

Verkehrssicherheit in Österreich

Jahresbericht 2021
Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -aktivitäten
Umsetzung der Österreichischen
Verkehrssicherheitsstrategie



Verkehrssicherheit in Österreich

Jahresbericht 2021

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: AdobeStock/Katarzyna Bialasiewicz Photographee.eu

Nationale Statistiken: Statistik Austria; Bearbeitung: KFV Sicherheit-Service GmbH
Wien, 2024. Stand: 15.1.2024

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

Vorwort

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.

Mit dem Jahr 2021 startet nunmehr der Zeitraum für die neu entwickelte Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie. Als Grundlage wurde weiterhin die Philosophie des „Safe System“ gewählt. Diesem Ansatz folgend, gilt es in der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie in den nächsten Jahren einen Paradigmenwechsel von der Unfallprävention hin zu einer Verletzungsprävention zu vollziehen. Schwere oder gar tödliche Verletzungen sollen vermieden werden. Im Rahmen von sieben Handlungsfeldern werden in der Strategie die maßgebenden Sicherheitsthemen für das nächste Jahrzehnt behandelt. Zur Berücksichtigung des ständig fortschreitenden Technologiewandels sowie der Verkehrs- und Mobilitätswende wird die Verkehrssicherheitsstrategie von zeit- und themenspezifischen Aktionsplänen begleitet. Dadurch soll eine regelmäßige Anpassung an neue Entwicklungen durch spezifische Maßnahmensetzung sichergestellt werden.

Als Ziel der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 wurde eine Halbierung der Verkehrstoten und Schwerverletzten bis zum Jahr 2030 festgelegt. Darüber hinaus soll bis zum Jahr 2030 kein Kind mehr im österreichischen Straßenverkehr getötet werden. Ergänzend dazu sollen Sicherheitsindikatoren ermittelt werden, die unfall- oder verletzungskausale Parameter des Verkehrsgeschehens beschreiben, und so laufend Aufschluss über aktuelle Entwicklungen geben.

Der vorliegende Bericht stellt die Aktivitäten und Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit im Jahr 2021 dar. Er gibt einen Überblick über das Unfallgeschehen, die Entwicklungen der letzten Jahre und die gesetzten Maßnahmen in den in der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie definierten Handlungsfeldern.

Inhalt

Vorwort	3
1 Verkehrssicherheitsarbeit	7
1.1 Verkehrssicherheitsarbeit in Österreich.....	7
1.2 Internationale Verkehrssicherheitsarbeit.....	10
1.3 International gesetzte Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -projekte.....	10
2 Umsetzung der Verkehrssicherheitsstrategie	12
2.1 Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030.....	12
2.2 Überblick über die Verkehrssicherheitsaktivitäten in Österreich.....	13
3 Entwicklungen im österreichischen Straßenverkehrsunfallgeschehen	23
3.1 Straßenverkehrsunfälle.....	23
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.....	30
4.3 Handlungsfeld 3: Motorradsicherheit.....	31
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	40
Kontakte	43

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. Im Jahr 2015 erfolgte eine umfassende Zwischenevaluierung, 2016 wurde das Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 in einer zweiten Auflage herausgegeben. Aufbauend auf



Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030

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.

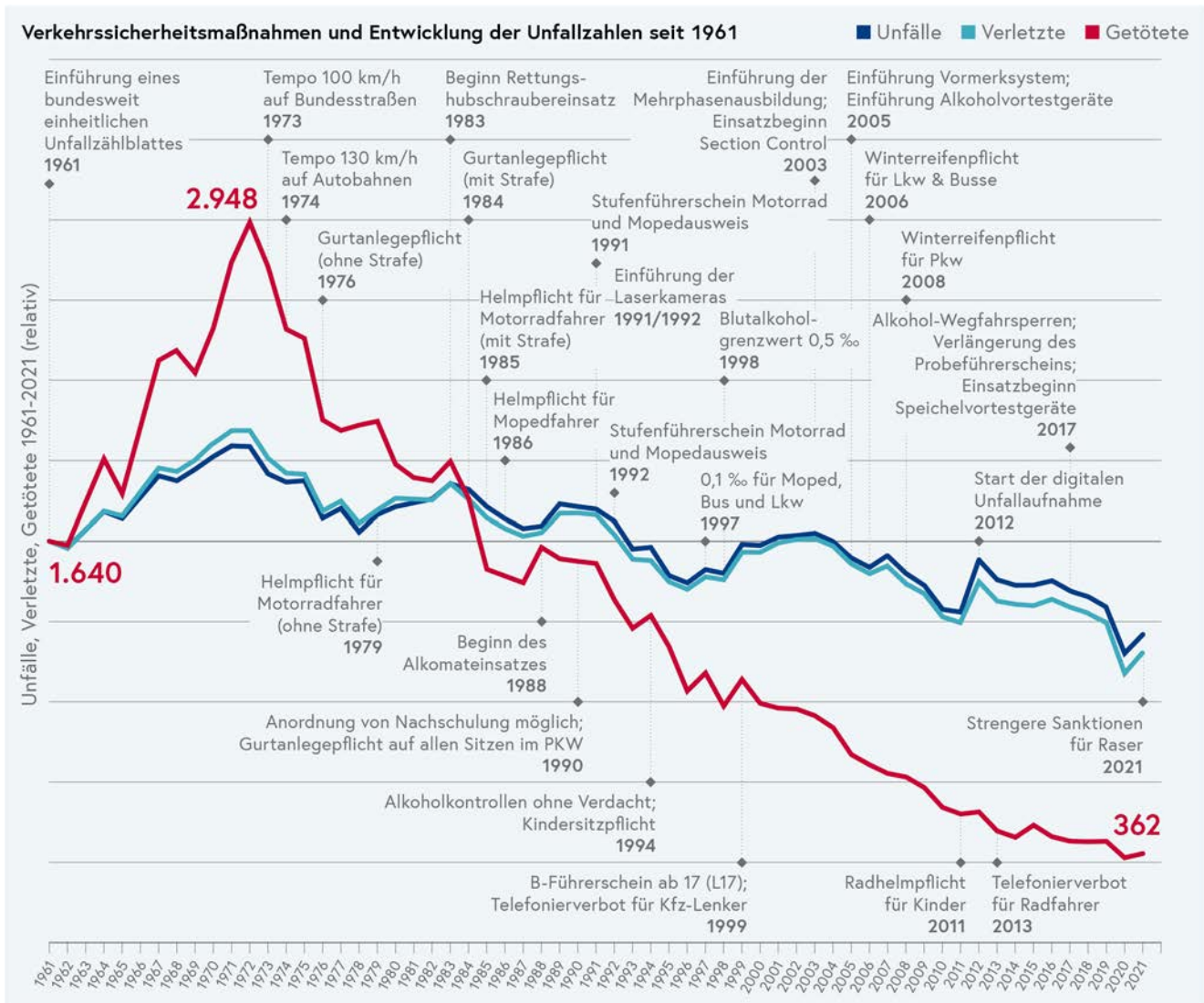


Abbildung 1: Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen und Entwicklung der Unfallzahlen seit dem Jahr 1961, Quellen: Statistik Austria, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

1.2 Internationale Verkehrssicherheitsarbeit

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-controle-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 (grsproadsafety.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)

1.3 International gesetzte Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -projekte

Im Rahmen ihrer Bemühungen, die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen auf Europas Straßen tödlich und schwer verletzten Menschen bis zum Jahr 2030 um 50 % 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 zu 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. Weitere Informationen zu dem Projekt „EU road safety exchange“ sind unter der folgenden Webseite abrufbar: road-safety.transport.ec.europa.eu/news-events/news/road-safety-exchange-twelve-eu-member-states-team-improve-road-safety-2019-10-09_en

Im April 2021 wurde die EU Road Safety - Results conference als Online-Veranstaltung durchgeführt. Dabei wurden die Fortschritte bei der Implementierung des Safe System Approach in den Mitgliedsländern besprochen. Ein weiterer Schwerpunkt lag bei den Key Performance Indicators (KPIs), die zukünftig zur Quantifizierung verkehrssicherheitsrelevanter Aspekte europaweit herangezogen werden sollen.

Im November 2021 wurden im Rahmen einer Veranstaltung in Brüssel die Preise für „Excellence in Road Safety“ vergeben. Prämiert werden dabei jährlich Initiativen, die zum gemeinsamen Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit in Europa beitragen. Die Auszeichnungen gingen 2021 an Organisationen aus Rumänien, den Niederlanden, Irland und Spanien.

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. Dafür wurden das Verkehrssicherheitsprogramm 2002–2010 sowie für den Zeitraum 2011–2020 ein weiteres Verkehrssicherheitsprogramm erarbeitet. Auf den Prinzipien und Zielen der Verkehrssicherheitsprogramme aufbauend, wurde nun 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

Im Rahmen der beiden Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramme für die Zeiträume 2002–2010 sowie 2011–2020 konnten bereits wesentliche Fortschritte im Unfallgeschehen erzielt werden. Mit der nun 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. Die Strategie umfasst dabei alle Bereiche der Verkehrssicherheitsarbeit, vom menschlichen Verhalten über die Fahrzeugtechnik bis hin zur Infrastruktur.

Wie bereits auch im Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 verankert, soll für die künftige Politik weiterhin die Sicherheitsphilosophie „Safe System“ gelten. Demnach schaffen verantwortungsvolles Handeln, geteilte Verantwortung (shared responsibility) und gemeinsames Handeln Sicherheit für ALLE Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im österreichischen Verkehrssystem.

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

Inhaltlich 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

Auf nationaler Ebene wurden 2021 aufgrund der weiterhin oftmals geltenden Einschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie nur wenige Fachveranstaltungen im Bereich der Verkehrssicherheit abgehalten. Eine Durchführung als Präsenzveranstaltung und Aktionen konnten in vielen Fällen nicht umgesetzt werden. Stattdessen wurden oftmals Videokonferenzen durchgeführt, auch Preisverleihungen fanden vermehrt als Online-Veranstaltungen statt.

2.2.1 Veranstaltungen zum Thema Verkehrssicherheit

15. Fachkonferenz für Fußgängerinnen und Fußgänger 2021 – Walk-space.at

„Gut zu Fuß - Strategien und Vorgangsweisen für Städte und Kommunen“ lautete das Motto der 15. Fachkonferenz für Fußgängerinnen und Fußgänger, die am 6. und 7. Oktober 2021 in Salzburg stattfand. Rund 170 Personen nahmen vor Ort an der Veranstaltung in der Universität Mozarteum Salzburg sowie im Sheraton Salzburg teil, dazu kamen weitere Interessierte, die sich via Livestream zuschalteten.

In Form von Workshops, Plenarvorträgen, Sessions, Round Tables und Projektvorstellungen wurde die Möglichkeit geschaffen, sich in unterschiedlichen Formaten an zwei Konferenztage mit nationalen und internationalen Expertinnen und Experten über innovative Projekte zum Thema Fußverkehr auszutauschen. „Walk-Shops“, Workshops in gehender Form, durch die Stadt Salzburg, Hallein und Bad Reichenhall rundeten das Programmangebot ab. Verkehrssicherheitsaspekte wurden beispielsweise beim Thema des toten Winkels sowie bei unterschiedlichen Maßnahmen zur Temporeduktion des Fließverkehrs behandelt.

Podium bei der Fachkonferenz für Fußgängerinnen und Fußgänger 2021, Bild: Walk-space



Österreichischer Verkehrssicherheitspreis „Aquila 2021“ – Österreichischer Gemeindebund, Kuratorium für Verkehrssicherheit

Alle zwei Jahre prämiert das Kuratorium für Verkehrssicherheit und der Österreichische Gemeindebund im Rahmen der Verleihung des Österreichischen Verkehrssicherheitspreises engagierte Verkehrssicherheitsprojekte. In Form einer Online-Veranstaltung wurde der „Aquila“-Preis am 25. Juni 2021 zum 46. Mal mit dem Ziel vergeben, jene auszuzeichnen, die einen wertvollen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit auf Österreichs Straßen leisten. Preisträger in der Kategorie „Städte und Gemeinden“ war die Stadtgemeinde Eisenstadt für umfassende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Wiener Linien konnten in der Kategorie „Unternehmen“ durch ihr Projekt „Sicherheits-Präventionsbus“ überzeugen. Für das Projekt „Reflektorchampion“ wurde der Verein Sicheres Vorarlberg ausgezeichnet. In der Kategorie Kindergärten und Volksschulen wurden die Volksschule Kirschlag in der Buckligen Welt und der Kindergarten Großpetersdorf ausgewählt. Die Höhere Technische Bundeslehranstalt Braunau am Inn wurde für das Projekt KIVE - Künstliche Intelligenz zur Verkehrszeichenerkennung ausgezeichnet. Mit dem Medienpreis 2021 wurde die ORF Thema-Redaktion geehrt. Den Sonderpreis für Zivilcourage erhielt Sabine Koch-Peterbauer, die sich seit dem unerschuldeten Unfalltod ihrer Tochter mit großem Engagement für die Verhinderung von Unfällen im Zusammenhang mit Rasen einsetzt.



Verleihung des Aquila an den Kindergarten Großpetersdorf, Bild: KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit/APA-Fotoservice/Schedl)

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

Zusammen mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und dem Bundesministerium für Inneres zeichnete das Hitradio Ö3 im Mai 2022 bereits zum 20. Mal jene Menschen und Institutionen mit den Ö3-Verkehrssawards aus, die als „Heldinnen und Helden“ der Straße durch ihren besonderen Einsatz einen Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet hatten. Preise wurden in den Kategorien „Ö3verin/Ö3ver des Jahres“, „Einsatzhelferin/Einsatzhelfer des Jahres“ und „Idee des Jahres“ vergeben.

Als „Ö3ver des Jahres“ wurde Fabian Fränzen aus Schrems in Niederösterreich für seine mutige Rettung einer jungen Frau aus ihrem brennenden Auto auf einem Abhang neben der LB 41 bei Hoheneich ausgezeichnet. In der Kategorie „Einsatzhelferin des Jahres“ wurde die Landespolizeidirektion Oberösterreich für die anspruchsvolle Bergung einer Frau aus ihrem in der Donau treibenden Auto geehrt. Weitere Ö3-Verkehrssawards in dieser Kategorie gingen an den Feuerwehrverband Niederösterreich für die herausragenden Leistung bei den Hilfeinsätzen nach der Sturmkatastrophe im Juni 2021 und an die ASFINAG Traffic Managerinnen und Manager des Service- und Kontrollmanagements – Region Ost für deren tägliche Einsätze zur Hebung der Verkehrssicherheit. Das AIT – Austrian Institute of Technology wurde in der Kategorie „Idee des Jahres“ für ihre Erfindung MOB – Mobility Observation Box prämiert, anhand derer durch die Darstellung transparenter Bewegungslinien der Verkehrsteilnehmenden in einem Straßenabschnitt gefährliche Situationen mithilfe von Künstlicher Intelligenz erfasst und darauf aufbauend entsprechende Maßnahmen zur Entschärfung getroffen werden können.

Preisverleihung beim Ö3-Verkehrssaward, Bild: Hans Leitner / ORF



ZVR-Verkehrsrechtstag 2021 – Wirtschaftsuniversität Wien, Kuratorium für Verkehrssicherheit

Der ZVR-Verkehrsrechtstag wurde im Jahr 2021 erstmals als Online-Veranstaltung durchgeführt. Insgesamt 330 Personen waren im virtuellen Raum angemeldet. Während der Pause und nach der Veranstaltung konnten sich die Online-Teilnehmerinnen und Teilnehmer in der virtuellen Netzwerk Lounge an Stehtischen mittels Videochat austauschen. Wer Fragen zu den Referaten hatte, konnte diese via Chatfunktion an die Panel Hosts schicken und die Fragen wurden von den Vortragenden im Anschluss live beantwortet. Neben Corona und Zivilrecht wurden unter anderem Sanktionen gegen Raserinnen und Raser sowie Aspekte der Digitalisierung im Zusammenhang mit automatisiertem Fahren bei den Vorträgen thematisiert.

Vortrag beim ZVR-Verkehrsrechtstag, Bild: Kuratorium für Verkehrssicherheit



2.2.2 Ausgewählte Kampagnen und Aktionen zum Thema Verkehrssicherheit

Sowohl bundesweit als auch auf Länderebene wurde 2021 trotz nach wie vor vorhandener Einschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie versucht, 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.

Kampagne „Danke, dass du aufpasst“ – ASFINAG

Immer wieder ereignen sich auf dem hochrangigen Netz Unfälle bei Service-Arbeiten unter Verkehr, wobei neben Baustellenabsperungen und Leiteinrichtungen auch öfters Personen zu Schaden kommen. Die häufigsten Unfallursachen sind dabei Ablenkung und Unachtsamkeit. Mit der Arbeitssicherheitskampagne „Danke, dass du aufpasst“ wurde von der ASFINAG im Herbst 2021 eine emotionale Kampagne gestartet, bei der vier Kinder von ASFINAG-Mitarbeitenden Testimonials waren. Die Sujets wurden auf vielen Plakaten entlang des Netzes angebracht, darüber hinaus wurden Videos zu dem Thema erstellt, die auf der ASFINAG-Webseite abrufbar sind.



Abbildung 2: ASFINAG-Kampagne „Danke, dass du aufpasst“, Bild: ASFINAG

Radschulwegplan – Land Burgenland

Zur Förderung des Alltagsradverkehrs bei Kindern wurde vom Land Burgenland in Zusammenarbeit mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit das Projekt „Kinder radelt! – von klein an sicher unterwegs“ gestartet und dazu das Pilotprojekt „Radschulwegplan“ in der Marktgemeinde Neudörfel bei der Mittelschule Neudörfel umgesetzt. Um den Schul- und Ausbildungsweg mit dem Rad für Jugendliche attraktiver und sicherer zu gestalten, wurden zusammen mit der Straßenerhaltung, der Polizei sowie Verkehrssicherheitsexpertinnen und -experten die empfohlenen Routen im Radschulwegplan eingetragen und anspruchsvolle Stellen mit genauen Fahrhinweisen im Plan vermerkt.

Präsentation des Radschulwegplans Neudörfel, Bild: Burgenländisches Landesmedienservice



Autofreier Wörther See und Ossiacher See – Land Kärnten

Das Bundesland Kärnten strebt seit Jahren an, das Rad als alternatives Fortbewegungsmittel im Straßenverkehr zu etablieren und als umweltfreundliches, gesundheitsförderndes und sicheres Fahrzeug zu unterstützen. Neben baulichen Maßnahmen für den Radfahrverkehr wird zur Steigerung des Radverkehrs und zur Bewusstseinsbildung auch der Autofreie Radfahrttag am Wörther See und am Ossiacher See durchgeführt. Diese bereits seit 22 Jahren durchgeführte Radveranstaltung hat den Stellenwert des Radfahrens für den Alltag in Kärnten und auch den Modal Split zu Gunsten des Rades angehoben.

E-Bike-Kurse – Land Niederösterreich, ÖAMTC

E-Bikes bieten durch die Kraftunterstützung des Elektromotors einige Vorteile. In manchen Situationen fühlen sich jedoch vor allem Personen, die das Rad wiederentdecken und etwas ungeübt sind, oder Menschen, die von einem konventionellen Fahrrad auf ein E-Bike umsteigen, unsicher. Im geschützten Rahmen von E-Bike-Training kann man sich mit dem Elektro-Fahrrad vertraut machen. Auf dem Programm stehen zahlreiche

Übungen zu allen Teilen des Radfahrens im Alltag: unter anderem Bremsen, Blicktechnik, Kurven fahren, Gangwahl, sicheres Losfahren und Anhalten, stabiles Langsamfahren und Eingehen auf die besonderen Tücken des elektrounterstützten Fahrens. Im Jahr 2021 wurden in Niederösterreich 40 Kurse in 33 Gemeinden veranstaltet, an denen 334 Personen teilnahmen.

Kampagne „Mit Gurt sicherer durch den Verkehr“ – Land Oberösterreich

Rund ein Drittel der tödlich verunglückten Personen in Personenkraftwagen (Pkw) waren in den letzten Jahren während des Unfalls nicht angegurtet. Um die Gurtpflicht wieder ins Bewusstsein zu rufen, wurden im Zuge einer Kampagne des Landes Oberösterreich gemeinsam mit der Sparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Sujets mit den Slogans „Ohne Gurt fliegst du raus“ und „Jeder Klick ist entscheidend“ auf Heckscheiben von 150 Bussen des oberösterreichischen Verkehrsverbundes sowie auf über 1.000 Lastkraftwagen der oberösterreichischen Transportwirtschaft angebracht. Zudem wurden die Botschaften zum Thema Gurtpflicht über Plakate am Straßenrand, Annoncen in diversen Printmedien und über Kurzspots im Radio publik gemacht.



Abbildung 3: Sujet der Kampagne „Mit Gurt sicherer durch den Verkehr“, Bild: iStock.com/William Funk

Kampagne „Salzburg, owa vom Gas!“ – Land Salzburg

In Zusammenarbeit mit der Stadt Salzburg, der Polizei, den Partnern ÖAMTC, ARBÖ, der Bildungsdirektion Salzburg, AUVA und Kuratorium für Verkehrssicherheit setzte das Land Salzburg mit der Verkehrssicherheitskampagne „Salzburg, owa vom Gas!“ ein Zeichen gegen Raserei. Als bewusstseinsbildende Maßnahme wurden sieben Sujets für unterschiedliche Zielgruppen konzipiert und über Plakate, Banner und Social Media verbreitet. Weiters wurden Spots auf mehreren Radiosendern geschaltet und Fahrschulen

in die Aktion mit eingebunden. Die Kampagne gewann beim Landespreis für Marketing, Kommunikation und Design 2021/22 den zweiten Preis in der Kategorie „Public Relations“ und wird mit Abänderungen in den Jahren 2022 und 2023 fortgeführt.

Abbildung 4: Sujet der Kampagne „Salzburg, owa vom Gas!“, Bild: Land Salzburg



PRO.E-BIKE Fahrsicherheitstraining – Land Steiermark

Um den steigenden Unfallzahlen mit E-Bikes im Straßenverkehr entgegenzuwirken, wurde vom Verkehrsressort des Landes Steiermark ein kostenfreies E-Bike-Fahrsicherheitstraining für alle Steirerinnen und Steirer ab 50 Jahren angeboten. Im Rahmen des zweistündigen Trainings sollten die Teilnehmenden mit Unterstützung von Radsportprofis das richtige Verhalten in schwierigen Situationen des Rad-Alltags üben. Die Aktion startete im September 2021 und soll in den kommenden Jahren fortgesetzt werden. Die Gutscheine zum Training können bei ASKÖ, der Easy Drivers Radfahrschule, den Naturfreunden und dem ÖAMTC eingelöst werden.

Gutschein für PRO.E-Bike Fahrsicherheitstraining, Bild: iStock.com/Henglein and Steets



Fahrradkurse in Tiroler Volksschulen – Land Tirol

Im Winter 2020/21 wurde in Tirol die Radfahrschule ProPedal gegründet, deren Fokus auf dem Radfahren im Alltag liegt. Im Mittelpunkt steht die Bewusstseinsbildung von Menschen jeden Alters hinsichtlich Sicherheit und aktiver Mobilität mit Fahrrad, E-Bike oder Tretroller. Einen Schwerpunkt bildet die Durchführung der klimaaktiv-mobil Radfahrkurse an Tiroler Volksschulen. Im Jahr 2021 haben 825 Kinder im Alter zwischen sechs und zwölf Jahren an diesen Kursen teilgenommen. Dabei konnten die motorischen Fähigkeiten der Schülerinnen und Schüler merklich verbessert werden und auch für wichtige Verkehrssituationen, wie beispielsweise sicheres Abbiegen und Toter Winkel, sensibilisiert werden.



Anhalteübung bei Fahrradkurs an Tiroler Volksschule, Bild: Radfahrschule ProPedal/ Lisa Jungmann Fotografie

Rad-Spiele-Anhänger – Land Vorarlberg

Seit 2021 kann bei Sicheres Vorarlberg von Schulen und Gemeinden der Rad-Spiele-Anhänger gebucht werden. Bei dieser Initiative sollen Kinder zwischen 6 und 14 Jahren im Rahmen eines spielerischen Trainings ihre eigenen Grenzen beim Radfahren kennenlernen und ihr Können bei praktischen Übungen verbessern. Durch unzählige Utensilien wie Kegel, Verkehrszeichen, Slalomstangen und vielem mehr sind der Kreativität bei der Gestaltung des Radparcours kaum Grenzen gesetzt. Die Betreuungspersonen erhalten dazu eine Einschulung vor Ort.

Fahrradinitiative Rad-Spiele-Anhänger in Vorarlberg, Bild: Land Vorarlberg



Weitere Sensibilisierungsmaßnahmen und Kampagnen

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

- Burgenland: Schutzwegfolder
- Kärnten: Aktion Winter- und Lichtcheck
- Niederösterreich: Projekt „Mobil sein - Mobil bleiben“
- Oberösterreich: Bewusstseinsbildende Maßnahmen zum Thema „Mach dich sichtbar“ sowie zum Thema Alkohol und Drogen
- Steiermark: Weiterführung der Aktion „Weiße Kreuze“
- Tirol: Sicherheitstraining für 2-Rad Fahrerinnen und -fahrer
- Vorarlberg: Folder „Mit dem Scooter sicher unterwegs“, Warnwesten für Kindergarten- und Volksschulkinder
- Wien: Umgestaltung unfallauffälliger Stellen, „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 Folgebefähigung 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 bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden sowie dabei Getöteten und Verletzten seit Beginn der Aufzeichnungen registriert. Trotz der zum Teil deutlichen Rückgänge im Jahr 2020, die wohl zu einem Großteil auch dem verringerten Verkehrsaufkommen aufgrund der Beschränkungen wie der Lockdowns zurückzuführen waren, wurden die Zielwerte des Verkehrssicherheitsprogramms 2011–2020 nicht ganz erreicht. Im Jahr 2021 waren gegenüber dem Jahr 2020 wieder Anstiege bei den Unfall- und Verunglücktenzahlen zu vermerken.

Tabelle 1: Verkehrsunfallgeschehen 2021, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Anzahl
Getötete	362
Schwerverletzte	6.945
Verletzte	40.889
Unfälle mit Personenschaden	32.774

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



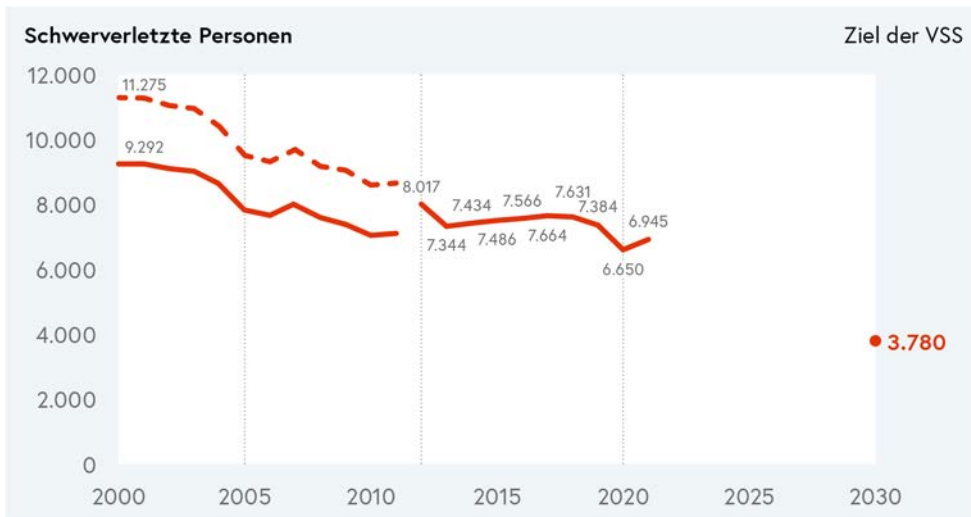


Abbildung 6: Entwicklung der schwer verletzten Personen im Straßenverkehrsunfallgeschehen seit dem Jahr 2000, Quellen: Statistik Austria, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

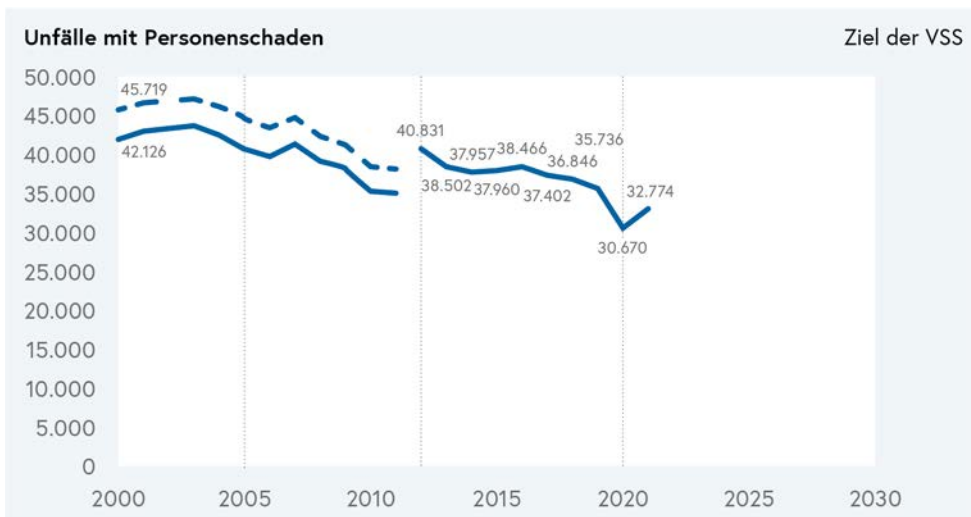


Abbildung 7: Entwicklung des Unfallgeschehens seit dem Jahr 2000, Quellen: Statistik Austria, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

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 an Eisenbahnkreuzungen sowie den dabei Getöteten kann den nachfolgenden Abbildungen entnommen werden.

Abbildung 8: Entwicklung der Unfälle an Eisenbahnkreuzungen seit 2012, Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes; Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

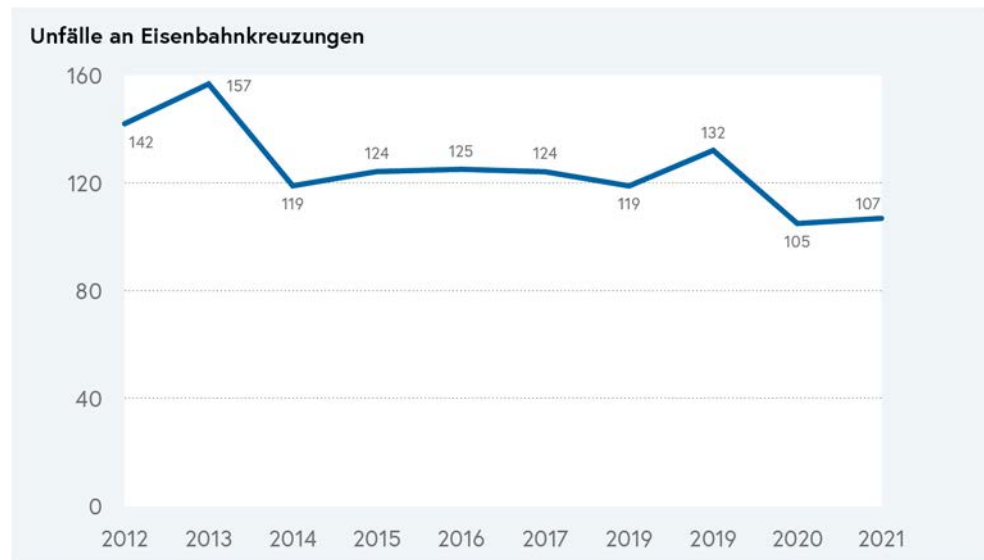
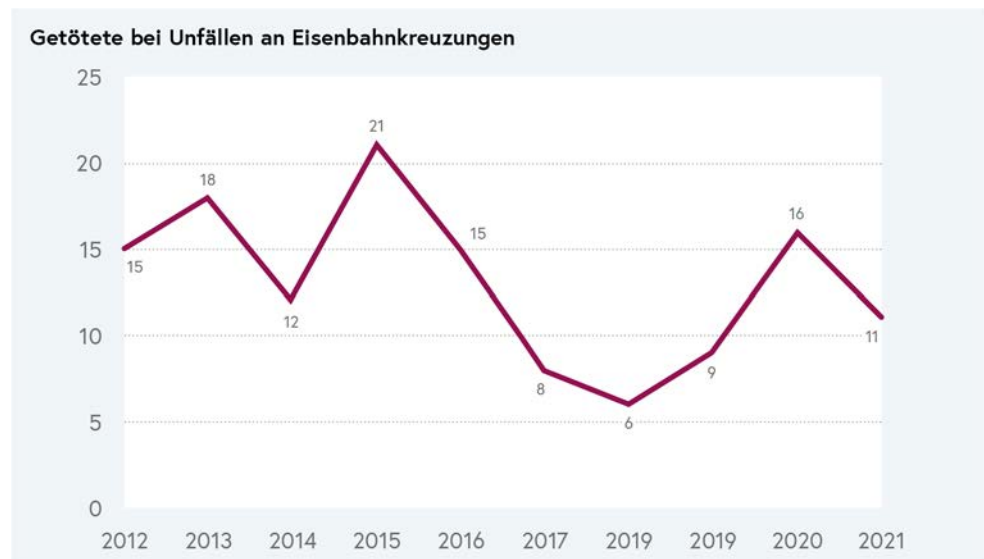


Abbildung 9: Entwicklung der Getöteten bei Unfällen an Eisenbahnkreuzungen seit 2012, Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes; Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie



4 Handlungsfelder der Strategie

In der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 wurden Handlungsfelder festgelegt, 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 Kleinstfahrzeugen berücksichtigt. Diese Nutzergruppen stellen eine Hauptzielgruppe der Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 dar.

4.1.1 Fußgängerinnen und Fußgänger

Im Jahr 2021 verunglückten 2.854 zu Fuß gehende Personen auf Österreichs Straßen, 37 davon tödlich. Der Anteil der Getöteten im Fußverkehr an allen Getöteten sank damit im Jahr 2021 auf etwa 10 %. Das ist der niedrigste Wert der letzten zehn Jahre.

Zu Fuß verunglückten im Jahr 2021 wie bereits in den Vorjahren mehr Frauen (rund 54 %) als Männer (rund 46 %). Am stärksten von tödlichen Fußverkehrsunfällen war die Altersgruppe 65+ betroffen, der Anteil stieg gegenüber dem Jahr 2020 von 49 % auf rund 57 % und erreichte so annähernd die Spitzenwerte aus den Jahren 2015 beziehungsweise 2019 (Anteil jeweils rund 58 %). Im Gegensatz zu 2020 war auch ein Kind unter den Getöteten im Fußverkehr zu verzeichnen.

Tabelle 2: Fußgängerinnen und Fußgänger, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2021
Unfälle	2.887
Verletzte	2.817
Schwerverletzte	621
Getötete	37
Anteil an allen Getöteten	10,2 %

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 im Jahr 2021 in einer ähnlichen Größenordnung zu vermerken.

Im Jahr 2021 ereigneten sich auf Österreichs Straßen 9.578 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden. Der Anteil an allen Unfällen lag damit bei rund 29 % (2020: 30 %). Bei den Schwerverletzten gab es einen leichten Rückgang auf rund 33 % (2020: rund 35 %), dagegen stieg der Anteil der bei Radfahrunfällen Getöteten gegenüber dem Vorjahr etwas an. Der Anteil der getöteten Radfahrenden am gesamten Unfallgeschehen mit tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmenden lag 2021 bei rund 14 %, das ist der höchste Wert der letzten zehn Jahre.

Die Anzahl der beim Radfahren getöteten Personen nimmt bei steigenden Altersgruppen zu. 76 % aller 2021 getöteten Radfahrenden waren 50 Jahre oder älter, mehr als 50 % waren in der Altersgruppe 65+. Es verunglückten mehr als doppelt so viele Radfahrer (35) tödlich als Radfahrerinnen (15); insgesamt waren rund 63 % der Verunglückten männlich und rund 37 % weiblich. 24 % der verunglückten Radfahrenden wurden schwer verletzt oder getötet.

Tabelle 3: Radfahrerinnen und Radfahrer, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2021
Unfälle	9.578
Verletzte	9.617
Schwerverletzte	2.274
Getötete	50
Anteil an allen Getöteten	13,8 %

4.1.3 Neue elektrische Kleinstfahrzeuge

Zu elektrischen Kleinstfahrzeugen liegen keine Unfallzahlen für das Jahr 2021 vor. Im bei der Unfallaufnahme verwendeten Unfalldatenmanagement ist eine Implementierung dieser Kategorie für das Jahr 2023 vorgesehen.

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 2021 wurden 2.402 Kinder auf Österreichs Straßen verletzt. Nach dem Tiefstwert an getöteten Kindern im Jahr 2020 (2 Getötete) verunglückten 2021 wieder sechs Kinder im Straßenverkehr tödlich. Der Anteil der getöteten Kinder an allen getöteten Verkehrsteilnehmenden lag damit bei rund 1,7 %.

Rund 37 % der verunglückten Kinder fuhren im Kraftfahrzeug mit. Im Vergleich zum Vorjahr etwas gesunken ist der Anteil der beim Fahrradfahren verunglückten Kinder – der Wert lag bei rund 28 %, im Jahr 2020 wurde mit 32 % der Höchstwert der letzten zehn Jahre verzeichnet. Rund 20 % verunglückten zu Fuß, dieser Anteil war etwas niedriger als im Mittel der letzten fünf Jahre.

Tabelle 4: Kinder (0–14 Jahre), Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2021
Unfälle	2.229
Verletzte	2.402
Schwerverletzte	256
Getötete	6
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 war bei dieser Altersgruppe in den letzten Jahren mit Werten zwischen 49 % und 58 % an allen Getöteten im Fußverkehr stets sehr hoch.

99 Personen und damit rund 27 % aller 2021 im Straßenverkehr getöteten Personen waren 65 Jahre und älter. Damit gab es bei diesem Anteilswert gegenüber dem Vorjahr eine leichte Reduktion. 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 21 %) und beim Pkw-Verkehr (rund 34 %) sind in den letzten beiden Jahren jeweils gesunken. Auch beim Motorradfahren gab es eine Reduktion zum Vorjahr (von etwa 9 % im Jahr 2020 zu rund 6 % im Jahr 2021). Anstiege waren hingegen beim Radverkehr (rund 26 %, damit Anstieg von etwa 6 %) sowie bei der Fahrt mit Leichtmotorrädern (von 0 % auf rund 6 %) zu verzeichnen.

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

Kennzahl	Jahr 2021
Unfälle	7.093
Verletzte	5.375
Schwerverletzte	1.385
Getötete	99
Anteil an allen Getöteten	27,4 %

4.1.6 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 1

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2021 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:

- Radschulwegplan, Schutzwegfolder (Burgenland)
- Autofreier Wörther See / Ossiacher See (Kärnten)
- E-Bike-Kurse (Niederösterreich, Steiermark)
- Fahrradkurse in Tiroler Volksschulen
- Rad-Spiele-Anhänger, Folder „Mit dem Scooter sicher unterwegs“ (Vorarlberg)

4.2 Handlungsfeld 2: Sichere Freilandstraßen

Auf Freilandstraßen wurden im Jahr 2021 zwar nur 37 % aller Unfälle, jedoch fast 73 % aller Getöteten im Straßenverkehr verzeichnet. Die Mehrzahl aller Unfälle im Freiland, rund 64 %, waren auf Landesstraßen, auf diesen Straßen wurden auch rund 72 % aller Getöteten im Freiland registriert. Aufgrund der hohen Unfallzahlen wurde das Handlungsfeld 2, Sichere Freilandstraßen, in der Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 verankert.

Der Anteil der Unfälle im Freiland lag in den letzten fünf Jahren stets bei rund 37 % des Gesamtunfallgeschehens. Der Anteil an den Getöteten ist mit 72,7 % weiterhin hoch, im Vergleich zum Mittelwert des Zeitraums 2016–2020 war 2021 jedoch ein leichter Rückgang um rund 2 % zu verzeichnen.

Tabelle 6: Freilandstraßen, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2021
Unfälle	12.135
Verletzte	16.345
Schwerverletzte	3.358
Getötete	263
Anteil an allen Getöteten	72,7 %

Die Fahrgeschwindigkeit hat großen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Vor allem im Freiland stellt nicht angepasste Geschwindigkeit eine häufige Unfallursache dar. Im Jahr 2021 wurde gemäß Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit bei tödlichen Freilandunfällen am häufigsten als vermutete Hauptunfallursache angegeben, nämlich bei rund 32 % der Unfälle im Freiland.

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

- Kampagne „Danke, dass du aufpasst“ (ASFINAG)
- Kampagne „Salzburg, owa vom Gas!“

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

2021 wurden 3.684 Personen beim Motorradfahren in Österreich bei einem Unfall verletzt, 75 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: rund 84 % der Verletzten und etwa 89 % der Getöteten im Jahr 2021 waren männlich.

Bei den Altersgruppen waren die höchsten Werte auch im Jahr 2021 bei Personen über 50 Jahren zu finden. In den Gruppen 50–54 Jahre sowie 55–59 Jahre wurden jeweils rund 12 % aller Verunglückten registriert. Zweistellige Anteile an den beim Motorrad fahren Verunglückten wiesen auch die Altersgruppen 15–19 Jahre (rund 11 %) sowie 25–29 Jahre (rund 10 %) auf.

Tabelle 7: Motorradunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2021
Unfälle	3.614
Verletzte	3.684
Schwerverletzte	1.309
Getötete	75

4.3.2 Mopedverkehr

Einen Teil der einspurigen Krafträder stellen die Motorfahräder 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.

2021 wurden bei Mopedunfällen 3.359 Personen verletzt. Davon waren 2.970 Personen, die das Motorfahrrad lenkten, sowie 389 Mitfahrende. Mehr als 77 % der 2021 verunglückten Lenkenden sowie mitfahrenden Personen waren zwischen 15 und 19 Jahren alt. Oft lenkten männliche Jugendliche das Moped bei den Unfällen. Bei rund 49 % aller Unfälle lenkten Burschen im Alter zwischen 15 und 19 Jahren das Fahrzeug, der Anteil der lenkenden Mädchen in dieser Altersgruppe lag bei rund 31 %. Im Jahr 2021 wurden 13 Personen bei Mopedunfällen getötet, das ist der höchste Wert seit dem Jahr 2017. Der Anteil der bei Mopedunfällen Getöteten an allen Getöteten lag mit 3,6 % auch über den Werten der letzten fünf Jahre.

Tabelle 8: Mopedunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2021
Unfälle	3.022
Verletzte	3.359
Schwerverletzte	604
Getötete	13
Anteil an allen Getöteten	3,6 %

4.3.3 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 3

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

- Im Jahr 2021 wurde das vom Verkehrssicherheitsfonds geförderte Projekt „Fit fürs Moped“ abgeschlossen. Dabei erfolgte eine Sensibilisierung Jugendlicher auf das Thema „Gefahr im Straßenverkehr“. Es wurde ein interaktiver Lerninhalt zum Thema Erste Hilfe im Verkehr erarbeitet. Neben Legespielen wurde auch ein E-Learning-Modul für eine Stunde aufbereitet, das im Internet frei verfügbar ist. Das Kurskonzept kommt in allen Kursen des Österreichischen Jugendrotkreuzes zum Einsatz. Die Inhalte sind auf folgender Webseite einsehbar: mopedfit.at
- Aktion „Weiße Kreuze“ (Steiermark)
- Sicherheitstraining für 2-Rad Fahrerinnen und -fahrer (Tirol)
- Safebike (Wien)

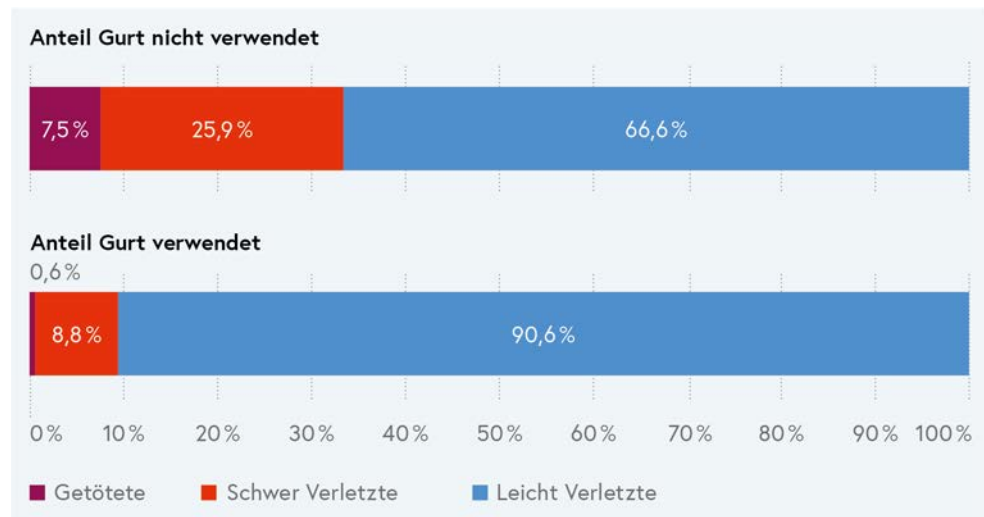
4.4 Handlungsfeld 4: Pkw-Sicherheit

Das meistgenutzte Fahrzeug im Individualverkehr ist der 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 2021 waren 7,5 % 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 26 % deutlich über dem Anteil jener, welche die Sicherheitseinrichtungen verwendeten (rund 9 %).

Abbildung 10: Verletzungsschwere verunglückter gesicherter und ungesicherter Personen in Personenkraftwagen 2021, Quelle: Statistik Austria



4.4.2 Assistenzsysteme und Automation

Assistenzsysteme und fortschreitende Automation können wesentlich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. In den letzten Jahren wurden die Systeme ständig weiterentwickelt und verbessert. Im Rahmen von Pilotprojekten werden Assistenzsysteme und Automation regelmäßig getestet und evaluiert. Auch im Rahmen der vom Verkehrssicherheitsfonds geförderten Projekte finden diese Themen ihre Berücksichtigung, beispielsweise im Forschungsprojekt „Rundum-Sicht im Straßenverkehr“, das sich mit Aspekten des Toten Winkels beschäftigt. Der Bericht wurde im Jahr 2021 veröffentlicht und steht unter folgendem Link zum Download zur Verfügung: bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/forschungsarbeiten/77_rundum-sicht

4.4.3 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 4

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2021 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 „Mit Gurt sicherer durch den Verkehr“ (Oberösterreich)
- Aktion Winter- und Lichtcheck (Kärnten)

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 waren im Jahr 2021 Unachtsamkeit/Ablenkung bei 23,6 % 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 gegenüber dem Vorjahr etwas angestiegen (Jahr 2020: 21,1 %).

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 2020 lag der Wert stets zwischen rund 6 % und rund 7 %. Im Jahr 2021 betrug der Anteil 7,2 %, und lag damit etwas über dem Schnitt der letzten Jahre.

Tabelle 9: Alkoholunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2021
Unfälle	2.348
Verletzte	2.950
Schwerverletzte	566
Getötete	29
Anteil an allen Getöteten	8,0 %

4.5.3 Drogen

Im Jahr 2021 wurden bei 101 Verkehrsunfällen durch Suchtgift/Drogen beeinträchtigte Lenkerinnen oder Lenker beziehungsweise zu Fuß gehende Personen vermerkt. Bei diesen Unfällen wurden drei Getötete und 143 Verletzte verzeichnet. Die Werte liegen damit im Bereich des Jahres 2020. Weiters wurden im Jahr 2021 gemäß Angaben des Innenministeriums 6.338 Fahrzeuglenkende wegen Fahrens unter Drogeneinfluss von den Organen der Bundespolizei angezeigt, das bedeutet eine deutliche Zunahme um rund 15 % (Jahr 2020: 5.519).

Tabelle 10: Drogenunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2021
Unfälle	101
Verletzte	143
Schwerverletzte	36
Getötete	3

4.5.4 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 5

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2021 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:

- 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.
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen zu Alkohol und Drogen (Oberösterreich)

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 angegeben.

Im Jahr 2021 wurden 10.318 junge Verkehrsteilnehmende im Alter zwischen 15 und 24 Jahren auf Österreichs Straßen verletzt, 62 Personen in dieser Altersgruppe verunglückten tödlich. Der Anteil dieser Altersgruppe bei den Getöteten lag bei rund 17 % und stieg damit zum dritten Mal in Folge an. Gegenüber dem Jahr 2020 war ein Anstieg von 2 % zu verzeichnen.

Bei den Anteilen an den Verkehrsarten gab es keine großen Veränderungen. Die meisten jungen Verkehrsteilnehmenden verunglückten auch im Jahr 2021 in einem Kraftfahrzeug (rund 48 %). Etwa 26 % waren mit dem Moped unterwegs, davon waren rund 60 % männlich. Insgesamt verunglückten 1.155 Jugendliche mit dem Fahrrad (rund 11 % der Verunglückten), wobei mehr junge Radfahrer (rund 64 %) als Radfahrerinnen betroffen waren.

Tabelle 11: Junge Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (15–24 Jahre),

Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2021
Unfälle	11.027
Verletzte	10.318
Schwerverletzte	1.366
Getötete	62
Anteil an allen Getöteten	17,1 %

4.6.2 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 6

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2021 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:

- Bewusstseinsbildende Maßnahme zum Thema „Mach dich sichtbar“ (Oberösterreich)

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. Nachfolgend werden gesetzliche Änderungen des Jahres 2021 im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit angeführt.

Erhöhung der Strafbestimmungen bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Änderung des Führerscheingesetzes und der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 154/2021)

Mit 1. September 2021 trat die Gesetzesnovelle zum sogenannten „Raserpaket“ in Kraft. Die Änderungen in der Straßenverkehrsordnung sowie im Führerscheingesetz sollen erhebliche Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sowohl im Freiland als auch in Ortsgebieten verringern. Die Zahlenwerte der maßgeblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen wurden verringert. Künftig gelten Geschwindigkeitsüberschreitungen ab 80 km/h innerorts und 90 km/h außerorts (statt bislang 90 km/h beziehungsweise 100 km/h) jedenfalls als „unter besonders gefährlichen Verhältnissen begangen“. Das Strafhöchstmaß sowie die Führerscheinentzugsdauer für diese Delikte wurden dagegen erhöht. Beispielsweise wurde das finanzielle Höchstmaß bei erheblichen Überschreitungen von 2.180 Euro auf 5.000 Euro angehoben. Auch die Dauer des Führerscheinentzugs wurde verlängert. Bei erstmaliger Übertretung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um 41 bis 60 km/h droht nunmehr ein Entzug von einem Monat gegenüber von bis dahin zwei Wochen. Auch der Beobachtungszeitraum, nach dessen Verstreichen ein Delikt wieder als Erstdelikt gilt, wird verlängert. Explizit aufgenommen wurde die Beteiligung an unerlaubten Straßenrennen als Verhalten, das

geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen. Generell wird für alle Fälle von Rasen im Straßenverkehr die Absolvierung einer Nachschulung, im Wiederholungsfall innerhalb von vier Jahren auch ein amtsärztliches Gutachten samt verkehrspsychologischer Untersuchung vorgeschrieben.

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 12: Überwachungsbilanzen der Jahre 2017 bis 2021, Quelle: Bundesministerium für Inneres

Übertretungen/Anzeigen	2017	2018	2019	2020	2021
Geschwindigkeit	5.205.417	5.317.980	5.947.985	4.984.064	5.115.525
Alkohol	28.109	28.067	30.930	25.705	28.498
Nichtangurten	102.039	102.941	97.949	78.765	88.709
Sicherheitsabstand	85.954	109.218	141.111	113.313	104.888
Kindersitz	5.918	6.769	6.576	5.641	6.448
Telefonieren	113.770	115.470	123.888	121.211	128.489

4.7.3 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012

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 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 wurde folgender Zielwert 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

justiz.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

+43/50108-10000

office@asfinag.at

asfinag.at

ASKÖ - Arbeitsgemeinschaft für Sport und Körperkultur in Österreich

+43/1/8693245

askoe@askoe.at

askoe.at

AUVA - Allgemeine Unfallversicherungsanstalt

+43/59393-20000

kontakt@auva.at

auva.at

Bildungsdirektion Salzburg

+43/662/8083-0

office@bildung-sbg.gv.at

bildung-sbg.gv.at

Easy Drivers Radfahrschule

+43/664/3380490

radfahrschule@easydrivers.at

radfahrschule.easydrivers.at

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@bgl.d.gv.at
burgenland.at

Land Kärnten

+43/50 536
buergerservice@ktn.gv.at
ktn.gv.at

Land Niederösterreich

+43/2742/9005-0
buergerburo.landhaus@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

Magistrat der Stadt Salzburg

+43/662/8072-0

post@stadt-salzburg.at

stadt-salzburg.at

Naturfreunde Österreich

+43/1/8923534-0

info@naturfreunde.at

naturfreunde.at

ÖAMTC - Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club

+43/1/711990

office@oeamtc.at

oeamtc.at

ÖÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG

+43 732 66 10 10 66

ooevv.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

Radfahrschule ProPedal

+43/677/63450607

info@propedal.at

propedal.at

Sicheres Vorarlberg

+43/5572/543 43-0

info@sicheresvorarlberg.at

sicheresvorarlberg.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

office@wko.at

wko.at

Wirtschaftsuniversität Wien

+43/1/31336-0

wu.ac.at

