

VERKEHRS- SICHERHEITS- REPORT

SICHERHEITSNIVEAU UND TRENDS
IM STRASSENVERKEHR
ÖSTERREICH 2020

MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Schleiergasse 18, A-1100 Wien

www.kfv.at

UNFALLGESCHEHEN

Unfallgeschehen	Schwerverletzte und Getötete (2019)	Veränderung	
		kurzfristig	mittelfristig *
Gesamt	7.800	↘	↘
Art der Verkehrsteilnahme			
Fußgänger	872	↘	↘
Fahrrad	2.037	↗	↗
Moped	644	↘	↘
Motorrad	1.531	↘	↘
Pkw	2.350	↘	↘
Andere	366	↘	↘
Alter			
0-14 Kinder	279	↘	↘
15-24 Jugendliche, junge Erwachsene	1.373	↘	↘
25-64 Erwachsene	4.469	↘	↘
65+ Senioren	1.679	↘	↘
Bundesland			
Burgenland	240	↘	↘
Kärnten	612	↗	↘
Niederösterreich	1.629	↘	↘
Oberösterreich	1.449	↘	↘
Salzburg	618	↘	↘
Steiermark	1.259	↘	↘
Tirol	992	↘	↘
Vorarlberg	379	↘	↘
Wien	622	↘	↘
Gebiet			
Ortsgebiet ohne Autobahn	3.899	↘	↘
Freiland ohne Autobahn	3.482	↘	↘
Autobahn/Schnellstr.	419	↘	↘
Unfalltypen			
Alleinunfälle	2.852	↘	↘
Im Begegnungsverkehr	1.058	↘	↘
Im Richtungsverkehr	895	↘	↘
Kreuzungsunfall	1.517	↘	↘
Andere	1.478	↘	↘
Ursachen (Top 3)			
Unachtsamkeit/Ablenkung	2.487	↘	...
Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung	1.592	↘	...
Nichtangepasste Geschwindigkeit	1.410	↗	...
Alkohol			
Alkoholunfall	659	↗	↘

Veränderung: ↗ Zunahme, ↘ Abnahme oder ↘ keine Veränderung

Kurzfristig: durchschnittliche Veränderung 2017-2019, berechnet mittels geometrischen Mittels, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

Mittelfristig: durchschnittliche Veränderung 2010-2019, berechnet mittels geometrischen Mittels, Schwellenwerte +/-2% pro Jahr

















































„...“: keine statistische Erfassung bis 2012


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



KOMMENTARE ZUM UNFALLGESCHEHEN

- Die Zahl der im Straßenverkehr **getöteten Menschen** im Jahr 2019 (416) ist eine der niedrigsten seit Beginn der Aufzeichnungen. Gegenüber dem Vorjahr 2018 (409) kam es zu einem leichten Anstieg der Getötetenzahlen.
- Im internationalen Vergleich der EU-Mitgliedsstaaten befindet sich Österreich weiterhin im **Mittelfeld**. Österreich liegt im Vergleich (2019) mit 47 im Straßenverkehr Getöteten pro 1 Mio. Einwohner unter dem EU-Durchschnitt von 51 – und somit auf Platz 12 im EU-27-Ranking (Quelle: ETSC, 14th Annual PIN Report 2020). Allerdings weist die Schweiz mit 23 Getöteten pro 1 Mio. Einwohner einen nicht einmal halb so hohen Wert auf wie Österreich.
- **Jede Stunde** wird im österreichischen Straßenverkehr mindestens eine Person schwer verletzt. Alle 21 Stunden stirbt ein Mensch auf Österreichs Straßen.
- Die Zahl der schwer verletzten **Radfahrer** war noch nie höher als im Jahr 2019. Ein Viertel aller schwer verletzten Radfahrer sind Senioren im Alter von 65+ Jahren. Insgesamt lässt sich in der Kategorie der Radfahrer eine steigende Tendenz der Zahlen der schwer verletzten Personen feststellen. Besonders bei E-Fahrrädern zeigt sich eine hohe Zunahme an schwer verletzten Personen (in allen Altersklassen). 9 von 31 getöteten Radfahrern waren im Jahr 2019 E-Bike-Lenker.
- Die Kategorien **Fußgänger** sowie **Pkw-Fahrer und -Pkw-Mitfahrer** zeigen insgesamt eine erfreuliche Entwicklung bei der Anzahl der schwer verletzten und getöteten Personen auf. Thema Gurt: Obwohl „nur“ 3% nicht angegurtet sind, beträgt der Anteil der nicht angegurteten getöteten Personen an allen getöteten Pkw-Insassen rund 28%, jener der nicht angegurteten schwer verletzten Personen an allen schwer verletzten Pkw-Insassen rund 10%.
- Im Jahr 2019 verunglückten 16 Kinder im **Alter von 0-14 Jahren** tödlich, im Vergleich dazu waren es im Jahr 2018 nur 3 getötete Kinder. Auch die Anzahl der getöteten Jugendlichen und der getöteten Senioren hat im Vergleich zu 2018 zugenommen, während in der statistischen Kategorie der Erwachsenen ein Rückgang der getöteten Personen zu verzeichnen ist.
- Beim Vergleich der **Bundesländer** ist kein regionaler Schwerpunkt zu erkennen. In der kurzfristigen Betrachtung der Entwicklung seit 2017 zeigt sich in Kärnten ein Anstieg der bei Verkehrsunfällen schwer verletzten und getöteten Personen. Tirol, Wien und Salzburg zeigen einen Rückgang. In den übrigen Bundesländern ist ein etwa gleichbleibender Anteil zu verzeichnen.
- Die Zahlen schwer verletzter und getöteter Personen auf **Autobahnen und Schnellstraßen** weisen sowohl in der kurzfristigen Betrachtung seit 2017 als auch in der mittelfristigen Betrachtung seit 2010 eine sinkende Tendenz auf, während sich hingegen die schweren Unfälle auf Freilandstraßen seit 2015 auf einem hohen Niveau befinden. Rund 60% aller schweren Unfälle ereignen sich auf Landesstraßen im Freiland. Die Unfälle mit schweren Folgen im Ortsgebiet weisen einen gleichbleibend hohen Stand auf.
- Die Unfallursache Nr. 1 ist eindeutig **„Unachtsamkeit/Ablenkung“**. Während die schweren Unfälle aufgrund von Vorrangverletzungen/Rotlichtmissachtungen einen gleichbleibenden Anteil aufweisen, ist im Bereich der Unfallursache **„Nichtangepasste Geschwindigkeit“** ein starker Anstieg festzustellen.
- **Alkoholunfälle** weisen bei kurzfristiger Betrachtung seit 2017 einen steigenden Anteil auf.

SICHERHEITSINDIKATOREN

		Beobachtetes Verhalten		heute	Trend			
Pkw								
Geschwindigkeit (2017-2019)	Ortsgebiet		Durchschnitts- geschwindigkeit (v50)	34,6 km/h	Einhaltung Tempolimit	27,9%		
				48,5 km/h		58,7%		
		68,3 km/h		58,5%				
	Freiland			74,5 km/h	70,4%			
				85,0 km/h	84,2%			
Sicherung (2019)	Position	Lenker		97,0%				
		Beifahrer		97,9%				
		Rücksitz		93,2%				
		Kinder		99,3%				
	Gebiet (ohne Kinder)	Ortsgebiet		96,2%				
		Freiland		97,6%				
		Autobahn/Schnellstr.		98,6%				
Reifen (2019)	Sommerreifen		80,2%		...			
	Winterreifen		72,5%		...			
Motorrad (2019)								
Helm				100,0%		...		
Schutzbekleidung	Ortsgebiet			18,3%		...		
	Freiland			78,0%		...		
Moped & Roller (2019)								
Helm				99,6%		...		
(Schutz-)Kleidung	Ortsgebiet			36,2%		...		
	Freiland			42,7%		...		
Fahrrad (2019)								
Helm	Kind			81,3%				
	Alltag			21,9%				
	Freizeit			27,3%				
	Sport			87,7%		...		
Beleuchtung (bei Dunkelheit)				74,5%		...		
Fußgänger (2019)								
Konfliktfreie Anhaltebereitschaft gegenüber Fußgängern an unregulierten Schutzwegen				91,7%		...		
Sichtbarkeit von Fußgängern in der dunklen Jahreszeit *	Kind			74,3%		...		
	Andere			31,1%		...		
Nebentätigkeit / Ablenkung (2019)								
Als Pkw-Lenker				10,0%		...		
Als Fahrrad-Lenker				1,7%		...		
Als Fußgänger (am Schutzweg)				13,5%		...		

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

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

„...“: keine langjährige statistische Erfassung

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

KOMMENTARE ZU DEN SICHERHEITSINDIKATOREN

- Seit 2017 konnten die **Geschwindigkeiten** von über 44 Mio. Pkw österreichweit an mehr als 1.520 Stellen gemessen werden. Dabei handelt es sich um Straßenstellen mit maximal einer Fahrspur je Richtung, an denen die Lenker der Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit frei wählen können (z.B. keine Kurven, kein Stau). Generell ist festzustellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet von 30 km/h von 72% der Lenker nicht eingehalten wird. Tempo 50 wird von 41% der Lenker nicht eingehalten. Im Freiland fahren bei einem Geschwindigkeitslimit von 80 km/h 30% und bei 100 km/h 16% der Lenker zu schnell.
- Die **Gurtanlagequoten** von Lenkern (97%) und Beifahrern (98%) befinden sich generell auf einem sehr hohen Niveau. Erwachsene Mitfahrer auf den Rücksitzen weisen jedoch eine geringere Sicherheitsquote von 93% auf.
- Im Wesentlichen tragen alle Motorrad- und Mopedfahrer einen **Helm**. Im Gegensatz zur hohen Helmtragequote ist die Nutzung angemessener (**Schutz-)**Bekleidung aber verbesserungswürdig. Da Motorräder bzw. Mopeds & Roller zumeist einem jeweils anderen Fahrzweck dienen, wurden für diese zwei Fahrzeugtypen verschiedene Anforderungen definiert: Motorradlenker sollten mit einem Helm, Handschuhen, Motorradstiefeln und Motorradbekleidung (Textil oder Leder) für Beine und Oberkörper ausgestattet sein. Benutzer von Mopeds & Rollern sollten zumindest einen Helm, festes Schuhwerk und lange Bein- und Oberkörperbekleidung tragen. Dennoch zeigen die Erhebungsergebnisse speziell im Ortsgebiet eine erschreckend geringe Tragequote. Moped- und Rolleraufsassen zeigen darüber hinaus auch auf Freilandstraßen durch den weitgehenden Verzicht auf Schutzausrüstung ein geringes Sicherheitsbewusstsein (nur 43% tragen Schutzkleidung).
- Die **Radhelmtragequote** bei Kindern ist in den letzten Jahren gestiegen. Trotz gesetzlicher Radhempflcht für Kinder bis zum 12. Lebensjahr fährt noch immer jedes 5. Kind ohne Helm. Während 4 von 5 Sportlern beim Radfahren einen Helm tragen, tragen im Alltagsverkehr nur 22% und im Freizeitverkehr nur 27% der erwachsenen Radfahrer einen Helm.
- Die **Sichtbarkeit von Fußgängern in der dunklen Jahreszeit** ist besonders an Querungspunkten mit dem motorisierten Individualverkehr von Relevanz. Speziell Kinder tragen vergleichsweise oft Reflektoren bzw. gut sichtbare Kleidung. Allgemein kann angemerkt werden, dass die Sichtbarkeit mit dem Alter der Fußgänger abnimmt, d.h. je älter die Personen, desto schlechter sichtbar sind sie. Obwohl sich die Sichtbarkeit von Fußgängern über die letzten Jahre leicht verbessert, sind noch immer jedes vierte Kind und 2 von 3 Erwachsenen bei Dunkelheit schlecht sichtbar zu Fuß unterwegs.
- Da **Ablenkung** im Straßenverkehr einen wesentlichen Anteil an den Hauptunfallursachen einnimmt, werden im Rahmen der meisten Beobachtungen Ablenkung bzw. Nebentätigkeiten miterhoben. Zu diesen Nebentätigkeiten zählen: Telefonieren (ohne Freisprecheinrichtung), Textnachrichten lesen oder schreiben, Essen & Trinken, Rauchen und sonstige ablenkende Aktivitäten am Steuer (physische Interaktionen wie z.B. Navi-Bedienung). Mehr als jeder 8. Fußgänger, jeder 10. Pkw-Lenker und jeder 59. Radfahrer sind im Straßenverkehr abgelenkt unterwegs.

EINSTELLUNGEN, MEINUNGEN & SELBST BERICHTETES VERHALTEN

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

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

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

KOMMENTARE ZU EINSTELLUNGEN, MEINUNGEN & SELBST BERICHTETEM VERHALTEN

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



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

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

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

SAFETY FIRST!