

VERKEHRSSICHERHEIT IN ÖSTERREICH

JAHRESBERICHT 2010

VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT
VERKEHRSSICHERHEITSMASSNAHMEN UND -AKTIVITÄTEN
VERKEHRSunFALLSTATISTIK



INHALT

1	VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT	2
1.1	Akteure in Österreich	2
1.2	Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit auf internationaler Ebene	3
1.3	Verkehrssicherheitsprogramm 2002 - 2010	4
1.4	Verkehrssicherheitsfonds	5
2	VERKEHRSSICHERHEITSMASSNAHMEN UND –AKTIVITÄTEN	7
2.1	Gesetzliche Änderungen im Bereich Verkehrssicherheit in Österreich	7
2.2	Sensibilisierungsmaßnahmen und Kampagnen	8
3	VERKEHRSunFALLSTATISTIK	12
3.1	Überblick über das Unfallgeschehen im Jahr 2010	12
3.2	Analyse nach VerkehrsteilnehmerInnengruppen	13
3.3	Analyse nach Unfalltypen	18
3.4	Gurtverwendung	18
3.5	Geschwindigkeitsmessungen	19
3.6	Österreichische Unfallstatistik im internationalen Vergleich	20

BEGRIFFSDEFINITIONEN

UNFALL Der Begriff Unfall bezieht sich 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.

VERLETZTE VERKEHRSTEILNEHMERINNEN Verletzte sind Personen, die bei einem Verkehrsunfall schwer, leicht oder nicht erkennbaren Grades verletzt werden. Im Allgemeinen gilt eine länger als 24 Tage andauernde gesundheitliche Folgebeeinträchtigung als „schwer“. Falls dem Unfallzählblatt ausfüllenden Organ eine Zuordnung nicht möglich ist, wird die Verletzung als „nicht erkennbaren Grades“ (NeG) eingestuft.

GETÖTETE VERKEHRSTEILNEHMERINNEN Als tödlich verunglückt gelten in Österreich jene Personen, die sofort oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Verkehrsunfall sterben.

VERUNGLÜCKTE VERKEHRSTEILNEHMERINNEN Verunglückte sind Personen, die infolge eines Verkehrsunfalls entweder getötet oder verletzt (schwer, leicht, nicht erkennbaren Grades) werden.

UNFALLQUOTE Unfälle mit Personenschaden je 10.000 EinwohnerInnen und Jahr
(Bezugsgröße: Wohnbevölkerung zu Jahresbeginn, Statistik Austria)

VERUNGLÜCKTENQUOTE Zahl der Verunglückten je 10.000 EinwohnerInnen und Jahr.
(Bezugsgröße: Wohnbevölkerung zu Jahresbeginn, Statistik Austria)

GETÖTETENQUOTE Getötete VerkehrsteilnehmerInnen je 10.000 EinwohnerInnen
(Bezugsgröße: Wohnbevölkerung zu Jahresbeginn, Statistik Austria).

VS Verkehrssicherheit

VSP Verkehrssicherheitsprogramm

1 VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT

1.1 AKTEURE IN ÖSTERREICH

Verkehrssicherheit ist in Österreich eine Gemeinschaftsaufgabe unterschiedlicher Entscheidungsträger (Gebietskörperschaften, politische Akteure, Forschungseinrichtungen, Nichtregierungsorganisationen). Die folgende Grafik gibt einen Überblick über das Zusammenwirken der einzelnen Akteure. Im Zentrum der Verkehrssicherheitsarbeit steht das Verkehrssicherheitsprogramm (VSP), das 2002 erstmals beschlossen wurde. Im Februar 2011 wurde das neu erstellte VSP 2011-2020 veröffentlicht.

Verkehrssicherheit in Österreich als Gemeinschaftsaufgabe



Verkehrssicherheit
in Österreich als
Gemeinschaftsaufgabe

Im Jahr 2006 wurde vom bmvit der Verkehrssicherheitsbeirat als Forum der Entscheidungsträger für Fragen der Verkehrssicherheit initiiert. Besonderes Augenmerk in der Arbeit des Verkehrssicherheitsbeirats liegt in der Erstellung sowie der laufenden Evaluierung und Weiterentwicklung von Verkehrssicherheitsprogrammen für alle Verkehrsträger. Der VS-Beirat setzt sich aus den VerkehrssprecherInnen der im Parlament vertretenen politischen Parteien, SicherheitsexpertInnen aller Verkehrsträger sowie VertreterInnen von Ministerien und Gebietskörperschaften, AutofahrerInnenclubs, Kammern, Verbänden, Interessenvertretungen und wissenschaftlich tätigen Institutionen zusammen. Der Arbeitsausschuss Straße des Verkehrssicherheitsbeirats war bereits an der Erstellung des neuen Verkehrssicherheitsprogramms 2011–2020 beteiligt und wird dieses während der gesamten Laufzeit begleiten und in regelmäßigen Abständen evaluieren.

1.2 AKTEURE DER VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT AUF INTERNATIONALER EBENE

Österreich ist unter anderem in folgenden internationalen Organisationen und Arbeitsgruppen vertreten:

CARE European Road Accident Database

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics

CEDR (Conference of European Directors of Roads)

<http://www.cedr.fr>

CEE Road Safety Round Table

[http://www.kfv.at/verkehr-mobilitaet/internationale-zusammenarbeit/
3rd-cee-road-safety-round-table/](http://www.kfv.at/verkehr-mobilitaet/internationale-zusammenarbeit/3rd-cee-road-safety-round-table/)

ECTRI (European Conference of Transport Research Institutes)

<http://www.ectri.org/index.html>

ELCF (European Level Crossing Research Forum)

<http://www.levelcrossing.net/elcf>

ERTRAC (European Road Transport Research Advisory Council)

<http://www.ertrac.org>

ETSC (European Transport Safety Council)

<http://www.etsc.eu/home.php>

FEHRL (National Road Research Centres in Partnership)

<http://www.fehrl.org>

High Level Group on Alcohol, Drugs and Medicine der Europäischen Kommission

http://ec.europa.eu/transport/road_safety

High Level Group on Road Safety der Europäischen Kommission

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/observatory/policy/policy_en.htm

IRTAD (Accident Database of OECD)

<http://www.internationaltransportforum.org/irtad>

ITF (International Transport Forum)

<http://www.internationaltransportforum.org>

JTRC (Joint Transport Research Centre of OECD and ITC)

<http://www.internationaltransportforum.org>

OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development)

<http://www.oecd.org>

PIARC (World Road Association)

<http://www.piarc.org>

UN/ECE Working Party on Road Traffic Safety (WP.1: „Road Safety Forum“)

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp1.html>

UNO und UNECE (United Nations Economic Commission for Europe)

<http://www.unece.org>

1.3 VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM 2002-2010

In Österreich wurde im Jahr 2002 erstmals ein Verkehrssicherheitsprogramm (VSP) veröffentlicht, welches die Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit bis Ende des Jahres 2010 definierte. Das VSP 2002-2010 umfasste 104 konkrete Maßnahmen, die in 26 Schwerpunkte (z.B. Geschwindigkeit, Sicherheitsabstand) und vier Handlungsfelder (Mensch, Infrastruktur, Fahrzeug, Rahmenbedingungen) untergliedert waren. Während des Geltungszeitraums erfolgten regelmäßige Adaptierungen des VSP, die den aktuellen Umsetzungsstand und neue Maßnahmen aufgrund aktueller Herausforderungen berücksichtigten. In den Jahren 2004 und 2009 resultierten daraus Neuauflagen des VSP, diese umfassten 117 bzw. 200 Maßnahmen und 28 bzw. 31 Schwerpunkte. In den Jahren 2005 und 2006 erfolgte eine umfangreiche Zwischenevaluierung, die in Fact Sheets für jeden der 28 Schwerpunkte (Stand 2004) den Umsetzungsstand, die erzielten Erfolge und die verbleibenden Herausforderungen darstellten.

Insgesamt umfassen die drei Editionen des VSP 2002-2010 genau 219 unterschiedliche Maßnahmen. Bis Ende 2009 wurden 102 Maßnahmen davon vollständig umgesetzt (47%), bei 65 Maßnahmen erfolgte eine teilweise Umsetzung bzw. ist diese noch im Gang, 52 geplante Maßnahmen wurden bislang nicht umgesetzt. In den Handlungsfeldern „Mensch“ und „Infrastruktur“ wurden bereits 59% bzw. 45% der im VSP festgelegten Maßnahmen umgesetzt, in den Handlungsfeldern „Fahrzeug“ und „Rahmenbedingungen“ beträgt die Umsetzungsquote jeweils unter einem Drittel.

2002 erstmals das Verkehrssicherheitsprogramm veröffentlicht

Ziele des österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2002-2010 Berechnungsbasis: Ø 1998-2000

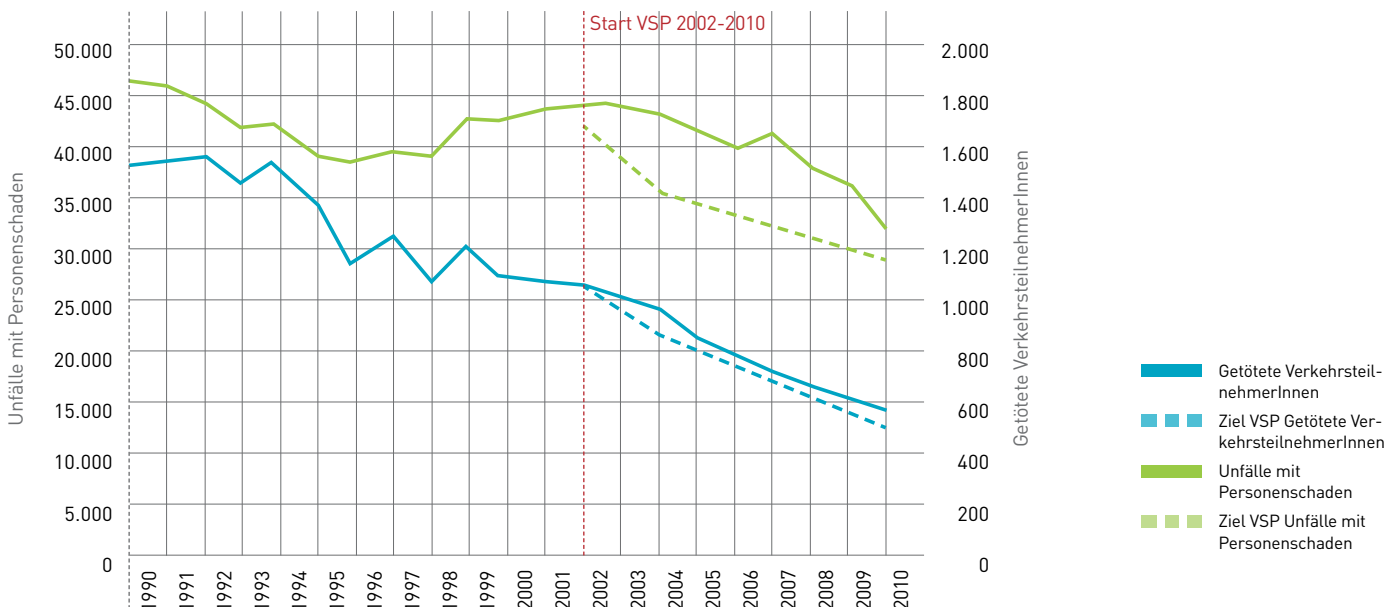
	Ziele bis 2010	tatsächliche Entwicklung bis 2010
Getötete	- 50 %	- 45,1 %
Unfälle mit Personenschaden	- 20 %	- 14,3 %

Ziele des österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2002-2010

Tatsächlich konnte eine hohe Reduktion der Verkehrstoten festgestellt werden, jedoch ist diese geringer als die Erwartungen und Ziele des VSP. Im Jahr 2010 wurden 552 Menschen in Österreich bei Straßenverkehrsunfällen getötet. Dies entspricht einer Reduktion der Verkehrstoten seit 2002 um rund 45%, anstatt der angepeilten 50%.

Reduktion der Verkehrstoten seit 2002 um rund 45%

Entwicklung des Unfallgeschehens und Ziele des VSP 2002-2010 in Österreich



Entwicklung des VSP 2011-2020

Aufbauend auf einer umfangreichen Status-Quo-Analyse, welche das auslaufende VSP unter anderem anhand von Unfallzahlen evaluierte, wurden ein Maßnahmenkatalog sowie die Rahmenbedingungen für die Umsetzung des neuen VSP entwickelt. Die Erstellung des VSP 2011–2020 fand in enger Kooperation mit den jeweils relevanten Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit statt, wobei insbesondere die Mitglieder des österreichischen Verkehrssicherheitsbeirates (Arbeitsausschuss Straße) verstärkt eingebunden wurden.

Für jede einzelne Maßnahme wurden Hauptakteure festgelegt, die deren Umsetzung betreuen. Zur laufenden Überprüfung der Umsetzung der Maßnahmen wird eine Analysegruppe aus den Mitgliedern des Verkehrssicherheitsbeirates (Arbeitsausschuss Straße) gebildet, welche anhand der verfügbaren Parameter (z.B. Unfallzahlen, Sicherheitsindikatoren) die Maßnahmenumsetzung jährlich überprüft. Darüber hinaus werden diese Ergebnisse jährlich im Verkehrssicherheitsbeirat diskutiert. Dadurch können potentiell notwendige Strategieänderungen rechtzeitig vorgenommen werden.

1.4 VERKEHRSSICHERHEITSFONDS

Der österreichische Verkehrssicherheitsfonds (VSF) ist im bmvit eingerichtet und zielt auf die Förderung der Verkehrssicherheit in Österreich ab. Die dafür zur Verfügung stehenden Mittel werden aus dem Verkehrssicherheitsbeitrag bezogen, der bei der Reservierung eines Wunschkennzeichens zu entrichten ist (derzeit € 200 für 15 Jahre). Davon fließen 60 % in den Verkehrssicherheitsfonds des jeweiligen Bundeslands zurück, 40 % des VS-Beitrages verbleiben beim Verkehrssicherheitsfonds des Bundes. Weiters fließen dem VSF gemäß Güterbeförderungsgesetz Mittel zu, die zu 100 % beim Bund verbleiben.

Der VSF fördert mit diesen finanziellen Mitteln Projekte zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr. Bei der Vergabe der Förderungen wird die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie von einem Beirat unterstützt, der sich aus VertreterInnen sachlich zuständiger Ministerien (BM.I, BMUKK, BMASK), der Verbindungsstelle der Bundesländer, AutofahrerInnen- und Mobilitätsclubs (ÖAMTC, ARBÖ, VCÖ), den Standes- und Interessenvertretungen (WKO, AK), Verkehrssicherheitsorganisationen (KFV) sowie der ASFINAG zusammensetzt. Seit dem Jahr 2010 erfolgen vom VSF zweimal jährlich themenbezogene Ausschreibungen. Die Themenfelder legt das bmvit in Abstimmung mit den Zielen des VSP sowie der aktuellen Entwicklung der Unfallstatistik fest.

Projekte des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds 2010 (Auswahl)

- **Verkehrssicherheit planen – Leitfaden für eine bundesweite Erstellung von Verkehrssicherheitsprogrammen für BH's in Abstimmung mit Gemeinden –**
KFV, VertreterInnen der Gemeinden des Bezirks Mistelbach, Polizeikommando und
BH Mistelbach, Amt der NÖ Landesregierung

Gegenstand des Projekts war die Erstellung eines Leitfadens, um interessierten Bezirken oder Gemeinden die eigenständige Entwicklung eines Verkehrssicherheitsprogramms in ihrem Wirkungsbereich zu ermöglichen. Als Ergebnis des Projekts liegen Empfehlungen für die Verbesserung des bestehenden Leitfadens sowie für die zukünftige Gestaltung von Verkehrssicherheitsmaterialien für Städte, Gemeinden und Bezirke vor. Auf Basis dieses Leitfadens entwickelte der Bezirk Mistelbach ein Verkehrssicherheitsprogramm.

- **EDR-Event Data Recording –** KFV, TU Graz Institut für Fahrzeugsicherheit
Event Data Recorder – zu deutsch: Unfalldatenschreiber – stellen im Falle eines Unfalls fahrzeugspezifische Parameter zur Verfügung, sodass Unfallursachen leichter festgestellt und zumeist auch Schuldfragen objektiv beantwortet werden können. Das Projekt EDR analysierte die Sinnhaftigkeit und Möglichkeiten der Einführung in Österreich. Aufgrund der Studienergebnisse soll die verpflichtende Einführung von EDR für gewerbliche Personentransporte (Schulbusse und Taxis) sowie für Gefahrguttransporte vorangetrieben werden.

VSP für Gemeinden und Bezirke

→ **Shared Space Netzwerk – FGM**

Beim Konzept Shared Space wird der öffentliche Raum zugleich als sozialer Raum und Verkehrsraum aufgefasst. Diese beiden Funktionen müssen entsprechend gestaltet werden. Das Shared Space Netzwerk hat es sich zur Aufgabe gemacht, sein Wissen um den Prozess Shared Space nach Außen zu tragen. Es wurde ein Informationsfolder zum Thema herausgegeben um die grundsätzlichen Prinzipien, Qualitäten und Potentiale darzustellen und mit NetzwerkpartnerInnen in Kontakt zu treten. Näheres unter www.sharedspace.at.



→ **Lebensrettende Sofortmaßnahmen am Ort des Verkehrsunfalls –**

Österreichisches Rotes Kreuz

Obwohl im Rahmen der Führerscheinausbildung in Österreich die Absolvierung eines Erste-Hilfe-Kurses verpflichtend vorgesehen ist, haben FührerscheinbesitzerInnen trotzdem zu wenig Selbstvertrauen, um lebensrettende Sofortmaßnahmen durchzuführen. Das Kursdesign (Methodik, Didaktik, Inhalte) wurde deshalb überarbeitet. Das Projekt hat gezeigt, dass Motivation und Selbstvertrauen sowie die Qualität der Hilfeleistung sechs Monate nach der Kursabsolvierung deutlich verbessert werden konnten.

→ **Vienna Autoshow 2010 – autokindersitz.at**

Im Jänner 2010 wurden auf der Vienna Autoshow – der bedeutendsten österreichischen Messe rund ums Auto mit knapp 150.000 BesucherInnen – umfangreiche Informationen zum Thema Kindersicherung im Auto angeboten. Dabei konnte eine breite Auswahl von Kindersitzen führender Hersteller in bereitgestellten Ausstellungsfahrzeugen getestet werden. ISOFIX-Einbaudemonstrationen und mehr als 250 Einzelberatungen wurden durchgeführt. Videospots und Crashaufnahmen von Kindersitztests rundeten die Kindersitzausstellung ab.



→ **Die Zukunft des Gehens – VCÖ**

Gegenstand des Projekts war das Gehen als ursprünglichste Mobilitätsform, dessen Vorteile sowie die Darstellung von Maßnahmen, die erforderlich sind, um den FußgängerInnen das gefahrlose Gehen zu ermöglichen. Weiters wurden die positiven Auswirkungen eines erhöhten Anteils an gehenden VerkehrsteilnehmerInnen auf die Verkehrssicherheit dargestellt.

→ **Road Safety Inspection – nast-Consult, KFV**

Gegenstand des Projekts war die Erstellung eines Handbuchs als Hilfestellung zur Durchführung von „Road Safety Inspections“ (RSI). Durch die Einbindung von ExpertInnen in Form eines begleitenden Arbeitskreises wurde die praxisnahe Anwendbarkeit sichergestellt. Das im Rahmen des Projektes entwickelte Handbuch ist ein wertvolles Hilfsmittel bei der Durchführung von RSI und eine Basis dafür, dass die RSI im österreichischen Straßennetz in einheitlicher Form abgewickelt und dokumentiert werden kann.

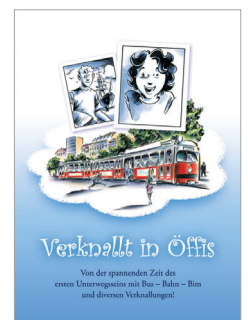
Handbuch RSI

→ **Lesen macht sicher – Buchklub der Jugend**

Ziel des Projekts war es, Verkehrssicherheitsthemen in Form eines Lesebuchs anzubieten, wobei die Zielgruppe Kinder im Alter von sechs bis zehn Jahren war. Die Evaluierung hat gezeigt, dass sinnerfassendes Lesen entsprechend aufbereiteter verkehrssicherheitsrelevanter Themen tatsächlich die Verkehrssicherheit von Kindern erhöhen kann.

→ **Kinderbuch „Verknallt in Öffis“ – FGM**

Vor dem Hintergrund eines konstanten Anstiegs des Elternhol- und -bringverkehrs mit dem Auto soll das Augenmerk des Kinderbuchs auf der Verkehrsvermeidung und der Rückeroberung des Schulwegs als wichtiger Lern- und Erlebnisraum für Kinder liegen. Das Buch richtet sich an Kinder ab der 5. Schulstufe.



Verkehrssicherheit
 von Kindern

→ **Kindermalwettbewerb „Zebrastreifen wiehern nicht“ – Theaterlabor**

Mit Hilfe eines Kindermalwettbewerbs sowie eines Verkehrssicherheitstheaters wurden bewusstseinsbildende Verkehrserziehungsmaßnahmen für Kinder durchgeführt. Ein Malwettbewerb für Volksschulkinder wurde in Kooperation mit einer Tageszeitung abgewickelt, eine Jury bewertete die mehr als 300 eingelangten Zeichnungen. Die besten fünf Zeichnungen wurden ausgewählt und erhielten für ihre Schule eine Vorführung des Verkehrssicherheitstheaters „Zebrastreifen wiehern nicht“.

Beim Verkehrssicherheitstheater „Zebrastreifen wiehern nicht“ handelt es sich um ein Theaterstück über Verkehrserziehung unter Einbeziehung der Kinder. Die Inhalte entsprechen den Unterrichtslinien für Verkehrserziehung in Kindergärten und Volksschulen. Auf spielerische Weise und mit theatralischen Mitteln wird den Kindern nahe gebracht, wie sie sich im Verkehr richtig verhalten sollen. An den Aufführungen haben insgesamt rund 900 Volksschulkinder teilgenommen.

2 VERKEHRSSICHERHEITSMASSNAHMEN UND -AKTIVITÄTEN

2.1 GESETZLICHE ÄNDERUNGEN IM BEREICH VERKEHRSSICHERHEIT IN ÖSTERREICH

Änderung des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl I 25/2010

→ **Rotlichtüberwachung auf Eisenbahnkreuzungen**

Mit einer Novelle zum Eisenbahngesetz wurde 2010 die datenschutzrechtliche Grundlage geschaffen, bildverarbeitende technische Einrichtungen zur effizienteren Überwachung der Einhaltung von Rotlichtzeichen und Geschwindigkeitsbeschränkungen bei Eisenbahnkreuzungen zu verwenden.

13. FSG-Novelle, BGBl I 117/2010

→ **Staffelung der Führerschein-Entziehungszeiten bei Geschwindigkeitsdelikten**

Ab 1.1.2011 gelten bei Geschwindigkeitsdelikten und bei besonders gefährlichen Verhältnissen bzw. besonderer Rücksichtslosigkeit gestaffelte und gleichzeitig verlängerte Entziehungszeiten. So wird etwa bei einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mindestens 90 km/h im Ortsgebiet bzw. 100 km/h im Freiland der Führerschein für mindestens sechs Monate entzogen.

13. FSG-Novelle, BGBl I 117/2010

→ **Änderungen beim Vormerkssystem**

Zwei Änderungen des Vormerkensystems traten am 1.3.2011 in Kraft: Die Vormerkung der Delikte wird auf drei Jahre verlängert, wenn in den ersten beiden Jahren nach Deliktsbegehung ein zweiter Verstoß begangen worden ist (bisher stets nur Zeitraum von zwei Jahren). Neu aufgenommen wurde das Delikt des Nichtanhaltens vor beschränkten Eisenbahnübergängen, wenn das Schließen angekündigt wird. Damit sind nun alle Fälle des rechtswidrigen Überquerens von Eisenbahnkreuzungen, die mit Schranken oder Lichtzeichen gesichert sind, erfasst.

13. FSG-Novelle, BGBl I 117/2010

→ **Lenken von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen bis 5,5 Tonnen mit einem Führerschein Klasse B**

Feuerwehrfahrzeuge, Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 5,5 t dürfen ab 1.1.2011 mit einer Lenkberechtigung der Klasse B gelenkt werden, wenn der/die LenkerIn eine interne Ausbildung und Prüfung der jeweiligen Organisation absolviert hat und im Besitz einer entsprechenden Bestätigung ist. Ähnliches gilt für Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes.

Änderung der StVO 1960, BGBl I 116/2010

→ **Vereinfachung der Strafverfolgung ausländischer LenkerInnen**

Seit 31.12.2010 kann – unabhängig davon, welches Delikt von ausländischen LenkerInnen nach der StVO begangen wurde – die Weiterfahrt unmöglich gemacht werden, bis eine verhängte Strafe vollzogen oder die vorläufige Sicherheit geleistet wurde. Wird nach 72 Stunden die Unterbrechung der Fahrt nicht aufgehoben, kann das Kfz als Sicherheit beschlagnahmt werden.

→ **Auskünfte über Halterdaten an ausländische Behörden**

Aus dem KZR (Kraftfahrzeug-Zulassungs-Register) können künftig auf Anfrage Auskünfte über Halterdaten an ausländische Behörden erteilt werden, wenn dies auf Gegenseitigkeit beruht. Diese Änderung erfolgt auch in Vorbereitung zum Beitritt zu EUCARIS (European Car and Driving Licence Information System).

Änderung des KFG
1967, BGBl I 116/2010

→ **Tagfahrleuchten, Kindersitze, Fahrausbildung**

Mit der 55. Novelle zur KDV (Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung) wurden mehrere verkehrssicherheitsrelevante Änderungen vorgenommen. Zum einen wurde die EU-Richtlinie über den Einbau von Tagfahrleuchten in Neufahrzeuge in Österreich umgesetzt. Zum anderen wurde der Verkauf von Kindersitzen nach ECE 44.03 ab 1.5.2010 verboten (Verwendung weiterhin zulässig), sodass nur mehr Kindersitze der neuesten Norm ECE 44.04 vertrieben werden dürfen. Im Bereich der Fahrausbildung wurde u.a. der Inhalt von Ausbildungsnachweisen der FahrschülerInnen und von Tagesnachweisen der FahrlehrerInnen geregelt.

55. KDV-Novelle,
BGBl II 124/2010

→ **Zulassungsschein im Chipkartenformat**

Seit 1.12.2010 kann der Zulassungsschein auch im Chipkartenformat beantragt werden. Die ersten Chipkartenzulassungsscheine werden seit 3.1.2011 ausgestellt. Diverse Sicherheitsmerkmale der Chipkarte gewährleisten die Fälschungssicherheit des Zulassungsscheins.

5. Novelle zur ZustV,
BGBl II 350/2010

2.2 SENSIBILISIERUNGSMASSNAHMEN UND KAMPAGNEN

Im Jahr 2010 wurden zahlreiche Sensibilisierungs- und bewusstseinsbildende Maßnahmen im Bereich Verkehrssicherheit in Österreich umgesetzt. Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über ausgewählte Maßnahmen und Kampagnen gegeben.

2.2.1 Internationale Aktivitäten und Veranstaltungen

→ **UN-Dekade der Verkehrssicherheit**

Im März 2010 wurde in der Vollversammlung der UN eine Dekade der Verkehrssicherheit für die Jahre 2011-2020 ausgerufen. Am 11. Mai 2011 wird diese offiziell mit Veranstaltungen auf der ganzen Welt lanciert.



→ **Verkehrssicherheitsprogramm der Europäischen Kommission**

Policy Orientations on Road Safety

Im Juli 2010 veröffentlichte die Europäische Kommission die politischen Leitlinien für die Verkehrssicherheitsarbeit 2011-2020. Darin enthalten sind ein 50%iges Reduktionsziel für Getötete im Straßenverkehr und sieben Hauptprioritäten der Verkehrssicherheitsarbeit: Ausbildung und Training, Überwachung, sichere Infrastruktur, sichere Fahrzeuge, moderne Technologie, Unfallnachsorge und ungeschützte VerkehrsteilnehmerInnen (inkl. MotorradfahrerInnen).

Europäisches VSP



→ **3rd European Road Safety Day** – Europäische Kommission, Belgische Ratspräsidentschaft

Im Oktober 2010 fand in Brüssel der 3. Europäische Verkehrssicherheitstag statt. Dabei wurden einerseits die neuen europäischen Richtlinien für den Bereich Verkehrssicherheit in den Jahren 2011 bis 2020 diskutiert, andererseits stand die grenzüberschreitende Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Mittelpunkt.

→ **3rd CEE Road Safety Round Table** – KFV, Slowenischer Verkehrssicherheitsrat

Im September 2010 fand der 3. Verkehrssicherheits-Round Table für CEE-Länder in Ljubljana statt, an dem VertreterInnen von Ministerien sowie Forschungsinstituten aus Tschechien, Kroatien, Ungarn, Polen, Rumänien, Serbien, Slowenien, Österreich und der Slowakei teilnahmen.

Internationaler
Austausch

Sicherheit auf Eisenbahnkreuzungen

→ International Level Crossings Awareness Day – bmvit, KFV, ÖBB

Österreich beteiligte sich auch im Jahr 2010 am Internationalen Awareness Day für Eisenbahnkreuzungen. Ziel des Awareness Day ist die Erhöhung der Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen bei Eisenbahnübergängen. Zu diesem Zweck wurde ein von der Europäischen Kommission geförderter Videoclip für Österreich adaptiert und auf den Homepages aller Kooperationspartner veröffentlicht. Weiters fanden in allen Bundesländern bewusstseinsbildende Aktionen bei Eisenbahnkreuzungen statt, inklusive spektakulären Brems-tests, bei denen der lange Bremsweg eines Zuges demonstriert wurde.

→ 3. Safe & Sober Event Vienna – bmvit, ETSC, KFV

Safe & Sober ist eine Initiative des europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC), die sich auf das Fahren ohne Alkohol – im Speziellen mit Alkohol-Interlock-Geräten bezieht. Im Jahr 2010 fanden verschiedene Safe & Sober Events statt, unter anderem in Dänemark und Portugal sowie im November 2010 in Wien. Europäische ExpertInnen diskutierten den Einsatz von Alkohol-Interlock-Geräten zur Reduktion von Alkoholunfällen.

2.2.2 Nationale Aktivitäten und Veranstaltungen



→ Staatspreis Verkehr – bmvit

Der Staatspreis für Verkehr des Jahres 2009 hatte das Motto „Sicher durch Technologie und Kreativität“. Am 17. März 2010 wurden innovative Lösungen zur Unfallvermeidung und zur Ausforschung von Gefahrenquellen prämiert. Zehn Projekte wurden ausgezeichnet, unter anderem die Joanneum Research Forschungsgesellschaft mbH für das Konzept Geisterfahrer Monitoring sowie die EBE Solutions GmbH für das Projekt Intelligentes System zur Identifikation und Signalisierung an Eisenbahnkreuzungen mittels Wechselverkehrszeichen oder Lane Lights.

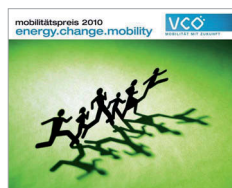


→ Verkehrssicherheitspreis Aquila 2010 – KFV

Der Verkehrssicherheitspreis Aquila wird in den Kategorien Zivilcourage, Journalismus, Gemeinden, Unternehmen und Schulen vergeben. Im Jahr 2010 wurden unter anderem folgende Projekte ausgezeichnet: „Kinder mobil. Anders unterwegs“ (Marktgemeinde Lustenau), „Fortbildung sicherer Einsatzfahrer & Fehlermanagement Verkehrssicherheit“ (Landesverband Oberösterreich Rotes Kreuz), „Verkehrserziehung einmal anders“ (Volksschule Hermann-Gmeiner-Schule Hinterbrühl).

→ Walk-Space AWARD 2010 – Walk-space.at

Im Jahr 2010 wurden 29 FußgängerInnenprojekte mit dem Walk-Space Award ausgezeichnet, unter anderem die Bezirksvorstehung Landstraße (Wien) für die Erstellung von Fußwegenetzen sowie die Volksschule Stuhlfelden (Salzburg) für die Erstellung eines Schulwegkonzepts.



→ VCÖ-Mobilitätspreis 2010 – VCÖ

Das Motto des VCÖ-Mobilitätspreises 2010 war „Energy.change.mobility“. 253 Projekte, die den Energieverbrauch des Verkehrs verringern, wurden eingereicht. Neben den Preisen in den einzelnen Bundesländern erhielt Emrich Consulting ZT-GmbH den Gesamtpreis für den „Energieausweis für Siedlungen“.

→ **Verkehrssicherheitsprogramm 2020** – ASFINAG, bmvit

Im Jahr 2010 erstellte die ASFINAG in Abstimmung mit dem bmvit erstmals ein Verkehrssicherheitsprogramm, welches auf die Gewährleistung und Förderung der maximalen Handlungssicherheit aller im Verkehrssystem Beteiligten abzielt. Das Verkehrssicherheitsprogramm inkludiert einen Maßnahmenkatalog zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Senkung der Unfallrate auf Österreichs Autobahnen bis zum Jahr 2020.



→ **4. ZVR-Verkehrsrechtstag** – KFV mit Unterstützung durch das bmvit

Der fachliche Austausch und die Diskussion zwischen ExpertInnen aus den verschiedensten Bereichen des Verkehrsrechts standen beim 4. ZVR-Verkehrsrechtstag im September 2010 im Mittelpunkt. Inhaltlicher Schwerpunkt war dabei das 50-jährige Jubiläum der Straßenverkehrsordnung (StVO 1960).

2.2.3 Ausgewählte Kampagnen und Sensibilisierungsmaßnahmen

→ **„Alkohol am Steuer: Könnten Sie damit leben?“** – bmvit, Wr. Städtische Versicherung, KFV, AUVA

Diese Kampagne startete im November 2009 und wurde ein Jahr mittels Kino-, TV- und Radiospot sowie mit Medieninseraten fortgeführt. Die Konsequenzen des Fahrens unter Alkoholeinfluss für sich und für andere VerkehrsteilnehmerInnen wurden verdeutlicht. Anschließend evaluierte das Kuratorium für Verkehrssicherheit die Kampagne, die sehr positiv bewertet wurde. Es konnte festgestellt werden, dass der Anteil der auf Alkohol positiv getesteten LenkerInnen rückläufig ist, wobei deutliche Zusammenhänge mit den beiden Kampagnenschaltungswellen erkennbar sind. Weiters sind im Untersuchungszeitraum auch die Anzeigen wegen Überschreitung der gesetzlichen Alkoholgrenzen (vor allem Anzeigen ab 0,8 Promille) zurückgegangen.



Anteil der positiv
getesteten
LenkerInnen rückläufig

→ **„Aktion Gurt 2010“** –

Landespolizeikommando Steiermark, ÖAMTC, ARBÖ Steiermark, KFV

Während der „Aktion Gurt 2010“ wurde die Wichtigkeit des Anschnallens demonstriert. An stark frequentierten Stellen führte die Polizei Anhaltungen durch. Es wurden all jene Pkw angehalten, in denen sich ungesicherte Personen befanden. Diese hatten die Möglichkeit, auf dem Gurteschlitten Platz zu nehmen und sich selbst davon zu überzeugen, wie wichtig es ist, angeschnallt zu sein. Der Gurteschlitten ist die einmalige Gelegenheit, gefahrlos am eigenen Leib die durchwegs unterschätzte Wucht eines Anpralles mit rund 10 km/h und die lebensrettende Funktion des Sicherheitsgurtes zu verspüren.

→ **Rad-Sicherheitstag** – bmvit, ARBÖ, Sportmagazin, Intersport Eybl, KFV

In fünf Bundesländern fand im Jahr 2010 der Rad-Sicherheitstag bei großen Intersport-Eybl-Filialen statt. Auch Bundesministerin Doris Bures unterstützte den Rad-Sicherheitstag mit ihrer Anwesenheit. Der Rad-Sicherheitstag umfasste einen Fahrradparcours, diverse Sicherheitsspiele, Helmi-Auftritte und ein Gewinnspiel.



RadfahrerInnen
sicher unterwegs

→ **Aktion Radlicht** – KFV, AK, Polizei, ARBÖ, ÖAMTC, klima:aktiv, Magistrat Salzburg

In einer Gemeinschaftsaktion wurde bei Dämmerung an verschiedenen Stellen in der Stadt Salzburg auf die Notwendigkeit der richtigen Fahrrad-Ausstattung, besonders der Beleuchtung von Fahrrädern, aufmerksam gemacht: RadfahrerInnen wurden von der Polizei angehalten, und der Zustand der Fahrräder (insbesondere der Lichtanlage) wurde von einem/r KFV-MitarbeiterIn bzw. einem/r Magistrats-MitarbeiterIn überprüft. Kleinere Reparaturen wurden von einem/r TechnikerIn der AutofahrerInnenclubs kostenlos sofort vorgenommen. Fehlende Speichenreflektoren wurden kostenlos ergänzt.



→ **Motorradfahrer 2010** – bmvit, ÖAMTC, Motorrad Magazin

Bei der Aktion „Motorradfahrer 2010“ wurde aus allen Bundesländern der/die beste ZweiradpilotIn Österreichs gekürt. Im Mittelpunkt des Wettbewerbs stand die perfekte Beherrschung des eigenen Motorrads in Alltagssituationen und nicht Tempo oder hohe Risikobereitschaft. Die Bewertung erfolgte während eines Fahrtechniktrainings durch ExpertInnen des ÖAMTC vor Ort.

→ **Moped-Erlebnisworkshop „Sicher auf zwei Rädern“** – AUVA, KFV

An Polytechnischen Schulen in Oberösterreich wurden Mopedworkshops angeboten, die Erste Hilfe, rechtliche Informationen, Fahrtechniktraining und die Reflexion des erlebten Verkehrsverhaltens gemeinsam mit VerkehrspsychologenInnen des KFV umfassten.



→ **„Achtung Zebra – Schauen rettet Leben“** – Stadt Wien

Mit der Schutzwegoffensive „Achtung Zebra“ widmete sich die Stadt Wien rechtzeitig vor Schulbeginn mittels Verteileraktionen und Plakaten verstärkt dem Thema Zebrastreifen. Den AutofahrerInnen sollte erneut ins Gedächtnis gerufen werden, dass FußgängerInnen am Schutzweg Vorrang haben. Außerdem erhielten Kinder Tipps und Informationen, wie man sich am Zebrastreifen richtig verhält, um Gefahrensituationen zu vermeiden.

→ **Plakatwettbewerb „Sicherheit für alle“** – RENAULT Österreich mit den Partnern bmvit, BM.I, Allianz, EPAMEDIA, KFV, ÖAMTC, Publicis, RCI Bank

Die internationale Schulinitiative hat es sich zum Ziel gesetzt, Kinder und Jugendliche für die Gefahren im Straßenverkehr zu sensibilisieren und ihnen bewusst zu machen, dass jede/r Einzelne einen wichtigen Beitrag für mehr Sicherheit im Straßenverkehr leisten kann. Auf Basis eines umfangreichen, altersadäquat aufbereiteten Pakets von Unterrichtsmaterialien setzen sich die SchülerInnen mit dem Thema Verkehrssicherheit auseinander und gestalten Plakate, die für mehr Sicherheit im Straßenverkehr werben sollen.



Das Wiener Siegerplakat des Goethegymnasiums Astgasse wurde zum Bundessieger gekürt. Ab Juli 2010 warb ihr Plakat auf 1.000 Plakatstellen in ganz Österreich für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Im September 2010 hat der neue Wettbewerb begonnen, dessen Finale am 10. Mai 2011 stattfinden wird.

→ **„Sicher Fit mit 50 plus“** – ASKÖ, Gesundes Österreich, Pensionistenverband Österreich, KFV, Fit für Österreich, Fonds SOS Körper

In Kooperation mit dem österreichischen Pensionistenverband organisierte der Sportdachverband ASKÖ den FIT-Dialog „Sicher Fit mit 50 plus“. Ziel dieser Kampagne ist es, Bewegung und Sport als Ausgleich zum Alltag sowie, speziell für diese Altersgruppe, als Prävention vor Erkrankungen und Verkehrsunfällen aktiv zu fördern und ins Bewusstsein zu rufen. Die Veranstaltungen finden in ganz Österreich statt.

3 VERKEHR SUNFALLSTATISTIK

3.1 ÜBERBLICK ÜBER DAS UNFALLGESCHEHEN IM JAHR 2010

Im Jahr 2010 ereigneten sich in Österreich 35.348 Unfälle mit Personenschaden, dabei wurden 45.858 Personen verletzt und 552 Personen getötet. Die Zeitreihe der Unfall- und Verunglücktenzahlen der letzten 10 Jahre zeigt, dass sich die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden vor allem im Jahr 2010 eindeutig verringert hat. Besonders deutlich zeigt sich eine Reduktion der Anzahl der getöteten VerkehrsteilnehmerInnen im Jahr 2010.

Unfälle mit Personenschaden, verletzte und getötete VerkehrsteilnehmerInnen in den Jahren 2001-2010

Jahr	Unfälle	Verletzte	Getötete
2001	43.073	56.265	958
2002	43.175	56.684	956
2003	43.426	56.881	931
2004	42.657	55.857	878
2005	40.896	53.234	768
2006	39.884	51.930	730
2007	41.096	53.211	691
2008	39.173	50.521	679
2009	37.925	49.158	633
2010	35.348	45.858	552

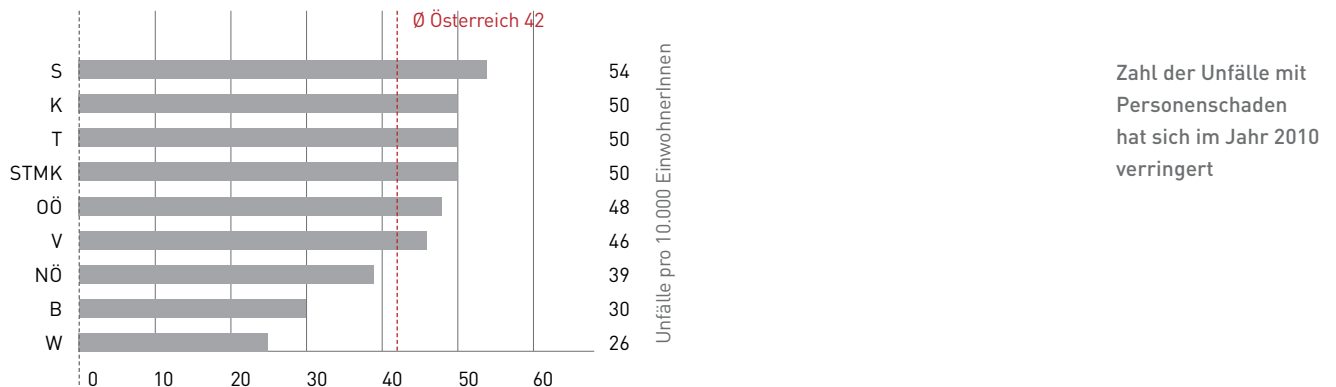
Überblick über das Unfallgeschehen in den Bundesländern im Jahr 2010

Bundesland	Unfälle	Verletzte	Getötete
Burgenland	851	1.119	20
Kärnten	2.806	3.588	42
Niederösterreich	6.299	8.279	163
Oberösterreich	6.808	9.114	117
Salzburg	2.844	3.549	41
Steiermark	6.052	7.788	79
Tirol	3.543	4.649	39
Vorarlberg	1.696	2.060	22
Wien	4.449	5.712	29
Österreich	35.348	45.858	552

Betrachtet man die Absolutzahlen des Unfallgeschehens nach Bundesländern, ereigneten sich im Jahr 2010 die meisten Unfälle in Oberösterreich, Niederösterreich und der Steiermark. In Niederösterreich wurden im Jahr 2010 genau 163 VerkehrsteilnehmerInnen bei einem Unfall getötet. Innerhalb der letzten 10 Jahre (Vergleichszeitraum 2001-2010) konnte die Zahl der getöteten VerkehrsteilnehmerInnen in allen Bundesländern reduziert werden. Auch die Zahl der Verletzten sowie jene der Unfälle verringerte sich in den letzten 10 Jahren in fast allen Bundesländern. Lediglich in Salzburg und Vorarlberg schwankte die Zahl der Verletzten und der Unfälle, erst in den letzten beiden Jahren ist eine Reduktion des Unfallgeschehens in diesen Bundesländern eindeutig erkennbar.

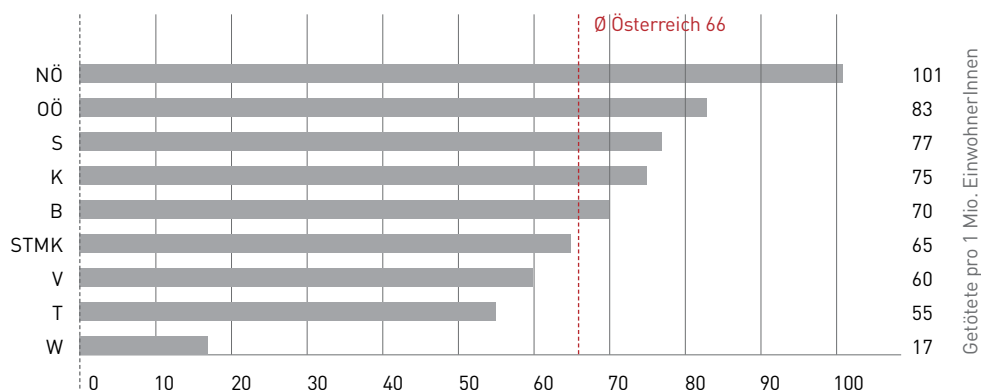
Der Überblick über die Unfallquoten (Unfälle mit Personenschaden je 10.000 EinwohnerInnen) in den einzelnen Bundesländern im Jahr 2010 zeigt, dass nur Niederösterreich, Burgenland sowie Wien unter dem nationalen Durchschnitt liegen. Bezogen auf die Bevölkerungszahl ereigneten sich im Jahr 2010 in Salzburg die meisten Unfälle. Jedoch zeigt der Vergleich der Anzahl der getöteten VerkehrsteilnehmerInnen bezogen auf die Bevölkerung, dass in Niederösterreich die meisten VerkehrsteilnehmerInnen tödlich verunglückten. In der Steiermark, Vorarlberg, Tirol und Wien lag die Getötetenquote unter dem österreichischen Durchschnitt.

Anzahl der Unfälle mit Personenschaden je 10.000 EinwohnerInnen (Unfallquote) in den Bundesländern im Jahr 2010



Besonders deutlich zeigt sich eine Reduktion der Anzahl der Getöteten 2010

Anzahl der getöteten VerkehrsteilnehmerInnen je 1 Mio. EinwohnerInnen (Getötetenquote) in den Bundesländern im Jahr 2010

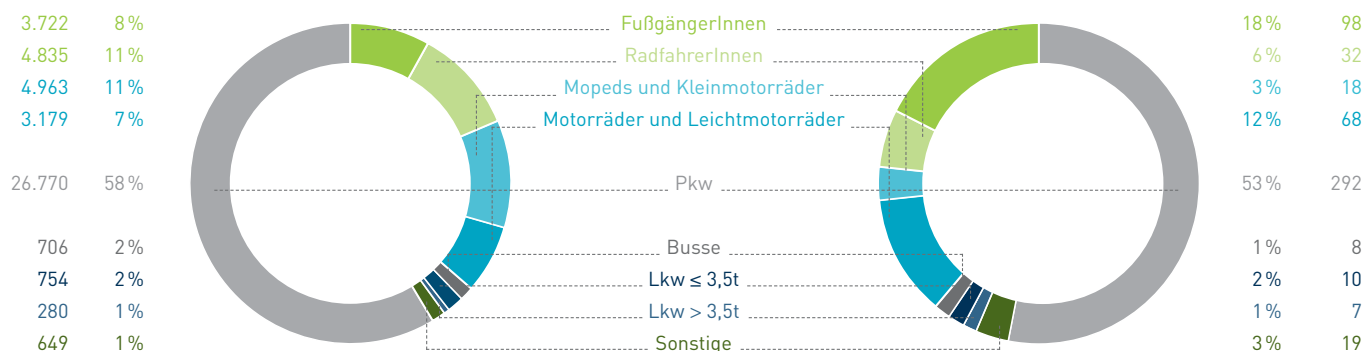


3.2 ANALYSE NACH VERKEHRSTEILNEHMERINNENGRUPPEN

Mehr als die Hälfte der Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr waren im Jahr 2010 Pkw-InsassInnen, dies zeigt sich auch in der Verteilung der verletzten und getöteten VerkehrsteilnehmerInnen nach Verkehrsarten. FußgängerInnen weisen eine hohe Verletzungsschwere auf: ungefähr 8% aller verletzten VerkehrsteilnehmerInnen, jedoch rund 18% aller Getöteten waren im Jahr 2010 FußgängerInnen. Ähnliches ist bei den LenkerInnen und MitfahrerInnen von Motorrädern festzustellen. In den letzten 10 Jahren hat sich der Anteil der ungeschützten verletzten und getöteten VerkehrsteilnehmerInnen minimal erhöht, der Anteil der verunglückten Pkw-InsassInnen ist hingegen deutlich gesunken.

Verletzte VerkehrsteilnehmerInnen im Jahr 2010 nach der Verkehrsart

Getötete VerkehrsteilnehmerInnen im Jahr 2010 nach der Verkehrsart

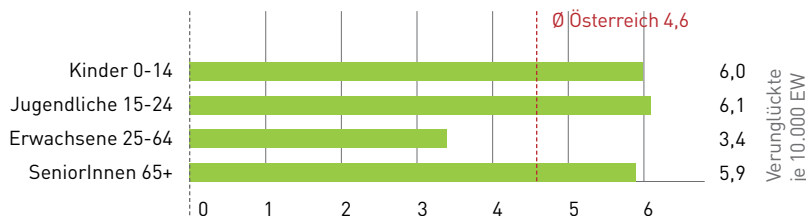


3.2.1 Ungeschützte VerkehrsteilnehmerInnen – FußgängerInnen und RadfahrerInnen

Im Jahr 2010 wurden 3.722 FußgängerInnen verletzt und 98 FußgängerInnen getötet. Innerhalb der letzten 10 Jahre (2001-2010) hat sich die Zahl der getöteten FußgängerInnen in Österreich um rund 16 % verringert. Bezogen auf die österreichische Bevölkerung verunglückten im Jahr 2010 in Österreich 4,6 FußgängerInnen je 10.000 EinwohnerInnen. Überdurchschnittlich hoch ist die Verunglücktenquote der FußgängerInnen in Wien, Salzburg, Tirol und Vorarlberg. Junge und ältere FußgängerInnen sind im Straßenverkehr besonders gefährdet und weisen ein hohes Unfallrisiko auf.

FußgängerInnen 2010	
Unfälle	3.836
Verletzte	3.722
Getötete	98

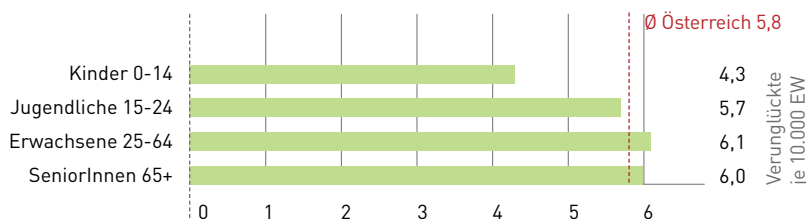
Verunglückte FußgängerInnen je 10.000 EinwohnerInnen nach Altersgruppen im Jahr 2010



Auch die Zahl der verletzten und getöteten RadfahrerInnen hat sich in den letzten Jahren in Österreich deutlich verringert. Im Vergleich zum Vorjahr wurden im Jahr 2010 rund 10 % weniger RadfahrerInnen verletzt und fast 18 % weniger getötet. Bezogen auf die EinwohnerInnenzahl verunglückten im Jahr 2010 RadfahrerInnen in Vorarlberg, Kärnten und Salzburg sowie Tirol besonders häufig. In Vorarlberg verunglückten rund 11 RadfahrerInnen je 10.000 EinwohnerInnen, bei allerdings im österreichweiten Vergleich überdurchschnittlich hohen Kilometerleistungen. Der österreichische Durchschnitt liegt bei 5,8 verunglückten RadfahrerInnen je 10.000 EinwohnerInnen. Betrachtet man das Unfallgeschehen von RadfahrerInnen nach Altersgruppen wird deutlich, dass die Verunglücktenquote bei älteren RadfahrerInnen höher ist als bei jüngeren RadfahrerInnen.

RadfahrerInnen 2010	
Unfälle	4.882
Verletzte	4.835
Getötete	32

Verunglückte RadfahrerInnen je 10.000 EinwohnerInnen nach Altersgruppen im Jahr 2010

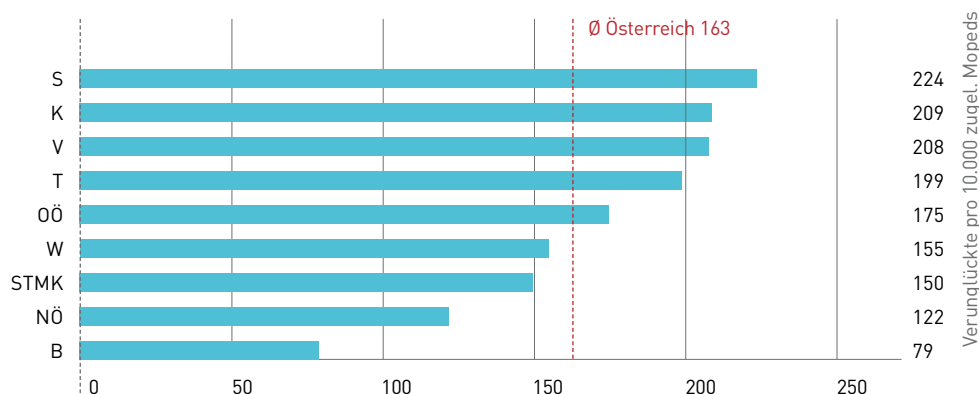


3.2.2 Einspurige Kfz – Mopeds und Motorräder

Der Großteil der verunglückten MopedlenkerInnen und -beifahrerInnen sind Jugendliche, vor allem im Alter von 15 und 16 Jahren. Salzburg, Kärnten, Vorarlberg, Tirol und Oberösterreich weisen eine überdurchschnittlich hohe Anzahl an verunglückten MopedlenkerInnen und -beifahrerInnen je 10.000 zugelassene Mopeds auf.

Mopeds 2010	
Unfälle	4.454
Verletzte	4.963
Getötete	18

Verunglückte MopedlenkerInnen und -beifahrerInnen je 10.000 zugelassene Mopeds nach Bundesländern im Jahr 2010



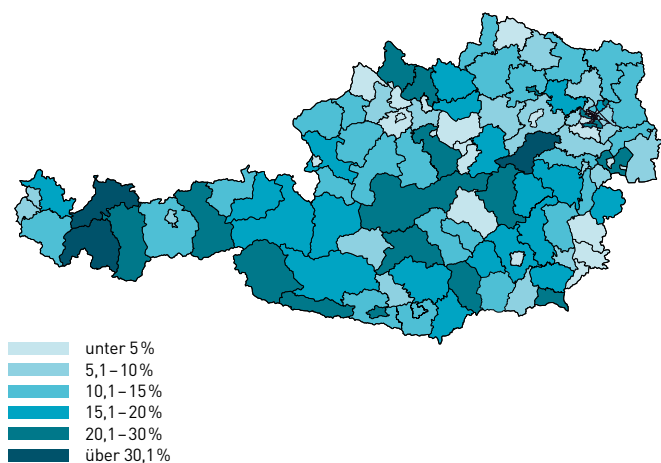
Motorräder 2010	
Unfälle	3.056
Verletzte	3.179
Getötete	68

Innerhalb der letzten 10 Jahre hat sich die Zahl der getöteten MotorradlenkerInnen und -beifahrerInnen stark reduziert (Vergleichszeitraum 2001-2010: Rückgang von rund 36 %). Deutlich geringer fallen sowohl die Reduktion der Anzahl der Verletzten als auch die Anzahl der Unfälle mit Motorradbeteiligung aus. MotorradlenkerInnen und -beifahrerInnen zwischen 20 und 29 Jahren sowie im Alter zwischen 40 und 54 Jahren weisen eine besonders hohe Verunglücktenquote auf.

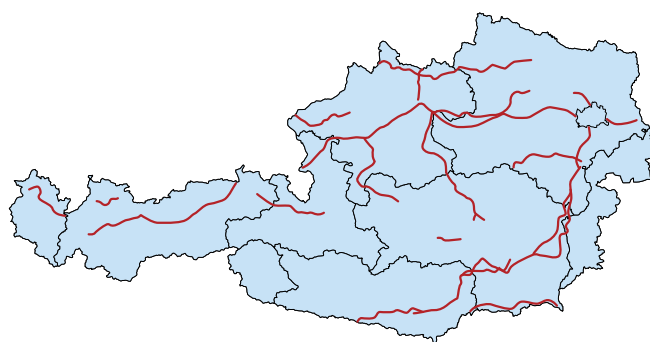
Das Unfallgeschehen mit Motorradbeteiligung ist nicht gleichmäßig auf Österreich verteilt. Der Anteil der getöteten MotorradlenkerInnen und -beifahrerInnen an allen Getöteten betrug in den Jahren 2006 bis 2010 in manchen Bezirken bis zu über 30 %, beispielsweise in den Bezirken Lilienfeld, Reutte und Landeck. Insgesamt ist der Anteil der getöteten MotorradfahrerInnen im Alpenraum deutlich höher als in Ostösterreich.

Die tödlichen Motorradunfälle konzentrieren sich auf einige „klassische“ Strecken. Die folgende Abbildung zeigt Straßen, auf denen im Zeitraum 2006 bis 2010 mehr als drei MotorradfahrerInnen tödlich verunglückten.

Anteil der getöteten MotorradfahrerInnen an allen Getöteten im Straßenverkehr auf Bezirksebene in den Jahren 2006-2010



Straßen mit mehr als drei getöteten MotorradfahrerInnen in den Jahren 2006-2010



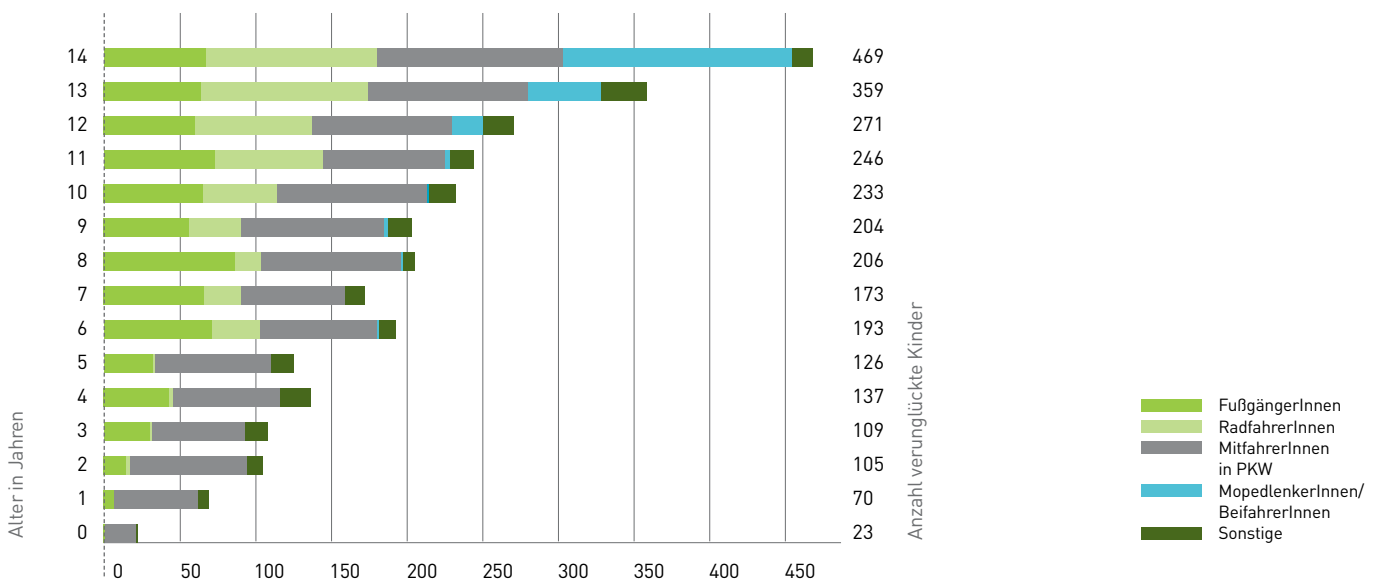
3.2.3 Kinder (0-14 Jahre)

Im Jahr 2010 wurden in Österreich 2.914 Kinder bei Verkehrsunfällen verletzt, dies entspricht 6,4 % aller verletzten VerkehrsteilnehmerInnen dieses Jahres. Im Vergleich dazu beträgt der Anteil der 0-14-Jährigen 15 % der österreichischen Bevölkerung.

Die Anzahl der verunglückten Kinder erhöht sich mit steigendem Alter deutlich. Die Art der Verkehrsbeteiligung der verunglückten Kinder spiegelt das veränderte Mobilitätsverhalten mit steigendem Alter wider: Ab einem Alter von ca. 6 Jahren steigt die Anzahl der als RadfahrerInnen verunglückten Kinder an, ab 12 Jahren erhöht sich die Anzahl der Kinder, die als MopedlenkerInnen oder -beifahrerInnen verunglücken dramatisch.

Kinder 2010	
Unfälle	2.669
Verletzte	2.914
Getötete	10

Verunglückte Kinder nach Alter und Verkehrsbeteiligung im Jahr 2010



Die meisten Kinder verunglückten im Jahr 2010 in Oberösterreich, Niederösterreich und Wien. Bezogen auf die Bevölkerungszahl der Kinder im Alter zwischen 0 und 14 Jahren zeigt sich jedoch, dass vor allem Kärnten, Tirol und Oberösterreich eine überdurchschnittlich hohe Anzahl an verunglückten Kindern aufweisen. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die absolute Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Kindern in allen Bundesländern reduziert. Besonders deutlich war die Verringerung der Kinderunfälle in Vorarlberg, Salzburg und Oberösterreich.

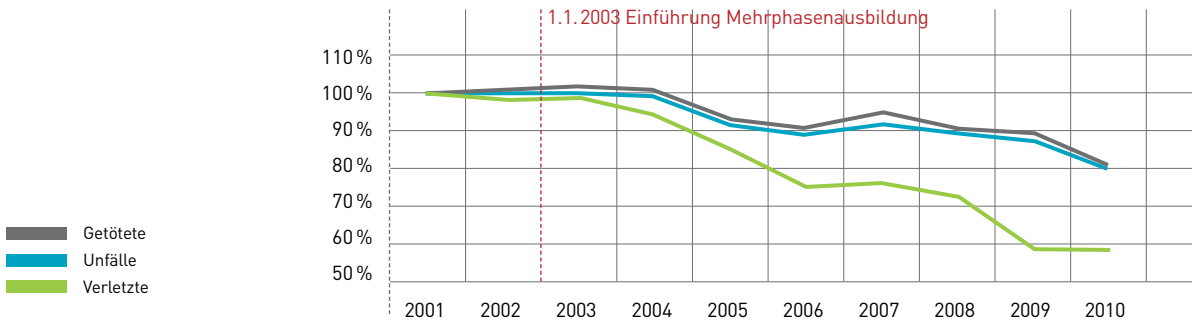
3.2.4 Jugendliche (15-24 Jahre)

Jugendliche (zwischen 15 und 24 Jahren) sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Im Jahr 2010 wurden 14.198 Jugendliche in Österreich bei Verkehrsunfällen verletzt oder getötet. In den Morgenstunden (06:00 – 08:00 Uhr) und vor allem in den Abendstunden (16:00 – 19:00 Uhr) sind Jugendliche besonders häufig an Verkehrsunfällen beteiligt.

Seit 2001 kam es zu einem Rückgang der getöteten Jugendlichen von rund 41 %. Wobei sich durch die Einführung der Mehrphasenausbildung im Jahr 2003 die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung Jugendlicher sowie die Anzahl der verletzten und getöteten Jugendlichen im Straßenverkehr stark verringert hat.

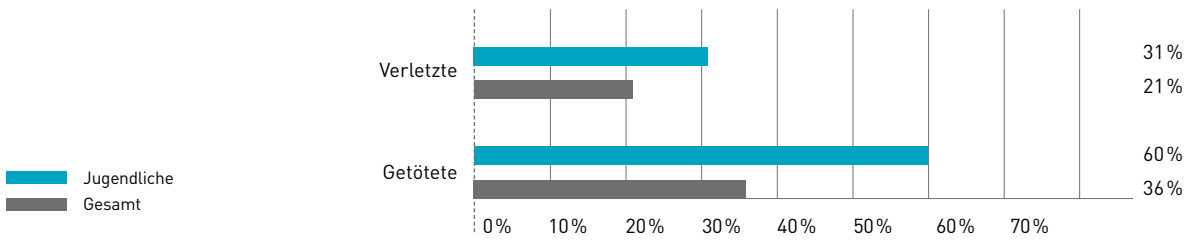
Jugendliche 2010	
Unfälle	15.080
Verletzte	14.069
Getötete	129

Unfälle mit Personenschaden mit Beteiligung Jugendlicher (15-24 Jahre), verletzte und getötete Jugendliche in den Jahren 2001-2010 (Index Basis: 2001)



Besonders betroffen sind Jugendliche bei Alleinunfällen: rund 60 % aller Getöteten dieser Altersgruppe sind bei Alleinunfällen zu beklagen.

Anteil der Alleinunfälle bei verletzten und getöteten Jugendlichen (15-24 Jahre) sowie allen verletzten und getöteten VerkehrsteilnehmerInnen im Jahr 2010



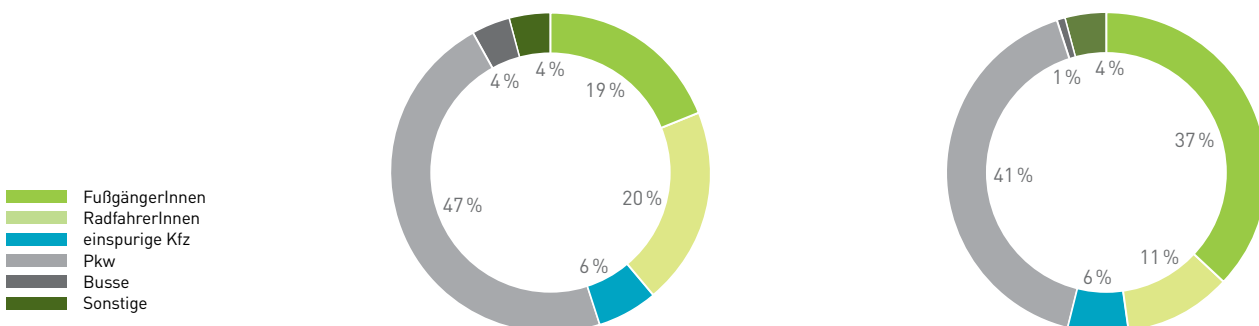
3.2.5 Ältere VerkehrsteilnehmerInnen (65+ Jahre)

SeniorInnen 2010	
Unfälle	6.358
Verletzte	4.443
Getötete	140

Im Jahr 2010 wurden 4.443 VerkehrsteilnehmerInnen ab 65 Jahren in Österreich verletzt sowie 140 im Straßenverkehr getötet. Der Vergleich nach Verkehrsarten der verletzten und getöteten VerkehrsteilnehmerInnen ab 65 Jahren zeigt, dass die Verletzungsschwere der älteren Menschen als FußgängerInnen besonders hoch ist. 37 % aller im Straßenverkehr getöteten Personen ab 65 Jahren waren im Jahr 2010 FußgängerInnen. Bei den Verletzten lag der Anteil bei 19 %. Mehr als die Hälfte aller getöteten FußgängerInnen sind SeniorInnen.

Verletzte VerkehrsteilnehmerInnen ab 65 Jahre im Jahr 2010 nach der Verkehrsart

Getötete VerkehrsteilnehmerInnen ab 65 Jahre im Jahr 2010 nach der Verkehrsart



3.2.6 Alkoholunfälle

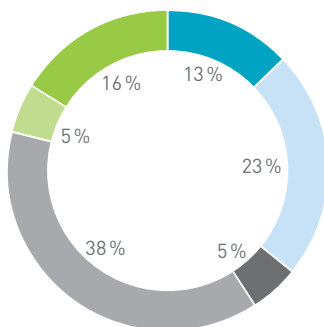
Im Jahr 2010 ereigneten sich in Österreich 2.245 Unfälle mit Personenschaden, an denen ein/e alkoholisierte/r VerkehrsteilnehmerIn beteiligt war. Im Vergleich zum Jahr 2009 hat sich die Zahl der Unfälle mit alkoholisierten Beteiligten im Jahr 2010 um rund 9 % verringert. Weiters hat sich im Vergleich zum Jahr 2009 die Zahl der Verletzten bei Alkoholunfällen um 10 % und jene der Getöteten um rund 30 % verringert.

Alkoholunfälle 2010	
Unfälle	2.245
Verletzte	3.050
Getötete	32

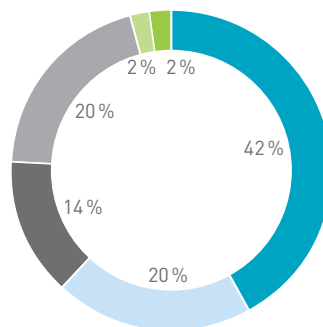
3.3 ANALYSE NACH UNFALLTYPEN

Die Analyse des Unfallgeschehens im Jahr 2010 nach Unfalltypen zeigt, dass im Ortsgebiet Kreuzungsunfälle, Unfälle im Richtungsverkehr sowie FußgängerInnenunfälle die häufigsten Unfalltypen waren. Im Freiland waren im Jahr 2010 Alleinunfälle der häufigste Unfalltyp. Unfälle im Richtungsverkehr sowie Kreuzungsunfälle zählen im Freiland zu den drei häufigsten Unfalltypen. Die Zuordnung der getöteten VerkehrsteilnehmerInnen zu den Unfalltypenobergruppen zeigt, dass der Großteil der Getöteten im Ortsgebiet bei FußgängerInnenunfällen und im Freiland bei Alleinunfällen tödlich verunglückte.

Unfälle im Ortsgebiet nach Unfalltypen im Jahr 2010
 n=22.367

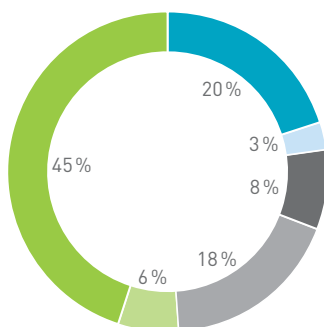


Unfälle im Freiland nach Unfalltypen im Jahr 2010
 n=12.981

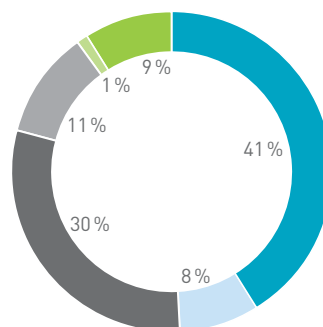


- Alleinunfälle
- Richtungsverkehr
- Begegnungsverkehr
- Kreuzungsunfälle
- Parken, Sonstige
- Fußgängerunfälle

Getötete im Ortsgebiet nach Unfalltypen im Jahr 2010
 n=141



Getötete im Freiland nach Unfalltypen im Jahr 2010
 n=411



- Alleinunfälle
- Richtungsverkehr
- Begegnungsverkehr
- Kreuzungsunfälle
- Parken, Sonstige
- Fußgängerunfälle

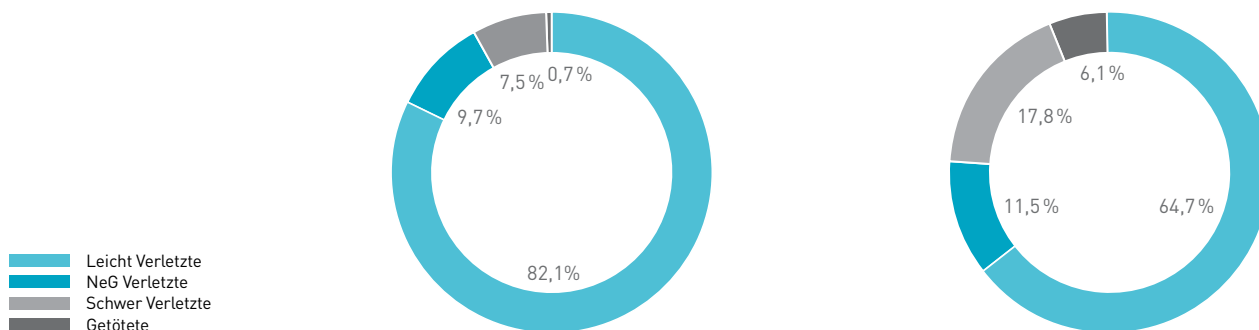
3.4 GURTVERWENDUNG

Die Verwendung des Sicherheitsgurtes ist im Fall eines Verkehrsunfalls eine wichtige Sicherheitseinrichtung und ein wesentlicher Einflussfaktor zur Reduktion der Verletzungsschwere. Dies verdeutlicht der Vergleich der Verletzungsschwere von verunglückten Pkw-LenkerInnen und Pkw-MitfahrerInnen mit und ohne Sicherheitsgurt. Das Risiko bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, ist für ungesicherte

Pkw-InsassInnen fast 9-mal höher als für gesicherte Pkw-InsassInnen. Der Anteil der schwer verletzten und getöteten VerkehrsteilnehmerInnen, die zum Zeitpunkt des Verkehrsunfalls einen Sicherheitsgurt verwendeten, ist in den letzten Jahren gesunken. Der Anteil der leicht Verletzten, die angeschnallt waren, ist angestiegen.

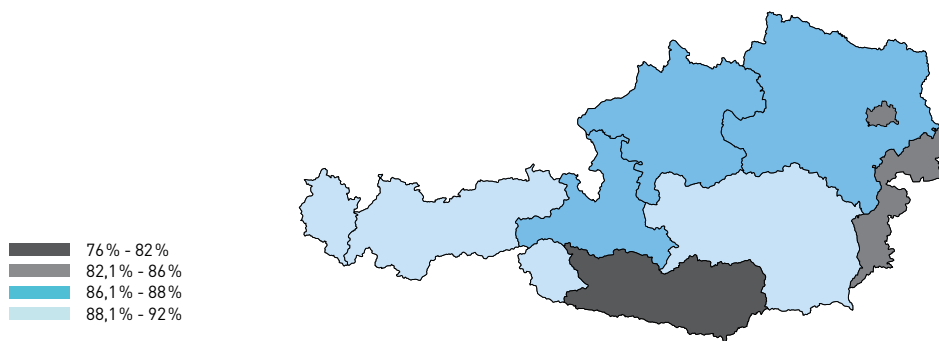
Verletzungsschwere der verunglückten gesicherten Pkw-InsassInnen im Jahr 2010 n=25.237

Verletzungsschwere der verunglückten ungesicherten Pkw-InsassInnen im Jahr 2010 n=1.825



Das Kuratorium für Verkehrssicherheit erhebt jährlich im Rahmen von Beobachtungen die Gurtanlegequote in Österreich. Diese Erhebungen zeigen, dass in den Jahren 2006 bis 2010 fast 88 % der Pkw-LenkerInnen, rund 87 % der Pkw-BeifahrerInnen und rund 61 % der erwachsenen MitfahrerInnen auf den Rücksitzen zum Zeitpunkt der Erhebung den Sicherheitsgurt verwendeten. Auf Autobahnen und im Freiland wird der Sicherheitsgurt häufiger verwendet als im Ortsgebiet. Weiters bestehen deutliche Unterschiede zwischen den Bundesländern. Im Betrachtungszeitraum (2006-2010) verwendeten rund 91 % der Pkw-InsassInnen in Tirol und der Steiermark den Sicherheitsgurt. Schlusslicht ist hingegen Kärnten mit einer Gurtanlegequote von lediglich 76 %. Im Jahr 2010 waren zum Zeitpunkt der Erhebungen rund 90 % aller Kinder in einem Kindersitz gesichert, in den Jahren davor war die Kindersicherungsquote ähnlich hoch.

Gurtangelequote von Pkw-InsassInnen in den Bundesländern in den Jahren 2006-2010 (Ausnahme: Burgenland 2006-2009) n=23.697



3.5 GESCHWINDIGKEITSMESSUNGEN

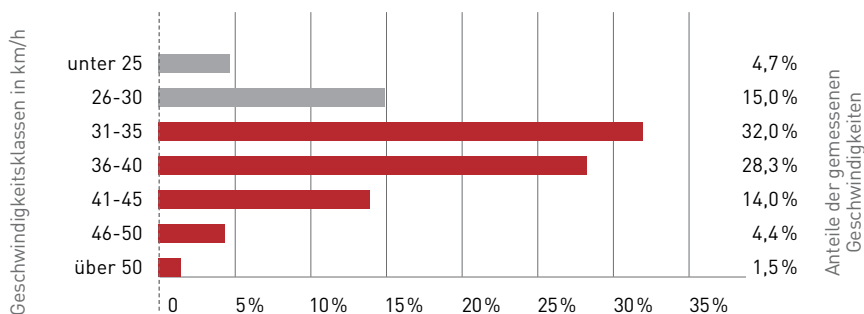
Die Fahrgeschwindigkeit der VerkehrsteilnehmerInnen ist ein wichtiger Indikator für die Verkehrssicherheit. Jährlich werden vom Kuratorium für Verkehrssicherheit österreichweit an rund 100 Messstellen im Ortsgebiet, im Freiland sowie auf Autobahnen und Schnellstraßen die gefahrenen Geschwindigkeiten von Pkw gemessen.

Im Folgenden werden die Geschwindigkeiten von frei und unbehindert fahrenden Pkw in den Jahren 2008-2010 analysiert. Die Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Ortsgebiet vom Großteil der gemessenen Pkw überschritten wurden und das Geschwindigkeitsniveau generell zu hoch ist.

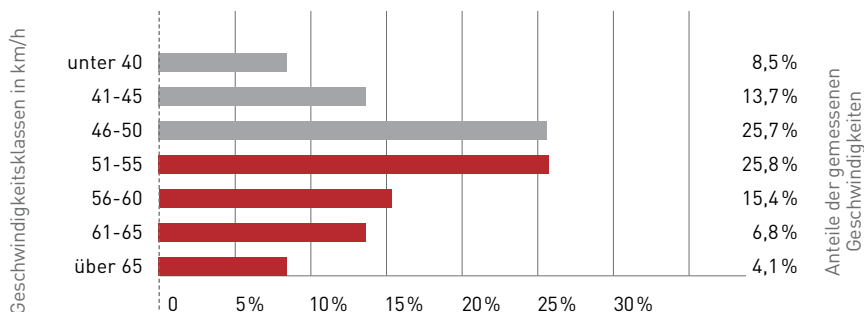
Im Betrachtungszeitraum (2008-2010) betrug die v_{85} in Tempo 30-Zonen im Ortsgebiet fast 42 km/h. Rund 80 % aller gemessenen Pkw überschritten die Geschwindigkeit von 30 km/h zum Zeitpunkt der Erhebung. In 50 km/h-Abschnitten im Ortsgebiet konnte in den Jahren 2008 bis 2010 eine v_{85} von fast 59 km/h festgestellt werden, rund 52 % der erfassten Fahrzeuge überschritten das Tempolimit.

v_{85} : Jene Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird.

Geschwindigkeiten der gemessenen Pkw in Österreich im Ortsgebiet bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (2008-2010) $n=17.963$



Geschwindigkeiten der gemessenen Pkw in Österreich im Ortsgebiet bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (2008-2010) $n=25.088$



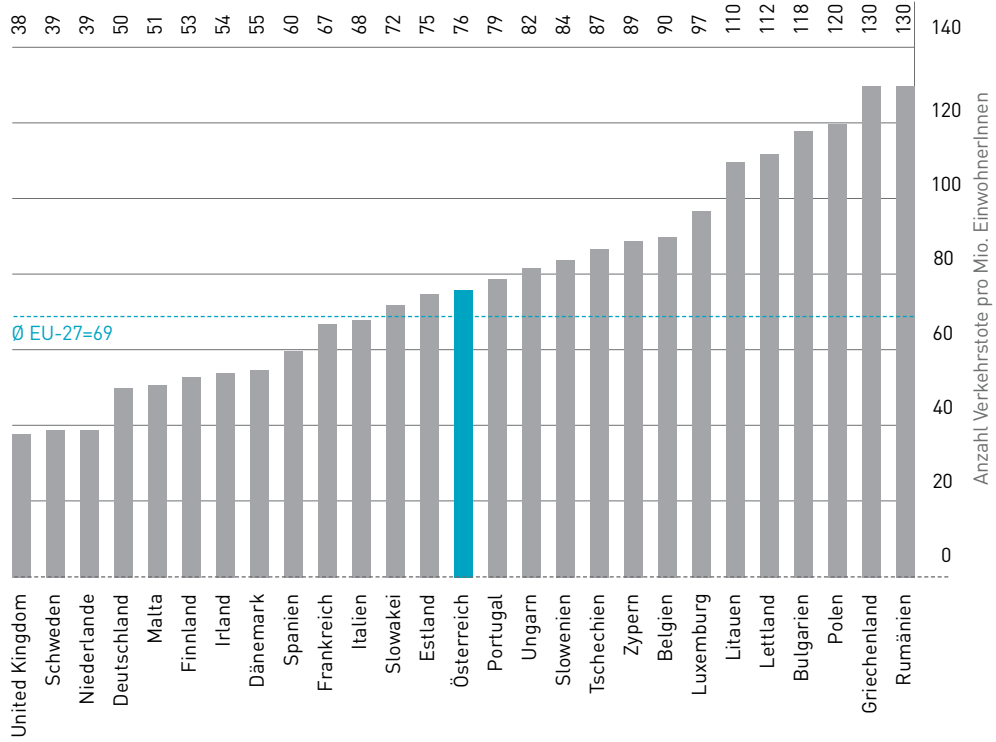
In Freilandbereichen sowie auf Autobahnen und Schnellstraßen überschritten in den Jahren 2008-2010 jeweils rund 18 % das entsprechende Tempolimit, die v_{85} lag im Freiland bei 102 km/h, und auf Autobahnen und Schnellstraßen bei rund 132 km/h.

3.6 ÖSTERREICHISCHE UNFALLSTATISTIK IM INTERNATIONALEN VERGLEICH

Der Vergleich der Anzahl der getöteten VerkehrsteilnehmerInnen pro 1 Mio. EinwohnerInnen im jeweiligen EU-Land zeigt, dass vor allem die osteuropäischen Länder sehr hohe Getötetenzahlen bezogen auf die Bevölkerung aufweisen. Österreich liegt über dem Durchschnitt der EU-27. Im Jahr 2001 wurde das europäische Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit 2001-2010 beschlossen, welches auf eine Halbierung der Zahl der Verkehrstoten in der EU abzielt. Bezogen auf die Getötetenzahlen des Jahres 2001 hat sich die Zahl der getöteten VerkehrsteilnehmerInnen im Jahr 2009 in fast allen EU-Staaten verringert, nur in Rumänien und Malta starben im Jahr 2009 mehr Menschen im Straßenverkehr als im Vergleichsjahr 2001. In Österreich hat sich die Zahl der Verkehrstoten innerhalb des Betrachtungszeitraums um 34 % verringert, diese Reduktion liegt etwas unter dem europäischen Durchschnitt von 36 %.

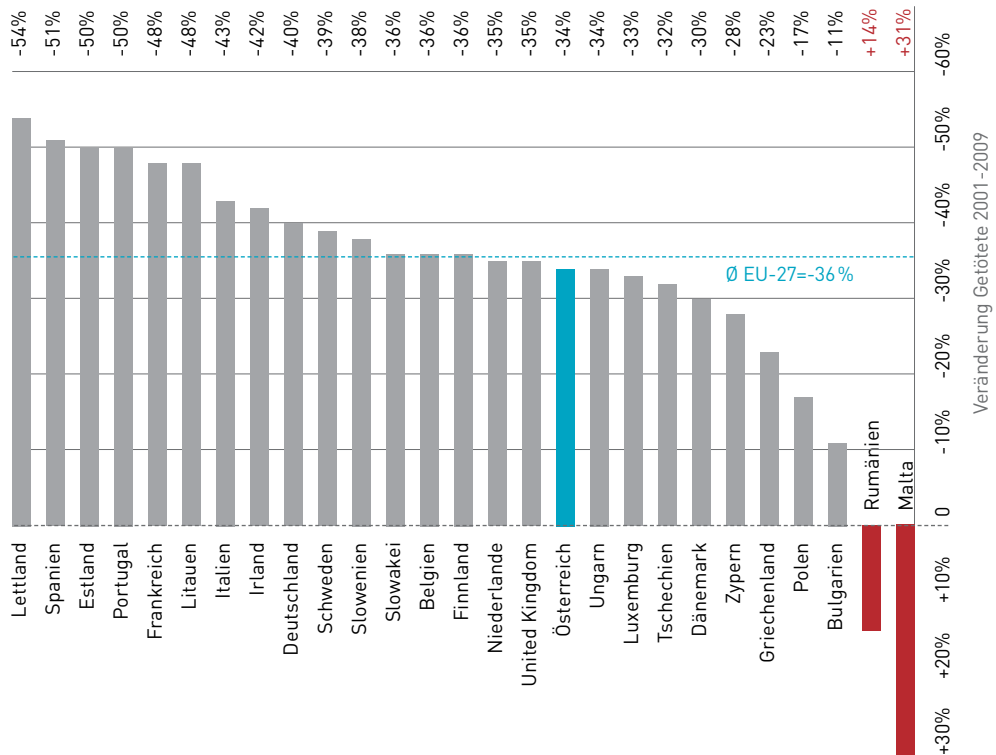
- 1 Verkehrssicherheitsarbeit
- 2 Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -aktivitäten
- 3 Verkehrsunfallstatistik

Verkehrstote pro 1 Mio. EinwohnerInnen je Mitgliedstaat EU-27 im Jahr 2009



Quelle: Europäische Kommission, 2010 basierend auf CARE (gemeinschaftliche Datenbank über Straßenverkehrsunfälle), Eurostat

%-Veränderung der getöteten VerkehrsteilnehmerInnen je Mitgliedsstaat EU-27 in den Jahren 2001-2009



Quelle: Europäische Kommission, 2010 basierend auf CARE (gemeinschaftliche Datenbank über Straßenverkehrsunfälle), Eurostat

KONTAKTE

BM für Verkehr, Innovation und Technologie
www.bmvit.gv.at
Tel. +43 1 71162650

BM für Gesundheit
www.bmg.gv.at
Tel. +43 1 71100-0
buergerservice@bmg.gv.at

BM für Inneres
www.bmi.gv.at
Tel. +43 1 53126-0
infomaster@bmi.gv.at

BM für Justiz
www.justiz.gv.at
Tel. +43 1 5263686

BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt
und Wasserwirtschaft
www.bmlfuw.gv.at
Tel. +43 1 71100-0
infomaster@lebensministerium.at

BM für Unterricht, Kunst und Kultur
www.bmukk.gv.at
Tel. +43 1 53120-0
ministerium@bmukk.gv.at

Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA)
www.auva.at
Tel. +43 1 33111-0
HAL@auva.at

ARBÖ
(Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs)
www.arboe.at
Tel. +43 1 89121-0
info@arboe.at

ASFiNAG (Autobahnen- und
Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft)
www.asfinag.at
Tel. +43 1 50108-10000
info@asfinag.at

Europäische Kommission
www.ec.europa.eu
Tel. 00 800 6789 10 11

FGM (Forschungsgesellschaft Mobilität)
www.fgm.at
Tel. +43 316 81 04 51-0

Gemeindebund
www.gemeindebund.at
Tel. +43 1 5121480
oesterreichischer@gemeindebund.gv.at

Kammer für Arbeiter und Angestellte (AK)
www.arbeiterkammer.at
Tel. +43 1 50165-0

Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV)
www.kfv.at
Tel. +43 577077-0
kfv@kfv.at

ÖAMTC (Österreichischer Automobil-,
Motorrad- und Touring Club)
www.oeamtc.at
Tel. +43 1 711990

Österreichische Forschungsgesellschaft
Straße – Schiene – Verkehr (FSV)
www.fsv.at
Tel. +43 1 5855567
office@fsv.at

Österreichisches Rotes Kreuz
www.roteskreuz.at
Tel. +43 1 589 00-0
service@roteskreuz.at

Städtebund
www.staedtebund.gv.at
Tel. +43 1 4000-89980
post@staedtebund.gv.at

Statistik Austria
www.statistik.at
Tel. +43 1 71128-0
info@statistik.gv.at

Verkehrsclub Österreich (VCÖ)
www.vcoe.at
Tel. +43 1 8932697
vcoe@vcoe.at

walk-space.at
www.walk-space.at
office@walk-space.at

Wirtschaftskammer Österreich (WK)
www.wko.at
Tel. +43 590900
office@wko.at

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie,
Abteilung II/ST2. – Technik & Verkehrssicherheit, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Fachliche Betreuung: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Fotos: KFV

Nationale Statistiken: Statistik Austria (Bearbeitung: KFV)

Grafisches Design, Layout, Satz: metardi strategische + visuelle Kommunikation

© bmvit, Wien, 2011. Alle Rechte vorbehalten.