

KFV - Sicher Leben #11

Unfallrisiko-Benchmark Österreich

KFV - Sicher Leben

#11

Unfallrisiko-Benchmark Österreich

Berechnung und Vergleich von Unfallraten auf Basis aktueller Verkehrsunfalldaten sowie der „Injury Database Austria“ und der Ergebnisse der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“

KFV - Sicher Leben. Band #11. Unfallrisiko-Benchmark Österreich. Wien, 2018

Medieninhaber und Herausgeber
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Autoren
Mag. Gerald Furián, MBA, Dipl.-Ing. Florian Schneider, Dr. Robert Bauer, Dipl.-Ing. Aggelos Soteropoulos,
Dipl.-Ing. Klaus Robatsch (KFV)
Ing. Mag. Rupert Tomschy, Mag. Irene Steinacher (HERRY Consult GmbH)

Alle personenbezogenen Bezeichnungen gelten gleichermaßen für Personen weiblichen und männlichen Geschlechts.

© KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit



INHALTSVERZEICHNIS

ZUSAMMENFASSUNG	9
ABSTRACT	10
KURZFASSUNG	11
EXECUTIVE SUMMARY	9
TEIL A	34
BERECHNUNG UND VERGLEICH VON UNFALLRATEN AUF BASIS AKTUELLER VERKEHRSUNFALLDATEN UND DER ERGEBNISSE DER MOBILITÄTSERHEBUNG „ÖSTERREICH UNTERWEGS 2013/2014“	
1 EINLEITUNG	9
2 UNFALLKENNZAHLEN IM JAHR 2014	42
2.1 Datenaufbereitung „Österreich unterwegs“ und Unfalldatenbank	42
2.2 Verunglückten- und Getötetenzahlen	45
2.3 Unfallzahlen	45
2.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten	46
2.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten	47
2.6 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten	49
2.7 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten	51
2.8 Unfallkostenraten und Unfallkostenzeitraten	52
3 UNFALLRISIKO-BENCHMARK ÖSTERREICH	62
3.1 Unfallgeschehen nach Altersklassen	63
3.1.1 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen	64
3.1.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten	65
3.1.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate	66
3.1.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeirate	67
3.1.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate	68
3.2 Unfallgeschehen nach Geschlecht	69
3.2.1 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen	70
3.2.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten	71
3.2.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate	72
3.2.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeirate	73
3.2.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate	74
3.3 Unfallgeschehen je Bundesland	75
3.3.1 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen	76
3.3.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten	77
3.3.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate	78
3.3.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeirate	79
3.3.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate	80

3.4 Unfallgeschehen nach Raumtypen	81
3.4.1 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen	82
3.4.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten	83
3.4.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate	84
3.4.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeirate	85
3.4.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate	86
3.5 Unfallgeschehen nach Regionen	87
3.5.1 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen	88
3.5.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten	89
3.5.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate	90
3.5.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeirate	91
3.5.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate	92
3.6 Unfallgeschehen nach Jahreszeiten	93
3.6.1 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen	94
3.6.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten	95
3.6.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate	96
3.6.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeirate	97
3.6.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate	98
3.7 Unfallgeschehen nach Wochentagtyp	99
3.7.1 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen	100
3.7.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten	101
3.7.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate	102
3.7.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeirate	103
3.7.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate	104
3.8 Unfallgeschehen nach Tageszeit	105
3.8.1 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen	106
3.8.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten	107
3.8.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate	108
3.8.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeirate	109
3.8.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate	110
4 ZEITVERGLEICH DER UNFALLKENNZAHLEN 1995/2014	114
4.1 Aufbereitung der Mobilitätsdaten 1995	114
4.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen	116
4.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten	118
4.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten	119
4.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten	121
4.6 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten	123

TEIL B **128**
BERECHNUNG UND VERGLEICH VON UNFALLRATEN AUF BASIS DER
„INJURY DATABASE AUSTRIA“ (IDB AUSTRIA) UND DER MOBILITÄTSERHEBUNG
„ÖSTERREICH UNTERWEGS 2013/2014“

1	EINLEITUNG	132
2	UNFALLRELATIVZAHLEN IM JAHR 2014 AUF BASIS DER IDB AUSTRIA	136
2.1	Unfallzahlen	136
2.2	Unfallquoten	137
2.3	Unfallraten	137
2.4	Unfallzeitraten	139
2.5	Unfallwegeraten	140
3	RELATIVE UNFALLZAHLEN (IDB AUSTRIA) NACH VERSCHIEDENEN MERKMALEN	146
3.1.	Unfallzahlen	147
3.2.	Unfallquoten	148
3.3.	Unfallraten	149
3.4.	Unfallzeitraten	150
3.5.	Unfallwegeraten	151
4	RELATIVE UNFALLZAHLEN (IDB AUSTRIA) NACH UNFALLDETAILS	156
4.1.	Verletzungsart	157
4.1.1	Unfallzahlen	157
4.1.2	Unfallquoten	158
4.1.3	Unfallraten	159
4.1.4	Unfallzeitraten	160
4.1.5	Unfallwegeraten	161
4.2.	Verletzter Körperteil	161
4.2.1.	Unfallzahlen	161
4.2.2.	Unfallquoten	163
4.2.3.	Unfallraten	164
4.2.4.	Unfallzeitraten	165
4.2.5.	Unfallwegeraten	166
4.3.	Unfallart	167
4.3.1.	Unfallzahlen	167
4.3.2.	Unfallquoten	168
4.3.3.	Unfallraten	168
4.3.4.	Unfallzeitraten	169
4.3.5.	Unfallwegeraten	169

4.4. Unfallort	170
4.4.1. Unfallzahlen	170
4.4.2. Unfallquoten	170
4.4.3. Unfallraten	171
4.4.4. Unfallzeitraten	171
4.4.5. Unfallwegeraten	172
4.5. Wegzweck	172
4.5.1. Unfallzahlen	172
4.5.2. Unfallquoten	173
4.5.3. Unfallraten	173
4.5.4. Unfallzeitraten	174
4.5.5. Unfallwegeraten	174
5 VERGLEICH UNFALLSTATISTIK UND IDB AUSTRIA	178
5.1. Unfallzahlen	178
5.2. Unfallquoten	180
5.3. Unfallraten	182
5.4. Unfallzeitraten	184
5.5. Unfallwegeraten	186
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	189
TABELLENVERZEICHNIS	190
LITERATURVERZEICHNIS	193
IMPRESSUM	195

ZUSAMMENFASSUNG

Mit der vorliegenden Studie wurde erstmals für Gesamtösterreich eine einheitliche und betreffend Bundesländer bzw. Regionen vergleichbare Datenbasis hinsichtlich wesentlicher Parameter der Unfall(risiko)forschung geschaffen. Dazu wurde die Verkehrsunfallstatistik mit den Daten der österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ verknüpft und vergleichend analysiert (Teil A). Unfallraten, Unfallzeitraten, Unfallwegeraten, Unfallkostenraten sowie weitere relative Unfallkennzahlen wurden nicht nur für Gesamtösterreich beschrieben, sondern auch nach räumlichen, zeitlichen und soziodemografischen Gesichtspunkten unterschieden und miteinander verglichen. Ein weiterer Schwerpunkt lag darin, die Entwicklung des Unfallgeschehens in den letzten rund 20 Jahren darzustellen. Dazu wurden Daten sowohl des Unfallgeschehens als auch der Verkehrsmittelwahl in Österreich aus dem Jahr 1995 analysiert.

Im zweiten Teil der Studie (Teil B) wurde die Darstellung der Unfallrelativzahlen anhand der Daten der „Injury Database Austria“ (IDB Austria) vorgenommen. Die IDB Austria ist eine auf Interviews mit Unfallopfern in Krankenhäusern basierende Datenbank des KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), die weit über die Daten der Verkehrsunfallstatistik hinausgehende Informationen über das Unfallgeschehen in Österreich liefert. Die Datenbank enthält detaillierte Fakten über das Unfallopfer, am Unfall beteiligte Produkte, Fahrzeuge, die Unfallart, Unfallursachen, Verletzungsmuster und Unfallschwere. Durch Verknüpfung der Daten aus der IDB Austria mit jenen aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ können die im ersten Teil der Studie (Teil A) dargestellten relativen Unfallzahlen je Verkehrsmittel weiter nach verschiedenen Merkmalen analysiert, dargestellt und verglichen werden. Bezüglich der genutzten Verkehrsmittel wird der Fokus der Analyse auf die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, Fußgänger und Radfahrer, gerichtet.

ABSTRACT

The present study establishes for the first time a uniform database of key accident (research) parameters for the whole of Austria and provides comparable data for all Austrian federal states and regions. For this purpose, the official road accident statistics were linked with data from the Austrian mobility survey “Österreich unterwegs 2013/2014” and subjected to a comparative analysis (Part A). Accident rates, accident time rates, accident journey rates, accident cost rates and other relative accident statistics were not only described for the whole of Austria but were also differentiated and compared by location, time and sociodemographic aspects. A further focus lay on presenting the accident trends over the last 20 years. For this purpose, accident and transport mode split data for Austria in 1995 was analysed.

In the second part of the study (Part B), relative accident numbers were calculated based on the data in the “Injury Database Austria” (IDB Austria). The IDB Austria is a database provided by the Austrian Road Safety Board (KFV) based on interviews with accident victims in hospitals. It provides far more extensive information on accidents in Austria than the official road accident statistics. The IDB Austria contains detailed information about the accident victim, road users/vehicles involved, accident type, accident causes, injury patterns and accident severity. By linking the IDB Austria data with that obtained from the “Österreich unterwegs 2013/2014” mobility survey, the relative accident rates per mode of transport presented in Part A can be further analysed and compared using different characteristics. The study focuses here on vulnerable road users, pedestrians and cyclists.

KURZFASSUNG

Mit der vorliegenden Studie wurde erstmals für Gesamtösterreich eine einheitliche und für Bundesländer bzw. Regionen vergleichbare Datenbasis hinsichtlich wesentlicher Parameter der Unfall(risiko)-forschung geschaffen. Dazu wurde die Verkehrsunfallstatistik mit den Daten der österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ verknüpft und vergleichend analysiert (Teil A). Zudem wurde auch die Entwicklung des Unfallgeschehens in den letzten rund 20 Jahren dargestellt, indem Daten sowohl des Unfallgeschehens als auch der Verkehrsmittelwahl in Österreich aus dem Jahr 1995 analysiert wurden.

In Ergänzung dazu wurden die Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ auch mit jenen aus der „Injury Database Austria“ (IDB Austria) verknüpft (Teil B). Die IDB Austria ist eine auf Interviews mit Unfallopfern in Krankenhäusern basierende Datenbank des KfV, die weit über die Daten der Verkehrsunfallstatistik hinausgehende Informationen über das Unfallgeschehen in Österreich liefert. Durch die zusätzliche Verknüpfung können die im ersten Teil der Studie (Teil A) durchgeführten Analysen weiter nach verschiedenen Merkmalen dargestellt und verglichen werden.

Teil A: Berechnung und Vergleich von Unfallraten auf Basis aktueller Verkehrsunfalldaten und der Ergebnisse der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“

Zur Verknüpfung der Daten aus der Mobilitätserhebung mit der Verkehrsunfallstatistik wurden im ersten Schritt die Datenbestände zum Mobilitätsverhalten der Österreicher („Österreich unterwegs 2013/2014“, KONTIV95) sowie die Verkehrsunfallstatistik der Jahre 1994 bis 1996 bzw. 2013 bis 2015 (Durchschnittswerte) für die weitere Verarbeitung in geeigneter Weise aufbereitet. Anschließend wurden Unfallzahlen, Unfallraten, Unfallzeitraten, Unfallwegeraten, Unfallkostenraten sowie weitere relative Unfallkennzahlen (auch Verunglückten- und Getötetenanzahlen) differenziert nach der Verkehrsmittelart für Gesamtösterreich sowie zusätzlich auch unterschieden nach Altersklassen, Geschlecht, Bundesländern, Raumtypen, Regionen, Jahreszeiten, Wochentagtyp und Tageszeiten miteinander verglichen.

Unfallrelativzahl	Definition
Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquote	Verunglückte/Getötete/Unfälle pro 1.000 Einwohner
Verunglückten-, Getöteten- und Unfallrate	Verunglückte/Getötete/Unfälle pro 1 Mio. km Verkehrsleistung
Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeirate	Verunglückte/Getötete/Unfälle pro 1 Mio. Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer
Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegerate	Verunglückte/Getötete/Unfälle pro 1 Mio. Wege
Unfallkosten	Definition
Sach-, Verunglückten-, Getöteten-, Unfallkostenrate	Sach-, Verunglückten-, Getöteten-, Unfallkosten je 1.000 km Verkehrsleistung
Sach-, Verunglückten-, Getöteten-, Unfallkostenzeirate	Sach-, Verunglückten-, Getöteten-, Unfallkosten je 100 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer
<i>Unfallrelativzahlen und Bedeutung</i>	

Ergebnisse für Österreich 2014

Die absoluten **Verunglücktenzahlen** zeigen, dass in den Jahren 2013 bis 2015 pro Jahr im Durchschnitt rund 47.600 Personen ab 6 Jahren bei 38.100 Unfällen im Verkehr verunglückten (1,25 beteiligte Personen pro Unfall). Den Großteil dieser Verunglückten machten Pkw-Lenker mit rund 19.100 Personen pro Jahr aus, gefolgt von den Lenkern von Motorrädern und Mopeds (ca. 8.600). Etwa gleich groß war die Anzahl der Verunglückten bei den Pkw-Mitfahrern sowie bei den Fahrrad-

fahrern (ca. 6.700). Rund 4.100 Personen verunglückten als Fußgänger, rund 1.500 als Nutzer anderer Verkehrsmittel und nur rund 900 als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel.

Bezogen auf die Einwohnerzahl (**Verunglücktenquote**) wurden 5,88 verunglückte Personen (ab 6 Jahren) pro 1.000 Einwohner verzeichnet. Diese Anzahl setzt sich zusammen aus 2,36 verunglückten Pkw-Lenkern, 1,07 verunglückten Motorrad- und Mopedfahrern sowie 0,83 Pkw-Mitfahrern und 0,82 Fahrradfahrern. Rund 0,51 Verunglückte waren Fußgänger, und 0,11 verunglückten als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel.

Im Durchschnitt verunglückten pro Jahr 0,45 Personen (**Verunglücktenrate**) bei 0,36 Unfällen (**Unfallrate**) pro 1 Mio. im Verkehr zurückgelegter Kilometer. Unterschieden nach Verkehrsmitteln zeigt sich ganz deutlich, dass Motorräder und Mopeds das größte Gefährdungspotenzial aufweisen. Pro 1 Mio. km Verkehrsleistung ereigneten sich 7,89 Unfälle mit 8,47 verunglückten Personen, 91,85 Personen pro 1 Mrd. gefahrener Kilometer starben in Folge eines Motorrad- oder Mopedunfalls. Fahren mit dem Pkw ist im Vergleich dazu mit 0,53 Unfällen je 1 Mio. km relativ sicher, jedenfalls deutlich sicherer als Fahrradfahren (3,52 Unfälle) und Zu-Fuß-Gehen (1,94 Unfälle). Am sichersten sind die öffentlichen Verkehrsmittel, es ereigneten sich nur 0,06 Unfälle je 1 Mio. im öffentlichen Verkehr zurückgelegter Personenkilometer.


Verkehrsmittel	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten (Personen ab 6 Jahren) Durchschnitt aus 2013 bis 2015		
	Verunglücktenrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Getötetenrate (pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung)	Unfallrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)
	Fußgänger	1,90	35,61
Fahrrad	3,51	23,78	3,52
Moped und Motorrad	8,47	91,85	7,89
Pkw-Lenker	0,35	2,99	0,53
Pkw-Mitfahrer	0,30	1,97	
Öffentlicher Verkehr	0,04	0,05	0,06
Sonstige / keine Angabe	0,48	9,34	1,33
Gesamt	0,45	4,28	0,36

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallrate (ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel
Quelle: Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Pro 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer ereigneten sich in Österreich im Jahr 2014 1,15 Unfälle (Unfallzeitrate) mit 1,43 verunglückten Personen (**Verunglücktenzeitrate**). Beim Zu-Fuß-Gehen ereigneten sich in 100.000 Stunden pro Jahr 0,80 Unfälle mit etwa ebenso vielen Verunglückten, beim Radfahren sind es 3,95 Unfälle bzw. 3,94 Verunglückte in 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer. Mit dem Pkw ereigneten sich 2,33 Unfälle pro 100.000 Stunden Fahrzeit, bei den Mopeds und Motorrädern waren es mit 27,07 mehr als zehnmal so viele. Im öffentlichen Verkehr ereigneten sich lediglich 0,15 Unfälle mit nur 0,11 verunglückten Personen pro Jahr. Die Chance, innerhalb einer Gesamtfahrzeit von 100 Mio. Stunden getötet zu werden, war bei der Nutzung eines Motorrads um den Faktor 2.600 höher als bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (315,08 zu 0,12 Getötete je 100 Mio. Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer).

Pro 1 Mio. Wege im Verkehr ereigneten sich in Österreich im Jahr 2014 5,01 Unfälle (Unfallwegerate) mit 6,26 verunglückten Personen (**Verunglücktenwegerate**). Beim Zu-Fuß-Gehen ereigneten sich 3,09 Unfälle pro 1 Mio. Wege pro Jahr mit etwa ebenso vielen Verunglückten, beim Radfahren waren es rund 13,83 Unfälle bzw. 13,80 Verunglückte pro 1 Mio. Wege im Verkehr. Mit dem Pkw ereigneten sich 8,66 Unfälle pro 1 Mio. Wege, bei den Mopeds und Motorrädern sind es mit rund 106 mehr als zwölfmal so viele. Der öffentliche Verkehr schnitt am besten ab: Bei 1 Mio. Wegen der Personen ab 6 Jahren ereigneten sich lediglich 1,11 Unfälle mit nur 0,81 verunglückten Personen.

Die gesamten **Kosten aller Unfälle mit Personenschaden** (unter Berücksichtigung der Verletzungsschwere) im Jahr 2014 betrugen (für Personen ab 6 Jahren) rund 5,8 Mrd. Euro. Bezogen auf die Verkehrsleistung entstanden in Österreich im Jahr 2014 rund 55 Euro Unfallkosten je 1.000 km Verkehrsleistung. Unterscheidet man die **Unfallkostenrate** nach Verkehrsmitteln, ergibt sich ein ähnliches Bild wie bereits bei den anderen Unfallrelativzahlen. Je 1.000 km Verkehrsleistung entstanden bei Motorrädern und Mopeds Kosten von rund 1.400 Euro, bei den Fahrradnutzern 520 Euro und bei Fußgängern 340 Euro. Deutlich geringer sind die Unfallkostenraten bei Pkw-Lenkern (34 Euro) und bei Pkw-Mitfahrern (27 Euro). Auch hier schnitt der öffentliche Verkehr mit unter 4 Euro pro 1.000 km Personenverkehrsleistung deutlich am besten ab.

VERUNGLÜCKTENQUOTE	VERUNGLÜCKTENRATE	VERUNGLÜCKTENZEITRATE	VERUNGLÜCKTENWEGERATE	UNFALLKOSTENRATE
GESAMT 5,88 verunglückte Personen pro 1.000 Einwohner	GESAMT 0,45 verunglückte Personen pro 1 Mio. km Verkehrsleistung	GESAMT 1,43 verunglückte Personen pro 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer	GESAMT 6,26 verunglückte Personen pro 1 Mio. Wege im Verkehr	GESAMT 55,28 € Unfallkosten je 1.000 km Verkehrsleistung
 PKW-LENKER 2,36 verunglückte Personen pro 1.000 Einwohner	 MOPED + MOTORRAD 8,47 verunglückte Personen pro 1 Mio. km Verkehrsleistung	 MOPED + MOTORRAD 29,05 verunglückte Personen pro 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer	 MOPED + MOTORRAD 114,27 verunglückte Personen pro 1 Mio. Wege im Verkehr	 MOPED + MOTORRAD 1.396,26 € Unfallkosten je 1.000 km Verkehrsleistung
 MOPED + MOTORRAD 1,07 verunglückte Personen pro 1.000 Einwohner	 FAHRRAD 3,51 verunglückte Personen pro 1 Mio. km Verkehrsleistung	 FAHRRAD 3,94 verunglückte Personen pro 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer	 FAHRRAD 13,80 verunglückte Personen pro 1 Mio. Wege im Verkehr	 FAHRRAD 517,17 € Unfallkosten je 1.000 km Verkehrsleistung
 FAHRRAD 0,82 verunglückte Personen pro 1.000 Einwohner	 FUSSGÄNGER 1,90 verunglückte Personen pro 1 Mio. km Verkehrsleistung	 PKW-LENKER 1,53 verunglückte Personen pro 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer	 PKW-LENKER 5,71 verunglückte Personen pro 1 Mio. Wege im Verkehr	 FUSSGÄNGER 343,47 € Unfallkosten je 1.000 km Verkehrsleistung
 FUSSGÄNGER 0,51 verunglückte Personen pro 1.000 Einwohner	 PKW-LENKER 0,35 verunglückte Personen pro 1 Mio. km Verkehrsleistung	 FUSSGÄNGER 0,79 verunglückte Personen pro 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer	 FUSSGÄNGER 3,03 verunglückte Personen pro 1 Mio. Wege im Verkehr	 PKW-LENKER 34,25 € Unfallkosten je 1.000 km Verkehrsleistung
 ÖV 0,11 verunglückte Personen pro 1.000 Einwohner	 ÖV 0,04 verunglückte Personen pro 1 Mio. km Verkehrsleistung	 ÖV 0,11 verunglückte Personen pro 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer	 ÖV 0,81 verunglückte Personen pro 1 Mio. Wege im Verkehr	 ÖV 3,59 € Unfallkosten je 1.000 km Verkehrsleistung

Verunglücktenquoten, -raten, -zeitraten und -wegeraten sowie Unfallkostenraten je Verkehrsmittel

Quelle: Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Zusätzlich wurden die Unfallrelativzahlen auch nach weiteren Merkmalen wie Altersklassen, Geschlecht, Bundesländern, Raumtypen, Jahreszeiten, Wochentagen und Tageszeiten differenziert berechnet und miteinander verglichen.

Altersklassen

Anhand der Unfallrate, also der Wahrscheinlichkeit, einen Unfall pro 1 Mio. km Verkehrsleistung zu haben, kann gezeigt werden, dass das Unfallrisiko in der Altersklasse der 15- bis 24-Jährigen (0,96) im Jahr 2014 am höchsten war, gefolgt von der Gruppe der 25- bis 34-Jährigen (0,70). Zwischen den einzelnen 10-Jahres-Altersklassen der 35- bis 64-Jährigen sind in Sachen Unfallrate wenig Unterschiede festzustellen (35 – 44 Jahre: 0,54; 45 – 54 Jahre: 0,56; 55 – 64 Jahre: 0,52), diese lag aber deutlich unter jener der jüngeren Personen. Erst ab einem Alter von 65 Jahren (0,69) stieg die Unfallrate

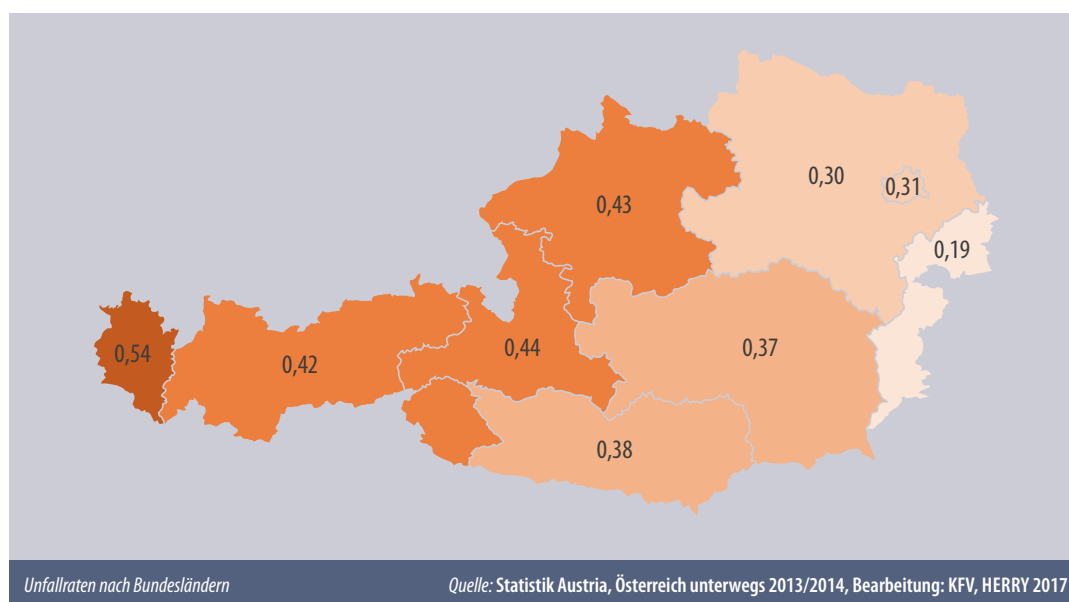
wieder. Kinder und Jugendliche bis 14 Jahre wiesen auf Grund ihrer spezifischen Verkehrsmittelwahl mit hohem Anteil an öffentlichem Verkehr und kürzeren zurückgelegten Strecken das geringste Unfallrisiko auf (0,41).

Geschlecht

Auch zwischen den Geschlechtern traten im Jahr 2014 Unterschiede im Unfallgeschehen auf, diese waren allerdings geringer als zwischen den Altersklassen. Die deutlichsten Unterschiede zwischen Männern und Frauen traten beim Vergleich der Getötetenraten zutage. Im Durchschnitt über alle Verkehrsmittel waren Männer etwa doppelt so häufig Todesopfer bei Unfällen als Frauen (5,56 Getötete je 1 Mrd. km Verkehrsleistung im Vergleich zu 2,60). Besonders deutlich zeigte sich dieser Unterschied bei Unfällen mit dem Moped oder Motorrad, hier war die Wahrscheinlichkeit, getötet zu werden für Männer mehr als dreimal so hoch wie für Frauen (106,08 zu 33,39 Getötete je 1 Mrd. km Verkehrsleistung).

Bundesländer

Bei der Unfallrate erreichte das Burgenland im Jahr 2014 über alle Verkehrsmittel den geringsten Wert von 0,19 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung, während Vorarlberg mit 0,54 den höchsten Wert aufwies. Der Durchschnitt lag bei 0,36 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung. Diese Reihenfolge ist auf den überdurchschnittlichen Wert von 0,74 Pkw-Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung in Vorarlberg zurückzuführen. Beim nicht motorisierten Verkehr lag Vorarlberg dagegen in etwa im oder sogar unter dem Gesamtdurchschnitt. In Wien lag die Unfallrate zwar in Summe leicht unter dem Durchschnitt, allerdings bei weitem nicht so deutlich wie die Getötetenrate (Österreich: 4,28; Wien: 0,87).



Raumtypen

Je ländlicher ein Bezirk ist, desto geringer war seine Unfallrate in Summe. In den großen Städten (ohne Wien) betrug sie 0,63 Unfälle je 1 Mio. km Verkehrsleistung, in peripheren Bezirken war sie nur halb so groß (0,32). Wien ist hier eine Ausnahme, die Unfallrate betrug nur 0,31 Unfälle je 1 Mio. km Verkehrsleistung, was auf den hohen Anteil des risikoarmen öffentlichen Verkehrs zurückzuführen ist. Unterschieden nach den einzelnen Verkehrsmitteln lag Wien bei den Unfallraten durchwegs unter den Werten der großen Städte, aber über jenen der zentralen und peripheren Bezirke. Am geringsten waren die Unterschiede zwischen den Raumtypen bei den Unfallraten der Radfahrer.

Jahreszeiten

Über alle Verkehrsmittel hinweg liegt die Unfallrate im Sommer mit 0,43 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung relativ deutlich über dem Durchschnitt von 0,36, während der Winter mit 0,29 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung deutlich unter dem Durchschnitt liegt. Die Unterscheidung nach Verkehrsmitteln zeigt ebenfalls überdurchschnittliche Werte bei den Unfällen mit Pkw sowie bei Unfällen mit Mopeds oder Motorrädern im Sommer im Vergleich zu den anderen Jahreszeiten. Anders verhält es sich bei den Fußwegen, hier ist die Unfallrate im Sommer am niedrigsten und im Herbst am höchsten. Beim Fahrrad tritt die höchste Unfallrate dagegen im Frühjahr auf und liegt dort doppelt so hoch wie im Herbst.

Wochentage

Die Unfallrate ist an Werktagen in Summe höher als am Wochenende und beträgt 0,40 Unfälle je 1 Mio. km Verkehrsleistung im Vergleich zu 0,27 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung an Sonn- und Feiertagen. Bei den motorisierten Verkehrsmitteln sind hier die Unterschiede relativ gering, jedenfalls deutlich geringer als bei den nicht motorisierten Verkehrsmitteln. Beim Fahrrad sinkt die Unfallrate von 3,90 an Werktagen auf 2,41 Unfälle je 1 Mio. km Verkehrsleistung an Sonn- und Feiertagen. Noch deutlicher ist der Unterschied bei den Fußgängern, die an Werktagen ein Risiko von 2,38 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung aufweisen, an Sonn- und Feiertagen aber nur 0,92.

Tageszeiten

Anhand der Unfallrate ist ersichtlich, dass man generell vormittags am sichersten unterwegs ist. Sie liegt am Vormittag mit 0,30 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung etwas unter dem Durchschnittswert von 0,36. Am höchsten ist die Unfallrate am Abend zwischen 18:00 und 24:00 Uhr: Sie beträgt in dieser Zeit 0,45 Unfälle je 1 Mio. km Verkehrsleistung und ist somit um 50% höher als am Vormittag. Während die Unfallrate beim Pkw sich im Vergleich der Tageszeiten ähnlich verhält wie der Durchschnittswert aller Verkehrsmittel, tritt bei den Moped- und Motorradfahrern die höchste Unfallrate bereits am Nachmittag auf. Bei den nicht motorisierten Verkehrsmitteln ist der Sachverhalt deutlich unterschiedlich. Das größte Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, besteht bei Fußgängern und Fahrradfahrern eindeutig in der Nacht zwischen 0:00 und 6:00 Uhr und ist bei den Fußgängern sogar rund fünfmal so groß wie am Vormittag zwischen 6:00 und 12:00 Uhr.



Unterscheidung der Unfallrelativzahlen nach weiteren Merkmalen

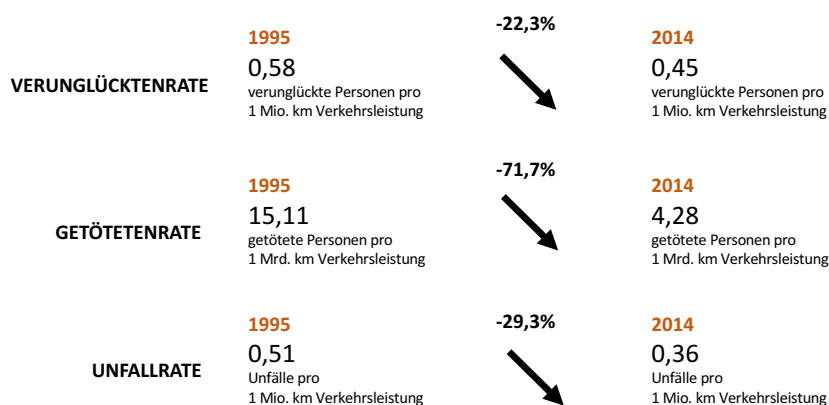
Vergleich 1995 und 2014

Vergleicht man die Anzahl der Verunglückten aus 1995 mit jener aus 2014, zeigt sich in Summe ein Anstieg von knapp 6%. Die Anzahl der getöteten Personen ist aber deutlich rückläufig und hat sich mehr als halbiert. Die Anzahl der Unfälle ist dagegen nur leicht um rund 4% zurückgegangen. In Summe bedeutet das, dass bei etwas weniger Unfällen deutlich weniger Menschen getötet wurden;

etwas mehr Menschen wurden leicht- oder schwerverletzt. Dieser leichte absolute Anstieg lag aber unter dem Bevölkerungswachstum.

Im Vergleich der Jahre 1995 und 2014 zeigt sich im Bereich aller Verkehrsmittel ein größtenteils deutlicher Rückgang der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten. Während der Rückgang der Getötetenraten je Verkehrsmittel in vergleichsweise geringem Ausmaß um den mittleren Rückgang von -72% (das bedeutet einen Rückgang von 15,11 auf nur mehr 4,28 getötete Personen pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung) schwankte, unterschied sich der Rückgang der Unfallrate je Verkehrsmittel deutlicher. Mit einem Minus von 44% war dieser auf den mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegen am deutlichsten ausgeprägt. Die in Österreich pro Jahr mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer sind dabei jedoch am deutlichsten gestiegen und haben sich in diesem Zeitraum verdoppelt.

Geringer, aber immer noch über dem Durchschnitt, war der Rückgang der Unfallrate bei den motorisierten Individualverkehrsmitteln. Bei den Fußgängern – bei denen die Verkehrsleistung nur leicht angestiegen ist – fiel der Rückgang der Unfallrate mit einem Minus von knapp 10% am geringsten aus. Beim öffentlichen Verkehr waren die Unfallrate und die Verunglücktenrate so gering, dass die Veränderungen nicht aussagekräftig sind. Insgesamt kann festgehalten werden, dass es im Vergleich zum Jahr 1995 im Jahr 2014 zu etwas weniger Unfällen bei erheblich weniger getöteten Personen, also somit zu weniger schweren Unfällen gekommen ist.



Verunglückten-, Getöteten- und Unfallrate im Vergleich 1995 und 2014

Quelle: Statistik Austria, KONTIV Ö95, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Teil B: Berechnung und Vergleich von Unfallraten auf Basis der „Injury Database Austria“ und der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“

In Ergänzung wurden die Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ auch mit jenen aus der „Injury Database Austria“ (IDB Austria), die weit über die Daten der Verkehrsunfallstatistik hinausgehende Informationen über das Unfallgeschehen in Österreich liefert, verknüpft.

Hierzu wurden, analog zu Teil A, die Datenbestände zum Mobilitätsverhalten der Österreicher („Österreich unterwegs 2013/2014“) sowie die Daten der „Injury Database Austria“ (IDB Austria) der Jahre 2013 bis 2015 (Durchschnittswerte) für die weitere Verarbeitung in geeigneter Weise aufbereitet. Bezüglich der genutzten Verkehrsmittel erfolgte eine fachliche Konzentration auf den Fuß- und Radverkehr, da die Dunkelziffer – also Unfälle, die nicht in der offiziellen Verkehrsunfallstatistik aufscheinen – bei den anderen Verkehrsmitteln sehr gering ist und somit kaum Unterschiede zwischen der IDB Austria und der Verkehrsunfallstatistik auftreten.

Anschließend wurden für Fußgänger und Radfahrer wiederum Unfallzahlen, Unfallraten, Unfallzeitraten, Unfallwegeraten, Unfallkostenraten sowie weitere relative Unfallkennzahlen für Gesamtösterreich, darüber hinaus unterschieden nach Altersklassen, Geschlecht, Wochentagstyp und Tageszeiten, dargestellt sowie mit den unter Verwendung der Verkehrsunfallstatistik berechneten Unfallrelativzahlen (Teil A) verglichen. Zusätzlich erfolgte die Berechnung von Unfallrelativzahlen differenziert nach weiteren in der IDB Austria enthaltenen Unfalldetails, wie der Verletzungsart, dem verletzten Körperteil, der Unfallart sowie dem Unfallort. Da die IDB Austria auf Interviews mit Unfallopfern in Krankenhäusern basiert und deshalb nur Daten betreffend die Kategorie „Unfälle“ enthält, konnte eine Betrachtung von Verunglückten- und Getötetenzahlen bzw. -raten etc. nicht vorgenommen werden.

Ergebnisse für Österreich 2014

Die absoluten Unfallzahlen zeigen, dass sich im Durchschnitt der Jahre 2013-2015 laut IDB Austria rund 7.400 Unfälle von Fußgängern und rund 30.100 Fahrradunfälle ereigneten.

Bezogen auf die Einwohnerzahl (Unfallquote) stehen 3,72 Fahrradunfälle und 0,91 Fußgängerunfälle pro 1.000 Einwohner zu Buche.

Im Durchschnitt ereigneten sich 15,90 Radunfälle pro 1 Mio. im Verkehr zurückgelegter Kilometer (Unfallrate), während nur 3,42 Unfälle von Fußgängern pro 1 Mio. im Verkehr zurückgelegter Kilometer registriert wurden. Das Unfallrisiko im Radverkehr ist also um den Faktor 5 höher als jenes von Fußgängern.

UNFALLRATE (IDB AUSTRIA)



Unfallraten (IDB Austria) für Fußgänger und Fahrrad

Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Pro 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer ereigneten sich in Österreich im Jahr 2014 laut IDB Austria 17,83 Fahrradunfälle (Unfallzeirrate). Im Bereich der Fußgänger zeigt sich hingegen eine wesentlich geringere Unfallzeirrate von 1,42 Unfällen in 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer. Der Wert der Unfallzeirrate ist bei den Radfahrern somit um den Faktor 13 höher.

Pro 1 Mio. Wege im Verkehr ereigneten sich in Österreich im Jahr 2014 62,47 Unfälle beim Radfahren. Beim Zu-Fuß-Gehen ereigneten sich bei 1 Mio. Wege pro Jahr hingegen nur 5,44 Unfälle.

Zusätzlich wurden die Unfallrelativzahlen auch nach weiteren Merkmalen wie Altersklassen, Geschlecht, Bundesländern, Raumtypen etc. differenziert berechnet und miteinander verglichen. Die Ergebnisse zeigen das spezifische Risiko einzelner Bevölkerungsgruppen bzw. zu unterschiedlichen Zeiten in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden.

Altersklassen

Anhand der Unfallrate, also der Wahrscheinlichkeit, einen Unfall pro 1 Mio. km Verkehrsleistung zu haben, kann gezeigt werden, dass das Unfallrisiko in der Altersklasse der 15- bis 24-Jährigen sowohl bei Radfahrern (31,07) als auch bei Fußgängern (5,59) im Jahr 2014 am größten war. Danach folgt

bei den Fußgängern die Gruppe der über 64-Jährigen (4,93) und bei den Radfahrern die Gruppe der 25- bis 34-Jährigen (20,74).

Geschlecht

Auch zwischen den Geschlechtern traten bei Fußgängern und Radfahrern im Jahr 2014 laut IDB Austria Unterschiede in der Unfallrate auf, diese waren allerdings geringer als zwischen den Altersklassen. Während bei den Radfahrern Männer (16,00) ein etwas höheres Unfallrisiko aufwiesen als Frauen (15,76), war dies bei den Fußgängern umgekehrt (Männer: 3,15; Frauen: 3,63).

Jahreszeiten

Mit 20,18 bzw. 4,04 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung ist die Unfallrate sowohl bei den Radfahrern als auch bei den Fußgängern im Frühling am höchsten. Geringe Unfallraten zeigen sich bei den Fußgängern im Sommer (2,17) und bei den Radfahrern im Winter (13,06).

Wochentage

Die Unfallrate ist mit 16,84 bzw. 4,05 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung sowohl bei Radfahrern als auch bei Fußgängern an Werktagen höher als am Wochenende. An Sonn- und Feiertagen beträgt die Unfallrate bei Radfahrern hingegen nur 13,94 Unfälle je 1 Mio. km Verkehrsleistung und bei Fußgängern nur 2,08 Unfälle je 1 Mio. km Verkehrsleistung. Bei Fußgängern ist das Unfallrisiko an Werktagen somit fast doppelt so hoch wie an Sonn- und Feiertagen.

Tageszeiten

Anhand der Unfallrate ist ersichtlich, dass das größte Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, bei den Radfahrern mit 27,37 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung am Abend zwischen 18:00 und 24:00 Uhr besteht. Bei den Fußgängern ist die Unfallrate mit 7,98 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung in der Nacht zwischen 0:00 und 6:00 Uhr am höchsten.



ALTERSKLASSEN

Höchste Unfallraten (Fußgänger und Fahrrad) in der Altersklasse der 15- bis 24-Jährigen



GESCHLECHT

Unfallrate bei Radfahrern höher als bei Radfahrerinnen, bei Fußgängern genau umgekehrt



JAHRESZEITEN

Unfallraten (Fußgänger und Fahrrad) im Frühling am höchsten, am geringsten im Sommer (Fußgänger) und Winter (Radfahrer)



WOCHENTAGE

Unfallraten (Fußgänger und Fahrrad) an Werktagen höher als am Wochenende



TAGESZEITEN

Unfallrate bei Radfahrern am höchsten am Abend zwischen 18:00 und 24:00 Uhr, bei Fußgängern in der Nacht zwischen 0.00 und 6:00 Uhr

Unterscheidung von Unfallraten (IDB Austria) für Fußgänger und Fahrrad nach weiteren Merkmalen

Weiters erfolgte die Berechnung von Unfallrelativzahlen auch differenziert nach weiteren in der IDB Austria enthaltenen Unfalldetails, wie der Verletzungsart, dem verletzten Körperteil, der Unfallart, dem Unfallort sowie dem Wegzweck, wobei bei letzterem nur zwischen „beruflichen Wegen“ und allen anderen Wegzwecken in Summe differenziert wurde.

Verletzungsart

Anhand der Unfallrate wird ersichtlich, dass diese mit 10.172 bzw. 1.914 Unfällen je 1 Mrd. km Verkehrsleistung sowohl bei Radfahrern als auch bei Fußgängern mit Abstand beim Knochenbruch am höchsten ist. D.h., hinsichtlich der Verletzungsart besteht sowohl bei Radfahrern als auch Fußgängern das größte Risiko, in einen Unfall mit Knochenbruch verwickelt zu werden.

Verletzter Körperteil

Die Unfallrate bei Radfahrern ist betreffend Verletzungen am Handgelenk und an der Schulter mit 2.041 bzw. 1.710 Unfällen je 1 Mrd. km Verkehrsleistung am höchsten. Hingegen ist die Unfallrate bei Fußgängern mit 451 bzw. 450 Unfällen je 1 Mrd. Verkehrsleistung betreffend Blessuren am Unterschenkel und am Fußgelenk/Knöchel am höchsten. D.h., hinsichtlich des verletzten Körperteils besteht bei Radfahrern das größte Risiko, in einen Unfall mit Handgelenksverletzung verwickelt zu werden. Bei Fußgängern besteht hingegen das größte Risiko, in einen Unfall mit Verletzungen am Unterschenkel oder Fußgelenk/Knöchel verwickelt zu werden.

Unfallart

Die Unfallrate bei Radfahrern ist mit 14.397 Unfällen je 1 Mrd. km Verkehrsleistung beim Unfallhergang Springen/Gestoßen werden am höchsten. Bei Fußgängern ist die Unfallrate mit 1.576 bzw. 1.510 Unfällen je 1 Mrd. Verkehrsleistung jedoch sowohl beim Kontakt mit einem Objekt oder Tier als auch beim Fallen/Stolpern/Springen/Gestoßen werden am höchsten. D.h., hinsichtlich der Unfallart besteht bei Radfahrern das größte Risiko, in einen Unfall durch Fallen/Stolpern/Springen/Gestoßen werden verwickelt zu werden. Dies ist auch bei Fußgängern der Fall, hier besteht aber auch ein großes Risiko, in einen Unfall durch Kontakt mit einem Objekt oder Tier verwickelt zu werden.

Unfallort

Hinsichtlich des Unfallorts ist die Unfallrate mit 10.075 bzw. 2.076 je 1 Mrd. km Verkehrsleistung sowohl bei Radfahrern als auch bei Fußgängern auf der Fahrbahn (Mischverkehr) am höchsten. D.h., hinsichtlich des Unfallorts besteht sowohl bei Radfahrern als auch bei Fußgängern das größte Risiko, in einen Unfall auf der Fahrbahn (Mischverkehr) verwickelt zu werden.

Wegzweck

Die Unfallrate zeigt sich bei Fußgängern mit 8,04 Unfällen pro 1 Mio. km Verkehrsleistung am Weg zur Arbeit bzw. auf dienstlichen Wegen mehr als doppelt so hoch wie bei anderen Wegzwecken, bei denen die Unfallrate 3,08 Unfälle pro 1 Mio. km Verkehrsleistung beträgt. Bei den Fahrradfahrern dagegen ist die Unfallrate auf den arbeitsbedingten Wegen mit 13,93 Unfällen pro 1 Mio. km Verkehrsleistung zwar deutlich höher als die Unfallrate der Fußgänger, aber geringer als die Radunfallrate bei anderen Wegzwecken (16,39 Unfälle pro 1 Mio. km Verkehrsleistung).

Interessante Ergebnisse liefert hier auch die Unfallzeitraten, da sich auf Grund der verschiedenen Geschwindigkeiten bei berufsbedingten Wegen und sonstigen Wegzwecken Unterschiede zur Unfallrate ergeben. Grund dafür sind höhere Geschwindigkeiten auf berufsbedingten Wegen, diese waren im Schnitt um rund 20% schneller als Wege zu anderen Zwecken. Die Unfallzeitraten der Fußgänger betrug auf Arbeitswegen 4,00 Unfälle pro 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer und ist damit

mehr als dreimal so hoch wie bei anderen Wegzwecken (1,26). Bei den Radfahrern bewirken die höheren Geschwindigkeiten auf Arbeitswegen eine praktisch gleich hohe Unfallzeitrate wie bei sonstigen Wegzwecken (17,64 zu 17,87 Unfälle pro 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer). Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass sich – relativ betrachtet – mehr Unfälle mit Fußgängern auf berufsbedingten Wegen als während sonstiger Tätigkeiten ereignen und dieses Verhältnis bei den Radfahrern genau umgekehrt ist.

**VERLETZUNGSART**

Höchste Unfallraten (Fußgänger und Radfahrer) beim Knochenbruch

**VERLETZTER KÖRPERTEIL**

Höchste Unfallrate bei Radfahrern beim Handgelenk und der Schulter, bei Fußgängern beim Unterschenkel und Fußgelenk/Knöchel

**UNFALLART**

Höchste Unfallrate bei Radfahrern bei Springen/Gestoßenwerden, bei Fußgängern beim Kontakt mit einem Objekt oder Tier

**UNFALLORT**

Höchste Unfallraten (Fußgänger und Radfahrer) auf der Fahrbahn (Mischverkehr)

**WEGZWECK**

Höchste Unfallraten (Fußgänger und Radfahrer) am Weg zur Arbeit

Unterscheidung von Unfallraten (IDB Austria) für Fußgänger und Fahrrad nach Unfalldetails

Vergleich Verkehrsunfallstatistik und IDB Austria

Vergleicht man die Anzahl der Unfälle der Fußgänger und Radfahrer in der IDB Austria mit jenen aus der Verkehrsunfallstatistik, zeigt sich sowohl bei den Fußgängern als auch bei den Radfahrern eine höhere Unfallzahl in der IDB Austria. Dies ist insbesondere bei den Radfahrern (4,5-mal so viele Fahrradunfälle) sehr deutlich erkennbar, während das Plus bei den Unfällen von Fußgängern nur rund 75% beträgt.

Anhand eines Vergleichs der Unfallraten der Radfahrer basierend auf der IDB Austria mit jenen auf Basis der Verkehrsunfallstatistik zeigt sich, dass die Unfallrate auf Grundlage der Daten der IDB Austria mit 15,90 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung deutlich höher ist als die Unfallrate auf Basis der Verkehrsunfallstatistik (3,52). Auch bei den Fußgängern zeigt sich mit 3,42 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung auf Grundlage der Daten der IDB Austria eine höhere Unfallrate als auf Basis der Verkehrsunfallstatistik (1,94). Diese Differenz ist im Bereich der Fußgänger jedoch deutlich geringer als bei den Radfahrern. Ähnliche Verhältnisse zeigen sich auch bei allen anderen Unfallrelativzahlen (Unfallquote, Unfallzeitrate und Unfallwegerate).

Im Vergleich der Detaillerggebnisse (Altersklassen, Geschlecht, Jahreszeiten, Wochentage und Tageszeiten) der IDB Austria mit jenen der amtlichen Unfallstatistik zeigen sich einige interessante Erkenntnisse betreffend die Bereiche, in denen die Dunkelziffern der offiziell nicht erfassten Unfälle zu Fuß oder mit dem Fahrrad am größten sind. Besonders umfangreich war die Untererfassung der Fußgängerunfälle in der offiziellen Unfallstatistik bei Personen ab 45 Jahren und noch umfangreicher bei Personen ab 65 Jahren. Betreffend Frauen wurden 2014 in der IDB Austria knapp doppelt so viele Unfälle erfasst wie in der Unfallstatistik, bei den Männern betrug das Plus nur rund 50%. Eine stärkere Untererfassung in der Unfallstatistik ist im Winter und im Frühjahr festzustellen, und an Sonntagen wurden in der IDB Austria mehr als doppelt so viele Unfälle erfasst, wie in der offiziellen

Unfallstatistik für das Jahr 2014 ausgewiesen. Auch bezüglich der Tageszeiten variieren die Unterschiede zwischen Unfallstatistik und IDB Austria: Während die IDB Austria beim Zu-Fuß-Gehen am Vormittag ein Plus von 100% und am Abend sogar ein Plus von 163% an Unfällen im Vergleich zur Unfallstatistik zeigt, sind die Unterschiede am Nachmittag und in der Nacht deutlich geringer.

Noch wesentlich größer als bei den Fußgängern sind die Unterschiede zwischen der Unfallstatistik und der IDB Austria hinsichtlich der Anzahl der erfassten Radverkehrsunfälle. In der IDB Austria wurden 2014 4,5-mal so viele Unfälle mit dem Fahrrad erfasst, wie in der Unfallstatistik registriert wurden (das entspricht einem Plus von rund 350%). Auch hier war die Untererfassung bei den älteren Personen ab 65 Jahren besonders groß und auch bei Frauen etwas größer als bei Männern. Nach zeitlichen Merkmalen unterschieden, zeigten sich generell im Herbst und im Winter weniger Fahrradunfälle als im Frühjahr und im Sommer, gleichzeitig war aber die Untererfassung in der Unfallstatistik im Vergleich zur IDB Austria im Frühjahr und im Sommer deutlich höher. Das Gleiche gilt für Sonntage im Vergleich zu Werktagen, an Werktagen war die Untererfassung vonseiten der Unfallstatistik deutlich höher als an Sonntagen. Unterschieden nach Tageszeiten zeigte sich die Differenz zwischen den beiden Datenquellen in puncto Radunfälle in den Abendstunden besonders deutlich und wesentlich stärker als bei den Unfällen der Fußgänger; in der IDB Austria wurden für diesen Zeitraum mehr als sechsmal so viele Fahrradunfälle registriert wie in der offiziellen Unfallstatistik.

	UNFALLSTATISTIK	IDB AUSTRIA	DIFFERENZ ABSOLUT
UNFALLRATE	 FUSSGÄNGER 1,94 Unfälle pro 1 Mio. km Verkehrsleistung	 FUSSGÄNGER 3,42 Unfälle pro 1 Mio. km Verkehrsleistung	+1,48
	 FAHRRAD 3,52 Unfälle pro 1 Mio. km Verkehrsleistung	 FAHRRAD 15,90 Unfälle pro 1 Mio. km Verkehrsleistung	+12,38

Vergleich von Unfallraten der Unfallstatistik und IDB Austria für Fußgänger und Fahrradfahrer

Quelle: Statistik Austria, KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

EXECUTIVE SUMMARY

The present study establishes for the first time a uniform database of key accident (research) parameters for the whole of Austria and provides comparable data for all Austrian federal states and regions. For this purpose, the official road accident statistics were linked with data from the Austrian mobility survey “Österreich unterwegs 2013/2014” and subjected to a comparative analysis (Part A). The study also presents the accident trend for the last 20 years by analysing data on both accident and transport mode split data from 1995.

The data from the Austrian mobility survey “Österreich unterwegs 2013/2014” was also linked to the data in the “Injury Database Austria” (IDB Austria) (Part B). IDB Austria is a database provided by the Austrian Road Safety Board (KFV) based on interviews with accident victims in hospitals. It provides far more extensive information on accidents in Austria than the official road accident statistics. Linking these two sets of data allows the analyses carried out in the first part of the study to be presented in more detail and compared using various characteristics.

Part A: Calculation and Comparison of Accident Rates Based on Current Accident Data and the Austrian Mobility Survey “Österreich unterwegs 2013/2014”

To link the data from the mobility survey to that in the official road accident statistics, the data resources on mobility behaviour in Austria (“Österreich unterwegs 2013/2014”, KONTIV95) and the official road accident statistics for the years 1994 to 1996 and 2013 to 2015 (average values) were processed and prepared in a first step for further use. Accident numbers, accident rates, accident time rates, accident journey rates, accident cost rates and other relevant accident statistics (including numbers of accident victims and fatalities) were then differentiated by mode of transport for the whole of Austria as well as also by age group, gender, federal state, type of area, regions, seasons, weekdays and times of day.

Relative Accident Number	Definition
Accident victim, fatality and accident rate	Accident victims/fatalities/accidents per 1,000 inhabitants
Accident victim, fatality and accident rate	Accident victims/fatalities/accidents per million km travelled
Accident victim, fatality and accident rate	Accident victims/fatalities/accidents per million hours of road use
Accident victim, fatality and accident rate	Accident victims/fatalities/accidents per million journeys
Accident Costs	Definition
Material, accident victim, fatality, accident cost rate	Material, accident victim, fatality, accident costs per 1,000 km travelled
Material, accident victim, fatality, accident cost rate	Material, accident victim, fatality, accident costs per 100 hours of road use

Relative Accident Numbers and their Meaning

Results for Austria for 2014

In absolute terms, the **accident victim numbers** show that in the years from 2013 to 2015 on average around 47,600 people over the age of six years were involved in 38,100 accidents per year (1.25 people per accident). The majority of these accident victims were car drivers (around 19,100 people per year), followed by motorcycle and moped drivers (approx. 8,600). The number of car passengers involved in accidents was similar to that of cyclists (approx. 6,700). Around 4,100 pedestrians, some 1,500 users of other modes of transport and only around 900 public transport users were involved in road accidents each year.

In population terms, 5.88 people (over the age of 6 years) per 1,000 inhabitants were involved in road accidents (**accident victim ratio**). This figure is made up of 2.36 car drivers, 1.07 motorcycle or moped drivers, 0.83 car passengers, 0.82 cyclists, 0.51 pedestrians and 0.11 users of public transport.

On average, 0.45 people per year (**accident victim rate**) were involved in 0.36 accidents per 1 million kilometres travelled (**accident rate**). The spread across the different modes of transport indicates quite clearly that motorcycles and mopeds had the biggest risk potential. Per 1 million kilometres travelled, there were 7.89 accidents with 8.47 accident victims; 91.85 people per 1 billion kilometres travelled were killed as a result of a motorcycle or moped accident. Travelling by car is relatively safe in comparison with 0.53 accidents per 1 million kilometres, and definitely far safer than riding a bicycle (3.52 accidents) or walking (1.94 accidents). Public transport is the safest mode of transport, with only 0.06 accidents per 1 million passenger kilometres.

Mode of Transport	Accident Victim, Fatality and Accident Rates (persons over the age of 6 years)		
	Average for the period from 2013 to 2015		
	Accident victim rate (per 1 million km travelled)	Fatality rate (per 1 billion km travelled)	Accident rate (per 1 million km travelled)
Pedestrians	1.90	35.61	1.94
Bicycle	3.51	23.78	3.52
Moped and Motorcycle	8.47	91.85	7.89
Car (drivers)	0.35	2.99	0.53
Car (passengers)	0.30	1.97	
Public transport	0.04	0.05	0.06
Other / no information	0.48	9.34	1.33
Total	0.45	4.28	0.36


























Accident victim, fatality and accident rates (persons over the age of 6 years) per mode of transport
Source: Statistics Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Data processing: KfV, Herry 2017

In 2014, there were 1.15 accidents (accident time rate) with 1.43 accident victims (**accident victim time rate**) per 100,000 hours of road use in Austria. Per 100,000 hours of corresponding road use, there were 0.80 pedestrian accidents per year with approximately the same number of accident victims and 3.95 bicycle accidents with 3.94 accident victims. Journeys by car resulted in 2.33 accidents per 100,000 hours of road use, while the figure for mopeds and motorcycles was more than ten times as high at 27.07. In the case of public transport, there were only 0.15 accidents with just 0.11 accident victims per year. The chance of being killed over a total road use period of 100 million hours was higher by a factor of 2,600 for the use of motorcycles than it was for the use of public transport (315.08 to 0.12 fatalities per 100 million hours of corresponding road use).

There were 5.01 accidents per 1 million journeys in 2014 in Austria (accident journey rate) with 6.26 accident victims (accident victim journey rate). Per 1 million journeys, there were 3.09 pedestrians accidents per year with approximately the same number of accident victims and around 13.83 bicycle accidents with 13.80 accident victims. Journeys by car resulted in 8.66 accidents per 1 million journeys, while the figure for mopeds and motorcycles was more than twelve times higher at 106. Public transport produced the best results: there were only 1.1 accidents with just 0.81 accident victims per 1 million journeys by persons over the age of six years.

The total **costs of all accidents with injuries to people** (with accident severity taken into account) in 2014 amounted (for people over the age of six years) to around 5.8 billion euros. This corresponds

to accident costs of around 55 euros per 1,000 kilometres of road use in Austria in 2014. When the **accident cost rate** is differentiated by mode of transport, the picture is similar to that for the other relative accident numbers. Per 1,000 kilometres of road use, the cost of accidents lay at around 1,400 euros for motorcycles and mopeds, 520 euros for bicycles and 340 euros for pedestrians. The accident cost rates were significantly lower for car drivers (34 euros) and car passengers (27 euros). Public transport again produced the best results by far with accident costs of less than 4 euros per 1,000 passenger kilometres.

NUMBER OF ACCIDENT VICTIMS	ACCIDENT VICTIM RATE	ACCIDENT VICTIM TIME RATE	ACCIDENT VICTIM JOURNEY RATE	ACCIDENT COST RATE
TOTAL 5.88 accident victims per 1,000 inhabitants	TOTAL 0.45 accident victims per 1 million km road use	TOTAL 1.43 accident victims per 100,000 hours road use	TOTAL 6.26 accident victims per 1 million journeys	TOTAL 55.28 € Accident costs per 1,000 km road use
 CAR DRIVERS 2.36 accident victims per 1,000 inhabitants	 MOPED + MOTORCYCLE 8.47 accident victims per 1 million km road use	 MOPED + MOTORCYCLE 29.05 accident victims per 100,000 hours road use	 MOPED + MOTORCYCLE 114.27 accident victims per 1 million journeys	 MOPED + MOTORCYCLE 1,396.26 € Accident costs per 1,000 km road use
 MOPED + MOTORCYCLE 1.07 accident victims per 1,000 inhabitants	 BICYCLE 3.51 accident victims per 1 million km road use	 BICYCLE 3.94 accident victims per 100,000 hours road use	 BICYCLE 13.80 accident victims per 1 million journeys	 BICYCLE 517.17 € Accident costs per 1,000 km road use
 BICYCLE 0.82 accident victims per 1,000 inhabitants	 PEDESTRIANS 1.90 accident victims per 1 million km road use	 CAR DRIVERS 1.53 accident victims per 100,000 hours road use	 CAR DRIVERS 5.71 accident victims per 1 million journeys	 PEDESTRIANS 343.47 € Accident costs per 1,000 km road use
 PEDESTRIANS 0.51 accident victims per 1,000 inhabitants	 CAR DRIVERS 0.35 accident victims per 1 million km road use	 PEDESTRIANS 0.79 accident victims per 100,000 hours road use	 PEDESTRIANS 3.03 accident victims per 1 million journeys	 CAR DRIVERS 34.25 € Accident costs per 1,000 km road use
 PUBLIC TRANSPORT 0.11 accident victims per 1,000 inhabitants	 PUBLIC TRANSPORT 0.04 accident victims per 1 million km road use	 PUBLIC TRANSPORT 0.11 accident victims per 100,000 hours road use	 PUBLIC TRANSPORT 0.81 accident victims per 1 million journeys	 PUBLIC TRANSPORT 3.59 € Accident costs per 1,000 km road use

Accident victim numbers, rates, time rates, journey rates and accident cost rates per mode of transport

Source: Statistics Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Data processing: KfV, Herry 2017

The accident relevant numbers were also differentiated and analysed by other characteristics such as age group, gender, federal state, type of area, season, day of the week and time of day.

Age group

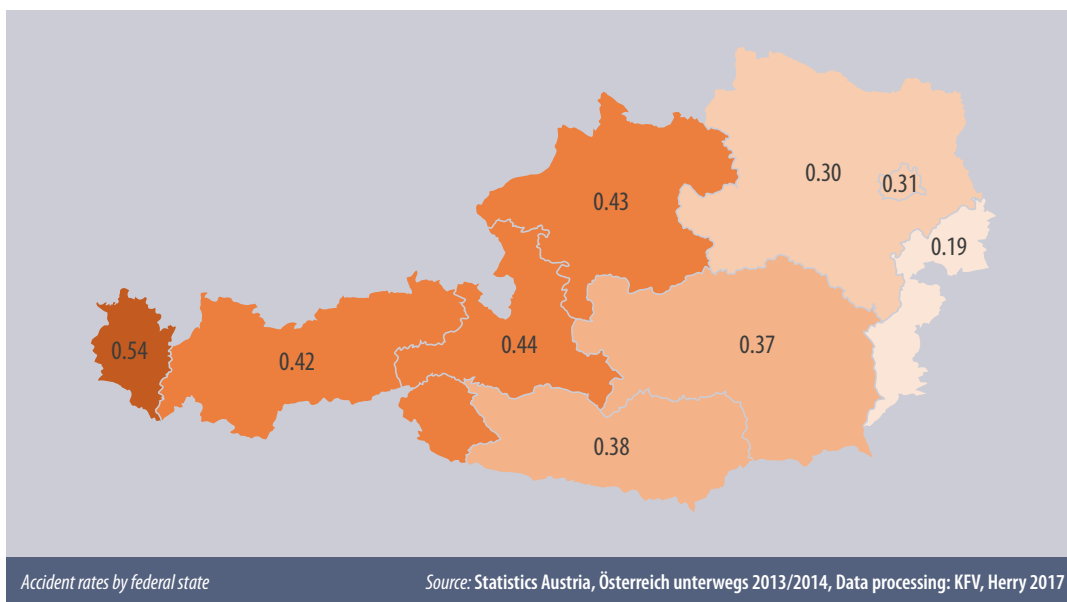
The accident rate, i.e. the probability of having an accident per 1 million km of road use, demonstrates that the accident risk in 2014 was highest in the 15-24 year-old age group (0.96), followed by the 25-34 year-old age group (0.70). Few differences between accident rates can be seen for the individual 10-year groups between the ages of 35 and 64 (35-44 year-olds: 0.54; 45-54 year-olds: 0.56; 55-64 year-olds: 0.52), which were all significantly lower than for younger road users. The accident rate did not go up again until the 65+ age group (0.69). Children and young people up to the age of 14 had the lowest risk of being involved in a road accident (0.41) due to their specific choice of transport mode (high share of public transport) and shorter journeys.

Gender

Differences between genders could also be observed for road accidents in 2014, albeit to a lesser extent than for age groups. The most obvious differences between women and men could be seen in the comparison of fatality rates. On average across all modes of transport, men were approximately twice as likely to be fatally injured in road accidents than women (5.56 fatalities per 1 billion km of road use for men versus 2.60 for women). This difference was particularly apparent for moped or motorcycle accidents, where the probability of being killed was more than three times higher for men than it was for women (106.08 versus 33.39 fatalities per 1 billion km of road use).

Federal States

With an accident rate of 0.19 per 1 million km of road use, Burgenland had the fewest accidents across all modes of transport in 2014, while Vorarlberg recorded the highest rate at 0.54. The average lay at 0.35 accidents per 1 million km of road use. The high accident rate in Vorarlberg can be attributed to the above-average number of car accidents per 1 million km of road use (0.74) in federal state. In contrast, the accident rate for Vorarlberg for non-motorised modes of transport lay around or even below the overall average. While the accident rate for Vienna was slightly below the average, the fatality rate for the capital lay significantly below the country average (Austria: 4.28; Vienna: 0.87).



Type of area

The more rural the area, the lower its total accident rate. In the bigger cities (excluding Vienna), the accident rate lay at 0.63 accidents per 1 million km of road use; in peripheral areas, it was only half this figure (0.32). Vienna forms an exception here with an accident rate of 0.31 accidents per 1 million km of road use, a result which can be attributed to the high share of low-risk public transport. The accident rates by individual modes of transport in Vienna consistently lay below the averages of the big cities, but above those of the central and peripheral districts. The differences between types of area were least apparent for cyclist accident rates.

Season

At 0.43 accidents per 1 million km of road use, the accident rate across all modes of transport in summer is clearly above the average (0.36), while in winter it is below the average (0.29 accidents per 1 million km of road use). The differentiation by mode of transport also produces above-average results for car and moped or motorcycle accidents in the summer compared to other seasons. The situation is different for pedestrians; their accident rate is lowest in summer and highest in autumn. In contrast, the highest accident rate for cyclists is recorded in spring, when it is twice as high as in autumn.

Day of the week

The accident rate is generally higher on weekdays than at weekends (0.40 accidents per 1 million km of road use for weekdays versus 0.27 accidents per 1 million km of road use on Sundays and public holidays). The differences here are relatively small for motorised modes of transport; at any rate they are significantly lower than for non-motorised modes. The accident rate for bicycles falls from

3.90 accidents per 1 million km of road use on weekdays to 2.41 accidents per 1 million km of road use on Sundays and public holidays. The difference is even more apparent for pedestrians, where the accident rate of 2.38 accidents per 1 million km of road use on weekdays falls to only 0.92 on Sundays and public holidays.

Time of day

The accident rate shows that mornings are generally the safest time of day on the roads. The accident rate in the morning lies at 0.30 accidents per 1 million km of road use, slightly below the average rate of 0.36. The accident rate is highest in the evening between 6 pm and midnight, when it lies at 0.45 accidents per 1 million km of road use – 50 % higher than in the morning. While the accident rate for cars remains close to the average for all modes of transport throughout the day, moped and motorcycle drivers record their highest accident rate in the afternoon. The situation is markedly different for non-motorised modes of transport. The highest risk of being involved in an accident for pedestrians and cyclists comes at night between midnight and 6 am, when it is about five times higher for pedestrians than in the morning between 6 am and 12 noon.



Unterscheidung der Unfallrelativzahlen nach weiteren Merkmalen

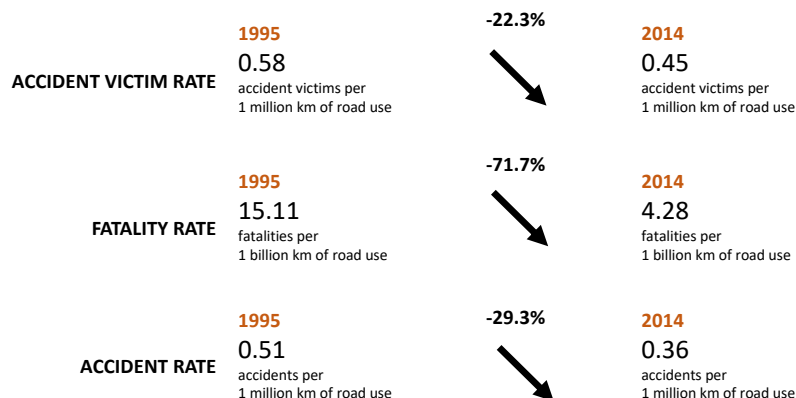
Comparison 1995 and 2014

The comparison of the number of accident victims in 1995 with the figure for 2014 shows a rise of approximately 6 %. However, the number of fatalities fell significantly by over 50 per cent. The number of accidents on the other hand fell only slightly by around 4 per cent. Overall, this means that for slightly fewer accidents, significantly fewer people were killed, while slightly more people suffered minor or serious injuries. This slight rise in absolute terms did, however, lie below the figure for population growth.

For the most part, the comparison of the statistics for 1995 and 2014 shows a clear reduction in the accident victim, fatality and accident rates for all modes of transport. While the decrease in the fatality rate per mode of transport fluctuated to a comparatively low extent around the median decrease of -72 % (i.e. dropped from 15.11 to only 4.28 fatalities per 1 billion km of road use), the differences in the fall in the accident rate per mode of transport were more pronounced. With a decrease of -44 %, this drop was most pronounced for bicycle journeys. However, the total distance covered per year by bicycle in Austria rose most distinctly and doubled over the period in question.

The decrease in the accident rate for motorised private vehicles was less pronounced, but nonetheless still above the average. In the case of pedestrians – for whom total road use only rose slightly – the fall

in the accident rate was lowest at approximately –10 %. The accident and accident victim rates for public transport were so low that the changes are insignificant. All in all, it can be confirmed that there were slightly fewer accidents with significantly fewer fatalities, i.e. fewer serious accidents, in 2014 than there were in 1995.



Accident victim, fatality and accident rates – comparison 1995 and 2014

Source: Statistics Austria, , KONTIV Ö95, Österreich unterwegs 2013/2014, Data processing: KfV, Herry 2017

Part B: Calculation and Comparison of Accident Rates Based on the “Injury Database Austria” and the Austrian Mobility Survey “Österreich unterwegs 2013/2014“

The data obtained from the Austrian mobility survey “Österreich unterwegs 2014/2014“ was also linked and compared with the data in the “Injury Database Austria” (IDB Austria), which contains far more detailed information on road accidents in Austria than the official road accident statistics.

As in Part A, the data on the mobility behaviour of Austrians (“Österreich unterwegs 2013/2014“) and the data contained in the IDB Austria for the years 2013 to 2015 (average values) were processed and prepared for further use. The focus with regard to the modes of transport used lay on pedestrians and cyclists, since the “dark figure” – i.e. the estimated number of accidents that do not appear in official road accident statistics – for the other modes of transport is very low and thus produces few differences between IDB Austria and the official road accident statistics.

Accident numbers, accident rates, accident time rates, accident journey rates, accident cost rates and other relative accident indicators for the whole of Austria, further differentiated also by age group, gender, day of the week and time of day, for pedestrians and cyclists were then in turn calculated and compared with the relative accident numbers calculated using the official road accident statistics (Part A).

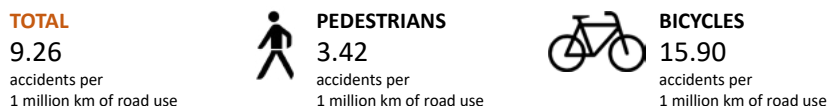
The calculation of relative accident numbers differentiated in addition by further accident details contained in the IDB Austria, such as the type of injury, injured body part, type of accident and place of accident. Since the IDB Austria is based on interviews with accident victims in hospitals and thus only contains data pertaining to the “Accidents” category, accident victim and fatality numbers, etc. could not be considered.

Results for Austria in 2014

Based on IDB Austria, in absolute terms there were on average around 7,400 pedestrian accidents and around 30,100 bicycle accidents in the years 2013-2015. In population terms (accident ratio), there were 3.72 bicycle accidents and 0.91 pedestrian accidents per 1,000 inhabitants.

On average, there were 15.90 bicycle accidents per 1 million km of road use (accident rate). In contrast, only 3.42 pedestrian accidents were recorded over the same distance. The accident risk for cyclists is thus higher than that for pedestrians by a factor of five.

ACCIDENT RATE (IDB AUSTRIA)



Accident rates (IDB Austria) for pedestrians and cyclists

Source: KFV, Österreich unterwegs 2013/2014, Data processing: KFV, Herry 2017

According to IDB Austria, there were 17.83 bicycle accidents per 100,000 hours of road use (accident time rate) in Austria in 2014. The time rate for pedestrian accidents is, in contrast, significantly lower at 1.42 per 100,000 hours of road use. The accident time rate for cyclists is thus higher than that for pedestrians by a factor of 13.

There were 62.47 bicycle accidents per 1 million journeys in Austria in 2014. The number of pedestrian accidents per 1 million journey lay, in contrast, at only 5.44.

The relative accident numbers were also calculated and compared for other characteristics like age group, gender, federal state, type of area, etc. The results indicate the specific risk of being involved in an accident for individual population groups and at different times of the day, week or year.

Age group

The accident rate, i.e. the probability of having an accident per 1 million km of road use, shows that the accident risk in 2014 was highest in the 15-24 year-old age group both for cyclists (31.07) as well as for pedestrians (5.59). This was followed by the 65+ age group for pedestrians (4.93) and the 25-34 year-old age group for cyclists (20.74).

Gender

Based on IDB Austria, differences between genders could also be seen for pedestrian and bicycle accident rates in 2014, albeit to a lesser extent than for age groups. While male cyclists (16.00) faced a slightly higher risk of accident than their female counterparts (15.76), the reverse was the case for pedestrians (men: 3.15; women: 3.63).

Season

The accident rates for cyclists (20.18 accidents per 1 million km of road use) and pedestrians (4.04) are both highest in spring. The accident rates are low in summer for pedestrians (2.17) and in winter for cyclists (13.06).

Day of the week

At 16.84 and 4.05 accidents per 1 million km of road use respectively, the accident rates for both cyclists and pedestrians are higher on weekdays than at weekends. On Sundays and public holidays, the accident rate per 1 million km of road use is, in contrast, only 13.94 for cyclists and only 2.08 for pedestrians. The risk of accident for pedestrians is thus almost twice as high on weekdays than on Sundays and public holidays.

Time of day

The accident rate shows that cyclists have the highest risk of being involved in an accident in the evening between 6 pm and midnight (27.37 accidents per 1 million km of road use). The accident rate is highest for pedestrians at night from midnight to 6 am (7.98 accidents per 1 million km of road use).



AGE GROUP

Highest accident rates (pedestrians and cyclists) in the 15-24 year-old age group



GENDER

Accident rate higher for male cyclists than for female cyclists; for pedestrians, the opposite is the case



SEASON

Accident rates (pedestrians and cyclists) highest in spring, lowest in summer (pedestrians) and winter (cyclists)



DAY OF THE WEEK

Accident rates (pedestrians and cyclists) higher on weekdays than at weekends



TIME OF DAY

Accident rate for cyclists highest in the evening between 6 pm and midnight; highest for pedestrians at night between midnight and 6 am

Differences in accident rates (IDB Austria) for pedestrians and cyclists by various characteristics

Relative accident numbers were also calculated for other accident details contained in IDB Austria, such as type of injury, injured body part, type of accident, place of accident and purpose of journey, whereby a distinction was only made for the latter between “business journeys” and all other purposes as a whole.

Type of injury

The accident rate shows that bone fractures are by far the most common type of injury for both cyclists (10,172 accidents per 1 billion km of road use) and pedestrians (1,914 accidents per 1 billion km of road use). In other words, in terms of the type of injury received, both cyclists and pedestrians are most at risk of being involved in an accident that results in a bone fracture.

Injured body part

The accident rate for cyclists is highest for injuries to the wrist or the shoulder at 2,041 and 1,710 accidents per 1 billion km of road use respectively. In contrast, the accident rate for pedestrians is highest for wounds to the lower leg or ankle at 451 or 450 accidents per 1 billion km of road use. In other words, in terms of injured body part, cyclists are most at risk of being involved in an accident that results in an injured wrist, while pedestrians are most at risk of being involved in an accident that results in an injured lower leg or ankle.

Type of accident

The accident rate for cyclists is highest for falling/stumbling/jumping/pushed accident types (14,397 accidents per 1 billion km of road use). For pedestrians, the accident rate is highest for the accident types contact with an object or animal and falling/stumbling/jumping/pushed (1,576 and 1,510 accidents per 1 billion km of road use respectively). In other words, in terms of accident type, cyclists are most at risk of being involved in an accident of the falling/stumbling/jumping/pushed type. This is also the case for pedestrians, who likewise, however, face a high risk of being involved in an accident due to contact with an object or animal.

Place of accident

As far as the place of accident is concerned, the accident rate is highest both for cyclists and for pedestrians on the roadway (mixed traffic) at 10,075 and 2,076 accidents per 1 billion km of road use respectively. In other words, in terms of place of accident, cyclists and pedestrians are both at highest risk of being involved in an accident on the roadway (mixed traffic).

Purpose of journey

At 8.04 accidents per 1 million km of road use, the accident rate for pedestrians on the route to work/ journeys for work is more than twice that of pedestrians making other journey (3.08 accidents per 1 million km of road use). For cyclists, in contrast, while the accident rate for work-related journeys is significantly higher than that for pedestrians at 13.93 accidents per 1 million km of road use, it is lower than the accident rate for journeys for other purposes (16.39 accidents per 1 million km of road use).

The accident time rate is also interesting here, since the varying speeds for work-related journeys and journey for other purposes produce different results to the accident rate. The reason for this are the higher speeds on work-related journeys, which were on average around 20 % faster than on journeys for other purposes. The accident time rate for pedestrians on work-related journeys lay at 4.00 accidents per 100,000 hours of road use and is thus more than treble that of journeys for other purposes (1.26). In the case of cyclists, the higher speeds on work-related journeys result in a practically identical accident time rate as for journeys for other purposes (17.64 vs. 17.87 accidents per 100,000 hours of road use). In short, it can be stated that – in relative terms – pedestrians are involved in more accidents on work-related journeys than on journeys for other purposes, while for cyclists the reverse is the case.



TYPE OF INJURY

Highest accident rate (pedestrians and cyclists) for bone fracture



INJURED BODY PART

Highest accident rate for cyclists for wrist and shoulder; for pedestrians for lower leg/ankle



TYPE OF ACCIDENT

Highest accident rate for cyclists for falling/stumbling/jumping/pushed; for pedestrians for contact with an object or animal



PLACE OF ACCIDENT

Highest accident rates (pedestrians and cyclists) on the roadway (mixed traffic)



PURPOSE OF JOURNEY

Highest accident rates (pedestrians and cyclists) on the route to work

Differences in accident rates (IDB Austria) for pedestrians and cyclists by accident details





Comparison of official road accident statistics and IDB Austria

The comparison of the number of pedestrian and bicycle accidents recorded in IDB Austria with those recorded in the official road accident statistics reveals that the IDB Austria contains a higher number of pedestrian as well as bicycle accidents. This is very evident in the case of bicycle accidents, where the IDB Austria records 4.5 times as many accidents, while the number of pedestrian accidents is around 75 % higher.

A comparison of bicycle accident rates based on IDB Austria with those in the official road accident statistics shows that the accident rate based on the IDB Austria data lies at 15.90 accidents per 1 million km of road use and is thus significantly higher than the accident rate in the official road accident statistics (3.52). The IDB Austria data likewise shows a higher accident rate for pedestrians at 3.42 accidents per 1 million km of road use than the official road accident statistics (1.94). This difference is, however, significantly lower than for cyclists. Similar relationships can also be seen for all other relative accident numbers (accident ratio, accident time rate and accident journey rate).

The comparison of the detailed results (by age group, gender, season, day of the week and time of day) based on IDB Austria with those obtained using the official road accident statistics reveals a number of interesting insights regarding the areas in which the numbers of accidents involving pedestrians or cyclists that are not recorded in the official road accident statistics are highest. The under-coverage of pedestrian accidents in the official road accident statistics was particularly evident for accidents involving people of the age of 45 and even more so for people over the age of 65. As far as women are concerned, the IDB Austria recorded almost twice as many accidents for 2014 than the official road accident statistics; the difference here for men was only about 50 %. A higher under-coverage in the official road accident statistics could be seen for winter and spring, and the IDB recorded more than twice as many accidents on Sundays in 2014 than the official road accident statistics. There are also differences between the official road accident statistics and IDB Austria with regard to the times of day at which accidents occur: while the IDB Austria records 100 % more pedestrian accidents in the mornings and as many as 163 % more accidents in the evenings than the official road accident statistics, the differences for afternoon and nights are significantly lower.

The differences between the official road accident statistics and the IDB Austria are even greater for the number of bicycle accidents than they are for pedestrian accidents. For 2014, the IDB Austria contained 4.5 times as many bicycle accidents as were recorded in the official road accident statistics (which corresponds to a plus of around 350 %). The under-coverage in this case was again particularly high for people over the age of 65 and was also a bit higher for women than it was for men. From the time-related perspectives, fewer bicycle accidents occurred in general in autumn and winter than in spring and summer, but at the same time, the under-coverage in the official road accident statistics compared to IDB Austria was also clearly higher. The same applies for Sundays in comparison to weekdays; the under-coverage in the official road accident statistics was clearly higher for weekdays than for Sundays. Differentiated by time of day, the difference between the two data sources with regard to bicycle accidents in the evenings was particularly evident and much higher than for pedestrian accidents; more than six times as many bicycle accidents were recorded in the IDB Austria for this time of day than in the official road accident statistics.

	ACCIDENT STATISTICS	IDB AUSTRIA	DIFFERENCE IN ABSOLUTE TERMS
ACCIDENT RATE	 PEDESTRIANS 1.94 accidents per 1 million km of road use	 PEDESTRIANS 3.42 accidents per 1 million km of road use	+1.48
	 CYCLISTS 3.52 accidents per 1 million km of road use	 CYCLISTS 15.90 accidents per 1 million km of road use	+12.38

Comparison of accident rates for pedestrians and cyclists in the official road accident statistics and IDB Austria

Source: Statistics Austria, KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Data processing: KfV, HERRY 2017

TEIL A:

**BERECHNUNG UND VERGLEICH VON
UNFALLRATEN AUF BASIS AKTUELLER
VERKEHRSUNFALLDATEN UND DER ER-
GEBNISSE DER MOBILITÄTSERHEBUNG
„ÖSTERREICH UNTERWEGS 2013/2014“**

1

1

EINLEITUNG

Erstmals seit dem Jahr 1995 wurde in den Jahren 2013/2014 eine österreichweite Erhebung zum Mobilitätsverhalten der Österreicher durchgeführt. Diese vom BMVIT initiierte Erhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ liefert, unterschieden nach genutztem Verkehrsmittel und Zweck der zurückgelegten Wege, einheitliche Mobilitätsverhaltensdaten für ganz Österreich. Diese Erhebung liefert darüber hinaus Informationen über die pro Verkehrsmittel zurückgelegten Entfernungen („Verkehrsleistung“) und über die im Straßenverkehr verbrachte Zeit. In Ergänzung dazu liegen mit der Verkehrsunfallstatistik umfangreiche Daten des Verkehrsunfallgeschehens in Österreich vor.

Im Rahmen der vorliegenden Studie wurden in einem ersten Schritt die beiden genannten Datenquellen, also Datenbestände zum Mobilitätsverhalten der Österreicher („Österreich unterwegs 2013/2014“, KONTIV95) sowie die Verkehrsunfallstatistik der Jahre 1994 bis 1996 bzw. 2013 bis 2015 (Durchschnittswerte), für eine weitere Verarbeitung in geeigneter Weise aufbereitet. Anschließend wurden durch Verknüpfung dieser beiden Datenquellen verschiedenste Unfallrelativzahlen (Unfallrate, Verunglücktenrate, Unfallzeitrate usw.) für Österreich im Vergleich zwischen Bundesländern und Regionstypen sowie nach weiteren Merkmalen wie Geschlecht, Alter oder zeitlicher Verteilung berechnet und verglichen. Dadurch wurde erstmals für Gesamtösterreich eine einheitliche und für Bundesländer bzw. Regionen vergleichbare Datenbasis hinsichtlich wesentlicher Parameter der Unfall(risiko)forschung geschaffen. Ein weiterer Schwerpunkt dieser Forschungsarbeit liegt darin, die Entwicklung des Unfallgeschehens in den letzten rund 20 Jahren darzustellen. Dazu wurden Daten sowohl des Unfallgeschehens als auch der Verkehrsmittelwahl in Österreich aus dem Jahr 1995 analysiert.

2

2 UNFALLKENNZAHLEN IM JAHR 2014	42
2.1 Datenaufbereitung „Österreich unterwegs“ und Unfalldatenbank	42
2.2 Verunglückten- und Getötetenzahlen	45
2.3 Unfallzahlen	45
2.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten	46
2.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten	47
2.6 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten	49
2.7 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten	51
2.8 Unfallkostenraten und Unfallkostenzeitraten	52

2

UNFALLKENNZAHLEN IM JAHR 2014

Zunächst wurden die Datenbestände in Sachen Mobilitätsverhalten der Österreicher („Österreich unterwegs 2013/2014“) sowie die Verkehrsunfallstatistik der Jahre 2013 bis 2015 (Durchschnittswert) gesichtet und für die weitere Verarbeitung in geeigneter Weise aufbereitet. Die Datensätze der Erhebung „Österreich unterwegs“ wurden zu Projektbeginn von HERRY Consult offiziell bei der Austria Tech angefordert, und die erforderlichen Nutzungsbedingungen wurden unterschrieben.

2.1 Datenaufbereitung „Österreich unterwegs“ und Unfalldatenbank

Die Daten der österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ wurden anhand der Bevölkerungszahlen des Jahres 2012 hochgerechnet, da diese zum Zeitpunkt der Bearbeitung von „Österreich unterwegs“ die letztverfügbaren waren. Um einen unverzerrten Vergleich mit den Unfallzahlen und eine korrekte Berechnung der Unfallrelativzahlen durchführen zu können, wurden die Mobilitätsdaten aus „Österreich unterwegs“ im vorliegenden Projekt in einem ersten Schritt auf die Haushalts- und Bevölkerungszahlen des Jahres 2014 hochgezogen. Es wurde dem Umstand Rechnung getragen, dass bei „Österreich unterwegs“ nur Personen ab 6 Jahren befragt wurden, daher wurden alle Kinder unter 6 Jahren aus der Grundgesamtheit herausgerechnet. Die Hochrechnung erfolgte unterschieden nach Bundesländern.

Im gesamten Projekt „Unfallrisiko-Benchmark 2014“ werden bezüglich der Anzahl an Verunglückten und Getöteten die mit der Erhebung „Österreich unterwegs“ vergleichbaren Zahlen der Personen ab 6 Jahren herangezogen. Methodenbedingt ist diese Einschränkung notwendig.

Ein Teilbereich des Basismoduls ist die Aufgabe, die Datenbestände zum Mobilitätsverhalten der Österreicher („Österreich unterwegs 2013/2014“) sowie die Verkehrsunfallstatistik der Jahre 2013 bis 2015 (Durchschnittswert) – aber auch die Daten der Mobilitätserhebung Österreich aus dem Jahr 1995 – für die weitere Verarbeitung in geeigneter Weise aufzubereiten. Diesem Arbeitsschritt kommt eine besondere Bedeutung zu, da die nachfolgenden Module darauf aufbauen. Insbesondere ist darauf zu achten, dass die verschiedenen Variablen für den nachfolgenden Benchmark des Unfallgeschehens bzw. des Unfallrisikos je Raum, Zeit und soziodemografischen Merkmalen in den verschiedenen Datenquellen in vergleichbarer Weise vorliegen bzw. generiert werden.

Folgende Variablen werden in dieser Studie berücksichtigt:

- Verkehrsmittel
- Altersklassen
- Geschlecht
- Bundesländer
- Raumtypen
- Regionen
- Jahreszeiten
- Wochentage
- Tageszeit

In einem ersten Schritt war es notwendig, die jeweils vorhandenen räumlichen Kodierungen auf Gemeindeebene zu vereinheitlichen, da es insbesondere in den letzten Jahren zu Umstrukturierungen und Zusammenlegungen von Gemeinden und damit Änderungen bei den entsprechenden Kodierungen gekommen ist. Um einheitlich vorzugehen, wurden alle Gemeindecodierungen auf den Gebietsstand des Jahres 2014 korrigiert, da in diesem Jahr die Erhebung „Österreich unterwegs“ abgeschlossen wurde und das Jahr 2014 auch das Referenzjahr für das vorliegende Projekt darstellt.

Weiters wurde die Kodierung der Verkehrsmittel, der Altersklassen und des Geschlechts in allen Datenbanken angeglichen, darüber hinaus wurden jeweils die neuen Variablen „Jahreszeiten“, „Wochentage“ und „Tageszeit“ berechnet. Bei Betrachtung der Wochentage wurde zusätzlich nach Werktag, Samstag sowie Sonn- und Feiertag unterschieden, sämtliche Feiertage in den jeweiligen Einzeljahren wurden somit der Kategorie „Sonn- und Feiertage“ zugeordnet. Die Verkehrsmittelkategorien stammen aus „Österreich unterwegs“ und wurden dort authentisch abgefragt, weshalb auch eine weitere Trennung z.B. zwischen Mopeds und Motorrädern nicht möglich ist.

Die Daten der österreichweiten Mobilitätserhebung aus dem Jahr 1995 wurden damals im Herbst registriert. Es ist daher im Zusammenhang mit diesen Daten nicht möglich, eine jahreszeitliche Verteilung des Verkehrs darzustellen. Eine weitere Einschränkung betrifft die Wochentage: Im Jahr 1995 wurde nur an Werktagen erhoben. Eine Unterscheidung nach den Wochentagstypen „Werktag“, „Samstag“ sowie „Sonn- und Feiertage“ ist somit für das Jahr 1995 ebenfalls nicht möglich.

Codeliste Unfallrisiko-Benchmark Österreich 2014		
Variable	Ausprägungen	Variablenbezeichnung
Verkehrsmittel	Fußgänger [1] Fahrrad [2] Moped und Motorrad [3] Pkw-Lenker [4] Pkw-Mitfahrer [5] Öffentlicher Verkehr [6] Sonstige / keine Angabe [7]	Verkehrsart_ms5
Verkehrsmittel kurz	Fußgänger [1] Fahrrad [2] Moped und Motorrad [3] Pkw [4] Öffentlicher Verkehr [6] Sonstige / keine Angabe [7]	Verkehrsart_ms4
Altersklassen	6 - 14 Jahre [1] 15 - 24 Jahre [2] 25 - 34 Jahre [3] 35 - 44 Jahre [4] 45 - 54 Jahre [5] 55 - 64 Jahre [6] 65+ Jahre [7] keine Angabe [8]	pers_alter_kat

Tabelle 1: Codeliste Unfallrisiko-Benchmark Österreich 2014 (1)

Codeliste Unfallrisiko-Benchmark Österreich 2014		
Variable	Ausprägungen	Variablenbezeichnung
Geschlecht	männlich [1]	pers_geschlecht
	weiblich [2]	
	keine Angabe [3]	
Bundesländer	Burgenland [1]	hh_wohnbdl
	Kärnten [2]	
	Niederösterreich [3]	
	Oberösterreich [4]	
	Salzburg [5]	
	Steiermark [6]	
	Tirol [7]	
	Vorarlberg [8]	
	Wien [9]	
Raumtypen	Wien [1]	hh_wohnraumtyp
	Großstädte (ohne Wien) [2]	
	Zentrale Bezirke [3]	
	Periphere Bezirke [4]	
Regionen	Städtische Gemeinde [1]	raumtyp
	Ländlich geprägte Gemeinde [2]	
	Landgemeinde [3]	

Tabelle 1: Codeliste Unfallrisiko-Benchmark Österreich 2014 (1)

Codeliste Unfallrisiko-Benchmark Österreich 2014		
Variable	Ausprägungen	Variablenbezeichnung
Jahreszeiten	Frühling (21.3 – 20.6.) [1]	jzeit
	Sommer (21.6. – 22.9.) [2]	
	Herbst (23.9. – 21.12.) [3]	
	Winter (22.12. – 20.3.) [4]	
Wochentagstyp	Werktage [1]	perstag_wttyp
	Samstage [2]	
	Sonn- und Feiertage [3]	
Tageszeit	Vormittag (06:00-11:59 Uhr) [1]	tageszeit
	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr) [2]	
	Abend (18:00-23:59 Uhr) [3]	
	Nacht (00:00-05:59 Uhr) [4]	
	keine Angabe [5]	

Tabelle 2: Codeliste Unfallrisiko-Benchmark Österreich 2014 (2)

Hinweis zu den dargestellten Werten

Die Einzelwerte im Bericht sind immer ohne Rücksicht auf die Endsumme korrekt auf- bzw. abgerundet. Die Totalbeträge können daher in gewissen Fällen geringfügig von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. 100% leicht über- oder unterschreiten.

Es kann daher auch vorkommen, dass beispielsweise die Summe der verunglückten Personen (siehe Tabelle 3) als Summe der leicht und schwer verletzten Personen sowie der getöteten Personen von der dargestellten Gesamtsumme der Verunglückten abweicht, da es sich jeweils um Mittelwerte aus drei Erfassungsjahren handelt, die einzeln gerundet sind.

Ein konkretes Beispiel: Das Ergebnis (Durchschnittswert der Jahre 2013 bis 2015) beträgt für leicht verletzte Fußgänger 3.093,7, für schwer verletzte Fußgänger 929,0 und für getötete Fußgänger 76,7. Diese Werte werden bei getrennter Darstellung auf 3.094, 929 und 77 einzeln aufgerundet. Die Summe der Originalwerte beträgt aber 4.099,4 – somit ergibt sich für den Wert der drei Datengruppen zusammen bei gemeinsamer Darstellung gerundet als korrekter Wert 4.099 und nicht $3094 + 929 + 77 = 4.100$.

Im Bericht werden immer die korrekten, errechneten und einzeln gerundeten Werte dargestellt.

2.2 Verunglückten- und Getötetenzahlen

Es sei eingangs nochmals erwähnt, dass bezüglich der Verunglückten- und Getötetenzahlen die mit der Erhebung „Österreich unterwegs“ vergleichbaren Zahlen der Personen ab 6 Jahren herangezogen werden. Die nachfolgenden Tabellen enthalten daher keine Daten über Kinder unter 6 Jahren. Bei Personen ohne Altersangabe wird hingegen angenommen, dass sie älter als 6 Jahre sind, und somit sind diese in den Zahlen der Untersuchung enthalten (rund 0,2% der Verunglückten).

Verkehrsmittel	Verunglückten- und Getötetenzahlen (ab 6 Jahren)			
	leicht verletzt	schwer verletzt	getötet	Verunglückte
Fußgänger	3.094	929	77	4.099
Fahrrad	5.008	1.596	45	6.649
Moped und Motorrad	6.355	2.187	94	8.636
Pkw-Lenker	17.313	1.655	163	19.131
Pkw-Mitfahrer	5.980	671	43	6.694
Öffentlicher Verkehr	797	103	1	901
Sonstige / keine Angabe	1.210	243	29	1.482
Gesamt	39.757	7.385	451	47.592

Tabelle 3: Verunglückte und Getötete (ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel pro Jahr *Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017*

Tabelle 3 zeigt, dass im Betrachtungszeitraum pro Jahr rund 47.600 Personen ab 6 Jahren im Straßenverkehr verunglückten. Der Großteil der Verunglückten waren Pkw-Lenker mit rund 19.100 Personen pro Jahr, gefolgt von den Lenkern von Motorrädern und Mopeds (8.600). Etwa gleich groß war die Anzahl der Verunglückten bei den Pkw-Mitfahrern sowie bei den Fahrradfahrern (jeweils ca. 6.700). Rund 4.100 Personen verunglückten als Fußgänger, rund 1.500 als Nutzer anderer Verkehrsmittel und nur rund 900 als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel.

2.3 Unfallzahlen

Bei den Unfällen ist keine Unterscheidung zwischen Pkw-Lenkern und Pkw-Mitfahrern möglich, da jeder Unfall eines Pkw-Mitfahrers automatisch auch ein Unfall eines Pkw-Lenkers ist und diese ansonsten doppelt gezählt werden würden. Auch bei den Unfallzahlen wurden jene Unfälle, an denen Kinder unter 6 Jahren allein beteiligt waren, nicht berücksichtigt (<0,5% aller Unfälle).

Verkehrsmittel	Verkehrsunfälle (Personen ab 6 Jahren)			
	2013	2014	2015	Durchschnitt aus 2013 bis 2015
Fußgänger	4.275	4.134	4.116	4.175
Fahrrad	6.375	6.706	6.901	6.661
Moped und Motorrad	8.185	8.031	7.924	8.047
Pkw	29.491	28.891	28.751	29.044
Öffentlicher Verkehr	1.250	1.231	1.218	1.233
Sonstige / keine Angabe	4.190	3.960	4.117	4.089
Gesamt	38.501	37.956	37.959	38.139

Tabelle 4: Verkehrsunfälle (mit beteiligten Personen ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel und Jahr Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Pro Jahr ereigneten sich in Österreich rund 38.100 Unfälle mit mindestens einer beteiligten Person ab 6 Jahren (bei diesen Unfällen verunglückten wie oben angeführt rund 47.600 Personen, d.h. im Schnitt 1,25 Personen pro Unfall). Da pro Unfall nicht nur mehrere Personen, sondern auch mehrere Verkehrsmittel beteiligt sein können, ist die Anzahl der betroffenen Verkehrsmodi mit rund 53.200 deutlich höher als die Unfallzahl von rund 38.100. Es waren also pro Unfall im Schnitt 1,40 Verkehrsmodi betroffen.

Am häufigsten betroffen waren auch hier die Pkw mit rund 29.000 Unfällen mit Pkw-Beteiligung, bei Motorrädern und Mopeds wurden rund 8.000 Unfälle pro Jahr verzeichnet. An rund 6.700 Unfällen waren Fahrräder beteiligt, an rund 4.200 Unfallereignissen Fußgänger. In rund 4.100 Fällen war ein sonstiges Verkehrsmittel involviert, während auch bei den Unfällen die öffentlichen Verkehrsmittel mit rund 1.200 Unfällen am besten abschnitten.

2.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten

Die Verunglücktenquote gibt die Zahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer pro 1.000 Einwohner und Jahr an.¹ Sie ist nicht als Indikator geeignet, um Unterschiede im Unfallrisiko nach Verkehrsmittel aufzuzeigen, da keine Fahrleistungen berücksichtigt werden. Sie dient in diesem Fall dazu, die unterschiedlichen Gefährdungspotenziale je Verkehrsmittel aufzuzeigen.

Zur Berechnung dieses Indikators wurden die Bevölkerungszahlen der Statistik Austria² in Relation zu den Verunglücktenzahlen gesetzt.

Berechnungsformel (Beispiel Verunglücktenquote, Unfall- und Getötetenquote analog):

$$V_Q = \frac{V * 1.000}{EW * t}$$

V_Q Verunglücktenquote [Verunglückte pro 1.000 Einwohner und Jahr]

V Anzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer im Untersuchungsgebiet während des Untersuchungszeitraums [Personen]

EW Einwohner im Untersuchungsgebiet

t Untersuchungszeitraum [Jahre]

¹ Vgl. Robatsch, K. et al., 2009, S 40

² Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2014

Verkehrsmittel	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten		
	Verunglücktenquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Getötetenquote (pro 1 Mio. EW und Jahr)	Unfallquote (pro 1.000 EW und Jahr)
Fußgänger	0,51	9,48	0,52
Fahrrad	0,82	5,56	0,82
Moped und Motorrad	1,07	11,58	0,99
Pkw-Lenker	2,36	20,11	3,59
Pkw-Mitfahrer	0,83	5,36	
Öffentlicher Verkehr	0,11	0,12	0,15
Sonstige / keine Angabe	0,18	3,54	0,51
Gesamt	5,88	55,75	4,71

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV, HERRY 2017

Bezogen auf die Einwohnerzahl verunglückten im Verkehr pro 1.000 Einwohner und Jahr rund 6 Personen (ab 6 Jahren). Statistisch betrachtet kommen auf 1.000 Einwohner 2,36 verunglückte Pkw-Lenker, 1,07 verunglückte Motorrad- und Mopedfahrer sowie 0,83 verunglückte Pkw-Mitfahrer und 0,82 verunglückte Fahrradfahrer. Darüber hinaus kommen auf 1.000 Einwohner 0,51 verunglückte Fußgänger sowie 0,11 verunglückte Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel.

Betrachtet man nur die Quoten der getöteten Personen, zeigt sich, dass pro 1 Mio. Einwohner 55,75 Personen im Straßenverkehr ums Leben kamen, 20,11 davon waren Pkw-Lenker, 11,58 waren Motorrad- bzw. Mopedfahrer, 9,48 waren Fußgänger, 5,56 waren Radfahrer, 5,36 waren Pkw-Mitfahrer, und nur 0,12 Personen pro 1 Mio. Einwohner verstarben bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Auf 1.000 Einwohner kamen im Schnitt 4,71 Unfälle pro Jahr. An 3,59 Unfällen pro 1.000 Einwohner und Jahr waren Pkw beteiligt, an 0,99 Motorrädern und Mopeds. An 0,82 von 1.000 Unfällen pro Jahr waren Fahrradfahrer beteiligt, an 0,52 Fußgänger und an 0,15 Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Bei allen drei Kennzahlen zeigt sich also sehr deutlich, dass öffentliche Verkehrsmittel bezogen auf die Unfallochtheit je Einwohner mit Abstand die sichersten Verkehrsmittel sind. Dies zeigt sich noch wesentlich deutlicher bei der Betrachtung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten im nächsten Abschnitt.

2.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten

Eine Berechnung von Verunglücktenraten nach Verkehrsmittel soll Aufschluss darüber geben, welchem Verunglückungsrisiko Personen, die verschiedene Verkehrsmittel nutzen, ausgesetzt sind. Zu diesem Zweck wurden die Verunglückten- und Unfallzahlen in Bezug zur Verkehrsleistung gesetzt. Zur besseren Lesbarkeit werden die Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten jeweils mit einer Mio. bzw. einer Mrd. Kilometer multipliziert. Somit gibt die Verunglückten-, Getöteten- und Unfallrate die Verunglückten, Getöteten bzw. Unfälle pro einer Million bzw. pro einer Milliarde Kilometer Verkehrsleistung der Personen ab 6 Jahren an.

Verkehrsleistung

Verkehrsleistung in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014	
Verkehrsmittel	Mio. km
Fußgänger	2.153
Fahrrad	1.892
Moped und Motorrad	1.020
Pkw-Lenker	54.392
Pkw-Mitfahrer	21.971
Öffentlicher Verkehr	20.990
Sonstige / keine Angabe	3.071
Gesamt	105.488

Tabelle 6: Verkehrsleistung in Österreich (Personen ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel im Jahr 2014
Quelle: Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: HERRY 2017

In Summe wurden in Österreich im Jahr 2014 von den Personen ab 6 Jahren 105,5 Mrd. Kilometer im Straßenverkehr zurückgelegt. Rund die Hälfte der Kilometerleistung (54 Mrd.) wurde von Pkw-Lenkern absolviert, weitere 22 Mrd. wurden von Pkw-Mitfahrern zurückgelegt. Im öffentlichen Verkehr betrug die im Erhebungsjahr zurückgelegte Distanz in Summe 21 Mrd. Kilometer. 2,1 Mrd. km wurden zu Fuß, 1,9 Mrd. km mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Fahrten von Mopeds und Motorrädern machten zusammen rund 1 Mrd. km aus.

Berechnungsformel (Beispiel Verunglücktenrate, Unfall- und Getötetenrate analog):

$$V_R = \frac{V * 1.000.000}{W * dWL * EW * 365}$$

V_R Verunglücktenrate [Verunglückte pro 1. Mio. km Verkehrsleistung und Jahr]

V Anzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer im Untersuchungsgebiet während des Untersuchungszeitraums [Personen]

W Anzahl der Wege pro Person und Tag

dWL durchschnittliche Weglänge [Kilometer]

EW Einwohner im Untersuchungsgebiet

Die Ermittlung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten erfolgt getrennt je Verkehrsmittel. Da in der Erhebung „Österreich unterwegs“ bereits auf einen durchschnittlichen Tag der Gesamtbevölkerung hochgerechnet wurde, entfällt die Multiplikation mit der Einwohneranzahl. Darüber hinaus kann durch die Hochrechnung die Tagesweglänge (Anzahl der Wege pro Person und Tag * durchschnittliche Weglänge [Kilometer]) direkt ausgewertet werden. Die Formel reduziert sich daher auf folgendes:

$$V_R = \frac{V * 1.000.000}{TWL_{EW} * 365}$$

V_R Verunglücktenrate

V Anzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer im Untersuchungsgebiet während des Untersuchungszeitraums

TWL_{EW} Tagesweglänge der Einwohner im Untersuchungsgebiet

Verkehrsmittel	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten (Personen ab 6 Jahren)		
	Durchschnitt aus 2013 bis 2015		
	Verunglücktenrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Getötetenrate (pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung)	Unfallrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)
Fußgänger	1,90	35,61	1,94
Fahrrad	3,51	23,78	3,52
Moped und Motorrad	8,47	91,85	7,89
Pkw-Lenker	0,35	2,99	0,53
Pkw-Mitfahrer	0,30	1,97	
Öffentlicher Verkehr	0,04	0,05	0,06
Sonstige / keine Angabe	0,48	9,34	1,33
Gesamt	0,45	4,28	0,36

Tabelle 7: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten (Personen ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel und Jahr 2014
Quelle: Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Im Durchschnitt verunglückten pro Jahr 0,45 Personen ab 6 Jahren bei 0,36 Unfällen pro 1 Mio. im Verkehr zurückgelegter Kilometer (also 1,25 Personen pro Unfall). Unterschieden nach Verkehrsmitteln zeigt sich ganz deutlich, dass Motorräder und Mopeds das größte Gefährdungspotenzial aufweisen. Pro 1 Mio. km Verkehrsleistung ereigneten sich 7,89 Unfälle mit 8,47 verunglückten Personen, 91,85 Personen pro 1 Mrd. gefahrener Kilometer starben in Folge eines Motorrad- oder Mopedunfalls. Fahren mit dem Pkw ist im Vergleich dazu mit 0,53 Unfällen je 1 Mio. km relativ sicher, jedenfalls deutlich sicherer als Fahrradfahren (3,52 Unfälle) und Zu-Fuß-Gehen (1,94 Unfälle). Am sichersten sind die öffentlichen Verkehrsmittel, es entstanden nur 0,06 Unfälle mit 0,04 verunglückten Personen je 1 Mio. im öffentlichen Verkehr zurückgelegten Personenkilometer. Die Getötetenrate betrug hier nur 0,05 getötete Personen pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung im öffentlichen Verkehr.

2.6 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten

Die **Verunglücktenzeitraten** ist eine auf die Verkehrsbeteiligungsdauer bezogene Unfallkenngröße (Zeitrisko). Sie ist ein Maß für das mit der Dauer der Verkehrsbeteiligung verbundene Risiko des Eintretens einer Verunglückung in Folge eines Unfallereignisses.³ Für die Berechnung der Verunglücktenzeitraten wird anstatt der Tageswegelänge die Tageswegedauer (Zeit [Stunden] im Verkehr pro Tag) verwendet.

Verkehrsbeteiligungsdauer

Verkehrsbeteiligungsdauer in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014	
Verkehrsmittel	100.000 Stunden
Fußgänger	5.190
Fahrrad	1.688
Moped und Motorrad	297
Pkw-Lenker	12.472
Pkw-Mitfahrer	4.790
Öffentlicher Verkehr	8.126
Sonstige / keine Angabe	672
Gesamt	33.234

Tabelle 8: Verkehrsbeteiligungsdauer in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014
Quelle: Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: HERRY 2017

³ Vgl. Robatsch, K. et al., 2009, S 39

Die Österreicherinnen und Österreicher (ab 6 Jahren) verbrachten im Jahr 2014 rund 3,32 Mrd. Stunden im Straßenverkehr. 519 Mio. Stunden wurden zu Fuß absolviert, 169 Mio. Stunden mit dem Fahrrad und 30 Mio. Stunden mit Motorrädern und Mopeds. Die Summe der Wegedauern betrug für Pkw-Lenker im Jahr 2014 in Österreich 1.247 Mio. Stunden, weitere 479 Mio. Stunden wurden von Pkw-Mitfahrern aufgebracht. Die Zeit, die die Österreicherinnen und Österreicher in öffentlichen Verkehrsmitteln verbrachten, betrug im Jahr 2014 rund 812 Mio. Stunden.

Berechnungsformel (Beispiel Verunglücktenzeirrate, Unfall- und Getötetenzeirrate analog):

$$V_z = \frac{V * 100.000}{W * dWD * EW * 365}$$

V_z Verunglücktenzeirrate [Verunglückte pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungs-dauer und Jahr]

V Anzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer im Untersuchungsgebiet während des Untersuchungszeitraums [Personen]

W Anzahl der Wege pro Person und Tag

dWD durchschnittliche Verkehrsbeteiligungs-dauer pro Weg [Stunden]

EW Einwohner im Untersuchungsgebiet

Die Ermittlung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeiraten erfolgt getrennt je Verkehrsmittel. Da in der Erhebung „Österreich unterwegs“ bereits auf einen durchschnittlichen Tag der Gesamtbevölkerung hochgerechnet wurde, entfällt die Multiplikation mit der Einwohneranzahl. Darüber hinaus kann durch die Hochrechnung die Tageswegedauer (Anzahl der Wege pro Person und Tag * durchschnittliche Wegedauer [Minuten]) direkt ausgewertet werden. Die Formel reduziert sich daher auf folgende:

$$V_z = \frac{V * 100.000}{TWD_{EW} * 365}$$

V_z Verunglücktenzeirrate

V Anzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer im Untersuchungsgebiet während des Untersuchungszeitraums [Personen]

TWD_{EW} Tageswegedauer der Einwohner im Untersuchungsgebiet

Verkehrsmittel	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeiraten (Personen ab 6 Jahren)		
	Durchschnitt aus 2013 bis 2015		
	Verunglücktenzeirrate (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungs-dauer)	Getötetenzeirrate (pro 100 Mio. Std. Verkehrsbeteiligungs-dauer)	Unfallzeirrate (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungs-dauer)
Fußgänger	0,79	14,77	0,80
Fahrrad	3,94	26,66	3,95
Moped und Motorrad	29,05	315,08	27,07
Pkw-Lenker	1,53	13,04	2,33
Pkw-Mitfahrer	1,40	9,05	
Öffentlicher Verkehr	0,11	0,12	0,15
Sonstige / keine Angabe	2,20	42,64	6,08
Gesamt	1,43	13,57	1,15

Tabelle 9: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeiraten (Personen ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel und Jahr

Quelle: Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Pro 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer ereigneten sich in Österreich im Jahr 2014 1,15 Unfälle mit 1,43 verunglückten Personen. Beim Zu-Fuß-Gehen ereigneten sich in 100.000 Stunden pro Jahr 0,80 Unfälle mit 0,79 Verunglückten, beim Radfahren waren es rund 4 Unfälle/Verunglückte in 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer. Mit dem Pkw ereigneten sich 2,33 Unfälle pro 100.000 Stunden Fahrzeit, bei den Mopeds und Motorrädern waren es mit 27,07 mehr als zehnmal so viele. Auch bei den Unfallzeitraten schneidet der öffentliche Verkehr mit Abstand am besten ab: In 100.000 Stunden Fahrzeit der Personen ab 6 Jahren ereigneten sich lediglich 0,15 Unfälle mit nur 0,11 verunglückten Personen. Das Risiko, innerhalb einer Gesamtfahrzeit von 100 Mio. Stunden getötet zu werden, war bei der Nutzung eines Motorrads um den Faktor 2.600 höher als bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (315,08 zu 0,12 Getötete je 100 Mio. Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer).

2.7 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten

Die **Verunglücktenwegerate** ist eine auf die Anzahl der im öffentlichen Straßenraum zurückgelegten Wege bezogene Unfallkenngröße. Sie ist ein Maß für das mit der Häufigkeit der Verkehrsbeteiligung, unabhängig von der Dauer oder den zurückgelegten Entfernungen, verbundene Risiko des Eintretens einer Verunglückung in Folge eines Unfallereignisses. Für die Berechnung der Verunglücktenwegerate wird anstatt der Tageswegelänge oder der Tageswegedauer die Anzahl der zurückgelegten Wege (Wegeanzahl im Verkehr pro Tag) verwendet.

Wegeanzahl

Wegeanzahl in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014	
Verkehrsmittel	Mio. Wege
Fußgänger	1.353
Fahrrad	482
Moped und Motorrad	76
Pkw-Lenker	3.353
Pkw-Mitfahrer	1.145
Öffentlicher Verkehr	1.115
Sonstige / keine Angabe	84
Gesamt	7.608

Tabelle 10: Wegeanzahl in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014
Quelle: Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: HERRY 2017

Die Österreicherinnen und Österreicher (ab 6 Jahren) legten im Jahr 2014 rund 7,6 Mrd. Wege im Straßenverkehr zurück. Rund 1,4 Mrd. Wege wurden zu Fuß zurückgelegt, 482 Mio. Wege mit dem Fahrrad und 76 Mio. Wege mit Motorrädern und Mopeds. Die Summe der als Pkw-Lenker zurückgelegten Wege betrug im Jahr 2014 in Österreich rund 3,4 Mrd., weitere rund 1,2 Mrd. Wege wurden von Pkw-Mitfahrern absolviert. Die Anzahl an Wegen, die die Österreicher mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegten, betrug im Jahr 2014 rund 1,1 Mrd. Wege.

Berechnungsformel (Beispiel Verunglücktenwegerate, Unfall- und Getötetenwegerate analog):

$$V_w = \frac{V * 1000.000}{W * EW * 365}$$

V_w Verunglücktenwegerate [Verunglückte pro 1 Mio. zurückgelegter Wege und Jahr]

- V Anzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer im Untersuchungsgebiet während des Untersuchungszeitraums [Personen]
- W Anzahl der Wege pro Person und Tag
- EW Einwohner im Untersuchungsgebiet

Die Ermittlung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten erfolgt getrennt je Verkehrsmittel. Da in der Erhebung „Österreich unterwegs“ bereits auf einen durchschnittlichen Tag der Gesamtbevölkerung hochgerechnet wurde, entfällt die Multiplikation mit der Einwohneranzahl. Die Formel reduziert sich daher auf folgende:

$$V_w = \frac{V * 1.000.000}{W_{EW} * 365}$$

V_w Verunglücktenwegerate

V Anzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer im Untersuchungsgebiet während des Untersuchungszeitraums [Personen]

W_{EW} Wegezanzahl der Einwohner im Untersuchungsgebiet pro Tag

Verkehrsmittel	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegerate (Personen ab 6 Jahren)		
	Durchschnitt aus 2013 bis 2015		
	Verunglücktenwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Getötetenwegerate (pro 1 Mrd. Wege)	Unfallwegerate (pro 1 Mio. Wege)
Fußgänger	3,03	56,67	3,09
Fahrrad	13,80	93,41	13,83
Moped und Motorrad	114,27	1.239,48	106,48
Pkw-Lenker	5,71	48,52	8,66
Pkw-Mitfahrer	5,84	37,84	
Öffentlicher Verkehr	0,81	0,90	1,11
Sonstige / keine Angabe	17,57	339,80	48,47
Gesamt	6,26	59,28	5,01

Tabelle 11: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten (Personen ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel und Jahr
Quelle: Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Pro 1 Mio. Wege im Verkehr ereigneten sich in Österreich im Jahr 2014 5,01 Unfälle mit 6,26 verunglückten Personen. Beim Zu-Fuß-Gehen ereigneten sich auf 1 Mio. Wegen pro Jahr 3,09 Unfälle mit 3,03 Verunglückten, beim Radfahren waren es 13,83 Unfälle bzw. 13,80 Verunglückte pro 1 Mio. Wege im Verkehr. Mit dem Pkw ereigneten sich 8,7 Unfälle pro 1 Mio. Wege, bei den Mopeds und Motorrädern waren es mit rund 106 mehr als 12-mal so viele. Auch bei den Unfallwegeraten schneidet der öffentliche Verkehr mit Abstand am besten ab, auf 1 Mio. Wegen der Personen ab 6 Jahren ereigneten sich lediglich 1,11 Unfälle mit nur 0,81 verunglückten Personen. Das Risiko, pro 1 Mio. Wege getötet zu werden, war bei der Nutzung eines Motorrads um den Faktor 1.377 höher als bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (1.239,48 zu 0,90 Getötete je 1 Mio. Wege).

2.8 Unfallkostenraten und Unfallkostenzeitraten

In der Unfallkostenrechnung⁴ werden sämtliche Kosten, die Unfällen auf Österreichs Straßen zuzuordnen sind, ermittelt und dargelegt. Die Kostenarten können in Einzelkosten geschädigter Personen, Sachschäden der Unfallereignisse sowie Gemeinkosten unterteilt werden.

4 Vgl. Kummer, S. et al., 2012

Folgende Einzelkosten im Bereich **Personenschäden** können unterschieden werden:

- Medizinische Behandlungskosten
- Verlust an Leistungspotenzial
- Wert des menschlichen Leids

Die Bewertung der **Sachschadensereignisse** beruht auf Auswertungen der Haftpflichtleistungen von Versicherungen und erlaubt letztlich die Ermittlung der Einzelkosten für den Bereich Sachschäden je Unfallereignis. Die Kostenermittlung für den Bereich der Sachschäden umfasst

- die Kfz-Reparaturkosten,
- die Wertminderung,
- die Ausfallkosten und
- die sonstigen Sachschäden.

Die Kosten der Sachschäden beziehen sich naturgemäß immer auf Unfallereignisse und können daher nicht auf Personenebene unterschieden nach Getöteten und Verletzten dargestellt werden.

Die **Gemeinkosten** gliedern sich generell in „Allgemeine Gemeinkosten“ und „Gemeinkosten Personenschaden“. Bei den „Gemeinkosten Personenschaden“ werden folgende Bereiche berücksichtigt:

- Rettungseinsatz
- Zeitverluste durch Stauungen

Die „Allgemeinen Gemeinkosten“ beinhalten folgende Bereiche:

- Polizeieinsatz
- Feuerwehreinsatz
- Rechtskosten
- Verwaltungskosten bei den Versicherungen
- Sonstige Haftpflichtleistungen

Für die vorliegende Untersuchung ist die Darstellung der durchschnittlichen Kosten eines Verunglückten oder eines Sachschadens bzw. eines Unfalls von Interesse. Zur Ermittlung werden in der Unfallkostenrechnung die einzelnen Kostenarten den verschiedenen Kostenträgern zugewiesen. So können die durchschnittlichen Kosten pro

- Getötetem,
 - Schwerverletztem,
 - Leichtverletztem und
 - Sachschaden
- dargelegt werden.

Anzumerken ist bereits hier, dass sich die angegebenen Kosten der Sachschäden je Unfall auf alle Unfälle – mit und ohne Personenschäden – beziehen. Da die Anzahl der Unfälle mit ausschließlichen Sachschäden in Österreich seit 1995 nicht mehr statistisch erfasst wird, beziehen sich die weiter unten dargestellten Kosten für Unfälle (Unfallkostenrate bzw. Unfallkostenzeitrage) lediglich auf Sachschäden bei Unfällen mit Personenschaden (UPS).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Unfallkosten für Unfälle mit Personenschaden unter Berücksichtigung des menschlichen Leids für 2011 aus der Unfallkostenrechnung 2012 sowie nach der Adaptierung an den Preisstand im Jahr 2014 (aufgrund der Steigerung des Bruttoinlandsproduktes).

Durchschnittliche Unfallkosten eines Kostenträgers bzw. einer Schadensart 2011 und 2014		
Unfallkosten in EUR	Preisstand 2014 *	Preisstand 2011
Unfallkosten pro getöteter Person	3.229.118	3.016.194
Unfallkosten pro schwer verletzter Person	408.410	381.480
Unfallkosten pro leicht verletzter Person	28.793	26.894
Sachschadenskosten (pro Unfall)	5.615	5.245

Tabelle 12: Durchschnittliche Unfallkosten pro Fall im Jahr 2011 und 2014
 Quelle: UKR2012, STATISTIK AUSTRIA - Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, HERRY 2016 „<https://bit.ly/2HDrDdv>“
 *Anpassung Preisstand 2014 auf Bruttoinlandsprodukt, laufende Preise laut Statistik Austria

Pro getöteter Person entstehen demnach Unfallkosten in Höhe von rund 3,23 Mio. Euro, pro schwer verletzter Person betragen die Unfallkosten rund 410.000 Euro und pro leicht verletzter Person knapp 29.000 Euro. Pro Unfall mit Personenschaden entstehen im Schnitt rund 5.600 Euro an Sachschäden.

Die Gesamtunfallkosten im Jahr 2014 in Österreich lassen sich auf Basis der oben dargestellten Zahlen für die Unfälle mit Personenschäden anhand der Anzahl der Verunglückten und der Getöteten sowie der Unfälle aus der Verkehrsunfallstatistik berechnen. Dazu wird wie bereits weiter oben der Mittelwert aus den Jahren 2013 bis 2015 herangezogen, um zufällige jährliche Schwankungen zu glätten. Da nachfolgend auch hier auf Basis der Daten der Erhebung „Österreich unterwegs“ Unfallkostenraten sowie Unfallkostenzeitraten berechnet werden, werden nur Unfälle mit Beteiligung mindestens einer Person im Alter ab 6 Jahren berücksichtigt.

Volkswirtschaftliche Unfallkosten im Jahr 2014	Verunglücktenzahlen (ab 6 Jahren) und Sachschäden pro Jahr, Durchschnitt aus 2013 bis 2015	Durchschnittliche Unfallkosten 2014 in EUR pro Person bzw. Sachschaden	Unfallkosten 2014 (ab 6 Jahren) in Mio. EUR
getötete Personen	451	3.229.118	1.456
schwer verletzte Personen	7.385	408.410	3.016
leicht verletzte Personen	39.757	28.793	1.145
Sachschäden (pro UPS)	38.139	5.615	214
Volkswirtschaftliche Unfallkosten (UPS, ab 6 Jahren) im Jahr 2014			5.831

Tabelle 13: wirtschaftliche Unfallkosten im Jahr 2014
 Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die Gesamtkosten aller Unfälle mit Personenschäden im Jahr 2014 betragen (für Personen ab 6 Jahren) rund 5,83 Mrd. Euro. Der Anteil der Sachschadenskosten an den Kosten der Unfälle mit Personenschaden machte mit 214 Mio. Euro den geringsten Teil aus, deutlich höher waren die Kosten der Schwerverletzten (3,02 Mrd. Euro), der Getöteten (1,46 Mrd. Euro) und der leicht verletzten Personen (1,15 Mrd. Euro).

Aufbauend auf den oben dargestellten Zahlen aus der Unfallkostenrechnung 2012 und aus der Verkehrsunfallstatistik sowie unter Bezugnahme auf Verkehrsleistung und Verkehrsbeteiligungsdauer der Österreicher lassen sich die folgenden Kostenraten und Kostenzeitraten berechnen:

- Sachkostenrate (Sachkosten (pro UPS) je 1.000 km Verkehrsleistung)
- Sachkostenzeirrate (Sachkosten (pro UPS) je 100 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)
- Verunglücktenkostenrate (Verunglücktenkosten je 1.000 km Verkehrsleistung)
- Verunglücktenkostenzeirrate (Verunglücktenkosten je 100 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)
- Getötetenkostenrate (Getötetenkosten je 1.000 km Verkehrsleistung)
- Getötetenkostenzeirrate (Getötetenkosten je 100 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)
- Volkswirtschaftliche Unfallkostenrate (UPS, ab 6 Jahren) (Unfallkosten je 1.000 km Verkehrsleistung)
- Volkswirtschaftliche Unfallkostenzeirrate (UPS, ab 6 Jahren) (Unfallkosten je 100 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)

Die Formel für die Kostenraten (U_{kr}) lautet folgendermaßen:

$$U_{kr} = \frac{K * 1.000}{TWL_{EW} * 365}$$

K Volkswirtschaftliche Unfallkosten im Untersuchungsgebiet (Kosten für Unfälle, verunglückte oder getötete Verkehrsteilnehmer) pro Jahr

TWL_{EW} Tageswegelänge aller Einwohner (ab 6 Jahren) im Untersuchungsgebiet

Die Formel für die Kostenzeiraten (U_{kzr}) lautet folgendermaßen:

$$U_{kzr} = \frac{K * 100}{TWD_{EW} * 365}$$

K Volkswirtschaftliche Unfallkosten im Untersuchungsgebiet (Kosten für Unfälle, verunglückte oder getötete Verkehrsteilnehmer) pro Jahr

TWD_{EW} Tageswegedauer aller Einwohner (ab 6 Jahren) im Untersuchungsgebiet

Die nachfolgende Tabelle stellt das Ergebnis hinsichtlich der genannten Kennzahlen für Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014 dar.

Unfallkostenraten, Unfallkostenzeiraten in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014		
Verkehrsleistung und -dauer	Verkehrsleistung in Österreich (ab 6 Jahren) im Jahr 2014 [in Mio. km]	105.488
	Verkehrsbeteiligungsdauer in Ö (ab 6 Jahren) im Jahr 2014 [in 100.000 Stunden]	33.234
	Wegeanzahl in Ö (ab 6 Jahren) im Jahr 2014 [in Mio. Wege]	7.608
Kostenraten	Sachkostenrate [Sachkosten (pro UPS) je 1.000 km Verkehrsleistung] in EUR	2,0
	Verunglücktenkostenrate [Verunglücktenkosten je 1.000 km Verkehrsleistung] in EUR	53,2
	Getötetenkostenrate [Getötetenkosten je 1.000 km Verkehrsleistung] in EUR	13,8
	Volkswirtschaftliche Unfallkostenrate (UPS, ab 6 Jahren) [Unfallkosten je 1.000 km Verkehrsleistung] in EUR	55,3
Kostenzeiraten	Sachkostenzeirrate [Sachkosten (pro UPS) je 100 Std Verkehrsbeteiligungsdauer] in EUR	6,4
	Verunglücktenkostenzeirrate [Verunglücktenkosten je 100 Std Verkehrsbeteiligungsdauer] in EUR	169,0
	Getötetenkostenzeirrate [Getötetenkosten je 100 Std Verkehrsbeteiligungsdauer] in EUR	43,8
	Volkswirtschaftliche Unfallkostenzeirrate (UPS, ab 6 Jahren) [Unfallkosten je 100 Std Verkehrsbeteiligungsdauer] in EUR	175,5

Tabelle 14: Unfallkostenraten und Unfallkostenzeiraten in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Bezogen auf die Verkehrsleistung entstanden in Österreich im Jahr 2014 rund 55 Euro Unfallkosten je 1.000 km Verkehrsleistung. Diese Kostenrate setzt sich aus 2 Euro Sachkosten und 53 Euro Verunglücktenkosten je 1.000 km Verkehrsleistung zusammen. Rund 14 Euro der 53 Euro Verunglücktenkosten je 1.000 km Verkehrsleistung sind auf getötete Personen zurückzuführen (Getötetenkostenrate).

Bezogen auf die Verkehrsbeteiligungsdauer entstanden in Österreich im Jahr 2014 rund 175 Euro Unfallkosten je 100 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer. Diese Kostenzeirrate setzt sich aus rund 6 Euro Sachkosten und 169 Euro Verunglücktenkosten je 100 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer zusammen. Rund 44 Euro der 169 Euro Verunglücktenkosten je 100 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer sind auf getötete Personen zurückzuführen (Getötetenkostenzeirrate).

Die volkswirtschaftliche Unfallkostenrate sowie die Unfallkostenzeirrate lassen sich auch unterscheiden nach Verkehrsmitteln darstellen, auch wenn bei der Berechnung der Unfallkosten selbst nicht nach Verkehrsmitteln differenziert werden kann bzw. eine solche Differenzierung auch nicht sinnvoll ist. Den größten Teil (>90%) der Unfallkosten machen die personenbezogenen Teilaspekte „Verlust an Leistungspotenzial“ und „Wert des menschlichen Leids“ aus, die Höhe dieser Kosten ist aber im Wesentlichen unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel (und auch unabhängig von den soziodemografischen Merkmalen der Personen, dem konkreten Unfallort und der Unfallzeit). Somit werden für die Berechnung der Unfallkosten je Verkehrsmittel jeweils die durchschnittlichen Kosten je leicht verletzter, schwer verletzter und getöteter Person sowie die durchschnittlichen Kosten der Sachschäden herangezogen, mit der Anzahl verunfallter Personen multipliziert und durch die jeweilige Verkehrsleistung bzw. Verkehrsbeteiligungsdauer dividiert. Die Unfallkostenraten variieren daher lediglich in Abhängigkeit von der Anzahl verletzter und getöteter Personen sowie der zurückgelegten Kilometer (Verkehrsleistung) bzw. der Verkehrsbeteiligungsdauer (Stunden) je Verkehrsmittelkategorie.

Um bei der Unterscheidung zwischen Pkw-Lenkern und -Mitfahrern die Sachkosten nicht doppelt zu kalkulieren, wurden die Sachkosten pro Pkw-Unfall mit Personenschaden nur bei den Lenkern berücksichtigt.

Die Berechnung der Kostenraten bzw. Kostenzeiraten erfolgte daher mittels folgender Formeln.

Die Formel für die Kostenraten (U_{krVM}) je Verkehrsmittel lautet folgendermaßen:

$$U_{krVM} = \frac{(A_L * K_L + A_S * K_S + A_G * K_G + A_U * K_S) * 1.000}{TWL_{EWVM} * 365}$$

A_L Anzahl leicht verletzter Personen pro Jahr

K_L Unfallkosten je leicht verletzter Person pro Jahr

A_S Anzahl schwer verletzter Personen pro Jahr

K_S Unfallkosten je schwer verletzter Person pro Jahr

A_G Anzahl getöteter Personen pro Jahr

K_G Unfallkosten je getöteter Person pro Jahr

A_U Anzahl Unfälle pro Jahr

K_S Unfallkosten je Sachschaden (pro UPS) pro Jahr

TWL_{EWVM} Tageswegelänge [Kilometer] aller Einwohner (ab 6 Jahren) im Untersuchungsgebiet je Verkehrsmittel

Die Formel für die Kostenzeitraten (U_{kzrVM}) je Verkehrsmittel lautet folgendermaßen:

$$U_{\text{kzrVM}} = \frac{(A_L * K_L + A_S * K_S + A_G * K_G + A_U * K_S) * 100}{\text{TWD}_{\text{EWVM}} * 365}$$

A_L Anzahl leicht verletzter Personen pro Jahr

K_L Unfallkosten je leicht verletzter Person pro Jahr

A_S Anzahl schwer verletzter Personen pro Jahr

K_S Unfallkosten je schwer verletzter Person pro Jahr

A_G Anzahl getöteter Personen pro Jahr

K_G Unfallkosten je getöteter Person pro Jahr

A_U Anzahl Unfälle pro Jahr

K_S Unfallkosten je Sachschaden (pro UPS) pro Jahr

TWD_{EWVM} Tageswegedauer [Stunden] aller Einwohner (ab 6 Jahren) im Untersuchungsgebiet je Verkehrsmittel

Die Ergebnisse der Unfallkostenraten bzw. der Unfallkostenzeitraten für Österreich, unterschieden nach Verkehrsmitteln, sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Unfallkostenraten, Unfallkostenzeitraten je Verkehrsmittel in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014		
Unfallkostenrate je 1.000 km Verkehrsleistung in EUR	Fußgänger	343,47
	Fahrrad	517,17
	Moped und Motorrad	1.396,26
	Pkw-Lenker	34,25
	Pkw-Mitfahrer	26,67
	Öffentlicher Verkehr	3,59
	Sonstige / keine Angabe	81,34
	Alle Verkehrsmittel	55,28
Unfallkostenzeirte je 100 Std Verkehrsbeteiligungsdauer in EUR	Fußgänger	142,50
	Fahrrad	579,86
	Moped und Motorrad	4.789,88
	Pkw-Lenker	149,37
	Pkw-Mitfahrer	122,35
	Öffentlicher Verkehr	9,27
	Sonstige / keine Angabe	371,48
	Alle Verkehrsmittel	175,46

Tabelle 15: Unfallkostenraten und Unfallkostenzeitraten je Verkehrsmittel in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014
Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Unterscheidet man die Unfallkostenrate nach Verkehrsmitteln, ergibt sich ein ähnliches Bild wie bereits bei den anderen Unfallrelativzahlen. Je 1.000 km Verkehrsleistung entstanden bei Motorrädern und Mopeds Kosten von rund 1.400 Euro, bei den Fahrradnutzern rund 520 Euro und bei Fußgängern rund 340 Euro. Deutlich geringer waren die Unfallkostenraten bei Pkw-Lenkern (rund 34 Euro) und bei Pkw-Mitfahrern (rund 27 Euro). Auch hier schnitt der öffentliche Verkehr mit unter 4 Euro pro 1.000 km Personenverkehrsleistung deutlich am besten ab.

Auf Grund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten der einzelnen Verkehrsmittel ergibt sich bei der Unfallkostenzeirrate ein etwas anderes Bild. Pro 100 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer entstanden bei Motorrädern und Mopeds Kosten von rund 4.800 Euro, bei den Fahrradnutzern waren es rund 580 Euro. Bei den Fußgängern ist diese Kostenzeirrate mit rund 143 Euro deutlich geringer und in etwa gleich hoch wie bei Pkw-Lenkern (rund 149 Euro) und bei Pkw-Mitfahrern (rund 122 Euro). Wie erwartet schnitt auch hier der öffentliche Verkehr mit unter 10 Euro pro 100 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer am besten ab.

3

3 UNFALLRISIKO-BENCHMARK ÖSTERREICH	62
3.1 Unfallgeschehen nach Altersklassen	63
3.2 Unfallgeschehen nach Geschlecht	69
3.3 Unfallgeschehen je Bundesland	75
3.4 Unfallgeschehen nach Raumtypen	81
3.5 Unfallgeschehen nach Regionen	87
3.6 Unfallgeschehen nach Jahreszeiten	93
3.7 Unfallgeschehen nach Wochentagtyp	99
3.8 Unfallgeschehen nach Tageszeit	105

3

UNFALLRISIKO-BENCHMARK ÖSTERREICH

Aufbauend auf Modul 1 werden im zweiten Modul die bereits genannten Unfallrelativzahlen vertiefend analysiert und nach verschiedenen Merkmalen aufbereitet. Es kommt dabei zu einer Risikoanalyse auf Basis der in der Mobilitätsbefragung ermittelten Mobilitätskennzahlen für die unterschiedlichen Verkehrsmittel, unterschieden nach den folgenden Variablen:

- Altersklassen
- Geschlecht
- Bundesländer
- Raumtypen
- Regionen
- Jahreszeiten
- Wochentage
- Tageszeit

Modul 2 gibt daher Aufschluss über das spezifische Risiko einzelner Bevölkerungsgruppen, zu unterschiedlichen Zeiten und unterschieden nach genutztem Verkehrsmittel, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden und zu verunglücken.

Die nachfolgenden Analysen des Unfallgeschehens beziehen sich auf Gesamtösterreich im Untersuchungsjahr 2014. Dabei werden, wie bereits oben beschrieben, bezüglich der Unfallzahlen der Mittelwert aus den Jahren 2013 bis 2015 und nur Personen ab einem Alter von 6 Jahren berücksichtigt.

Am Anfang jedes Kapitels werden kurz einige wesentliche Ergebnisse textlich erläutert, um einen schnellen Überblick zu ermöglichen. Die anschließenden Tabellen je Unterkapitel verstehen sich als Nachschlagewerk und werden nicht einzeln textlich beschrieben, da dies den Rahmen dieser Publikation sprengen würde und auch der Lesbarkeit nicht förderlich wäre. Wer sich für Details interessiert, kann die einzelnen Tabellen heranziehen.

3.1 Unfallgeschehen nach Altersklassen

Folgende Altersklassen werden in diesem Kapitel unterschieden:

- 6 - 14 Jahre
- 15 - 24 Jahre
- 25 - 34 Jahre
- 35 - 44 Jahre
- 45 - 54 Jahre
- 55 - 64 Jahre
- 65+ Jahre

Im Rahmen der Altersklasse 6 bis 14 Jahre werden keine Unfallraten, Unfallzeitraten und Unfallkostenraten für die Verkehrsmittel Moped/Motorrad sowie Pkw-Lenker ausgewiesen, da hier auf Grund der geringen Fallzahlen aus der Mobilitätserhebung keine validen Aussagen möglich sind.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen teilweise deutliche Unterschiede der Unfallkennzahlen nach Altersklassen. Anhand der Unfallrate kann gezeigt werden, dass das Unfallrisiko in der Altersklasse der 15- bis 24-Jährigen im beobachteten Zeitraum am größten war, gefolgt von der Gruppe der 25- bis 34-Jährigen. Zwischen den einzelnen 10-Jahres-Altersklassen der 35- bis 64-Jährigen waren in puncto Unfallrate nur wenige Unterschiede festzustellen, diese lag aber jeweils deutlich unter jener der jüngeren Personen. Erst ab einem Alter von 65 Jahren stieg die Unfallrate wieder. Kinder und Jugendliche bis 14 Jahre wiesen auf Grund ihrer spezifischen Verkehrsmittelwahl das geringste Unfallrisiko auf.

Unterscheidet man die Unfallrate nach Verkehrsmitteln, wird ersichtlich, dass beim Verkehrsmittel „Moped und Motorrad“ generell ein sehr hoher Wert festzustellen war, der darüber hinaus in der Altersklasse 15 bis 24 Jahre dreimal so hoch war wie im Durchschnitt. In dieser Altersklasse waren aber auch die Fahrradfahrer, Fußgänger und Pkw-Nutzer (auf niedrigerem Niveau als die ersten beiden) überdurchschnittlich stark gefährdet. Ganz generell zeigt sich, dass die Unfallraten der jüngeren Personen zwischen 15 und 24 Jahren am größten waren, mit zunehmendem Alter deutlich sanken und erst bei Personen ab 65 Jahren wieder leicht stiegen. Einzige Ausnahme waren hier die Radfahrer: In diesem Bereich stieg die Unfallrate bereits wieder bei Personen ab 45 Jahren.

3.1.1 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen je Altersklasse (Personen ab 6 Jahren)									
Durchschnitt aus 2013 bis 2015									
Unfall- kennzahl	Verkehrsmittel	Altersklassen							Alle Altersklassen
		6 - 14 Jahre	15 - 24 Jahre	25 - 34 Jahre	35 - 44 Jahre	45 - 54 Jahre	55 - 64 Jahre	65+ Jahre	
Verunglückte	Fußgänger	615	705	457	396	507	411	994	4.099
	Fahrrad	515	776	950	862	1.269	979	1.273	6.649
	Moped und Motorrad	185	4.288	963	895	1.248	635	409	8.636
	Pkw-Lenker	1	4.979	4.205	3.289	3.173	1.712	1.752	19.131
	Pkw-Mitfahrer	805	2.185	1.095	731	705	489	666	6.694
	Öffentlicher Verkehr	81	77	83	94	130	131	302	901
	Sonstige / keine Angabe	26	269	314	309	302	143	114	1.482
	Alle Verkehrsmittel	2.229	13.278	8.068	6.575	7.336	4.500	5.511	47.592
Getötete	Fußgänger	1	8	5	6	6	7	43	77
	Fahrrad	0	1	1	3	6	8	25	45
	Moped und Motorrad	1	22	13	16	20	13	9	94
	Pkw-Lenker	-	33	24	22	25	20	39	163
	Pkw-Mitfahrer	3	12	5	2	5	3	13	43
	Öffentlicher Verkehr	0	-	-	-	0	0	-	1
	Sonstige / keine Angabe	0	2	4	5	9	4	5	29
	Alle Verkehrsmittel	6	78	52	54	73	56	133	451
Unfälle	Fußgänger	616	719	476	417	522	420	986	4.175
	Fahrrad	564	835	998	904	1.307	1.004	1.285	6.661
	Moped und Motorrad	209	4.012	974	922	1.264	652	425	8.047
	Pkw	1.041	9.225	8.507	7.482	7.627	4.692	4.913	29.044
	Öffentlicher Verkehr	66	118	310	400	505	252	295	1.233
	Sonstige / keine Angabe	30	602	992	1.044	1.092	540	226	4.089
	Alle Verkehrsmittel	2.510	14.858	11.757	10.693	11.721	7.333	7.741	38.139

Tabelle 16: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) nach Altersklassen

Die Kategorie „Alle Altersklassen“ inkludiert auch Fälle, in denen das Alter nicht bekannt ist.

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.1.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten je Altersklasse (Personen ab 6 Jahren)									
Durchschnitt aus 2013 bis 2015									
Unfall- kennzahl	Verkehrsmittel	Altersklassen							Alle Altersklassen
		6 - 14 Jahre	15 - 24 Jahre	25 - 34 Jahre	35 - 44 Jahre	45 - 54 Jahre	55 - 64 Jahre	65+ Jahre	
Verunglücktenquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,82	0,68	0,41	0,33	0,36	0,40	0,64	0,51
	Fahrrad	0,69	0,75	0,85	0,71	0,91	0,95	0,82	0,82
	Moped und Motorrad	0,25	4,13	0,87	0,74	0,90	0,62	0,26	1,07
	Pkw-Lenker		4,80	3,78	2,71	2,28	1,66	1,13	2,36
	Pkw-Mitfahrer	1,07	2,11	0,98	0,60	0,51	0,47	0,43	0,83
	Öffentlicher Verkehr	0,11	0,07	0,07	0,08	0,09	0,13	0,20	0,11
	Sonstige / keine Angabe	0,04	0,26	0,28	0,25	0,22	0,14	0,07	0,18
	Alle Verkehrsmittel	2,98	12,80	7,25	5,41	5,26	4,36	3,56	5,88
Getötetenquote (pro 1 Mio. EW und Jahr)	Fußgänger	1,34	7,71	4,79	4,66	4,54	7,11	27,75	9,48
	Fahrrad	0,45	0,96	1,20	2,19	4,54	8,08	16,13	5,56
	Moped und Motorrad	0,89	21,21	11,38	13,44	14,59	12,60	5,59	11,58
	Pkw-Lenker		31,81	21,25	18,11	18,18	19,39	24,95	20,11
	Pkw-Mitfahrer	4,45	11,25	4,79	1,65	3,83	2,91	8,17	5,36
	Öffentlicher Verkehr	0,45	-	-	-	0,24	0,32	-	0,12
	Sonstige / keine Angabe	0,45	2,25	3,29	4,12	6,22	3,88	3,01	3,54
	Alle Verkehrsmittel	8,01	75,18	46,70	44,17	52,15	54,28	85,61	55,75
Unfallquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,82	0,69	0,43	0,34	0,37	0,41	0,64	0,52
	Fahrrad	0,75	0,80	0,90	0,74	0,94	0,97	0,83	0,82
	Moped und Motorrad	0,28	3,87	0,87	0,76	0,91	0,63	0,27	0,99
	Pkw	1,39	8,89	7,64	6,16	5,47	4,55	3,17	3,59
	Öffentlicher Verkehr	0,09	0,11	0,28	0,33	0,36	0,24	0,19	0,15
	Sonstige / keine Angabe	0,04	0,58	0,89	0,86	0,78	0,52	0,15	0,51
	Alle Verkehrsmittel	3,35	14,32	10,56	8,80	8,41	7,11	5,00	4,71

Tabelle 17: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) nach Altersklassen

Die Kategorie „Alle Altersklassen“ inkludiert auch Fälle, in denen das Alter nicht bekannt ist.

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.1.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren)									
Durchschnitt aus 2013 bis 2015									
Unfall- kennzahl	Verkehrsmittel	Altersklassen							Alle Altersklassen
		6 - 14 Jahre	15 - 24 Jahre	25 - 34 Jahre	35 - 44 Jahre	45 - 54 Jahre	55 - 64 Jahre	65+ Jahre	
Verunglücktenrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	3,04	4,11	1,69	1,37	1,37	1,22	1,94	1,90
	Fahrrad	2,72	6,12	5,33	2,52	2,95	3,33	3,84	3,51
	Moped und Motorrad		22,53	11,55	5,99	5,44	2,15	5,80	8,47
	Pkw-Lenker		0,84	0,44	0,26	0,24	0,22	0,33	0,35
	Pkw-Mitfahrer	0,21	0,56	0,42	0,29	0,20	0,20	0,22	0,30
	Öffentlicher Verkehr	0,04	0,02	0,02	0,03	0,05	0,05	0,13	0,04
	Sonstige / keine Angabe	0,83	0,90	0,73	0,31	0,56	0,57	0,21	0,48
	Alle Verkehrsmittel	0,36	0,86	0,48	0,33	0,35	0,32	0,46	0,45
Getötetenrate (pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	4,95	46,64	19,72	19,64	17,13	21,73	83,78	35,61
	Fahrrad	1,76	7,88	7,48	7,80	14,74	28,32	75,39	23,78
	Moped und Motorrad		115,60	151,82	109,35	88,68	44,00	122,86	91,85
	Pkw-Lenker		5,59	2,45	1,74	1,93	2,57	7,25	2,99
	Pkw-Mitfahrer	0,88	2,98	2,04	0,79	1,48	1,21	4,21	1,97
	Öffentlicher Verkehr	0,18	-	-	-	0,12	0,13	-	0,05
	Sonstige / keine Angabe	10,55	7,85	8,55	5,04	16,17	16,04	8,72	9,34
	Alle Verkehrsmittel	0,98	5,02	3,08	2,71	3,45	4,00	10,97	4,28
Unfallrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	3,05	4,19	1,76	1,45	1,41	1,24	1,92	1,94
	Fahrrad	2,98	6,58	5,60	2,64	3,04	3,41	3,88	3,52
	Moped und Motorrad		21,08	11,67	6,17	5,51	2,21	6,03	7,89
	Pkw		1,56	0,88	0,59	0,58	0,60	0,92	0,53
	Öffentlicher Verkehr	0,03	0,02	0,08	0,14	0,18	0,10	0,13	0,06
	Sonstige / keine Angabe	0,95	2,03	2,31	1,05	2,04	2,17	0,42	1,33
	Alle Verkehrsmittel	0,41	0,96	0,70	0,54	0,56	0,52	0,64	0,36
	Unfallkostenrate je 1.000 km Verkehrsleistung in EUR	Fußgänger	310,46	547,12	225,53	199,06	217,92	245,02	585,21
Fahrrad		253,52	555,51	553,19	341,33	458,50	589,15	825,39	517,17
Moped und Motorrad			2.552,70	2.204,93	1.281,44	1.230,88	535,45	1.462,33	1.396,26
Pkw-Lenker			73,80	37,16	23,39	24,96	26,67	58,56	34,25
Pkw-Mitfahrer		12,67	42,76	31,57	21,97	19,10	20,90	36,54	26,67
Öffentlicher Verkehr		2,76	1,39	2,70	4,04	5,02	5,76	13,65	3,59
Sonstige / keine Angabe		556,13	374,41	232,79	105,72	229,79	284,78	135,82	81,34
Alle Verkehrsmittel		29,29	77,40	45,11	35,99	45,63	48,33	92,30	55,28

Tabelle 18: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren) nach Altersklassen
Die Kategorie „Alle Altersklassen“ inkludiert auch Fälle, in denen das Alter nicht bekannt ist.
Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.1.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten je Altersklasse (Personen ab 6 Jahren)									
Durchschnitt aus 2013 bis 2015									
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Altersklassen							Alle Altersklassen
		6 - 14 Jahre	15 - 24 Jahre	25 - 34 Jahre	35 - 44 Jahre	45 - 54 Jahre	55 - 64 Jahre	65+ Jahre	
Verunglücktenzeitraten (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	1,35	1,97	0,73	0,61	0,58	0,50	0,71	0,79
	Fahrrad	2,32	7,36	6,22	3,30	3,45	3,83	3,95	3,94
	Moped und Motorrad		52,77	29,95	22,03	20,72	10,33	19,50	29,05
	Pkw-Lenker		3,84	1,96	1,17	1,05	0,97	1,20	1,53
	Pkw-Mitfahrer	0,90	2,85	2,05	1,41	0,94	0,87	0,86	1,40
	Öffentlicher Verkehr	0,09	0,04	0,06	0,09	0,13	0,14	0,32	0,11
	Sonstige / keine Angabe	1,31	2,43	2,06	3,16	2,98	1,62	1,13	2,20
	Alle Verkehrsmittel	0,89	2,89	1,61	1,22	1,18	1,00	1,10	1,43
Getötetenzeitraten (pro 100 Mio. Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	2,20	22,31	8,51	8,69	7,28	8,86	30,69	14,77
	Fahrrad	1,50	9,48	8,73	10,23	17,20	32,59	77,56	26,66
	Moped und Motorrad		270,78	393,77	401,95	337,42	211,56	412,96	315,08
	Pkw-Lenker		25,43	11,05	7,85	8,41	11,37	26,53	13,04
	Pkw-Mitfahrer	3,74	15,22	10,01	3,87	7,14	5,35	16,35	9,05
	Öffentlicher Verkehr	0,37	-	-	-	0,32	0,35	-	0,12
	Sonstige / keine Angabe	16,62	21,10	24,00	51,18	85,60	45,21	45,98	42,64
	Alle Verkehrsmittel	2,40	16,98	10,39	9,94	11,73	12,40	26,38	13,57
Unfallzeitraten (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	1,36	2,00	0,76	0,64	0,60	0,51	0,70	0,80
	Fahrrad	2,54	7,91	6,53	3,47	3,55	3,93	3,99	3,95
	Moped und Motorrad		49,38	30,27	22,70	20,98	10,61	20,27	27,07
	Pkw		7,11	3,97	2,67	2,53	2,67	3,37	2,33
	Öffentlicher Verkehr	0,07	0,06	0,23	0,39	0,49	0,26	0,31	0,15
	Sonstige / keine Angabe	1,50	5,44	6,50	10,68	10,78	6,10	2,23	6,08
	Alle Verkehrsmittel	1,00	3,23	2,35	1,98	1,89	1,62	1,54	1,15
Unfallkostenzeitraten je 100 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer in EUR	Fußgänger	139,36	257,87	96,83	89,02	91,98	103,75	210,75	142,50
	Fahrrad	222,84	676,66	641,89	456,35	530,55	684,23	830,71	579,86
	Moped und Motorrad		5.769,14	5.709,77	4.757,73	4.626,42	2.553,81	4.812,65	4.789,88
	Pkw-Lenker		332,82	164,86	105,56	103,12	118,51	200,22	149,37
	Pkw-Mitfahrer	54,14	218,81	154,80	107,75	92,03	92,60	141,93	122,35
	Öffentlicher Verkehr	9,24	4,82	7,43	11,56	10,54	13,59	32,59	9,27
	Sonstige / keine Angabe	4.332,35	848,96	614,35	1.133,13	972,77	828,52	387,13	371,48
	Alle Verkehrsmittel	71,75	261,60	152,19	131,95	155,14	149,95	221,94	175,46

Tabelle 19: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten (Personen ab 6 Jahren) nach Altersklassen
Die Kategorie „Alle Altersklassen“ inkludiert auch Fälle, in denen das Alter nicht bekannt ist.
Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.1.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate je Altersklasse									
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Altersklassen							Alle Altersklassen
		6 - 14 Jahre	15 - 24 Jahre	25 - 34 Jahre	35 - 44 Jahre	45 - 54 Jahre	55 - 64 Jahre	65+ Jahre	
Verunglücktenwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	3,76	6,54	2,51	2,12	2,36	2,20	3,20	3,03
	Fahrrad	8,14	20,89	20,90	11,14	12,47	13,48	15,14	13,80
	Moped und Motorrad		148,87	141,27	81,77	94,64	63,74	72,10	114,27
	Pkw-Lenker		15,59	7,43	4,36	3,88	3,68	4,06	5,71
	Pkw-Mitfahrer	2,91	13,70	8,69	6,17	4,33	4,00	3,70	5,84
	Öffentlicher Verkehr	0,50	0,32	0,46	0,70	0,95	1,03	2,31	0,81
	Sonstige / keine Angabe	6,46	20,92	30,39	30,57	19,33	9,17	7,25	17,57
	Alle Verkehrsmittel	3,32	14,66	7,22	5,09	5,01	4,50	4,76	6,26
Getötetenwegerate (pro 1 Mrd. Wege)	Fußgänger	6,11	74,29	29,27	30,33	29,42	39,25	138,48	56,67
	Fahrrad	5,27	26,90	29,33	34,48	62,22	114,81	297,28	93,41
	Moped und Motorrad		763,84	1.857,57	1.492,23	1.541,61	1.304,97	1.526,47	1.239,48
	Pkw-Lenker		103,33	41,82	29,20	31,01	42,97	89,58	48,52
	Pkw-Mitfahrer	12,05	73,18	42,35	16,88	32,74	24,55	70,44	37,84
	Öffentlicher Verkehr	2,04	-	-	-	2,42	2,62	-	0,90
	Sonstige / keine Angabe	81,79	181,45	354,49	495,20	554,83	256,55	295,83	339,80
	Alle Verkehrsmittel	8,94	86,14	46,53	41,56	49,65	56,01	114,53	59,28
Unfallwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	3,77	6,67	2,61	2,23	2,43	2,25	3,18	3,09
	Fahrrad	8,91	22,46	21,96	11,68	12,84	13,83	15,28	13,83
	Moped und Motorrad		139,31	142,79	84,27	95,83	65,45	74,91	106,48
	Pkw		28,88	15,03	9,93	9,34	10,08	11,38	8,66
	Öffentlicher Verkehr	0,40	0,49	1,72	2,98	3,67	1,98	2,25	1,11
	Sonstige / keine Angabe	7,36	46,81	95,94	103,36	69,89	34,63	14,35	48,47
	Alle Verkehrsmittel	3,74	16,41	10,52	8,28	8,01	7,33	6,68	5,01
	Unfallkostenwegerate je 1.000 Wege in EUR	Fußgänger	383,37	871,44	334,69	307,42	374,33	442,69	967,23
Fahrrad		758,99	1.896,20	2.169,07	1.509,39	1.935,51	2.388,29	3.254,69	2.031,33
Moped und Motorrad			16.866,79	26.977,49	17.487,52	21.398,00	15.880,45	18.168,91	18.842,81
Pkw-Lenker			1.364,95	633,88	391,79	400,43	445,24	723,97	555,64
Pkw-Mitfahrer		174,53	1.051,77	655,17	469,91	422,05	424,65	611,42	511,67
Öffentlicher Verkehr		31,85	28,53	54,44	86,51	101,47	116,56	239,74	67,54
Sonstige / keine Angabe		4.309,71	8.655,34	9.652,25	10.391,76	7.882,47	4.553,91	4.608,97	2.960,54
Alle Verkehrsmittel		267,27	1.327,40	681,24	551,72	656,39	677,07	963,65	766,49

Tabelle 20: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate (Personen ab 6 Jahren) nach Altersklassen

Die Kategorie „Alle Altersklassen“ inkludiert auch Fälle, in denen das Alter nicht bekannt ist.

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.2 Unfallgeschehen nach Geschlecht

In diesem Kapitel werden die Unfallzahlen unterschieden nach dem Geschlecht (männlich, weiblich) der beteiligten Personen dargestellt.

Auch zwischen den Geschlechtern treten Unterschiede im Unfallgeschehen auf, diese sind allerdings geringer als zwischen den einzelnen Altersklassen. Die geschlechtsspezifischen Unterschiede werden hier beispielhaft anhand der Getötetenrate, die die Anzahl der getöteten Personen auf die im Verkehr zurückgelegte Strecke bezieht, dargestellt, da hier die deutlichsten Unterschiede zwischen Männern und Frauen auftreten. Die Unfallrate und die Verunglücktenrate der beiden Geschlechter unterscheiden sich dagegen vergleichsweise wenig, etwas größer sind die Unterschiede (auf Grund der höheren Getötetenrate) bei der Unfallkostenrate.

Im Durchschnitt über alle Verkehrsmittel waren Männer etwa doppelt so häufig Todesopfer bei Unfällen wie Frauen (rund 5,6 Getötete je 1 Mrd. km Verkehrsleistung im Vergleich zu 2,6). Besonders groß war dieser Unterschied bei Unfällen mit dem Moped oder Motorrad, hier war die Wahrscheinlichkeit, getötet zu werden, bei den Männern mehr als dreimal so hoch wie bei den Frauen (106 zu rund 33 Getötete je 1 Mrd. km Verkehrsleistung). Auch bezüglich der anderen Verkehrsmittel lagen die Männer deutlich vor den Frauen, insbesondere in der Kategorie Fußgänger, in der Männer doppelt so häufig zu Todesopfern wurden wie Frauen (rund 46 zu 28 Getötete je 1 Mrd. km Verkehrsleistung). Geringer war die Getötetenrate in der Kategorie Pkw, mit durchschnittlich 3 Getöteten je 1 Mrd. km Verkehrsleistung, und auch der Unterschied zwischen Männern und Frauen war etwas geringer (3,5 zu 2,1 bei den Pkw-Lenkern). Auch in diesem Zusammenhang zeigt sich deutlich, dass der öffentliche Verkehr das weitaus sicherste Fortbewegungsmittel ist.

3.2.1 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen je Geschlecht (Personen ab 6 Jahren)				
Durchschnitt aus 2013 bis 2015				
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Geschlecht		Beide Geschlechter
		männlich	weiblich	
Verunglückte	Fußgänger	1.896	2.200	4.099
	Fahrrad	4.161	2.480	6.649
	Moped und Motorrad	6.246	2.385	8.636
	Pkw-Lenker	10.223	8.898	19.131
	Pkw-Mitfahrer	2.366	4.325	6.694
	Öffentlicher Verkehr	257	645	901
	Sonstige / keine Angabe	1.247	233	1.482
	Alle Verkehrsmittel	26.396	21.166	47.592
Getötete	Fußgänger	43	33	77
	Fahrrad	31	14	45
	Moped und Motorrad	87	7	94
	Pkw-Lenker	123	39	163
	Pkw-Mitfahrer	19	24	43
	Öffentlicher Verkehr	1	-	1
	Sonstige / keine Angabe	27	2	29
	Alle Verkehrsmittel	332	119	451
Unfälle	Fußgänger	1.981	2.219	4.175
	Fahrrad	4.327	2.524	6.661
	Moped und Motorrad	6.201	2.274	8.047
	Pkw	21.143	16.403	29.044
	Öffentlicher Verkehr	1.112	605	1.233
	Sonstige / keine Angabe	3.769	351	4.089
	Alle Verkehrsmittel	31.498	22.581	38.139

Tabelle 21: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) nach Geschlecht

Die Kategorie „Beide Geschlechter“ inkludiert auch Fälle, in denen das Geschlecht nicht bekannt ist.

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.2.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten je Geschlecht (Personen ab 6 Jahren)				
Durchschnitt aus 2013 bis 2015				
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Geschlecht		Beide Geschlechter
		männlich	weiblich	
Verunglücktenquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,48	0,53	0,51
	Fahrrad	1,06	0,60	0,82
	Moped und Motorrad	1,59	0,57	1,07
	Pkw-Lenker	2,60	2,14	2,36
	Pkw-Mitfahrer	0,60	1,04	0,83
	Öffentlicher Verkehr	0,07	0,16	0,11
	Sonstige / keine Angabe	0,32	0,06	0,18
	Alle Verkehrsmittel	6,71	5,09	5,88
Getötetenquote (pro 1 Mio. EW und Jahr)	Fußgänger	11,02	8,02	9,48
	Fahrrad	7,97	3,29	5,56
	Moped und Motorrad	22,12	1,60	11,58
	Pkw-Lenker	31,36	9,46	20,11
	Pkw-Mitfahrer	4,92	5,77	5,36
	Öffentlicher Verkehr	0,25	-	0,12
	Sonstige / keine Angabe	6,78	0,48	3,54
	Alle Verkehrsmittel	84,42	28,63	55,75
Unfallquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,50	0,53	0,52
	Fahrrad	1,10	0,61	0,82
	Moped und Motorrad	1,58	0,55	0,99
	Pkw	5,38	3,95	3,59
	Öffentlicher Verkehr	0,28	0,15	0,15
	Sonstige / keine Angabe	0,96	0,08	0,51
	Alle Verkehrsmittel	8,01	5,43	4,71

Tabelle 22: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) nach Geschlecht

Die Kategorie „Beide Geschlechter“ inkludiert auch Fälle, in denen das Geschlecht nicht bekannt ist.

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.2.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate je Geschlecht (Personen ab 6 Jahren)				
Durchschnitt aus 2013 bis 2015				
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Geschlecht		Beide Geschlechter
		männlich	weiblich	
Verunglücktenrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	2,00	1,83	1,90
	Fahrrad	3,75	3,17	3,51
	Moped und Motorrad	7,62	11,95	8,47
	Pkw-Lenker	0,29	0,48	0,35
	Pkw-Mitfahrer	0,31	0,30	0,30
	Öffentlicher Verkehr	0,02	0,07	0,04
	Sonstige / keine Angabe	0,54	0,31	0,48
	Alle Verkehrsmittel	0,44	0,46	0,45
Getötetenrate (pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	45,61	27,71	35,61
	Fahrrad	28,23	17,47	23,78
	Moped und Motorrad	106,08	33,39	91,85
	Pkw-Lenker	3,45	2,10	2,99
	Pkw-Mitfahrer	2,53	1,67	1,97
	Öffentlicher Verkehr	0,09	-	0,05
	Sonstige / keine Angabe	11,52	2,65	9,34
	Alle Verkehrsmittel	5,56	2,60	4,28
Unfallrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	2,09	1,84	1,94
	Fahrrad	3,90	3,23	3,52
	Moped und Motorrad	7,56	11,39	7,89
	Pkw	0,59	0,88	0,53
	Öffentlicher Verkehr	0,10	0,06	0,06
	Sonstige / keine Angabe	1,63	0,46	1,33
	Alle Verkehrsmittel	0,53	0,49	0,36
	Unfallkostenrate je 1.000 km Verkehrsleistung in EUR	Fußgänger	382,04	313,07
Fahrrad		561,17	455,00	517,17
Moped und Motorrad		1.440,88	1.221,33	1.396,26
Pkw-Lenker		33,65	37,92	34,25
Pkw-Mitfahrer		29,72	25,04	26,67
Öffentlicher Verkehr		2,38	5,23	3,59
Sonstige / keine Angabe		95,32	38,68	81,34
Alle Verkehrsmittel		63,72	46,18	55,28

Tabelle 23: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren) nach Geschlecht

Die Kategorie „Beide Geschlechter“ inkludiert auch Fälle, in denen das Geschlecht nicht bekannt ist.

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.2.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten je Geschlecht (Personen ab 6 Jahren)				
Durchschnitt aus 2013 bis 2015				
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Geschlecht		Beide Geschlechter
		männlich	weiblich	
Verunglücktenzeitraten (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	0,86	0,74	0,79
	Fahrrad	4,40	3,34	3,94
	Moped und Motorrad	27,40	34,41	29,05
	Pkw-Lenker	1,31	1,92	1,53
	Pkw-Mitfahrer	1,46	1,36	1,40
	Öffentlicher Verkehr	0,06	0,15	0,11
	Sonstige / keine Angabe	2,46	1,41	2,20
	Alle Verkehrsmittel	1,53	1,33	1,43
Getötetenzeitraten (pro 100 Mio. Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	19,69	11,15	14,77
	Fahrrad	33,11	18,43	26,66
	Moped und Motorrad	381,64	96,17	315,08
	Pkw-Lenker	15,75	8,48	13,04
	Pkw-Mitfahrer	11,96	7,56	9,05
	Öffentlicher Verkehr	0,25	-	0,12
	Sonstige / keine Angabe	52,61	12,09	42,64
	Alle Verkehrsmittel	19,21	7,46	13,57
Unfallzeitraten (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	0,90	0,74	0,80
	Fahrrad	4,57	3,40	3,95
	Moped und Motorrad	27,20	32,80	27,07
	Pkw	2,70	3,53	2,33
	Öffentlicher Verkehr	0,28	0,15	0,15
	Sonstige / keine Angabe	7,44	2,12	6,08
	Alle Verkehrsmittel	1,82	1,42	1,15
	Unfallkostenzeitraten je 100 Std Verkehrsbeteiligungsdauer in EUR	Fußgänger	164,93	126,00
Fahrrad		658,22	480,11	579,86
Moped und Motorrad		5.183,90	3.518,06	4.789,88
Pkw-Lenker		153,39	152,75	149,37
Pkw-Mitfahrer		140,33	113,16	122,35
Öffentlicher Verkehr		6,72	12,34	9,27
Sonstige / keine Angabe		435,25	176,81	371,48
Alle Verkehrsmittel		220,03	132,61	175,46

Tabelle 24: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten (Personen ab 6 Jahren) nach Geschlecht
Die Kategorie „Beide Geschlechter“ inkludiert auch Fälle, in denen das Geschlecht nicht bekannt ist.
Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.2.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate

VVerunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate je Geschlecht (Personen ab 6 Jahren)				
Durchschnitt aus 2013 bis 2015				
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Geschlecht		Beide Geschlechter
		männlich	weiblich	
Verunglücktenwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	3,49	2,72	3,03
	Fahrrad	15,89	11,28	13,80
	Moped und Motorrad	117,26	106,96	114,27
	Pkw-Lenker	5,33	6,20	5,71
	Pkw-Mitfahrer	6,19	5,67	5,84
	Öffentlicher Verkehr	0,50	1,07	0,81
	Sonstige / keine Angabe	25,35	6,63	17,57
	Alle Verkehrsmittel	7,10	5,44	6,26
Getötetenwegerate (pro 1 Mrd. Wege)	Fußgänger	79,85	41,14	56,67
	Fahrrad	119,65	62,15	93,41
	Moped und Motorrad	1.633,21	298,95	1.239,48
	Pkw-Lenker	64,32	27,41	48,52
	Pkw-Mitfahrer	50,58	31,45	37,84
	Öffentlicher Verkehr	1,95	-	0,90
	Sonstige / keine Angabe	541,94	56,89	339,80
	Alle Verkehrsmittel	89,28	30,60	59,28
Unfallwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	3,65	2,74	3,09
	Fahrrad	16,52	11,48	13,83
	Moped und Motorrad	116,41	101,96	106,48
	Pkw	11,03	11,43	8,66
	Öffentlicher Verkehr	2,17	1,00	1,11
	Sonstige / keine Angabe	76,60	9,97	48,47
	Alle Verkehrsmittel	8,47	5,81	5,01
	Unfallkostenwegerate je 1.000 Wege in EUR	Fußgänger	668,80	464,81
Fahrrad		2.378,53	1.618,76	2.031,33
Moped und Motorrad		22.184,05	10.935,88	18.842,81
Pkw-Lenker		626,50	493,85	555,64
Pkw-Mitfahrer		593,66	470,48	511,67
Öffentlicher Verkehr		51,92	85,30	67,54
Sonstige / keine Angabe		4.483,71	832,01	2.960,54
Alle Verkehrsmittel		1.022,80	543,81	766,49

Tabelle 25: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate (Personen ab 6 Jahren) nach Geschlecht
Die Kategorie „Beide Geschlechter“ inkludiert auch Fälle, in denen das Geschlecht nicht bekannt ist.
Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.3 Unfallgeschehen je Bundesland

In diesem Kapitel werden die Unfallzahlen unterschieden nach den österreichischen Bundesländern dargestellt:

- Burgenland
- Kärnten
- Niederösterreich
- Oberösterreich
- Salzburg
- Steiermark
- Tirol
- Vorarlberg
- Wien

Betrachtet man die Unterschiede zwischen den Unfallraten der einzelnen Bundesländer, muss ganz klar festgehalten werden, dass diese Unterschiede ohne zusätzliche Informationen meist nicht nachvollziehbar sind. Beispielsweise war die Getötetenrate in Wien um den Faktor 6 geringer als im Bundesland Oberösterreich (0,87 zu 5,38 Getötete pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung), das mit geringem Abstand die höchste Getötetenrate aufwies. Ein Grund dafür könnten die geringeren durchschnittlichen Fortbewegungsgeschwindigkeiten in Wien sein, da dieser Unterschied bei allen Verkehrsmitteln auftritt.

In puncto Unfallrate erreichte das Burgenland bei Betrachtung aller Verkehrsmittel den geringsten Wert von 0,19 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung, während Vorarlberg den höchsten Wert von 0,54 aufwies. Der Durchschnitt lag bei 0,36 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung. Dies lag vor allem am überdurchschnittlichen Wert von 0,74 Pkw-Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung, beim nicht motorisierten Verkehr lag Vorarlberg dagegen in etwa im oder sogar unter dem Gesamtdurchschnitt. In Wien zeigte sich die Unfallrate zwar in Summe leicht unter dem Durchschnitt, allerdings bei weitem nicht so deutlich darunter wie die Getötetenrate (Österreich: 4,28; Wien: 0,87).

3.3.1 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen je Bundesland (Personen ab 6 Jahren)											
Durchschnitt aus 2013 bis 2015											
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Bundesländer									Österreich
		Burgenland	Kärnten	NÖ	OÖ	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	
Verunglückte	Fußgänger	62	251	500	618	289	477	381	203	1.318	4.099
	Fahrrad	108	483	1.083	1.057	650	992	817	550	910	6.649
	Moped und Motorrad	156	790	1.538	1.649	696	1.398	990	480	939	8.636
	Pkw-Lenker	468	1.502	4.185	3.976	1.335	3.073	1.585	677	2.329	19.131
	Pkw-Mitfahrer	154	436	1.414	1.277	484	993	694	234	1.009	6.694
	Öffentlicher Verkehr	6	32	60	107	82	137	122	49	308	901
	Sonstige / keine Angabe	62	110	367	316	83	240	122	52	131	1.482
	Alle Verkehrsmittel	1.017	3.604	9.147	8.999	3.618	7.308	4.710	2.246	6.944	47.592
Getötete	Fußgänger	2	6	15	16	5	14	10	2	8	77
	Fahrrad	1	3	9	9	4	7	5	5	2	45
	Moped und Motorrad	3	11	23	20	9	14	10	1	2	94
	Pkw-Lenker	11	10	53	31	12	28	12	3	3	163
	Pkw-Mitfahrer	2	2	15	7	2	10	4	1	0	43
	Öffentlicher Verkehr	-	-	0	0	-	-	-	-	0	1
	Sonstige / keine Angabe	2	3	5	4	2	6	3	2	1	29
	Alle Verkehrsmittel	21	35	121	87	34	79	43	15	16	451
Unfälle	Fußgänger	62	251	503	615	299	493	392	208	1.353	4.175
	Fahrrad	106	483	1.066	1.056	645	999	809	545	952	6.661
	Moped und Motorrad	144	715	1.430	1.521	646	1.303	915	449	924	8.047
	Pkw	613	2.201	5.444	5.423	2.159	4.460	2.543	1.297	4.904	29.044
	Öffentlicher Verkehr	10	42	98	144	103	178	145	64	448	1.233
	Sonstige / keine Angabe	108	272	834	824	273	620	376	155	626	4.089
	Alle Verkehrsmittel	797	2.924	7.218	6.987	2.928	5.861	3.717	1.899	5.808	38.139

Tabelle 26: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) nach Bundesland

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.3.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten je Bundesland (Personen ab 6 Jahren)											
Durchschnitt aus 2013 bis 2015											
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Bundesländer									Österreich
		Burgenland	Kärnten	NÖ	OÖ	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	
Verunglücktenquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,23	0,47	0,32	0,46	0,57	0,41	0,56	0,57	0,78	0,51
	Fahrrad	0,40	0,91	0,70	0,78	1,28	0,86	1,19	1,55	0,54	0,82
	Moped und Motorrad	0,57	1,49	0,99	1,22	1,37	1,21	1,44	1,36	0,56	1,07
	Pkw-Lenker	1,71	2,84	2,71	2,94	2,63	2,65	2,31	1,91	1,38	2,36
	Pkw-Mitfahrer	0,56	0,82	0,91	0,95	0,95	0,86	1,01	0,66	0,60	0,83
	Öffentlicher Verkehr	0,02	0,06	0,04	0,08	0,16	0,12	0,18	0,14	0,18	0,11
	Sonstige / keine Angabe	0,23	0,21	0,24	0,23	0,16	0,21	0,18	0,15	0,08	0,18
	Alle Verkehrsmittel	3,71	6,81	5,91	6,66	7,14	6,31	6,87	6,33	4,12	5,88
Getötetenquote (pro 1 Mio. EW und Jahr)	Fußgänger	6,08	11,97	9,70	11,84	9,21	11,81	14,10	5,64	4,55	9,48
	Fahrrad	3,65	5,67	5,82	6,66	7,89	6,34	6,81	13,16	1,39	5,56
	Moped und Motorrad	10,95	20,16	15,08	14,81	17,75	11,81	15,07	3,76	1,39	11,58
	Pkw-Lenker	40,14	19,53	34,05	22,95	24,33	23,90	17,01	9,40	1,58	20,11
	Pkw-Mitfahrer	8,51	3,15	9,91	4,94	3,95	8,64	5,35	3,76	0,20	5,36
	Öffentlicher Verkehr	-	-	0,22	0,25	-	-	-	-	0,20	0,12
	Sonstige / keine Angabe	7,30	5,67	3,23	2,96	4,60	5,47	4,86	5,64	0,40	3,54
	Alle Verkehrsmittel	76,63	66,16	78,00	64,41	67,73	67,96	63,20	41,37	9,70	55,75
Unfallquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,23	0,47	0,32	0,46	0,59	0,43	0,57	0,59	0,80	0,52
	Fahrrad	0,39	0,91	0,69	0,78	1,27	0,86	1,18	1,54	0,57	0,82
	Moped und Motorrad	0,52	1,35	0,92	1,13	1,27	1,13	1,33	1,27	0,55	0,99
	Pkw	2,24	4,16	3,52	4,01	4,26	3,85	3,71	3,66	2,91	3,59
	Öffentlicher Verkehr	0,04	0,08	0,06	0,11	0,20	0,15	0,21	0,18	0,27	0,15
	Sonstige / keine Angabe	0,39	0,51	0,54	0,61	0,54	0,54	0,55	0,44	0,37	0,51
	Alle Verkehrsmittel	2,91	5,53	4,67	5,17	5,78	5,06	5,42	5,36	3,45	4,71

Tabelle 27: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) nach Bundesland

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.3.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate je Bundesland (Personen ab 6 Jahren)											
Durchschnitt aus 2013 bis 2015											
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Bundesländer									Österreich
		Burgenland	Kärnten	NÖ	OÖ	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	
Verunglücktenrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	1,20	2,38	1,41	1,87	2,08	1,55	1,65	1,93	2,50	1,90
	Fahrrad	2,76	6,12	2,62	3,54	3,67	3,63	4,76	3,07	3,47	3,51
	Moped und Motorrad	5,39	9,38	4,76	13,35	10,47	9,31	26,47	12,50	5,61	8,47
	Pkw-Lenker	0,19	0,32	0,35	0,41	0,39	0,35	0,31	0,39	0,36	0,35
	Pkw-Mitfahrer	0,18	0,22	0,28	0,37	0,32	0,29	0,39	0,34	0,32	0,30
	Öffentlicher Verkehr	0,01	0,04	0,01	0,05	0,08	0,06	0,09	0,07	0,04	0,04
	Sonstige / keine Angabe	0,75	1,47	0,47	1,94	0,24	0,46	0,66	1,53	0,15	0,48
	Alle Verkehrsmittel	0,24	0,47	0,38	0,56	0,54	0,47	0,53	0,63	0,37	0,45
Getötetenrate (pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	32,01	60,05	42,29	48,52	33,60	44,34	41,89	19,03	14,52	35,61
	Fahrrad	25,49	37,97	21,80	30,19	22,60	26,85	27,21	26,05	8,90	23,78
	Moped und Motorrad	103,58	126,70	72,16	161,89	135,47	91,07	276,33	34,70	13,94	91,85
	Pkw-Lenker	4,53	2,18	4,40	3,19	3,63	3,13	2,30	1,90	0,41	2,99
	Pkw-Mitfahrer	2,71	0,85	2,99	1,92	1,34	2,90	2,05	1,93	0,11	1,97
	Öffentlicher Verkehr	-	-	0,07	0,16	-	-	-	-	0,05	0,05
	Sonstige / keine Angabe	24,19	40,05	6,45	24,57	6,60	12,25	17,99	58,86	0,75	9,34
	Alle Verkehrsmittel	5,02	4,52	5,05	5,38	5,13	5,02	4,90	4,13	0,87	4,28
Unfallrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	1,19	2,38	1,42	1,86	2,15	1,60	1,70	1,98	2,56	1,94
	Fahrrad	2,69	6,11	2,58	3,54	3,64	3,66	4,71	3,04	3,63	3,52
	Moped und Motorrad	4,96	8,50	4,42	12,31	9,73	8,68	24,47	11,68	5,52	7,89
	Pkw	0,25	0,46	0,45	0,56	0,63	0,51	0,50	0,74	0,76	0,53
	Öffentlicher Verkehr	0,01	0,06	0,02	0,07	0,10	0,08	0,11	0,08	0,06	0,06
	Sonstige / keine Angabe	1,31	3,63	1,08	5,06	0,77	1,20	2,03	4,57	0,71	1,33
	Alle Verkehrsmittel	0,19	0,38	0,30	0,43	0,44	0,37	0,42	0,54	0,31	0,36
	Unfallkostenrate je 1.000 km Verkehrsleistung in EUR	Fußgänger	272,37	475,60	316,27	383,14	380,87	344,02	369,91	302,16	304,11
Fahrrad		543,95	858,86	433,08	566,20	560,19	538,64	798,82	417,68	319,19	517,17
Moped und Motorrad		1.200,32	1.620,66	922,94	2.193,48	1.755,41	1.463,34	4.927,36	1.583,88	608,93	1.396,26
Pkw-Lenker		31,76	28,95	41,88	38,98	38,09	33,04	32,36	30,88	19,92	34,25
Pkw-Mitfahrer		24,00	16,18	30,92	32,70	24,28	27,54	36,78	27,90	14,46	26,67
Öffentlicher Verkehr		1,07	2,68	1,37	4,88	7,34	4,99	10,03	5,40	2,71	3,59
Sonstige / keine Angabe		161,43	282,10	71,38	284,88	48,37	86,18	151,42	369,80	12,78	81,34
Alle Verkehrsmittel		43,23	56,83	54,36	68,00	67,58	57,63	75,82	71,25	28,44	55,28

Tabelle 28: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren) nach Bundesland

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.3.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten je Bundesland (Personen ab 6 Jahren)											
Durchschnitt aus 2013 bis 2015											
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Bundesländer									Österreich
		Burgenland	Kärnten	NÖ	OÖ	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	
Verunglücktenzeitraten (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	0,48	1,03	0,55	0,81	0,86	0,66	0,68	0,79	1,04	0,79
	Fahrrad	2,81	7,50	2,85	3,97	4,41	4,29	4,76	3,49	3,95	3,94
	Moped und Motorrad	14,28	31,76	23,43	47,46	32,15	26,32	78,61	21,82	18,15	29,05
	Pkw-Lenker	0,94	1,50	1,59	1,79	1,77	1,56	1,36	1,53	1,29	1,53
	Pkw-Mitfahrer	0,92	1,12	1,31	1,68	1,51	1,34	1,82	1,48	1,27	1,40
	Öffentlicher Verkehr	0,03	0,14	0,04	0,14	0,24	0,17	0,27	0,15	0,09	0,11
	Sonstige / keine Angabe	4,92	4,22	2,08	5,22	2,59	2,29	0,90	5,13	1,14	2,20
	Alle Verkehrsmittel	0,98	1,83	1,36	1,85	1,85	1,58	1,64	1,63	0,89	1,43
Getötetenzeitraten (pro 100 Mio. Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	12,90	26,09	16,60	20,93	13,95	18,85	17,25	7,74	6,03	14,77
	Fahrrad	25,98	46,54	23,66	33,82	27,17	31,72	27,21	29,61	10,12	26,66
	Moped und Motorrad	274,67	428,89	355,48	575,57	415,88	257,40	820,79	60,57	45,08	315,08
	Pkw-Lenker	22,16	10,34	20,06	13,98	16,35	14,03	10,01	7,55	1,48	13,04
	Pkw-Mitfahrer	13,94	4,29	14,23	8,78	6,26	13,45	9,60	8,41	0,42	9,05
	Öffentlicher Verkehr	-	-	0,22	0,44	-	-	-	-	0,09	0,12
	Sonstige / keine Angabe	158,86	115,01	28,38	66,11	72,47	60,52	24,76	197,43	5,78	42,64
	Alle Verkehrsmittel	20,33	17,79	17,91	17,91	17,58	17,06	15,10	10,65	2,09	13,57
Unfallzeitraten (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	0,48	1,03	0,56	0,80	0,89	0,68	0,70	0,80	1,06	0,80
	Fahrrad	2,74	7,49	2,80	3,97	4,38	4,32	4,72	3,46	4,13	3,95
	Moped und Motorrad	13,15	28,76	21,79	43,78	29,87	24,53	72,68	20,38	17,84	27,07
	Pkw	1,23	2,20	2,07	2,45	2,86	2,26	2,18	2,94	2,73	2,33
	Öffentlicher Verkehr	0,06	0,19	0,06	0,19	0,30	0,23	0,33	0,19	0,13	0,15
	Sonstige / keine Angabe	8,58	10,43	4,74	13,62	8,47	5,92	2,79	15,33	5,43	6,08
	Alle Verkehrsmittel	0,77	1,49	1,07	1,44	1,50	1,27	1,30	1,38	0,74	1,15
	Unfallkostenzeitraten je 100 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer in EUR	Fußgänger	109,76	206,67	124,12	165,24	158,11	146,25	152,33	122,98	126,32
Fahrrad		554,28	1.052,75	470,12	634,22	673,47	636,27	798,96	474,74	362,85	579,86
Moped und Motorrad		3.183,07	5.486,21	4.546,80	7.798,65	5.388,82	4.136,10	14.635,93	2.764,43	1.969,71	4.789,88
Pkw-Lenker		155,23	137,11	191,07	170,54	171,66	147,95	140,93	122,60	71,87	149,37
Pkw-Mitfahrer		123,26	81,59	147,06	149,89	113,15	127,99	171,81	121,30	57,05	122,35
Öffentlicher Verkehr		4,15	8,63	4,47	13,47	22,91	13,60	30,62	12,28	5,51	9,27
Sonstige / keine Angabe		1.060,22	810,03	313,82	766,62	530,89	425,89	208,33	1.240,50	98,16	371,48
Alle Verkehrsmittel		174,95	223,80	192,84	226,53	231,75	195,72	233,47	183,53	68,06	175,46

Tabelle 29: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten (Personen ab 6 Jahren) nach Bundesland

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KFV, HERRY 2017

3.3.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate je Bundesland (Personen ab 6 Jahren)											
Durchschnitt aus 2013 bis 2015											
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Bundesländer									Österreich
		Burgenland	Kärnten	NÖ	Oö	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	
Verunglücktenwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	1,64	4,19	2,23	3,09	3,55	2,97	2,72	3,58	3,36	3,03
	Fahrrad	7,10	25,71	10,30	14,47	14,59	15,61	19,46	9,98	14,14	13,80
	Moped und Motorrad	70,15	148,61	107,80	216,91	83,34	105,00	176,94	79,00	73,23	114,27
	Pkw-Lenker	3,37	5,72	5,78	5,93	6,92	5,92	4,92	4,95	6,04	5,71
	Pkw-Mitfahrer	3,44	5,47	5,35	6,08	6,25	5,99	7,29	5,16	6,17	5,84
	Öffentlicher Verkehr	0,34	1,31	0,37	1,10	1,88	1,39	1,84	1,11	0,55	0,81
	Sonstige / keine Angabe	25,27	24,20	17,18	31,09	15,73	17,63	14,17	28,39	7,92	17,57
	Alle Verkehrsmittel	3,92	7,91	6,04	7,09	7,98	7,07	6,93	6,49	4,34	6,26
Getötetenwegerate (pro 1 Mrd. Wege)	Fußgänger	43,84	105,69	66,73	80,08	57,40	85,29	68,99	35,23	19,56	56,67
	Fahrrad	65,53	159,60	85,60	123,21	89,83	115,45	111,22	84,65	36,25	93,41
	Moped und Motorrad	1.348,95	2.006,57	1.635,42	2.630,81	1.078,16	1.026,68	1.847,46	219,31	181,89	1.239,48
	Pkw-Lenker	79,05	39,34	72,76	46,23	63,90	53,30	36,23	24,38	6,91	48,52
	Pkw-Mitfahrer	52,17	20,93	58,06	31,75	25,86	60,38	38,52	29,41	2,04	37,84
	Öffentlicher Verkehr	-	-	2,08	3,42	-	-	-	-	0,59	0,90
	Sonstige / keine Angabe	815,27	659,96	234,10	393,92	440,36	465,81	388,09	1.091,74	40,32	339,81
	Alle Verkehrsmittel	80,95	76,87	79,73	68,59	75,74	76,11	63,77	42,38	10,22	59,28
Unfallwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	1,63	4,18	2,24	3,08	3,67	3,08	2,80	3,66	3,45	3,09
	Fahrrad	6,92	25,69	10,14	14,46	14,48	15,73	19,27	9,89	14,80	13,83
	Moped und Motorrad	64,60	134,57	100,23	200,12	77,43	97,86	163,59	73,80	72,00	106,48
	Pkw	4,41	8,38	7,52	8,09	11,18	8,59	7,90	9,49	12,71	8,66
	Öffentlicher Verkehr	0,59	1,72	0,61	1,48	2,37	1,82	2,20	1,44	0,80	1,11
	Sonstige / keine Angabe	44,02	59,84	39,06	81,18	51,46	45,60	43,81	84,79	37,86	48,47
	Alle Verkehrsmittel	3,07	6,42	4,77	5,51	6,46	5,67	5,47	5,49	3,63	5,01
Unfallkostenwegerate je 1.000 Wege in EUR	Fußgänger	373,09	837,06	499,06	632,40	650,68	661,75	609,32	559,43	409,61	546,60
	Fahrrad	1.398,33	3.610,11	1.700,84	2.310,76	2.226,78	2.315,68	3.265,24	1.357,43	1.300,10	2.031,33
	Moped und Motorrad	15.632,60	25.667,31	20.918,06	35.646,15	13.970,31	16.497,41	32.942,90	10.009,55	7.948,09	18.842,81
	Pkw-Lenker	553,78	521,63	693,00	564,11	671,01	562,12	509,85	396,07	335,31	555,64
	Pkw-Mitfahrer	461,36	397,67	600,10	541,85	467,33	574,40	689,59	424,12	277,27	511,67
	Öffentlicher Verkehr	41,88	78,45	42,19	104,21	180,98	108,22	205,32	91,65	34,87	67,54
	Sonstige / keine Angabe	5.441,00	4.648,05	2.588,97	4.568,10	3.225,73	3.278,13	3.266,00	6.859,58	684,55	2.960,55
	Alle Verkehrsmittel	696,49	967,15	858,60	867,28	998,42	873,22	985,80	730,70	333,25	766,49

Tabelle 30: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate (Personen ab 6 Jahren) nach Bundesland

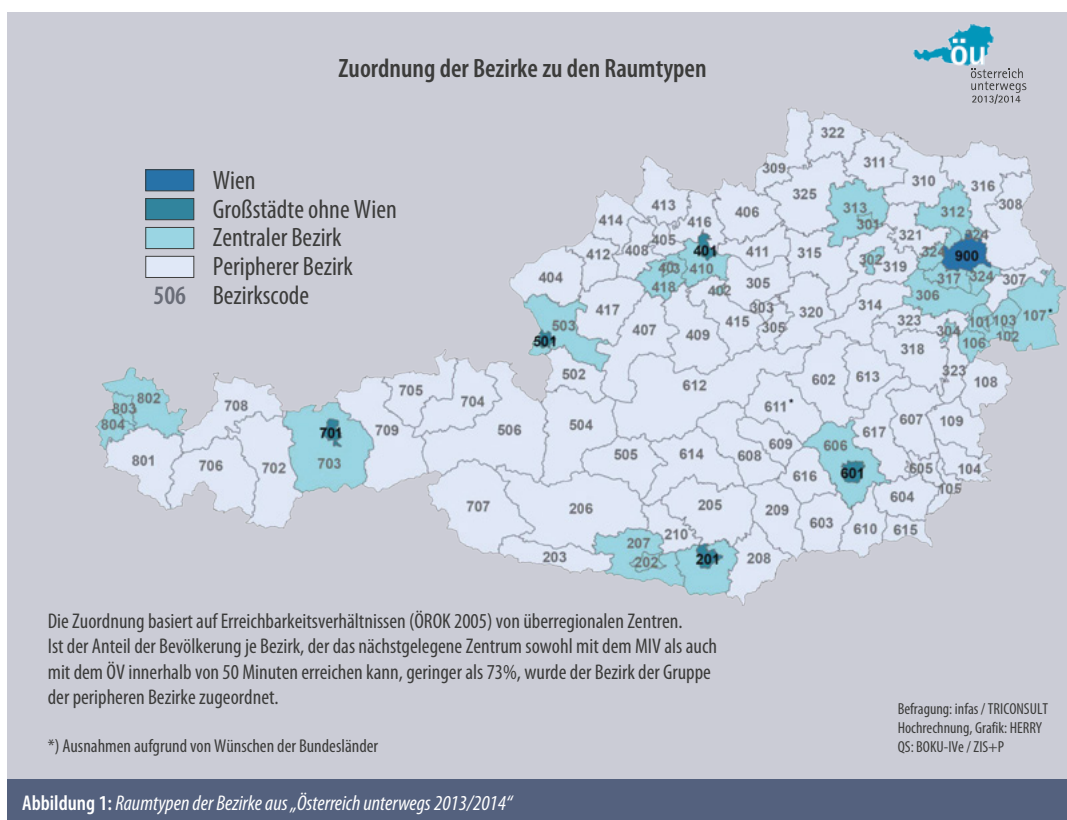
Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.4 Unfallgeschehen nach Raumtypen

In diesem Kapitel werden die Unfallzahlen unterschieden nach den folgenden Raumtypen dargestellt:

- Wien
- Großstädte (ohne Wien)
- Zentrale Bezirke
- Periphere Bezirke

Die Raumtypen-Einteilung stammt aus der Erhebung „Österreich unterwegs“ des BMVIT. Alle politischen Bezirke Österreichs wurden (mit zwei Ausnahmen auf Grund von Analyseanforderungen) anhand von Erreichbarkeitsverhältnissen (ÖROK 2005) überregionaler Zentren (ZO5 - zentraler Ort der Stufe 5 oder zentraler per motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) den einzelnen Raumtypen zugeordnet. Dabei galt der Grundsatz, dass ein Bezirk als „zentral“ gewertet wird, wenn zumindest 73% der Bevölkerung des Bezirks das nächste überregionale Zentrum sowohl mit dem MIV als auch mit dem ÖV innerhalb von 50 Minuten erreichen können.



Bei der Unterscheidung nach diesen Raumtypen treten interessante Unterschiede in den Unfallraten auf. Je ländlicher ein Bezirk ist, desto geringer war die Unfallrate in Summe. In den großen Städten (ohne Wien) betrug sie 0,63 Unfälle je 1 Mio. km Verkehrsleistung, in peripheren Bezirken war sie nur halb so groß (0,32). Wien war hier allerdings eine Ausnahme: Die Unfallrate betrug nur 0,31 Unfälle je 1 Mio. km Verkehrsleistung, was auf den hohen Anteil des risikoarmen öffentlichen Verkehrs zurückzuführen ist. Unterschieden nach den einzelnen Verkehrsmitteln lag Wien bei den Unfallraten durchwegs unter den Werten der großen Städte, aber über jenen der zentralen und peripheren Bezirke. Am geringsten waren die Unterschiede zwischen den einzelnen Raumtypen bei den Unfallraten der Radfahrer.

Die Getötetenraten lagen in Wien deutlich unter jenen der anderen Raumtypen. Im Gegensatz zur Unfallrate – diese sank mit zunehmender Ländlichkeit des Raumtyps – stieg die Getötetenrate über alle Verkehrsmittel hinweg mit Zunahme der peripheren Lage der Bezirke. Dies ist sehr wahrscheinlich wiederum auf die dort höheren Fortbewegungsgeschwindigkeiten zurückzuführen.

3.4.1 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen je Raumtyp (Personen ab 6 Jahren)						
Durchschnitt aus 2013 bis 2015						
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Raumtypen				Österreich
		Wien	Großstädte	zentrale Bezirke	periphere Bezirke	
Verunglückte	Fußgänger	1.318	751	844	1.186	4.099
	Fahrrad	910	1.413	1.820	2.506	6.649
	Moped und Motorrad	939	1.038	2.182	4.476	8.636
	Pkw-Lenker	2.329	2.499	5.003	9.300	19.131
	Pkw-Mitfahrer	1.009	871	1.664	3.150	6.694
	Öffentlicher Verkehr	308	327	146	121	901
	Sonstige / keine Angabe	131	106	400	846	1.482
	Alle Verkehrsmittel	6.944	7.004	12.059	21.585	47.592
Getötete	Fußgänger	8	8	18	43	77
	Fahrrad	2	5	13	25	45
	Moped und Motorrad	2	4	20	68	94
	Pkw-Lenker	3	3	41	116	163
	Pkw-Mitfahrer	0	1	11	31	43
	Öffentlicher Verkehr	0	-	-	1	1
	Sonstige / keine Angabe	1	0	7	21	29
	Alle Verkehrsmittel	16	21	109	305	451
Unfälle	Fußgänger	1.353	787	854	1.181	4.175
	Fahrrad	952	1.436	1.802	2.470	6.661
	Moped und Motorrad	924	988	2.027	4.108	8.047
	Pkw	4.904	4.489	7.355	12.296	29.044
	Öffentlicher Verkehr	448	375	197	213	1.233
	Sonstige / keine Angabe	626	485	1.055	1.923	4.089
	Alle Verkehrsmittel	5.808	5.739	9.645	16.947	38.139

Tabelle 31: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) nach Raumtyp

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.4.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten je Raumtyp (Personen ab 6 Jahren)						
Durchschnitt aus 2013 bis 2015						
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Raumtypen				Österreich
		Wien	Großstädte	zentrale Bezirke	periphere Bezirke	
Verunglücktenquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,78	0,96	0,44	0,32	0,51
	Fahrrad	0,54	1,80	0,94	0,68	0,82
	Moped und Motorrad	0,56	1,32	1,13	1,21	1,07
	Pkw-Lenker	1,38	3,18	2,59	2,52	2,36
	Pkw-Mitfahrer	0,60	1,11	0,86	0,85	0,83
	Öffentlicher Verkehr	0,18	0,42	0,08	0,03	0,11
	Sonstige / keine Angabe	0,08	0,13	0,21	0,23	0,18
	Alle Verkehrsmittel	4,12	8,92	6,25	5,85	5,88
Getötetenquote (pro 1 Mio. EW und Jahr)	Fußgänger	4,55	10,19	9,32	11,66	9,48
	Fahrrad	1,39	5,94	6,73	6,78	5,56
	Moped und Motorrad	1,39	4,67	10,19	18,43	11,58
	Pkw-Lenker	1,58	3,82	21,06	31,53	20,11
	Pkw-Mitfahrer	0,20	1,70	5,52	8,40	5,36
	Öffentlicher Verkehr	0,20	-	-	0,18	0,12
	Sonstige / keine Angabe	0,40	0,42	3,63	5,60	3,54
	Alle Verkehrsmittel	9,70	26,74	56,45	82,58	55,75
Unfallquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,80	1,00	0,44	0,32	0,52
	Fahrrad	0,57	1,83	0,93	0,67	0,82
	Moped und Motorrad	0,55	1,26	1,05	1,11	0,99
	Pkw	2,91	5,72	3,81	3,33	3,59
	Öffentlicher Verkehr	0,27	0,48	0,10	0,06	0,15
	Sonstige / keine Angabe	0,37	0,62	0,55	0,52	0,51
	Alle Verkehrsmittel	3,45	7,31	5,00	4,59	4,71

Tabelle 32: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten je Raumtyp

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.4.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten je Raumtyp (Personen ab 6 Jahren)						
Durchschnitt aus 2013 bis 2015						
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Raumtypen				Österreich
		Wien	Großstädte	zentrale Bezirke	periphere Bezirke	
Verunglücktenrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	2,50	2,86	1,79	1,33	1,90
	Fahrrad	3,47	3,75	3,24	3,63	3,51
	Moped und Motorrad	5,61	26,78	4,74	12,66	8,47
	Pkw-Lenker	0,36	0,60	0,38	0,30	0,35
	Pkw-Mitfahrer	0,32	0,40	0,33	0,27	0,30
	Öffentlicher Verkehr	0,04	0,18	0,03	0,02	0,04
	Sonstige / keine Angabe	0,15	0,40	0,56	0,70	0,48
	Alle Verkehrsmittel	0,37	0,77	0,49	0,41	0,45
Getötetenrate (pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	14,52	30,44	38,25	48,22	35,61
	Fahrrad	8,90	12,37	23,12	36,20	23,78
	Moped und Motorrad	13,94	94,60	42,75	192,29	91,85
	Pkw-Lenker	0,41	0,72	3,12	3,79	2,99
	Pkw-Mitfahrer	0,11	0,61	2,13	2,66	1,97
	Öffentlicher Verkehr	0,05	-	-	0,09	0,05
	Sonstige / keine Angabe	0,75	1,27	9,78	17,12	9,34
	Alle Verkehrsmittel	0,87	2,32	4,41	5,75	4,28
Unfallrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	2,56	3,00	1,81	1,32	1,94
	Fahrrad	3,63	3,81	3,21	3,58	3,52
	Moped und Motorrad	5,52	25,48	4,41	11,62	7,89
	Pkw	0,76	1,08	0,56	0,40	0,53
	Öffentlicher Verkehr	0,06	0,21	0,04	0,03	0,06
	Sonstige / keine Angabe	0,71	1,85	1,47	1,59	1,33
	Alle Verkehrsmittel	0,31	0,63	0,39	0,32	0,36
	Unfallkostenrate je 1.000 km Verkehrsleistung in EUR	Fußgänger	304,11	442,10	350,48	334,02
Fahrrad		319,19	453,40	475,92	660,73	517,17
Moped und Motorrad		608,93	2.849,18	734,73	2.470,29	1.396,26
Pkw-Lenker		19,92	35,81	35,90	36,37	34,25
Pkw-Mitfahrer		14,46	21,26	28,87	30,02	26,67
Öffentlicher Verkehr		2,71	16,07	2,75	1,94	3,59
Sonstige / keine Angabe		12,78	36,68	90,70	135,80	81,34
Alle Verkehrsmittel		28,44	67,87	58,33	61,19	55,28

Tabelle 33: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren) nach Raumtyp

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.4.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten je Raumtyp (Personen ab 6 Jahren)						
Durchschnitt aus 2013 bis 2015						
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Raumtypen				Österreich
		Wien	Großstädte	zentrale Bezirke	periphere Bezirke	
Verunglücktenzeitraten (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	1,04	1,28	0,74	0,54	0,79
	Fahrrad	3,95	4,47	3,58	3,96	3,94
	Moped und Motorrad	18,15	42,61	18,77	42,68	29,05
	Pkw-Lenker	1,29	2,37	1,65	1,41	1,53
	Pkw-Mitfahrer	1,27	1,76	1,50	1,32	1,40
	Öffentlicher Verkehr	0,09	0,41	0,09	0,06	0,11
	Sonstige / keine Angabe	1,14	3,14	3,32	2,10	2,20
	Alle Verkehrsmittel	0,89	2,12	1,58	1,49	1,43
"Getötetenzeitraten" (pro 100 Mio. Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	6,03	13,61	15,80	19,62	14,77
	Fahrrad	10,12	14,77	25,58	39,50	26,66
	Moped und Motorrad	45,08	150,53	169,14	648,31	315,08
	Pkw-Lenker	1,48	2,85	13,38	17,68	13,04
	Pkw-Mitfahrer	0,42	2,69	9,59	12,98	9,05
	Öffentlicher Verkehr	0,09	-	-	0,31	0,12
	Sonstige / keine Angabe	5,78	9,91	58,08	51,30	42,64
	Alle Verkehrsmittel	2,09	6,34	14,28	21,06	13,57
Unfallzeitraten (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	1,06	1,34	0,75	0,54	0,80
	Fahrrad	4,13	4,54	3,55	3,90	3,95
	Moped und Motorrad	17,84	40,55	17,44	39,17	27,07
	Pkw	2,73	4,26	2,42	1,87	2,33
	Öffentlicher Verkehr	0,13	0,47	0,12	0,10	0,15
	Sonstige / keine Angabe	5,43	14,43	8,75	4,77	6,08
	Alle Verkehrsmittel	0,74	1,73	1,26	1,17	1,15
Unfallkostenzeitraten je 100 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer in EUR	Fußgänger	126,32	197,66	144,75	135,90	142,50
	Fahrrad	362,85	541,23	526,51	721,08	579,86
	Moped und Motorrad	1.969,71	4.533,85	2.906,67	8.328,74	4.789,88
	Pkw-Lenker	71,87	140,79	154,14	169,73	149,37
	Pkw-Mitfahrer	57,05	93,57	130,08	146,42	122,35
	Öffentlicher Verkehr	5,51	36,12	7,62	6,71	9,27
	Sonstige / keine Angabe	98,16	286,05	538,35	406,93	371,48
	Alle Verkehrsmittel	68,06	185,69	188,74	224,23	175,46

Tabelle 34: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten (Personen ab 6 Jahren) nach Raumtyp

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.4.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate je Raumtyp (Personen ab 6 Jahren)						
Durchschnitt aus 2013 bis 2015						
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Raumtypen				Österreich
		Wien	Großstädte	zentrale Bezirke	periphere Bezirke	
Verunglücktenwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	3,36	4,98	3,11	2,20	3,03
	Fahrrad	14,14	15,03	13,28	13,45	13,80
	Moped und Motorrad	73,23	121,09	89,18	150,71	114,27
	Pkw-Lenker	6,04	8,66	5,84	5,10	5,71
	Pkw-Mitfahrer	6,17	8,09	5,56	5,48	5,84
	Öffentlicher Verkehr	0,55	2,69	0,75	0,51	0,81
	Sonstige / keine Angabe	7,92	14,03	25,94	18,85	17,57
	Alle Verkehrsmittel	4,34	9,00	6,70	6,29	6,26
Getötetenwegerate (pro 1 Mrd. Wege)	Fußgänger	19,56	53,08	66,24	79,86	56,67
	Fahrrad	36,25	49,65	94,88	134,14	93,41
	Moped und Motorrad	181,89	427,75	803,79	2.289,39	1.239,48
	Pkw-Lenker	6,91	10,40	47,47	63,86	48,52
	Pkw-Mitfahrer	2,04	12,39	35,62	53,93	37,84
	Öffentlicher Verkehr	0,59	-	-	2,83	0,90
	Sonstige / keine Angabe	40,32	44,27	454,28	460,39	339,80
	Alle Verkehrsmittel	10,22	26,97	60,58	88,79	59,28
Unfallwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	3,45	5,22	3,14	2,19	3,09
	Fahrrad	14,80	15,27	13,15	13,25	13,83
	Moped und Motorrad	72,00	115,22	82,86	138,31	106,48
	Pkw	12,71	15,56	8,59	6,75	8,66
	Öffentlicher Verkehr	0,80	3,08	1,01	0,91	1,11
	Sonstige / keine Angabe	37,86	64,46	68,47	42,83	48,47
	Alle Verkehrsmittel	3,63	7,37	5,36	4,94	5,01
	Unfallkostenwegerate je 1.000 Wege in EUR	Fußgänger	409,61	770,91	606,84	553,13
Fahrrad		1.300,10	1.819,12	1.953,13	2.448,39	2.031,33
Moped und Motorrad		7.948,09	12.883,44	13.812,96	29.411,30	18.842,81
Pkw-Lenker		335,31	513,85	547,00	612,96	555,64
Pkw-Mitfahrer		277,27	430,23	483,15	608,37	511,67
Öffentlicher Verkehr		34,87	238,28	62,48	61,75	67,54
Sonstige / keine Angabe		684,55	1.277,42	4.211,14	3.651,90	2.960,54
Alle Verkehrsmittel		333,25	789,85	800,51	945,18	766,49

Tabelle 35: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate (Personen ab 6 Jahren) nach Raumtyp

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.5 Unfallgeschehen nach Regionen

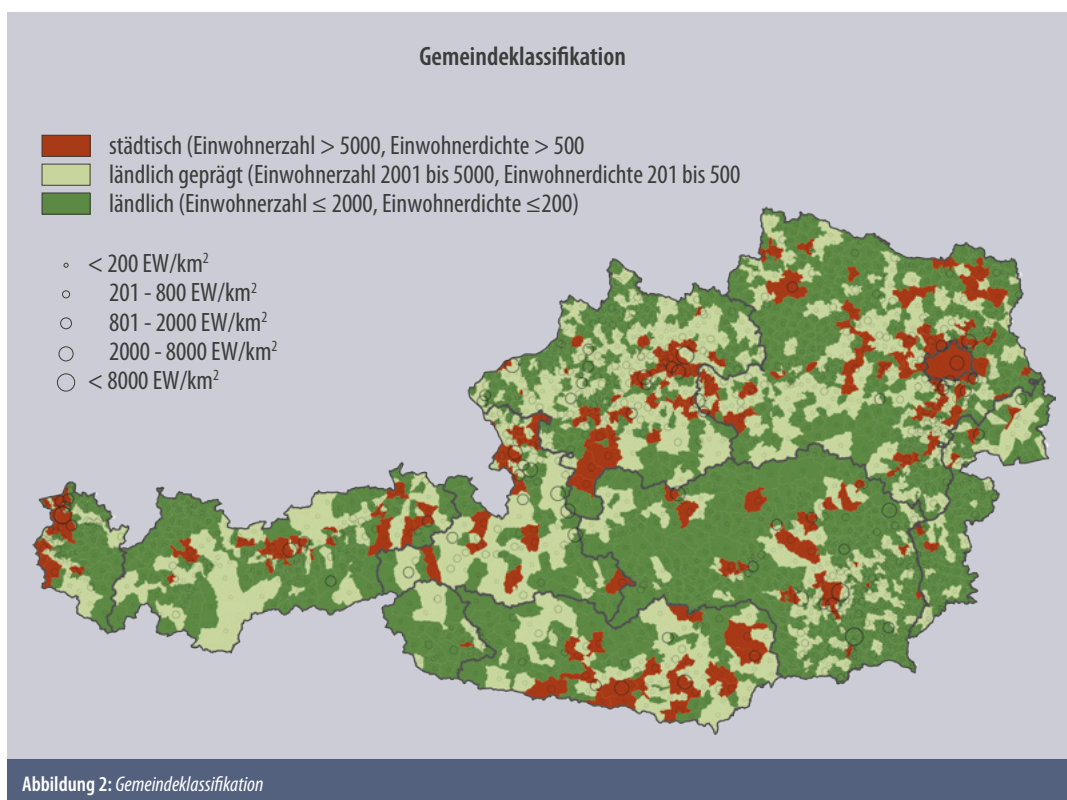
In diesem Kapitel werden die Unfallzahlen unterschieden nach den folgenden Regionen dargestellt:

- Städtische Gemeinde
- Ländlich geprägte Gemeinde
- Landgemeinde

Die Einteilung erfolgte im Wesentlichen auf Basis der Gemeindegröße bzw. der Einwohnerdichte. Im ersten Schritt wurde die jeweilige Einwohneranzahl der österreichischen Gemeinden ermittelt und im zweiten Schritt durch die Flächen der einzelnen Gemeinden laut Statistik Austria dividiert. Die Einwohnerdichte gibt also an, wie viele Einwohner je km² in der Gemeinde leben.

Folgende Untergliederung wurde gewählt:

- bis 2.000 Einwohner und bis 200 Einwohner/km²: Landgemeinden
- von 2.001 bis 5.000 Einwohner und von 201 bis 500 Einwohner/km²: ländlich geprägte Gemeinden
- über 5.000 Einwohner und über 500 Einwohner/km²: städtische Gemeinden



Im Ergebnis stellen sich die Unterschiede in den Unfallraten sehr ähnlich wie bereits zuvor im Kapitel „Unfallgeschehen nach Raumtypen“ beschrieben dar, wobei die Unterscheidung zwischen „ländlich geprägten Gemeinden“ und „Landgemeinden“ weniger deutliche und eindeutige Ergebnisse liefert als die Unterscheidung nach den Raumtypen „zentrale Bezirke“ und „periphere Bezirke“.

3.5.1 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen je Region (Personen ab 6 Jahren)					
Durchschnitt aus 2013 bis 2015					
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Regionen			Österreich
		städtische Gemeinde	ländlich geprägte Gemeinde	Landgemeinde	
Verunglückte	Fußgänger	3.279	547	273	4.099
	Fahrrad	4.541	1.305	803	6.649
	Moped und Motorrad	4.631	2.267	1.738	8.636
	Pkw-Lenker	10.477	4.928	3.726	19.131
	Pkw-Mitfahrer	3.804	1.597	1.293	6.694
	Öffentlicher Verkehr	791	63	47	901
	Sonstige / keine Angabe	615	430	437	1.482
	Alle Verkehrsmittel	28.137	11.137	8.318	47.592
Getötete	Fußgänger	38	21	18	77
	Fahrrad	23	13	9	45
	Moped und Motorrad	26	35	32	94
	Pkw-Lenker	36	68	58	163
	Pkw-Mitfahrer	13	15	16	43
	Öffentlicher Verkehr	0	0	0	1
	Sonstige / keine Angabe	7	10	11	29
	Alle Verkehrsmittel	144	163	145	451
Unfälle	Fußgänger	3.357	548	270	4.175
	Fahrrad	4.595	1.286	779	6.661
	Moped und Motorrad	4.360	2.081	1.606	8.047
	Pkw	18.129	6.418	4.498	29.044
	Öffentlicher Verkehr	1.048	113	72	1.233
	Sonstige / keine Angabe	2.214	1.033	842	4.089
	Alle Verkehrsmittel	22.974	8.746	6.419	38.139

Tabelle 36: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) nach Regionen

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV, HERRY 2017

3.5.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten je Region (Personen ab 6 Jahren)					
Durchschnitt aus 2013 bis 2015					
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Regionen			Österreich
		städtische Gemeinde	ländlich geprägte Gemeinde	Landgemeinde	
Verunglücktenquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,73	0,28	0,17	0,51
	Fahrrad	1,01	0,67	0,49	0,82
	Moped und Motorrad	1,03	1,16	1,06	1,07
	Pkw-Lenker	2,34	2,51	2,27	2,36
	Pkw-Mitfahrer	0,85	0,81	0,79	0,83
	Öffentlicher Verkehr	0,18	0,03	0,03	0,11
	Sonstige / keine Angabe	0,14	0,22	0,27	0,18
	Alle Verkehrsmittel	6,27	5,68	5,06	5,88
Getötetenquote (pro 1 Mio. EW und Jahr)	Fußgänger	8,47	10,54	10,95	9,48
	Fahrrad	5,13	6,63	5,48	5,56
	Moped und Motorrad	5,87	18,02	19,47	11,58
	Pkw-Lenker	8,10	34,84	35,29	20,11
	Pkw-Mitfahrer	2,82	7,48	9,74	5,36
	Öffentlicher Verkehr	0,07	0,17	0,20	0,12
	Sonstige / keine Angabe	1,56	5,27	6,90	3,54
	Alle Verkehrsmittel	32,04	82,94	88,03	55,75
Unfallquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,75	0,28	0,16	0,52
	Fahrrad	1,02	0,66	0,47	0,82
	Moped und Motorrad	0,97	1,06	0,98	0,99
	Pkw	4,04	3,27	2,74	3,59
	Öffentlicher Verkehr	0,23	0,06	0,04	0,15
	Sonstige / keine Angabe	0,49	0,53	0,51	0,51
	Alle Verkehrsmittel	5,12	4,46	3,91	4,71

Tabelle 37: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) nach Regionen

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV, HERRY 2017

3.5.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate je Region (Personen ab 6 Jahren)					
Durchschnitt aus 2013 bis 2015					
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Regionen			Österreich
		städtische Gemeinde	ländlich geprägte Gemeinde	Landgemeinde	
Verunglücktenrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	2,39	1,18	0,85	1,90
	Fahrrad	3,56	3,89	2,86	3,51
	Moped und Motorrad	7,17	11,96	9,42	8,47
	Pkw-Lenker	0,44	0,31	0,25	0,35
	Pkw-Mitfahrer	0,35	0,28	0,23	0,30
	Öffentlicher Verkehr	0,06	0,01	0,01	0,04
	Sonstige / keine Angabe	0,32	0,58	1,05	0,48
	Alle Verkehrsmittel	0,53	0,40	0,33	0,45
Getötetenrate (pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	27,75	44,67	56,05	35,61
	Fahrrad	18,03	38,73	32,00	23,78
	Moped und Motorrad	40,77	186,44	173,52	91,85
	Pkw-Lenker	1,53	4,34	3,88	2,99
	Pkw-Mitfahrer	1,18	2,56	2,90	1,97
	Öffentlicher Verkehr	0,03	0,08	0,10	0,05
	Sonstige / keine Angabe	3,67	13,91	27,12	9,34
	Alle Verkehrsmittel	2,72	5,90	5,78	4,28
Unfallrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	2,45	1,18	0,84	1,94
	Fahrrad	3,60	3,83	2,77	3,52
	Moped und Motorrad	6,75	10,98	8,71	7,89
	Pkw	0,76	0,41	0,30	0,53
	Öffentlicher Verkehr	0,08	0,03	0,02	0,06
	Sonstige / keine Angabe	1,16	1,39	2,02	1,33
	Alle Verkehrsmittel	0,43	0,32	0,26	0,36
	Unfallkostenrate je 1.000 km Verkehrsleistung in EUR	Fußgänger	364,06	308,62	305,93
Fahrrad		445,08	723,04	598,39	517,17
Moped und Motorrad		887,53	2.318,77	2.230,00	1.396,26
Pkw-Lenker		31,48	38,25	34,43	34,25
Pkw-Mitfahrer		22,99	30,10	30,26	26,67
Öffentlicher Verkehr		4,70	1,56	1,86	3,59
Sonstige / keine Angabe		40,50	110,87	215,48	81,34
Alle Verkehrsmittel		51,27	60,69	57,78	55,28

Tabelle 38: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren) nach Regionen

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.5.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeirate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeirate je Region (Personen ab 6 Jahren)					
Durchschnitt aus 2013 bis 2015					
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Regionen			Österreich
		städtische Gemeinde	ländlich geprägte Gemeinde	Landgemeinde	
Verunglücktenzeirate (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	1,00	0,50	0,33	0,79
	Fahrrad	4,09	3,91	3,30	3,94
	Moped und Motorrad	24,64	39,82	33,16	29,05
	Pkw-Lenker	1,77	1,44	1,19	1,53
	Pkw-Mitfahrer	1,54	1,31	1,17	1,40
	Öffentlicher Verkehr	0,14	0,05	0,05	0,11
	Sonstige / keine Angabe	1,90	1,87	3,67	2,20
	Alle Verkehrsmittel	1,47	1,45	1,29	1,43
Getötetenzeirate (pro 100 Mio. Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	11,64	18,88	21,72	14,77
	Fahrrad	20,71	39,00	36,95	26,66
	Moped und Motorrad	140,12	620,46	610,71	315,08
	Pkw-Lenker	6,13	20,01	18,51	13,04
	Pkw-Mitfahrer	5,14	12,03	14,45	9,05
	Öffentlicher Verkehr	0,06	0,25	0,34	0,12
	Sonstige / keine Angabe	21,68	44,86	95,17	42,64
	Alle Verkehrsmittel	7,52	21,21	22,37	13,57
Unfallzeirate (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	1,03	0,50	0,33	0,80
	Fahrrad	4,14	3,86	3,20	3,95
	Moped und Motorrad	23,20	36,54	30,64	27,07
	Pkw	3,06	1,88	1,44	2,33
	Öffentlicher Verkehr	0,18	0,09	0,07	0,15
	Sonstige / keine Angabe	6,86	4,48	7,07	6,08
	Alle Verkehrsmittel	1,20	1,14	0,99	1,15
Unfallkostenzeirate je 100 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer in EUR	Fußgänger	152,63	130,42	118,52	142,50
	Fahrrad	511,04	727,98	690,96	579,86
	Moped und Motorrad	3.050,19	7.716,93	7.848,52	4.789,88
	Pkw-Lenker	125,98	176,36	164,17	149,37
	Pkw-Mitfahrer	100,07	141,48	150,86	122,35
	Öffentlicher Verkehr	10,69	5,17	6,37	9,27
	Sonstige / keine Angabe	239,53	357,63	756,06	371,48
	Alle Verkehrsmittel	141,97	218,22	223,66	175,46

Tabelle 39: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeirate (Personen ab 6 Jahren) nach Regionen

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.5.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate je Region (Personen ab 6 Jahren)					
Durchschnitt aus 2013 bis 2015					
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Regionen			Österreich
		städtische Gemeinde	ländlich geprägte Gemeinde	Landgemeinde	
Verunglücktenwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	3,70	1,96	1,46	3,03
	Fahrrad	14,23	13,02	12,85	13,80
	Moped und Motorrad	98,13	151,44	129,59	114,27
	Pkw-Lenker	6,64	5,19	4,52	5,71
	Pkw-Mitfahrer	6,56	5,22	4,97	5,84
	Öffentlicher Verkehr	0,92	0,44	0,43	0,81
	Sonstige / keine Angabe	13,73	21,22	22,64	17,57
	Alle Verkehrsmittel	6,52	6,14	5,63	6,26
Getötetenwegerate (pro 1 Mrd. Wege)	Fußgänger	42,88	74,03	96,02	56,67
	Fahrrad	72,10	129,67	144,00	93,41
	Moped und Motorrad	558,05	2.359,97	2.386,39	1.239,48
	Pkw-Lenker	23,01	71,93	70,41	48,52
	Pkw-Mitfahrer	21,85	47,99	61,56	37,84
	Öffentlicher Verkehr	0,39	2,30	3,03	0,90
	Sonstige / keine Angabe	156,33	509,91	586,64	339,80
	Alle Verkehrsmittel	33,28	89,63	97,99	59,28
Unfallwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	3,79	1,96	1,44	3,09
	Fahrrad	14,41	12,83	12,47	13,83
	Moped und Motorrad	92,40	138,97	119,74	106,48
	Pkw	11,48	6,76	5,46	8,66
	Öffentlicher Verkehr	1,22	0,78	0,66	1,11
	Sonstige / keine Angabe	49,44	50,97	43,60	48,47
	Alle Verkehrsmittel	5,32	4,82	4,35	5,01
	Unfallkostenwegerate je 1.000 Wege in EUR	Fußgänger	562,41	511,50	524,12
Fahrrad		1.779,42	2.420,59	2.692,70	2.031,34
Moped und Motorrad		12.147,99	29.351,81	30.668,66	18.842,81
Pkw-Lenker		472,63	634,06	624,29	555,64
Pkw-Mitfahrer		425,19	564,40	642,55	511,67
Öffentlicher Verkehr		72,33	47,11	56,90	67,54
Sonstige / keine Angabe		1.727,23	4.065,12	4.660,45	2.960,54
Alle Verkehrsmittel		628,16	922,14	979,58	766,49

Tabelle 40: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate (Personen ab 6 Jahren) nach Regionen

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.6 Unfallgeschehen nach Jahreszeiten

In diesem Kapitel werden die Unfallzahlen unterschieden nach den Jahreszeiten dargestellt:

- Frühling (20.3. – 20.6.)
- Sommer (21.6. – 22.9.)
- Herbst (23.9. – 20.12.)
- Winter (21.12. – 19.3.)

Interessante Unterschiede zeigten sich zwischen den Unfallraten in den vier Jahreszeiten. Über alle Verkehrsmittel hinweg lag die Unfallrate im Sommer mit 0,43 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung relativ deutlich über dem Durchschnitt von 0,36, während der Winter mit 0,29 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung deutlich unter dem Durchschnitt lag. Die Unterscheidung nach Verkehrsmitteln zeigt ebenfalls überdurchschnittliche Werte bei Pkw-Unfällen sowie bei Unfällen mit Moped oder Motorrad im Sommer im Vergleich zu den anderen Jahreszeiten. Anders verhält es sich bei den Fußwegen, hier war die Unfallrate im Sommer am niedrigsten und im Herbst am höchsten (1,45 zu 2,51 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung). Beim Fahrrad trat die höchste Unfallrate dagegen im Frühjahr auf und liegt dort doppelt so hoch wie im Winter (4,78 zu 2,33 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung).

Bezüglich der Getötetenraten war der höchste Wert mit 5,35 Getöteten je 1 Mrd. km Verkehrsleistung im Sommer festzustellen. Dies gilt auch für den motorisierten Individualverkehr und den Radverkehr, bei den Fußgängern war das Risiko, im Verkehr getötet zu werden, dagegen im Herbst und im Winter am größten.

Auch die Verunglücktenrate war im Sommer in Summe am größten (0,53 Verunglückte je 1 Mio. km Verkehrsleistung). Besonders auffällig ist der auch hier – wie schon bei der Unfallrate – im Vergleich zu den anderen Jahreszeiten hohe Wert der Verunglücktenrate der Fahrradfahrer im Frühling.

3.6.1 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen je Jahreszeit (Personen ab 6 Jahren)						
Durchschnitt aus 2013 bis 2015						
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Jahreszeiten				Alle Jahreszeiten
		Frühling (21.3 – 20.6.)	Sommer (21.6. – 22.9.)	Herbst (23.9. – 21.12.)	Winter (22.12. – 20.3.)	
Verunglückte	Fußgänger	1.000	864	1.228	1.008	4.099
	Fahrrad	2.113	2.785	1.218	533	6.649
	Moped und Motorrad	2.685	4.051	1.430	469	8.636
	Pkw-Lenker	4.689	4.824	5.062	4.556	19.131
	Pkw-Mitfahrer	1.631	1.868	1.627	1.568	6.694
	Öffentlicher Verkehr	242	215	261	183	901
	Sonstige / keine Angabe	390	420	388	284	1.482
	Alle Verkehrsmittel	12.751	15.027	11.214	8.600	47.592
Getötete	Fußgänger	14	15	22	26	77
	Fahrrad	10	24	6	5	45
	Moped und Motorrad	38	44	9	3	94
	Pkw-Lenker	38	44	43	38	163
	Pkw-Mitfahrer	9	15	9	10	43
	Öffentlicher Verkehr	0	0	0	-	1
	Sonstige / keine Angabe	7	9	6	6	29
	Alle Verkehrsmittel	118	150	96	87	451
Unfälle	Fußgänger	1.031	904	1.235	1.005	4.175
	Fahrrad	2.110	2.760	1.237	554	6.661
	Moped und Motorrad	2.510	3.729	1.362	445	8.047
	Pkw	7.587	8.190	7.346	5.922	29.044
	Öffentlicher Verkehr	335	305	330	263	1.233
	Sonstige / keine Angabe	1.077	1.235	1.062	715	4.089
	Alle Verkehrsmittel	10.369	12.147	8.941	6.682	38.139

Tabelle 41: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) nach Jahreszeit

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.6.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten je Jahreszeit (Personen ab 6 Jahren)						
Durchschnitt aus 2013 bis 2015						
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Jahreszeiten				Alle Jahreszeiten
		Frühling (21.3 – 20.6.)	Sommer (21.6. – 22.9.)	Herbst (23.9. – 21.12.)	Winter (22.12. – 20.3.)	
Verunglücktenquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,12	0,11	0,15	0,12	0,51
	Fahrrad	0,26	0,34	0,15	0,07	0,82
	Moped und Motorrad	0,33	0,50	0,18	0,06	1,07
	Pkw-Lenker	0,58	0,60	0,63	0,56	2,36
	Pkw-Mitfahrer	0,20	0,23	0,20	0,19	0,83
	Öffentlicher Verkehr	0,03	0,03	0,03	0,02	0,11
	Sonstige / keine Angabe	0,05	0,05	0,05	0,04	0,18
	Alle Verkehrsmittel	1,58	1,86	1,39	1,06	5,88
Getötetenquote (pro 1 Mio. EW und Jahr)	Fußgänger	1,77	1,85	2,68	3,17	9,48
	Fahrrad	1,28	2,93	0,78	0,58	5,56
	Moped und Motorrad	4,70	5,40	1,07	0,41	11,58
	Pkw-Lenker	4,74	5,40	5,32	4,66	20,11
	Pkw-Mitfahrer	1,15	1,85	1,15	1,19	5,36
	Öffentlicher Verkehr	0,04	0,04	0,04	-	0,12
	Sonstige / keine Angabe	0,87	1,11	0,78	0,78	3,54
	Alle Verkehrsmittel	14,55	18,58	11,83	10,80	55,75
Unfallquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,13	0,11	0,15	0,12	0,52
	Fahrrad	0,26	0,34	0,15	0,07	0,82
	Moped und Motorrad	0,31	0,46	0,17	0,06	0,99
	Pkw	0,94	1,01	0,91	0,73	3,59
	Öffentlicher Verkehr	0,04	0,04	0,04	0,03	0,15
	Sonstige / keine Angabe	0,13	0,15	0,13	0,09	0,51
	Alle Verkehrsmittel	1,28	1,50	1,11	0,83	4,71

Tabelle 42: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) nach Jahreszeit

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.6.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate je Jahreszeit (Personen ab 6 Jahren)						
Durchschnitt aus 2013 bis 2015						
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Jahreszeiten				Alle Jahreszeiten
		Frühling (21.3 – 20.6.)	Sommer (21.6. – 22.9.)	Herbst (23.9. – 21.12.)	Winter (22.12. – 20.3.)	
Verunglücktenrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	2,10	1,39	2,50	1,79	1,90
	Fahrrad	4,79	3,65	2,71	2,24	3,51
	Moped und Motorrad	5,89	12,52	7,37	10,17	8,47
	Pkw-Lenker	0,32	0,36	0,37	0,37	0,35
	Pkw-Mitfahrer	0,27	0,28	0,35	0,34	0,30
	Öffentlicher Verkehr	0,05	0,04	0,04	0,04	0,04
	Sonstige / keine Angabe	0,56	0,44	0,69	0,33	0,48
	Alle Verkehrsmittel	0,46	0,53	0,43	0,37	0,45
Getötetenrate (pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	30,11	24,10	44,05	45,62	35,61
	Fahrrad	23,42	31,00	14,08	19,61	23,78
	Moped und Motorrad	83,36	134,89	44,64	72,32	91,85
	Pkw-Lenker	2,59	3,22	3,14	3,06	2,99
	Pkw-Mitfahrer	1,55	2,27	1,98	2,08	1,97
	Öffentlicher Verkehr	0,07	0,06	0,05	-	0,05
	Sonstige / keine Angabe	10,07	9,49	11,28	7,31	9,34
	Alle Verkehrsmittel	4,23	5,35	3,65	3,73	4,28
Unfallrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	2,17	1,45	2,51	1,79	1,94
	Fahrrad	4,78	3,62	2,75	2,33	3,52
	Moped und Motorrad	5,51	11,52	7,02	9,66	7,89
	Pkw	0,51	0,60	0,54	0,48	0,53
	Öffentlicher Verkehr	0,07	0,06	0,05	0,06	0,06
	Sonstige / keine Angabe	1,55	1,30	1,89	0,83	1,33
	Alle Verkehrsmittel	0,37	0,43	0,34	0,29	0,36
Unfallkostenrate je 1.000 km Verkehrsleistung in EUR	Fußgänger	339,39	239,08	460,26	360,33	343,47
	Fahrrad	664,49	570,35	377,64	337,12	517,17
	Moped und Motorrad	1.051,87	2.119,75	997,24	1.402,11	1.396,26
	Pkw-Lenker	30,15	36,23	35,75	35,33	34,25
	Pkw-Mitfahrer	22,72	27,11	28,93	28,89	26,67
	Öffentlicher Verkehr	4,36	3,51	3,37	3,16	3,59
	Sonstige / keine Angabe	93,71	77,00	113,27	55,45	81,34
	Alle Verkehrsmittel	56,85	71,28	48,89	41,32	55,28

Tabelle 43: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren) nach Jahreszeit

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.6.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten je Jahreszeit (Personen ab 6 Jahren)						
Durchschnitt aus 2013 bis 2015						
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Jahreszeiten				Alle Jahreszeiten
		Frühling (21.3 – 20.6.)	Sommer (21.6. – 22.9.)	Herbst (23.9. – 21.12.)	Winter (22.12. – 20.3.)	
Verunglücktenzeitraten (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	0,89	0,58	1,04	0,71	0,79
	Fahrrad	5,56	4,08	3,05	2,36	3,94
	Moped und Motorrad	23,06	43,48	21,15	23,41	29,05
	Pkw-Lenker	1,41	1,53	1,60	1,61	1,53
	Pkw-Mitfahrer	1,32	1,34	1,47	1,49	1,40
	Öffentlicher Verkehr	0,13	0,11	0,12	0,09	0,11
	Sonstige / keine Angabe	1,78	2,61	2,58	2,01	2,20
	Alle Verkehrsmittel	1,54	1,68	1,35	1,12	1,43
Getötetenzeitraten (pro 100 Mio. Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	12,81	10,15	18,35	18,18	14,77
	Fahrrad	27,18	34,71	15,84	20,65	26,66
	Moped und Motorrad	326,26	468,67	128,17	166,50	315,08
	Pkw-Lenker	11,50	13,86	13,62	13,30	13,04
	Pkw-Mitfahrer	7,55	10,78	8,43	9,17	9,05
	Öffentlicher Verkehr	0,18	0,17	0,15	-	0,12
	Sonstige / keine Angabe	31,84	55,91	42,15	44,84	42,64
	Alle Verkehrsmittel	14,23	16,85	11,48	11,33	13,57
Unfallzeitraten (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	0,92	0,61	1,05	0,71	0,80
	Fahrrad	5,55	4,05	3,09	2,45	3,95
	Moped und Motorrad	21,55	40,02	20,15	22,23	27,07
	Pkw	2,28	2,60	2,33	2,09	2,33
	Öffentlicher Verkehr	0,18	0,16	0,15	0,13	0,15
	Sonstige / keine Angabe	4,90	7,67	7,07	5,06	6,08
	Alle Verkehrsmittel	1,25	1,36	1,07	0,87	1,15
Unfallkostenzeitraten je 100 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer in EUR	Fußgänger	144,40	100,68	191,76	143,56	142,50
	Fahrrad	771,13	638,60	424,86	355,01	579,86
	Moped und Motorrad	4.117,00	7.364,71	2.863,47	3.227,85	4.789,88
	Pkw-Lenker	134,12	156,03	155,19	153,40	149,37
	Pkw-Mitfahrer	110,51	128,58	122,84	127,52	122,35
	Öffentlicher Verkehr	11,44	9,46	9,00	7,39	9,27
	Sonstige / keine Angabe	296,20	453,58	423,24	340,04	371,48
	Alle Verkehrsmittel	191,13	224,71	153,51	125,40	175,46

Tabelle 44: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten (Personen ab 6 Jahren) nach Jahreszeit

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KFV, HERRY 2017

3.6.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate je Jahreszeit (Personen ab 6 Jahren)						
Durchschnitt aus 2013 bis 2015						
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Jahreszeiten				Alle Jahreszeiten
		Frühling (21.3 – 20.6.)	Sommer (21.6. – 22.9.)	Herbst (23.9. – 21.12.)	Winter (22.12. – 20.3.)	
Verunglücktenwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	3,35	2,50	3,65	2,71	3,03
	Fahrrad	18,88	15,99	10,35	6,83	13,80
	Moped und Motorrad	103,18	180,25	65,96	87,03	114,27
	Pkw-Lenker	5,64	5,50	5,95	5,75	5,71
	Pkw-Mitfahrer	5,71	5,95	5,92	5,80	5,84
	Öffentlicher Verkehr	0,93	0,84	0,83	0,64	0,81
	Sonstige / keine Angabe	18,66	16,36	15,61	22,00	17,57
	Alle Verkehrsmittel	6,95	7,46	5,77	4,74	6,26
Getötetenwegerate (pro 1 Mrd. Wege)	Fußgänger	48,04	43,40	64,42	68,88	56,67
	Fahrrad	92,34	135,90	53,84	59,76	93,41
	Moped und Motorrad	1.460,14	1.942,82	399,68	619,02	1.239,48
	Pkw-Lenker	46,10	49,75	50,50	47,55	48,52
	Pkw-Mitfahrer	32,64	47,75	33,98	35,74	37,84
	Öffentlicher Verkehr	1,29	1,30	1,06	-	0,90
	Sonstige / keine Angabe	334,68	350,47	254,79	490,56	339,80
	Alle Verkehrsmittel	64,16	74,59	49,26	48,09	59,28
Unfallwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	3,45	2,61	3,67	2,70	3,09
	Fahrrad	18,85	15,85	10,52	7,09	13,83
	Moped und Motorrad	96,46	165,91	62,83	82,64	106,48
	Pkw	9,12	9,33	8,63	7,48	8,66
	Öffentlicher Verkehr	1,29	1,19	1,05	0,92	1,11
	Sonstige / keine Angabe	51,48	48,11	42,71	55,41	48,47
	Alle Verkehrsmittel	5,65	6,03	4,60	3,68	5,01
Unfallkostenwegerate je 1.000 Wege in EUR	Fußgänger	541,43	430,59	673,18	544,09	546,60
	Fahrrad	2.619,85	2.500,12	1.443,89	1.027,34	2.031,33
	Moped und Motorrad	18.425,40	30.529,69	8.929,11	12.000,82	18.842,81
	Pkw-Lenker	537,55	559,88	575,64	548,41	555,64
	Pkw-Mitfahrer	478,06	569,28	495,33	496,88	511,67
	Öffentlicher Verkehr	82,18	72,68	64,77	52,62	67,54
	Sonstige / keine Angabe	3.113,53	2.843,27	2.558,43	3.720,02	2.960,52
	Alle Verkehrsmittel	861,66	994,46	658,89	532,44	766,49

Tabelle 45: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate (Personen ab 6 Jahren) nach Jahreszeit

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.7 Unfallgeschehen nach Wochentagtyp

In diesem Kapitel werden die Unfallzahlen unterschieden nach den folgenden Wochentagtypen dargestellt:

- Werktage
- Samstage
- Sonn- und Feiertage

Die Unfallrate war 2014 an Werktagen in Summe höher als am Wochenende und betrug 0,40 Unfälle je 1 Mio. km Verkehrsleistung im Vergleich zu 0,27 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung an Sonn- und Feiertagen. Bei den motorisierten Verkehrsmitteln waren hier die Unterschiede relativ gering, jedenfalls deutlich geringer als bei den nicht motorisierten Verkehrsmitteln. Beim Fahrrad sank die Unfallrate von 3,90 an Werktagen auf 2,41 Unfälle je 1 Mio. km Verkehrsleistung an Sonn- und Feiertagen. Noch deutlicher zeigte sich der Unterschied bei den Fußgängern, die an Werktagen ein Risiko von 2,38 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung aufwiesen, an Sonn- und Feiertagen betrug dieser Wert nur 0,92.

Bezüglich der Getötetenrate ist zwischen den einzelnen Wochentagen über alle Verkehrsmittel hinweg kein Unterschied feststellbar, allerdings stieg die Getötetenrate bei den Lenkern motorisierter Verkehrsmittel – insbesondere bei den Moped- und Motorradfahrern – am Wochenende. Bei den Pkw-Mitfahrern sank sie dagegen an Sonn- und Feiertagen deutlich unter den Durchschnittswert. Bei den Fußgängern und (etwas weniger deutlich) bei den Fahrradfahrern ist am Wochenende ebenfalls ein Rückgang der Getötetenrate feststellbar. Ähnliches gilt bezüglich der Verunglücktenrate, auch diese sank bei den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern am Wochenende, während sie sich bei den Lenkern motorisierter Verkehrsmittel am Wochenende wenig von den Wochentagwerten unterschied.

3.7.1 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen je Wochentagtyp (Personen ab 6 Jahren)					
Durchschnitt aus 2013 bis 2015					
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Wochentagtyp			Alle Wochentage
		Werktage	Samstage	Sonn- und Feiertage	
Verunglückte	Fußgänger	3.289	431	379	4.099
	Fahrrad	4.948	828	874	6.649
	Moped und Motorrad	6.058	1.250	1.328	8.636
	Pkw-Lenker	14.657	2.238	2.236	19.131
	Pkw-Mitfahrer	4.168	1.224	1.301	6.694
	Öffentlicher Verkehr	770	85	46	901
	Sonstige / keine Angabe	1.223	143	117	1.482
	Alle Verkehrsmittel	35.113	6.198	6.282	47.592
Getötete	Fußgänger	56	11	10	77
	Fahrrad	32	5	8	45
	Moped und Motorrad	51	18	25	94
	Pkw-Lenker	117	22	23	163
	Pkw-Mitfahrer	29	9	5	43
	Öffentlicher Verkehr	1	-	-	1
	Sonstige / keine Angabe	21	5	3	29
	Alle Verkehrsmittel	307	70	74	451
Unfälle	Fußgänger	3.359	436	381	4.175
	Fahrrad	4.990	821	850	6.661
	Moped und Motorrad	5.725	1.129	1.192	8.047
	Pkw	22.225	3.467	3.353	29.044
	Öffentlicher Verkehr	1.046	116	72	1.233
	Sonstige / keine Angabe	3.602	287	199	4.089
	Alle Verkehrsmittel	28.679	4.723	4.737	38.139

Tabelle 46: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) nach Wochentagtyp

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.7.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten je Wochentagtyp (Personen ab 6 Jahren)					
Durchschnitt aus 2013 bis 2015					
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Wochentagtyp			Alle Wochentage
		Werktage	Samstage	Sonn- und Feiertage	
Verunglücktenquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,41	0,05	0,05	0,51
	Fahrrad	0,61	0,10	0,11	0,82
	Moped und Motorrad	0,75	0,15	0,16	1,07
	Pkw-Lenker	1,81	0,28	0,28	2,36
	Pkw-Mitfahrer	0,52	0,15	0,16	0,83
	Öffentlicher Verkehr	0,10	0,01	0,01	0,11
	Sonstige / keine Angabe	0,15	0,02	0,01	0,18
	Alle Verkehrsmittel	4,34	0,77	0,78	5,88
Getötetenquote (pro 1 Mio. EW und Jahr)	Fußgänger	6,88	1,36	1,24	9,48
	Fahrrad	4,00	0,62	0,95	5,56
	Moped und Motorrad	6,30	2,18	3,09	11,58
	Pkw-Lenker	14,46	2,76	2,88	20,11
	Pkw-Mitfahrer	3,58	1,11	0,66	5,36
	Öffentlicher Verkehr	0,12	-	-	0,12
	Sonstige / keine Angabe	2,64	0,58	0,33	3,54
	Alle Verkehrsmittel	37,99	8,61	9,15	55,75
Unfallquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,42	0,05	0,05	0,52
	Fahrrad	0,62	0,10	0,11	0,82
	Moped und Motorrad	0,71	0,14	0,15	0,99
	Pkw	2,75	0,43	0,41	3,59
	Öffentlicher Verkehr	0,13	0,01	0,01	0,15
	Sonstige / keine Angabe	0,45	0,04	0,02	0,51
	Alle Verkehrsmittel	3,55	0,58	0,59	4,71

Tabelle 47: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) nach Wochentagtyp

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV, HERRY 2017

3.7.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate je Wochentagtyp (Personen ab 6 Jahren)					
Durchschnitt aus 2013 bis 2015					
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Wochentagtyp			Alle Wochentage
		Werktage	Samstage	Sonn- und Feiertage	
Verunglücktenrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	2,33	1,31	0,92	1,90
	Fahrrad	3,87	3,18	2,48	3,51
	Moped und Motorrad	8,94	7,12	7,96	8,47
	Pkw-Lenker	0,36	0,31	0,32	0,35
	Pkw-Mitfahrer	0,39	0,25	0,20	0,30
	Öffentlicher Verkehr	0,05	0,03	0,02	0,04
	Sonstige / keine Angabe	0,62	0,35	0,17	0,48
	Alle Verkehrsmittel	0,49	0,40	0,36	0,45
Getötetenrate (pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	39,50	33,34	24,16	35,61
	Fahrrad	25,27	19,19	21,77	23,78
	Moped und Motorrad	75,27	100,67	149,88	91,85
	Pkw-Lenker	2,90	3,12	3,36	2,99
	Pkw-Mitfahrer	2,73	1,82	0,83	1,97
	Öffentlicher Verkehr	0,06	-	-	0,05
	Sonstige / keine Angabe	10,89	11,57	3,76	9,34
	Alle Verkehrsmittel	4,25	4,44	4,25	4,28
Unfallrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	2,38	1,32	0,92	1,94
	Fahrrad	3,90	3,15	2,41	3,52
	Moped und Motorrad	8,45	6,44	7,15	7,89
	Pkw	0,55	0,48	0,48	0,53
	Öffentlicher Verkehr	0,06	0,05	0,03	0,06
	Sonstige / keine Angabe	1,84	0,71	0,28	1,33
	Alle Verkehrsmittel	0,40	0,30	0,27	0,36
	Unfallkostenrate je 1.000 km Verkehrsleistung in EUR	Fußgänger	404,55	273,33	191,42
Fahrrad		548,54	494,14	420,22	517,17
Moped und Motorrad		1.326,66	1.373,06	1.703,39	1.396,26
Pkw-Lenker		34,03	34,05	35,73	34,25
Pkw-Mitfahrer		33,98	22,75	17,55	26,67
Öffentlicher Verkehr		3,96	3,09	1,60	3,59
Sonstige / keine Angabe		99,87	78,17	31,94	81,34
Alle Verkehrsmittel		56,57	53,93	51,13	55,28

Tabelle 48: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren) nach Wochentagtyp

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.7.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeirate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeirate sowie Unfallkostenzeirate je Wochentagtyp (Personen ab 6 Jahren)					
Durchschnitt aus 2013 bis 2015					
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Wochentagtyp			Alle Wochentage
		Werktage	Samstage	Sonn- und Feiertage	
Verunglücktenzeirate (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	0,99	0,52	0,37	0,79
	Fahrrad	4,36	3,68	2,66	3,94
	Moped und Motorrad	29,37	23,15	35,89	29,05
	Pkw-Lenker	1,55	1,38	1,60	1,53
	Pkw-Mitfahrer	1,65	1,17	1,07	1,40
	Öffentlicher Verkehr	0,12	0,11	0,06	0,11
	Sonstige / keine Angabe	2,26	2,01	1,94	2,20
	Alle Verkehrsmittel	1,47	1,35	1,31	1,43
Getötetenzeirate (pro 100 Mio. Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	16,68	13,36	9,72	14,77
	Fahrrad	28,52	22,20	23,31	26,66
	Moped und Motorrad	247,23	327,24	675,57	315,08
	Pkw-Lenker	12,38	13,76	16,73	13,04
	Pkw-Mitfahrer	11,45	8,63	4,40	9,05
	Öffentlicher Verkehr	0,15	-	-	0,12
	Sonstige / keine Angabe	39,43	65,78	44,24	42,64
	Alle Verkehrsmittel	12,90	15,15	15,38	13,57
Unfallzeirate (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	1,01	0,53	0,37	0,80
	Fahrrad	4,40	3,64	2,59	3,95
	Moped und Motorrad	27,75	20,92	32,22	27,07
	Pkw	2,35	2,14	2,40	2,33
	Öffentlicher Verkehr	0,16	0,15	0,10	0,15
	Sonstige / keine Angabe	6,66	4,05	3,31	6,08
	Alle Verkehrsmittel	1,20	1,03	0,98	1,15
Unfallkostenzeirate je 100 Std. Ver- kehrsbeteiligungsdauer in EUR	Fußgänger	170,82	109,48	77,02	142,50
	Fahrrad	619,22	571,57	449,88	579,86
	Moped und Motorrad	4.357,24	4.463,43	7.677,88	4.789,88
	Pkw-Lenker	145,02	150,00	178,08	149,37
	Pkw-Mitfahrer	142,65	107,59	92,65	122,35
	Öffentlicher Verkehr	9,66	9,91	5,18	9,27
	Sonstige / keine Angabe	361,45	444,53	375,60	371,48
	Alle Verkehrsmittel	171,85	183,95	185,18	175,46

Tabelle 49: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeirate (Personen ab 6 Jahren) nach Wochentagtyp

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.7.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate je Wochentagtyp (Personen ab 6 Jahren)					
Durchschnitt aus 2013 bis 2015					
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Wochentagtyp			Alle Wochentage
		Werktage	Samstage	Sonn- und Feiertage	
Verunglücktenwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	3,35	2,34	2,04	3,03
	Fahrrad	13,41	14,19	16,06	13,80
	Moped und Motorrad	100,90	145,20	191,83	114,27
	Pkw-Lenker	5,74	4,95	6,49	5,71
	Pkw-Mitfahrer	6,32	5,23	5,17	5,84
	Öffentlicher Verkehr	0,82	0,88	0,56	0,81
	Sonstige / keine Angabe	19,40	10,67	14,66	17,57
	Alle Verkehrsmittel	6,24	5,92	6,72	6,26
Getötetenwegerate (pro 1 Mrd. Wege)	Fußgänger	56,65	59,77	53,72	56,67
	Fahrrad	87,62	85,71	140,91	93,41
	Moped und Motorrad	849,44	2.052,66	3.611,17	1.239,48
	Pkw-Lenker	45,78	49,36	67,68	48,52
	Pkw-Mitfahrer	43,98	38,44	21,18	37,84
	Öffentlicher Verkehr	1,07	-	-	0,90
	Sonstige / keine Angabe	338,54	349,17	334,14	339,80
	Alle Verkehrsmittel	54,63	66,53	79,17	59,28
Unfallwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	3,42	2,37	2,05	3,09
	Fahrrad	13,52	14,07	15,63	13,83
	Moped und Motorrad	95,35	131,22	172,23	106,48
	Pkw	8,70	7,66	9,73	8,66
	Öffentlicher Verkehr	1,12	1,20	0,87	1,11
	Sonstige / keine Angabe	57,16	21,50	24,98	48,47
	Alle Verkehrsmittel	5,10	4,51	5,07	5,01
	Unfallkostenwegerate je 1.000 Wege in EUR	Fußgänger	580,13	489,93	425,59
Fahrrad		1.902,13	2.206,55	2.719,85	2.031,34
Moped und Motorrad		14.970,98	27.997,44	41.041,23	18.842,90
Pkw-Lenker		536,52	538,02	720,45	555,64
Pkw-Mitfahrer		548,10	479,48	446,21	511,67
Öffentlicher Verkehr		68,25	78,28	46,99	67,54
Sonstige / keine Angabe		3.103,64	2.359,75	2.836,74	2.960,54
Alle Verkehrsmittel		727,71	807,96	953,44	766,49

Tabelle 50: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate (Personen ab 6 Jahren) nach Wochentagtyp

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.8 Unfallgeschehen nach Tageszeit

In diesem Kapitel werden die Unfallzahlen unterschieden nach den folgenden Tageszeiten dargestellt:

- Vormittag (06:00-11:59 Uhr)
- Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)
- Abend (18:00-23:59 Uhr)
- Nacht (00:00-05:59 Uhr)
- keine Angabe

Anhand der Unfallrate ist ersichtlich, dass man im Jahr 2014 generell vormittags am sichersten unterwegs war. Sie lag am Vormittag mit 0,30 Unfällen je 1 Mio. km Verkehrsleistung unter dem Durchschnittswert von 0,36. Am höchsten war die Unfallrate am Abend zwischen 18:00 und 24:00 Uhr, sie betrug in dieser Zeit 0,45 Unfälle je 1 Mio. km Verkehrsleistung und war somit um 50% höher als am Vormittag. Während die Unfallrate beim Pkw sich im Vergleich der Tageszeiten ähnlich verhielt wie der Durchschnittswert aller Verkehrsmittel, trat bei den Moped- und Motorradfahrern die höchste Unfallrate bereits am Nachmittag auf. Im Bereich der nicht motorisierten Verkehrsmittel ist der Sachverhalt deutlich unterschiedlich. Das größte Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, bestand bei den Fußgängern und Fahrradfahrern eindeutig in der Nacht zwischen 0:00 und 6:00 Uhr und war bei den Fußgängern nachts sogar rund fünfmal so groß wie am Vormittag zwischen 6:00 und 12:00 Uhr. Die Tendenzen der Verunglücktenrate bei der Unterscheidung nach Tageszeiten entsprechen im Wesentlichen jenen der Unfallrate.

Die Getötetenrate war im Durchschnitt aller Verkehrsmittel in der Nacht mit 9,98 Getöteten je 1 Mrd. km Verkehrsleistung rund dreimal so groß wie am Vormittag (3,26). Dies trifft auch auf fast alle Verkehrsmittel (mit Ausnahme von Moped und Motorrad, hier ist die Getötetenrate am Nachmittag am größten) zu. Bei den Fußgängern war das Risiko, getötet zu werden, in der Nacht zwischen 0:00 und 6:00 Uhr besonders hoch und war hier mit 488,29 Getöteten je 1 Mrd. km Verkehrsleistung etwa 20-mal höher als am Vormittag zwischen 6:00 und 12:00 Uhr.

3.8.1 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen je Tageszeit (Personen ab 6 Jahren)						
Durchschnitt aus 2013 bis 2015						
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Tageszeit				Alle Tageszeiten
		Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	Abend (18:00-23:59 Uhr)	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	
Verunglückte	Fußgänger	1.340	1.749	794	217	4.099
	Fahrrad	2.070	3.179	1.229	171	6.649
	Moped und Motorrad	2.081	4.396	1.944	215	8.636
	Pkw-Lenker	6.008	8.164	3.574	1.385	19.131
	Pkw-Mitfahrer	1.610	2.978	1.517	589	6.694
	Öffentlicher Verkehr	335	435	106	25	901
	Sonstige / keine Angabe	557	586	215	124	1.482
	Alle Verkehrsmittel	14.001	21.487	9.380	2.725	47.592
Getötete	Fußgänger	19	26	19	12	77
	Fahrrad	19	16	8	2	45
	Moped und Motorrad	17	52	19	6	94
	Pkw-Lenker	52	52	32	27	163
	Pkw-Mitfahrer	11	13	11	8	43
	Öffentlicher Verkehr	-	1	-	-	1
	Sonstige / keine Angabe	8	10	5	5	29
	Alle Verkehrsmittel	127	171	94	59	451
Unfälle	Fußgänger	1.375	1.790	798	212	4.175
	Fahrrad	2.069	3.183	1.235	174	6.661
	Moped und Motorrad	2.014	4.081	1.751	201	8.047
	Pkw	9.027	12.794	5.501	1.722	29.044
	Öffentlicher Verkehr	452	574	182	25	1.233
	Sonstige / keine Angabe	1.645	1.794	446	204	4.089
	Alle Verkehrsmittel	11.573	17.152	7.354	2.061	38.139

Tabelle 51: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) nach Tageszeit

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.8.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten je Tageszeit (Personen ab 6 Jahren)						
Durchschnitt aus 2013 bis 2015						
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Tageszeit				Alle Tageszeiten
		Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	Abend (18:00-23:59 Uhr)	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	
Verunglücktenquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,17	0,22	0,10	0,03	0,51
	Fahrrad	0,26	0,39	0,15	0,02	0,82
	Moped und Motorrad	0,26	0,54	0,24	0,03	1,07
	Pkw-Lenker	0,74	1,01	0,44	0,17	2,36
	Pkw-Mitfahrer	0,20	0,37	0,19	0,07	0,83
	Öffentlicher Verkehr	0,04	0,05	0,01	0,00	0,11
	Sonstige / keine Angabe	0,07	0,07	0,03	0,02	0,18
	Alle Verkehrsmittel	1,73	2,66	1,16	0,34	5,88
Getötetenquote (pro 1 Mio. EW und Jahr)	Fußgänger	2,39	3,26	2,35	1,48	9,48
	Fahrrad	2,39	2,02	0,95	0,21	5,56
	Moped und Motorrad	2,14	6,39	2,31	0,74	11,58
	Pkw-Lenker	6,39	6,43	4,00	3,30	20,11
	Pkw-Mitfahrer	1,40	1,61	1,40	0,95	5,36
	Öffentlicher Verkehr	-	0,12	-	-	0,12
	Sonstige / keine Angabe	1,03	1,28	0,66	0,58	3,54
	Alle Verkehrsmittel	15,74	21,10	11,66	7,25	55,75
Unfallquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,17	0,22	0,10	0,03	0,52
	Fahrrad	0,26	0,39	0,15	0,02	0,82
	Moped und Motorrad	0,25	0,50	0,22	0,02	0,99
	Pkw	1,12	1,58	0,68	0,21	3,59
	Öffentlicher Verkehr	0,06	0,07	0,02	0,00	0,15
	Sonstige / keine Angabe	0,20	0,22	0,06	0,03	0,51
	Alle Verkehrsmittel	1,43	2,12	0,91	0,25	4,71

Tabelle 52: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) nach Tageszeit

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.8.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate je Tageszeit (Personen ab 6 Jahren)						
Durchschnitt aus 2013 bis 2015						
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Tageszeit				Alle Tageszeiten
		Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	Abend (18:00-23:59 Uhr)	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	
Verunglücktenrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	1,65	1,72	2,68	8,82	1,90
	Fahrrad	3,34	3,34	4,30	5,00	3,51
	Moped und Motorrad	5,33	11,71	10,47	3,15	8,47
	Pkw-Lenker	0,29	0,36	0,42	0,46	0,35
	Pkw-Mitfahrer	0,20	0,30	0,42	1,12	0,30
	Öffentlicher Verkehr	0,04	0,05	0,04	0,01	0,04
	Sonstige / keine Angabe	0,69	0,56	0,21	0,64	0,48
	Alle Verkehrsmittel	0,36	0,49	0,57	0,46	0,45
Getötetenrate (pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	23,84	25,87	63,99	488,29	35,61
	Fahrrad	31,20	17,19	26,84	48,73	23,78
	Moped und Motorrad	44,38	137,66	100,56	87,87	91,85
	Pkw-Lenker	2,53	2,32	3,78	8,95	2,99
	Pkw-Mitfahrer	1,43	1,32	3,12	14,60	1,97
	Öffentlicher Verkehr	-	0,12	-	-	0,05
	Sonstige / keine Angabe	10,38	9,88	5,33	24,01	9,34
	Alle Verkehrsmittel	3,26	3,89	5,72	9,98	4,28
Unfallrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	1,70	1,76	2,69	8,63	1,94
	Fahrrad	3,34	3,35	4,32	5,08	3,52
	Moped und Motorrad	5,16	10,87	9,43	2,94	7,89
	Pkw	0,44	0,57	0,64	0,58	0,53
	Öffentlicher Verkehr	0,06	0,07	0,07	0,01	0,06
	Sonstige / keine Angabe	2,05	1,72	0,45	1,05	1,33
	Alle Verkehrsmittel	0,30	0,39	0,45	0,35	0,36
	Unfallkostenrate je 1.000 km Verkehrsleistung in EUR	Fußgänger	273,52	284,40	544,95	2.704,27
Fahrrad		512,88	480,38	615,49	831,62	517,17
Moped und Motorrad		805,88	2.035,66	1.601,26	701,76	1.396,26
Pkw-Lenker		27,76	32,23	42,80	69,71	34,25
Pkw-Mitfahrer		17,85	23,91	35,84	151,03	26,67
Öffentlicher Verkehr		3,12	4,84	3,17	0,91	3,59
Sonstige / keine Angabe		101,86	93,72	42,46	141,42	81,34
Alle Verkehrsmittel		42,01	58,42	70,83	77,70	55,28

Tabelle 53: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren) nach Tageszeit

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.8.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten je Tageszeit (Personen ab 6 Jahren)						
Durchschnitt aus 2013 bis 2015						
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Tageszeit				Alle Tageszeiten
		Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	Abend (18:00-23:59 Uhr)	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	
Verunglücktenzeitraten (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	0,68	0,70	1,21	2,81	0,79
	Fahrrad	3,68	3,76	4,90	6,41	3,94
	Moped und Motorrad	22,30	35,17	33,53	10,25	29,05
	Pkw-Lenker	1,28	1,57	1,84	2,20	1,53
	Pkw-Mitfahrer	0,96	1,36	1,84	6,30	1,40
	Öffentlicher Verkehr	0,11	0,13	0,10	0,05	0,11
	Sonstige / keine Angabe	1,95	3,33	1,96	1,35	2,20
	Alle Verkehrsmittel	1,13	1,49	1,90	1,82	1,43
Getötetenzeitraten (pro 100 Mio. Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	9,83	10,60	29,02	155,58	14,77
	Fahrrad	34,32	19,33	30,59	62,47	26,66
	Moped und Motorrad	185,80	413,31	322,03	285,65	315,08
	Pkw-Lenker	11,01	10,00	16,64	42,43	13,04
	Pkw-Mitfahrer	6,78	5,94	13,77	82,00	9,05
	Öffentlicher Verkehr	-	0,29	-	-	0,12
	Sonstige / keine Angabe	29,11	58,63	48,71	51,11	42,64
	Alle Verkehrsmittel	10,30	11,84	19,15	39,29	13,57
Unfallzeitraten (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	0,70	0,72	1,22	2,75	0,80
	Fahrrad	3,67	3,77	4,93	6,51	3,95
	Moped und Motorrad	21,59	32,64	30,21	9,57	27,07
	Pkw	1,92	2,46	2,83	2,74	2,33
	Öffentlicher Verkehr	0,15	0,17	0,17	0,04	0,15
	Sonstige / keine Angabe	5,75	10,18	4,07	2,24	6,08
	Alle Verkehrsmittel	0,94	1,19	1,49	1,38	1,15
Unfallkostenzeitraten je 100 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer in EUR	Fußgänger	112,76	116,53	247,12	861,64	142,50
	Fahrrad	564,25	540,30	701,56	1.066,02	579,86
	Moped und Motorrad	3.373,63	6.112,09	5.128,13	2.281,22	4.789,88
	Pkw-Lenker	120,67	139,03	188,49	330,55	149,37
	Pkw-Mitfahrer	84,57	107,33	158,33	848,43	122,35
	Öffentlicher Verkehr	8,21	11,82	7,36	3,37	9,27
	Sonstige / keine Angabe	285,79	555,97	387,84	301,07	371,48
	Alle Verkehrsmittel	132,77	178,09	236,99	305,78	175,46

Tabelle 54: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeitraten

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

3.8.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate je Tageszeit (Personen ab 6 Jahren)						
Durchschnitt aus 2013 bis 2015						
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Tageszeit				Alle Tageszeiten
		Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	Abend (18:00-23:59 Uhr)	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	
Verunglücktenwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	2,42	2,96	4,14	14,23	3,03
	Fahrrad	11,18	15,08	16,17	18,47	13,80
	Moped und Motorrad	93,87	141,87	112,60	41,83	114,27
	Pkw-Lenker	4,58	5,92	6,62	11,69	5,71
	Pkw-Mitfahrer	4,25	5,71	6,79	30,87	5,84
	Öffentlicher Verkehr	0,77	0,91	0,70	0,50	0,81
	Sonstige / keine Angabe	21,28	21,32	11,40	17,99	17,57
	Alle Verkehrsmittel	4,80	6,64	7,70	12,18	6,26
Getötetenwegerate (pro 1 Mrd. Wege)	Fußgänger	34,95	44,63	99,02	788,37	56,67
	Fahrrad	104,42	77,47	100,84	179,98	93,41
	Moped und Motorrad	782,00	1.667,38	1.081,40	1.165,51	1.239,48
	Pkw-Lenker	39,42	37,70	59,85	225,10	48,52
	Pkw-Mitfahrer	29,91	24,92	50,70	402,08	37,84
	Öffentlicher Verkehr	-	2,10	-	-	0,90
	Sonstige / keine Angabe	318,23	375,76	282,75	678,88	339,80
	Alle Verkehrsmittel	43,70	52,73	77,44	262,20	59,28
Unfallwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	2,49	3,03	4,16	13,93	3,09
	Fahrrad	11,17	15,10	16,24	18,75	13,83
	Moped und Motorrad	90,85	131,69	101,46	39,04	106,48
	Pkw	6,89	9,28	10,18	14,54	8,66
	Öffentlicher Verkehr	1,03	1,21	1,21	0,50	1,11
	Sonstige / keine Angabe	62,81	65,24	23,65	29,73	48,47
	Alle Verkehrsmittel	3,97	5,30	6,04	9,21	5,01
Unfallkostenwegerate je 1.000 Wege in EUR	Fußgänger	401,01	490,56	843,24	4.366,18	546,60
	Fahrrad	1.716,73	2.165,32	2.312,49	3.071,47	2.031,33
	Moped und Motorrad	14.198,97	24.657,43	17.220,38	9.307,73	18.842,81
	Pkw-Lenker	431,83	523,96	678,16	1.753,84	555,64
	Pkw-Mitfahrer	373,01	450,52	583,00	4.159,96	511,67
	Öffentlicher Verkehr	57,93	84,23	53,17	37,63	67,54
	Sonstige / keine Angabe	3.124,36	3.563,22	2.251,42	3.998,87	2.960,54
	Alle Verkehrsmittel	563,11	792,91	958,47	2.040,58	766,49

Tabelle 55: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate (Personen ab 6 Jahren) nach Tageszeit

Quelle: UKR2012, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

4

4 ZEITVERGLEICH DER UNFALLKENNZAHLEN 1995/2014	114
4.1 Aufbereitung der Mobilitätsdaten 1995	114
4.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen	116
4.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten	118
4.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten	119
4.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten	121
4.6 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten	123

4

ZEITVERGLEICH DER UNFALLKENNZAHLEN 1995/2014

Die letzte österreichweite Mobilitätserhebung fand im Jahr 1995 statt. Diese Erhebung ist inhaltlich mit der aktuellen Erhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ vergleichbar. Es ist daher möglich, auch diese mit der Verkehrsunfallstatistik zu verknüpfen und die entsprechenden Unfallrelativzahlen auf gleiche Weise zu berechnen.

4.1 Aufbereitung der Mobilitätsdaten 1995

Grundsätzlich wurden die Daten aus dem Jahr 1995 ebenso aufbereitet wie bereits im ersten Kapitel beschrieben, also analog zu den Mobilitätsdaten aus „Österreich unterwegs 2013/2014“. Da jedoch bei der Erhebung aus 1995 fehlende, nicht angegebene Weglängen und Wegdauern nicht ergänzt worden waren, wurden diese fehlenden Werte nun mit Mittelwerten je Verkehrsmittel bedacht. Nur so kann die Gesamtverkehrsleistung ermittelt werden.

Im Rahmen der österreichweiten Mobilitätserhebung im Jahr 1995 wurden nur Werktage im Herbst berücksichtigt. Um einen Vergleich mit den in Kapitel 3 dargestellten Unfallrelativzahlen aus dem Jahr 2014 zu ermöglichen, war es daher im ersten Schritt notwendig, die Verkehrsleistung an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen im Jahr 1995 abzuschätzen. Dies erfolgte durch Umlegung der Verhältnisse zwischen Werktag, Samstag sowie Sonn- und Feiertag aus dem Jahr 2014 auf die Verkehrsleistung an Werktagen im Herbst im Jahr 1995. Somit wurde die Verkehrsleistung für Samstage sowie Sonn- und Feiertage abgeschätzt. In einem weiteren Schritt wurde anhand der Ergebnisse aus dem Jahr 2014 ermittelt, wie sich der Herbst bezüglich der Verkehrsleistung zu den anderen Jahreszeiten verhält. Es hat sich gezeigt, dass im Vergleich zum Gesamtjahr im Herbst etwas weniger Kilometer pro Tag zurückgelegt wurden. Daher wurde ein entsprechender Korrekturfaktor für die Berechnung der jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrsleistung angewandt. Um letztendlich auf einen Jahreswert hochzurechnen, wurde die jahresdurchschnittliche Verkehrsleistung der jeweiligen Wochentagtypen entsprechend ihrer Häufigkeit multipliziert. Das Jahr 1995 hatte 248 Werktage, 52 Samstage sowie 65 Sonn- und Feiertage.

Tabelle 56 zeigt die für das Gesamtjahr 1995 (wie beschrieben, auf Basis der österreichweiten Mobilitätserhebung 1995) abgeschätzten Verkehrsleistungen sowie Unterwegszeiten, unterschieden nach Verkehrsmittel. In Summe legten alle Österreicher ab 6 Jahren im Jahr 1995 77,7 Mrd. Kilometer zurück und benötigten dafür rund 3 Mrd. Stunden.

Verkehrsleistung im Jahr 1995 (Personen ab 6 Jahren)								
Verkehrsmittel	je Werktag		je Samstag*		je Sonn- und Feiertag*		Gesamtjahr 1995	
	Weglänge in Mio. km	Wegdauer in 100.000 Std.	Weglänge in Mio. km	Wegdauer in 100.000 Std.	Weglänge in Mio. km	Wegdauer in 100.000 Std.	Weglänge in Mio. km	Wegdauer in 100.000 Std.
Fußgänger	5,2	15,5	6,5	20,4	6,8	21,4	2.058	6.296
Fahrrad	2,3	2,6	2,4	2,7	2,7	3,3	878	1.004
Moped und Motorrad	1,2	0,6	2,1	0,8	1,6	0,5	522	224
Pkw-Lenker	115,9	32,3	99,7	26,4	81,3	19,1	39.200	10.614
Pkw-Mitfahrer	31,3	9,2	83,0	19,7	90,4	19,3	17.960	4.549
Öffentlicher Verkehr	51,9	24,5	33,0	12,1	27,8	10,1	16.393	7.352
Sonstige / keine Angabe	1,4	0,5	2,0	0,3	2,9	0,2	647	156
Gesamt	209,2	85,1	228,6	82,5	213,6	73,8	77.658	30.194

Tabelle 56: Verkehrsleistung im Jahr 1995 (Personen ab 6 Jahren) Quelle: KONTIV Ö95, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: HERRY 2017

Im Vergleich mit den Werten aus dem Jahr 2014 (Tabelle 57) zeigt sich ein Anstieg der jährlichen Kilometerleistung um rund 36% von 1995 auf 2014, während die dafür benötigte Zeit nur um rund 10% gestiegen ist. An dieser Stelle sei angemerkt, dass diese Veränderungswerte nicht jenen aus der Publikation des Projektes „Österreich unterwegs“ entsprechen, da dort die Veränderung an einem Werktag im Herbst dargestellt wurde, während sich die hier dargestellten Veränderungen auf das Gesamtjahr und alle Tage beziehen.

Entwicklung der Verkehrsleistung von 1995 bis 2014 (Personen ab 6 Jahren)"				
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Erhebungsjahr		Entwicklung in Prozent
		1995	2014	
Weglänge (in Mio. km pro Jahr)	Fußgänger	2.058	2.153	+4,6%
	Fahrrad	878	1.892	+115,6%
	Moped und Motorrad	522	1.020	+95,4%
	Pkw-Lenker	39.200	54.392	+38,8%
	Pkw-Mitfahrer	17.960	21.971	+22,3%
	Öffentlicher Verkehr	16.393	20.990	+28,0%
	Sonstige / keine Angabe	647	3.071	+374,6%
	Alle Verkehrsmittel	77.658	105.488	+35,8%
Wegdauer (in 100.000 Std. pro Jahr)	Fußgänger	6.296	5.190	-17,6%
	Fahrrad	1.004	1.688	+68,1%
	Moped und Motorrad	224	297	+32,8%
	Pkw-Lenker	10.614	12.472	+17,5%
	Pkw-Mitfahrer	4.549	4.790	+5,3%
	Öffentlicher Verkehr	7.352	8.126	+10,5%
	Sonstige / keine Angabe	156	672	+332,3%
	Alle Verkehrsmittel	30.194	33.234	+10,1%

Tabelle 57: Entwicklung der Verkehrsleistung (Weglänge und Wegdauer, Personen ab 6 Jahren) von 1995 bis 2014 Quelle: KONTIV Ö95, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: HERRY 2017

Der weitaus geringste Anstieg im Bereich der zurückgelegten Weglängen ist bei den Fußwegen festzustellen. Diese Entwicklung ist auf einen deutlichen Rückgang der Anzahl reiner Fußwege in diesem Zeitraum bei gleichzeitigem deutlichen Anstieg der durchschnittlichen Fußweglängen zurückzuführen. Dies bedeutet, dass vorwiegend kurze Fußwege weggefallen sind, während die verbleibenden Fußwege im Schnitt 2014 entsprechend länger waren als noch vor 20 Jahren. Der Rückgang der Summe der zu Fuß zurückgelegten Wegdauern um rund 18% deutet darauf hin, dass die weggefallenen kurzen Fußwege eher langsame Wege waren und/oder die Gehgeschwindigkeiten generell gestiegen sind.

Besonders deutlich war der Anstieg der Verkehrsleistung bei den Fahrradwegen (von 878 auf 1.892 Mio. km pro Jahr), diese hat sich mehr als verdoppelt. Ebenfalls fast verdoppelt (ausgehend von einem niedrigen Niveau) hat sich die Verkehrsleistung der Moped- bzw. Motorradwege, bei den Pkw-Lenkern kam es zu einem ebenfalls noch überdurchschnittlichen Anstieg von fast 40%. Beim öffentlichen Verkehr betrug der Anstieg der Verkehrsleistung seit 1995 knapp 30%.

4.2 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen

Die durchschnittlichen Unfallzahlen der Jahre 1994 bis 1996 sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt. Insgesamt wurden in diesen Jahren im Durchschnitt pro Jahr rund 45.000 verunglückte Personen und knapp 40.000 Unfälle registriert.

Verunglückten- und Getötetenzahlen (ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel				
Durchschnitt aus 1994 bis 1996				
Verkehrsmittel	leicht verletzt	schwer verletzt	getötet	Verunglückte
Fußgänger	2.756	1.081	187	4.024
Fahrrad	3.753	1.057	74	4.884
Moped und Motorrad	4.235	1.867	147	6.249
Pkw-Lenker	15.530	2.836	500	18.866
Pkw-Mitfahrer	7.292	1.433	205	8.930
Öffentlicher Verkehr	554	76	11	642
Sonstige / keine Angabe	1.146	290	49	1.485
Gesamt	35.265	8.641	1.174	45.080

Tabelle 58: Verunglückten- und Getötetenzahlen (Personen ab 6 Jahren) im Durchschnitt aus 1994 bis 1996
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Verkehrsunfälle (Personen ab 6 Jahren)				
je Verkehrsmittel pro Jahr				
Durchschnitt aus 1994 bis 1996				
Verkehrsmittel	1994	1995	1996	Durchschnitt aus 1994 bis 1996
Fußgänger	4.623	4.348	4.252	4.408
Fahrrad	6.241	5.236	5.103	5.527
Moped und Motorrad	7.552	6.341	6.089	6.661
Pkw	34.800	32.867	32.235	33.301
Öffentlicher Verkehr	1.142	1.127	1.070	1.113
Sonstige / keine Angabe	5.146	4.971	4.955	5.024
Unfälle Gesamt	41.997	38.947	38.229	39.724

Tabelle 59: Zahl der Verkehrsunfälle (Personen ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel pro Jahr und im Durchschnitt, Zeitraum 1994 bis 1996
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Vergleicht man die Anzahl der Verunglückten aus 1995 (Durchschnitt aus 1994 bis 1996) mit jenen aus 2014 (Durchschnitt aus 2013 bis 2015), zeigt sich in Summe ein Anstieg von knapp 6% (im selben Zeitraum ist die Bevölkerungszahl aller Österreicher ab 6 Jahren um rund 10% gestiegen). Die Anzahl der getöteten Personen war deutlich rückläufig und hat sich mehr als halbiert. Die Anzahl der Unfälle ist dagegen nur leicht um rund 4% zurückgegangen. In Summe bedeutet das, dass bei etwas weniger Unfällen deutlich weniger Menschen getötet wurden, während etwas mehr Menschen leicht oder schwer verletzt wurden. Dieser leichte Anstieg lag aber unter dem Bevölkerungswachstum.

Entwicklung der Verkehrsleistung von 1995 bis 2014 (Personen ab 6 Jahren)				
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Erhebungsjahr		Entwicklung in Prozent
		1995	2014	
Verunglückte	Fußgänger	4.024	4.099	+1,9%
	Fahrrad	4.884	6.649	+36,1%
	Moped und Motorrad	6.249	8.636	+38,2%
	Pkw-Lenker	18.866	19.131	+1,4%
	Pkw-Mitfahrer	8.930	6.694	-25,0%
	Öffentlicher Verkehr	642	901	+40,5%
	Sonstige / keine Angabe	1.485	1.482	-0,2%
	Alle Verkehrsmittel	45.080	47.592	+5,6%
Getötete	Fußgänger	187	77	-58,9%
	Fahrrad	74	45	-39,5%
	Moped und Motorrad	147	94	-36,3%
	Pkw-Lenker	500	163	-67,5%
	Pkw-Mitfahrer	205	43	-78,8%
	Öffentlicher Verkehr	11	1	-91,2%
	Sonstige / keine Angabe	49	29	-41,9%
	Alle Verkehrsmittel	1.174	451	-61,6%
Unfälle	Fußgänger	4.408	4.175	-5,3%
	Fahrrad	5.527	6.661	+20,5%
	Moped und Motorrad	6.661	8.047	+20,8%
	Pkw	33.301	29.044	-12,8%
	Öffentlicher Verkehr	1.113	1.233	+10,8%
		5.024	4.089	-18,6%
	Alle Verkehrsmittel	39.724	38.139	-4,0%

Tabelle 60: Entwicklung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) im Zeitraum 1995 bis 2014
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Unterschieden nach Verkehrsmitteln zeigen sich die deutlichsten Anstiege der Verunglücktenzahlen beim Fahrrad, beim Moped/Motorrad sowie beim öffentlichen Verkehr, wobei dieser mit rund 900 Verunglückten im Jahr 2014 nach wie vor bei weitem am sichersten war. Bei den Pkw-Lenkern war der Anstieg minimal, bei den Pkw-Mitfahrern kam es sogar zu einem Rückgang um 25%.

Überdurchschnittlich stark war der Rückgang der Anzahl der getöteten Personen im öffentlichen Verkehr sowie in den Bereichen der Pkw-Lenker und -Mitfahrer. Der Rückgang der Zahl der getöteten Fußgänger lag mit einem Minus von 59% nur leicht unter dem Gesamtdurchschnitt. Mit knapp mi-

nus 40% war der relative Rückgang der getöteten Personen in den Kategorien Fahrrad und Moped/Motorrad etwas geringer, was aber im Zusammenhang mit der Verdoppelung der mit diesen Verkehrsmitteln zurückgelegten Kilometer gesehen werden muss (siehe Tabelle 57).

Im Bereich der Unfallzahlen kam es beim Verkehrsmittel Fahrrad und bei Moped/Motorrad zu einem Anstieg um rund 20% des Ausgangswertes, beim öffentlichen Verkehr zu einem Anstieg von rund 10%. Rückläufig waren die Zahlen der Fußgänger- und Pkw-Unfälle.

4.3 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten

Zur Berechnung der Unfallquoten werden die oben dargestellten Unfallzahlen ins Verhältnis zur Bevölkerungszahl gesetzt. Im Durchschnitt der Jahre 1994 bis 1996 zeigt sich eine Unfallquote von 5,41 Unfällen je 1.000 Einwohner, eine Verunglücktenquote von 6,14 Verunglückten je 1.000 Einwohner sowie eine Getötetenquote von 159,83 Personen je 1 Mio. Einwohner. Am höchsten waren die Unfallquoten beim Pkw, gefolgt von Moped/Motorrad und Fahrrad. Fußgänger hatten eine Unfallquote von 0,60 Unfällen je 1.000 Einwohner pro Jahr, mit Abstand am geringsten war die Unfallquote beim öffentlichen Verkehr.

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren)			
Durchschnitt aus 1994 bis 1996			
Verkehrsmittel	Verunglücktenquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Getötetenquote (pro 1 Mio. EW und Jahr)	Unfallquote (pro 1.000 EW und Jahr)
Fußgänger	0,55	25,42	0,60
Fahrrad	0,67	10,12	0,75
Moped und Motorrad	0,85	20,02	0,91
Pkw-Lenker	2,57	68,13	4,53
Pkw-Mitfahrer	1,22	27,87	
Öffentlicher Verkehr	0,09	1,54	0,15
Sonstige / keine Angabe	0,20	6,72	0,68
Gesamt	6,14	159,83	5,41

Tabelle 61: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) im Durchschnitt aus 1994 bis 1996
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV, HERRY 2017

Der Vergleich der Unfall-, Verunglückten- und Getötetenquoten der Jahre 1995 und 2014 zeigt für alle drei Quoten im Durchschnitt einen Rückgang, der bei der Getötetenquote mit -65% mit Abstand am deutlichsten ausgefallen ist. Im Grunde gelten aber dieselben Erkenntnisse wie bereits zuvor im Bereich der Unfallzahlen, wobei die Veränderungen auf Grund der höheren Bevölkerungszahl im Jahr 2014 hier etwas stärker ausgefallen sind bzw. sich in einigen Fällen (z.B. zu Fuß verunglückte Personen) von einem leichten Plus bei den Unfallzahlen in ein leichtes Minus bei den Unfallquoten umkehren.

Entwicklung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten von 1995 bis 2014 (Personen ab 6 Jahren)				
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Erhebungsjahr		Entwicklung in Prozent
		1995	2014	
Verunglücktenquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,55	0,51	-7,5%
	Fahrrad	0,67	0,82	+23,6%
	Moped und Motorrad	0,85	1,07	+25,4%
	Pkw-Lenker	2,57	2,36	-7,9%
	Pkw-Mitfahrer	1,22	0,83	-32,0%
	Öffentlicher Verkehr	0,09	0,11	+27,5%
	Sonstige / keine Angabe	0,20	0,18	-9,4%
	Alle Verkehrsmittel	6,14	5,88	-4,2%
Getötetenquote (pro 1 Mio. EW und Jahr)	Fußgänger	25,42	9,48	-62,7%
	Fahrrad	10,12	5,56	-45,0%
	Moped und Motorrad	20,02	11,58	-42,2%
	Pkw-Lenker	68,13	20,11	-70,5%
	Pkw-Mitfahrer	27,87	5,36	-80,8%
	Öffentlicher Verkehr	1,54	0,12	-92,0%
	Sonstige / keine Angabe	6,72	3,54	-47,3%
	Alle Verkehrsmittel	159,83	55,75	-65,1%
Unfallquote (pro 1.000 EW und Jahr)	Fußgänger	0,60	0,52	-14,0%
	Fahrrad	0,75	0,82	+9,4%
	Moped und Motorrad	0,91	0,99	+9,7%
	Pkw	4,53	3,59	-20,8%
	Öffentlicher Verkehr	0,15	0,15	+0,6%
		0,68	0,51	-26,1%
	Alle Verkehrsmittel	5,41	4,71	-12,8%

Tabelle 62: Entwicklung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) im Zeitraum 1995 bis 2014
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

4.4 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten

Die Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten setzen die absoluten Unfallzahlen ins Verhältnis zu den (mit den jeweiligen Verkehrsmitteln) zurückgelegten Jahreskilometern der österreichischen Bevölkerung ab 6 Jahren. Im Durchschnitt der Jahre 1994 bis 1996 ergibt sich eine Unfallrate von 0,51 Unfällen pro 1 Mio. km Verkehrsleistung, eine Verunglücktenrate von 0,58 Verunglückten pro 1 Mio. km Verkehrsleistung und eine Getötetenrate von 15,11 Getöteten pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung der Österreicher.

Am sichersten war demnach das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln, auf 1 Mio. gefahrene Kilometer entfielen lediglich 0,07 Unfälle. Etwa um den Faktor 10 höher war die Anzahl der Unfälle pro 1 Mio. gefahrener Kilometer beim Pkw (0,85), und wiederum um den Faktor 7 höher war die Unfallrate bei den mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegen (6,30). Pro 1 Mio. km ereigneten sich 2,14 Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern. Am größten war die Unfallrate bei Moped und Motorrad und betrug dort 12,76 Unfälle pro 1 Mio. km Verkehrsleistung, wobei es hier besonders häufig zu schweren Unfällen mit Todesfolge (281,63 Getötete je 1 Mrd. km Verkehrsleistung) gekommen ist.

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten (Personen ab 6 Jahren)			
Durchschnitt aus 1994 bis 1996			
Verkehrsmittel	Verunglücktenrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Getötetenrate (pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung)	Unfallrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)
Fußgänger	1,96	90,70	2,14
Fahrrad	5,56	84,69	6,30
Moped und Motorrad	11,97	281,63	12,76
Pkw-Lenker	0,48	12,76	0,85
Pkw-Mitfahrer	0,50	11,40	
Öffentlicher Verkehr	0,04	0,69	0,07
Sonstige / keine Angabe	2,30	76,25	7,77
Gesamt	0,58	15,11	0,51

Tabelle 63: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten (Personen ab 6 Jahren) im Durchschnitt aus 1994 bis 1996
Quelle: Statistik Austria, KONTIV Ö95, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Im Vergleich der Jahre 1995 und 2014 zeigt sich im Bereich aller Verkehrsmittel ein größtenteils deutlicher Rückgang der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten. Während der Rückgang der Getötetenraten je Verkehrsmittel in vergleichsweise geringem Ausmaß um den mittleren Rückgang von -72% (das bedeutet einen Rückgang von 15,11 auf nur mehr 4,28 getötete Personen pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung) schwankt, unterscheidet sich der Rückgang der Unfallraten der einzelnen Verkehrsmittel deutlicher.

Abgesehen von den „sonstigen Verkehrsmitteln“ war der Rückgang der Unfallrate mit einem Minus von 44% bei den mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegen am deutlichsten. Die in Österreich pro Jahr mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer sind dabei am deutlichsten gestiegen und haben sich in diesem Zeitraum mehr als verdoppelt (siehe Tabelle 57).

Geringer, aber immer noch über dem Durchschnitt, war der Rückgang der Unfallrate bei den motorisierten Individualverkehrsmitteln. Bei den Fußgängern – bei denen die Verkehrsleistung nur leicht angestiegen ist – ist der Rückgang der Unfallrate mit einem Minus von knapp 10% am geringsten ausgefallen.

Beim öffentlichen Verkehr waren die Unfallrate (0,06 Unfälle je 1 Mio. km) und die Verunglücktenrate (0,04 Verunglückte je 1 Mio. km) in beiden Vergleichsjahren so gering, dass die Veränderungen nicht aussagekräftig sind.

Entwicklung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten von 1995 bis 2014 (Personen ab 6 Jahren)				
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Erhebungsjahr		Entwicklung in Prozent
		1995	2014	
Verunglücktenrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	1,96	1,90	-2,6%
	Fahrrad	5,56	3,51	-36,9%
	Moped und Motorrad	11,97	8,47	-29,3%
	Pkw-Lenker	0,48	0,35	-26,9%
	Pkw-Mitfahrer	0,50	0,30	-38,7%
	Öffentlicher Verkehr	0,04	0,04	+9,7%
	Sonstige / keine Angabe	2,30	0,48	-79,0%
	Alle Verkehrsmittel	0,58	0,45	-22,3%
Getötetenrate (pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	90,70	35,61	-60,7%
	Fahrrad	84,69	23,78	-71,9%
	Moped und Motorrad	281,63	91,85	-67,4%
	Pkw-Lenker	12,76	2,99	-76,6%
	Pkw-Mitfahrer	11,40	1,97	-82,7%
	Öffentlicher Verkehr	0,69	0,05	-93,1%
	Sonstige / keine Angabe	76,25	9,34	-87,8%
	Alle Verkehrsmittel	15,11	4,28	-71,7%
Unfallrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	Fußgänger	2,14	1,94	-9,5%
	Fahrrad	6,30	3,52	-44,1%
	Moped und Motorrad	12,76	7,89	-38,2%
	Pkw	0,85	0,53	-37,1%
	Öffentlicher Verkehr	0,07	0,06	-13,5%
		7,77	1,33	-82,9%
	Alle Verkehrsmittel	0,51	0,36	-29,3%

Tabelle 64: Entwicklung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten (Personen ab 6 Jahren) im Zeitraum 1995 bis 2014
Quelle: Statistik Austria, KONTIV Ö95, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

4.5 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten

Die Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten drücken aus, wie viele Unfallereignisse pro Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer eintreten. Diese unterscheiden sich von den kilometerbezogenen Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten insofern, dass hier die unterschiedlichen erreichbaren Geschwindigkeiten der Verkehrsmittel Berücksichtigung finden.

Im Durchschnitt der Jahre 1994 bis 1996 kam es zu 1,32 Unfällen und 1,49 Verunglückten je 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer. Pro 100 Mio. Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer wurden 38,87 Personen getötet. Auch hier gab es deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln, die sich etwas anders darstellen als bei den Unfallraten.

Die geringsten Unfallzeitraten sind beim öffentlichen Verkehr feststellbar, gefolgt von den Fußgängern. Fahrradfahrer waren bezogen auf die im Verkehr verbrachte Zeit nur etwa doppelt so häufig Opfer von Unfällen wie Pkw-Nutzer (bei den kilometerbezogenen Unfallraten waren die Fahrradfahrer um den Faktor 7 häufiger Unfallbeteiligte als die Pkw-Nutzer), lagen aber bei der Unfallzeitraten um den Faktor 8 höher als Fußgänger. Auch in Sachen Unfallzeitraten waren die Moped- und Motorradnutzer mit Abstand am häufigsten von Unfällen betroffen.

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten (Personen ab 6 Jahren)			
Durchschnitt aus 1994 bis 1996			
Verkehrsmittel	Verunglücktenzeirate (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Getötetenzeirate (pro 100 Mio. Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Unfallzeirate (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)
Fußgänger	0,64	29,65	0,70
Fahrrad	4,87	74,06	5,51
Moped und Motorrad	27,92	656,81	29,76
Pkw-Lenker	1,78	47,14	3,14
Pkw-Mitfahrer	1,96	44,99	
Öffentlicher Verkehr	0,09	1,54	0,15
Sonstige / keine Angabe	9,55	317,21	32,30
Gesamt	1,49	38,87	1,32

Tabelle 65: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten (Personen ab 6 Jahren) im Durchschnitt aus 1994 bis 1996
Quelle: Statistik Austria, KONTIV Ö95, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Auch in puncto Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sind im Durchschnitt Rückgänge im Zeitraum zwischen 1995 und 2014 festzustellen, diese fielen allerdings – mit Ausnahme der Getötetenzeirate – deutlich geringer aus als bei den kilometerbezogenen Raten. Dies liegt daran, dass sich die Fortbewegungsgeschwindigkeiten im selben Zeitraum deutlich erhöht haben und somit 2014 in derselben Zeit deutlich mehr Kilometer zurückgelegt wurden.

Unterscheidet man bezüglich der Unfallzeirate zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln, wird ersichtlich, dass es bei den Fußwegen, abweichend vom durchschnittlichen Rückgang der Unfallzeirate um rund 13%, einen Anstieg um etwa 15% gegeben hat. Am stärksten war der Rückgang der Unfallzeirate bei den Fahrradfahrern (-28%), gefolgt vom Pkw mit -26%. Im Bereich Moped/Motorrad betrug der Rückgang 9%, beim öffentlichen Verkehr ist die Unfallzeirate praktisch gleichgeblieben (sehr geringe Werte).

Während es hinsichtlich der Getötetenzeirate bei allen Verkehrsmitteln zu einem deutlichen Rückgang gekommen ist und dieser beim öffentlichen Verkehr am größten war, ist die Verunglücktenzeirate im öffentlichen Verkehr entgegen dem allgemeinen Trend um 27% angestiegen. Auch bei den Fußgängern (+24%) und bei den Moped- und Motorradfahrern (+4%) ist die Verunglücktenzeirate in den letzten 20 Jahren gestiegen. In den Kategorien Fahrrad (-19%) und Pkw (-14% bei den Lenkern und -29% bei den Mitfahrern) kam es dagegen auch zu einem deutlichen Rückgang der Verunglückten pro 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer.

Entwicklung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten von 1995 bis 2014 (Personen ab 6 Jahren)				
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Erhebungsjahr		Entwicklung in Prozent
		1995	2014	
Verunglücktenzeirate (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	0,64	0,79	+23,6%
	Fahrrad	4,87	3,94	-19,0%
	Moped und Motorrad	27,92	29,05	+4,0%
	Pkw-Lenker	1,78	1,53	-13,7%
	Pkw-Mitfahrer	1,96	1,40	-28,8%
	Öffentlicher Verkehr	0,09	0,11	+27,1%
	Sonstige / keine Angabe	9,55	2,20	-76,9%
	Alle Verkehrsmittel	1,49	1,43	-4,1%
Getötetenzeirate (pro 100 Mio. Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	29,65	14,77	-50,2%
	Fahrrad	74,06	26,66	-64,0%
	Moped und Motorrad	656,81	315,08	-52,0%
	Pkw-Lenker	47,14	13,04	-72,3%
	Pkw-Mitfahrer	44,99	9,05	-79,9%
	Öffentlicher Verkehr	1,54	0,12	-92,0%
	Sonstige / keine Angabe	317,21	42,64	-86,6%
	Alle Verkehrsmittel	38,87	13,57	-65,1%
Unfallzeirate (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	Fußgänger	0,70	0,80	+14,9%
	Fahrrad	5,51	3,95	-28,3%
	Moped und Motorrad	29,76	27,07	-9,0%
	Pkw	3,14	2,33	-25,8%
	Öffentlicher Verkehr	0,15	0,15	+0,2%
		32,30	6,08	-81,2%
	Alle Verkehrsmittel	1,32	1,15	-12,8%

Tabelle 66: Entwicklung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten (Personen ab 6 Jahren) im Zeitraum 1995 bis 2014
Quelle: Statistik Austria, KONTIV Ö95, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

4.6 Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten

Die Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten drücken aus, wie viele Unfallereignisse pro zurückgelegter Anzahl an Wegen im öffentlichen Raum eintreten. Diese unterscheiden sich von den kilometerbezogenen und zeitbezogenen Kennzahlen insofern, dass hier nur die Anzahl an Wegen im öffentlichen Raum, unabhängig davon, wie lange diese dauern und welche Strecken zurückgelegt werden, berücksichtigt wird.

Im Durchschnitt der Jahre 1994 bis 1996 kam es zu 5,43 Unfällen und 6,17 Verunglückten je 1 Mio. Wege im öffentlichen Raum. Pro 1 Mrd. Wege wurden 160,56 Personen getötet.

Die geringsten Unfallwegeraten sind beim öffentlichen Verkehr feststellbar, gefolgt von den Wegen, die zu Fuß zurückgelegt wurden. Fahrradfahrer waren bezogen auf die Anzahl der im Verkehr zurückgelegten Wege nur geringfügig häufiger Opfer von Unfällen als Pkw-Nutzer (bei den kilometerbezogenen Unfallraten waren die Fahrradfahrer um den Faktor 7 häufiger Unfallbeteiligte als die Pkw-Nutzer). Sie lagen ebenso wie bereits bei den vorangegangenen Kennzahlen bezüglich ihrer Unfallwegerate deutlich höher als Fußgänger (Faktor 7). Die Moped- und Motorradnutzer waren mit

Abstand am häufigsten von Unfällen betroffen, das zeigt auch die Unfallwegerate (mit Ausnahme der „Sonstigen“).

Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten (Personen ab 6 Jahren)			
Durchschnitt aus 1994 bis 1996			
Verkehrsmittel	Verunglücktenwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Getötetenwegerate (pro 1 Mrd. Wege)	Unfallwegerate (pro 1 Mio. Wege)
Fußgänger	1,97	91,47	2,16
Fahrrad	12,46	189,63	14,10
Moped und Motorrad	102,16	2.403,30	108,89
Pkw-Lenker	6,91	183,17	12,19
Pkw-Mitfahrer	8,25	189,13	
Öffentlicher Verkehr	0,66	11,59	1,14
Sonstige / keine Angabe	59,98	1.992,14	202,88
Gesamt	6,17	160,56	5,43

Tabelle 67: Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten (Personen ab 6 Jahren) im Durchschnitt aus 1994 bis 1996
Quelle: Statistik Austria, KONTIV Ö95, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

In Sachen Unfallwegerate ist seit 1995 in Summe ein Rückgang um rund 8% feststellbar, mit Abstand am deutlichsten zeigte sich dieser Rückgang beim Pkw mit knapp 29%. Bei den Verkehrsmitteln Rad, Moped bzw. Motorrad und beim öffentlichen Verkehr fiel der Rückgang mit 2% bis 3% relativ gering aus. Dagegen gab es einen deutlichen Anstieg der Unfallwegerate bei den Fußgängern um rund 43%. Zwar ist die Anzahl an Unfällen auch bei den Fußgängern seit 1995 zurückgegangen, gleichzeitig hat sich aber die Anzahl reiner Fußwege in diesem Zeitraum stark reduziert.

Wie bereits bei den vorangegangenen Unfallkennzahlen festgestellt, kam es seit 1995 zu einem wesentlichen Rückgang der im Verkehr getöteten Personen, der auch in puncto Getötetenwegerate deutlich zum Ausdruck kommt (-63%). Der Rückgang dieser Kennzahl schwankt zwischen -38% bei den Fußgängern und -92% beim öffentlichen Verkehr.

Bei Betrachtung der Verunglücktenwegerate ist dagegen ein minimaler Anstieg von 6,17 Verunglückten pro 1 Mio. Wege auf 6,26 (+1%) festzustellen. Auch die Verunglücktenwegerate ist bei den Fußgängern mit Abstand am stärksten angestiegen (+54%), gefolgt vom öffentlichen Verkehr mit einem Plus von 23%. Rückläufig war diese Kennzahl nur bei Wegen, die mit dem Pkw zurückgelegt wurden, und zwar um -17% bei den Pkw-Lenkern und um -29% bei den Pkw-Mitfahrern.

Entwicklung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten von 1995 bis 2014 (Personen ab 6 Jahren)				
Unfallkennzahl	Verkehrsmittel	Erhebungsjahr		Entwicklung in Prozent
		1995	2014	
Verunglücktenwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	1,97	3,03	+53,7%
	Fahrrad	12,46	13,80	+10,8%
	Moped und Motorrad	102,16	114,27	+11,9%
	Pkw-Lenker	6,91	5,71	-17,4%
	Pkw-Mitfahrer	8,25	5,84	-29,2%
	Öffentlicher Verkehr	0,66	0,81	+23,1%
	Sonstige / keine Angabe	59,98	17,57	-70,7%
	Alle Verkehrsmittel	6,17	6,26	+1,4%
Getötetenwegerate (pro 1 Mrd. Wege)	Fußgänger	91,47	56,67	-38,0%
	Fahrrad	189,63	93,41	-50,7%
	Moped und Motorrad	2.403,30	1.239,48	-48,4%
	Pkw-Lenker	183,17	48,52	-73,5%
	Pkw-Mitfahrer	189,13	37,84	-80,0%
	Öffentlicher Verkehr	11,59	0,90	-92,3%
	Sonstige / keine Angabe	1.992,14	339,80	-82,9%
	Alle Verkehrsmittel	160,56	59,28	-63,1%
Unfallwegerate (pro 1 Mio. Wege)	Fußgänger	2,16	3,09	+42,9%
	Fahrrad	14,10	13,83	-1,9%
	Moped und Motorrad	108,89	106,48	-2,2%
	Pkw	12,19	8,66	-28,9%
	Öffentlicher Verkehr	1,14	1,11	-2,9%
		202,88	48,47	-76,1%
	Alle Verkehrsmittel	5,43	5,01	-7,7%

Tabelle 68: Entwicklung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten (Personen ab 6 Jahren) im Zeitraum 1995 bis 2014
Quelle: Statistik Austria, KONTIV Ö95, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

TEIL B:

BERECHNUNG UND VERGLEICH VON UNFALLRATEN AUF BASIS DER „INJURY DATABASE AUSTRIA“ (IDB AUSTRIA) UND DER MOBILITÄTSERHEBUNG „ÖSTERREICH UNTERWEGS 2013/2014“

1

1

EINLEITUNG

Neben der offiziellen Verkehrsunfallstatistik, die im ersten Teil der Studie (Teil A) mit den Daten der österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ verknüpft und vergleichend analysiert wurde, stellt die „Injury Database Austria“ (IDB Austria) des KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) eine weitere Datenquelle dar, die weit über jene aus der Verkehrsunfallstatistik hinausgehende Informationen über das Unfallgeschehen in Österreich liefert.

Die IDB Austria basiert auf Interviews mit Unfallopfern in ausgewählten Krankenhäusern, in denen detaillierte Fakten über die betroffenen Personen, beteiligte Produkte, mögliche Unfallursachen und die Unfallschwere erhoben werden.

Folgende Merkmale werden neben statistischen Daten (Alter, Geschlecht, Datum, Ort usw.) unter anderem in der IDB Austria erfasst:

- Verletzungsart
- Verletzter Körperteil
- Unfallart
- Unfallort
- Wegzweck

Diese Merkmale ermöglichen eine Unterscheidung der registrierten Unfälle nach verschiedenen Kriterien. Insbesondere ist es möglich, Verkehrsunfälle zu extrahieren und diese nach dem genutzten Verkehrsmittel zu unterscheiden. Beispielsweise bei den Radverkehrsunfällen mit Personenschaden gibt es eine hohe Dunkelziffer, hier kann ein Vergleich der Unfallzahlen der Verkehrsunfallstatistik mit den hochgerechneten Werten der Radverkehrsunfälle aus der IDB Austria durchgeführt werden. Durch Verknüpfung der Daten aus der IDB Austria mit jenen aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ können die im ersten Teil der Studie (Teil A) dargestellten relativen Unfallzahlen je Verkehrsmittel weiter nach verschiedenen Merkmalen analysiert, dargestellt und verglichen werden. Bezüglich der genutzten Verkehrsmittelarten wird der Fokus der Untersuchung auf die ungeschützten Verkehrsteilnehmer gerichtet, nämlich:

- Fußgänger und
- Radfahrer

Ziel dieses Teils der Studie ist daher die Darstellung der Unfallrelativzahlen Unfallquote, Unfallrate, Unfallzeitrate und Unfallwegerate anhand der Daten der IDB Austria sowie ein Vergleich der Ergebnisse mit jenen, die auf den Zahlen der offiziellen Verkehrsunfallstatistik beruhen (Teil A).

2

2 UNFALLRELATIVZAHLEN IM JAHR 2014 AUF BASIS DER IDB AUSTRIA **136**

2.1 Unfallzahlen **136**

2.2 Unfallquoten **137**

2.3 Unfallraten **137**

2.4 Unfallzeitraten **139**

2.5 Unfallwegeraten **140**

2

UNFALLRELATIVZAHLEN IM JAHR 2014 AUF BASIS DER IDB AUSTRIA

In diesem Kapitel werden die Unfallzahlen sowie die Unfallrelativzahlen

- Unfallquote (pro 1.000 EW und Jahr)
- Unfallrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)
- Unfallzeitrate (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer) und
- Unfallwegerate (pro 1 Mio. Wege)

auf Basis der Ergebnisse der IDB Austria sowie der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ dargestellt. Es erfolgt dabei eine Konzentration auf den Fuß- und Radverkehr, da die Dunkelziffer - also Unfälle, die nicht in der offiziellen Verkehrsunfallstatistik aufscheinen - bei allen anderen Verkehrsmitteln sehr gering ist und somit kaum Unterschiede zwischen IDB Austria und Verkehrsunfallstatistik auftreten. Die Berechnung erfolgt als Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015, um zufällige jährliche Schwankungen zu glätten.

Hinweis zu den dargestellten Werten

Die Einzelwerte dieses Berichts sind immer ohne Rücksicht auf die Endsumme korrekt auf- bzw. abgerundet. Die Totalbeträge können daher in manchen Fällen geringfügig von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. 100% leicht über- oder unterschreiten.

2.1 Unfallzahlen

Unfälle (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015	
Verkehrsmittel	Unfallanzahl
Fußgänger	7.363
Fahrrad	30.094
Gesamt	37.456

Tabelle 69: Verkehrsunfälle (IDB Austria) je Verkehrsmittel und Jahr

Quelle: KfV, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Verkehrsunfälle werden in der IDB Austria folgendermaßen definiert: Unfall auf öffentlicher Verkehrsfläche mit Fahrzeugbeteiligung.

Pro Jahr ereigneten sich in Österreich im Zeitraum 2013 bis 2015 rund 37.500 derartige Unfälle von Fußgängern und Radfahrern, wobei der Großteil davon rund 30.100 Fahrradunfälle waren. Rund 7.400 Unfälle von Fußgängern fanden laut IDB Austria im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015 pro Jahr statt.

2.2 Unfallquoten

Die Unfallquote gibt die Zahl der Unfälle pro 1.000 Einwohner und Jahr an.⁵ Sie ist nicht als Indikator geeignet, um Unterschiede im Unfallrisiko nach Verkehrsmittel aufzuzeigen, da keine Fahrleistungen berücksichtigt werden. Sie dient in diesem Fall dazu, die unterschiedlichen Gefährdungspotenziale von Fuß- und Radverkehr aufzuzeigen.

Zur Berechnung dieses Indikators wurden die Bevölkerungszahlen der Statistik Austria⁶ in Relation zu den Unfallzahlen gesetzt.

Berechnungsformel:

$$U_Q = \frac{U * 1.000}{EW * t}$$

U_Q Unfallquote

U Anzahl der Unfälle im Untersuchungsgebiet während des Untersuchungszeitraums

EW Einwohner im Untersuchungsgebiet

t Untersuchungszeitraum [Jahre]

Unfallquoten (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015	
Verkehrsmittel	Unfallquote (pro 1.000 EW und Jahr)
Fußgänger	0,91
Fahrrad	3,72
Gesamt	4,63

Tabelle 70: Unfallquote (IDB Austria) je Verkehrsmittel und Jahr *Quelle: KfV, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017*

Auf 1.000 Einwohner kamen im Schnitt 4,63 Fuß- und Radunfälle pro Jahr. Bei einem Großteil davon, nämlich bei 3,72, handelte es sich um Fahrradunfälle. Die Anzahl der Unfälle von Fußgängern betrug im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015 0,91 Unfälle pro 1.000 Einwohner und Jahr.

2.3 Unfallraten

Eine Berechnung von Unfallraten nach Verkehrsmittel soll Aufschluss darüber geben, welchem Unfallrisiko Personen, die zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren, ausgesetzt sind. Zu diesem Zweck wurden die Unfallzahlen in Bezug zur Verkehrsleistung gesetzt. Zur besseren Lesbarkeit wird die jeweilige Unfallrate mit einer Mio. Kilometer multipliziert. Somit gibt die Unfallrate die Unfälle pro eine Mio. Kilometer Verkehrsleistung der Personen ab 6 Jahren an.

⁵ Vgl. Robatsch, K. et al., 2009, S 40

⁶ Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2014

Verkehrsleistung

Verkehrsleistung in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014	
Verkehrsmittel	Mio. km
Fußgänger	2.153
Fahrrad	1.892
Gesamt	4.045

Tabelle 71: Verkehrsleistung in Österreich (Personen ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel im Jahr 2014
Quelle: Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: HERRY 2017

In Summe wurden in Österreich im Jahr 2014 von den Personen ab 6 Jahren rund 4 Mrd. Kilometer zu Fuß oder mit dem Fahrrad im Verkehr zurückgelegt. Etwas mehr als die Hälfte davon (2,1 Mrd. km) sind zu Fuß zurückgelegte Kilometer, rund 1,9 Mrd. km wurden von den Österreichern per Fahrrad zurückgelegt.

Berechnungsformel

$$U_R = \frac{U * 1.000.000}{W * dWL * EW * 365}$$

U_R Unfallrate

U Anzahl der Unfälle im Untersuchungsgebiet während des Untersuchungszeitraums

W Anzahl der Wege pro Person und Tag

dWL durchschnittliche Weglänge [Kilometer]

EW Einwohner im Untersuchungsgebiet

Die Ermittlung der Unfallraten erfolgt getrennt für den Fuß- und Radverkehr. Da in der Erhebung „Österreich unterwegs“ bereits auf einen durchschnittlichen Tag der Gesamtbevölkerung hochgerechnet wurde, entfällt die Multiplikation mit der Einwohneranzahl. Darüber hinaus kann durch die Hochrechnung die Tagesweglänge (Anzahl der Wege pro Person und Tag * durchschnittliche Weglänge [Kilometer]) direkt ausgewertet werden. Die Formel reduziert sich daher auf folgende:

$$U_R = \frac{U * 1.000.000}{TWL_{EW} * 365}$$

U_R Unfallrate

U Anzahl der Unfälle im Untersuchungsgebiet während des Untersuchungszeitraums

TWL_{EW} Tagesweglänge der Einwohner im Untersuchungsgebiet

Unfallraten (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015	
Verkehrsmittel	Unfallrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)
Fußgänger	3,42
Fahrrad	15,90
Gesamt	9,26

Tabelle 72: Unfallraten (IDB Austria) je Verkehrsmittel und Jahr
Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Im Durchschnitt ereigneten sich laut den Daten der IDB Austria 9,26 Fuß- oder Radunfälle pro 1 Mio. im Verkehr zurückgelegter Kilometer. Betrachtet man den Fuß- und Radverkehr getrennt, zeigt sich,

dass das Unfallrisiko beim Radfahren im Straßenverkehr im Jahr 2014 um den Faktor 5 höher war als jenes der Fußgänger und sich 15,90 Radunfälle je 1 Mio. km Verkehrsleistung ereigneten. Bei den Fußgängern beträgt dieser Wert nur 3,42.

2.4 Unfallzeitraten

Die **Unfallzeirrate** ist eine auf die Verkehrsbeteiligungsdauer bezogene Unfallkenngröße (Zeitrisko). Sie ist ein Maß für das mit der Dauer der Verkehrsbeteiligung verbundene Risiko des Eintretens einer Verunglückung in Folge eines Unfallereignisses.⁷ Für die Berechnung der Unfallzeirrate wird anstatt der Tageswegelänge die Tageswegedauer (Zeit [Stunden] im Verkehr pro Tag) verwendet.

Verkehrsbeteiligungsdauer

Verkehrsbeteiligungsdauer in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014	
Verkehrsmittel	100.000 Stunden
Fußgänger	5.190
Fahrrad	1.688
Gesamt	6.877

Tabella 73: Verkehrsbeteiligungsdauer in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014. Quelle: Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: HERRY 2017

Die Österreicherinnen und Österreicher (ab 6 Jahren) verbrachten im Jahr 2014 rund 690 Mio. Stunden als Fußgänger oder Radfahrer im Verkehr. 519 Mio. Stunden wurden zu Fuß absolviert, 169 Mio. Stunden mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Berechnungsformel:

$$U_z = \frac{U * 100.000}{W * dWD * EW * 365}$$

U_z Unfallzeirrate

U Anzahl der Unfälle im Untersuchungsgebiet während des Untersuchungszeitraums

W Anzahl der Wege pro Person und Tag

dWD durchschnittliche Verkehrsbeteiligungsdauer pro Weg [Stunden]

EW Einwohner im Untersuchungsgebiet

Die Ermittlung der Unfallzeiraten erfolgt getrennt für den Fuß- und Radverkehr. Da in der Erhebung „Österreich unterwegs“ bereits auf einen durchschnittlichen Tag der Gesamtbevölkerung hochgerechnet wurde, entfällt die Multiplikation mit der Einwohneranzahl. Darüber hinaus kann durch die Hochrechnung die Tageswegedauer (Anzahl der Wege pro Person und Tag * durchschnittliche Wegedauer [Minuten]) direkt ausgewertet werden. Die Formel reduziert sich daher auf folgende:

$$U_z = \frac{U * 100.000}{TWD_{EW} * 365}$$

U_z Unfallzeirrate

U Anzahl der Unfälle im Untersuchungsgebiet während des Untersuchungszeitraums

TWD_{EW} Tageswegedauer der Einwohner im Untersuchungsgebiet

⁷ Vgl. Robatsch, K. et al., 2009, S.39

Unfallzeitraten (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015	
Verkehrsmittel	Unfallzeirate (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)
Fußgänger	1,42
Fahrrad	17,83
Gesamt	5,45

Tabelle 74: Unfallzeitraten (IDB Austria) je Verkehrsmittel und Jahr Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Pro 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer ereigneten sich bei den aktiven Mobilitätsformen (Fuß- und Radverkehr) in Österreich im Jahr 2014 im Durchschnitt 5,45 Unfälle. Unterscheidet man diese beiden Mobilitätsformen, zeigt sich bei den Fußgängern eine wesentlich geringere Unfallzeirate von 1,42 Unfällen in 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer. Bei den Radfahrern beträgt dieser Wert 17,83 und ist somit um den Faktor 13 höher.

2.5 Unfallwegeraten

Die **Unfallwegerate** ist eine auf die Anzahl der im öffentlichen Straßenraum zurückgelegten Wege bezogene Unfallkenngröße. Sie ist ein Maß für das mit der Häufigkeit der Verkehrsbeteiligung, unabhängig von der Dauer oder den zurückgelegten Entfernungen, verbundene Risiko des Eintretens einer Verunglückung in Folge eines Unfallereignisses. Für die Berechnung der Unfallwegerate wird anstatt der Tageswegelänge oder der Tageswegedauer die Anzahl der zurückgelegten Wege (Wegeanzahl im Verkehr pro Tag) verwendet.

Wegeanzahl

Wegeanzahl in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014	
Verkehrsmittel	Mio. Wege
Fußgänger	1.353
Fahrrad	482
Gesamt	1.835

Tabelle 75: Wegeanzahl in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014 Quelle: Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: HERRY 2017

Die Österreicherinnen und Österreicher (ab einem Alter von 6 Jahren) legten im Jahr 2014 rund 1,8 Mrd. Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Von diesen 1,8 Mrd. Wegen waren rund 1,4 Mrd. Fußwege und 482 Mio. Wege mit dem Fahrrad.

Berechnungsformel:

$$U_w = \frac{U * 1.000.000}{W * EW * 365}$$

U_w Unfallwegerate

U Anzahl der Unfälle im Untersuchungsgebiet während des Untersuchungszeitraums

W Anzahl der Wege pro Person und Tag

EW Einwohner im Untersuchungsgebiet

Die Ermittlung der Unfallwegeraten erfolgt getrennt für den Fuß- und Radverkehr. Da in der Erhebung „Österreich unterwegs“ bereits auf einen durchschnittlichen Tag der Gesamtbevölkerung hochgerechnet wurde, entfällt die Multiplikation mit der Einwohneranzahl. Die Formel reduziert sich daher auf folgende:

$$U_{\text{W}} = \frac{U * 1.000.000}{W_{\text{EW}} * 365}$$

U_{W} Unfallwegerate

U Anzahl der Unfälle im Untersuchungsgebiet während des Untersuchungszeitraums

W_{EW} Wegeanzahl der Einwohner im Untersuchungsgebiet pro Tag

Unfallwegeraten (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015	
Verkehrsmittel	Unfallwegerate (pro 1 Mio. Wege)
Fußgänger	5,44
Fahrrad	62,47
Gesamt	20,42

Tabelle 76: Unfallwegeraten (IDB Austria) je Verkehrsmittel und Jahr Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Pro 1 Mio. Wege im Verkehr ereigneten sich in Österreich im Jahr 2014 im Durchschnitt 20,42 Unfälle beim Zu-Fuß-Gehen oder beim Radfahren. Auch hier zeigt die Einzelbetrachtung der beiden Verkehrsmittel deutliche Unterschiede: Beim Zu-Fuß-Gehen ereigneten sich bei 1 Mio. Wege pro Jahr 5,44 Unfälle, beim Radfahren waren es dagegen rund 62,47 Unfälle pro 1 Mio. Wege im Verkehr.

3

3 RELATIVE UNFALLZAHLEN (IDB AUSTRIA) NACH VERSCHIEDENEN MERKMALEN 146

3.1. Unfallzahlen 147

3.2. Unfallquoten 148

3.3. Unfallraten 149

3.4. Unfallzeitraten 150

3.5. Unfallwegeraten 151

3

RELATIVE UNFALLZAHLEN (IDB AUSTRIA) NACH VERSCHIEDENEN MERKMALEN

Aufbauend auf der Analyse der Unfallrelativzahlen für die Gesamtbevölkerung im vorangegangenen Kapitel werden in diesem Kapitel die bereits genannten Unfallrelativzahlen vertiefend analysiert und nach verschiedenen Merkmalen aufbereitet. Es kommt dabei zu einer Risikoanalyse auf Basis der in der Mobilitätsbefragung ermittelten Mobilitätskennzahlen für den Fuß- und Radverkehr, unterschieden nach den folgenden Variablen:

- Altersklassen
- Geschlecht
- Jahreszeiten
- Wochentage
- Tageszeit

Diese Zahlen geben daher Aufschluss über das spezifische Risiko einzelner Bevölkerungsgruppen, zu unterschiedlichen Zeiten und unterschieden nach Fuß- und Radverkehr, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden. Die nachfolgenden Analysen des Unfallgeschehens beziehen sich auf Gesamtösterreich im Untersuchungsjahr 2014. Dabei wird bezüglich der Unfallzahlen der Mittelwert aus den Jahren 2013 bis 2015 aus der IDB Austria herangezogen.

3.1. Unfallzahlen

Unfälle in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Merkmale		Unfallanzahl	
		Fußgänger	Fahrrad
Altersklassen	6 - 14 Jahre	692	2.353
	15 - 24 Jahre	958	3.942
	25 - 34 Jahre	615	3.697
	35 - 44 Jahre	559	3.527
	45 - 54 Jahre	1.148	5.530
	55 - 64 Jahre	860	3.905
	65+ Jahre	2.530	7.139
Geschlecht	männlich	2.993	17.764
	weiblich	4.370	12.329
Jahreszeit	Frühling (21.3 – 20.6.)	1.925	8.903
	Sommer (21.6. – 22.9.)	1.350	11.422
	Herbst (23.9. – 21.12.)	1.885	6.661
	Winter (22.12. – 20.3.)	2.203	3.108
Wochentagtyp	Werktag (ohne Feiertage)	5.714	21.548
	Samstag (ohne Feiertage)	787	3.635
	Sonntag (inkl. Feiertage)	862	4.910
Tageszeit	Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	2.748	9.745
	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	2.322	12.197
	Abend (18:00-23:59 Uhr)	2.096	7.817
	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	196	335
Gesamt		7.362	30.094

Tabelle 77: Unfallzahlen (IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen

Quelle: KfV, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die Unfallzahlen unterscheiden sich nach den in der obigen Tabelle dargestellten Kriterien teils erheblich. Teilweise sind die Differenzen auf unterschiedliche Gruppengrößen zurückzuführen, teilweise aber auch auf Wegehäufigkeiten, zurückgelegte Weglängen und die dafür benötigte Zeit. Wie sich das in den verschiedenen Unfallrelativzahlen niederschlägt, zeigen die folgenden Kapitel.

In absoluten Zahlen ereigneten sich die meisten Unfälle von Fußgängern und Radfahrern in der Gruppe der Personen ab 65 Jahren. Die wenigsten Unfälle wiesen beim Zu-Fuß-Gehen die Personen zwischen 35 und 44 Jahren auf, beim Radfahren die Gruppe der Kinder zwischen 6 und 14 Jahren. Frauen waren häufiger Opfer von Fußgängerunfällen, Männer häufiger von Radunfällen.

Während im Sommer wesentlich weniger Fußgänger einen Unfall erlitten als in den anderen Jahreszeiten, war es beim Radverkehr genau umgekehrt. Im Sommer ereigneten sich fast viermal so viele Radunfälle wie im Winter.

Bei Unterscheidung nach Wochentagtyp und Tageszeit wird erkennbar, dass sich an Wochenenden bzw. in der Nacht, absolut betrachtet, deutlich weniger Unfälle ereigneten, da zu diesen Zeiten teilweise deutlich weniger Wege und Strecken zurückgelegt wurden.

Im Jahr 2014 ereigneten sich rund viermal so viele Fahrrad- wie Fußgängerunfälle, obwohl die in Österreich zu Fuß zurückgelegte Gesamtstrecke pro Jahr etwas größer war als die Summe der zurückgelegten Fahrradkilometer.

3.2. Unfallquoten

Unfallquoten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Merkmale		Unfallquote (pro 1.000 EW und Jahr)	
		Fußgänger	Fahrrad
Altersklassen	6 - 14 Jahre	0,92	3,14
	15 - 24 Jahre	0,92	3,80
	25 - 34 Jahre	0,55	3,32
	35 - 44 Jahre	0,46	2,90
	45 - 54 Jahre	0,82	3,97
	55 - 64 Jahre	0,83	3,78
	65+ Jahre	1,63	4,61
Geschlecht	männlich	0,76	4,52
	weiblich	1,05	2,97
Jahreszeit	Frühling (21.3 – 20.6.)	0,24	1,10
	Sommer (21.6. – 22.9.)	0,17	1,41
	Herbst (23.9. – 21.12.)	0,23	0,82
	Winter (22.12. – 20.3.)	0,27	0,38
Wochentagtyp	Werktag (ohne Feiertage)	0,71	2,66
	Samstag (ohne Feiertage)	0,10	0,45
	Sonntag (inkl. Feiertage)	0,11	0,61
Tageszeit	Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	0,34	1,20
	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	0,29	1,51
	Abend (18:00-23:59 Uhr)	0,26	0,97
	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	0,02	0,04
Gesamt		0,91	3,72

Tabelle 78: Unfallquoten (IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen

Quelle: KfV, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Bei Berechnung der Unfallquoten wird die absolute Unfallanzahl in Relation zur Bevölkerungszahl gesetzt, daher entsprechen die Unterschiede zwischen den Jahreszeiten, Wochentagtypen und Tageszeiten jenen im Bereich der absoluten Unfallzahlen. Anders ist die Situation bei der Unterscheidung nach Altersklassen und Geschlecht, hier werden Unterschiede, die nur auf die jeweilige Gruppengröße zurückzuführen sind, durch den Bezug auf die Bevölkerungszahl eliminiert.

Nach Altersklassen betrachtet, zeigt sich bei den Fußgängern dennoch ein ähnliches Bild: Am höchsten war die Unfallquote bei den über 65-Jährigen, am geringsten bei den 35- bis 44-Jährigen. Das gilt bezüglich der Unfallquote auch für die Radfahrer, die hier – anders als bei der Unfallanzahl – einen niedrigeren Wert erreichten als die Kinder und Jugendlichen zwischen 6 und 14 Jahren.

Auf Grund der etwa gleichen Gruppengröße stellen sich die Unterschiede bei den Unfallquoten zwischen Männern und Frauen ähnlich dar wie die absoluten Unfallzahlen. Auch hier lagen die Frauen im Jahr 2014 beim Zu-Fuß-Gehen vor den Männern, beim Radfahren waren dagegen die Männer von höherer Unfallwahrscheinlichkeit betroffen.

3.3. Unfallraten

Unfallraten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Merkmale		Unfallrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	
		Fußgänger	Fahrrad
Altersklassen	6 - 14 Jahre	3,43	12,41
	15 - 24 Jahre	5,59	31,07
	25 - 34 Jahre	2,27	20,74
	35 - 44 Jahre	1,94	10,31
	45 - 54 Jahre	3,10	12,87
	55 - 64 Jahre	2,55	13,27
	65+ Jahre	4,93	21,53
Geschlecht	männlich	3,15	16,00
	weiblich	3,63	15,76
Jahreszeit	Frühling (21.3 – 20.6.)	4,04	20,18
	Sommer (21.6. – 22.9.)	2,17	14,96
	Herbst (23.9. – 21.12.)	3,83	14,81
	Winter (22.12. – 20.3.)	3,92	13,06
Wochentagtyp	Werktag (ohne Feiertage)	4,05	16,84
	Samstag (ohne Feiertage)	2,39	13,95
	Sonntag (inkl. Feiertage)	2,08	13,94
Tageszeit	Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	3,39	15,72
	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	2,28	12,84
	Abend (18:00-23:59 Uhr)	7,06	27,37
	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	7,98	9,80
Gesamt		3,42	15,90

Tabelle 79: Unfallraten (IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die Unfallraten geben die Häufigkeit von Unfällen pro 1 Mio. km Verkehrsleistung an. Demnach ereigneten sich im Jahr 2014 fast fünfmal so viele Radunfälle pro km (15,90) wie Unfälle beim Zu-Fuß-Gehen (3,42). Die Altersklasse der 15- bis 24-Jährigen war dabei besonders gefährdet, aber auch ältere Personen ab 65 Jahren waren insbesondere auf Fußwegen einem höheren Unfallrisiko ausgesetzt als der Durchschnitt aller Altersgruppen. Am geringsten waren die Unfallraten in der Altersklasse 35 bis 44 Jahre. Zwischen den Geschlechtern bestehen nur geringe Unterschiede, die Unfallrate war bei den Frauen beim Zu-Fuß-Gehen etwas höher, beim Radfahren etwas niedriger als bei den Männern.

Im Frühling des Jahres 2014 haben sich sowohl auf Fußwegen als auch beim Radfahren die meisten Unfälle pro 1 Mio. km Verkehrsleistung ereignet, wobei die Daten der Fußgängerunfälle im Herbst und Winter ebenfalls über dem Durchschnitt lagen. Im Sommer ereigneten sich beim Zu-Fuß-Gehen die wenigsten Unfälle pro 1 Mio. km Verkehrsleistung, in Sachen Fahrradunfälle lagen die entspre-

chenden Daten im Sommer – der naturgemäß den höchsten Fahrradanteil aufweist – leicht unter dem Durchschnitt.

Generell ereigneten sich im Jahr 2014 beim Zu-Fuß-Gehen und beim Radfahren an Werktagen mehr Unfälle je gefahrener Kilometer als am Wochenende. Am Abend und in der Nacht waren die Unfallraten der Fußgänger mehr als doppelt so hoch wie am Vormittag. In puncto Radverkehrsunfälle stechen die Abendstunden zwischen 18 und 24 Uhr besonders hervor: In diesem Zeitraum erreichte die Unfallrate mit 27,37 Unfällen pro 1 Mio. km Verkehrsleistung den höchsten Wert.

3.4. Unfallzeitraten

Unfallzeitraten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Merkmale		Unfallzeirate (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	
		Fußgänger	Fahrrad
Altersklassen	6 - 14 Jahre	1,52	10,58
	15 - 24 Jahre	2,67	37,36
	25 - 34 Jahre	0,98	24,20
	35 - 44 Jahre	0,86	13,52
	45 - 54 Jahre	1,32	15,02
	55 - 64 Jahre	1,04	15,27
	65+ Jahre	1,81	22,15
Geschlecht	männlich	1,36	18,77
	weiblich	1,46	16,63
Jahreszeit	Frühling (21.3 – 20.6.)	1,72	23,42
	Sommer (21.6. – 22.9.)	0,91	16,75
	Herbst (23.9. – 21.12.)	1,60	16,66
	Winter (22.12. – 20.3.)	1,56	13,75
Wochentagtyp	Werktag (ohne Feiertage)	1,71	19,01
	Samstag (ohne Feiertage)	0,96	16,14
	Sonntag (inkl. Feiertage)	0,84	14,93
Tageszeit	Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	1,40	17,30
	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	0,93	14,44
	Abend (18:00-23:59 Uhr)	3,20	31,19
	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	2,54	12,56
Gesamt		1,42	17,83

Tabelle 80: Unfallzeitraten (IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen
Quelle: Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KFV, HERRY 2017

Die oben dargestellten Befunde bezüglich der Unfallraten gelten im Wesentlichen auch für die Unfallzeirate, bei der die Anzahl der Unfälle der im Verkehr verbrachten Zeit gegenübergestellt wird (Unfälle pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer). In Summe ereigneten sich im Jahr 2014 1,42 Unfälle pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer beim Zu-Fuß-Gehen und 17,83 Unfälle pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer beim Radfahren.

3.5. Unfallwegeraten

Unfallwegeraten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Merkmale		Unfallwegerate (pro 1 Mio. Wege)	
		Fußgänger	Fahrrad
Altersklassen	6 - 14 Jahre	4,23	37,17
	15 - 24 Jahre	8,90	106,05
	25 - 34 Jahre	3,38	81,32
	35 - 44 Jahre	2,99	45,60
	45 - 54 Jahre	5,33	54,33
	55 - 64 Jahre	4,60	53,80
	65+ Jahre	8,15	84,89
Geschlecht	männlich	5,51	67,84
	weiblich	5,39	56,07
Jahreszeit	Frühling (21.3 – 20.6.)	6,45	79,56
	Sommer (21.6. – 22.9.)	3,91	65,59
	Herbst (23.9. – 21.12.)	5,60	56,63
	Winter (22.12. – 20.3.)	5,91	39,80
Wochentagtyp	Werktag (ohne Feiertage)	5,81	58,39
	Samstag (ohne Feiertage)	4,28	62,31
	Sonntag (inkl. Feiertage)	4,63	90,25
Tageszeit	Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	4,97	52,63
	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	3,94	57,85
	Abend (18:00-23:59 Uhr)	10,92	102,82
	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	12,88	36,18
Gesamt		5,44	62,47

Tabelle 81: Unfallwegeraten (IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen
Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Auch die Analyseergebnisse bezüglich der Unfallwegeraten (Unfälle pro 1. Mio. Wege) unterscheiden sich in der Grundtendenz nur wenig von den vorhergehenden Ergebnissen. Zwei Werte sind hier aber interessant: Zum einen lagen die Unfallwegeraten im Jahr 2014 (im Gegensatz zu den Unfallraten und den Unfallzeitraten) bei den männlichen Fußgängern höher als bei den weiblichen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Männer zwar weniger, dafür aber längere Wege zu Fuß zurücklegen als Frauen. Die zweite Auffälligkeit ist die hohe Unfallwegerate beim Radfahren an Sonntagen, die mit 90,25 Unfällen pro 1. Mio. Wege deutlich über dem Durchschnitt von 62,47 lag. Im Bereich der Unfallraten und Unfallzeitraten lagen die entsprechenden Werte unter dem Schnitt. Dies ist auf die geringere Anzahl von Radwegen an Sonntagen zurückzuführen, die aber dafür besonders lang sind (Freizeitradverkehr).

4

4 RELATIVE UNFALLZAHLEN (IDB AUSTRIA) NACH UNFALDETAILS 156

4.1. Verletzungsart 157

4.2. Verletzter Körperteil 161

4.3. Unfallart 167

4.4. Unfallort 170

4.5. Wegzweck 172

4

RELATIVE UNFALLZAHLEN (IDB AUSTRIA) NACH UNFALDETAILS

In diesem Kapitel werden die selben Unfallrelativzahlen wie bereits in den vorherigen Kapiteln dargestellt. Dabei erfolgt allerdings eine Unterscheidung nach den Unfalldetails der Kategorien

- Verletzungsart
- Verletzter Körperteil
- Unfallart
- Unfallort sowie
- Wegzweck.

Bezüglich Wegzweck war hier auf Grund der Datenlage lediglich eine Unterscheidung zwischen „Beruflichen Wegen“ und allen anderen Wegzwecken in Summe möglich.

4.1. Verletzungsart

4.1.1 Unfallzahlen

Unfälle in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Verletzungsart	Unfallanzahl		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Abschürfung	72	634	706
Amputation	25	28	53
Gehirnerschütterung	45	444	489
Keine Verletzung festgestellt	-	24	24
Knochenbruch	4.120	19.247	23.367
Mehrfachverletzungen	160	105	265
Offene Wunde	382	2.388	2.770
Prellung	1.065	3.919	4.984
Quetschung	333	-	333
Schädigung der Blutgefäße	37	201	238
Schädigung von Nervensystem und Rückenmark	-	20	20
Sehnen- und Muskelverletzungen	958	2.317	3.275
Verletzung innerer Organe	51	21	72
Verrenkung, Ausrenkung	91	346	437
Verstauchung	23	400	423
Gesamt	7.364	30.093	37.457

Tabelle 82: Unfallzahlen (IDB Austria) nach Verletzungsart Quelle: KfV, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die häufigste Verletzungsart stellt sowohl bei den Fußgängern als auch bei den Fahrradfahrern der Knochenbruch dar, knapp 23.400 derartige Verletzungen wurden im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015 in der IDB Austria registriert. Am zweithäufigsten wurden in diesem Zeitraum Prellungen mit rund 5.000 Fällen verzeichnet. Bei den Blessuren der Radfahrer liegen offene Wunden mit knapp 2.400 sowie Sehnen- und Muskelverletzungen mit etwas mehr als 2.300 Fällen an dritter und vierter Stelle. Im Bereich der Fußgänger liegt die Zahl der Sehnen- und Muskelverletzungen mit rund 960 pro Jahr deutlich vor der Anzahl der offenen Wunden mit knapp 400 Fällen. Während Quetschungen bei Radfahrern im betrachteten Zeitraum gar nicht vorkamen, war diese Verletzungsart mit mehr als 300 Fällen pro Jahr bei den Fußgängern relativ häufig zu verzeichnen. Bei den verunfallten Radfahrern folgten an fünfter Stelle der häufigsten Verletzungsarten die Abschürfungen mit mehr als 600 Fällen.

4.1.2 Unfallquoten

Unfallquoten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Verletzungsart	Unfallquote (pro 1 Mio. EW und Jahr)		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Abschürfung	9	78	87
Amputation	3	3	7
Gehirnerschütterung	6	55	60
Keine Verletzung festgestellt	-	3	3
Knochenbruch	509	2.379	2.889
Mehrfachverletzungen	20	13	33
Offene Wunde	47	295	342
Prellung	132	484	616
Quetschung	41	-	41
Schädigung der Blutgefäße	5	25	29
Schädigung von Nervensystem und Rückenmark	-	2	2
Sehnen- und Muskelverletzungen	118	286	405
Verletzung innerer Organe	6	3	9
Verrenkung, Ausrenkung	11	43	54
Verstauchung	3	49	52
Gesamt	910	3.720	4.630

Tabelle 83: Unfallquoten (IDB Austria) nach Verletzungsart Quelle: KfV, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Anders als in den vorherigen Kapiteln wird die Unfallquote hier sowie bei den weiteren Darstellungen der Unfalldetails zur besseren Lesbarkeit nicht pro 1.000 Einwohner, sondern pro 1 Mio. Einwohner dargestellt. Die Unterschiede zwischen Fuß- und Radverkehr bezüglich der häufigsten Verletzungsarten und deren Reihung entsprechen jenen, die bereits in Kapitel 4.1.1 dargestellt wurden. Auf eine nochmalige textliche Beschreibung wird daher hier und in den nachfolgenden Kapiteln verzichtet.

4.1.3 Unfallraten

Unfallraten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Verletzungsart	Unfallrate (pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung)		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Abschürfung	33	335	175
Amputation	12	15	13
Gehirnerschütterung	21	235	121
Keine Verletzung festgestellt	-	13	6
Knochenbruch	1.914	10.172	5.776
Mehrfachverletzungen	74	55	66
Offene Wunde	177	1.262	685
Prellung	495	2.071	1.232
Quetschung	155	-	82
Schädigung der Blutgefäße	17	106	59
Schädigung von Nervensystem und Rückenmark	-	11	5
Sehnen- und Muskelverletzungen	445	1.224	810
Verletzung innerer Organe	24	11	18
Verrenkung, Ausrenkung	42	183	108
Verstauchung	11	211	105
Gesamt	3.420	15.903	9.260

Tabelle 84: Unfallraten (IDB Austria) nach Verletzungsart *Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017*

Anders als in den vorherigen Kapiteln wird die Unfallrate hier sowie bei den weiteren Darstellungen der Unfalldetails zur besseren Lesbarkeit nicht pro 1 Mio. km Verkehrsleistung, sondern pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung dargestellt.

4.1.4 Unfallzeitraten

Unfallzeitraten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Verletzungsart	Unfallzeirate (pro 100 Mio. Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer)		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Abschürfung	14	376	103
Amputation	5	17	8
Gehirnerschütterung	9	263	71
Keine Verletzung festgestellt	-	14	3
Knochenbruch	794	11.405	3.398
Mehrfachverletzungen	31	62	39
Offene Wunde	74	1.415	403
Prellung	205	2.322	725
Quetschung	64	-	48
Schädigung der Blutgefäße	7	119	35
Schädigung von Nervensystem und Rückenmark	-	12	3
Sehnen- und Muskelverletzungen	185	1.373	476
Verletzung innerer Organe	10	12	10
Verrenkung, Ausrenkung	18	205	64
Verstauchung	4	237	62
Gesamt	1.419	17.831	5.446

Tabelle 85: Unfallzeitraten (IDB Austria) nach Verletzungsart
Quelle: KfV, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Anders als in den vorherigen Kapiteln wird die Unfallzeirate hier sowie bei den weiteren Darstellungen der Unfalldetails zur besseren Lesbarkeit nicht pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer, sondern pro 100 Mio. Std. Verkehrsbeteiligungsdauer dargestellt.

4.1.5 Unfallwegeraten

Unfallwegeraten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Verletzungsart	Unfallwegerate (pro 1 Mrd. Wege)		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Abschürfung	53	1.316	385
Amputation	18	58	29
Gehirnerschütterung	33	922	267
Keine Verletzung festgestellt	-	50	13
Knochenbruch	3.045	39.952	12.736
Mehrfachverletzungen	118	218	144
Offene Wunde	282	4.957	1.510
Prellung	787	8.135	2.717
Quetschung	246	-	182
Schädigung der Blutgefäße	27	417	130
Schädigung von Nervensystem und Rückenmark	-	42	11
Sehnen- und Muskelverletzungen	708	4.810	1.785
Verletzung innerer Organe	38	44	39
Verrenkung, Ausrenkung	67	718	238
Verstauchung	17	830	231
Gesamt	5.443	62.466	20.416

Tabelle 86: Unfallwegeraten (IDB Austria) nach Verletzungsart
Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Anders als in den vorherigen Kapiteln wird die Unfallwegerate hier sowie bei den weiteren Darstellungen der Unfalldetails zur besseren Lesbarkeit nicht pro 1 Mio. Wege, sondern pro 1 Mrd. Wege dargestellt.

4.2. Verletzter Körperteil

4.2.1. Unfallzahlen

Unfälle in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Verletzter Körperteil	Unfallanzahl		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Abdomen - außen	34	100	134
Anderer näher bestimmter Gesichtsbereich	67	142	209
Augenbereich	61	210	271
Becken	81	178	259
Brustwirbelsäule	25	224	249
Ellbogen	277	2.311	2.588
Finger	540	1.855	2.395
Fuß	246	606	852
Fußgelenk, Knöchel	969	1.968	2.937

Tabelle 87: Unfallzahlen (IDB Austria) nach verletztem Körperteil
Quelle: KfV, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Unfälle in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Verletzter Körperteil	Unfallanzahl		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Gehirn	69	465	534
Halswirbelsäule	152	176	328
Hand	257	1.516	1.773
Handgelenk	453	3.862	4.315
Hüfte	139	407	546
Intraabdominale Organe (z.B. Milz, Darm, Leber)	28	-	28
Kein verletzter Körperteil	-	24	24
Knie	543	2.619	3.162
Lippen und Mundhöhle	19	21	40
Nase	129	135	264
Oberarm	238	1.042	1.280
Oberschenkel	179	1.055	1.234
Ohr	-	47	47
Rippen und Brustbein	69	1.132	1.201
Schädel	209	525	734
Schlüsselbein	108	1.738	1.846
Schulter	577	3.235	3.812
Unterarm	240	1.805	2.045
Unterer Teil der Wirbelsäule (Lenden und Kreuzbein)	74	297	371
Unterer Teil des Rückens, Gesäß	23	234	257
Unterschenkel	971	815	1.786
Verletzung mehrerer Körperteile	474	918	1.392
Wange/Backe	-	302	302
Zehen	113	133	246
Gesamt	7.364	30.093	37.457

Tabelle 87: Unfallzahlen (IDB Austria) nach verletztem Körperteil Quelle: KfV, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Der verletzte Körperteil wird in der IDB Austria sehr detailliert erfasst. Bei den Radfahrern waren im Beobachtungszeitraum das Handgelenk mit rund 3.900 Fällen und die Schulter mit rund 3.200 Fällen die mit etwas Abstand am häufigsten betroffenen Körperteile. Danach folgten das Knie mit rund 2.600 Fällen und der Ellbogen mit rund 2.300 Fällen. Zwischen 2.000 und 1.500 Verletzungen der Radfahrer betrafen Fußgelenk bzw. Knöchel, Finger, Unterarm, Schlüsselbein und die Hand.

Bei den Fußgängern waren es im Verhältnis wesentlich häufiger Fußverletzungen, rund 970 Fälle betrafen jeweils den Unterschenkel sowie das Fußgelenk bzw. den Knöchel. An nächster Stelle folgte die Schulter mit rund 580 Verletzungsfällen, wiederum gefolgt von Knie und Fingern mit jeweils rund 540 Fällen. Relativ häufig traten bei den verunfallten Fußgängern auch Verletzungen mehrerer Körperteile (470 Fälle im Beobachtungszeitraum pro Jahr) sowie Verletzungen des Handgelenks mit ca. 450 Fällen auf.

4.2.2. Unfallquoten

Unfallquoten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Verletzter Körperteil	Unfallquote (pro 1 Mio. EW und Jahr)		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Abdomen - außen	4	12	17
Anderer näher bestimmter Gesichtsbereich	8	18	26
Augenbereich	8	26	34
Becken	10	22	32
Brustwirbelsäule	3	28	31
Ellbogen	34	286	320
Finger	67	229	296
Fuß	30	75	105
Fußgelenk, Knöchel	120	243	363
Gehirn	9	57	66
Halswirbelsäule	19	22	41
Hand	32	187	219
Handgelenk	56	477	533
Hüfte	17	50	67
Intraabdominale Organe (z.B. Milz, Darm, Leber)	3	-	3
Kein verletzter Körperteil	-	3	3
Knie	67	324	391
Lippen und Mundhöhle	2	3	5
Nase	16	17	33
Oberarm	29	129	158
Oberschenkel	22	130	153
Ohr	-	6	6
Rippen und Brustbein	9	140	148
Schädel	26	65	91
Schlüsselbein	13	215	228
Schulter	71	400	471
Unterarm	30	223	253
Unterer Teil der Wirbelsäule (Lenden und Kreuzbein)	9	37	46
Unterer Teil des Rückens, Gesäß	3	29	32
Unterschenkel	120	101	221
Verletzung mehrerer Körperteile	59	113	172
Wange/Backe	-	37	37
Zehen	14	16	30
Gesamt	910	3.720	4.630

Tabelle 88: Unfallquoten (IDB Austria) nach verletztem Körperteil

Quelle: KfV, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die Unfallquote wird hier zur besseren Lesbarkeit nicht pro 1.000 Einwohner, sondern pro 1 Mio. Einwohner dargestellt. Die Unterschiede zwischen Fuß- und Radverkehr bezüglich der am häufigsten verletzten Körperteile und deren Reihung entsprechen jenen, die bereits in Kapitel 4.2.1 dargestellt wurden. Auf eine nochmalige textliche Beschreibung wird daher hier und in den nachfolgenden

Kapiteln verzichtet.

4.2.3. Unfallraten

Unfallraten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr			
Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Verletzter Körperteil	Unfallrate (pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung)		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Abdomen - außen	16	53	33
Anderer näher bestimmter Gesichtsbereich	31	75	52
Augenbereich	28	111	67
Becken	38	94	64
Brustwirbelsäule	12	118	62
Ellbogen	129	1.221	640
Finger	251	980	592
Fuß	114	320	211
Fußgelenk, Knöchel	450	1.040	726
Gehirn	32	246	132
Halswirbelsäule	71	93	81
Hand	119	801	438
Handgelenk	210	2.041	1.067
Hüfte	65	215	135
Intraabdominale Organe (z.B. Milz, Darm, Leber)	13	-	7
Kein verletzter Körperteil	-	13	6
Knie	252	1.384	782
Lippen und Mundhöhle	9	11	10
Nase	60	71	65
Oberarm	111	551	316
Oberschenkel	83	558	305
Ohr	-	25	12
Rippen und Brustbein	32	598	297
Schädel	97	277	181
Schlüsselbein	50	918	456
Schulter	268	1.710	942
Unterarm	111	954	506
Unterer Teil der Wirbelsäule (Lenden und Kreuzbein)	34	157	92
Unterer Teil des Rückens, Gesäß	11	124	64
Unterschenkel	451	431	442
Verletzung mehrerer Körperteile	220	485	344
Wange/Backe	-	160	75
Zehen	52	70	61
Gesamt	3.420	15.903	9.260

Tabelle 89: Unfallraten (IDB Austria) nach verletztem Körperteil

Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die Unfallrate wird hier zur besseren Lesbarkeit nicht pro 1 Mio. km Verkehrsleistung, sondern pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung dargestellt.

4.2.4. Unfallzeitraten

Unfallzeitraten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Verletzter Körperteil	Unfallzeirate (pro 100 Mio. Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer)		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Abdomen - außen	7	59	19
Anderer näher bestimmter Gesichtsbereich	13	84	30
Augenbereich	12	124	39
Becken	16	105	38
Brustwirbelsäule	5	133	36
Ellbogen	53	1.369	376
Finger	104	1.099	348
Fuß	47	359	124
Fußgelenk, Knöchel	187	1.166	427
Gehirn	13	276	78
Halswirbelsäule	29	104	48
Hand	50	898	258
Handgelenk	87	2.288	627
Hüfte	27	241	79
Intraabdominale Organe (z.B. Milz, Darm, Leber)	5	-	4
Kein verletzter Körperteil	-	14	3
Knie	105	1.552	460
Lippen und Mundhöhle	4	12	6
Nase	25	80	38
Oberarm	46	617	186
Oberschenkel	34	625	179
Ohr	-	28	7
Rippen und Brustbein	13	671	175
Schädel	40	311	107
Schlüsselbein	21	1.030	268
Schulter	111	1.917	554
Unterarm	46	1.070	297
Unterer Teil der Wirbelsäule (Lenden und Kreuzbein)	14	176	54
Unterer Teil des Rückens, Gesäß	4	139	37
Unterschenkel	187	483	260
Verletzung mehrerer Körperteile	91	544	202
Wange/Backe	-	179	44
Zehen	22	79	36
Gesamt	1.419	17.831	5.446

Tabelle 90: Unfallzeitraten (IDB Austria) nach verletztem Körperteil
Quelle: KfV, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die Unfallzeirate wird hier zur besseren Lesbarkeit nicht pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer, sondern pro 100 Mio. Std. Verkehrsbeteiligungsdauer dargestellt.

4.2.5. Unfallwegeraten

Unfallwegeraten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Verletzter Körperteil	Unfallwegerate (pro 1 Mrd. Wege)		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Abdomen - außen	25	208	73
Anderer näher bestimmter Gesichtsbereich	50	295	114
Augenbereich	45	436	148
Becken	60	369	141
Brustwirbelsäule	18	465	136
Ellbogen	205	4.797	1.411
Finger	399	3.851	1.305
Fuß	182	1.258	464
Fußgelenk, Knöchel	716	4.085	1.601
Gehirn	51	965	291
Halswirbelsäule	112	365	179
Hand	190	3.147	966
Handgelenk	335	8.017	2.352
Hüfte	103	845	298
Intraabdominale Organe (z.B. Milz, Darm, Leber)	21	-	15
Kein verletzter Körperteil	-	50	13
Knie	401	5.436	1.723
Lippen und Mundhöhle	14	44	22
Nase	95	280	144
Oberarm	176	2.163	698
Oberschenkel	132	2.190	673
Ohr	-	98	26
Rippen und Brustbein	51	2.350	655
Schädel	154	1.090	400
Schlüsselbein	80	3.608	1.006
Schulter	426	6.715	2.078
Unterarm	177	3.747	1.115
Unterer Teil der Wirbelsäule (Lenden und Kreuzbein)	55	616	202
Unterer Teil des Rückens, Gesäß	17	486	140
Unterschenkel	718	1.692	973
Verletzung mehrerer Körperteile	350	1.906	759
Wange/Backe	-	627	165
Zehen	84	276	134
Gesamt	5.443	62.466	20.416

Tabelle 91: Unfallwegeraten (IDB Austria) nach verletztem Körperteil Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die Unfallwegerate wird hier sowie bei den weiteren Darstellungen der Unfalldetails zur besseren Lesbarkeit nicht pro 1 Mio. Wege, sondern pro 1 Mrd. Wege dargestellt.

4.3. Unfallart

4.3.1. Unfallzahlen

Unfälle in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Unfallart	Unfallanzahl		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Akute Überbeanspruchung	267	329	596
Andere näher bestimmte körperliche Überanstrengung	-	23	23
Andere näher bestimmte mechanische Krafteinwirkung	18	-	18
Biss oder Stich durch Tier, Mensch, Insekt	-	72	72
Fallen, Stolpern, Springen, Gestoßenwerden	3.251	27.242	30.493
Kontakt mit Objekt oder Tier	3.394	2.261	5.655
Kontakt mit Person	23	40	63
Kratzen, Schneiden, Reißen, Trennen	-	53	53
Quetschung oder Einklemmung	410	48	458
Reiben oder Abschürfen	-	26	26
Gesamt	7.364	30.093	37.457

Tabelle 92: Unfallzahlen (IDB Austria) nach Unfallart *Quelle: KfV, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017*

Die mit großem Abstand am häufigsten angegebene Unfallart der Fahrradfahrer war „Fallen, Stolpern, Springen, Gestoßen werden“ mit mehr als 27.000 Fällen pro Jahr im Durchschnitt aus 2013 bis 2015. Diese Unfallart kann alle möglichen Ursachen haben, neben psychischen Ursachen (Fehleinschätzung, Unachtsamkeit u.ä.), Naturereignissen (Bodenbeschaffenheit, Wetter u.ä.), technischen Ursachen (z.B. schlechte Beleuchtung, Bodenbeschaffenheit) und physischen Ursachen (z.B. Alkohol, Medikamente, Drogen) fallen auch weitere Umstände wie Fremdverschulden, nicht angepasste Geschwindigkeit oder mangelnder Sicherheitsabstand in diese Kategorie. Zweithäufigste Unfallart beim Radfahren war der Kontakt mit einem Objekt oder einem Tier mit rund 2.300 Fällen pro Jahr.

Bei den Fußgängern waren es ebenfalls diese beiden Unfallarten, die mit Abstand am häufigsten vorkamen, wobei hier der Kontakt mit einem Objekt oder einem Tier mit rund 3.400 Fällen vor dem „Fallen, Stolpern, Springen, Gestoßen werden“ lag (rund 3.250 Fälle). Beim Zu-Fuß-Gehen spielten auch Quetschungen oder Einklemmungen mit rund 400 Fällen pro Jahr eine Rolle, ebenso wie akute Überbeanspruchung mit etwas weniger als 300 Fällen pro Jahr.

4.3.2. Unfallquoten

Unfallquoten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Unfallart	Unfallquote (pro 1 Mio. EW und Jahr)		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Akute Überbeanspruchung	33	41	74
Andere näher bestimmte körperliche Überanstrengung	-	3	3
Andere näher bestimmte mechanische Krafteinwirkung	2	-	2
Biss oder Stich durch Tier, Mensch, Insekt	-	9	9
Fallen, Stolpern, Springen, Gestoßenwerden	402	3.368	3.770
Kontakt mit Objekt oder Tier	420	280	699
Kontakt mit Person	3	5	8
Kratzen, Schneiden, Reißen, Trennen	-	7	7
Quetschung oder Einklemmung	51	6	57
Reiben oder Abschürfen	-	3	3
Gesamt	910	3.720	4.630

Tabelle 93: Unfallquoten (IDB Austria) nach Unfallart Quelle: KfV, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die Unfallquote wird hier zur besseren Lesbarkeit nicht pro 1.000 Einwohner, sondern pro 1 Mio. Einwohner dargestellt. Die Unterschiede zwischen Fuß- und Radverkehr bezüglich der Unfallart und deren Reihung entsprechen jenen, die bereits in Kapitel 4.3.1 dargestellt wurden. Auf eine nochmalige textliche Beschreibung wird daher hier und in den nachfolgenden Kapiteln verzichtet.

4.3.3. Unfallraten

Unfallraten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Unfallart	Unfallrate (pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung)		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Akute Überbeanspruchung	124	174	147
Andere näher bestimmte körperliche Überanstrengung	-	12	6
Andere näher bestimmte mechanische Krafteinwirkung	8	-	4
Biss oder Stich durch Tier, Mensch, Insekt	-	38	18
Fallen, Stolpern, Springen, Gestoßenwerden	1.510	14.397	7.538
Kontakt mit Objekt oder Tier	1.576	1.195	1.398
Kontakt mit Person	11	21	16
Kratzen, Schneiden, Reißen, Trennen	-	28	13
Quetschung oder Einklemmung	190	25	113
Reiben oder Abschürfen	-	14	6
Gesamt	3.420	15.903	9.260

Tabelle 94: Unfallraten (IDB Austria) nach Unfallart Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die Unfallrate wird hier zur besseren Lesbarkeit nicht pro 1 Mio. km Verkehrsleistung, sondern pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung dargestellt.

4.3.4. Unfallzeitraten

Unfallzeitraten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Unfallart	Unfallzeirate (pro 100 Mio. Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer)		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Akute Überbeanspruchung	51	195	87
Andere näher bestimmte körperliche Überanstrengung	-	14	3
Andere näher bestimmte mechanische Krafteinwirkung	3	-	3
Biss oder Stich durch Tier, Mensch, Insekt	-	43	10
Fallen, Stolpern, Springen, Gestoßenwerden	626	16.142	4.434
Kontakt mit Objekt oder Tier	654	1.340	822
Kontakt mit Person	4	24	9
Kratzen, Schneiden, Reißen, Trennen	-	31	8
Quetschung oder Einklemmung	79	28	67
Reiben oder Abschürfen	-	15	4
Gesamt	1.419	17.831	5.446

Tabelle 95: Unfallzeitraten (IDB Austria) nach Unfallart Quelle: KfV, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die Unfallzeirate wird hier zur besseren Lesbarkeit nicht pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer, sondern pro 100 Mio. Std. Verkehrsbeteiligungsdauer dargestellt.

4.3.5. Unfallwegeraten

Unfallwegeraten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Unfallart	Unfallwegerate (pro 1 Mrd. Wege)		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Akute Überbeanspruchung	197	683	325
Andere näher bestimmte körperliche Überanstrengung	-	48	13
Andere näher bestimmte mechanische Krafteinwirkung	13	-	10
Biss oder Stich durch Tier, Mensch, Insekt	-	149	39
Fallen, Stolpern, Springen, Gestoßenwerden	2.403	56.548	16.620
Kontakt mit Objekt oder Tier	2.509	4.693	3.082
Kontakt mit Person	17	83	34
Kratzen, Schneiden, Reißen, Trennen	-	110	29
Quetschung oder Einklemmung	303	100	250
Reiben oder Abschürfen	-	54	14
Gesamt	5.443	62.466	20.416

Tabelle 96: Unfallwegeraten (IDB Austria) nach Unfallart Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die Unfallwegerate wird hier sowie bei den weiteren Darstellungen der Unfalldetails zur besseren Lesbarkeit nicht pro 1 Mio. Wege, sondern pro 1 Mrd. Wege dargestellt.

4.4. Unfallort

4.4.1. Unfallzahlen

Unfälle in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Unfallort	Unfallanzahl		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Andere näher best. öffentl. Verkehrswege, Fahrwege, Straßen	255	402	657
Andere näher bestimmte Verkehrsfläche: Sonstige	109	45	154
Einrichtungen des öffentlichen Personenverkehrs	678	302	980
Fahrbahn (Mischverkehr)	4.469	19.065	23.534
Gehsteig, Gehweg	1.009	1.879	2.888
Parkplatz, Parkgarage	816	450	1.266
Radweg	28	7.950	7.978
Gesamt	7.364	30.093	37.457

Quelle: KfV, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Der hier unterschiedene Unfallort bezieht sich auf die Art der Verkehrsfläche. Sowohl bei den Fußgängern als auch bei den Fahrradfahrern ereignete sich der Großteil der Unfälle auf der Fahrbahn im Mischverkehr. Bei den Fußgängern waren das rund 4.500 Unfälle, bei den Radfahrern rund 19.100 Unfälle im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015. Rund 1.000 Unfälle von Fußgängern ereigneten sich auf dem Gehsteig bzw. Gehweg, rund 8.000 Unfälle von Radfahrern auf dem Radweg. Relativ hoch war auch die Anzahl der Fußgängerunfälle auf Parkplätzen oder in Parkgaragen mit rund 800 im Jahr sowie in Einrichtungen des öffentlichen Personenverkehrs mit rund 700 Unfällen. Die drittgrößte Anzahl an Unfällen von Fahrradfahrern (rund 1.900) ereignete sich auf dem Gehsteig oder Gehweg.

4.4.2. Unfallquoten

Unfallquoten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Unfallort	Unfallquote (pro 1 Mio. EW und Jahr)		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Andere näher best. öffentl. Verkehrswege, Fahrwege, Straßen	32	50	81
Andere näher bestimmte Verkehrsfläche: Sonstige	13	6	19
Einrichtungen des öffentlichen Personenverkehrs	84	37	121
Fahrbahn (Mischverkehr)	552	2.357	2.909
Gehsteig, Gehweg	125	232	357
Parkplatz, Parkgarage	101	56	157
Radweg	3	983	986
Gesamt	910	3.720	4.630

Quelle: KfV, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die Unfallquote wird hier zur besseren Lesbarkeit nicht pro 1.000 Einwohner, sondern pro 1 Mio. Einwohner dargestellt. Die Unterschiede zwischen Fuß- und Radverkehr bezüglich der am häufigsten verletzten Körperteile und deren Reihung entsprechen jenen, die bereits in Kapitel 4.1.1 dargestellt wurden. Auf eine nochmalige textliche Beschreibung wird daher hier und in den nachfolgenden Kapiteln verzichtet.

4.4.3. Unfallraten

Unfallraten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Unfallort	Unfallrate (pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung)		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Andere näher best. öffentl. Verkehrswege, Fahrwege, Straßen	118	212	162
Andere näher bestimmte Verkehrsfläche: Sonstige	51	24	38
Einrichtungen des öffentlichen Personenverkehrs	315	160	242
Fahrbahn (Mischverkehr)	2.076	10.075	5.818
Gehsteig, Gehweg	469	993	714
Parkplatz, Parkgarage	379	238	313
Radweg	13	4.201	1.972
Gesamt	3.420	15.903	9.260

Tabelle 99: Unfallraten (IDB Austria) nach Unfallort Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die Unfallrate wird hier zur besseren Lesbarkeit nicht pro 1 Mio. km Verkehrsleistung, sondern pro 1 Mrd. km Verkehrsleistung dargestellt.

4.4.4. Unfallzeitraten

Unfallzeitraten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Unfallort	Unfallzeirate (pro 100 Mio. Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer)		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Andere näher best. öffentl. Verkehrswege, Fahrwege, Straßen	49	238	96
Andere näher bestimmte Verkehrsfläche: Sonstige	21	27	22
Einrichtungen des öffentlichen Personenverkehrs	131	179	142
Fahrbahn (Mischverkehr)	861	11.297	3.422
Gehsteig, Gehweg	194	1.113	420
Parkplatz, Parkgarage	157	267	184
Radweg	5	4.711	1.160
Gesamt	1.419	17.831	5.446

Tabelle 100: Unfallzeitraten (IDB Austria) nach Unfallort Quelle: KfV, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die Unfallzeirate wird hier zur besseren Lesbarkeit nicht pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer, sondern pro 100 Mio. Std. Verkehrsbeteiligungsdauer dargestellt.

4.4.5. Unfallwegeraten

Unfallwegeraten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015			
Unfallort	Unfallwegerate (pro 1 Mrd. Wege)		
	Fußgänger	Fahrrad	Gesamt
Andere näher best. öffentl. Verkehrswege, Fahrwege, Straßen	188	834	358
Andere näher bestimmte Verkehrsfläche: Sonstige	81	93	84
Einrichtungen des öffentlichen Personenverkehrs	501	627	534
Fahrbahn (Mischverkehr)	3.303	39.574	12.827
Gehsteig, Gehweg	746	3.900	1.574
Parkplatz, Parkgarage	603	934	690
Radweg	21	16.502	4.348
Gesamt	5.443	62.466	20.416

Tabelle 101: Unfallwegeraten (IDB Austria) nach Unfallort Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die Unfallwegerate wird hier sowie bei den weiteren Darstellungen der Unfalldetails zur besseren Lesbarkeit nicht pro 1 Mio. Wege, sondern pro 1 Mrd. Wege dargestellt.

4.5. Wegzweck

In diesem Kapitel werden die Unfallrelativzahlen nach dem Zweck des Weges, auf dem sich der Unfall ereignet hat, unterschieden. Hier war auf Grund der Datenlage lediglich eine Unterscheidung zwischen „beruflichen Wegen“ und allen anderen Wegzwecken in Summe möglich. Der hier dargestellte Wegzweck „Arbeit“ beinhaltet auch dienstliche Wege. Insgesamt entfielen 2014 in Österreich rund 10% der zu Fuß zurückgelegten Wege auf diese beruflichen Wegzwecke, rund ein Viertel aller Ausfahrten mit dem Fahrrad erfolgten berufsbedingt.

4.5.1. Unfallzahlen

Unfälle (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015		
Wegzweck	Unfallanzahl	
	Fußgänger	Fahrrad
Arbeit (inkl. dienstlich)	1.202	5.226
Alle anderen Tätigkeiten	6.161	24.867
Gesamt	7.363	30.093

Tabelle 102: Unfallzahlen (IDB Austria) nach Wegzweck Quelle: KfV, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Rund 1.200 Fußgängerunfälle ereigneten sich im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015 auf berufsbedingten Wegen, das sind rund 16% aller Unfälle von Fußgängern. Da jedoch nur rund 10% aller Fußwege diesem Zweck zuzuordnen sind, bedeutet das, dass sich auf dem Weg zur Arbeit oder auf dienstlichen Wegen, in Relation betrachtet, häufiger Fußgängerunfälle ereigneten als auf anderen Wegen.

Genau umgekehrt verhält es sich bei den Fahrradfahrten, die zur Arbeit führen oder dienstlichen Zwecken dienen. Die rund 5.200 Fahrradunfälle auf Ausfahrten mit beruflichem Wegzweck entsprechen rund 17% aller Fahrradunfälle. Da jedoch rund 25% der Radwege diesem Zweck dienen, war das relative Unfallrisiko auf arbeitsbezogenen Wegen geringer als auf sonstigen Wegen mit dem Fahrrad.

4.5.2. Unfallquoten

Unfallquoten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015		
Wegzweck	Unfallquote (pro 1.000 EW und Jahr)	
	Fußgänger	Fahrrad
Arbeit (inkl. dienstlich)	0,15	0,65
Alle anderen Tätigkeiten	0,76	3,07
Gesamt	0,91	3,72

Tabelle 103: Unfallquoten (IDB Austria) nach Wegzweck Quelle: KfV, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Bei den Unfallquoten, also der Anzahl der Unfälle je 1.000 Einwohner, zeigen sich die gleichen Verhältnisse wie bereits bei den Unfallzahlen selbst. Pro 1.000 Einwohner ereigneten sich auf Arbeitswegen 0,15 Unfälle von Fußgängern und 0,65 Unfälle von Radfahrern. Bei den Wegen mit anderen Zwecken lag dieser Wert bei 0,76 Unfällen von Fußgängern und 3,07 Unfällen von Radfahrern.

4.5.3. Unfallraten

Unfallquoten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015		
Wegzweck	Unfallrate (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)	
	Fußgänger	Fahrrad
Arbeit (inkl. dienstlich)	8,04	13,93
Alle anderen Tätigkeiten	3,08	16,39
Gesamt	3,42	15,90

Tabelle 104: Unfallraten (IDB Austria) nach Wegzweck Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Anhand der Unfallraten wird deutlich ersichtlich, was bereits bei Betrachtung der absoluten Unfallzahlen festgestellt wurde, nämlich dass das Unfallrisiko auf dem Weg zur Arbeit bzw. auf dienstlichen Wegen für Fußgänger mehr als doppelt so hoch ist wie auf Wegen mit anderen Zwecken. Im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015 ereigneten sich auf Arbeitswegen 8,04 Unfälle von Fußgängern pro 1 Mio. km Verkehrsleistung, auf Wegen mit anderen Zwecken waren es im Schnitt nur 3,08 Unfälle von Fußgängern pro 1 Mio. km Verkehrsleistung.

Anders stellt sich die Unfallrate der Fahrradfahrer dar: Im Bereich der arbeitsbedingten Wege war die Radunfallrate mit 13,93 Unfällen pro 1 Mio. km Verkehrsleistung zwar höher als die Unfallrate der Fußgänger, aber wiederum geringer als die Radunfallrate auf Ausfahrten mit anderen Intentionen (16,39 Unfälle pro 1 Mio. km Verkehrsleistung).

4.5.4. Unfallzeitraten

Unfallquoten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015		
Wegzweck	Unfallzeirate (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)	
	Fußgänger	Fahrrad
Arbeit (inkl. dienstlich)	4,00	17,64
Alle anderen Tätigkeiten	1,26	17,87
Gesamt	1,42	17,83

Tabelle 105: Unfallzeitraten (IDB Austria) nach Wegzweck Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Interessant sind auch die Unfallzeitraten, da sich die Ergebnisse hier auf Grund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf Wegen zum Arbeitsplatz bzw. dienstlichen Wegen und den sonstigen Wegzwecken von jenen der Unfallraten unterscheiden. Die berufsbedingten Wege wurden im Schnitt rund 20% schneller absolviert, also mit höheren Geschwindigkeiten zurückgelegt. Die Unfallzeirate betrug auf den Arbeitswegen der Fußgänger 4,00 Unfälle pro 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer und war somit mehr als dreimal so hoch wie auf den Wegen zwecks sonstiger Tätigkeiten (1,26 Unfälle pro 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer). Bei den Radfahrern ergab sich durch die höheren Geschwindigkeiten auf den Arbeitswegen eine praktisch gleich hohe Unfallzeirate wie im Bereich der sonstigen Wegzwecke (17,64 zu 17,87 Unfälle pro 100.000 Stunden Verkehrsbeteiligungsdauer).

4.5.5. Unfallwegeraten

Unfallquoten in Österreich (IDB Austria) pro Jahr Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015		
Wegzweck	Unfallwegerate (pro 1 Mio. Wege)	
	Fußgänger	Fahrrad
Arbeit (inkl. dienstlich)	8,53	45,65
Alle anderen Tätigkeiten	5,08	67,71
Gesamt	5,44	62,47

Tabelle 106: Unfallwegeraten (IDB Austria) nach Wegzweck Quelle: KfV, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Die Unfallwegerate zeigt ein ähnliches Bild wie die Unfallrate. Die relative Unfallhäufigkeit der Fußgänger war im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015 auf den Wegen zum Arbeitsplatz bzw. auf dienstlichen Wegen mit 8,53 Unfällen pro 1 Mio. Wege höher als bei sonstigen Wegzwecken (5,08 Unfälle pro 1 Mio. Wege). Bei den Fahrradfahrern verhält es sich auch hier umgekehrt: Während die Unfallwegerate auf berufsbedingten Wegen 45,65 Unfälle pro 1 Mio. Wege betrug, lag sie mit 67,71 Radunfällen pro 1 Mio. Wege bei anderen Wegzwecken deutlich darüber.

5

5 VERGLEICH UNFALLSTATISTIK UND IDB AUSTRIA 178

5.1. Unfallzahlen 178

5.2. Unfallquoten 180

5.3. Unfallraten 182

5.4. Unfallzeitraten 184

5.5. Unfallwegeraten 186

5

VERGLEICH UNFALLSTATISTIK UND IDB AUSTRIA

In diesem Kapitel werden die zuvor berechneten und beschriebenen Unfallrelativzahlen auf Basis der IDB Austria jenen Werten gegenübergestellt, die sich aus der Berechnung auf Basis der offiziellen Verkehrsunfallstatistik ergeben haben. Insbesondere im Bereich des Radverkehrs existiert eine hohe Dunkelziffer an Unfällen, die nicht in der offiziellen Statistik erfasst werden (können).

5.1. Unfallzahlen

Fußgänger: Unfallzahlen pro Jahr, Vergleich Verkehrsunfallstatistik - IDB Austria				
Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015				
Merkmale		Unfallanzahl Fußgänger		
		Unfallstatistik	IDB Austria	Differenz in %
Altersklassen	6 - 14 Jahre	616	692	+12%
	15 - 24 Jahre	719	958	+33%
	25 - 34 Jahre	476	615	+29%
	35 - 44 Jahre	417	559	+34%
	45 - 54 Jahre	522	1.148	+120%
	55 - 64 Jahre	420	860	+105%
	65+ Jahre	986	2.530	+157%
Geschlecht	männlich	1.981	2.993	+51%
	weiblich	2.219	4.370	+97%
Jahreszeit	Frühling (21.3 – 20.6.)	1.031	1.925	+87%
	Sommer (21.6. – 22.9.)	904	1.350	+49%
	Herbst (23.9. – 21.12.)	1.235	1.885	+53%
	Winter (22.12. – 20.3.)	1.005	2.203	+119%
Wochentagtyp	Werktag (ohne Feiertage)	3.359	5.714	+70%
	Samstag (ohne Feiertage)	436	787	+81%
	Sonntag (inkl. Feiertage)	381	862	+126%
Tageszeit	Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	1.375	2.748	+100%
	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	1.790	2.322	+30%
	Abend (18:00-23:59 Uhr)	798	2.096	+163%
	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	212	196	-8%
Gesamt		4.175	7.362	+76%

Tabelle 107: Unfallzahlen Fußgänger (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen
Quelle: KfV, Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Während die Unfallstatistik für das Jahr 2014 (bzw. den Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015) 4.175 Unfälle von Fußgängern ausweist, wurden in der IDB Austria deutlich mehr, nämlich 7.362 erfasst. Besonders groß war hier die Untererfassung in der offiziellen Unfallstatistik betreffend Personen

ab 45 Jahren und noch wesentlich in der Gruppe der Personen ab 65 Jahren. Was Unfälle von Frauen betrifft, so wurden 2014 in der IDB Austria knapp doppelt so viele Unfälle erfasst wie in der amtlichen Unfallstatistik, betreffend die Erfassung von Männerunfällen betrug das Plus nur rund 50%. Hinsichtlich der Jahreszeiten zeigt sich eine stärkere Untererfassung vonseiten der Unfallstatistik im Winter und im Frühjahr im Vergleich zu den anderen Jahreszeiten. An Sonntagen wurden 2014 in der IDB Austria mehr als doppelt so viele Unfälle erfasst wie in der amtlichen Unfallstatistik. Auch in Sachen Tageszeiten variieren die Unterschiede zwischen Unfallstatistik und IDB Austria: Während die IDB Austria bei der Erfassung von Fußgängerunfällen am Vormittag ein Plus von 100% und am Abend sogar ein Plus von 163% im Vergleich zur amtlichen Unfallstatistik zeigt, waren die diesbezüglichen Unterschiede am Nachmittag und in der Nacht deutlich geringer.

Radfahrer: Unfallzahlen pro Jahr, Vergleich Verkehrsunfallstatistik - IDB Austria				
Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015				
Merkmale		Unfallanzahl Radfahrer		
		Unfallstatistik	IDB Austria	Differenz in %
Altersklassen	6 - 14 Jahre	564	2.353	+317%
	15 - 24 Jahre	835	3.942	+372%
	25 - 34 Jahre	998	3.697	+270%
	35 - 44 Jahre	904	3.527	+290%
	45 - 54 Jahre	1.307	5.530	+323%
	55 - 64 Jahre	1.004	3.905	+289%
	65+ Jahre	1.285	7.139	+455%
Geschlecht	männlich	4.327	17.764	+311%
	weiblich	2.524	12.329	+388%
Jahreszeit	Frühling (21.3 – 20.6.)	2.110	8.903	+322%
	Sommer (21.6. – 22.9.)	2.760	11.422	+314%
	Herbst (23.9. – 21.12.)	1.237	6.661	+438%
	Winter (22.12. – 20.3.)	554	3.108	+461%
Wochentagtyp	Werktag (ohne Feiertage)	4.990	21.548	+332%
	Samstag (ohne Feiertage)	821	3.635	+343%
	Sonntag (inkl. Feiertage)	850	4.910	+477%
Tageszeit	Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	2.069	9.745	+371%
	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	3.183	12.197	+283%
	Abend (18:00-23:59 Uhr)	1.235	7.817	+533%
	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	174	335	+93%
Gesamt		6.661	30.094	+352%

Tabelle 108: Unfallzahlen Radfahrer (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen
Quelle: KfV, Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Deutlich größere Unterschiede zwischen den Daten der Unfallstatistik und jenen der IDB Austria bestehen hinsichtlich der Anzahl der Radverkehrsunfälle. Im Jahr 2014 wurden von der IDB Austria 4,5-mal so viele Fahrradunfälle erfasst, als in der Unfallstatistik registriert wurden (das entspricht einem Plus von rund 350%). Auch hier war die Untererfassung im System der Unfallstatistik bei den älteren Personen ab 65 Jahren besonders groß und bei Frauen etwas größer als bei Männern.

Im Herbst und im Winter ereigneten sich im Jahr 2014 weniger Fahrradunfälle als im Frühjahr und im Sommer, gleichzeitig war aber die Untererfassung in der Unfallstatistik im Vergleich zur IDB Austria deutlich höher. Das Gleiche gilt für Sonntage im Vergleich zu Werktagen. Unterschieden nach Tageszeiten zeigt sich diese Differenz zwischen den beiden Datenquellen in den Abendstunden besonders deutlich und wesentlich stärker als bei den Unfällen der Fußgänger; in der IDB Austria wurden mehr als 6-mal so viele Fahrradunfälle registriert wie in der offiziellen Unfallstatistik.

5.2. Unfallquoten

Da sich in dieser und in allen nachfolgenden Tabellen dieselben relativen Unterschiede zwischen der amtlichen Unfallstatistik und der IDB Austria wie bei der absoluten Anzahl an erfassten Unfällen ergeben, werden hier und nachfolgend stattdessen die absoluten Unterschiede der einzelnen Unfallrelativzahlen dargestellt. Auf eine nochmalige textuelle Beschreibung wird verzichtet, da die Unterschiede zwischen Unfallstatistik und IDB Austria bereits im Kapitel 5.1 dargestellt wurden. Darüber hinaus wurde die unterschiedliche Dokumentationsweise der IDB Austria bezüglich der untersuchten Bevölkerungsgruppen und Unfallzeitpunkte bereits in Kapitel 3 analysiert.

Fußgänger: Unfallquoten pro Jahr, Vergleich Verkehrsunfallstatistik - IDB Austria				
Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015				
Merkmale		Unfallquote Fußgänger (pro 1.000 EW und Jahr)		
		Unfallstatistik	IDB Austria	Differenz absolut
Altersklassen	6 - 14 Jahre	0,82	0,92	+0,10
	15 - 24 Jahre	0,69	0,92	+0,23
	25 - 34 Jahre	0,43	0,55	+0,12
	35 - 44 Jahre	0,34	0,46	+0,12
	45 - 54 Jahre	0,37	0,82	+0,45
	55 - 64 Jahre	0,41	0,83	+0,43
	65+ Jahre	0,64	1,63	+1,00
Geschlecht	männlich	0,50	0,76	+0,26
	weiblich	0,53	1,05	+0,52
Jahreszeit	Frühling (21.3 – 20.6.)	0,13	0,24	+0,11
	Sommer (21.6. – 22.9.)	0,11	0,17	+0,06
	Herbst (23.9. – 21.12.)	0,15	0,23	+0,08
	Winter (22.12. – 20.3.)	0,12	0,27	+0,15
Wochentagtyp	Werktag (ohne Feiertage)	0,42	0,71	+0,29
	Samstag (ohne Feiertage)	0,05	0,10	+0,04
	Sonntag (inkl. Feiertage)	0,05	0,11	+0,06
Tageszeit	Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	0,17	0,34	+0,17
	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	0,22	0,29	+0,07
	Abend (18:00-23:59 Uhr)	0,10	0,26	+0,16
	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	0,03	0,02	-0,00
Gesamt		0,52	0,91	+0,39

Tabelle 109: Unfallquoten Fußgänger (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen
Quelle: KfV, Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Radfahrer: Unfallquoten pro Jahr, Vergleich Verkehrsunfallstatistik - IDB Austria				
Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015				
Merkmale		Unfallquote Radfahrer (pro 1.000 EW und Jahr)		
		Unfallstatistik	IDB Austria	Differenz absolut
Altersklassen	6 - 14 Jahre	0,75	3,14	+2,39
	15 - 24 Jahre	0,80	3,80	+2,99
	25 - 34 Jahre	0,90	3,32	+2,42
	35 - 44 Jahre	0,74	2,90	+2,16
	45 - 54 Jahre	0,94	3,97	+3,03
	55 - 64 Jahre	0,97	3,78	+2,81
	65+ Jahre	0,83	4,61	+3,78
Geschlecht	männlich	1,10	4,52	+3,42
	weiblich	0,61	2,97	+2,36
Jahreszeit	Frühling (21.3 – 20.6.)	0,26	1,10	+0,84
	Sommer (21.6. – 22.9.)	0,34	1,41	+1,07
	Herbst (23.9. – 21.12.)	0,15	0,82	+0,67
	Winter (22.12. – 20.3.)	0,07	0,38	+0,32
Wochentagtyp	Werktag (ohne Feiertage)	0,62	2,66	+2,05
	Samstag (ohne Feiertage)	0,10	0,45	+0,35
	Sonntag (inkl. Feiertage)	0,11	0,61	+0,50
Tageszeit	Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	0,26	1,20	+0,95
	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	0,39	1,51	+1,11
	Abend (18:00-23:59 Uhr)	0,15	0,97	+0,81
	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	0,02	0,04	+0,02
Gesamt		0,82	3,72	+2,90

Tabelle 110: Unfallquoten Radfahrer (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen
Quelle: KfV, Statistik Austria, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

5.3. Unfallraten

Fußgänger: Unfallraten pro Jahr, Vergleich Verkehrsunfallstatistik - IDB Austria				
Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015				
Merkmale		Unfallrate Fußgänger (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)		
		Unfallstatistik	IDB Austria	Differenz absolut
Altersklassen	6 - 14 Jahre	3,05	3,43	+0,37
	15 - 24 Jahre	4,19	5,59	+1,40
	25 - 34 Jahre	1,76	2,27	+0,51
	35 - 44 Jahre	1,45	1,94	+0,49
	45 - 54 Jahre	1,41	3,10	+1,69
	55 - 64 Jahre	1,24	2,55	+1,30
	65+ Jahre	1,92	4,93	+3,01
Geschlecht	männlich	2,09	3,15	+1,06
	weiblich	1,84	3,63	+1,79
Jahreszeit	Frühling (21.3 – 20.6.)	2,17	4,04	+1,88
	Sommer (21.6. – 22.9.)	1,45	2,17	+0,72
	Herbst (23.9. – 21.12.)	2,51	3,83	+1,32
	Winter (22.12. – 20.3.)	1,79	3,92	+2,13
Wochentagtyp	Werktag (ohne Feiertage)	2,38	4,05	+1,67
	Samstag (ohne Feiertage)	1,32	2,39	+1,06
	Sonntag (inkl. Feiertage)	0,92	2,08	+1,16
Tageszeit	Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	1,70	3,39	+1,69
	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	1,76	2,28	+0,52
	Abend (18:00-23:59 Uhr)	2,69	7,06	+4,37
	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	8,63	7,98	-0,65
Gesamt		1,94	3,42	+1,48

Tabelle 111: Unfallraten Fußgänger (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen
 Quelle: KfV, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Radfahrer: Unfallraten pro Jahr, Vergleich Verkehrsunfallstatistik - IDB Austria				
Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015				
Merkmale		Unfallrate Radfahrer (pro 1 Mio. km Verkehrsleistung)		
		Unfallstatistik	IDB Austria	Differenz absolut
Altersklassen	6 - 14 Jahre	2,98	12,41	+9,44
	15 - 24 Jahre	6,58	31,07	+24,49
	25 - 34 Jahre	5,60	20,74	+15,14
	35 - 44 Jahre	2,64	10,31	+7,67
	45 - 54 Jahre	3,04	12,87	+9,83
	55 - 64 Jahre	3,41	13,27	+9,86
	65+ Jahre	3,88	21,53	+17,65
Geschlecht	männlich	3,90	16,00	+12,11
	weiblich	3,23	15,76	+12,53
Jahreszeit	Frühling (21.3 – 20.6.)	4,78	20,18	+15,40
	Sommer (21.6. – 22.9.)	3,62	14,96	+11,35
	Herbst (23.9. – 21.12.)	2,75	14,81	+12,06
	Winter (22.12. – 20.3.)	2,33	13,06	+10,73
Wochentagtyp	Werktag (ohne Feiertage)	3,90	16,84	+12,94
	Samstag (ohne Feiertage)	3,15	13,95	+10,80
	Sonntag (inkl. Feiertage)	2,41	13,94	+11,53
Tageszeit	Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	3,34	15,72	+12,39
	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	3,35	12,84	+9,49
	Abend (18:00-23:59 Uhr)	4,32	27,37	+23,04
	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	5,08	9,80	+4,72
Gesamt		3,52	15,90	+12,38

Tabelle 112: Unfallraten Radfahrer (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen

Quelle: KfV, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

5.4. Unfallzeitraten

Fußgänger: Unfallzeitraten pro Jahr, Vergleich Verkehrsunfallstatistik - IDB Austria				
Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015				
Merkmale		Unfallzeirate Fußgänger (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)		
		Unfallstatistik	IDB Austria	Differenz absolut
Altersklassen	6 - 14 Jahre	1,36	1,52	+0,17
	15 - 24 Jahre	2,00	2,67	+0,67
	25 - 34 Jahre	0,76	0,98	+0,22
	35 - 44 Jahre	0,64	0,86	+0,22
	45 - 54 Jahre	0,60	1,32	+0,72
	55 - 64 Jahre	0,51	1,04	+0,53
	65+ Jahre	0,70	1,81	+1,10
Geschlecht	männlich	0,90	1,36	+0,46
	weiblich	0,74	1,46	+0,72
Jahreszeit	Frühling (21.3 – 20.6.)	0,92	1,72	+0,80
	Sommer (21.6. – 22.9.)	0,61	0,91	+0,30
	Herbst (23.9. – 21.12.)	1,05	1,60	+0,55
	Winter (22.12. – 20.3.)	0,71	1,56	+0,85
Wochentagtyp	Werktag (ohne Feiertage)	1,01	1,71	+0,71
	Samstag (ohne Feiertage)	0,53	0,96	+0,43
	Sonntag (inkl. Feiertage)	0,37	0,84	+0,47
Tageszeit	Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	0,70	1,40	+0,70
	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	0,72	0,93	+0,21
	Abend (18:00-23:59 Uhr)	1,22	3,20	+1,98
	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	2,75	2,54	-0,21
Gesamt		0,80	1,42	+0,61

Tabelle 113: Unfallzeitraten Fußgänger (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen
 Quelle: KfV, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Radfahrer: Unfallzeitraten pro Jahr, Vergleich Verkehrsunfallstatistik - IDB Austria				
Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015				
Merkmale		Unfallzeirate Radfahrer (pro 100.000 Std. Verkehrsbeteiligungsdauer)		
		Unfallstatistik	IDB Austria	Differenz absolut
Altersklassen	6 - 14 Jahre	2,54	10,58	+8,04
	15 - 24 Jahre	7,91	37,36	+29,45
	25 - 34 Jahre	6,53	24,20	+17,66
	35 - 44 Jahre	3,47	13,52	+10,06
	45 - 54 Jahre	3,55	15,02	+11,47
	55 - 64 Jahre	3,93	15,27	+11,35
	65+ Jahre	3,99	22,15	+18,16
Geschlecht	männlich	4,57	18,77	+14,20
	weiblich	3,40	16,63	+13,22
Jahreszeit	Frühling (21.3 – 20.6.)	5,55	23,42	+17,87
	Sommer (21.6. – 22.9.)	4,05	16,75	+12,70
	Herbst (23.9. – 21.12.)	3,09	16,66	+13,57
	Winter (22.12. – 20.3.)	2,45	13,75	+11,30
Wochentagtyp	Werktag (ohne Feiertage)	4,40	19,01	+14,61
	Samstag (ohne Feiertage)	3,64	16,14	+12,50
	Sonntag (inkl. Feiertage)	2,59	14,93	+12,34
Tageszeit	Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	3,67	17,30	+13,63
	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	3,77	14,44	+10,67
	Abend (18:00-23:59 Uhr)	4,93	31,19	+26,27
	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	6,51	12,56	+6,05
Gesamt		3,95	17,83	+13,89

Tabelle 114: Unfallzeitraten Radfahrer (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen

Quelle: KFV, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KFV, HERRY 2017

5.5. Unfallwegeraten

Fußgänger: Unfallwegeraten pro Jahr, Vergleich Verkehrsunfallstatistik - IDB Austria				
Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015				
Merkmale		Unfallwegerate Fußgänger (pro 1 Mio. Wege)		
		Unfallstatistik	IDB Austria	Differenz absolut
Altersklassen	6 - 14 Jahre	3,77	4,23	+0,46
	15 - 24 Jahre	6,67	8,90	+2,22
	25 - 34 Jahre	2,61	3,38	+0,76
	35 - 44 Jahre	2,23	2,99	+0,76
	45 - 54 Jahre	2,43	5,33	+2,91
	55 - 64 Jahre	2,25	4,60	+2,36
	65+ Jahre	3,18	8,15	+4,97
Geschlecht	männlich	3,65	5,51	+1,86
	weiblich	2,74	5,39	+2,65
Jahreszeit	Frühling (21.3 – 20.6.)	3,45	6,45	+3,00
	Sommer (21.6. – 22.9.)	2,61	3,91	+1,29
	Herbst (23.9. – 21.12.)	3,67	5,60	+1,93
	Winter (22.12. – 20.3.)	2,70	5,91	+3,21
Wochentagtyp	Werktag (ohne Feiertage)	3,42	5,81	+2,40
	Samstag (ohne Feiertage)	2,37	4,28	+1,91
	Sonntag (inkl. Feiertage)	2,05	4,63	+2,59
Tageszeit	Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	2,49	4,97	+2,48
	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	3,03	3,94	+0,90
	Abend (18:00-23:59 Uhr)	4,16	10,92	+6,77
	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	13,93	12,88	-1,05
Gesamt		3,09	5,44	+2,36

Tabelle 115: Unfallwegeraten Fußgänger (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen
 Quelle: KfV, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

Radfahrer: Unfallwegeraten pro Jahr, Vergleich Verkehrsunfallstatistik - IDB Austria				
Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015				
Merkmale		Unfallwegerate Radfahrer (pro 1 Mio. Wege)		
		Unfallstatistik	IDB Austria	Differenz absolut
Altersklassen	6 - 14 Jahre	8,91	37,17	+28,25
	15 - 24 Jahre	22,46	106,05	+83,59
	25 - 34 Jahre	21,96	81,32	+59,36
	35 - 44 Jahre	11,68	45,60	+33,92
	45 - 54 Jahre	12,84	54,33	+41,49
	55 - 64 Jahre	13,83	53,80	+39,97
	65+ Jahre	15,28	84,89	+69,61
Geschlecht	männlich	16,52	67,84	+51,31
	weiblich	11,48	56,07	+44,59
Jahreszeit	Frühling (21.3 – 20.6.)	18,85	79,56	+60,71
	Sommer (21.6. – 22.9.)	15,85	65,59	+49,74
	Herbst (23.9. – 21.12.)	10,52	56,63	+46,11
	Winter (22.12. – 20.3.)	7,09	39,80	+32,71
Wochentagtyp	Werktag (ohne Feiertage)	13,52	58,39	+44,87
	Samstag (ohne Feiertage)	14,07	62,31	+48,25
	Sonntag (inkl. Feiertage)	15,63	90,25	+74,62
Tageszeit	Vormittag (06:00-11:59 Uhr)	11,17	52,63	+41,46
	Nachmittag (12:00-17:59 Uhr)	15,10	57,85	+42,76
	Abend (18:00-23:59 Uhr)	16,24	102,82	+86,58
	Nacht (00:00-05:59 Uhr)	18,75	36,18	+17,42
Gesamt		13,83	62,47	+48,64

Tabelle 116: Unfallwegeraten Radfahrer (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen
Quelle: KfV, Statistik Austria, Österreich unterwegs 2013/2014, Bearbeitung: KfV, HERRY 2017

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Raumtypen der Bezirke aus „Österreich unterwegs 2013/2014“	81
Abbildung 2: Gemeindeklassifikation	87

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Codeliste Unfallrisiko-Benchmark Österreich 2014 (1)	43
Tabelle 2:	Codeliste Unfallrisiko-Benchmark Österreich 2014 (2)	44
Tabelle 3:	Verunglückte und Getötete (ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel pro Jahr	45
Tabelle 4:	Verkehrsunfälle (mit beteiligten Personen ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel und Jahr	46
Tabelle 5:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquote (von Personen ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel und Jahr	47
Tabelle 6:	Verkehrsleistung in Österreich (Personen ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel im Jahr 2014	48
Tabelle 7:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten (Personen ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel und Jahr 2014	49
Tabelle 8:	Verkehrsbeteiligungsdauer in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014	49
Tabelle 9:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten (Personen ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel und Jahr	50
Tabelle 10:	Wegeanzahl in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014	51
Tabelle 11:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten (Personen ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel und Jahr	52
Tabelle 12:	Durchschnittliche Unfallkosten pro Fall im Jahr 2011 und 2014	54
Tabelle 13:	Volkswirtschaftliche Unfallkosten im Jahr 2014	54
Tabelle 14:	Unfallkostenraten und Unfallkostenzeitraten in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014	55
Tabelle 15:	Unfallkostenraten und Unfallkostenzeitraten je Verkehrsmittel in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014	57
Tabelle 16:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) nach Altersklassen	64
Tabelle 17:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) nach Altersklassen	65
Tabelle 18:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren) nach Altersklassen	66
Tabelle 19:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeiraten (Personen ab 6 Jahren) nach Altersklassen	67
Tabelle 20:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate (Personen ab 6 Jahren) nach Altersklassen	68
Tabelle 21:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) nach Geschlecht	70
Tabelle 22:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) nach Geschlecht	71
Tabelle 23:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren) nach Geschlecht	72
Tabelle 24:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeiraten (Personen ab 6 Jahren) nach Geschlecht	73
Tabelle 25:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate (Personen ab 6 Jahren) nach Geschlecht	74
Tabelle 26:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) nach Bundesland	76
Tabelle 27:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) nach Bundesland	77
Tabelle 28:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren) nach Bundesland	78
Tabelle 29:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeiraten (Personen ab 6 Jahren) nach Bundesland	79
Tabelle 30:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate (Personen ab 6 Jahren) nach Bundesland	80
Tabelle 31:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) nach Raumtyp	82
Tabelle 32:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) nach Raumtyp	83
Tabelle 33:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren) nach Raumtyp	84
Tabelle 34:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeiraten (Personen ab 6 Jahren) nach Raumtyp	85
Tabelle 35:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate (Personen ab 6 Jahren) nach Raumtyp	86
Tabelle 36:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) nach Regionen	88
Tabelle 37:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) nach Regionen	89
Tabelle 38:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren) nach Regionen	90
Tabelle 39:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeiraten (Personen ab 6 Jahren) nach Regionen	91
Tabelle 40:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate (Personen ab 6 Jahren) nach Regionen	92
Tabelle 41:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) nach Jahreszeit	94

Tabelle 42:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) nach Jahreszeit	95
Tabelle 43:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren) nach Jahreszeit	96
Tabelle 44:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeirrate (Personen ab 6 Jahren) nach Jahreszeit	97
Tabelle 45:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate (Personen ab 6 Jahren) nach Jahreszeit	98
Tabelle 46:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) nach Wochentagtyp	100
Tabelle 47:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) nach Wochentagtyp	101
Tabelle 48:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren) nach Wochentagtyp	102
Tabelle 49:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeirrate (Personen ab 6 Jahren) nach Wochentagtyp	103
Tabelle 50:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate (Personen ab 6 Jahren) nach Wochentagtyp	104
Tabelle 51:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) nach Tageszeit	106
Tabelle 52:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) nach Tageszeit	107
Tabelle 53:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten sowie Unfallkostenrate (Personen ab 6 Jahren) nach Tageszeit	108
Tabelle 54:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten sowie Unfallkostenzeirrate (Personen ab 6 Jahren) nach Tageszeit	109
Tabelle 55:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten sowie Unfallkostenwegerate (Personen ab 6 Jahren) nach Tageszeit	110
Tabelle 56:	Verkehrsleistung im Jahr 1995 (Personen ab 6 Jahren)	115
Tabelle 57:	Entwicklung der Verkehrsleistung (Weglänge und Wegdauer, Personen ab 6 Jahren) von 1995 bis 2014	115
Tabelle 58:	Verunglückten- und Getötetenanzahlen (Personen ab 6 Jahren) im Durchschnitt aus 1994 bis 1996	116
Tabelle 59:	Zahl der Verkehrsunfälle (Personen ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel pro Jahr und im Durchschnitt, Zeitraum 1994 bis 1996	116
Tabelle 60:	Entwicklung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzahlen (Personen ab 6 Jahren) im Zeitraum 1995 bis 2014	117
Tabelle 61:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) im Durchschnitt aus 1994 bis 1996	118
Tabelle 62:	Entwicklung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallquoten (Personen ab 6 Jahren) im Zeitraum 1995 bis 2014	119
Tabelle 63:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten (Personen ab 6 Jahren) im Durchschnitt aus 1994 bis 1996	120
Tabelle 64:	Entwicklung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallraten (Personen ab 6 Jahren) im Zeitraum 1995 bis 2014	121
Tabelle 65:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten (Personen ab 6 Jahren) im Durchschnitt aus 1994 bis 1996	122
Tabelle 66:	Entwicklung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallzeitraten (Personen ab 6 Jahren) im Zeitraum 1995 bis 2014	123
Tabelle 67:	Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten (Personen ab 6 Jahren) im Durchschnitt aus 1994 bis 1996	124
Tabelle 68:	Entwicklung der Verunglückten-, Getöteten- und Unfallwegeraten (Personen ab 6 Jahren) im Zeitraum 1995 bis 2014	125
Tabelle 69:	Verkehrsunfälle (IDB Austria) je Verkehrsmittel und Jahr	136
Tabelle 70:	Unfallquote (IDB Austria) je Verkehrsmittel und Jahr	137
Tabelle 71:	Verkehrsleistung in Österreich (Personen ab 6 Jahren) je Verkehrsmittel im Jahr 2014	138
Tabelle 72:	Unfallraten (IDB Austria) je Verkehrsmittel und Jahr	138
Tabelle 73:	Verkehrsbeteiligungsdauer in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014	139
Tabelle 74:	Unfallzeitraten (IDB Austria) je Verkehrsmittel und Jahr	140
Tabelle 75:	Wegeanzahl in Österreich (Personen ab 6 Jahren) im Jahr 2014	140
Tabelle 76:	Unfallwegeraten (IDB Austria) je Verkehrsmittel und Jahr	141
Tabelle 77:	Unfallzahlen (IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen	147
Tabelle 78:	Unfallquoten (IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen	148
Tabelle 79:	Unfallraten (IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen	149
Tabelle 80:	Unfallzeitraten (IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen	150
Tabelle 81:	Unfallwegeraten (IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen	151
Tabelle 82:	Unfallzahlen (IDB Austria) nach Verletzungsart	157
Tabelle 83:	Unfallquoten (IDB Austria) nach Verletzungsart	158
Tabelle 84:	Unfallraten (IDB Austria) nach Verletzungsart	159
Tabelle 85:	Unfallzeitraten (IDB Austria) nach Verletzungsart	160

Tabelle 86:	Unfallwegeraten (IDB Austria) nach Verletzungsart	161
Tabelle 87:	Unfallzahlen (IDB Austria) nach verletztem Körperteil	161
Tabelle 88:	Unfallquoten (IDB Austria) nach verletztem Körperteil	163
Tabelle 89:	Unfallraten (IDB Austria) nach verletztem Körperteil	164
Tabelle 90:	Unfallzeitraten (IDB Austria) nach verletztem Körperteil	165
Tabelle 91:	Unfallwegeraten (IDB Austria) nach verletztem Körperteil	166
Tabelle 92:	Unfallzahlen (IDB Austria) nach Unfallart	167
Tabelle 93:	Unfallquoten (IDB Austria) nach Unfallart	168
Tabelle 94:	Unfallraten (IDB Austria) nach Unfallart	168
Tabelle 95:	Unfallzeitraten (IDB Austria) nach Unfallart	169
Tabelle 96:	Unfallwegeraten (IDB Austria) nach Unfallart	169
Tabelle 97:	Unfallzahlen (IDB Austria) nach Unfallort	170
Tabelle 98:	Unfallquoten (IDB Austria) nach Unfallort	170
Tabelle 99:	Unfallraten (IDB Austria) nach Unfallort	171
Tabelle 100:	Unfallzeitraten (IDB Austria) nach Unfallort	171
Tabelle 101:	Unfallwegeraten (IDB Austria) nach Unfallort	172
Tabelle 102:	Unfallzahlen (IDB Austria) nach Wegzweck	172
Tabelle 103:	Unfallquoten (IDB Austria) nach Wegzweck	173
Tabelle 104:	Unfallraten (IDB Austria) nach Wegzweck	173
Tabelle 105:	Unfallzeitraten (IDB Austria) nach Wegzweck	174
Tabelle 106:	Unfallwegeraten (IDB Austria) nach Wegzweck	174
Tabelle 107:	Unfallzahlen Fußgänger (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen	178
Tabelle 108:	Unfallzahlen Radfahrer (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen	179
Tabelle 109:	Unfallquoten Fußgänger (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen	180
Tabelle 110:	Unfallquoten Radfahrer (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen	181
Tabelle 111:	Unfallraten Fußgänger (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen	182
Tabelle 112:	Unfallraten Radfahrer (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen	183
Tabelle 113:	Unfallzeitraten Fußgänger (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen	184
Tabelle 114:	Unfallzeitraten Radfahrer (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen	185
Tabelle 115:	Unfallwegeraten Fußgänger (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen	186
Tabelle 116:	Unfallwegeraten Radfahrer (Unfallstatistik vs. IDB Austria) nach verschiedenen Merkmalen	187

LITERATURVERZEICHNIS

- Kummer, Sebastian, Riebesmeier, Brigitta, Sedlacek, Norbert, Herry, Max, Schwaighofer, Peter, Pumberger, Andrea (2012): Unfallkostenrechnung Straße 2012. Wien.
- Robatsch, Klaus, Kräutler, Christian, Strnad, Bernd (2009): Grundlagen der Verkehrssicherheit. In: Institut für Verkehrssystemplanung der TU Wien (Hrsg.): IVS-Schriften Band 33. Österreichischer Kunst- und Kulturverlag. Wien
- Statistik Austria (2014): Abgestimmte Erwerbsstatistik 2014. Ergebnisse. In: <https://bit.ly/2qTdWQv> (11.01.2018)

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18
1100 Wien
Tel: +43 (0)5 77 0 77-1919
Fax: +43 (0)5 77 0 77-8000
kfv@kfv.at
www.kfv.at

Vereinszweck und Richtung

Der Verein ist eine Einrichtung für alle Vorhaben der Unfallverhütung und eine Koordinierungsstelle für Maßnahmen, die der Sicherheit im Verkehr sowie in sonstigen Bereichen des täglichen Lebens dienen. Er gliedert sich in die Bereiche Verkehr und Mobilität, Heim, Freizeit, Sport, Eigentum und Feuer sowie weitere Bereiche der Sicherheitsarbeit.

Geschäftsführung

Dr. Othmar Thann, Dr. Louis Norman-Audenhove

ZVR-Zahl

801 397 500

Grundlegende Richtung

Die Publikationsreihe „KFV – Sicher Leben“ dient der Veröffentlichung von Studien aus dem Bereich Verkehrssicherheit, die vom KFV oder in dessen Auftrag durchgeführt wurden.

Autoren

Mag. Gerald Furian, MBA (KFV)
Dipl.-Ing. Florian Schneider (KFV)
Dr. Robert Bauer (KFV)
Dipl.-Ing. Aggelos Soteropoulos (KFV)
Dipl.-Ing. Klaus Robatsch (KFV)
Ing. Mag. Rupert Tomschy (HERRY Consult GmbH)
Mag. Irene Steinacher (HERRY Consult GmbH)

Fachliche Verantwortung

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch

Redaktion

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18
1100 Wien

Verlagsort

Wien, 2018

Lektorat

Mag. Eveline Wögerbauer
Angela Dickinson

Grafik

Catharina Ballan .com

Fotos

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

ISBN – pdf-Version:

978-3-7070-0143-3

Zitiervorschlag

KFV - Sicher Leben. Band #11. Unfallrisiko-Benchmark Österreich. Wien, 2018

Copyright

© KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Wien, 2018

Alle Rechte vorbehalten. Stand: April 2018. Alle Angaben ohne Gewähr.

Haftungsausschluss

Sämtliche Angaben in dieser Veröffentlichung erfolgen trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Autoren oder des KFV ist ausgeschlossen.

Aufgrund von Rundungen kann es bei Summenbildungen zur Unter- oder Überschreitung des 100%-Wertes kommen.

Alle personenbezogenen Bezeichnungen gelten gleichermaßen für Personen weiblichen und männlichen Geschlechts.

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz und Informationspflicht nach § 5 ECG abrufbar unter www.kfv.at/footer-links/impressum/

