

# Verkehrssicherheit in Österreich

Jahresbericht 2020

Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -aktivitäten  
Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms





# Verkehrssicherheit in Österreich

Jahresbericht 2020

Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -aktivitäten  
Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms

Wien, 2021

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie,  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

[bmk.gv.at](http://bmk.gv.at)

+43 800 21 53 59

Teile der Publikation wurden aus Gründen der Nachvollziehbarkeit im Wortlaut aus den Vorjahren übernommen, eine gendergerechte Schreibweise wurde dabei nach besten Bemühungen umgesetzt.

Inhaltliche Erarbeitung: KFV Sicherheit-Service GmbH

Grafik-Design: Waltl & Waltl Werbeagentur GmbH, Graz

Fotonachweis Cover Bild: [adobe.stock.com/hedgehog94](https://adobe.stock.com/hedgehog94)

Nationale Statistiken: Statistik Austria; Bearbeitung: KFV Sicherheit-Service GmbH  
Wien, 2021. Stand: 5. November 2021

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an [road.safety@bmk.gv.at](mailto:road.safety@bmk.gv.at)

## Vorwort

Im Jahr 2002 wurde erstmals ein Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm (VSP) veröffentlicht, im Jahr 2011 wurde das Verkehrssicherheitsprogramm 2011 - 2020 gestartet. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) erstellt seit dem Jahr 2007 den Jahresbericht „Verkehrssicherheit in Österreich“. Der Bericht zeigt die jährlichen Leistungen der österreichischen Verkehrssicherheitsarbeit und nimmt Bezug auf aktuelle Entwicklungen in der Unfallstatistik. Während des Zeitraums des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 - 2020 wurde mit dem Bericht eine Grundlage geschaffen, die gesteckten Ziele zu erreichen, entsprechende Maßnahmen zu setzen sowie um bei Bedarf zeitgerecht Adaptionen des Programms vornehmen zu können.

Das Jahr 2020 stand ganz im Zeichen der COVID-19-Pandemie. Mit diesem Jahr endete auch die Laufzeit des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2011 - 2020. Als Ziele wurden zu Beginn des Programms 50 % weniger Verkehrstote, 40 % weniger Schwerverletzte und 20 % weniger Unfälle mit Personenschaden als jeweils im Durchschnitt der Jahre 2008 - 2010 festgelegt. Diese Zielwerte wurden nicht zur Gänze erreicht. Während bei den Getöteten ein Rückgang von etwa 44 % zu verzeichnen war, wobei dies im Jahr 2020 wohl auch dem verringerten Verkehrsaufkommen aufgrund der Beschränkungen wie der Lockdowns wegen der Corona-Pandemie zuzuschreiben war, wurde der anvisierte Rückgang bei den Schwerverletzten deutlich verfehlt. Bei der Gesamtunfallzahl wurde das Ziel im Corona-Jahr 2020 erreicht, bis zum Jahr 2019 lag der Rückgang jedoch deutlich unter dem Zielwert.

Verkehrssicherheitsarbeit stellt einen kontinuierlichen Prozess dar. Auch nach dem Verkehrssicherheitsprogramm 2011 - 2020 sind weitere Anstrengungen erforderlich, um die Zahl der Unfälle und der dabei Getöteten und Verletzten weiter zu reduzieren. Aufbauend auf den beiden bislang veröffentlichten Verkehrssicherheitsprogrammen wurde in den letzten Jahren die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie für den Zeitraum 2021 - 2030 erarbeitet. Dabei wurde in Weiterentwicklung der bisherigen Vorgangsweise ein innovativer Ansatz verfolgt, der sich am „Safe System“-Ansatz und den aktuellen Mobilitätsentwicklungen unserer Zeit orientiert. Dadurch soll eine regelmäßige Anpassung an neue Entwicklungen durch spezifische Maßnahmensetzung sichergestellt werden.

**„Verkehrssicherheit gelingt nur dann, wenn wir in Österreich auch weiterhin alle gemeinsam an einem Strang ziehen.“** — Leonore Gewessler,  
Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie



## Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	<b>5</b>
<b>1 Verkehrssicherheitsarbeit</b> .....	<b>9</b>
1.1 Verkehrssicherheitsarbeit in Österreich.....	9
1.2 Institutionen auf internationaler Ebene.....	10
1.3 Sensibilisierungsmaßnahmen und Kampagnen.....	12
1.3.1 Internationale Aktivitäten.....	12
1.3.2 Nationale Aktivitäten und Veranstaltungen.....	13
1.3.3 Ausgewählte nationale Sensibilisierungsmaßnahmen und Kampagnen.....	16
<b>2 Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms</b> .....	<b>27</b>
2.1 Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020.....	27
2.2 Gesetzliche Änderungen im Bereich der österreichischen Verkehrssicherheit.....	31
2.3 Interventionsbereiche.....	31
2.3.1 Spezielle Personengruppen.....	31
2.3.2 Alkohol und Drogen.....	39
2.3.3 Motorradunfälle.....	40
2.3.4 Sicherheitsgurt.....	40
2.3.5 Unfallhäufungsstellen und integriertes Sicherheitsmanagement .....	41
2.3.6 Ermüdung und Ablenkung.....	41
2.3.7 Geschwindigkeitsmanagement auf Freilandstraßen.....	42
2.3.8 Eisenbahnkreuzungen.....	43
2.3.9 Überwachung.....	44
2.3.10 Fahrausbildung.....	45
2.4 Zusätzlich umgesetzte Maßnahmen Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020.....	45
<b>Kontakte</b> .....	<b>48</b>



# 1 Verkehrssicherheitsarbeit

Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ist sowohl ein nationales als auch ein internationales Anliegen. Im Folgenden werden die Tätigkeiten in Österreich sowie die Mitarbeit österreichischer Organisationen an internationalen Aktivitäten im Verkehrssicherheitsbereich angeführt.

## 1.1 Verkehrssicherheitsarbeit in Österreich

Verkehrssicherheit ist in Österreich eine Gemeinschaftsaufgabe unterschiedlicher Institutionen wie beispielsweise Gebietskörperschaften, politischen Parteien, Forschungseinrichtungen und Nichtregierungsorganisationen. Die untenstehende Abbildung vermittelt einen Überblick über das Zusammenwirken der einzelnen Institutionen.



Abbildung 1: Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit

Im Zentrum der Verkehrssicherheitsarbeit standen seit dem Jahr 2002 die Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramme. Im Jahr 2002 wurde für die Laufzeit 2002 - 2010 erstmals ein nationales Verkehrssicherheitsprogramm beschlossen. Im Februar 2011 wurde das neu erstellte Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011 - 2020 veröffentlicht. Im Jahr 2015 erfolgte eine umfassende Zwischenevaluierung, 2016 wurde das Verkehrssicherheitsprogramm 2011 - 2020 in einer zweiten Auflage herausgegeben. Aufbauend auf den beiden bislang veröffentlichten Verkehrssicherheitsprogrammen wurde in weiterer Folge die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie für den Zeitraum 2021 - 2030 erarbeitet.

Abbildung 2: Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011 - 2020



Das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011 - 2020 steht unter [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/programme\\_berichte.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/programme_berichte.html) zum Download zur Verfügung. Auf dieser Webseite ist auch die neue Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie zu finden.

Aufgrund des im Jahr 2006 in Kraft getretenen Unfalluntersuchungsgesetzes wurde der Verkehrssicherheitsbeirat als Forum entscheidender Institutionen für Fragen der Verkehrssicherheit gegründet. Der Aufgabenschwerpunkt des Verkehrssicherheitsbeirats liegt in der Erstellung sowie in der laufenden Evaluierung und Weiterentwicklung von Verkehrssicherheitsprogrammen für alle Verkehrsträger. Der Verkehrssicherheitsbeirat setzt sich aus den Verkehrssprecherinnen und Verkehrssprechern der im Parlament vertretenen politischen Parteien, Sicherheitsexpertinnen und Sicherheitsexperten aller Verkehrsträger sowie Vertreterinnen und Vertretern von Ministerien und Gebietskörperschaften, Mobilitätsclubs, Kammern, Verbänden, Interessensvertretungen und wissenschaftlich tätigen Institutionen zusammen. Der Arbeitsausschuss Straße des Verkehrssicherheitsbeirats war bereits an der Erstellung des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 - 2020 beteiligt. Er begleitete dieses während der gesamten Laufzeit und evaluierte es in regelmäßigen Abständen.

## 1.2 Institutionen auf internationaler Ebene

Österreichische Vertreterinnen und Vertreter sind in internationalen Organisationen und Arbeitsgruppen in der Verkehrssicherheitsarbeit tätig. In der nachfolgenden Tabelle werden Institutionen auf internationaler Ebene mit österreichischer Beteiligung angeführt.

Tabelle 1: Internationale Organisationen und Arbeitsgruppen

Organisation	Webseite
CARE European Road Accident Database	<a href="http://ec.europa.eu/transport/road_safety">ec.europa.eu/transport/road_safety</a>
CEDR Conference of European Directors of Roads	<a href="http://cedr.eu">cedr.eu</a>
ECTRI European Conference of Transport Research Institutes	<a href="http://ectri.org">ectri.org</a>
ECR Euro Contrôle Route	<a href="http://euro-controle-route.eu">euro-controle-route.eu</a>
ERSC European Road Safety Charter	<a href="http://erscharter.eu">erscharter.eu</a>
ERTRAC European Road Transport Research Advisory Council	<a href="http://ertrac.org">ertrac.org</a>
ETSC European Transport Safety Council	<a href="http://etsc.eu">etsc.eu</a>
Europäische Kommission	<a href="http://ec.europa.eu/transport/road_safety">ec.europa.eu/transport/road_safety</a>
FEHRL National Road Research Centres in Partnership	<a href="http://fehrl.org">fehrl.org</a>
FERSI Forum of European Road Safety Research Institutes	<a href="http://fersi.org">fersi.org</a>
GRSP Global Road Safety Partnership	<a href="http://grsroadsafety.org">grsroadsafety.org</a>
ITF International Transport Forum	<a href="http://itf-oecd.org">itf-oecd.org</a>
IRTAD Accident Database of OECD	<a href="http://itf-oecd.org/IRTAD">itf-oecd.org/IRTAD</a>
JTRC Joint Transport Research Centre of OECD and ITF	<a href="http://itf-oecd.org/research-centre">itf-oecd.org/research-centre</a>
La Prévention Routière Internationale	<a href="http://lapri.org">lapri.org</a>
OECD Organisation for Economic Co-operation and Development	<a href="http://oecd.org">oecd.org</a>
PIARC World Road Association	<a href="http://piarc.org">piarc.org</a>
ROADPOL European Roads Policing Network	<a href="http://roadpol.eu">roadpol.eu</a>
UNECE Global Forum for Road Traffic Safety	<a href="http://unece.org/transport">unece.org/transport</a>
WHO World Health Organisation	<a href="http://who.int">who.int</a>

## 1.3 Sensibilisierungsmaßnahmen und Kampagnen

Das Jahr 2020 stand im Zeichen der COVID-19-Pandemie. Im März wurde der erste „Lockdown“ verhängt, im Verlauf des Jahres gab es temporär zahlreiche Einschränkungen, die auch die Durchführung von Veranstaltungen be- oder verhinderten. Trotzdem wurden auch 2020 einige Sensibilisierungs- und bewusstseinsbildende Maßnahmen sowie Kampagnen im Bereich Verkehrssicherheit umgesetzt. Diese werden nachfolgend in einem kurzen Überblick beschrieben.

### 1.3.1 Internationale Aktivitäten

Die Europäische Kommission hat es sich gemeinsam mit ihren Mitgliedsstaaten zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 sowohl die Zahl der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Menschen als auch jene der bei Verkehrsunfällen Schwerverletzten um jeweils 50 Prozent zu senken. Österreich wirkt bei Aktivitäten zur Erreichung dieses Zieles in vielerlei Hinsicht mit.

#### EU Road Safety Exchange

Im Rahmen ihrer Bemühungen, die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen auf Europas Straßen tödlich und schwer verletzten Menschen einzudämmen, rief die Europäische Kommission ein länderübergreifendes Verkehrssicherheitsprojekt mit dem Titel „EU road safety exchange“ ins Leben, das vom Europäischen Verkehrssicherheitsbeirat (ETSC) koordiniert und gemeinsam mit Verkehrssicherheitsexpertinnen und –experten aus ganz Europa durchgeführt wird. Ziel und Zweck der Initiative ist es, durch den gemeinsamen Erfahrungsaustausch im Sinne des voneinander Lernens vorrangigen Gefahrenherden im Straßenverkehr durch wirksame Maßnahmen noch effektiver begegnen und schließlich die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden weiter verbessern zu können. Neben weiteren elf EU-Mitgliedsstaaten, wirkt auch Österreich an dem für den Zeitraum von drei Jahren angesetzten Verkehrssicherheitsprojekt mit, um sich mit Fachexpertisen zu den Themenbereichen „Im Straßenverkehr besonders gefährdete Verkehrsteilnehmende & Infrastruktur“ sowie „Infrastruktur – Konstruktion und Erhaltung“ am länderübergreifenden Erfahrungsaustausch zu beteiligen. Gemeinsame Bemühungen nehmen einen hohen Stellenwert ein. Denn obwohl Europas Straßen zu den sichersten weltweit zählen und die Verkehrssicherheit im Laufe der vergangenen Jahre entscheidend verbessert werden konnte, ist die Zahl der im Straßenverkehr schwer oder gar tödlich verletzten Menschen nach wie vor viel zu hoch. Auch in den letzten Jahren verloren auf Europas Straßen jährlich rund 20.000 Verkehrsteilnehmende ihr Leben. In der Verkehrssicherheitsarbeit erzielte Erfolge sind in den einzelnen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union sehr unterschiedlich ausgeprägt. Der gemeinsame Erfahrungsaustausch, der auf die Themenbereiche „Geschwindigkeit, sichere Infrastruktur und verbesserte Verkehrsüberwachung, Datensammlung oder auch die Sicherheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in urbanen Bereichen“ fokussiert, soll diese innerhalb Europas bestehende Lücke nun weiter schließen.

Im Jahr 2020 wurden zwei virtuelle Workshops mit österreichischer Beteiligung durchgeführt. Im Oktober 2020 wurden Erfahrungen bezüglich sicherer Straßeninfrastruktur und geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen zwischen Expertinnen und Experten aus Polen, Frankreich und Österreich ausgetauscht. Im Dezember wurden in einer bulgarisch-österreichischen Diskussionsrunde die Themen Sicherheitsstandards bei der Planung und dem Betrieb von hochrangigen Straßen, Straßenzustandsverwaltung sowie die Verfahren für das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur behandelt.

Weitere Informationen zu dem Projekt „EU road safety exchange“ sind unter der folgenden Webseite abrufbar: [ec.europa.eu/transport/road\\_safety/road-safety-exchange-twelve-eu-member-states-team-improve-road-safety\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/road-safety-exchange-twelve-eu-member-states-team-improve-road-safety_en)

### **1.3.2 Nationale Aktivitäten und Veranstaltungen**

Auf nationaler Ebene wurden 2020 aufgrund der Einschränkungen nur wenige Fachveranstaltungen im Bereich der Verkehrssicherheit abgehalten. Viele Präsenzveranstaltungen und Aktionen wurden ab März abgesagt, in einigen Fällen wurden stattdessen beispielsweise Videokonferenzen durchgeführt. Auch Preisverleihungen fanden vermehrt als Online-Veranstaltungen statt. Im Folgenden wird eine Auswahl der Aktivitäten angeführt.

#### **14. Fachkonferenz für Fußgängerinnen und Fußgänger 2020 – Walk-space.at**

Mehr als 120 nationale und internationale Expertinnen und Experten nahmen am 14. und 15. Oktober 2020 persönlich oder mittels Livestream an der Fachkonferenz, die in Freistadt durchgeführt wurde, teil. Unter dem Motto „Gut zu Fuß daheim und für die Gäste“ wurden im Freistädter Salzhof an zwei Konferenztagen neun Plenarvorträge und 30 Impulsbeiträge in drei Workshops und drei Sessions vorgestellt. Die Kurzprojektvorstellung „Speed-Dating“ lud mit weiteren 25 Projekten, Initiativen beziehungsweise Strategien zum Austausch ein. Zwei geführte Fachrundgänge („Walk Shops“) in der Freistädter Innenstadt und eine Exkursion nach Linz rundeten das umfangreiche Konferenzprogramm ab. Verkehrssicherheitsaspekte wurden im Rahmen der Konferenz beispielsweise im Zusammenhang mit der Diskussion zu Schulstraßen und E-Scootern sowie der Charta für das Gehen angesprochen. Mit Hilfe dieser Charta sollen unter anderem Barrieren verringert werden, die das sichere Gehen im öffentlichen Raum einschränken.

Abbildung 3: 14. Fachkonferenz für Fußgängerinnen und Fußgänger 2020, Bild: Walk-space



### **KFV-Forschungspreis 2020 – Kuratorium für Verkehrssicherheit**

Mit dem KFV-Forschungspreis werden innovative Methoden und Lösungen ausgezeichnet, die das Potential haben, zur Gestaltung sicherer Lebenswelten beizutragen. Aufgrund der COVID-Bestimmungen wurde die Preisverleihung nicht als Präsenzveranstaltung, sondern in Form einer Live-Online-Gala durchgeführt. Den ersten Platz und ein Preisgeld in Höhe von 5.000 Euro gewann Dipl.-Ing. Dr. techn. Horst Possegger von der Technischen Universität Graz, der gemeinsam mit seinen Kollegen Christian Ertler, Michael Opitz und Horst Bischof am Institute of Computer Graphics and Vision eine vollautomatische, bildbasierte Steuerung für Fußgängerampeln entwickelt hat. Mit Hilfe des innovativen Systems können Querungswünsche von Personen im Kreuzungsbereich vorhergesagt werden und die Ampelsteuerung schneller auf wartende Personen reagieren. Das verkürzt die Wartezeit sowohl für zu Fuß gehende Personen als auch für den motorisierten Verkehr – und erhöht damit die Verkehrssicherheit.

Abbildung 4: Preisverleihung beim KFV-Forschungspreis 2020, Bild: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit/APA-Fotoservice/Schedl)



**Ö3-Verkehrsaward: „Heldinnen und Helden der Straße“ – Hitradio Ö3, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Bundesministerium für Inneres**

Im Mai 2021 wurde der 19. Ö3-Verkehrsaward in sechs Kategorien verliehen: Ö3ver des Jahres, Rettung, Polizei, Feuerwehr, Straßenmeisterei und Öffentlicher Verkehr. Geehrt wurden Menschen und Institutionen, die als „Heldinnen und Helden der Straße“ einen besonderen Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet hatten. Als Ö3ver des Jahres wurde Hubertus Kimmel ausgezeichnet. Nach einem schweren Motorradunfall in den 1990er-Jahren, bei dem ihm niemand Erste Hilfe leistete, schwor er sich, selbst niemals ein Unfallopfer im Stich zu lassen. Hubertus Kimmel machte eine umfassende Erste Hilfe-Ausbildung und wurde seitdem 20 Mal zum rettenden Engel auf Österreichs Straßen.

Der Preis in der Kategorie „Polizei“ ging an die Autobahnpolizei Trieben. Bei einem lebensgefährlichen Einsatz konnten zwei Polizisten einen verwirrten Geisterfahrer abdrängen und stoppen. Weitere Preise gingen an die Berufsfeuerwehr Wien, die Bergrettung Lesachtal, das ASFINAG Tunnelmanagement und die Österreichischen Verkehrsverbände.



Abbildung 5: Preisverleihung beim Ö3-Verkehrsaward, Bild: Hitradio Ö3/Martin Krachler

### 1.3.3 Ausgewählte nationale Sensibilisierungsmaßnahmen und Kampagnen

Sowohl bundesweit als auch auf Länderebene wurde trotz der Corona-Pandemie versucht, auch 2020 im Rahmen der Möglichkeiten Tätigkeiten durchzuführen, um Aspekte der Verkehrssicherheit in das Bewußtsein der Verkehrsteilnehmenden zu rücken. Nachfolgend werden in einem Überblick ausgewählte Kampagnen und Sensibilisierungsmaßnahmen angeführt.

#### **Auf Sicht fahren schützt Leben – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie**

Bei Dunkelheit, Regen und Schneetreiben im Winter sind zu Fuß gehende Personen und Radfahrende oft besonders spät zu erkennen. Aspekte, die bei schlechter Sicht und ungünstigen Fahrbedingungen zu beachten sind, wurden vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Rahmen von Medieneinschaltungen thematisiert, ausführliche Verhaltenstipps für die Fahrt im Nebel, bei Regen und Schnee sind auf der Webseite angeführt. Darüber hinaus werden auch Tipps für die Fahrt am Rad gegeben sowie der Anhalteweg thematisiert. Die Inhalte sind unter folgender Webadresse ersichtlich: [www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/unfallpraevention/auf-sicht-fahren.html](http://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/unfallpraevention/auf-sicht-fahren.html)

Abbildung 6: Sujet der BMK-Initiative „Auf Sicht fahren schützt Leben“; Bild: BMK



The advertisement features a dark, rainy night scene. A car with its headlights on is driving towards the viewer on a wet road. A pedestrian is crossing the road in front of the car. The background is dark with some lights reflecting on the wet pavement. The text is overlaid on the image.

Wer auf Sicht fährt, schützt Leben!

Bei Dunkelheit und schlechter Sicht Tempo reduzieren.

**Bundesministerium**  
Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie

Bei Dunkelheit, Regen und Schneetreiben im Winter sind FußgängerInnen und Radfahrende oft besonders spät zu sehen. Worauf Sie als Autofahrerin bei Dunkelheit, Nebel und anderen Sichtbehinderungen achten sollten, erfahren Sie unter: [bmk.gv.at/verkehrssicherheit](http://bmk.gv.at/verkehrssicherheit)

ENGELBERT EINSCHALUNG

### Kampagne Tunnelfit – ASFINAG

Im Rahmen der ASFINAG-Initiative „Tunnelfit“ wurde der Informationsschwerpunkt 2020 zum Thema Tunnelsicherheit lanciert. Dabei wurden die Aspekte des Abstandhaltens, der Tempoanpassung und der Beachtung der im Vorfeld der Tunnelanlagen angebrachten Signale thematisiert. Mit mehr als 100 Plakaten vor Tunnel, Newsletter, Blogs sowie Online-Banner auf den Webseiten reichweitenstarker Medien und Informationen auf der ASFINAG-Homepage und sozialen Medien wurde auf diese wichtigen Punkte in Sachen Tunnelfitness hingewiesen. Zusätzlich gab es auf asfinag.at ein Quiz, mit dem die eigenen Kenntnisse in Sachen Tunnelsicherheit überprüft werden konnten.



Abbildung 7: ASFINAG-Kampagne „Tunnelfit“, Bilder: ASFINAG

### Close to - Risikoprävention für Fahranfängerinnen und Fahranfänger – Land Burgenland

Im Rahmen des Präventionsprojektes „Close to“ wurden Schülerinnen und Schüler anhand von Unfallschilderungen von alkoholisierten Lenkenden sensibilisiert. Dabei erzählen Betroffene von ihren persönlichen Erfahrungen mit Trunkenheit am Steuer und berichten von damit verbundenen, folgeschweren Konsequenzen für sich selbst und ihre Umgebung im späteren Leben. Bei dem Projekt „Close to“ arbeiten Betroffene freiwillig mit, mit dem Ziel, Jugendliche nicht nur theoretisch auf die Gefahr aufmerksam zu machen, sondern auch persönlich von der selbst erlebten „Alkoholfahrt“ und deren Folgen zu erzählen. Denn eine solche persönliche Schilderung bleibt nachhaltig im Gedächtnis der Schülerinnen und Schüler haften.

Im Jahr 2020 konnten insgesamt 17 Einsätze in burgenländischen Schulen oder Fahrschulen durchgeführt werden. Dabei nahmen 336 Personen teil.

### **Verkehrssicherheitstipps von HELMI – Land Kärnten, Kronen Zeitung, Kuratorium für Verkehrssicherheit**

Aufgrund der Pandemie konnte HELMI, das Verkehrssicherheitsmaskottchen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, seinen 40. Geburtstag im Jahr 2020 nicht wie geplant groß feiern. Aktiv war er jedoch wie all die Jahre zuvor – in Kärnten gab HELMI 10 Wochen lang in Kooperation mit dem Land Kärnten in der Kronen Zeitung Kärnten wertvolle Tipps für mehr Verkehrssicherheit. Höhepunkt des Verkehrssicherheitsschwerpunktes war ein HELMI-Aktionstag in der Volksschule Völkermarkt.

Abbildung 8: Beispiel für Verkehrssicherheitstipps durch HELMI – Richtiges Queren einer Straße, Bild: Kronen Zeitung/Uta Rojsek-Wiedergut



### **Verkehrssicherheitsaktion SUSAS – Land Niederösterreich, Kuratorium für Verkehrssicherheit**

Die Förderung der aktiven Mobilität und Verkehrssicherheit von 6- bis 14-Jährigen ist Ziel der Aktion SUSAS – Schüler und Sicherheit am Schulweg. Hierbei wird der Fokus auf jene Themenbereiche im Verkehr gelegt, die Kinder und Jugendliche durch ihr eigenes Verhalten bewusst beeinflussen und gezielt verbessern können. Die Aktion SUSAS wird in Form von Verkehrssicherheitstagen direkt an den Schulen durchgeführt. Die Zusammensetzung der Programmpunkte je Schulstandort wird individuell angepasst, abhängig von Schulstufe, Unfallstatistik je Bezirk und den Interessen der Schule. Unterstützt werden das Land Niederösterreich und das Kuratorium für Verkehrssicherheit bei der Durchführung von einer Vielzahl von Partnerorganisationen aus dem Bereich Verkehrssicherheit, sodass ein spannendes, abwechslungsreiches Programm angeboten werden kann. Partner der Aktion SUSAS sind neben dem Land Niederösterreich und dem Kuratorium für Verkehrssicherheit die Polizei, das Rote Kreuz, ARBÖ, Postbus, Dr. Richard und die Radfahrschule Easy Drivers.

Im Schuljahr 2019/2020 konnten an 26 Verkehrssicherheitstagen rund 2.200 Kinder und Jugendliche an Schulen in Niederösterreich erreicht werden. Die teilneh-

menden Schulen befanden sich in den Bezirken Tulln, Korneuburg, Waidhofen/Thaya und Neunkirchen. Die Bezirksauswahl wird jährlich neu festgelegt, sodass jeder Bezirk in regelmäßigem Zyklus neuerlich berücksichtigt wird. Ein zusätzliches Auswahlkriterium stellt die Unfallstatistik von Kindern und Jugendlichen am Schulweg dar.



Abbildung 9: Verkehrssicherheitstag an der Volksschule Ternitz-Pottschach, Bild: Land Niederösterreich

### **AUVA-Radworkshop – AUVA, Land Niederösterreich**

Im März 2020 rief die Bundesregierung den ersten Lockdown in Österreich aus, woraufhin alle Schulen auf Fernunterricht umgestellt wurden. Ab diesem Zeitpunkt befand sich der abfahrtsbereite AUVA-Radworkshop, der normalerweise von April bis Anfang Juli stattfindet, im Standby-Modus. Für den Schulstart im Herbst empfahl das Bildungsministerium Unterricht im Freien – dadurch war eine Durchführung wieder ermöglicht. Frischluft, Outdoor-Klassen und Bewegung: Erstmals in der 16-jährigen Geschichte des AUVA-Radworkshops wurde die Radsaison in den Herbst verlegt. Ein Drittel der vormals 320 bundesweit geplanten Einsatztage wurde im Zeitraum September bis Mitte Oktober 2020 nachgeholt.

Spezielle Übungen im Geschicklichkeitsparcours sowie ein professioneller Rad- und Helm-Check bereiteten die Kinder auf die Anforderungen des Alltagsradfahrens vor. Im Herbst 2020 fanden österreichweit 104 Einsatztage an insgesamt 62 Volksschulen statt. Über 8.500 Schülerinnen und Schüler – davon rund 2.900 aus Niederösterreich – profitierten von der für Schulen kostenlosen Präventionsmaßnahme. Finanziert wurde das Rad-Aktiv-Erlebnis vom Land Niederösterreich und der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA).

Neu entwickelt wurde „Die Raddetektive im Klassenzimmer“: Die Fahrraddetektive Rada und Konrad begeben sich auf eine Rätselrallye. Dabei werden spannende Radthemen kindgerecht illustriert und aufbereitet, die Unterlage dient der Vor- und Nachbereitung des Workshops. Die Rätselrallye steht für alle teilnehmenden Schulen kostenlos als Download zur Verfügung.

Abbildung 10: AUVA-Radworkshop, Bild: CAP-Kindersicherheit GmbH



### **Bewusstseinsbildende Maßnahmen zu den Themen „Mach dich sichtbar“ sowie Alkohol und Drogen – Land Oberösterreich**

Die eingeschränkte Sichtbarkeit von zu Fuß gehenden Personen aufgrund von dunkler Kleidung erschwerte es Kraftfahrzeuglenkenden im Straßenverkehr oft, in brenzligen Situationen rechtzeitig zu reagieren. Dieser Aspekt wurde in Kurzfilmen thematisiert. Sie sollen vor allem ein Appell an Fußgängerinnen und Fußgänger sein, sich gut sichtbar für den Verkehr zu kleiden. Die Ausstrahlung der Filme erfolgte von Anfang Oktober bis Dezember 2020 auf diversen Privatsendern in Oberösterreich. Darüber hinaus wurden 3 Kino- und Fernsehspots zum Thema Alkohol und Drogen produziert, welche insbesondere Jugendliche für dieses Thema sensibilisieren sollten.

### **Kampagnen zu Blinken und Ablenkung – Land Oberösterreich**

„Blinken“, also die Anzeige einer Fahrtrichtungsänderung, ist die symbolische Kommunikationsform auf der Straße und deshalb eine Grundvoraussetzung für ein reibungsloses Miteinander. Je mehr Verkehrsteilnehmende verlässlich und richtig blinken, desto mehr Unfälle können verhindert werden. Um diesen Aspekt im Verkehrsgeschehen wieder vermehrt in das Bewusstsein der Kraftfahrzeuglenkenden zu bringen, wurde vom Land Oberösterreich eine Kampagne gestartet. Ein weiteres Kampagnenthema war Ablenkung, wobei vor allem die Nutzung des Mobiltelefons im Straßenverkehr in den Fokus gerückt wurde.

Die Sujets waren auf den Heckscheiben von 150 Bussen des Oberösterreichischen Verkehrsverbunds und auf mehr als 1.000 Lastkraftwagen der Oberösterreichischen Transportwirtschaft zu sehen. Zudem wurden die Themen auf Plakatwänden, in diversen Printmedien und im Radio mittels Kurzspots beworben.

**„Auch kleine Verkehrsregeln haben eine große Wirkung. Jeder einzelne Verkehrsteilnehmer, der die Vorschriften befolgt, kann einen umfassenden Beitrag für mehr Sicherheit im Straßenverkehr leisten“ — Mag. Günther Steinkellner**



Abbildung 11: Sujets der Kampagnen zu Blinken und Ablenkung, Bild: Land Oberösterreich; Reichl und Partner Werbeagentur GmbH



### Moped-Praxis-Trainings – Land Salzburg, ARBÖ

Mopedlenkende haben gegenüber Personenkraftwagen-Nutzenden ein vielfach höheres Unfallrisiko. Imponiergehabe, Selbstüberschätzung und mangelnde Fahrpraxis wirken sich ebenfalls auf das Unfallgeschehen jugendlicher Mopedlenkender aus. Der ARBÖ führt daher mit finanzieller Unterstützung des Landes Salzburg Moped-Praxis-Trainings für Schülerinnen und Schüler der 8. bis 10. Schulstufe durch. In den 4 Stunden des Workshops werden die unterschiedlichen Aspekte des Mopedfahrens bearbeitet, wie beispielsweise richtige Bekleidung beim Mopedfahren, Betriebs- und Verkehrssicherheit

des Fahrzeugs, Bremsübungen (inklusive Notbremsungen), Balanceübungen im Langsamfahrbereich, richtige Blickführung beim Kurvenfahren, Sicherheitsabstand, Toter Winkel und Geschicklichkeitsparcours.

Ziel ist es, die Teilnehmenden zu einem verantwortungsbewussteren Umgang mit ihrem Fahrzeug anzuleiten und mit gezieltem Praxistraining das Fahrverhalten zu verbessern. Dadurch soll die Zahl der Mopedunfälle reduziert werden und ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet werden.

Abbildung 12: Moped-Praxis-Training, Bild: Land Salzburg



### **Kampagne zum Thema Ablenkung im Straßenverkehr – Schulprojekt „Augen auf die Straße“ – Land Steiermark**

Ablenkung im Straßenverkehr ist eine der Hauptunfallursachen. Seit 2017 wird im Land Steiermark die Verkehrssicherheitskampagne „Augen auf die Straße“ mit zahlreichen Aktionen durchgeführt. Im Jahr 2020 widmete sich die Kampagne besonders den ungeschützten Verkehrsteilnehmenden.

Mit dem Schulprojekt „Augen auf die Straße“ wurden die Kinder für ihr eigenes Verhalten sensibilisiert, über Gefahrenquellen aufgeklärt und das oftmals leichtsinnige Verhalten im Straßenverkehr kritisch beleuchtet. Das Augen-Paar in Form von menschengroßen Augen diskutierte mit Kindern der 3. und 4. Schulstufen der Volksschulen über die Ablenkung auf ihrem Schulweg. In einer interaktiven Inszenierung mit dem Augen-Paar wurden die Kinder eingeladen, über ihre Erfahrungen, Beobachtungen und eigenen Gewohnheiten zu berichten. Es wurde auf humorvolle, aber durchaus nachdenkliche Weise vermittelt, wie schnell wir der Ablenkung unterliegen und selbst dafür verantwortlich sind, wenn wir uns ablenken.



Abbildung 13: Schulprojekt „Augen auf die Straße“, Bilder: Land Steiermark

### Aktion „Weiße Kreuze“ zur Sensibilisierung der Motorradfahrenden – Land Steiermark

Im steirischen Verkehrssicherheitsprogramm 2020 - 2025 ist die Zielgruppe der Motorradfahrenden ein Schwerpunkt in der Verkehrssicherheitsarbeit. Trotz gesetzter Maßnahmen ist die Anzahl der Verunglückten in diesem Bereich in den letzten Jahren leicht gestiegen. 2020 bestand zusätzlich die Sorge, dass durch die erlebten Einschränkungen in der COVID-Krise gerade bei Motorradfahrenden das wiedererlangte Gefühl der Freiheit und Selbstbestimmung, diese pure Freiheit auf 2 Rädern, sehr ausgelebt wird. Auch auf dieses psychologische Phänomen sollte rechtzeitig mit der Sensibilisierungsmaßnahme „Weiße Kreuze“ reagiert werden.

In den letzten 20 Jahren haben 312 Motorradfahrende auf steirischen Straßen ihr Leben gelassen. An Stellen entlang von Landesstraßen in Freilandbereichen, an denen in diesem Zeitraum eine Person mit dem Motorrad tödlich verunglückte, wurden, insgesamt an 245 Stellen, weiße Kreuze aufgestellt.

Die Aktion „Weiße Kreuze“ war keine Sensibilisierungsmaßnahme im Sinne von „was könnte passieren“, sondern eine Sensibilisierungsmaßnahme im Sinne von „was ist passiert“. Es sollte mit dieser Aktion bewusst vor Augen geführt werden, dass, wenn die Achtsamkeit und das Erkennen einer Gefahr nicht existent sind, der Ausgang eines Unfalles tödlich sein kann.



Abbildung 14: Aktion „Weiße Kreuze“, Bild: Land Steiermark

### Fahrradkurse für Seniorinnen und Senioren sowie Personen mit Migrationshintergrund – Land Tirol, Klimabündnis Tirol

In dem Projekt werden Fahrradkurse angeboten, die von Gemeinden, Betrieben oder Vereinen gebucht werden können. Zur Auswahl stehen ein Grundkurs Radfahren für Migrantinnen und ein Grundkurs Radfahren für jugendliche Migranten und Migrantinnen. Beide Kurse umfassen 10 Einheiten zu je 90 Minuten. Darüber hinaus wird ein E-Bike Training im Ausmaß von 3 Stunden angeboten, das sich vor allem an ältere Personen richtet.

Die Fahrradkurse stellen einen Beitrag zur Förderung des umweltfreundlichen Radverkehrs, für mehr Unabhängigkeit in der Nahmobilität speziell von Frauen mit Migrationshintergrund, zur Gesundheitsförderung und zur Stärkung des sozialen Zusammenhalts in der Gemeinde dar. Mit einfachen Gleichgewichts-, Fahr- und Bremsübungen werden in diesem Grundkurs unter Aufsicht ausgebildeter Trainerinnen und Trainer Grundtechniken des Radfahrens vermittelt und geübt. In einem Radparcours wird die Fahrpraxis trainiert und die Geschicklichkeit im Umgang mit dem Rad erhöht. Gruppenspiele und Partnerübungen auf dem Fahrrad ergänzen die Technikeinheiten. Richtiges Verhalten im Straßenverkehr, Verkehrsregeln sowie die gemäß Straßenverkehrsordnung notwendige Ausstattung des Rades werden ebenso vermittelt.

Den teilnehmenden Personen werden Broschüren des Österreichischen Roten Kreuzes zur Fahrradprüfung bereitgestellt, in denen in leicht verständlicher Bildsprache sowie mit schriftlichen Ergänzungen in den Sprachen Deutsch, Arabisch, Farsi und Englisch die wesentlichen Grundlagen des Kurses nochmals verdeutlicht werden. Im Jahr 2020 konnte ein Kurs komplett durchgeführt werden, ein zweiter Kurs musste nach zwei Trainingseinheiten aufgrund neuer Corona-Auflagen abgebrochen werden.

Abbildung 15: Absolventinnen des Grundkurses Radfahren mit ihren beiden Trainerinnen, Bild: Land Tirol



### Der Ländle Rad-Ritter – Land Vorarlberg

Der „Ländle Rad-Ritter“ ist ein Angebot für Volksschulen, das speziell auf die 1. bis 4. Schulstufe abgestimmt wurde. Ziel ist es, dass die Schülerinnen und Schüler durch das Trainieren der Fahrtechnik die Geschicklichkeit und Balance im Umgang mit dem eigenen Fahrrad verbessern. Zudem sollen sie durch entsprechende Aufklärung zum Tragen des Fahrradhelmes animiert und über die erforderliche Fahrradausstattung informiert werden. Aufgrund der speziellen Rahmenbedingungen im Jahr 2020 wurde die Aktion ausnahmsweise nicht in den Schulen, sondern in den Gemeinden im Rahmen des Ferienprogramms durchgeführt.



Abbildung 16: Der Ländle Rad-Ritter, Bild: Sicheres Vorarlberg

### Safebike – Stadt Wien

Die laufende Verbesserung der richtigen Fahrtechnik – insbesondere das Bremsen und Kurvenfahren – ist für motorisierte Einspurige sehr wichtig. Die Initiative Safebike, das kostenlose Fahrsicherheitstraining der Stadt Wien, leistet seit vielen Jahren hierfür einen wichtigen Beitrag. Auch im Sommer 2020 konnten Veranstaltungen durchgeführt werden, insgesamt fanden 6 Trainingstage im Fahrtechnikzentrum Pachfurth in Niederösterreich statt.

Abbildung 17: Safebike, Bild:  
Motorradreporter



### **Weitere Sensibilisierungsmaßnahmen und Kampagnen**

Weitere Beispiele für Maßnahmen, die im Jahr 2020 durchgeführt wurden:

- Burgenland: AUVA CoPiloten-Training
- Kärnten: Geschwindigkeitsüberwachung mit mobilen Geschwindigkeitsmessgeräten
- Niederösterreich: Projekt „Mobil sein – Mobil bleiben“
- Oberösterreich: Radfahrtrainings an Schulen
- Salzburg: Weiterführung der Kampagne „RespekTier“
- Tirol: Sanierung von Unfallhäufungsstellen
- Vorarlberg: Rad-Helm-Spielefest, Warnwestenaktion
- Wien: Umgestaltung unfallauffälliger Stellen

# 2 Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms

Die Österreichische Bundesregierung und im Speziellen das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Hauptverantwortlicher für Verkehrssicherheitsarbeit haben sich zum Ziel gesetzt, Österreich zu einem der sichersten Länder der EU zu machen. Dafür wurde, dem Verkehrssicherheitsprogramm 2002 - 2010 folgend, für den Zeitraum 2011 - 2020 ein weiteres Verkehrssicherheitsprogramm erarbeitet, auf dessen Umsetzung in den folgenden Abschnitten eingegangen wird.

## 2.1 Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020

Im Rahmen des ersten Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2002 - 2010 konnten bereits wesentliche Fortschritte erzielt werden. Dennoch lag Österreich, was die Verkehrssicherheit betrifft, immer noch im EU-Mittelfeld. Aus diesen Gründen wurde in Fortführung der Aktivitäten ein weiteres Verkehrssicherheitsprogramm für die Jahre 2011 - 2020 entwickelt.

Die Verkehrssicherheitsphilosophie des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 - 2020 basierte auf dem „Safe System Approach“, wonach „verantwortungsvolles Handeln, geteilte Verantwortung (shared responsibility) und gemeinsames Handeln Sicherheit für ALLE Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im österreichischen Verkehrssystem“ schaffen. Folgende numerische Ziele, im Vergleich zu den Durchschnittswerten der Jahre 2008 bis 2010, wurden definiert:

- 50 % weniger Verkehrstote bis 2020
- 40 % weniger Schwerverletzte bis 2020
- 20 % weniger Unfälle mit Personenschaden bis 2020

**Philosophie des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 - 2020: Gemeinsam ein sicheres System für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in Österreich gestalten.**

Zur Erreichung dieser Ziele wurde ein Maßnahmenkatalog mit mehr als 250 Maßnahmen entwickelt, der sich in 17 Handlungsfelder unterteilte. Die Zuständigkeit für jede Maßnahme unterlag jeweils einer oder mehreren Organisationen beziehungsweise Verantwortungsebenen. Eine weitere Untergliederung erfolgte nach vier Maßnahmenkategorien:

1. Unfallvermeidung
2. Milderung der Unfallfolgen
3. Grundlagen für weitere Maßnahmen
4. Lobbying bei der EU

Zudem wurden die Maßnahmen jeweils einem Umsetzungszeitraum zugeordnet (Startpaket / kurz- / mittel- / langfristig). Hauptprioritäten bildeten die folgenden 10 Interventionsbereiche, da diese das größte Potential zur Reduktion des Anteils der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Menschen bergen:

- Spezielle Gruppen von Verkehrsteilnehmenden (zum Beispiel zu Fuß gehende Personen, junge Lenkerinnen und Lenker)
- Alkohol und Drogen
- Motorradunfälle
- Sicherheitsgurt
- Unfallhäufungsstellen und integriertes Sicherheitsmanagement
- Ermüdung und Ablenkung
- Geschwindigkeitsmanagement auf Freilandstraßen
- Unfälle an Eisenbahnkreuzungen
- Überwachung
- Fahrausbildung

Die Begleitung und Anpassung des Programms erfolgten durch den Österreichischen Verkehrssicherheitsbeirat, Arbeitsausschuss Straße. Der im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eingerichtete Österreichische Verkehrssicherheitsfonds fördert für die Unterstützung der Österreichischen Verkehrssicherheitsarbeit wesentliche Forschungstätigkeiten und finanziert Verkehrssicherheitsaktionen. Dabei sollten in der Laufzeit des Verkehrssicherheitsprogramms möglichst viele Maßnahmen durch Evaluierungen begleitet werden.

Die numerischen Ziele des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms für den Zeitraum 2011 - 2020 lauteten: 50 % weniger Verkehrstote als im Durchschnitt der Jahre 2008-2010 (Zielwert 311), 40 % weniger Schwerverletzte (Zielwert 5.354) und 20 % weniger Unfälle mit Personenschaden (Zielwert 32.543) bis 2020. Trotz der zum Teil deutlichen Rückgänge im Jahr 2020, die jedoch wohl zu einem Großteil auch dem verringerten Verkehrsaufkommen aufgrund der Beschränkungen wie der Lockdowns zurückzuführen waren, wurden die Zielwerte nicht ganz erreicht.

Der deutlichste Rückgang war bei der Zahl der Getöteten zu registrieren. Diese Zahl lag im Corona-Jahr 2020 um etwas mehr als 44 % unter dem Mittelwert der Jahre 2008-2010. Bis zum Jahr 2019 wurde ein Rückgang von rund 33 % erreicht. Die Anzahl der Schwerverletzten ging 2020 gegenüber dem Ausgangswert um etwa 25 % zurück, der anvisierte Rückgang von 40 % wurde damit deutlich verfehlt. Im Jahr 2019 wurden sogar nur rund 17 % weniger Schwerverletzte registriert als im Mittel der Jahre 2008-2010. Nominell erreicht wurde das Ziel bei der Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden: hier lag der Wert im Jahr 2020 um etwa 24 % unter dem Ausgangswert. Bis zum Jahr 2019, dem Jahr vor der Corona-Pandemie, war jedoch nur ein Rückgang von rund 12 % zu verzeichnen, der deutlich unter dem Zielwert lag.

Tabelle 2: Verkehrsunfallgeschehen 2020, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Anzahl
Getötete	344
Schwerverletzte	6.650
Verletzte	37.730
Unfälle mit Personenschaden	30.670

#### Anmerkungen:

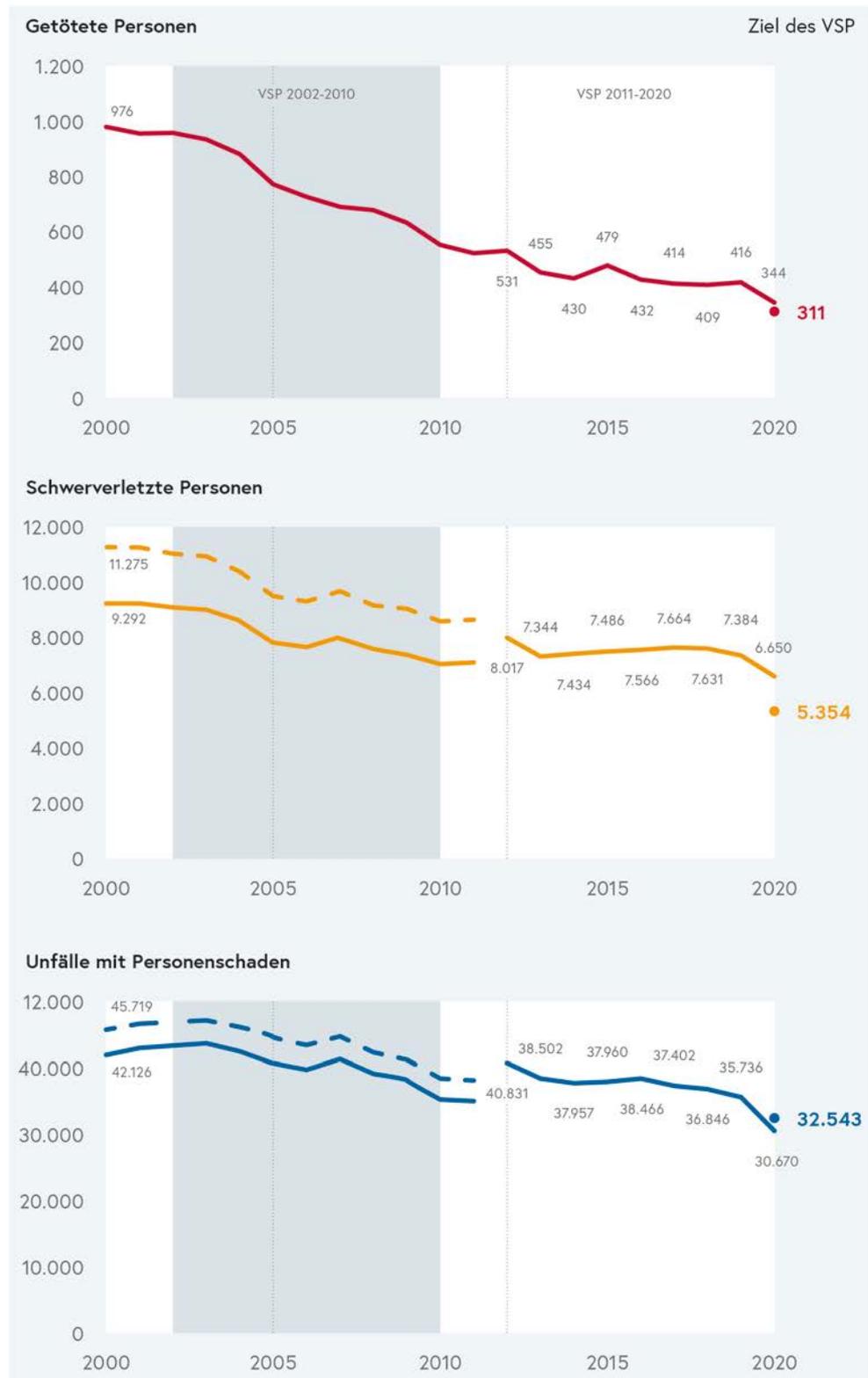
Der Begriff Unfall bezieht sich auf Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden. Diese liegen dann vor, wenn auf öffentlichen Verkehrsflächen durch ein plötzlich eintretendes, mit dem Verkehr zusammenhängendes Ereignis, Personen getötet, verletzt oder sonst in ihrer Gesundheit geschädigt werden und daran zumindest ein in Bewegung befindliches Fahrzeug beteiligt ist.

Verletzte Verkehrsteilnehmende sind Personen, die bei einem Verkehrsunfall schwer oder leicht verletzt werden. Im Allgemeinen gilt eine länger als 24 Tage andauernde gesundheitliche Folgebeeinträchtigung als „schwer“. Bis zum 31.12.2011 bestanden drei Kategorien von verletzten Verkehrsteilnehmenden: schwer, leicht und nicht erkennbaren Grades verletzt. Mit 1.1.2012 wurde der Verletzungsgrad „nicht erkennbaren Grades“ gestrichen. Es besteht seither eine eindeutige Zuordnung des Verletzungsgrades.

Als tödlich verunglückt gelten in Österreich jene Personen, die sofort oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Verkehrsunfall sterben.

Verunglückte Verkehrsteilnehmende sind Personen, die infolge eines Verkehrsunfalls entweder getötet oder verletzt (schwer oder leicht) werden.

Abbildung 18: Entwicklung des Unfallgeschehens seit dem Jahr 2000, Quellen: Statistik Austria, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie



**Anmerkungen:**

Im Jahr 2012 wurde das bis dahin verwendete System der händisch auszufüllenden Unfallzählblätter durch das elektronische „Unfalldatenmanagement“ (UDM) abgelöst.

Um trotz geänderter Unfalldatenerhebung einen statistischen Vergleich der Unfallzahlen vor und nach 2012 zu ermöglichen, wurden die Daten der Unfälle mit Personenschaden sowie die Zahlen der Schwerverletzten vor 2012 um den Faktor 1,085 beziehungsweise 1,213 angepasst und mittels strichlierter Linien in den Diagrammen dargestellt.

## 2.2 Gesetzliche Änderungen im Bereich der österreichischen Verkehrssicherheit

Aufgrund sich ständig ändernder Rahmenbedingungen werden auch die gesetzlichen Grundlagen in einem laufenden Prozess angepasst und ergänzt. Nachfolgend werden gesetzliche Änderungen des Jahres 2020 im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit angeführt.

### **Geändertes Begutachtungsintervall für Krafträder/Kraftfahrzeuge (Klasse L) (37. Novelle des Kraftfahrzeuggesetzes, BGBl. I Nr. 78/2019)**

Für Krafträder/Kraftfahrzeuge (Klasse L) gilt seit Anfang März 2020 ein neues Begutachtungsintervall. Nunmehr müssen diese Kraftfahrzeuge erstmalig drei Jahre nach der ersten Zulassung, zwei Jahre nach der ersten Begutachtung und ein Jahr nach der zweiten und nach jeder weiteren Begutachtung zur Überprüfung. Die Intervalle entsprechen damit jenen von Personenkraftwagen (Klasse M1, ausgenommen Taxis, Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge).

## 2.3 Interventionsbereiche

Im Verkehrssicherheitsprogramm wurden Interventionsbereiche festgelegt, in denen das größte Potential zur Reduktion des Anteils der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Menschen vorhanden ist. In diesem Kapitel wird die Maßnahmenumsetzung in den einzelnen Bereichen angeführt. Im Vergleich zum Jahr 2019 wurden bei sehr vielen Interventionsbereichen Reduktionen bei den Unfall- und Verunglücktenzahlen registriert. Ein nicht unwesentlicher Teil der Rückgänge ist jedoch wahrscheinlich auf das verringerte Verkehrsaufkommen aufgrund der Beschränkungen während der Corona-Pandemie zurückzuführen. Im Folgenden werden daher vor allem auch die entsprechenden Anteile einzelner Kennzahlen der Interventionsbereiche am Gesamtunfallgeschehen angeführt.

### 2.3.1 Spezielle Personengruppen

Einige Personengruppen werden in den Interventionsbereichen genauer betrachtet. Bei diesen speziellen Personengruppen wird zunächst nach Altersgruppen unterschieden, in weiterer Folge werden die Entwicklungen und gesetzten Maßnahmen bei ausgewählten Verkehrsarten dargestellt.

Abbildung 19: Kinder im Straßenverkehr, Bild: stock.adobe.com/Darius T. Oczkowicz



### Kinder (0 – 14 Jahre)

Im Jahr 2020 wurden 2.179 Kinder auf Österreichs Straßen verletzt. Das sind gegenüber dem Jahr 2019 um rund 20 % weniger verletzte Kinder. Nach der hohen Getötetenzahl von 16 im Jahr 2019 sank dieser Wert mit 2 im Straßenverkehr tödlich verunglückten Kindern wieder deutlich und lag damit im Bereich des Jahres 2018 (3 Getötete). Der Anteil der getöteten Kinder an allen getöteten Verkehrsteilnehmenden lag damit wieder unter 1 %.

Rund 35 % der verunglückten Kinder fuhren im Kraftfahrzeug mit, das ist der niedrigste Wert der letzten Jahre. Stark gestiegen ist der Anteil der beim Fahrradfahren verunglückten Kinder – der Wert lag bei 32 % und damit um etwas mehr als 10 % höher als in den Jahren zuvor. Rund 18 % verunglückten zu Fuß, dies ist ein Rückgang von etwa 5 % im Vergleich zu den Vorjahren.

Tabelle 3: Kinder (0 - 14 Jahre), Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2020
Unfälle	2.043
Verletzte	2.179
Schwerverletzte	242
Getötete	2
Anteil an allen Getöteten	0,6 %

### 2020 umgesetzte Maßnahme:

Thematisierung verkehrssicherheitsrelevanter Aspekte beim Weg zur und von der Schule im Rahmen der bewusstseinsbildenden Maßnahme „Sicherer Schulweg“ des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Die Unterlagen wurden 2020 überarbeitet und grafisch neu aufbereitet.



Abbildung 20: Junge Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, Bild: iStock/Georgijevic

### Junge Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (15 – 24 Jahre)

Im Jahr 2020 wurden 8.984 junge Verkehrsteilnehmende im Alter zwischen 15 und 24 Jahren auf Österreichs Straßen verletzt, 52 Personen in dieser Altersgruppe verunglückten tödlich. Der Anteil dieser Altersgruppe bei den Getöteten lag bei rund 15 % und stieg damit zum zweiten Mal in Folge um 1 % leicht an.

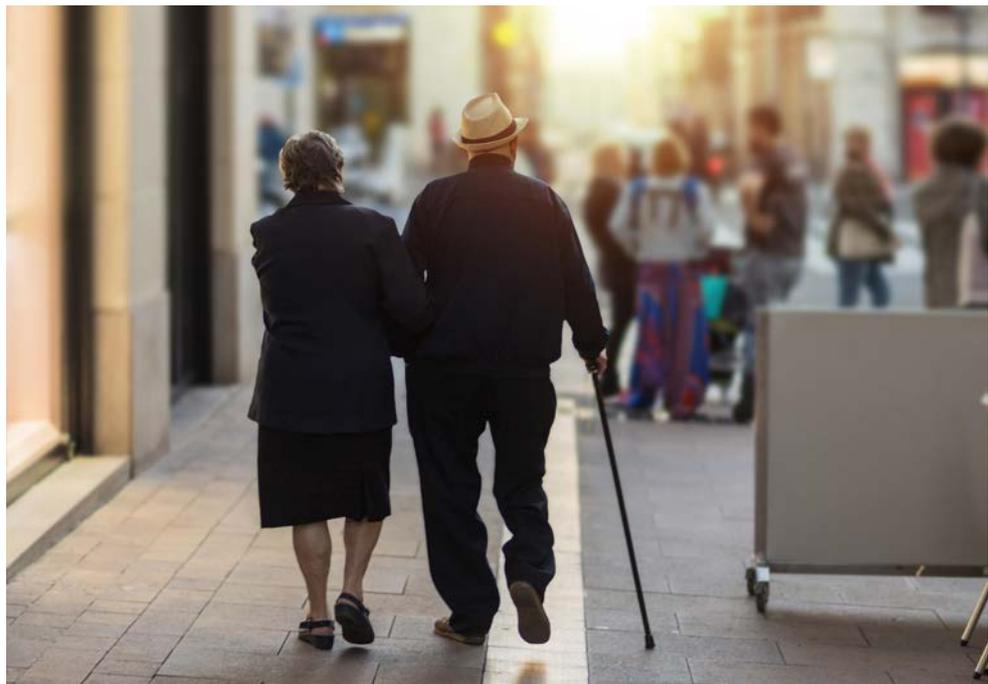
Bei den Anteilen gab es keine großen Veränderungen. Die meisten jungen Verkehrsteilnehmenden verunglückten auch im Jahr 2020 in einem Kraftfahrzeug (rund 48 %). Etwa 28 % waren mit dem Moped unterwegs, davon waren fast 60 % männlich. Insgesamt verunglückten 962 Jugendliche mit dem Fahrrad (etwas mehr als 10 % der Verunglückten), wobei mehr junge Radfahrer (rund 68 %) als Radfahrerinnen betroffen waren.

Tabelle 4: Junge Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (15 – 24 Jahre),

Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2020
Unfälle	9.678
Verletzte	8.984
Schwerverletzte	1.137
Getötete	52
Anteil an allen Getöteten	15,1 %

Abbildung 21: Ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, Bild: stock.adobe.com/Daniel Myjones



### Ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (65+)

106 Personen und damit rund 31 % aller 2020 im Straßenverkehr getöteten Personen waren 65 Jahre und älter. Damit gab es bei diesem Anteilswert gegenüber dem Vorjahr keine Änderung. Die ältere Generation ab 65 ist vor allem von tödlichen Unfällen mit Kraftfahrzeugen aber auch von jenen im Fuß- und Radverkehr betroffen. Die Anteile der Getöteten im Fußverkehr (etwa 24 %) und beim Personenkraftwagen-Verkehr (rund 37 %) lagen unter dem Mittel der Werte der vergangenen Jahre (Fußverkehr minus 7 %, Personenkraftwagen-Verkehr minus 3 %). Anstiege waren beim Radverkehr (rund 20 %, damit Anstieg von etwa 3 %) sowie beim Motorradfahren (etwa 9 %, damit Anstieg von etwa 4 %) zu verzeichnen.

Tabelle 5: Ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (65+), Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2020
Unfälle	6.760
Verletzte	5.083
Schwerverletzte	1.332
Getötete	106
Anteil an allen Getöteten	30,8 %



Abbildung 22: Fußverkehr,  
Bild: iStock/Voenny

### Fußgängerinnen und Fußgänger

Im Jahr 2020 verunglückten 2.661 zu Fuß gehende Personen auf Österreichs Straßen, 51 davon tödlich. Der im Jahr 2019 hohe Anteil der Getöteten im Fußverkehr an allen Getöteten von rund 17 % sank im Jahr 2020 auf etwa 15 %.

Zu Fuß verunglückten im Jahr 2020 wie bereits in den Vorjahren mehr Frauen (rund 55 %) als Männer (rund 45 %). Am stärksten von tödlichen Fußverkehrsunfällen war die Altersgruppe 65+ betroffen, der Anteil gegenüber den Vorjahren ging jedoch etwas zurück: der Wert lag 2020 bei 49 %, im Mittel der Vorjahre dagegen bei rund 55 %. Gestiegen ist demgegenüber der Anteil bei der Altersgruppe 25-34, von etwa 8 % in den vergangenen Jahren auf rund 12 % im Jahr 2020.

Tabelle 6: Fußgängerinnen und Fußgänger, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2020
Unfälle	2.694
Verletzte	2.610
Schwerverletzte	552
Getötete	51
Anteil an allen Getöteten	14,8 %

### 2020 umgesetzte Maßnahmen:

- Die 6. Verkehrssicherheitsfonds-Ausschreibung im Jahr 2020 widmete sich der Problematik rund um das Thema „Schwerverkehr“. Ein Schwerpunkt der Ausschreibung war die Darstellung von Verbesserungsmöglichkeiten bei der Ausrüstung von Lastkraftwagen und Bussen, insbesondere der Entwicklung neuer, innovativer Ansätze, mit dem Ziel, die Sicherheit ungeschützter Personen zu erhöhen.
- Um Straßenräume fußgängerfreundlicher zu gestalten, wurde 2020 eine Novelle der Straßenverkehrsordnung zur verstärkten Berücksichtigung der Aspekte des Fußverkehrs vorbereitet.

Abbildung 23: Radverkehr,  
Bild: stock.adobe.com/Alex



### Radfahrerinnen und Radfahrer

Durch die Einschränkungen im Corona-Jahr 2020 wurde vielfach das Fahrrad verstärkt als Transportmittel eingesetzt. Der damit oft verbundene höhere Radverkehrsanteil und der Boom bei E-Bikes und Pedelecs findet auch Niederschlag bei den Unfallzahlen. Im Jahr 2020 ereigneten sich auf Österreichs Straßen 9.187 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden. Damit setzte sich der in den letzten Jahren zunehmende Trend fort. Die Zahl der Radunfälle war im Zeitraum des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 - 2020 noch nie so hoch – zum Vergleich wurden in den Jahren 2008 bis 2010 im Mittel 5.340 Unfälle mit Beteiligung von Radverkehr registriert.

30 % aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden wurden 2020 mit Beteiligung von Radfahrenden registriert, der Wert lag damit etwa 10 % über den Werten der letzten Jahre. Diese Zahlen treffen auch auf die bei Verkehrsunfällen Verunglückten zu. Etwa 35 % aller Schwerverletzten wurden bei diesen Unfällen vermerkt, dies lag ebenfalls rund 10 % über den Werten der Vorjahre. Der Anteil der getöteten Radfahrenden am gesamten

Unfallgeschehen mit tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmenden ist im Vergleich zu den Vorjahren um rund 3 % gestiegen und lag 2020 bei rund 12 %.

Die Anzahl der beim Radfahren getöteten Personen nimmt bei steigenden Altersgruppen zu. 75 % aller 2020 getöteten Radfahrenden waren 50 Jahre oder älter, mehr als 50 % waren in der Altersgruppe 65+. Es verunglückten mehr als doppelt so viele Radfahrer (29) tödlich als Radfahrerinnen (11); insgesamt waren rund 61 % der Verunglückten männlich und rund 39 % weiblich. Rund 25 % der verunglückten Radfahrenden wurden schwer verletzt oder getötet.

Tabelle 7: Radfahrerinnen und Radfahrer, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2020
Unfälle	9.187
Verletzte	9.308
Schwerverletzte	2.295
Getötete	40
Anteil an allen Getöteten	11,6 %

#### 2020 umgesetzte Maßnahmen:

- Die 6. Verkehrssicherheitsfonds-Ausschreibung im Jahr 2020 widmete sich der Problematik rund um das Thema „Schwerverkehr“. Neben dem Schwerpunkt der Verbesserungsmöglichkeiten bei der Ausrüstung von Lastkraftwagen und Bussen (siehe Fußgängerinnen und Fußgänger) war auch Bewusstseinsbildung über die spezifischen Sichtverhältnisse von Schwerverkehrslenkenden (Toter Winkel vor und seitlich eines Lastkraftwagens oder Busses) ein Thema der Ausschreibung, da sich diesbezüglich in den letzten Jahren öfters Unfälle mit Radfahrenden ereigneten.
- Ein Schritt in Richtung fahrradfreundliche Straßenräume soll mit einer Novellierung der Straßenverkehrsordnung gesetzt werden. Vorbereitungen zu dieser Straßenverkehrsnovelle wurden 2020 in Angriff genommen.

Abbildung 24: Mopedverkehr,  
Bild: istock/Willie B. Thomas



### Mopedlenkerinnen und Mopedlenker

2020 wurden bei Verkehrsunfällen 497 Mopedfahrende schwer und 2.280 leicht verletzt. Auch Mitfahrende wurden bei den insgesamt 2.847 Unfällen verletzt (38 Schwer- und 346 Leichtverletzte). Rund 79 % der 2020 verunglückten Mopedaufsässinnen und Mopedaufsassen waren zwischen 15 und 24 Jahren alt. Der Anteil der Getöteten an allen Getöteten im Jahr 2020 lag mit knapp unter 1 % bei etwa der Hälfte des Mittelwerts der Vorjahre. 2 der 3 getöteten Mopedlenkenden im Jahr 2020 waren Jugendliche im Alter zwischen 16 und 17.

Vor allem männliche Jugendliche verunglücken beim Moped fahren, rund 48 % aller Verunglückten im Jahr 2020 waren Burschen im Alter zwischen 15 und 19 Jahren, bei den Mädchen lag der Anteil bei rund 30 %. Verunglückte Mitfahrende sind hingegen mehrheitlich weiblich (240 Frauen, 145 Männer).

### Anmerkung:

Aufsässinnen und Aufsassen sind Lenkende von einspurigen Fahrzeugen sowie mitfahrende Personen.

Tabelle 8: Mopedunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2020
Unfälle	2.847
Verletzte	2.777
Schwerverletzte	497
Getötete	3
Anteil an allen Getöteten	0,9 %

### 2.3.2 Alkohol und Drogen

Im Jahr 2020 betrug der Anteil der Alkoholunfälle an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden 6,8 % und war damit etwas geringer als im Jahr davor, in dem mit 7,1 % der Spitzenwert der vergangenen Jahre registriert wurde. Dieser Wert schwankte in der jüngeren Vergangenheit nur geringfügig, er lag in den Jahren 2010 bis 2019 stets zwischen 6 % und 7,1 %.

Bei 106 Verkehrsunfällen wurde Suchtgift/Drogen bei der Verkehrstüchtigkeit der beteiligten Personen angegeben. Dabei wurden 3 Getötete und 156 Verletzte verzeichnet. Die Werte liegen damit im Bereich des Jahres 2019. Weiters wurden im abgelaufenen Jahr gemäß Angaben des Innenministeriums 5.519 Fahrzeuglenkende wegen Fahrens unter Drogeneinfluss von den Organen der Bundespolizei angezeigt, das bedeutet eine deutliche Zunahme um 26,5 % (2019: 4.364).

Tabelle 9: Alkoholunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2020
Unfälle	2.081
Verletzte	2.575
Schwerverletzte	484
Getötete	27

#### Anmerkung:

Ein Alkoholunfall ist ein Unfall, bei dem zumindest bei einer beteiligten Person (Lenkerin oder Lenker beziehungsweise Fußgängerin oder Fußgänger) eine Beeinträchtigung durch Alkohol gemäß § 5 Absatz 1 Straßenverkehrsordnung oder eine Überschreitung des im § 14 Absatz 8 Führerscheingesetz festgelegten Blut- oder Atemalkoholwertes festgestellt wurde, oder „mangelnde Verkehrstüchtigkeit/Alkohol“ oder „Alkotest verweigert“ angegeben war.

#### 2020 umgesetzte Maßnahme:

Einsatz von Speichelvortestgeräten: Das neue Vortestgerät analysiert anhand von Speicheltests chemische Drogenhauptgruppen, darunter Opiate, Kokain, Methamphetamine oder Amphetamine. Der Anstieg bei den Anzeigen wegen Fahrens unter Drogeneinfluss ist unter anderem auch auf eine verbesserte Ausbildung von Exekutivbediensteten für den Einsatz der in einem Pilotprojekt erprobten Speichelvortestgeräte zur Erkennung von potentiellen Drogenlenkerinnen und Drogenlenkern sowie dem operativen Einsatz von Amtsärztinnen und Amtsärzten bei Schwerpunktaktionen im Straßenverkehr zurückzuführen.

### 2.3.3 Motorradunfälle

2020 wurden 2.147 Personen beim Motorradfahren in Österreich bei einem Unfall verletzt, 58 Personen wurden getötet. Bei den Anteilen der Unfälle sowie Verunglückten am Gesamtunfallgeschehen gab es keine großen Veränderungen zu den Vorjahren. Weiterhin verunglückten Männer deutlich häufiger mit dem Motorrad als Frauen: 86 % der Verletzten und sogar etwas mehr als 98 % der Getöteten im Jahr 2020 waren männlich.

Bei den Altersgruppen waren die höchsten Werte auch im Jahr 2020 bei Personen über 50 Jahren zu finden. In den Gruppen 50-54 Jahre sowie 55-59 Jahre wurden jeweils 14 % aller Verunglückten registriert. Der Anteil der Verunglückten im Alter zwischen 40 und 59 Jahren lag bei rund 47 %.

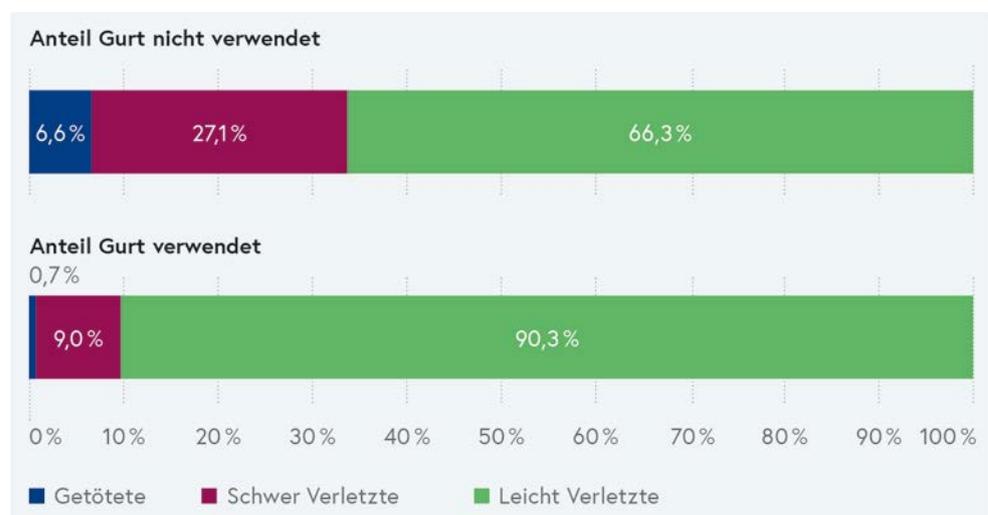
Tabelle 10: Motorradunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2020
Unfälle	2.100
Verletzte	2.147
Schwerverletzte	947
Getötete	58

### 2.3.4 Sicherheitsgurt

Der angelegte Sicherheitsgurt ist im Fall eines Verkehrsunfalls eine wichtige Sicherheitseinrichtung und ein wesentlicher Einflussfaktor zur Reduktion der Verletzungsschwere. Dies verdeutlicht der Vergleich der Verletzungsschwere von verunglückten Insassinnen und Insassen von Personenkraftwagen mit und ohne Sicherheitsgurt. Im Jahr 2020 waren 6,6 % der bei Unfällen mit Personenkraftwagen Getöteten nicht gesichert, dieser Anteil lag bei Gurtverwendung unter 1 %. Auch der Anteil der bei Unfällen mit Personenkraftwagen schwer verletzten Personen lag bei nicht gesicherten Personen mit etwas über 27 % deutlich über dem Anteil jener, die den Gurt verwendeten (9 %).

Abbildung 25: Verletzungsschwere verunglückter gesicherter und ungesicherter Personen in Personenkraftwagen 2020, Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit



Das Kuratorium für Verkehrssicherheit erhebt jährlich durch Beobachtungen die Gurtanlegequote in Österreich. Im Jahr 2020 legten, wie schon in den Jahren davor, 97 % der Lenkenden einen Sicherheitsgurt an. Bei den Mitfahrenden auf den Rücksitzen und auf dem Beifahrersitz wurden ebenfalls ähnliche Quoten wie zuletzt ermittelt: auf dem Beifahrersitz waren 98 % (im Jahr 2019 ebenfalls 98 %), auf den Rücksitzen 95 % (im Jahr 2019: 96 %) angegurtet.

Geschlechtsspezifisch lassen sich seit Jahren leichte Unterschiede in der Sicherungsquote feststellen: 99 % der Lenkerinnen und 96 % der Lenker legten 2020 einen Sicherheitsgurt an. Nach wie vor gibt es einen auffallenden Unterschied der Sicherungsquote bei Personenkraftwagen (98 %) und Kleintransportern (91 %). Ein weiterer Zusammenhang wird außerdem regelmäßig zwischen dem Sicherungsverhalten der Lenkenden und Mitfahrenden ermittelt: bei den Erhebungen im Jahr 2020 wurde beobachtet, dass, wenn der Lenkende gesichert war, 98 % der Mitfahrenden ebenfalls gesichert waren - war der Lenkende nicht angegurtet, verwendeten lediglich 53 % der Mitfahrenden den Sicherheitsgurt.

### **2.3.5 Unfallhäufungsstellen und integriertes Sicherheitsmanagement**

Jährlich tritt ein Viertel aller Unfälle an Unfallhäufungsstellen auf. Gemäß Straßenverkehrsordnung § 96 Absatz 1 sind die Behörden verpflichtet, an den betreffenden Straßenabschnitten unfallentschärfende Gegenmaßnahmen zu setzen. Basierend auf einer Unfallursachenanalyse und einer Besichtigung vor Ort kommen straßenpolizeiliche, verkehrstechnische oder straßenbauliche Maßnahmen zum Einsatz.

#### **2020 umgesetzte Maßnahme:**

Die Integration der Graphenintegrations-Plattform GIP in das elektronische Protokollierungs- und Aktenverwaltungssystem PAD als neue Technologie im Rahmen der Unfalldatenaufnahme befindet sich in Umsetzung.

### **2.3.6 Ermüdung und Ablenkung**

Laut Statistik der Straßenverkehrsunfälle der Statistik Austria waren im Jahr 2020 Ablenkung und Unachtsamkeit bei 21,1 % der tödlichen Unfälle die vermutete Hauptunfallursache, darunter sind vor allem die Faktoren „Unaufmerksamkeit“, „Mangelnde Konzentration“ und das bloße „Übersehen“ von anderen Verkehrsteilnehmenden zu verstehen. Dieser Wert ist niedriger als jene der Jahre 2018 (28,9 %) sowie 2019 (24,7 %).

Übermüdung war bei rund 2 % der tödlichen Verkehrsunfälle die vermutete Hauptunfallursache, der Anteil lag damit etwas unter dem Vorjahr (Jahr 2019: 2,6 %). Ermüdung ist oft Ursache von Verkehrsunfällen mit großer Verletzungsschwere und tödlichem Ausgang. Allerdings ist Müdigkeit am Steuer und die damit verbundenen Beeinträchtigungen in der Aufmerksamkeits- und Konzentrationsleistung eine bei weitem unterschätzte Unfallursache

auf Österreichs Straßen, im Besonderen auf Österreichs Autobahnen. Es wird von einer weit höheren Dunkelziffer ausgegangen, auch international: Der Anteil an müdigkeitsbedingten Unfällen am Gesamtunfallgeschehen liegt laut internationalen Studien bei bis zu 33 % aller Unfälle und bei bis zu 35 % aller tödlichen Unfälle.

Abbildung 26: Ablenkende Tätigkeit am Steuer, Bild: stock.adobe.com/NDAB-CREATIVITY



#### **2020 umgesetzte Maßnahme:**

Abbiegeassistenten für Lastkraftwagen werden in der EU 2022 für neu zugelassene Fahrzeuge Pflicht. Ab dem 6. Juli 2022 sind diese Systeme für neu genehmigte Typen verpflichtend und ab 7. Juli 2024 für alle erstmalig zugelassenen Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3. Bei einem 2019 durchgeführten „Lastkraftwagen-Sicherheitsgipfel“ wurde beschlossen, eine freiwillige Ausrüstung neuer Lastkraftwagen sowie die freiwillige Nachrüstung von Rechts-Abbiegeassistenzsystemen in Bestandsfahrzeugen zu fördern, um die allgemeine Verkehrssicherheit zu erhöhen. Frächter, die ihre Lastkraftwagen freiwillig nachrüsten, sollen finanziell unterstützt werden. Seit September 2019 sind diese Förderungen für die freiwillige Nachrüstung von Lastkraftwagen mit Abbiegeassistenten verfügbar. Dabei stehen insgesamt eine Million Euro für Unternehmen zur Verfügung, es werden bis zu 25 % oder maximal 900 Euro der Kosten pro Umbau übernommen. Diese Nachrüstungen wurden im Jahr 2020 weiterhin gefördert.

### **2.3.7 Geschwindigkeitsmanagement auf Freilandstraßen**

Die Fahrgeschwindigkeit hat großen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Überhöhte Geschwindigkeit stellt eine häufige Unfallursache in Österreich dar. Im Jahr 2020 wurde gemäß Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit

bei 32 % der tödlichen Unfälle als vermutete Hauptunfallursache angegeben. Der Vergleichswert aus dem Jahr 2019 lag bei 24,4 %. Das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011 - 2020 fokussierte auf Maßnahmen zum Geschwindigkeitsmanagement auf Freilandstraßen und zielte dabei auf eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf Freilandstraßen in Österreich ab.



Abbildung 27: Geschwindigkeit, Bild: stock.adobe.com/yellowj

### 2.3.8 Eisenbahnkreuzungen

Unfälle an Eisenbahnkreuzungen stehen immer im Blickpunkt erhöhter öffentlicher Aufmerksamkeit. Aufgrund der schweren Unfallfolgen werden solche Unfallereignisse auch medial deutlicher wahrgenommen.

Tabelle 11: Getötete bei Unfällen an Eisenbahnkreuzungen, Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes; Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Jahr	Getötete
2011	21
2012	15
2013	18
2014	12
2015	21
2016	15
2017	8
2018	6
2019	9
2020	16

Aufgrund der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 werden sämtliche Eisenbahnkreuzungen bis 2024 von den zuständigen Behörden überprüft. Weiters werden Auflassungen von Eisenbahnkreuzungen sowie die Errichtung von Unter- beziehungsweise Überführungen forciert. Gemäß § 19 Unfalluntersuchungsgesetz hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes einen ausführlichen Bericht über ihre Tätigkeiten aus dem vorangegangenen Jahr zu erstellen und dabei auf ausgesprochene Sicherheitsempfehlungen und im Anschluss an frühere Sicherheitsempfehlungen gesetzte Maßnahmen einzugehen. Der Bericht steht unter [bmk.gv.at/ministerium/sub/sicherheitsberichte.html](http://bmk.gv.at/ministerium/sub/sicherheitsberichte.html) zum Download zur Verfügung.

### 2.3.9 Überwachung

Eine wesentliche Grundlage für die Verbesserung der Verkehrssicherheit stellt die polizeiliche Verkehrsüberwachung dar, die gemäß Artikel 11 des Bundes-Verfassungsgesetzes von den zuständigen Verkehrsbehörden in den Bundesländern angeordnet wird. Ziel der Kontrolltätigkeit ist es einerseits die sichtbare Präsenz der Exekutive an gefährlichen Strecken- und Straßenabschnitten als vorbeugende Maßnahme zu verstärken und andererseits Fahrzeuglenkende, die andere Personen gefährden, durch Schwerpunktkontrollen aus dem Verkehr zu ziehen. Die folgende Tabelle zeigt einen Überblick zu den Überwachungsmaßnahmen der Österreichischen Bundespolizei in den letzten Jahren.

Tabelle 12: Überwachungsbilanzen der Jahre 2016 bis 2020, Quelle: Bundesministerium für Inneres

Übertretungen/Anzeigen	2016	2017	2018	2019	2020
Geschwindigkeit	5.179.485	5.205.417	5.317.980	5.947.985	4.984.064
Alkohol	27.896	28.109	28.067	30.930	25.705
Nichtangurten	98.414	102.039	102.941	97.949	78.765
Sicherheitsabstand	85.666	85.954	109.218	141.111	113.313
Kindersitz	5.243	5.918	6.769	6.576	5.641
Telefonieren	105.589	113.770	115.470	123.888	121.211

Auch Telefonieren am Steuer wird von der Exekutive überwacht. Im Jahr 2020 wurden 121.211 Fahrzeuglenkende wegen des Telefonierens am Steuer ohne Freisprecheinrichtung angezeigt oder mittels Organstrafverfügung an Ort und Stelle bestraft.

„Trotz Rückgang des Verkehrsaufkommens und der Unfallzahlen im Jahr 2020 zeigt die Überwachungsbilanz aber auch, dass traditionelle Aufgaben wie die Verkehrsüberwachung nicht vernachlässigt wurden und auch in Zukunft nicht vernachlässigt werden dürfen“ — Karl Nehammer, Bundesminister für Inneres (adaptiert)

### **2020 umgesetzte Maßnahme:**

Intensivierung der Drogenkontrollen im Straßenverkehr

Im Jahr 2020 wurden insgesamt 5.519 Fahrzeuglenkende wegen Fahrens unter Drogeneinfluss von den Organen der Bundespolizei angezeigt, das ist eine deutliche Zunahme gegenüber den Vorjahren (2019: 4.364; 2018: 3.011). Der Anstieg ist unter anderem auch auf eine verbesserte Ausbildung von Exekutivbediensteten für den Einsatz der in einem Pilotprojekt erprobten Speichelvor-testgeräte zur Erkennung von potentiellen Drogenlenkerinnen und Drogenlenkern sowie dem operativen Einsatz von Amtsärztinnen und Amtsärzten bei Schwerpunktaktionen im Straßenverkehr zurückzuführen.

### **2.3.10 Fahrausbildung**

Die Unfallstatistik zeigt, dass in den ersten vier bis fünf Jahren des Führerscheinbesitzes die meisten getöteten und verletzten Fahrzeuglenkenden zu verzeichnen sind. Im Jahr 2020 wurden in der Altersgruppe der 15- bis 24-Jährigen 8.984 Personen verletzt und 52 getötet. Die Anteile an den Gesamtwerten der Verletzten sowie Getöteten lagen damit in der Größenordnung der Vorjahre.

## **2.4 Zusätzlich umgesetzte Maßnahmen Verkehrssicherheitsprogramm 2011 - 2020**

Das Verkehrssicherheitsprogramm 2011 - 2020 gliederte sich in 17 Handlungsfelder, die Hauptprioritäten bildeten die 10 Interventionsbereiche (siehe Kapitel 2.3). Es wurden darüber hinaus auch nicht direkt den Interventionsbereichen zuordenbare Maßnahmen gesetzt. Diese werden im Folgenden angeführt.

### **Verkehrssicherheitsstrategie auf EU-Ebene**

Auf EU-Ebene wurde – unter Einbindung der Mitgliedsstaaten – eine Verkehrssicherheitsstrategie für die Jahre 2021 bis 2030 entwickelt (EU Road Safety Policy Framework 2021 - 2030). Eine wesentliche Neuerung ist die regelmäßige Sammlung und Analyse von sicherheitsrelevanten Schlüsselindikatoren (Key Performance Indicators - KPI) durch die Mitgliedsstaaten, die zum Beispiel in den Bereichen Geschwindigkeit und Alkohol eine bessere Wirkungsbemessung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen und Beobachtung von Verkehrssicherheitstrends ermöglichen sollen.

Für die erstmalige Sammlung und Analyse hat die Europäische Kommission Mittel für ein EU-Projekt bereitgestellt, an dem 19 Mitgliedsstaaten teilnehmen: Im Projekt Baseline wird für jeden Indikator ein methodischer Leitfaden erarbeitet, auf dessen Basis bis zum Jahr 2022 die Erhebung erfolgen soll. Die teilnehmenden Länder werden – je nach technischen Möglichkeiten – möglichst viele der folgenden Schlüsselindikatoren bereitstellen:

- Geschwindigkeit: Anteil der Kraftfahrzeuglenkenden, die Tempolimits einhalten
- Sicherheitsgurt-Anschnallquoten
- Helmtragequoten bei motorisierten Zweiradfahrenden und Radfahrenden
- Anteil der nicht unter Alkoholeinfluss Fahrenden
- Anteil der nicht durch Mobiltelefone abgelenkten Verkehrsteilnehmenden
- Sicherheitsniveau der Kraftfahrzeugflotte
- Anteil der Straßen, die ein gewisses Qualitätsniveau erfüllen
- Zeit zwischen Notruf und Eintreffen der Einsatzkräfte am Unfallort

Österreich ist in dem Projekt durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vertreten. Weitere Informationen sind zu finden unter <https://baseline.vias.be/>.

### **Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 - 2030**

Auf nationaler Ebene wurde im Zeitraum 2019 und 2020 an einer neuen Verkehrssicherheitsstrategie des Bundes für die Dekade 2021 - 2030 gearbeitet. Als Basis zur Ermittlung von für die Optimierung der Verkehrssicherheit in Österreich aktuell vordringlichen Themenschwerpunkten sowie der mit ihnen verbundenen Zielsetzungen, Lösungswegen und Maßnahmen dienten einerseits umfassende Fachexpertisen aus dem Kreis der österreichischen Verkehrssicherheitsstakeholder und andererseits eine umfassende Grundlagenanalyse. Mit der neuen Verkehrssicherheitsstrategie für das kommende Jahrzehnt soll dem Anspruch Rechnung getragen werden, das Thema „Verkehrssicherheit“ in der österreichischen Gesellschaft bewusster zu machen und eine von gegenseitiger Rücksichtnahme und Wertschätzung geprägte Verkehrssicherheitskultur im Land zu stärken.

### **Notrufe mittels „eCall“**

Seit Oktober 2017 wurden die Landesleitzentralen des Bundesministeriums für Inneres für Notrufe mittels für den Empfang des interoperablen europaweiten „eCall“-Dienstes ausgerüstet. Im Juli 2020 hat mit der Landespolizeidirektion Kärnten das letzte Bundesland den Betrieb in der neuen Landesleitzentrale aufgenommen, die österreichweite Umstellung auf das neue Einsatzleit- und Kommunikationssystem „ELKOS“ wurde somit abgeschlossen.

Mit Inbetriebnahme werden alle eingehenden Notrufe zentral bearbeitet. Das heißt, die Notrufannahme und Einsatzbearbeitung (Koordinierung der polizeilichen Einsatzkräfte) erfolgt in den Landesleitzentralen. Auch die Entgegennahme der eCalls und die Eingabe der im Projekt EVIS.AT (EchtzeitVerkehrsinformationStraße) abgestimmten Verkehrsmeldungen der Bundespolizei (vor allem ungeplante Ereignisse) erfolgen am Verkehrsarbeitsplatz in den neuen Leitstellen. Fahrzeugmodelle mit einer Typpenehmigung ab dem 31.03.2018 sind verpflichtend mit dem eCall-Dienst auszustatten. Auf europäischer Ebene laufen Studien zur Erweiterung des eCall-Dienstes auf andere Fahrzeugkategorien wie motorisierte Zweiräder und Lastkraftwagen.

### **Definition von schwerverletzten Personen**

Seit 2016 wird auf EU-Ebene an der Abstimmung für die Festlegung einer einheitlichen Ermittlungsmethode der Schwerletzten gemäß Definition nach MAIS 3+ (maximaler AIS – Maximum Abbreviated Injury Scale) gearbeitet.

## Kontakte

### **Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie**

+43/1/71162-650  
servicebuero@bmk.gv.at  
www.bmk.gv.at

### **Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung**

+43/1/53120-0  
ministerium@bmbwf.gv.at  
www.bmbwf.gv.at

### **Bundesministerium für Inneres**

+43/1/53126-0  
post@bmi.gv.at  
www.bmi.gv.at

### **Bundesministerium für Justiz**

+43/1/5263686  
www.justiz.gv.at

### **AK - Kammer für Arbeiter und Angestellte**

+43/1/50165-0  
akmailbox@akwien.at  
www.arbeiterkammer.at

### **ARBÖ - Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs**

+43/1/89121-0  
info@arboe.at  
www.arboe.at

### **ASFINAG - Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft**

+43/50108-10000  
office@asfinag.at  
www.asfinag.at

### **AUVA - Allgemeine Unfallversicherungsanstalt**

+43/59393-20000  
kontakt@auva.at  
www.auva.at

**FSV - Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene -  
Verkehr**

+43/1/5855567-0

office@fsv.at

www.fsv.at

**Hitradio Ö3**

+43/800 600 600

hitradio@orf.at

oe3.orf.at

**KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit**

+43/577077-0

kfv@kfv.at

www.kfv.at

**Klimabündnis Tirol**

+43/512/583558-0

tirol@klimabuendnis.at

www.tirol.klimabuendnis.at

**Kronen Zeitung**

+43/57060-0

office@krone.at

www.krone.at

**Land Burgenland**

+43/57-600-0

anbringen@bgld.gv.at

www.burgenland.at

**Land Kärnten**

+43/50 536

www.ktn.gv.at

**Land Niederösterreich**

+43/2742/9005-0

buergerbuero.landhaus@noel.gv.at

www.noel.gv.at

### **Land Oberösterreich**

+43/732/7720-0

post@ooe.gv.at

www.land-oberoesterreich.gv.at

### **Land Salzburg**

+43/662/8042-0

post@salzburg.gv.at

www.salzburg.gv.at

### **Land Steiermark**

+43/316/877-0

post@stmk.gv.at

www.verwaltung.steiermark.at

### **Land Tirol**

+43/512/508

post@tirol.gv.at

www.tirol.gv.at

### **Land Vorarlberg**

+43/557/4511-0

land@vorarlberg.at

www.vorarlberg.at

### **ÖAMTC - Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club**

+43/1/711990

office@oeamtc.at

www.oeamtc.at

### **ÖBB - Österreichische Bundesbahnen**

+43/1/93000-0

www.oebb.at

### **Österreichischer Gemeindebund**

+43/1/5121480

office@gemeindebund.gv.at

www.gemeindebund.at

## **Österreichisches Rotes Kreuz**

+43/1/58900-0  
service@roteskreuz.at  
www.roteskreuz.at

## **Österreichischer Städtebund**

+43/1/4000-89980  
post@staedtebund.gv.at  
www.staedtebund.gv.at

## **Stadt Wien, Magistratsabteilung 46**

+43/1/4000-0  
post@ma46.wien.gv.at  
www.wien.gv.at/kontakte/ma46

## **Statistik Austria**

+43/1/71128-7070  
info@statistik.gv.at  
www.statistik.at

## **walk-space.at**

office@walk-space.at  
www.walk-space.at

## **Wiener Linien**

+43/1/7909100  
post@wienerlinien.at  
www.wienerlinien.at

## **Wirtschaftskammer Österreich**

+43/590900  
office@wko.at  
www.wko.at

