

Quelle: oeamtc.at

Adresse: <https://www.oeamtc.at/presse/oeamtc-60-jahre-verkehrsunfallstatistik-seither-ueber-85-000-verkehrstote-45292416>

Datum: 19.04.2024 (Da es immer wieder Änderungen gibt, bitte für aktuelle Infos die Website besuchen.)

# ÖAMTC: 60 Jahre Verkehrsunfallstatistik – seither über 85.000 Verkehrstote

Höchstzahlen in 70er Jahren, seither positive Entwicklung trotz Zunahme Kfz-Bestand, weitere Maßnahmen zur Reduktion der Zahl an Verunglückten notwendig

Wien - Seit dem Jahr 1961 werden in Österreich Verkehrsunfälle und dabei Verletzte sowie getötete Personen in der Verkehrsunfallstatistik systematisch und einheitlich erfasst. Seither kamen bei 2,6 Millionen Verkehrsunfällen 3,5 Millionen Menschen zu Schaden – 85.426 davon verunglückten tödlich. 2021 sind bisher 141 Personen bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommen (Stand: 27. Juni.; Quelle: BMI). "Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist das ein Rückgang um zwei Prozent. Damit setzt sich die positive Entwicklung fort. Zu beachten ist allerdings, dass im Vorjahr aufgrund der Corona-Einschränkungen historische Tiefstände bei Verletzten und Getöteten verzeichnet wurden", erklärt ÖAMTC-Verkehrstechniker David Nosé.

Die schwärzesten Jahre der Verkehrssicherheit gab es in den 70er Jahren: Von einem negativen Spitzenwert von 2.948 Getöteten im Jahr 1972 konnte die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr seither auf 344 im Jahr 2020 gesenkt werden – das ist ein Minus von 88 Prozent (Quelle: Statistik Austria). Und das trotz Verfünfachung des Kfz-Bestands von 1,4 Millionen Kfz im Jahr 1961 auf 7,1 Millionen Ende 2020.

"Ein Wermutstropfen ist, dass in den vergangenen Jahrzehnten die Zahl der Unfälle und Verletzten nicht im gleichen Maß gesunken ist", stellt Nosé fest. 30.670 Unfälle im Jahr 2020 entsprechen einem Minus von 42 Prozent, 37.730 Verletzte einem Minus von 48 Prozent seit 1972. "Zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit darf daher nicht nur auf die Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten abzielen, sondern muss sich auch darauf konzentrieren, die Zahl an Schwer- und Schwerstverletzten deutlich zu senken", betont der Experte des Mobilitätsclubs. Einzelne Inhalte der neuen Verkehrssicherheitsstrategie des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) zielen auf diesen Umstand ab.

## Vielzahl an Maßnahmen für positive Entwicklung verantwortlich

Die deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit in den vergangenen Jahrzehnten gelang vor allem durch die stetige Weiterentwicklung der passiven Sicherheit von Pkw, durch die moderne Notfallmedizin und Verbesserungen bei der Infrastruktur (z. B. Markierungen, Absicherungen). "Darüber hinaus haben auch Maßnahmen wie vorgeschriebene Kindersicherung, Gurtanlegepflicht, Blutalkoholgrenzwert, die Führerschein-Mehrphasenausbildung und diverse Kontrollmaßnahmen einen wesentlichen Beitrag geleistet", listet der ÖAMTC-Experte einige Eckpunkte auf.

Großes Potenzial für weitere Verbesserungen bieten autonomes Fahren, Car2X-Kommunikation und elektronische Fahrassistenzsysteme, wie Fahrdynamikregelung, Notbremssystem, Abstandsregelung,

Spurhalteassistent, Müdigkeitswarner. "Um die Zahl der Getöteten und der Schwerverletzten weiter zu reduzieren, muss der Fokus verstärkt auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer gelegt werden. Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrende muss das Augenmerk besonders auf E-Bike- und E-Tretrollerfahrenden liegen", betont Nosé.

## **Meilensteine der Fahrzeugsicherheit**

Fahrzeugseitig wurde in den vergangenen Jahrzehnten viel verbessert: Scheibenbremsen, Knautschzone, Drei-Punkt-Gurt, Airbags, ABS, ESP und restriktivere Vorgaben bei Crashtests. Die passive Sicherheit der Fahrzeuge hat sich dadurch enorm weiterentwickelt. So wurden z. B. Gurtsysteme durch Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer deutlich sicherer, Knautschzonen und Fahrzeugvorbau optimiert und dadurch die Gefahr, dass Motor und Getriebe in den Fahrgastraum eindringen, reduziert. "In den vergangenen Jahren wurde der Fokus verstärkt auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer gelegt, beispielsweise auf den Fußgängerschutz von Fahrzeugfronten", erklärt der Techniker des Mobilitätsclubs.

## **Meilensteine der Verkehrssicherheitsarbeit**

- 1973 – Tempo 100 km/h auf Bundesstraßen
- 1974 – Tempo 130 km/h auf Autobahnen
- 1983 – Beginn ÖAMTC-Notarzthubschraubereinsatz
- 1984 – Gurtanlegepflicht (mit Strafandrohung)
- 1985 – Helmpflicht für Motorradfahrende / Mopedfahrende
- 1988 – Beginn Alkomateinsatz
- 1990 – Beginn Lasereinsatz zur Geschwindigkeitsmessung
- 1990 – Pkw-Führerschein auf Probe
- 1994 – Kindersitzpflicht
- 1998 – Blutalkoholgrenzwert 0,5 Promille
- 2002 – Einführung der Führerschein-Mehrphasenausbildung
- 2004 – Einführung des Vormerksystems
- 2008 – strengere Sanktionen bei Alkohol und Geschwindigkeit
- 2012 – Start der digitalen Unfallaufnahme (UDM)

## **Neue Verkehrssicherheitsstrategie 2030 mit guten Ansätzen**

Die am Montag präsentierte Verkehrssicherheitsstrategie des BMK für die anstehende Dekade stellt einen Paradigmenwechsel dar. In den Fokus rückt der Safe System-Ansatz, laut dem Unfälle aufgrund menschlicher Fehler unvermeidbar sind. Daher steht zukünftig die Verletzungsprävention im Vordergrund. "Dazu muss vor

allem die Infrastruktur fehlerverzeihend werden, z. B. durch Absicherung von ortsfesten Objekten im Straßenseitenraum, Kreisverkehren anstelle komplexer Kreuzungen und auch mehr Investitionen in die Straßenerhaltung", betont Nosé.

Der ÖAMTC begrüßt zudem das Bekenntnis einer besseren Datenqualität bei der Unfallaufnahme, die angedachte Verknüpfung von Unfall-, Verkehrs- und Straßendaten sowie den erleichterten Zugang zu Gerichtsakten, um eine hochwertigere Unfalltiefenforschung durchführen zu können. Wichtig sei laut ÖAMTC der Zugang für alle Stakeholder und die Wissenschaft. Kritisch sieht der Mobilitätsclub den Umstand, dass in der neuen Strategie ökologische Aspekte Eingang gefunden haben. "Eine Verkehrssicherheitsstrategie sollte immer den Fokus auf die Verkehrssicherheit legen und nicht mit politischen Wunschvorstellungen vermischt werden", so Nosé.

## Entwicklung Verkehrssicherheit und Kfz-Bestand der letzten 60 Jahre

Jahr	UPS*	Verletzte	Getötete	KFZ-Bestand
1961	42.653	56.491	1.640	1.426.043
1971	52.763	72.082	2.782	2.336.520
1972	52.696	72.020	2.948	2.486.529
1981	46.690	62.315	1.898	3.494.065
1991	46.013	60.189	1.551	4.341.042
2001	43.073	56.265	958	5.684.244
2011	35.129	45.025	523	6.195.207
2020	30.670	37.730	344	7.098.814
2021**	-	-	141	-
60 Jahre	2.600.574	3.410.892	85.426	

\* UPS = Unfälle mit Personenschaden \*\* Halbjahres-Statistik: vorläufige Zahlen von 01.01.2021-27.06.2021

Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: ÖAMTC Unfallforschung

Aviso an die Redaktionen: Bildmaterial und eine Grafik zu dieser Aussendung sind online unter [www.oeamtc.at/presse](http://www.oeamtc.at/presse) abrufbar.