

Verkehrssicherheitsbericht Niederösterreich

Stand: 03/2025



Verkehrssicherheitsbericht Niederösterreich

Impressum:

Medieninhaber und Herausgeber:
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

Auftragnehmer:
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18, 1100 Wien
www.kfv.at

Fachliche Verantwortung:
DI Klaus Robatsch

Verfasst von
Maria Scheibmayr MSc, DI Veronika Zuser
DI Christian Kräutler

Unterstützung durch:
DI Stephan Mayrhofer (Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3)
DI Sandra Wels-Hiller (Amt der NÖ Landesregierung, Abt. RU7)

St. Pölten, April 2025

Lektorat:
Mag. Gudrun Puhr, 1060 Wien

Gestaltung:
gugler* MarkenSinn, 3390 Melk/Donau

Inhaltsverzeichnis

Definitionen	4
Vorwort	5
1 Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich: eine Erfolgsgeschichte	6
2 Niederösterreichs Verkehrsunfallgeschehen	7
2.1 Entwicklung der Unfallzahlen	7
2.2 Wichtige Unfallkennzahlen	9
2.3 Zusammenfassung	14
3 Handlungsschwerpunkte	15
3.1 Aktive Mobilitätsformen	15
3.2 Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen	22
3.3 Motorisierter Verkehr	25
3.4 Verkehrstüchtigkeit	33
3.5 Bewusstseinsbildung, Mobilitätsbildung, Aus- und Weiterbildung	36
3.6 Überwachung und Kontrolle	37
3.7 Infrastruktur	38
3.8 Eisenbahnkreuzungen	40
3.9 Wildunfälle	41
4 Ausblick	43
Quellen	44
Schriftenreihe	45

Definitionen

In der Beschreibung der Unfallzahlen werden folgende Begriffe verwendet¹⁾:

Unfall	Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden: „Ein Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden liegt vor, wenn infolge des Straßenverkehrs auf Straßen mit öffentlichem Verkehr Personen verletzt oder getötet wurden und daran zumindest ein in Bewegung befindliches Fahrzeug beteiligt war.“ ²⁾
Getötete	„Personen, die entweder am Unfallort oder innerhalb von 30 Tagen, gerechnet ab dem Unfallereignis, an den Unfallfolgen verstarben.“ ²⁾
Schwerverletzte	„Eine Person gilt als schwer verletzt, wenn eine länger als 24 Tage andauernde Gesundheitsschädigung oder Berufsunfähigkeit oder eine an sich schwere Verletzung gemäß § 84 StGB vorliegt.“ ²⁾
Leichtverletzte	Verletzte, auf die die Definition der Schwerverletzten (siehe oben) nicht zutrifft
Verletzte	Leichtverletzte und Schwerverletzte
Verunglückte	Verletzte (Leichtverletzte und Schwerverletzte) und Getötete
Unfallhäufungsstelle (UHS)	Eine Unfallhäufungsstelle ist ein Knoten- oder Streckenbereich von einer Länge von bis zu 250 m, der eine Häufung bestimmter Unfalltypen aufweist: mindestens 3 gleichartige Unfälle mit Personenschaden in 3 Jahren oder mindestens 5 gleichartige Unfälle (mit Sach- oder Personenschaden) in 5 Jahren.
Unfallverursacherin/-verursacher und Unfallursache	Die in der Statistik angegebene vermutliche Hauptunfallursache und die/der ebendort genannte mutmaßliche Hauptunfallverursacherin/-verursacher gehen auf die polizeiliche Ersteinschätzung am Unfallort zurück. Diese Einschätzung ist entkoppelt von gerichtlichen Entscheidungen.

1) Definitionen siehe Statistik Austria (2024): Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden. Jahresergebnisse 2023. Wien. S. 11 ff.

2) Definition siehe RVS 02.02.21, Pkt. 4.3

Vorwort

Foto: Imre Antal



Verkehrssicherheit in Niederösterreich: ein gemeinsames Anliegen

Verkehrssicherheit hat in Niederösterreich oberste Priorität. Seit vielen Jahren setzen wir gezielt Maßnahmen, um Verkehrsteilnehmer aller Altersgruppen, ob sie nun mit dem Auto, zu Fuß, mit dem Rad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, bestmöglich zu schützen.

Dass wir dabei auf dem richtigen Weg sind, zeigen die Zahlen: **In den letzten 25 Jahren konnte die Anzahl an tödlichen Unfällen im Straßenverkehr in Niederösterreich um zwei Drittel reduziert werden** – ein äußerst erfreuliches Ergebnis, das deutlich dokumentiert, dass unsere vielfältigen, auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer zugeschnittenen Maßnahmen wirken.

So ermöglichen wir etwa Kindern mit Hilfe gut gesicherter Schulwege ein möglichst gefahrloses Bewegen im Straßenraum. Gezielte Schulungen, die das richtige Verhalten im Straßenverkehr schon frühzeitig vermitteln, ergänzen die Maßnahmen.

Für Pendler wiederum sind leistungsfähige und sichere Verkehrswege von zentraler Bedeutung. Mit der Entschärfung von Unfallhäufungsstellen, baulichen Verbesserungen an Straßen

und Kreuzungen, dem Ausbau von Radwegen, aber auch der Erweiterung von Fahrgemeinschafts- und Park-and-Ride-Angeboten sorgen wir laufend dafür, dass unsere Landsleute sicher und effizient von A nach B kommen.

Gleichzeitig ist uns Bewusstseinsbildung ein wichtiges Anliegen. **Denn Verkehrssicherheit ist nicht nur eine Frage der Infrastruktur, sie erfordert vor allem Eigenverantwortung** – durch umsichtiges Verhalten und verantwortungsbewusstes Handeln eines jeden Einzelnen.

Diese Broschüre bietet einen Überblick über erzielte Fortschritte und bewährte Maßnahmen der letzten Jahre. Gleichzeitig dient sie als Grundlage für künftige Initiativen. Ich wünsche Ihnen eine erkenntnisreiche Lektüre und ein sicheres Fortkommen im Straßenverkehr.

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, connected strokes.

Udo Landbauer, MA
LH-Stellvertreter

1

Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich: eine Erfolgsgeschichte

Mobilität braucht Sicherheit: Seit Jahrzehnten hat die Sicherheit im Straßenverkehr in Niederösterreich einen hohen Stellenwert. Seit den 1990er-Jahren erfolgt im größten Bundesland Österreichs gezielte Verkehrssicherheitsarbeit, die auf umfassenden Analysen des Unfallgeschehens und maßgeschneiderten Maßnahmen aufbaut. Die permanente Arbeit im Bereich der Verkehrssicherheit in Niederösterreich soll und muss auch künftig konsequent fortgesetzt werden, um die Anzahl der Unfälle, der Verletzten und der Getöteten im Straßenverkehr weiter zu senken. Der sichere Weg ist das Ziel – unser aller Ziel, das wir mit vereinten Kräften erreichen können.

Der Verkehrssicherheitsbericht 2024 präsentiert die Ergebnisse der niederösterreichischen Verkehrssicherheitsarbeit der letzten Jahre und liefert einen Überblick über wirkungsvolle Lösungswege. Darüber hinaus werden Bereiche aufgezeigt, in denen noch Bedarf an der Umsetzung geeigneter Maßnahmen besteht, um die Sicherheit aller am Verkehr Teilnehmenden weiter zu erhöhen. Ob zu Fuß, auf Rollen oder Rädern unterwegs, ob einspurig oder zweispurig, ob motorisiert oder nicht: Niederösterreichs Bevölkerung soll so sicher wie möglich von A nach B gelangen.

Durchdachte Verkehrsplanung, moderne Infrastruktur und innovative Fahrzeugtechnik liefern die Grundlagen unserer täglichen Fortbewegung. Die Spielregeln für ein funktionierendes Verkehrssystem sind seit den frühen 1960er-Jahren

gesetzlich vorgegeben (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO) und werden laufend novelliert. Der Faktor Mensch spielt allerdings die Hauptrolle im Verkehrsgeschehen – sein Verhalten ist entscheidend.

Ob als achtsame Fußgängerinnen und Fußgänger, als Radfahrende oder als vorausschauende Fahrzeuglenkerinnen und -lenker – Rücksichtnahme und Respekt vonseiten aller Verkehrsteilnehmenden jedes Alters sind essenziell: Jede und jeder von uns trägt Verantwortung für die eigene Sicherheit und die Sicherheit der anderen. Dieses „überlebenswichtige“ Bewusstsein muss gestärkt werden, um sichere Mobilität und ein gelingendes Miteinander im gemeinsamen Lebensraum Straße zu ermöglichen.

Eine Übersicht über die Handlungsschwerpunkte sowie detaillierten Maßnahmen der aktuellen Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich findet sich auf der Website des Landes Niederösterreich www.noel.gv.at/noel/Verkehrssicherheit/Verkehrssicherheit/Verkehrssicherheitsbericht.html.

Der vorliegende Bericht liefert aktuelle Zahlen, Daten und Fakten, beleuchtet aber auch wesentliche Erfolgsbausteine auf dem Weg zu mehr Sicherheit und ist eine wertvolle Basis für künftige Bestrebungen, damit Niederösterreichs Straßen noch sicherer werden.

2 Niederösterreichs Verkehrsunfallgeschehen

2.1 ENTWICKLUNG DER UNFALLZAHLEN

Ein Blick in die Statistik des vergangenen Vierteljahrhunderts zeigt: Die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Niederösterreichs Straßen und jene der dabei Verletzten unterliegen leichten jährlichen Schwankungen, verringerten sich in den letzten Jahren aber stetig. Besonders erfolgreich ist die starke Reduktion der Zahl der Verkehrstoten in Niederösterreich seit dem Jahr 2000. Während in

Niederösterreich die Zahl der Verkehrstoten um zwei Drittel von rund 300 Personen im Jahr 2000 auf 100 Personen im Jahr 2023 reduziert werden konnte, betrug der Rückgang in den anderen Bundesländern rund 55 %. Seit dem Ende der Corona-Jahre 2020 und 2021 stagniert die Zahl der Verkehrstoten. Im Jahr 2023 wurden in Niederösterreich bei 6.747 Unfällen mit Personenschaden 8.477 Verkehrsteilnehmende verletzt und 100 getötet. Im Jahr 2024 starben in Niederösterreich 83 Personen im Straßenverkehr.



Tabelle 1: Unfallgeschehen in Niederösterreich 2000–2023. Unfälle mit Personenschaden, Verletzte und Getötete (absolut und indexiert)

Jahr	Unfälle		Verletzte		Getötete	
	Anzahl	Index	Anzahl	Index	Anzahl	Index
2000	7.488	100 %	10.001	100 %	299	100 %
2001	7.729	103 %	10.263	103 %	261	87 %
2002	7.787	104 %	10.342	103 %	261	87 %
2003	7.638	102 %	10.210	102 %	277	93 %
2004	7.483	100 %	9.879	99 %	269	90 %
2005	6.940	93 %	9.223	92 %	223	75 %
2006	6.814	91 %	9.052	91 %	222	74 %
2007	7.323	98 %	9.490	95 %	192	64 %
2008	6.982	93 %	9.138	91 %	174	58 %
2009	6.609	88 %	8.776	88 %	189	63 %
2010	6.299	84 %	8.279	83 %	163	55 %
2011	6.465	86 %	8.404	84 %	159	53 %
2012	7.921	106 %	9.840	98 %	145	48 %
2013	7.308	98 %	9.121	91 %	112	37 %
2014	7.181	96 %	9.125	91 %	121	40 %
2015	7.166	96 %	9.127	91 %	131	44 %
2016	7.244	97 %	9.091	91 %	112	37 %
2017	7.042	94 %	8.933	89 %	93	31 %
2018	6.941	93 %	8.865	89 %	103	34 %
2019	6.995	93 %	8.973	90 %	101	34 %
2020	5.863	78 %	7.191	72 %	90	30 %
2021	6.279	84 %	7.884	79 %	92	31 %
2022	6.374	85 %	7.903	79 %	98	33 %
2023	6.747	90 %	8.477	85 %	100	33 %
2024 ³⁾					83	28 %

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Die nachfolgenden Analysen konzentrieren sich auf die letzten fünf Jahre, für die zum Zeitpunkt der Bearbeitung alle Detailzahlen verfügbar waren (2019–2023).⁴⁾

3) Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts waren detaillierte Unfalldaten bis Ende 2023 verfügbar, für das Jahr 2024 lag lediglich die Summe der Getöteten vor.

4) Aufgrund der Rundung bei Mehrjahresdurchschnitten kann es in den einzelnen Abbildungen und Tabellen zu geringfügigen Unterschieden der Werte kommen.

2.2 WICHTIGE UNFALLKENNZAHLEN

Strukturdaten

Niederösterreich ist das größte Bundesland Österreichs, es umfasst knapp ein Viertel der Fläche des Bundesgebiets (23 %) und mehr als ein Drittel des österreichischen Dauersiedlungsraums (36 %). Gleichzeitig ist Niederösterreich nach dem Burgenland das Bundesland mit der niedrigsten Bevölkerungsdichte (148 Einwohnerinnen und Einwohner pro km² Dauersiedlungsraum).

Bedingt durch die Siedlungsstruktur hat das Landesstraßennetz (B + L) mit einer Netzlänge von 13.561 km eine besondere Bedeutung in Niederösterreich. Sein Anteil am niederösterreichischen Gesamtstraßennetz ist mit rund zwei Fünftel aller Straßenkilometer (39 %) überdurchschnittlich hoch: Er beträgt das 1,5-Fache des österreichischen Durchschnittswertes. Niederösterreich hat mit insgesamt 545 km Streckenlänge auch den größten Anteil aller Bundesländer am Autobahn- und Schnellstraßennetz, ein Viertel aller österreichischen Autobahn- und Schnellstraßenkilometer befindet sich in Niederösterreich.

Diese Besonderheiten gilt es bei der Interpretation der Unfallzahlen zu berücksichtigen. **Generell ist die Zahl der Verunglückten in Niederösterreich, bezogen auf die Einwohnerzahl, geringer als in anderen Bundesländern** (ohne Wien).

Während in Niederösterreich pro 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner (2021–2023) 475 Verunglückte zu verzeichnen sind, waren es in anderen Bundesländern 534 Verunglückte.

Straßenart

Ortsgebiet und Freiland

Rund die Hälfte der Verkehrsunfälle ereignen sich in Niederösterreich im Ortsgebiet (51 %), weitere 39 % in Freilandbereichen (sowohl Landesstraßen als auch Gemeindestraßen) und 10 % auf Autobahnen und Schnellstraßen. Unfälle auf Freilandstraßen verlaufen meist besonders schwer: Mehr als zwei Drittel der Getöteten (70 %) sind auf Freilandstraßen zu beklagen, rund ein Fünftel (19 %) im Ortsgebiet und 11 % auf Autobahnen.

Straßenart

Das Landesstraßennetz (Landesstraßen B + L) nimmt im Unfallgeschehen Niederösterreichs eine besondere Rolle ein, fast zwei Drittel der Unfälle ereignen sich auf Landesstraßen B + L (62 % der Unfälle 2019–2023). Auch tödliche Verkehrsunfälle ereignen sich sehr oft im Landesstraßennetz (acht von zehn Getöteten).

Mit einem Wert von 0,4 Verletzten pro km Straßenlänge ist das niederösterreichische Landesstraßennetz, bezogen auf die Netzlänge, sicherer als jenes anderer Bundesländer (ohne Wien) – dort liegt der Vergleichswert bei 0,8 Verletzten pro km Straßenlänge.

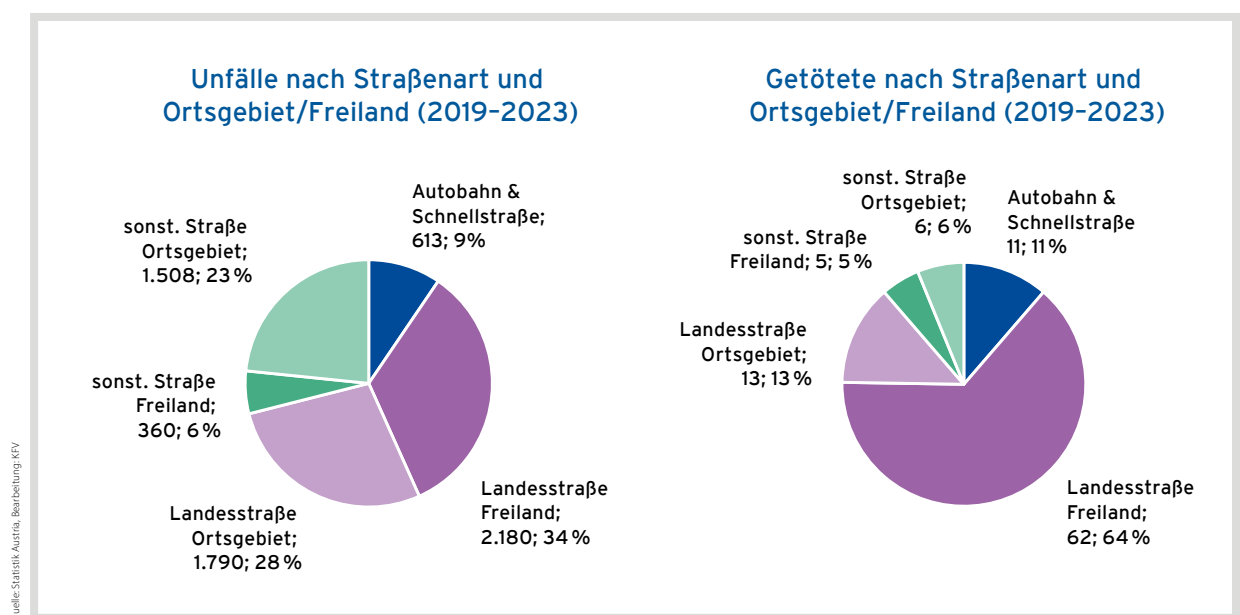


Abbildung 1: Unfälle (links) und Getötete (rechts) nach Straßenart und Ortsgebiet/Freiland (pro Jahr, Durchschnitt 2019–2023)

Eisenbahnkreuzungen

In den letzten fünf Jahren (2019–2023) starben in Niederösterreich im Durchschnitt vier Personen pro Jahr an Eisenbahnkreuzungen durch eine Kollision mit einem Schienenfahrzeug. Die meisten Unfälle ereignen sich an Eisenbahnkreuzungen, die nur mit Lichtzeichen oder gar nicht technisch gesichert sind.

In den letzten zehn Jahren haben sich die Zahlen der Verunglückten je nach Verkehrsart unterschiedlich entwickelt. Während die Anzahl verunglückter Fußgängerinnen und Fußgänger, Personen in Pkws und Mopedfahrender gesunken ist, ist bei verunglückten Motorrad- und Radfahrenden ein Anstieg zu beobachten. Die Zahl der verunglückten Radfahrenden hat nach einem mäßigen Anstieg bis 2019 ab 2020 einen deutlichen Zuwachs erfahren.

Verkehrsart

95 % aller in Niederösterreich im Straßenverkehr Verunglückten sind fünf Verkehrsarten zuzuordnen: Pkw, Motorrad, Moped, Fahrrad (bzw. E-Bike) und Zufußgehen. Den weitaus größten Anteil (mehr als die Hälfte der Verunglückten) haben Personen in Pkws. Die höchste Verletzungsschwere, also den größten Anteil Schwerverletzter und Getöteter an den Verunglückten, haben jedoch Motorradfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende.

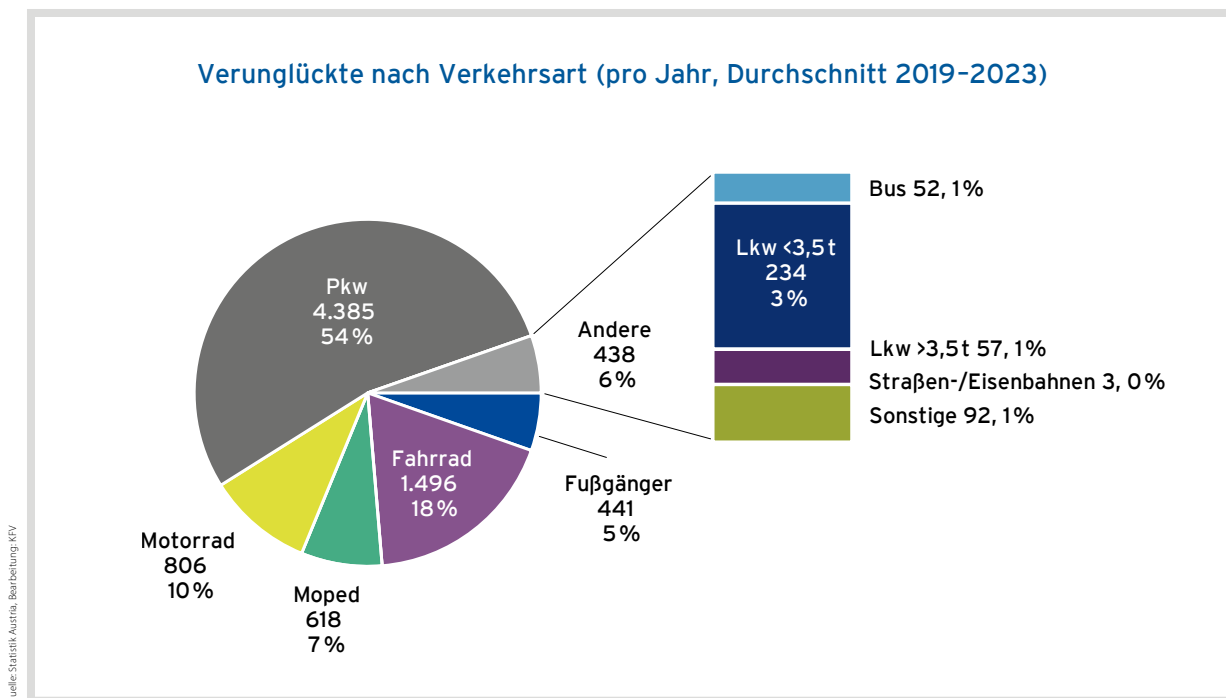


Abbildung 2: Verunglückte (Verletzte und Getötete) nach Verkehrsart (pro Jahr, Durchschnitt 2019–2023)

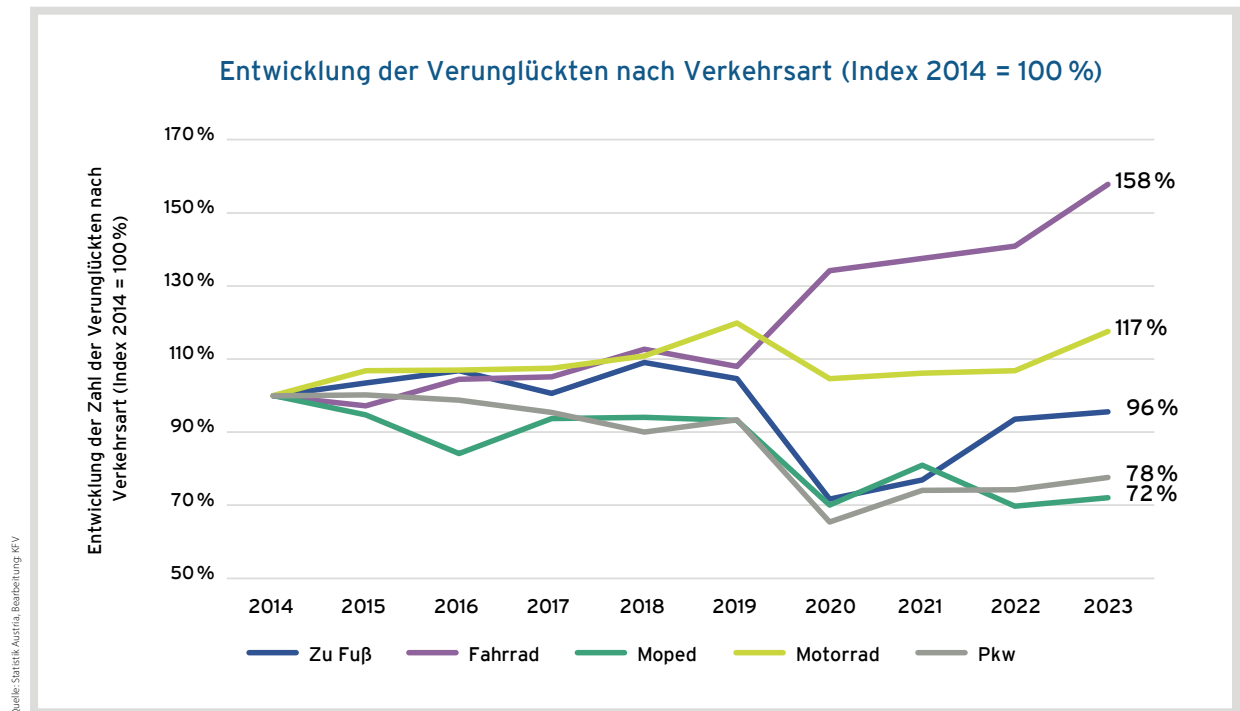


Abbildung 3: Entwicklung der Verunglückten (Verletzte und Getötete) nach Verkehrsart (2014–2023, Index 2014 = 100 %)

Alter der Verunglückten

Während Kinder bis 14 Jahre jene Altersgruppe darstellen, die am sichersten im Straßenverkehr unterwegs ist, steigt das Risiko mit Beginn der aktiven motorisierten Verkehrsteilnahme

(Moped) mit 15 Jahren sprunghaft an. 15-bis-19-Jährige sind die Altersgruppe mit den meisten im Straßenverkehr Verunglückten.

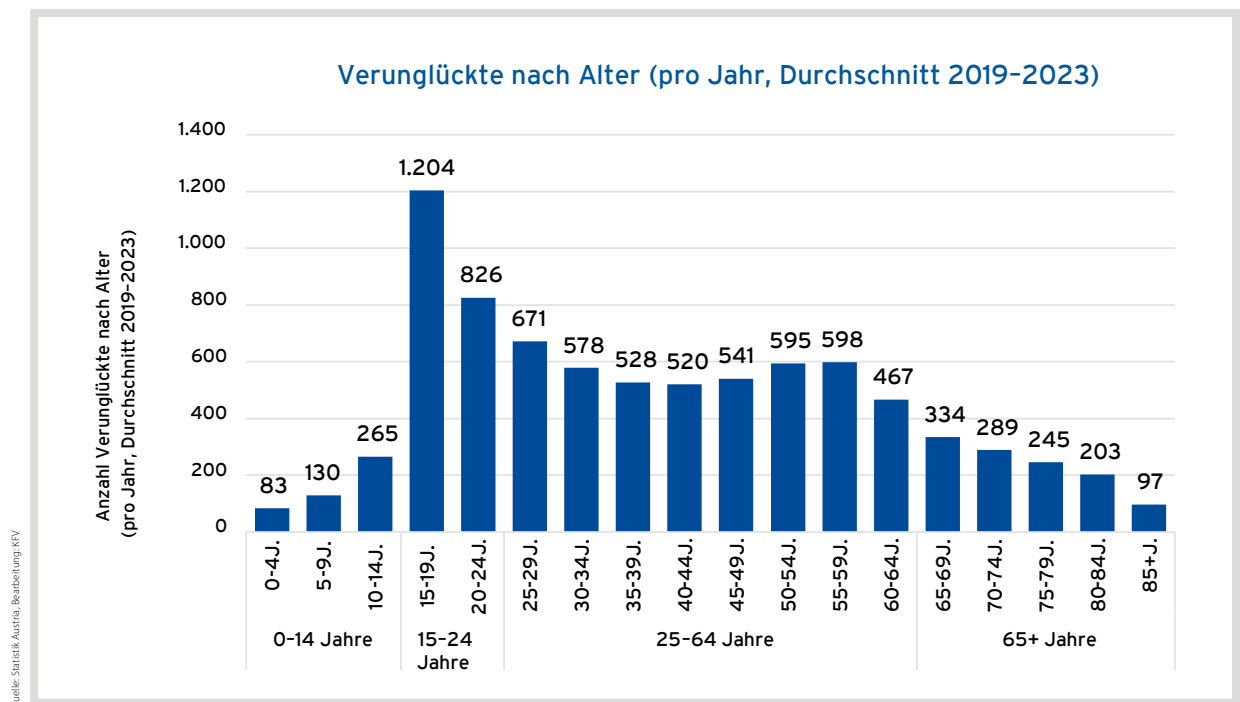


Abbildung 4: Verunglückte nach Alter (Durchschnitt der Jahre 2019–2023)

Tabelle 2: Verunglückte nach Alter und Verkehrsart (Durchschnitt der Jahre 2019–2023)

Altersgruppen		Verunglückte nach Verkehrsart (pro Jahr, Durchschnitt 2019–2023)						
		Zu Fuß	Fahrrad	Moped	Motorrad	Pkw	Andere	Gesamt
0–14 Jahre	0–4 Jahre	12	2	0	0	67	2	83
	5–9 Jahre	30	23	0	0	73	4	130
	10–14 Jahre	39	112	24	3	77	10	265
15–24 Jahre	15–19 Jahre	33	77	474	93	499	28	1.204
	20–24 Jahre	26	59	25	81	594	41	826
25–64 Jahre	25–29 Jahre	23	67	10	78	449	44	671
	30–34 Jahre	19	75	10	57	374	43	578
	35–39 Jahre	19	77	9	51	336	36	528
	40–44 Jahre	24	82	7	58	309	40	520
	45–49 Jahre	19	104	9	74	294	41	541
	50–54 Jahre	25	138	11	88	294	39	595
	55–59 Jahre	28	155	11	91	274	39	598
	60–64 Jahre	21	148	10	64	201	23	467
65+ Jahre	65–69 Jahre	23	116	5	32	145	13	334
	70–74 Jahre	26	96	5	19	132	11	289
	75–79 Jahre	32	80	4	8	113	8	245
	80–84 Jahre	25	58	2	6	103	9	203
	85+ Jahre	14	23	1	2	50	7	97
Gesamt		438	1.492	617	805	4.384	438	8.174

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung KfV

Personen ab 65 Jahren (65+ Jahre) sind nach den Kindern die Altersgruppe mit den nach Absolutzahlen wenigsten Verunglückten in Niederösterreich. Allerdings weisen ältere Menschen aufgrund ihrer zunehmenden Verletzlichkeit die höchste Verletzungsschwere aller Altersgruppen auf. Sie tragen ein deutlich höheres Risiko, bei einem Unfall schwer verletzt oder getötet zu werden: Das Risiko, als Fußgängerin oder Fußgänger bei einem Unfall getötet zu werden, ist für ältere Menschen fast viermal so hoch wie für andere Altersgruppen.

Unfallursachen

Seit 2012 wird die vermutliche Hauptunfallursache⁵⁾ in der Unfallstatistik erfasst. Seither liegt in Niederösterreich „Unachtsamkeit/Ablenkung“ jedes Jahr an der Spitze der Unfallursachen, ein Drittel aller Unfälle mit Personenschaden ist darauf zurückzuführen. Beinahe gleichauf an zweiter und dritter Stelle folgen „Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung“ und „nichtangepasste Geschwindigkeit“ als ausschlaggebende Ursache (jeweils rund ein Fünftel der Unfälle). Insgesamt

5) Die in der amtlichen Unfallstatistik der Statistik Austria angegebene vermutliche Hauptunfallursache und die oder der ebendort genannte mutmaßliche Hauptunfallverursacherin oder -verursacher gehen auf die polizeiliche Ersteinschätzung am Unfallort zurück.

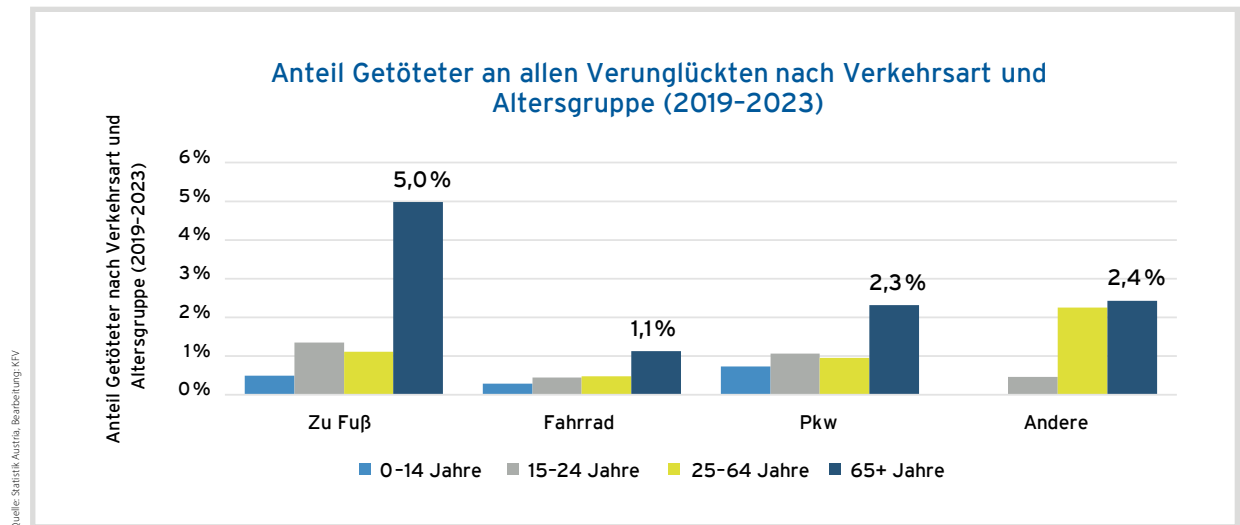


Abbildung 5: Anteil der Getöteten an allen Verunglückten nach Verkehrsart und Altersgruppe (2019–2023)

gehen sieben von zehn Unfällen allein auf diese drei Unfallursachen zurück. Relevante Anteile am Unfallgeschehen haben überdies noch die Unfallursachen „Alkohol und Drogen“, „Überholen“ und „mangelhafter Sicherheitsabstand“. Aufgrund einer vom Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) durchgeführten Dunkelfeldstudie (2023) ist jedoch anzunehmen, dass der Anteil an Unfällen unter Einfluss von Alkohol und/oder Drogen weitaus höher ist.

Besonders folgeschwer verlaufen Unfälle aufgrund nichtangepasster Geschwindigkeit, und dies zumeist im Freiland, auf klassischen Überlandstraßen. Nichtangepasste Geschwindigkeit ist daher in der Kategorie der im Straßenverkehr Getöteten als Unfallursache führend. Pro Jahr (Durchschnitt 2019–2023) sterben auf Niederösterreichs Straßen 29 Personen aufgrund „nichtangepasster Geschwindigkeit“, 20 aufgrund von Unachtsamkeit und Ablenkung und 14 aufgrund von Vorrangverletzungen und Rotlichtmissachtung.

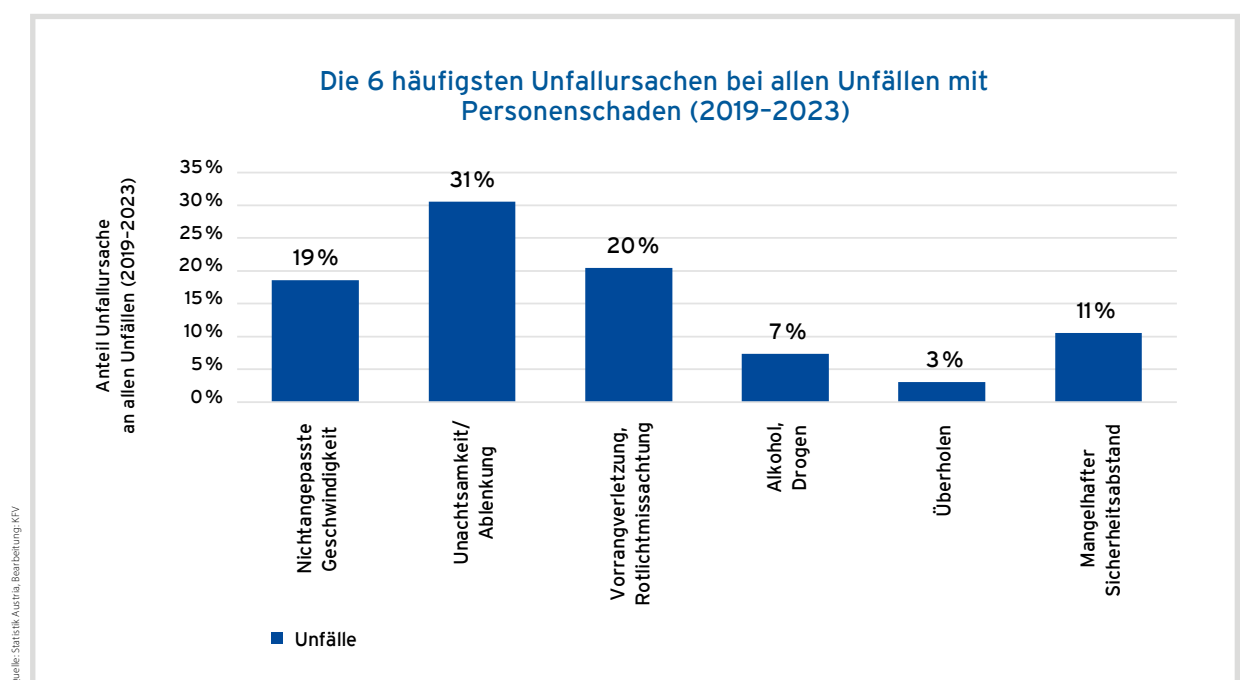


Abbildung 6: Unfälle nach Unfallursache (Top 6) (2019–2023)

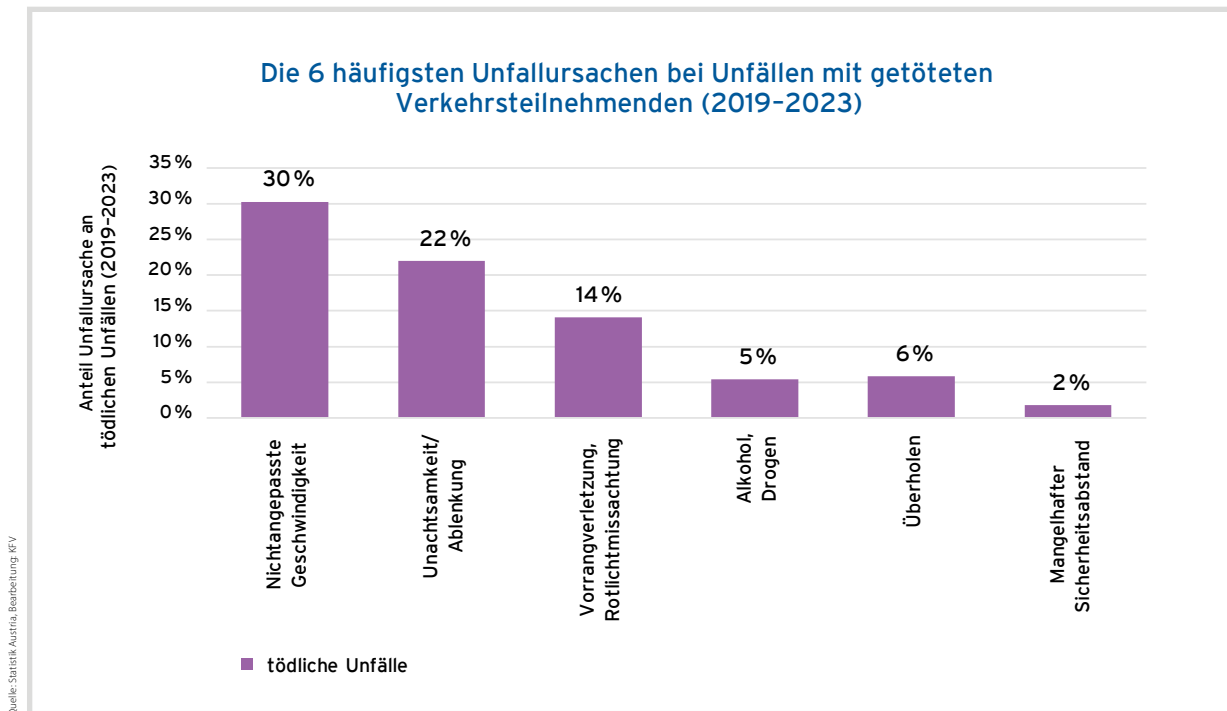


Abbildung 7: Unfälle mit Getöteten nach Unfallursache (Top 6) (2019–2023)

Volkswirtschaftliche Unfallkosten

Straßenverkehrsunfälle bringen unermessliches Leid und hohe Kosten mit sich. Pro Jahr (Durchschnitt der Jahre 2019–2023) werden in Niederösterreich durch Unfälle mit Personenschaden volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von 340 Millionen Euro verursacht.⁶⁾ Wird in der Unfallkostenberechnung auch das durch Verkehrsunfälle bedingte menschliche Leid miteinbezogen, belaufen sich die volkswirtschaftlichen Unfallkosten in Niederösterreich auf 1,6 Milliarden Euro pro Jahr.

2.3 ZUSAMMENFASSUNG

Auf Basis der umfassenden Analysen wurden folgende Schwerpunkte ermittelt, die in den kommenden zehn Jahren verstärkt im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich stehen werden:

- Kfz (inkl. Gurt und Kindersicherung)
- Fahrrad und E-Bike
- Motorrad
- Neue Mobilitätsformen (E-Scooter)
- Moped
- Zu Fuß gehen
- Sicherer Schulweg
- Beeinträchtigung durch Drogen und Alkohol
- Freilandstraßen
- Wildtierunfälle
- Unachtsamkeit und Ablenkung
- Förderung aktiver Mobilität
- Neue Technologien und Fahrerassistenzsysteme
- Infrastrukturgestaltung
- Überwachung
- Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung
- Eisenbahnkreuzungen

6) Berechnungsbasis Preisstand 2021. Siehe Sedlacek, N. et al. (2023): Unfallkostenrechnung Straße 2022. Forschungsarbeiten des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds, Band 89. Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Hrsg.), Wien

3

Handlungsschwerpunkte

3.1 AKTIVE MOBILITÄTSFORMEN

Der Anteil der verunglückten Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrenden an allen Verunglückten ist in Niederösterreich geringer als in anderen Bundesländern. Speziell der Anteil an verunglückten Radfahrenden ist in Niederösterreich mit 20 % deutlich geringer als in anderen Bundesländern (ohne Wien), wo 26 % der Verunglückten Radfahrende sind.

Fußverkehr

Von 2014 bis 2023 ist die Zahl der verunglückten Fußgängerinnen und Fußgänger um 4 % gesunken. Im Schnitt (2019–2023)

sterben in Niederösterreich 9 Fußgängerinnen und Fußgänger pro Jahr, davon 6 im Ortsgebiet, 2 auf Freilandstraßen und eine zu Fuß gehende Person auf einer Autobahn oder Schnellstraße.

Besonders gefährdet sind zu Fuß gehende Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen. Während Kinder und Jugendliche meist nur leicht verletzt werden, ist der Anteil schwerverletzter und getöteter Fußgängerinnen und Fußgänger bei Personen ab 75 Jahren besonders hoch: Jede zweite beim Zufußgehen getötete Person war 75 Jahre alt oder älter.

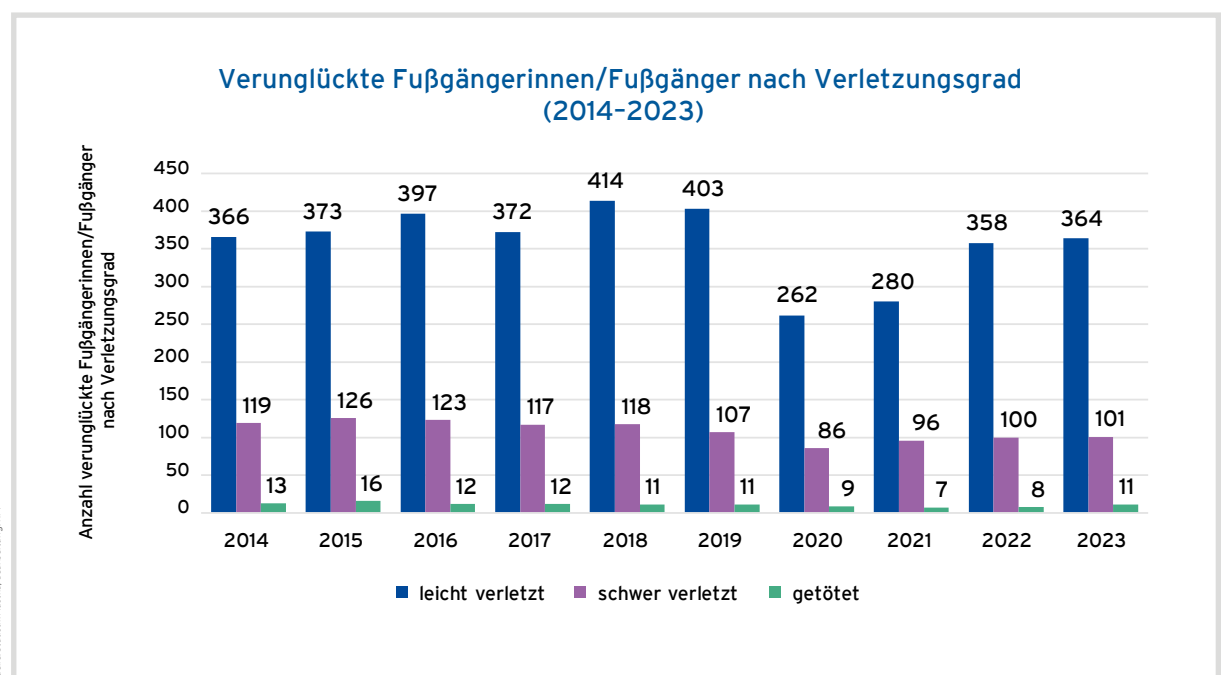


Abbildung 8: Entwicklung der Zahl der verunglückten Fußgängerinnen und Fußgänger nach Verletzungsgrad (2014–2023)

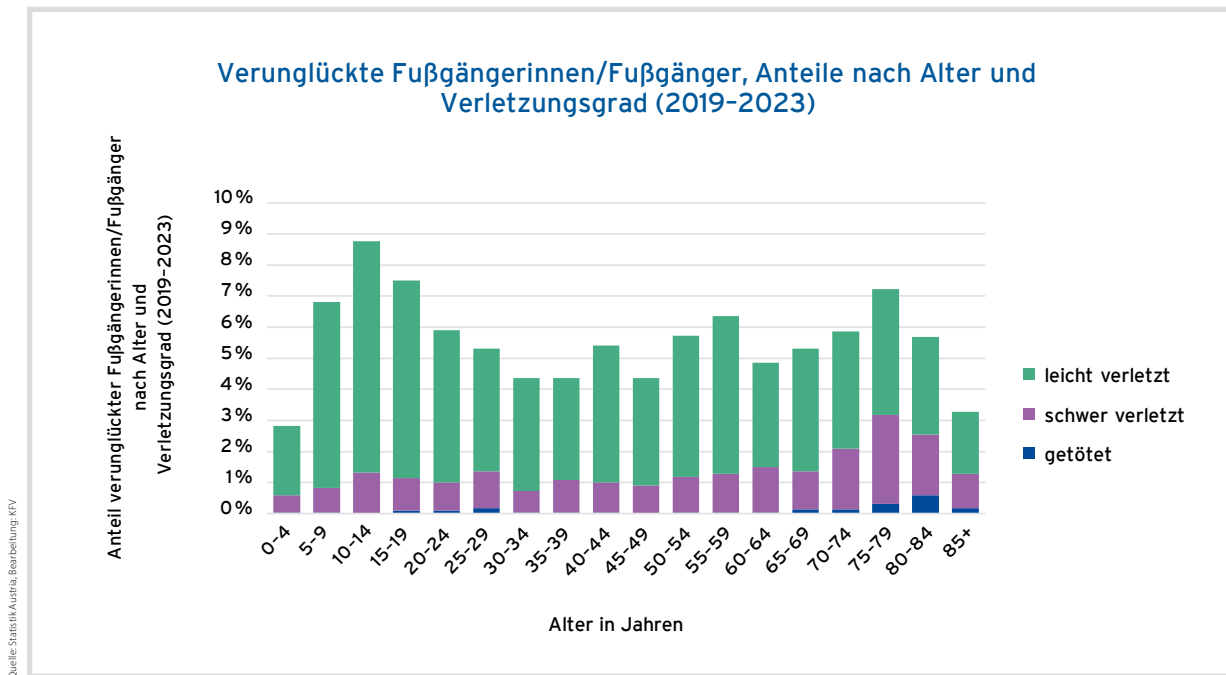


Abbildung 9: Verunglückte Fußgängerinnen/Fußgänger, Anteile nach Alter und Verletzungsgrad (2019–2023)

Sichtbarkeit ist ein wichtiges Thema für die Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern: Jede zweite beim Zufußgehen getötete Person verunglückt bei schlechten Lichtverhältnissen (Dämmerung, Dunkelheit, künstliche Beleuchtung).

Der Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden ist außerordentlich wichtig: Die meisten Fußgängerunfälle gehen auf Fehler oder Unachtsamkeiten von anderen Verkehrsteilnehmenden zurück. Drei Viertel der Fußgängerunfälle werden von den Unfallgegnerinnen und -gegnern verursacht, am häufigsten durch Vorrangverletzungen oder Rotlichtmiss-

achtungen und Unachtsamkeit bzw. Ablenkung. Die Unfallgegner von Fußgängerinnen/Fußgängern sind größtenteils Pkw. Zudem befand sich jede dritte zu Fuß verunglückte Person auf einem Schutzweg.

Lösungswege

- Schaffung sicherer Infrastruktur: Berücksichtigung des Fußverkehrs bei Neuplanungen und Umbauten
- Überprüfung unregelter Schutzwege auf ihre Richtlinienkonformität, technische Sicherheit und Beleuchtung



Gute Sichtbarkeit von Zufußgehenden am Schutzweg durch Beleuchtung



Verkehrsberuhigte Bereiche

- Beachtung des Prinzips der Barrierefreiheit
- Überwachungsschwerpunkte der Anhaltebereitschaft an Schutzwegen mit der Polizei und den Behörden erarbeiten
- Bewusstseinsbildung rund um die wichtigsten Themen (z.B. Ablenkung, richtiges Verhalten an Schutzwegen und Sichtbarkeit von Fußgängerinnen und Fußgängern) sowie Sensibilisierung der Selbsteinschätzung (Gehör, Sehvermögen, Beweglichkeit, Risikowahrnehmung etc.) von Menschen 65+

MOTTO-BOX:

Schritt für Schritt mehr Sicherheit!

Mehr Schutz den Schwächsten auf der Straße – durch bewusste Vorsicht und Rücksicht, erhöhte Achtsamkeit und verbesserte Sichtbarkeit! Kinder und ältere Menschen brauchen besonderes Augenmerk. Auch hinsichtlich der Infrastruktur sind eventuell neue Wege anzudenken, damit Mobilität per pedes für alle Generationen attraktiver und sicherer wird.



Sichere Querungsmöglichkeit für
Zufußgehende und Radfahrende

Radverkehr (Fahrrad und E-Bike)

Radfahren boomt – das spiegeln leider auch die Unfallzahlen wider: In den vergangenen Jahren ist die Zahl der verletzten Radfahrenden deutlich gestiegen. Im Jahr 2023 verunglückten rund 1,5-mal so viele Personen mit dem Rad wie im Jahr 2014. Die Zahl der getöteten Radfahrenden ist in dieser Zeit, mit jährlichen Schwankungen, in etwa gleichgeblieben. Im Schnitt (2019–2023) sterben in Niederösterreich neun Radfahrende pro Jahr, davon sechs im Freiland und drei im Ortsgebiet. Auffallend ist im Vergleich zu anderen Bundesländern der relativ hohe Anteil getöteter Personen im Freiland: Zwei von drei getöteten Radfahrenden verunglücken auf Freilandstraßen (2019–2023), lediglich Tirol hat einen ähnlich hohen Anteil.



Radfahrerüberfahrt im Zuge eines Radweges

In der Altersverteilung der verunglückten Radfahrenden stehen einerseits Kinder im Alter von 10 bis 14 Jahren hervor und andererseits Personen ab 50: Mehr als die Hälfte der verletzten Radfahrenden und fast drei Viertel der getöteten Radfahrenden waren 50 Jahre alt oder älter.

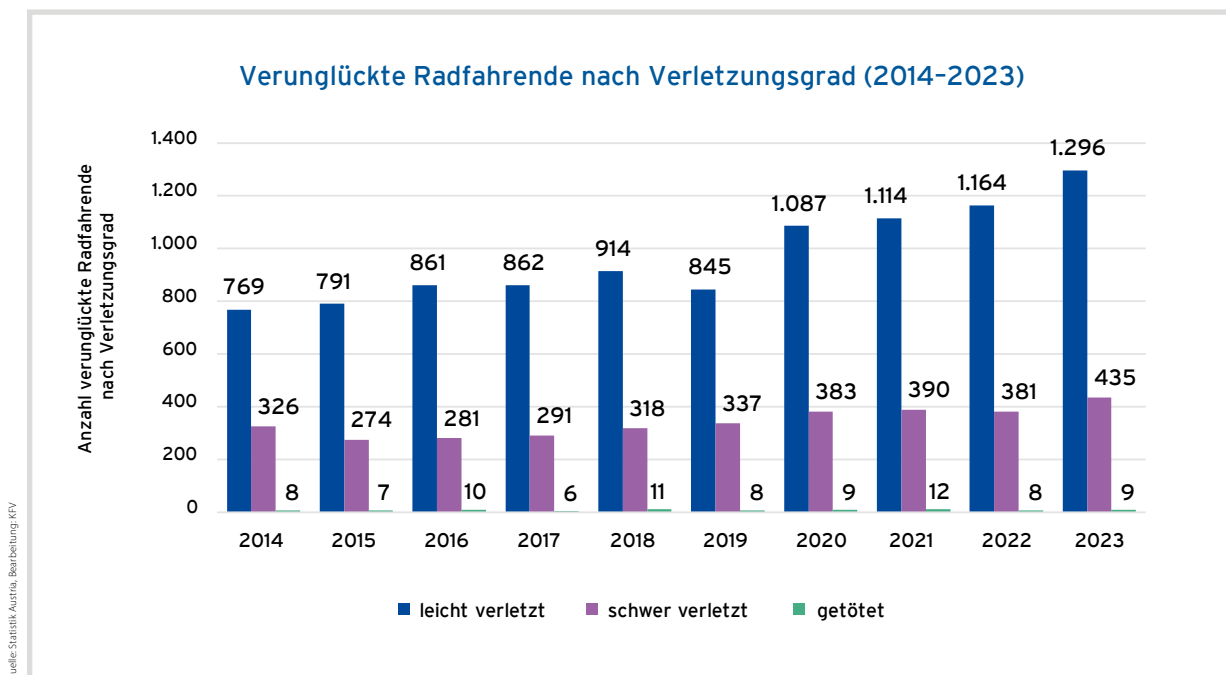


Abbildung 10: Entwicklung der Zahl der verunglückten Radfahrenden nach Verletzungsgrad (2014–2023)

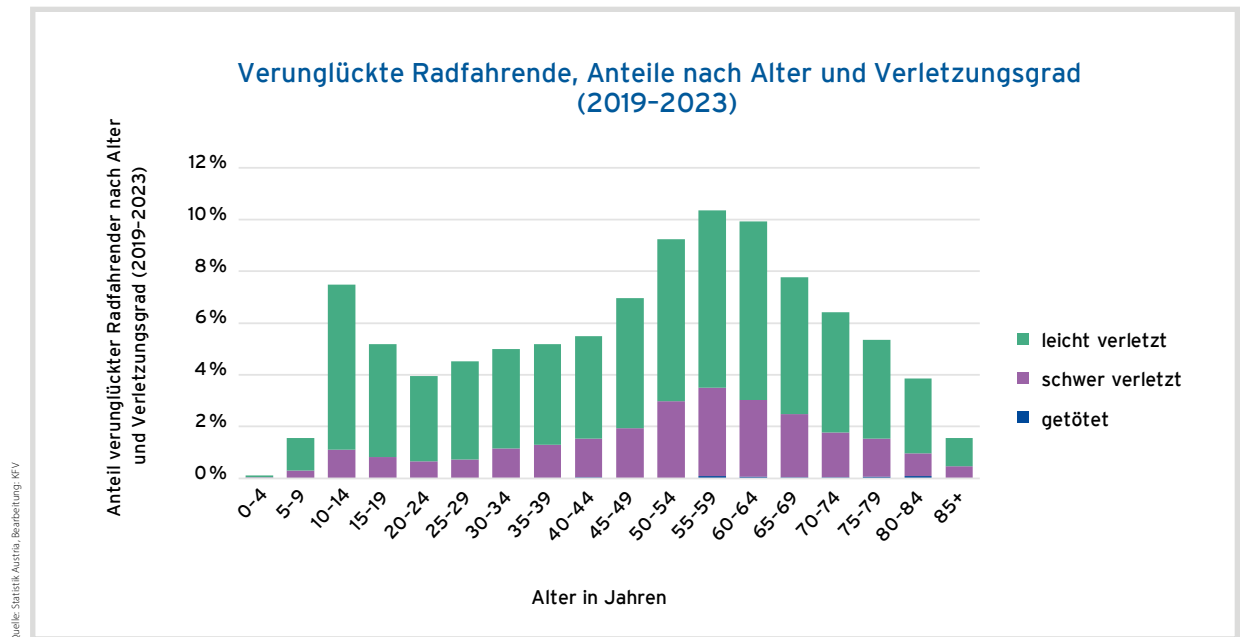


Abbildung 11: Verunglückte Radfahrende, Anteile nach Alter und Verletzungsgrad (2019–2023)

Die wachsenden Verkaufszahlen von E-Bikes spiegeln sich in den Unfallzahlen wider: 2023 war bereits jede dritte mit dem Rad verunglückte Person auf einem E-Bike unterwegs, 2019 war es noch lediglich jede sechste. Der Anteil der mit dem E-Bike Verunglückten steigt zudem auch mit dem Alter der Nutzenden: Fast ein Drittel der verunglückten Radfahrenden ab 65 Jahren war mit einem E-Bike unterwegs.

Rund die Hälfte der Radunfälle sind Alleinunfälle, also Unfälle ohne Kollisionsgegnerin oder -gegner. Die häufigste Unfallursache von Alleinunfällen ist Unachtsamkeit bzw. Ablenkung. Wenn andere Verkehrsteilnehmende am Unfall beteiligt sind, hat zumeist die Unfallgegnerin oder der Unfallgegner den Unfall verursacht (in rund zwei Dritteln der Fälle). Am häufigsten ereignen sich Kollisionen an Kreuzungen.

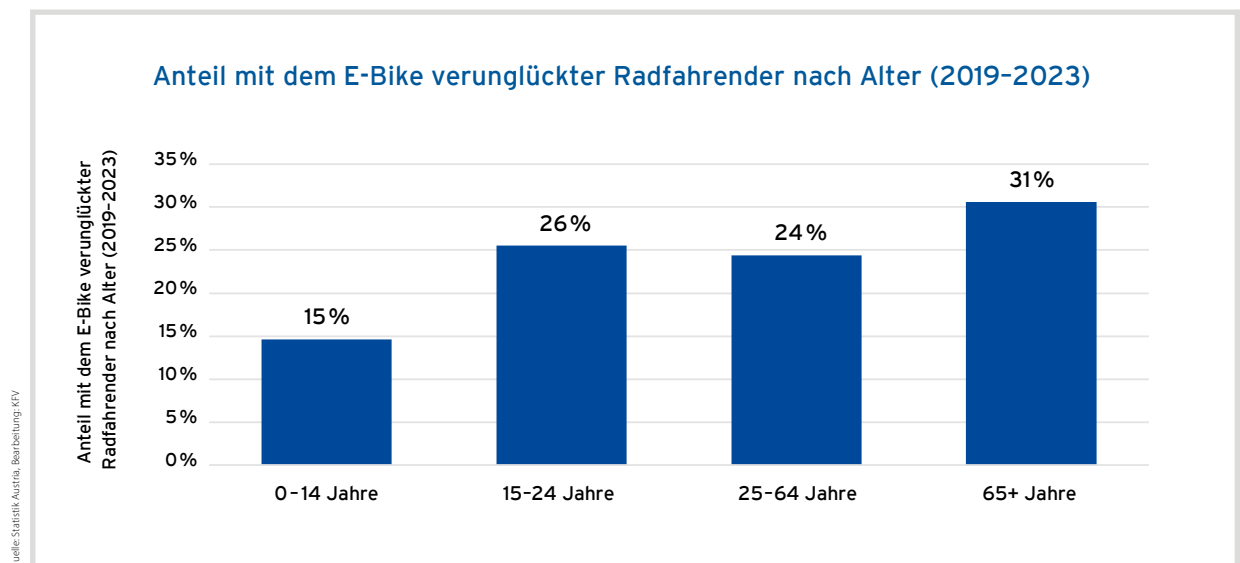


Abbildung 12: Anteil der E-Bike-Fahrenden an den verunglückten Radfahrenden, Anteile nach Altersklassen (2019–2023)



Baulich getrennter Zweirichtungsradweg

Die häufigsten Fehlverhaltensweisen vonseiten der Unfallgegnerinnen und -gegner sind Vorrangverletzungen und Ablenkung oder Unachtsamkeit. Drei Viertel der tödlich verunglückten Radfahrenden werden bei einer Kollision mit einem Fahrzeug (vorwiegend Pkw) tödlich verletzt, bei einem Viertel ist kein anderes Fahrzeug beteiligt.

Lösungswege

- Schaffung einer sicheren Infrastruktur: Berücksichtigung des Radverkehrs bei Neuplanungen (z. B. Radbasisnetz) und Umbauten, Überprüfung und Ertüchtigung bestehender Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere der Radfahranlagen
- Schwerpunktaktionen zur Kontrolle der Ausrüstung von Fahrrädern und des Verhaltens der Radfahrenden mit begleitender Aufklärung
- Bewusstseinsbildung zum Thema Helmtragen in allen Altersgruppen, zum Thema Sichtbarkeit von Radfahrenden sowie zum Thema Kindersicherung am Fahrrad (unter Berücksichtigung der verschiedenen Formen des Kindertransports)
- Bewusstseinsbildung zum Thema Verkehrssicherheit und toter Winkel/Lkw-Rechtsabbiegen

Getrennter Geh- und Radweg



- Bewusstseinsbildung und Kampagnen zu den Themen Rücksichtnahme und Schutz aller Verkehrsteilnehmenden sowie Pflichten und Aufgaben von Radfahrenden
- Aktionen und Schulungen junger Radfahrender im Zuge der freiwilligen Radfahrprüfung
- Fahrrad- und E-Bike-Sicherheitskurse für Menschen 65+
- Informationskampagnen zum Thema E-Bikes

MOTTO-BOX: **Mehr Sicherheit im Sattel!**

Runde Sache: Der Tritt in die Pedale ist gesund. Radfahren im Straßenverkehr ist aber mit erhöhtem Risiko verbunden – Stichwort Sturzgefahr und Sichtbarkeit. Radeln mit elektrischem Support will besonders gut gelernt sein: E-Bike-Kurse sorgen für mehr Sicherheit im Sattel. Sicherheit ist Kopfsache: Radhelme können Leben retten – sie sollten auch erwachsenen Radlerinnen und Radlern ständige Begleiter sein. Die richtige Kindersicherung am Fahrrad ist ein Muss, die freiwillige Radfahrprüfung ein echter Meilenstein. Ein neues Bewusstsein muss her: Mehr Raum und Schutz dem Radverkehr! Jedoch ist auch das Bewusstsein hinsichtlich der Verhaltensregeln von Radfahrenden wichtig, denn die sicherste Infrastruktur nützt nur dann etwas, wenn sich alle Verkehrsteilnehmenden an die Regeln halten.

Neue Mobilitätsformen (E-Scooter)

Die Verkaufszahlen privater E-Scooter sind in den letzten Jahren stetig angestiegen und auch das Angebot an Leih-E-Scootern wird laufend ausgeweitet. Der E-Scooter-Boom spiegelt sich leider in den Unfallzahlen wider: Spitalerhebungen des KfV⁷⁾ gehen von 6.000 verletzten E-Scooter-Fahrerinnen und -Fahrern in ganz Österreich im Jahr 2023 aus (3.600 im Jahr 2022). Im Jahr 2023 wurden in Niederösterreich 254 Personen bei E-Scooter-Unfällen verletzt, zwei E-Scooter-Fahrende starben.⁸⁾ Diese Tatsachen erfordern neue Maßnahmen: Die Risiken für E-Scooter-Nutzende und deren Umfeld müssen minimiert werden.

7) Hochrechnung anhand von Spitalsbefragungen (Quelle: KfV IDB Austria)

8) Seit 2023 werden E-Scooter in der Unfallstatistik der Statistik Austria getrennt ausgewiesen. Für die Jahre davor ist eine Analyse auf Basis der amtlichen Unfallstatistik der Statistik Austria nicht möglich. Das KfV geht bei diesen Werten von einer hohen Dunkelziffer aus.



Querungsmöglichkeit durch eine Radfahrerüberfahrt kombiniert mit einem Schutzweg

Bei zwei Dritteln der E-Scooter-Unfälle gibt es keine Unfallgegnerinnen oder -gegner (66 %). Bei einem Viertel der Unfälle ist der Pkw der Unfallgegner und bei jeweils rund 4 % sind es Radfahrende und Zufußgehende. Erhebungen zeigen, dass rund 15 % der E-Scooter verbotenerweise auf dem Gehsteig unterwegs sind.

Lösungswege

- Beobachtung der Entwicklung der Unfallzahlen
- Überprüfung der Einhaltung der zulässigen Bauartgeschwindigkeit für E-Scooter (Tuning)
- Informationskampagnen zu den Regeln und zum richtigen Verhalten mit dem E-Scooter
- Schulungen zum Thema E-Scooter (z. B. in Schulen, im Rahmen der Radfahr- und der Führerscheinausbildung)

MOTTO-BOX: **Neue Mittel – neue Wege!**

Neue Verkehrsmittel zeigen neue Wege und Möglichkeiten auf. Neue Mobilitätsformen erfordern aber auch neue Maßnahmen für mehr Sicherheit. Der E-Scooter-Boom sorgt vielerorts für Stürze, Kollisionen und Konflikte – Vorrangverletzungen aufgrund von Egoismus und Leichtsinn enden allzu oft fatal. Regelkonformes Verhalten ist auch für Rollende ein absolutes Muss, Rücksicht und Vorsicht sind lebensrettend. Auf ein gelingendes Miteinander kommt es auf der Straße an – dies muss bereits die schulische Mobilitätsbildung vermitteln.

3.2 VERKEHRSSICHERHEIT IM UMFELD VON SCHULEN

Die eigenständige Mobilität von Kindern nimmt mit steigendem Lebensalter zu, was sich leider in der Unfallstatistik widerspiegelt. Im Kindergartenalter ist der Aktionsradius der Kleinen noch vergleichsweise gering und auf das Wohnumfeld beschränkt. Schulkinder legen bereits längere Wege im

erweiterten Wohnumfeld ohne Begleitung Erwachsener zurück. Neue Freizeitaktivitäten und der Schulwechsel im Alter von zehn Jahren bringen wachsende Mobilität und die Nutzung weiterer Verkehrsmittel mit sich: Fahrrad und öffentlicher Verkehr gewinnen an Bedeutung. Kinder der 4. Schulstufe im Alter von neun bzw. zehn Jahren dürfen nach dem Absolvieren der freiwilligen Radfahrprüfung allein mit dem Fahrrad im Straßenverkehr unterwegs sein.

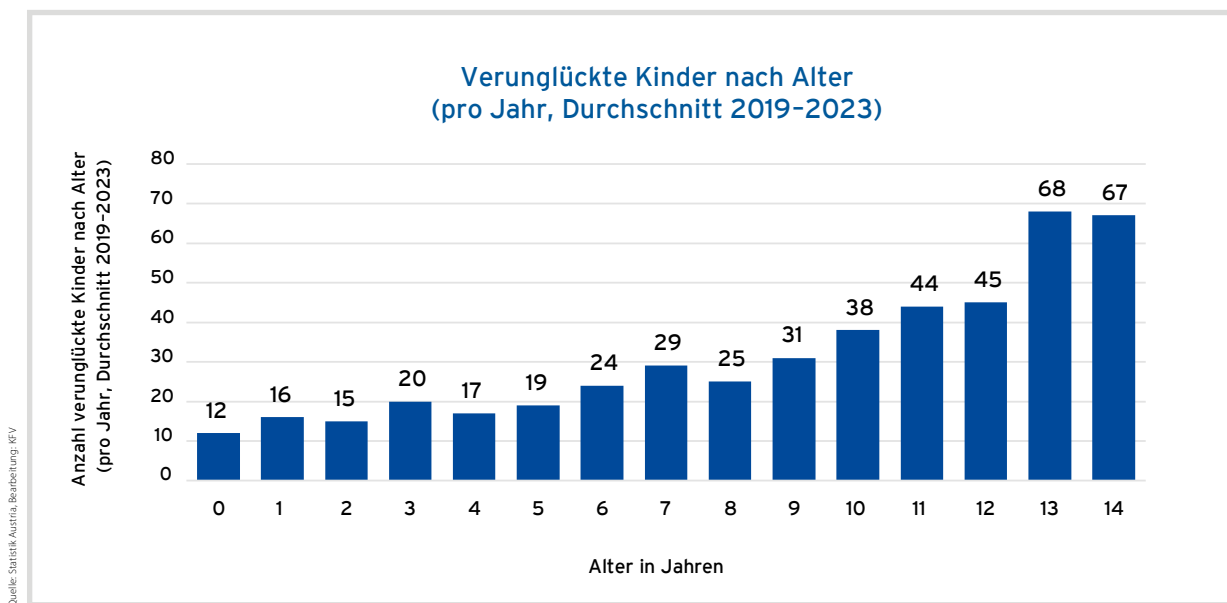


Abbildung 13: Verunglückte Kinder (0–14 Jahre) nach Alter (Durchschnitt der Jahre 2019–2023)

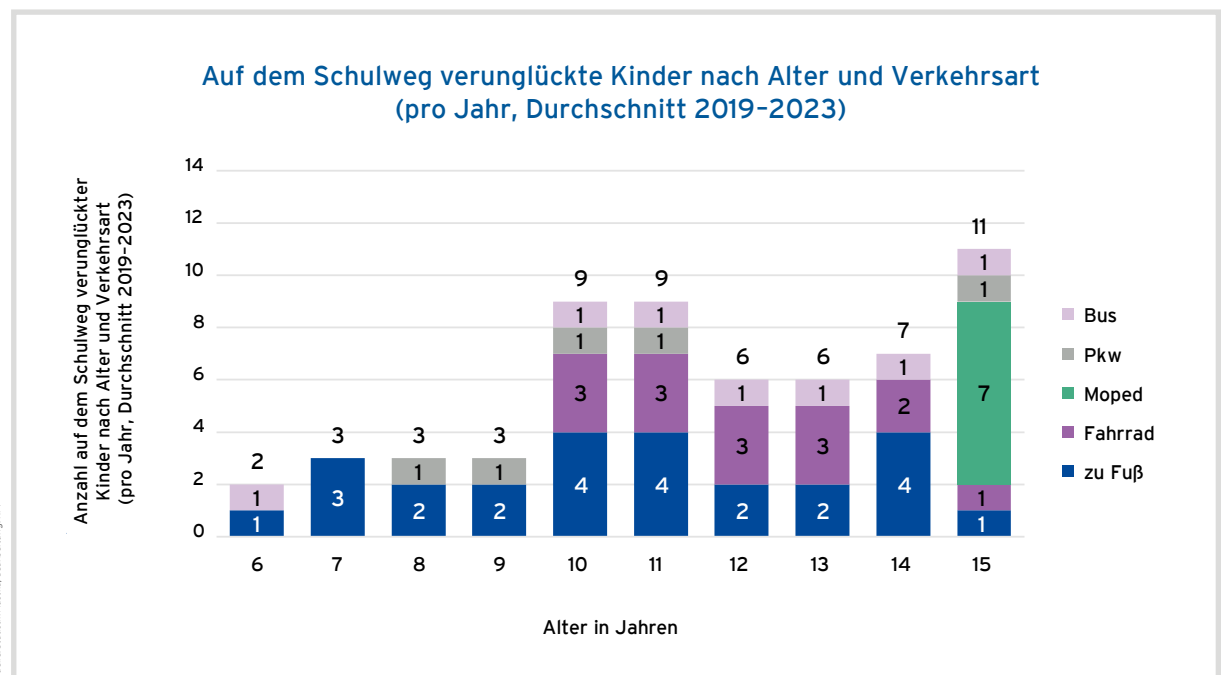


Sicherer Wartebereich
an der Bushaltestelle

Tabelle 3: Verunglückte Kinder nach Alter und Verkehrsart (Durchschnitt der Jahre 2019–2023)

Alter in Jahren	Verunglückte nach Verkehrsart (pro Jahr, Durchschnitt 2019–2023)						
	Zu Fuß	Fahrrad	Moped	Motorrad	Pkw	Andere	Gesamt
0	–	–	–	–	12	–	12
1	1	1	–	–	14	–	16
2	3	–	–	–	12	–	15
3	3	–	–	–	16	1	20
4	4	–	–	–	13	–	17
5	4	–	–	–	15	–	19
6	4	5	–	–	14	1	24
7	8	5	–	–	16	–	29
8	6	5	–	–	13	1	25
9	7	8	–	–	15	1	31
10	8	11	–	–	16	3	38
11	8	18	–	–	16	2	44
12	6	23	2	1	12	1	45
13	6	36	6	1	16	3	68
14	10	23	15	1	17	1	67
Gesamt	78	135	23	3	217	14	470

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung KfV



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung KfV

Abbildung 14: Auf dem Schulweg verunglückte Kinder (6–15 Jahre) nach Alter und Verkehrsart (Durchschnitt der Jahre 2019–2023)



© Balthwein

Querungshilfe mit Schülerlotsinnen und -lotsen für Volksschulkinder

Die zunehmende Mobilität macht sich auch im Unfallgeschehen bemerkbar: 10-bis-14-jährige Kinder verunglücken häufiger mit dem Fahrrad als zu Fuß. Für Teenager gewinnt auch das Transportmittel Moped mehr und mehr an Bedeutung. Für Kinder aller Altersgruppen (0–14 Jahre) stellt das Mitfahren im Pkw ein konstantes Risiko dar.

Die gute Nachricht: In den letzten zehn Jahren wurde in Niederösterreich kein Kind auf dem Schulweg getötet. Pro

Jahr (Durchschnitt 2019–2023) verunglücken dennoch rund 59 Kinder auf dem Schulweg, die meisten davon zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

Lösungswege

- Durchführung von Sicherheitsinspektionen im Schulumfeld
- Betreuung von Schülerlotsinnen und -lotsen und Schulwegpolizei (Erwachsenenlotsinnen und -lotsen)

MOTTO-BOX:

Sicherheit für die Kleinsten großgeschrieben!

Von Kindesbeinen an: Verkehrserziehung und Bewusstseinsbildung sind bereits im Kindergartenalter richtig und wichtig. In kindgerechter Weise werden – dem jeweiligen Entwicklungsstand angepasst – Regelwissen und korrektes Verhalten im Straßenraum vermittelt, als Grundstein für nachhaltig sicherheitsbewusst gelebte Mobilität.

Auf Niederösterreichs Schulwegen sind Kinder sicher, aber noch nicht sicher genug unterwegs – in puncto Achtsamkeit und Rücksichtnahme vonseiten der Erwachsenen besteht noch Luft nach oben. Allen Großen zur Erinnerung:

Kinder sind aus dem Vertrauensgrundsatz der StVO ausgenommen – ihnen muss immer und überall das gefahrlose Queren der Fahrbahn ermöglicht werden.

Schritt für Schritt mehr Sicherheit: mit von Eltern begleitetem Schulwegtraining, in Gruppen zurückgelegten Schulwegen, durchdachten Schulwegplänen, hilfreichen Lotsendiensten und allseitiger Aufmerksamkeit. Mittels temporär geltender Schulstraßen kann das durch Elterntaxis verursachte Verkehrschaos vor Schulen vermieden werden – für eine sichere aktive Mobilität unserer Jüngsten!

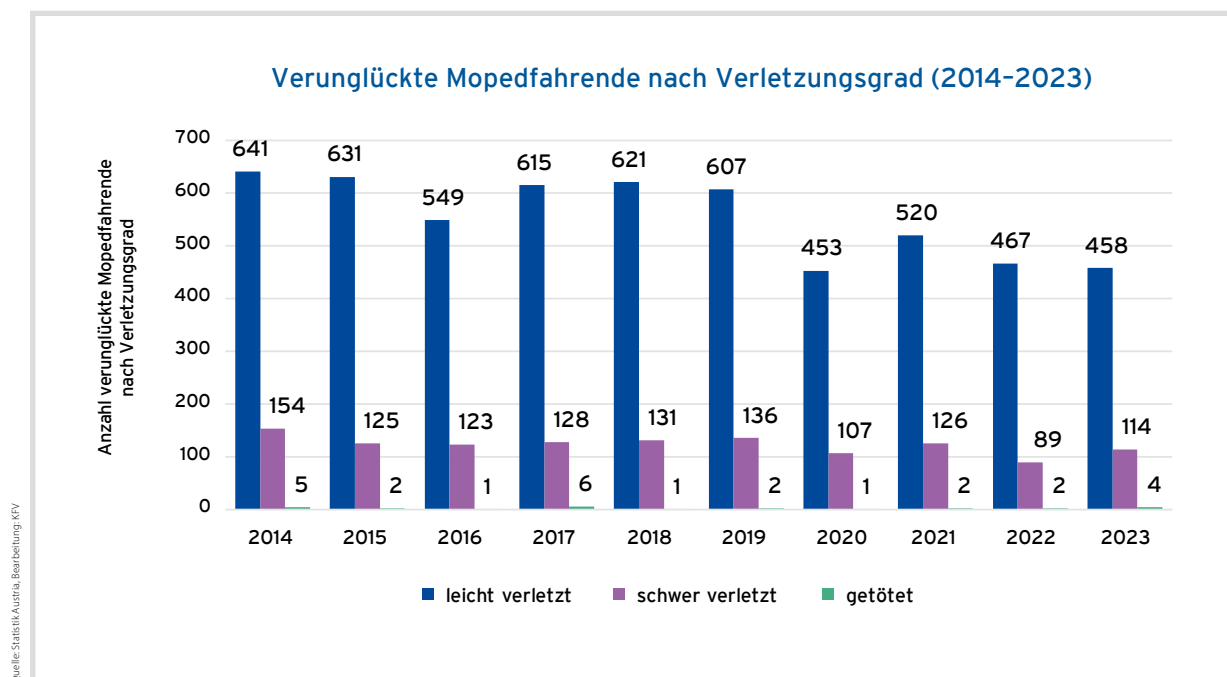


Abbildung 15: Entwicklung der Zahl der verunglückten Mopedfahrerinnen und Mopedfahrer nach Verletzungsgrad (2014–2023)

- Unterstützung bei der Erstellung von Schulwegplänen
- Durchführung von Aktionen für die Sicherheit am Schulweg (zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln und im Pkw)
- Bereitstellung von Unterlagen für die Verkehrserziehung in Schulen und Kindergärten

3.3 MOTORISIERTER VERKEHR

Moped

Die Zahl der verunglückten Mopedfahrerinnen und -fahrer ist in den letzten zehn Jahren um ein Viertel gesunken. Pro Jahr sterben im Durchschnitt (2019–2023) zwei Mopedfahrende auf Niederösterreichs Straßen.

Das Unfallgeschehen in puncto Moped betrifft vor allem Jugendliche, rund zwei Drittel der mit dem Moped Verunglückten sind 15 oder 16 Jahre alt. Burschen sind häufiger betroffen als Mädchen, zwei von drei Verunglückten sind männlich. Selbstüberschätzung, Fehleinschätzungen in Bezug auf das umgebende Verkehrsgeschehen und fehlende Fahrpraxis führen in dieser Verkehrsteilnehmergruppe oft zu Unfällen mit schweren Verletzungen.

Die Zahlen der Mopedunfälle zeigen einen starken saisonalen Schwerpunkt in der warmen Jahreszeit: Drei Viertel der Unfälle ereignen sich von Mai bis Oktober. Ein großer Teil (rund drei Viertel) der Mopedunfälle wird von den Mopedlenkerinnen und -lenkern selbst, aufgrund von Unaufmerksamkeit/Ablenkung und nichtangepasster Geschwindigkeit, verursacht. Die meisten der selbst verursachten Unfälle (rund die Hälfte aller Mopedunfälle) sind Alleinunfälle. Wenn der Unfall durch andere Verkehrsteilnehmende verursacht wird, geht dies meist auf Vorrangverletzungen zurück.

Lösungswege

- Moped-Fahrsicherheitstrainings zur Verbesserung der Fahrzeugbeherrschung
- Schulungen zur Stärkung der Risikokompetenz
- Bewusstseinsbildung zum Thema Ablenkung und Unachtsamkeit
- Kontrollen und Öffentlichkeitsarbeit zu „Moped und Tuning“
- Erweiterung der Ausbildung um eine praktische Mopedprüfung
- Bewusstseinsbildung zum Thema Rücksichtnahme bzw. Verhalten im Straßenverkehr

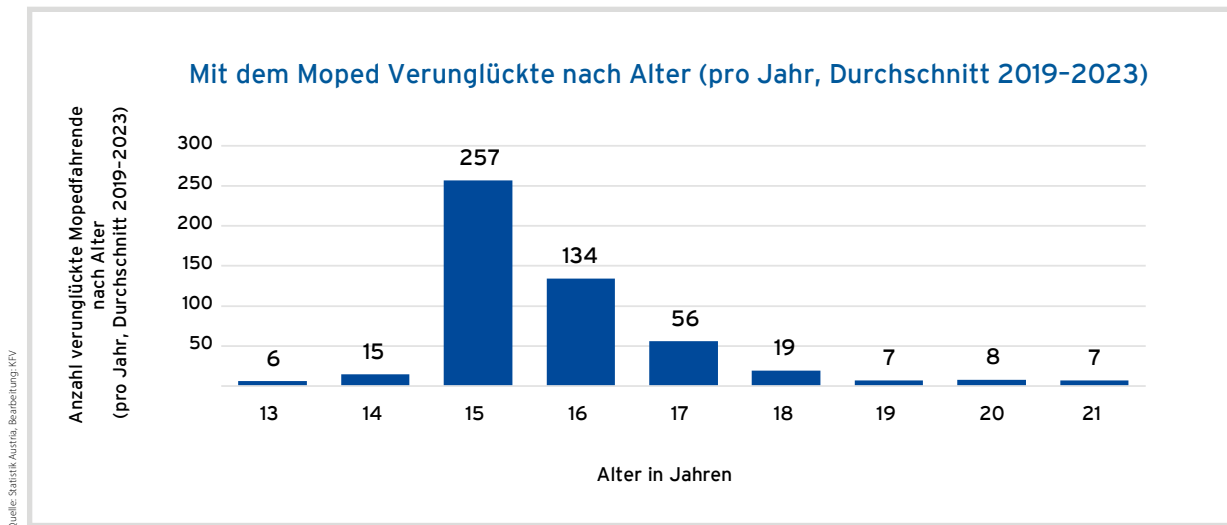


Abbildung 16: Mit dem Moped Verunglückte nach Alter (Durchschnitt der Jahre 2019–2023)

MOTTO-BOX:**Mobilität per Moped muss sicherer werden!**

Der Start in die motorisierte Mobilität erfolgt für viele junge Menschen auf dem Moped: ein Meilenstein jugendlicher Fortbewegung – mit traurigem Niederschlag in der Unfallstatistik. Leichtsinn, Übermut und fehlende Fahrerfahrung sind ein risikoreicher Mix.

Um junge Mopednutzerinnen und -nutzer sicherer zu machen, braucht es geeignetes Rüstzeug: Sinnvoll wäre eine gesetzlich geregelte Erweiterung der praktischen Mopedausbildung um eine praktische Prüfung, verpflichtende Moped-Fahrsicherheitstrainings und intensivierte Bewusstseinsbildung. Sicherheit beginnt im Kopf: Risikokompetenz kann Leben retten.

Ein absolutes Muss ist auch vermehrte Rücksichtnahme aller, insbesondere der Erfahreneren im Straßenverkehr. Mehr Achtsamkeit gegenüber Einspurigen: Junge Mobilität braucht mehr Sicherheit!

Motorrad

Motorradfahrende sind nach Personen in Pkws die zweitgrößte Gruppe der im Straßenverkehr Getöteten in Niederösterreich: Zwei von zehn Verkehrstoten waren mit dem Motorrad unterwegs. Die Zahl der verunglückten Motorradfahrerinnen und -fahrer ist von 2014 bis 2023 gestiegen (+17%). Pro Jahr (Durchschnitt 2019–2023) sterben 18 Motorradfahrende auf Niederösterreichs Straßen.

Schwere Motorradunfälle konzentrieren sich stark auf das Landesstraßennetz und hier wiederum auf Freilandbereiche: 14 Motorradfahrende sterben pro Jahr (Durchschnitt 2019–2023) auf Landesstraßen im Freiland, zwei auf Landesstraßen im Ortsgebiet.

Verunglückte Motorradfahrende sind zum größten Teil männlich, die getöteten Motorradfahrenden beinahe ausschließlich. Neben jungen Motorradfahrenden sticht die Altersgruppe der 45-bis-59-Jährigen in Sachen Unfallgeschehen besonders hervor, sowohl durch die Anzahl der Verunglückten als auch durch die hohe Verletzungsschwere. Vier von zehn getöteten Motorradfahrenden entstammen dieser Altersgruppe.

Mehr als die Hälfte aller Motorradunfälle sind Alleinunfälle, nichtangepasste Geschwindigkeit und Unachtsamkeit/Ablenkung sind dabei die häufigsten Unfallursachen. Die Hälfte der Alleinunfälle sind Abkommensunfälle in Kurven, die be

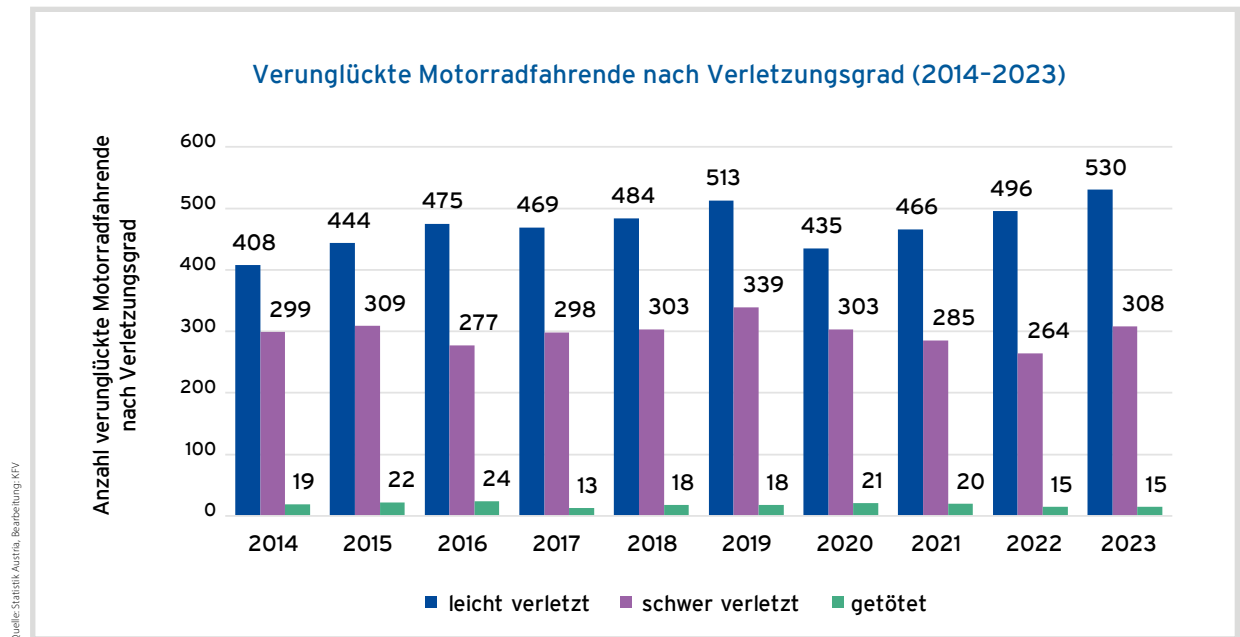


Abbildung 17: Entwicklung der Zahl der verunglückten Motorradfahrerinnen und -fahrer nach Verletzungsgrad (2014–2023)

sonders häufig mit nichtangepasster Geschwindigkeit und mangelndem Fahrkönnen zusammenhängen.

Die zeitliche Verteilung der Motorradunfälle weist auf eine überwiegende Freizeitnutzung des Motorrads hin. Motorradunfälle ereignen sich fast ausschließlich in den warmen

Monaten (April bis Oktober) und vermehrt am Wochenende (Freitag bis Sonntag). Anders als in den westlichen Bundesländern, wo das Motorradfahren überwiegend überregionale Bedeutung hat, kommen fast alle verunglückten Motorradfahrerinnen und -fahrer aus der Region Niederösterreich und Wien.

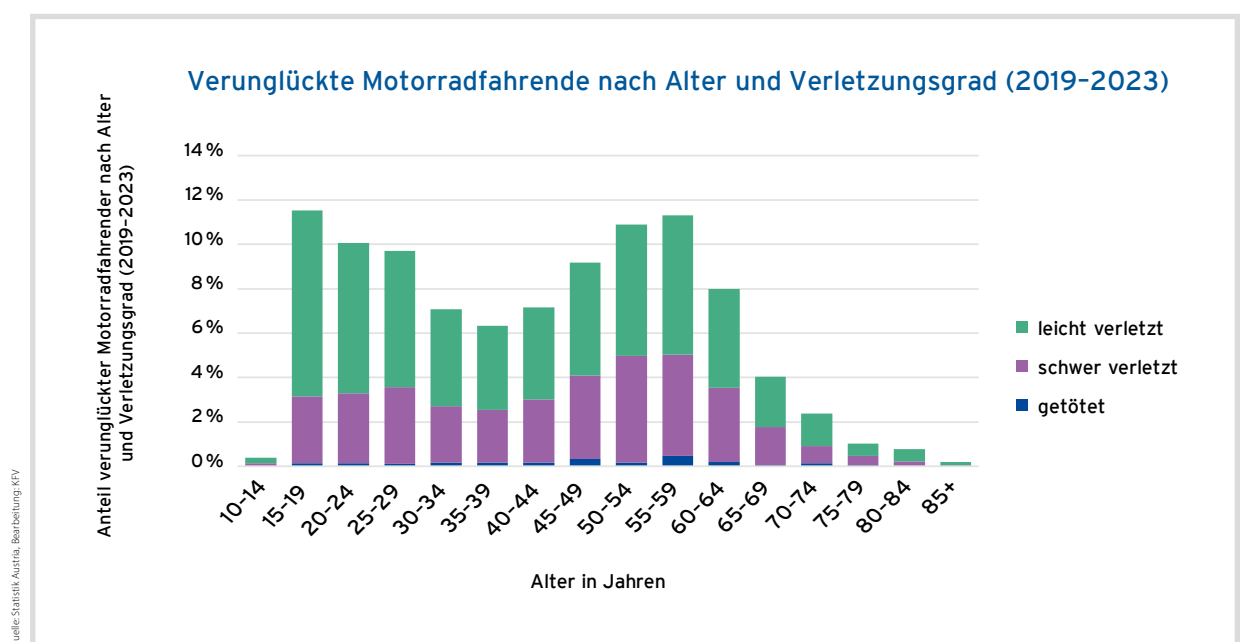


Abbildung 18: Verunglückte Motorradfahrerinnen und -fahrer, Anteile nach Alter und Verletzungsgrad (2019–2023)



Kennzeichnung einer engen Kurve durch Leitwinkel und Absicherung der Leitschiene durch einen Unterfahrschutz



Kurvenmarkierung für die richtige Fahrlinienwahl

Lösungswege

- Sicherung bekannter Motorradstrecken und vorrangige Sanierung von Unfallstrecken und -kreuzungen (z. B. punktuelle Ausstattung mit Leitschienen mit Unterfahrschutz an unfallträchtigen Straßenstellen, deutliche Kennzeichnung des Fahrbahnverlaufs, Vermeidung von Griffigkeitswechseln des Fahrbahnbelags, Kurvenmarkierungen [Balken] zur Beeinflussung der Fahrlinienwahl)
- Saisonale Überwachungsschwerpunkte, insbesondere zu Beginn der Motorradsaison (April/Mai), kombiniert mit Bewusstseinsbildung
- Abstimmung der Kehrpläne, prioritäre Befreiung beliebter Motorradstrecken von Streusplitt
- Abhaltung von Fahrsicherheitstrainings (v. a. für Wiedereinsteigerinnen und Wiedereinsteiger)
- Verstärkte Integration des Perspektivenwechsels („aus Sicht der Pkw- beziehungsweise Motorrad-Lenkenden“) in die Ausbildung

MOTTO-BOX:

Mehr Fokus auf Motorradsicherheit!

Motorradfahren verbinden viele Fahrerinnen und Fahrer mit Freiheitsgefühl – diese Freiheit ist aber auch mit erhöhtem Risiko verbunden. Motorisierte ohne Knautschzone müssen besonders achtsam und vorausschauend unterwegs sein. Vor allem in unübersichtlichen Kurven kann eine innovative Bodenmarkierung (Balken am rechten Rand des Mittelstreifens) den richtigen Weg weisen: eine sichere Fahrlinie mit Respektabstand zum Gegenverkehr.

Sehen und gesehen werden – ein überlebenswichtiges Prinzip für Einspurige. Was Motorradfahrenden zu besserer Wahrnehmbarkeit verhilft, sind, neben funktionstüchtiger Lichtenlage ihrer Maschine, kontrastreiche Schutzkleidung

und selbstbewusste Straßenpräsenz mit Sicherheitsabstand zu größeren Fahrzeugen. Damit werden optische Maskierungseffekte und die tödliche Gefahr des toten Winkels möglichst vermieden.

Mehr Schutz und Sicherheit für Motorradfahrende durch:

- intensivierte Fahrsicherheitstrainings generell und für Wiedereinsteigende und Lenkerinnen/Lenker ab 40 Jahren
- verstärkter Fokus auf die Wahrnehmung Einspuriger im Rahmen der Pkw-Führerschein Ausbildung
- fehlerverzeihende Straßenraumgestaltung in fahrtechnisch herausfordernden Kurven

Pkw

Pro Jahr kommen 50 Personen im Pkw bei Unfällen ums Leben. Das ist die Hälfte der niederösterreichischen Verkehrstoten. Weitere 18 Personen sterben bei einem Unfall mit einem Pkw als Kollisionsgegner (v.a. Zufußgehende, Motorradfahrende, Radfahrende). Die jährliche Zahl der verunglückten Personen im Pkw konnte in den letzten zehn Jahren jedoch um ein Viertel gesenkt werden.

Der überwiegende Anteil (fast drei Viertel) der Pkw-Toten war zum Unfallzeitpunkt auf Landesstraßen im Freiland unterwegs.

Von zehn getöteten Personen im Pkw sterben vier bei einem Alleinunfall, drei bei einem Unfall im Begegnungsverkehr (z.B. beim Überholen).

Zwei Unfallursachen sind besonders dominant: nichtangepasste Geschwindigkeit (eine von drei getöteten Personen im Pkw) und Unachtsamkeit bzw. Ablenkung (eine von vier getöteten Personen im Pkw). Der Anteil nichtangepasster Geschwindigkeit als Unfallursache ist insbesondere in den Abend-, Nacht- und frühen Morgenstunden hoch (zwischen 20:00 Uhr und 06:00 Uhr).

Eine besonders gefährdete Altersklasse sind junge Lenkerinnen und Lenker: Zwei von fünf Personen, die tödliche Pkw-Unfälle verursachen, sind jünger als 30 Jahre (20 Pkw-Lenkende pro Jahr), der Großteil davon ist männlich. Bei den Unfallverursacherinnen und -verursachern dieser Altersgruppe sticht nichtangepasste Geschwindigkeit als Unfallursache besonders hervor.

Menschen mit 65+ als Pkw-Lenkende: Im höheren Alter steigt der Anteil der Unfälle verursachenden Pkw-Lenkerinnen und -Lenker wieder. Insgesamt liegt die Summe aller von Pkw-Lenkenden ab 65 Jahren verursachten Unfälle allerdings deutlich unter jener der Unfälle, die von jungen Lenkerinnen und Lenkern (unter 25 Jahren) verursacht wurden.

Die Nichtverwendung des Sicherheitsgurts hat massive Auswirkungen auf die Unfallfolgen. Die Wahrscheinlichkeit, bei einem Unfall getötet zu werden, steigt ohne Gurt auf ein Vielfaches: Die Gurtanlagequote liegt in Niederösterreich laut Erhebungen des KfV⁹⁾ bei 98 %, das heißt, 2 % der Personen in Pkws sind nicht angegurtet. Dieser erfreulich hohen Erhebungsquote steht ein alarmierender Anteil von 33 % nicht angegurteten getöteten Personen in Pkws (17 Getötete pro Jahr) gegenüber.

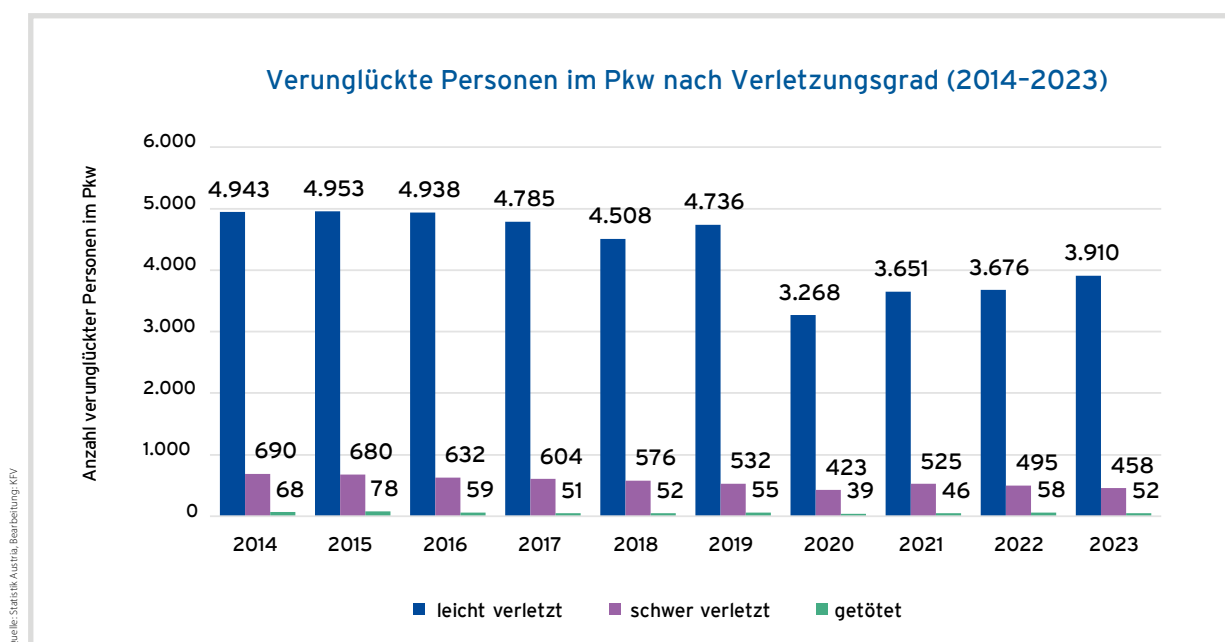


Abbildung 19: Entwicklung der Zahl der verunglückten Personen im Pkw nach Verletzungsgrad (2014–2023)

9) Ergebnis von Stichprobenerhebungen des KfV (2019–2023) mit insgesamt rund 44.900 Pkw-Insassinnen und -Insassen in Niederösterreich

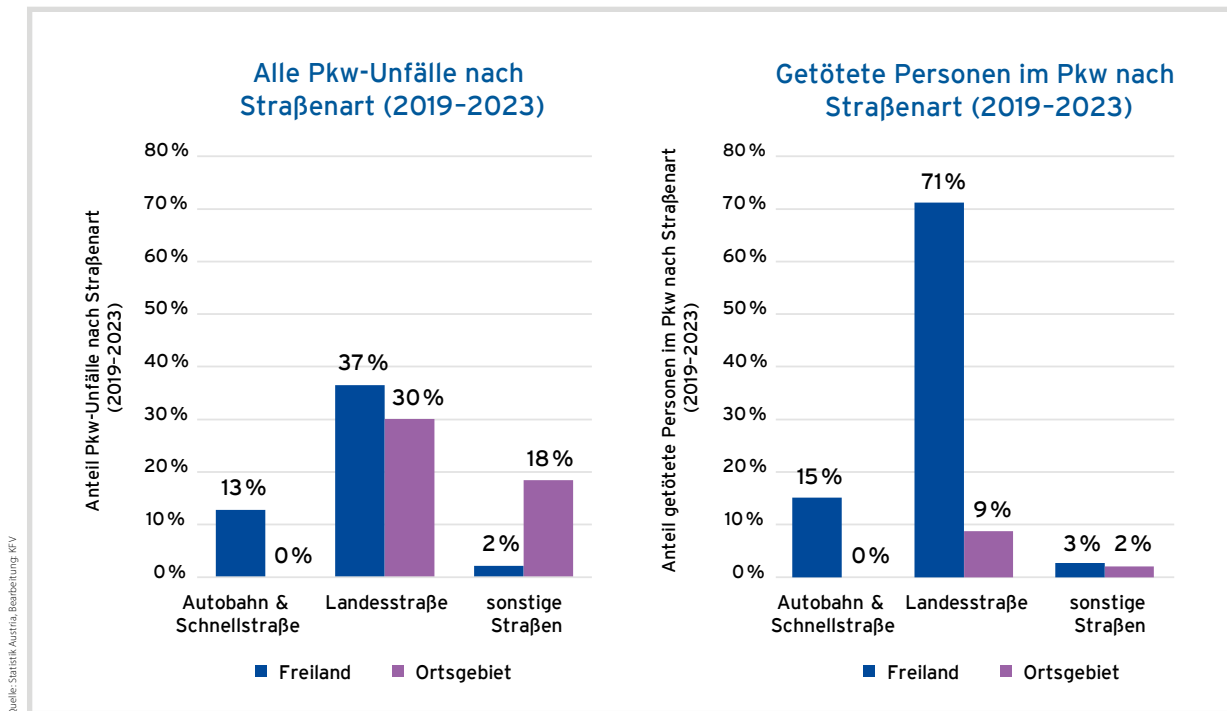


Abbildung 20: Alle Pkw-Unfälle (links) und getötete Personen im Pkw (rechts), Anteile nach Straßenart und Freiland/Ortsgebiet (2019–2023)

Lösungswege

- Evaluierung unfallträchtiger Freilandabschnitte (Alleinunfälle und Unfälle im Begegnungsverkehr), Ableitung und Umsetzung von Maßnahmen
- Überwachung vonseiten der Exekutive und Bewusstseinsbildung hinsichtlich der Kindersicherung
- Überwachung vonseiten der Exekutive und Bewusstseinsbildung hinsichtlich der Gurtverwendung (auf Vorder- und Rücksitzen)

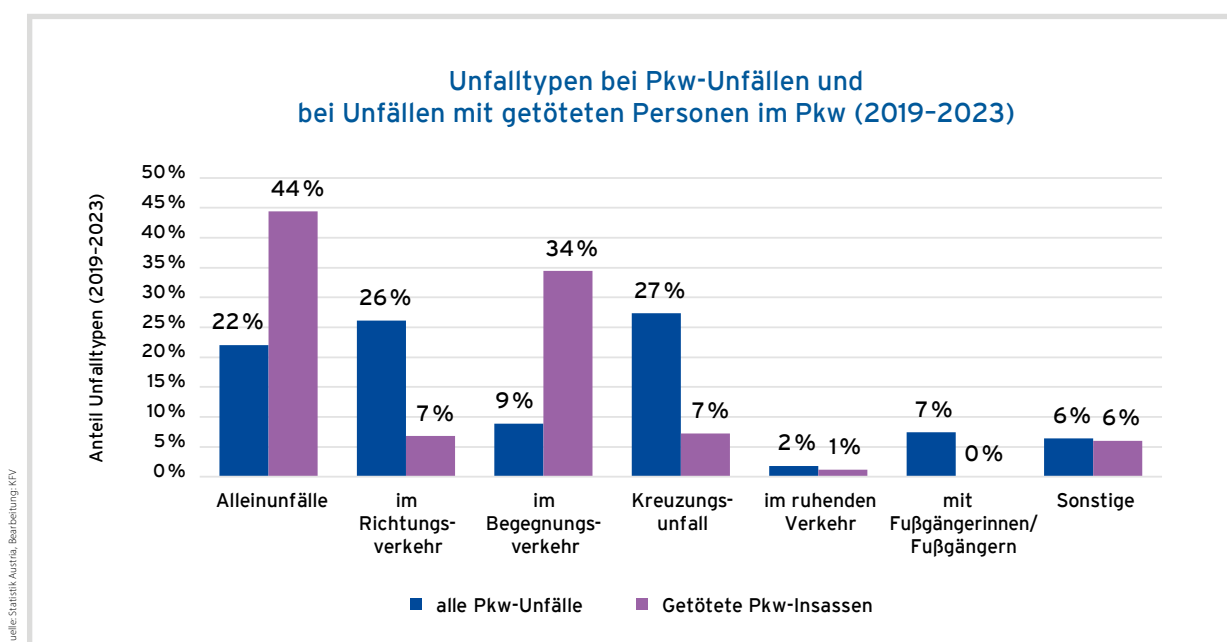


Abbildung 21: Aufteilung der Pkw-Unfälle und der getöteten Personen im Pkw nach Unfalltypen (2019–2023)

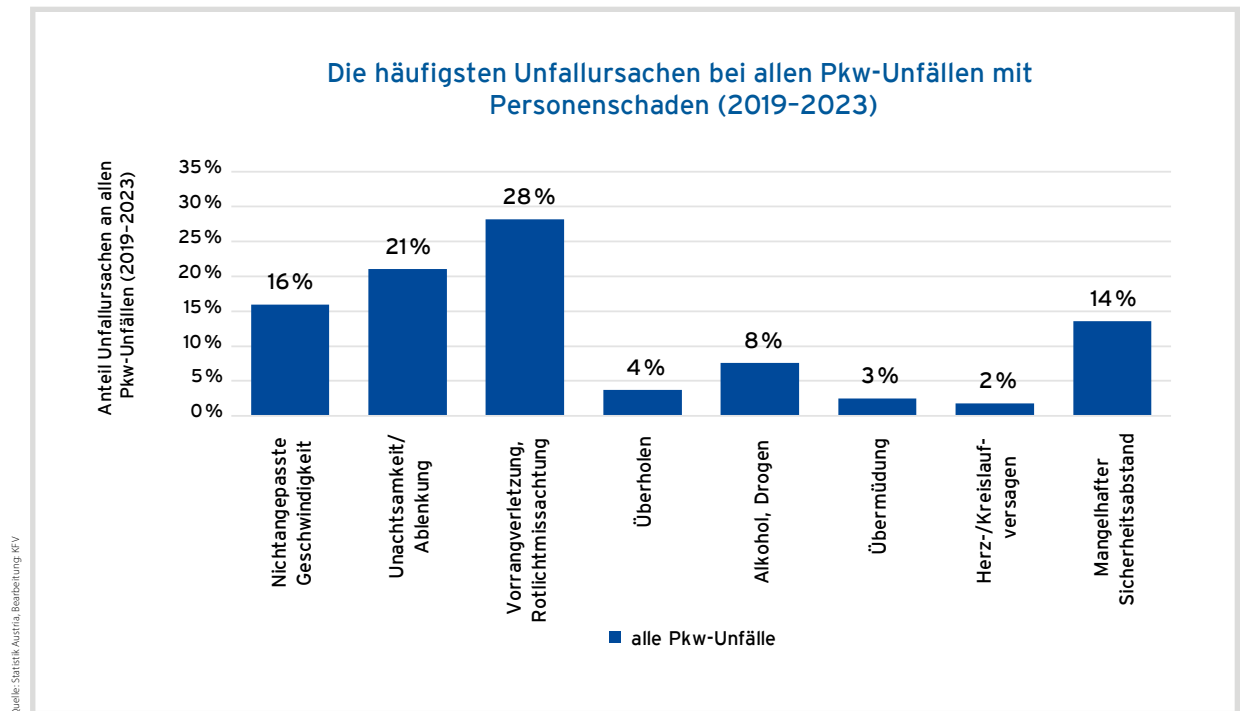


Abbildung 22: Unfälle nach Unfallursache (Top 8) (2019-2023)

- Bewusstseinsbildung und Weiterbildung junger Lenkerinnen und Lenker (z. B. Risikokompetenz, angepasste Geschwindigkeit, Ablenkung)
- Informationskampagnen und Bewusstseinsbildung zum Thema Rücksichtnahme im Straßenverkehr („partnerschaftlicher Umgang im Straßenverkehr“), vor allem gegenüber ungeschützten Verkehrsteilnehmenden
- Mobilitätsberatung mit Schwerpunkt Verkehrssicherheit für Menschen ab 65 Jahren

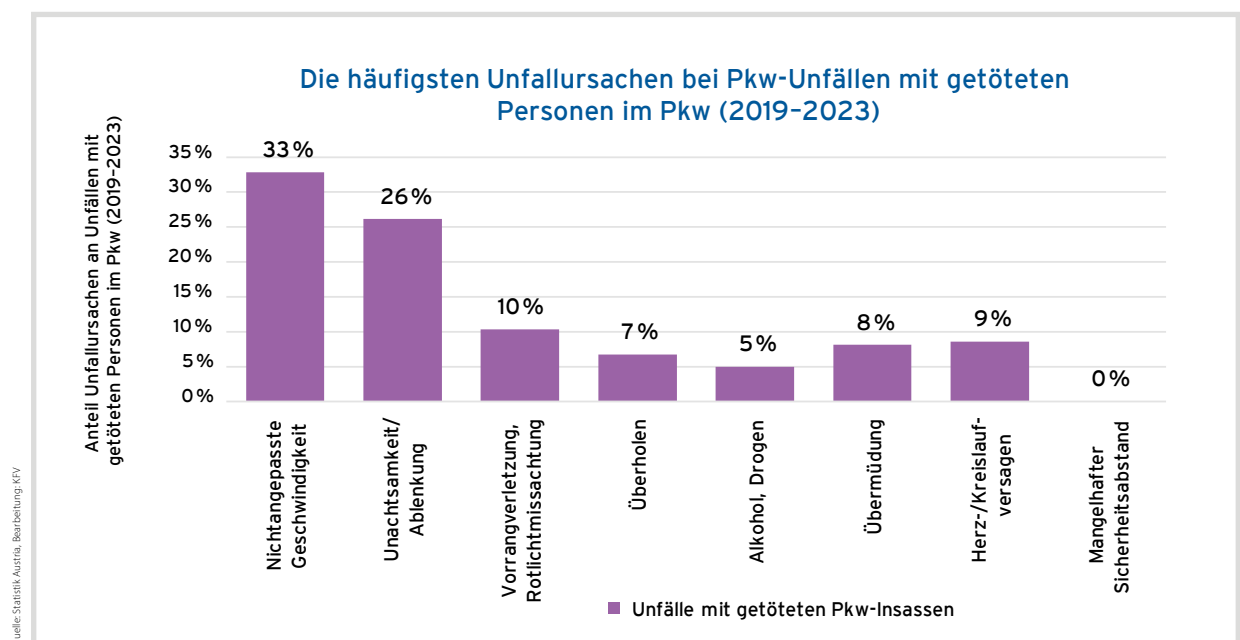


Abbildung 23: Unfälle mit getöteten Personen im Pkw nach Unfallursache (Top 8) (2019-2023)

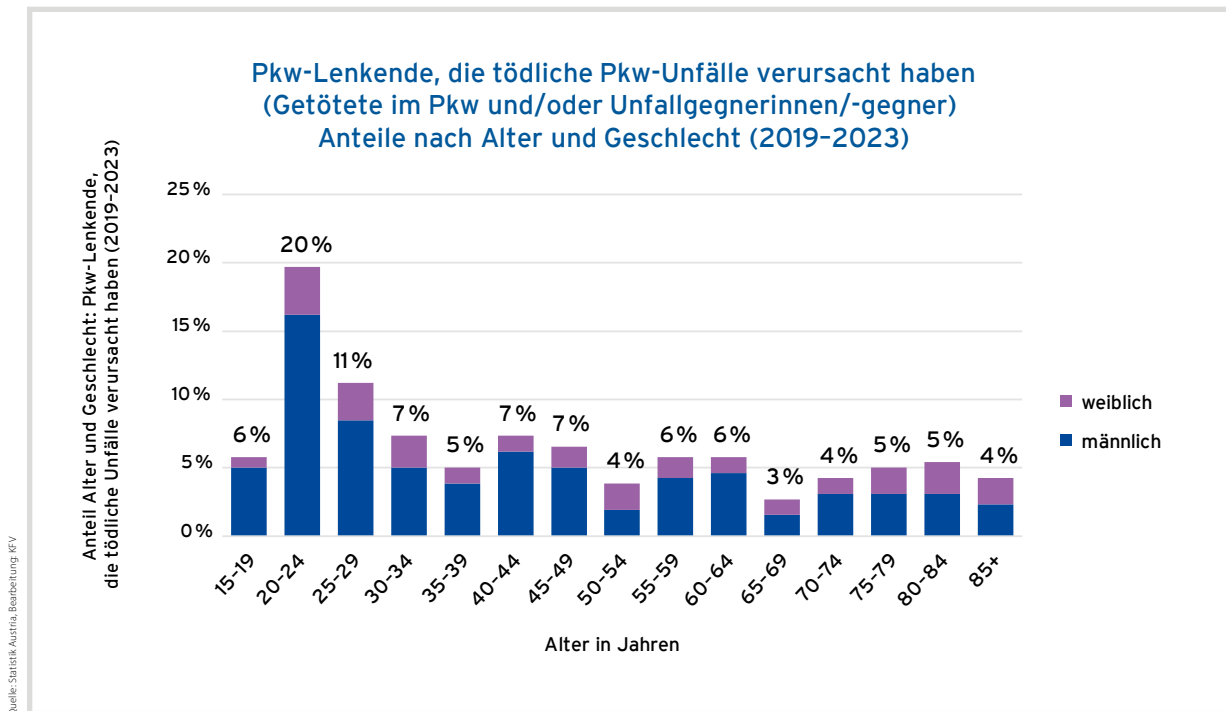


Abbildung 24: Pkw-Lenkende, die tödliche Unfälle verursacht haben, Anteile nach Alter und Geschlecht (2019–2023)

- Informationskampagnen zu Fahrerassistenzsystemen (z. B. Müdigkeitserkennung, Spurhalteassistent, Notbremsassistent)
- Überwachung vonseiten der Exekutive hinsichtlich der Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten im Ortsgebiet und im Freiland

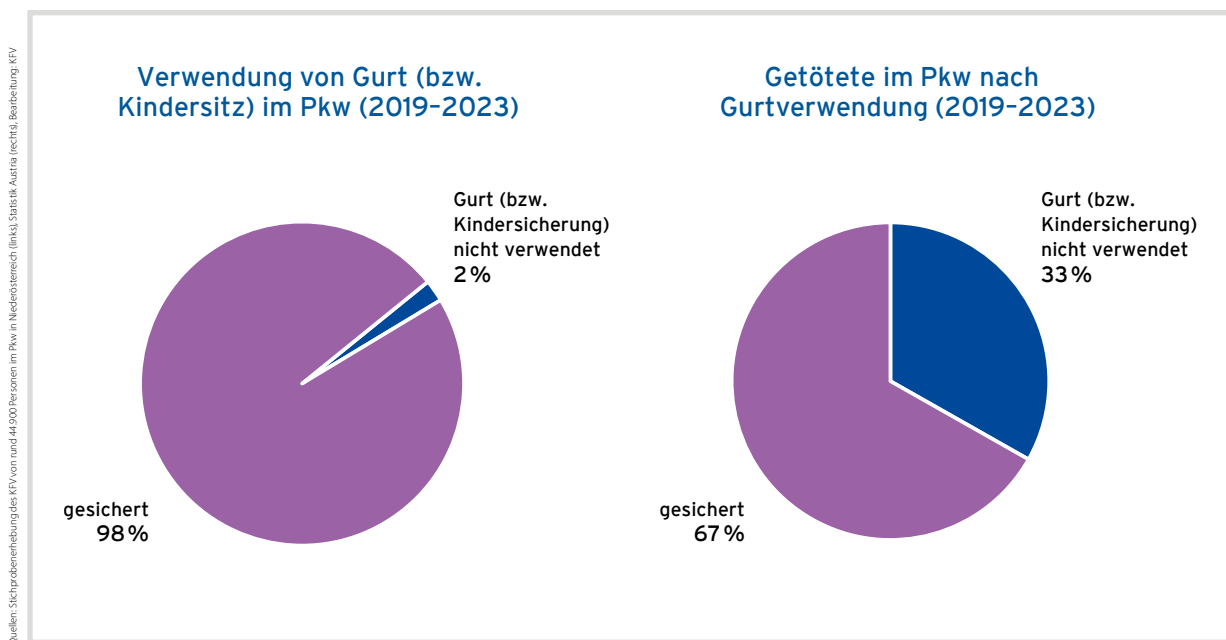


Abbildung 25: Gurtanlagequote in Niederösterreich (Anteile 2019–2023) (links) und Verwendung von Gurt (bzw. Kindersitz) bei getöteten Personen im Pkw (Anteile 2019–2023) (rechts)

MOTTO-BOX:**Pkw-Sicherheit: Schlüsselfaktoren Geschwindigkeit und Gurt**

Freilandunfälle enden allzu oft fatal: Hohes Tempo und riskantes Überholen erweisen sich immer wieder als verhängnisvoll. Vor allem junge Lenkerinnen und Lenker sind zu nächtlicher Stunde mit zu hoher Geschwindigkeit unterwegs – hier muss Präventionsarbeit mit intensiver Bewusstseinsbildung ansetzen. Risikokompetenz statt Kontrollverlust – damit die Straße sicher nach Hause und nicht direkt ins Verderben führt. Geschwindigkeitskontrollen tragen ihrerseits zu mehr Sicherheit bei.

Miteinander statt gegeneinander auf der Straße: Geschwindigkeit entscheidet auch im Ortsgebiet über Sein oder

Nichtsein. Ungeschützte Verkehrsteilnehmende brauchen Schutz – durch eigene Aufmerksamkeit und regelkonformes Verhalten und vonseiten angepasst fahrender, achtsamer Lenkerinnen und Lenker.

Gu(r)te Fahrt – so lautet das Motto nahezu aller Fahrenden und Mitfahrenden auf Niederösterreichs Straßen. Die Unfallstatistik zeigt die dunkle Seite des Gurtverzichts: Die Wirksamkeit der Lebensretter Gurt und Kindersitz sollte also weiterhin mit entsprechender Bewusstseinsbildung deutlich demonstriert werden.

3.4 VERKEHRSTÜCHTIGKEIT

Sichere Mobilität erfordert klaren Kopf und wache Sinne. Die Einnahme mancher Medikamente und von berauschenden Suchtmitteln (Alkohol, Drogen) beeinflusst die Fahrtüchtigkeit von Kfz-Lenkerinnen und -Lenkern, aber auch die Aufmerksamkeit von Zufußgehenden, Radfahrenden und E-Scooter-Fahrenden. Die Folge ist ein erhöhtes Unfallrisiko. Verkehrstüchtigkeit ist die Grundvoraussetzung für sichere Fortbewegung und reibungslose Interaktion im Straßenverkehr.

Alkohol und Drogen

Die Zahlen der Unfallstatistik lassen wissen: Pro Jahr sterben in Niederösterreich sieben Menschen (jedes 14. Todesopfer auf Niederösterreichs Straßen) bei Unfällen mit alkoholisierten Beteiligten. Dies sind aber nur die offiziellen Zahlen: Da in Österreich nicht alle Unfallbeteiligten von der Exekutive vor Ort auf Alkohol oder Drogen getestet werden und daher nicht in der Unfalldatenbank aufscheinen, ist eine hohe Dunkelziffer anzunehmen. Bei einem Drittel der alkoholisierten Unfallbeteiligten im Zeitraum 2019–2023 lag eine erhebliche Alkoholisierung von über 1,6 Promille vor.

Die meisten alkoholisierten Unfallbeteiligten pro Jahr gibt es bei Pkw-Lenkerinnen und -Lenkern (309) gefolgt von Radfahrenden (106) sowie Lenkerinnen und Lenkern von Lkw

< 3,5 t (26). Bei Lenkerinnen und Lenkern von Lkw > 3,5 t hingegen ist die Zahl der alkoholisierten Unfallbeteiligten sehr gering (pro Jahr durchschnittlich nur eine Person).

Im Rahmen einer Dunkelfeldstudie des KfV im Jahr 2023¹⁰⁾ gaben in Niederösterreich 6 % der befragten Lenkerinnen und Lenker an, in den letzten zwölf Monaten unter Drogeneinfluss ein Kraftfahrzeug gelenkt zu haben. Dies entspricht rund 52.000 Drogenlenkerinnen und -lenkern pro Jahr. Die Zahl der Drogenlenkerinnen und -lenker ist in Niederösterreich, ebenso wie in allen anderen Bundesländern, in den vergangenen Jahren stark angestiegen. Zum Zeitpunkt der ersten diesbezüglichen Erhebung des KfV im Jahr 2017 lag der Anteil in Niederösterreich noch bei 2 %. Die Steigerung ist auch an der Zahl der polizeilichen Anzeigen ablesbar: Von 2019 bis 2023 ist die Anzahl der angezeigten Drogenlenkerinnen und -lenker um 72 % gestiegen, auf zuletzt (2023) 1.754 Personen. Drogen am Steuer erhöhen das Unfallrisiko laut internationalen Studien¹¹⁾ um das bis zu 30-Fache, die Kombination von Drogen und Alkohol wirkt sich noch stärker aus.

Lösungswege

- Bewusstseinsbildung (Don't drink and drive, Aufzeigen von Alternativen – Fahrgemeinschaften, Taxi, öffentliche Verkehrsmittel)
- Aufnahme neuer Inhalte in die Fahrausbildung

10) Durchgeführt von IFES im Auftrag des KfV. Befragt wurden insgesamt 1.000 Pkw-Lenkerinnen und -lenker in ganz Österreich.

11) Z. B. SWOV (2020). Drugs and medicines. SWOV fact sheet, March 2020, SWOV, The Hague

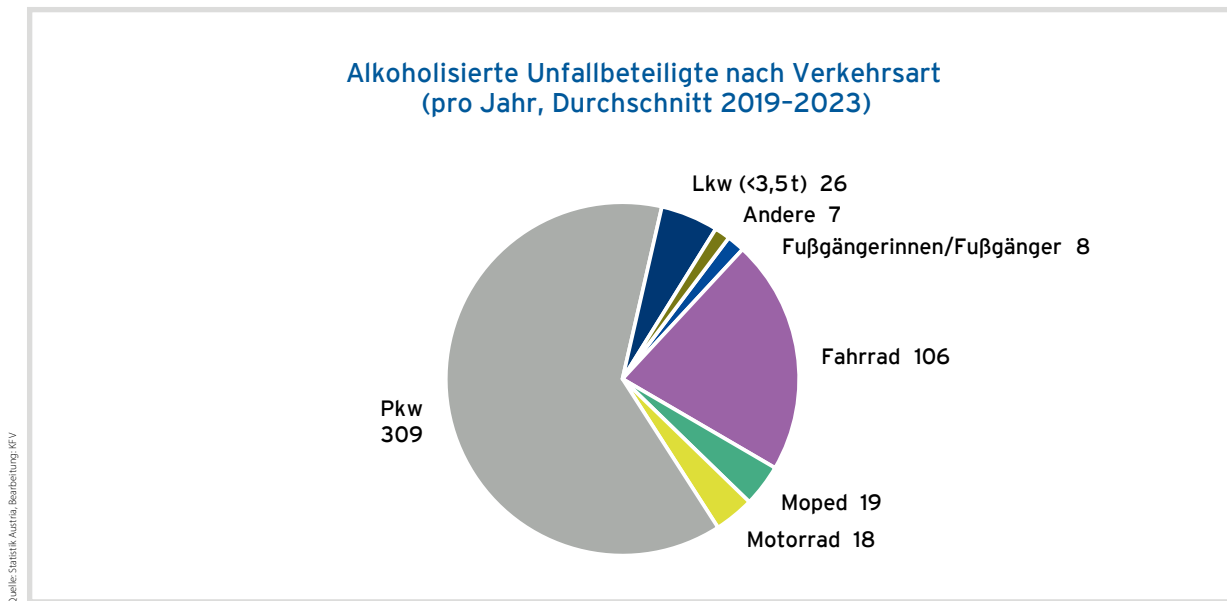


Abbildung 26: Anzahl alkoholisierter Beteiligter (Fahrzeuglenkender bzw. Fußgängerinnen/Fußgänger) nach Verkehrsart pro Jahr (Durchschnitt 2019–2023)

- Alkohol- und Drogenprävention an Schulen
- Angebot von Alternativen für einen sicheren Heimweg von Clubs, Lokalen und Events („Discobus“, Bewerbung bedarfsorientierter Verkehrsarten bei Veranstaltungen)
- Schwerpunktkontrollen zu Alkohol und Drogen und optimierte Überwachung von Drogenlenkerinnen und -lenkern
- Peer-to-Peer-Education (Wissensvermittlung auf Augenhöhe)

Ablenkung und Unachtsamkeit

Tippen, Chatten und Scrollen während der Fortbewegung fordern ihren Tribut: Ablenkung und Unachtsamkeit führen zu verzögerter Wahrnehmung und verminderter Reaktionsfähigkeit. Auf der Straße ist die geteilte Aufmerksamkeit oft verhängnisvoll: Gefahren werden zu spät als solche erkannt.

Nebentätigkeiten am Steuer, wie die Nutzung des Mobiltelefons, die Bedienung des Entertainmentprogramms, Essen, Trinken, Rauchen, Musikhören und intensive Gespräche mit Mitfahrenden mindern die Achtsamkeit von Kfz-Lenkenden

MOTTO-BOX:

Nein zu Alkohol und Drogen am Steuer!

Berausende Substanzen im Blut machen den Fahrer zum Passagier: Alkohol und Drogen sind im Straßenverkehr besondere Risikofaktoren.

Der besorgniserregende Anstieg der Drogenlenkerinnen und -lenker auf Niederösterreichs Straßen unterstreicht die Notwendigkeit neuer Gegenrezepte. Bewusstseinsbildung an Schulen muss weiter verstärkt werden, auch die Theorieinhalte der Führerscheinausbildung brauchen ein Update,

um die Gefahr des Fahrens unter Drogeneinfluss intensiver zu thematisieren. Auch die Überwachung muss weiterhin effizient erfolgen.

Alkohol ist kein guter Begleiter! Trinken und Fahren gehören einfach nicht zusammen. Die Problematik Alkohol am Steuer muss auch Peer-to-Peer-Education (Erfahrungsaustausch mit Trägerinnen und Trägern ähnlicher Erfahrungen) aufs Tapet bringen. Don't drink and drive, so lautet die Devise. Nur nüchternes Fahren ist gutes und sicheres Fahren.

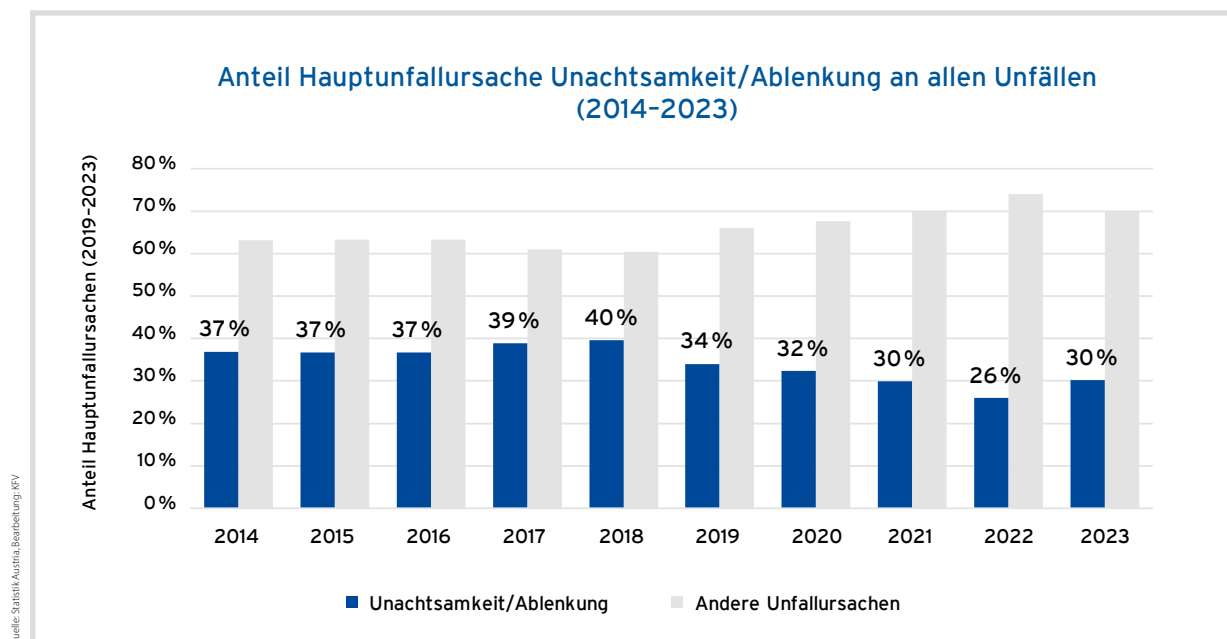


Abbildung 27: Anteil der Unfälle, die durch Ablenkung und Unachtsamkeit verursacht wurden (2014–2023)

und erhöhen das Unfallrisiko. Auch für Zufußgehende und Radfahrende bedeutet Ablenkung vom Verkehrsgeschehen akute Gefahr. Die Unfallstatistik beweist: Ein Drittel (Durchschnitt 2019–2023) aller mutmaßlichen Unfallverursacherinnen und -verursacher ist abgelenkt oder unaufmerksam.¹²⁾

MOTTO-BOX:

Augen auf, Ohren auf – volle Konzentration voraus!

Ablenkung ist die häufigste Unfallursache. Bewusstseinsbildung rund um dieses Thema ist eine Herkulesaufgabe: Viele glauben, alles gleichzeitig tun zu können. Doch ob zu Fuß, im Fahrradsattel oder im Auto – Multitasking ist ein Mythos. Wer aufs Handy statt auf die Straße schaut, der oder dem entgehen überlebenswichtige Informationen.

Das Motto lautet daher: anwesend sein, im Hier und Jetzt von A nach B unterwegs sein – und nicht im Paralleluniversum verweilen. Oder wie Helmi es auf den Punkt bringen würde: „Augen auf, Ohren auf!“

Pro Jahr sterben in Niederösterreich 20 Verkehrsteilnehmende bei Unfällen, die durch Ablenkung und Unachtsamkeit verursacht wurden. Seit 2019 zeigt sich zwar ein Abwärtstrend, dennoch liegt „Ablenkung/Unachtsamkeit“ nach wie vor an erster Stelle der Unfallursachen.

Die höchste Absolutzahl abgelenkter Unfallverursacherinnen und -verursacher findet sich in der Kategorie der Pkw-Lenkerinnen und -Lenker. Danach birgt die Gruppe der Radfahrenden und Mopedfahrenden vor jener der Motorradfahrenden die meisten abgelenkten oder unachtsamen Unfallverursacherinnen und -verursacher. Bei Zweirädern (Fahrrad, Moped, Motorrad) ist der Anteil der Alleinunfälle an den durch Unachtsamkeit und Ablenkung verursachten Unfällen sehr hoch (zwischen 80 und 86 %). Zweiradfahrende gefährden durch Unachtsamkeit und Ablenkung also in erster Linie sich selbst und ihre Mitfahrenden. Bei Pkw-Lenkerinnen und Lenkern hingegen ist nur jeder dritte durch Unachtsamkeit und Ablenkung verursachte Unfall ein Alleinunfall, an zwei Dritteln der Ablenkungsunfälle von Pkw waren andere Verkehrsteilnehmende beteiligt, ein Viertel der Pkw-Ablenkungsunfälle sind Auffahrunfälle.

¹²⁾ Die in der amtlichen Unfallstatistik der Statistik Austria angegebene vermutliche Hauptunfallursache und die oder der mutmaßliche Hauptunfallverursacherin oder -verursacher gehen auf die polizeiliche Ersteinschätzung am Unfallort zurück.

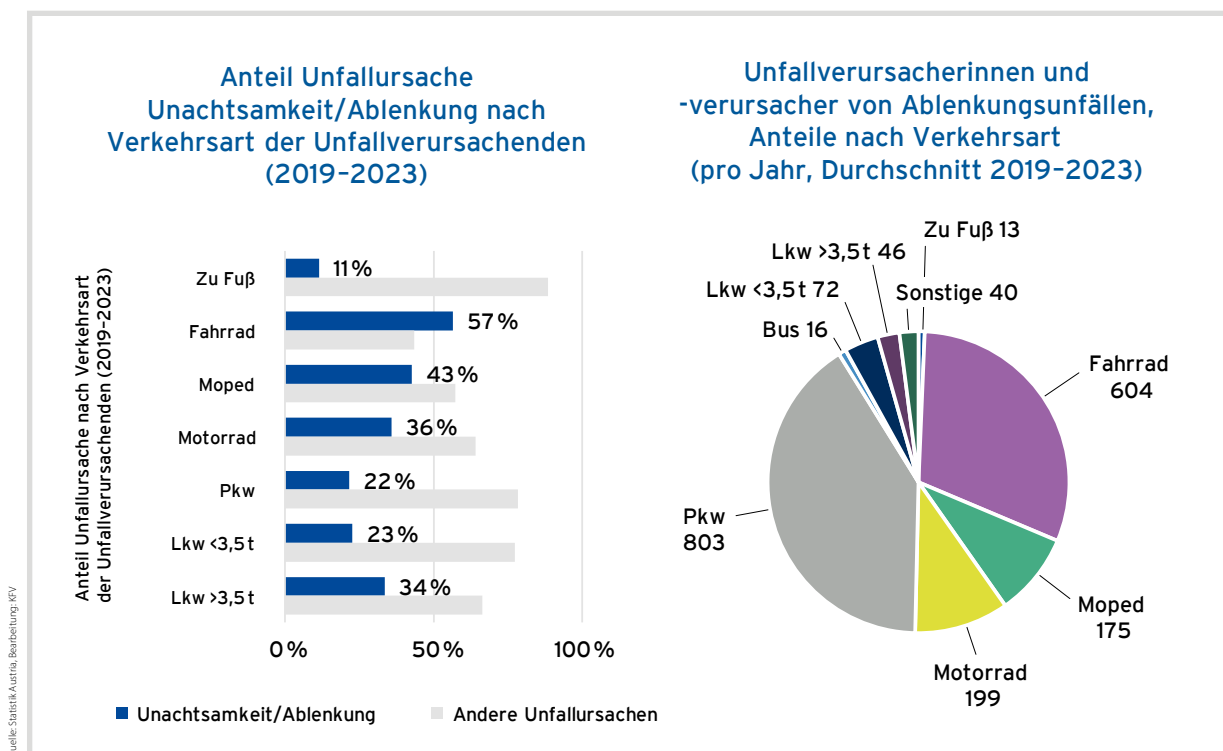


Abbildung 28: Anteil abgelenkter Unfallverursacherinnen und -versucher (Fahrzeuglenkende bzw. Fußgängerinnen/Fußgänger) nach Verkehrsart (2019–2023) (links) und Anzahl abgelenkter Unfallverursacherinnen und -versucher (Fahrzeuglenkende bzw. Fußgängerinnen/Fußgänger) nach Verkehrsart (pro Jahr, Durchschnitt 2019–2023) (rechts)

Lösungswege

- Bewusstseinsbildung hinsichtlich der Gefahren von Unachtsamkeit und Ablenkung, insbesondere durch das Mobiltelefon (Telefonieren, Schreiben und Lesen von Nachrichten, Kopfhörer – Musik hören) für alle Verkehrsteilnehmenden (Fußgängerinnen/Fußgänger, Radfahrende, E-Scooter-Fahrende, Kfz-Lenkende)
- Schwerpunktkontrollen der Exekutive
- Inhaltliche Einbettung der Thematik Ablenkung in die (Fahr-)Aus- und Weiterbildung und die schulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung

3.5 BEWUSSTSEINSBILDUNG, MOBILITÄTSBILDUNG, AUS- UND WEITERBILDUNG

Gelebte Verkehrssicherheitskultur braucht nachhaltige und kontinuierliche Bewusstseinsbildung: Wertvolles Wissen um die Gefahren im Straßenverkehr und sicheres Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden sind von großer Bedeutung. Aktionen und Kampagnen zu wichtigen Sicherheitsthemen

(z.B. Gurt, Sichtbarkeit, Alkohol, Drogen, Geschwindigkeit) wirken sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Gezielte Mobilitätsbildung für Personen unterschiedlichen Alters und mit unterschiedlichen Fortbewegungsmöglichkeiten und Transportbedürfnissen bietet eine wichtige Grundlage für eine sichere Straßenverkehrsteilnahme.

Ein absolutes Muss ist die verbesserte Ausbildung der Fahrzeuglenkerinnen und -lenker. Vor allem junge, unerfahrene Lenkerinnen und Lenker zeigen meist mangelnde Risikokompetenz und zu geringes Gefahrenbewusstsein: Unterschätzung von Gefahren und Überschätzung des eigenen Könnens haben oft fatale Folgen. Diese Erkenntnis über die Gefahren des jugendlichen Leichtsinns ist nicht neu, verstärkte Sicherheitsmaßnahmen sind aber nach wie vor gefragt. Risikokompetenz junger Fahrerinnen und Fahrer soll im Rahmen der Fahrausbildung und Wissensvermittlung verstärkt im Fokus stehen. Auch die regelmäßige Weiterbildung von Fahrlehrerinnen und -lehrern, Fahrsicherheitsinstruktorinnen und -instruktoren und Fahrprüferinnen und -prüfern ist unerlässlich, um eine qualitativ hochwertige Fahrausbildung zu ermöglichen.

Lösungswege

- Gezielte altersklassenspezifische Bewusstseinsbildung zu den wichtigsten Verkehrssicherheitsthemen („lebenslanges Lernen“) durch Aktionen, Kampagnen, Vorträge etc.
- Bewusstseinsbildung bei jungen Lenkerinnen und Lenkern
- Bewusstseinsbildung zu angepasster Geschwindigkeit im Ortsgebiet
- Mobilitätsberatung für die Generation 65+ und Sensibilisierung hinsichtlich der altersbedingten Einschränkungen und Potenziale
- Verkehrs- und Mobilitätsbildung in Kindergärten, Volks- und Mittelschulen, AHS, BHS und Berufsschulen
- Veranstaltung von Verkehrssicherheitswochen an Schulen mit diversen Themenschwerpunkten
- Bewusstseinsbildung rund um das Thema neue Technologien: E-Mobilität und Fahrerassistenzsysteme
- Bewusstseinsbildung (Kampagnen, Aktionen) zum Thema Achtsamkeit und Rücksichtnahme, um ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr zu ermöglichen

MOTTO-BOX:

Leben ist Lernen!

Vom Kindergarten bis zum Seniorentreff: Zielgruppenspezifische, altersgerechte Bewusstseinsbildung schafft die Basis für gelingende Mobilität.

Die Jüngsten müssen Schritt für Schritt unter Anleitung lernen, sich im Straßenraum sicher fortzubewegen. Die Ältesten dürfen auf lebenslange Erfahrung zurückblicken und müssen dennoch eigene Schwächen erkennen, bevor diese zu gefährlich werden.

Jugendliche sind mit vernunftbetonten Botschaften oft besonders schwer zu erreichen: Sturm und Drang verleiten auch auf der Straße zu Leichtsinn und Übermut – oft schaffen es erst schockierende Schicksale junger Betroffener, einen Nachdenk- und Umdenkprozess einzuleiten.

Leben ist Lernen – und Präventionsarbeit kennt keine Pause: Informationskampagnen müssen wachrütteln, Wissen vermitteln, Bewusstsein schaffen. Mobilität braucht Sicherheit – und Sicherheit beginnt im Kopf.

3.6 ÜBERWACHUNG UND KONTROLLE

Polizeiliche Überwachungs- und Kontrolltätigkeit ist einer der stärksten Pfeiler der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Präsenz der Exekutive, regelmäßige Schwerpunktkontrollen sowie Hinweise auf richtiges Verhalten im Rahmen der Verkehrskontrolle sind bewährte Maßnahmen für mehr Sicherheit.

Zur nachhaltig positiven Beeinflussung des Verhaltens von Verkehrsteilnehmenden erweist sich die Kombination aus Kontrolle und Bewusstseinsbildung als besonders wirksam. Kontrollschwerpunkte sind in Sachen Kindersicherung, Alkohol und Drogen, Geschwindigkeit, Gurtverwendung, Ablenkung (Handynutzung und andere Nebentätigkeiten während der Fahrt) und im Hinblick auf den technischen Zustand der Fahrzeuge zu setzen.

Die Behörde kann die Tätigkeit der Exekutive durch sicherheitsfördernde Verordnungen unterstützen: So tragen etwa Bodenmarkierungen und durch Verkehrszeichen kundgemachte Sicherheitsmaßnahmen wie Begegnungszonen, Vorrangregelungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Überholverbote in essenzieller Weise zur Verkehrssicherheit bei.

Lösungswege

- Festlegung zielgerichteter und regionaler Überwachungsschwerpunkte im Rahmen des jährlichen Schwerpunktprogramms
- Weiterer Ausbau technischer Überwachungsmöglichkeiten bei besonderer Gefahrenlage, inklusive Evaluierung der Ergebnisse
- Schwerpunktkontrollen hinsichtlich der Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen – insbesondere im Umfeld von Kindergärten und Schulen
- Kontrollschwerpunktaktionen:
 - Fahrrad (Ausrüstung, Verhalten, Kindersicherung)
 - Moped (Ausrüstung, Verhalten, technischer Zustand)
 - Motorrad (Ausrüstung, Verhalten, Geschwindigkeit, technischer Zustand)
 - Pkw (Gurtverwendung, Kindersicherung, Geschwindigkeit, Verhalten, Alkohol, Drogen, technischer Zustand)



Dreistreifiger Straßenquerschnitt (2+1-Querschnitt), der abwechselnd für jeweils eine Fahrtrichtung einen Überholstreifen aufweist

- Selektive (evtl. temporäre) Geschwindigkeitsbeschränkungen vor besonders schutzbedürftigen Einrichtungen wie z.B. Kindergärten, Schulen, Seniorenheimen, Krankenhäusern
- Prüfung der Notwendigkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverböten
- Prüfung der Anwendbarkeit von Planungsinstrumenten gem. StVO (z.B. Begegnungszonen) und Evaluierung im Hinblick auf die Aspekte der Verkehrssicherheit

MOTTO-BOX:

Die Polizei – starker Partner für mehr Sicherheit

Mit Blaulicht zu mehr Sicherheit: Die Polizei ist eine unersetzliche Kraft und ein starker Partner in den gemeinsamen Bestrebungen für mehr Verkehrssicherheit. Dank des unermüdlichen Einsatzes der Exekutive werden tagtäglich Menschenleben auf unseren Straßen gerettet.

Polizeiliche Schwerpunktkontrollen bringen nicht nur spürbare Sanktionen für schwere Verkehrsvergehen, sondern schaffen auch generell erhöhtes Bewusstsein: Wenn das Auge des Gesetzes über den Verkehrsteilnehmenden wacht, sind mehr Disziplin und Sicherheit auf unseren Straßen garantiert.

3.7 INFRASTRUKTUR

Planung, Gestaltung und Instandhaltung der Straßen haben einen direkten Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Die Straßeninfrastruktur sollte selbsterklärend gestaltet sein, um ein intuitiv sicheres Verhalten aller Nutzerinnen und Nutzer zu ermöglichen.

Verkehrssicherheitsaudits (Road Safety Audits) überprüfen Straßenprojekte bei Neubau oder Umplanung schon in der Planungsphase. Verkehrssicherheitsinspektionen (Road Safety Inspections) nehmen bereits bestehende Infrastruktur unter die Lupe. Mit Hilfe dieser Prüfinstrumente kann eine umfassende Verbesserung der Infrastruktursicherheit erreicht werden.

Gerade in Niederösterreich mit seinem ausgedehnten Straßennetz müssen Strecken mit hohem Unfallgeschehen bzw. Verkehrsaufkommen vorrangig betrachtet werden, um die wirksamsten Maßnahmen zu setzen und so die öffentlichen Mittel effizient einsetzen zu können. Aufgrund ihres hohen Anteils am Unfallgeschehen sollten Freilandstraßen (Landesstraßen) im Fokus der Aufmerksamkeit stehen.

Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt in Sachen Infrastruktursicherheit ist die Erkennung und Sanierung von Unfallhäufungsstellen und -strecken auf Landes- und auf Gemeindestraßen.

Freiland

Freilandstraßen stellen österreichweit einen Hotspot der Verkehrsunfallstatistik dar. Auch in Niederösterreich sind Freilandstraßen, insbesondere Landesstraßen, leider häufige Unfall Schauplätze. Zwei Drittel der Getöteten verunglückten auf



© NO Straßendienst

Freilandstrecke mit entsprechender Straßenausstattung und einem übersichtlichen Straßenverlauf



© Mayrhofer

Begegnungszone zur Verkehrsberuhigung und mit hoher Aufenthaltsqualität

Landesstraßen im Freiland (62 Personen pro Jahr), weitere 5 % (fünf Personen) auf Gemeindestraßen im Freiland. Durch Unfallstellensanierungen und Sicherheitsausbauten können gerade auf Freilandstraßen besonders viele Menschenleben gerettet werden.

Ortsgebiet

Innerorts, wo Mobilität besonders vielfältig ist, kommt dem Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmender eine besondere Bedeutung zu. Im Durchschnitt (2019–2023) sterben 19 Personen pro Jahr auf Niederösterreichs Innerortsstraßen, die Hälfte davon sind Zufußgehende oder Radfahrende. Zukunftsorientiertes Straßenraumdesign trägt dazu bei, aktive Mobilität zu fördern und Innerortsbereiche für alle Verkehrsteilnehmenden sicher und attraktiv zu gestalten – ein Zugewinn an Lebensqualität.



© NO Straßendienst

Kreisverkehr als sichere Kreuzungsform bei stark frequentierten Straßen

Lösungswege

- Durchführung von Road Safety Audits bei Neuplanung und Umbauten im Landesstraßennetz
- Durchführung von Road Safety Inspections (RSI) auf konfliktreichen und unfallträchtigen Landesstraßen
- Kontinuierliche Schulungen und Auffrischkurse für Gemeindemitarbeitende und Personal der Straßenmeistereien mit Fokus auf Mängelerkennung im Straßenraum
- Unfalhhäufungsstellenmanagement im Landesstraßennetz
- Evaluierung unfallträchtiger Freilandabschnitte (Alleinunfälle und Unfälle im Begegnungsverkehr), Ableitung und Umsetzung von Maßnahmen



© Mayrhofer

Kennzeichnung des Straßenverlaufs durch Leitwinkel



© Böhmen

Verkehrsberuhigte Straße durch Fahrbahnverschwenk

- Unterstützung der Gemeinden beim Aufbau eines Unfallhäufungsstellenmanagements im Gemeindestraßennetz
- Geschwindigkeitsreduktion in sensiblen Bereichen durch bauliche Maßnahmen (Verengung der Fahrbahn, Verkehrsinseln, Baumpflanzungen, Grünstreifen, Bodenschwellen etc.)

3.8 EISENBAHNKREUZUNGEN

In den letzten fünf Jahren (2019–2023) ereigneten sich insgesamt 77 Unfälle an Eisenbahnkreuzungen, bei denen 22 Personen starben und 78 Personen verletzt wurden. Die meisten Unfälle ereignen sich an Eisenbahnkreuzungen, die nur mit Lichtzeichen oder gar nicht technisch gesichert sind. Drei Fünftel der Unfälle an Eisenbahnkreuzungen finden im Ortsge-

MOTTO-BOX: Lebensraum Straße im Fokus

Niederösterreichs Freilandstraßen verdienen besondere Aufmerksamkeit: Unfallhäufungsstellen müssen weiter konsequent untersucht und entschärft werden.

Tödliches Tempo: Schlüsselfaktor schwerer Freilandunfälle ist und bleibt die gefahrene Geschwindigkeit – die Reduktion des gesetzlichen Tempolimits an besonders prekären Streckenabschnitten ist ein probates Gegenrezept.

Im Ortsgebiet kann Straßenraumdesign Wunder wirken: Die Lebens- und Verweilqualität aller Verkehrsteilnehmenden erhöht sich bei einhergehender Entschleunigung. Im Stadtverkehr erfolgt immer mehr eine gleichwertige Nutzung aller Verkehrsarten nebeneinander.



Begegnungszone

biet statt. Unfälle an Eisenbahnkreuzungen verlaufen besonders schwer: Während insgesamt rund jeder 70. Verkehrsunfall tödlich verläuft, ist es an Eisenbahnkreuzungen jeder vierte.

Lösungswege

- Überprüfung unfallträchtiger Eisenbahnkreuzungen und Durchführung von Sicherungsmaßnahmen



Technische Sicherung einer Eisenbahnkreuzung mit Schranken und Lichtzeichen

3.9 WILDUNFÄLLE

Pro Jahr ist in Niederösterreich bei Verkehrsunfällen Fallwild in der Größenordnung von rund 29.100 Tieren (Durchschnitt der Jahre 2019–2023) zu beklagen. Bei 100 Wildunfällen pro Jahr (Durchschnitt 2019–2023) kommen auch Menschen zu Schaden, pro Jahr stirbt in Niederösterreich eine Verkehrsteilnehmerin oder ein Verkehrsteilnehmer bei einem Wildunfall.

Die Errichtung von Wildschutzeinrichtungen (Straßenverkehrszeichen, Wildwarneinrichtungen, Wildzäunen, Wildtierpassagen) dient der Vermeidung von Verkehrsunfällen und somit dem Schutz von Mensch und Tier. Dabei ist besondere Rücksicht darauf zu nehmen, dass der Lebensraum des Wildes durch die Maßnahmen nicht zu sehr eingeschränkt wird.

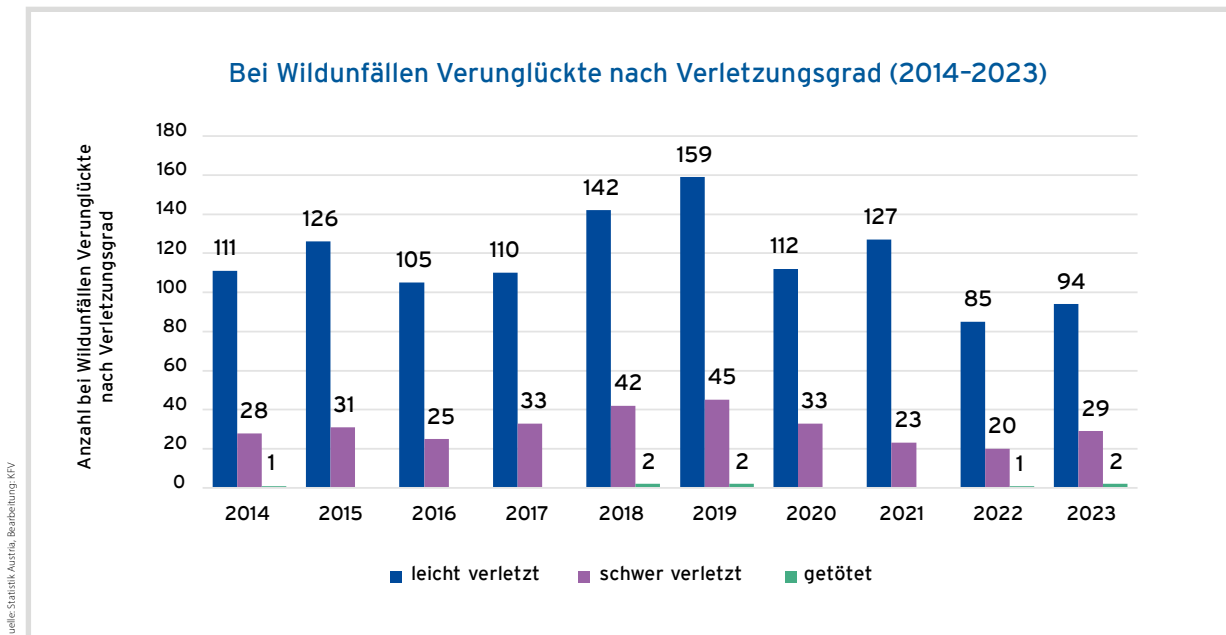


Abbildung 29: Entwicklung der Zahl der bei Wildunfällen verunglückten Verkehrsteilnehmenden nach Verletzungsgrad (2014–2023)

Lösungswege

- Identifikation von Unfallstrecken mit starkem Wildwechsel (Wildkorridoren)
- Prüfung und Evaluierung unterschiedlicher Wildschutzeinrichtungen
- Bewusstseinsbildung zum richtigen Verhalten auf Strecken mit starkem Wildwechsel

MOTTO-BOX:

Achtung, Wildwechsel!

Viel zu oft landen Rehe und andere Waldbewohner auf den Motorhauben des Kfz-Verkehrs. Wohlgermerkt: Der Wald war vor der Straße da, die Wege der Wildtiere führen immer wieder über Straßen. Routen mit hoher Wildwechselfrequenz müssen sicherer werden – für Mensch und Tier.

Neben innovativen technischen Wildschutzeinrichtungen, welche in Niederösterreich bereits gezielt an neuralgischen Stellen zum Einsatz kommen und stetig weiter ausgebaut werden, ist wieder einmal der Faktor Mensch das Maß aller Dinge: Angepasstes Tempo und erhöhte Achtsamkeit sind angesagt, damit es nicht zu Unfällen mit Wildtieren kommt.



Leitpflock mit seitlich montiertem Wildwarner

4

Ausblick

Der vorliegende Verkehrssicherheitsbericht 2024 zeigt: **Niederösterreichs Straßen sind sicher, halten aber noch Sicherheitspotenziale bereit.** Sichere Mobilität in unserem weiten Land mit seinem umfassenden Straßennetz ist eine besondere Herausforderung, die es mit vereinten Kräften zu stemmen gilt. Der Vergleich mit den Zahlen der Vergangenheit zeigt jedoch: Wir sind auf dem richtigen Weg.

Die Umsetzung weiterer Maßnahmen soll die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden in Niederösterreich dauerhaft erhöhen. Eine Übersicht zu den aktuellen Handlungsschwerpunkten und Projekten zur Steigerung der Verkehrssicherheit auf Niederösterreichs Straßen ist auf der Website des Landes Niederösterreich www.noel.gv.at/noel/Verkehrssicherheit/Verkehrssicherheit/Verkehrssicherheitsbericht.html nachzulesen.

Um die Verkehrssicherheit weiter zu optimieren, aber auch um kontinuierliche Anpassungen an den raschen Technologiewandel und Mobilitätsverhaltensveränderungen zu er

möglichen, sind laufendes Monitoring und eine Zwischenevaluation vorgesehen. Dies wird durch eine begleitende Expertengruppe (Vertreterinnen und Vertreter des Landes Niederösterreich, der Polizei und des KFV) durchgeführt.

Das große Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich ist, die Zahl der Schwerverletzten und Getöteten auf Niederösterreichs Straßen so weit wie möglich zu minimieren, um dem Ziel der „Vision Zero“ näherzurücken. Die Devise lautet: **Miteinander statt gegeneinander auf Niederösterreichs Straßen, mit Achtsamkeit und Rücksichtnahme zu nachhaltig sicherer Mobilität.**

Wir alle sind Teil der Erfolgsgeschichte: Jede und jeder von uns kann durch richtiges und sicheres Verhalten im Straßenverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aller beitragen. Dieses Bewusstsein soll in den kommenden Jahren in der niederösterreichischen Bevölkerung noch mehr gestärkt werden. Denn der sichere Weg ist das gemeinsame Ziel.

Quellen

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Hrsg.) (2023): Statistik Straße und Verkehr, Wien.
Verfügbar unter: https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/publikationen/statistik_strasseverkehr.html (06.06.2024)

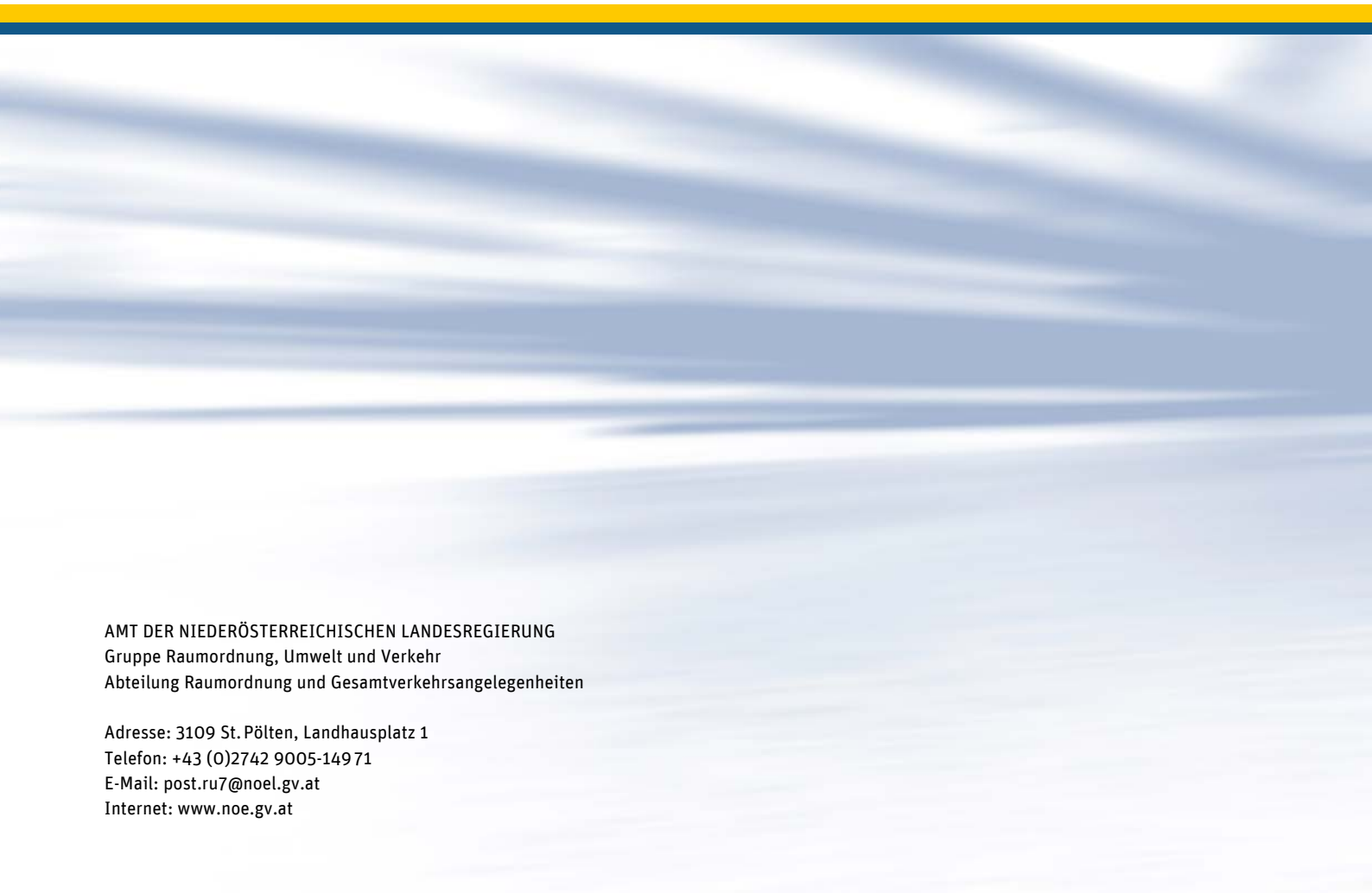
Sedlacek, N. et al. (2023): Unfallkostenrechnung Straße 2022. Forschungsarbeiten des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds, Band 89. Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Hrsg.), Wien.
Verfügbar unter: https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/forschungsarbeiten/89_unfallkosten.html (06.06.2024)

Schriftenreihe

Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept

- Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung, Leitbild (Juni 1990)
- Heft 2: Park & Ride (September 1990)
- Heft 2: Park & Ride, Neuauflage (Oktober 2002)
- Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991)
- Heft 4: Verkehrsverbünde (März 1991)
- Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb (Mai 1991)
- Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991)
- Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991)
- Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept Kurzfassung (Juni 1991)
- Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept (Dezember 1991)
- Heft 7: Schifffahrtskonzept (August 1992)
- Heft 8: Flugverkehrskonzept (Dezember 1992)
- Heft 9: Verkehrssteuerung (Juli 1993)
- Heft 10: Güterverkehr (April 1994)
- Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge (März 1995)
- Heft 12: Dokumentation Ortsverkehre (Februar 1996)
- Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den öffentlichen Verkehr in der Region (Juli 1996)
- Heft 14: Gestaltung untergeordneter Straßen (November 1996)
- Heft 15: Ruhender Verkehr (September 1998) – 10 Jahre Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept (Oktober 2001)
- Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientierungssysteme (Jänner 2002)
- Heft 17: Gehen in Niederösterreich (Februar 2002)
- Heft 18: Umweltbewusst Mobil: Sprit sparend Fahren (November 2002)
- Heft 19: Telekommunikations-Infrastrukturkonzept (März 2003)
- Heft 20: Handbuch für Verkehrsspargemeinden (Juni 2003)
- Heft 21: Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003 (Jänner 2005)
- Heft 22: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich (Juni 2005)
- Heft 23: Mobilitätshilfen (Jänner 2007)
- Heft 24: Radfahren im Alltag in Niederösterreich (April 2007)
- Heft 25: Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich – Rückblick und Ausblick (April 2007)
- Heft 26: Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008 (Oktober 2009)
- Heft 27: „Hast du einen Plan?“ – Der Schulwegplan und Regeln für den Schulweg (Februar 2011)
- Heft 28: Verkehrsberuhigung 2011 – Bewährtes und Neues (März 2011)
- Heft 29: Kleinräumige Mobilitätsangebote – Empfehlungen für die praktische Umsetzung (Oktober 2012)
- Heft 30: Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich (Oktober 2012)
- Heft 31: Verkehrssichere Zukunft in Niederösterreich 2013–2023 (August 2013)
- Heft 32: Güterverkehr in Niederösterreich. Prognose von Angebot und Nachfrage (Juni 2014)
- Heft 33: Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden (September 2014)
- Heft 33: Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden, Neuauflage (Februar 2021)
- Heft 34: Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern (September 2015)
- Heft 35: Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2013/2014
- Heft 36: Verkehrsberuhigung 2017 – Das Instrument „Begegnungszone“ – ein Leitfaden
- Heft 37: Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden – Wegweiser (Jänner 2021)
- Heft 38: Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2018
- Heft 39: Verkehrssichere Gestaltung des Schulumfeldes – ein Leitfaden (August 2020)
- Heft 40: Strategie für mehr aktive Mobilität in Niederösterreich Fit in die Zukunft – Fit für die Zukunft (2021)
- Heft 41: Gehen in NÖ – Ein Leitfaden für Gemeinden zur Förderung des Zufußgehens (2022)
- Heft 42: Bauliche und rechtliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs – Ein Leitfaden für Gemeinden (2023)
- Heft 43: Verkehrssicherheitsbericht NÖ

Die Hefte der Schriftenreihe und die Informationsblätter sind zu beziehen bei der Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7, Landhausplatz 1, Haus 16, A-3109 St. Pölten, Telefon: +43 2742 9005-14971 oder herunterladbar auf www.noel.gv.at/publikationen-verkehr.



AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten

Adresse: 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
Telefon: +43 (0)2742 9005-149 71
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
Internet: www.noe.gv.at