe, in einer Konstellation wie der vorliegenden, in der die Haaranalysen jedenfalls einen gehäuften Missbrauch indizieren würden und die eigenen Angaben des RevWerbers nicht mit den objektiven Beweismitteln in Einklang zu bringen seien, nichts.

Österreich auf dem Weg zur Vision Zero?

KFV Kuratorium für Verkehrssicherheit

Aktuelle Unfallentwicklung und Ansatzpunkte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Österreich

Der Beitrag schnell gelesen

Das Ziel der „Vision Zero" – keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr bis 2050 – bildet den Kern der aktuellen österreichischen und europäischen Verkehrssicherheitsstrategien.[1, 2] Die aktuelle Unfallentwicklung zeigt jedoch weiteren Handlungsbedarf: Im letzten Jahr stieg in Österreich die Zahl der Verkehrstoten erneut; die Zahl der Schwerverletzten erreichte sogar den höchsten Stand seit 13 Jahren. Der Beitrag geht daher den Fragen nach: Wo liegen aktuelle Probleme und welche erfolgreich umgesetzten Maßnahmen aus anderen Ländern bieten Ansatzpunkte, um die Vision Zero in Österreich zu verwirklichen?

Straßenverkehrsrecht
StVO; FSG; RL (EU) 2025/2205
ZVR 2026/196



DI[in] VERONIKA ZUSER ist Projektleiterin im Forschungsbereich Verkehrssicherheit im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV).
DI Dr. AGGELOS SOTEROPOULOS ist freier Projektmitarbeiter im Forschungsbereich Verkehrssicherheit im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV).

Inhaltsübersicht:

A. Vision Zero – Verkehr ohne Tote und Schwerverletzte
B. Konkrete Zielsetzungen in Österreich und der EU
C. Entwicklung der Unfallzahlen vor dem Hintergrund der Reduktionsziele in Österreich und Europa
  1. Allgemeine Entwicklung der Unfallzahlen und Status Zielerreichung in Österreich
  2. Aktuelle Unfalltrends und Herausforderungen in Österreich
    a) Entwicklung generell: mehr Verkehrstote und Verletzte 2025
    b) Trends bei einzelnen Verkehrsarten
    c) Ausschöpfung von Sicherheitspotenzial
    d) Vermutliche Hauptunfallursachen
    e) Altersgruppen
  3. Status Zielerreichung in Europa und Österreich im europäischen Vergleich
D. Ansätze und erfolgversprechende Beispiele zur Erreichung der Vision Zero aus anderen Ländern
  1. Schweden
  2. Schweiz
E. Empfehlungen für Österreich
  1. Geschwindigkeitsmanagement
  2. Ungeschützte Verkehrsteilnehmende
  3. Motorrad
  4. Pkw
  5. Ablenkung und Beeinträchtigung
    a) Ablenkung
    b) Drogen
    c) Alkohol
F. Fazit

A. Vision Zero – Verkehr ohne Tote und Schwerverletzte

Es war eine Meldung, die es im Sommer 2025 bis in die Schlagzeilen zahlreicher internationaler und auch österr Medien geschafft hat: Helsinki, der Hauptstadt Finnlands, ist es als erster Stadt dieser Größe gelungen, dass im Zeitraum von einem Jahr – zwischen Juli 2024 und Juli 2025 – kein einziger Verkehrstoter zu beklagen war. Zwar gab es auch schon in anderen Städten in Europa und auch in Österreich immer wieder ähnlich lange oder sogar längere Zeiträume ohne Verkehrstote; Helsinki ist, mit einer Bevölkerung von mehr als ½ Mio, bislang jedoch die größte Stadt mit einer derart langen Periode ohne Verkehrstote.[3]

Die Vision einer Zukunft, in der **niemand im Straßenverkehr getötet oder** so **schwer verletzt** wird, dass bleibende Schäden

[1] *BMK,* Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 (2021), https://www.bmimi.gv.at/verkehrssicherheit/publikationen/vs-strategie/vss2030.html (alle Links Stand 27. 7. 2026). Siehe dazu auch *Schranz/Machata,* Die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2032, ZVR 2022/38.
[2] *Europäische Kommission,* EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030. Nächste Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote" (2020), https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d7ee4b58–4bc5–11ea-8aa5–01aa75ed71a1/language-en
[3] *DEKRA,* „Vision Zero" ist keine unerreichbare Utopie (Pressemitteilung vom 20. 11. 2025), https://www.dekra.at/de/vision-zero-keine-unerreichbare-utopie/

entstehen – die sog **Vision Zero** –, ist heute eine weit verbreitete Sicherheitsphilosophie und -strategie in der Verkehrssicherheitsarbeit.[4] Die Vision Zero geht auf eine schwedische Initiative der 1990er-Jahre zurück. Das zugrunde liegende **Konzept** stammt jedoch **ursprünglich aus der chemischen Industrie:** Bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts führte der Chemiekonzern DuPont in den USA nach mehreren Arbeitsunfällen umfassende Sicherheitsregeln ein. Diese beruhten schon damals auf der Erkenntnis, dass Menschen Fehler machen – unabhängig davon, wie gut sie ausgebildet und wie zweckmäßig die Regeln gestaltet sind. Ziel war es daher, zur Erhöhung der Sicherheit ein fehlerverzeihendes Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem menschliche Fehler nicht zu schweren Unfällen führen.[5]

Die „Vision Zero" beschreibt eine Zukunft, in der niemand im Straßenverkehr getötet wird oder bleibende Schäden davonträgt.

Diese Grundzüge der Vision-Zero-Philosophie übertrug das schwedische Verkehrsministerium in den 1990er-Jahren offiziell auf die Verkehrssicherheit; **seit 1997** bildet die Vision Zero die **Grundlage der schwedischen Verkehrspolitik und Verkehrssicherheitsarbeit.** Parallel dazu wurden auch in anderen Ländern vergleichbare Ansätze entwickelt, etwa **„Sustainable Safety"** in den **Niederlanden** – ein Konzept, bei dem die Gestaltung der Straßeninfrastruktur wesentlich dazu beitragen soll, Unfallrisiken zu verringern und schwere Verletzungsfolgen möglichst zu vermeiden.[6] In den 2000er- und 2010er-Jahren übernahmen zahlreiche Länder weltweit das Konzept der Vision Zero.

Speziell in ihren Anfangsjahren wurde die Vision Zero jedoch mitunter als illusorisches numerisches Reduktionsziel missverstanden und stieß dadurch teilweise auf Ablehnung. Aufbauend auf der Vision-Zero-Initiative in Schweden und Ansätzen wie der niederländischen Sustainable Safety etablierte sich daher zunehmend der Begriff **„Safe System".** Dieser bezeichnet einen Ansatz, der – iS von Vision Zero – anerkennt, dass Unfälle nicht vollständig vermeidbar sind; das Verkehrssystem soll deshalb so gestaltet sein, dass niemand getötet oder schwer verletzt wird und alle Agierenden gemeinsam Verantwortung für die Sicherheit tragen.[7]

„Safe System": Ziel ist ein fehlertolerantes Verkehrssystem, in dem sich alle Agierenden die Verantwortung für die Sicherheit teilen.

B. Konkrete Zielsetzungen in Österreich und der EU

Die Europäische Union und Österreich haben in ihren Verkehrssicherheitsstrategien die Grundsätze des Safe System und der Vision Zero aufgenommen und festgeschrieben. Die **Europäische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030** verfolgt das Ziel, **bis** zum Jahr **2050 die Vision Zero für Getötete und Schwerverletzte im Straßenverkehr** umzusetzen. Als mittelfristiges Ziel soll **bis 2030** die Zahl der in der EU im Straßenverkehr Getöteten gegenüber dem Jahr 2019 **halbiert** werden.[8]

Mit der aktuellen Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030,[9] die dezidiert auf der Sicherheitsphilosophie des Safe System aufbaut, ist die Vision Zero auch stark in der aktuellen österr Verkehrssicherheitsarbeit und -politik verankert. Im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit steht gemäß des Safe-System-Ansatzes dabei ein **Paradigmenwechsel von der *Unfall*prävention hin zu einer *Verletzungs*prävention:** Unfälle sind nicht vollständig vermeidbar, da Verkehrsteilnehmende immer Fehler machen, sie sollen aber zu keinen Todesopfern und Schwerverletzten führen. Ziel ist dabei nicht die Entwicklung hin zu *sichereren* Straßen iS einer inkrementellen Verbesserung des aktuellen Zustands, sondern die Realisierung von *sicheren* Straßen als optimaler Endzustand, in dem keine schweren Unfallfolgen mehr auftreten.[10]

Ziel ist die Halbierung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten bis 2030 und die Umsetzung der Vision Zero bis 2050.

Mit der aktuellen Verkehrssicherheitsstrategie will **Österreich** zu den fünf sichersten Ländern Europas aufschließen; hierzu wurden, in Abstimmung mit den europäischen Zielen, ehrgeizige **Reduktionsziele** formuliert: So hat sich Österreich **bis 2030** das Zwischenziel gesetzt, die **Anzahl der Getöteten sowie Schwerverletzten im Straßenverkehr auf 50%** gegenüber dem Durchschnitt von 2017 – 2019 zu verringern. **Bis 2050** wird für Getötete und Schwerverletzte im Straßenverkehr **als Fernziel die Vision Zero,** dh keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr in Österreich, angestrebt. Speziell für **Kinder** – die schwächste Gruppe der Verkehrsteilnehmenden – sieht die aktuelle Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie bereits **bis 2030** das Ziel der **Vision Zero,** dh keine getöteten Kinder im Straßenverkehr, vor.

C. Entwicklung der Unfallzahlen vor dem Hintergrund der Reduktionsziele in Österreich und Europa

1. Allgemeine Entwicklung der Unfallzahlen und Status Zielerreichung in Österreich

Bislang ist Österreich den genannten Reduktionszielen für Getötete und Schwerverletzte jedoch leider noch nicht substanziell nähergekommen. Zwar konnten in einzelnen Jahren teilweise auch erhebliche Reduktionen bei der Zahl der Getöteten erzielt werden, diese wurden jedoch durch Anstiege wieder ausgeglichen (s Abb 1 Seite 514).

Nach dem durch die Lockdowns bedingten starken Rückgang der **Verkehrstoten** in den Pandemiejahren 2020 und 2021 stieg die Zahl der Getöteten 2022 zunächst nur schwach an (370 Getötete). 2023 war allerdings wieder ein deutlicher Anstieg auf über 400 Getötete zu verzeichnen. Im darauffolgenden Jahr (2024) konnte die Zahl der Verkehrstoten mit 351 Personen auf den zweitniedrigsten Wert seit Beginn der statistischen Erfassung gesenkt werden. Allerdings folgte zuletzt (2025) wieder ein starker Anstieg um +15% auf 403 Getötete. Gegenüber dem Mittelwert der Jahre 2017 – 2019, der als Basiswert des Reduktionsziels herangezogen wird (entspricht 413 Getöteten), bedeutet das für 2025 eine Reduktion von insgesamt lediglich 2,4%. Ein durchgehender, klarer **Abwärtstrend,** wie er für die Zielerreichung erforderlich wäre, ist **aktuell nicht zu erkennen.** Insgesamt bleibt die Entwicklung daher

[4] *DVR – Deutscher Verkehrssicherheitsrat,* Vision Zero. Grundlagen & Strategien. Schriftenreihe Verkehrssicherheit 16 (2012), https://www.dvr.de//fileadmin/downloads/Schriftenreihe/Schriftenreihe-Verkehrssicherheit-16.pdf
[5] *BMK,* Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030.
[6] *DVR – Deutscher Verkehrssicherheitsrat,* Vision Zero.
[7] *BMK,* Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030.
[8] *Europäische Kommission,* EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 – 2030.
[9] *BMK,* Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030.
[10] *BMK,* Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030.

leider deutlich hinter den notwendigen Senkungen zurück. Auf dem Pfad zur Zielerreichung wäre eine Reduktion der Zahl der Getöteten bis 2025 um 27% (auf rd 300 Personen) notwendig gewesen.

Noch unerfreulicher verläuft die Entwicklung der Zahl der Schwerverletzten, die 2024 und 2025 jeweils gestiegen ist, 2025 mit 7.867 Schwerverletzten sogar den höchsten Wert der vergangenen 13 Jahre erreichte und damit deutlich über dem Ausgangswert der Verkehrssicherheitsstrategie (2017 – 2019) lag (s Abb 2).[11]

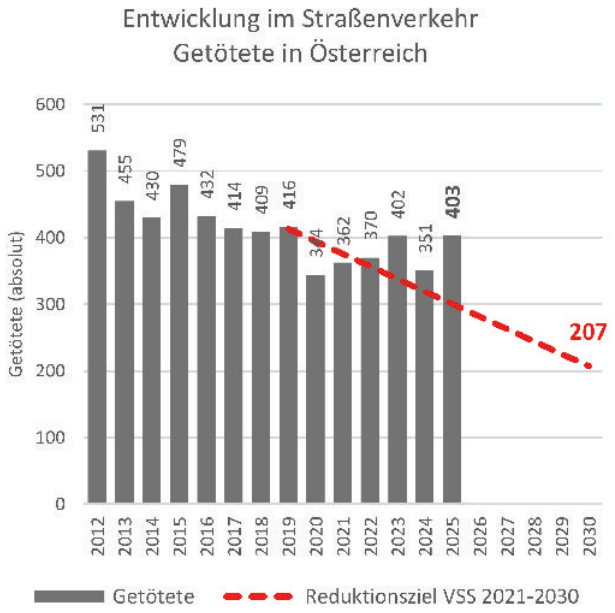


Abb 1: Entwicklung der im Straßenverkehr Getöteten in Österreich (VSS: Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie)
Quelle: Statistik Austria, Statistik der Straßenverkehrsunfälle; eigene Berechnungen

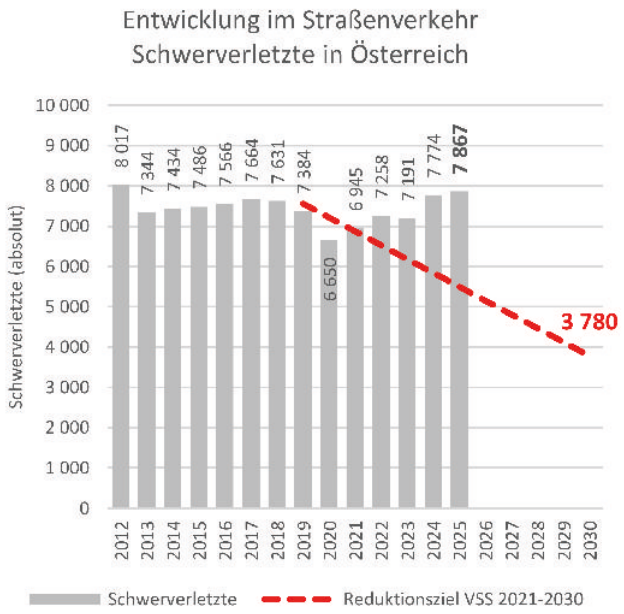


Abb 2: Entwicklung der im Straßenverkehr Schwerverletzten in Österreich (VSS: Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie)
Quelle: Statistik Austria, Statistik der Straßenverkehrsunfälle; eigene Berechnungen

Die Ziele drohen deutlich verfehlt zu werden, wenn nicht rasch weitere Maßnahmen gesetzt werden.

2. Aktuelle Unfalltrends und Herausforderungen in Österreich

Handlungsbedarf zeigt sich derzeit nicht nur angesichts der insgesamt steigenden Opferzahlen, sondern auch aufgrund ungünstiger Entwicklungen etwa beim Rad- und E-Scooter-Verkehr sowie bei Kindern und älteren Menschen. Risikofaktoren wie Ablenkung und nicht angepasste Geschwindigkeit spielen weiterhin eine bedeutende Rolle.

a) Entwicklung generell: mehr Verkehrstote und Verletzte 2025

- **403 Getötete** im Jahr 2025 (Anstieg um +15% gegenüber 2024).
- Seit 2021 durchgehend **steigende Zahl an Verletzten.** Mit 47.071 Verletzten wurde im Jahr 2025 der höchste Stand seit acht Jahren (2017) erreicht. Von 2024 auf 2025 betrug die Steigerung +2,3%.
- Besonders alarmierend ist die **hohe Zahl an Schwerverletzten:** 2025 wurde mit 7.867 Schwerverletzten der höchste Wert seit 13 Jahren (2013) erreicht. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das eine Steigerung um +1,2%.

b) Trends bei einzelnen Verkehrsarten

Vor allem die Entwicklung bei folgenden Verkehrsarten gibt aktuell Anlass zur Sorge:

- **Fahrrad und insb E-Bike:**
  - **Verdopplung der Zahl der getöteten Radfahrenden** von 32 Getöteten (2024) auf 65 Getötete (2025).
  - Starker Anstieg bei der Zahl der verletzten **E-Bike-Fahrenden** (+17% von 2024 auf 2025).
  - Von den getöteten Radfahrenden war in den letzten drei Jahren jeweils rund die Hälfte mit einem E-Bike unterwegs (2025: 33 mit Fahrrad Getötete, 32 mit E-Bike Getötete).
- **E-Scooter:**
  - **Starker Anstieg** der Zahl der Verunglückten seit Beginn der Erfassung in der Unfallstatistik im Jahr 2023, von 1.607 Verletzten und 3 Getöteten 2023 auf 2.597 Verletzte und 6 Getötete 2025.
  - Junge Nutzer:innengruppe: Besonders stark steigt der Anteil der 10- bis 14-Jährigen, 2025 waren **ein Viertel der verletzten E-Scooter-Fahrenden Kinder** (bis 14 Jahre).
- **Motorrad:**
  - 2025 war ein **Höchstwert der vergangenen 30 Jahre bei der Zahl der verletzten Motorradfahrenden** zu verzeichnen: 4.584 verletzte Motorradfahrende.
  - Die Zahl der getöteten Motorradfahrenden ist 2025 gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken (von 83 Getöteten auf 81 Getötete).
  - Der Anstieg bei den Verletzten geht auf **zwei Altersgruppen** zurück: einerseits **Personen ab 45 Jahren** und andererseits **15- bis 19-Jährige,** was mit der Möglichkeit, be-

[11] Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden. Jahresergebnisse 2025 (2026), https://www.statistik.at/fileadmin/publications/STATkompakt_UDM_2025.pdf

reits mit 16 Jahren die Lenkberechtigung der Klasse A1 zu erwerben, zusammenhängt.

c) Ausschöpfung von Sicherheitspotenzial

- **Helm:** Während 59% der verunglückten Kinder auf dem Rad zum Unfallzeitpunkt einen Helm trugen, lag der Anteil bei E-Scooter-fahrenden Kindern lediglich bei 18%. Von den über 14-jährigen Verunglückten trugen von den Radfahrenden 53% einen Helm, von den E-Scooter-Fahrenden nur 7%.
- **Gurt und Kindersitz:** Letztes Jahr waren 46 der 166 getöteten Pkw-Fahrenden nicht ordnungsgemäß gesichert, das entspricht einem Anteil von 28% der Getöteten.[12] Der Anteil an nicht angegurteten Getöteten ist damit zwar gegenüber 2024 leicht gesunken, bleibt aber dennoch hoch.

d) Vermutliche Hauptunfallursachen

Drei Hauptunfallursachen dominieren das Unfallgeschehen; sie sind für 71% sowohl aller als auch der tödlichen Unfälle verantwortlich:

- **Unachtsamkeit und Ablenkung** behaupten sich unangefochten an der Spitze der Hauptunfallursachen, sowohl bei allen Unfällen (34,1%) als auch bei tödlichen Unfällen (29,5%).
- **Nicht angepasste Geschwindigkeit verursacht besonders häufig schwere Unfälle.** 25% der tödlichen Unfälle werden dadurch verursacht (13,5% aller Unfälle).
- Durch **Vorrangverletzung und Rotlichtmissachtung** werden 23,2% aller Unfälle (Rang 2) und 16,5% der tödlichen Unfälle (Rang 3) verursacht.

Die Zahl der durch **Alkohol und Drogen** verursachten Unfälle ist in den letzten 10 Jahren um rd zwei Drittel gestiegen (+64% seit 2016) und hatte zuletzt einen Anteil von 6,8% an allen Unfällen.

e) Altersgruppen

- **Kinder (0 bis 14 Jahre):** 2025 wurde mit 3.551 verletzten Kindern der **Höchstwert seit 2007** erreicht, 8 Kinder starben im Straßenverkehr. Ein wesentlicher Treiber des steigenden Unfallgeschehens von Kindern sind **E-Scooter-Unfälle.**
- **Ältere Personen (ab 65 Jahren)**:
  - **Starker Anstieg der Getöteten** der Altersgruppe: +25% von 2025 auf 2024 (150 getötete Personen ab 65 Jahren im Jahr 2025).
  - **Langfristige Steigerung** bei der Zahl der **Verletzten** in der Altersgruppe ab 65 Jahren über die letzten 10 Jahre: Verletzte +22% seit 2016, Schwerverletzte +15%.
  - Der Anstieg der Verunglückten ist auf die Verkehrsarten **Fahrrad (insb E-Bike)** und **Motorrad** zurückzuführen (seit 2016: +78% Verunglückte mit Fahrrad/E-Bike, +86% Verunglückte mit dem Motorrad).

3. Status Zielerreichung in Europa und Österreich im europäischen Vergleich

Auf gesamteuropäischer Ebene ist die Zahl der Getöteten zwar bislang ebenfalls nicht im in der Europäischen Verkehrssicherheitsstrategie angestrebten Ausmaß gesunken, allerdings fiel der Rückgang EU-weit deutlich stärker aus als in Österreich. Zwischen 2019 und 2025 sank die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um 15% bzw um 3.400 Personen (Abb 3). Besonders erfolgreich bei der Reduktion der Getöteten waren Polen (-43%), Dänemark (-32%), Rumänien (-30%), Belgien (-29%), Bulgarien (-27%), Griechenland (-25%), Litauen (-25%) und Ungarn (-24%).

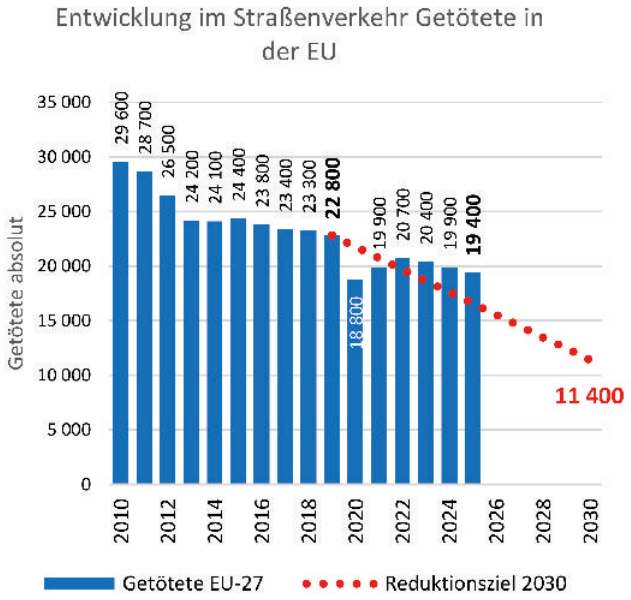


Abb 3: Entwicklung der im Straßenverkehr Getöteten in Europa
Quelle: Europäische Kommission,[13] eigene Berechnungen

Das Ziel der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030, in der Verkehrssicherheit zu den fünf besten Ländern Europas aufzuschließen, ist aufgrund der nicht ausreichenden Reduktion der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten in weite Ferne gerückt. Mit 43 Getöteten pro Mio Einwohner:innen lag **Österreich** im Jahr 2025 genau im EU-Durchschnitt (s Abb 4 Seite 516) **an zwölfter Stelle.**

Dass Straßenverkehr auch mit deutlich weniger menschlichem Leid durch Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten möglich ist, zeigen zahlreiche europäische Länder. In den sichersten Ländern Europas sterben, bezogen auf die Bevölkerung, pro Jahr rd halb so viele Menschen im Verkehr wie in Österreich. **Würde Österreich die gleiche Quote an Getöteten** bezogen auf die Bevölkerung **aufweisen wie die beiden Länder mit den niedrigsten Werten** (Norwegen und Schweden mit jeweils 20 Getöteten pro 1 Mio Einwohner:innen), **wären im Jahr 2025 rechnerisch 185 statt 403 Verkehrstote** zu beklagen gewesen. Dies entspricht rd 220 Menschen, die nicht ihr Leben im Straßenverkehr verloren hätten. Auch in unserem Nachbarland Schweiz liegt die Zahl der Verkehrstoten bezogen auf die Bevölkerung rd 40% unter jener Österreichs.[14]

[12] Unter den 48 nicht ordnungsgemäß gesicherten Getöteten war auch ein Kind, das nicht im Kindersitz gesichert war.

[13] *Europäische Kommission,* EU road deaths drop by 3% in 2025 (Mitteilung vom 24. 3. 2026), https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-road-deaths-drop-3-2025-2026-03-24_en und *Europäische Kommission,* Data table – number of road deaths and rate per million population, EU and EFTA countries, 2010–2024 (aktualisiert im Oktober 2025), https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/a4a2cfe6-2100-4918-9702-188f995d9272_en?filename=fatalities_per_pop_2010-24_public_0.xlsx

[14] Für einen ausführlichen Vergleich der Verkehrssicherheit in der Schweiz und in Österreich s auch *Furian/Kaiser/Machata,* Schweiz und Österreich – zwei ungleiche Nachbarn in der Verkehrssicherheit, ZVR 2019/124.

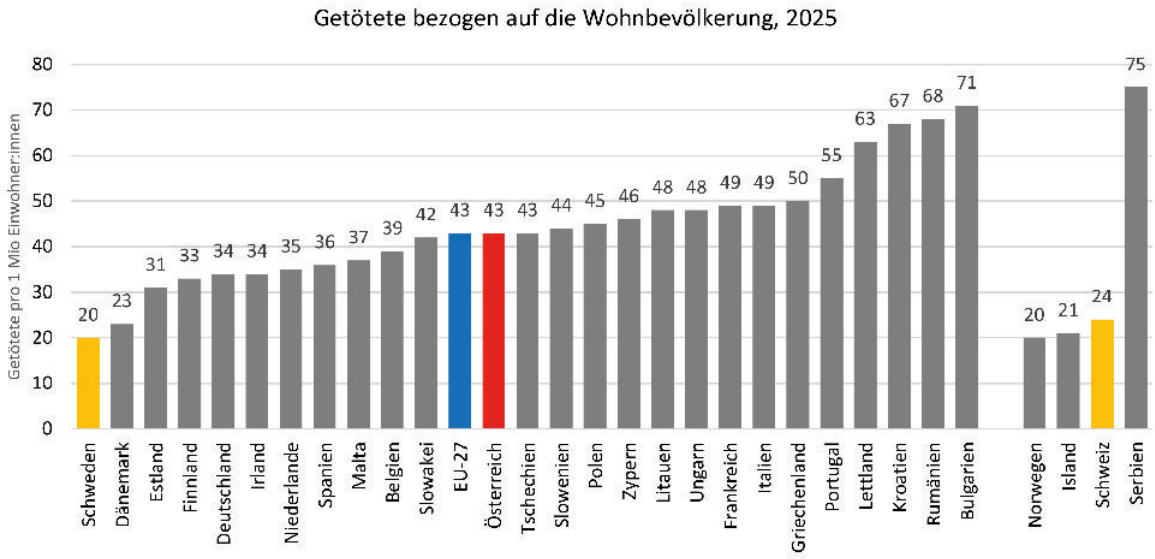


Abb 4: Getötete im Straßenverkehr in Europa nach Staaten, bezogen auf die Bevölkerung (vorläufige Zahlen 2025; die in Kapitel D beschriebenen Länder sind gelb hervorgehoben)
Quelle: Europäische Kommission[15]

Um das Ziel der Halbierung der Zahl der Getöteten in Österreich bis 2030 noch zu erreichen, wäre ab 2026 eine **jährliche Verringerung um 10% (rd 40 Getötete**) notwendig. Dies könnte durch gemeinsame Anstrengungen und unter Umsetzung ambitionierter Maßnahmen gelingen. Anhand von zwei Beispielen wird im folgenden Kapitel beschrieben, welche Schwerpunkte Länder setzen, die seit vielen Jahren zu den „Klassenbesten" der europäischen Verkehrssicherheit zählen.

D. Ansätze und erfolgversprechende Beispiele zur Erreichung der Vision Zero aus anderen Ländern

1. Schweden

Schweden, das Mutterland von Vision Zero und Safe System, weist bereits seit Jahren eine der geringsten Quoten an Getöteten (im Straßenverkehr Getötete pro 1 Mio Einwohner:innen) im europäischen Vergleich auf und gehört damit im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu den sichersten Ländern in Europa. Wie oben erwähnt ist die Vision Zero bereits seit 1997 Grundlage der schwedischen Verkehrssicherheitsarbeit. Um Getötete und Schwerverletzte im Straßenverkehr zu verhindern, passte Schweden schon frühzeitig die Gestaltung und Funktionsweise des Straßenverkehrssystems iS des Safe-System-Ansatzes an, damit bei Verkehrsunfällen niemand mehr ums Leben kommt oder schwer verletzt wird.[16]

Wichtige Maßnahmen waren die **Umsetzung baulich getrennter Fahrbahnen,** insb von **„2+1-Straßen"** (wechselseitig dreistreifige Straßen) **mit Mitteltrennung im Freiland,** die Frontalkollisionen deutlich reduzieren. Zusätzlich wurden gefährliche Kreuzungen häufig durch **Kreisverkehre** ersetzt, wodurch Konfliktpunkte im Verkehr stark verringert werden. Diese Maßnahmen gehören heute zu den Standardlösungen der schwedischen Verkehrssicherheitsarbeit und werden gezielt dort eingesetzt, wo ein hohes Unfallrisiko besteht.[17, 18]

Der aktuelle **Schwedische Aktionsplan für Verkehrssicherheit** für 2026 – 2030 konzentriert sich – wie auch schon der frühere Aktionsplan für die Periode 2022 – 2025 – insb auf die Bereiche Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen sowie sicheres Radfahren und Zufußgehen:[19]

- Hinsichtlich der Geschwindigkeit liegt ein wichtiger Schwerpunkt auf dem **systematischen Geschwindigkeitsmanagement.** Geschwindigkeit gilt dabei als **zentraler Sicherheitsfaktor,** da schon geringe Geschwindigkeitsreduktionen die Zahl schwerer Unfälle stark senken.[20]
  - Tempolimits werden an das Straßenumfeld angepasst – also daran, welche Aufprallkräfte ein Mensch überleben kann. So sind **höhere Geschwindigkeiten nur auf baulich getrennten Straßen** zulässig (Autobahnen und den oben erwähnten „2+1-Straßen"). Doch Tempolimits sind in Schweden auch auf baulich getrennten Straßen deutlich niedriger als in Österreich: Auf **Autobahnen** gilt ein Tempolimit von **110 – 120 km/h,** auf **Freilandstraßen** von **70 – 90 km/h.** Hier bestehen im Vergleich zu Österreich mit Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen und 100 km/h auf Freilandstraßen deutliche Unterschiede.
  - **Innerorts** – insb dort, wo Zufußgehende und Radfahrende mit Kfz-Lenkenden interagieren – gelten sehr konsequent

[15] *Europäische Kommission,* EU road deaths drop by 3% in 2025 (Mitteilung vom 24. 3. 2026).
[16] *Belin,* Vision Zero in Sweden: Streaming Through. Problems, Politics, and Policies, in *Björnberg et al* (Hrsg), The Vision Zero Handbook (2023) 267.
[17] *Trafikverket,* Vision Zero – no one should be killed or severely injured in road traffic (2020), https://bransch.trafikverket.se/contentassets/63f0b8caf88045a2a32dffb37ff26ccb/infoblad_nollvisionen_eng_korr2.pdf
[18] *Trafikverket,* Vision Zero Academy. Key interventions based on Vision Zero (aktualisiert am 10. 12. 2019), https://bransch.trafikverket.se/en/startpage/operations/Operations-road/vision-zero-academy/Key-interventions-based-on-Vision-Zero/
[19] *SAFER,* SAFER contributes to Sweden's new Action Plan for Safe Road Traffic 2026 – 2030, published today (Mitteilung vom 4. 5. 2026), https://www.saferesearch.com/news/safer-contributes-swedens-new-action-plan-safe-road-traffic-2026-2030-published-today
[20] *Trafikverket,* Vision Zero Academy. Speed Management (aktualisiert am 15. 1. 2020), https://bransch.trafikverket.se/en/startpage/operations/Operations-road/vision-zero-academy/Key-interventions-based-on-Vision-Zero/speed-management/?expandid=megamenu3

niedrigere Geschwindigkeitslimits, die systematisch eingeführt wurden (zB 30 km/h in Wohngebieten).[21]

- Eng verbunden ist das systematische Geschwindigkeitsmanagement mit einer **intensiven automatisierten Geschwindigkeitsüberwachung,** die **gezielt auf besonders unfallgefährdeten Strecken** eingesetzt wird und nachweislich für niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeiten und eine Reduzierung der tödlichen Unfälle an überwachten Strecken sorgt.[22, 23]

- Hinzu kommen strenge und konsequent durchgesetzte Regelungen insb in Bezug auf **Alkohol und Drogen.** In Schweden werden alle Unfallbeteiligten auf Alkohol und bei Verdacht auch auf Drogen getestet bzw auch Todesopfer diesbezüglich untersucht.[24] Zudem ist der **Alkoholgrenzwert** mit **0,2‰** deutlich strenger als in Österreich (0,5‰).[25]
- Auch im Hinblick auf den **Fuß- und Radverkehr** – die speziell in den letzten schwedischen Aktionsplänen für Verkehrssicherheit einen Schwerpunkt bilden[26] – verfolgt Schweden den Safe-System-Ansatz: Neben dem oben beschriebenen Geschwindigkeitsmanagement auch im Zusammenhang mit Zufußgehenden und Radfahrenden konzentriert man sich vor allem auf **sichere, getrennte Radinfrastruktur, sichere Kreuzungen** sowie **Sturzprävention für Zufußgehende** durch rutschfeste Oberflächen, bessere Instandhaltung und Wartung sowie insgesamt sichere Gehwege, also auf eine Infrastruktur, die menschliche Fehler verzeiht.[27]

Insgesamt wirken all diese **Maßnahmen nicht isoliert, sondern sind Teil eines Gesamtsystems,** das darauf ausgelegt ist, menschliche Fehler „verzeihbar" zu machen. Zudem ist die Verkehrssicherheitsarbeit in Schweden stark **evidenzbasiert** organisiert; die umgesetzten Maßnahmen werden kontinuierlich überprüft und verbessert.

2. Schweiz

Die Schweiz ist in vielerlei Hinsicht, zB was die Bevölkerungszahl, die Zahl registrierter Kfz, den hohen Motorisierungsgrad, die alpine Geografie, die saisonal variierenden und mitunter winterlichen Straßenverhältnisse sowie den touristischen (Transit-) Verkehr betrifft, **mit Österreich vergleichbar.**[28] Jedoch hatte die Schweiz im Jahr 2025, bezogen auf die Bevölkerung, um mehr als 40% weniger Verkehrstote zu beklagen als Österreich und liegt damit im europäischen Vergleich unter den Spitzenreitern. Insgesamt starben in der Schweiz im vergangenen Jahr 214 Menschen.[29] Damit konnte nach den vorangegangenen drei Jahren, die von einem Anstieg der Getöteten nach der Pandemie gekennzeichnet waren, der Trend wieder umgekehrt werden.

Zwar gibt es in der Schweiz kein spezifisch politisch verankertes **Verkehrssicherheitsziel,**[30] das Schweizerische Bundesamt für Straßen (ASTRA) hat sich jedoch zum Ziel gesetzt, bis 2030 weniger als 100 Tote und 2.500 Schwerverletzte (und weniger als 25 Tote und 500 Schwerverletzte unter den ungeschützten Verkehrsteilnehmenden) pro Jahr bei Verkehrsunfällen zu erreichen – als Zwischenetappe auf dem Weg zu einer Schweiz ohne Verkehrstote iS einer Vision Zero.[31, 32]

Das zentrale **Schweizer Verkehrssicherheitsprogramm „Via Sicura"** besteht seit 2012. Darauf aufbauend wurden im letzten Jahrzehnt zahlreiche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt. Die **Evaluierung** des Programms von 2017 zeigte, dass ua das eingeführte **Alkoholverbot für Fahranfänger:innen und Berufskraftfahrer:innen** (0,1‰), die Pflicht zur **Tagfahrlichtnutzung** für Kraftfahrzeuge**, gesetzliche Regelungen für zu schnelles Fahren** sowie **spezifische infrastrukturelle Maßnahmen** (zB Sanierung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen) **besonders erfolgreich** waren.[33]

Speziell hinsichtlich der gesetzlichen Regelungen für zu schnelles Fahren sowie bezüglich des Themenfelds **Geschwindigkeit** allgemein bestehen im Vergleich zu Österreich deutliche Unterschiede:

- Das Tempolimit auf Freilandstraßen liegt mit 80 km/h in der Schweiz deutlich unter jenem in Österreich und auch auf Autobahnen gilt in der Schweiz mit 120 km/h ein **geringeres Tempolimit als in Österreich.**[34]
- Darüber hinaus sind die **Strafen für Raser** in der Schweiz im Vergleich zu Österreich – trotz der in Österreich in den letzten Jahren erfolgten Erhöhung der Strafen für zu schnelles Fahren[35] – **deutlich strenger:** Je nach Örtlichkeit der Übertretung und vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeit fallen hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen (zB im Ortsgebiet bei Tempo 30 ab 70 km/h, bei Tempo 50 ab 100 km/h, im Freiland bei Tempo 80 ab 140 km/h und auf der Autobahn bei Tempo 120 ab 200 km/h) in der Schweiz unter den sogenannten **„Rasertatbestand",** die Strafdrohung lautet **Freiheitsstrafe** von einem bis zu vier Jahren (Art 90 Abs 3 und 4 Strassenverkehrsgesetz).
- Zudem wird in der Schweiz bereits bei deutlich niedrigeren Geschwindigkeitsüberschreitungen als in Österreich die **Lenkberechtigung** entzogen (im Ortsgebiet bspw ab 21 km/h über dem Limit, während in Österreich eine Überschreitung um mehr als 40 km/h erforderlich ist).[36]

---

[21] *Vias institute,* Österreich – ESRA3 Länder-Datenblatt. ESRA3 survey (E-Survey of Road users' Attitudes). Version 2 (2024) und *Vias institute,* Sweden – ESRA3 Country Fact Sheet. ESRA3 survey (E-Survey of Road users' Attitudes). Version 2 (2024), jeweils verfügbar unter https://www.esranet.eu/en/publications/esra3-publications/#country_fact_sheets_europe_version_2_01_2024

[22] *Trafikverket,* Vision Zero Academy. Speed Management.

[23] *Vadeby/Howard.* Spot speed cameras in a series – Effects on speed and traffic safety, Accident Analysis & Prevention 2024/199, 107525.

[24] *BMK,* Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030.

[25] *Vias institute,* Österreich – ESRA3 Länder-Datenblatt; *Vias institute,* Sweden – ESRA3 Country Fact Sheet.

[26] *ITF* – International Transport Forum, Road Safety Country Profiles. Sweden 2025 (2026), https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/sweden-road-safety.pdf

[27] *Trafikverket,* Road Safety Action Plan 2022–2025 (2023), https://bransch.trafikverket.se/globalassets/dokument/vision-zero/road-safety-action-plan-2022_2025.pdf

[28] *Furian/Kaiser/Machata,* ZVR 2019/124.

[29] *Bundesamt für Statistik,* Strassenverkehrsunfälle 2025, https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/unfaelle-umweltauswirkungen/verkehrsunfaelle/strassenverkehr.html

[30] *BFU* – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Zu viele Getötete im Strassenverkehr. Die Schweiz fällt im europäischen Vergleich zurück (Medienmitteilung vom 4. 11. 2025), https://www.bfu.ch/de/die-bfu/medien/zu-viele-getoetete-im-strassenverkehr

[31] *BFU* – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Auf dem Weg zur Vision Zero. Wie schafft es die Schweiz auf unter 100 Verkehrstote pro Jahr? (Mitteilung aus 2021), https://www.bfu.ch/de/die-bfu/magazin/forum-strassenverkehr

[32] *ITF* – International Transport Forum, Road Safety Country Profiles. Switzerland 2025 (2026), https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/switzerland-road-safety.pdf

[33] *ITF* – International Transport Forum, Road Safety Country Profiles. Switzerland 2025.

[34] *Vias institute,* Österreich – ESRA3 Länder-Datenblatt; *Vias institute,* Switzerland – ESRA3 Country Fact Sheet. ESRA3 survey (E-Survey of Road users' Attitudes). Version 2 (2024), https://www.esranet.eu/en/publications/esra3-publications/#country_fact_sheets_europe_version_2_01_2024

[35] Insb StVO-Änderung BGBl I 2021/154, 34. StVO-Nov BGBl I 2023/90, zuletzt StVO-Änderung BGBl I 2026/62, Anonymverfügungsverordnung Straßenpolizei BGBl II 2026/208.

[36] *BMK,* Aktionsplan Geschwindigkeit. Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 (2024), https://www.bmimi.gv.at/dam/jcr:b824ddf0-f178-4065-9a6a-05d0981ff662/AP-Geschwindigkeit_BMK.pdf

- Die Schweiz kennt darüber hinaus **keine Straftoleranzen bei Geschwindigkeitsübertretungen:** Während die Behörde in Österreich bei Tempoüberwachung mit Radar und Laser zusätzlich zur Messtoleranz bis zu 10 km/h an Straftoleranz gewährt, wird in der Schweiz praktisch nur die technische, gerätespezifische Messtoleranz von 3 – 5 km/h zur Anwendung gebracht.[37]

Auch bezüglich **ungeschützter Verkehrsteilnehmender** konnte die Schweiz in den letzten Jahren Erfolge verbuchen: So zeigt sich insb bei den Radfahrenden – und seit 2024 auch wieder bei den E-Bike-Fahrenden und Zufußgehenden – eine Abnahme der Anzahl der Schwerverletzten; die einzige Ausnahme bleiben E-Scooter-Fahrende.[38]

- In diesem Zusammenhang ist insb die in der Schweiz weitverbreitete **Verkehrsberuhigung im Ortsgebiet** anzuführen. Das Instrument der **Begegnungszone** wurde bereits im Jahr 2002 rechtlich verankert und umfassend umgesetzt, so gibt es allein in Bern mehr als 100 Begegnungszonen.[39] Darüber hinaus wurde 2023 die **Einführung von Tempo-30-Zonen auf** nicht verkehrsorientierten, dh **untergeordneten Straßen erleichtert,** da Behörden in diesem Fall kein verkehrstechnisches Gutachten mehr benötigen.[40] § 43 Abs 4a StVO als vergleichbare Regelung in Österreich erleichtert die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit hingegen nur für Bereiche mit besonderem Schutzbedürfnis.[41]
- Das **Alkohollimit für Radfahrende** ist in der Schweiz mit **0,5‰** geringer als in Österreich (0,8‰).[42]
- Um die Sichtbarkeit von E-Bike-Fahrenden im Verkehr zu erhöhen und Unfälle zu vermeiden, gilt in der Schweiz seit 2022 die **Verpflichtung für E-Bike-Fahrende, auch am Tag mit Licht** zu fahren.[43]
- Für **E-Scooter** sieht die Schweiz – vor dem Hintergrund des Unfallfaktors Geschwindigkeit und fahrzeugbedingter Faktoren, die das Unfallrisiko zusätzlich verstärken, wie kleiner Räder und eingeschränkter Fahrstabilität – eine **maximale Bauartgeschwindigkeit von 20 km/h** vor, die in Österreich auch im Rahmen der kürzlich beschlossenen 36. StVO-Novelle[44] nicht umgesetzt wurde.[45]
- Zusätzlich ist die **Altersgrenze für das E-Scooter-Fahren deutlich höher als in Österreich:** E-Scooter dürfen in der Schweiz **ohne Führerausweis erst ab 16 Jahren** genutzt werden, mit einem Führerausweis der Kategorie M ab 14 Jahren. In Österreich ist die Benützung ab zwölf Jahren erlaubt (darunter mit Radfahrausweis ab 9 bzw 10 Jahren). Dadurch liegt auch der Anteil der 9- bis 14-Jährigen an allen verunglückten E-Scooter-Fahrenden in Österreich mit 14% deutlich höher als in der Schweiz,[46] wo nur 4% der mit E-Scooter schwer verunfallten Personen unter 14 Jahre alt sind.[47]

E. Empfehlungen für Österreich

Österreich ist in den vergangenen Jahren weder dem Ziel der Vision Zero (keine Schwerverletzten und Getöteten im Verkehr) noch dem Ziel, in der Verkehrssicherheit zu den fünf besten Ländern in Europa zu gehören, dauerhaft nähergekommen. Um die in der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie festgelegten Ziele bis 2030 noch erreichen zu können, ist es daher notwendig, die Anstrengungen zu intensivieren und rasch ein Bündel an wirksamen Maßnahmen umzusetzen. Wie auch die angeführten Beispiele Schweden und Schweiz untermauern, zeigt ein evidenzbasiertes, koordiniertes Vorgehen Wirkung. Aus den dargestellten Unfallentwicklungen und den Erfahrungen anderer Länder lassen sich insb in den folgenden Bereichen Ansatzpunkte für wirksame Maßnahmen in Österreich ableiten.

1. Geschwindigkeitsmanagement

Geschwindigkeitsmanagement ist eine zentrale und unverzichtbare Säule bei der Umsetzung des Safe System, da die gefahrenen Geschwindigkeiten sowohl auf das Unfallrisiko als auch auf die Unfallschwere Einfluss haben. Die Forcierung der Umsetzung der im Aktionsplan Geschwindigkeit[48] angeführten Maßnahmen wird dringend empfohlen.

Folgende Maßnahmen werden besonders unterstrichen bzw ergänzend zum Aktionsplan empfohlen:

- **Anpassung der Sanktionen für Geschwindigkeitsdelikte:** Die Mindeststrafen für Geschwindigkeitsübertretungen sind in Österreich im EU-Vergleich insb in Bezug zum BIP bzw zum Einkommensniveau weiterhin vergleichsweise niedrig.[49] Österreich ist zudem das einzige Land in Europa, in dessen Vormerk- bzw Führerschein-Punktesystem Geschwindigkeitsdelikte nicht enthalten sind.[50] Maßgeblich zur Unfallreduktion beitragen können daher folgende Maßnahmen:
  - **Absenkung der Grenzwerte für den Führerscheinentzug** und **deutlich höhere Entzugsdauer** (Absenkung auf 30 km/h im Ortsgebiet und 40 km/h auf Freilandstraßen und Autobahnen und Mindestdauer von 3 Monaten).
  - Aufnahme von Geschwindigkeitsüberschreitungen in das **Vormerksystem.**
  - **Erhöhung der Strafen** für Geschwindigkeitsdelikte (auf das Niveau anderer europäischer Länder mit hoher Verkehrssicherheit, wie zB die Schweiz).
- **Geschwindigkeitsreduktion insb im Ortsgebiet:** Geschwindigkeit ist im Ortsgebiet ein zentraler Sicherheitsfaktor, weil hier Kfz, Zufußgehende, Radfahrende und andere ungeschützte Verkehrsteilnehmende besonders häufig aufeinandertreffen. Bereits geringe Geschwindigkeitsreduktionen können das Risiko schwerer Verletzungen deutlich senken.

[37] *Furian/Kaiser/Machata,* ZVR 2019/124; *Kaltenegger/Salamon/Soteropoulos,* Die neuen Sanktionen gegen Raser aus Sicht der Verkehrssicherheit, ZVR 2021/225.
[38] *BFU – Beratungsstelle für Unfallverhütung,* Sinus 2025. Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2025 (2025), https://www.bfu.ch/api/publications/bfu_2.565.01_Sinus%202025%20%E 2%80%93%20Sicherheitsniveau%20und%20Unfallgeschehen%20im%20Strassenverkehr%202024.pdf
[39] *VCÖ,* Verkehrswende – Good Practice aus anderen Ländern. Mobilität mit Zukunft 2021/02 (2021), https://vcoe.at/files/vcoe/uploads/Archiv%20Downloadbereich/2021-02%20VC%C3%96-Publikation%20Verkehrswende%20-%20Good%20Practice%20aus%20anderen%20L%C3%A4ndern.pdf
[40] *Schweizer Bundesrat,* Die Einführung von Tempo-30-Zonen erleichtern und Fahrgemeinschaften fördern (Mitteilung vom 24. 8. 2022), https://www.admin.ch/de/nsb?id=90055
[41] Vgl dazu *Kaltenegger/Riccabona-Zecha,* Tempo 30 – ein Schlüssel für mehr Sicherheit in sensiblen Bereichen des Ortsgebiets, ZVR 2025/86.
[42] *ETSC – European Transport Safety Council,* Improving the safety of cycling in Europe. PIN Flash 50 (2026), https://etsc.eu/wp-content/uploads/PINFLASH_50_FINAL.pdf
[43] Bundesamt für Straßen ASTRA, Neue Verkehrsregeln, https://www.astra.admin.ch/de/verkehrsregeln-2026
[44] BGBl I 2026/17.
[45] *Salamon/Riccabona-Zecha,* Die 36. StVO-Novelle – neue Spielregeln im (urbanen) Verkehr, ZVR 2026/121.
[46] *Salamon/Riccabona-Zecha,* ZVR 2026/121.
[47] *BFU – Beratungsstelle für Unfallverhütung,* Kurzanalyse E-Trottinette in der Schweiz (2024), https://www.bfu.ch/api/publications/bfu_2.539.01_Kurzanalyse%20%E 2%80%93%20E-Trottinette%20in%20der%20Schweiz.pdf
[48] Siehe *BMK,* Aktionsplan Geschwindigkeit, sowie *Zuser/Machata/Nowotny,* Aktionsplan Geschwindigkeit, ZVR 2025/148.
[49] Siehe *Zuser/Machata/Nowotny,* ZVR 2025/148.
[50] Siehe *Machata,* Punkte für die Verkehrssicherheit, ZVR 2012/187.

- **Im Ortsgebiet Regelumkehr:** generell 30 km/h, Ausnahmen mit 50 km/h möglich, wo die Verkehrssicherheit dies zulässt.
- Verpflichtung der Behörde, **generell strikte Tempolimits** in Bereichen zu verordnen, in denen von einem **höheren Unfallrisiko** auszugehen ist (zB vor Schulen).

2. Ungeschützte Verkehrsteilnehmende

Ungeschützte Verkehrsteilnehmende sind im Straßenverkehr besonders verletzungsgefährdet und benötigen daher sichere Rahmenbedingungen. Die steigende Nutzung von Fahrrad, E-Bike und E-Scooter geht mit höheren Unfallzahlen einher. Neben niedrigeren Kfz-Geschwindigkeiten (s Geschwindigkeitsmanagement) sind sichere Infrastruktur, klare Regeln und Ausbildung und Bewusstseinsbildung zentrale Voraussetzungen für eine sichere Verkehrsteilnahme. Für E-Scooter braucht es angesichts der steigenden Unfallzahlen zudem weitere, an internationalen Beispielen orientierte Regelungen.

- **Radverkehr (Fahrrad und E-Bike):**
  - **Sichere Infrastruktur:** Erhöhung der Quantität und Qualität der Infrastruktur für Radfahrende (zB durch höhere Verbindlichkeit der Richtlinie RVS Radverkehr bspw auf Erlassebene).
  - **Nachvollziehbare und einfache rechtliche Regelungen** für den Radverkehr in der StVO.
  - **Erhöhung der Helmtragequote** von Rad- und E-Bike-Fahrenden zB durch Helmpflicht für E-Bike-Fahrende aller Altersklassen.[51]
- **E-Scooter**
  - Erhöhung der **Altersgrenze** (wie auch zB in der Schweiz und in Deutschland).
  - **Reduktion der max Bauartgeschwindigkeit** auf 20 km/h.
  - Anpassung der rechtlichen Regelungen zur **Fahrzeugausstattung** an Fahrräder (zwei voneinander unabhängige Bremsen und eine Mindestbremsverzögerung).
  - Erhöhung der Helmtragequote **(Helmpflicht für alle Altersgruppen).**[52]
  - **Bewusstseinsbildung** für E-Scooter-Fahrende (zB zu den Themen Helm, langsame Annäherung an Kreuzungen, angepasste Geschwindigkeit, Alkohol).
  - Verbesserte **Ausbildungsangebote** für E-Scooter-Fahrende (zB eigene freiwillige E-Scooter-Prüfung).

3. Motorrad

Motorradfahrende haben das größte fahrleistungsbezogene Risiko und die höchste Verletzungsschwere aller Fahrzeugarten. Das Unfallgeschehen mit Motorradfahrenden zeichnet sich durch einen hohen Anteil an Alleinunfällen aus, die vielfach auf nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen sind. Durch die Einführung der Führerscheinklasse A1 mit 16 Jahren verunglücken in den letzten Jahren zunehmend mehr junge Motorradfahrende. Das Stufenmodell des Motorradführerscheins führt dazu, dass der Umstieg von der Führerscheinklasse A1 auf A ohne adäquate weitere Ausbildung möglich ist. Um die Unfallzahlen zu senken, sind daher folgende Maßnahmen zielführend:

- Anpassung der Regelung für die Führerscheinklasse A1 **(höheres Mindestalter für die Führerscheinklasse A1).**
- Verankerung von spezifischen **Bodenmarkierungen** (Ellipsen)[53] in Linkskurven in der Bodenmarkierungsverordnung (BGBl 1995/848).
- Verpflichtende Benützung von **Motorradschutzbekleidung.**
- Verbesserung der **Ausbildung:** Gefahrenwahrnehmung muss in der theoretischen und praktischen Ausbildung und bei der Prüfung viel breiteren Raum einnehmen.
- Strengere Voraussetzungen für den **Umstieg auf die höheren Führerscheinklassen A2 und A**, insb umfassende Ausbildung mit Fokus auf Gefahrenwahrnehmung.

4. Pkw

Die 4. Führerschein-RL (EU) 2025/2205 erweitert die Inhalte der theoretischen und praktischen Führerscheinprüfung deutlich. Künftig sollen insb **Gefahrenwahrnehmung, Ablenkungsgefahren durch Mobiltelefone und elektronische Geräte,** der richtige **Umgang mit Fahrassistenz- und automatisierten Fahrsystemen** sowie der **Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmender** stärker geprüft werden. Zu letzterem zählen etwa das Erkennen toter Winkel, der sichere Umgang mit Radfahranlagen und Mikromobilität, der „Dutch Reach" zur Vermeidung von Dooring-Unfällen. Der Einsatz von **Simulatoren bei der Prüfung** wird ausdrücklich erlaubt.

- **Zur Reduktion der Unfallzahlen ist eine rasche und umfassende Implementierung** der in der **4. Führerschein-RL** vorgesehenen Inhalte in die **Fahrausbildung und Führerscheinprüfung sinnvoll.**

Trotz insgesamt hoher Gurtanlegequote bleibt auch Nichtangurten ein relevantes Sicherheitsproblem, das Tötungsrisiko ist ohne **Gurt** deutlich erhöht.[54] Unfälle mit nicht angegurteten Pkw-Fahrenden treten vor allem am Wochenende, in den Abend- und Nachtstunden sowie im Zusammenhang mit Geschwindigkeit, Ablenkung und Alkohol bzw Drogen häufiger auf. Folgende Maßnahmen sind empfehlenswert:

- **Verstärkte und konsequente Überwachung** der Gurtverwendung.
- **Beseitigung** des polizeilichen Kontrollhindernisses der **Anhalteverpflichtung:** Zur Erleichterung der polizeilichen Kontrolle sollte das Kontrollhindernis der Anhalteverpflichtung entfallen (dzt kann die Exekutive das Nichtangurten nur bei einer Anhaltung oder mittels automatisierter Überwachung feststellen, nicht aber zB durch Beobachtung beim Vorbeifahren).
- Aufnahme des Nichtangurtens in den Deliktekatalog des **Vormerksystems.**
- **Höhere Strafen** für die Missachtung der Anschnallpflicht.

5. Ablenkung und Beeinträchtigung

Aufmerksamkeit und Fahrtüchtigkeit sind zentrale Voraussetzungen für eine sichere Verkehrsteilnahme. Ablenkung, Unaufmerksamkeit sowie Beeinträchtigungen durch Alkohol oder Drogen erhöhen das Unfallrisiko, unabhängig von der Verkehrsart. Daher braucht es konsequente Maßnahmen, damit alle Verkehrsteilnehmenden – iS des Safe System, in dem alle Beteiligten Verantwortung tragen – unbeeinträchtigt und achtsam am Straßenverkehr teilnehmen.

---

[51] Siehe *Kaltenegger,* Pro: Helmpflicht für E-Bike- und E-Scooter-Fahrer, ZVR 2025/134.

[52] *Kaltenegger,* ZVR 2025/134.

[53] Bodenmarkierungen (zB Ellipsen) veranlassen Motorradfahrende zur richtigen Wahl der Fahrlinie in Kurven und verhindern so das Kurvenschneiden. Siehe *Winkelbauer,* Kurvenschneiden bei Motorradfahrern: wirksame Gegenmaßnahmen, ZVR 2022/170.

[54] Siehe *Kaltenegger,* 40 Jahre Strafbarkeit bei Missachtung der Gurtanlegepflicht, ZVR 2024/137.

a) Ablenkung

Im Zuge der aktuellen Gurterhebungen des KFV[55] wurde bei 7% der Pkw-Lenkenden auch eine Ablenkung beobachtet. Darunter fällt neben dem Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung zB auch die Nutzung von Social Media während der Verkehrsteilnahme. Umgesetzt werden sollten daher folgende Maßnahmen:

- **Beseitigung der Kontrollhindernisse** bei der Überwachung von Handy am Steuer (Sanktionierung, wie bei allen anderen Verstößen im Straßenverkehr, auch ohne aufwändige Anhaltung ermöglichen).
- Aufnahme von Telefonieren und sonstiger verbotener Verwendung des Mobiltelefons in den **Vormerkdeliktekatalog.**
- **Verschärfte Kontrollen** von Telefonieren ohne Freisprechanlage sowie Social-Media-Aktivitäten/Texting (Nachrichten lesen und schreiben) sowie **Erhöhung der Strafe.**
- Einführung **deliktspezifischer Kurse nach Handydelikten von Probeführerscheinbesitzer:innen.**
- Integration von Präventionskonzepten gegen Ablenkung in die Aus- und Weiterbildung von Lenkern und in Schulen (zB über Workshops).

b) Drogen

Das Lenken unter Drogeneinfluss stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar, ist jedoch im Moment im polizeilichen Alltag schwerer nachzuweisen als eine Alkoholisierung. Es ist daher dringend erforderlich, Kontrollen praxistauglicher und wirksamer zu machen. Eine Dunkelfeldstudie des KFV aus dem Jahr 2025[56] zeigt, dass in Österreich rd 265.000 Personen pro Jahr unter Drogeneinfluss ein Fahrzeug lenken. Folgende Maßnahmen können ein effektives Vorgehen gegen Drogen am Steuer ermöglichen:

- **Nulltoleranz bei illegalen Drogen** – wer gerätetechnische Nachweisgrenzwerte überschreitet, darf kein Fahrzeug lenken.
- Verstärkter Einsatz von **Speichelvortests.**
- Einsatz von **Speichel als beweissichere Grundlage** (Auswertung von Speichel statt Blut im Labor).
- Verlängerung der Führerscheinentzugsdauer für Drogendelikte.
- **Eigene Rehabilitationsmaßnahme** nur für Drogenlenkende.
- **Testung** auf Drogen **bei Verkehrsunfällen mit Getöteten und Schwerverletzten.**
- **Bewusstseinsbildung** bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen.

c) Alkohol

Das Unfallrisiko ist unter Alkoholeinfluss deutlich erhöht. Lt der Dunkelfeldstudie des KFV[57] lenken in Österreich pro Jahr rd 570.000 Personen ein Fahrzeug unter Alkoholeinfluss, obwohl sie nicht sicher waren unter der Grenze von 0,5 Promille zu sein. Folgende Maßnahmen können einen Beitrag zur Reduktion von Alkoholfahrten leisten:

- Verpflichtender Einbau einer **Alkoholwegfahrsperre** nach dem Führerscheinentzug.
- Verpflichtende **Testung auf Alkohol bei Verkehrsunfällen mit Getöteten und Schwerverletzten.**

F. Fazit

Die Vision Zero kann nur erreicht werden, wenn **Verkehrssicherheit auf allen Ebenen** konsequent mitgedacht wird. Bund, Länder und Gemeinden ebenso wie Bezirksverwaltungsbehörden und Polizei verfügen über konkrete Handlungsmöglichkeiten – von sicheren Geschwindigkeiten und einer fehlerverzeihenden Infrastruktur bis zu wirksamen Regeln und deren konsequenter Überwachung. Zugleich tragen auch die Verkehrsteilnehmenden durch ihr Verhalten Verantwortung für die Sicherheit im Straßenverkehr. Viele wirksame Maßnahmen sind bekannt. Entscheidend ist, sie auch umzusetzen.

Plus

ÜBER DIE AUTOR:INNEN

E-Mail: veronika.zuser@kfv.at; aggelos.soteropoulos@gmail.com

VON DENSELBEN AUTOR:INNEN ERSCHIENEN

- *Zuser,* Randsteine und andere Gefahren, ZVR 2025/214;
- *Furian/Mayer/Soteropoulos,* Konflikte und Spannungen unter Verkehrsteilnehmern im Straßenverkehr in Österreich, ZVR 2025/185;
- *Zuser/Machata/Nowotny,* Aktionsplan Geschwindigkeit, ZVR 2025/148;
- *Neustifter/Soteropoulos/Atasayar/Schneider,* Lkw-Geschwindigkeiten auf Autobahnen in Österreich, ZVR 2024/215;
- *Schneider/Soteropoulos,* Wildunfälle im Straßenverkehr in Österreich: Unfallgeschehen und Präventionsmaßnahmen, ZVR 2024/176;
- *Mellauner/Fleischer/Kaiser/Soteropoulos/Schneider,* Vorrangverletzungen im Straßenverkehr in Österreich, ZVR 2024/53;
- *Zuser/Breuss,* Überholen von Radfahrenden – Seitenabstände in Theorie und Praxis, ZVR 2023/213.

[55] Seit 1999 jährlich durchgeführte Erhebung des KFV. Im Jahr 2026 wurden insgesamt 61.555 Personen in Pkw und Kleintransportern in ganz Österreich erhoben.

[56] Siehe KFV, Frauen holen bei Drogen- und Alkoholvergehen im Straßenverkehr auf (Pressemitteilung vom 5. 6. 2025), https://www.kfv.at/frauen-holen-bei-drogen-und-alkoholvergehen-im-strassenverkehr-auf/

[57] Siehe KFV, Frauen holen bei Drogen- und Alkoholvergehen im Straßenverkehr auf.

