

Verkehrssicherheit in Österreich

Jahresbericht 2024

Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -aktivitäten

Umsetzung der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie



Verkehrssicherheit in Österreich

Jahresbericht 2024

Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -aktivitäten

Umsetzung der Österreichischen

Verkehrssicherheitsstrategie

Wien, 2026

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds (VSF)

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Inhaltsverantwortliche Autorinnen und Autoren:

DI Bernd Strnad, KfV Sicherheit-Service GmbH

DI Sandra Schmied, KfV Sicherheit-Service GmbH

Grafik-Design: Walzl & Walzl Werbeagentur GmbH, Graz

Nationale Statistiken: Statistik Austria; Bearbeitung: KfV Sicherheit-Service GmbH

Erstveröffentlichung: Juli 2026.

Fotonachweis Umschlag: KfV/Martin Winkelbauer

Wien, 2026.

Rechtliche Hinweise:

Die in diesem Band enthaltenen Aussagen müssen nicht notwendigerweise mit denen des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität, und Infrastruktur (BMIMI) übereinstimmen.

Finanziert aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds.

Mehr Informationen zum Thema Verkehrssicherheit finden Sie unter verkehrssicherheit.gv.at.

Vorwort

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

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

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

Der vorliegende Bericht gibt einen Überblick über die Aktivitäten und Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit im Jahr 2024. Er enthält Informationen über das Unfallgeschehen, die Entwicklungen der letzten Jahre und die gesetzten Maßnahmen in den Handlungsfeldern, die in der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie definiert wurden.

Inhalt

Vorwort	3
1 Verkehrssicherheitsarbeit	7
1.1 Verkehrssicherheitsarbeit in Österreich	7
1.2 Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit auf internationaler Ebene	10
2 Umsetzung der Verkehrssicherheitsstrategie	11
2.1 Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030	11
2.2 Überblick über die Verkehrssicherheitsaktivitäten in Österreich	12
3 Entwicklungen im österreichischen Straßenverkehrsunfallgeschehen	20
3.1 Straßenverkehrsunfälle	21
3.2 Unfälle an Eisenbahnkreuzungen	23
4 Handlungsfelder der Strategie	24
4.1 Handlungsfeld 1: Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität	24
4.2 Handlungsfeld 2: Sichere Freilandstraßen	28
4.3 Handlungsfeld 3: Motorradsicherheit	29
4.4 Handlungsfeld 4: Pkw-Sicherheit	30
4.5 Handlungsfeld 5: Verkehrstüchtig und mit ganzer Aufmerksamkeit auf der Straße	31
4.6 Handlungsfeld 6: Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung	33
4.7 Handlungsfeld 7: Effektive Logistik, Kontrolltätigkeit, Administration und Informationsprozesse	34
5 Sicherheitsindikatoren	37
Kontakte	41

1 Verkehrssicherheitsarbeit

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

1.1 Verkehrssicherheitsarbeit in Österreich

Verkehrssicherheit ist in Österreich eine Gemeinschaftsaufgabe unterschiedlicher Institutionen wie beispielsweise Gebietskörperschaften, politischen Parteien, Forschungseinrichtungen und Nichtregierungsorganisationen. Beispielhaft sind folgende Institutionen an der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligt:

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

Im Zentrum der Verkehrssicherheitsarbeit standen seit dem Jahr 2002 die Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramme. Im Jahr 2002 wurde für die Laufzeit 2002–2010 erstmals ein nationales Verkehrssicherheitsprogramm beschlossen. Im Februar 2011 wurde das neu erstellte Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 veröffentlicht.



Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030

Nach einer umfassenden Zwischenevaluierung im Jahr 2015 wurde das Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 im Jahr 2016 in einer zweiten Auflage herausgegeben. Aufbauend auf den beiden bislang veröffentlichten Verkehrssicherheitsprogrammen wurde in weiterer Folge die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie für den Zeitraum 2021–2030 erarbeitet. Diese steht unter bmim.gv.at/verkehrssicherheit/publikationen/vs-strategie/vss2030 zum Download zur Verfügung.

Aufgrund des im Jahr 2006 in Kraft getretenen Unfalluntersuchungsgesetzes wurde der Verkehrssicherheitsbeirat als Forum entscheidender Institutionen für Fragen der Verkehrssicherheit gegründet. Der Aufgabenschwerpunkt des Verkehrssicherheitsbeirats liegt in der Erstellung sowie in der laufenden Evaluierung und Weiterentwicklung von Verkehrssicherheitsprogrammen für alle Verkehrsträger. Der Verkehrssicherheitsbeirat setzt sich aus den Verkehrssprecherinnen und Verkehrssprechern der im Parlament vertretenen politischen Parteien, Sicherheitsexpertinnen und Sicherheitsexperten aller Verkehrsträger sowie Vertreterinnen und Vertretern von Ministerien und Gebietskörperschaften, Mobilitätsclubs, Kammern, Verbänden, Interessensvertretungen und wissenschaftlich tätigen Institutionen zusammen. Der Arbeitsausschuss Straße des Verkehrssicherheitsbeirats war bereits an der Erstellung des Verkehrssicherheitsprogramms 2011–2020 beteiligt. Er begleitete dieses während der gesamten Laufzeit und evaluierte es in regelmäßigen Abständen. Der Verkehrssicherheitsbeirat war auch maßgebend an der Entwicklung der Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 beteiligt.

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

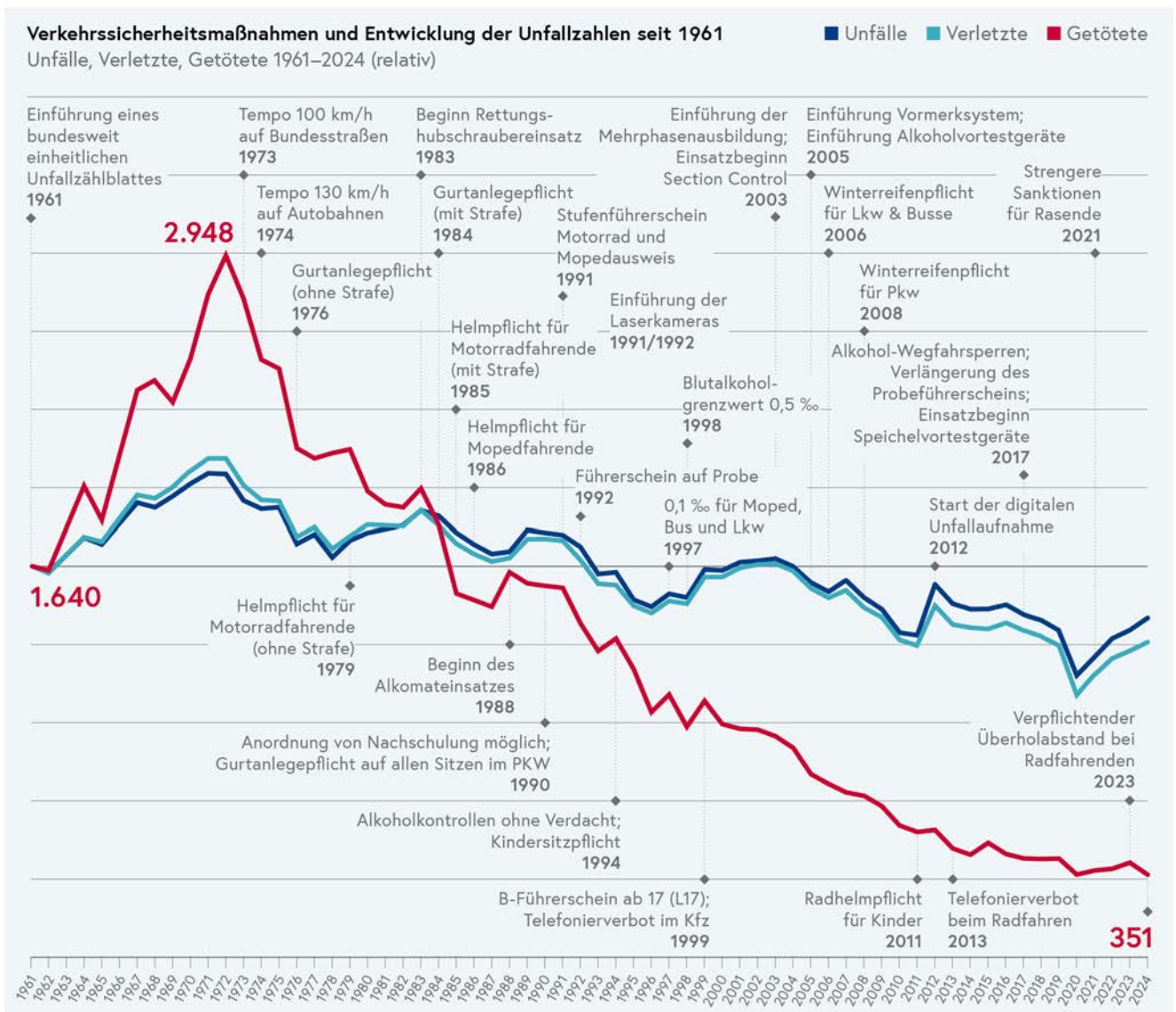


Abbildung 1: Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen und Entwicklung der Unfallzahlen seit dem Jahr 1961, Quellen: Statistik Austria, Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

1.2 Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit auf internationaler Ebene

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

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

2 Umsetzung der Verkehrssicherheitsstrategie

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

2.1 Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030

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

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

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

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

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

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

2.2 Überblick über die Verkehrssicherheitsaktivitäten in Österreich

Jedes Jahr werden etliche Veranstaltungen und Kampagnen mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt. Im Folgenden wird eine Auswahl über durchgeführte Verkehrssicherheitsaktivitäten im Jahr 2024 angeführt.

2.2.1 Veranstaltungen zum Thema Verkehrssicherheit

18. Fachkonferenz für Fußgängerinnen und Fußgänger 2024 – Walk-space.at

Im Jahr 2024 wurde die Walk-Space-Fachkonferenz am 4. und 5. Juni in der Kulturgarage in der Seestadt Aspern in Wien unter dem Motto „Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft – Transformation öffentlicher Räume und lebenswerte Straßenräume“ abgehalten. In verschiedenen Blöcken wurden relevante Themen im Fußverkehr vorgestellt und diskutiert. Im Fokus standen dabei Inklusion und Barrierefreiheit, Begegnungszonen in Verbindung mit Wirtschaftsaspekten und der Straßengestaltung, das Schulumfeld sowie Gesundheitsaspekte. Beim Block „Zu Fuß gesund und mobil“ wurde auch auf „Nudging“ eingegangen, also wie durch Anreize oder Anregungen ein bestimmtes Verhalten ge-

fördert werden kann, in diesem Fall, wie Menschen motiviert werden können, vermehrt Wege zu Fuß zurückzulegen. Verkehrssicherheitsaspekte wurden vor allem beim Thema Begegnungszonen sowie bei der Vorstellung von digitalen Schulwegplänen behandelt.



Plenumsdiskussion bei der 18. Fachkonferenz für Fußgängerinnen und Fußgänger 2024, Bild: Walk-space at/ Luiza Puia

Ö3-Verkehrssaward: „Heldinnen und Helden der Straße“ – Hitradio Ö3, Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Bundesministerium für Inneres

Im September 2025 zeichneten das Hitradio Ö3, das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und das Bundesministerium für Inneres mit dem 23. „Ö3-Verkehrssaward“ Personen aus, die im Jahr 2024 Mut, Zivilcourage und Engagement zeigten, lebensrettende Maßnahmen setzten und somit Beiträge zur Verkehrssicherheit leisteten.

Marlene Sapotnik aus Deutschlandsberg und Alexander Goriupp aus Gamlitz wurden für die Hilfe bei der Rettung eines Fahrzeuglenkers nahe Soboth ausgezeichnet. Bei dichtem Nebel und einsetzender Dunkelheit fiel ihnen ein flackerndes Licht neben der Straße auf. Dabei handelte es sich um ein in Brand geratenes Fahrzeug. Während Marlene Sapotnik die Einsatzkräfte alarmierte, zog der ausgebildete Feuerwehrmann und Ersthelfer Alexander Goriupp den bewusstlosen und verletzten Lenker aus dem Auto. Kurz danach stand das Fahrzeug in Vollbrand. Durch die Hilfe der ausgezeichneten Personen überlebte der Fahrzeuglenker schwer verletzt.

Bei den Einsatzkräften wurden drei Preise vergeben. Das Bezirkspolizeikommando Zell am See wurde für die Arbeiten im Zuge der Skiweltmeisterschaft in Saalbach geehrt, der Niederösterreichische Straßendienst für den Einsatz beim Hochwasser 2024, während viele Regionen Niederösterreichs unter Wasser standen. Weiters wurde die Ortsfeuerwehr Rankweil für die Löschung eines vollelektronischen Linienbusses mit dem Preis ausgezeichnet. Aufgrund eines medizinischen Notfalls verlor der Fahrer die

Kontrolle über das Fahrzeug und der Bus kollidierte mit mehreren Objekten, bevor er an der Mauer eines Kindergartens zum Stillstand kam. Mit der Unterstützung von hersteller- und fahrzeugspezifischen Daten des Landesfeuerwehrverbandes Vorarlberg, die für die Löschung des vollelektronischen Busses erforderlich waren und mit einer App zur Verfügung gestellt wurden, gelang es der Ortsfeuerwehr Rankweil das Fahrzeug spannungsfrei zu schalten und so weitere Gefahren zu verhindern.

Marlene Sapotnik und
Alexander Goriupp mit dem
Ö3-Verkehrsaward, Bild:
ORF/Roman Zach-Kiesling



KFV-Forschungspreis 2024 – Kuratorium für Verkehrssicherheit

Mit dem KFV-Forschungspreis prämiert das Kuratorium für Verkehrssicherheit innovative Ideen, Produkte und Lösungsansätze, die einen Beitrag zur Unfallprävention leisten. Mit dem ersten Platz wurde 2024 Dipl.-Ing. Stefano Cavosi vom Institut für Mechanik und Mechatronik der Technischen Universität Wien ausgezeichnet. Er entwickelte im Rahmen einer Diplomarbeit einen Prototyp eines neuen Bremsassistentensystems für E-Scooter. Die Betätigung der vorderen und hinteren Bremse erfolgt über ein einzelnes Bedienelement, die Bremskraft wird adaptiv je nach Fahrzustand auf beide Räder verteilt. Das System funktioniert für alle Personen und auf verschiedenen Fahrbahnoberflächen und Straßenzuständen. Da das Überbremsen der Räder aktiv verhindert wird, sind starke und spurstabile Bremsungen möglich, was einen Sicherheitsgewinn gegenüber den Bremssystemen herkömmlicher E-Scooter darstellt.

Ein weiterer Preis wurde Dipl.-Ing. Michael Aleksa vom AIT - Austrian Institute of Technology GmbH für das Konzept des Forschungsprojektes „WildWarn“ verliehen. Das interdisziplinäre Projektteam will dabei Abschnitte im Straßennetz, auf denen es vermehrt zu Wildunfällen kommt, untersuchen und anhand dieser Information eine webbasierte Risiko-Landkarte entwickeln. Ziel ist eine Anzeige in Echtzeit, auf welchen Straßenabschnitten Kollisionen mit Wild wahrscheinlicher sind und die Unfallgefahr

durch Wildwechsel steigt, um entsprechend darauf reagieren zu können und die Anzahl der Wildunfälle zu verringern.



Preisverleihung beim KfV-Forschungspreis 2024, Bild: KfV/APA-Fotoservice/Hörmandinger

ZVR-Verkehrsrechtstag 2024 – Universität Wien, Wirtschaftsuniversität Wien, Sigmund Freud Privat Universität, Kuratorium für Verkehrssicherheit

Am 3. Oktober 2024 fand zum 17. Mal der Verkehrsrechtstag an der Wirtschaftsuniversität Wien statt. Mehr als 200 Personen folgten der Einladung, nach der Eröffnung konnte zwischen drei verschiedenen Panels gewählt werden: Straßenverkehrsrecht, Dieselfälle: Haftung und Prozess sowie Digitalisierung und künstliche Intelligenz im Straßenverkehr. Verkehrssicherheitsthemen wurden unter anderem bei Vorträgen zu Drogen im Straßenverkehr sowie der Auswirkungen des Einsatzes von künstlicher Intelligenz im Verkehrssektor behandelt.



Vortragende beim ZVR-Verkehrsrechtstag 2024, Bild: Kuratorium für Verkehrssicherheit/APA-Fotoservice/Juhász

2.2.2 Ausgewählte Kampagnen und Aktionen zum Thema Verkehrssicherheit

Aspekte der Verkehrssicherheit müssen regelmäßig in das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden gerückt werden. Auch 2024 wurden bundesweit und auch auf Länderebene diesbezügliche Maßnahmen gesetzt. Nachfolgend werden in einem Überblick ausgewählte Kampagnen und Aktionen angeführt.

Kampagne Park & Write – ASFINAG

Ablenkung gehört zu den Hauptunfallursachen auf Autobahnen und Schnellstraßen. Dabei spielt auch die Verwendung des Mobiltelefons während des Fahrens eine wesentliche Rolle. Mit dem Kampagnenmotto „Park & Write“ appellierte die ASFINAG im Jahr 2024 für mehr Verantwortung am Steuer. Dabei wurde darauf aufmerksam gemacht, dass im Durchschnitt alle neun Kilometer – und somit etwa alle vier Minuten – eine Rastmöglichkeit am ASFINAG-Netz zur Verfügung steht, um gefahrlos Nachrichten lesen oder schreiben zu können, zu telefonieren, eine Route im Navigationsgerät einzugeben oder den Radiosender zu wechseln. Die Laufzeit der Kampagne war von Ende Juni bis Anfang September 2024. Der Zeitraum umfasste somit die Sommerferienzeit, in der neben der täglichen Autofahrt von und zur Arbeit auch längere Urlaubsfahrten zurückgelegt werden.

Neben der Platzierung der Sujets auf Tafeln im ASFINAG-Netz sowie in Printmedien, wurde die Kampagne auch im Hörfunk, in ausgewählten Onlinemedien und in Podcastwerbungen geschaltet. Darüber hinaus wurden mehrere Social-Media-Kanäle berücksichtigt, auch, um alle Ziel- und Altersgruppen zu erreichen.

Abbildung 2: Sujet der ASFINAG-Kampagne „Park & Write“, Bild: ASFINAG



Leitfaden „Verkehrsberuhigung Burgenland“ – Land Burgenland

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit wurde 2024 im Burgenland der Leitfaden „Verkehrsberuhigung Burgenland“ entwickelt. Ziel der Maßnahme war es, Städte und Gemeinden bei der Planung und Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen fachlich zu unterstützen und gleichzeitig nachhaltige Mobilitätslösungen zu fördern.

Der Leitfaden gibt einen Überblick über die verkehrstechnischen und rechtlichen Grundlagen zum Thema, praxisnahe Hilfsmittel wie Alternativmaßnahmen, Checklisten, Maßnahmenkombinationen sowie eine Übersicht über die Zuständigkeiten im Umsetzungsprozess.

Ergänzend zur Publikation wurden zwei Informationsveranstaltungen für Gemeindevertreterinnen und -vertreter im Nord- und Südburgenland durchgeführt. Dadurch wurde sichergestellt, dass die Inhalte nicht nur theoretisch verfügbar sind, sondern auch aktiv in die kommunale Praxis überführt werden. Die Maßnahme trägt damit zur langfristigen Verbesserung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität in den Gemeinden bei.

Kinder-Sicherheitsolympiade – Land Kärnten, Sicherheits-Informationszentrum Kärnten - Kärntner Zivilschutzverband

Bei der jährlich stattfindenden Sicherheitsolympiade können Volksschulkinder ihr Sicherheitswissen und ihr Können bei gestellten Aufgaben beweisen. Unter Teilnahme der Blaulichtorganisationen werden neben Verkehrsaspekten unter anderem auch Erste Hilfe, Brandgefahren und Gefahrenzeichen thematisiert.

Zu Fuß in die Schule – Land Niederösterreich

Im Rahmen der Initiative „Zu Fuß in die Schule“ werden in Niederösterreich gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit umgesetzt. Durch die Ausstattung von Schulkindern mit reflektierenden Materialien für Schultaschen wird deren Sichtbarkeit im Straßenverkehr deutlich erhöht. Darüber hinaus sensibilisiert die Kampagne Eltern und Kinder für sicheres Verhalten im Straßenverkehr, fördert gleichzeitig die eigenständige Mobilität und motiviert Kinder zu mehr Bewegung. Die Kombination aus Bewusstseinsbildung und konkreten Sicherheitsmaßnahmen macht das Projekt zu einem wirkungsvollen Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit.

JugendTaxi – Land Oberösterreich

Das JugendTaxi stellt eine Maßnahme für sichere Mobilität junger Menschen in den Abend- und Nachtstunden dar. Jugendliche in teilnehmenden Gemeinden können über die 4youCard-App JugendTaxi-Guthaben laden und täglich zwischen 20:00 und 06:00 Uhr bei teilnehmenden Taxiunternehmen einlösen. Das JugendTaxi ermöglicht die Nutzung von Taxiangeboten zu vergünstigten Tarifen. Mit dieser Maßnahme wird eine sichere Heimfahrt von Jugendlichen in der Nachtzeit ermöglicht. Die Maßnahme trägt zur Reduktion risikobehafteter Mobilitätssituationen im Nachtverkehr bei und bietet eine sichere Alternative, wenn öffentlicher Verkehr nicht verfügbar ist.

Imagefilm 20 Jahre Verkehrssicherheitsprogramm – Land Steiermark

Anlässlich des 20-jährigen Bestehens des steirischen Verkehrssicherheitsprogramms wurde 2024 ein Imagefilm produziert, der die Entwicklung und Vielfalt der Verkehrssicherheitsarbeit seit 2004 dokumentiert. Der Film veranschaulicht die Komplexität der Verkehrssicherheitsarbeit und ihre Relevanz für die Gesellschaft. Er beleuchtet die Zusammenarbeit verschiedener Organisationen und Institutionen im Bereich der Verkehrssicherheit und trägt dazu bei, das öffentliche Bewusstsein für sicheres Verhalten im Straßenverkehr nachhaltig zu stärken. Der Film kann unter dkmotion.com/projekte/imagefilm/20-jahre-verkehrssicherheit oder unter youtu.be/yzLL2xb1PVw?si=nTT44dH3tya-EkEL abgerufen werden.

Bilder aus dem Imagefilm
20 Jahre Verkehrssicher-
heitsprogramm Steiermark,
Bilder: dkmotion



Öffi School – Land Tirol

Im September 2024 wurde die Verkehrssicherheitsveranstaltung „Öffi School“ für mehrere erste Klassen von Volksschulen durchgeführt. In Kooperation mit der Firma Dödlinger Touristik GmbH wurde den Kindern ein sicheres Verhalten im und um den Bus herum vermittelt. Dabei wurden Themen wie das sichere Ein- und Aussteigen, das Verhalten an der Haltestelle und während der Fahrt sowie die Gefahren des toten Winkels behandelt.

Durchführung des Projekts
Öffi School, Bild: Dödlinger
Touristik GmbH



Aktion Schoolbiker – Land Vorarlberg, Energieinstitut Vorarlberg

Die Aktion „Schoolbiker“ ist Teil der übergeordneten Initiativen „Vorarlberg radelt“ und „Österreich radelt“, bei der sich radbegeisterte Gemeinden, Firmen, Vereine, Universitäten und auch Schulen engagieren können. Durch die Aktion werden die tägliche Bewegung und Radfahrkompetenz bei Kindern und Jugendlichen gefördert, indem sie mit spielerischen Mitteln Motivation für das Radfahren im Alltag schafft.

Kinder teilnehmender Schulen können sich bei „Schoolbiker“ anmelden und in weiterer Folge am Schulweg und auch in der Freizeit Kilometer sammeln, die über App oder Webseite erfasst werden können. Für die aktive Teilnahme werden im Zuge von Verlosungen Preise an beteiligte Kinder, Klassen und Schulen verliehen.

Wiener Sicherheitsfest – Stadt Wien

Im Rahmen der regelmäßig stattfindenden zweitägigen Veranstaltung wird die Arbeit der Wiener Hilfs- und Einsatzorganisationen vorgestellt und eine Vielzahl an Aktivitäten angeboten. Neben Informationsständen der einzelnen Organisationen sowie Vorführungen und Vorträgen zum richtigen Verhalten in Notfällen, gibt es auch die Möglichkeit, Einsatzfahrzeuge, darunter auch Notarzt- und Polizeihubschrauber, aus der Nähe zu besichtigen und sich mit den Einsatzkräften auszutauschen.

Weitere Sensibilisierungsmaßnahmen und Kampagnen

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

- Burgenland: AUVA-Radworkshops
- Kärnten: Das kleine Straßen 1x1, Kooperationsprojekt Polizei – Gerichtssachverständige bezüglich Verkehrsunfallaufnahmen
- Niederösterreich: Motorradfahrersicherheitstrainings, Initiative „Toni, der Verkehrsfuchs“
- Oberösterreich: Verkehrssicherheitssspots und Servicetipps unter anderem betreffend Motorradsicherheit, Ablenkung, Drogen und Alkohol, Kinder im Straßenverkehr und E-Bikes, abrufbar auf sicheransziel.at
- Tirol: Mobile Jugendverkehrsschule, diverse Veranstaltungen, unter anderem betreffend Ablenkung, Fahren im Winter sowie Alkohol und Drogen
- Vorarlberg: Rad-Spiele-Anhänger, Reflektorchampion, Leuchtkäferpass
- Wien: Veranstaltungsreihe „Sicherheitspädagogische Tage“, Safebike

3 Entwicklungen im österreichischen Straßenverkehrsunfallgeschehen

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

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

Verunglückte Verkehrsteilnehmende sind Personen, die infolge eines Verkehrsunfalls entweder getötet oder verletzt (schwer oder leicht) werden. Als tödlich verunglückt gelten in Österreich jene Personen, die sofort oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Verkehrsunfall sterben. Verletzte Verkehrsteilnehmende sind Personen, die bei einem Verkehrsunfall schwer oder leicht verletzt werden. Im Allgemeinen gilt eine länger als 24 Tage andauernde gesundheitliche Folgebbeeinträchtigung als „schwer“. Bis zum 31.12.2011 bestanden drei Kategorien von verletzten Verkehrsteilnehmenden: schwer, leicht und nicht erkennbaren Grades verletzt. Mit 1.1.2012 wurde der Verletzungsgrad „nicht erkennbaren Grades“ gestrichen. Es besteht seither eine eindeutige Zuordnung des Verletzungsgrades.

3.1 Straßenverkehrsunfälle

Im Jahr 2020 wurden die niedrigsten Werte für Verkehrsunfälle mit Personenschaden sowie für dabei Getötete und Verletzte seit Beginn der Aufzeichnungen verzeichnet. Seit diesem Tiefststand ist bei den Unfällen und Verletzten allerdings ein steigender Trend zu vermerken. Bei den Getöteten war im Zeitraum 2021 bis 2023 ebenfalls ein Anstieg zu verzeichnen, im Jahr 2024 wurde dieser Trend jedoch unterbrochen – im Jahr 2024 wurden 351 Personen bei Verkehrsunfällen in Österreich getötet. Dies entspricht einem Rückgang von rund 13 % im Vergleich zum Vorjahr 2023 mit 402 ums Leben gekommenen Personen.

Tabelle 1: Verkehrsunfallgeschehen 2024, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2024
Getötete	351
Schwerverletzte	7.774
Verletzte	45.995
Unfälle mit Personenschaden	37.117

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

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

In den folgenden Abbildungen werden die Entwicklungen beim Unfallgeschehen, der Anzahl der schwer verletzten Personen sowie der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten dargestellt. Im Jahr 2012 wurde das bis dahin verwendete System der händisch auszufüllenden Unfallzählblätter durch das elektronische „Unfalldatenmanagement“ (UDM) abgelöst. Um trotz geänderter Unfalldatenerhebung einen statistischen Vergleich der Unfallzahlen vor und nach 2012 zu ermöglichen, wurden die Daten der Unfälle mit Personenschaden sowie die Zahlen der Schwerverletzten vor 2012 um den Faktor 1,085 beziehungsweise 1,213 angepasst und mittels strichlierter Linien in den Diagrammen dargestellt.

Abbildung 3: Entwicklung der im Straßenverkehr getöteten Personen seit dem Jahr 2000, Quelle: Statistik Austria

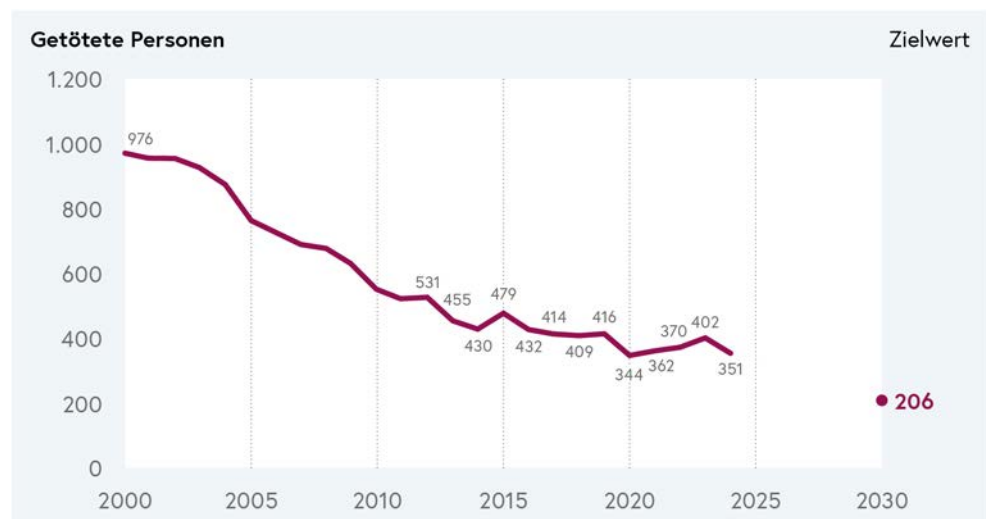
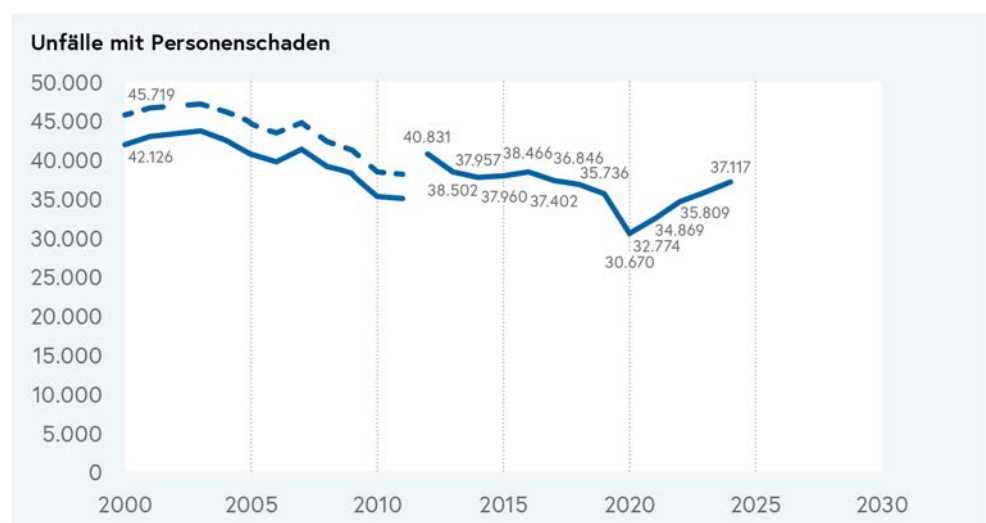


Abbildung 4: Entwicklung der schwer verletzten Personen im Straßenverkehrsunfallgeschehen seit dem Jahr 2000, Quellen: Statistik Austria, Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur



Abbildung 5: Entwicklung des Unfallgeschehens seit dem Jahr 2000, Quellen: Statistik Austria, Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur



3.2 Unfälle an Eisenbahnkreuzungen

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

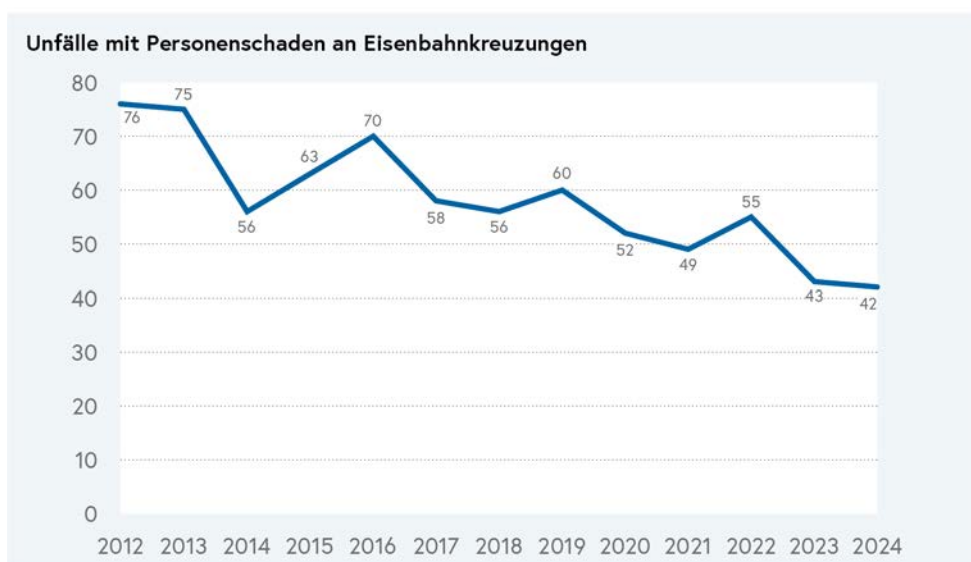


Abbildung 6: Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden an Eisenbahnkreuzungen seit 2012, Quelle: Statistik Austria

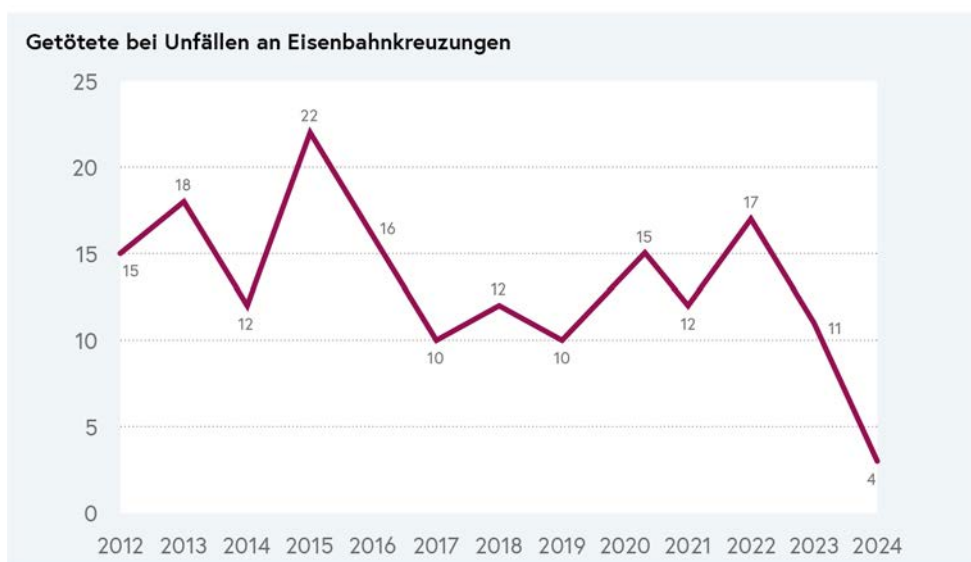


Abbildung 7: Entwicklung der Getöteten bei Unfällen an Eisenbahnkreuzungen seit 2012, Quelle: Statistik Austria

Alle Unfälle an Eisenbahnkreuzungen werden von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) untersucht. Die jährlichen Berichte der Untersuchungen stehen unter bmimi.gv.at/sub/aufgaben/sicherheitsberichte zum Download zur Verfügung.

4 Handlungsfelder der Strategie

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

4.1 Handlungsfeld 1: Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität

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

4.1.1 Fußgängerinnen und Fußgänger

Im Jahr 2024 verunglückten 3.376 zu Fuß gehende Personen auf Österreichs Straßen. Wie bereits in den Vorjahren waren unter den Verunglückten mehr Frauen (rund 54 %) als Männer (rund 46 %). 48 Fußgängerinnen und Fußgänger, und somit vier weniger als im Vorjahr, kamen 2024 im Straßenverkehr ums Leben, dies entspricht einem Rückgang von etwa 8 %. Unter den Getöteten im Fußverkehr war 2024 ein Kind zu verzeichnen. Der Anteil der Getöteten im Fußverkehr an allen Getöteten stieg mit etwa 14 % gegenüber dem Vorjahr (rund 13 %) etwas an.

Die Altersgruppe 65+ war am stärksten von tödlichen Fußverkehrsunfällen betroffen. Ihr Anteil stieg im Vergleich zum Vorjahr um fast 9 % an, von knapp 56 % im Jahr 2023 auf rund 65 % im Jahr 2024.

Tabelle 2: Fußgängerinnen und Fußgänger, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2024
Unfälle	3.542
Verletzte	3.328
Schwerverletzte	719
Getötete	48
Anteil an allen Getöteten	13,7 %

4.1.2 Radfahrerinnen und Radfahrer

In den letzten Jahren ist eine deutliche Steigerung bei der Nutzung des Fahrrads als Transportmittel zu verzeichnen. Der damit oft verbundene höhere Radverkehrsanteil und der Boom bei E-Bikes findet auch Niederschlag bei den Unfallzahlen. Bei dieser Verkehrsart sind ansteigende Tendenzen zu vermerken.

Bis zum Jahr 2022 wurden Unfälle mit E-Scootern in der Verkehrsart „Fahrrad (inklusive E-Bike)“ berücksichtigt. Ab dem Jahr 2023 wurde die neue Kategorie „E-Scooter“ bei der Unfallaufnahme im Unfalldatenmanagement implementiert, diese Kategorie wird im nächsten Abschnitt getrennt betrachtet.

Im Radverkehr allein (ohne E-Scooter) wurden 2024 insgesamt 32 Personen getötet, 20 davon waren mit einem E-Bike unterwegs. Insgesamt kamen damit 10 Personen weniger als im Jahr 2023 bei einem Radunfall ums Leben. Die Zahl der Verletzten betrug 10.061, wobei 2.701 beim Fahren mit einem E-Bike registriert wurden. 53 % der beim Radfahren getöteten Personen waren 65 Jahre oder älter.

Tabelle 3: Radfahrerinnen und Radfahrer (Fahrrad und E-Bike), Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2024
Unfälle	9.964
Verletzte	10.061
Schwerverletzte	2.447
Getötete	32
Anteil an allen Getöteten	9,1 %

4.1.3 Neue elektrische Kleinstfahrzeuge

Durch die Implementierung der neuen Kategorie „E-Scooter“ im Unfalldatenmanagement können ab dem Jahr 2023 separate Auswertungen für Unfälle mit diesen Fahrzeugen durchgeführt werden. Davor wurden diese Unfälle gemeinsam mit den Radunfällen erfasst.

Im Jahr 2024 verunglückten 2.102 Personen mit einem E-Scooter im Straßenverkehr, davon wurden sieben Personen, allesamt männlich, getötet. Hervorzuheben ist, dass nur 7 % der mit elektrischen Kleinfahrzeugen Verunfallten zum Unfallzeitpunkt einen Helm trugen.

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

Kennzahl	Jahr 2024
Unfälle	2.247
Verletzte	2.095
Schwerverletzte	381
Getötete	7
Anteil an allen Getöteten	1,7 %

4.1.4 Kinder (0–14 Jahre)

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

Im Jahr 2024 wurden 3.070 Kinder im Straßenverkehr verletzt. Vier Kinder wurden getötet, damit konnte die Zahl der tödlich verunglückten Kinder im Vergleich zu 2023 annähernd halbiert werden. Der Anteil der getöteten Kinder an allen bei Verkehrsunfällen getöteten Personen lag bei 1,1 %. Weitere 282 Kinder wurden schwer verletzt. Etwas mehr als 15 % der verunglückten Kinder wurden im Fußverkehr verzeichnet, 20 % im Radverkehr. Mit einem Anteil von rund 35 % verunglückten die meisten Kinder bei der Fahrt in Personenkraftwagen (Pkw).

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

Kennzahl	Jahr 2024
Unfälle	2.768
Verletzte	3.070
Schwerverletzte	282
Getötete	4
Anteil an allen Getöteten	1,1 %

4.1.5 Ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (65+)

Auch ältere Personen sind häufig zu Fuß unterwegs und fallen in das Handlungsfeld aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität. Der Anteil der Getöteten im Fußverkehr war bei dieser Altersgruppe in den letzten Jahren mit Werten zwischen 49 % und 58 % stets sehr hoch, im Jahr 2024 wurde mit einem Anteil von über 64 % ein Höchstwert verzeichnet.

120 Personen und damit rund 34 % aller 2024 im Straßenverkehr getöteten Personen waren 65 Jahre und älter, dieser Anteil ist gegenüber dem Vorjahr um etwa 4 % gestiegen. Die Zahl von 6.877 verunglückten über 65-Jährigen stellt ebenfalls einen neuen Höchstwert dar.

Bei der älteren Generation ab 65 werden vorwiegend tödliche Unfälle mit Pkw registriert. Der Anteil verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um rund 8 % auf 41 % im Jahr 2024. Der Anteil der Getöteten in der Altersklasse 65+ im Radverkehr verringerte sich in den letzten drei Jahren stetig und lag 2024 bei etwa 14 %. Ein Anstieg war jedoch bei den Motorradunfällen zu verzeichnen. Nach sieben sowie vier Getöteten in den Jahren 2022 und 2023 kamen 2024 bei Motorradunfällen 12 Personen der Altersgruppe 65 Jahre und älter ums Leben.

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

Kennzahl	Jahr 2024
Unfälle	8.993
Verletzte	6.757
Schwerverletzte	1.698
Getötete	120
Anteil an allen Getöteten	34,2 %

4.1.6 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 1

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2024 in Österreich umgesetzten Maßnahmen, die zum Handlungsfeld 1, „Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität“ der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 passen und diesem deshalb inhaltlich zugeordnet werden können, angeführt:

- Durchführung der Studie ALIVE - Unfälle von Lkw mit Radfahrerinnen und Radfahrern - Bewertung des Vermeidungspotenzials unterschiedlicher Assistenzsysteme, gefördert vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds. Die Studie wurde im März 2024 veröffentlicht.
- Vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds geförderte Studie KISIMO – Entwicklung eines infiniten Kindermodells für Unfallanalysen, Verkehrssimulationen und Mobilitätsbildung. Auch diese Studie wurde 2024 veröffentlicht.
- AUVA-Radworkshops (Burgenland)
- Das kleine Straßen 1x1 (Kärnten)
- Initiative „Zu Fuß in die Schule“ (Niederösterreich)
- Rad-Spiele-Anhänger (Vorarlberg)

4.2 Handlungsfeld 2: Sichere Freilandstraßen

Im Jahr 2024 ereigneten sich 13.202 Unfälle auf Freilandstraßen inklusive Autobahnen und Schnellstraßen. 253 Personen wurden dabei getötet - dieser Anteil verringerte sich von rund 76 % im Jahr 2023 auf rund 72 % im Jahr 2024.

Die Mehrzahl aller Unfälle im Freiland ereignete sich auf Landesstraßen. Auf diesen Straßen kamen im Jahr 2024 insgesamt 197 Personen ums Leben, das sind rund 56 % aller Getöteten. Aufgrund der hohen Unfallzahlen wurde das Handlungsfeld 2, Sichere Freilandstraßen, in der Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 verankert.

Die Fahrgeschwindigkeit hat großen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Vor allem im Freiland stellt überhöhte Geschwindigkeit eine häufige Unfallursache mit tödlichen Folgen dar. In Freilandbereichen wurden von der Exekutive im Jahr 2024 bei 27,6 % der tödlichen Unfälle nicht angepasste Geschwindigkeit und bei 30,2 % der Unfälle Unachtsamkeit/Ablenkung als Unfallursache vermutet.

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

Kennzahl	Jahr 2024
Unfälle	10.908
Verletzte	14.663
Schwerverletzte	3.220
Getötete	221
Anteil an allen Getöteten	63,0 %

Auswahl im Jahr 2024 in Österreich umgesetzter Maßnahmen, die zum Handlungsfeld 2 „Sichere Freilandstraßen“ der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 passen und diesem deshalb inhaltlich zugeordnet werden können:

- Verkehrssicherheitsspot betreffend Ablenkung „Blicke können töten“ (Oberösterreich)
- Schwerpunktthemen Ablenkung und Geschwindigkeit der Verkehrserziehung Vorarlberg

4.3 Handlungsfeld 3: Motorradsicherheit

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

4.3.1 Motorradverkehr

2024 wurden 4.468 Personen beim Motorradfahren in Österreich bei einem Unfall verletzt und 83 Personen getötet. Beide Werte stellen Höchstwerte seit dem Jahr 2018 dar. Weiterhin verunglückten Männer deutlich häufiger mit dem Motorrad als Frauen: rund 83 % der Verletzten und etwa 96 % der Getöteten im Jahr 2024 waren männlich. Diese Prozentsätze blieben im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

In den letzten zehn Jahren waren die höchsten Werte der Verunglückten bei den Altersgruppen zwischen 45 und 59 Jahren zu finden. Im Jahr 2024 wurden mit jeweils 11,8 % die höchsten Anteilswerte in den Altersgruppen 15–19 Jahre und 20–24 Jahre registriert. Die Altersgruppe 55–59 Jahre wies mit rund 11 % ebenfalls einen zweistelligen Anteil an den beim Motorradfahren Verunglückten auf.

Tabelle 8: Motorradunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2024
Unfälle	4.405
Verletzte	4.468
Schwerverletzte	1.437
Getötete	83
Anteil an allen Getöteten	23,6 %

4.3.2 Mopedverkehr

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

Im Mopedverkehr wurden 2024 sechs Personen getötet, dies ist die geringste Zahl seit dem Corona-Pandemiejahr 2020. Die Anzahl der Verletzten stieg jedoch von 3.003 im Jahr 2023 auf 3.099 im Jahr 2024. Rund 90 % der Verletzten lenkten das Moped, 10 % fuhren mit.

Rund 78 % der verunglückten Personen im Mopedverkehr waren 15–19 Jahre alt. Der Anteil der bei Mopedunfällen Getöteten an allen im Straßenverkehr Getöteten sank von 2,5 % im Vorjahr auf 1,7 % im Jahr 2024.

Tabelle 9: Mopedunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2024
Unfälle	2.814
Verletzte	3.099
Schwerverletzte	518
Getötete	6
Anteil an allen Getöteten	1,7 %

4.3.3 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 3

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2024 in Österreich umgesetzten Maßnahmen, die zum Handlungsfeld 3 „Motorradsicherheit“ der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 passen und diesem deshalb inhaltlich zugeordnet werden können, angeführt:

- Motorradfahrsicherheitstrainings (Niederösterreich)
- Verkehrssicherheitssports „Brems dich ein“ (Oberösterreich)
- Safebike (Wien)

4.4 Handlungsfeld 4: Pkw-Sicherheit

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

4.4.1 Sicherheitsgurt und Kindersicherung

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

Im Jahr 2024 waren etwa 6 % der bei Unfällen mit Pkw Getöteten nicht gesichert, dieser Anteil lag bei Verwendung von Sicherheitsgurt sowie Kindersitz unter 1 %. Auch der Anteil der bei Unfällen mit Personenkraftwagen schwer verletzten Personen lag bei nicht gesicherten Personen mit rund 24 % deutlich über dem Anteil jener, welche die Sicherheitseinrichtungen verwendeten (rund 9 %).

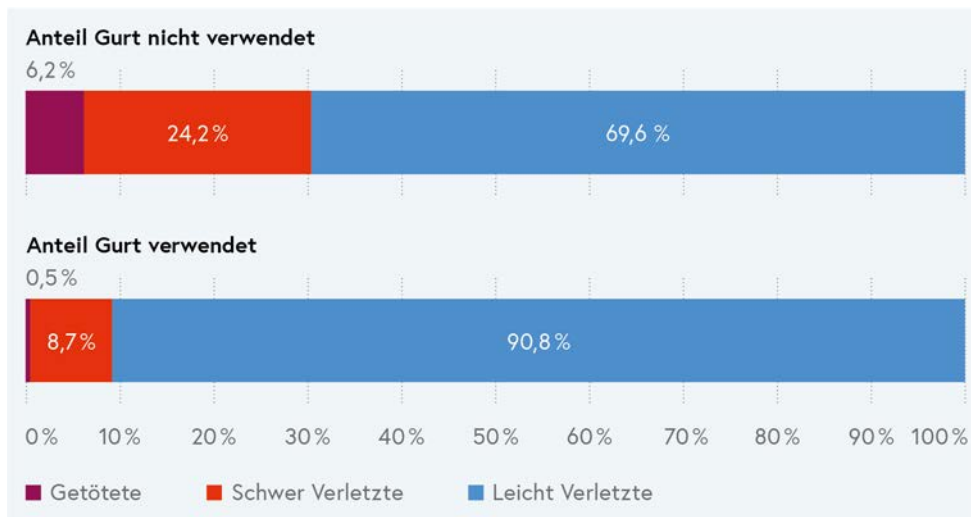


Abbildung 8: Verletzungsschwere verunglückter gesicherter und ungesicherter Personen in Personenkraftwagen 2024, Quelle: Statistik Austria

4.4.2 Fahrassistenzsysteme und Automation

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

4.4.3 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 4

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2024 in Österreich umgesetzten Maßnahmen, die zum Handlungsfeld 4 „Pkw-Sicherheit“ der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 passen und diesem deshalb inhaltlich zugeordnet werden können, angeführt:

- Kampagne Park & Write (ASFINAG)
- Fahrsicherheitstraining 60+ (Oberösterreich)

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

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

4.5.1 Unachtsamkeit, Ablenkung

Laut Statistik der Straßenverkehrsunfälle der Statistik Austria wurde im Jahr 2024 nicht-angepasste Geschwindigkeit bei rund 25 % der tödlichen Verkehrsunfälle, bei 81 Unfällen, als vermutete Hauptunfallursache angegeben. Im Jahr 2023 wurde diese Angabe bei 100 und somit 27 % der tödlichen Unfälle gemacht, es war daher gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang zu verzeichnen. Als häufigste Unfallursache bei tödlichen Verkehrsunfällen mit einem Anteil von 28 % wurde 2024 „Unachtsamkeit/Ablenkung“ angegeben. In diese Kategorie fallen vor allem die Faktoren „Unachtsamkeit“, „Mangelnde Konzentration“ und das bloße „Übersehen“ von anderen Verkehrsteilnehmenden.

4.5.2 Alkohol

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

Der Anteil der Alkoholunfälle an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden schwankte in der jüngeren Vergangenheit nur geringfügig. In den Jahren 2010 bis 2021 lag der Wert stets zwischen rund 6 % und rund 7 %. Im Jahr 2022 wurde mit 8 % jedoch der höchste Anteil an Alkoholunfällen seit vielen Jahren registriert. Der Wert lag 2024 bei 7,3 %, damit gab es im Vergleich zu 2023 (7,5 %) fast keine Änderung. Im Jahr 2024 wurden bei Alkoholunfällen 3.373 Personen verletzt. Im Vergleich zum Vorjahr (26) waren mit 33 Personen mehr Getötete bei Alkoholunfällen zu verzeichnen, davon waren 27 männlich und 6 weiblich. Der Anteil an Getöteten am Gesamtunfallgeschehen stieg von 6,5 % im Jahr 2023 auf 9,4 % im Jahr 2024.

Tabelle 10: Alkoholunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2024
Unfälle	2.705
Verletzte	3.340
Schwerverletzte	661
Getötete	33
Anteil an allen Getöteten	9,4 %

4.5.3 Drogen

Im Jahr 2024 wurden bei 176 Verkehrsunfällen durch Suchtgift/Drogen beeinträchtigte Lenkerinnen oder Lenker beziehungsweise zu Fuß gehende Personen vermerkt, dies ist ein Anstieg von 16 % zum Vorjahr (2023: 152 Verkehrsunfälle). Die Zahl der bei diesen Unfällen getöteten Personen verdoppelte sich von 2023 mit 6 Getöteten auf 12 Getötete

im Jahr 2024. Der Anteil der bei Drogenunfällen getöteten Personen lag damit 2024 bei 3,4 %. Auch bei den Verletzten ist ein steigender Trend zu bemerken. Nach 189 verletzten Personen im Jahr 2022 lag die Zahl im Folgejahr bei 234 und im Jahr 2024 bei 272.

Tabelle 11: Drogenunfälle, Quelle: Statistik Austria

Kennzahl	Jahr 2024
Unfälle	176
Verletzte	272
Schwerverletzte	59
Getötete	12
Anteil an allen Getöteten	3,4 %

4.5.4 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 5

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2024 in Österreich umgesetzten Maßnahmen, die zum Handlungsfeld 5 „Verkehrstüchtig und mit ganzer Aufmerksamkeit auf der Straße“ der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 passen und diesem deshalb inhaltlich zugeordnet werden können, angeführt:

- Verkehrssicherheitsspot „Drogen zerstören Leben“ und „Alkohol vernichtet Leben“ (Oberösterreich)

4.6 Handlungsfeld 6: Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung

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

4.6.1 Junge Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (15–24 Jahre)

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

Im Jahr 2024 wurden 10.529 Jugendliche im Alter zwischen 15 und 24 Jahren auf Österreichs Straßen verletzt, 49 Personen in dieser Altersgruppe verunglückten tödlich und damit weitaus weniger als im Vorjahr (65). Der Anteil dieser Altersgruppe an den Getöteten fiel damit von rund 16 % im Jahr 2023 auf 14 % im Jahr 2024. 43 der getöteten Jugendlichen waren männlich und 6 weiblich.

Etwa 45 % der Jugendlichen verunglückten in einem Kraftfahrzeug, wobei in den letzten Jahren ein leichter Rückgang bei den Anteilswerten zu verzeichnen war. Der Anteil an Jugendlichen, die bei einem Mopedunfall verunglückten, blieb im Vergleich zum Vorjahr mit 24 % unverändert und stellt die zweithäufigste verwendete Verkehrsart bei den Verunglückten dar.

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

Kennzahl	Jahr 2024
Unfälle	11.375
Verletzte	10.529
Schwerverletzte	1.391
Getötete	49
Anteil an allen Getöteten	14,0 %

4.6.2 Umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld 6

Nachfolgend wird eine Auswahl von im Jahr 2024 in Österreich umgesetzten Maßnahmen, die zum Handlungsfeld 6 „Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung“ der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 passen und diesem deshalb inhaltlich zugeordnet werden können, angeführt:

- Erarbeitung von methodischen Leitlinien zur Konzeption einer Ablenkungskampagne nach CAST, gefördert vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds
- JugendTaxi (Oberösterreich)

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

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

4.7.1 Gesetzliche Änderungen im Bereich der österreichischen Verkehrssicherheit

Aufgrund sich ständig ändernder Rahmenbedingungen werden auch die gesetzlichen Grundlagen in einem laufenden Prozess angepasst und ergänzt. Mit Juli 2024 wurde die Straßenverkehrsordnung geändert. Wesentliche Änderungen waren Erleichterungen im Rahmen der Verordnungserlassungsverfahren und bei der Abwicklung von kurz dauernden Baustellen. Auf diese Bestimmungen wird im Folgenden eingegangen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis (35. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 52/2024)

Die Behörde kann in Ortsgebieten in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis wie beispielsweise Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern oder Senioreneinrichtungen die gesetzlich erlaubte Höchstgeschwindigkeit verringern, sofern die Maßnahme geeignet ist, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beizutragen, insbesondere für alle, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Zum Ermittlungsverfahren gibt es keine Vorschriften, es müssen jedoch die gesetzlichen Voraussetzungen geprüft werden. Kann die Behörde die Voraussetzungen abschließend beurteilen, so braucht sie kein Gutachten.

Übertragung der Handhabung der Verkehrspolizei in Gemeindegebieten (35. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 52/2024)

Verfügt eine Gemeinde über einen Gemeindegewachkörper, kann ihr die Handhabung der Verkehrspolizei durch diesen übertragen werden. In diesem Fall können alle oder nur bestimmte verkehrspolizeiliche Angelegenheiten hinsichtlich aller oder nur einzelner Straßen übertragen werden.

Verfügt eine Gemeinde über keinen Gemeindegewachkörper, so darf der Gemeinde die Handhabung der Verkehrspolizei ausschließlich hinsichtlich punktueller Geschwindigkeitsmessungen übertragen werden. Dies kann für einzelne oder alle Straßen erfolgen, und nur, wenn es aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist sowie wenn sichergestellt ist, dass diese Aufgabe von der Gemeinde mit den ihr zur Verfügung gestellten Mitteln besorgt werden kann.

Ist in einem Gemeindegebiet die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz, ist eine Übertragung der Handhabung der Verkehrspolizei nicht zulässig. Die Ermächtigung der übrigen Organe der Straßenaufsicht, die Verkehrspolizei im Gemeindegebiet zu handhaben, bleibt unberührt.

Verkehrsregelung bei kurz dauernden Baustellen (35. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 52/2024)

Dauern Straßenbaustellen voraussichtlich nicht länger als 24 Stunden, so dürfen Organe der für die Straßenerhaltung zuständigen Stelle besondere Verkehrsregelungen treffen, als ob die Veranlassung oder Maßnahme von der Behörde getroffen worden wäre. Dies umfasst beispielsweise Einbahnregelungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- oder Parkverbote, Anbringung von Verkehrsampeln oder Signalscheiben. Die Veranlassungen oder Maßnahmen sind nach 24 Stunden aufzuheben. Sind die Arbeiten zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen, so ist unverzüglich die Behörde zu verständigen. Unbeschadet dieser Bestimmungen sind die Arbeitsbereiche entsprechend dem Stand der Technik abzusichern.

Fahrzeuge im öffentlichen Dienst (35. Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I Nr. 52/2024)

Fahrzeuge im öffentlichen Dienst sind bei Fahrten in Ausübung des Dienstes an einzelne Beschränkungen nicht gebunden. Dies umfasst beispielsweise Halte- und Parkverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen, einzelne Fahrverbote sowie das Verbot des Zufahrens zum linken Fahrbahnrand. Zu den Fahrzeugen im öffentlichen Dienst wurden Fahrzeuge des Rettungsdienstes hinzugefügt.

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

Die rechtlichen Grundlagen für eine vorläufige Beschlagnahme sowie für eine Beschlagnahme von Fahrzeugen nach erheblichen Überschreitungen der erlaubten Höchstgeschwindigkeit wurden im Jahr 2023 in der 34. Novelle der Straßenverkehrsordnung definiert. Auch die Strafbestimmungen wurden ergänzt sowie die Geldstrafen angepasst. Die Änderungen im Rahmen der 34. Novelle der Straßenverkehrsordnung traten mit 1. März 2024 in Kraft.

4.7.2 Verkehrsüberwachung

Eine wesentliche Grundlage für die Verbesserung der Verkehrssicherheit stellt die polizeiliche Verkehrsüberwachung dar, die gemäß Artikel 11 des Bundesverfassungsgesetzes von den zuständigen Verkehrsbehörden in den Bundesländern angeordnet wird. Ziel der Kontrolltätigkeit ist einerseits durch sichtbare Präsenz der Exekutive mittels subjektivem Kontrolldruck die Verkehrsteilnehmenden zur Regeleinhaltung zu veranlassen und andererseits Übertretungen im Sinne der Spezialprävention zu ahnden. Die folgende Tabelle zeigt einen Überblick zu den Überwachungsmaßnahmen der Österreichischen Bundespolizei in den letzten Jahren. Eine detaillierte Aufstellung über die Tätigkeiten im Jahr 2024 ist unter bmi.gv.at/202/verkehrsangelegenheiten/verkehrsueberwachungsbilanz_2024 ersichtlich.

Tabelle 13: Überwachungsbilanzen der Jahre 2020 bis 2024, Quelle: Bundesministerium für Inneres

Übertretungen/Anzeigen	2020	2021	2022	2023	2024
Geschwindigkeit	4.984.064	5.115.525	6.120.825	6.160.271	6.145.227
Alkohol	25.705	28.498	31.875	30.683	28.867
Drogen	5.519	6.338	7.499	8.676	8.227
Nichtangurten	78.765	88.709	88.395	101.089	97.881
Sicherheitsabstand	113.313	104.888	121.883	111.087	130.077
Kindersitz	5.641	6.448	7.013	7.979	7.911
Telefonieren	121.211	128.489	130.540	129.781	115.172

5 Sicherheitsindikatoren

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

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

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

Für das Jahr 2030 wurden folgende Zielwerte definiert:

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

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

Für das Jahr 2030 wurden folgende Zielwerte definiert:

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

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

Für das Jahr 2030 wurden folgende Zielwerte definiert:

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

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

Für das Jahr 2030 wurden folgende Zielwerte definiert:

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

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

Für das Jahr 2030 wurden folgende Zielwerte definiert:

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

Einzelne Indikatorenwerte wurden in den letzten Jahren neuerlich ermittelt. Ein Überblick über die Ausgangswerte, Zielwerte und Ergebnisse von bislang durchgeführten Erhebungen wird in der folgenden Tabelle gegeben.

Tabelle 14: Ausgangswerte, Ergebnisse von Erhebungen und Zielwerte von Sicherheitsindikatoren, Quelle: Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Kuratorium für Verkehrssicherheit

Indikator	Ausgangswert 2019	Erhebung 2021	Zielwert 2030
Ortsgebiet 30 km/h	27 %	23,9 %	≥ 60 %
Ortsgebiet 50 km/h	61 %	57,4 %	≥ 75 %
Freilandstraße 100 km/h	85 %	88,9 %	≥ 90 %
Autobahnen und Schnellstraßen 130 km/h	80 %	80,9 %	≥ 85 %
Kindersitz	99 %	99,2 %	99 %
Vordersitze (ohne Kinder)	97 %	98,4 %	≥ 99 %
Rücksitze (ohne Kinder)	93 %	87,9 %	≥ 95 %
Helmragequote Moped	99,2 %	99 %	100 %
Helmragequote Motorrad	100 %	99,9 %	100 %
Motorrad Schutzkleidung im Freiland	78 %		95 %
Helmragequote Fahrrad	31 %	35,5 %	> 50 %
Nie gefahren nach Konsum von Alkohol	98 % (2018)	91,9 % (2022)	≥ 99 %
Keine Nutzung des Mobiltelefons beim Fahren	96 %	96,9 %	≥ 98 %

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

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

Für das Jahr 2030 wurden folgende Zielwerte definiert:

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

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

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

Kontakte

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

+43/1/71162-650

servicebuero@bmk.gv.at

bmimi.gv.at

Bundesministerium für Bildung

+43/1/53120-0

ministerium@bmb.gv.at

bmb.gv.at

Bundesministerium für Frauen, Wissenschaft und Forschung

+43/1/2300023-0

ministerium@bmfwf.gv.at

bmfwf.gv.at

Bundesministerium für Inneres

+43/1/53126-0

post@bmi.gv.at

bmi.gv.at

Bundesministerium für Justiz

+43/1/5263686

bmj.gv.at

AIT - Austrian Institute of Technology GmbH

+43/1/50550-0

cmc@ait.ac.at

ait.ac.at

AK - Kammer für Arbeiter und Angestellte

+43/1/50165-0

ak-mailbox@akwien.at

arbeiterkammer.at

ARBÖ - Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs

+43/1/89121-0

id@arboe.at

arboe.at

ASFINAG - Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

+43/1/9551266

info@asfinag.at

asfinag.at

AUVA - Allgemeine Unfallversicherungsanstalt

+43/59393-20000

kontakt@auva.at

auva.at

Dödinger Touristik GmbH

+43/5354-56206

christina@doedlinger-touristik.at

doedlinger-touristik.com

FSV - Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr

+43/1/5855567-0

office@fsv.at

fsv.at

Hitradio Ö3

+43/1/87878-0

hitradio@oe3.at

oe3.orf.at

KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit

+43/577077-0

kfv@kfv.at

kfv.at

Land Burgenland

+43/57600-0

anbringen@bgld.gv.at

burgenland.at

Land Kärnten

+43/50536

buergerservice@ktn.gv.at

ktn.gv.at

Land Niederösterreich

+43/2742/9005-0

post.landnoe@noel.gv.at

noe.gv.at

Land Oberösterreich

+43/732/7720-0

post@ooe.gv.at

land-oberoesterreich.gv.at

Land Salzburg

+43/662/8042-0

post@salzburg.gv.at

salzburg.gv.at

Land Steiermark

+43/316/877-0

post@stmk.gv.at

verwaltung.steiermark.at

Land Tirol

+43/512/508

post@tirol.gv.at

tirol.gv.at

Land Vorarlberg

+43/557/4511-0

land@vorarlberg.at

vorarlberg.at

ÖAMTC - Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club

+43/1/711990

office@oeamtc.at

oeamtc.at

Österreichischer Gemeindebund

+43/1/5121480

office@gemeindebund.gv.at

gemeindebund.at

Österreichischer Städtebund

+43/1/4000-89980

post@staedtebund.gv.at

staedtebund.gv.at

Stadt Wien, Magistratsabteilung 46

+43/1/4000-0

post@ma46.wien.gv.at

wien.gv.at/kontakte/ma46

Statistik Austria

+43/1/71128-0

info@statistik.gv.at

statistik.at

Technische Universität Wien

+43/1/58801-0

tuwien.at

walk-space.at

office@walk-space.at

walk-space.at

Wirtschaftskammer Österreich

+43/590900-0

wko.at

