

Verkehrssicherheit in Österreich

Jahresbericht 2022

Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -aktivitäten
Umsetzung der Österreichischen
Verkehrssicherheitsstrategie



Verkehrssicherheit in Österreich

Jahresbericht 2022

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/Alexander Rochau

Nationale Statistiken: Statistik Austria; Bearbeitung: KFV Sicherheit-Service GmbH
Wien, 2024. Stand: 02.02.2024

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

Vorwort

Auch nach dem Ablauf des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2011–2020 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. In Weiterentwicklung der bisherigen Vorgangsweise wurde dabei ein innovativer Ansatz verfolgt, der sowohl „Safe System“-Prinzipien als auch die aktuellen Mobilitätsentwicklungen unserer Zeit berücksichtigt.

Mit dem Jahr 2021 startete der Zeitraum für die neu entwickelte Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie. 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.

Bis zum Jahr 2030 soll eine Halbierung der Verkehrstoten und Schwerverletzten erreicht werden. Darüber hinaus soll bis zum Jahr 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 stellt die Aktivitäten und Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit im Jahr 2022 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 Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit auf internationaler Ebene.....	10
1.3 International gesetzte Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -projekte.....	11
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	21
3.1 Straßenverkehrsunfälle.....	22
3.2 Unfälle an Eisenbahnkreuzungen.....	24
4 Handlungsfelder der Strategie	25
4.1 Handlungsfeld 1: Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität.....	25
4.2 Handlungsfeld 2: Sichere Freilandstraßen.....	29
4.3 Handlungsfeld 3: Motorradsicherheit.....	29
4.4 Handlungsfeld 4: Pkw-Sicherheit.....	31
4.5 Handlungsfeld 5: Verkehrstüchtig und mit ganzer Aufmerksamkeit auf der Straße	32
4.6 Handlungsfeld 6: Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung.....	35
4.7 Handlungsfeld 7: Effektive Legistik, Kontrolltätigkeit, Administration und Informa- tionsprozesse.....	36
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. 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.

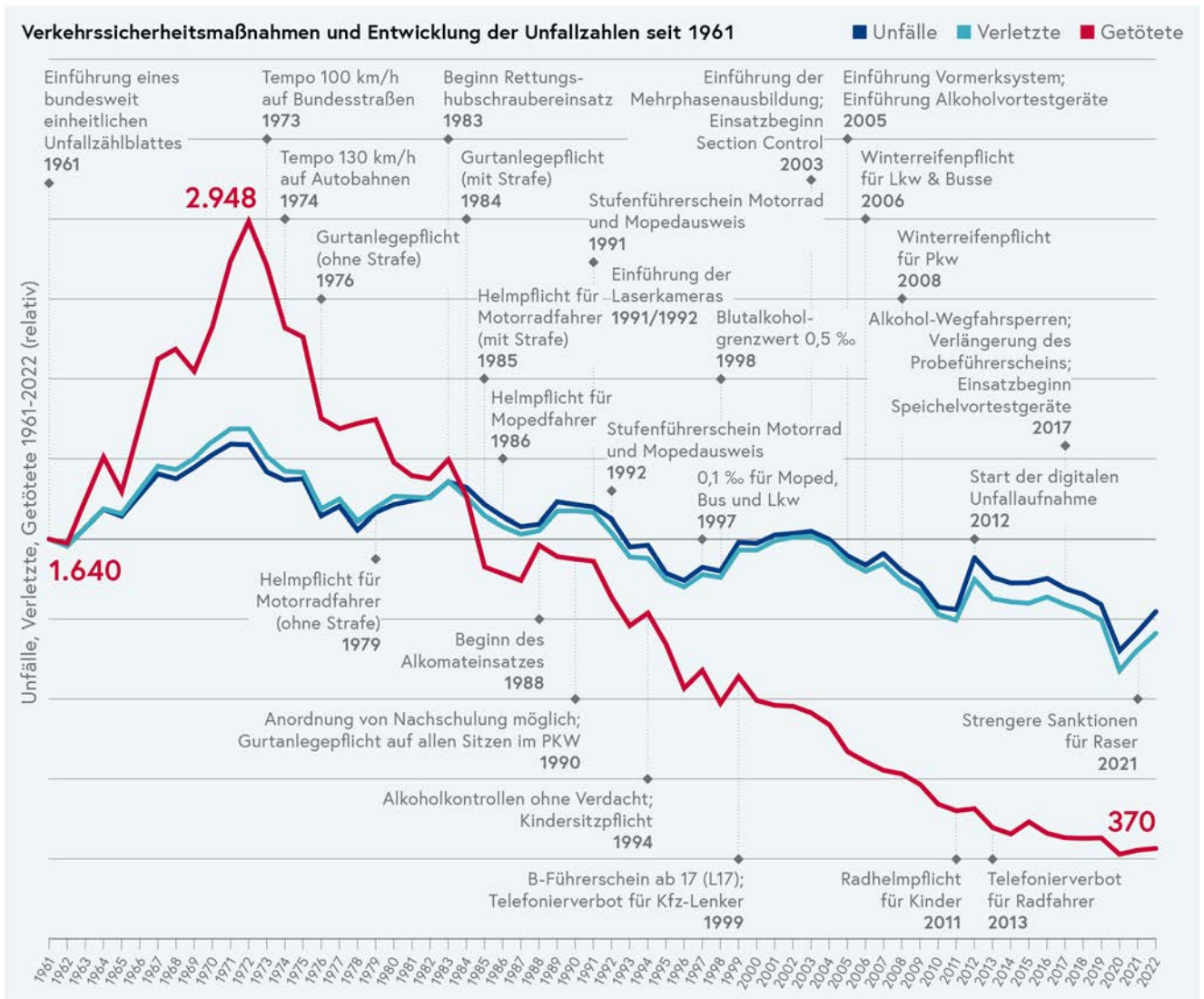


Abbildung 1: Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen und Entwicklung der Unfallzahlen seit dem Jahr 1961, Quellen: Statistik Austria, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

1.2 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)

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 wurde. Im Rahmen des Projektes wurden Erfahrungen und Best-Practice-Beispiele innerhalb der Mitgliedsländer ausgetauscht, um so wirksame Maßnahmen europaweit anwenden und somit die Verkehrssicherheit in der gesamten Union verbessern zu können. Neben weiteren elf EU-Mitgliedsstaaten wirkte auch Österreich an dem für den Zeitraum von drei Jahren angesetzten Verkehrssicherheitsprojekt mit. Von österreichischer Seite wurde vor allem Expertise in den Bereichen „Im Straßenverkehr besonders gefährdete Verkehrsteilnehmende & Infrastruktur“ sowie „Infrastruktur – Konstruktion und Erhaltung“ bereitgestellt.

Im Mai 2022 wurde in Brüssel die Abschlussveranstaltung des Projektes durchgeführt. Dabei wurden die durchgeführten Aktivitäten vorgestellt und diskutiert. Neben den umgesetzten Maßnahmen wurden auch Folgeaktivitäten besprochen, die in allfälligen Nachfolgeprojekten auf europäischer Ebene implementiert werden sollen.

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

Nach den Einschränkungen in den vergangenen Jahren aufgrund der Corona-Pandemie konnten 2022 wieder vermehrt Präsenzveranstaltungen durchgeführt werden. Im Folgenden wird eine Auswahl über durchgeführte Verkehrssicherheitsaktivitäten angeführt.

2.2.1 Veranstaltungen zum Thema Verkehrssicherheit

EU Safety 2022 – EuroSafe, Kuratorium für Verkehrssicherheit

Im Juni 2022 war das Kuratorium für Verkehrssicherheit Gastgeber des internationalen Kongresses „EU-Safety 2022“. Die Veranstaltung fand in enger Kooperation mit der European Association for Injury Prevention and Safety Promotion (EuroSafe) und der Weltgesundheitsorganisation WHO im Palais Niederösterreich in Wien statt. Inhaltlich wurde die Sicherheit in einer digitalisierten Welt in den Mittelpunkt gestellt. Rund 250 Personen aus ganz Europa erörterten den anstehenden Handlungsbedarf und zeigten Chancen und Herausforderungen neuer digitaler Lösungen im Bereich der Verletzungsprävention auf. Im Bereich Verkehr wurden neben neuen „smarten“ Maßnahmen in der Verkehrssicherheit vor allem die Sicherheitsbelange der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden sowie der aktiven Mobilität thematisiert.

Vortrag bei der Veranstaltung EU Safety 2022, Bild: Kuratorium für Verkehrssicherheit/APA-Fotoservice/Schedl



16. Fachkonferenz für Fußgängerinnen und Fußgänger 2022 – Walk-space.at

Die Walk-Space-Fachkonferenz 2022 fand unter dem Motto „Gut zu Fuß in Stadt und Land – Fußgängerkonzepte, Bewusstseinswandel“ am 6. und 7. Oktober 2022 in Korneuburg als Präsenzveranstaltung mit über 160 teilnehmenden Personen statt. Das Programm setzte sich dabei aus Plenarbeiträgen, Round-Table-Diskussionen, Workshops sowie Projektvorstellungen zusammen. Zudem wurden wieder „Walk-Shops“ – Workshops in gehender Form – und regionale Exkursionen angeboten, im Zuge derer interessante Fußverkehrsmaßnahmen der Region besichtigt werden konnten. Sicherheitsaspekte wurden in erster Linie beim Workshop „Kinder- und Jugendmobilität“ behandelt, in dem neben der Gestaltung des Schulumfelds vor allem auch die Schulwegsicherheit thematisiert wurde.

Walk Shop bei der 16. Fachkonferenz für Fußgängerinnen und Fußgänger 2022, Bild: Walk-space



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

Im Juni 2023 zeichneten das Hitradio Ö3, das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und das Bundesministerium für Inneres

mit dem 21. „Ö3-Verkehrsaward“ Personen aus, die Mut, Zivilcourage und Engagement zeigten, lebensrettende Maßnahmen setzten und somit Beiträge zur Verkehrssicherheit leisteten.

In der Kategorie „Ö3verin des Jahres“ wurden Jutta Hornbachner und das Team vom Reiterhof Rosihof in St. Peter in der Au ausgezeichnet. Beim Versuch, ein feststehendes Auto auf einer feuchten, abschüssigen Wiese wegzuschieben, wurde ein 16-jähriges Mädchen vom Auto überrollt, darunter eingeklemmt und lebensgefährlich verletzt. Noch bevor Rettung und Feuerwehr eintrafen, kamen vier Frauen des benachbarten Reiterhofs zu Hilfe. Bereits während das Mädchen unter dem Auto lag, wurden Reanimationsversuche gestartet, zwei Reitschülerinnen standen mit der Leitstelle vom Roten Kreuz in Kontakt. Währenddessen schaffte es Jutta Hornbachner, die Besitzerin des Reiterhofs, mit einem Traktor des Hofes das Auto hochzuheben. Durch diesen Einsatz überlebte das Mädchen den Unfall ohne bleibende Schäden.

Weitere Auszeichnungen gingen an die Polizei-Landesverkehrsabteilung Wien für die Verkehrsorganisation im Rahmen des Citymarathons, die Feuerwehren Werfen und Pfarrwerfen für den Einsatz bei einem Brand eines Wohnmobils mit Bootsanhänger auf der A 10 Tauernautobahn und die Traffic Manager der ASFINAG, die täglich im Einsatz sind und beispielsweise verlorenes Ladegut schnell beseitigen und somit Unfälle vermeiden.



Preisverleihung beim Ö3-Verkehrsaward, Bild: Hitradio Ö3

KFV-Forschungspreis 2022 – Kuratorium für Verkehrssicherheit

Mit dem KFV-Forschungspreis prämiert das Kuratorium für Verkehrssicherheit innovative Ideen, Produkte und Lösungsansätze, die einen Beitrag zur Unfallprävention leisten. Mit dem ersten Platz wurde 2022 Dipl.-Ing. Alexander Gratzner, BSc., für seine Dissertation an der Technischen Universität Wien ausgezeichnet. Unter dem Titel „Intelligent Intersection“ untersuchte er Möglichkeiten zur Erhöhung der Effizienz und Sicherheit städtischer Kreuzungen mit Hilfe modernster Informations-, Kommunikations- und Regelkonzepte,

wobei ein besonderer Fokus auf den Rad- und Fußverkehr gelegt wurde. Die Verkehrssicherheit kann dabei durch Prognosen von Kollisionen und Verkehrsregelverletzungen und der darauffolgenden Bewertung von Sicherheitsaspekten in bestimmten Verkehrssituationen gesteigert werden. Der zweite Platz ging an die Flasher GmbH in Graz, die sich mit der Entwicklung und dem Vertrieb mobiler Sicherheitsanwendungen für den Radverkehr, E-Scootern und dergleichen befasst. Ihr Produkt „Flasher“ ist ein Hightech-Armreifen, der an den Oberarmen angelegt werden kann, die Sichtbarkeit erhöht und darüber hinaus als Blinker und Bremslicht fungieren kann. In der Kategorie Berufsbildende Höhere Schulen wurden Schüler der HTL Mössingerstraße und der HTL Lastenstraße in Klagenfurt ausgezeichnet. Sie entwickelten unter dem Titel HASCY – HTLS ASFINAG Safety Cat – ein System einer mobilen Wärmebildkamera in Tunnelbereichen. Dadurch ist es möglich, im Falle eines Brandes im Tunnel auch bei dichtem Rauch Personen in den gefährdeten Bereichen zu erkennen. Das Niveau der Tunnelsicherheit kann damit weiter angehoben werden.

Preisverleihung KFV-Forschungspreis, Bild: Kuratorium für Verkehrssicherheit



2.2.2 Ausgewählte Kampagnen und Aktionen zum Thema Verkehrssicherheit

Aspekte der Verkehrssicherheit müssen regelmäßig in das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden gerückt werden. Auch 2022 wurden sowohl bundesweit als auch auf Länderebene diesbezügliche Maßnahmen gesetzt. Nachfolgend werden in einem Überblick ausgewählte Kampagnen und Aktionen angeführt.

Kampagne „Deine Lebensrettungsgasse“– ASFINAG

Zehn Jahre nach der Einführung der Rettungsgasse auf Autobahnen und Schnellstraßen startete die ASFINAG eine neue Verkehrssicherheitskampagne, um diese wieder mehr ins Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden zu rufen. Das Prinzip der Rettungsgasse hat sich für die Einsatzkräfte über die Jahre hinweg bewährt, die dadurch durchschnittlich zwei Minuten schneller zum Unfallort gelangen. Obwohl die Bildung der Rettungsgasse

bei stockendem Verkehr mittlerweile für die allermeisten Verkehrsteilnehmenden selbstverständlich geworden ist, so bestehen bei einigen durchaus noch Unsicherheiten und Wissenslücken. Im Rahmen der ASFINAG-Kampagne wurden daher Informationen zur Rettungsgasse auf Plakaten und Brückentransparenten entlang des Autobahn- und Schnellstraßennetzes, Medieninseraten und in österreichweiten Hörfunk-Spots verbreitet. Weiters stehen die Informationen auf der Webseite sowie den Social-Media-Kanälen der ASFINAG zur Verfügung.



Abbildung 2: Sujet der ASFINAG-Kampagne zur Rettungsgasse, Bild: ASFINAG

Kinder, los geht's! - Fußgängerausweis für Kindergartenkinder – Land Burgenland

Das Land Burgenland startete 2022 in Kooperation mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit ein neues Pilotprojekt zur Förderung des Zufußgehens schon ab dem Kindergartenalter. Mit dem Fußgängerausweis sollen Kindergartenkinder die notwendige Verkehrskompetenz entwickeln und über mehrere Monate hindurch auf die eigenständige Bewältigung des Schulweges vorbereitet werden. Aufbauend auf dem Konzept des Kindergartens Großpetersdorf, für das der Kindergarten im Jahr 2021 den Österreichischen Verkehrssicherheitspreis Aquila erhielt, wurden die Übungsunterlagen weiterentwickelt. Diese enthalten nun rund 40 Übungen, Spiele, Experimente und Bastelanleitungen zum Thema Verkehrssicherheit. Die Unterlagen wurde dem Lehrpersonal von zehn burgenländischen Kindergärten zur Verfügung gestellt.

Das kleine Straßen 1x1 – Land Kärnten, ÖAMTC

Im Rahmen dieses Verkehrserziehungsprojektes üben Vorschulkinder sicheres und verkehrsgerechtes Verhalten und lernen damit wichtige Kompetenzen für die zukünftige

selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr. Schritt für Schritt und auf spielerische Weise lernen die Kinder, wie man sich zu Fuß auf dem Gehsteig verhält, wie man die Straße überquert und wie man im Auto der Eltern möglichst sicher unterwegs ist. Auch das Thema Sichtbarkeit wird besprochen. Im abgedunkelten Raum erkennen die Kinder sehr effektiv und praxisnah den Unterschied zwischen normaler und reflektierender Kleidung.

Fahrphysik erleben – Land Niederösterreich, ÖAMTC

Das ÖAMTC-Verkehrserziehungsprogramm „Fahrphysik erleben“ wurde in enger Zusammenarbeit mit der Bildungsdirektion Niederösterreich erstellt und richtet sich an Jugendliche der 9. und 10. Schulstufe in den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland. Der Inhalt des Programms zielt auf die Verknüpfung des theoretischen Wissens aus dem Physikunterricht mit Situationen in der Praxis ab. Physikalische Begriffe wie Fliehkraft, Bremsweg, Beschleunigung, Trägheit und dergleichen werden für die Jugendlichen veranschaulicht und dadurch leichter verständlich. Bei der Simulation gefährlicher Fahrmanöver wie einer Notbremsung, Unter- und Übersteuern, Schleudern und Aquaplaning können die Jugendlichen als Mitfahrende die entstehenden Kräfte am eigenen Leib spüren. Im Jahr 2022 wurden in Niederösterreich 15 Kurstage mit 14 Schulen und 742 Schülerinnen und Schülern abgehalten, 2.155 Jugendliche nahmen insgesamt aus den drei Bundesländern teil.

Fahrt bei „Fahrphysik erleben“, Bild: ÖAMTC/APA-Fotoservice/Haslinger



Radfahrtraining in Volks- und Mittelschulen – Land Oberösterreich

Seit dem Jahr 2015 werden jährlich in rund 250 Volks- und Mittelschulen in Oberösterreich Radfahrtrainings durchgeführt. Diese Veranstaltungen dienen zur Vorbereitung auf die freiwillige Radfahrprüfung. Im Rahmen des Trainings werden unter anderem Geschicklichkeitsübungen durchgeführt und technisches Wissen von zertifiziertem Personal abgefragt.

Verkehrssicherheitskampagne zum Thema „Geschwindigkeit“ – Land Tirol

Nicht angepasste Geschwindigkeit zählt nach wie vor neben Ablenkung und Unachtsamkeit zu den Hauptunfallursachen in Österreich. Fast ein Drittel aller tödlichen Unfälle ist auf nicht angepasste Fahrgeschwindigkeiten zurückzuführen. Dieser Tatsache soll die zweijährige Verkehrssicherheitskampagne gegen Raserei im Straßenverkehr des Landes Tirol und der Landesverkehrsabteilung der Polizei begegnen. Bewusstseinsbildende Maßnahmen sind dabei Teil der Initiative und umfassen Kurzfilme in Tiroler Kinos und auf den Social-Media-Kanälen des Landes sowie 120 Plakate mit den Botschaften „In die Ewigkeit gebettet“, „Rasen kann tödlich sein“, oder „Schnell to Hell“, die innerhalb und außerhalb der Ortsgebiete angebracht wurden. Ergänzend dazu wurden im Jahr 2022 acht landesweite polizeiliche Schwerpunktkontrollen zum Thema „Geschwindigkeit“ durchgeführt.



Abbildung 3: Sujet der Verkehrssicherheitskampagne „Geschwindigkeit“, Bild: Land Tirol/shutterstock.com

TRIXI-Toter Winkel – Land Vorarlberg

Das Problem Toter Winkel führt im Straßenverkehr immer wieder gefährlichen Situation, besonders für Kinder. In Zusammenarbeit von Land Vorarlberg, Sicheres Vorarlberg, Wirtschaftskammer Vorarlberg, Bildungsdirektion Vorarlberg, ÖAMTC, Polizei, AUVA und Kuratorium für Verkehrssicherheit werden deshalb bei diesem Projekt Schülerinnen und Schüler ab der dritten Schulstufe für die Gefahr des Toten Winkels sensibilisiert, indem sie die Sichtverhältnisse aus einem Lastkraftwagen im stehenden Fahrzeug selbst erleben können. Dabei beobachten zwei Kinder von der Fahrerkabine aus, wie lange sie ihre Mitschülerinnen und Mitschüler vor dem stehenden Lastkraftwagen sehen können, wenn diese in den toten Winkel laufen. Anhand dieses Praxisbeispiels wird den Kindern der gefährliche Bereich des Nicht-Gesehen-werdens und das Bewusstsein dafür gesteigert.

Wiener Sicherheitsfest – Stadt Wien

Beim Wiener Sicherheitsfest, das am Nationalfeiertag 2022 durchgeführt wurde, beteiligte sich die MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten mit einem Parcours sowie einem Glücksrad, auf dem kindgerechte Quizfragen rund um das Thema Verkehrssicherheit beschrieben wurden. Damit wurde das Wissen zu diesem Thema getestet und erweitert.

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, E-Bike Kurse
- Kärnten: Autofreier Wörthersee / Ossiacher See; Gratis Winterfitcheck und Birndltausch
- Niederösterreich: E-Bike Kurse, SUSAS – Schüler und Sicherheit am Schulweg
- Oberösterreich: Bewusstseinsbildende Maßnahmen zu den Themen „Mach dich sichtbar“, Angurten sowie Alkohol und Drogen
- Steiermark: Schulprojekt „Augen auf die Straße“
- Tirol: Schulstartpaket mit Sicherheitsweste und kindgerechter Verkehrsinformationsbroschüre
- Vorarlberg: Verkehrsclown Schlotterhos, Ländle Rad-Ritter, Rad-Helm-Spielefest
- Wien: Sicherheitspädagogische Tage, „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 Corona-Pandemiejahr 2020 wurden bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden sowie dabei Getöteten und Verletzten die niedrigsten Werte seit Beginn der Aufzeichnungen registriert. Dieser Tiefststand war wohl zu einem Großteil auch auf das verringerte Verkehrsaufkommen aufgrund der Beschränkungen wie der Lockdowns zurückzuführen. Bereits im Jahr 2021 war wieder ein Anstieg im Unfallgeschehen zu vermerken, dieser Trend setzte sich im Jahr 2022 fort.

Tabelle 1: Verkehrsunfallgeschehen 2022, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Anzahl
Getötete	370
Schwerverletzte	7.258
Verletzte	43.262
Unfälle mit Personenschaden	34.869

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.

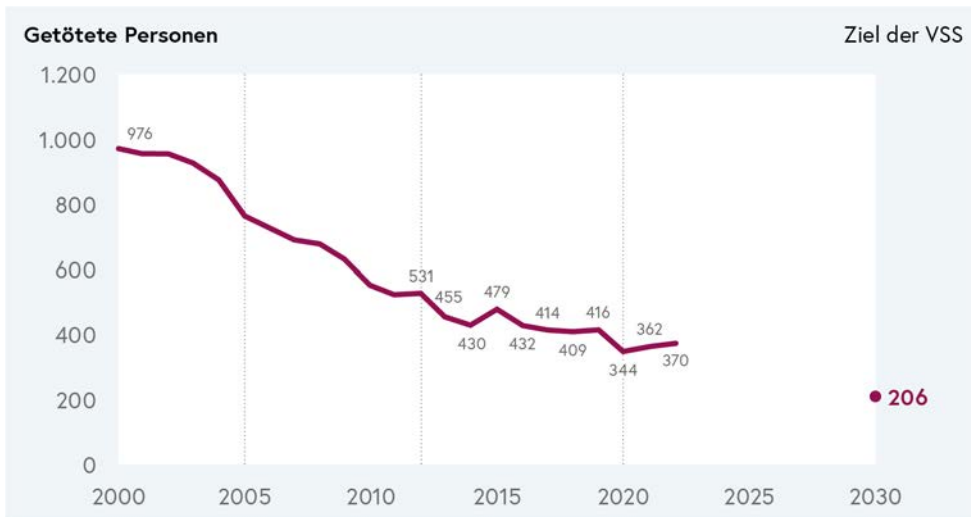


Abbildung 4: Entwicklung der im Straßenverkehr getöteten Personen seit dem Jahr 2000, Quelle: Statistik Austria



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

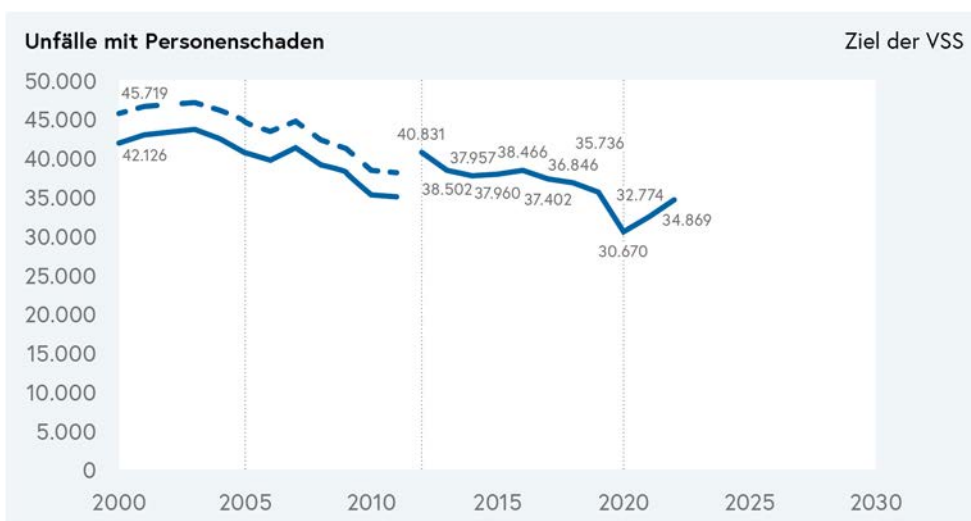


Abbildung 6: Entwicklung des Unfallgeschehens seit dem Jahr 2000, Quellen: Statistik Austria, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

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

Abbildung 7: Entwicklung der Unfälle an Eisenbahnkreuzungen seit 2012, Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes; Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

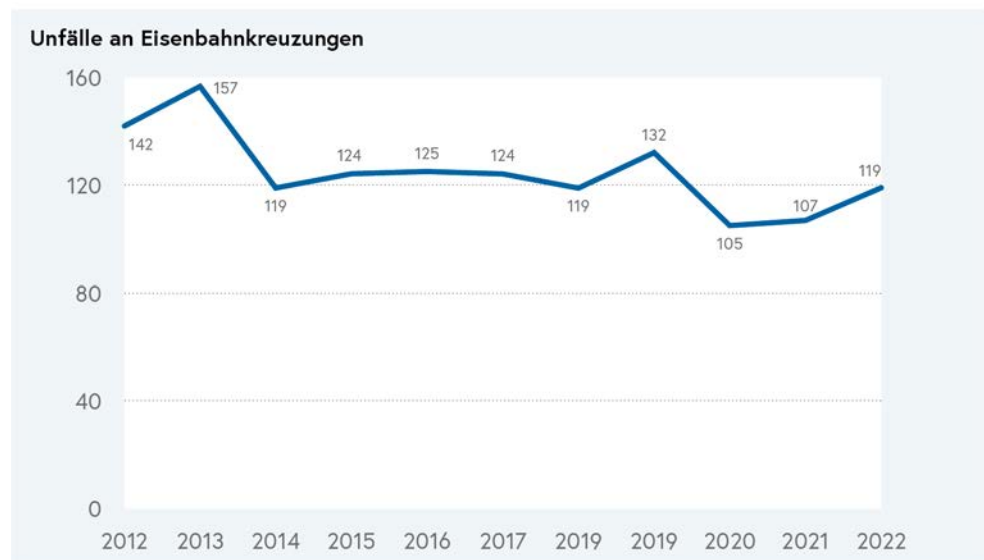


Abbildung 8: Entwicklung der Getöteten bei Unfällen an Eisenbahnkreuzungen seit 2012, Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes; Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie



4 Handlungsfelder der Strategie

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

4.1.1 Fußgängerinnen und Fußgänger

Im Jahr 2022 verunglückten 3.303 zu Fuß gehende Personen auf Österreichs Straßen, 49 davon tödlich. Der Anteil der Getöteten im Fußverkehr an allen Getöteten stieg im Jahr 2022 von rund 10 % im Vorjahr auf etwa 13 %.

Wie auch in den Jahren zuvor verunglückten im Jahr 2022 mehr Frauen (rund 53 %) als Männer (rund 47 %), die zu Fuß unterwegs waren. Am stärksten von tödlichen Fußverkehrsunfällen war die Altersgruppe 65+ betroffen. Nach dem starken Anstieg im Jahr 2021 von 49 % im Jahr 2020 auf den Wert von fast 57 %, ging der Anteil im Jahr 2022 auf rund 53 % zurück. Die Spitzenwerte aus den Jahren 2015 beziehungsweise 2019 (Anteil jeweils rund 58 %) wurden damit nicht erreicht. Unter den Getöteten im Fußverkehr waren 2022 vier Kinder zu verzeichnen.

Tabelle 2: Fußgängerinnen und Fußgänger, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2022
Unfälle	3.428
Verletzte	3.254
Schwerverletzte	691
Getötete	49
Anteil an allen Getöteten	13,2 %

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 in den Jahren 2021 und 2022 in einer ähnlichen Größenordnung zu vermerken.

Im Jahr 2022 ereigneten sich auf Österreichs Straßen 10.745 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden. Damit wurden erstmals mehr als 10.000 Unfälle in einem Jahr im Radverkehr registriert. Der Anteil an allen Unfällen lag damit bei rund 31 % (2021: 29 %). Der Anteil der Schwerverletzten lag mit rund 34 % etwas über dem Vorjahreswert mit knapp 33 %, dagegen ging die Anzahl der im Radverkehr tödlich verunglückten von knapp 14 % im Jahr 2021 auf rund 12 % zurück. Insgesamt ist beim Radverkehr ein sprunghafter Anstieg seit dem Jahr 2020 sowohl beim Anteil der Unfälle als auch bei den Anteilen der Verunglückten, Verletzten und Getöteten zu verzeichnen.

Die Anzahl der beim Radfahren getöteten Personen nimmt bei den Altersgruppen ab 55 Jahren stark zu. Fast 80 % aller 2022 getöteten Radfahrenden waren 55 Jahre oder älter, mehr als 50 % waren in der Altersgruppe 65+ zu verzeichnen. 2022 verunglückten mehr als drei Mal so viele Radfahrer (36) tödlich als Radfahrerinnen (8); insgesamt waren rund 62 % der Verunglückten männlich und rund 38 % weiblich. 23 % der verunglückten Radfahrenden wurden schwer verletzt oder getötet.

Tabelle 3: Radfahrerinnen und Radfahrer, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2022
Unfälle	10.745
Verletzte	10.871
Schwerverletzte	2.482
Getötete	44
Anteil an allen Getöteten	11,9 %

4.1.3 Neue elektrische Kleinstfahrzeuge

Zu elektrischen Kleinstfahrzeugen liegen keine Unfallzahlen für das Jahr 2022 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 2022 wurden 2.689 Kinder auf Österreichs Straßen verletzt. Nach dem Tiefstwert an getöteten Kindern im Jahr 2020 (zwei Getötete) und sechs getöteten Kindern im Jahr 2021, verunglückten 2022 wieder 13 Kinder im Straßenverkehr tödlich. Dabei waren acht der 13 tödlich verunglückten Kinder höchstens vier Jahre alt. Der Anteil der getöteten Kinder an allen bei Verkehrsunfällen getöteten Personen wurde dadurch gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt (2021: 1,7 %, 2022: 3,5 %).

Rund 36 % der verunglückten Kinder fuhren in einem Kraftfahrzeug mit. Der Anteil der beim Fahrradfahren verunglückten Kinder blieb mit rund 28 % im Vergleich zum Vorjahr annähernd gleich.

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

Kennzahl	Jahr 2022
Unfälle	2.479
Verletzte	2.689
Schwerverletzte	305
Getötete	13
Anteil an allen Getöteten	3,5 %

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.

119 Personen und damit rund 32 % aller 2022 im Straßenverkehr getöteten Personen waren 65 Jahre und älter. Damit gab es bei diesem Anteilswert gegenüber dem Vorjahr (rund 27 %) eine deutliche Erhöhung. Die ältere Generation ab 65 ist vor allem von tödlichen Unfällen mit Kraftfahrzeugen (etwa 43 %), aber auch von jenen im Fuß- und Radverkehr mit rund 21 % und rund 22 % betroffen. Der Anteil der Getöteten im Radverkehr ist im Vergleich zum Vorjahr hingegen von etwa 26 % auf rund 21 % gesunken. Auch bei den Fahrten mit Leichtmotorrädern gab es nach dem Spitzenwert im Jahr 2021 von knapp über 6 % wieder eine Reduktion auf rund 3 %. Der Anteil beim Motorradfahren blieb mit einem Wert von rund 6 % im Vergleich zum Vorjahr nahezu gleich.

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

Kennzahl	Jahr 2022
Unfälle	8.166
Verletzte	6.133
Schwerverletzte	1.527
Getötete	119
Anteil an allen Getöteten	32,2 %

4.1.6 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 1

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2022 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:

- Umfassende Änderungen in der Straßenverkehrsordnung zur Unterstützung der aktiven Mobilität
- Plakataktion „Achtung Kinder“ zu Schulbeginn (Burgenland)
- Projekt SUSAS – Schüler und Sicherheit am Schulweg (Niederösterreich)
- Radfahrtraining in Volks- und Mittelschulen (Oberösterreich)
- Schulstartpaket mit Sicherheitsweste und kindgerechter Verkehrsinformation-broschüre (Tirol)
- Üben des Schulwegs mit Polizei (Vorarlberg)

4.2 Handlungsfeld 2: Sichere Freilandstraßen

Auf Freilandstraßen wurden im Jahr 2022 zwar nur rund 35 % aller Unfälle, jedoch knapp über 70 % aller Getöteten im Straßenverkehr verzeichnet. Die Mehrzahl aller Unfälle im Freiland, rund 64 %, ereigneten sich 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.

Tabelle 6: Freilandstraßen, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2022
Unfälle	12.318
Verletzte	16.712
Schwerverletzte	3.424
Getötete	261
Anteil an allen Getöteten	70,5 %

Die Fahrgeschwindigkeit hat großen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Vor allem im Freiland stellt überhöhte Geschwindigkeit eine häufige Unfallursache dar. In Freilandbereichen wurden von der Exekutive im Jahr 2022 bei jeweils 27,5 % der Unfälle entweder Unachtsamkeit/Ablenkung oder nicht angepasste Geschwindigkeit als Unfallursache vermutet. Im Vergleich zu den Vorjahren, mit Werten jeweils über 31 %, war somit bei dieser vermuteten Unfallursache 2022 ein Rückgang zu vermerken.

Auswahl von im Jahr 2022 in Österreich umgesetzten Maßnahmen, die zum Handlungsfeld 2 „Sichere Freilandstraßen“ der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 passen und diesem deshalb inhaltlich zugeordnet werden können:

- Kampagne „Deine Lebensrettungsgasse“ (ASFINAG)
- Gratis Winterfitcheck und Birndltausch (Kärnten)
- 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

2022 wurden 3.882 Personen beim Motorradfahren in Österreich bei einem Unfall verletzt, 55 Personen wurden getötet. Das ist ein wesentlicher Rückgang im Vergleich zum Vorjahr mit 75 Getöteten. Es handelt sich damit um die geringste Anzahl der Getöteten im Motorradverkehr seit Beginn der digitalen Aufzeichnungen im Jahr 1992. Dadurch verringerte sich auch der Anteil der beim Motorradverkehr Getöteten von rund 21 % im Vorjahr auf rund 15 % im Jahr 2022. Der Anteil beim Unfallgeschehen blieb mit etwa 11 % annähernd gleich. Weiterhin verunglückten Männer deutlich häufiger mit dem Motorrad als Frauen: rund 83 % der Verletzten und etwa 96 % der Getöteten im Jahr 2022 waren männlich.

Bei den Altersgruppen waren die höchsten Werte auch im Jahr 2022 bei Personen über 50 Jahren zu finden. In den Gruppen 50–54 Jahre sowie 55–59 Jahre wurden jeweils rund 11 % aller Verunglückten registriert. Zweistellige Anteile an den beim Motorradfahren Verunglückten wies auch die Altersgruppe 15–19 Jahre (rund 11 %) auf, gefolgt von den Gruppen 20–24 sowie 25–29 Jahre (jeweils rund 9 %).

Tabelle 7: Motorradunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2022
Unfälle	3.773
Verletzte	3.882
Schwerverletzte	1.316
Getötete	55

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.

2022 wurden bei Mopedunfällen 3.039 Personen verletzt. Davon waren 2.739 Personen, die das Motorfahrrad lenkten, sowie 300, die mitfuhren. Rund 74 % der 2022 verunglückten Lenkenden sowie mitfahrenden Personen waren zwischen 15 und 19 Jahren alt. Oft lenkten männliche Jugendliche das Moped bei den Unfällen. Bei rund 47 % aller Unfälle lenkten Burschen im Alter zwischen 15 und 19 Jahren das Fahrzeug, der Anteil der lenkenden Mädchen in dieser Altersgruppe lag bei rund 30 %. Im Jahr 2022 wurden acht Personen bei Mopedunfällen getötet, somit fünf weniger als im Vorjahr. Der Anteil der bei Mopedunfällen Getöteten an allen Getöteten verringerte sich dadurch von 3,6 % auf 2,2 %.

Tabelle 8: Mopedunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2022
Unfälle	2.784
Verletzte	3.039
Schwerverletzte	480
Getötete	8
Anteil an allen Getöteten	2,2 %

4.3.3 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 3

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2022 in Österreich umgesetzten Maßnahmen, die zum Handlungsfeld 3 „Motorradsicherheit“ der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 passen und diesem deshalb inhaltlich zugeordnet werden können, angeführt:

- Safebike (Wien)

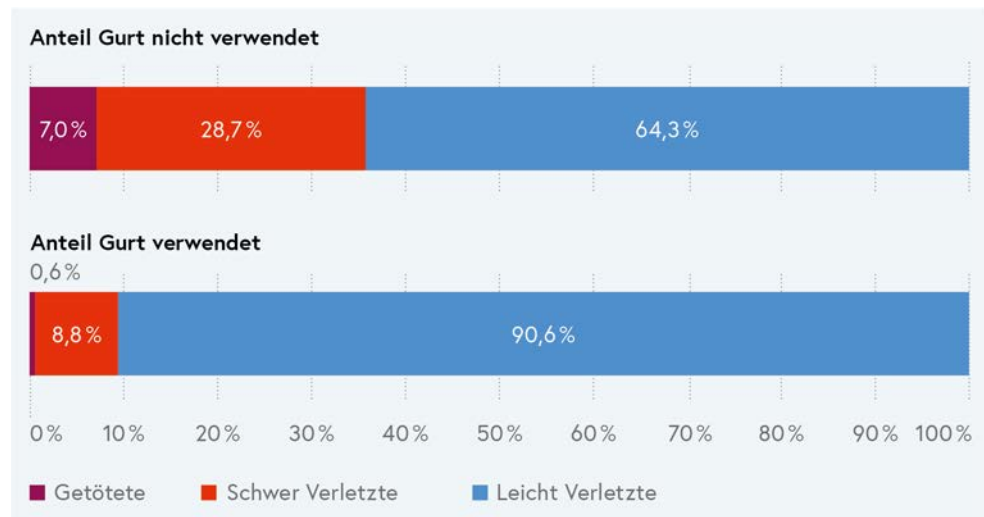
4.4 Handlungsfeld 4: Pkw-Sicherheit

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 2022 waren 7 % 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 29 % deutlich über dem Anteil jener, welche die Sicherheitseinrichtungen verwendeten (rund 9 %).

Abbildung 9: Verletzungsschwere verunglückter gesicherter und ungesicherter Personen in Personenkraftwagen 2022, 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.

4.4.3 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 4

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2022 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 Fahrphysik erleben (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 waren im Jahr 2022 Unachtsamkeit/Ablenkung bei 25,7 % 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 das zweite Mal in Folge angestiegen (Jahr 2020: 21,1 %, Jahr 2021: 23,6 %).

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 Beginn der digitalen Aufzeichnungen im Jahr 1992 registriert.

Tabelle 9: Alkoholunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2022
Unfälle	2.775
Verletzte	3.519
Schwerverletzte	658
Getötete	26
Anteil an allen Getöteten	7,0 %

4.5.3 Drogen

Im Jahr 2022 wurden bei 114 Verkehrsunfällen durch Suchtgift/Drogen beeinträchtigte Lenkerinnen oder Lenker beziehungsweise zu Fuß gehende Personen vermerkt. Im Gegensatz zu den beiden Vorjahren, in denen jeweils drei Getötete bei diesen Unfällen zu verzeichnen waren, wurden 2022 keine Personen bei Drogenunfällen getötet. Die Zahl der Verletzten stieg mit 189 jedoch etwas an (Jahr 2020: 156, Jahr 2021: 143).

Tabelle 10: Drogenunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2022
Unfälle	114
Verletzte	189
Schwerverletzte	39
Getötete	0

4.5.4 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 5

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2022 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:

- Abschluss der vom Verkehrssicherheitsfonds finanzierten Studie „Evaluierung Alternatives Bewährungssystem mittels Alkoholwegfahrsperre“. Untersucht wurden die Erfahrungen nach dem Inkrafttreten der Verordnung im Jahr 2017, aufgrund derer es möglich war, in den Führerscheinklassen B und BE durch den Einbau einer Alkoholwegfahrsperre („Alko-Lock“) die Lenkberechtigung früher zurückzuerhalten. Neben dem Einbau des Alko-Locks waren dabei auch Mentoringgespräche vorgesehen, die in zweimonatigen Abständen besucht werden mussten. Die Studie ist unter folgendem Link zum Download verfügbar: bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/forschungsarbeiten
- 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 Jugendliche. Das Unfallgeschehen bei Kindern (0–14 Jahre) wird im Handlungsfeld 1 behandelt.

Im Jahr 2022 wurden 10.012 Jugendliche im Alter zwischen 15 und 24 Jahren auf Österreichs Straßen verletzt, 51 Personen in dieser Altersgruppe verunglückten tödlich. Der Anteil dieser Altersgruppe bei den Getöteten lag bei rund 14 %. Nach einem stetigen Anstieg dieses Anteils in den letzten 3 Jahren verringerte sich der Wert damit im Vergleich zum Vorjahr um rund 3 %.

Weiterhin verunglücken die meisten Jugendlichen in einem Kraftfahrzeug (2022 rund 47 %), wobei in den letzten Jahren ein leichter Rückgang bei den Anteilswerten zu verzeichnen war. Fallende Anteile sind auch beim Moped zu verzeichnen, der Wert lag 2022 bei rund 24 %, gegenüber Werten zwischen 26 % und 28 % in den Vorjahren. Ein Anstieg bei dieser Altersgruppe ist hingegen beim Radverkehr zu verzeichnen – 2022 wurden dabei rund 13 % aller verunglückten Jugendlichen verzeichnet, 2019 lag dieser Wert noch bei etwa 8 %. Mit dem Fahrrad und dem Moped verunglücken in dieser Altersgruppe mehrheitlich männliche Jugendliche, deren Anteile lagen im Jahr 2022 bei 67 % (Fahrrad) sowie 59 % (Moped).

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

Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2022
Unfälle	10.935
Verletzte	10.012
Schwerverletzte	1.266
Getötete	51
Anteil an allen Getöteten	13,8 %

4.6.2 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 6

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2022 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:

- Schulprojekt „Augen auf die Straße“ (Steiermark)

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 1. Oktober 2022 trat die 33. Novelle der Straßenverkehrsordnung in Kraft. Dabei wurden etliche Maßnahmen zur Unterstützung der aktiven Mobilität inkludiert. Auf diese Bestimmungen wird im Folgenden eingegangen.

Schulstraße (33. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 122/2022)

In der unmittelbaren Umgebung von Schulgebäuden ist die Einrichtung von Schulstraßen möglich. Diese dürfen nur zeitlich begrenzt eingerichtet werden. In der Gültigkeitsdauer ist Kraftfahrzeugverkehr, außer der Zu- und Abfahrt für Anrainerinnen und Anrainer sowie für Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, in der Schulstraße verboten, mit dem Rad und E-Scootern ist eine Durchfahrt in Schrittgeschwindigkeit gestattet. Die Fahrbahn darf vom Fußverkehr benutzt werden, wobei eine mutwillige Behinderung von Fahrzeugen nicht gestattet ist.

Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen (33. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 122/2022)

Beim Rechtsabbiegen mit Lastkraftwagen und Bussen mit zulässigem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen ist zukünftig mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren, wenn mit geradeaus fahrendem Radverkehr oder in selber Fahrtrichtung rechts abbiegendem Radverkehr zu rechnen ist. Dies gilt auch, wenn im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit querendem Fußverkehr zu rechnen ist.

Freihaltung von Gehsteigen, Gehwegen, Radfahranlagen (33. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 122/2022)

Haltende oder parkende Fahrzeuge dürfen nicht mehr in Gehsteige, Gehwege oder Radfahranlagen hineinragen. Bei Fußverkehrsanlagen ist ein geringfügiges Hineinragen, beispielsweise einer Stoßstange, oder eine Ladetätigkeit für maximal zehn Minuten zulässig. Eine Breite von 1,50 m muss jedoch auf alle Fälle freigehalten werden. Bei Radfahranlagen ist ein Hineinragen keinesfalls erlaubt.

Überholen von Radfahrenden: seitlicher Mindestüberholabstand (33. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 122/2022)

Künftig muss beim Überholen von Radfahrenden oder E-Scooter-Fahrenden ein festgelegter Mindestabstand eingehalten werden. Der Mindestabstand ab einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h wurde dabei für das Ortsgebiet mit 1,50 m und für Freilandbereiche mit 2,0 m festgelegt.

Radfahren neben Kindern, Nebeneinanderfahren (33. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 122/2022)

Außer auf Schienenstraßen darf nunmehr bei Begleitung eines Kindes am Fahrrad immer nebeneinander gefahren werden. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h darf ebenfalls nebeneinander auf dem Rad gefahren werden, solange es sich nicht um Vorrangstraßen oder Schienenstraßen handelt und die Radfahrenden nicht in Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung unterwegs sind. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass niemand gefährdet oder am Überholen gehindert wird.

Gruppen im Radverkehr (33. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 122/2022)

Sind Gruppen im Radverkehr unterwegs, so ist ihnen ab zehn Personen das Queren einer Kreuzung im Verband durch den übrigen Fahrzeugverkehr zu erlauben. Beim Einfahren der Gruppe in die Kreuzung sind die für den Radverkehr geltenden Vorrangregeln zu beachten. Der in der Gruppe voran Fahrende hat im Kreuzungsbereich den übrigen Fahrzeuglenkenden das Ende der Gruppe anzuzeigen, erforderlichenfalls ist dafür vom Fahrrad abzusteigen. Die erste und letzte Person der Gruppe haben dabei eine reflektierende Warnweste zu tragen.

Benutzungspflicht von Fußverkehrsanlagen (33. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 122/2022)

Gehsteige und Gehwege müssen künftig nur benutzt werden, wenn die Benutzung zumutbar ist. Bei schlechten Bedingungen, wie beispielsweise vereisten Gehsteigen oder wenn aufgrund von Hindernissen Sturzgefahr besteht, muss die Fußverkehrsanlage somit nicht zwingend benutzt werden.

Vorbeifahren in der Haltestelle (33. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 122/2022)

Fährt ein Bus oder eine Straßenbahn in den Haltestellenbereich ein, so gilt künftig ein Verbot des Vorbeifahrens auf der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist. Dies gilt auch, wenn ein Bus oder eine Straßenbahn in der Haltestelle steht. Ein Vorbeifahren ist erst erlaubt, wenn alle Türen des öffentlichen Verkehrsmittels wieder geschlossen sind und keine Personen mehr zum öffentlichen Verkehrsmittel zulaufen. Dabei ist Schrittgeschwindigkeit einzuhalten.

Radverkehr: Rechtsabbiegen bei Rot (33. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 122/2022)

Ist eine entsprechende Zusatztafel bei der Verkehrslichtsignalanlage angebracht, so kann der Radverkehr künftig bei rotem Signal rechts abbiegen oder, bei T-Kreuzungen, an denen kein Fahrzeugverkehr von rechts kreuzen kann, geradeaus weiterfahren. Vor der Weiterfahrt muss jedoch angehalten werden und eine Behinderung oder Gefährdung anderer nicht zu erwarten ist. Für die Festlegung von Kreuzungen, an denen die entsprechende Zusatztafel angebracht werden kann, wurde ein Arbeitspapier von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr mit der Angabe umfassender Einsatzkriterien ausgearbeitet.

Radverkehr: Reißverschlussprinzip bei parallel einmündenden Radverkehrsanlagen (33. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 122/2022)

Bislang galt am Ende von Radverkehrsanlagen, die annähernd parallel in die Fahrbahn einmünden, Vorrang für den Verkehr auf der Fahrbahn. Zukünftig ist bei einem Ende von Radfahrstreifen oder innerhalb des Ortsgebietes bei einem parallel einmündenden Radweg, nach dessen Verlassen der Radverkehr die Fahrtrichtung beibehält, das Reißverschlussprinzip anzuwenden.

Annäherung an unregelmäßige Radfahrerüberfahrt (33. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 122/2022)

Radfahrende dürfen sich wie bisher einer Radfahrerüberfahrt ohne Ampel höchstens mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h nähern und diese nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug befahren. Diese Regel gilt jedoch zukünftig nicht, wenn in unmittelbarer Nähe keine Kraftfahrzeuge aktuell fahren.

Querung von Schutzwegen, Benutzungspflicht von Ober- und Unterführungen (33. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 122/2022)

Bislang galt die Regelung, dass in einem Abstand von 25 m ein vorhandener Schutzweg zu benutzen ist. Zukünftig ist das Queren abseits des Schutzweges innerhalb dieser 25 m-Zone zulässig, wenn es die Verkehrslage zweifellos zulässt und der Fahrzeugverkehr nicht behindert wird. Auch Ober- und Unterführungen müssen künftig nicht mehr zwingend benützt werden, die Fahrbahn darf auch in der Nähe dieser Anlagen überall gequert werden.

Neue Verkehrszeichen für Fuß- und Radverkehr (33. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 122/2022)

Sackgassen, bei denen eine Durchfahrmöglichkeit für den Radverkehr beziehungsweise eine Durchgehmöglichkeit vorhanden ist, konnten bislang mit entsprechenden Zusatztafeln zum Schild „Sackgasse“ beschildert werden. Für solche Situationen wurden nunmehr eigene Tafeln in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen. Auch die Fortsetzung eines Geh- und Radwegs sowie eines gemeinsam geführten Geh- und Radwegs für die Überquerung der Fahrbahn durch Fuß- und Radverkehr wurde bislang mit zwei Verkehrszeichen – Kennzeichnung eines Schutzweges und Kennzeichnung einer Radfahrerüberfahrt – angezeigt. Für diesen Fall wurde nunmehr ein kombiniertes Hinweiszeichen konzipiert. Weiters wurde die Wegweisung für den Radverkehr in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen.



Neue Verkehrszeichen für Fuß- und Radverkehr

EU-Verordnung über die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen und den Schutz der Fahrzeuginsassinnen und Fahrzeuginsassen (EU-Verordnung 2019/2144)

Aufgrund der 2019 erlassenen EU-Verordnung sind ab Juli 2022 in allen Fahrzeugklassen intelligente Geschwindigkeits-Assistenzsysteme, Schnittstellen für Alko-Lock, Warnsysteme bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit der fahrenden Person und ein Schutz des Fahrzeugs gegen Cyberangriffe vorgeschrieben. Weiters werden für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge Notfall-Spurhalteassistentensysteme und hochentwickelte Notbrems-Assistenzsysteme vorgeschrieben. Schwere Nutzfahrzeuge (Fahrzeugklassen M2, M3, N2 und N3) sind mit Kollisionswarnsystemen für zu Fuß gehende Personen und Radfahrende sowie Totwinkel-Assistenzsysteme auszustatten. Für Typgenehmigungen in den jeweiligen Fahrzeugklassen sind diese Ausstattungen seit 6. Juli 2022, für die erstmalige Zulassung von neuen Fahrzeugen ab 7. Juli 2024 verpflichtend.

Verhaltensweisen bei der Verwendung von Kraftfahrzeugen (40. Novelle des Kraftfahrgesetzes 1960, BGBl. I Nr. 62/2022)

Mit der 40. Novelle des Kraftfahrgesetzes wurden bestimmte Verhaltensweisen bei der Verwendung von Kraftfahrzeugen, die speziell im Rahmen von Treffen der Tuning-Szene beobachtet werden können, ausdrücklich für unzulässig erklärt. Damit soll die Kontrolle und das Einschreiten der Kontrollorgane erleichtert werden.

Wenn von einem Kontrollorgan in eigener Wahrnehmung festgestellt wird, dass mit dem Fahrzeug gesteuerte Fehlzündungen, Geräusche durch schlagartiges Abblasen von Überdruck im Ansaugsystem oder Flammen aus dem Endschalldämpfer erzeugt werden, so sollen Zulassungsschein und Kennzeichentafeln unverzüglich abgenommen werden können. Weiters wurden bestimmte Verhaltensweisen mit den Fahrzeugen, wie beispielsweise die Durchführung von starken Anfahrbeschleunigungen, abrupten Abbremsungen, Schleuderbewegungen, Driften, oder schnelles Kreisenlassen des Fahrzeuges um die eigene Achse am Stand oder auch „Hopsenlassen“ des Fahrzeuges, ausdrücklich als nicht der Eigenart des Fahrzeuges entsprechend erklärt.

Durch die demonstrative Aufzählung, was als nicht der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechendes Verhalten angesehen wird, sollen Kontrollen erleichtert werden und es soll den Kontrollorganen ein probates Mittel in die Hand gegeben werden, um einzuschreiten und Sanktionen verhängen zu können. Wenn ein derartiges Verhalten von Organen der öffentlichen Sicherheit wahrgenommen wird und wenn angenommen werden kann, dass dies wiederholt oder fortgesetzt stattfinden wird, dann sind diese berechtigt, sofort die Unterbrechung der Fahrt anzuordnen und ihre Fortsetzung durch geeignete Vorkehrungen, wie etwa die Abnahme der Fahrzeugschlüssel und der Fahrzeugpapiere, Absperren oder Abstellung des Fahrzeuges, Anlegen von technischen Sperren, Abnahme der Kennzeichentafel und dergleichen bis zu 72 Stunden zu unterbinden. Weiters wurde der Strafraum im Kraftfahrgesetz von 5.000 auf 10.000 Euro stark angehoben und speziell für die oben genannten Delikte wurde eine Mindeststrafe von 300 Euro festgesetzt, um die abschreckende Wirkung zu erhöhen.

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 2018 bis 2022, Quelle: Bundesministerium für Inneres

Übertretungen/Anzeigen	2018	2019	2020	2021	2022
Geschwindigkeit	5.317.980	5.947.985	4.984.064	5.115.525	6.120.825
Alkohol	28.067	30.930	25.705	28.498	31.875
Drogen	3.011	4.364	5.519	6.338	7.499
Nichtangurten	102.941	97.949	78.765	88.709	88.395
Sicherheitsabstand	109.218	141.111	113.313	104.888	121.883
Kindersitz	6.769	6.576	5.641	6.448	7.013
Telefonieren	115.470	123.888	121.211	128.489	130.540

4.7.3 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012

Aufgrund der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 werden sämtliche Eisenbahnkreuzungen bis 2024 von den zuständigen Behörden überprüft. Weiters werden Auflösungen 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 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

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

AUVA - Allgemeine Unfallversicherungsanstalt

+43/59393-20000

kontakt@auva.at

auva.at

Bildungsdirektion Niederösterreich

+43/2742-280-0

office@bildung-noe.gv.at

bildung-noe.gv.at

Bildungsdirektion Vorarlberg

+43/5574-4960-0

office@bildung-vbg.gv.at

bildung-vbg.gv.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@bgld.gv.at

burgenland.at

Land Kärnten

+43/50 536

buergerservice@ktn.gv.at

ktn.gv.at

Land Niederösterreich

+43/2742/9005-0

buergerbuero.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

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

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

