



Aktionsplan Geschwindigkeit

Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030



Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Inhalt: BMK – Abteilung IV/IVVS2 „Verkehrssicherheit und Sicherheitsmanagement
Infrastruktur“ in Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Verkehrssicherheitsbeirat,
dessen Ausschüssen, österreichischen Verkehrssicherheitsexpert:innen und mit
besonderer Unterstützung des KFV – Kuratorium für Verkehrssicherheit
Wien, 2024.

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

Inhalt

Kurzzusammenfassung	6
Abstract	7
1 Die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 und ihre grundlegenden Botschaften	8
2 Allgemeine Charakterisierung des Themas „Geschwindigkeit“ auf Österreichs Straßen	10
2.1 Zusammenhang von Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit	10
2.2 Stellenwert von Geschwindigkeit im Unfallgeschehen in Österreich	12
2.3 Gefahrene Geschwindigkeiten und Einstellungen von Österreicherinnen und Österreichern zu Geschwindigkeit	17
2.4 Geschwindigkeitslimits in Österreich im europäischen Vergleich	20
2.5 Strafen in Österreich im europäischen Vergleich.....	22
3 Motivation und Entstehung des Aktionsplans Geschwindigkeit	28
3.1 Motivation für den Aktionsplan zum Thema Geschwindigkeit	28
3.2 Ablauf zur Erarbeitung des Aktionsplans Geschwindigkeit.....	30
3.3 Mit dem Aktionsplan Geschwindigkeit anzustrebende Ziele	31
4 Inhalte des Aktionsplans Geschwindigkeit: Stoßrichtungen und Maßnahmen	33
4.1 Stoßrichtung 1: Sichere Infrastruktur: selbsterklärend und fehlerverzeihend	36
4.2 Stoßrichtung 2: Fahrzeugseitiges Geschwindigkeitsmanagement.....	39
4.3 Stoßrichtung 3: Informierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.....	41
4.4 Stoßrichtung 4: Tempolimits im Einklang mit den Anlageverhältnissen und den Bedürfnissen ALLER Nutzerinnen und Nutzer	45
4.5 Stoßrichtung 5: Optimierte Überwachung und Sanktionen.....	48
4.6 Stoßrichtung 6: Stringente Verwaltungsstrafverfahren	59
5 Bezug zu Sicherheitsindikatoren der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030	64
5.1 Zusammenhang mit Sicherheitsindikatoren aus der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030: Status Quo und Zielerreichung.....	64
5.2 Evaluation und Monitoring.....	66
5.3 Bereits umgesetzte Maßnahmen zum Thema Geschwindigkeit.....	67

Tabellenverzeichnis.....	70
Abbildungsverzeichnis.....	71
Literaturverzeichnis	72
Abkürzungen.....	74

Kurzzusammenfassung

Die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 wird von themenspezifischen Aktionsplänen begleitet. Diese beschäftigen sich mit vorherrschenden Gefahrentrends oder auch neuen Herausforderungen im Straßenverkehr und enthalten konkrete Umsetzungsschritte zur Adressierung selbiger. In der Straßenverkehrssicherheit kann der Faktor Geschwindigkeit als zentral unfallkausal bezeichnet werden. Speziell nichtangepasste Geschwindigkeit stellt ein besonderes Risiko im österreichischen Straßenverkehr dar. Der erste nun vorliegende Aktionsplan widmet sich deshalb diesem Thema.

Im Aktionsplan wird zunächst eine Beschreibung des Problems Geschwindigkeit im Straßenverkehr in Österreich vorgenommen. Anschließend werden die Aktionen und Maßnahmen, Zuständigkeiten und Fristen sowie die Indikatoren zur Erfolgsmessung (Zielformulierung) für den genannten Themenbereich festgehalten. Die Erarbeitung erfolgte auf Basis einer umfangreichen Grundlagen- beziehungsweise Problem- und Trendanalyse, einer Analyse der bestehenden Rechtslage sowie der Sammlung von erfolgsversprechenden nationalen und internationalen Beispielen zum Geschwindigkeitsmanagement. Die Erstellung des Aktionsplans wurde von einem interministeriellen Steuerungsgremium begleitet.

Der Aktionsplan Geschwindigkeit umfasst sechs Stoßrichtungen mit insgesamt 20 Maßnahmen. Jede Maßnahmenbeschreibung beinhaltet eine kurze Darstellung des Problems und des aktuellen Standes der Erkenntnisse und geht auf das Potenzial für die Reduktion der Zahl der Schwerverletzten und Getöteten oder auch die damit verbundenen Handlungsoptionen einschließlich Hauptakteure und Umsetzungszeiträume ein.

Die Wirkungen des Aktionsplans unterliegen anhand der Sicherheitsindikatoren *Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen* und *Einstellungen zu risikoreichem Verhalten in Bezug auf Geschwindigkeit* einem laufenden Monitoring. Eine begleitende Evaluierung des Aktionsplans ist vorgesehen.

Abstract

The Austrian Road Safety Strategy 2021-2030 is accompanied by topic-specific action plans. These deal with prevailing hazard trends or new challenges in road traffic and contain concrete steps to address them. In terms of road safety, speed can be described as a key cause of accidents. A particular risk in Austrian road traffic is inappropriate speed. The first action plan is therefore dedicated to this issue.

The action plan begins with a description of the problem of speed in road traffic in Austria. It then sets out the actions and measures, responsibilities and implementation periods as well as the indicators for measuring success (target formulation) in this area. The action plan was developed on the basis of a comprehensive analysis of problems and trends, an analysis of the current legal situation and a collection of promising national and international examples of speed management. The development of the action plan was supported by an inter-ministerial steering committee.

The action plan comprises six main action lines with a total of 20 measures. Each measure specification contains a brief description of the problem and the current state of knowledge, an estimate of the potential reduction in the number of serious injuries and fatalities, the associated options for action, the identification of key actors and the timeframe for implementation.

The impact of the action plan will be monitored on an ongoing basis, based on safety indicators for *vehicles travelling within the speed limit* and *attitudes towards risky speed-related behaviour*. Evaluation of the action plan will be part of the process.

1 Die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 und ihre grundlegenden Botschaften

Die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030¹ hat sich zum Ziel gesetzt bis zum Jahr 2030 sowohl die Zahl der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Menschen als auch jene der bei Straßenverkehrsunfällen Schwerverletzten um 50 Prozent (ausgehend vom Durchschnittswert aus den Jahren 2017-2019) zu reduzieren. Zudem soll die Verkehrssicherheit so verbessert werden, dass bis zum Jahr 2030 kein Kind mehr im österreichischen Straßenverkehr tödlich verunglückt.²

Geleitet ist die Strategie vom „Safe System“-Ansatz: Ziel ist es ein Verkehrssystem zu schaffen, in dem niemand getötet oder schwer verletzt wird und in dem sich alle Agierenden die Verantwortung für Sicherheit teilen. Dies bedeutet einerseits, dass das System selbst fehlertoleranter werden muss. Das heißt, Fehler von Verkehrsteilnehmenden sollen nicht dazu führen, dass sie selbst oder andere mit dem Leben oder einer schweren Verletzung bezahlen müssen. Andererseits soll aus dem Nebeneinander im Verkehr ein Miteinander werden, das bestmöglich die unterschiedlichen Bedürfnisse berücksichtigt und generell umfassend durch das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme geprägt ist. Ziel ist das Erreichen und Etablieren einer Verkehrssicherheitskultur, in der gegenseitige Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein für die eigene, aber auch für die Gesundheit und Sicherheit aller anderen einen hohen und selbstverständlichen Stellenwert haben.

¹ BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030. Wien, 2021. Verfügbar unter: bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/vss2030.html

² Im Jahr 2022 wurden 7.258 Personen schwer verletzt und 370 Personen getötet. Dies entspricht gegenüber dem Durchschnittswert der Jahre 2017-2019 einer Reduktion der Zahl der Schwerverletzten um 4,0%, und der Zahl der Getöteten um 10,4%. (In den Jahren 2020 und 2021 wurden größere Reduktionen erreicht, die aber aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen während der Covid-19-Pandemie nur eingeschränkt vergleichbar sind.)

Die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 setzt an insgesamt sieben Handlungsfeldern an, in denen die höchsten Reduktionspotenziale an Verkehrstoten und Schwerverletzten zu erwarten sind:

- Handlungsfeld 1 „Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität“
- Handlungsfeld 2 „Sichere Freilandstraßen“
- Handlungsfeld 3 „Motorradsicherheit“
- Handlungsfeld 4 „Pkw-Sicherheit“
- Handlungsfeld 5 „Verkehrstüchtig und mit ganzer Aufmerksamkeit auf der Straße“
- Handlungsfeld 6 „Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung“
- Handlungsfeld 7 „Effektive Logistik, Kontrolltätigkeit, Administration und Informationsprozesse“

Um Aufschluss über aktuelle Entwicklungen hinsichtlich der Zielerreichung zu geben, wurden in die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie zudem zahlreiche Sicherheitsindikatoren, also messbare Werte, die unfall- oder verletzungskausale Parameter des Verkehrsgeschehens beschreiben, aufgenommen. Dabei werden für die Bereiche Geschwindigkeit, Sicherheitsgurt und Kindersitz, Helmtragequote, Alkohol, Ablenkung/ Mobiltelefon-Nutzung, Fahrzeugflotte, Infrastruktur, Unfallnachsorge und risikoreiches Verhalten und zugrundeliegende Einstellungen jeweils Zielwerte, die bis 2030 erreicht werden sollen, formuliert.

Begleitet wird die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 durch zeit- und themenspezifische Aktionspläne zur noch gezielteren Auseinandersetzung mit aktuellen Gefahrentrends. Mithilfe der Aktionspläne sollen die in der Verkehrssicherheitsstrategie formulierten, indikatorbasierten Ziele in den jeweiligen Bereichen mit effizienten und konkreten Maßnahmen unterlegt werden. Zudem werden darin Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten von nationalen Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern der österreichischen Verkehrssicherheitsarbeit verankert.

Mit dem vorliegenden Dokument wurde der erste Aktionsplan zur Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 zum Thema Geschwindigkeit erarbeitet. Hierin werden zunächst eine Beschreibung des Problems Geschwindigkeit im Straßenverkehr in Österreich vorgenommen und anschließend die Aktionen und Maßnahmen, Zuständigkeiten und Fristen sowie die Indikatoren zur Erfolgsmessung (Zielformulierung) für das Thema Geschwindigkeit festgehalten.

2 Allgemeine Charakterisierung des Themas „Geschwindigkeit“ auf Österreichs Straßen

Geschwindigkeit kann als zentraler Faktor für die Verkehrssicherheit bezeichnet werden. Sie hat einen entscheidenden Einfluss auf das Risiko in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden (Unfallrisiko) und darauf, wie schwer die Folgen eines Unfalls sind (Verletzungsschwere und -folgen).

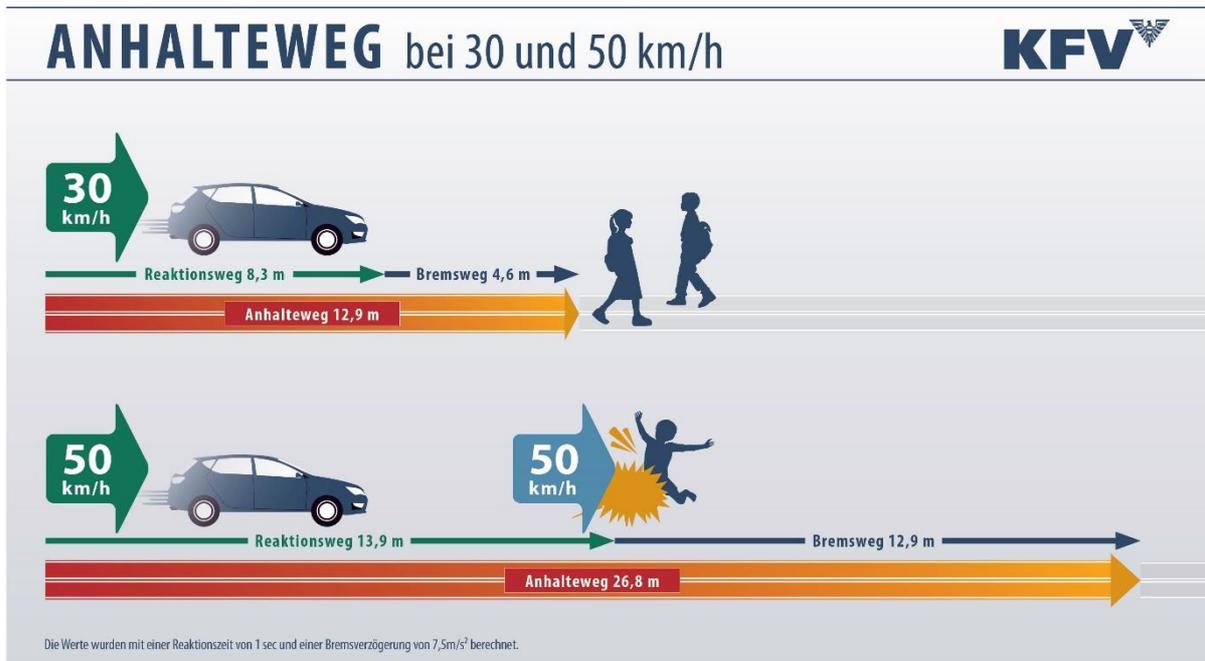
2.1 Zusammenhang von Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit

Der Zusammenhang von Geschwindigkeit und Unfällen beziehungsweise Verletzungsschwere besteht einerseits darin, dass Geschwindigkeit einen Einfluss auf den Reaktions- und Bremsweg sowie auf das Sichtfeld hat. Hohe Geschwindigkeiten verkürzen sowohl für die Lenkerin beziehungsweise den Lenker als auch für andere Verkehrsteilnehmende die Zeit, um auf die Verkehrssituation reagieren zu können – die Distanz, die während einer normalen Reaktionszeit zurückgelegt wird, erhöht sich mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit (Reaktionsweg). Ebenso verlängert sich der Bremsweg. Ein verlängerter Reaktions- und Bremsweg bedeutet eine höhere Aufprallgeschwindigkeit, wenn es zu einem Zusammenstoß kommt (siehe Abbildung 1).

Zudem verkleinert sich mit zunehmender Geschwindigkeit auch das Sichtfeld der Lenker:innen und vermindert damit die Möglichkeit, andere Verkehrsteilnehmende und potenzielle Gefahren rechtzeitig wahrzunehmen und entsprechend zu reagieren. Der Einfluss von Geschwindigkeit auf die Verletzungsschwere ist insbesondere darin begründet, dass die frei werdende Aufprallenergie bei Unfällen – also die kinetische

Energie, die die allermeisten Verletzungen bei Verkehrsunfällen herbeiführt – quadratisch im Verhältnis zur Aufprallgeschwindigkeit zunimmt.³

Abbildung 1 Vergleich Anhalteweg bei 30 km/h und bei 50 km/h; Quelle: KFV



Die Wahl einer angemessenen Geschwindigkeit ist dabei sowohl im Ortsgebiet als auch im Freiland oder auf der Autobahn für ein sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden von besonderer Relevanz. Überhöhte beziehungsweise nichtangepasste Geschwindigkeit ist nicht ausschließlich ein Raserproblem⁴. Die Gruppe der Raser ist eher klein und nur für einen geringen Teil des Problems Geschwindigkeit im Straßenverkehr verantwortlich. Jene Personen, die nur etwas schneller als die zulässige Höchstgeschwindigkeit fahren oder schneller als es der Situation angemessen ist, sind zahlenmäßig deutlich umfangreicher und demzufolge auch sehr viel öfter für Unfälle verantwortlich. Es bedarf somit präventiver Anstrengungen, die vor allem darauf abzielen, Lenker:innen dazu zu bringen etwas langsamer und situationsangepasster zu fahren.

³ Siehe Global Road Safety Partnership: Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners, second edition, Geneva: 2023.

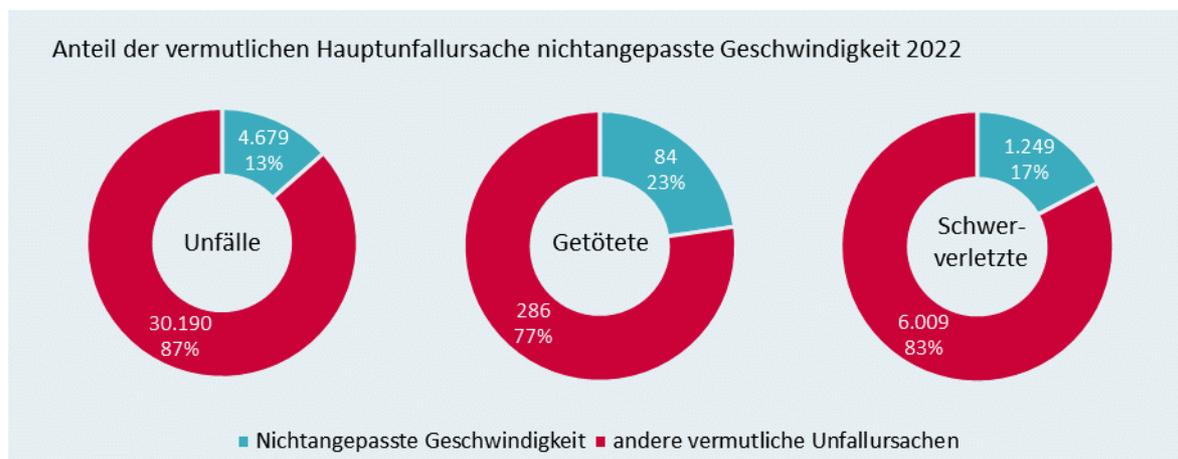
⁴ Siehe Kapitel 2.3 hinsichtlich der Einstellungen von Österreicher:innen zu Geschwindigkeit

2.2 Stellenwert von Geschwindigkeit im Unfallgeschehen in Österreich

Allgemeiner Überblick und Entwicklung

In Österreich stellt nichtangepasste Geschwindigkeit weiterhin eine der häufigsten Unfallursachen⁵ im Straßenverkehr dar und ist bei vielen Unfällen ein begleitender Faktor. Im Jahr 2022 waren laut amtlicher Verkehrsunfallstatistik 13 Prozent aller Unfälle, 17 Prozent der Unfälle mit Schwerverletzten und 23 Prozent der Unfälle mit Getöteten auf die vermutliche Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit zurückzuführen. Damit war nichtangepasste Geschwindigkeit im Jahr 2022 unter allen Unfällen mit Personenschaden sowie Unfällen mit Schwerverletzten die dritthäufigste vermutliche Hauptunfallursache und bei den Unfällen mit Todesfolge sogar die zweithäufigste vermutliche Hauptunfallursache.

Abbildung 2 Anteil der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit an allen Unfällen mit Personenschaden, Getöteten und Schwerverletzten 2022; Quelle: Unfallstatistik der Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

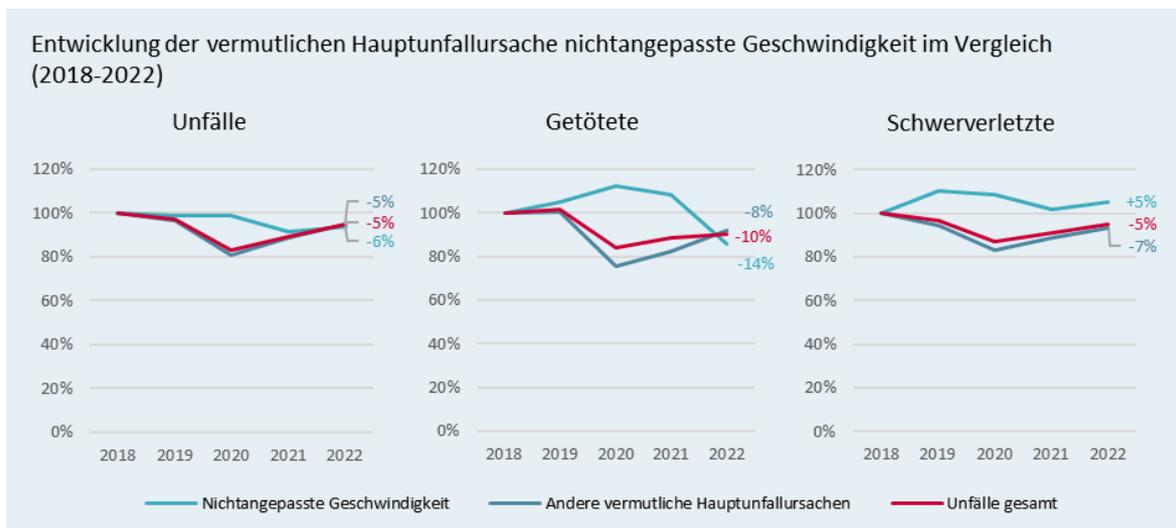


⁵ Die in der amtlichen Unfallstatistik der Statistik Austria angegebene vermutliche Hauptunfallursache geht auf die polizeiliche Ersteinschätzung am Unfallort zurück.

Geschwindigkeit ist die zweithäufigste vermutliche Unfallursache tödlicher Unfälle

Unfälle mit der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit, und die dabei Getöteten, sind im Zeitraum 2018-2022 im Vergleich mit anderen vermutlichen Hauptunfallursachen sowie mit dem Gesamtunfallgeschehen etwas stärker zurückgegangen: Während die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten insgesamt seit 2018 um 10 Prozent gesunken ist (jene mit anderen vermutlichen Hauptunfallursachen um 8 Prozent), hat sich die Zahl der Getöteten aufgrund nichtangepasster Geschwindigkeit nach Steigerungen in den Jahren davor um 14 Prozent verringert. Bis 2021 war nichtangepasste Geschwindigkeit die häufigste vermutliche Hauptunfallursache tödlicher Unfälle. Die Zahl der Schwerverletzten aufgrund nichtangepasster Geschwindigkeit ist entgegen dem allgemeinen Trend von 2018-2022 um 5 Prozent gestiegen.

Abbildung 3 Entwicklung der Zahl der Unfälle, Getöteten und Schwerverletzten mit der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit 2018-2022 und Vergleich mit anderen vermutlichen Hauptunfallursachen und Unfall-, Getöteten- und Schwerverletztenzahlen insgesamt (Index 2018 = 100 Prozent); Quelle: Unfallstatistik der Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

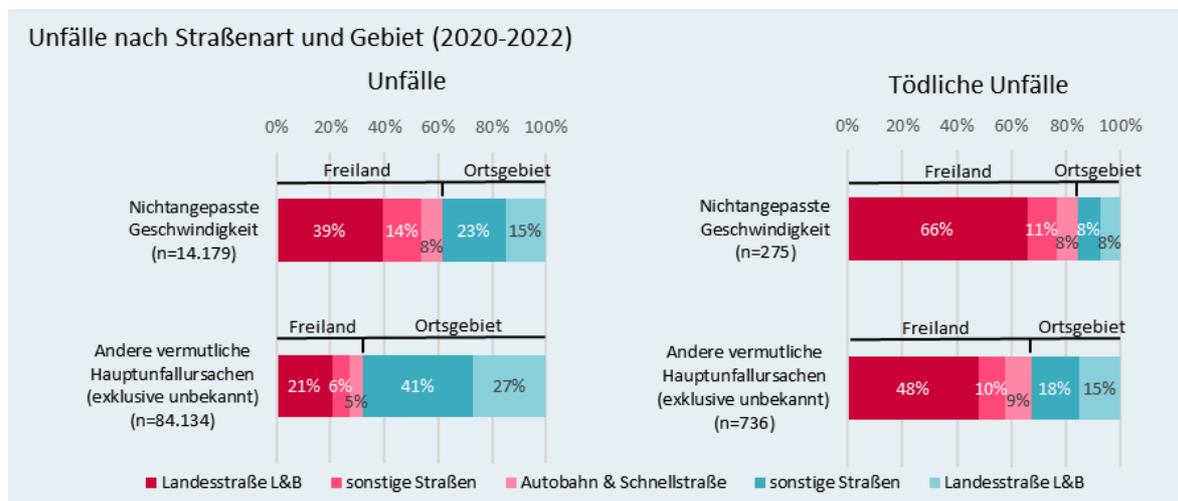


Unfallort und Unfalltyp

Die vermutliche Unfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit betrifft in erster Linie den Freilandbereich. Fast zwei Drittel der Unfälle (62 Prozent) mit der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit ereignen sich im Freiland, und dabei in erster Linie auf Landesstraßen (L&B): 39 Prozent aller Unfälle mit nichtangepasster Geschwindigkeit ereignen sich dort. Unfälle mit anderen vermutlichen Hauptunfallursachen sind im Vergleich anders verteilt: Mehr als zwei Drittel (68 Prozent) im Ortsgebiet und nur ein knappes Drittel (32 Prozent) im Freiland. Bei den tödlichen Unfällen mit der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit ist die Verteilung sogar noch eindeutiger: Zwei Drittel (66 Prozent) passieren auf Landesstraßen L&B im Freiland. Mehr als ein Drittel der Unfälle aufgrund nichtangepasster Geschwindigkeit findet im Ortsgebiet statt. Hier werden vor allem ungeschützte Verkehrsteilnehmende gefährdet. Von den tödlichen Unfällen mit anderen vermutlichen Hauptunfallursachen ist es nur knapp die Hälfte (48 Prozent), die auf Landesstraßen L&B stattfindet.

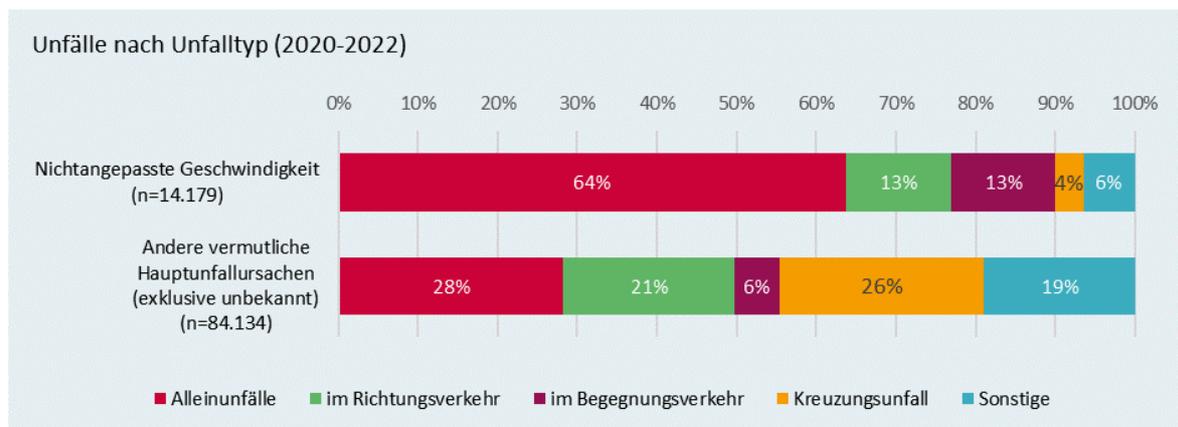
Hotspots: Freiland beziehungsweise Landstraße und Alleinunfälle

Abbildung 4 Unfälle und tödliche Unfälle mit der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit nach Gebiet und Straßenart im Vergleich mit anderen vermutlichen Hauptunfallursachen (2020-2022); Quelle: Unfallstatistik der Statistik Austria, Bearbeitung: KfV



Die meisten Unfälle mit der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit sind Alleinunfälle (64 Prozent). Nur jeweils 13 Prozent der Unfälle mit der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit sind Unfälle im Richtungsverkehr oder im Begegnungsverkehr.

Abbildung 5 Unfälle mit der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit nach Unfalltyp im Vergleich mit anderen vermutlichen Hauptunfallursachen (Durchschnitt 2020-2022); Quelle: Unfallstatistik der Statistik Austria, Bearbeitung: KfV



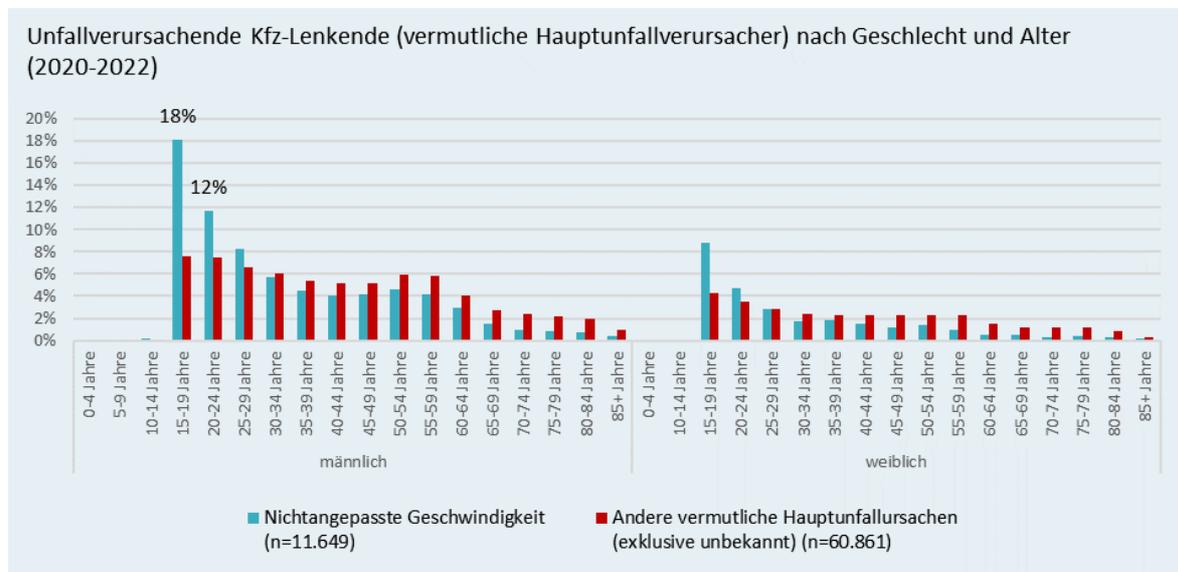
Geschlecht und Alter unfallverursachender Lenkerinnen und Lenker

Mehr als ein Viertel (30 Prozent) der unfallverursachenden⁶ Kfz-Lenkenden bei Unfällen mit der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit sind junge männliche Fahrer im Alter von 15 bis 19 Jahren (18 Prozent) sowie im Alter von 20 bis 24 Jahren (12 Prozent). Der Anteil junger Lenker sticht bei der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit auch im Vergleich zu anderen vermutlichen Hauptunfallursachen deutlich hervor. Geschwindigkeit ist in der Unfallstatistik somit jung und männlich.

⁶ Bei der Angabe zum „vermutlichen Hauptunfallverursacher“ handelt es sich ebenso wie bei der „vermutlichen Hauptunfallursache“ um eine polizeiliche Ersteinschätzung am Unfallort. Diese hat keinen Einfluss auf gerichtliche Entscheidungen im Strafverfahren.

Geschwindigkeit ist in der Unfallstatistik jung und männlich

Abbildung 6 Unfallverursachende Kfz-Lenkende (vermutliche Hauptunfallverursacher) nach Alter und Geschlecht, Vergleich Unfälle mit der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit mit anderen vermutlichen Hauptunfallursachen (Durchschnitt 2020-2022); Quelle: Unfallstatistik der Statistik Austria, Bearbeitung: KFV



2.3 Gefahrene Geschwindigkeiten und Einstellungen von Österreicherinnen und Österreichern zu Geschwindigkeit

Gefahrene Geschwindigkeiten

Einen Überblick, wie schnell in Österreich gefahren wird, geben Daten von jährlich in ganz Österreich stattfindenden Messungen durch das KFV. Hierbei werden mittels Seitenradargeräten die Geschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen an unterschiedlichen Straßenabschnitten sowohl im Ortsgebiet als auch im Freiland ermittelt. Auf Autobahnen und Schnellstraßen kommen für die Geschwindigkeitsmessungen Radarpistolen zum Einsatz. Im Jahr 2022 fanden insgesamt rund 23 Millionen Einzelmessungen an 230 Standorten in ganz Österreich statt.

Tabelle 1 v_{85} und Anteil Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von freifahrenden Pkw nach zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Straßenart beziehungsweise Gebiet (2022); Quelle: KFV-Geschwindigkeitsmessungen 2022

Straßenart bzw. Gebiet	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	v_{85}	Anteil Einhaltung
Ortsgebiet	30 km/h	41,2 km/h	28,2%
	50 km/h	57,2 km/h	50,9%
Freiland	70 km/h	79,7 km/h	54,5%
	80 km/h	84,3 km/h	74,0%
	100 km/h	96,2 km/h	88,4%
Autobahnen und Schnellstraßen	130 km/h	131,3 km/h	80,5%

Die Daten zeigen, dass der Mittelwert der v_{85} (die Fahrgeschwindigkeit, die von 85 Prozent der Fahrzeuge nicht überschritten wird) von Pkw im Ortsgebiet bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bei rund 41 km/h liegt. Das bedeutet, dass 85 Prozent der Lenker:innen um bis zu 11 km/h zu schnell unterwegs sind. Bei einem Tempolimit von 50 km/h ist die v_{85} rund 57 km/h. Im Freiland liegt die v_{85} von Pkw bei einem Tempolimit von 70 km/h bei rund 80 km/h und bei einem Tempolimit von 100 km/h bei rund 96 km/h. Bei einem Tempolimit von 70 km/h sind also 85 Prozent der Lenker:innen um bis zu 10 km/h zu schnell unterwegs.

Bereits anhand der Daten zu den gefahrenen Geschwindigkeiten in der Form der v_{85} von Pkw für die unterschiedlichen Straßenarten zeigt sich, dass Geschwindigkeitsübertretungen in Österreich ein weit verbreitetes Phänomen sind. Noch deutlicher wird dies, wenn der Anteil der Geschwindigkeitsüberschreiter, das heißt der Anteil der freifahrenden Pkw, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreiten, betrachtet wird: Besonders hoch ist der Anteil von Pkw-Lenker:innen, die sich nicht an das geltende Geschwindigkeitslimit halten, im Ortsgebiet: Fast drei Viertel der freifahrenden Pkw (72 Prozent) überschreiten Tempo 30 im Ortsgebiet, mehr als jeder zweite Pkw war dabei mit einer Geschwindigkeit von mehr als 40 km/h unterwegs (54 Prozent). Im Freiland überschreiten bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h fast die Hälfte (46 Prozent) aller freifahrenden Pkw die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Dabei sind 5 Prozent der Pkw-Lenkerinnen und -Lenker mit einer Geschwindigkeit von mehr als 90 km/h unterwegs.

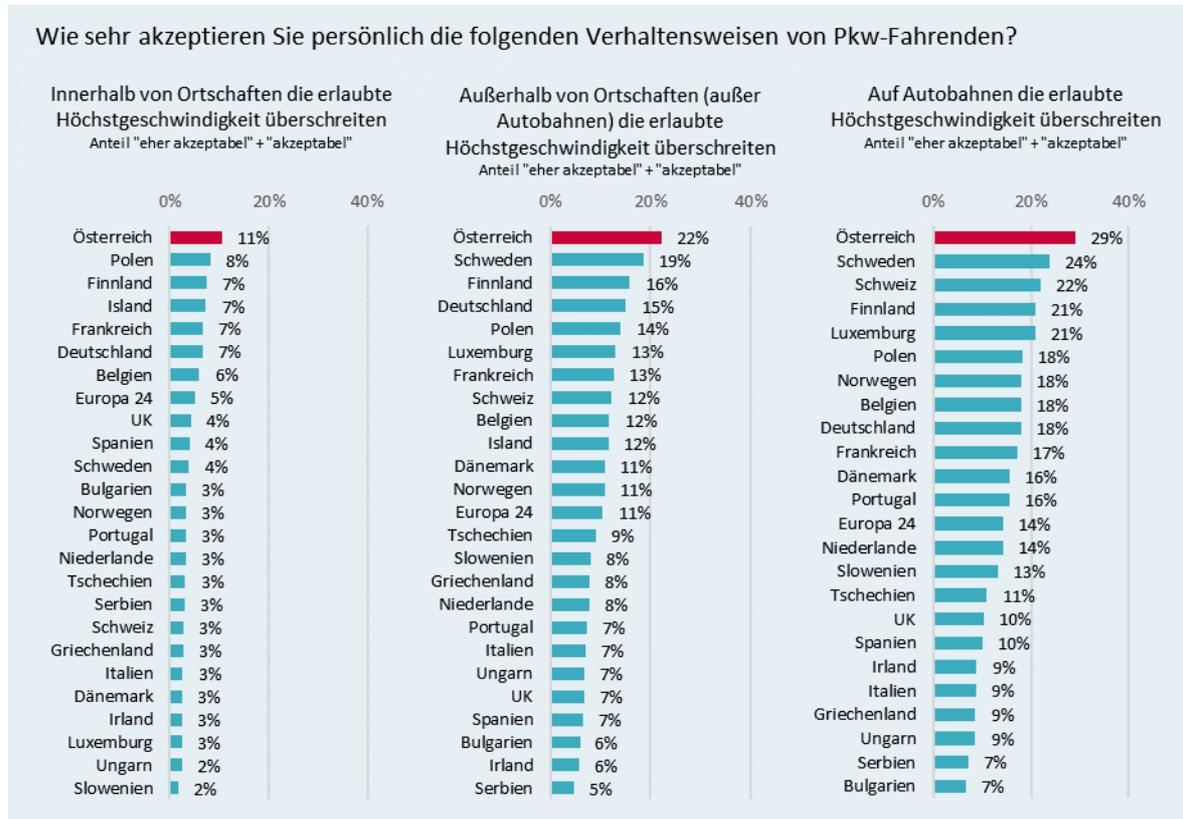
Einstellungen von Österreicherinnen und Österreichern zu Geschwindigkeit

Im internationalen Vergleich zeigen Österreicherinnen und Österreicher in Umfragen eine verhältnismäßig hohe Akzeptanz gegenüber Geschwindigkeitsüberschreitungen. In der ESRA-Studie (E-Survey of Road Users' Attitudes)⁷ wurde sowohl die soziale Akzeptanz im eigenen Umfeld erfragt als auch die persönliche Akzeptanz von Geschwindigkeitsüberschreitungen. Es zeigt sich, dass knapp ein Drittel der Befragten (29 Prozent) in Österreich annehmen, dass Personen im eigenen Umfeld Geschwindigkeitsüberschreitungen auf Freilandstraßen akzeptieren (soziale Akzeptanz). Die persönliche Akzeptanz, also die eigene Bereitschaft, Geschwindigkeitsüberschreitungen zu akzeptieren beziehungsweise zu begehen, liegt etwas geringer (22 Prozent). Insgesamt liegt Österreich hinsichtlich aller drei abgefragten Straßentypen (Ortsgebiet, außerhalb von Ortschaften und auf Autobahnen) an der europäischen Spitze bezüglich der persönlichen Akzeptanz von Geschwindigkeitsüberschreitungen. Den höchsten Wert der persönlichen Akzeptanz gibt es für Geschwindigkeitsüberschreitungen auf Autobahnen, denen 29 Prozent der Befragten in Österreich zustimmen. In der Schweiz zum Beispiel liegt die Akzeptanz von Geschwindigkeitsüberschreitungen im Ortsgebiet und im Freiland deutlich unter dem Österreich-Wert.⁸ – Vor dem Hintergrund der deutlich höheren Strafen in der Schweiz für diese Delikte erscheint das Ergebnis plausibel.

⁷ Siehe Holoher, Susanne/Holte, Hardy: Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bergisch Gladbach, Germany: Federal Highway Research Institute, 2019.

⁸ Siehe Kapitel 2.3 hinsichtlich der Einstellungen von Österreicher:innen zu Geschwindigkeit

Abbildung 7 Persönliche Akzeptanz von Geschwindigkeitsüberschreitungen in Ortschaften, außerhalb von Ortschaften und auf Autobahnen, europäischer Ländervergleich; Quelle: ESRA-Dashboard (ESRA 2), esranet.eu/ (24.01.2023)



2.4 Geschwindigkeitslimits in Österreich im europäischen Vergleich

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in Österreich sind im Vergleich mit anderen europäischen Ländern hoch, insbesondere auf Freilandstraßen: 100 km/h gelten außer in Österreich nur in Deutschland und auf bestimmten Straßen in Irland. Die Mehrheit der europäischen Staaten schreibt auf Freilandstraßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 oder 90 km/h vor.

Tabelle 2 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten außerhalb geschlossener Ortschaften für Pkw im europäischen Vergleich (ausgenommen Schnellstraßen, Autobahnen und Sonderregeln für zweispurige Straßen); Quellen: Europäische Kommission, Autofahren im Ausland, ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm (08.02.2023); ÖAMTC-Länderinfo, oamtc.at/laenderinfo/ (08.02.2023)

Tempolimit auf Freilandstraßen	Staaten
70 km/h	Belgien (Flandern, Region Brüssel-Hauptstadt), Schweden
80 km/h	Dänemark, Finnland, Frankreich (abhängig vom Département), Irland, Liechtenstein, Malta, Niederlande, Norwegen, Schweiz, Serbien, Zypern
90 km/h	Belgien (Wallonie), Bulgarien, Estland, Frankreich (abhängig vom Département), Griechenland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Polen, Portugal, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn
97 km/h	Vereinigtes Königreich
100 km/h	Deutschland, Irland (National Roads), Österreich

Auf Autobahnen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Europa in vielen Ländern ebenso wie in Österreich 130 km/h. Zahlreiche Länder haben aber auch eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit, wie Spanien (120 km/h), Schweden (110 km/h) oder Norwegen (100 km/h).

Tabelle 3 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen (höchste Ausbaustufe, ausgenommen Spezialregelungen, zum Beispiel bei Niederschlag, für Stadtautobahnen) für Pkw im europäischen Vergleich; Quellen: Europäische Kommission, Autofahren im Ausland, ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm (08.02.2023); ÖAMTC-Länderinfo, oamtc.at/laenderinfo/ (08.02.2023)

Tempolimit auf Autobahnen	Staaten
90 km/h	Norwegen (immer beschildert, auch 100 oder 110 km/h möglich)
100 km/h	Niederlande (6:00-19:00), Zypern
110 km/h	Litauen (November-März), Schweden
112 km/h	Vereinigtes Königreich
120 km/h	Belgien, Irland, Portugal, Spanien, Schweiz
130 km/h	Dänemark, Frankreich, Griechenland, Italien, Kroatien, Litauen (April-Oktober), Luxemburg, Niederlande (19:00-6:00), Österreich, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn; Deutschland ⁹
140 km/h	Bulgarien, Polen

Im Ortsgebiet gilt in fast allen europäischen Ländern ebenso wie in Österreich eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h. In einigen Ländern gibt es jedoch Bestrebungen, im Ortsgebiet 30 km/h als Regelgeschwindigkeit vorzusehen.

⁹ In Deutschland gilt auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen eine empfohlene Richtgeschwindigkeit von 130 km/h.

2.5 Strafen in Österreich im europäischen Vergleich

Strafhöhen

Trotz der erst kürzlich erfolgten Erhöhung der Mindeststrafen für zu schnelles Fahren (siehe auch Kapitel 5.2) liegt Österreich bei den Strafhöhen im EU-Vergleich noch immer nur im Mittelfeld beziehungsweise am unteren Ende. Die verhängten Mindeststrafen in Europa¹⁰ reichen beispielsweise für eine Überschreitung von 20 km/h von 20 Euro (Lettland) bis 230 Euro (Schweden) beziehungsweise 490 Euro (Norwegen). Acht Länder verhängen Strafen von über 100 Euro. In Österreich sind für eine Überschreitung in dieser Höhe auf der Autobahn für ein Organmandat lediglich 35 Euro Strafe vorgesehen, für eine Anonymverfügung lediglich 45 Euro. Darunter, beziehungsweise gleichauf, liegen nur Tschechien, die Slowakei, Polen, Bulgarien und Lettland. Bei Überschreitungen von über 50 km/h auf Freilandstraßen beziehungsweise Autobahnen liegt Österreich mit der zuletzt auf 300 Euro angehobenen Mindeststrafe (500 Euro bei Überschreitung von über 70 km/h) zumindest im Mittelfeld¹¹.

Österreich liegt bei den Strafhöhen im EU-Vergleich im Mittelfeld beziehungsweise am unteren Ende.

In Deutschland sind die Strafen für Geschwindigkeitsüberschreitungen deutlich höher als in Österreich. Und in der Schweiz sind die Strafen noch einmal bedeutend strenger: Je nach Örtlichkeit der Übertretung und vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeit fallen hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen dort unter den sogenannten „Rasertatbestand“, die Strafdrohung lautet Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren. Dies gilt im Ortsgebiet bei Tempo 30 ab 70 km/h, bei Tempo 50 ab 100 km/h, im Freiland bei Tempo 80 ab 140 km/h und auf der Autobahn bei Tempo 120 ab 200 km/h. Der Unterschied zu Österreich ist somit beträchtlich.

¹⁰ ÖAMTC, Strafenkatalog & Promillegrenzen im Ausland, Stand 05/2022, [oeamtc.at/1045_21+Grafik_Bu%C3%9Fgelder_Europa.jpg/45.015.171](https://www.oeamtc.at/1045_21+Grafik_Bu%C3%9Fgelder_Europa.jpg/45.015.171) (09.11.2022).

¹¹ Siehe ÖAMTC, Strafenkatalog & Promillegrenzen im Ausland, Stand 05/2022, [oeamtc.at/1045_21+Grafik_Bu%C3%9Fgelder_Europa.jpg/45.015.171](https://www.oeamtc.at/1045_21+Grafik_Bu%C3%9Fgelder_Europa.jpg/45.015.171) (09.11.2022).

Tabelle 4 Überblick über die Strafen bei Überschreitung einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Ortsgebiet in Österreich, Deutschland und der Schweiz; Quelle: Recherche KFV

Überschreitung um...	Österreich	Deutschland	Schweiz ¹²
11 km/h	mindestens 7 € ca. 40-55 €	50 €	Ca. 260 € (250 CHF)
21 km/h	mindestens 7 € ca. 55-75 €	115 €	Ca. 620 € (600 CHF)
31 km/h	mindestens 150 €	260 €	Freiheitsstrafe bis drei Jahre oder Geldstrafe (in der Regel 50 Tagessätze ¹³)
41 km/h	mindestens 300 €	400 €	Freiheitsstrafe bis drei Jahre oder Geldstrafe (in der Regel ab 120 Tagessätzen)
51 km/h	mindestens 300 €	560 €	Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren
61 km/h	mindestens 500 €	700 €	Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren
71 km/h	mindestens 500 €	800 €	Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren

¹² Durchschnittlicher Umrechnungskurs 2023: 1 CHF = 1,0291 € laut [exchange-rates.org/](https://www.exchange-rates.org/) (25.01.24)

¹³ Ein Tagessatz beträgt je nach Einkommen zwischen 30 und 3.000 CHF (ca. 31 € bis 3.100€), in Ausnahmefällen ist eine Senkung bis auf 10 CHF (ca. 10 €) möglich.

Entzug der Lenkberechtigung

Auch beim Entzug der Lenkberechtigung zeigt sich, dass diese Sanktionen in Österreich im internationalen Vergleich eher mild ausgestaltet sind. Mit der jüngsten Anhebung der Entzugszeiten für Lenkberechtigungen für Geschwindigkeitsdelikte konnte eine deutliche Verschärfung in Österreich erreicht werden.¹⁴ Dennoch sind die Grenzwerte, ab denen in Österreich die Lenkberechtigung entzogen wird, immer noch höher als in Deutschland und der Schweiz:

- In Österreich wird die Lenkberechtigung bei Überschreitung des gesetzlichen Tempolimits um mehr als 40 km/h im Ortsgebiet und mehr als 50 km/h außerorts (Freilandstraße/Autobahn) entzogen (§ 7 Abs. 3 Z 4 Führerscheingesetz FSG).
- In Deutschland dagegen wird die Lenkberechtigung bei Ersttäterschaft im Ortsgebiet bereits bei 31 km/h über dem Tempolimit entzogen, außerorts ab 41 km/h (beziehungsweise schon bei Überschreitung um 26-30 km/h im Wiederholungsfall innerhalb eines Jahres).¹⁵
- In der Schweiz liegen die Grenzwerte sogar noch niedriger: Entzogen wird bereits ab 21 km/h über dem Limit im Ortsgebiet (beziehungsweise schon bei Überschreitung um 16 bis 20 km/h im Wiederholungsfall innerhalb von zwei Jahren), ab 26 km/h auf Freiland- und Autostraßen und ab 31 km/h auf Autobahnen. Ab 141 km/h auf Freilandstraßen – auf denen in der Schweiz generell Tempo 80 (Österreich: 100) gilt – wird in der Schweiz die Lenkberechtigung für mindestens zwei Jahre entzogen.¹⁶

¹⁴ Die jüngste Anhebung erfolgte mit 1.9.2021 (Änderung des Führerscheingesetzes und der Straßenverkehrsordnung (StVO), BGBl. I 2021/154)

¹⁵ Anhang zur Bußgeldkatalog-Verordnung, BGBl. I 2013, 498, vergleiche auch [kba.de/DE/Themen/ZentraleRegister/FAER/Punktecatalog/punktecatalog_node.html](https://www.kba.de/DE/Themen/ZentraleRegister/FAER/Punktecatalog/punktecatalog_node.html), Register „Geschwindigkeit – Personenkraftwagen, Motorrad“ (09.02.2023).

¹⁶ Artikel 16b und 16c Strassenverkehrsgesetz (SVG, AS 1959 679), vergleiche auch [zh.ch/de/mobilitaet/fuehrerausweis-fahren-lernen/ausweisentzug/zu-schnell-fahren.html](https://www.zh.ch/de/mobilitaet/fuehrerausweis-fahren-lernen/ausweisentzug/zu-schnell-fahren.html) (09.02.2023).

Tabelle 5 Überblick über die Dauer des Entzugs der Lenkberechtigung bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet in Österreich, Deutschland und der Schweiz

Überschreitung im Ortsgebiet um...	Österreich	Deutschland	Schweiz
21 km/h	-	-	Mindestens 1 Monat
25 km/h	-	-	Mindestens 3 Monate
31 km/h	-	1 Monat	Mindestens 3 Monate
41 km/h	1 Monat	1 Monat	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestens 3 Monate • Mindestens 2 Jahre bei 30 km/h Höchstgeschwindigkeit
51 km/h	1 Monat	2 Monate	Mindestens 2 Jahre
61 km/h	Mindestens 3 Monate	3 Monate	Mindestens 2 Jahre
81 km/h	Mindestens 6 Monate	3 Monate	Mindestens 2 Jahre

Tabelle 6 Überblick über die Dauer des Entzugs der Lenkberechtigung bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Freilandstraßen/Autobahnen in Österreich, Deutschland und der Schweiz

Überschreitung im Freiland um...	Österreich	Deutschland	Schweiz
21 bzw. 26 km/h (Autobahn)	-	-	Mindestens 1 Monat
31 bzw. 35 km/h	-	-	Mindestens 3 Monate
41 km/h	-	1 Monat	Mindestens 3 Monate
51 km/h	1 Monat	1 Monat	Mindestens 3 Monate
61 km/h	1 Monat	2 Monate	Mindestens 2 Jahre
71 km/h	Mindestens 3 Monate	3 Monate	Mindestens 2 Jahre
91 km/h	Mindestens 6 Monate	3 Monate	Mindestens 2 Jahre

Verfall von Fahrzeugen

Durch die 34. StVO-Novelle wurde hinsichtlich der Strafe für extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen ein dreistufiges System (vorläufige Beschlagnahme – Beschlagnahme – Verfall) in der StVO verankert:

§ 99a StVO regelt die sog. „vorläufige Beschlagnahme“. Diese ist durch ein Organ der Straßenaufsicht auszusprechen. Voraussetzung ist, dass eine Geschwindigkeitsüberschreitung in bestimmtem Ausmaß mit technischen Hilfsmitteln gemessen wurde.

Über die vorläufige Beschlagnahme ist dem:der Lenker:in eine Bestätigung auszustellen (Abs. 3), und die Beschlagnahme ist unverzüglich der Behörde anzuzeigen. Diese muss innerhalb von 2 Wochen eine Beschlagnahme per Bescheid aussprechen, andernfalls erlischt ex lege die vorläufige Beschlagnahme; dasselbe gilt, sobald die Behörde eine Beschlagnahme mit Bescheid tatsächlich ausspricht (Abs. 2). Um zu verhindern, dass ein Verfall durch einen nachträglichen Eigentumsübergang unterlaufen wird, darf ausschließlich die Behörde über das Fahrzeug verfügen, solange die vorläufige Beschlagnahme aufrecht ist (Abs. 4).

§ 99b StVO regelt die Beschlagnahme. Diese sichert den Verfall, beendet eine allfällige „vorläufige Beschlagnahme“ und ist von der Behörde mittels Bescheid auszusprechen. Voraussetzung ist wieder das Vorliegen einer qualifizierten Geschwindigkeitsübertretung sowie, dass dem:der vermutlichen Täter:in bereits einmal in den letzten vier Jahren die Lenkberechtigung wegen der in § 7 Abs. 3 Z 3 oder 4 FSG genannter Delikte entzogen worden ist (dies gilt bei der vorläufigen Beschlagnahme nicht, weil das das Straßenaufsichtsorgan an Ort und Stelle nicht überprüfen kann). Außerdem soll auch ohne diese Voraussetzung eine Beschlagnahme bei extremen Geschwindigkeitsüberschreitungen (80 beziehungsweise 90 km/h inner- beziehungsweise außerhalb des Ortsgebiets) möglich sein. Um nicht den Sicherungszweck hinsichtlich der Verhinderung weiterer Übertretungen durch eine Beschwerde unterlaufen zu können, wurde außerdem einer Beschwerde gegen den Beschlagnahmebescheid die aufschiebende Wirkung aberkannt (Abs. 1).

Da Geschwindigkeitsübertretungen zu einem großen Anteil im Rahmen von automatischer Überwachung festgestellt werden, findet in solchen Fällen keine vorläufige Beschlagnahme statt, da es keinen direkten Kontakt mit dem:der Lenker:in vor Ort gibt. In solchen Fällen kann beziehungsweise muss die Behörde daher direkt mit der Beschlagnahme vorgehen, hat aber etwaige Eigentümer auszuforschen, was im Rahmen einer vorläufigen Beschlagnahme schon im Rahmen dessen stattfindet. Wenn die Voraussetzungen des

Abs. 1 nicht mehr vorliegen oder eine vom: von der Lenker: in verschiedene Person entweder nachweist, dass das Fahrzeug zum Zeitpunkt einer vorläufigen Beschlagnahme ihr gehört hat oder ihr gehört, ist die Beschlagnahme aufzuheben beziehungsweise darf eine solche gar nicht ausgesprochen werden (Abs. 2).

Um zu verhindern, dass ein Verfall durch einen nachträglichen Eigentumsübergang unterlaufen wird, darf ausschließlich die Behörde über das Fahrzeug verfügen, solange die Beschlagnahme aufrecht ist (Abs. 3). Klargestellt wird auch, dass die Kosten für Transport und Aufbewahrung beschlagnahmter Fahrzeuge als Barauslagen der Behörde gelten, was zur Folge hat, dass diese Kosten im Fall einer rechtskräftigen Bestrafung gemäß § 64 VStG vom Täter zu ersetzen sind (Abs. 4). Bei beschlagnahmten Fahrzeugen greift derselbe Haftungsmaßstab für die Behörde wie bei abgeschleppten und anschließend verwahrten Fahrzeugen nach geltender Rechtslage.

§ 99c StVO schließlich sieht als Nebenstrafe neben einer Strafe wegen einer Geschwindigkeitsübertretung und als Sicherungsmaßnahme den Verfall vor. Neben den spezial- und generalpräventiven Gründen für den Verfall steht die Sicherungsmaßnahme dieser Mittel im Vordergrund. Voraussetzungen für den Verfall sind neben einer erwiesenen qualifizierten Geschwindigkeitsüberschreitung eine negative Prognose (wenn das geboten erscheint, um den Täter vor weiteren gleichartigen Übertretungen abzuhalten, zum Beispiel bei Vorliegen wiederholter, hoher Geschwindigkeitsüberschreitungen und rücksichtslosem Verhalten, im Gegensatz zu vereinzelt, geringen Überschreitungen; insbesondere könnte zum Beispiel die Begehung einer derartigen Geschwindigkeitsüberschreitung in einem Baustellenbereich, für den eine geringere Geschwindigkeit verordnet worden ist, berücksichtigt und anders gewertet werden als Übertretungen der üblichen 50-100-130 km/h-Grenze) hinsichtlich einer erneuten Begehung und ein Entzug der Lenkberechtigung innerhalb der letzten vier Jahre wegen bestimmter Delikte beziehungsweise, alternativ dazu, eine extreme Geschwindigkeitsüberschreitung von 80 beziehungsweise 90 km/h inner- beziehungsweise außerhalb des Ortsgebiets. Weiters geregelt ist, wie mit dem Erlös aus der Verwertung beschlagnahmter Fahrzeuge zu verfahren ist.

§ 99d StVO regelt den Fall, dass eine vom: von der Lenker: in verschiedene Person dingliche Rechte am Fahrzeug nachweist. Da in diesem Fall ein Verfall oder eventuell schon die Beschlagnahme nicht möglich ist, sollen zumindest Maßnahmen getroffen werden, um den: die Lenker: in an der weiteren Nutzung des Fahrzeuges zu hindern. Neben der ausschließlichen Herausgabe des Fahrzeuges an den Eigentümer wird gleichzeitig auch ein Verbot für den: die Lenker: in vorgesehen, das Fahrzeug weiterhin zu lenken.

3 Motivation und Entstehung des Aktionsplans Geschwindigkeit

Aktionspläne befassen sich gemäß der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 mit vorherrschenden Gefahrentrends und neuen Herausforderungen im Straßenverkehr und enthalten konkrete Umsetzungsschritte zur Adressierung dieser Herausforderungen. Nichtangepasste Geschwindigkeit stellt aktuell eine umfangreiche Herausforderung im Straßenverkehr in Österreich dar.

3.1 Motivation für den Aktionsplan zum Thema Geschwindigkeit

Wie in Kapitel 2 angeführt, war nichtangepasste Geschwindigkeit im Jahr 2022 bei 13 Prozent der Unfälle die vermutliche Hauptunfallursache. Nichtangepasste Geschwindigkeit ist die zweithäufigste vermutliche Hauptunfallursache bei den Getöteten im Straßenverkehr in Österreich: 2022 starb rund ein Viertel (23 Prozent) der in Österreich im Straßenverkehr Getöteten bei Unfällen aufgrund nichtangepasster Geschwindigkeit. In der Adressierung des Themas Geschwindigkeit liegt daher großes Potenzial zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Österreich.

In der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 wurde das Thema Geschwindigkeit in zahlreichen Handlungsfeldern als Herausforderung benannt. Besonderes Augenmerk soll auf das Fahren mit angepasster Geschwindigkeit als gelebte Praxis gelegt werden. In folgenden Handlungsfeldern der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 wird Geschwindigkeit als *Herausforderung* beschrieben, der es zu begegnen gilt:

- Handlungsfeld 1: Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität
 - Besonders für Zufußgehende und Radfahrende bedeutet die mangelnde Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet eine Erhöhung der Verletzungsschwere und des Unfallrisikos.
- Handlungsfeld 2: Sichere Freilandstraßen
 - In Österreich sind auf Freilandstraßen fast zwei Drittel aller Getöteten bei nur 35 Prozent der Fahrleistung zu beklagen. Über 80 Prozent davon werden im Pkw oder als Motorradfahrende getötet. Die Ursachen sind häufig zu hohe Geschwindigkeiten, die oft zu Alleinunfällen führen.
 - Österreich und Deutschland sind die einzigen EU-Länder, in denen ein generelles Tempolimit von 100 km/h auf Freilandstraßen gilt.
 - Die im EU-Vergleich sehr hohen Anteile an Getöteten auf Freilandstraßen und Alleinunfällen deuten auf ein Temponiveau auf Österreichs Freilandstraßen hin, das nicht optimal mit deren Anlageverhältnissen im Einklang steht.
- Handlungsfeld 7: Effektive Legistik, Kontrolltätigkeit, Administration und Informationsprozesse
 - In Österreich sind die Strafhöhen trotz deutlicher Anhebungen in den vergangenen Jahren im internationalen Vergleich weiterhin gering, insbesondere bei Geschwindigkeitsdelikten.
 - Durch einen bestehenden Ressourcenmangel der Strafbehörden beim Vollzug werden nur erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen als strafwürdig eingestuft und hohe – nach Bundesländern unterschiedliche – Straftoleranzen zusätzlich zu den technisch erforderlichen Messtoleranzen akzeptiert. Dadurch wird eine adäquate Sanktionierung erschwert.

Der vorliegende Aktionsplan Geschwindigkeit wurde erarbeitet um dem Gefahrentrend Geschwindigkeit gezielt entgegenzuwirken und die oben genannten Problembereiche im Zusammenhang mit Geschwindigkeit in Österreich anzugehen. Damit soll die Verkehrssicherheit in Österreich erhöht werden und ein Beitrag zur Erreichung der Ziele der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 geleistet werden.

3.2 Ablauf zur Erarbeitung des Aktionsplans Geschwindigkeit

Die Basis für den vorliegenden Aktionsplan Geschwindigkeit und die darin enthaltenen Stoßrichtungen und Maßnahmen lieferte zunächst eine umfangreiche, datenbasierte Grundlagen- beziehungsweise Problem- und Trendanalyse zum Faktor Geschwindigkeit im Unfallgeschehen sowie zur bestehenden Rechtslage. Darüber hinaus wurde eine umfassende Recherche und Sammlung erfolgsversprechender nationaler und internationaler Beispiele zum Geschwindigkeitsmanagement beziehungsweise zum Umgang mit der Geschwindigkeitsthematik im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit durchgeführt. Ausgangspunkt war der Bericht des International Transport Forum (ITF) „The Safe System Approach in Action“¹⁷. Darin wird Geschwindigkeitsmanagement (speed management) als integriertes Maßnahmenpaket bezeichnet, das (zumindest) die folgenden fünf Dimensionen umfassen sollte:

- Gesetzgebung
- Überwachung
- Infrastruktur
- Kommunikation
- Neue Technologien

In diesen Dimensionen wurde eine Sammlung erfolgsversprechender Praktiken in den unten aufgeführten Bereichen vorgenommen. Diese diente als wichtige Grundlage für die Ableitung von Stoßrichtungen und Maßnahmen für den vorliegenden Aktionsplan Geschwindigkeit:

- Gesetzliche Rahmenbedingungen
- Optimierte Überwachung und Sanktionen
- Sichere Infrastruktur: selbsterklärend und fehlerverzeihend
- Informierte Verkehrsteilnehmende (Bewusstseinsbildung/Ausbildung)
- Technologische Maßnahmen

Auf der Grundlage dieser Sammlung erfolgreicher nationaler und internationaler Praktiken in den verschiedenen Bereichen erfolgte, ergänzt durch Gespräche mit Fachleuten, die Ableitung der Stoßrichtungen und Maßnahmen für den Aktionsplan Geschwindigkeit

¹⁷ International Transport Forum: The Safe System Approach in Action. Research Report. ITF/OECD, 2022. itf-oecd.org/safe-system-in-action (20.02.2024)

sowie die Darstellung möglicher Hauptakteure für die Maßnahmen. Die Erarbeitung des Aktionsplans Geschwindigkeit wurde durch ein Steuerungsgremium, bestehend aus Fachleuten aus verschiedenen Ministerien (BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie), BMI (Bundesministerium für Inneres) sowie BMBWF (Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung)) begleitet. Im Anschluss wurden die Ergebnisse mit den Expert:innen des Österreichischen Verkehrssicherheitsbeirats und dessen Gremien Arbeitsausschuss Straße sowie Unterausschuss Radverkehr abgestimmt.

3.3 Mit dem Aktionsplan Geschwindigkeit anzustrebende Ziele

Ziel des vorliegenden Aktionsplans und der darin abgeleiteten Maßnahmen ist es die Verkehrssicherheit in Österreich im Sinne der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie und des darin angeführten „Safe System“-Ansatzes zu erhöhen. Der Aktionsplan Geschwindigkeit leistet einen Beitrag zur Umsetzung der in der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie beschriebenen Handlungsfelder und zur Behandlung der Problembereiche im Zusammenhang mit dem Thema Geschwindigkeit. Dies beinhaltet unter anderem die Erreichung folgender **Ziele** in den Handlungsfeldern der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie bis 2030:

- Handlungsfeld 1: Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität
 - Das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs soll zur Steigerung der Verkehrssicherheit vor allem dort gesenkt werden, wo Kfz und ungeschützte Verkehrsteilnehmende gemeinsame Verkehrsanlagen benutzen.
- Handlungsfeld 2: Sichere Freilandstraßen
 - Tempolimits sollen stets im Einklang mit den Anlageverhältnissen der jeweiligen Straßen stehen. Tempo 100 soll nur auf entsprechend ausgebauten Freilandstrecken (abseits der Autobahnen und Schnellstraßen) gelten.
 - Tempovergehen sollen strikt und ohne unnötige Toleranzgrenzen geahndet und mit adäquaten Strafmaßen bedacht werden.
- Handlungsfeld 4: Pkw-Sicherheit
 - Stärkung einer Verkehrssicherheitskultur, die defensives Fahren und angepasste Geschwindigkeit unterstützt und somit zum Beispiel die Anhaltebereitschaft an Schutzwegen deutlich erhöht.
- Handlungsfeld 7: Effektive Logistik, Kontrolltätigkeit, Administration und Informationsprozesse

- Tempolimits sollen im Einklang mit den Anlageverhältnissen stehen.
- Festgestellte Tempoüberschreitungen sollen konsequent geahndet werden. Die Ahndung von Verkehrsübertretungen muss bei ausländischen Lenker:innen in gleichem Ausmaß sichergestellt sein wie bei inländischen.
- Dem rücksichtslosen, gefährlichen Rasen Unbelehrbarer im Straßenverkehr soll mithilfe optimierter Überwachungs- und Sanktionsmöglichkeiten besser entgegen gewirkt werden.

Mit dem vorliegenden Aktionsplan Geschwindigkeit und den darin vorgesehenen Maßnahmen und Aktionen sollen die in der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 enthaltenen Zielwerte für den Sicherheitsindikator Geschwindigkeit erreicht werden. Bis 2030 soll für verschiedene Straßenarten und Tempolimits jeweils ein bestimmter Prozentsatz an Kraftfahrzeugen erreicht werden, die die jeweiligen Geschwindigkeitsbeschränkungen einhalten (siehe auch Kapitel 5.1):

- Innerorts 30 km/h \geq 60 Prozent
- Innerorts 50 km/h \geq 75 Prozent
- Freilandstraße 100 km/h \geq 90 Prozent
- Autobahn 130 km/h \geq 85 Prozent

4 Inhalte des Aktionsplans

Geschwindigkeit: Stoßrichtungen und Maßnahmen

Die datenbasierte Grundlagen- beziehungsweise Problem- und Trendanalyse zum Faktor Geschwindigkeit im Unfallgeschehen im Straßenverkehr in Österreich, die Sammlung von erfolgsversprechenden nationalen und internationalen Beispielen zum Geschwindigkeitsmanagement sowie Gespräche mit Fachleuten bildeten die Basis für die sechs Stoßrichtungen und die darin enthaltenen Maßnahmen des Aktionsplans Geschwindigkeit:

- Stoßrichtung 1: Sichere Infrastruktur: selbsterklärend und fehlerverzeihend
- Stoßrichtung 2: Fahrzeugseitiges Geschwindigkeitsmanagement
- Stoßrichtung 3: Informierte Verkehrsteilnehmende
- Stoßrichtung 4: Tempolimits im Einklang mit den Anlageverhältnissen und den Bedürfnissen ALLER Nutzerinnen und Nutzer
- Stoßrichtung 5: Optimierte Überwachung und Sanktionen
- Stoßrichtung 6: Stringente Verwaltungsstrafverfahren

Für jede der insgesamt 20 Maßnahmen wird eine kurze Beschreibung des Problems und des aktuellen Standes der Erkenntnisse (Motivation), das Potenzial für die Reduktion der Zahl der Schwerverletzten und Getöteten (mäßig, mittel, beträchtlich), die Handlungsoptionen, die einzubeziehenden Hauptakteure und der Umsetzungszeitraum (kurz-, mittel-, langfristig) angegeben.

Tabelle 7 Überblick über die Maßnahmen des Aktionsplans Geschwindigkeit

Stoßrichtung	Maßnahmen	Umsetzungszeitraum
Stoßrichtung 1: Sichere Infrastruktur: selbsterklärend und fehlerverzeihend	Road Safety Inspections (RSI) und Sanierung von Freilandstrecken (Landesstraßen) laut Sicherheitsranking	Mittel- bis langfristig (2025-2030)
	Sicherheitspaket Motorradstrecken (inkl. Motorrad-RSI)	Kurz- bis mittelfristig (2025-2026)
Stoßrichtung 2: Fahrzeugseitiges Geschwindigkeitsmanagement	Vorbildrolle durch öffentliche Stellen, beispielsweise bei Ausschreibungen	Kurz- bis mittelfristig (2025-2026)
Stoßrichtung 3: Informierte Verkehrsteilnehmende	Bundesweite Kampagne zum Thema Geschwindigkeit	Bereits umgesetzt
	Weiterentwicklung Verkehrs- und Mobilitätsbildung	Kurz- bis mittelfristig (2025-2026)
	Innovative Ansätze in der Ausbildung, wie beispielsweise Peer Education	Kurz- bis mittelfristig (2025-2026)
Stoßrichtung 4: Tempolimits im Einklang mit den Anlageverhältnissen und den Bedürfnissen ALLER Nutzerinnen und Nutzer	Die Kriterien „Sicherheit – Leichtigkeit – Flüssigkeit des Verkehrs“ bei der Interessenabwägung in der StVO	Kurzfristig (2025)
	Anpassung des Tempolimits an örtliche Gegebenheiten	Kurz-, mittel- und langfristig (2025-2030)
Stoßrichtung 5: Optimierte Überwachung und Sanktionen	Anwendung eines einheitlichen Strafkataloges	Kurz- bis mittelfristig (2025-2026)
	Strafhöhen	Kurz- bis mittelfristig (2025-2026)
	Grenzwerte für Entzug Lenkberechtigung und Entzugszeiten	Kurz- bis mittelfristig (2025-2026)
	Vormerkssystem: Aufnahme von Geschwindigkeitsvergehen oberhalb der Anonymverfügungsschwelle (30 km/h) in den Deliktkatalog, um rechtzeitig Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen	Mittelfristig (2025-2026)
	Ressourcen für Strafbehörden	Kurz- bis mittelfristig (2025-2026)

Stoßrichtung	Maßnahmen	Umsetzungszeitraum
	Verstärkte Überwachung im untergeordneten Straßennetz	Kurz- bis mittelfristig (2025-2026)
	Fahrzeugkonfiszierung	Bereits umgesetzt
	Section Control auf ausgewählten Landesstraßenabschnitten	Mittel- bis langfristig (2025-2030)
	Erhöhung der Informationsdichte hinsichtlich Überwachung und Strafen	Kurz- bis mittelfristig (2025-2026)
Stoßrichtung 6: Stringente Verwaltungsstrafverfahren	Zentrales Verwaltungsstrafregister (insbesondere für Geschwindigkeitsdelikte)	Mittel- bis langfristig (2025-2030)
	Sanktionierung sofort ab Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (unter Beachtung der Eichfehlergrenzen)	Kurz- bis mittelfristig (2025-2026)
	Optimierung des Cross-Border-Enforcements	Bereits umgesetzt

4.1 Stoßrichtung 1: Sichere Infrastruktur: selbsterklärend und fehlerverzeihend

Eine selbsterklärende und fehlerverzeihende Infrastruktur ist ein wesentlicher Grundsatz des „Safe System“-Ansatzes, der der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 zugrunde liegt. Speziell auf Österreichs Freilandstraßen deuten die im EU-Vergleich sehr hohen Anteile an Getöteten und Alleinunfällen auf ein Temponiveau hin, das nicht mit den Anlageverhältnissen im Einklang steht. So wären vermehrte Straßenverkehrssicherheitsinspektionen auch abseits des hochrangigen Straßennetzes sowie für spezielle Strecken (zum Beispiel Motorradstrecken) anzustreben. Bislang sind Road Safety Inspections (RSI) und Road Safety Audits (RSA) jedoch abseits der Autobahnen und Schnellstraßen noch nicht Standard.¹⁸

Road Safety Inspections (RSI) und Sanierung von Freilandstrecken (Landesstraßen) laut Sicherheitsranking

Grundlage für Road Safety Inspections und die Sanierung von Freilandstrecken sollte eine österreichweit harmonisierte und transparente Bewertung über Unfall-/ Getöteten-/ Unfallkostenraten sein.

Motivation

- Für Bundesstraßen gibt es ein Sicherheitsmanagementsystem gemäß Bundesstraßengesetz, für Landesstraßen B&L existieren keine derartigen Regelungen.¹⁸
- Typischerweise konzentriert sich das Unfallgeschehen auf einen geringen Teil des Straßennetzes (über 50 Prozent der Unfallkosten auf nur 10 Prozent des Straßennetzes¹⁹) – ein Prioritätsranking ermöglicht einen zielgerichteten Mitteleinsatz; bislang fehlt ein solches Prioritätsranking in Österreich für Landesstraßen.

¹⁸ Vergleiche § 5 Bundesstraßengesetz, BGBl 1971/286 idF I 2023/143. Seit 2004 werden auf dem gesamten österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetz Road Safety Inspections durchgeführt (siehe blog.asfinag.at/auf-der-autobahn/road-safety-inspection/ (27.05.2024)).

¹⁹ Siehe dazu UDV – Unfallforschung der Versicherer: Sicherheitsanalyse von Straßennetzen: Erfahrungen mit einem automatisierten Verfahren, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin, 2011. udv.de/resource/blob/74608/491d84f856afcb82a15f808b527d2f/14-sicherheitsanalyse-von-strassennetzen-data.pdf (20.02.2024)

- Die EU-Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (EU) 2019/1936 ermöglicht eine Einbeziehung von Landesstraßen.

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

- Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030
- ITF-Report „The Safe System Approach in Action“²⁰

Handlungsoptionen

- Prüfung einer Kooperation hinsichtlich Bewertungsmethodologie und gemeinsamer Vorgangsweise mit BMK & Ländern (Vorgangsweise der Länder unter Mitwirkung des BMK in unterstützender Rolle)
- Datenvernetzung (Unfall-, Straßen- und Verkehrsdatenbanken)
- Austausch mit Expertinnen und Experten über Vorgehensweise
- Forcierung der Fertigstellung & Anwendung der RVS²¹ 02.02.41 „Abkommensunfälle“

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Beträchtlich (auf ausgestatteten Strecken)

Hauptakteure

Länder

Umsetzungszeitraum

Mittel- bis langfristig (2025-2030)

²⁰ Siehe itf-oecd.org/safe-system-in-action (20.02.2024)

²¹ Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (erstellt von der österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV))

Sicherheitspaket Motorradstrecken (inkl. Motorrad-RSI)

Motorrad-RSI mit Fokus auf Strecken mit hohem Motorradaufkommen.

Motivation

- Österreich hat ähnlich hohe Anteile bei Motorradtoten wie klassische Motorradnationen – dies ist in Österreich allerdings v. a. auf den (auch internationalen) Freizeitverkehr zurückzuführen.
- Die Zahl der getöteten Motorradlenkerinnen und -lenker ist in den letzten Jahren deutlich weniger stark gesunken als die aller im Straßenverkehr Getöteten, dadurch ist der Anteil der getöteten Motorradlenkerinnen und -lenker von 11 Prozent im Jahr 2000 auf 21 Prozent im Jahr 2023 gestiegen.
- Keine „einfachen“ Lösungen zielführend – gefragt ist ein integriertes Paket aus Öffentlichkeitsarbeit, Überwachung und Infrastruktur

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030

Handlungsoptionen

Sicherheitsgipfel mit Ländern (Thematiken unter anderem Motorrad-RSI, Linkskurvenproblematik – Ellipsen (Bodenmarkierungen), Schutzkleidung, Überwachung, Verkehrsbeschränkungen)

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Beträchtlich (auf ausgestatteten Strecken)

Hauptakteure

Länder, BMI

Umsetzungszeitraum

Kurz- bis mittelfristig (2024-2026)

4.2 Stoßrichtung 2: Fahrzeugseitiges Geschwindigkeitsmanagement

Fahrzeugseitige technische Maßnahmen sind für das Geschwindigkeitsmanagement von besonderer Bedeutung. Fahrerassistenzsysteme wie der Geschwindigkeitsbegrenzer oder der intelligente Geschwindigkeitsassistent können die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit sicherstellen. Es gilt die Potenziale dieser Fahrerassistenzsysteme im Sinne der Verkehrssicherheit rasch und umfassend zu nutzen.

Vorbildrolle durch öffentliche Stellen, beispielsweise bei Ausschreibungen

Forcierung des Einsatzes unfallvermeidender Fahrzeugtechnologien, beispielsweise nach Möglichkeit im Rahmen von Flottenerneuerungen und bei öffentlichen Ausschreibungen.

Motivation

- Laut EU-Recht (insbesondere VO [EU] 2019/2144) gelten für neue Pkw seit 2022 beziehungsweise 2024 verpflichtende technische Maßnahmen (Fahrerassistenzsysteme), die die Verkehrssicherheit nachhaltig positiv beeinflussen können.
- Österreichische Bundesministerien und sonstige Behörden auf Landes- und Gemeindeebene können beim Einsatz solcher Fahrzeuge eine Vorbildrolle einnehmen.
- Ähnliche Forderungen finden sich in der EU-Verkehrssicherheitsstrategie²² und in der Stockholm Declaration (3rd Global Ministerial Conference on Road Safety)²³

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

- EU-Verkehrssicherheitsstrategie (Next steps towards 'Vision Zero'. EU road safety policy framework 2021-2030)
- Stockholm Declaration (3rd Global Ministerial Conference on Road Safety)
- WHO Global Plan for the 2nd Decade of Action for Road Safety

²² Siehe data.europa.eu/doi/10.2832/391271 (20.02.2024)

²³ Siehe roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/ (20.02.2024)

Handlungsoptionen

- Konsultation im Rahmen einer Bund-Länder-Gemeinderunde, um den Einsatz unfallvermeidender Fahrzeugtechnologien zu forcieren, beispielsweise nach Möglichkeit im Rahmen von Flottenerneuerungen und bei öffentlichen Ausschreibungen von Dienstleistungen
- Plädoyer an den privaten Sektor, dies ebenfalls zu tun – Anknüpfung an die European Road Safety Charter²⁴ möglich

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Mittel (in der Flotte der mit neuester unfallvermeidender Technologie ausgestatteten Fahrzeuge)

Hauptakteure

Bund, Länder, Städte, Gemeinden

Umsetzungszeitraum

Kurz- bis mittelfristig (2024-2026)

²⁴ Die Europäische Charta für Verkehrssicherheit ist eine Initiative der Europäischen Kommission mit dem Ziel die Zivilgesellschaft in die Verkehrssicherheit einzubinden. Sie kann von öffentlichen Stellen, Firmen oder auch Privatpersonen unterstützt werden. Bisher hat sie bereits rund 4.000 Unterzeichnende. Mehr Informationen unter: bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/ERSC.html (20.02.2024)

4.3 Stoßrichtung 3: Informierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer

Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung sind eine wesentliche Basis für die Stärkung einer Verkehrssicherheitskultur, die vorausschauendes und respektvolles Fahren und speziell die Wahl einer angepassten Geschwindigkeit unterstützt. Geschwindigkeit ist einer der wesentlichsten Faktoren der Unfallstatistik und sollte daher im Zentrum von bewusstseinsbildenden Verkehrssicherheitskampagnen stehen sowie auch Teil der Verkehrs- und Mobilitätsbildung sein.

Bundesweite Kampagne zum Thema Geschwindigkeit

Durchführung einer Kampagne und begleitende Evaluierung.

Motivation

- Geschwindigkeit war in Österreich in den Jahren 2020 und 2021 Unfallursache Nr. 1 bei tödlichen Unfällen
- Um bestmögliche Resultate zu erreichen, wird die Anwendung der CAST-Methodik empfohlen.

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030

Handlungsoptionen

Durchführung der Kampagne und begleitende Evaluierung – Erkenntnisgewinn zum Thema Geschwindigkeit für das Setzen weiterer Maßnahmen

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Mäßig (Evaluationen zeigen positive Effekte (beispielsweise auf Einstellung und Tempowahl))

Hauptakteure

BMK

Umsetzungszeitraum

Bereits umgesetzt (Kampagnenstart „Voll am Leben“ Juni 2023, siehe Kapitel 5.3)

Weiterentwicklung Verkehrs- und Mobilitätsbildung

Verkehrs- und Mobilitätsbildung zum Thema Geschwindigkeit in allen Schulstufen, speziell vor dem Einstieg in den motorisierten Verkehr.

Motivation

- Speziell wichtig wäre es, Schülerinnen und Schüler vor dem Einstieg in den motorisierten Verkehr mit dem Thema Geschwindigkeit zu erreichen
- Verkehrs- und Mobilitätsbildung ist in allen Schulstufen ein übergreifendes Thema (früher Unterrichtsprinzip). In der Volksschule ist Verkehrs- und Mobilitätsbildung eine verbindliche Übung, zusätzlich in der Sekundarstufe I eine unverbindliche Übung.
- Materialien sind auf dem Netzwerk Verkehrserziehung²⁵ verfügbar, zusätzlich bieten außerschulische Kooperationspartner:innen Angebote für Schulen an.
- Fortbildungen zum Thema Verkehrs- und Mobilitätsbildung werden seitens Lehrpersonen derzeit nur begrenzt angenommen (Konkurrenz mit anderen wichtigen Themen im Schulalltag)

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030

²⁵ netzwerk-verkehrserziehung.at/ (20.02.2024)

Handlungsoptionen

- Bewerbung der Website Netzwerk Verkehrserziehung mittels anderer Multiplikatoren:innen
- Vorstellung des Themas Geschwindigkeit im Rahmen der Verkehrsreferent:innentreffen
- Expert:inneninterviews zum Thema Geschwindigkeit auf der Webseite Netzwerk Verkehrserziehung²⁵
- Schulwettbewerb zum Thema Geschwindigkeit
- Neue Materialien, die unter anderem neue (soziale) Medien einbinden

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Mäßig (wichtige generalpräventive Säule der Sicherheitsarbeit)

Hauptakteure

BMBWF

Umsetzungszeitraum

Kurz- bis mittelfristig (2024-2026)

Innovative Ansätze in der Ausbildung, wie beispielsweise Peer Education

Weiterentwicklung innovativer Ansätze.

Motivation

- Das Prinzip der Peer Education (Vermittlung von Verkehrssicherheitsbotschaften durch Gleichaltrige) hat sich als effizient erwiesen, Einstellungsänderungen unter jungen Lenker:innen zu bewirken.
- Derzeit wird Peer Education regional angeboten, allerdings ist der Aufwand für die Umsetzung beträchtlich.

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030

Handlungsoptionen

- Evaluierung bestehender Ausbildungsmodelle im Hinblick auf innovative Ansätze und Optimierungsmöglichkeiten
- Prüfung einer Weiterentwicklung des Peer-Education-Ansatzes, der ohne Mehraufwand eingesetzt werden kann
- Einzubinden wären auch relevante Fachgremien, wie beispielsweise die Mehrphasenkommission

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Mäßig (Peer Education kann bei jungen Lenkenden nachhaltige Einstellungsänderungen bewirken)

Hauptakteure

BMK

Umsetzungszeitraum

Kurz- bis mittelfristig (2024-2026)

4.4 Stoßrichtung 4: Tempolimits im Einklang mit den Anlageverhältnissen und den Bedürfnissen ALLER Nutzerinnen und Nutzer

Grundsätzlich sollen Tempolimits – auch gemäß dem Grundsatz der selbsterklärenden Straße – im Einklang mit den Anlageverhältnissen stehen. Speziell auf Freilandstraßen ist die Geschwindigkeit mithilfe von Tempolimits zu reduziert werden ratsam, die im Sinne der Bedeutung der Straße besser als bisher an die Anlageverhältnisse angepasst sind. Der im EU-Vergleich sehr hohe Anteil an Getöteten auf Freilandstraßen und Alleinunfällen deutet jedoch weiterhin darauf hin, dass das Temponiveau – speziell auf Österreichs Freilandstraßen – nicht optimal mit deren Anlageverhältnissen im Einklang steht.

Die Kriterien „Sicherheit – Leichtigkeit – Flüssigkeit des Verkehrs“ bei der Interessenabwägung in der StVO

Die Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit sollte in der StVO als Prinzip stärker betont werden.

Motivation

- Verfahrenserleichterung/Vereinfachung für Temporeduktionen
- In Deutschland wurde Sicherheit (und Vision Zero) zum Hauptziel erklärt (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung)
- Eine ähnliche Regelung in Österreich könnte Behörden eine Neubewertung und gegebenenfalls Herabsetzung von Tempolimits im Sinne der Verkehrssicherheit erleichtern

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

-

Handlungsoptionen

- Deutliche Erleichterungen wurden bereits mit der 35. StVO-Novelle²⁶ geschaffen. Die Novelle sieht Erleichterungen vor, um eine geringere als die gesetzlich erlaubte Höchstgeschwindigkeit innerorts in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis, etwa vor bestimmten Gebäuden und Einrichtungen (zum Beispiel Schulen, Kindergärten), zu verordnen, wenn diese geeignet ist, die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu erhöhen.
- Prüfung und gegebenenfalls Änderung des Rechtsrahmens zur Priorisierung der Sicherheit des Verkehrs (gegenüber Leichtigkeit und Flüssigkeit) im Rahmen der StVO

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Mittel bis beträchtlich (nach Senkung von Tempolimits, abhängig von Straßenart und Sicherheitsniveau)

Hauptakteure

BMK

Umsetzungszeitraum

Kurzfristig (2024)

Anpassung des Tempolimits an örtliche Gegebenheiten

Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr durch Anwendung von optimiert angepassten Geschwindigkeitsniveaus sowohl im Ortsgebiet als auch im Freiland.

²⁶ Siehe ris.bka.gv.at/eli/bgbl/l/2024/52 (04.07.2024)

Motivation

- Nichtangepasste Geschwindigkeit nimmt im österreichischen Straßenverkehrsunfallgeschehen eine zentrale Rolle ein, vor allem im Freilandbereich auf Landstraßen und im innerörtlichen Begegnungsverkehr. Den jeweiligen Gegebenheiten optimiert angepassten Geschwindigkeitsniveaus wird ein wesentlicher positiver Einflussfaktor für die Sicherheit im Straßenverkehr beigemessen, etwa, wenn örtliche Gegebenheiten im Freilandbereich (beispielsweise Kurven, Oberfläche bei Nässe oder ähnlichem) diese erfordern oder auch innerorts aktive Mobilität auf den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr trifft.
- Der Informationsbedarf vieler Gemeinden, wie Tempo 30 rechtlich/prozedural umsetzbar ist, ist hoch.
- Die Getötetenrate auf Freilandstrecken ist um ein Vielfaches höher als auf Autobahnen (circa Faktor 8).
- Eine generelle Regelung wird aus fachlicher Sicht oftmals als wünschenswert bezeichnet, gleichzeitig findet sie auf parlamentarischer Ebene bislang keinen mehrheitlichen Zuspruch.
- Dennoch gibt es regelmäßig dringenden Bedarf und auch die aktive Bereitschaft der lokalen Entscheidungsträger:innen zur Umsetzung von Temporeduktionen sowohl auf Gemeinde-, Landes- oder Bundesstraßen.

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

-

Handlungsoptionen

- Abschaffung von rechtlichen Hürden, zum Beispiel durch eine Vereinfachung der Verfahren zur Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für Bereiche mit besonderem Schutzbedürfnis innerorts (siehe die bereits umgesetzte 35. StVO-Novelle, BGBl I 2024/52)
- Stärkung der Rolle der Gemeinden (auch durch Schulung und Information)
- Erstellung eines Straßennetzkatasters, damit ein Gesamtüberblick besteht
- Grundlagenwissen für Entscheidungsträger:innen soll bereitgestellt werden, zum Beispiel durch Evaluierungen und Best-Practice-Beispiele

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Mittel bis beträchtlich (zahlreiche Evaluationsstudien zeigen nachhaltige Temporeduktion und Sicherheitsgewinn)

Hauptakteure

BMK, Länder, Städte, Gemeinden

Umsetzungszeitraum

Kurz-, mittel- und langfristig (2024-2030)

4.5 Stoßrichtung 5: Optimierte Überwachung und Sanktionen

Die konsequente Überwachung der Geschwindigkeit und entsprechende Sanktionen gegen Verstöße sind Kernelemente für die Beeinflussung des Schnellfahrverhaltens. Insbesondere bei Geschwindigkeitsdelikten sind die Strafhöhen in Österreich trotz deutlicher Erhöhungen des gesetzlichen Strafrahmens innerhalb der letzten Jahre im internationalen Vergleich noch immer gering. Oft werden von den Behörden nur Strafen im unteren Bereich des Strafrahmens verhängt. Auch das österreichische Vormerksystem umfasst im europäischen Kontext bislang vergleichsweise nur wenige Tatbestände, die zu Vormerkungen führen, wobei insbesondere Tempodelikte nicht enthalten sind.

Anwendung eines einheitlichen Strafkataloges

Umsetzung eines bundesweit einheitlichen Deliktscataloges für Organstrafverfügungen, Anonymverfügungen und Strafverfügungen.

Motivation

- Derzeit haben alle Bundesländer jeweils eigene Länderstrafkataloge, die Unterschiede aufweisen.
- Laut dem Rechnungshofbericht werden Verordnungen überdies intransparent gehandhabt – diese sind für die Bürger:innen in der Regel nicht zugänglich.

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

- Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030
- Bericht des Rechnungshofes betreffend Verkehrsstrafen²⁷

Handlungsoptionen

- Auf Grundlage der Verordnungsermächtigungen des § 49a Abs.1 VStG (Anonymverfügungen) und des § 50 Abs. 1 VStG (Organstrafverfügungen) werden durch Verordnung des obersten Organs einheitliche Strafkataloge für Anonymverfügungen und für Organstrafverfügungen erlassen werden. Die Basis dafür bilden die bisherigen Kataloge der Länder/Behörden.

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Mäßig (vorwiegend generalpräventive Wirkung durch verbesserte Transparenz; erleichtert die Medienarbeit von Stakeholdern über Sanktionen durch klare Vorgaben)

Hauptakteure

BMK

Umsetzungszeitraum

Kurz- bis mittelfristig (2024-2026)

Strafhöhen

Anpassung der Strafhöhen auf ein verhaltensbeeinflussenderes Niveau.

Motivation

- Die Strafen auch für Nicht-Raser-Tempovergehen sind trotz deutlicher Erhöhungen innerhalb der letzten Jahre in Deutschland immer noch höher als in Österreich. Die Strafen in der Schweiz sind noch bedeutend strenger.

²⁷ Siehe parlament.gv.at/gegenstand/XXVI/III/300 (20.02.2024)

- Österreich ist im europäischen Spitzenfeld bei der Zahl der Radarstrafen, aber beim Ausmaß der Geldstrafen Schlusslicht.
- Wissenschaftlich ist die Beeinflussung des Schnellfahrerhaltens durch hohe Strafen & konsequente Überwachung (inkl. dementsprechender Information) gut belegt.
- Derzeitige Strafsätze in Deutschland (seit 2021) im Vergleich zu Österreich (lt. Informationen der Bundesländer):
 - Ab +21 km/h über Limit (OG/FL): DE: 115/100€ - AT: 55-75€,
 - Ab +31 km/h über Limit (OG/FL): DE: 260/200€ - AT: >150€

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030

Handlungsoptionen

- Prüfung weiterer Straferhöhungen in Gesetzen und Verordnungen mit Blick auf die Verkehrssicherheit, Anstellen von Ländervergleichen (europäisches Niveau)
- Darauf aufbauend, Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen
- Begleitende Untersuchung der Unfallzahlen bei einer Änderung von Grenzwerten und Erhöhung der Entzugszeiten (Evaluierung der Maßnahme)

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Beträchtlich (zentrale Maßnahme zur Verbesserung der österreichischen Verkehrssicherheit (inkl. offensiver Öffentlichkeitsarbeit))

Hauptakteure

BMK

Umsetzungszeitraum

Kurz- bis mittelfristig (2024-2026)

Grenzwerte für Entzug Lenkberechtigung und Entzugszeiten

Prüfung der Anpassung der Führerscheinentzugsregeln.

Motivation

- Der generalpräventive Effekt von strikten Lenkberechtigungs-Entzugsregeln ist in Studien gut belegt.
- Die Sanktionen für Geschwindigkeitsüberschreitungen sind in Österreich im internationalen Vergleich eher mild ausgestaltet. Dennoch könnte eine Herabsetzung der Grenzwerte für Geschwindigkeitsübertretungen, die zum Entzug der Lenkberechtigung führen, andiskutiert werden, um durch eine solche Verschärfung die generalpräventive Wirkung noch zu erhöhen.
- Die Grenzwerte für einen Entzug der Lenkberechtigung sind in Österreich (+40 beziehungsweise 50 km/h Ortsgebiet beziehungsweise Freiland) höher als in Deutschland und der Schweiz, die Entzugszeiten sind geringer:
 - In Deutschland wird die Lenkberechtigung bei Ersttäter:innen im Ortsgebiet bereits bei 31 km/h Überschreitung entzogen, außerorts ab 41 km/h (beziehungsweise schon bei Überschreitung um 26-30 km/h im Wiederholungsfall (1 Jahr))
 - In der Schweiz wird die Lenkberechtigung ab 21 km/h zu schnell im Ortsgebiet (beziehungsweise schon bei Überschreitung um 16-20 km/h im Wiederholungsfall innerhalb von zwei Jahren), ab 26 km/h auf Freiland- und Autostraßen und ab 31 km/h auf Autobahnen entzogen
 - In Österreich würde ein Entzug der Lenkberechtigung bei Überschreitung bereits ab 31 km/h im Ortsgebiet und ab 41 km/h im Freiland sowie Entzugszeiten von mindestens 3 Monaten (siehe Schweiz) hohes Potenzial bieten

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030

Handlungsoptionen

- Prüfung der geltenden österreichischen Regelungen hinsichtlich Vergleichbarkeit zumindest mit dem deutschen Niveau und gegebenenfalls Anpassung in der nächsten Novelle des Führerscheingesetzes (FSG). Der Fokus sollte stets auf der Verhältnismäßigkeit liegen, da Geschwindigkeitsdelikte mit einem enormen Risiko für die Verkehrssicherheit verbunden sind und Sanktionen dieses deutlich widerspiegeln müssen.
- Seit 1.9.2023 kann aufgrund der 34. StVO-Novelle bei Geschwindigkeitsentzugsdelikten der Führerschein sofort vorläufig abgenommen werden, ohne dass das Polizeiorgan eine Beurteilung des Einzelfalls vornehmen muss. Die sogenannten „Raserpakete“ sind bereits umgesetzt (siehe Kapitel 5.3).

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Beträchtlich (Zentrale Maßnahme zur Verbesserung der österreichischen Verkehrssicherheit)

Hauptakteure

BMK

Umsetzungszeitraum

Kurz- bis mittelfristig (2024-2026)

Vormerksystem: Aufnahme von Geschwindigkeitsvergehen oberhalb der Anonymverfügungsschwelle (30 km/h) in den Deliktkatalog, um rechtzeitig Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen

Prüfung der Aufnahme von Geschwindigkeitsdelikten in das Vormerksystem.

Motivation

- Das Unfallrisiko steigt laut einer Studie der niederländischen SWOV²⁸ annähernd quadratisch mit der Zahl der Tempodelikte, wenn zumindest eine „schwere“ Übertretung (>10 km/h) verzeichnet ist. Die SWOV empfiehlt progressive Strafen (Ausmaß steigt mit Wiederholung) oder ein Punktesystem.
- Diese Maßnahme wurde von den meisten europäischen Ländern bereits mit Erfolg gewählt: Im Gegensatz zum österreichischen Vormerksystem haben alle anderen Punkte- und Vormerksysteme in der Europäischen Union Geschwindigkeitsvergehen im Deliktkatalog.
- Zurzeit werden problematische Lenker:innenkarrieren, die von diversen und wiederholten Delikten geprägt sind, in Österreich nicht berücksichtigt. Das Vormerksystem ist in Österreich derzeit das einzige Instrument zur zentralen Erfassung von Delikten.
- Die Maßnahme führt dazu, dass – wie beim Verwaltungsstrafregister – nicht mit einer Anonymverfügung vorgegangen werden kann, sondern der:die Täter:in (Lenker:in) ermittelt werden muss. Wenn die Anonymverfügungsschwelle bei 30 km/h Überschreitung liegt, ist zumindest die Aufnahme dieser Delikte ohne wesentlichen zusätzlichen Aufwand der Behörden möglich.

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030

²⁸ Siehe

[researchgate.net/publication/249965283](https://www.researchgate.net/publication/249965283) Crash Involvement of Motor Vehicles in Relationship to the Number and Severity of Traffic Offenses An Exploratory Analysis of Dutch Traffic Offenses and Crash Data (20.02.2024)

Handlungsoptionen

Prüfung einer neuen BMK-Initiative einschließlich Evaluierung der Möglichkeit der Umsetzung der Maßnahme im Hinblick auf Machbarkeit.

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Beträchtlich (Zentrale Maßnahme zur Verbesserung der österreichischen Verkehrssicherheit; Quasi-Standard in der EU)

Hauptakteure

BMK

Umsetzungszeitraum

Mittelfristig (2025-2026)

Ressourcen für Strafbehörden

Prüfung eines gemeinsamen Finanzierungsschlüssels in allen Verkehrsmaterien.

Motivation

Die Strafgeldwidmung weist in Österreich in den verkehrsrechtlichen Gesetzen große Unterschiede auf. In der Straßenverkehrsordnung (StVO) bleibt der Behördenaufwand für das Strafverfahren außer Acht.

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030

Handlungsoptionen

Ein gemeinsamer Finanzierungsschlüssel in allen Verkehrsmaterien wäre wünschenswert (und wurde vom BMK bereits in Finanzausgleichsverhandlungen angeregt):

Straßenerhalter, Polizei, Behörde

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Mittel (die zielsichere Widmung würde die Anzahl der Kontrollen und damit die Verkehrssicherheit erhöhen)

Hauptakteure

Bund, Länder

Umsetzungszeitraum

Kurz- bis mittelfristig (2024-2026)

Verstärkte Überwachung im untergeordneten Straßennetz

Verankerung der Überwachung durch Gemeinden in der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Motivation

- Städte- und Gemeindebund streben die Verankerung der Überwachung durch Gemeinden in der Straßenverkehrsordnung (StVO) an.
- Bisherige Lösungen haben sich als zu kompliziert erwiesen und finden deshalb kaum Anwendung.
- Die Möglichkeit der Überwachung durch Gemeinden (durch punktuelle Radarkontrollen) durch Gemeinden mittels Übertragungsverordnung des Landes wurde in der 35. StVO-Novelle, BGBl I 2024/52 verankert.

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

-

Handlungsoptionen

Abstimmung Länder/Städte/Gemeindebund, Unterstützung durch BMK

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Mäßig bis mittel (generalpräventive Wirkung durch Erhöhung der Überwachungsichte in Ortsgebieten)

Hauptakteure

Länder, Städte- und Gemeindebund, BMI und BMK

Umsetzungszeitraum

Kurz- bis mittelfristig (2024-2026)

Fahrzeugkonfiszierung

Schaffung der Möglichkeit Rasern das Fahrzeug zu entziehen.

Motivation

Gefährliches Rasen birgt ein enorm erhöhtes Verkehrssicherheitsrisiko

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030

Handlungsoptionen

Maßnahme bereits im Rahmen der 34. StVO-Novelle (BGBl I 2023/90) umgesetzt (Raserpaket 2, siehe Kapitel 5.3)

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Mittel (generalpräventive Wirkung auch über die zahlenmäßig geringe Raserklientel hinaus erwartbar; Spezialprävention für Roadrunner-Szene)

Hauptakteure

BMK

Umsetzungszeitraum

Bereits umgesetzt (siehe Kapitel 5.3)

Section Control auf ausgewählten Landesstraßenabschnitten

Ausweitung der Maßnahme Section Control auf Unfallstrecken im Landesstraßennetz.

Motivation

- Österreichweit gibt es zahlreiche Strecken mit linienhaftem (d.h. nicht auf einzelne Unfallhäufungsstellen konzentriertem), schwerem Unfallgeschehen aufgrund nichtangepasster Geschwindigkeit.
- Section Control (SC, Überwachung der Durchschnittsgeschwindigkeit entlang eines Abschnitts) ist die wirksamste Maßnahme zur nachhaltigen Senkung des Temponiveaus.
- Die Maßnahme Section Control ist in der Bevölkerung bekannt, der Einhaltungsggrad ist hoch.
- Es gibt in Österreich hervorragende Erfahrungen mit Section-Control-Anlagen hinsichtlich einer Sicherheitsverbesserung, auch auf ersten Anlagen im Landesstraßennetz (zum Beispiel Gföhler Berg in Niederösterreich).
- Schaffung österreichweit einheitlicher Grundlagen für die Streckenauswahl.

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

-

Handlungsoptionen

Prüfung einer Kooperation hinsichtlich der Bewertungsmethodologie und einer gemeinsamen Vorgangsweise von BMI und Ländern

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Beträchtlich (auf ausgestatteten Strecken)

Hauptakteure

Länder

Umsetzungszeitraum

Mittel- bis langfristig (2025-2030)

Erhöhung der Informationsdichte hinsichtlich Überwachung und Strafen

Verstärkte Information der Bevölkerung über Überwachungsichte und Strafhöhen.

Motivation

- Laut Studien ist für Tempodelikte die Information bzgl. hoher Überwachungsichte – gemeinsam mit Information über merkbare Strafen – ein wichtiger beeinflussender Faktor.
- Derzeit nimmt eine laufende Information über die Überwachungsichte keinen zentralen Stellenwert in der öffentlichen Berichterstattung ein.

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030

Handlungsoptionen

Kooperation BMK-BMI zur verstärkten Öffentlichkeitsarbeit (zum Beispiel inkl. Jährliche Berichtslegung)

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Mäßig (vorwiegend generalpräventive Wirkung)

Hauptakteure

BMK, ASFINAG (Autobahn- und Schnellstraßen-Finanzierung-Aktionengesellschaft), Länder

Umsetzungszeitraum

Kurz- bis mittelfristig (2024-2026)

4.6 Stoßrichtung 6: Stringente Verwaltungsstrafverfahren

Um das Fahren mit angepasster Geschwindigkeit als gelebte Praxis zu etablieren, sind stringente Verwaltungsverfahren von Bedeutung. Derzeit ist es auch bei Tempodelikten nur mit hohem Aufwand möglich, Wiederholungstäter:innen zu identifizieren und Wiederholungsdelikte beim Strafausmaß entsprechend zu berücksichtigen. Der Ermessensspielraum gemäß § 45 VStG (sogenannte „Straftoleranzen“) ist im europäischen Vergleich je nach Bundesland unterschiedlich hoch angesetzt und die niedrigen Strafen für Geschwindigkeitsüberschreitungen der Verkehrssicherheit nicht zuträglich.

Zentrales Verwaltungsstrafregister

Schaffung eines bundeseinheitlichen und zentralen Verwaltungsstrafregisters.

Motivation

- Verwaltungsvereinfachung (aktuell hoher Behördenaufwand bei der Feststellung von Vortaten)
- Einbeziehung der Anzahl der Vordelikte (auch anderer Behörden) bei der Bemessung der Strafhöhe
- Wirksamere Durchsetzung der Strafvollziehung und spezialpräventive Maßnahmen bei Wiederholungstaten
- Entzug Lenkberechtigung:
 - Österreich: ab 40 beziehungsweise 50 km/h über Limit im Ortsgebiet beziehungsweise Freiland (Eintrag im Führerscheinregister) – keine niedrigeren Grenzen bei Wiederholung; vergangene Verstöße unter 40 beziehungsweise 50 km/h im Ortsgebiet beziehungsweise Freiland können bei der Bemessung der Entzugsdauer mangels Register nicht berücksichtigt werden. Anonymverfügungen (typischerweise bis +30 km/h, zum Beispiel in Wien bis +39 km/h) können nicht in das Führerscheinregister eingetragen werden, eine Eintragung erfolgt nur bei Strafverfügung/Strafbescheid (Lenkererhebung). Die Raserpakete 1 und 2 (Entzug Lenkberechtigung und Fahrzeugbeschlagnahme) wurden bereits umgesetzt (siehe Kapitel 5.3).
 - Deutschland: ab 30 beziehungsweise 40 km/h im Ortsgebiet beziehungsweise Freiland (bei Wiederholung ab 26 km/h innerhalb 1 Jahr)

- Schweiz: ab 21 beziehungsweise 26 km/h im Ortsgebiet beziehungsweise Freiland- und Autostraßen (bei Wiederholung ab 16 beziehungsweise 21 km/h innerhalb von 2 Jahren)

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

- Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030
- Bericht des Rechnungshofes betreffend Verkehrsstrafen²⁹

Handlungsoptionen

Die rechtliche Grundlage muss im Verwaltungsstrafgesetz (VStG) geschaffen werden, weil das Register den gesamten Verwaltungsbereich erfassen soll.

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Beträchtlich (generalpräventive Wirkung für alle Verkehrsteilnehmer:innen; hohe spezialpräventive Wirkung bei Lenker:innen nach Erstdelikt)

Hauptakteure

Bundeskanzleramt (BKA)

Umsetzungszeitraum

Mittel- bis langfristig (2025-2030)

²⁹ Siehe parlament.gv.at/gegenstand/XXVI/III/300 (20.02.2024)

Sanktionierung sofort ab Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (unter Beachtung der Eichfehlergrenzen)

Festgestellte Tempoüberschreitungen konsequent ahnden.

Motivation

- In Österreich werden in den Bundesländern zusätzlich zu den Messtoleranzen aufgrund der Eichgenauigkeit sogenannte „Straftoleranzen“ in unterschiedlichem Ausmaß pauschal angewendet. Dabei handelt es sich eigentlich um die Anwendung des Ermessensspielraums gemäß §45 Verwaltungsstrafgesetz 1991 – VStG. International werden meist niedrigere oder gar keine solchen Toleranzen zugestanden.
- In Pilotversuchen in einzelnen Bundesländern wurde die generalpräventive Wirkung bereits nachgewiesen.
- Das Nichtverfolgen von Überschreitungen der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit, die jenseits der Eichfehlergrenzen liegen, ist vom Gesetz nicht gedeckt. Aus Sicht des BMK sind zusätzlich zu den Messtoleranzen (Eichfehler) keine pauschalen Straftoleranzen zulässig. Ausnahmen (individuelle Relativierung der Schuld und Berücksichtigung anderer individueller Umstände) sind nur im jeweiligen Verwaltungsstrafverfahren zulässig.
- Der Rechnungshof empfiehlt in seinem Bericht ein „bundesweit einheitliches Vorgehen“.

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

- Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030
- Bericht des Rechnungshofes betreffend Verkehrsstrafen³⁰

Handlungsoptionen

- Bundesweit einheitliche Umsetzung der StVO durch die Bundesländer
- Unterstützung der Länder durch das BMK mit Bewusstseinsbildungsarbeit

³⁰ Siehe [parlament.gv.at/gegenstand/XXVI/III/300](https://parlament.gv.at/XXVI/III/300) (20.02.2024)

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Mittel (bei guter Kommunikation senkende Wirkung auf Temponiveau)

Hauptakteure

Länder, BMK

Umsetzungszeitraum

Kurz- bis mittelfristig (2024-2026)

Optimierung des Cross-Border-Enforcements

Die Cross-Border-Enforcement-Richtlinie (RL 2015/413/EU) ermöglicht den grenzüberschreitenden Austausch von Halterdaten zur Durchsetzung von Sanktionen für Verkehrsdelikte.

Motivation

- Aktuell gibt es für die österreichischen Behörden punktuelle Erschwernisse bei der Verfolgung von ausländischen Tätern: innen (bei den meisten EU-Ländern).
- Laut dem Bericht des Rechnungshofs sind fast alle international verfolgten Delikte Geschwindigkeitsdelikte.
- Derzeit (Stand Februar 2024) ist ein Vorschlag für eine Aktualisierung der Richtlinie in Bearbeitung (RL COM(2023) 126), der zum Beispiel eine Erweiterung des Zugangs zu nationalen Führerscheinregistern enthält.

Maßnahme auch angekündigt bzw. gefordert in

- Bericht des Rechnungshofes betreffend Verkehrsstrafen³¹

Handlungsoptionen

Weitere Verbesserung, beispielsweise durch Inkrafttreten des Richtlinienvorschlags

³¹ Siehe parlament.gv.at/gegenstand/XXVI/III/300 (20.02.2024)

Reduktionspotenzial Tote und Schwerverletzte

Mäßig (Hoher Anteil (fast 30 Prozent) der Tempovergehen durch ausländische Kfz)

Hauptakteure

EU, BMK

Umsetzungszeitraum

Bereits umgesetzt

5 Bezug zu Sicherheitsindikatoren der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030

5.1 Zusammenhang mit Sicherheitsindikatoren aus der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030: Status Quo und Zielerreichung

Sicherheitsindikator Geschwindigkeit

Der Aktionsplan Geschwindigkeit knüpft an die in der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 definierten Zielwerte für den Sicherheitsindikator Geschwindigkeit an.³² Die Maßnahmen des Aktionsplans sollen zur Erreichung dieser Zielwerte beitragen. Demnach soll der Prozentsatz der Fahrzeuge, die sich an die Geschwindigkeitsbeschränkung halten, bis 2030 im Vergleich zum Jahr 2019 für unterschiedliche Straßenarten und Tempolimits deutlich erhöht werden:

- Innerorts 30 km/h \geq 60 Prozent (2019: 27 Prozent)
- Innerorts 50 km/h \geq 75 Prozent (2019: 61 Prozent)
- Freilandstraße 100 km/h \geq 90 Prozent (2019: 85 Prozent)
- Autobahn 130 km/h \geq 85 Prozent (2019: 80 Prozent)

Der Vergleich der Zielwerte des Sicherheitsindikators für 2030 mit den Werten von 2019 sowie den in Kapitel 2 beschriebenen Werten zu den gefahrenen Geschwindigkeiten 2022 zeigt, dass für 2030 ambitionierte Zielwerte angestrebt werden, die es durch die Umsetzung der angeführten Maßnahmen zu erreichen gilt.

³² Diese Indikatoren werden europaweit einheitlich im Rahmen der EU-Projekte Baseline und Trendline erhoben. Weiterführende Informationen zu den Projekten sind erhältlich unter: baseline.vias.be/ bzw. trendlineproject.eu/ (jeweils 02.05.2024)

Sicherheitsindikator Einstellungen zu risikoreichem Verhalten

Zusätzlich soll der vorliegende Aktionsplan Geschwindigkeit auch einen Beitrag hinsichtlich des in der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 enthaltenen Sicherheitsindikators zu Einstellungen zu risikoreichem Verhalten leisten. Hierbei geht es vor allem darum, das Fahren mit angepasster Geschwindigkeit als gelebte Praxis zu etablieren. Folgende Indikatoren in Bezug auf die Einstellung zur gefahrenen Geschwindigkeit, die sich bereits in nationalen und internationalen Studien³³ etabliert haben, können dabei als Orientierungshilfe dienen (in der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 waren keine Zielwerte definiert):

- Persönliche Akzeptanz der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften – Anteil „eher akzeptabel“ und „akzeptabel“
- Persönliche Akzeptanz der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb von Ortschaften (außer Autobahnen) – Anteil „eher akzeptabel“ und „akzeptabel“
- Persönliche Akzeptanz der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen – Anteil „eher akzeptabel“ und „akzeptabel“

Für das Jahr 2030 werden, unterschieden nach Straßenarten, folgende Zielwerte angestrebt:

- Persönliche Akzeptanz der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften < 5 Prozent-Anteil „eher akzeptabel“ und „akzeptabel“ (2018: 10 Prozent)
- Persönliche Akzeptanz der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb von Ortschaften (außer Autobahnen) <10 Prozent-Anteil „eher akzeptabel“ und „akzeptabel“ (2018: 22 Prozent)
- Persönliche Akzeptanz der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen <15 Prozent-Anteil „eher akzeptabel“ und „akzeptabel“ (2018: 29 Prozent)

³³ Zum Beispiel Holcher, Susanne/Holte, Hardy: Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bergisch Gladbach, Germany: Federal Highway Research Institute, 2019. sowie Furian, Gerald/Kaiser, Susanne/Robatsch, Klaus/Senitschnig, Nina/Soteropoulos, Aggelos: Präventionsmonitor Verkehr 2020. Einstellungen der Bevölkerung zu Sicherheits- und Präventionsfragen im Verkehrsbereich, KFV – Sicher Leben, Band 31. Wien: 2021.

5.2 Evaluation und Monitoring

Im Rahmen der Umsetzung des Aktionsplans Geschwindigkeit ist eine Evaluation der Wirkung der enthaltenen Maßnahmen und Aktivitäten nach deren Umsetzung vorgesehen. Es soll überprüft werden, inwieweit die angestrebten Zielwerte für die Sicherheitsindikatoren **Geschwindigkeit** und **Einstellungen zu risikoreichem Verhalten** erreicht werden konnten. Dazu soll die in den EU-Projekten Baseline³⁴ und Trendline³⁵ sowie im Projekt ESRA³⁶ entwickelte Methodologie für die Sicherheitsindikatoren herangezogen werden. Zudem soll der Implementierungsfortschritt der Maßnahmen samt Einflüssen auf die Umsetzung und Aktivitäten des Aktionsplans dokumentiert werden.

Die Evaluierung soll zu zwei Zeitpunkten erfolgen. Geplant ist eine **Zwischenevaluation** drei Jahre nach der Veröffentlichung des Aktionsplans (2027). Die Ergebnisse der Zwischenevaluation dienen der weiteren Steuerung der Maßnahmensetzung. Folgende Fragen sollen im Zuge der Zwischenevaluation behandelt werden:

- Welche Maßnahmen beziehungsweise Aktivitäten wurde bislang umgesetzt? Welche Maßnahmen wurden noch nicht umgesetzt und aus welchen Gründen bzw. welche Schritte könnten zukünftig gesetzt werden?
- Welche Werte wurden bei den ausgewählten Sicherheitsindikatoren erreicht?
- In welchen Bereichen sollten noch Maßnahmen beziehungsweise Aktivitäten gesetzt werden, um bis 2030 die angestrebten Zielwerte für die Sicherheitsindikatoren erreichen zu können?

2030 wird eine **Gesamtevaluation** hinsichtlich der Wirksamkeit des Aktionsplans unter Beziehung aller involvierten Stakeholder erfolgen. Im Rahmen der Gesamtevaluation wird Folgendes ermittelt:

- Wurden die angestrebten Zielwerte für die aufgestellten Sicherheitsindikatoren erreicht?

³⁴ Siehe Silverans, Peter/Vanhove, Sophie: Baseline conclusions and recommendations. Baseline project, Brussels: Vias institute, 2023.

³⁵ Siehe trendlineproject.eu/ (20.02.2024)

³⁶ Siehe Meesmann, Uta/Torfs, Katrien/Wardenier, Naomi/Van den Berghe, Wouter: ESRA2 methodology. ESRA2 report Nr. 1 (updated version). ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, Belgium: Vias institute, 2023.

- Welche Maßnahmen und Aktivitäten konnten im Rahmen des Aktionsplans umgesetzt werden? Welche Maßnahmen wurden nicht umgesetzt und aus welchen Gründen bzw. welche Schritte könnten zukünftig gesetzt werden?

Sofern Evaluationen von Einzelmaßnahmen durchgeführt wurden, werden diese in die Gesamtevaluation einbezogen.

Neben der Gesamt- und Zwischenevaluation ist ein laufendes Monitoring über die Erreichung der Zielwerte des Sicherheitsindikators *Geschwindigkeit* sowie des Sicherheitsindikators *Einstellung zu risikoreichem Verhalten* durch den Aktionsplan *Geschwindigkeit* und den darin enthaltenen Maßnahmen und Aktivitäten vorgesehen. Für das Monitoring des Sicherheitsindikators zu *Geschwindigkeit* werden die Parameter dazu laufend erhoben. Hinsichtlich des Sicherheitsindikators *Einstellungen zu risikoreichem Verhalten* werden entsprechende repräsentative Befragungen der österreichischen Bevölkerung durchgeführt.

5.3 Bereits umgesetzte Maßnahmen zum Thema *Geschwindigkeit*

Durch das BMK konnten bereits einige Maßnahmen zum Thema *Geschwindigkeit*, die auch im vorliegenden Aktionsplan *Geschwindigkeit* enthalten sind, umgesetzt werden:

Bundesweite Kampagne zum Thema *Geschwindigkeit*

Mit 6. Juni 2023 erfolgte die Umsetzung der bundesweiten Verkehrssicherheitskampagne „Voll am Leben statt voll am Gas“ durch das BMK. Die Kampagne richtet sich dabei speziell an junge Männer zwischen 17 und 24 Jahren, da vor allem junge Männer zum Rasen tendieren. Mit Botschaften wie „Voll am Leben statt voll am Gas“ oder „Voll am Leben statt voll in der Kurve“ wird auf die Problematik aufmerksam gemacht.³⁷ Neben einer umfassenden Webseite³⁸ zur Kampagne mit Informationen und Tipps zur Thematik sind auch Videos Teil der Kampagne.

³⁷ bmk.gv.at/service/presse/gewessler/2023/20230606_verkehrssicherheitskampagne.html (15.11.2024)
bmk.gv.at/service/presse/gewessler/20230606_verkehrssicherheitskampagne.html (27.02.2024)

³⁸ vollamleben.at/ (27.02.2024)

Abbildung 8 Verkehrssicherheitskampagne „Voll am Leben statt voll am Gas“; Quelle: vollamleben.at/ (02.05.2024), Screenshot³⁹



Gesetzesnovelle "Raserpaket"

Durch Änderungen der Straßenverkehrsordnung und des Führerscheingesetzes wurden umfangreiche Maßnahmen gegen Schnellfahrer:innen umgesetzt.

Grenzwerte für den Entzug der Lenkberechtigung und -entzugszeiten

Im Jahr 2021 wurde durch das BMK mit dem ersten Raserpaket (BGBl I 2021/154) ein umfangreiches Maßnahmenpaket gegen extreme Raserei umgesetzt und die Strafen für extremes Rasen deutlich erhöht. Hierbei wurde der Strafrahmen für überhöhte Geschwindigkeit auf 5.000 € erhöht. Zudem wurde die Entzugsdauer der Lenkberechtigung verdoppelt und auch der Beobachtungszeitraum für wiederholte Geschwindigkeitsübertretungen verdoppelt. Eingeführt wurde darüber hinaus das neue Delikt „illegale Straßenrennen“, das mit sechs Monaten Entzug der Lenkberechtigung und in Wiederholungsfällen bestraft wird, in Wiederholungsfällen erweitert durch eine verkehrspsychologischen Untersuchung wird.⁴⁰

³⁹ Die Kampagne ist mittlerweile abgelaufen und die Webseite ist nicht mehr aktiv. Der Spot ist jedoch verfügbar unter https://www.youtube.com/watch?v=Y5Rp_LYaUOs (28.11.2024)

⁴⁰ infothek.bmk.gv.at/massnahmenpaket-gegen-extremes-rasen-beschlossen/ (27.02.2024)

Fahrzeugkonfiszierung

Im Juni 2023 erfolgte durch das BMK die Umsetzung des zweiten Teils des Raserpakets im Rahmen der 34. StVO-Novelle (BGBl I 2023/90), mit dem die Möglichkeit ergänzt wurde, zusätzlich zu einer Geldstrafe die Fahrzeuge unbelehrbarer extremer Schnellfahrer:innen zu beschlagnahmen und in letzter Konsequenz für verfallen zu erklären.⁴¹ Konkret richtet sich das beschlossene Paket gegen schwere Vergehen und Geschwindigkeitsübertretungen von mehr als 60 km/h innerorts und 70 km/h außerhalb des Ortsgebiets. Kommt dies mehrmals vor, kann nach der Beschlagnahme am Ende des Verfahrens die dauerhafte Abnahme (der sogenannte Verfall) des Fahrzeugs zum Tragen kommen; war der:die Lenker:in nicht Eigentümer:in des Fahrzeugs, ist ein Lenkverbot für dieses Fahrzeug zu verhängen. Wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 80 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 90 km/h überschritten, kann die Behörde ein Verfallsverfahren gemäß Verwaltungsstrafgesetz auch schon beim ersten Mal einleiten.⁴²

StVO-Novelle Geschwindigkeitsmaßnahmen Gemeinden

Mit der 35. StVO-Novelle, BGBl I 2024/52 (Inkrafttreten: 1.7.2024) haben Gemeinden neue Möglichkeiten erhalten, nämlich erstens auf erleichtertem Weg Tempo 30 in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis einrichten zu können, zweitens selbst Tempoüberwachung (nur punktuelle Radarkontrollen) durchführen zu dürfen.

⁴¹ oesterreich.gv.at/Gesetzliche-Neuerungen/archiv-bgbl-2023/34_StVO_Novelle.html (15.11.2024)

oesterreich.gv.at/Gesetzliche-Neuerungen/Bundesgesetzblatt/34_StVO_Novelle.html (27.02.2024)

⁴² ⁴² bmk.gv.at/service/presse/gewessler/2023/20230614_raserpaket.html (15.11.2024)

bmk.gv.at/service/presse/gewessler/20230614_raserpaket.html (27.02.2024)

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 v_{85} und Anteil Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von freifahrenden Pkw nach zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Straßenart beziehungsweise Gebiet (2022); Quelle: KFV-Geschwindigkeitsmessungen 2022	17
Tabelle 2 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten außerhalb geschlossener Ortschaften für Pkw im europäischen Vergleich (ausgenommen Schnellstraßen, Autobahnen und Sonderregeln für zweispurige Straßen); Quellen: Europäische Kommission, Autofahren im Ausland, ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm (08.02.2023); ÖAMTC-Länderinfo, oamtc.at/laenderinfo/ (08.02.2023)	20
Tabelle 3 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen (höchste Ausbaustufe, ausgenommen Spezialregelungen, zum Beispiel bei Niederschlag, für Stadtautobahnen) für Pkw im europäischen Vergleich; Quellen: Europäische Kommission, Autofahren im Ausland, ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm (08.02.2023); ÖAMTC-Länderinfo, oamtc.at/laenderinfo/ (08.02.2023)	21
Tabelle 4 Überblick über die Strafen bei Überschreitung einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Ortsgebiet in Österreich, Deutschland und der Schweiz; Quelle: Recherche KFV	23
Tabelle 5 Überblick über die Dauer des Entzugs der Lenkberechtigung bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet in Österreich, Deutschland und der Schweiz	25
Tabelle 6 Überblick über die Dauer des Entzugs der Lenkberechtigung bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Freilandstraßen/Autobahnen in Österreich, Deutschland und der Schweiz	25
Tabelle 7 Überblick über die Maßnahmen des Aktionsplans Geschwindigkeit	34

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Vergleich Anhalteweg bei 30 km/h und bei 50 km/h; Quelle: KFV	11
Abbildung 2 Anteil der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit an allen Unfällen mit Personenschaden, Getöteten und Schwerverletzten 2022; Quelle: Unfallstatistik der Statistik Austria, Bearbeitung: KFV	12
Abbildung 3 Entwicklung der Zahl der Unfälle, Getöteten und Schwerverletzten mit der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit 2018-2022 und Vergleich mit anderen vermutlichen Hauptunfallursachen und Unfall-, Getöteten- und Schwerverletztzahlen insgesamt (Index 2018 = 100 Prozent); Quelle: Unfallstatistik der Statistik Austria, Bearbeitung: KFV.....	13
Abbildung 4 Unfälle und tödliche Unfälle mit der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit nach Gebiet und Straßenart im Vergleich mit anderen vermutlichen Hauptunfallursachen (2020-2022); Quelle: Unfallstatistik der Statistik Austria, Bearbeitung: KFV	14
Abbildung 5 Unfälle mit der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit nach Unfalltyp im Vergleich mit anderen vermutlichen Hauptunfallursachen (Durchschnitt 2020-2022); Quelle: Unfallstatistik der Statistik Austria, Bearbeitung: KFV	15
Abbildung 6 Unfallverursachende Kfz-Lenkende (vermutliche Hauptunfallverursacher) nach Alter und Geschlecht, Vergleich Unfälle mit der vermutlichen Hauptunfallursache nichtangepasste Geschwindigkeit mit anderen vermutlichen Hauptunfallursachen (Durchschnitt 2020-2022); Quelle: Unfallstatistik der Statistik Austria, Bearbeitung: KFV.	16
Abbildung 7 Persönliche Akzeptanz von Geschwindigkeitsüberschreitungen in Ortschaften, außerhalb von Ortschaften und auf Autobahnen, europäischer Ländervergleich; Quelle: ESRA-Dashboard (ESRA 2), esranet.eu/ (24.01.2023)	19
Abbildung 8 Verkehrssicherheitskampagne „Voll am Leben statt voll am Gas“; Quelle: vollamleben.at/ (02.05.2024), Screenshot.....	68

Literaturverzeichnis

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030. Wien, 2021.
bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/vss2030.html

BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020, 2. Auflage 2016. Wien, 2016:
bmk.gv.at/dam/jcr:d86226ba-d715-426d-9d09-ae478665cc51/vsp2020_2016.pdf

Europäische Kommission, Directorate-General for Mobility and Transport: Nächste Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“ – EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030, Publications Office, 2020.
data.europa.eu/doi/10.2832/391271

Furian, Gerald/Kaiser, Susanne/Robatsch, Klaus/Senitschnig, Nina/Soteropoulos, Aggelos: Präventionsmonitor Verkehr 2020. Einstellungen der Bevölkerung zu Sicherheits- und Präventionsfragen im Verkehrsbereich, KfV – Sicher Leben, Band 31. Wien: 2021.
kfv.at/download/31-praeventionsmonitor-verkehr-2020/?wpdmdl=10571&refresh=65ce3a568c5b81708014166

Goldenbeld, Charles/Stipdonk, Henk/Reurings, Martine/Van Norden, Yvette: Crash Involvement of Motor Vehicles in Relationship to the Number and Severity of Traffic Offences. An Exploratory Analysis of Dutch traffic Offences and Crash Data. In: Traffic Injury Prevention 14(6):584-91. DOI:[10.1080/15389588.2012.743125](https://doi.org/10.1080/15389588.2012.743125).
researchgate.net/publication/249965283_Crash_Involvement_of_Motor_Vehicles_in_Relationship_to_the_Number_and_Severity_of_Traffic_Offenses_An_Exploratory_Analysis_of_Dutch_Traffic_Offenses_and_Crash_Data

Global Road Safety Partnership: Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners, second edition. Global Road Safety Partnership, International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, Geneva, 2023.
who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition

Holocher, Susanne/Holte, Hardy: Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bergisch Gladbach, Germany: Federal Highway Research Institute, 2019. esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno2speeding.pdf

International Transport Forum: The Safe System Approach in Action. Research Report. ITF/OECD, 2022. itf-oecd.org/safe-system-in-action

Meesmann, Uta/Torfs, Katrien/Wardenier, Naomi/Van den Berghe, Wouter: ESRA2 methodology. ESRA2 report Nr. 1 (updated version). ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, Belgium: Vias institute, 2023. esranet.eu/storage/minisites/esra2-methodology-report-updatewave2-def.pdf

Rechnungshof Österreich: Verkehrsstrafen. Bericht des Rechnungshofes. III–300 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVI. GP, Rechnungshof GZ 004.561/013–PR3/19. Wien, 2019. parlament.gv.at/dokument/XXVI/III/300/imfname_760572.pdf

UDV – Unfallforschung der Versicherer: Sicherheitsanalyse von Straßennetzen: Erfahrungen mit einem automatisierten Verfahren, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin, 2011. udv.de/resource/blob/74608/491d84fbe856afcb82a15f808b527d2f/14-sicherheitsanalyse-von-strassennetzen-data.pdf

Abkürzungen

BGBL.	Bundesgesetzblatt
BMBWF	Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung
BMI	Bundesministerium für Inneres
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
ESRA	E-Survey of Road Users' Attitudes
ITF	International Transport Forum
StVO	Straßenverkehrsordnung

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

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

servicebuero@bmk.gv.at

bmk.gv.at