

Verkehrssicherheit in Österreich

Jahresbericht 2023

Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -aktivitäten

Umsetzung der Österreichischen
Verkehrssicherheitsstrategie



Verkehrssicherheit in Österreich

Jahresbericht 2023

Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -aktivitäten

Umsetzung der Österreichischen

Verkehrssicherheitsstrategie

Wien, 2024

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

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: iStock/Imgorthand

Nationale Statistiken: Statistik Austria; Bearbeitung: KFV Sicherheit-Service GmbH
Wien, 2024. Stand: 11.11.2024

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an
road.safety@bmk.gv.at

Vorwort

Für die Jahre 2002–2010 sowie 2011–2020 wurden Verkehrssicherheitsprogramme erstellt, welche die Basis für strategische Maßnahmen im Bereich Verkehrssicherheit bildeten. Auch nach dem Ablauf dieser Programme sind weitere Anstrengungen erforderlich, um die Zahl der Unfälle und der dabei Getöteten und Verletzten weiter zu reduzieren. Daher wurde die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie für den Zeitraum 2021–2030 erarbeitet, die auf den beiden bislang veröffentlichten Verkehrssicherheitsprogrammen aufbaut. Dabei wurde in Weiterentwicklung der bisherigen Vorgangsweise ein innovativer Ansatz verfolgt, der sowohl „Safe System“-Prinzipien als auch die aktuellen Mobilitätsentwicklungen unserer Zeit berücksichtigt.

Der Zeitraum für die neu entwickelte Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie begann mit dem Jahr 2021. Der Philosophie des „Safe System“ entsprechend gilt es nunmehr im Rahmen der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie zukünftig einen Paradigmenwechsel von der Unfallprävention zu einer Verletzungsprävention zu vollziehen, im Rahmen derer schwere oder gar tödliche Verletzungen vermieden werden. Dabei wurden sieben Handlungsfelder definiert, welche die maßgebenden Sicherheitsthemen für das nächste Jahrzehnt abdecken. Um eine regelmäßige Anpassung an neue Entwicklungen zu ermöglichen, wird die Verkehrssicherheitsstrategie von zeit- und themenspezifischen Aktionsplänen begleitet. Dadurch können neue Technologien und Entwicklungen im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätswende berücksichtigt werden.

Als Ziel soll eine Halbierung der Verkehrstoten und Schwerverletzten bis zum Jahr 2030 erreicht werden. Darüber hinaus soll am Ende der Laufzeit der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 kein Kind mehr im österreichischen Straßenverkehr getötet werden. Begleitend zu den Verkehrssicherheitsmaßnahmen werden Sicherheitsindikatoren ermittelt, die unfall- oder verletzungskausale Parameter des Verkehrsgeschehens beschreiben, und so laufend Aufschluss über aktuelle Entwicklungen geben.

Der vorliegende Bericht gibt einen Überblick über die Aktivitäten und Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit im Jahr 2023. Er enthält Informationen über das Unfallgeschehen, die Entwicklungen der letzten Jahre und die gesetzten Maßnahmen in den Handlungsfeldern, die in der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie definiert wurden.

Inhalt

Vorwort	3
1 Verkehrssicherheitsarbeit	7
1.1 Verkehrssicherheitsarbeit in Österreich.....	7
1.2 Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit auf internationaler Ebene.....	10
2 Umsetzung der Verkehrssicherheitsstrategie	11
2.1 Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030.....	11
2.2 Überblick über die Verkehrssicherheitsaktivitäten in Österreich.....	12
3 Entwicklungen im österreichischen Straßenverkehrsunfallgeschehen	23
3.1 Straßenverkehrsunfälle.....	24
3.2 Unfälle an Eisenbahnkreuzungen.....	26
4 Handlungsfelder der Strategie	27
4.1 Handlungsfeld 1: Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität.....	27
4.2 Handlungsfeld 2: Sichere Freilandstraßen.....	31
4.3 Handlungsfeld 3: Motorradsicherheit.....	32
4.4 Handlungsfeld 4: Pkw-Sicherheit.....	33
4.5 Handlungsfeld 5: Verkehrstüchtig und mit ganzer Aufmerksamkeit auf der Straße	35
4.6 Handlungsfeld 6: Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung.....	37
4.7 Handlungsfeld 7: Effektive Logistik, Kontrolltätigkeit, Administration und Informa- tionsprozesse.....	38
5 Sicherheitsindikatoren	42
Kontakte	45

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. Beispielhaft sind folgende Institutionen an der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligt:

- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
- Bundesministerium für Inneres und Polizei
- Andere Bundesministerien wie zum Beispiel Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung, Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz
- Politische Parteien
- Landesregierungen
- Bezirkshauptmannschaften
- Städte und Gemeinden
- Standes- und Interessenvertretungen wie zum Beispiel Kammern, Bünde, Verbände
- Statistik Austria
- Rettungsorganisationen
- Clubs für Autofahrende, Mobilitätsclubs
- ASFINAG
- Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr
- Universitäten und Forschungseinrichtungen
- Verkehrssicherheitsorganisationen

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.



Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030

Nach einer umfassenden Zwischenevaluierung im Jahr 2015 wurde das Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 im Jahr 2016 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. Diese steht unter bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/vss2030 zum Download zur Verfügung.

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. Der Verkehrssicherheitsbeirat war auch maßgebend an der Entwicklung der Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 beteiligt.

Im Jahr 1961 wurde die Unfallaufnahme mit Hilfe eines bundesweit einheitlichen Unfallzählblattes eingeführt. Seit damals liegen die Unfallzahlen in einer kontinuierlichen Reihe vor. Im Lauf der Jahre wurden etliche verkehrssicherheitsrelevante Maßnahmen gesetzt. In der folgenden Abbildung sind der Verlauf der Unfall- und Verunglücktenzahlen ersichtlich sowie das Jahr der Einführung wesentlicher Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

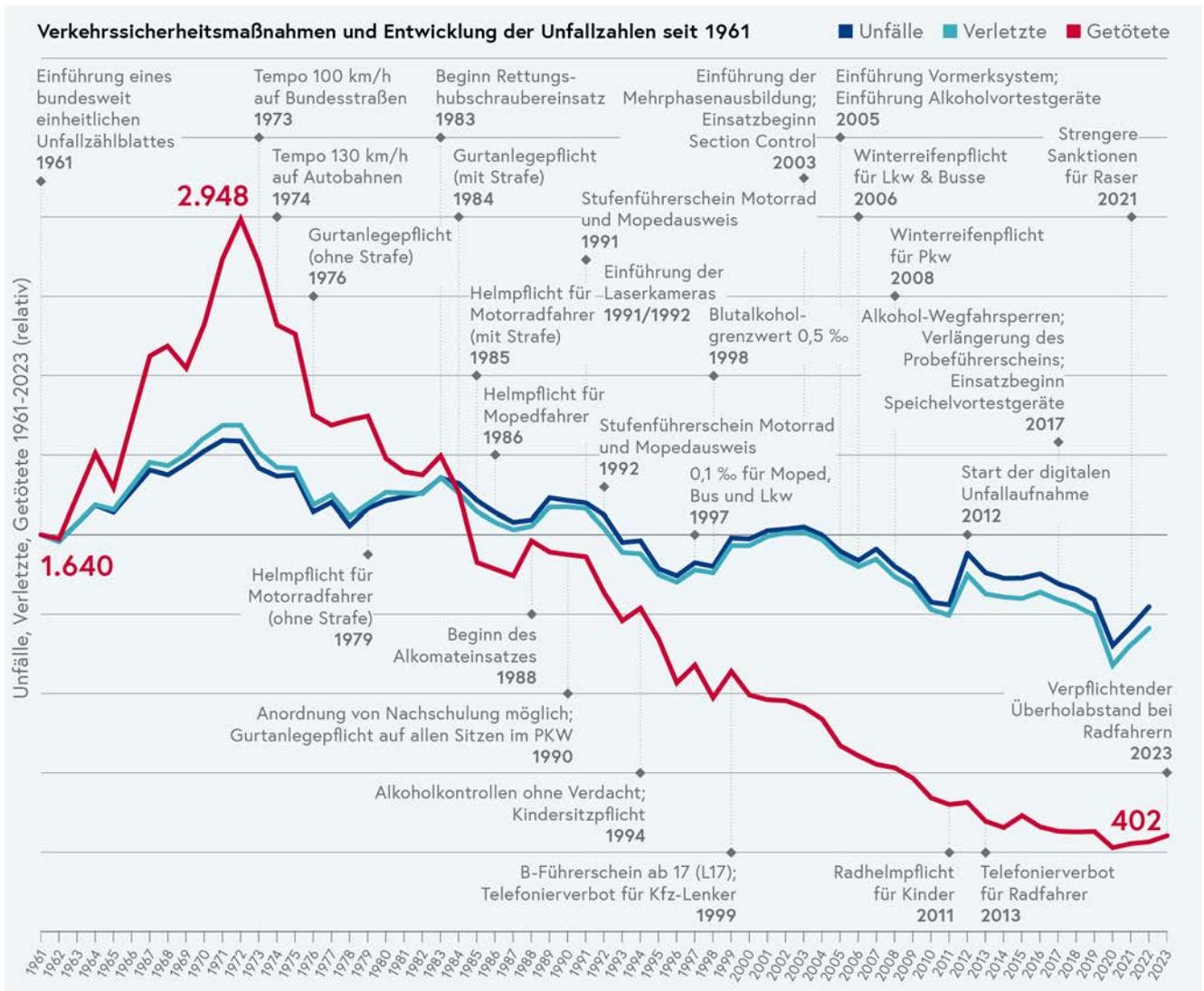


Abbildung 1: Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen und Entwicklung der Unfallzahlen seit dem Jahr 1961, Quellen: Statistik Austria, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

1.2 Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit auf internationaler Ebene

Österreichische Vertreterinnen und Vertreter sind in internationalen Organisationen und Arbeitsgruppen in der Verkehrssicherheitsarbeit tätig. Beispielhaft ist eine österreichische Beteiligung in folgenden Institutionen gegeben:

- CARE – European Road Accident Database (road-safety.transport.ec.europa.eu)
- CEDR – Conference of European Directors of Roads (cedr.eu)
- ECTRI – European Conference of Transport Research Institutes (ectri.org)
- ECR – Euro Contrôle Route (euro-contrôle-route.eu)
- ERSC – European Road Safety Charter (road-safety-charter.ec.europa.eu)
- ERTRAC – European Road Transport Research Advisory Council (ertrac.org)
- ETSC – European Transport Safety Council (etsc.eu)
- Europäische Kommission (road-safety.transport.ec.europa.eu)
- FEHRL – Forum of European National Highway Research Laboratories (fehrl.org)
- FERSI – Forum of European Road Safety Research Institutes (fersi.org)
- GRSP – Global Road Safety Partnership (grsroadsafety.org)
- ITF – International Transport Forum (itf-oecd.org)
- IRTAD – Accident Database of OECD (itf-oecd.org/IRTAD)
- OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development (oecd.org)
- PIARC – World Road Association (piarc.org)
- ROADPOL – European Roads Policing Network (roadpol.eu)
- UNECE – Global Forum for Road Traffic Safety (unece.org/transport)
- WHO – World Health Organisation (who.int)

2 Umsetzung der Verkehrssicherheitsstrategie

Die Österreichische Bundesregierung und im Speziellen das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) als Hauptverantwortlicher für Verkehrssicherheitsarbeit haben sich zum Ziel gesetzt, Österreich zu einem der sichersten Länder der EU zu machen. Nach dem Verkehrssicherheitsprogramm 2002–2010 sowie dem Programm für den Zeitraum 2011–2020 wurde, aufbauend auf den Prinzipien und Zielen der ersten Programme, die Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 entwickelt. Im Unterschied zu den eher starren Vorgängerprogrammen bietet die Strategie mehr Flexibilität und stellt durch die Integration von Aktionsplänen ein aktives Instrument mit Anpassungsmöglichkeiten an aktuelle Entwicklungen dar.

2.1 Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030

Bereits in den ersten Österreichischen Verkehrssicherheitsprogrammen für die Zeiträume 2002–2010 sowie 2011–2020 konnten relevante Reduktionen im Unfallgeschehen erzielt werden. Mit der für das aktuelle Jahrzehnt entwickelten Verkehrssicherheitsstrategie für die Jahre 2021–2030 möchte das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie an die bisher erfolgten Aktivitäten anknüpfen und wesentliche Schritte zur Verringerung von schweren Unfällen auf Österreichs Straßen setzen. Im Rahmen der Strategie sind alle Bereiche der Verkehrssicherheitsarbeit, vom menschlichen Verhalten über die Fahrzeugtechnik bis hin zur Infrastruktur, enthalten.

Verantwortungsvolles Handeln, geteilte Verantwortung (shared responsibility) und gemeinsames Handeln schaffen Sicherheit für ALLE Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im österreichischen Verkehrssystem. Diese Sicherheitsphilosophie („Safe System“), die bereits dem Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 zugrunde lag, wird auch in der Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 als Grundlage beibehalten.

Die Reduktionsziele, die mit der vorliegenden Verkehrssicherheitsstrategie bis 2030 erreicht werden sollen, stehen im Einklang mit den Zielsetzungen der Europäischen Kommission, wobei für die schwächste Gruppe der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, den Kindern, in den nächsten zehn Jahren das Ziel der „Vision Zero“ erreicht werden soll. Als Bezugsbasis wurden dabei jeweils die Durchschnittswerte von 2017–2019 herangezogen:

- 50 Prozent weniger Verkehrstote bis 2030
- 50 Prozent weniger Schwerverletzte bis 2030
- Vision Zero: Keine getöteten Kinder im Straßenverkehr bis 2030

Es wurden sieben Handlungsfelder definiert, in denen in der Laufzeit der Verkehrssicherheitsstrategie Maßnahmen gesetzt werden. Ein spezieller Fokus wird auf im Straßenverkehr schwer verletzte Personen gelegt. Um auf neue Entwicklungen im Bereich des Verkehrs und der Mobilität reagieren zu können, werden regelmäßig zielgerichtete Aktionspläne erstellt. Darin werden konkrete Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten definiert. Mit dieser Vorgehensweise löst sich die neue Strategie von einem relativ starren Programm und stellt ein aktives Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar.

Zusätzlich zu den numerischen Reduktionszielen wurden Sicherheitsindikatoren in die Verkehrssicherheitsstrategie mitaufgenommen. Diese Sicherheitsindikatoren stellen messbare Werte dar, anhand derer die Beschreibung des Verkehrsgeschehens verfeinert und weitere exemplarische Zielwerte für 2030 festgelegt werden können.

2.2 Überblick über die Verkehrssicherheitsaktivitäten in Österreich

Im Jahr 2023 wurden wieder etliche Veranstaltungen und Kampagnen mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt. Im Folgenden wird eine Auswahl über durchgeführte Verkehrssicherheitsaktivitäten angeführt.

2.2.1 Veranstaltungen zum Thema Verkehrssicherheit

17. Fachkonferenz für Fußgängerinnen und Fußgänger 2023 – Walk-space.at

Die Walk-Space-Fachkonferenz wurde im Jahr 2023 am 11. und 12. Oktober im Kunsthaus Weiz unter dem Motto „Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten – Strategien und Verhalten“ abgehalten. Die zweitägige Fachkonferenz bot einen Erfahrungsaustausch zum Thema „Schulstraßen in Österreich“, bei dem ein neuer Leitfaden vorgestellt und Gestaltungsbeispiele für Schulumfelder präsentiert wurden. In Bezug auf das zehnjährige Jubiläum der Begegnungszonen in Österreich wurde in einer eigenen Session auf die aktuellen Entwicklungen und Vorhaben, unter anderem aus Graz und Eisenstadt, ein-

gegangen. Weitere Schwerpunkte der Veranstaltung waren Querungsstellen, Innovation, Transformation sowie die positiven Auswirkungen des Gehens auf die Gesundheit.

Im Rahmen der Fachkonferenz wurde auch die neue Fußverkehrsstrategie Steiermark unter dem Namen „Nur einen Spaziergang entfernt“ vorgestellt. Diese Strategie hat das Ziel, öffentliche Räume so zu gestalten, dass der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege in Gemeinden der Steiermark erhöhen werden kann. Auf Verkehrssicherheitsthemen wurde ebenfalls eingegangen. Beispielsweise wurden Einblicke in die Mobilität und Sicherheit von Kindern, Jugendlichen und Studierenden auf Schul-, Ausbildungs- und Freizeitwegen gegeben und die Sicherheit bei Querungsstellen thematisiert.



Walk Shop bei der 17. Fachkonferenz für Fußgängerinnen und Fußgänger 2023, Bild: Andreas Resch/Land Steiermark

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

Im Juni 2024 zeichneten das Hitradio Ö3, das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und das Bundesministerium für Inneres mit dem 22. „Ö3-Verkehrsaward“ Personen aus, die Mut, Zivilcourage und Engagement zeigten, lebensrettende Maßnahmen setzten und somit Beiträge zur Verkehrssicherheit leisteten.

In der Kategorie „Ö3ver des Jahres“ wurde Philipp Gutleiderer ausgezeichnet. Er ist Feuerwehrmann und Notrufkoordinator. Sein Einsatz für andere geht jedoch über Berufliches hinaus und prägt auch seinen Alltag. Über 30.000 Kilometer pro Jahr ist er auf Österreichs Straßen unterwegs, um zu helfen oder präventiv zu handeln. So meldet er regelmäßig Gefahrgut, Unfallstellen oder auch Staus dem Ö3-Verkehrsservice und warnt somit viele andere Verkehrsteilnehmende vor Gefahren.

Die beiden Revierinspektoren Christian Pausch und Thomas Zinner von der Autobahn-Polizeiinspektion Gleinalm wurden in der Kategorie „Einsatzhelfer des Jahres“ ausgezeichnet. Am Abend des 19. August 2023 retteten sie auf der Pyhrnautobahn bei Traboch einem siebenjährigen Mädchen aus Deutschland das Leben, das kurz davor war, zu ersticken. Thomas Zinner und sein Kollege Christian Pausch handelten schnell und wendeten den Heimlich-Handgriff sowie gezielte Schläge zwischen die Schulterblätter an, um das Kind zu retten. Das Mädchen wurde ins Krankenhaus Leoben gebracht, konnte dieses aber dank der professionellen Hilfe der beiden Polizisten bald wieder verlassen.

Preisverleihung beim Ö3-Verkehrssaward, Bild: Hitradio Ö3



Österreichischer Verkehrssicherheitspreis „Aquila 2023“ – Österreichischer Gemeindebund, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Österreichischer Städtebund

Alle zwei Jahre wird der Verkehrssicherheitspreis „Aquila“ in verschiedenen Kategorien vergeben. Der Österreichische Gemeindebund, der Österreichische Städtebund und das Kuratorium für Verkehrssicherheit prämiieren dabei engagierte Verkehrssicherheitsprojekte. Die Preisverleihung fand als Gala-Abend am 12. Oktober 2023 im Palais Wertheim in Wien statt.

In der Kategorie „Kindergärten und Volksschulen“ wurde im Jahr 2023 die Volksschule Langholzfeld aus Pasching in Oberösterreich mit ihrer „Paschinger Schritte-Challenge“ und der Initiative „Pasching radelt“ ausgezeichnet. Diese Projekte konnten das Mobilitätsverhalten der Schulkinder langfristig verändern und eine Verkehrsberuhigung rund um die drei Schulstandorte in der Gemeinde erzielen. In der Kategorie „Mittelschulen und Höhere Schulen“ gewann die Mittelschule Scheiblingkirchen in Niederösterreich mit ihrem Projekt „SchulGehBus-Route – Der sichere Schulweg ohne Eltern-Taxi“. Projektziel

war es, das Verkehrschaos vor dem Schulgebäude zu reduzieren und Schulkinder und deren Eltern zu motivieren, vermehrt zu Fuß oder mit dem Rad in die Schule zu kommen.

In der Kategorie „Gemeinde und Städte“ erreichte in der Klasse „bis 10.000 Einwohnerinnen und Einwohner“ die Marktgemeinde Wiener Neudorf in Niederösterreich den ersten Platz. Mit ihrem Konzept „Der Blick durch Kinderaugen“ schuf sie einen Perspektivenwechsel und steigerte die Verkehrssicherheit. In der Klasse „10.001 bis 30.000 Einwohnerinnen und Einwohner“ gewann die Stadtgemeinde Gleisdorf in der Steiermark. Mit der Einführung von Schulstraßen konnte der Autoverkehr vor Schulen reduziert und die Sicherheit für Kinder erhöht werden. Den ersten Platz in der Klasse „ab 30.000 Einwohnerinnen und Einwohner“ erreichte die Stadt Wien – Stadtentwicklung und Stadtplanung mit einem Pilotprojekt, dessen Ziel es war, ein Teilgebiet eines gründerzeitlichen Stadtgebietes im Bezirk Favoriten klimafitter, verkehrsberuhigter und damit auch verkehrssicherer zu gestalten.

In der Kategorie „Unternehmen“ wurde die Radfahrschule EasyDrivers aus Schladming für die Ausbildung zur „E-Bike Tourenbegleitung für Seniorinnen und Senioren“ ausgezeichnet. In der Kategorie „Vereine und Institutionen“ gewann „Große schützen Kleine“ aus Graz, mit dem Ziel, die Verkehrskompetenz von Schülerinnen und Schülern der 2. bis 6. Schulstufe zu verbessern.

Der Sonderpreis für Zivilcourage ging im Jahr 2023 an Marianne Gröschl. Ihr Sohn starb vor 25 Jahren bei einem Verkehrsunfall in Baden durch einen alkoholisierten Lenker. Sie schaffte es, ihre Trauer in eine treibende Kraft umzuwandeln und setzt sich seitdem gegen Alkohol am Steuer ein. Sie half mit, als Konsequenz des Unfalls in Österreich die 0,5-Promille-Grenze einzuführen. Der Sonderpreis für besonderes Engagement in der Verkehrserziehung wurde Chefinspektor Martin Slimar und seinem Team der Verkehrspolizei Wien verliehen.



Preisverleihung Aquila 2023,
Bild: KfV/APA-Fotoservice/
Juhasz

ZVR-Verkehrsrechtstag 2023 – Wirtschaftsuniversität Wien, Kuratorium für Verkehrssicherheit

Der Verkehrsrechtstag 2023 fand am 19. Oktober 2023 an der Wirtschaftsuniversität Wien statt. Über 200 Teilnehmende konnten verzeichnet werden und nutzten die Gelegenheit, sich über aktuelle und zukunftsweisende Themen im Verkehrsrecht auszutauschen. Verkehrssicherheitsthemen wurden in Vorträgen zur Unfallbilanz verschiedener Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie zum Thema EU Road Safety Package behandelt. In einem weiteren Beitrag wurde speziell auf die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr für Menschen mit Behinderung eingegangen.

2.2.2 Ausgewählte Kampagnen und Aktionen zum Thema Verkehrssicherheit

Aspekte der Verkehrssicherheit müssen regelmäßig in das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden gerückt werden. Auch 2023 wurden bundesweit und auch auf Länderebene diesbezügliche Maßnahmen gesetzt. Nachfolgend werden in einem Überblick ausgewählte Kampagnen und Aktionen angeführt.

Kampagne „Die wertvollste Fracht bist du“ – ASFINAG

Im Jahr 2022 wurden auf österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen mehr als 300 Lkw-Lenkende bei Unfällen verletzt, neun Personen verloren dabei ihr Leben. Einer der Gründe dafür war die unzureichende Disziplin bei der Nutzung des Sicherheitsgurtes.

Im Juni 2023 startete die ASFINAG gemeinsam mit der Wirtschaftskammer – Bundessparte für Transport und Verkehr sowie dem Kuratorium für Verkehrssicherheit eine Informationskampagne mit dem Titel „Die wertvollste Fracht bist du“. Ziel der Kampagne war es, Lkw-Lenkenden bewusst zu machen, wie groß das Risiko tatsächlich ist, bei einem Unfall ohne Gurt schwer oder sogar tödlich verletzt zu werden.

An Rastplätzen in Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg und Tirol fanden Aktionstage statt, bei denen ein Lkw-Überschlagssimulator zur Verfügung stand. Viele Lkw-Lenkende konnten hierbei zum ersten Mal die enormen Kräfte eines Unfalls am eigenen Leib erfahren. Zusätzlich wurden an zahlreichen Rastplätzen Goodiebags sowie Duftbäume mit der Botschaft der Kampagne in deutscher und englischer Sprache ausgeteilt. Auch mittels eines Erklärvideos wurde auf die große Bedeutung des Anschnallens für die Sicherheit hingewiesen.



Abbildung 2: Sujet der ASFINAG-Kampagne „Die wertvollste Fracht bist du“, Bild: ASFINAG

Kinder, los geht's! – Fußgängerinnen- und Fußgänger ausweis für Kindergartenkinder – Land Burgenland

Bereits im Jahr 2022 startete das Land Burgenland in Kooperation mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit das Pilotprojekt „Kinder, los geht's!“ zur Förderung des Zufußgehens bereits ab dem Kindergartenalter. Im Jahr 2023 wurde dieses Projekt fortgesetzt, wobei das gelernte Wissen in den Pilotkindergärten wiederholt und auf spielerische Art und Weise überprüft wurde. Die Übungsunterlagen enthalten rund 40 Übungen, Spiele, Experimente und Bastelanleitungen zum Thema Verkehrssicherheit. Mit dem Fußgänger ausweis sollen Kindergartenkinder die notwendige Verkehrskompetenz entwickeln und über mehrere Monate hinweg auf die eigenständige Bewältigung des Schulwegs vorbereitet werden.



„Kinder los geht's“ 2023 Projekt Land Burgenland, Kindergarten Lackenbach. Bild: Landesmedienservice Burgenland

Kooperationsprojekt Polizei – Gerichtssachverständige bezüglich Verkehrsunfallaufnahmen – Land Kärnten

Bei einem gemeinsamen Austausch von Exekutive und der Gerichtssachverständigen Dipl.-Ing. Dr. Marianne Kraut wurden die neuesten Methoden der Verkehrsunfallrekonstruktion vorgestellt und diskutiert. Dies soll zu einer Qualitätsverbesserung auf beiden Seiten führen. Mittelfristig kann damit auch erreicht werden, dass die Unfallforschung zu genaueren Erkenntnissen kommen kann und so zukünftig gezieltere Maßnahmen in der Unfallprävention angewendet werden können. Dieses Pilotprojekt wurde 2023 erstmalig in Österreich im Bezirk Völkermarkt gestartet und soll auf ganz Kärnten ausgeweitet werden.

CoPilotenTraining – Land Niederösterreich, AUVA, CAP-Kindersicherheit GmbH

Nach wie vor verunglücken die meisten Kinder in Pkw. Das oberste Gebot muss daher lauten, im Auto immer und vor allem richtig gesichert mitzufahren. Das Projekt CoPilotenTraining stärkt das Gefahrenbewusstsein sowohl bei Erwachsenen als auch bei Kindern und fördert sicherheitsorientierte Verhaltensweisen. Im Schuljahr 2023/24 wurden vom Land Niederösterreich zu den ursprünglich durchgeführten 40 Veranstaltungen zusätzlich 20 Veranstaltungstage beauftragt, um noch mehr Schulen den Zugang zu diesem Programm zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu ermöglichen.

Im Jahr 2023 wurde das CoPilotenTraining auch noch in weiteren Bundesländern durchgeführt. Sowohl im Burgenland als auch in Salzburg wurden Veranstaltungen mit Unterstützung der AUVA durchgeführt.

CoPilotenTraining; Bild: CAP-Kindersicherheit



Produktion eines Kino-Spots zum Thema „Geschwindigkeit“ – Land Oberösterreich

Im Jahr 2023 wurde ein Verkehrssicherheitsspot zum Thema Geschwindigkeit produziert. Der Film wurde in Kinos gezeigt und führt die Gefahr des Fahrens mit überhöhter Geschwindigkeit vor Augen. Der Spot kann auf der Webseite „Sicher ans Ziel“ abgerufen werden: sicheransziel.at/artikel/ueberhoehete-geschwindigkeit

Aktion Weiße Kreuze – Land Steiermark

Im Jahr 2023 wurden entlang von steirischen Landesstraßen und bei Eisenbahnkreuzungen 1.025 weiße Kreuze aufgestellt. Jedes Kreuz wies dabei auf eine Unfallstelle hin, an der ein Mensch tödlich verunglückte. Damit soll den Vorbeifahrenden vor Augen geführt werden, dass sich tödliche Unfälle tatsächlich ereigneten und nicht nur eine Statistik sind. Dabei ist auch zu erkennen, dass es nicht immer gefährliche Straßenstellen sind, wo Menschen sterben. Die bewusstseinsbildende Aktion dauerte von Ende September bis Mitte Dezember 2023.



Aktion Weiße Kreuze; Bild:
Land Steiermark

Aktion Bleib sauber – JUGEND.OK – Land Tirol

Bleib sauber – JUGEND.OK ist eine Aktion der Polizei mit Jugendlichen, die Partnerschaft, Verständnis und Zusammenarbeit stärken und ausbauen soll. Diese Aktion wird in Tirol seit dem Jahr 2007 in vielen Mittelschulen des Landes durchgeführt. Wie auch schon in den letzten Jahren war das Handy als mittlerweile ständiger Begleiter – auch im Straßenverkehr – ein großes Thema. Die möglichen Gefahren durch Unaufmerksamkeit wurden eingehend besprochen und anhand von Beispielen untermauert. Auch die Verwendung von Sportgeräten, Scootern und ähnlich technischen Geräten auf Straßen mit öffentlichem Verkehr wurden fokussiert behandelt, da diese vermehrt durch die Jugendlichen eingesetzt werden. Ein Teil der Aktion ist auch ein Polizeiquiz, bei dem die Themen Verkehr und Sicherheit eine wesentliche Rolle spielen.

Aktion Bleib sauber – JUGEND.OK an der Mittelschule Stams-Rietz; Bild: JÜEN Hubert



Leuchtkäferpass – Land Vorarlberg

Bereits seit mehreren Jahren sind Sichtbarkeit und Geschwindigkeit die Schwerpunktthemen der Verkehrserziehung in Vorarlberg. Neben bestehenden Aktionen wurde 2023 der „Leuchtkäferpass“ neu eingeführt. Jedes Volksschulkind erhält einen Leuchtkäferpass und kann von Oktober bis März Leuchtkäferpunkte sammeln – für jeden Tag, an dem am Schulweg eine Warnweste getragen wird, kann ein Leuchtkäfer ausgemalt oder mit einem Punkt beklebt werden. Sobald eine Klasse 1.000 Punkte gesammelt hat – das ist nach zwei bis drei Monaten möglich – können die Leuchtkäferpässe eingereicht werden. Unter allen Einsendungen werden zehn Klassen ausgelost, die sich um 150 Euro Unterrichtsmaterial, einen Ausflug oder dergleichen finanzieren können. Insgesamt nahmen an der Aktion 32 Schulen sowie etwa 1.650 Kinder teil. Dabei reichten 66 Klassen ihre Pässe ein, somit wurden 66.000 Leuchtkäferpunkte gesammelt.



Abbildung 3: Sujet des Leuchtkäferpasses; Bild: mashart.com

Sicherheitspädagogische Tage – Stadt Wien

Im Rahmen der Sicherheitspädagogischen Tage der Helfer Wiens werden von der Magistratsabteilung 46 (Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten) jedes Jahr Aspekte der Verkehrssicherheit an Wiener Volksschulen vermittelt. Im Jahr 2023 wurde die Veranstaltung an 15 Volksschulen in Wien durchgeführt. Zentrale Themen waren dabei der sichere Schulweg und das Queren einer Straße auf einem Schutzweg. Unterstützt wird die Arbeit dabei von Ulli Umsicht, dem Maskottchen der Magistratsabteilung 46.



Sicherheitspädagogische Tage Wien; Bild: Stadt Wien – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

Weitere Sensibilisierungsmaßnahmen und Kampagnen

Neben den angeführten Verkehrssicherheitsaktivitäten wurden in den Bundesländern noch weitere Maßnahmen durchgeführt. Im Folgenden wird eine Auswahl angeführt.

- Burgenland: Plakataktion „Achtung Kinder“ zu Schulbeginn, Förderung von Warm-up-Trainingseinheiten und Motorrad-Fahrsicherheitstrainings
- Kärnten: Projekt Bessere Mobilität für die Regionen 2023, Fahrradfreundliche Gemeinde Wolfsberg, autofreier Tag um den Wörther See sowie den Ossiacher See
- Niederösterreich: Motorradfahrsicherheitstrainings, Initiative „Zu Fuß in die Schule“
- Oberösterreich: Verkehrssicherheitstraining Motorrad, Fahrsicherheitstraining 60+, Förderung von Geschwindigkeitsmessgeräten
- Tirol: Weiterführung der Verkehrssicherheitskampagne 2022/23 zum Thema Geschwindigkeit
- Vorarlberg: Reflektorchampion, Weihnachtswarnwestenaktion, Kurzfilm zum Thema „Sichtbarkeit“, Safety days
- Wien: Wiener Sicherheitsfest, „Safebike“

3 Entwicklungen im österreichischen Straßenverkehrsunfallgeschehen

In diesem Abschnitt werden die Entwicklungen im österreichischen Straßenverkehrsunfallgeschehen behandelt. Dabei werden die Zahlen der Unfälle, der Verunglückten, Verletzten und Getöteten betrachtet.

Der Begriff Unfall bezieht sich dabei 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.

Verunglückte Verkehrsteilnehmende sind Personen, die infolge eines Verkehrsunfalls entweder getötet oder verletzt (schwer oder leicht) werden. Als tödlich verunglückt gelten in Österreich jene Personen, die sofort oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Verkehrsunfall sterben. Verletzte Verkehrsteilnehmende sind Personen, die bei einem Verkehrsunfall schwer oder leicht verletzt werden. Im Allgemeinen gilt eine länger als 24 Tage andauernde gesundheitliche Folgebbeeinträchtigung 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.

3.1 Straßenverkehrsunfälle

Im Jahr 2020 wurden die niedrigsten Werte für Verkehrsunfälle mit Personenschaden sowie für dabei Getötete und Verletzte seit Beginn der Aufzeichnungen verzeichnet. Obwohl diese Rückgänge im Jahr 2020 deutlich waren und wahrscheinlich größtenteils auf das verringerte Verkehrsaufkommen aufgrund der Beschränkungen wie der Lock-downs zurückzuführen waren, wurden die Zielwerte des Verkehrssicherheitsprogramms 2011–2020 nicht vollständig erreicht. Schon im Jahr 2021 zeigte sich wieder ein Anstieg im Unfallgeschehen, dieser Trend setzte sich auch in den Jahren 2022 und 2023 fort.

Im Jahr 2023 wurden 402 Personen bei Verkehrsunfällen in Österreich getötet. Dies entspricht einem Anstieg von rund 9 % im Vergleich zum Vorjahr 2022 mit 370 ums Leben gekommenen Personen. Zum ersten Mal seit dem Vor-Corona-Jahr 2019 wurden wieder mehr als 400 Personen im Straßenverkehr getötet, weitere 44.585 wurden verletzt.

Tabelle 1: Verkehrsunfallgeschehen 2023, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Anzahl
Getötete	402
Schwerverletzte	7.191
Verletzte	44.585
Unfälle mit Personenschaden	35.809

In der Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 werden bei den numerischen Reduktionszielen die durchschnittlichen Werte der Jahre 2017–2019 als Ausgangsbasis herangezogen. Damit ergeben sich als Ausgangs- sowie Zielwerte:

- Getötete: Ausgangswert 413, Zielwert 206
- Schwerverletzte: Ausgangswert 7.560, Zielwert 3.780
- Getötete Kinder: Ausgangswert 9, Zielwert 0

In den folgenden Abbildungen werden die Entwicklungen beim Unfallgeschehen, der Anzahl der schwer verletzten Personen sowie der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten dargestellt. 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.

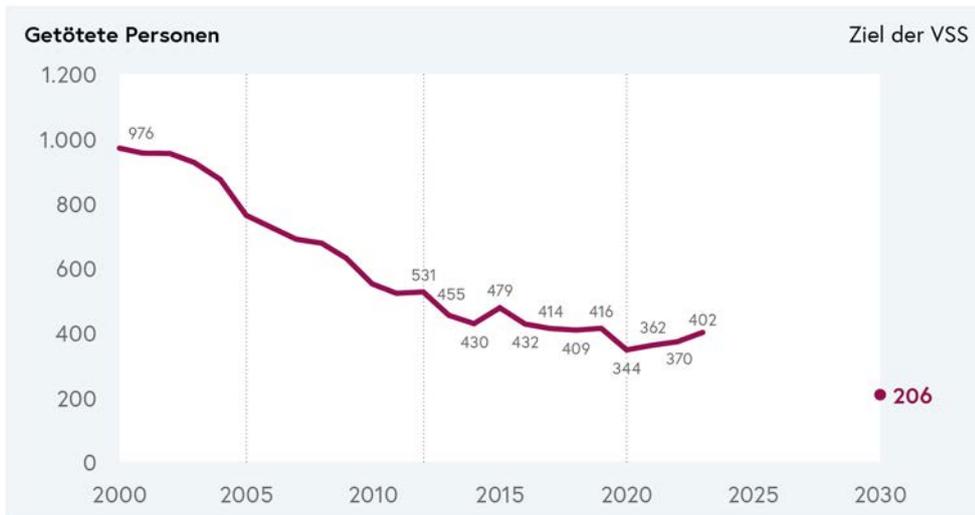


Abbildung 4: Entwicklung der im Straßenverkehr getöteten Personen seit dem Jahr 2000, Quelle: Statistik Austria

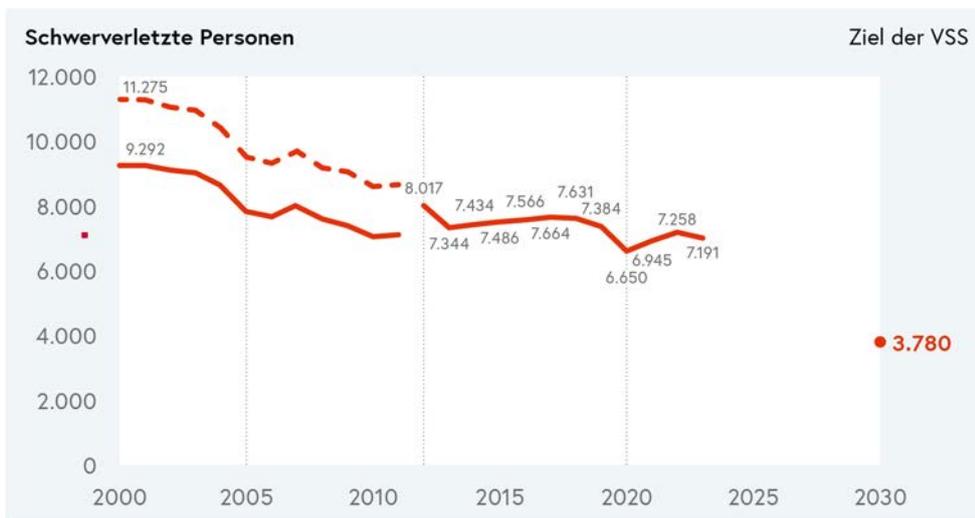


Abbildung 5: Entwicklung der schwer verletzten Personen im Straßenverkehrsunfallgeschehen seit dem Jahr 2000, Quellen: Statistik Austria, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

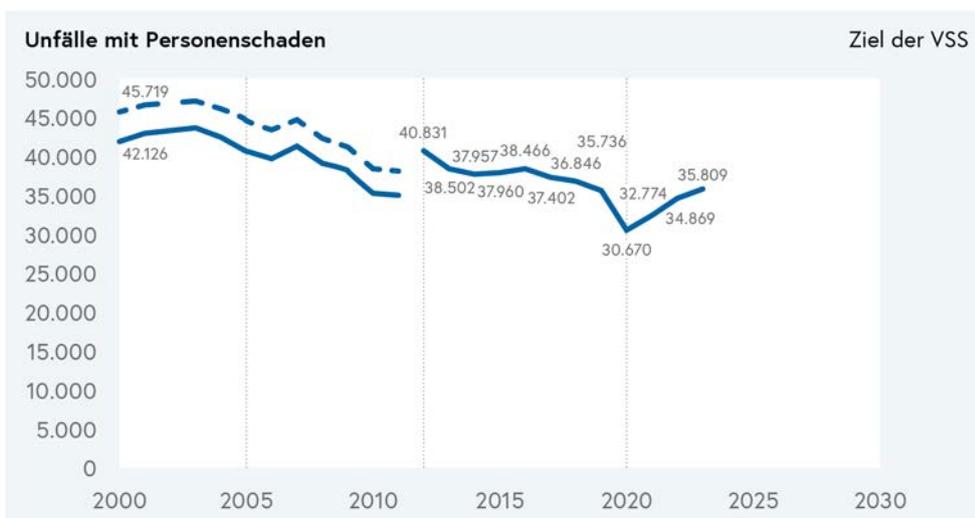


Abbildung 6: Entwicklung des Unfallgeschehens seit dem Jahr 2000, Quellen: Statistik Austria, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

3.2 Unfälle an Eisenbahnkreuzungen

Eisenbahnkreuzungen stellen neuralgische Punkte dar. Unfälle an Eisenbahnkreuzungen stehen immer im Blickpunkt erhöhter öffentlicher Aufmerksamkeit. Die Entwicklungen bei der Anzahl der Unfälle mit Personenschaden an Eisenbahnkreuzungen sowie den dabei Getöteten kann den nachfolgenden Abbildungen entnommen werden.

Abbildung 7: Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden an Eisenbahnkreuzungen seit 2012, Quelle: Statistik Austria

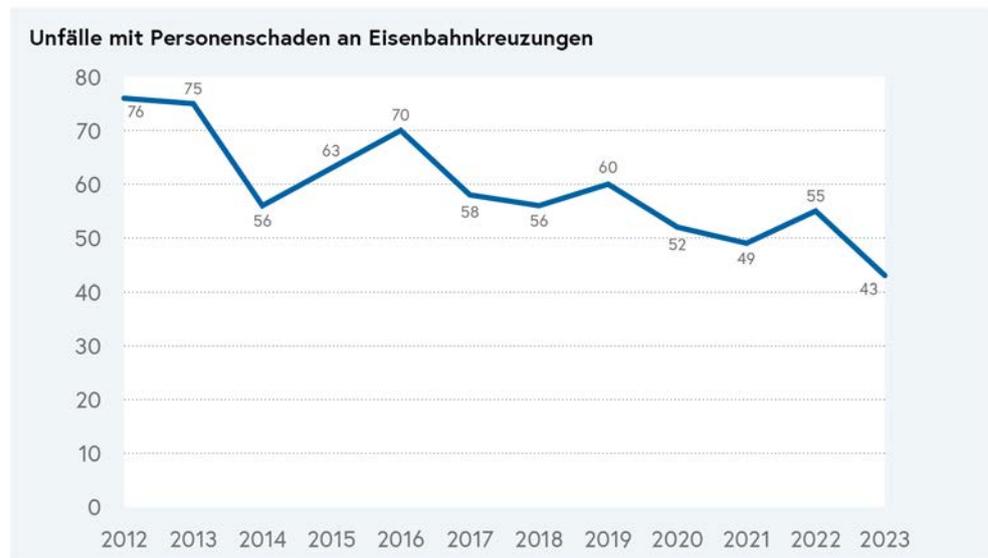
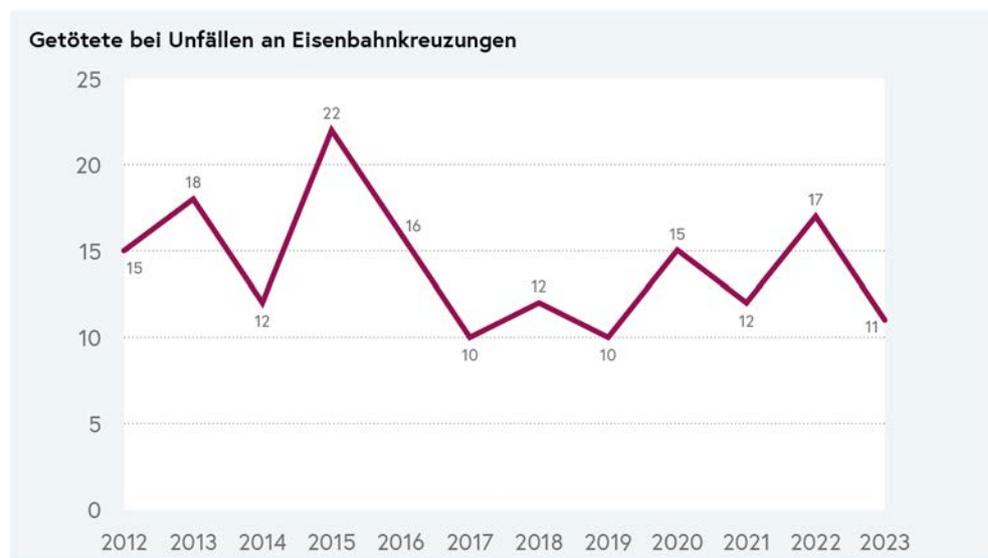


Abbildung 8: Entwicklung der Getöteten bei Unfällen an Eisenbahnkreuzungen seit 2012, Quelle: Statistik Austria



4 Handlungsfelder der Strategie

In der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 wurden sieben Handlungsfelder definiert, in denen das größte Potential zur Reduktion des Anteils der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Menschen vorhanden ist. In diesem Kapitel werden die Entwicklung des Unfallgeschehens sowie die Maßnahmenumsetzung in den einzelnen Bereichen angeführt.

4.1 Handlungsfeld 1: Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität

In diesem Handlungsfeld werden vor allem Fußverkehr, Radverkehr und die Nutzung von elektrischen Kleinfahrzeugen berücksichtigt. Diese Nutzergruppen stellen Hauptzielgruppen der Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 dar.

4.1.1 Fußgängerinnen und Fußgänger

Im Jahr 2023 verunglückten 3.434 zu Fuß gehende Personen auf Österreichs Straßen. Wie bereits in den Vorjahren waren unter den Verunglückten mehr Frauen (rund 53 %) als Männer (rund 47 %). 52 Fußgängerinnen und Fußgänger kamen 2023 im Straßenverkehr ums Leben, dies entspricht einem Plus von etwa 6 % im Vergleich zum Vorjahr (2022: 49 Getötete im Fußverkehr). Unter den Getöteten im Fußverkehr waren 2023 zwei Kinder zu verzeichnen. Der Anteil der Getöteten im Fußverkehr an allen Getöteten blieb mit etwa 13 % gleich wie im Vorjahr.

Die Altersgruppe 65+ war am stärksten von tödlichen Fußverkehrsunfällen betroffen. Ihr Anteil stieg im Vergleich zum Vorjahr von rund 53 % im Jahr 2022 auf knapp 56 % im Jahr 2023.

Tabelle 2: Fußgängerinnen und Fußgänger, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2023
Unfälle	3.571
Verletzte	3.382
Schwerverletzte	662
Getötete	52
Anteil an allen Getöteten	12,9 %

4.1.2 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. Die hohen Anteilswerte, die im Jahr 2020 registriert wurden, waren auch in den darauffolgenden Jahren mit ansteigender Tendenz zu vermerken.

Bis zum Jahr 2022 wurden Unfälle mit E-Scootern in der Verkehrsart „Fahrrad (inklusive E-Bike)“ berücksichtigt. Ab dem Jahr 2023 wurde die neue Kategorie „E-Scooter“ bei der Unfallaufnahme im Unfalldatenmanagement implementiert. Deshalb ergibt sich bei isolierter Betrachtung der Radverunglückten ein Rückgang zum Vorjahresvergleich, werden jedoch die E-Scooter wiederum dazugezählt, so wurde ein neuer Höchstwert verzeichnet: die Zahl der Verunglückten mit Fahrrad, E-Bike oder E-Scooter erreichte im Jahr 2023 mit 11.226 den Höchstwert seit Beginn der digitalen Aufzeichnungen im Jahr 1992.

Im Radverkehr allein (ohne E-Scooter) wurden 2023 insgesamt 42 Personen getötet, 19 davon waren mit einem E-Bike unterwegs. Die Zahl der Verletzten betrug 9.574, wobei 2.466 beim Fahren mit einem E-Bike registriert wurden. 50 % der beim Radfahren getöteten Personen waren 65 Jahre oder älter.

Tabelle 3: Radfahrerinnen und Radfahrer, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2023
Unfälle	9.502
Verletzte	9.574
Schwerverletzte	2.184
Getötete	42
Anteil an allen Getöteten	10,4 %

4.1.3 Neue elektrische Kleinstfahrzeuge

Bis zum Berichtsjahr 2022 wurden Unfälle mit E-Scootern in der Verkehrsart „Fahrrad (inklusive E-Bike)“ erfasst. Ab dem Jahr 2023 wurde die neue Kategorie „E-Scooter“ erstmals bei der Unfallaufnahme im verwendeten Unfallmanagement implementiert, dadurch ist eine separate Auswertung möglich.

Im Jahr 2023 verunglückten 1.610 Personen mit einem E-Scooter im Straßenverkehr, davon wurden drei Personen getötet. Diese drei Personen waren alle männlich und zumindest 45 Jahre alt. Hervorzuheben ist, dass nur 7 % der mit elektrischen Kleinfahrzeugen Verunfallten einen Helm trugen.

Tabelle 4: Fahrerinnen und Fahrer mit E-Scooter, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2023
Unfälle	1.762
Verletzte	1.607
Schwerverletzte	283
Getötete	3
Anteil an allen Getöteten	0,7 %

4.1.4 Kinder (0–14 Jahre)

Kinder sind eine der maßgeblichen Nutzergruppen im Fußverkehr und somit der aktiven und klimafreundlichen Mobilität. Darüber hinaus wurde in der Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 das Ziel definiert, dass im Jahr 2030 kein getötetes Kind im Straßenverkehr mehr zu verzeichnen sein soll.

Im Jahr 2023 wurden 2.841 Kinder im Straßenverkehr verletzt. Im Jahr 2023 lag die Zahl der tödlich verunglückten Kinder bei 7 und konnte im Vergleich zum Vorjahr 2022 mit 13 tödlich verunglückten Kindern fast um die Hälfte reduziert werden. Dabei waren 4 der 7 tödlich verunglückten Kinder höchstens vier Jahre alt. Der Anteil der getöteten Kinder an allen bei Verkehrsunfällen getöteten Personen lag bei 1,7 %. Weitere 269 Kinder wurden schwer verletzt. Der Anteil an verunglückten Kindern bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen lag bei 37 %, fast 20 % verunglückten zu Fuß und ebenfalls fast 20 % mit dem Fahrrad.

Tabelle 5: Kinder (0–14 Jahre), Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2023
Unfälle	2.569
Verletzte	2.841
Schwerverletzte	269
Getötete	7
Anteil an allen Getöteten	1,7 %

4.1.5 Ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (65+)

Auch ältere Personen sind häufig zu Fuß unterwegs und fallen in das Handlungsfeld aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität. Vor allem der Anteil der Getöteten im Fußverkehr war bei dieser Altersgruppe in den letzten Jahren mit Werten zwischen 49 % und 58 % stets sehr hoch.

121 Personen und damit rund 30 % aller 2023 im Straßenverkehr getöteten Personen waren 65 Jahre und älter. Damit gab es bei diesem Anteilswert gegenüber dem Vorjahr (rund 32 %) eine geringe Reduktion. Die Zahl von 6.479 verunglückten über 65-Jährigen stellt jedoch einen neuen Höchstwert dar.

Die ältere Generation ab 65 ist vor allem von tödlichen Unfällen mit Kraftfahrzeugen betroffen, dieser Wert stieg von etwa 43 % im Vorjahr auf knapp 49 % im Jahr 2023. Der Anteil der Getöteten in der Altersklasse 65+ im Radverkehr verringerte sich bereits im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr von etwa 26 % auf rund 21 %, im Jahr 2023 fiel der Anteil auf rund 17 %. Während im Jahr 2022 bei Motorradunfällen 7 Personen der Altersgruppe 65 Jahre und älter ums Leben kamen, wurden 2023 in dieser Kategorie 4 getötete Personen registriert.

Tabelle 6: Ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (65+), Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2023
Unfälle	8.437
Verletzte	6.358
Schwerverletzte	1.485
Getötete	121
Anteil an allen Getöteten	30,1 %

4.1.6 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 1

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2023 in Österreich umgesetzten Maßnahmen, die zum Handlungsfeld 1, „Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität“ der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 passen und diesem deshalb inhaltlich zugeordnet werden können, angeführt:

- Durchführung der Studie ALIVE - Unfälle von Lkw mit Radfahrerinnen und Radfahrern - Bewertung des Vermeidungspotenzials unterschiedlicher Assistenzsysteme, gefördert vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds
- Kinder, los geht's! - Fußgängerausweis für Kindergartenkinder, Radfahrkurse in Volksschulen (Burgenland)
- Fahrradfreundliche Gemeinde Wolfsberg (Kärnten)
- Initiative „Zu Fuß in die Schule“ (Niederösterreich)
- Fahrsicherheitstraining 60+ (Oberösterreich)
- Reflektorchampion, Leuchtkäferpass, Schoolbiker, Kurzfilm zum Thema „Sichtbarkeit“ (Vorarlberg)

4.2 Handlungsfeld 2: Sichere Freilandstraßen

Im Jahr 2023 ereigneten sich 12.818 Unfälle auf Freilandstraßen inklusive Autobahnen und Schnellstraßen. 307 Personen wurden dabei getötet – dieser Anteil erhöhte sich von rund 71 % im Jahr 2022 auf rund 76 % im Jahr 2023.

Die Mehrzahl aller Unfälle im Freiland ereignete sich auf Landesstraßen. Auf diesen Straßen kamen im Jahr 2023 insgesamt 258 Personen ums Leben, das sind rund 64 % aller Getöteten. Aufgrund der hohen Unfallzahlen wurde das Handlungsfeld 2, Sichere Freilandstraßen, in der Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 verankert.

Die Fahrgeschwindigkeit hat großen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Vor allem im Freiland stellt überhöhte Geschwindigkeit eine häufige Unfallursache mit tödlichen Folgen dar. In Freilandbereichen wurden von der Exekutive im Jahr 2023 bei 30,7 % der Unfälle nicht angepasste Geschwindigkeit und bei 26,7 % der Unfälle Unachtsamkeit/Ablenkung als Unfallursache vermutet.

Tabelle 7: Freilandstraßen (ohne Autobahnen und Schnellstraßen), Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2023
Unfälle	10.681
Verletzte	14.118
Schwerverletzte	3.088
Getötete	258
Anteil an allen Getöteten	64,2 %

Auswahl von im Jahr 2023 in Österreich umgesetzten Maßnahmen, die zum Handlungsfeld 2 „Sichere Freilandstraßen“ der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 passen und diesem deshalb inhaltlich zugeordnet werden können:

- CoPilotenTraining (Niederösterreich)
- Produktion eines Kino-Spots zum Thema „Geschwindigkeit“, Förderung von Geschwindigkeitsmessgeräten (Oberösterreich)
- Weiterführung der Verkehrssicherheitskampagne zum Thema „Geschwindigkeit“ (Tirol)

4.3 Handlungsfeld 3: Motorradsicherheit

Mit dem Motorrad werden in Österreich vergleichsweise wenig Kilometer zurückgelegt. Die absolvierten Wege machen zwar nur einen kleinen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen aus, die Unfallzahlen sind jedoch hoch. Motorradfahren ist daher die gefährlichste Verkehrsart, dementsprechend wurde das Handlungsfeld 3 „Motorradsicherheit“ in die Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 aufgenommen. In diesem Handlungsfeld wird auch das Unfallgeschehen der Verkehrsart Moped betrachtet.

4.3.1 Motorradverkehr

2023 wurden 4.179 Personen beim Motorradfahren in Österreich bei einem Unfall verletzt und 82 Personen getötet. Beide Werte stellen Höchstwerte seit dem Jahr 2018 dar. Weiterhin verunglückten Männer deutlich häufiger mit dem Motorrad als Frauen: rund 83 % der Verletzten und etwa 96 % der Getöteten im Jahr 2023 waren männlich. Diese Prozentsätze blieben im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Bei den Altersgruppen waren die höchsten Werte auch im Jahr 2023 bei Personen über 50 Jahren zu finden. 13 % aller Verunglückten wurden 2023 in der Gruppe 55–59 Jahre aller Verunglückten registriert. Zweistellige Anteile an den beim Motorradfahren Verunglückten wiesen auch die Altersgruppen 15–19 Jahre und 20–24 (beide rund 11 %) auf, gefolgt von den Gruppen 25–29 und 50–54 Jahre mit jeweils rund 10 %.

Tabelle 8: Motorradunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2023
Unfälle	4.109
Verletzte	4.179
Schwerverletzte	1.435
Getötete	82
Anteil an allen Getöteten	20,4 %

4.3.2 Mopedverkehr

Einen Teil der einspurigen Krafträder stellen die Motorfahrräder oder Mopeds dar. Diese Fahrzeuge der Klasse L1, die vor allem von jungen Menschen verwendet werden, sind nicht bei den Zahlen der Motorräder inkludiert, sondern werden gesondert betrachtet.

Die Zahl der getöteten Personen im Mopedverkehr im Straßenverkehr nahm von 8 Personen im Jahr 2022 auf 10 Personen zu. Die Anzahl der Verletzten lag dagegen mit 3.003 knapp unter dem Vorjahreswert (2022: 3.039). Von diesen 3.003 Personen waren 89 % die Lenkenden und 11 % die Mitfahrenden.

Rund 77 % der verunglückten Personen im Mopedverkehr waren zwischen 15–19 Jahre alt. Der Anteil der bei Mopedunfällen Getöteten an allen im Straßenverkehr Getöteten lag im Jahr 2023 bei 2,5 % und damit im Bereich des Vorjahres (2,2 %).

Tabelle 9: Mopedunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2023
Unfälle	2.715
Verletzte	3.003
Schwerverletzte	486
Getötete	10
Anteil an allen Getöteten	2,5 %

4.3.3 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 3

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2023 in Österreich umgesetzten Maßnahmen, die zum Handlungsfeld 3 „Motorradsicherheit“ der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 passen und diesem deshalb inhaltlich zugeordnet werden können, angeführt:

- Förderung von Warm-up-Trainingseinheiten und Motorrad-Fahrsicherheitstrainings (Burgenland)
- Motorradfahrsicherheitstrainings (Niederösterreich, Oberösterreich)
- Aktion Weiße Kreuze (Steiermark)
- Safebike (Wien)

4.4 Handlungsfeld 4: Pkw-Sicherheit

Das meistgenutzte Fahrzeug im Individualverkehr ist der Personenkraftwagen (Pkw). In dieser Fahrzeugkategorie sind nach wie vor auch die höchsten Unfall- und Verunglücktenzahlen zu registrieren. Neben der Ausbildung und dem Fahrverhalten, die im Handlungsfeld 5 behandelt werden, ist vor allem auch die durchgehende und korrekte Verwendung von Sicherungen im Pkw, wie Sicherheitsgurt und Kindersitz, eine wesentliche Maßnahme zur Verhinderung oder Verminderung schwerer Verletzungen.

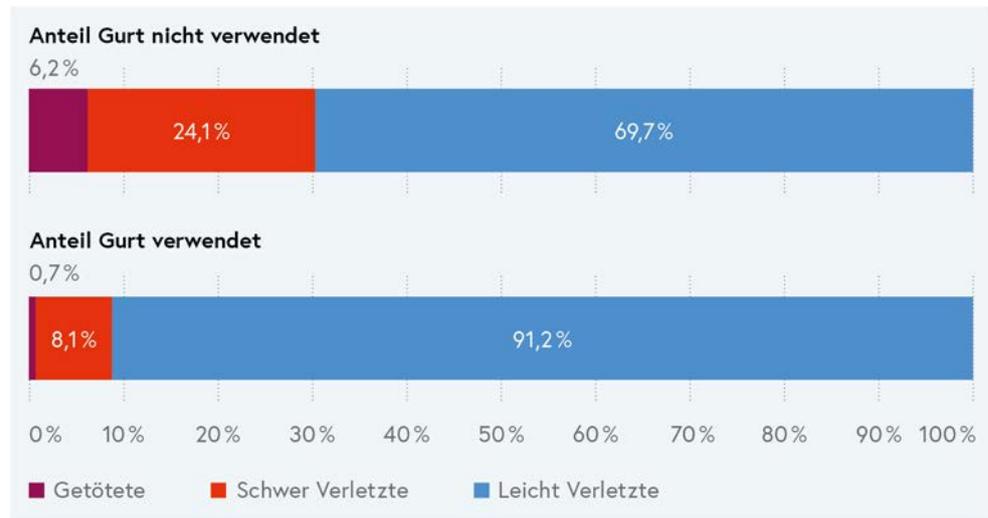
4.4.1 Sicherheitsgurt und Kindersicherung

Der angelegte Sicherheitsgurt und die Kindersitze sind im Fall eines Verkehrsunfalls wichtige Sicherheitseinrichtungen und ein wesentlicher Einflussfaktor zur Reduktion der Verletzungsschwere. Dies verdeutlicht der Vergleich der Verletzungsschwere von verunglückten Insassinnen und Insassen von Pkw mit und ohne korrekt verwendete Sicherheitseinrichtung.

Im Jahr 2023 waren etwa 6 % der bei Unfällen mit Pkw Getöteten nicht gesichert, dieser Anteil lag bei Verwendung von Sicherheitsgurt sowie Kindersitz unter 1 %. Auch der Anteil der bei Unfällen mit Personenkraftwagen schwer verletzten Personen lag bei

nicht gesicherten Personen mit rund 24 % deutlich über dem Anteil jener, welche die Sicherheitseinrichtungen verwendeten (rund 8 %).

Abbildung 9: Verletzungsschwere verunglückter gesicherter und ungesicherter Personen in Personenkraftwagen 2023, Quelle: Statistik Austria



4.4.2 Fahrassistenzsysteme und Automation

Moderne Fahrassistenzsysteme und die fortschreitende Automatisierung der Fahrzeuge können bei richtiger Anwendung wesentlich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. In den letzten Jahren wurden die Systeme ständig weiterentwickelt und verbessert. Im Rahmen von Pilotprojekten werden Fahrassistenzsysteme und Automation regelmäßig getestet, evaluiert und weiterentwickelt.

4.4.3 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 4

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2023 in Österreich umgesetzten Maßnahmen, die zum Handlungsfeld 4 „Pkw-Sicherheit“ der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 passen und diesem deshalb inhaltlich zugeordnet werden können, angeführt:

- Kampagne „Die wertvollste Fracht bist du“ (ASFINAG)
- Fahrsicherheitstraining 60+ (Oberösterreich)
- CoPilotenTraining (Niederösterreich)

4.5 Handlungsfeld 5: Verkehrstüchtig und mit ganzer Aufmerksamkeit auf der Straße

Seit dem Jahr 2012 werden von der Exekutive bei der Unfalldatenaufnahme die vermutlichen Unfallursachen erfasst. Die Kategorie „Unachtsamkeit/Ablenkung“ wird dabei sehr oft genannt. Doch auch Unfälle, bei denen Alkohol und/oder Drogen einen Einfluss hatten stellen nach wie vor eine häufige Unfallursache dar. Aus diesen Gründen wurde das Handlungsfeld 5 in die Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 aufgenommen.

4.5.1 Unachtsamkeit, Ablenkung

Laut Statistik der Straßenverkehrsunfälle der Statistik Austria wurde im Jahr 2023 nichtangepasste Geschwindigkeit bei 27 % der tödlichen Verkehrsunfälle als vermutete Hauptunfallursache angegeben. Im Jahr 2022 wurde bei 79 tödlichen Unfällen diese Hauptunfallursache vermutet, im Jahr 2023 waren es mit 100 tödlichen Unfällen weit aus mehr. Die zweithäufigste Unfallursache bei tödlichen Unfällen war 2023 mit knapp 25 % „Unachtsamkeit/Ablenkung“. Unter „Unachtsamkeit/Ablenkung“ fallen vor allem die Faktoren „Unachtsamkeit“, „Mangelnde Konzentration“ und das bloße „Übersehen“ von anderen Verkehrsteilnehmenden zu verstehen.

4.5.2 Alkohol

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.

Der Anteil der Alkoholunfälle an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden schwankte in der jüngeren Vergangenheit nur geringfügig. In den Jahren 2010 bis 2021 lag der Wert stets zwischen rund 6 % und rund 7 %. Im Jahr 2022 wurde mit 8 % jedoch der höchste Anteil an Alkoholunfällen seit vielen Jahren registriert. 2023 reduzierte sich dieser Anteil auf 7,5 %. Bei Alkoholunfällen wurden 2023 3.303 Personen verletzt. Wie auch schon im Vorjahr wurden 26 Personen bei einem Alkoholunfall getötet, davon waren 21 männlich und 5 weiblich. Der Anteil an Getöteten am Gesamtunfallgeschehen reduzierte sich von 7 % auf 6,5 % im Jahr 2023.

Tabelle 10: Alkoholunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2023
Unfälle	2.676
Verletzte	3.303
Schwerverletzte	629
Getötete	26
Anteil an allen Getöteten	6,5 %

4.5.3 Drogen

Im Jahr 2023 wurden bei 152 Verkehrsunfällen durch Suchtgift/Drogen beeinträchtigte Lenkerinnen oder Lenker beziehungsweise zu Fuß gehende Personen vermerkt, dies ist ein starker Anstieg von Plus 33 % zum Vorjahr (2022: 114 Verkehrsunfälle). Dies spiegelt sich auch bei den Verunglücktenzahlen – 2022 wurde kein tödlicher Unfall bei diesen Verkehrsunfällen registriert, im Jahr 2023 wurden jedoch 6 Personen getötet. Auch bei den Verletzten ist ein deutlich steigender Trend zu bemerken. 2023 wurden bei Verkehrsunfällen durch Suchtgift/Drogen beeinträchtigte Lenkerinnen oder Lenker beziehungsweise zu Fuß gehende Personen 234 Verletzte vermerkt, 2022 lag der Wert bei 189 und 2021 bei 143.

Tabelle 11: Drogenunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2023
Unfälle	152
Verletzte	234
Schwerverletzte	60
Getötete	6

4.5.4 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 5

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2023 in Österreich umgesetzten Maßnahmen, die zum Handlungsfeld 5 „Verkehrstüchtig und mit ganzer Aufmerksamkeit auf der Straße“ der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 passen und diesem deshalb inhaltlich zugeordnet werden können, angeführt:

- Aktion Bleib sauber – JUGEND.OK (Tirol)

4.6 Handlungsfeld 6: Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sind in Österreich nur in der Volksschule im Lehrplan verankert. In den weiterführenden Lehrstufen sollen diese Themen in allen Fächern mitbehandelt werden, es liegt jedoch kein allgemeiner Überblick zu Angeboten betreffend Unterrichtsmaterialien, Aktionen oder Kursen vor. Hier soll angesetzt werden, um eine Verbesserung der österreichischen Verkehrssicherheitskultur zu erreichen.

4.6.1 Junge Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (15–24 Jahre)

Das Handlungsfeld 6 betrifft vor allem Kinder und Jugendliche. Das Unfallgeschehen bei Kindern (0–14 Jahre) wird im Handlungsfeld 1 behandelt.

Im Jahr 2023 wurden 10.182 Jugendliche im Alter zwischen 15 und 24 Jahren auf Österreichs Straßen verletzt, 65 Personen in dieser Altersgruppe verunglückten tödlich. Der Anteil dieser Altersgruppe an den Getöteten stieg von knapp 14 % im Vorjahr auf etwa 16 % im Jahr 2023 an. 53 der getöteten Jugendlichen waren männlich und 12 weiblich.

Etwa 46 % der Jugendlichen verunglückten in einem Kraftfahrzeug, wobei in den letzten Jahren ein leichter Rückgang bei den Anteilswerten zu verzeichnen war. Der Anteil an Jugendlichen auf einem Moped blieb im Vergleich zum Vorjahr mit 24 % unverändert und stellt die zweithäufigste verwendete Verkehrsart bei den Verunglückten dar.

Tabelle 12: Junge Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (15–24 Jahre),

Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2023
Unfälle	10.936
Verletzte	10.182
Schwerverletzte	1.286
Getötete	65
Anteil an allen Getöteten	16,2 %

4.6.2 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 6

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2023 in Österreich umgesetzten Maßnahmen, die zum Handlungsfeld 6 „Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung“ der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 passen und diesem deshalb inhaltlich zugeordnet werden können, angeführt:

- Aktion Bleib sauber – JUGEND.OK (Tirol)

4.7 Handlungsfeld 7: Effektive Logistik, Kontrolltätigkeit, Administration und Informationsprozesse

Die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Überwachungs- und Kontrolltätigkeiten sind wesentliche Faktoren im Bereich der Verkehrssicherheit. Im Handlungsfeld 7 der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 werden diese Themen berücksichtigt.

4.7.1 Gesetzliche Änderungen im Bereich der österreichischen Verkehrssicherheit

Aufgrund sich ständig ändernder Rahmenbedingungen werden auch die gesetzlichen Grundlagen in einem laufenden Prozess angepasst und ergänzt. Mit Juli 2023 wurden die Straßenverkehrsordnung, das Führerscheingesetz und das Kraftfahrzeuggesetz geändert. Ein Schwerpunkt der Änderungen waren Sanktionen bei Geschwindigkeitsübertretungen. Auf diese Bestimmungen wird im Folgenden eingegangen.

Vorläufige Beschlagnahme (34. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 90/2023)

Wenn mit technischen Hilfsmitteln festgestellt wurde, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 60 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 70 km/h überschritten wurde, so haben Organe der Straßenaufsicht Fahrzeuge vorläufig zu beschlagnahmen. Diese ist der Behörde unverzüglich anzuzeigen. Die Eigentümerin oder der Eigentümer des Fahrzeugs oder gegebenenfalls dinglich Berechtigte sind über die vorläufige Beschlagnahme in Kenntnis zu setzen.

Beschlagnahme (34. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 90/2023)

Die Behörde hat in zwei Fällen mit Bescheid die Beschlagnahme von Fahrzeugen zu verfügen. Dies kann der Fall sein, wenn mit technischen Hilfsmitteln festgestellt wurde, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 60 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 70 km/h überschritten wurde und der Lenkerin oder dem Lenker innerhalb der letzten vier Jahre die Lenkberechtigung wegen eines Verhaltens, das geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, oder wegen einer erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitung entzogen wurde. Eine Beschlagnahme ist auch zu verfügen, wenn mit technischen Hilfsmitteln festgestellt wurde, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 80 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 90 km/h überschritten wurde.

Die Beschlagnahme erfolgt mittels Bescheids. Wie bei der vorläufigen Beschlagnahme sind die Eigentümerin oder der Eigentümer des Fahrzeugs oder gegebenenfalls dinglich Berechtigte über die vorläufige Beschlagnahme in Kenntnis zu setzen, sofern dies nicht bereits im Zuge einer vorläufigen Beschlagnahme erfolgte.

Als letzte Konsequenz kann die Behörde zusätzlich zur Verhängung von Geldstrafen und Führerscheinentzug das Fahrzeug für verfallen erklären, also endgültig abnehmen und verwerten (versteigern), um von weiterer Raserei abzuhalten. Das ist vor allem bei Wiederholungsgefahr möglich.

Änderung der Strafbestimmungen (34. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 90/2023)

Bislang waren in der Straßenverkehrsordnung Strafbestimmungen für eine Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 40 km/h sowie im Freiland um 50 km/h enthalten. Diese wurden ergänzt um Strafbestimmungen für Übertretungen um mehr als 60 km/h im Ortsgebiet sowie um mehr als 70 km/h außerhalb des Ortsgebietes. In diesen Fällen sind Geldstrafen von 500 bis 7.500 Euro vorgesehen.

Hinsichtlich des nunmehr möglichen Lenkverbots wurde ebenfalls eine Strafbestimmung vorgesehen. Verstößt jemand gegen ein bescheidmäßig verhängtes Lenkverbot, so ist eine Geldstrafe von 700 bis 2.200 Euro vorgesehen. Die Änderungen der 34. Novelle der Straßenverkehrsordnung traten mit 1. März 2024 in Kraft.

Führerscheinabnahme (Novelle des Führerscheingesetzes, BGBl. I Nr. 90/2023)

Anlässlich der 34. Novelle der Straßenverkehrsordnung wurde auch das Führerscheingesetz geändert. Bei allen Geschwindigkeitsübertretungen, die mit einem Entzug des Führerscheins geahndet werden (Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 40 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 50 km/h), ist ab September 2023 auch der Führerschein an Ort und Stelle abzunehmen.

Sturzhelmpflicht und Kinderbeförderung auf Kraftfahrzeugen (41. Novelle des Kraftfahrgesetzes, BGBl. I Nr. 35/2023)

Die Bestimmungen über die Sturzhelmpflicht und über die Kinderbeförderung auf All Terrain Vehicles (ATV) oder Quads waren bisher auf vierrädrige Kraftfahrzeuge abgestellt. Mittlerweile gibt es aber solche Fahrzeuge auch in sechsrädrigen Ausführungen. Daher wurde die bisherige Verpflichtung hinsichtlich der Sturzhelmpflicht sowie die Regelung über die Kinderbeförderung auf solche Fahrzeuge ausgedehnt.

Ausbildung des in Fahrschulen eingesetzten Lehrpersonals (41. Novelle des Kraftfahrgesetzes, BGBl. I Nr. 35/2023)

Es erfolgte eine Neuregelung des in Fahrschulen eingesetzten Lehrpersonals. Dabei wurde ein stärkerer Praxisbezug verankert und eine verbindliche regelmäßige Weiterbildung vorgeschrieben. Die Änderungen traten mit 2024 in Kraft.

Änderung von Strafbestimmungen (41. Novelle des Kraftfahrzeuggesetzes, BGBl. I Nr. 35/2023)

Während des Fahrens mit einem Kraftfahrzeug ist das Telefonieren ohne Benützung einer Freisprecheinrichtung sowie jegliche andere Verwendung des Mobiltelefons, ausgenommen als Navigationssystem, sofern es im Wageninneren befestigt ist, verboten. Die Geldstrafe im Falle einer Anhaltung mit einer Organstrafverfügung wurde von 50 Euro auf 100 Euro angehoben. Wenn die Zahlung des Strafbetrages verweigert wird, oder wenn die Übertretung anhand von Beweismaterial aus bildgebender Verkehrsüberwachung festgestellt wird, ist von der Behörde eine Geldstrafe bis zu 140 Euro, statt bisher 72 Euro, zu verhängen.

Auch die Geldstrafen bei Nichteinhaltung des vorgeschriebenen Gebrauchs des Sicherheitsgurtes in Kraftfahrzeugen sowie bei Missachtung der Sturzhelmpflicht wurden angehoben. Im Falle einer Anhaltung mit einer Organstrafverfügung wurde der Betrag von 35 Euro auf 50 Euro erhöht, bei Verweigerung der Zahlung oder wenn die Übertretung anhand von Beweismaterial aus bildgebender Verkehrsüberwachung festgestellt wird, ist von der Behörde eine Geldstrafe bis zu 100 Euro, statt bisher 72 Euro, zu verhängen.

4.7.2 Verkehrsüberwachung

Eine wesentliche Grundlage für die Verbesserung der Verkehrssicherheit stellt die polizeiliche Verkehrsüberwachung dar, die gemäß Artikel 11 des Bundesverfassungsgesetzes 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 13: Überwachungsbilanzen der Jahre 2019 bis 2023, Quelle: Bundesministerium für Inneres

Übertretungen/Anzeigen	2019	2020	2021	2022	2023
Geschwindigkeit	5.947.985	4.984.064	5.115.525	6.120.825	6.160.271
Alkohol	30.930	25.705	28.498	31.875	30.683
Drogen	4.364	5.519	6.338	7.499	8.676
Nichtangurten	97.949	78.765	88.709	88.395	101.089
Sicherheitsabstand	141.111	113.313	104.888	121.883	111.087
Kindersitz	6.576	5.641	6.448	7.013	7.979
Telefonieren	123.888	121.211	128.489	130.540	129.781

4.7.3 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012

Jede Eisenbahnkreuzung ist gemäß Eisenbahnkreuzungsverordnung zumindest einmal jährlich vom Eisenbahnunternehmen auf den bescheidgemäßen Zustand zu überprüfen. 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. In diesem Bericht werden auch Unfälle an Eisenbahnkreuzungen behandelt. Der Bericht steht unter bmk.gv.at/ministerium/sub/sicherheitsberichte zum Download zur Verfügung.

5 Sicherheitsindikatoren

Neu in die Verkehrssicherheitsstrategie aufgenommen wurden Sicherheitsindikatoren. Dies sind messbare Werte, die unfall- oder verletzungskausale Parameter im Verkehrswesen beschreiben. Die ausgewählten Indikatoren, international als Key Performance Indicator (KPI) bezeichnet, sind mit den strategischen Zielen und Maßnahmen der Europäischen Kommission abgeglichen und werden regelmäßig erhoben, um so die Zielsetzungen überprüfen zu können. Folgende neun Sicherheitsindikatoren wurden in die Verkehrssicherheitsstrategie aufgenommen:

- Geschwindigkeit
- Sicherheitsgurt und Kindersitz
- Helmtragequote
- Alkohol
- Ablenkung/Mobiltelefon Nutzung
- Fahrzeugflotte
- Infrastruktur
- Unfallnachsorge
- Einstellung zu risikoreichem Verhalten

Der Indikator „Geschwindigkeit“ beschreibt den Prozentsatz der Fahrzeuglenkenden, welche sich an die Geschwindigkeitsbeschränkung halten. Der Indikator wird nach Straßenarten und unterschiedlichen Tempolimits differenziert.

Für das Jahr 2030 wurden folgende Zielwerte definiert:

- Ortsgebiet, zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h: $\geq 60\%$ (2019: 27 %)
- Ortsgebiet, zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h: $\geq 75\%$ (2019: 61 %)
- Freilandstraße, zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h $\geq 90\%$ (2019: 85 %)
- Autobahnen und Schnellstraßen, zulässige Höchstgeschwindigkeit 130 km/h $\geq 85\%$ (2019: 80 %)

Bei dem Indikator „Sicherheitsgurt und Kindersitz“ wird angegeben, wieviel Prozent der Fahrzeuginsassinnen und Fahrzeuginsassen im Fahrzeug vorhandene Sicherheitseinrichtungen korrekt nutzen. Dabei wird zwischen Kindersicherung und Sicherheitsgurt unterschieden.

Für das Jahr 2030 wurden folgende Zielwerte definiert:

- Kindersitz ≥ 99 % (2019: 99 %, aber Fehler bei Kindersicherung)
- Vordersitze (ohne Kinder) ≥ 99 % (2019: 97 %)
- Rücksitze (ohne Kinder) ≥ 95 % (2019: 93 %)

Der Indikator „Helmtragequote“ wird für die Fahrzeugarten Moped, Motorrad und Fahrrad ermittelt. Bei diesen einspurigen Fahrzeugen wird der Prozentsatz jener erhoben, die während der Fahrt einen Helm tragen. Zusätzlich wird die Verwendung von Motorrad-Schutzkleidung im Freilandbereich betrachtet.

Für das Jahr 2030 wurden folgende Zielwerte definiert:

- Moped 100 % (2019: 99,2 %)
- Motorrad 100 % (2019: 100 %)
- Motorrad Schutzkleidung 95 % im Freiland (2019: 78 %)
- Fahrrad > 50 % (2019: 31 %; große Streuung über Nutzungsarten: 20–90 %!)

Im Rahmen von Befragungen wird für den Sicherheitsindikator „Alkohol“ erhoben, inwieweit Personen beim Fahren das Blutalkohollimit einhalten. Zusätzlich werden die Zahlen der jährlich vom Bundesministerium für Inneres veröffentlichten Verkehrsüberwachungsstatistik als Parameter herangezogen, wobei das Verhältnis zwischen durchgeführten Kontrollen und den Deliktszahlen betrachtet wird.

Für das Jahr 2030 wurden folgende Zielwerte definiert:

- Nie gefahren nach Konsum von Alkohol ≥ 99 % (2018: 98 %)
- Verhältnis Anzeigen zu Kontrollen

Da Unachtsamkeit/Ablenkung eine häufige Unfallursache darstellt, wurde der Indikator „Ablenkung/Mobiltelefon Nutzung“ in die Verkehrssicherheitsstrategie aufgenommen. Zur Berücksichtigung des Aspekts Ablenkung wird erhoben, wie viele Personen beim Fahren KEIN Mobiltelefon benutzen.

Für das Jahr 2030 wurden folgende Zielwerte definiert:

- Keine Nutzung des Mobiltelefons beim Fahren ≥ 98 % (2019: 96 %; 2 % Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung, 2 % Handytippen).

Der Sicherheitsindikator „Fahrzeugflotte“ berücksichtigt das Fahrzeugkollektiv, das auf den Straßen unterwegs ist. Neuwagen werden in Europa nach dem „European New Car Assessment Programme“ (Euro-NCAP) auf ihr Verhalten im Falle eines Fahrzeuganpralls getestet. Die vereinfachten Ergebnisse werden üblicherweise in einer Sternebewertung angegeben, wobei fünf Sterne den Bestwert darstellen. Bei diesem Sicherheitsindikator wird ein Prozentsatz neuer Personenkraftwagen mit einer bestimmten Euro-NCAP-Einstufung (zum Beispiel mindestens vier Sterne) festgelegt. Zielwerte stehen noch nicht fest, diese werden im Rahmen eines Aktionsplans definiert.

Der Indikator „Infrastruktur“ soll die sicherheitsbezogene Qualität von Straßenabschnitten unter Berücksichtigung des Seitenraums darstellen. Um die Sicherheitswirkung der Infrastruktur zu berücksichtigen, soll eine Sicherheitsbeurteilung („safety rating“) der Straßen durchgeführt werden. Als Maßzahl ist der Prozentsatz an zurückgelegten Wegen auf Straßen über einem angenommenen Schwellenwert vorgesehen. Aufgrund der Datenlage ist dieser Sicherheitsindikator noch nicht ermittelbar. In einem ersten Schritt soll daher die Getötetenrate (Getötete pro Milliarde zurückgelegte Fahrzeug-Kilometer) als Maßzahl herangezogen werden („risk rating“). Auch dieser Indikator ist erst darstellbar, wenn für alle Straßenkategorien bundesweit Fahrleistungen verfügbar sind.

Für das Jahr 2030 wurden folgende Zielwerte definiert:

- Autobahnen und Schnellstraßen: 1 Todesopfer pro Milliarde Fahrzeug-Kilometer (derzeit: 1,6)
- Freilandstraßen: 5,6 (9,3)
- Ortsgebiet: 5,0 (5,1)

Im Falle eines Unfalls ist es wesentlich, dass möglichst schnell mit der Versorgung der betroffenen Personen begonnen werden kann, daher wurde der Sicherheitsindikator „Unfallnachsorge“ in die Verkehrssicherheitsstrategie aufgenommen. Als Maßzahl dafür wird die Zeit zwischen dem Notruf und dem Eintreffen der Einsatzkräfte am Unfallort herangezogen. Entsprechende Zielwerte werden im Rahmen eines Aktionsplans festgelegt.

Mittels des Sicherheitsindikators „Einstellung zu risikoreichem Verhalten“ soll die grundsätzliche Bereitschaft zu risikobehaftetem Verhalten im Straßenverkehr dargestellt werden. Dafür sind geeignete Parameter oder Kenngrößen zu ermitteln, um somit eine Grundlage zur Einschätzung der österreichischen Verkehrssicherheitskultur und dem Setzen von geeigneten Maßnahmen zu erhalten. Auch diese Kenngröße wird im Rahmen eines Aktionsplans definiert.

Kontakte

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

+43/1/71162-650

servicebuero@bmk.gv.at

bmk.gv.at

Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung

+43/1/53120-0

ministerium@bmbwf.gv.at

bmbwf.gv.at

Bundesministerium für Inneres

+43/1/53126-0

post@bmi.gv.at

bmi.gv.at

Bundesministerium für Justiz

+43/1/5263686

bmj.gv.at

AK - Kammer für Arbeiter und Angestellte

+43/1/50165-0

akmailbox@akwien.at

arbeiterkammer.at

ARBÖ - Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs

+43/1/89121-0

info@arboe.at

arboe.at

ASFINAG - Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

+43/1/9551266

info@asfinag.at

asfinag.at

AUVA - Allgemeine Unfallversicherungsanstalt

+43/59393-20000

kontakt@auva.at

auva.at

CAP-Kindersicherheit GmbH

+43/699 10 11 30 44

office@cap-kindersicherheit.info

cap-kindersicherheit.info

FSV - Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr

+43/1/5855567-0

office@fsv.at

fsv.at

Hitradio Ö3

+43/800 600 600

hitradio@oe3.at

oe3.orf.at

KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit

+43/577077-0

kfv@kfv.at

kfv.at

Land Burgenland

+43/57-600-0

anbringen@bgld.gv.at

burgenland.at

Land Kärnten

+43/50 536

buergerservice@ktn.gv.at

ktn.gv.at

Land Niederösterreich

+43/2742/9005-0

post.landnoe@noel.gv.at

noe.gv.at

Land Oberösterreich

+43/732/7720-0

post@ooe.gv.at

land-oberoesterreich.gv.at

Land Salzburg

+43/662/8042-0

post@salzburg.gv.at

salzburg.gv.at

Land Steiermark

+43/316/877-0

post@stmk.gv.at

verwaltung.steiermark.at

Land Tirol

+43/512/508

post@tirol.gv.at

tirol.gv.at

Land Vorarlberg

+43/557/4511-0

land@vorarlberg.at

vorarlberg.at

ÖAMTC - Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club

+43/1/711990

office@oeamtc.at

oeamtc.at

Österreichischer Gemeindebund

+43/1/5121480

office@gemeindebund.gv.at

gemeindebund.at

Österreichischer Städtebund

+43/1/4000-89980

post@staedtebund.gv.at

staedtebund.gv.at

Reco-Tech GmbH/DI Dr. techn. Marianne Kraut

+43/6641360336

marianne.kraut@reco-tech.at

reco-tech.at

Stadt Wien, Magistratsabteilung 46

+43/1/4000-0

post@ma46.wien.gv.at

wien.gv.at/kontakte/ma46

Statistik Austria

+43/1/71128-7070

info@statistik.gv.at

statistik.at

walk-space.at

office@walk-space.at

walk-space.at

Wirtschaftskammer Österreich

+43/590900-0

office@wko.at

wko.at

