

---

**2836/AB XXIV. GP**

---

**Eingelangt am 10.09.2009**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.a Barbara PRAMMER  
Parlament  
A-1017 W i e n

GZ. BMVIT-11.000/0027-I/PR3/2009  
DVR:0000175

Wien, am . September 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Maier und GenossInnen haben am 10. Juli 2009 unter der **Nr. 2785/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Rückrufe von unsicheren (und/oder gefährlichen) Kraftfahrzeugen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

### Zu den Fragen 1 bis 5:

- *Wie viele Rückrufaktionen wurden 2008 in Österreich wegen aufgetretener Fehler und/oder Mängel bei Kraftfahrzeugen (inkl. Nutzfahrzeuge und Motorräder) in Österreich durch Hersteller oder Händler durchgeführt?*
- *Welche Kfz-Marken (inkl. Nutzfahrzeuge und Motorräder) betraf dies? Wie viele Kraftfahrzeuge wurden 2008 in Österreich aufgrund dieser Mängel zurückgerufen (Jeweils Aufschlüsselung auf Anzahl, Marken und Mängel)?*
- *Wie viele Rückrufaktionen mussten 2008 in Österreich bei fehlerhaften (und/oder gefährlichen) Kraftfahrzeugen (inkl. Nutzfahrzeuge und Motorräder) — mangels einer Herstellerrückrufaktion - durch zuständige Behörden angeordnet? Welche Kraftfahrzeuge und welche Mängel betrafen diese Rückrufaktionen?*
- *Welche Kfz-Marken (inkl. Nutzfahrzeuge und Motorräder) und Mängel betraf dies? Wie viele Kraftfahrzeuge (inkl. Nutzfahrzeuge und Motorräder) wurden 2008 in Österreich aufgrund dieser Mängel zurückgerufen (Jeweils Aufschlüsselung auf Anzahl, Marken und Mängel)?*
- *Welche Erfahrungen hinsichtlich derartiger Rückrufaktionen liegen bei der Bundesanstalt für Verkehr (BAV) mit der Beobachtungsstelle Straßenverkehrssicherheit vor?*

Vorweg möchte ich auf die Ausführungen zu den Fragen 1 bis 4 in der Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage 2866/J-NR/2007 vom 19. Februar 2008 meines Amtsvorgängers Werner Faymann verweisen.

Die Umsetzung der darin angesprochenen EU-Rahmenrichtlinie 2007/46/EG erfolgte mit der 30. KFG Novelle.

Zu Frage 6:

- *Wie viele Verkehrsunfälle in Österreich wurden 2008 durch mangelhafte Ausstattung des Fahrzeuges (z.B. abgefahrene Reifen) - also aufgrund von Ausrüstungsmängel bzw. fehlender Verkehrssicherheit - ausgelöst (Aufschlüsselung auf Bundesländer)?*

Die österreichische Verkehrsunfallstatistik erfasst Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden.

Im Berichtsjahr 2008 ereigneten sich österreichweit 39312 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden.

Im Zuge der Unfalldatenerfassung werden auch so genannte Unfallumstände erhoben. Einer dieser Umstände lautet „Technischer Mangel“. Darunter fallen technische Mängel jeglicher Art, wobei keinerlei zusätzliche Unterscheidung oder Präzisierung des Mangels getroffen wird.

Bei 393 unfallbeteiligten Fahrzeugen wurde von der Polizei der Unfallumstand „Technische Mängel“ angegeben. Dies bedeutet, dass in 1,0% aller Unfälle von der Polizei bei einem Fahrzeug ein nicht weiter definierter technischer Mangel angegeben wurde. Ob dieser Mangel den Unfall auch ausgelöst hat, kann nicht gesagt werden.

Im Jahr 2007 betrug der Anteil an Verkehrsunfällen mit der Unfallursache zurückzuführen auf Ausrüstungsmängel bzw. fehlender Verkehrssicherheit 1,4%.

Eine Darstellung aufgeschlüsselt auf Bundesländer ist aufgrund von fehlenden Daten nicht möglich.

Zu Frage 7:

- *Welche diesbezüglichen Erfahrungen liegen bei der Bundesanstalt für Verkehr (BAV) mit der Beobachtungsstelle Straßenverkehrssicherheit vor?*

Ich darf auf die beigeschlossene Anlage verweisen.

Zu Frage 8:

- *Wie viele Verkehrsunfälle in Österreich wurden 2008 durch das Verwenden von Sommerreifen bei winterlichen Verkehrsverhältnissen ausgelöst (Aufschlüsselung auf Bundesländer)?*

Im Rahmen der Verkehrsunfallstatistik wird die Art der Bereifung von unfallbeteiligten Fahrzeugen und etwaigen Auswirkungen auf das Unfallgeschehen nicht erhoben (siehe auch meine Ausführungen zu Frage 6).



## Zentral Erkenntnisse der Basic Fact Sheets 2008

**Erstellt in Kooperation mit dem Partner der Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit KfV**

### Allgemeine Kennzahlen

Im Zeitraum von 1990 bis 2008 wurde die Anzahl der Verkehrstoten mehr als **halbiert**. Das Etappenziel des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms, nämlich maximal 574 Tote im Jahr 2008, wurde verfehlt, jedoch hält der deutliche Abwärtstrend weiterhin an. Während die Zahl der Verkehrstoten in den letzten 10 Jahren um ca. ein Drittel zurückgegangen ist, ist die **Zahl der verletzten Verkehrsteilnehmer in Österreich seit 1999 relativ konstant**.

Die Unfallquote (Unfälle bzw. Verunglückte je 10.000 Einwohner) bewegt sich in einem Bereich von 29 Unfällen pro 10.000 Einwohner im Burgenland bis über 59 Unfälle pro 10.000 Einwohner in Oberösterreich. Im Speziellen liegen die Bundesländer Kärnten, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark und Tirol betreffend der Unfall- und Verunglücktenquote über dem nationalen Durchschnitt von etwa 50 Unfällen bzw. 60 Verunglückten pro 10.000 Einwohner

Ein Vergleich des Unfallgeschehens nach Geschlecht zeigt, dass **drei Viertel der getöteten Verkehrsteilnehmer männlich** sind. Bei den verletzten Verkehrsteilnehmern sind beinahe die Hälfte (44,3%) aller Verunglückten weiblich. Betrachtet man die Altersverteilung des Unfallgeschehens fällt ein deutlicher Rückgang bei den 15- bis 24-Jährigen auf. Eine Spitze ist hier in den Jahren 1999 und 2008 bei den **18 bis 21 Jährigen** erkennbar, diese Spitze konnte jedoch 2008 im Vergleich zu 1999 deutlich herabgesetzt werden.

Die Untersuchung des Unfallgeschehens zeigt, dass sowohl bei den getöteten als auch bei den verletzten Verkehrsteilnehmern der **Pkw-Anteil bei mehr als 50%** liegt. Der Anteil der **Fußgänger** ist bei den **getöteten Verkehrsteilnehmern** mit 15% markant höher als jener bei den verletzten Verkehrsteilnehmern im Fußgängerverkehr mit 8,4%.

Betrachtet man die prozentuelle Zu- bzw. Abnahme der Verletzten und Getöteten im Vergleich 2008 zu 1999 nach Verkehrsbeteiligung, wird insbesondere bei den **Mopeds und Kleinmotorrädern** ein Anstieg bei den Verletzten im Vergleichszeitraum erkennbar. Knapp zwei Drittel aller Unfälle ereignen sich im Ortsgebiet. Im Gegensatz dazu verunglücken drei von vier getöteten Verkehrsteilnehmern im Freiland. Ein möglicher Grund dafür liegt in den höheren Geschwindigkeiten im Freilandgebiet.

Dr. Norbert Hartl



Bundesanstalt  
für Verkehr

Interessant ist auch die zeitliche Betrachtung der Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer über den Tag verteilt: Hier zeigt sich eine maximale Zahl an Getöteten im Zeitraum zwischen **16:00 und 18:00 Uhr** sowie eine zusätzliche Spitze in den Morgenstunden zwischen **10:00 und 12:00 Uhr**.

## **Kinder**

Gemessen am Jahresdurchschnitt 2008 beträgt der Anteil der Kinder an der Gesamtbevölkerung in Österreich 15,24 %, der Anteil verunglückter Kinder gemessen an allen Verunglückten im Straßenverkehr im Jahr 2008 beträgt 6,73 %.

In den letzten 10 Jahren reduzierte sich die Anzahl der getöteten Kinder im Straßenverkehr in Österreich von **37 im Jahr 1999 auf 12 im Jahr 2008**. Die Anzahl der verletzten Kinder und Unfälle mit Beteiligung von Kindern sind in den letzten 10 Jahren im Vergleich dazu nur gering gesunken (-24,6% Verletzte und -19,9% Unfälle mit Kindern). Auf Kinder entfällt jedoch ein zunehmend geringerer Anteil an Unfällen, Verletzten und Getöteten im Vergleich zu allen Unfällen, Verletzten und Getöteten im österreichischen Verkehrsgeschehen.

Bei der Betrachtung der prozentuellen Veränderung im Unfallgeschehen bei den Kindern 1999 im Vergleich zu 2008 zeigt sich, dass mit Ausnahme des Bundeslandes Vorarlberg die Zahl der Unfälle sowie der verunglückten Kinder im Straßenverkehr zurückgegangen ist. Die größten Rückgänge im Unfallgeschehen konnten die Bundesländer Burgenland, Steiermark und Tirol verzeichnen. Betreffend Unfall- und Verunglücktenquote (Unfälle bzw. Verunglückte pro 10.000 Einwohner) liegen insbesondere die Bundesländer Kärnten, Oberösterreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg über den nationalen Durchschnittswerten ( $\emptyset$  Unfallquote = 3,75 und  $\emptyset$  Verunglücktenquote = 4,13).

Der größte Anteil an allen verunglückten Kindern entfällt auf die Gruppe der **Hauptschüler und Gymnasiasten im Alter zwischen 11 und 14 Jahren**, gefolgt von den Volksschülern im Alter von 6-10 Jahren. Es herrscht eine Gleichverteilung nach Geschlechtern bei den verletzten und getöteten Kindern im Jahr 2008.

Die meisten Unfälle mit Kindern sowie auch **die meisten verletzten bzw. getöteten Kinder gab es im Pkw**. Mehr als die Hälfte aller verletzten Kinder waren 2008 als Mitfahrer unterwegs. Bei den getöteten Kindern liegt der Mitfahreranteil noch höher, bei knapp zwei Drittel. Das bedeutet, dass besonders im Pkw Kinder zu unschuldigen Opfern im Straßenverkehr werden. **Ein weiteres Drittel** aller getöteten Kinder war 2008 als **Fußgänger** unterwegs. Besonders als Fußgänger sind Kinder ungeschützt unterwegs und somit großen Gefahren auf Österreichs Straßen ausgesetzt

Zu Zeiten, zu denen Kinder meist entweder am **Weg von der Schule nach Hause** sind oder ihre **Freizeit** genießen (zwischen 13:00 und 19:00 Uhr), passierten 2008 mehr als die Hälfte aller Kinderunfälle. Ebenso am **Weg zur Schule** (zwischen 07:00 und 09:00 Uhr) ist eine Häufung an Unfällen mit Beteiligung von Kindern erkennbar.

Dr. Norbert Hartl



Bundesanstalt  
für Verkehr

## Jugendliche

Gemessen am Jahresdurchschnitt 2008 beträgt der Anteil der Jugendlichen im Alter von 15 bis 24 Jahren an der Gesamtbevölkerung in Österreich 12,3 %, jedoch ist in Österreich diese Gruppe an über **40% aller Verkehrsunfälle** mit Personenschaden im Jahr 2008 beteiligt.

Knapp ein Drittel aller Verunglückten auf Österreichs Straßen sind der Gruppe der 15- bis 24-Jährigen zuzuordnen. Die Zahl der getöteten Jugendlichen ist im Zeitraum von 1999 bis 2008 um ca. 40% gesunken. **Kaum eine Änderung besteht im Vergleichszeitraum**

**betreffend der Zahl an Unfällen und Verletzten.** Gemessen am gesamten Unfallgeschehen beläuft sich der Anteil der Unfälle mit Beteiligung Jugendlicher auf über 40 %. Ebenfalls hoch sind die Anteile bei den verletzten und getöteten Jugendlichen im österreichischen Verkehrsgeschehen mit 31,4 % bei den verletzten bzw. 24,2 % bei den getöteten jugendlichen Verkehrsteilnehmern.

Die östlichen Bundesländer Burgenland, Niederösterreich und Wien sowie Vorarlberg liegen sowohl betreffend Unfall- als auch Verunglücktenquote (Unfälle bzw. Verunglückte pro 10.000 Einwohner) unter den nationalen Durchschnittswerten (Ø Unfallquote = 20,33 und Ø Verunglücktenquote = 19,01).

Knapp 45% aller getöteten Jugendlichen entfallen auf die **Gruppe der 18- bis 21-Jährigen**. Vor allem in dieser Gruppe gibt es eine Vielzahl an **Fahranfängern** bei den Pkw sowie den Motorrädern. In der Gruppe der 22- bis 24 -Jährigen kann ein geringerer Anteil bei den verletzten im Gegensatz zu den getöteten Jugendlichen festgestellt werden. Die meisten verletzten bzw. getöteten Jugendlichen gab es 2008 im **Pkw**. Bei den im Pkw getöteten Jugendlichen ist auch der Anteil **im Vergleich zu allen Altersgruppen (54,1%) deutlich höher**. Der Anteil verletzter Jugendlicher in der Gruppe Mopeds und Kleinmotorräder liegt bei fast einem Drittel. Vor allem für die Gruppe der 15 bis 17 Jährigen stellt das Moped bzw. das Kleinmotorrad ein wichtiges Fortbewegungsmittel im Alltag dar.

Die Untersuchung der Unfälle mit jugendlichen Verkehrsteilnehmern nach Unfalltypen zeigt, dass sich knapp **ein Viertel** aller Unfälle mit Jugendlichen **mit nur einem Beteiligten** ereignen. Im Unfallgeschehen betreffend Pkw-Diskounfälle mit jugendlichen Verkehrsteilnehmern konnte im Zeitraum zwischen 1999 und 2008 ein deutlicher Rückgang verzeichnet werden.

Die meisten Unfälle mit Jugendlichen ereignen sich in den **Nachmittags- und Abendstunden** zwischen 16:00 und 19:00 Uhr. Bei der Betrachtung der getöteten Jugendlichen zeigt sich jedoch deutlich ein großer Anteil an tödlich Verunglückten in den **frühen Morgenstunden**

Dr. Norbert Hartl



Bundesanstalt  
für Verkehr

## Senioren

Gemessen am Jahresdurchschnitt 2008 beträgt der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung in Österreich 17,13%, der Anteil verunglückter Senioren gemessen an allen Verunglückten im Straßenverkehr im Jahr 2008 beträgt hingegen 9,35%. Insbesondere Senioren sind wie Kinder oft als Fußgänger am Verkehrsgeschehen beteiligt und sind somit im Speziellen der Gruppe der **ungeschützten Verkehrsteilnehmer** zuzuordnen. Bei Unfällen ist daher insbesondere auch mit schwerwiegenderen Folgen zu rechnen. In den letzten 10 Jahren **reduzierte** sich die Anzahl der getöteten Senioren im Straßenverkehr in Österreich um **mehr als 23%**. Im Laufe der letzten zehn Jahre ist ein Rückgang bei den getöteten Senioren sowie ein Anstieg betreffend Unfälle und Verletzter zu verzeichnen. Im Jahr 2008 stieg die Zahl der getöteten Senioren im Vergleich zum Vorjahr wieder an. Während die Zahl der Unfälle in etwa dem Bevölkerungsanteil der Senioren in Österreich entspricht, so zeigt sich jedoch recht deutlich der **hohe Anteil an getöteten Senioren** im österreichischen Verkehrsunfallgeschehen (25,3%). Dieser Wert ist seit dem Jahr 1999 um rund **5 Prozentpunkte** gestiegen.

Alle Bundesländer verzeichnen einen Anstieg im Seniorenunfallgeschehen. Vor allem in den westlichen Bundesländern Salzburg, Wien und Vorarlberg ist es im Vergleich u 1999 zu einem erhöhten Anstieg bei der Zahl der Unfälle mit Senioren bzw. der verunglückten Senioren gekommen. Die östlichen Bundesländer Niederösterreich, Burgenland und Wien liegen sowohl betreffend Unfall- als auch Verunglücktenquote (Unfälle bzw. Verunglückte pro 10.000 Einwohner) deutlich unter den nationalen Durchschnittswerten ( $\emptyset$  Unfallquote = 7,91 und  $\emptyset$  Verunglücktenquote = 5,77).

Die meisten verletzten bzw. getöteten Senioren gab es 2008 im **Pkw (47% und 42%)**. Der Anteil getöteter Senioren als **Fußgänger** liegt bei **über einem Drittel (34%)**. Als Fußgänger sind Senioren ungeschützt unterwegs und somit den größten Gefahren auf Österreichs Straßen ausgesetzt. Mehr als die Hälfte aller verletzten und getöteten Senioren waren 2008 selbst als Lenker unterwegs. Der Anteil bei den Senioren als Mitfahrer ist sowohl bei den getöteten als auch bei den verletzten Senioren vergleichsweise gering. Die Mehrzahl der Unfälle mit Senioren passierte 2008 im **Ortsgebiet**. Dem entspricht auch der mit über 60% relativ hohe Anteil an verletzten Senioren im Ortsgebiet. Etwa gleich viele Senioren verunglückten im Freiland wie im Ortsgebiet tödlich.

Die Unfälle mit Senioren ereigneten sich 2008 hauptsächlich **unter Tags** zwischen 08:00 und 19:00 Uhr mit einer Spitze zu Mittag. Während der Nacht und in den frühen Morgenstunden ereignen sich kaum Unfälle mit Senioren

Dr. Norbert Hartl



Bundesanstalt  
für Verkehr

## Fußgänger

In den letzten 10 Jahren erreichte die Zahl der getöteten Fußgänger im Jahr 1999 mit 182 Getöteten einen Höchststand. Von 1999 bis 2008 hat sich die **Zahl der getöteten Personen bei Fußgängerunfällen um mehr als 40% reduziert**. Die Zahl der **Unfälle** im Fußgängerverkehr hat sich im Vergleich zu den Getöteten in den letzten 10 Jahren **nur geringfügig verändert**.

Gemessen am gesamten österreichischen Unfallgeschehen beläuft sich der Anteil der Fußgängerunfälle im Jahr 2008 auf **11,1 %**. Der Anteil der getöteten Fußgänger ist mit 15 % beinahe doppelt so hoch wie der Anteil der verletzten Fußgänger im österreichischen Verkehrsgeschehen (8,4% der Verletzten sind Fußgänger).

Vor allem das Bundesland Salzburg verzeichnete im Jahr 2008 im Vergleich zu 1999 einen deutlichen Anstieg an Fußgängerunfällen. Alle übrigen Bundesländer weisen im Vergleichszeitraum teilweise deutliche Rückgänge auf. Insbesondere die östlichen Bundesländer Burgenland und Niederösterreich liegen betreffend Unfallquote deutlich unter dem nationalen Durchschnittswert (durchschnittlich ereigneten sich 5,23 Unfälle im Fußgängerverkehr pro 10.000 Einwohner im Jahr 2008). Die meisten Unfälle geschehen in Wien mit 7,10 Fußgängerunfällen pro 10.000 Einwohner. In diesen Werten ist das jeweilige Verkehrsaufkommen nicht berücksichtigt.

Die meisten verunglückten Fußgänger sind bei den **Kindern und Senioren** zu beklagen. Insbesondere bei den Senioren ist der Anteil der getöteten Fußgänger im Vergleich zu den anderen Altersgruppen überproportional hoch. Ein **markanter Anstieg** an Fußgängerunfällen (mehr als ein Viertel) wurde im Vergleichszeitraum vor allem bei den **Jugendlichen (15- bis 24- Jährige)** verzeichnet. Markante Rückgänge bei Fußgängerunfällen sind bei den Kindern und Senioren erkennbar (Kinder -24,4% und Senioren -9,8% im Vergleichszeitraum 2008 zu 1999).

Über 90% aller Fußgängerunfälle ereigneten sich 2008 im **Ortsgebiet**. Ähnlich hoch ist der Anteil der bei Fußgängerunfällen verletzten Personen im Ortsgebiet. Bei den getöteten Personen bei Fußgängerunfällen Verunglückten über ein Drittel im Freilandgebiet. Fast **ein Viertel aller Fußgängerunfälle ereignete sich 2008 auf Schutzwegen**, jeder fünfte getötete Fußgänger verunglückte auf einem Schutzweg. Die nähere Untersuchung der Fußgängerunfälle auf Schutzwegen zeigt, dass sich 2008 über ein Drittel aller Unfälle mit Fußgängerbeteiligung auf geregelten Schutzwegen ereignet haben. Dabei wurden 424 Personen verletzt und 5 getötet.

Die meisten Fußgängerunfälle ereigneten sich 2008 in den **Nachmittags- und frühen Abendstunden** zwischen 17:00 und 19:00 Uhr. Weitere Spitze ist in der Zeit **zwischen 07:00 und 09:00** Uhr sowie um die **Mittagszeit** erkennbar

Dr. Norbert Hartl



Bundesanstalt  
für Verkehr



## Radfahrer

Im Jahr 2008 ereigneten sich in Absolutzahlen mehr Unfälle als im Jahr davor. Der **kontinuierliche Rückgang der jährlichen Radverkehrsunfälle seit dem Jahr 2002 wurde damit vorerst gestoppt**. Radverkehrsunfälle machen 14,4% des Gesamtunfallgeschehens in Österreich aus. Damit ist **jeder siebte Unfall auf Österreichs Straßen ein Unfall im Radverkehr**. Während diese Zahl relativ konstant bleibt, steigt der Anteil der im Radverkehr Getöteten an allen im Verkehr Getöteten von 5,4% im Jahr 2007 auf 9,1% im Jahr 2008. Ein deutlicher Anstieg bei den Unfällen im Radverkehr ist vor allem in den Bundesländern Vorarlberg und Salzburg ersichtlich. Der größte Rückgang an Radverkehrsunfällen im Vergleich zu 1999 konnte in der Oberösterreich verzeichnet werden. Die **westlichen Bundesländer** weisen die **höchsten Unfallquoten** (Unfälle pro 10.000 Einwohner) auf, während Wien und das Burgenland in dieser Form der Darstellung die niedrigsten Werte aufweisen. Der nationale Durchschnittswert liegt bei **6,87 Unfällen pro 10.000 Einwohner**. Die meisten Unfälle geschehen in der Gruppe der **45-54 Jährigen**. Das Risiko, in einem Radverkehrsunfall getötet zu werden, ist bei Senioren (> 64 Jahre) am höchsten. Die Darstellung der prozentuellen Veränderung der Radverkehrsunfälle im Vergleich 2008 zu 1999 zeigt, dass die **Zahl der verunglückten Jugendlichen stark vermindert** werden konnte. Demgegenüber steht ein Anstieg um 135,1% bei den Kindern im Alter von 0-14 Jahren. Auffallend ist die **hohe Mortalität von Senioren**. Die Zahl der getöteten Radfahrer in der Gruppe der Senioren ist bei ähnlichen Verunglücktenzahlen um ein Vielfaches höher als jene in den übrigen Altersgruppen.

Zu den besonderen Gruppen im Radverkehr zählen insbesondere Kinder (0-14 Jahre), Ältere (55-64) und Senioren (über 64 Jahre): Der Anteil der im Radverkehr verletzten Kindern, Älterer und Senioren am Gesamtverkehrsgeschehen liegt in diesen Altersgruppen mit ca. 20% weit über dem allgemeinen Durchschnitt von 11%. Bei den Getöteten liegen vor allem Personen ab 45 weit über dem Durchschnitt von 9,1%, während der Anteil der jüngeren Radfahrer bei ca. 2,5% liegt. Die Untersuchung der Radverkehrsunfälle im Jahr 2008 nach Unfalltypen (Obergruppen) zeigt, dass die Mehrheit der Unfälle im Radverkehr **Alleinunfälle** sind. Unfälle auf **Kreuzungen und in Einmündungsbereichen** (OG4, OG5, OG6) machen zusammen 35,7% der Unfälle aus.

Die überwiegende Mehrzahl der Radverkehrsunfälle ereignete sich 2008 im Ortsgebiet. Ebenso verhält es sich bei der Zahl der verletzten. **Auf Radwegen wurden im Jahr 2008 12 Radfahrer getötet**. Während die Zahl der Unfälle und verletzten nahezu gleich bleibt, steigt die Zahl der Getöteten damit stark an. Dieses Steigen bestätigt den Trend der letzten Jahre, wo es ebenfalls jeweils starke Unterschiede bei der Zahl der Getöteten lag. Aufgrund der geringen Gesamtzahl sowie der Sprunghaften Wechsel lässt sich aber nicht von einem generellen Trend sprechen.

Die meisten Radverkehrsunfälle ereigneten sich im Jahr 2008 am Nachmittag zwischen **14 Uhr und 17 Uhr** mit dem **Peak um 17 Uhr**. Eine zweite Häufung von Unfällen gibt es zwischen **10 Uhr und 11 Uhr** vormittags. Die Untersuchung der Radverkehrsunfälle nach Wochentagen zeigt einen Rückgang der Zahl der Radverkehrsunfälle am Wochenende. Die Zahl der Unfälle an Wochentagen ist konstant

Dr. Norbert Hartl



Bundesanstalt  
für Verkehr

## Mopedfahrer

Auf Österreichs Straßen ereigneten sich 2008 5.432 Unfälle mit Moped-Beteiligung. Bei diesen Unfällen gab es 5.987 Verletzte und 25 Menschen verloren ihr Leben. Betrachtet man die Entwicklung der Unfällen mit Mopeds im Verlauf der letzten 10 Jahre, fällt auf, dass die Zahl der bei Unfällen mit Mopeds getöteten Personen deutlich reduziert werden konnte, während die **Unfallzahlen und die Zahl der Verletzten insbesondere seit dem Jahr 2005 im Steigen begriffen** sind.

Der Anteil der Unfälle im Mopedverkehr an allen Straßenverkehrsunfällen ist **seit dem Jahr 1999 um 4 Prozentpunkte auf 13,9% gestiegen**. Auch bei den Verletzten gab es im Vergleich zu den letzten Jahren eine vergleichbare Steigerung. Der Anteil der bei Mopedunfällen **getöteten Verkehrsteilnehmer** ist vor allem im vergangenen Jahr 2008 deutlich **auf 3,5% gesunken**.

In allen Bundesländern kam es im Vergleichszeitraum zu einem Anstieg an Mopedunfällen. Den größten Zuwachs verzeichneten dabei die Bundesländer Salzburg (+90,5%) und Wien (+51,9%). Gesamt ist die Anzahl der Unfälle im Mopedverkehr im Vergleichszeitraum **um 29% gestiegen**. Österreichweit geschehen **6,52 Mopedunfälle pro 10.000 Einwohner**. Oberösterreich hat im Jahr 2008 mit über 10 Unfällen pro 10.000 Einwohner die höchste Unfallquote aller Bundesländer im Mopedverkehr gefolgt von Vorarlberg und Kärnten. Die geringsten Unfallquoten weisen Wien und das Burgenland mit 2,13 bzw. 3,24 Mopedunfällen pro 10.000 auf.

Die größte Unfallhäufung gibt es in der Altersgruppe der **15- bis 24-Jährigen**, da vor allem hier die Jugendlichen von 15 bis 18 Jahren das Moped als Verkehrsmittel im Alltags- und Freizeitverkehr nutzen. Die Zahl der Verunglückten im Mopedverkehr in der Altersgruppe der 15- bis 24-Jährigen hat **seit 1999 um ca. 50% zugenommen**. In allen anderen Altersgruppen konnte ein Rückgang bei der Zahl der Verunglückten im Mopedverkehr verzeichnet werden. Insbesondere bei den Personen ab 55 Jahren ist ein deutlicher Rückgang bei den Unfallzahlen im Mopedverkehr erkennbar. Betrachtet man die Zahl der im Mopedverkehr Verunglückten im Verhältnis zu den Getöteten, zeigt sich, dass einer geringen Zahl an Verunglückten eine vergleichsweise große Anzahl getöteter Mopedfahrer gegenübersteht. Über 65% aller bei Mopedunfällen getöteten Personen sind männlich. Bei den verletzten Personen ist rund ein Drittel weiblich

Die Herabsetzung des Einstiegsalters auf 15 Jahre ist mit 1.11.1997 in Kraft getreten. Im Jahr 2008 verletzten sich in der Altersgruppe der 15- bis 17-Jährigen 4.129 Jugendliche bei Unfällen im Mopedverkehr. Das entspricht einem Anteil von knapp **70% aller Verletzten im Mopedverkehr**. Die Darstellung des Unfallgeschehens im Mopedverkehr bei den 15- bis 17-Jährigen zeigt einen deutlichen Anstieg der Unfälle und Verletzten im Jahr 2002 bzw. 2004 (siehe Abbildung 7). Diese Entwicklung steht möglicherweise mit der **schrittweise vollzogenen Erleichterung, einen Mopedausweis schon mit dem 15. Lebensjahr zu bekommen**, in Verbindung. Vor allem der Wegfall der verkehrspsychologischen Untersuchung im Jahr 2002 sowie der Wegfall der Unzumutbarkeitserklärung und der Ermächtigung durch den Landeshauptmann im Jahr 2005 haben den Zugang zum Mopedausweis für 15-Jährige erleichtert. Bestätigt wird dies vor allem auch dadurch, dass es **seit dem Jahr 2006 erstmals mehr verletzte 15-Jährige als 16-Jährige im Mopedverkehr** gibt. Im Jahr 2008 stagniert die Zahl der Unfälle und der dabei verletzten Mopedfahrer auf hohem Niveau.

Dr. Norbert Hartl



Bundesanstalt  
für Verkehr

Drei von vier Unfällen, die sich 2008 im Mopedverkehr ereigneten, passierten im **Ortsgebiet**. Jene Unfälle, die im Freiland geschahen, zogen jedoch meist schwerwiegendere Folgen nach sich. Fast die Hälfte der 2008 im Mopedverkehr getöteten Personen verunfallten auf Straßen außerhalb des Ortsgebietes. Eine mögliche Ursache dafür liegt im **großen Geschwindigkeitsunterschied zwischen Mopeds (max. 45 km/h) und anderen motorisierten Fahrzeugen** im Freilandbereich.

Alle im Mopedverkehr getöteten Personen waren 2008 als **Lenker** unterwegs. Bei den Verletzten liegt der Lenker-Anteil bei knapp 90%. Bei knapp **30%** aller Mopedunfälle war nur eine Person am Unfall beteiligt (= **Alleinunfall**). Unfälle im **Kreuzungs- und Einmündungsbereich** (OG5, OG6 und OG9) nehmen in Summe einen Anteil von **27%** ein. Mopeds können aufgrund ihrer geringeren Größe vor allem in Bereichen bei Kreuzungen und Einmündungen leichter übersehen werden.

Die Darstellung der Verteilung der Mopedunfälle nach Uhrzeit zeigt eine markante Spitze in den Nachmittagsstunden in der Zeit von **15:00 bis 19:00 Uhr**. Ein Anstieg im Unfallgeschehen ist weiters in den Morgenstunden in der Zeit zwischen **05:00 und 08:00 Uhr** zu erkennen. Bei der vermehrten Nutzung des Mopeds durch jugendliche Verkehrsteilnehmer deutet dies vor allem auf ein vermehrtes Unfallgeschehen bei **Wegen von und zur Ausbildungs- bzw. Arbeitsstätte** hin. Nach einem Spitzenwert am Freitag nimmt am Wochenende die Zahl der Mopedunfälle ab. Dies unterstreicht die Nutzung des Mopeds als **Verkehrsmittel im Alltag**

Dr. Norbert Hartl



Bundesanstalt  
für Verkehr

## Motorradfahrer

Das Motorrad wurde in den letzten Jahren vor allem von der Altersgruppe der **über 35-Jährigen als Freizeitgerät** wiederentdeckt, was sich in einer Steigerung der Zulassungszahlen von Motorrädern und Leichtmotorrädern niederschlägt. Die Gruppe der Motorradfahrer stellt einen Aspekt der Verkehrssicherheit dar, der zunehmend an Relevanz gewinnt und einer intensiven Erforschung der Motive, Wünsche und Risiken dieser Gruppe von Verkehrsteilnehmern bedarf. Entgegen dem Trend der rückläufigen Zahl an getöteten Verkehrsteilnehmern im gesamten österreichischen Verkehrsunfallgeschehen konnte **bei der Zahl der Getöteten im Motorradverkehr innerhalb der letzten 10 Jahre nur ein sehr geringer Rückgang** verzeichnet werden. Während die Zahl der Unfälle und Verletzten im Motorradverkehr in den letzten Jahren leicht angestiegen ist, ist 2008 erstmals seit 2005 ein Rückgang bemerkbar. Nach den höheren Werten bei den Unfällen und Verletzten in den letzten beiden Jahren, konnte 2008 eine Reduktion auf ein Niveau unter dem Ausgangswert von 1999 erreicht werden.

Unfälle im Motorradverkehr machten **8,2% am gesamten Unfallgeschehen** 2008 in Österreich aus. Mit **13,4%** liegt jedoch der **Getöteten-Anteil** deutlich höher. Das zeigt, dass Motorradunfälle zumeist schwerwiegende Folgen haben. Der Anteil von Motorradunfällen an allen Straßenverkehrsunfällen hat während der letzten zehn Jahre einen leichten Zuwachs erfahren.

Den stärksten Rückgang bei Motorradunfällen im Vergleich zu 1999 konnte Oberösterreich verbuchen, den stärksten Anstieg gab es in Kärnten. Mit 6,72 Unfällen im Motorradverkehr pro 10.000 Einwohner hat Tirol die höchste Unfallquote (Unfälle pro 10.000 Einwohner). Dies kann möglicherweise auf den hohen Anteil an Motorradtouristen in Tirol zurückzuführen sein. Die niedrigste Unfallquote im Motorradverkehr weist das Burgenland auf. Der nationale Durchschnitt liegt bei **3,86 Motorradunfällen pro 10.000** Einwohner.

Die meisten Verletzten und Getöteten im Motorradverkehr gibt es in der Altersgruppe zwischen **25 und 54 Jahren** (Anteil von **mehr als 50%**). Vergleicht man die Zahl der Verunglückten Motorradlenker in den Jahren 2008 und 1999 so zeigt sich, dass die **Zahl der verunglückten Personen über 40 Jahren deutlich zugenommen** hat. Umgekehrt verhält es sich in der Altersgruppe der 20- bis 35-Jährigen. Hier konnte die Zahl der Verunglückten gesenkt werden. Ab einem Alter von ca. 55 Jahren nähern sich beide Kurven an, wobei im Jahr 2008 auch in diesem Alterssegment im Vergleich zu 1999 mehr Unfälle passiert sind. Bestätigt wird die Zunahme an Motorradunfällen bei den Personen über 35 Jahren, wenn man die prozentuelle Veränderung der Zahl der Verunglückten in den jeweiligen Altersgruppen analysiert. Während bei den **jüngeren Altersgruppen eine Reduktion** erzielt werden konnte, nahm die Zahl der Verunglückten in der Altersgruppe ab 35 Jahren rasant zu: in der Altersgruppe der 45- bis 54-Jährigen gab es innerhalb von 10 Jahren beispielsweise eine Zunahme der Verunglückten um knapp **109%** und in der Altersgruppe >64 eine Zunahme von **170%**!

Dr. Norbert Hartl



Bundesanstalt  
für Verkehr

Beinahe 90% aller bei Motorradunfällen getöteten Personen sind männlich. Ähnlich hoch ist auch die Anzahl bei den Verletzten Personen. Motorradunfälle auf Freilandstraßen haben häufiger letale Folgen als Unfälle im Ortsgebiet: Ca. 80% der in einem Motorradunfall getöteten Personen verunfallten 2008 auf Freilandstraßen. Bei den Motorradunfällen sowie bei der Zahl der Verletzten im Motorradverkehr herrscht eine Gleichverteilung zwischen Ortsgebiet und Freiland. Die meisten Unfälle ereigneten sich 2008 auf **Landesstraßen B**. Hier

gab es auch die meisten Unfälle mit tödlichem Ausgang. Mehr als die Hälfte aller tödlichen Unfälle im Motorradverkehr ereigneten sich auf Landesstraßen B. Betrachtet man Landesstraßen B und Landesstraßen L gemeinsam, passierten auf diesen beiden Straßentypen mehr als 90% aller tödlichen Motorradunfälle im Jahr 2008. Bei **einem Drittel** aller Motorradunfälle war nur eine Person am Unfall beteiligt (=Alleinunfall). Unfälle im **Kreuzungs- und Einmündungsbereich** (OG5, OG6 und OG9) nehmen in Summe einen Anteil von **21%** ein.

Die überwiegende Mehrheit der Motorradunfälle passiert im Zeitraum zwischen **15:00 Uhr und 18:00 Uhr**. Demgegenüber bewegt sich das Unfallgeschehen in der Nacht und in den frühen Morgenstunden auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Zum **Wochenende** hin ist auf Österreichs Straßen eine Zunahme im Unfallgeschehen bei Motorrädern. Die meisten Motorradfahrer verunglückten im Jahr 2008 jedoch an **Montagen**

Dr. Norbert Hartl



Bundesanstalt  
für Verkehr

## PKW Insassen

Im Jahr 2008 wurden bei 31.647 Unfällen mit Beteiligung von Pkw-Insassen knapp 30.000 Pkw-Insassen verletzt und 367 getötet. Die Zahl der getöteten Pkw-Insassen hat sich in den vergangenen 10 Jahren um **40% verringert**, während sich die Zahl der Unfälle bzw. auch der verletzten Pkw-Insassen kaum verändert hat. Bei **80,8 % aller Straßenverkehrsunfälle waren Pkw beteiligt**. Der Anteil der verletzten Pkw-Insassen am gesamtösterreichischen Verkehrsgeschehen lag 2008 bei 57,3 %. Über die Hälfte der getöteten Verkehrsteilnehmer waren Pkw-Insassen.

Den stärksten Rückgang bei den Unfall- und Verunglücktenzahlen konnte das Burgenland verzeichnen. Zuwächse gab es im Vergleich zu 1999 in den Bundesländern Vorarlberg, Salzburg und Kärnten. Die Verunglücktenquote (Unfälle bzw. Verunglückte je 10.000 Einwohner) reicht von knapp 24 verunglückten Pkw-Insassen im Burgenland bis zu knapp 48 verunglückten Pkw-Insassen pro 10.000 Einwohner in Oberösterreich. Klar unter den nationalen Durchschnittswerten von 38 Unfällen bzw. 35 Verunglückten pro 10.000 Einwohner liegen die Bundesländer Vorarlberg Burgenland und Wien.

Ein **deutlicher Rückgang** der Verkehrstoten bei den Pkw-Insassen konnte vor allem bei den Fahranfängern in der Gruppe der **18-bis 21-Jährigen** verzeichnet werden. Bei den **15- bis 24-Jährigen** gibt es die **meisten Verunglückten Pkw-Insassen**. Auch die Anzahl der **Getöteten** ist in dieser Altersgruppe am höchsten. Ebenfalls auffallend ist die verhältnismäßig hohe Mortalität bei der Gruppe der Senioren (> 64 Jahre). Insgesamt konnten in den letzten 10 Jahren Rückgänge betreffend verunglückte Pkw-Insassen erzielt werden. Vor allem die Gruppe der Kinder (0 bis 14 Jahre) sowie die Gruppe der 25- bis 64-Jährigen weisen signifikante Reduktionen auf.

Die Untersuchung nach Unfalltypen zeigt, dass im Jahr 2007 knapp 80% der getöteten Pkw-Insassen bei Unfällen im Begegnungsverkehr oder bei Unfällen mit nur einem Beteiligten (=Alleinunfälle) verunglückten. Über 60% der Unfälle mit Beteiligung von Pkw-Insassen ereigneten sich im Ortsgebiet, jedoch sind über 80% der getöteten Pkw-Insassen im Freiland verunglückt.

Die meisten Unfälle, bei denen Pkw-Insassen verunglückten, ereigneten sich 2008 in den Nachmittags- und Abendstunden, mit einer Spitze zwischen **16:00 und 18:00 Uhr**.

**Überproportional hoch** ist die Zahl der getöteten Pkw-Insassen in den **späten Nacht- und frühen Morgenstunden** (von 23:00 bis 06:00 Uhr) im Vergleich zu den Unfallzahlen. Bei den Wochentagen ist ein Anstieg im Unfallgeschehen bei den Pkw-Insassen an Freitagen erkennbar. Ein Grund dafür liegt möglicherweise im erhöhten Verkehrsaufkommen aufgrund des Pendlerverkehrs in Kombination mit einem vermehrten Freizeitverkehr. Am Wochenende sind rückläufige Unfallzahlen bei den Pkw-Insassen erkennbar.

Dr. Norbert Hartl



Bundesanstalt  
für Verkehr

## Autobahnen

Im Jahr 2008 haben sich auf Österreichs Autobahnen 1.854 Unfälle ereignet, bei denen 2.996 Verkehrsteilnehmer verletzt und 75 getötet wurden. Insgesamt ist die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer auf Österreichs Autobahnen seit 1999 **um die Hälfte gesunken**.

Gemessen am gesamten Unfallgeschehen beläuft sich der Anteil der Unfälle auf Autobahnen auf **4,7 %**. Da jedoch auf Autobahnen schnellere Geschwindigkeiten zulässig sind, liegt der Anteil der getöteten Verkehrsteilnehmer am Gesamtunfallgeschehen bei **11,0 %**.

In fast allen Bundesländern ist ein Rückgang betreffend der Zahl der Unfälle auf Autobahnen zu verzeichnen (**österreichischer Durchschnitt: -27,1%**). Entgegen dem nationalen Rückgang weist das Bundesland Burgenland einen Anstieg sowohl im Unfallgeschehen als auch bei der Zahl der Verunglückten auf. Obwohl Wien mit 42 km<sub>1</sub> über das kürzeste Autobahnnetz im Bundeslandvergleich verfügt, so weist die Bundeshauptstadt die höchste Unfall- und Verunglücktdichte (Unfälle bzw. Verunglückte pro Autobahnkilometer im jeweiligen Bundesland) auf Autobahnen auf. Der Grund dafür liegt in der **hohen Verkehrsbelastung des Wiener Autobahnnetzes**, welches teilweise um ein Vielfaches höhere Werte aufweist als das Autobahnnetz der übrigen Bundesländer. Die nationalen Durchschnittswerte liegen bei **1,09 Unfällen bzw. 1,81 Verunglückten pro Autobahnkilometer**.

<sup>1</sup> Stand 2005, Quelle: BMVIT, Statistik Straße & Verkehr, Jänner 2001 und 2006 in HERRY M., Verkehr in Zahlen Ausgabe 2007, S 47.

Betrachtet man das Unfallgeschehen auf Österreichs Autobahnen nach Altersgruppen und Geschlecht, zeigt sich, dass etwa **zwei Drittel** aller Verunglückten auf Österreichs Autobahnen **zwischen 15 und 44 Jahre** alt sind, mehr als drei Viertel aller getöteten Verkehrsteilnehmer auf Österreichs Autobahnen sind männlich.

Im Jahr 2008 ereigneten sich **110 Unfälle in Österreichs Autobahntunnel**, bei denen 168 Personen verletzt und 6 getötet wurden. Die Wahrscheinlichkeit in einem Tunnel zu verunglücken, ist in Österreich relativ gering: Nur knapp über 4% aller Autobahnunfälle in Österreich ereigneten sich in den letzten 10 Jahren (1999 bis 2008) in Tunnelabschnitten. Der Anteil der getöteten Verkehrsteilnehmer bei Tunnelunfällen ist im Vergleich dazu mit über 8% jedoch doppelt so hoch. Im August 2001 wurde zur Verbesserung der Verkehrssicherheit österreichischer Tunnelanlagen die Tunnelkommission eingesetzt. Bereits im Jahr 2002 konnte insbesondere bei den getöteten Verkehrsteilnehmern ein Rückgang verzeichnet werden. In den Jahren 2004 und 2005 gab es einen Anstieg bei den Unfällen und Verletzten in Österreichs Autobahntunnel.

Baustellen auf Autobahnen stellen für Autofahrer vor allem durch die geänderte Verkehrsführung eine besondere Gefahrenstelle dar. Dabei konzentriert sich das Unfallgeschehen oftmals auf die Vorlauf- und Verzweigungsbereiche. Im Jahr 2008 ereigneten sich **68 Unfälle in Baustellenbereichen**. Dabei wurden 126 Personen verletzt und 2 getötet. Die Zahl der Unfälle, Verletzten und Getöteten Personen konnte in diesem Bereich während der letzten 10 Jahre gesenkt werden.

Bei über 35% aller Autobahnunfälle waren ausländische Lenker beteiligt. Bei den getöteten Verkehrsteilnehmern auf Österreichs Autobahnen liegt der Anteil ausländischer Personen bei knapp über 50%.

Dr. Norbert Hartl



Bundesanstalt  
für Verkehr