

Brüssel, den 19. Februar 2026
(OR. en)

6516/26
ADD 1

TRANS 86

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	13. Februar 2026
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2026) 33 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN Überwachung der Fortschritte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in der EU – Österreich Begleitunterlage zur MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN Halbzeitbericht über die Umsetzung des EU-Rahmens für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument SWD(2026) 33 final.

Anl.: SWD(2026) 33 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.2.2026
SWD(2026) 33 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Überwachung der Fortschritte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in der EU – Österreich

Begleitunterlage zur

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

Halbzeitbericht über die Umsetzung des EU-Rahmens für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

{ COM(2026) 77 final } - { SWD(2026) 34 final } - { SWD(2026) 35 final } -
{ SWD(2026) 36 final } - { SWD(2026) 37 final } - { SWD(2026) 38 final } -
{ SWD(2026) 39 final } - { SWD(2026) 40 final } - { SWD(2026) 41 final } -
{ SWD(2026) 42 final } - { SWD(2026) 43 final } - { SWD(2026) 44 final } -
{ SWD(2026) 45 final } - { SWD(2026) 46 final } - { SWD(2026) 47 final } -
{ SWD(2026) 48 final } - { SWD(2026) 49 final } - { SWD(2026) 50 final } -
{ SWD(2026) 51 final } - { SWD(2026) 52 final } - { SWD(2026) 53 final } -
{ SWD(2026) 54 final } - { SWD(2026) 55 final } - { SWD(2026) 56 final } -
{ SWD(2026) 57 final } - { SWD(2026) 58 final } - { SWD(2026) 59 final }

Inhalt

1. Zusammenfassung.....	2
2. Strategie und Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit	3
2.1 Strategie für die Straßenverkehrssicherheit	3
2.2 Governance im Bereich der Straßenverkehrssicherheit.....	4
2.3 Wichtigste Sicherheitsprobleme	4
2.4 Ziele für die Straßenverkehrssicherheit	5
2.5 Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit.....	5
3. Fortschritte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit.....	6
3.1 Ergebnisse im Bereich der Straßenverkehrssicherheit.....	6
3.2 Leistungsindikatoren für die Straßenverkehrssicherheit.....	8
4. Überwachung der Umsetzung der Strategie für die Straßenverkehrssicherheit	9
4.1 Fortschritte bei der Umsetzung.....	9
4.2 Bewährte Verfahren	13
4.3 Lücken.....	14
5. Schlussfolgerungen und Empfehlungen	15

1. Zusammenfassung

Im Jahr 2024 lag Österreich mit 37 Verkehrstoten je eine Million Einwohner **unter dem EU-Durchschnitt** (45). Im Vergleich zu 2019 wurde eine Senkung der Zahl der Verkehrstoten um 16 % erreicht. Die Zahl der Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen lag 3 % unter dem entsprechenden Wert von 2019.

Im Vergleich zum EU-Durchschnitt zeigte die Verteilung tödlicher Unfälle in Österreich einen hohen Anteil an Verkehrstoten auf Straßen außerhalb städtischer Gebiete und einen hohen Anteil an tödlich verunglückten Radfahrern innerhalb städtischer Gebiete. Der Anteil der tödlich verunglückten Motorradfahrer an allen Verkehrstoten auf Landstraßen in Österreich zählt ebenfalls zu den höchsten in der EU.

In der Strategie Österreichs für die Straßenverkehrssicherheit 2030 **wurden die Ziele festgelegt, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten bis 2030** im Vergleich zu 2019 zu halbieren sowie die „**Vision Null**“ bei **tödlich verunglückten Kindern** zu erreichen. Das langfristige Ziel für Österreich ist eine „Vision Null“ für Verkehrstote und Schwerverletzte im Straßenverkehr bis 2050.

Die Strategie Österreichs für die Straßenverkehrssicherheit umfasst insgesamt **87 Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit**, die in sieben Handlungsfelder unterteilt sind. Diese Maßnahmen werden als mögliche Lösungen für die Herausforderungen vorgeschlagen, die in den einzelnen Handlungsfeldern ermittelt wurden, um die in der Strategie dargelegten Ziele zu erreichen.

Was die Fortschritte bei der Umsetzung der in der nationalen Strategie für den Zeitraum 2021-2024 vorgesehenen Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit betrifft, so verläuft die Umsetzung **reibungslos, ohne dass besondere Lücken** gemeldet werden. Österreich weist in den meisten untersuchten Bereichen der Straßenverkehrssicherheit (13 von 22) ein mittleres Ausgangsniveau auf. Das Ausgangsniveau wird nach eigenen Angaben des Landes für acht der 22 Bereiche der Straßenverkehrssicherheit als „hoch“ und für nur einen Bereich als „niedrig“ eingestuft.

Im Jahr 2024 **verläuft der Großteil der geplanten Maßnahmen planmäßig**, während die Umsetzung der Maßnahmen in drei Bereichen abgeschlossen ist. Lediglich die Umsetzung der Maßnahmen im Zusammenhang mit der nationalen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit hat sich verzögert.

Für Österreich gibt es Beispiele für **bewährte Verfahren**, die verschiedene Säulen abdecken. In Bezug auf das Straßenverkehrssicherheitsmanagement wird der Österreichische Verkehrssicherheitsfonds hervorgehoben. Mehrere bewährte Verfahren betreffen die Säule „Sicherheitsbewusstes Verhalten von Verkehrsteilnehmern“, darunter Verkehrserziehungsprogramme, Kampagnen und Maßnahmen für Radfahrer. Darüber hinaus wird über eine strengere Durchsetzung von Geschwindigkeitsübertretungen, gezielte Kampagnen gegen Geschwindigkeitsübertretungen und Forschungsprojekte zur Überwachung von Geschwindigkeitsübertretungen berichtet. Darüber hinaus gehören neue technische Leitlinien für den Fahrradverkehr, die Überarbeitung der technischen Leitlinien für Maßnahmen auf Landstraßen und das Handbuch für Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen zu den bewährten Verfahren der Säule „Sichere Straßen“.

Nach eigenen Angaben gibt es einige **Herausforderungen** bei der Umsetzung der Strategie für die Straßenverkehrssicherheit in Österreich. Aufgrund seines föderalen Systems fällt die Arbeit im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in Österreich in die Zuständigkeit des Bundes, der Bundesländer und der Gemeinden, weshalb für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen ein hohes Maß an Koordinierung erforderlich ist. Somit gibt es unterschiedliche Budgets für die Straßenverkehrssicherheit, allerdings keine umfassende Liste. Auch Österreich hat Probleme mit Geschwindigkeitsübertretungen, weshalb ein **Aktionsplan Geschwindigkeit** mit sechs Stoßrichtungen und 20 Maßnahmen entwickelt wurde. Dementsprechend umfassen die Gesetzesänderungen in der Straßenverkehrsordnung höhere Geldbußen, strengere Führerscheinentzugsregeln und die Möglichkeit, Fahrzeuge von Fahrern mit extremen Geschwindigkeitsübertretungen zu beschlagnahmen und aus dem **Verkehr** zu ziehen. Geschwindigkeitsübertretungen sind entsprechend zurückgegangen, dennoch sind eine kontinuierliche Durchsetzung sowie Sensibilisierungsmaßnahmen erforderlich.

Die Fortschritte bei der Umsetzung der geplanten Maßnahmen scheinen im Großen und Ganzen gut zu verlaufen, doch auf der Grundlage der jüngsten verfügbaren Daten muss **Österreich trotz einiger angemessener Fortschritte** mehr Maßnahmen ergreifen, um die **Ziele für 2030, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten zu halbieren**, zu erreichen. Eigenen Angaben zufolge ist dies zum Teil darauf zurückzuführen, dass einige der Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, die wirksamer sein dürften, in der Regel recht unpopulär sind. Es ist schwierig, mit allen einschlägigen Interessenträgern eine Einigung über die Umsetzung dieser Maßnahmen zu erzielen. Dies könnte auf folgende Weise geschehen:

- bessere Koordinierung zwischen den zuständigen Behörden und Interessenträgern;
- Beschleunigung der Umsetzung der wirksamsten Maßnahmen;
- Prüfung sonstiger relevanter Tätigkeiten.

2. Strategie und Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit

2.1 Strategie für die Straßenverkehrssicherheit

Die **Strategie Österreichs für die Straßenverkehrssicherheit 2021-2030** wurde vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) mit dem Ziel entwickelt, wesentliche Schritte zur Verringerung schwerer Verkehrsunfälle auf **den Straßen Österreichs** zu unternehmen. Die Strategie deckt alle Bereiche der Straßenverkehrssicherheit ab, vom menschlichen Verhalten bis hin zur Fahrzeugtechnologie und -infrastruktur. Sie wird in enger Zusammenarbeit mit den nationalen, regionalen und lokalen Interessenträgern umgesetzt und steht im Einklang mit dem Politikrahmen der EU und der WHO, die von den Vereinten Nationen mit Agenden für die weltweite Straßenverkehrssicherheit betraut wurde¹.

Im Einklang mit dem „**Safe System**“-Ansatz ist die österreichische Verkehrssicherheitsstrategie für den Zeitraum 2021-2030 auf einen Paradigmenwechsel von der Unfallprävention hin zur Verletzungsprävention ausgerichtet. Zudem ist das langfristige Ziel für Österreich eine „**Vision Null**“ für Verkehrstote und Schwerverletzte im Straßenverkehr bis 2050. Die Strategie wird von zeit- und themenspezifischen Aktionsplänen begleitet, um aktuelle Trends gezielter anzugehen.

¹Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. (2021). Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2030. Abrufbar unter: <https://www.bmimi.gv.at/verkehrssicherheit/publikationen/vs-strategie/vss2030.html>.

Tabelle 1: Nationale Strategie für die Straßenverkehrssicherheit

Österreich	
Zeitraumen	2021-2030
Federführende Behörde	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), in Zusammenarbeit mit dem KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) und der FGM/AMOR (Forschungsgesellschaft Mobilität)
Link	https://www.bmimi.gv.at/verkehrssicherheit/publikationen/vs-strategie/vss2030.html

2.2 Governance im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

Für die **Entwicklung der nationalen Strategie für die Straßenverkehrssicherheit** sind das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), andere Bundesministerien, Vertreter regionaler und lokaler Behörden, Autobahnbetreiber, Forschungszentren und Hochschulen sowie Organisationen für Straßenverkehrssicherheit zuständig.

Darüber hinaus sind das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) und der Österreichische Verkehrssicherheitsbeirat für die **Überwachung der Entwicklungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit** im Land zuständig.

2.3 Wichtigste Sicherheitsprobleme

Trotz der guten Fortschritte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in den letzten zehn Jahren bestehen für Österreich nach wie vor einige Herausforderungen, wie die Daten für 2015-2019 zeigen²:

Fußgänger und Radfahrer

- 59 % aller Todesfälle entfallen auf Fußgänger und Radfahrer in **städtischen Gebieten**.
- Die meisten tödlich Verletzten (58 % bzw. 65 %) sind **60 Jahre oder älter**, was zu den höchsten Zahlen in der EU gehört.
- **Ein Viertel der Schwerverletzten** sind Radfahrer – ein steigender Trend.
- Die mutmaßlichen **Hauptursachen für Unfälle an Fußgängerüberwegen** und an **Radfahrerübergängen** sind die Verletzung der Vorfahrtsregeln, das Überfahren eines roten Stopplichts und Unaufmerksamkeit/Ablenkung.

Motorradfahrer

- **20 %** aller Todesfälle und Schwerverletzten entfallen auf Motorradfahrer, bei weniger als 2 % der Fahrleistung.
- Der Anteil der tödlich verunglückten Motorradfahrer an allen Verkehrstoten auf **Landstraßen** in Österreich ist mit 26 % einer der höchsten in der EU.
- Etwa ein Viertel der Motorradfahrer trägt in ländlichen Gebieten in Österreich keine **vollständige Schutzkleidung**; in städtischen Gebieten sind es bis zu 80 %.

Landstraßen

²Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. (2021). Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2030. Abrufbar unter: <https://www.bmimi.gv.at/verkehrssicherheit/publikationen/vs-strategie/vss2030.html>.

- Zwei Drittel aller Verkehrsunfälle mit Todesfolge ereigneten sich auf **Landstraßen**, bei nur 35 % der Fahrleistung.
- Mehr als 80 % von diesen Verkehrsteilnehmern wurden in **Autos oder als Motorradfahrer** getötet.

Geschwindigkeitsübertretung

- Auf den Straßenabschnitten mit einer **Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h** wird diese nur von 27 % der Personenkraftwagen eingehalten.
- Die Hauptursache für Unfälle auf Landstraßen sind **überhöhte Geschwindigkeiten**, die häufig zu Unfällen führen, an denen ein einziges Fahrzeug beteiligt ist.

Weitere kritische Faktoren für die Straßenverkehrssicherheit werden in der österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie genannt.

2.4 Ziele für die Straßenverkehrssicherheit

In der Nationalen Strategie Österreichs für die Straßenverkehrssicherheit 2021-2030 wurden folgende Ziele festgelegt:

- Bis 2030 **Rückgang der Zahl der Verkehrstoten um 50 %** gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019
- Bis 2030 **Rückgang der Zahl der Schwerverletzten um 50 %** gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019
- **Vision Null: keine im Straßenverkehr getöteten Kinder** bis 2030

2.5 Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit

Die Strategie Österreich für die Straßenverkehrssicherheit umfasst insgesamt **87 Maßnahmen** im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, die in **sieben Handlungsfelder** unterteilt sind³. Diese Maßnahmen werden als mögliche Lösungen für die Herausforderungen vorgeschlagen, die in den einzelnen Handlungsfeldern ermittelt wurden, um die in der Strategie dargelegten Ziele zu erreichen.

Tabelle 2: Handlungsfelder und Anzahl der Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

Handlungsfeld	Maßnahmen
1. Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität	17
2. Sichere Freilandstraßen	12
3. Motorradsicherheit	10
4. Pkw-Sicherheit	10
5. Verkehrstüchtig und mit ganzer Aufmerksamkeit auf der Straße	8
6. Effektive Bewusstseinsbildung, Aus- und Weiterbildung	12

³Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. (2021). Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2030. Abrufbar unter: <https://www.bmimi.gv.at/verkehrssicherheit/publikationen/vs-strategie/vss2030.html>.

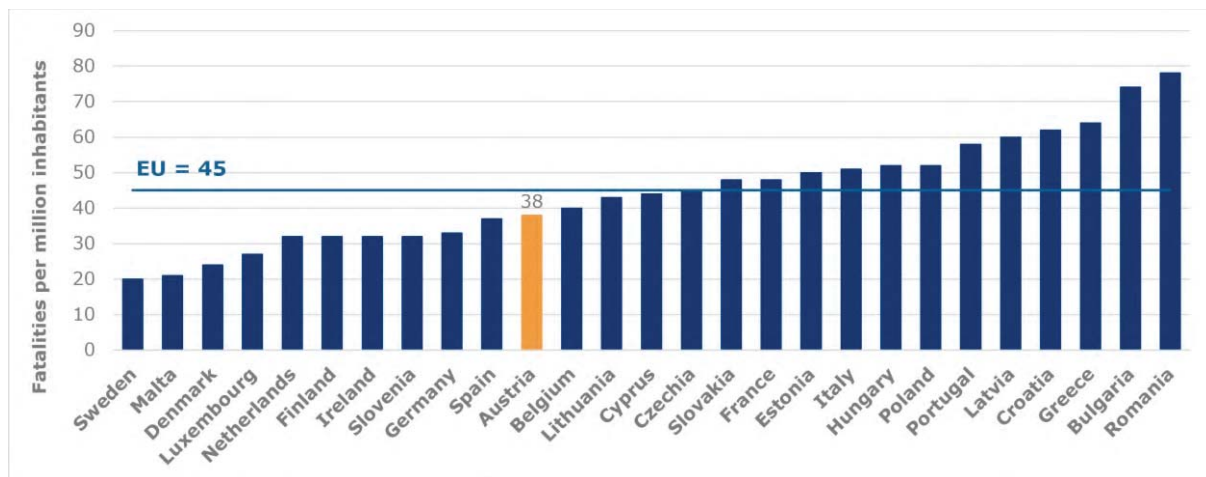
Handlungsfeld	Maßnahmen
7. Effektive Legistik, Kontrolltätigkeit, Administration und Informationsprozesse	18
Insgesamt	87

3. Fortschritte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

3.1 Ergebnisse im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

Auf der Grundlage von Daten für 2024 belegte Österreich in Bezug auf die niedrigste Zahl von Verkehrstoten je eine Million Einwohner den elften Platz unter den 27 EU-Ländern. In dem Jahr wurden **38 Verkehrstote je eine Million Einwohner** verzeichnet, was unter dem EU-Durchschnitt (45) liegt.

Abbildung 1. Sterblichkeitsraten nach Ländern, 2024



Quellen: CARE-Datenbank zu Straßenverkehrsunfällen; Bevölkerungsdaten von Eurostat (Online-Datencode [demo_pjan](#)).

Im Jahr 2024 ging die Zahl der Verkehrstoten im Vergleich zu 2019 um 16 % zurück⁴. Darüber hinaus ging die Zahl der Schwerverletzten im Zeitraum 2019-2023 um 3 % zurück. Daher muss Österreich mehr tun, **um das Ziel zu erreichen, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten bis 2030 zu halbieren.**

Abbildung 2. Verkehrstote und Zielvorgabe für 2030
(Quelle: CARE-Datenbank)⁵

⁴ Für alle Mitgliedstaaten wurde in diesem Bericht das Jahr 2019 als Basisjahr für die Überwachung der Ziele für 2030 herangezogen, das auch auf EU-Ebene verwendet wird. Österreich hat den Durchschnitt der Jahre 2017-2019 als Ausgangsniveau festgelegt.

⁵ Es wird darauf hingewiesen, dass sich die weltweite COVID-19-Pandemie in vielen europäischen Ländern auf die CARE-Daten für 2020 und 2021 ausgewirkt hat. Das Verkehrsaufkommen ging während der Pandemie aufgrund von Verkehrsbeschränkungen stark zurück, was mit einem erheblichen Rückgang der Verkehrsunfälle und der Zahl der Verkehrstoten einherging.

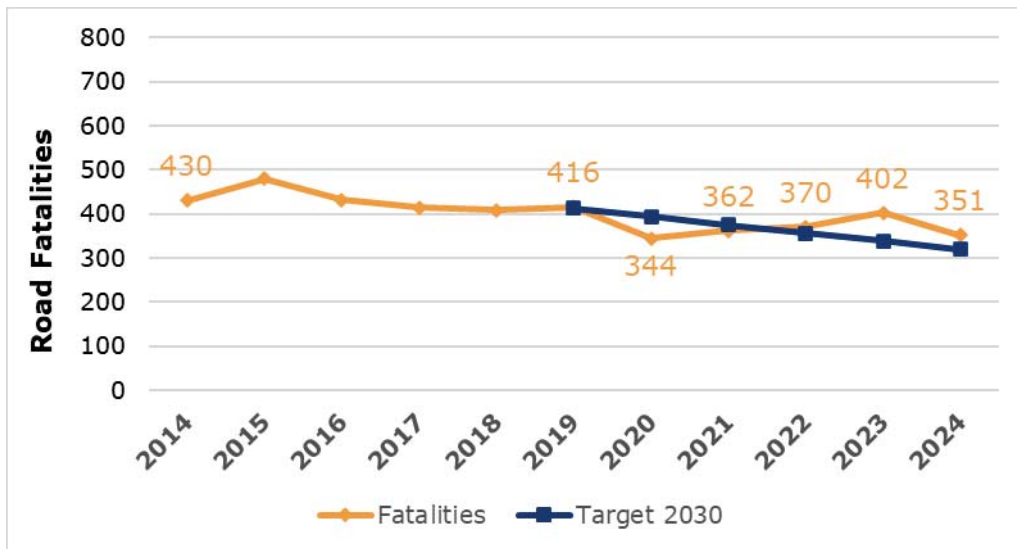
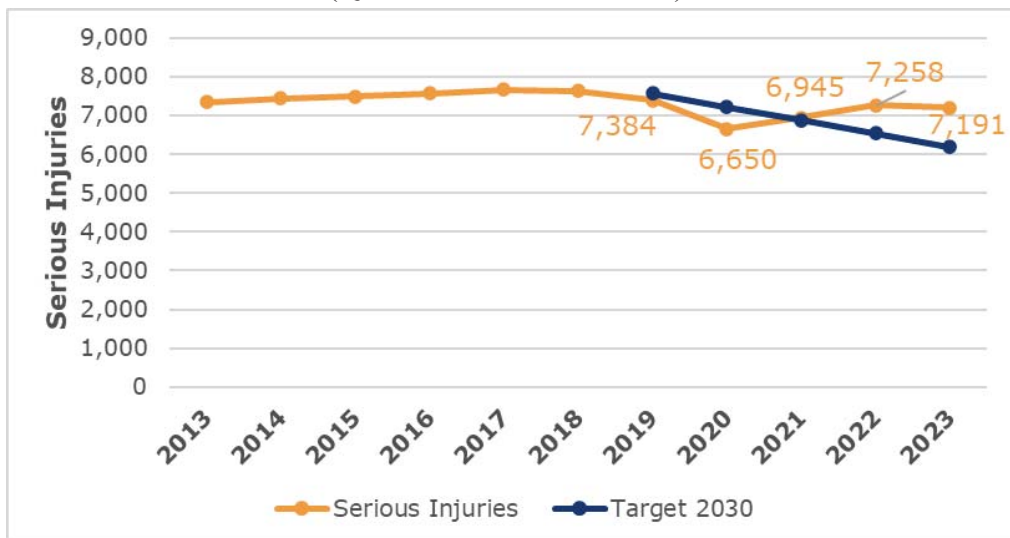


Abbildung 3. Schwerverletzte im Straßenverkehr
(Quelle: CARE-Datenbank)⁵

Im



Vergleich zum EU-Durchschnitt zeigte die Verteilung tödlicher Unfälle in Österreich einen hohen Anteil an Verkehrstoten auf Straßen außerhalb städtischer Gebiete und einen hohen Anteil an tödlich verunglückten Radfahrern innerhalb städtischer Gebiete⁶. Im Jahr 2023 ereigneten sich 67 % der Todesfälle in ländlichen Gebieten. Der Anteil an tödlich verunglückten Radfahrern lag 2023 bei 10 % und der Anteil der Schwerverletzten bei 30 %.

Nachstehend wird ein Überblick über die Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten durch Unfälle in den Jahren 2019 und 2023 (Jahr mit den neuesten verfügbaren detaillierten Unfalldaten) für bestimmte Arten von Straßen, Unfällen und Straßenverkehrsteilnehmern gegeben. Insgesamt **ging die Zahl der Schwerverletzten** in Österreich in allen untersuchten Gruppen **zurück**, nicht jedoch bei Radfahrern sowie Unfällen, an denen ein einziges Fahrzeug beteiligt war. Der Rückgang der Zahl der schwerverletzten Fahrzeuginsassen (18 %) und Fußgänger (16 %) war deutlich höher als der Rückgang der Gesamtzahl der Schwerverletzten (3 %).

⁶ Europäische Kommission (2023), Länderprofil Österreich. Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit. Brüssel, Europäische Kommission, Generaldirektion Verkehr.

Die Gesamtzahl der **Verkehrstoten ging** 2023 im Vergleich zu 2019 um 3 % **zurück**. Der stärkste Rückgang war bei Fußgängern (25 %) zu verzeichnen, gefolgt von Kraftfahrzeuginsassen (11 %). Andererseits stieg die Zahl der Verkehrstoten auf Autobahnen und bei Unfällen mit einem einzigen Fahrzeug (um 34 % bzw. 22 %) sowie die Zahl der ums Leben gekommenen Radfahrer (27 %).

Tabelle 3: Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten, 2019-2023

Verkehrstote	2019	2023	% im Jahr 2023	Veränderung in % 2019-2023
Gesamtzahl der Verkehrstoten	416	402	-	-3 %
Innerhalb städtischer Gebiete	104	95	24 %	-9 %
Außerhalb städtischer Gebiete	283	268	67 %	-5 %
Autobahnen	29	39	10 %	+34 %
Unfälle, an dem ein einziges Fahrzeug beteiligt ist	116	141	35 %	+22 %
Unfälle, an dem mehrere Fahrzeuge beteiligt sind	234	210	52 %	-10 %
Personenkraftwagen	200	178	44 %	-11 %
Motorisierte Zweiräder	89	92	23 %	+3 %
Fahrräder	33	42	10 %	+27 %
Fußgänger	69	52	13 %	-25 %

Tabelle 4: Entwicklung der Zahl Schwerverletzter, 2019-2023

Schwerverletzte	2019	2023	% im Jahr 2023	Veränderung in % 2019-2023
Gesamtzahl der Schwerverletzten	7 384	7 191	-	-3 %
Innerhalb städtischer Gebiete	3 795	3 738	52 %	-2 %
Außerhalb städtischer Gebiete	3 262	3 134	44 %	-4 %
Autobahnen	327	319	4 %	-2 %
Unfälle, an dem ein einziges Fahrzeug beteiligt ist	2 905	3 161	44 %	+9 %
Unfälle, an dem mehrere Fahrzeuge beteiligt sind	3 632	3 307	46 %	-9 %
Personenkraftwagen	2 150	1 759	24 %	-18 %
Motorisierte Zweiräder	2 086	1 921	27 %	-8 %
Fahrräder	2 004	2 184	30 %	+9 %
Fußgänger	787	662	9 %	-16 %

3.2 Leistungsindikatoren für die Straßenverkehrssicherheit

Österreich schneidet bei der Nutzung von Sicherheitsgurten, Kinderrückhaltesystemen und Helmen besser ab als der EU-Durchschnitt. Darüber hinaus liegt das Durchschnittsalter der Flotte von Personenkraftwagen in Österreich unter dem EU-Durchschnitt.

Tabelle 5: Indikatoren für die Straßenverkehrssicherheit, 2022-2025 (Quelle: ERSO, Länderprofile)

	Österreich		EU	
	2022	2025	2022	2025
Geschwindigkeitsübertretung⁷				
% der Personenkraftwagen, die sich an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten ^a				
Autobahnen	80,9	82,0	-	-
Landstraßen	88,9	90,0	-	-
Städtische Straßen	57,4	59,0	-	-
Nutzungsraten von Sicherheitsgurten und Kinderrückhaltesystemen (%)^{a*,b}				
Vorn	98,4	99,0	93,1	92,4
Hinten	87,9	91,2	75,3	69,9
Kinderrückhaltesysteme (straßenseitige Beobachtungen)	76,8	99,2	67,0	83,3
Kinderrückhaltesysteme (Kontrollen im Fahrzeug)	/	/	-	-
Nutzungsraten von Helmen (%)^a				
Fahrer motorisierter Zweiräder	99,9	99,8	97,0	97,6
Beifahrer motorisierter Zweiräder	100,0	99,9	94,4	97,0
Radfahrer	35,5	38,3	37,8	34,5
Trunkenheit im Straßenverkehr^c (nach eigenen Angaben)				
% der Autofahrer, die in den letzten 30 Tagen mindestens einmal die gesetzliche Obergrenze überschritten haben	12,5	-	11,8	-
Ablenkung des Fahrers oder der Fahrerin^a				
% der Fahrer, die während der Fahrt kein tragbares mobiles Gerät/Telefon benutzen	96,4	97,1	94,8	94,5
Fahrzeugsicherheit				
% der neuen Personenkraftwagen mit einer Bewertung von 4 EuroNCAP-Sternen und mehr ^a	87,6	83,0	83,6	82,7
Durchschnittsalter der Flotte von Personenkraftwagen (Jahre) ^d	8,9	9,3	12,3	12,5

Quellen: ^a Baseline- und Trendline-Projekte, ^b ETSC (2022), ^c ESRA3-Projekt (2024), ^d ACEA (2024, 2025), Erläuterungen: *Daten für 2025 nur für Wochentage.

4. Überwachung der Umsetzung der Strategie für die Straßenverkehrssicherheit

4.1 Fortschritte bei der Umsetzung

Straßenverkehrssicherheitsmanagement

Österreich besitzt ein hohes Ausgangsniveau in zwei Bereichen der Straßenverkehrssicherheit, die mit dem **Straßenverkehrssicherheitsmanagement**, dem nationalen Haushalt für die

⁷ Für Geschwindigkeitsübertretungen liegt kein EU-Durchschnitt vor, da es in den einzelnen Ländern unterschiedliche gesetzliche Geschwindigkeitsbegrenzungen gibt, die keinen einfachen Vergleich ermöglichen.

Straßenverkehrssicherheit und den Rechtsvorschriften im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zusammenhängen. Das Ausgangsniveau wird nach eigenen Angaben für den Bereich der Nationalen Beobachtungsstelle für Straßenverkehrssicherheit als niedrig eingeschätzt. Die Maßnahmen im Rahmen dieser Säule betreffen zwei Bereiche: die nationalen Rechtsvorschriften im Bereich der Straßenverkehrssicherheit und die Nationale Beobachtungsstelle für Straßenverkehrssicherheit. Bei den Maßnahmen im ersten Bereich wurden gute Fortschritte erzielt, einschließlich spezifischer Änderungen der Straßenverkehrsverordnung. Allerdings hat sich die Umsetzung der Maßnahmen im zweiten Bereich verzögert.

Tabelle 6: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehrssicherheitsmanagement

B1	Straßenverkehrssicherheitsmanagement	Ausgangsniveau Bewertung (2021)	Fortschritte (2021-2024)
1	Nationale Behörde für Straßenverkehrssicherheit	-	-
2	Nationaler Haushalt für die Straßenverkehrssicherheit	hoch	nicht zutreffend
3	Rechtsvorschriften im Bereich der Straßenverkehrssicherheit	hoch	planmäßiger Verlauf
4	Nationale Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit	nicht zutreffend	nicht zutreffend

Sicherheitsbewusstes Verhalten von Verkehrsteilnehmern

In Bezug auf die Säule „**Sicherheitsbewusstes Verhalten von Verkehrsteilnehmern**“ weist Österreich 2021 in den Bereichen Verkehrserziehung, Schulung von Fahranfängern und Kommunikationskampagnen ein hohes Ausgangsniveau auf. Das Land hat ein mittleres Ausgangsniveau in den Bereichen Durchsetzung und ungeschützte Verkehrsteilnehmer, wobei die Strategie keine Maßnahmen für Berufskraftfahrer enthält. Eigenen Angaben zufolge sind im Jahr 2024 alle Maßnahmen auf einem guten Weg.

Tabelle 7: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer

B2	Sicherheitsbewusstes Verhalten von Verkehrsteilnehmern	Ausgangsniveau Bewertung (2021)	Fortschritte (2021-2024)
1	Durchsetzung	mittel	planmäßiger Verlauf
2	Verkehrserziehung	hoch	planmäßiger Verlauf
3	Schulung von Fahranfängern	hoch	planmäßiger Verlauf
4	Kommunikationskampagnen	hoch	planmäßiger Verlauf
5	Maßnahmen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer	mittel	planmäßiger Verlauf
6	Maßnahmen für Berufskraftfahrer	-	-

Zu den **Durchsetzungsmaßnahmen** gehören die 32. Novelle der österreichischen Straßenverkehrsordnung, ein strengeres Verbot der Nutzung von Mobiltelefonen und höhere Strafen für die Nutzung eines Mobiltelefons ohne Freisprecheinrichtung sowie die

Missachtung der Pflicht zur Verwendung von Sicherheitsgurten.

Darüber hinaus wurden in diesem Zeitraum zahlreiche **Verkehrserziehungsprogramme** und **-kampagnen** von Behörden und NRO durchgeführt.

Zu den Maßnahmen in Bezug auf die **Ausbildung von Fahranfängern** gehören Änderungen der Durchführungsverordnung zum Kraftfahrzeuggesetz und eine Reform der Ausbildung von Fahrlehrern.

Zudem wurden mit der 33. Novelle der österreichischen Straßenverkehrsordnung mehrere Maßnahmen zur **Stärkung der aktiven Mobilität** und damit zur Verbesserung der Sicherheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmern ergriffen. Ein Aktionsplan für eine aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität wird bereits umgesetzt.

Sichere Geschwindigkeiten

In Bezug auf die Säule „**Sichere Geschwindigkeiten**“ weist Österreich in allen damit zusammenhängenden Bereichen der Straßenverkehrssicherheit ein mittleres Ausgangsniveau auf. Die Umsetzung der Maßnahmen im Zusammenhang mit der Überwachung von Geschwindigkeitsübertretungen ist abgeschlossen, während alle übrigen Maßnahmen planmäßig verlaufen.

Tabelle 8: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit sicheren Geschwindigkeiten

B3	Sichere Geschwindigkeiten	Ausgangsniveau Bewertung (2021)	Fortschritte (2021-2024)
1	Aktualisierung der Geschwindigkeitsbegrenzungen	mittel	planmäßiger Verlauf
2	Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen	mittel	planmäßiger Verlauf
3	Kampagnen zu Geschwindigkeitsübertretungen	mittel	planmäßiger Verlauf
4	Überwachung von Geschwindigkeitsübertretungen	mittel	abgeschlossen

Im Rahmen der **neuen Vorschriften zu Geschwindigkeitsbegrenzungen** werden die Gemeinden in der Lage sein, vereinfachte Vorschriften zur Geschwindigkeitsreduzierung vor Schulen, Kindergärten usw. umzusetzen.

Darüber hinaus werden strengere **Strafen** (höhere Geldstrafen, Führerscheinentzug, Fahrzeugbeschlagnahme) für überhöhte Geschwindigkeiten verhängt, und die Gemeinden können nun selbst Radargeschwindigkeitskontrollen durchführen.

Im Jahr 2023 wurde eine **Kampagne zum Thema Geschwindigkeitsübertretungen** gestartet. Auch in Bezug auf die **Überwachung von Geschwindigkeitsübertretungen** wurden im Rahmen der Projekte „Baseline“ und „Trendline“ zentrale Leistungsindikatoren erhoben und bewertet. Die gesellschaftliche Akzeptanz von Geschwindigkeitsübertretungen ist nach wie vor hoch. Daher sind die Maßnahmen zu diesem Punkt weiterhin eine Priorität.

Sichere Straßen

Was die Säule „**Sichere Straßen**“ betrifft, so weist Österreich nach eigenen Angaben in allen Bereichen der Straßenverkehrssicherheit, mit Ausnahme des Sicherheitsmanagements für Autobahnen und der Straßenverkehrssicherheitsaudits und -prüfungen, ein mittleres Ausgangsniveau auf. Das Ausgangsniveau für diese beiden Bereiche wird als „hoch“ eingestuft, und die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen ist abgeschlossen. Alle übrigen Maßnahmen verlaufen planmäßig. Im Bereich der städtischen Mobilitäts- und Sicherheitspläne sind auf nationaler Ebene keine Maßnahmen geplant, jedoch gibt es auf regionaler und lokaler Ebene unterschiedliche Maßnahmen.

Tabelle 9: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit sicheren Straßen

B4	Sichere Straßen	Ausgangsniveau Bewertung (2021)	Fortschritte (2021-2024)
1	Städtische Mobilitäts- und Sicherheitspläne	mittel	nicht zutreffend
2	Städtische Infrastruktur für ungeschützte Verkehrsteilnehmer	mittel	planmäßiger Verlauf
3	Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit im ländlichen Raum	mittel	planmäßiger Verlauf
4	Sicherheitsmanagement für Autobahnen	hoch	abgeschlossen
5	Straßenbaunormen	mittel	planmäßiger Verlauf
6	Straßenverkehrssicherheitsaudit und -prüfung	hoch	abgeschlossen

Zu den für diese Säule vorgesehenen Maßnahmen gehören die Überarbeitung der technischen Leitlinien für die städtische Infrastruktur für ungeschützte Verkehrsteilnehmer und die Überarbeitung der nationalen technischen Leitlinien für Straßenbaunormen. Zudem wurden in Bezug auf Straßenverkehrssicherheitsaudits und -prüfungen die Richtlinien 2008/96/EG und (EU) 2019/1936 in österreichisches Recht und nationale Leitlinien umgesetzt. Im Bereich des Sicherheitsmanagements für Autobahnen wurden Spezifikationen gemäß den Richtlinien 2008/96/EG und (EU) 2019/1936 umgesetzt, während verschiedene nationale Leitlinien in Kraft sind.

Sichere Fahrzeuge

In Bezug auf die Säule „**Sichere Fahrzeuge**“ weist Österreich in allen damit zusammenhängenden Bereichen ein mittleres Ausgangsniveau auf, mit Ausnahme der technischen Fahrzeugprüfungen, bei denen das Ausgangsniveau als hoch bewertet wird. Im Jahr 2024 wurden bei allen Maßnahmen gute Fortschritte erzielt. Für diesen Zeitraum sind keine Maßnahmen im Bereich der Flottenerneuerung geplant.

Tabelle 10: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit sicheren Fahrzeugen

B5	Sichere Fahrzeuge	Ausgangsniveau Bewertung (2021)	Fortschritte (2021-2024)
1	Flottenerneuerung	mittel	nicht zutreffend
2	Förderung von hoch entwickelten Fahrerassistenzsystemen	mittel	planmäßiger Verlauf

3	Technische Fahrzeugkontrolle	hoch	planmäßiger Verlauf
4	Automatisierungsvorbereitung	mittel	planmäßiger Verlauf

Zu den Maßnahmen im Zusammenhang mit der **Förderung von hoch entwickelten Fahrerassistenzsystemen** gehören die Förderung von Abbiegeassistenten für Lkw und die Entwicklung einer Plattform, mit der die Nutzung der gängigsten hoch entwickelten Fahrerassistenzsysteme in Österreich demonstriert werden soll.

Außerdem ist die **regelmäßige technische Prüfung** in Kraft. Alle in der Richtlinie 2014/45/EU genannten Fahrzeugklassen sind abgedeckt, und das Prüfintervall ist kürzer als die Mindestanforderung. Auch bei technischen Unterwegskontrollen werden die EU-Mindeststandards deutlich überschritten.

Zu den Maßnahmen zur **Automatisierungsvorbereitung** gehören die laufende Entwicklung komplexer Anwendungsfälle, insbesondere in städtischen Gebieten, und die Einführung einer verpflichtenden Routenanalyse und eines verpflichtenden Risikomanagements.

Versorgung nach einem Unfall

In Bezug auf die Säule „**Versorgung nach einem Unfall**“ sind in der Strategie Österreichs für die Straßenverkehrssicherheit keine Maßnahmen enthalten.

Tabelle 11: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Versorgung nach einem Unfall

B6	Versorgung nach einem Unfall	Ausgangsniveau Bewertung (2021)	Fortschritte (2021-2024)
1	Verringerung der Reaktionszeit für medizinische Notfalldienste	-	-
2	Unterstützung von Verletzten	-	-

4.2 Bewährte Verfahren

Für Österreich steht eine Reihe bewährter Verfahren zur Verfügung:

Straßenverkehrssicherheitsmanagement

- **Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds:** Der Österreichische Verkehrssicherheitsfonds ist im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) angesiedelt. Er erhält seine Mittel aus dem Verkehrssicherheitsbeitrag, der bei der Reservierung eines personalisierten Kennzeichens zu entrichten ist. Der Österreichische Verkehrssicherheitsfonds finanziert die Förderung allgemeiner Maßnahmen und spezifischer Projekte zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sowie die folgenden Aktivitäten im Bereich der Straßenverkehrssicherheit: Studien und Forschungsarbeiten, Kommunikation über Forschungsergebnisse und vorbereitende Planungsmaßnahmen.

Sicherheitsbewusstes Verhalten von Verkehrsteilnehmern

- **Fortbildungsprogramme:** Schulungsmaterial zur Straßenverkehrssicherheit und zu sicherem Verhalten ist auf speziellen Websites für Schüler und Schülerinnen aller

Klassenstufen verfügbar: [Netzwerk Verkehrserziehung](#) und [Kinderpolizei](#).

- **Schulung von Fahranfängern:** Die theoretische Fahrprüfung kann nun in mehreren Sprachen durchgeführt werden.
- **[Ich geb kein Gas, ich will Spaß - Voll am Leben!](#):** Dieses Kampagnenvideo gegen Geschwindigkeitsübertretungen wurde im Juni 2023 in Österreich veröffentlicht.
- **Maßnahmen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:** Seitlicher Mindestabstand beim Überholen von Radfahrern und Schutzfahren neben Kindern auf dem Fahrrad.

Sichere Geschwindigkeiten

- **Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen:** Das Fahrzeug kann beschlagnahmt werden, wenn die Geschwindigkeit in städtischen Gebieten 80 km/h über der Geschwindigkeitsbegrenzung und außerhalb städtischer Gebiete 90 km/h über der Geschwindigkeitsbegrenzung liegt.
- **[Ich geb kein Gas, ich will Spaß - Voll am Leben!](#):** Dieses Kampagnenvideo gegen Geschwindigkeitsübertretungen wurde im Juni 2023 in Österreich veröffentlicht.

•

Sichere Straßen:

- **[Neue technische Leitlinien für den Fahrradverkehr](#):** Diese Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) (veröffentlicht im April 2022) sollen für den Neubau und die Neugestaltung aller für den Fahrradverkehr genehmigten öffentlichen Verkehrsflächen verwendet werden. Neugestaltung bedeutet Änderungen an der Ausrichtung oder Änderung von Querschnitselementen einer bestehenden Straße, die voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung dieser Straße haben werden (z. B. in Bezug auf veränderte Fahrgeschwindigkeiten, Verkehrsaufkommen und -zusammensetzung oder -sicherheit).
- **Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit im ländlichen Raum:** Überarbeitung mehrerer technischer Leitlinien; Entschärfung von Unfallschwerpunkten.
- **Straßenbaunormen:** z. B. überarbeitete nationale Leitlinie „RVS 03.03.31“ – Querschnitselemente sowie Verkehrs- und Lichtraum von Freilandstraßen“ von Februar 2024.
- **[Handbuch zur Durchführung von RSI](#):** Im Jahr 2010 veröffentlichte das Bundesministerium ein Handbuch für die Durchführung von Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen (Road Safety Inspection, RSI). Dieses Handbuch wurde nun überarbeitet, um die rechtlichen Änderungen im Rahmen der Umsetzung der EU-Richtlinie 2008/96/EG und die Erfahrungen mit den in den letzten Jahren durchgeführten Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen zu berücksichtigen.

Sichere Fahrzeuge

- **Förderung von hoch entwickelten Fahrerassistenzsystemen:** Es gibt eine [Informationsplattform auf der Smart Driver App, auf der die monatliche Versicherung mit dem Fahrverhalten verknüpft wird](#); [Zuschuss](#) für Lkw-Rechtsabbliegeassistenzsysteme.
- **Automatisierungsvorbereitung:** Die Routenanalyse hilft den Interessenträgern, potenzielle Risiken in einem vorab festgelegten Gebiet zu ermitteln.

4.3 Lücken

Nach eigenen Angaben gibt es einige Herausforderungen bei der Umsetzung der Strategie für die Straßenverkehrssicherheit in Österreich. Aufgrund seines föderalen Systems fällt die Arbeit im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in Österreich in die Zuständigkeit des Bundes, der

Bundesländer und der Gemeinden. Daher ist **für die Umsetzung einzelner Maßnahmen ein hohes Maß an Koordinierung erforderlich**; zudem müssen politische Interessen berücksichtigt werden. Darüber hinaus haben einige Maßnahmen eine lange Vorlaufzeit.

Was den nationalen Haushalt für die Straßenverkehrssicherheit betrifft, so verfügt Österreich über unterschiedliche Budgets auf Landes-, Bundes- und Gemeindeebene. Es gibt jedoch keine **umfassende Liste der Haushaltsmittel für die Straßenverkehrssicherheit**.

Auch in Bezug auf die Aktualisierung der Geschwindigkeitsbegrenzungen gibt es noch immer kein landesweit einheitliches Konzept für Geschwindigkeitsbegrenzungstoleranzen, während es nach wie vor Probleme bei der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen gibt. Aus diesem Grund wurde ein Aktionsplan gegen Geschwindigkeitsübertretungen (Aktionsplan Geschwindigkeit) mit sechs Stoßrichtungen und insgesamt 20 Maßnahmen ausgearbeitet. Jede Maßnahmenspezifikation enthält eine kurze Beschreibung des Problems und des aktuellen Kenntnisstands, eine Schätzung der potenziellen Verringerung der Zahl der Schwerverletzten und Toten, die damit verbundenen Handlungsoptionen, die Ermittlung der wichtigsten Akteure und den Zeitrahmen für die Umsetzung. Beispiele: optimierte Geschwindigkeitsüberwachung, Sensibilisierung, Geschwindigkeitsbegrenzungen entsprechend der Straßeninfrastruktur, Straßensicherheitsüberprüfung (abseits von Autobahnen), Sicherheitsmanagement für von Motorrädern befahrenen Straßen.

5. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

In der Strategie Österreichs für die Straßenverkehrssicherheit für die Dekade 2021-2030 wurden die Ziele festgelegt, die **Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten** bis 2030 im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 zu **halbieren**. Die Strategie für die Straßenverkehrssicherheit umfasst insgesamt 87 Maßnahmen, die in sieben Handlungsfelder unterteilt sind.

Im Jahr 2024 lag Österreich mit 37 Verkehrstoten je eine Million Einwohner unter dem EU-Durchschnitt. Im Vergleich zum EU-Durchschnitt zeigt die Verteilung tödlicher Unfälle in Österreich einen hohen Anteil an Verkehrstoten auf Straßen außerhalb städtischer Gebiete und einen hohen Anteil an tödlich verunglückten Radfahrern innerhalb städtischer Gebiete.

Auf der Grundlage von Daten für den Zeitraum zwischen 2019 und 2024 wurde ein **Rückgang der Zahl der Verkehrstoten um 16 %** verzeichnet. Auch die Zahl der Schwerverletzten ging im Zeitraum 2019-2023 um 3 % zurück.

Auf der Grundlage der detaillierten Unfalldaten zwischen 2019 und 2023 ging die Zahl der Verkehrstoten in allen untersuchten Gruppen zurück, allerdings nicht bei Radfahrern, Unfällen, an denen ein einziges Fahrzeug beteiligt ist, und Unfällen auf Autobahnen. Ebenso ging die Zahl der Schwerverletzten in Österreich in allen Gruppen zurück, nicht jedoch bei Radfahrern sowie Unfällen, an denen ein einziges Fahrzeug beteiligt ist.

Was die Fortschritte bei der Umsetzung der in der Nationalen Strategie für Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum 2021-2024 vorgesehenen Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit betrifft, so **verläuft die Umsetzung** nach eigenen Angaben **reibungslos**. Der Großteil der geplanten Maßnahmen verläuft planmäßig, und die Umsetzung der Maßnahmen in drei Bereichen ist abgeschlossen. Darüber hinaus kann Österreich zahlreiche Beispiele für bewährte Verfahren vorweisen.

Obwohl die Umsetzung der geplanten Maßnahmen gut voranschreitet und Österreich in den letzten Jahren einen Rückgang der Zahl der Verkehrstoten verzeichnet hat, sind weitere Maßnahmen erforderlich. Dafür müssen die Behörden auf allen Ebenen, alle Verkehrsteilnehmer sowie die Industrie und Akteure der Zivilgesellschaft einbezogen werden, um die Ziele zu erreichen. Eigenen Angaben zufolge ist der weitere Handlungsbedarf zum Teil darauf zurückzuführen, dass einige der Maßnahmen, mit denen die Straßenverkehrssicherheit verbessert werden soll, recht unpopulär sind und es schwierig ist, mit allen einschlägigen Interessenträgern eine Einigung über die Umsetzung dieser Maßnahmen zu erzielen. Dies könnte auf folgende Weise angegangen werden:

- bessere Koordinierung zwischen den zuständigen Behörden und Interessenträgern;
- Beschleunigung der Umsetzung der wirksamsten Maßnahmen;
- Prüfung sonstiger relevanter Tätigkeiten.