

# VERKEHRS- SICHERHEITS- REPORT

---

SICHERHEITSNIVEAU UND TRENDS  
IM STRASSENVERKEHR  
ÖSTERREICH 2019

**MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER**

**KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)**

Schleiergasse 18, A-1100 Wien

[www.kfv.at](http://www.kfv.at)

# UNFALLGESCHEHEN

Unfallgeschehen	Schwerverletzte und Getötete (2018)	Veränderung	
		kurzfristig	mittelfristig *
Gesamt	8.040	↘	↘
<b>Art der Verkehrsteilnahme</b>			
Fußgänger	922	↘	↘
Fahrrad	2.018	↗	↗
Moped	615	↘	↘
Motorrad	1.643	↗	↗
Pkw	2.394	↘	↘
Andere	448	↗	↘
<b>Alter</b>			
0-14 Kinder	280	↘	↘
15-24 Jugendliche, junge Erwachsene	1.406	↘	↘
25-64 Erwachsene	4.736	↘	↘
65+ Senioren	1.618	↘	↘
<b>Bundesland</b>			
Burgenland	231	↘	↘
Kärnten	599	↘	↘
Niederösterreich	1.639	↘	↘
Oberösterreich	1.563	↗	↘
Salzburg	648	↘	↘
Steiermark	1.250	↘	↘
Tirol	1.061	↘	↗
Vorarlberg	402	↗	↘
Wien	647	↘	↘
<b>Gebiet</b>			
Ortsgebiet ohne Autobahn	3.970	↘	↘
Freiland ohne Autobahn	3.660	↗	↘
Autobahn/Schnellstr.	410	↘	↘
<b>Unfalltypen</b>			
Alleinunfälle	2.873	↘	↘
Im Begegnungsverkehr	1.048	↘	↘
Im Richtungsverkehr	971	↘	↘
Kreuzungsunfall	1.579	↘	↘
Andere	1.569	↘	↘
<b>Ursachen (Top 3)</b>			
Unachtsamkeit/Ablenkung	3.013	↗	...
Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung	1.494	↘	...
Nichtangepasste Geschwindigkeit	1.282	↗	...
<b>Alkohol</b>			
Alkoholunfall	595	↘	↘

Veränderung: ↗ Zunahme, ↘ Abnahme oder ↘ keine Veränderung

Kurzfristig: durchschnittliche Veränderung 2015-2018, berechnet mittels geometrischen Mittels, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

Mittelfristig: durchschnittliche Veränderung 2009-2018, berechnet mittels geometrischen Mittels, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

„...“: keine statistische Erfassung bis 2012

\* Im Jahr 2012 wurde die statistische Erfassung von Verkehrsunfällen auf das elektronische UDM (Unfalldatenmanagement) umgestellt. Unter anderem wurde der Merkmalskatalog (z.B. im Bereich der Ursachendokumentation) deutlich erweitert.

# KOMMENTARE ZUM UNFALLGESCHEHEN

- Bei der Zahl der im Straßenverkehr getöteten Menschen ist im Jahr 2018 der bislang **niedrigste Wert** seit Beginn der Aufzeichnungen (1960) zu verzeichnen. Bezieht man auch die bei Verkehrsunfällen schwer verletzten Personen in die nähere Betrachtung ein, so ist im mehrjährigen Vergleich allerdings keine sinkende Tendenz ablesbar.
- Im internationalen Vergleich der EU-Mitgliedsstaaten befindet sich Österreich **weiterhin im Mittelfeld**. Österreich liegt im Vergleich (2016) mit 49 im Straßenverkehr Getöteten pro 1 Mio. Einwohnern unter dem EU-Durchschnitt von 50 – und somit auf Platz 9 im EU-28 Ranking.
- **Jede Stunde** wird im österreichischen Straßenverkehr eine Person schwer verletzt. Alle 21 Stunden stirbt ein Mensch auf Österreichs Straßen.
- **Motorradaufsassen und Radfahrer** weisen nach wie vor eine steigende Tendenz bei der Anzahl der schwer verletzten und getöteten Verkehrsteilnehmer auf. Auffällig ist bei den Motorrädern die relativ hohe Zahl an beteiligten Leicht-Motorrädern. Bei den Unfällen von Radfahrenden schlägt sich der Trend zu Elektro-Fahrrädern auch in den Zahlen der bei Unfällen schwer verletzten oder getöteten Personen nieder. Von 41 getöteten Radfahrern waren 17 mit einem E-Bike unterwegs. Der positive Trend bei schwer verletzten und getöteten **Fußgängern** hält auch im Jahr 2018 an.
- Bei **Kindern und Jugendlichen** ist im mehrjährigen Betrachtungszeitraum eine sinkende Tendenz, bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt oder getötet zu werden, erkennbar. Nach wie vor werden Kinder im Straßenverkehr am häufigsten als Pkw-Insassen verletzt oder getötet.
- Beim Vergleich der **Bundesländer** ist kein regionaler Schwerpunkt zu erkennen. In der kurzfristigen Betrachtung der Entwicklung seit 2015 zeigt sich in Oberösterreich und Vorarlberg ein Anstieg der bei Verkehrsunfällen schwer verletzten Personen. In den übrigen Bundesländern ist ein gleichbleibender Anteil zu verzeichnen.
- Die Zahlen schwer verletzter und getöteter Personen auf **Autobahnen und Schnellstraßen** weisen sowohl in der kurzfristigen Betrachtung seit 2015 als auch in der mittelfristigen Betrachtung seit 2009 eine sinkende Tendenz auf, während hingegen die schweren Unfälle auf Freilandstraßen seit 2015 einen Anstieg verzeichnen. Rund 60% aller schweren Unfälle ereignen sich auf Landesstraßen im Freiland. Die Unfälle mit schweren Folgen im Ortsgebiet weisen einen gleichbleibend hohen Stand auf.
- **Alleinunfälle** sind der Unfalltyp mit dem höchsten Anteil an schweren Unfallfolgen. Insgesamt ist bei der Verteilung der Unfalltypen keine signifikante Änderung ablesbar.
- Die Unfallursache Nr. 1 ist klar bei „**Unachtsamkeit/Ablenkung**“ zu finden und weist auch einen erheblichen Anstieg auf. Während die schweren Unfälle aufgrund von Vorrangverletzungen/Rotlichtmissachtungen einen gleichbleibenden Anteil aufweisen, ist im Bereich der Unfallursache „Nichtangepasste Geschwindigkeit“ ein Anstieg zu konstatieren.
- Schwere Folgen von Unfällen, die durch **alkoholisierte** Personen verschuldet werden, weisen bei kurzfristiger Betrachtung seit 2015 einen gleichbleibenden Anteil auf.

# SICHERHEITSINDIKATOREN

		Beobachtetes Verhalten		heute	Trend	
<b>Pkw</b>						
Geschwindigkeit (2016-2018)	Ortsgebiet		34,3 km/h	28,4%		
			49,1 km/h	56,3%		
	Freiland		67,9 km/h	59,7%		
			73,0 km/h	76,0%		
			84,4 km/h	84,9%		
		Durchschnittsgeschwindigkeit (v50)		Einhaltung Tempolimit		
Sicherung (2018)	Position	Lenker		96,6 %		
		Beifahrer		97,6 %		
		Rücksitz		87,5 %		
		Kinder		98,4 %		
	Gebiet (ohne Kinder)	Ortsgebiet		96,1 %		
		Freiland		97,1 %		
		Autobahn/Schnellstr.		97,3 %		
Reifen (2018)		Sommerreifen		82,4 %		...
		Winterreifen		80,2 %		...
<b>Motorrad (2018)</b>						
				100,0 %		...
Schutzbekleidung		Ortsgebiet		22,0 %		...
		Freiland		72,5 %		...
<b>Moped &amp; Roller (2018)</b>						
				99,8 %		...
(Schutz-)Kleidung		Ortsgebiet		28,3 %		...
		Freiland		30,5 %		...
<b>Fahrrad (2018)</b>						
Helm		Kind		80,4 %		
		Alltag		19,5 %		
		Freizeit		26,2 %		
		Sport		89,2 %		...
		Beleuchtung (bei Dunkelheit)		82,2 %		...
<b>Fußgänger (2018)</b>						
		Konfliktfreie Anhaltebereitschaft gegenüber Fußgängern an unregulierten Schutzwegen		91,5 %		...
Sichtbarkeit von Fußgängern in der dunklen Jahreszeit *		Kind		74,6 %		...
		Andere		27,4 %		...
<b>Nebentätigkeit / Ablenkung (2018)</b>						
		Als Pkw-Lenker		9,3%		...
		Als Fahrrad-Lenker		1,7%		...
		Als Fußgänger (am Schutzweg)		12,1%		...

Grenzwerte „Beobachtetes Verhalten“ – Bewertungssystem: 0-50% ; 50,1-70% ; 70,1-85% ; 85,1-95% ; 95,1-100%

Trend (Veränderung der Bewertung, vor 10 Jahren im Vergleich zu heute): Verbesserung, Verschlechterung, keine Veränderung

„...“: keine langjährige statistische Erfassung

\* gut sichtbare Kleidung (hell bzw. kontrastreich) und/oder Reflektoren

# KOMMENTARE ZU DEN SICHERHEITSINDIKATOREN

- Seit 2016 konnten die **Geschwindigkeiten** von über 32 Mio. Pkw österreichweit an mehr als 1.250 Stellen gemessen werden. Dabei handelt es sich um Straßenstellen mit maximal einer Fahrspur je Richtung, an denen die Lenker der Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit frei wählen können (z.B. keine Kurven). Generell ist festzustellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet von 30 km/h nur eine Befolgungsrate von 28% aufweist. Tempo 50 wird von 44% der Lenker nicht eingehalten. Im Freiland fahren bei einem Geschwindigkeitslimit von 80 km/h 24% und bei 100 km/h 15% der Lenker zu schnell.
- Die **Gurtanlagequoten** von Lenkern und Beifahrern befinden sich generell auf einem sehr hohen Niveau. Erwachsene Mitfahrer auf den Rücksitzen weisen jedoch eine deutlich geringere Sicherheitsquote auf. Noch immer ist jeder 29. erwachsene Pkw-Insasse während der Fahrt nicht angeschnallt. Jedes 62. Kind ist ungesichert unterwegs.
- Im Wesentlichen tragen alle Motorrad- und Mopedfahrer einen **Helm**. Im Gegensatz zur hohen Helmtragequote ist die Nutzung angemessener **(Schutz-)Bekleidung** aber ausbaufähig. Da Motorräder bzw. Mopeds & Roller zumeist einem jeweils anderen Fahrzweck dienen, wurden für diese zwei Fahrzeugtypen verschiedene Anforderungen definiert: Motorradlenker sollten mit einem Helm, Handschuhen, Motorradstiefeln und Motorradbekleidung (Textil oder Leder) für Beine und Oberkörper ausgestattet sein. Benutzer von Mopeds & Rollern sollten zumindest einen Helm, festes Schuhwerk und lange Bein- und Oberkörperbekleidung tragen. Nichtsdestotrotz zeigen die Erhebungsergebnisse speziell im Ortsgebiet eine erschreckend geringe Quote ausreichend geschützter Einspuriger. Moped- und Roller-aufsassen zeigen darüber hinaus auch auf Freilandstraßen ein geringes Sicherheitsbewusstsein.
- Während 4 von 5 Sportlern beim Radfahren einen Helm tragen, trägt im Alltagsverkehr nur jeder fünfte und im Freizeitverkehr nur jeder dritte Radfahrer einen Helm. Obwohl die **Radhelmtragequote** bei Kindern in den letzten Jahren gestiegen ist, ist noch immer jedes fünfte Kind ohne Helm unterwegs. Zwar besteht für Kinder bis zum 12. Lebensjahr in Österreich eine gesetzliche Helmpflicht, dennoch fährt jedes 5. Kind ohne Helm.
- Die **Sichtbarkeit von Fußgängern in der dunklen Jahreszeit** ist besonders an Querungspunkten mit dem motorisierten Individualverkehr von Relevanz. Speziell Kinder tragen vergleichsweise oft Reflektoren bzw. gut sichtbare Kleidung. Allgemein kann angemerkt werden, dass sich die Sichtbarkeit der Fußgänger indirekt proportional zum Alter verhält, d.h. je älter, desto schlechter sichtbar. Obwohl sich die Sichtbarkeit von Fußgängern über die letzten Jahre leicht verbessert, sind noch immer jedes vierte Kind und 2 von 3 Erwachsenen schlecht sichtbar zu Fuß unterwegs.
- **Ablenkung** ist in Österreich die Unfallursache Nr. 1. Jeder 11. Pkw-Lenker, jeder 59. Radfahrer und jeder 8. Fußgänger ist im Straßenverkehr abgelenkt unterwegs.

# EINSTELLUNGEN, MEINUNGEN & SELBST BERICHTETES VERHALTEN

	Wert Ö (2018)	ESRA20 <sup>1</sup> (2018)	
<b>Akzeptanz von Maßnahmen</b>			
Helmpflicht für alle Radfahrer	58%	68%	☹️
Alkoholwegfahrsperre für Wiederholungstäter	72%	79%	☹️
0,0 ‰ für Fahranfänger	83%	80%	😊
0,0 ‰ für alle	51%	67%	☹️
Fußgänger müssen reflektierende Westen tragen	57%	57%	😐
Radfahrer müssen reflektierende Westen tragen	78%	85%	☹️
Verbot von Kopfhörern für Fußgänger	49%	42%	😊
Verbot von Kopfhörern für Radfahrer	66%	67%	😐
<b>Verhalten Autofahrer gemäß eigenen Aussagen (in den letzten 30 Tagen)</b>			
Während der Fahrt nie mit dem Handy in der Hand telefoniert	64%	71%	☹️
Während der Fahrt nie SMS/E-Mail/Social Media gelesen	66%	76%	☹️
Nie gefahren nach Konsum von Alkohol	70%	80%	☹️
Nie gefahren über dem Limit von 0,5 ‰	85%	87%	😐
Nie schneller als erlaubt gefahren (Ortsgebiet)	29%	44%	☹️
Nie schneller als erlaubt gefahren (Freiland)	18%	33%	☹️
Nie schneller als erlaubt gefahren (Autobahn/Schnellstraße)	23%	39%	☹️
Nie ohne Sicherheitsgurt gefahren	80%	83%	☹️
Nie Kinder ohne geeignetes Rückhaltesystem transportiert	85%	85%	😐
Nie zu müde gefahren	69%	80%	☹️
<b>Verhalten Fahrradfahrer gemäß eigenen Aussagen (in den letzten 30 Jahren)</b>			
Nie ohne Helm gefahren	31%	31%	😐
Während der Fahrt nie Musik über Kopfhörer gehört	79%	71%	😊
Während der Fahrt nie SMS/E-Mail/Social Media gelesen	86%	81%	😊
Nie auf der Straße neben dem Radweg gefahren	64%	61%	😊
<b>Persönliche Akzeptanz von Verhaltensweisen (Autofahrer)</b>			
Außerhalb von Ortschaften (außer Autobahnen) die erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschreiten	22%	11%	☹️
Innerhalb von Ortschaften die erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschreiten	11%	5%	☹️
Während der Fahrt ein Telefonat mit einem Mobiltelefon ohne Freisprechanlage führen	7%	4%	☹️
Fahren, wenn man die gesetzlich geregelte Obergrenze für Alkohol am Steuer überschritten hat	3%	2%	😐
Fahren ohne Gurt	6%	4%	😐
Fahren, wenn man so müde ist, dass man Mühe hat, die Augen offen zu halten	3%	2%	😐

Vergleich mit ESRA20-Durchschnitt: 😊 Österreich besser, 😐 gleich oder ☹️ ESRA20 besser, Schwellenwerte +/-2%  
 ESRA20: 20 europäische Länder, die an der ersten Befragungswelle von ESRA teilgenommen haben

<sup>1</sup>ESRA stand zunächst als Kurzform für „European Survey of Road Users' Safety Attitudes“. Aufgrund der Ausweitung der Studie über Europa hinaus bedeutet ESRA nunmehr seit 2017 „E-Survey (Electronic Survey)“ statt „European Survey“. 2015/2016 nahmen 20 europäische Länder an der ersten Welle der Befragung teil. Im Dezember 2018 wurde die zweite Welle im Rahmen von ESRA erhoben. Die hier dargestellten Ergebnisse beziehen sich ausschließlich auf den Durchschnittswert von 20 europäischen Ländern in der Stichprobe 2018 (ESRA20).

# KOMMENTARE ZU EINSTELLUNGEN, MEINUNGEN & SELBST BERICHTETEM VERHALTEN

- Bezüglich der **Akzeptanz von Maßnahmen**, die in der ESRA-Studie 2018 abgefragt wurden, liegt Österreich besser als der ESRA20-Durchschnitt beim Thema 0,0 Promille für Fahranfänger (82% Akzeptanz) und bei der Befürwortung eines Verbots von Kopfhörern für Fußgänger (49%). Bei der Beurteilung aller anderen Maßnahmen hinkt Österreich in Sachen Sicherheitsorientierung hinterher, insbesondere bei der Befürwortung von Alkoholfahrtsperrern für Wiederholungstäter (72% Ö vs. 79% ESRA20) und der Helmpflicht für alle Radfahrer (58% Ö vs. 68% ESRA20).
- Auch beim **selbst berichteten Verhalten** im Straßenverkehr kann Österreich im Vergleich zum ESRA20-Durchschnitt nicht glänzen: Geschwindigkeitsüberschreitungen, Fahren nach dem Konsum von Alkohol und Handynutzung am Steuer werden im ESRA20-Durchschnitt in geringerem Ausmaß berichtet als in Österreich. Bei der Verwendung geeigneter Rückhaltesysteme für Kinder und beim Fahren über dem Alkohollimit von 0,5 ‰ liegt Österreich im europäischen Durchschnitt.
- Musikhören mit Kopfhörern, Schreiben von SMS/E-Mails bzw. Checken von Social Media während der Fahrt sowie Radfahren auf der Straße neben dem Radweg – diese riskanten bzw. gesetzeswidrigen Gewohnheiten werden von österreichischen **Radfahrern** weniger häufig praktiziert als im ESRA20-Durchschnitt.
- Österreich liegt bezüglich der **persönlichen Akzeptanz** von Schnellfahren im Bereich der Spitzenreiter: Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit treffen bei Österreichs Autofahrern auf eine markant höhere Akzeptanz als im ESRA20-Durchschnitt, ebenso das Telefonieren ohne Freisprechanlage während der Fahrt. Für Verhaltensweisen wie Fahren ohne Gurt, bei Müdigkeit oder über dem zulässigen Alkohollimit findet sich in Österreich wie auch in den anderen europäischen Vergleichsländern eine nur geringe Akzeptanz.



Kuratorium für Verkehrssicherheit  
Schleiergasse 18  
1100 Wien  
T +43-(0)5 77 0 77-DW oder -0  
F +43-(0)5 77 0 77-1186  
E-Mail [kfv@kfv.at](mailto:kfv@kfv.at)  
[www.kfv.at](http://www.kfv.at)

**Medieninhaber und Herausgeber:** Kuratorium für Verkehrssicherheit  
**Verlagsort:** Wien  
**Redaktion:** Dipl.-Ing. Klaus Robatsch  
**Grafik:** KFV

Copyright: © Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien. Alle Rechte vorbehalten.

**SAFETY FIRST!**