



# STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE

mit Personenschaden

Herausgegeben von STATISTIK AUSTRIA



Wien 2021

## **Auskünfte**

Für schriftliche oder telefonische Anfragen steht Ihnen in der Statistik Austria der Allgemeine Auskunftsdienst unter der Adresse

Guglgasse 13  
1110 Wien  
Tel.: +43 1 711 28-7070  
e-mail: [info@statistik.gv.at](mailto:info@statistik.gv.at)  
Fax: +43 1 7128 7728

zur Verfügung.

## **Herausgeber und Hersteller**

STATISTIK AUSTRIA  
Bundesanstalt Statistik Österreich  
1110 Wien  
Guglgasse 13

## **Für den Inhalt verantwortlich**

Ing. Eveline Pfeiler  
Tel.: +43 1 711 28-7223  
e-mail: [eveline.pfeiler@statistik.gv.at](mailto:eveline.pfeiler@statistik.gv.at)

DI Brigitte Alex  
Tel.: +43 1 711 28-7553  
e-mail: [brigitte.alex@statistik.gv.at](mailto:brigitte.alex@statistik.gv.at)

## **Umschlagfoto**

©Halfpoint - stock.adobe.com

## **Kommissionsverlag**

Verlag Österreich GmbH  
1010 Wien  
Bäckerstraße 1  
Tel.: +43 1 610 77-0  
e-mail: [order@verlagoesterreich.at](mailto:order@verlagoesterreich.at)

ISBN 978-3-903264-90-8

Das Produkt und die darin enthaltenen Daten sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte sind der Bundesanstalt Statistik Österreich (STATISTIK AUSTRIA) vorbehalten. Bei richtiger Wiedergabe und mit korrekter Quellenangabe „STATISTIK AUSTRIA“ ist es gestattet, die Inhalte zu vervielfältigen, verbreiten, öffentlich zugänglich zu machen und sie zu bearbeiten. Bei auszugsweiser Verwendung, Darstellung von Teilen oder sonstiger Veränderung von Dateninhalten wie Tabellen, Grafiken oder Texten ist an geeigneter Stelle ein Hinweis anzubringen, dass die verwendeten Inhalte bearbeitet wurden.

Die Bundesanstalt Statistik Österreich sowie alle Mitwirkenden an der Publikation haben deren Inhalte sorgfältig recherchiert und erstellt. Fehler können dennoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Genannten übernehmen daher keine Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte, insbesondere übernehmen sie keinerlei Haftung für eventuelle unmittelbare oder mittelbare Schäden, die durch die direkte oder indirekte Nutzung der angebotenen Inhalte entstehen. Korrekturhinweise senden Sie bitte an die Redaktion.

© STATISTIK AUSTRIA

Artikelnummer: 20-5970-20

Verkaufspreis: € 35,00

**Wien 2021**

# Vorwort

Auf Basis wissenschaftlich hochwertiger Statistiken und Analysen zeichnet Statistik Austria ein umfassendes und objektives Bild der österreichischen Gesellschaft und Wirtschaft. Mit den Zahlen und Daten liefert Statistik Austria die Grundlage für eine faktenorientierte öffentliche Debatte, die empirische Forschung und evidenzbasierte Entscheidungen in Gesellschaft, Politik und Wirtschaft, etwa zu den Herausforderungen und Weichenstellungen am Arbeitsmarkt, im Bildungswesen und in der Sozial- und Wirtschaftspolitik.

Gegenstand der vorliegenden Publikation ist die Statistik der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Österreich, welche durch Statistik Austria seit 1961 erstellt und veröffentlicht wird.

Ziel und Zweck der Unfallstatistik ist die Bereitstellung wichtiger Datengrundlagen für die Unfallforschung und –prävention, wobei die Ergebnisse u.a. als Basis für Entwicklung und Evaluierung des aktuellen Österreichischen Verkehrssicherheitsprogrammes herangezogen werden. Darüber hinaus sind Daten zu unfall- und personenbezogenen Merkmalen Grundlage für konkrete Analysen und sicherheitsfördernde Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit und -politik.

Die vorliegende Publikation ist entsprechend den drei Merkmalsgruppen Unfall/Unfallort, unfallbeteiligte Verkehrsarten und unfallbeteiligte Personen gegliedert. Im umfangreichen Tabellenteil finden sich – entsprechend den drei Merkmalsgruppen – Detailergebnisse und ausführliche Zeitreihen zum Unfallgeschehen mit entsprechenden Bezugs- und Kennzahlen.

Diese Publikation ist auch elektronisch im Publikationskatalog der Statistik Austria unter [http://www.statistik.at/web\\_de/services/publikationen/index.html](http://www.statistik.at/web_de/services/publikationen/index.html) abrufbar.



Prof. Dr. Tobias Thomas

Fachstatistischer Generaldirektor der STATISTIK AUSTRIA

Wien, im Juni 2021



# Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>17</b>
<b>Summary.....</b>	<b>18</b>
<b>1 Methodische Erläuterungen .....</b>	<b>21</b>
1.1 Rechtsgrundlagen und Veröffentlichungen .....	21
1.2 Historische Entwicklung und Ablauf der Erhebung .....	21
1.3 Definitionen .....	23
1.4 Struktur der Erhebungsmerkmale .....	26
1.5 Spezielle Auswertung: Vermutlicher Hauptunfallverursacher .....	29
<b>2 Vorstellung der wichtigsten Ergebnisse .....</b>	<b>32</b>
2.1 Zeitliche Verteilung .....	32
2.1.1 Unfälle im Jahresverlauf .....	32
2.1.2 Unfälle im Wochenverlauf .....	33
2.2 Regionale Verteilung .....	34
2.2.1 Bundesland .....	34
2.2.2 Ortsgebiet/Freiland .....	35
2.2.3 Straßenarten .....	35
2.3 Unfallbeteiligte Personen .....	35
2.3.1 Geschlecht .....	35
2.3.2 Alter .....	35
2.3.3 Unfälle mit Kindern .....	36
2.3.4 Verletzungsgrad .....	37
2.4 Unfallbeteiligte Verkehrsarten .....	37
2.4.1 Unfälle mit Pkws .....	37
2.4.2 Unfälle mit einspurigen Krafträdern: Motorrad und Moped .....	39
2.4.3 Unfälle mit Fahrrädern und E-Scootern .....	39
2.4.4 Unfälle mit Fußgängerinnen und Fußgängern .....	40
2.4.5 Unfälle mit schweren Lkws (über 3,5t) .....	40
2.4.6 Unfälle mit leichten Lkws (bis 3,5t) .....	42
2.5 Alkoholunfälle .....	42
2.6 Vermutliche Hauptunfallursachen .....	43
2.7 Vermutlicher Hauptunfallverursacher .....	44
2.7.1 Alleinunfälle .....	46
2.7.2 Unfälle mit zwei Beteiligten .....	49
2.7.3 Unfälle mit mehr als zwei Beteiligten .....	52
2.8 Weiterführende Informationen .....	53

**Tabellen im Textteil**

Tabelle 1	Veröffentlichungstermine .....	21
Tabelle 2	Zusammensetzung der Teilmenge der Hauptunfallverursacher 2020 .....	30
Tabelle 3	Vermutliche Hauptunfallverursacher (HUV) nach Teilsegmenten und Verkehrsarten 2020 .....	44
Tabelle 4	Vermutliche Hauptunfallverursacher (HUV) nach Teilsegmenten, Geschlecht und Altersklassen 2020 .....	45
Tabelle 5	Vermutliche Hauptunfallverursacher (HUV) der Verkehrsart Fahrrad nach Teilsegmenten und Antriebsart 2020 .....	47
Tabelle 6	Alleinunfälle nach Unfalltyp sowie ausgewählte Unfalltypen nach ihren häufigsten Unfallursachen 2020 .....	48
Tabelle 7	Anteile der vermutlichen Hauptunfallursachen an den Unfällen insgesamt in Prozent 2020 .....	48
Tabelle 8	Unfälle nach ihren Schweregraden und Teilsegmenten 2020 .....	49
Tabelle 9	Unfälle mit zwei Beteiligten nach der Verkehrsart des Unfallverursachers sowie des Nicht-Unfallverursachers 2020 .....	50
Tabelle 10	Anteile der Unfalltypen (-obergruppen) an den Unfällen insgesamt in Prozent 2020 .....	51

**Grafiken**

Grafik 1	Straßenverkehrsunfallstatistik: Unfalldatenmanagement (UDM) ab 2018 .....	22
Grafik 2	Merkmale und ihre Analysevariablen anhand eines Beispiels .....	27
Grafik 3	Unfälle, Verletzte und Getötete 2011 bis 2020 .....	32
Grafik 4	Verunglückte bei Straßenverkehrsunfällen 2017 bis 2020, nach Kalenderwochen ...	33
Grafik 5	Leicht und schwer Verletzte bzw. Getötete 2020 nach Wochentagen .....	33
Grafik 6	Leicht und schwer Verletzte, Getötete bzw. Getötete je 1 Mio. Einwohner 2020 nach Bundesländern .....	34
Grafik 7	Leicht und schwer Verletzte, Getötete bzw. Getötete je 1 Mio. Einwohner 2020 nach Altersklassen .....	36
Grafik 8	Leicht und schwer Verletzte, Getötete 2020 nach Verkehrsarten bzw. Getötete je 1 Mio. Kraftfahrzeugbestand .....	38
Grafik 9	Unfälle mit schweren Lkws (über 3,5t), dabei Verletzte und Getötete 2011 bis 2020	41
Grafik 10	Unfälle mit leichten Lkws (bis 3,5t), dabei Verletzte und Getötete 2011 bis 2020 ....	42
Grafik 11	Leicht und schwer Verletzte bzw. Getötete bei Alkoholunfällen 2011 bis 2020 .....	43
Grafik 12	Abgrenzung der Unfälle mit genau einem Hauptunfallverursacher nach Teilsegmenten 2020 .....	46
Grafik 13	Ausschnitt aus der interaktiven Verkehrsunfallkarte 2020 .....	53







## **Weniger Tote und Verletzte bei Straßenverkehrsunfällen 2020; nicht angepasste Geschwindigkeit Unfallursache Nummer eins bei tödlichen Unfällen**

Aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens während der coronabedingten Lockdowns von März bis Mai sowie im November und Dezember 2020 gingen die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Österreich deutlich zurück: 38.074 Personen verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen im Jahr 2020. Das sind 16% bzw. 7.482 Personen weniger als 2019 (45.556 Personen). So sind im Durchschnitt jeden Tag 21 Menschen weniger auf Österreichs Straßen verletzt oder getötet worden als 2019. Von den insgesamt 38.074 im Straßenverkehr Verunglückten haben 344 ihr Leben verloren. Die Anzahl der Verkehrstoten reduzierte sich somit um 17% gegenüber dem Vorjahr und lag erstmals deutlich unter 400 Personen.

### **Lockdowns beeinflussten das Unfallgeschehen maßgeblich**

Die Zahl der Verunglückten sank insbesondere während der „harten“ Lockdowns deutlich: So ging zwischen 16. März und 26. April 2020 die Zahl der Verletzten und Getöteten im Vergleich zum Durchschnittswert des gleichen Zeitraums der vergangenen drei Jahre um 61% zurück, zwischen 16. November und 6. Dezember 2020 verringerte sich die Zahl der Verunglückten um 47%. Auch während der Lockdowns „light“ reduzierte sich – sowohl im April/Mai als auch im November/Dezember – die Zahl der verunglückten Personen deutlich, nämlich um etwa 30% (27.4.-31.5.: 32%; 2.11.-15.11.: 29%, 7.12.-27.12.: 28%). Im Gegensatz dazu kam es im August und September 2020 (Kalenderwochen 32 bis 39) mit einem Plus von 6% zu einem Anstieg der Verletzten und Getöteten im Vergleich zum Durchschnittswert der Jahre 2017 bis 2019.

### **Nicht angepasste Geschwindigkeit war Hauptunfallursache bei tödlichen Unfällen 2020**

Insgesamt wurden im Jahr 2020 344 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen getötet. Die Zahl der Verkehrstoten verringerte sich damit um 17% gegenüber dem Vorjahr und lag erstmals deutlich unter 400. Trotz dieses Rückgangs starben mehr Personen aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit als in den Vorjahren. 110 Menschen kostete dies ihr Leben (2019: 103, 2018: 98 Personen). Das entspricht 32% aller tödlich verunglückten Personen, 2018 und 2019 waren es mit 24% bzw. 25% noch deutlich weniger. Zwischen 16. März und 31. Mai 2020 stieg der Anteil sogar auf 39% (Mittelwert 2017–2019: 25%), 23 Personen kamen während dieses Zeitraums aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit ums Leben.

### **Höchster Wert an Alleinunfällen seit 30 Jahren**

139 Personen starben 2020 bei Alleinunfällen auf Österreichs Straßen. Das heißt bei 40% aller tödlich Verunglückten waren – außer eventuelle Mitfahrerinnen und Mitfahrer – keine weiteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer am Unfall beteiligt. Generell stieg auch der Anteil der Alleinunfälle 2020 an, nämlich um 5 Prozentpunkte auf einen Anteil von 36% an den Gesamtunfällen (2019: 31%) und erreichte damit den höchsten Wert seit knapp 30 Jahren. Während sich in diesem Zeitraum der Anteil der Pkw bei den Alleinunfällen von 62% auf 29% halbierte, verdreifachte sich der Anteil der Fahrräder von 11% auf 39%. Allein 2020 stieg der Anteil der Fahrradunfälle an den Alleinunfällen um 8 Prozentpunkte (2019: 31%). Damit sind die Fahrräder bei den Alleinunfällen erstmals die dominierende Verkehrsart.

### **Noch nie so viele verletzte Radfahrerinnen und Radfahrer wie 2020**

Bei fast allen Verkehrsarten wurde 2020 ein Rückgang der verletzten oder getöteten Personen verzeichnet. So verunglückten 2020 durchschnittlich pro Tag 16 Pkw-Insassen und drei Fußgängerinnen und Fußgänger weniger als 2019. Während des ersten „harten“ Lockdowns gab es sogar ein Minus von durchschnittlich 47 Pkw-Insassen und sieben Fußgängerinnen und Fußgänger pro Tag. Lediglich die Anzahl der verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer stieg im Jahr 2020, nämlich um 14%. Das entspricht pro Tag einem Plus von drei verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrern. In den vergangenen knapp 30 Jahren verletzten sich nicht so viele Radfahrerinnen und Radfahrer wie 2020.

## **Fewer deaths and injuries in road accidents in 2020; inappropriate speed number one cause of fatal accidents**

Due to the lower traffic volume during the corona-related lockdowns from March to May and in November and December 2020, road traffic accidents with personal injury in Austria decreased significantly: 38 074 people were injured or killed in road traffic accidents in 2020. This represents a decrease of 16% or 7 482 people compared to 2019 (45 556).

### **Lockdowns had a significant influence on the occurrence of accidents**

The number of injuries and fatalities fell significantly, especially during the „hard“ lockdowns: Between 16 March and 26 April 2020, the number of casualties and fatalities fell by 61% compared to the average value for the same period of the past three years; between 16 November and 6 December 2020, the number of casualties fell by 47%. Also during the „light“ lockdowns – in April/May as well as in November/December – the number of people involved in accidents decreased significantly, namely by about 30% (27.4.–31.5.: 32%; 2.11.–15.11.: 29%, 7.12.–27.12.: 28%). In contrast, in August and September 2020 (calendar weeks 32 to 39), there was an increase of 6% in injuries and fatalities compared to the average value of the years 2017 to 2019.

### **Inappropriate speed was the main cause of fatal accidents in 2020**

A total of 344 people were fatally injured in road accidents in 2020. The number of fatalities decreased by 17% compared to the previous year and was significantly below 400 for the first time. The main cause of fatal road accidents in 2020 was inappropriate speed, which killed 110 people (2019: 103, 2018: 98). This is 32% of all fatally injured people, which is significantly higher than in 2018 (24%) and 2019 (25%). Between 16 March and 31 May 2020, the proportion even rose to 39% (mean 2017-2019: 25%), 23 people were fatally injured during this period caused by inappropriate speed.

### **Highest number of single-vehicle accidents in the last 30 years**

139 people died in single-vehicle accidents on Austria's roads in 2020. This means that in 40% of all fatalities no other road user was involved in the accident apart from possible passengers. In general, the share of single-vehicle accidents also increased in 2020, namely by 5 percentage points to a share of 36% of the total accidents (2019: 31%), reaching the highest value in almost 30 years. While the proportion of cars in single-vehicle accidents halved from 62% to 30% during this period, the proportion of bicycles tripled from 11% to 39%. In 2020, the proportion of bicycle accidents in single-vehicle accidents rose by 8 percentage points (2019: 31%). For the first time, bicycles are the dominant mode of transport in single-vehicle accidents.

### **Record number of injured cyclists**

For almost all road users, a decrease in the number of injured or fatally injured persons was recorded in 2020. Only the number of injured or fatally injured cyclists rose in 2020, by 14%. This corresponds to an increase of three injured or fatally injured cyclists per day. In the last 30 years, there were never as many cyclists injured as in 2020.





# 1 Methodische Erläuterungen

## 1.1 Rechtsgrundlagen und Veröffentlichungen

Auf europäischer Ebene regelt die [Entscheidung des Rates vom 30. November 1993](#) die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle<sup>1</sup> als Grundlage für „**gemeinschaftliche Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Straßenverkehrsunfälle**“. Im Artikel 1 Abs.1 wird weiters festgehalten: „Die Mitgliedstaaten erstellen Statistiken über die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet.“

Im **nationalen Recht** trat mit 1. Juli 2017 das [Straßenverkehrsunfallstatistik-Gesetz](#) (BGBl I Nr. 7/2017) in Kraft. Mit der [Verordnung](#) „Statistische Erfassung von Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden“ (BGBl II Nr. 11/2020) wurde per 10.1.2020 die Bundesanstalt Statistik Österreich (STAT) mit der Erstellung der Verkehrsunfallstatistiken 2019 bis 2023 betraut.

Umfang und Zeitpunkt der Veröffentlichungen sind in der Verordnung „Statistische Erfassung von Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden“ festgelegt (Tabelle 1).

Tabelle 1

### Veröffentlichungstermine

Periode	Zentrales Veröffentlichungsmedium	Spätester Zeitpunkt der Veröffentlichung	
1. Quartal, vorläufige Ergebnisse	Schnellbericht	31. Juli	aktuelles Jahr
1. und 2. Quartal, vorläufige Ergebnisse	Schnellbericht, erweitert	31. Oktober	aktuelles Jahr
1. bis 3. Quartal, vorläufige Ergebnisse	Schnellbericht	31. Jänner	Folgejahr
Jahreshauptergebnisse, endgültige Ergebnisse <sup>1</sup>	Schnellbericht, erweitert	30. April	Folgejahr
Jahresdetailergebnisse, endgültige Ergebnisse	Publikation	30. Juni	Folgejahr

Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle. - <sup>1</sup> Die Veröffentlichung der Hauptergebnisse zum 30. April ist nicht explizit in der Verordnung festgelegt.

## 1.2 Historische Entwicklung und Ablauf der Erhebung

Das **Unfalldatenmanagement (UDM)** wurde **2012** eingeführt und ersetzte die bis 2011 mittels Zählblättern durchgeführte Erhebung. Die Merkmalsstruktur der Erhebung wurde neu gestaltet und erheblich erweitert. Die Datenübermittlung erfolgt seit diesem Zeitpunkt automatisiert mittels Webservices. Änderungen an den Unfalldaten, die sich im Zuge der polizeilichen Ermittlungen ergeben, können mittels Updates, zu bereits an STAT übermittelte Unfälle, ergänzt bzw. korrigiert werden.

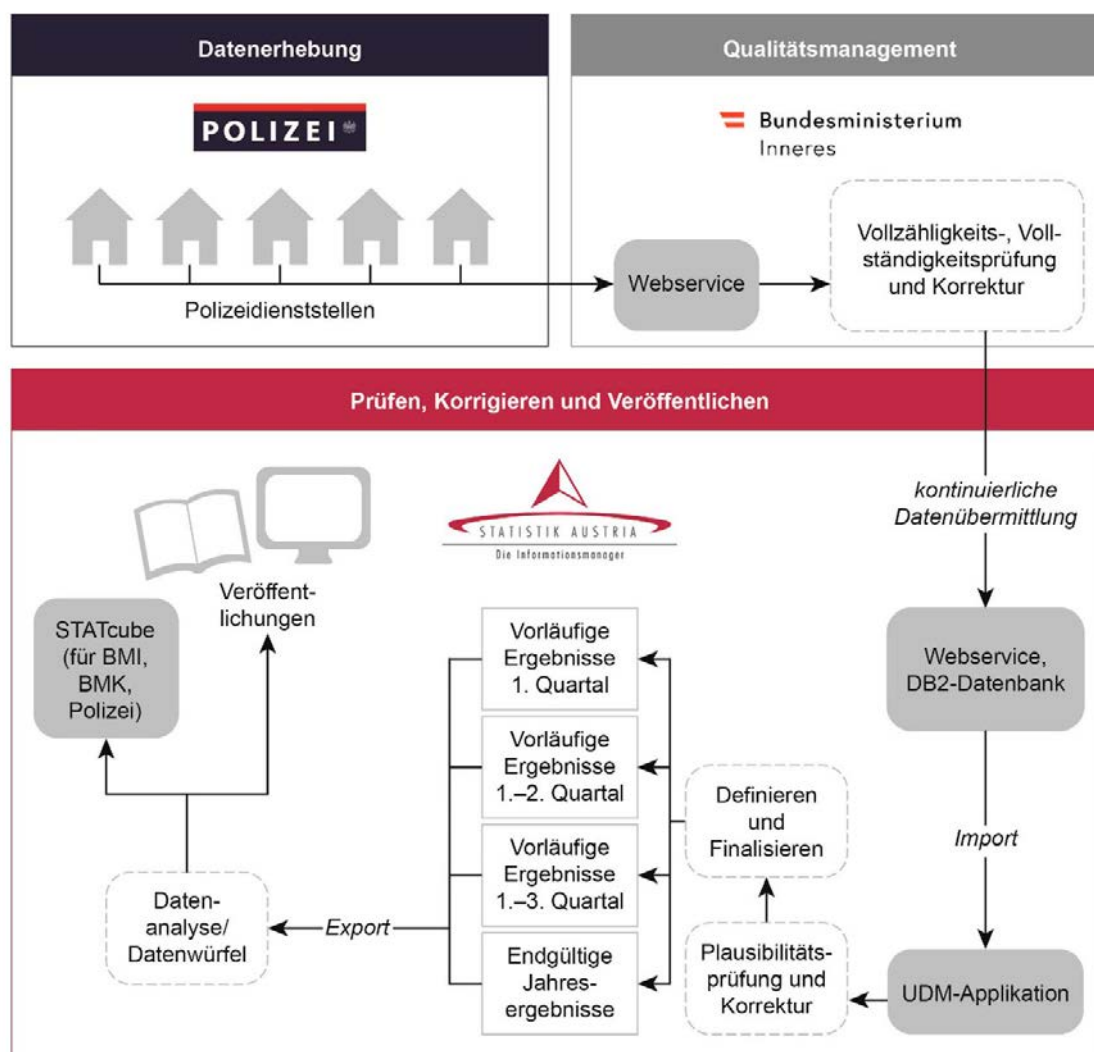
**Mitte 2017** wurde zusätzlich das **Qualitätsmanagement** im Bundesministerium für Inneres (BMI) eingerichtet. Damit soll die Vollzähligkeit der Unfalldatensätze und die Vollständigkeit der Angaben im Unfalldatensatz gewährleistet werden. Basis der Ergänzungen oder Korrekturen sind die Unfallberichte der Polizei, die im Zuge der Unfallanzeige erstellt werden.

**2018** kam das **neue elektronische Aktenverwaltungssystem** (PAD: Protokollieren, Anzeigen, Daten) der Polizei zum Einsatz, bei dem die Verkehrsunfallanzeige von den Polizeidienststellen eingebunden wird. Der statistisch relevante Teil der erhobenen Daten wird zur Durchführung der Qualitätskontrollen an das BMI und danach kontinuierlich und anonymisiert an STAT geliefert (Grafik 1).

<sup>1</sup> Entscheidung (EG) Nr. 704/1993 (93/704/EG), Amtsblatt Nr. L 329 vom 30.12.1993, S. 63f.

Grafik 1

**Straßenverkehrsunfallstatistik: Unfalldatenmanagement (UDM) ab 2018**



Das UDM ist integraler Bestandteil des PAD und musste 2018 somit ebenfalls neu implementiert werden. Diese Neuimplementierung des UDM war, mit dem Ziel einer Vereinfachung der Erhebung, Anlass einer neuerlichen Änderung der Merkmalsstruktur, im Sinne einer Reduktion der Merkmale oder Ausprägungen.

Mit der Einführung des Unfalldatenmanagements **2012** und des Qualitätsmanagements des BMI 2018 **änderten sich** neben der Merkmalsstruktur (2012 und 2018) auch andere **erhebungstechnisch bedeutsame Parameter**:

- Die **Einbindung der Erhebung** in das Aktenverwaltungssystem (**PAD**) der Polizei zeigt sich in den Zeitreihen durch den Anstieg der Unfälle **2012**. Der Vollzähligkeitsgrad der Erhebung ist durch die Übermittlung nachträglicher Verletzungsanzeigen<sup>2</sup> verbessert.

<sup>2</sup> Nachträgliche Verletzungsanzeigen eines Straßenverkehrsunfalles entstehen, wenn eine Verletzung nicht sofort nach dem Unfallereignis, sondern zeitverzögert zu Tage tritt. Im Allgemeinen kommt das bei leichteren Verkehrsunfällen in öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. auch bei Fahrradunfällen vor, wo im Zuge einer verspäteten ärztlichen Untersuchung eine Verletzung diagnostiziert und die Unfallanzeige in der Folge nachträglich durchgeführt wird.

- **Seit 2012** wird der **Unfalltyp** dezentral durch die Organe der Polizei zugeordnet. Bis 2011 wurde die Klassifikation der Unfälle auf der Basis der Unfallangaben im Zählblatt und der Unfallskizze in STAT durchgeführt. Die Unfalltypen spielen beim Auffinden gleichartiger Unfälle im Zusammenhang mit der Ermittlung von Unfallhäufungsstellen eine wichtige Rolle. Sie klassifizieren die Konfliktsituation, die zum Unfall geführt hat und implizit auch weitgehend die Kollisionsart der Beteiligten. Der Unfalltyp stellt somit ein essentielles Merkmal zur Gesamtbeurteilung eines Unfalles dar.
- **Seit 2012** werden in STAT **nur noch fehlerhafte Unfalldatensätze bearbeitet**, während bis 2011 jeder Unfall einer Prüfung unterzogen und gegebenenfalls korrigiert wurde. STAT prüft aktuell jeden Unfalldatensatz bei der Übernahme aus dem Webservice mit rund 200 Fehlerprüfungspunkten und etwa 40 automatischen Korrekturen. Korrekturen werden dann durchgeführt, wenn Fehler im Kontext mit den anderen Unfallangaben richtiggestellt werden können andernfalls durch Rückfragen beim Qualitätsmanagement des BMI. Die Prüfungspunkte konzentrieren sich einerseits auf wichtige Erhebungsmerkmale und auf korrigierbare Angaben und verfolgen andererseits auch Kosten-/Nutzenüberlegungen. Eine flächendeckende Prüfung aller Angaben im Unfalldatensatz kann nicht durchgeführt werden. Es werden z.B. die Zusammenhänge von Unfallumständen eines Fahrzeuges nicht mit der Hauptunfallursache des Unfalles, sehr wohl aber die Beeinträchtigungen eines Lenkers (etwa durch Alkohol) mit den entsprechenden Hauptunfallursachen abgestimmt.
- Die **Unfallskizze** wird **seit 2012** nicht mehr übermittelt. Sie war bis 2011 wichtige Grundlage zur Überprüfung der Schlüssigkeit aller Angaben in den Unfalldaten. Der Wegfall der Unfallskizze hat vor allem Auswirkungen auf die Art und Weise wie Korrekturen in STAT durchgeführt werden (etwa vermehrt Rückfragen im BMI) als auf die Ergebnisse selbst.
- **2018**: Die verstärkte Einführung von **Merkmalen mit obligatorischer Angabe** wirkt sich deutlich auf die Ergebnisse der betroffenen Merkmale (z.B. „blendende Sonne“, „künstliche Beleuchtung“ etc.) aus.

### 1.3 Definitionen

#### Unfall

Die Erhebung umfasst **Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden**, die sich auf österreichischem Staatsgebiet ereignen: 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.<sup>3</sup>

Als **Straßen mit öffentlichem Verkehr** gelten solche, die von jeder Person unter den gleichen Bedingungen benützt werden können. Gemäß dieser Definition werden beispielsweise Unfälle, die sich auf Feldwegen, eigenen Gleiskörpern, Betriebsgeländen etc. ereigneten, statistisch nicht erfasst. Ob eine Verkehrsfläche als Straße mit öffentlichem Verkehr gilt, ist nach ihrer Benützung und nicht nach den Besitz- und Eigentumsverhältnissen am Straßengrund zu beurteilen. Entscheidend ist die Bestimmung für den allgemeinen Gebrauch, d. h. die Widmung.

Von der statistischen Erfassung **ausgenommen** sind jene Unfälle, die zwar im Sinne der Straßenverkehrsordnung als Verkehrsunfall gelten, bei denen aber **kein in Bewegung befindliches Fahrzeug** beteiligt war. Dies ist zum Beispiel bei Alleinunfällen der Verkehrsart „Spiel- und Sportgerät“ (Kinderfahrrad, Rollschuhe, Inline-Skates, Skateboard, Tretroller, usw.) sowie deren Kollisionen mit Fußgängerinnen und Fußgängern der Fall.

Des Weiteren sind aus der Erhebung jene Todesfälle, von denen bekannt wird, dass sie nicht „infolge des Straßenverkehrs“ eintraten wie z. B. infolge von Suizid, Herzinfarkt oder Ähnlichem, ausgenommen.

<sup>3</sup> Diese Definition weicht von jener in der StVO verwendeten ab: „Ein Verkehrsunfall ist jedes plötzliche, mit dem Straßenverkehr ursächlich zusammenhängendes Ereignis, das sich auf Straßen mit öffentlichem Verkehr ereignet und Personen- oder Sachschaden zur Folge hat“ – VwGH 15.5.1990, ZfVB 1991/3/1056.

Laut Straßenverkehrsordnung<sup>4</sup> haben **unfallbeteiligte Personen** oder Zeugen eines Verkehrsunfalls unmittelbar die Polizei zu verständigen, wenn bei einem Unfall Personen verletzt oder getötet wurden<sup>5</sup>. Das bedeutet, dass jeder Unfall mit Personenschaden **anzeigepflichtig** ist.

## Tödlicher Unfall

Ein tödlicher Straßenverkehrsunfall liegt vor, wenn bei einem Unfall eine oder mehrere Personen getötet wurden.

## Kinderunfall

Als Kinderunfall gilt ein Unfall, an dem zumindest ein Kind im Alter von 0 bis 14 Jahren verletzt oder getötet wurde oder als Lenkerin oder Lenker (z.B. eines Spiel- und Sportgerätes) beteiligt war.

## Schulwegunfall

Als Schulwegunfall gilt ein Unfall, an dem zumindest ein Kind im Alter von 6 bis 15 Jahren auf dem Schulweg (Weg zur oder von der Schule, auch Schulveranstaltung im Rahmen des Pflichtunterrichts) verletzt wurde oder als Lenkerin oder Lenker eines Fahrzeuges beteiligt war.

## Alkoholunfall

Als Alkoholunfall gilt ein Unfall, bei dem zumindest bei einer beteiligten Person (Lenker oder Fußgänger) eine Beeinträchtigung durch Alkohol gemäß § 5 Abs. 1 StVO<sup>6</sup> oder eine Überschreitung des im § 14 Abs. 8 FSG<sup>7</sup> festgelegten Blut- oder Atemalkoholwertes festgestellt wurde, eine Alkoholisierung durch die Polizeiorgane vermutet oder der Alkoholtest verweigert wurde.

## Gebiet: Ortsgebiet und Freiland

„Ortsgebiet“ definiert das Straßennetz innerhalb der Hinweiszeichen „Ortstafel“ (Angabe des Ortsnamens) und „Ortsende“ (Rückseite der Ortstafel), „Freiland“ das übrige Straßennetz.

## Unfalltypenkatalog

Der [Unfalltypenkatalog](#) der Statistik Austria umfasst etwa 100 Unfalltypen<sup>8</sup>. Diese sind in so genannten Obergruppen zusammengefasst (z.B. Alleinunfälle, Unfälle im Richtungsverkehr, Fußgängerunfälle etc.), womit jedes Unfallereignis nach der unfallauslösenden Konfliktsituation klassifiziert wird. Die Unfalltypen sind also eine Katalogisierung und Symbolisierung des unfallkausalen Fahrverhaltens und bilden eine wesentliche Grundlage der Unfallforschung. Sie zeigen das schematische Abbild von Kon-

---

<sup>4</sup> StVO 1961 idgF.

<sup>5</sup> Siehe § 4 Abs. 2 und 3 StVO.

<sup>6</sup> Straßenverkehrsordnung (StVO).

<sup>7</sup> Führerscheingesetz (FSG).

<sup>8</sup> Zuletzt im Jahr 2000 in Zusammenarbeit mit der Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) überarbeitet.



fliktsituationen, die zu Unfällen geführt haben. Im Zuge der Ermittlung von Unfallhäufungsstellen<sup>9</sup> werden über gleichartige Unfalltypen mögliche Mängel in der Planung oder baulichen Ausführung der Verkehrsanlage, im Straßenumfeld, im Verkehrsablauf und im Verhalten der einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer abgeleitet.

## Unfallbeteiligte Verkehrsarten

Als Verkehrsarten gelten Kraftfahrzeuge, klassifiziert in Anlehnung an die Einteilung der Kraftfahrzeuge im § 3 des [Kraftfahrgesetzes 1967](#) idgF., ergänzt um die Verkehrsarten Straßenbahn, Eisenbahn, Fahrräder, Fußgänger, Spiel- und Sportgeräte, sonstige und unbekannte Verkehrsarten:

- **Einspuriges Kraffrad** (Fahrzeugklassen L1, L3 und L4):
  - **Motorfahrrad**: Moped
  - **Motorrad**: Motorrad, (Leichtmotorrad), Kleinmotorrad oder Motorrad, (Leichtmotorrad), Kleinmotorrad mit Beiwagen
- **Mehrspuriges Kraftfahrzeug** (L2, L5, L6 und L7):
  - Dreirädriges Kraffrad und Kleinkraffrad, vierrädriges Kraftfahrzeug und Leicht- Kraftfahrzeug
- Kraftwagen zur **Personenbeförderung** (M1-M3):
  - **Pkw**, Kombi, Taxi (Fahrzeug für Personenbeförderung bis zu 8 Sitzplätze außer Fahrer)
  - **Omnibus**
- Kraftwagen zur **Güterbeförderung** (N1-N3):
  - **Leichte Lkw**: Lkw, Sattelkraftfahrzeug und Sattelzugfahrzeug bis 3,5t
  - **Schwere Lkw**: Lkw, Sattelkraftfahrzeug und Sattelzugfahrzeug über 3,5t
- **Zug-, Arbeitsmaschinen** und Sonderkraftfahrzeuge (T1-T4 etc.):
  - Zugmaschine (Traktor), Motor- und Transportkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschine, Sonderkraftfahrzeug
- **Schienenfahrzeuge**:
  - **Straßenbahn**
  - **Eisenbahn**
- **Fahrrad**: Fahrrad, Elektrofahrrad, Elektro-Scooter
- **Fußgänger** (siehe unfallbeteiligte Personen)
- **Spiel- und Sportgeräte** (z. B. Kinderfahrrad, Tretroller, Rodel)
- **Sonstige**: unbekannte und sonstige Verkehrsarten (Reiter, Fiaker, Fuhrwerk etc.)

## Unfallbeteiligte Personen

Als unfallbeteiligte Personen gelten:

- alle **verletzten und getöteten** Lenkerinnen und Lenker, Mitfahrerinnen und Mitfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger,
- alle **unverletzten Lenkerinnen und Lenker**,
- alle unverletzten Mitfahrerinnen und Mitfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger, sofern sie durch ihr Verhalten maßgeblich am Zustandekommen des Unfalls beigetragen haben. Die maßgebliche Beteiligung am Zustandekommen des Unfalls war bis 2011 durch Angabe eines Unfallum-

<sup>9</sup> Unfallhäufungsstelle ist ein Knotenpunkt oder ein kurzer Streckenabschnitt einer Straße, bei dem die Zahl gleicher Unfallarten, gleicher Unfalltypen oder gleicher Unfallursachen einen bestimmten Wert überschreitet.

standes definiert. Ab 2012 werden auch unverletzte Personen erfasst, die nicht notwendiger Weise maßgeblich am Zustandekommen des Unfalles beteiligt waren.

- **Lenkerin oder Lenker** ist jede Person, die ein Fahrzeug lenkt, Zug-, Trag- oder Satteltiere führt, auf einem Tier reitet oder Herden treibt.
- **Mitfahrerin oder Mitfahrer** ist jede Person außer dem Lenker, die sich in oder auf dem Fahrzeug befindet.
- **Fußgängerin oder Fußgänger** ist jede Person außer dem Lenker oder dem Mitfahrer, z.B. auch Personen, die einen Kinderwagen oder ein Fahrzeug schieben. Personen, die an einem Fahrzeug beschäftigt sind, gelten ebenfalls als Fußgänger.

## Verunglückte

Als Verunglückte zählen Personen, die bei und in Folge eines Unfalles verletzt oder getötet wurden. Die Einstufung nach schwerem und leichtem Verletzungsgrad erfolgt nach den Bestimmungen des Strafgesetzbuches (siehe Definitionen „Verletzte“, „Verkehrstote“).

## Verletzte

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. Andernfalls gilt die Person als **leicht verletzt** oder unverletzt.

## Verkehrstote

Als Verkehrstote gelten alle Personen, die entweder **am Unfallort** oder **innerhalb von 30 Tagen**, gerechnet ab dem Unfallereignis, an den Unfallfolgen verstarben. Seit dem Berichtsjahr 1992 wird der Definition eines Verkehrstoten auch in Österreich die im europäischen Raum vorherrschende 30-Tage-Frist zu Grunde gelegt. Diese Fristabgrenzung löste die seit dem Jahre 1966 verwendete 3-Tage-Frist ab, die seinerzeit auf Grund einer Empfehlung der UN-ECE eingeführt wurde.

## 1.4 Struktur der Erhebungsmerkmale

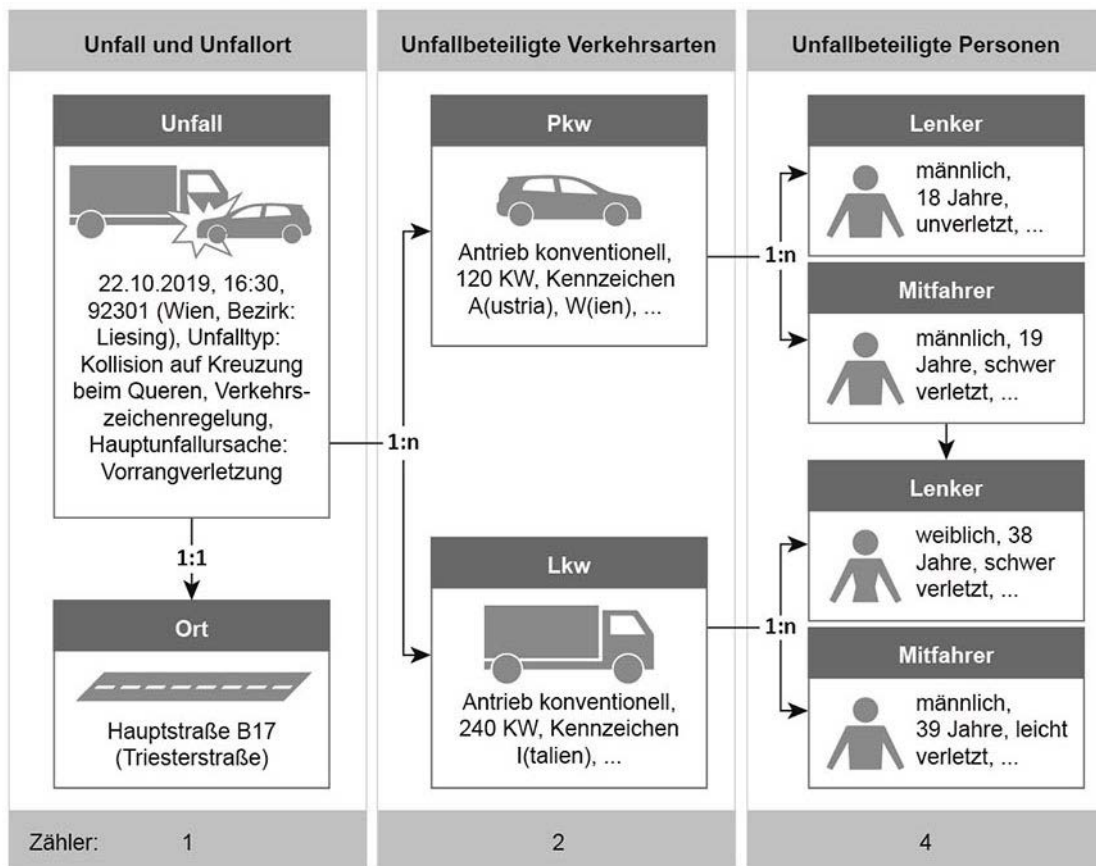
Die **Erhebungsmerkmale** der Statistik der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden gliedern sich seit 2012 in **drei Merkmalsgruppen**<sup>10</sup>, die in einer logischen Beziehung (1:1 bzw. 1:n) zueinander stehen.

Die Grafik 2 zeigt beispielhaft einen typischen Unfall mit zwei unfallbeteiligten Verkehrsarten mit jeweils zwei Fahrzeuginsassen (Lenker, Mitfahrer), zusammen vier unfallbeteiligte Personen (davon drei Verletzte) sowie die Beziehungen der Merkmalsgruppen zueinander.

So sind einem **Unfall** eine oder mehrere **Verkehrsarten** (Fahrzeuge, Fußgängerinnen und Fußgänger) und einer beteiligten Verkehrsart ein oder mehrere **beteiligte Personen** (Lenkerinnen und Lenker, Mitfahrerinnen und Mitfahrer) zugeordnet. Fußgängerinnen oder Fußgänger sind sowohl als unfallbeteiligte Verkehrsart als auch als unfallbeteiligte Person klassifiziert, nehmen hier aber insofern eine Sonderstellung ein, als einer Verkehrsart „Fußgänger“ naturgemäß immer nur eine unfallbeteiligte Person zugeordnet (1:1) werden kann.

<sup>10</sup> Tatsächlich kann der Unfallort auch als eigene Merkmalsgruppe verstanden werden, da bei Unfällen auf Kreuzungen auch die Angabe zweier Straßenverläufe möglich ist und somit auch eine 1:n-Beziehung zwischen Unfall und den Unfallorten bestehen kann. In der gegenständlichen Publikation werden jedoch nur die Ortsangaben des 1. Unfallortes herangezogen, weshalb die Datenstruktur hier vereinfacht, mit 3 Merkmalsgruppen dargestellt wird.

Grafik 2

**Merkmale und ihre Analysevariablen anhand eines Beispiels**

Darüber hinaus ist jedem Unfall mindestens ein **Unfallort**, bei Unfällen an Kreuzungen können auch zwei Unfallorte im Sinne der sich kreuzenden Straßenzüge zugeordnet sein. Aufgrund der Tatsache, dass in der gegenständlichen Publikation nur der Ort 1 für die Analysen herangezogen, und somit eine 1:1-Beziehung zwischen Ort und Unfall hergestellt wird, wird auch die logische Beziehung des/der Unfallorte(s) zum Unfall in der Grafik 2 vereinfacht dargestellt, indem Unfall und Unfallort zu einer Merkmalebene zusammengezogen werden.

Jede Merkmalsgruppe hat ihren (Satz-)zähler (Unfallzähler, unfallbeteiligte Verkehrsarten-Zähler, unfallbeteiligte Personen-Zähler) der als Analysevariable für die quantitative Darstellung der Ergebnisse dient.

**Unfall und Unfallort**

Merkmale des Unfalles sind etwa Zeitpunkt, Lichtverhältnisse, blendende Sonne, künstliche Beleuchtung, Witterung, Straßenzustand, Gebiet, Gemeindecodex (Bundesland, Bezirk), **Unfalltyp**, vermutliche Hauptunfallursache sowie besondere Kennzeichen der Unfallstelle (Straßenverlauf, Tunnel, Bahnübergang etc.) und WGS 84-Koordinaten<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Die WGS 84-Koordinaten zählen zwar inhaltlich zu den Merkmalen des Unfallortes, werden aber den Unfallmerkmalen zugeordnet, weil nur ein Koordinatenpaar je Unfall angegeben werden kann und nicht etwa je eines für Ort 1 und Ort 2.

Die Merkmale des Unfallortes sind etwa Straßenart, Straßenkennziffer und Hausnummer (im Ortsgebiet), Straßenummer und Straßenkilometer (im Freiland).

Die Merkmale von Unfall und Unfallort werden typischerweise mit dem **Unfallzähler** analysiert.

### Unfallbeteiligte Verkehrsarten

Die Merkmale der unfallbeteiligten Verkehrsarten sind etwa **Verkehrsart** (Pkw, Lkw, Spiel- und Sportgeräte, Fahrrad, Fußgänger etc.), Anhänger, Antriebsart, Leistung in KW, KM-Stand, Kfz-Kennzeichen (national, international) und Unfallumstände (Fahrmanöver, Nichtbeachten von Verkehrsregeln etc.).

In dieser Merkmalsgruppe werden überwiegend Fahrzeuge und ihnen zuordenbare technische Eigenschaften, aber auch Kfz-Kennzeichen sowie Unfallumstände definiert, die sich genau auf dieses Fahrzeug beziehen. Diesen Fahrzeugen sind eine bestimmte Anzahl (1:1 oder 1:n-Beziehung) und Art von Personen (z. B. Lenker und Lenkerinnen, Mitfahrer und Mitfahrerinnen) zugeordnet. Auswertungen zu technischen Merkmalen dieser Gruppe werden üblicherweise mit dem **Zähler „unfallbeteiligte Verkehrsarten“** dieser Merkmalsgruppe durchgeführt.

### Unfallbeteiligte Personen

Die Merkmale der unfallbeteiligten Personen sind etwa die **Art der Beteiligung** (Lenker, Mitfahrer, Fußgänger), Alter, Geschlecht, Nationalität, Verletzungsgrad, Lenkberechtigung für das gelenkte Fahrzeug, Beeinträchtigung der Verkehrstüchtigkeit, vermutlicher Hauptunfallverursacher, Fahrerflucht und Verwendung von Sicherheitseinrichtungen. Für die Merkmalsgruppe der unfallbeteiligten Personen gilt, dass diese mit dem gruppentypischen **Zähler „unfallbeteiligte Personen“** ausgewertet werden.

Eine Besonderheit der Merkmalsgruppe „unfallbeteiligte Personen“ ist, dass in dieser Gruppe vor allem die **Teilmenge** „verunglückte Personen“ (**Verletzte** oder **Getötete**) oder auch Lenker auch wenn sie unverletzt sind im Fokus der Analyse stehen. Die Teilmenge der **Lenker** (und auch Fußgänger; verunglückt oder unverletzt) interessiert vor allem in Kombination mit den Merkmalen „vermutlicher Hauptunfallverursacher“, „Fahrerflucht“ sowie „Beeinträchtigungen“ (Alkohol, Drogen etc.). Solche Auswertungen fokussieren auf das Unfallgeschehen aus dem Blickwinkel des Verursachers bzw. der Verursacherin, während Analysen der Verunglückten tendenziell die „Opferseite“ beleuchten<sup>12</sup>.

Für eine vollständige Listung aller Erhebungsmerkmale wird auf die Anlage 2 der [Standard-Dokumentation](#) verwiesen.

### Verwendung der Analysevariablen in den Auswertungen

In den Tabellenauswertungen lassen sich die Merkmale der übergeordneten Merkmalsgruppen auf jene der untergeordneten Merkmalgruppe übertragen. So können verletzte oder getötete Personen bspw. nach Verkehrsarten, Bundesländern oder Straßenarten dargestellt werden. Die verwendete Analysevariable ist dabei jedoch immer der **Zähler „unfallbeteiligte Personen“**, reduziert auf die Teilmenge der verunglückten Personen.

Umgekehrt lassen sich die untergeordneten Merkmale jedoch nicht immer eindeutig auf Übergeordnete übertragen. So kann etwa das unterschiedliche Alter mehrerer Insassen eines Fahrzeuges nicht eindeutig auf die unfallbeteiligte Verkehrsart übertragen werden. In der Tabellendarstellung kann es zu **Mehrfachnennungen** kommen; davon abweichend kann durch eine Reduktion der Personenauswahl

---

<sup>12</sup> Dabei ist zu bedenken, dass bei immerhin mehr als einem Viertel der Unfälle (das sind etwa 10.000 Unfälle jährlich mit nur einem beteiligten Fahrzeug) Verursacher und Opfer eine Person darstellen.

eine Einschränkung z. B. auf nur den Lenker des Fahrzeuges vorgenommen werden. Damit wäre eine 1:1 Beziehung hergestellt. Die Auswertung kann dann sowohl mit dem Personen- als auch mit dem Verkehrsartenzähler durchgeführt werden.

## Mehrfachnennungen

In einigen Tabellen der gegenständlichen Publikation werden **Merkmale einer untergeordneten Merkmalsgruppe** mit dem **Zähler einer übergeordneten Merkmalsgruppe** dargestellt: z. B. „Unfälle nach beteiligten Verkehrsarten“ (siehe Tabellen 43, 45, 47 etc.). In dieser Darstellung wird ein Unfall dann einmal dargestellt, wenn nur Fahrzeuge einer einzigen Verkehrsart am Unfall beteiligt waren. Ein Unfall, bei dem zwei oder mehr verschiedene Verkehrsarten beteiligt waren, wird in jeder vorkommenden Verkehrsart einmal angeführt.

Auf diese Art kann es zu **Mehrfachnennungen eines Unfalles** kommen, die Gesamtzahl der Unfälle ändert sich dadurch nicht. Die Summe der einzelnen Positionen in der Tabelle übersteigt aber, aufgrund der Mehrfachnennungen die Gesamtzahl der Unfälle. In allen Tabellen, in denen diese Art der Auswertung vorkommt, findet sich sinngemäß der Hinweis „Wegen Mehrfachnennungen ist die Summe größer als die tatsächliche Anzahl der Unfälle“ in der Fußnote der Tabelle wieder.

## 1.5 Spezielle Auswertung: Vermutlicher Hauptunfallverursacher

In der Erhebung der Straßenverkehrsunfälle wird ab 2012 (UDM-2012) das Merkmal „Vermutlicher Hauptunfallverursacher“ erhoben, ab UDM-2018 wird es als Pflichtmerkmal geführt. Die Vollzähligkeit der Angaben in den Unfällen ermöglicht es somit ab dem Berichtsjahr 2018 umfangreichere Analysen des Merkmals vorzunehmen.

Die Angaben zum „vermutlichen Hauptunfallverursacher“ (i. F. Unfallverursacher) erfolgen nach Einschätzung der Erhebungsorgane, also den Polizeiorganen, welche die statistische Erfassung des Unfalles vornehmen und ist entkoppelt von der gerichtlichen Entscheidung über den Unfallverursacher.

### Unfälle mit genau einem Unfallverursacher

Die Unfallerhebung (UDM-2018) ermöglicht, einen Unfall mit mehr als einem Unfallverursacher zu erfassen und obwohl die Erfassung des Merkmals obligatorisch ist, ist es in wenigen Fällen nicht möglich einen Unfallverursacher zu erheben. Des Weiteren kann ein Unfall sowohl nur einen oder mehrere Mitfahrer als auch einen Mix aus Lenker, Fußgänger und Mitfahrer als Unfallverursacher aufweisen. Diese Besonderheiten erschweren die Analyse der Ergebnisse und ihre Interpretation erheblich.

Um gut interpretierbare Ergebnisse zu den Hauptunfallverursachern zu gewährleisten, wurde den folgenden Analysen jene Masse der Unfälle (2020: 98,4%) zu Grunde gelegt, die genau einen Unfallverursacher aufweisen, wobei dieser entweder Lenker eines Fahrzeuges oder Fußgänger sein muss. Damit werden 1,6% der Unfälle (2020) ausgeklammert (Tabelle 2). Es handelt sich dabei überwiegend um sehr spezifische Gruppen von Unfällen, die im Folgenden anhand der Ergebnisse des Berichtsjahres 2020 näher erläutert werden.

Bei den **Unfällen ohne Angabe eines Hauptunfallverursachers** handelt es sich zu rund 86% um Unfälle des Unfalltyps „Tierunfall“ jedoch nicht um Wildunfälle, sondern um Unfälle mit freilaufenden Tieren, vor allem Hunde wobei die Hundehalterin/ der Hundehalter nicht in den Unfall involviert ist und somit auch nicht erfasst wird. Damit steht der potentielle Unfallverursacher/die potentielle Unfallverursacherin in der Erhebung nicht zur Verfügung. In wenigen Fällen werden Unfalldatensätze auch dann ohne Unfallverursacher **übermittelt**, wenn beispielweise ein Baum auf ein vorbeifahrendes Fahrzeug stürzt, ein Autoreifen platzt, oder im Falle von Steinschlag auf der Fahrbahn oder ähnlichem.

Tabelle 2

**Zusammensetzung der Teilmenge der Hauptunfallverursacher 2020**

Segment	Anzahl	Anteil von Gesamt
Gesamt Unfälle mit Personenschaden 2020	30.670	100,00%
Unfälle ohne Angabe eines Hauptunfallverursachers	118	0,38%
Unfälle mit Mitfahrern als Hauptunfallverursacher	121	0,39%
Unfälle mit einem Lenker oder Fußgänger als Hauptunfallverursacher aber auch einen Mitfahrer als Hauptunfallverursacher	4	0,01%
Unfälle mit mehr als einem Lenker oder Fußgänger als Hauptunfallverursacher	236	0,77%
Teilmenge 2020, Bestand Hauptunfallverursacher	30.191	98,44%

Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

Unfälle bei denen **ein Mitfahrer/eine Mitfahrerin als Unfallverursacher** gekennzeichnet ist, stellen zwei sehr spezifische Gruppen von Unfällen dar. Etwa 55% dieser Unfälle weisen den Unfalltyp „Sturz oder Verletzung im Fahrzeug“ auf. Typischerweise handelt es sich dabei um Unfälle in Linienbussen und seltener in Straßenbahnen, bei denen Mitfahrer aus „eigenem Verschulden“ (beim Zu- bzw. Aussteigen aus dem Verkehrsmittel, wegen Alkoholisierung, nicht Benützung der Haltegriffe, unzureichende Ladungssicherung, etc.) zu Sturz kommen bzw. sich eine Verletzung zuziehen. Die zweite Gruppe repräsentiert mit rund 36% „Kollisionen mit haltenden oder parkenden Fahrzeugen“ und „offener Wagentüre“ wobei die Wagentüre vom Mitfahrer geöffnet wird und somit auch dieser als Unfallverursacher gekennzeichnet wird. Seltener kommt es aus Unachtsamkeit zu einem Sturz vom Müllwagen oder ein Mitfahrer (Kind) öffnet die Wagentüre während der Fahrt.

Unfälle, bei denen ein **Lenker (oder Fußgänger) und ein Mitfahrer** als Unfallverursacher angegeben sind stellen sehr seltene und spezifische Konfliktsituationen dar, an denen nach Einschätzung des Erhebungsorganes sowohl der Lenker als auch der Mitfahrer am Zustandekommen des Unfalles beteiligt sind wie das folgende Beispiel veranschaulicht: Der Lenker ist mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs. Der Mitfahrer greift aufgrund von Panik in einer Kurve in den Lenkvorgang ein.

Sehr inhomogen bezüglich der Unfalltypen präsentiert sich die Gruppe der **Unfälle mit mehr als einem Hauptunfallverursacher**. Diese 236 Unfälle streuen über nahezu alle Unfalltypen bei denen mehr als ein Beteiligter/ eine Beteiligte in den Unfall involviert sein kann. Das scheint plausibel, weil mit dem Fehlverhalten von mehr als einem Verkehrsteilnehmer die Unfallgefahr ansteigt und zwar in allen Verkehrssituationen. Die größte Gruppe dieser Unfälle sind solche im Richtungsverkehr, typischerweise ein Auffahrunfall bzw. Unfälle beim Überholen oder Wechseln des Fahrstreifens bei denen zwei Lenker durch ihr Fehlverhalten den Unfall verursachen.

**Alleinunfälle versus Unfälle mit zwei bzw. mehr als zwei Beteiligten**

Im Zusammenhang mit Unfällen und Unfallverursachern soll im Folgenden auch noch auf zwei Auswertungseinheiten im Unfallgeschehen hingewiesen werden: „Alleinunfälle“ und „Unfälle mit genau zwei Beteiligten“. Alle weiteren Unfälle können in dem Segment „Unfälle mit mehr als zwei Beteiligten“ zusammengefasst werden. Bezüglich des Unfallgeschehen 2020 ergibt sich in der o. g. Gliederung folgende Verteilung:

Die Alleinunfälle repräsentieren mit 36% (10.883) einen nicht unerheblichen Anteil an den Unfällen der Analysemasse (30.191) die sich des Weiteren in Unfälle mit genau zwei (59% oder 17.710) bzw. in Unfälle mit mehr als zwei beteiligten Verkehrsarten (5%, 1.598) segmentieren lässt.

Der **Alleinunfall** wird einerseits im Merkmal des Unfalltyps als „Unfall mit nur einem Beteiligten“ klassifiziert andererseits gibt es noch andere Unfalltypen, bei denen nur ein unfallbeteiligtes Fahrzeug erfasst ist: Das sind Wildunfälle und Parkunfälle, bei denen das geparkte Fahrzeug nicht erfasst wird. Im Zusammenhang mit der Darstellung von Hauptunfallverursachern und ihren Merkmalen sind in der gegenständlichen Publikation unter dem Begriff des „Alleinunfalles“ jene Unfälle subsummiert, deren

Hauptteil jene des Unfalltyps „Unfall mit nur einem Beteiligten“ darstellen aber eben auch Wildunfälle und Parkunfälle mit nur einem beteiligten Fahrzeug umfassen.

**Unfälle mit genau zwei unfallbeteiligten Verkehrsarten** spielen in der Analyse der Hauptunfallverursacher insofern eine wichtige Rolle als bei diesen Unfällen die unfallbeteiligten Verkehrsarten unter dem Aspekt der „Unfallgegner“ 1:1 gegenübergestellt werden können.

Bei **Unfällen mit mehr als zwei Beteiligten** stehen einem Unfallverursacher mindestens zwei weitere, nicht unfallverursachende Verkehrsarten gegenüber.

In der gegenständlichen Publikation werden in den Tabellen 99 und 100 die Hauptunfallverursacher nach Geschlecht, Alter und den Verkehrsarten dargestellt. Dabei werden vereinfachend die Alleinunfälle und das Segment der Unfälle mit zwei bzw. mehr als zwei Beteiligten zusammengefasst dargestellt.

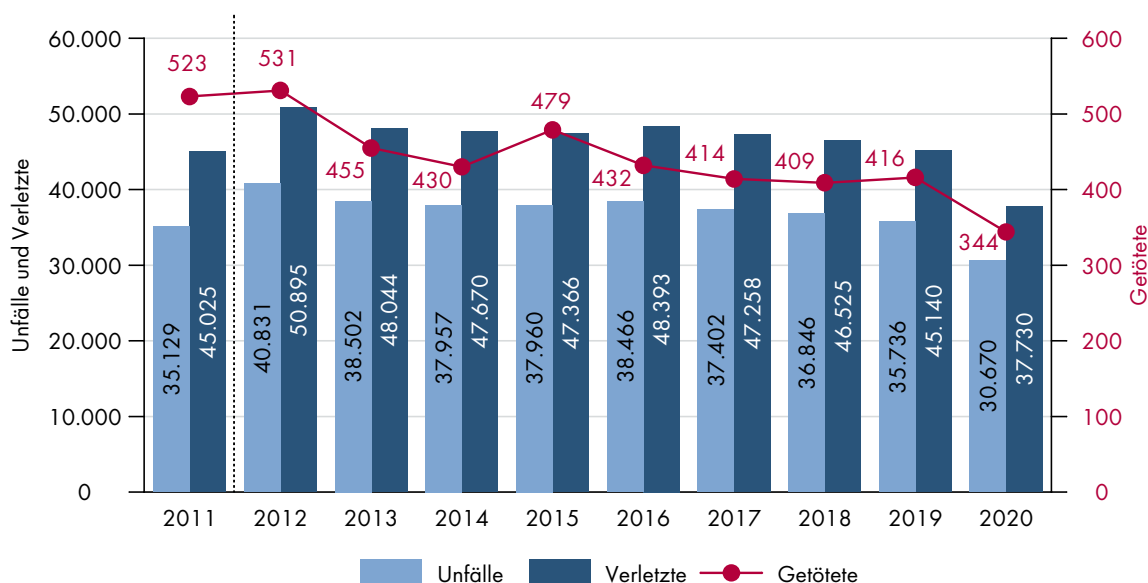
Weiterführende Informationen zur Erhebung der Straßenverkehrsunfallstatistik finden sich in der [Standard-Dokumentation](#) „Statistik der Straßenverkehrsunfälle“.

## 2 Vorstellung der wichtigsten Ergebnisse

Aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens während der coronabedingten Lockdowns von März bis Mai sowie im November und Dezember 2020 gingen die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Österreich deutlich zurück: 38.074 Personen verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen im Jahr 2020. Das sind 16% bzw. 7.482 Personen weniger als 2019 (45.556 Personen). So sind im Durchschnitt jeden Tag 21 Menschen weniger auf Österreichs Straßen verletzt oder getötet worden als 2019. Von den insgesamt 38.074 im Straßenverkehr Verunglückten haben 344 ihr Leben verloren. Die Anzahl der Verkehrstoten reduzierte sich somit um 17% gegenüber dem Vorjahr und lag erstmals deutlich unter 400 Personen (Grafik 3).

Grafik 3

### Unfälle, Verletzte und Getötete 2011 bis 2020



Q: STATISTIK AUSTRIA; Statistik der Straßenverkehrsunfälle. - Ab 2012 geänderte Erhebungsmethode; ein direkter Vergleich mit Vorjahresergebnissen ist daher nicht zulässig.

## 2.1 Zeitliche Verteilung

### 2.1.1 Unfälle im Jahresverlauf

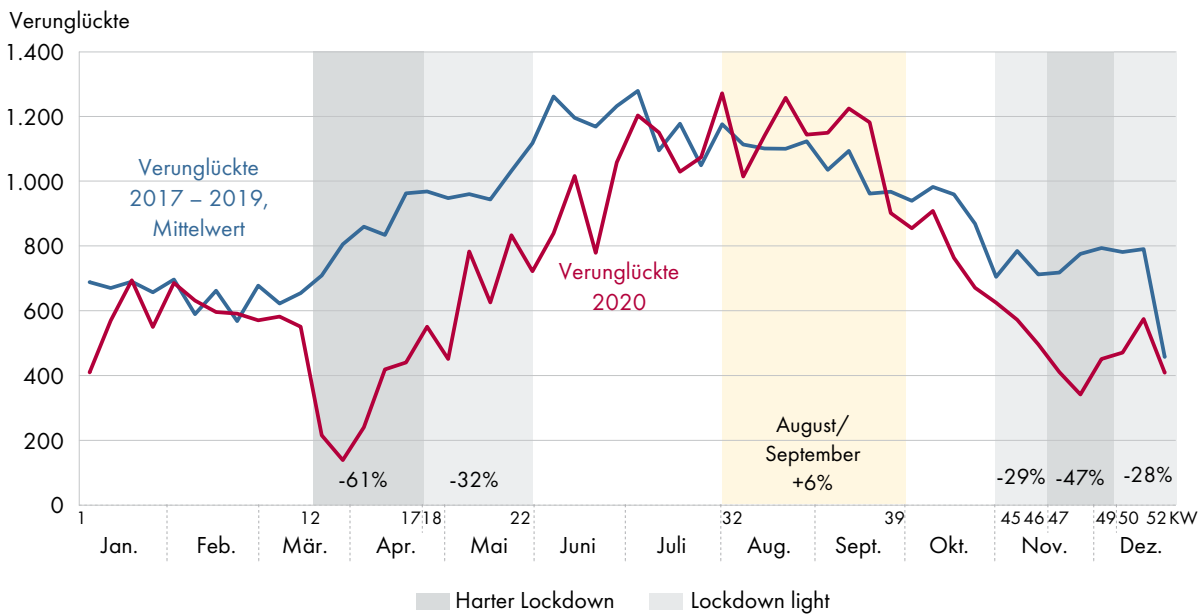
Die Zahl der Verunglückten sank insbesondere während der „harten“ Lockdowns deutlich<sup>13</sup>: So ging zwischen 16. März und 26. April 2020 die Zahl der Verletzten und Getöteten im Vergleich zum Durchschnittswert des gleichen Zeitraums der vergangenen drei Jahre um 61% zurück, zwischen 16. November und 6. Dezember 2020 verringerte sich die Zahl der Verunglückten um 47%. Auch während der Lockdowns „light“ reduzierte sich – sowohl im April/Mai als auch im November/Dezember – die Zahl der verunglückten Personen deutlich, nämlich um etwa 30% (27.4.-31.5.: 32%; 2.11.-15.11.: 29%; 7.12.-27.12.: 28%). Im Gegensatz dazu kam es im August und September 2020 (Kalenderwochen 32 bis 39) mit +6% zu einem Anstieg der Verletzten und Getöteten im Vergleich zum Durchschnittswert der Jahre 2017 bis 2019 (Grafik 4).

<sup>13</sup> Bei der Analyse der Unfallzahlen im Zuge der „harten“ und „leichten“ Lockdowns wurden die Kalenderwochen als Vergleichsperioden herangezogen, auch wenn die Lockdowns nicht immer exakt in eine Kalenderwoche fielen.



Grafik 4

**Verunglückte bei Straßenverkehrsunfällen 2017 bis 2020, nach Kalenderwochen**



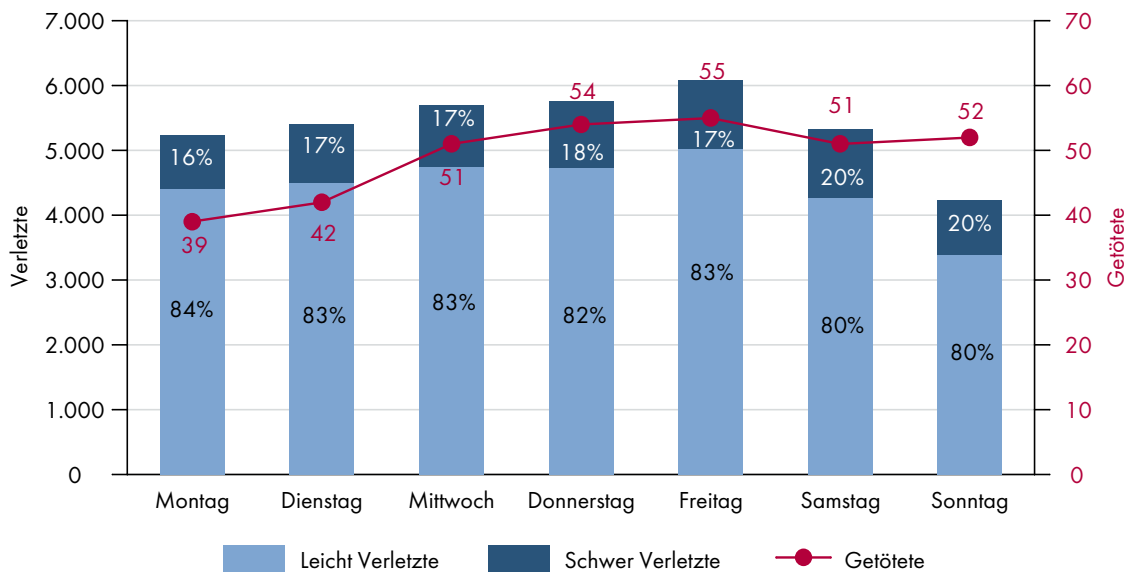
Q: STATISTIK AUSTRIA; Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

**2.1.2 Unfälle im Wochenverlauf**

Auch im durch coronabedingte Lockdowns geprägten Jahr 2020 wurden **Freitags** die meisten Verkehrsunfälle (4.986) mit der höchsten Zahl an Verletzten (6.075 Personen) und Getöteten (55 Personen) verzeichnet (Grafik 5). An Sonntagen passierten hingegen die wenigsten Unfälle (3.270) mit der geringsten Zahl an Verletzten (4.225 Personen).

Grafik 5

**Leicht und schwer Verletzte bzw. Getötete 2020 nach Wochentagen**



Q: STATISTIK AUSTRIA; Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

Der Anteil der **Schwerverletzten** war hingegen auch 2020 am Wochenende höher als während der Woche, so lag dieser an Samstagen und Sonntagen bei 20% und während der Woche im Durchschnitt bei 17% (16% am Montag bis 18% am Donnerstag). Im ersten harten Lockdown (16.3.-26.4.) stieg der Anteil der Schwerverletzten am Wochenende sogar auf 26% und während der Woche auf 21%.

## 2.2 Regionale Verteilung

### 2.2.1 Bundesland

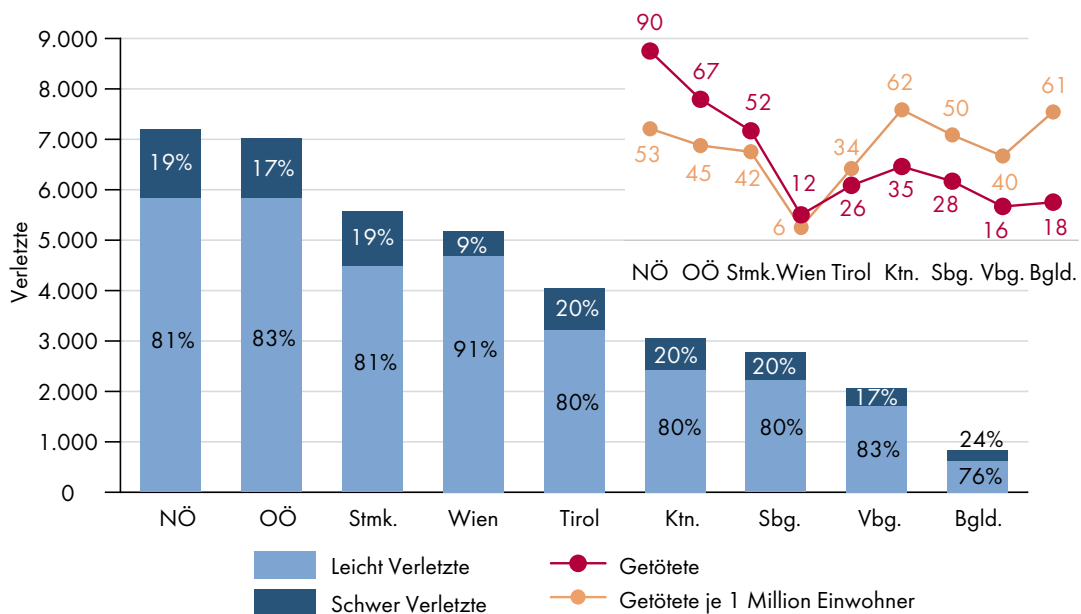
Die meisten Verunglückten wiesen auch 2020 Niederösterreich (7.281 Personen), Oberösterreich (7.102 Personen) und die Steiermark (5.628 Personen) auf. Mehr als die Hälfte aller verletzten oder getöteten Personen (52,6 %) wurden somit in diesen drei Bundesländern erfasst.

2020 ging in fast allen Bundesländern die Zahl der **verunglückten Personen** aufgrund der corona-bedingten Lockdowns im zweistelligen Prozentpunktbereich (12,3% bis 19,8%) im Vergleich zu 2019 deutlich zurück. Die Ausnahme stellt Kärnten mit einem Rückgang der Verunglückten von lediglich 6,7% dar. In Kärnten kamen im Jahr 2020 sogar mehr Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben als in den letzten vier Jahren (2020: 35 Personen, 2019: 29 Personen, 2018 und 2017: 30 Personen, 2016: 33 Personen). So liegt in Kärnten auch die Zahl der Getöteten pro eine Million Einwohnerinnen und Einwohner (62 Getötete) deutlich über dem Österreich-Durchschnitt (39 Getötete). Knapp dahinter liegt das Burgenland mit 61 Getöteten pro eine Million Einwohnerinnen und Einwohner (Grafik 6).

Das Burgenland weist auch den höchsten Anteil der **Schwerverletzten** an den Verletzten auf. So lag dieser bei 24%, gefolgt von Tirol, Kärnten und Salzburg mit je 20%. Den geringsten Anteil an Schwerverletzten hatte, so wie im Vorjahr, Wien mit 9%. Generell stieg in fast allen Bundesländern – ausgenommen Wien und Tirol - der Anteil der Schwerverletzten im Vergleich zum Vorjahr an.

Grafik 6

#### Leicht und schwer Verletzte, Getötete bzw. Getötete je 1 Mio. Einwohner 2020 nach Bundesländern



Q: STATISTIK AUSTRIA; Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

## 2.2.2 Ortsgebiet/Freiland

Knapp drei Viertel (74%) aller **tödlich verunglückten Personen** kamen im Jahr 2020 im Freiland ums Leben, dementsprechend wurde das verbleibende Viertel (26%) im Ortsgebiet getötet. Während des ersten Lockdowns (16.3.-31.5.) stieg der Anteil der Personen, die im Freiland starben, sogar auf 88%.

Bei den **Verletzten** verunglückten hingegen 40% im Freiland und 60% im Ortsgebiet, wobei unter den Schwerverletzten der Anteil im Freiland mit 49% höher lag.

## 2.2.3 Straßenarten

2020 gingen die Unfälle im **überregionalen** Straßennetz (Autobahnen, Schnellstraßen und Landesstraßen B) mit -24% dreimal so stark wie die Unfälle auf **regionalen** Straßen (Landesstraßen L und Gemeindestraßen) mit -8% im Vergleich zum Vorjahr zurück. Bei 63% der Unfälle liegt die Unfallstelle innerhalb des Ortsgebietes und bei 37% im Freiland. Entsprechend dieser Dominanz an Unfällen im Ortsgebiet zeigte sich auch, dass sich 2020 rund 65% der Unfälle im Bereich von Tempolimits bis 50 km/h ereigneten, 32% der Unfälle bei Tempolimits zwischen 60 und 100 km/h und nur 3% zwischen 110 und 130 km/h stattfanden.

## 2.3 Unfallbeteiligte Personen

### 2.3.1 Geschlecht<sup>14</sup>

Drei von vier tödlich verunglückten Personen waren im Jahr 2020 Männer; dies entspricht einer Gesamtzahl von 260 tödlich verunglückten Männern, sowie 84 Frauen. Im Vorjahresvergleich nahm der Anteil der Männer leicht zu (2020: 76%, 2019: 73%). Bei den Verletzten lag der Anteil der männlichen Verkehrsteilnehmer hingegen bei 57%. Gegliedert nach **Verletzungsgrad** sind 56% der leicht Verletzten und 65% der schwer Verletzten männlich. Diese Werte lagen somit nahe an den Anteilen von 2019 (leicht verletzt: 55%, schwer verletzt: 65%).

### 2.3.2 Alter<sup>15</sup>

Sowohl die Anzahl an Verletzten als auch jene an **tödlich Verunglückten** nahm 2020 quer durch alle Alterssegmente ab. Ausnahmen stellen hier die Altersklasse 65-74 Jahre dar, in welchem sich die Anzahl der tödlich Verunglückten von 44 auf 46 leicht erhöhte, sowie das Alterssegment von 25-34 Jahre (von 48 auf 49). Die Anzahl an Verletzten nahm in allen Alterssegmenten ab.

Ein besonders deutlicher Rückgang war bei den tödlich verunglückten **Kindern** (0-14 Jahre) zu verzeichnen. Die Anzahl getöteter Kinder sank von 16 im Jahr 2019 auf zwei im Jahr 2020, was einem Rückgang von 88% entsprach. Die Anzahl tödlich Verunglückter in der Alterskategorie  $\geq 85$  Jahre nahm ebenfalls stark von 28 auf 16 ab.

Die **Altersklasse** mit der absolut häufigsten Anzahl an tödlich Verunglückten war jene von 55-64 Jahren mit 56 getöteten Personen, gefolgt von dem Segment 45-54 Jahre und 15-24 Jahre mit jeweils 52 getöteten Personen. Bei den Getöteten je eine Mio. Einwohnerinnen und Einwohner weisen die höheren Altersklassen von 75-84 Jahre und  $\geq 85$  Jahre mit 71 Personen den höchsten Wert auf (Grafik 7).

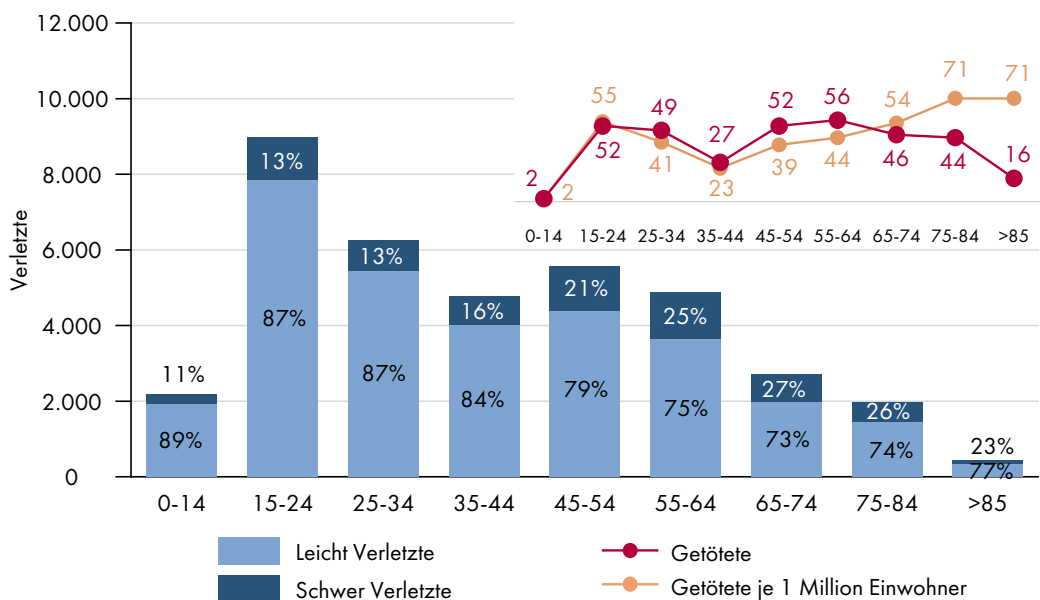
<sup>14</sup> 18 Personen mit unbekanntem Geschlecht wurden nicht berücksichtigt.

<sup>15</sup> 21 Personen mit unbekanntem Alter wurden nicht berücksichtigt.

Durchschnittlich entfielen auf eine Million Einwohnerinnen und Einwohner 39 im Straßenverkehr tödlich verunglückte Personen.

Grafik 7

**Leicht und schwer Verletzte, Getötete bzw. Getötete je 1 Mio. Einwohner 2020 nach Altersklassen**



Q: STATISTIK AUSTRIA; Statistik der Straßenverkehrsunfälle. - Nicht enthalten sind 21 Personen mit „unbekanntem Alter“.

Im Alterssegment der 15-24-Jährigen war der „Männeranteil“ mit 85% am höchsten, während unter den Kindern (0-14) sowie den über 85-Jährigen exakt die Hälfte der **tödlich Verunglückten** männlich bzw. weiblich waren.

Die meisten **Verletzten** kamen wie im Vorjahr aus der Gruppe der 15-24-Jährigen (8.984 Personen), womit knapp einer von vier Verletzten dieser Altersgruppe angehört. Die Anzahl verletzter Kinder sank im Vorjahresvergleich um 20% auf 2.179, in der Altersgruppe ≥85 Jahre war ein Rückgang von 16% auf 432 Personen zu verzeichnen.

Der Anteil an **schwer Verletzten** lag durchschnittlich bei 18%, wobei der Anteil in den Alterssegmenten deutlich variierte. Während 11% der verletzten Kinder schwere Verletzungen erlitten, lag der Anteil bei den 65-74-Jährigen bei 27%. Insgesamt lagen die Alterssegmente ab 45 Jahre hinsichtlich des Anteils der schwer Verletzten über dem Durchschnitt (Grafik 7). Generell stieg der Anteil an schwer Verletzten mit dem Alter bis zum Segment der 65-74-Jährigen an. In den beiden höchsten Altersgruppen (75-84, ≥85) sank der Anteil wiederum leicht.

### 2.3.3 Unfälle mit Kindern

Noch nie kamen weniger Kinder (0-14 Jahre) auf Österreichs Straßen ums Leben als 2020. Zwei Kinder verunglückten tödlich während es 2019 noch 16 waren. Die Zahl tödlich verunglückter Kinder war 2019 auf dem höchsten Wert seit 2006 und sank 2020 deutlich unter das Niveau der Vorjahre.

Die Anzahl **verletzter Kinder** lag 2020 bei 2.179, dies entsprach gegenüber 2019 (2.722 Personen) einem Rückgang von 20%. Sechs Prozent aller Verletzten waren 2020 Kinder. Der Anteil an schwer verletzten Kindern lag 2020 bei elf Prozent (gesamt 242 Kinder).

Unter den leicht verletzten Kindern waren 57% männlich, unter den schwer verletzten Kindern 67%. Je eines der tödlich verunglückten Kinder war männlich bzw. weiblich.

2020 **verstarb** kein Kind auf dem Schulweg, während 2019 noch vier Kinder (6 bis 15 Jahre) tödlich verunglückten. 37 Schülerinnen und Schüler wurden bei Unfällen auf dem Schulweg schwer verletzt, dies ist ein Rückgang um 48% gegenüber dem Vorjahr. Die Zahl der leicht verletzten Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg betrug 255. Im Vorjahresvergleich ist dies ein Rückgang von 49,5%.

### 2.3.4 Verletzungsgrad

Seit 1998 war der Anteil an **schwer Verletzten** nicht mehr so hoch wie 2020. 17,6% aller Verletzten bzw. insgesamt 6.650 Personen wurden infolge eines Straßenverkehrsunfalls schwer verletzt. 2019 lag dieser Anteil bei 16,4%.

Am höchsten war der Anteil an schwer verletzten Personen im Burgenland mit 24%, gefolgt von Kärnten, Tirol und Salzburg mit jeweils 20%. Im Gegensatz dazu wurden in Wien lediglich 9% der verletzten Personen schwer verletzt.

Der Anteil an schwer Verletzten unterschied sich erheblich je nach **unfallbeteiligter Verkehrsart**. Während 38% aller verletzten Motorradfahrerinnen und -fahrer schwere Verletzungen erlitten, lag der Anteil bei Pkw-Insassen nur bei 9,6%. 21% der verletzten Fußgängerinnen und Fußgänger sowie 25% der verletzten Fahrradfahrerinnen und -fahrer erlitten bei einem Straßenverkehrsunfall schwere Verletzungen.

Im ersten harten Lockdown (Kalenderwochen 12 bis 17, 16. März bis 26. April 2020) stieg der Anteil der schwer Verletzten sogar auf 23%, welcher in den Jahren zuvor (2015 bis 2019) in diesem Zeitraum zwischen 15% und 17% lag. Auf **Monatsebene** war der Anteil der daraus resultierenden schwer Verletzten im April besonders hoch (2020: 23,3%, 2019: 16,5%). Eine Steigerung von 15% auf 19% konnte im Mai verzeichnet werden. Im August lag der Wert mit 20,6% am zweithöchsten, was dem Vorjahresniveau entsprach. Den niedrigsten Wert betreffend den Anteil an schwer Verletzten gab es im Februar mit 12%, womit dieser Wert auch das Vorjahresniveau erreichte.

## 2.4 Unfallbeteiligte Verkehrsarten

Bei fast allen Verkehrsarten wurde 2020 ein Rückgang der verletzten oder getöteten Personen verzeichnet. So verunglückten 2020 durchschnittlich pro Tag 16 Pkw-Insassen und drei Fußgängerinnen und Fußgänger weniger als 2019. Während des ersten „harten“ Lockdowns gab es sogar ein Minus von durchschnittlich 47 Pkw-Insassen und sieben **Fußgängerinnen und Fußgänger** pro Tag. Lediglich die Anzahl der verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer stieg im Jahr 2020, nämlich um 14%. Das entspricht pro Tag einem Plus von drei verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrern. In den vergangenen knapp 30 Jahren verletzten sich nicht so viele Radfahrerinnen und -fahrer wie 2020.

### 2.4.1 Unfälle mit Pkws

Im Jahr 2020 war ein deutlicher Rückgang bei der Anzahl **getöteter Pkw-Insassen** zu verzeichnen. Insgesamt kamen 146 Pkw-Insassen auf Österreichs Straßen ums Leben; dies stellt einen Rückgang um 27% gegenüber 2019 dar und ist der geringste Wert seit der elektronischen Erfassung der Unfälle mit Personenschaden (1992). Die tödlich verunglückten Pkw-Insassen entsprachen demnach im Jahr 2020 42% aller Verkehrstoten. Dies ist ebenso ein Rückgang im Vergleich zum Vorjahr (2019: 48%; 2016-2018: 44%). Ein wesentlicher Anteil des Gesamt-rückganges der Verkehrstoten von 2019 auf 2020 ging somit auf weniger tödlich verunglückte Pkw-Insassen zurück.

Die Anzahl der **verletzten Pkw-Insassen** sank ebenfalls im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt wurden 17.043 Pkw-Insassen verletzt, was einem Rückgang von 26% entspricht. 9,6% der verletzten Pkw-Insassen wurden schwer verletzt (gesamt 1.631). Dies entspricht dem Anteil des Vorjahres. Im Vergleich zu anderen Verkehrsarten (z. B. einspurige Krafträder, Fahrräder) sind Pkw-Insassen anteilmäßig deutlich seltener schwer verletzt.

Vergleicht man die Anzahl der Verletzten der Jahre 2019 und 2020 auf **Monateebene**, so sind die deutlichsten Rückgänge im April (-69%), März (-50%) und November (-42%) zu verzeichnen. Diese Rückgänge sind unter anderem auf die eingeschränkte Mobilität während der coronabedingten Lockdowns zurückzuführen. Die Zahl der verletzten Pkw-Insassen stieg hingegen im Februar leicht an (+2%).

**Regional betrachtet** kamen die meisten Pkw-Insassen in den Bundesländern Niederösterreich (27%), der Steiermark (18%) und Oberösterreich (16%) ums Leben. Bei den verletzten Personen lag Oberösterreich (22,1%) knapp vor Niederösterreich (21,7%) und mit einigem Abstand der Steiermark (15%). 82% aller getöteten Pkw-Insassen gingen auf Unfälle im Freilandgebiet zurück, bei den verletzten Pkw-Insassen lag der Anteil bei 53%.

Von den 146 getöteten Pkw-Insassen waren 27% (40 Personen) **nicht angeschnallt** (Sicherheitsgurt oder Kinderrückhaltesystem). Bei den Leichtverletzten lag der Anteil bei drei Prozent und bei den Schwerverletzten bei zehn Prozent.

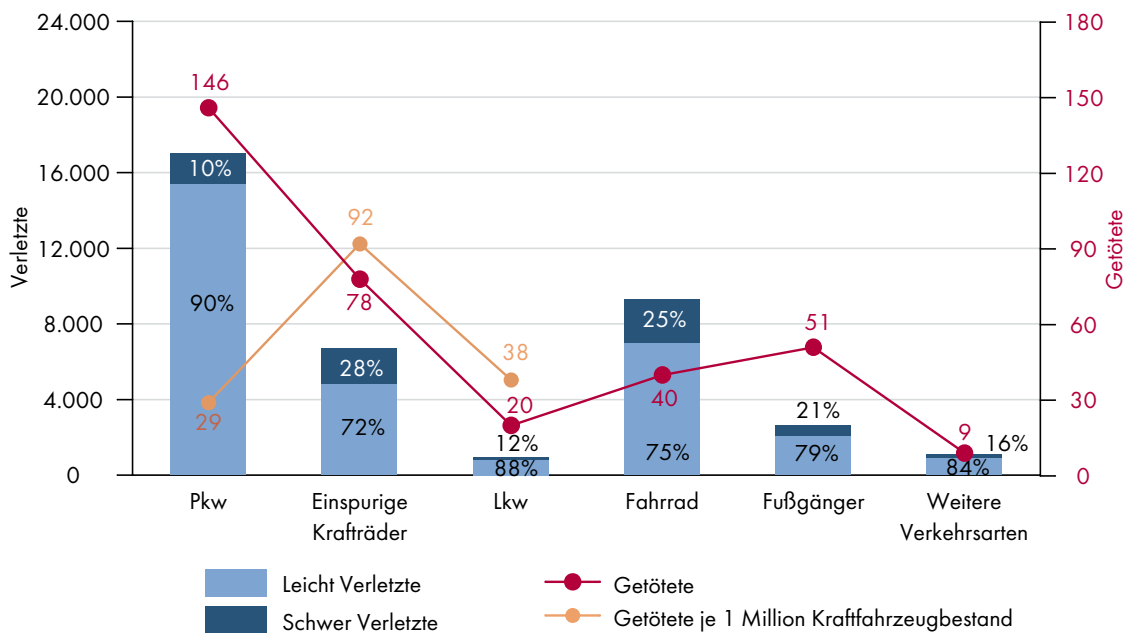
78% der getöteten Pkw-Insassen waren die **Lenkerinnen und Lenker**, 22% mitfahrende Personen. Bei Unfällen mit tödlich verunglückten Pkw-Insassen war die vermutliche **Hauptunfallursache** nicht angepasste Geschwindigkeit (34%), gefolgt von Unachtsamkeit/Ablenkung (28%).

Die Zahl der getöteten Pkw-Insassen **pro eine Million zugelassener Pkws** lag 2020 bei 29, wobei der Durchschnitt 2020 bei 36 Getöteten pro eine Million Kraftfahrzeugen liegt (Grafik 8).

49% aller tödlich verunglückten Pkw-Insassen konnten auf einen Alleinunfall zurückgeführt werden.

Grafik 8

**Leicht und schwer Verletzte, Getötete 2020 nach Verkehrsarten bzw. Getötete je 1 Mio. Kraftfahrzeugbestand**



Q: STATISTIK AUSTRIA; Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

## 2.4.2 Unfälle mit einspurigen Krafträdern: Motorrad und Moped

Obwohl die Gesamtzahl tödlich Verunglückter 2020 stark zurückging, blieb die Anzahl **tödlich verunglückter Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer** (Lenker/-in bzw. Beifahrer/-in) nahezu konstant. 74 Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer kamen 2020 auf Österreichs Straßen ums Leben; dies entspricht einem leichten Rückgang von 6% im Vergleich zum Vorjahr (2019: 79). Die Anzahl getöteter Mopedfahrerinnen und Mopedfahrer lag 2020 bei vier, wobei dies einem Rückgang von 60% im Jahresvergleich entspricht (2019: 10).

96% der getöteten Motorrad-/Mopedfahrerinnen und -fahrer **lenkten** das jeweilige Kraftfahrzeug, 4% kamen als Mitfahrerin bzw. Mitfahrer ums Leben. Von den getöteten Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern waren 97% **Männer** und 3% **Frauen**. Drei der vier getöteten Mopedfahrerinnen und Mopedfahrer waren unter 19 Jahre alt.

Die einspurigen Krafträder insgesamt lagen bei der Anzahl der Getöteten **pro eine Million Kraftfahrzeugen** mit 92 deutlich über dem Durchschnitt (36).

Die Anzahl verletzter Motorrad-/Mopedfahrerinnen und -fahrer lag 2020 bei 6.714, was einem Rückgang von 14% entspricht (2019: 7.827). 28% der Verletzten waren infolge des Unfalls **schwer verletzt** (1.876), womit der Anteil an schwer Verletzten bei einspurigen Krafträdern deutlich über dem Anteil von Pkw (10%) liegt.

Die meisten getöteten Motorrad-/Mopedfahrerinnen und -fahrer kamen in Niederösterreich (28%) und Oberösterreich (23%) ums Leben, womit mehr als die Hälfte jener Getöteten auf eines der beiden **Bundesländer** entfällt. Alle tödlich verunglückten Motorrad-/Mopedfahrerinnen und -fahrer kamen im Zeitraum von April bis November ums Leben. Die höchste Anzahl getöteter Motorrad-/Mopedfahrerinnen und -fahrer wurde im September (16 Personen) und Juli (14 Personen) verzeichnet. Die Anzahl verletzter Motorrad-/Mopedfahrerinnen und -fahrer war hingegen im August (19%) und im Juli (18%) am höchsten.

Bei jenen Unfällen, bei welchen Motorrad-/Mopedfahrerinnen und -fahrer tödlich verunglückten, war mit Abstand die häufigste **Unfallursache** nicht angepasste Geschwindigkeit (52%). Die Hauptunfallursachen bei Unfällen mit einspurigen Krafträdern waren Unachtsamkeit/Ablenkung (27%), gefolgt von nicht angepasster Geschwindigkeit (24,3%) und Vorrangverletzung (23,7%).

47% aller tödlich verunglückten Motorrad-/Mopedfahrerinnen und -fahrer waren 2020 auf **Alleinunfälle** zurückzuführen.

## 2.4.3 Unfälle mit Fahrrädern und E-Scootern

2020 gab es die höchste jemals erhobene Anzahl an verletzten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern (E-Scooter eingeschlossen). Die Gesamtanzahl lag bei 9.308 verletzten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern, dies entspricht einer Zunahme von 14% gegenüber dem Vorjahr (8.134). Bei einem Viertel jener Verletzten handelte es sich um **Schwerverletzte** (2.295 Personen), wobei auch dies einen neuen Höchstwert darstellte. Der Anteil an Schwerverletzten lag somit deutlich über jenem der schwerverletzten Pkw-Insassen (10%), aber unter jenem für einspurige Kraftfahrträder (28%).

Die Anzahl **tödlich verunglückter** Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer lag im Jahr 2020 bei 40. Auch dies entspricht mit +21% einer deutlichen Steigerung im Vergleich zum Vorjahr (2019: 33).

53% der getöteten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer fuhr mit **elektrischem Antrieb**, was eine deutliche Steigerung gegenüber dem Vorjahr darstellte (2019: 33%). Das Durchschnittsalter aller tödlich verunglückten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer mit elektrischem Antrieb lag bei 64 Jahren.

Unter den **Verletzten** war der Anteil der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer ohne elektrischen Antrieb (Muskelkraft) deutlich höher und lag bei 79%. 73% aller tödlich verunglückten, sowie 61% aller verletzten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer war männlich.

Die meisten der 40 tödlich verunglückten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer kamen in Niederösterreich (9 Personen) und Tirol (7 Personen) ums Leben. Auch bei den Verletzten weisen Niederösterreich (15,8%) und Tirol (14,2%) die höchste Anzahl auf.

38% der tödlich verunglückten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer trugen zum Zeitpunkt des Unfalls einen **Helm**. Unter den verletzten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern lag der „Helmanteil“ bei 47%.

Im **Jahresverlauf** verletzten sich die meisten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer in den Monaten Juli (17%) und August (15%). Im Jänner (+78%) und Mai (+58%) war eine deutliche Steigerung an verletzten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer gegenüber dem Vorjahr ersichtlich, während u. a. im März (-27%) ein Rückgang zu verzeichnen war.

Im Unterschied zu anderen Verkehrsarten nahm die Anzahl an verletzten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern während der coronabedingten **Lockdowns** (Kalenderwoche 12-22 sowie 45 bis Jahresende) im Vergleich zum Vorjahr zu. Verletzten sich 2019 in den angegebenen Kalenderwochen noch 2.100 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, so stieg diese Anzahl 2020 auf 2.467 (+17%). Die Anzahl an Verletzten über alle Verkehrsarten nahm in diesem Zeitraum um 37% ab.

#### 2.4.4 Unfälle mit Fußgängerinnen und Fußgängern

2020 wurde ein Rückgang bei der Anzahl verunglückter Fußgänger verzeichnet. 51 Fußgängerinnen und Fußgänger kamen 2020 bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben, dies war eine Reduktion von 26% im Vorjahresvergleich (2019: 69). 59% der getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger waren männlich, 41% weiblich. Im Gegensatz dazu waren 2020 56% der **verletzten Fußgängerinnen und Fußgänger** weiblich.

Ein Rückgang war ebenfalls bei der Anzahl **verletzter Fußgängerinnen und Fußgänger** zu verzeichnen, nämlich von 3.577 Personen im Jahr 2019 auf 2.610 Personen im Jahr 2020 (-27%). Von den verletzten Fußgängerinnen und Fußgängern wurden 21% schwer verletzt.

23 der 51 getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger wurden bei **Dunkelheit** (41%) oder in der **Dämmerung** (4%) getötet. Die „gefährlichsten“ **Bundesländer** waren 2020 für Fußgängerinnen und Fußgänger Oberösterreich (10 Tote) und Niederösterreich (9 Tote). Bei den verletzten Fußgängerinnen und Fußgängern lag hingegen Wien mit einem Drittel aller Verletzten voran.

Im **Jahresverlauf** wurden im Jänner die meisten Fußgängerinnen und Fußgänger verletzt (13%). In den Monaten März (-54%), April (-67%) und November (-51%) wurden deutliche Rückgänge bei der Anzahl verletzter Fußgängerinnen und Fußgänger verzeichnet, welche zu einem wesentlichen Teil auf die coronabedingten Lockdowns zurückzuführen sind. Während dieser Kalenderwochen (Kalenderwochen 12-22 sowie 45 bis Jahresende) ging die Anzahl an verletzten Fußgängerinnen und Fußgängern besonders deutlich um 52% zurück.

#### 2.4.5 Unfälle mit schweren Lkws (über 3,5t)

51 Personen der 2020 im Straßenverkehr **tödlich Verunglückten** gehen auf Unfallgeschehen mit Beteiligung eines schweren Lkws zurück. Die Anzahl entspricht exakt jener aus dem Vorjahr; aufgrund der insgesamt gesunkenen Anzahl an Verkehrstoten ist der Anteil der tödlich Verunglückten unter Beteiligung eines schweren Lkws auf 15% gestiegen (2019: 12%). Der Anteil der Verletzten unter



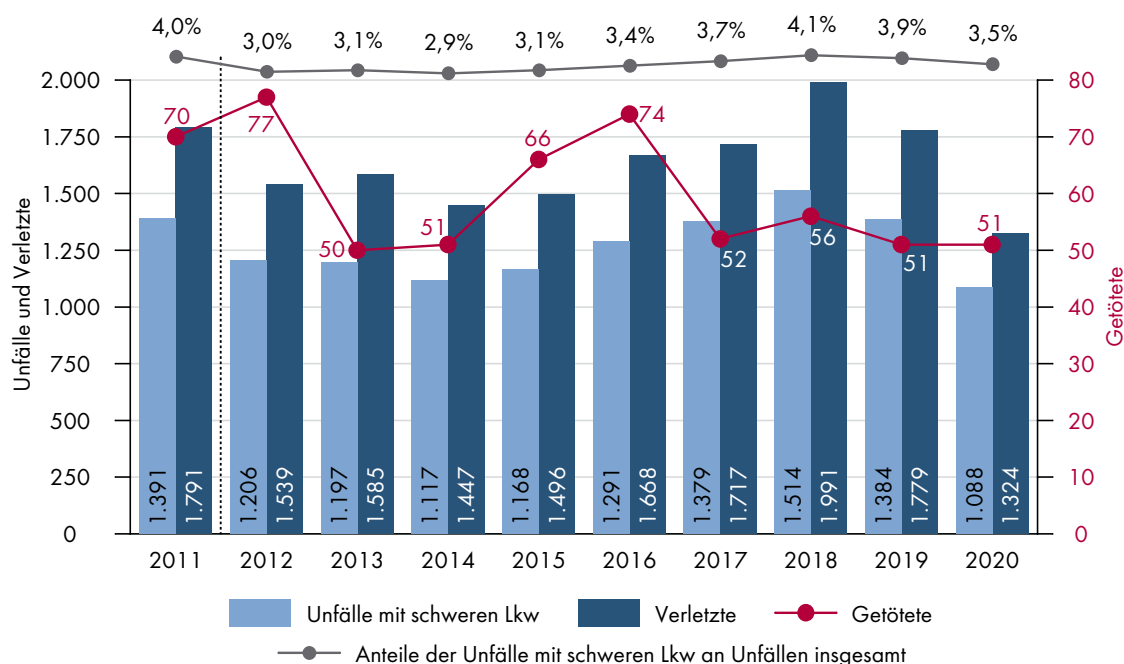
Beteiligung eines schweren Lkws an der Gesamtzahl der Verletzten lag 2020 bei 3,5%, dies entspricht einem Rückgang im Vergleich zu 2019 (3,9%).

Die Anzahl an Verletzten, die auf Unfälle mit Schwer-Lkw-Beteiligung zurückzuführen sind, liegt 2020 bei 1.324 Personen. Im Vorjahresvergleich ist dies ein Rückgang um 26% (Grafik 9).

Von der Gesamtzahl aller Unfälle 2020 konnten 1.088 auf eine Beteiligung eines schweren Lkws zurückgeführt werden. Dies entspricht einem Anteil von 3,5%.

Grafik 9

### Unfälle mit schweren Lkw (über 3,5t), dabei Verletzte und Getötete 2011 bis 2020



Q: STATISTIK AUSTRIA; Statistik der Straßenverkehrsunfälle. - Ab 2012 geänderte Erhebungsmethode; ein direkter Vergleich mit Vorjahresergebnissen ist daher nicht zulässig.

Der **Anteil der Schwerverletzten an den Verletzten** stieg – wie auch bei anderen Verkehrsarten – 2020 an: Dieser lag bei Unfällen mit Beteiligung eines schweren Lkws bei 20% (2019: 15%). Obwohl die Gesamtzahl der Verletzten mit Schwer-Lkw-Beteiligung von 2019 auf 2020 deutlich abnahm (-26%), blieb die Anzahl der Schwerverletzten unter Beteiligung eines schweren Lkws nahezu konstant (2020: 261, 2019: 268).

**Regional betrachtet** gab es die meisten tödlich Verunglückten mit Schwer-Lkw-Beteiligung in Oberösterreich (14 Personen) und Niederösterreich (11 Personen). Der Monat mit den meisten tödlich Verunglückten mit Schwer-Lkw-Beteiligung war der Oktober (9 Personen).

Alle tödlich Verunglückten mit Schwer-Lkw-Beteiligung waren mindestens 21 Jahre **alt**, womit kein Kind 2020 dadurch ums Leben kam.

Die **häufigste Ursache** für Unfälle mit Schwer-Lkw-Beteiligung war Unachtsamkeit/Ablenkung (26%). Dies war ebenfalls die häufigste Ursache für tödliche Unfälle mit Schwer-Lkw-Beteiligung (31%).

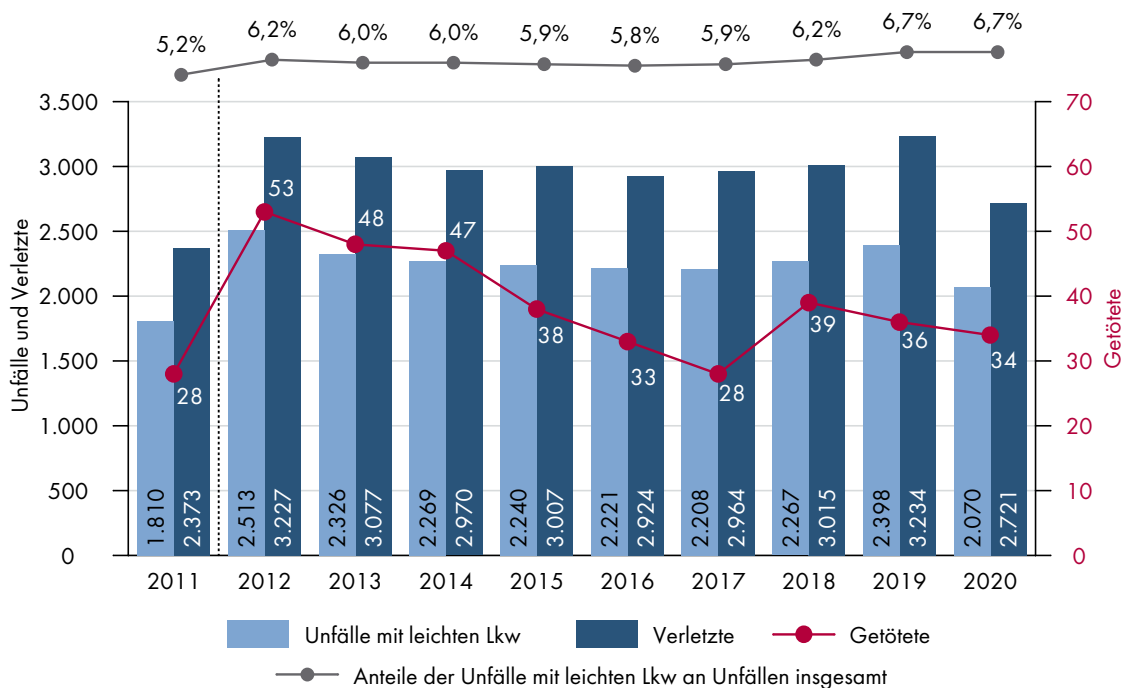
## 2.4.6 Unfälle mit leichten Lkws (bis 3,5t)

34 Personen verunglückten 2020 bei Unfällen mit Beteiligung eines leichten Lkws **tödlich**. Die Anzahl lag mit sechs Prozentpunkten unter jener von 2019 (36 Personen). Von der Gesamtzahl der tödlich verunglückten Personen gingen somit 9,9% auf Unfälle mit Leicht-Lkw-Beteiligung zurück. Im Jahr 2019 lag dieser Wert bei 8,7%.

Die Anzahl der Verletzten bei Unfällen mit Leicht-Lkw-Beteiligung lag bei 2.721 Personen (Grafik 10). Dies ist ein Rückgang um 16% im Vergleich zu 2019. Von den Verletzten mit Unfällen mit Leicht-Lkw-Beteiligung waren 12% schwer verletzt, dies entspricht dem Vorjahreswert und liegt unter dem Wert für Verletzte nach Unfällen mit Schwer-Lkw-Beteiligung (20%).

Grafik 10

### Unfälle mit leichtem Lkw (bis 3,5t), dabei Verletzte und Getötete 2011 bis 2020



Q: STATISTIK AUSTRIA; Statistik der Straßenverkehrsunfälle. - Ab 2012 geänderte Erhebungsmethode; ein direkter Vergleich mit Vorjahresergebnissen ist daher nicht zulässig.

Mehr als ein Drittel aller tödlich Verunglückten mit Leicht-Lkw Beteiligung kamen in **Niederösterreich** ums Leben (12 Personen, +33%), während die meisten Verletzten infolge eines Unfalls mit Leicht-Lkw-Beteiligung in Wien verzeichnet wurden (21%). Der Monat mit den meisten tödlich Verunglückten mit Leicht-Lkw-Beteiligung war September (6 Personen), in welchem ein starker Anstieg im Vergleich zu 2019 beobachtbar war (2019: 1 Person).

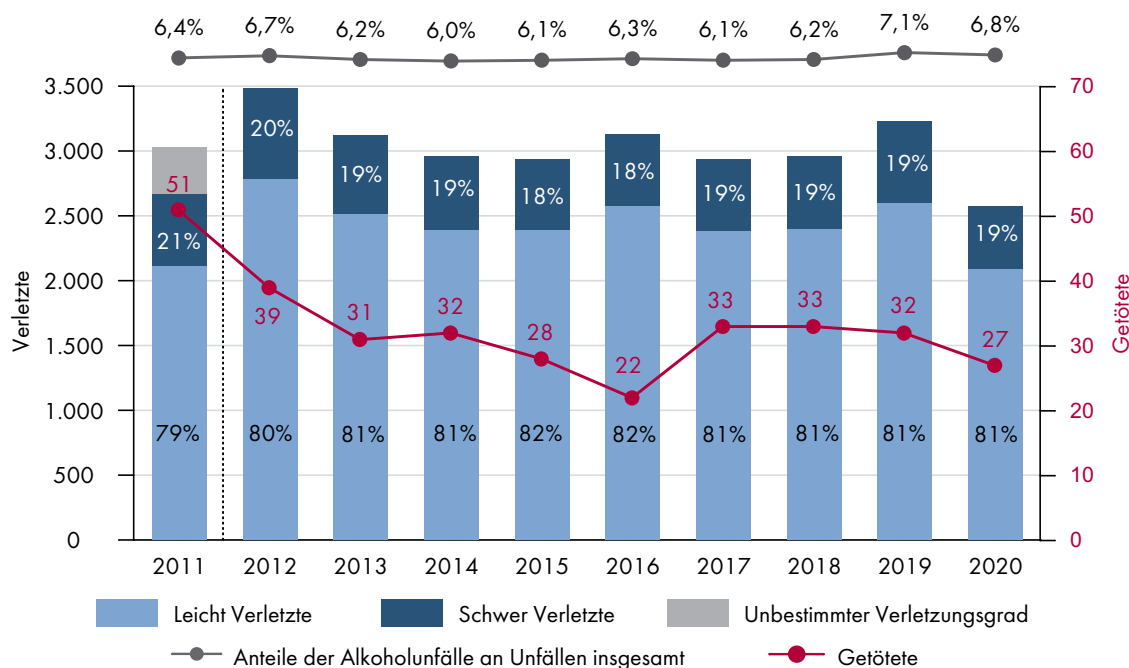
Die häufigste **Hauptunfallursache** für Unfälle mit Leicht-Lkw-Beteiligung war Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung (29%). Bei den tödlichen Unfällen mit Leicht-Lkw-Beteiligung war Unachtsamkeit/Ablenkung die häufigste Ursache (31%).

## 2.5 Alkoholunfälle

24 **Männer** und drei **Frauen** kamen im Jahr 2020 bei Alkoholunfällen ums Leben. Im Vergleich zu den Vorjahren wurde mit insgesamt 27 tödlich Verunglückten ein Rückgang verzeichnet: 2019 starben 32 Personen, 2018 und 2017 jeweils 33 Personen. Somit kamen acht Prozent aller tödlich Verunglückten

im Rahmen eines Alkoholunfalls ums Leben. 6,8% aller Unfälle auf Österreichs Straßen waren 2020 Alkoholunfälle (2019: 7,1%) (Grafik 11). 12 der 27 verstorbenen Personen waren die Hauptunfallverursacher des jeweiligen Unfalls (44%), wobei 11 davon männlich waren.

Grafik 11

**Leicht und schwer Verletzte bzw. Getötete bei Alkoholunfällen 2011 bis 2020**


Q: STATISTIK AUSTRIA; Statistik der Straßenverkehrsunfälle. - Ab 2012 geänderte Erhebungsmethode; ein direkter Vergleich mit Vorjahresergebnissen ist daher nicht zulässig.

17 infolge eines Alkoholunfalls verstorbene Personen waren zwischen 15 und 34 Jahre alt, dies entspricht einem Anteil von 63% aller Altersgruppen. Weder ein Kind (0-14) noch eine Person aus der Altersgruppe  $\geq 85$  Jahre kam bei einem Alkoholunfall ums Leben.

Die Anzahl der bei Alkoholunfällen verletzten Personen sank 2020 um 20% auf 2.575. Der Anteil der schwer Verletzten lag, so wie in den Vorjahren, bei 19%. Drei von vier bei einem Alkoholunfall verletzten Personen waren männlich.

**Regional** betrachtet geschahen die meisten Alkoholunfälle in Niederösterreich (395) und Oberösterreich (382) (2.081 in Österreich). Die meisten tödlichen Alkoholunfälle ereigneten sich in Niederösterreich und der Steiermark mit jeweils 6 (25 in ganz Österreich). Die meisten tödlich Verunglückten infolge eines Alkoholunfalls gab es ebenso in Niederösterreich mit 7 Personen.

## 2.6 Vermutliche Hauptunfallursachen

Insgesamt wurden im Jahr 2020 344 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen in Österreich getötet. Trotz dieses Rückgangs starben mehr Personen aufgrund **nicht angepasster Geschwindigkeit** als in den Vorjahren. 110 Menschen kostete dies ihr Leben (2019: 103; 2018: 98 Personen). Das entspricht 32% aller tödlich verunglückten Personen, 2018 und 2019 waren es mit 24% bzw. 25% noch deutlich weniger. Während des ersten Lockdowns (16.3.-31.5.) stieg der Anteil sogar auf 39% (Mittelwert 2017-2019: 25%), 23 Personen kamen während dieses Zeitraums wegen nicht angepasster Geschwindigkeit ums Leben

94 der 110 aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit **tödlich Verunglückten** – das sind 85% – waren die Fahrzeuglenkerinnen bzw. -lenker und bis auf eine Person auch die vermutlichen Hauptunfallverursacherinnen bzw. -verursacher. 87% (81 Personen) der aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit tödlich verunglückten Hauptunfallverursacher waren männlich, wobei alle betroffenen Motorradfahrer (38 Personen) männlich waren. Darüber hinaus verloren elf Mitfahrerinnen und Mitfahrer sowie fünf Fußgänger (alle männlich) – alle Nicht-Unfallverursacher – bei Verkehrsunfällen aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit ihr Leben.

## 2.7 Vermutlicher Hauptunfallverursacher

Um tiefer gehende Analysen der vermutlichen Hauptunfallverursacherinnen und -verursacher (i. F. Unfallverursacher<sup>16</sup>) und gut interpretierbare Ergebnisse zu gewährleisten, wurde den folgenden Auswertungen die Masse der **Unfälle mit genau einem Hauptunfallverursacher** (30.191; 98% der Gesamtunfälle) zu Grunde gelegt, wobei dieser entweder Lenkerin/Lenker oder Fußgängerin/Fußgänger sein muss (Kapitel 1, methodische Erläuterungen).

Im Jahr 2020 sind 53% aller Unfallverursacher Lenkerinnen oder Lenker von Pkws und 21% Lenkerinnen oder Lenker von Fahrrädern (Tabelle 3). Damit werden knapp drei Viertel aller Unfälle von Lenkerinnen oder Lenkern dieser beiden **Verkehrsarten** verursacht. Die vulnerabelste Gruppe der Verkehrsteilnehmer, die Fußgängerinnen und Fußgänger, sind gleichzeitig jene Gruppe, die mit 2,6% den geringsten Anteil an den Unfallverursachern ausmacht.

Tabelle 3

### Vermutliche Hauptunfallverursacher (HUV) nach Teilsegmenten und Verkehrsarten 2020

Verkehrsarten	Anzahl der HUV				Anteile an den HUV insgesamt in %			
	Alleinunfälle	Unfälle mit zwei Beteiligten	Unfälle mit mehr als zwei Beteiligten	Zusammen	Alleinunfälle	Unfälle mit zwei Beteiligten	Unfälle mit mehr als zwei Beteiligten	Zusammen
Fußgänger	.	762	23	785	.	4,3	1,4	2,6
Fahrrad, Elektrofahrrad, Elektro-Scooter	4.238	1.952	50	6.240	38,9	11,0	3,1	20,7
Motorfahrrad	1.319	689	16	2.024	12,1	3,9	1,0	6,7
Motorrad	1.461	695	68	2.224	13,4	3,9	4,3	7,4
Pkw (Kombi)	3.256	11.596	1.198	16.050	29,9	65,5	75,0	53,2
Lkw	282	1.545	207	2.034	2,6	8,7	13,0	6,7
Andere Verkehrsarten	327	471	36	834	3,0	2,7	2,3	2,8
<b>Insgesamt</b>	<b>10.883</b>	<b>17.710</b>	<b>1.598</b>	<b>30.191</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
	<b>Anteil an Teilsegment in %</b>							
Fußgänger	.	97,1	2,9	100,0				
Fahrrad, Elektrofahrrad, Elektro-Scooter	67,9	31,3	0,8	100,0				
Motorfahrrad	65,2	34,0	0,8	100,0				
Motorrad	65,7	31,3	3,1	100,0				
Pkw (Kombi)	20,3	72,2	7,5	100,0				
Lkw	13,9	76,0	10,2	100,0				
Andere Verkehrsarten	39,2	56,5	4,3	100,0				
<b>Insgesamt</b>	<b>36,0</b>	<b>58,7</b>	<b>5,3</b>	<b>100,0</b>				

Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

<sup>16</sup> Um die Lesbarkeit dieser Publikation zu gewährleisten, wurde der Hauptunfallverursacher nicht gegendert und umfasst somit immer alle Personen unabhängig von ihrem Geschlecht.

Diese Ergebnisse überraschen insofern nicht, da mit der Häufigkeit oder der Dauer der Teilnahme am Verkehr bzw. den gefahrenen Kilometern die Wahrscheinlichkeit steigt, in eine Konfliktsituation mit anderen Verkehrsteilnehmern zu geraten. Insgesamt werden auch jene Verkehrsteilnehmer häufiger Unfallverursacher sein, deren Fahrzeugart eine dominierende Verkehrsart (Pkw, Fahrräder, einspurige Kraftfahrzeuge, etc.) auf öffentlichen Straßen darstellt.

Zwei Drittel oder 67% der Unfallverursacher sind **männlich**, 31% **weiblich** und rund 2% sind unbekanntes Geschlechts (Tabelle 4). Das Durchschnittsalter eines Unfallverursachers beträgt knapp 41 Jahre. Die Auswertung nach **Altersklassen** zeigt jedoch deutlich den hohen Anteil junger Unfallverursacher am Unfallgeschehen: So ist die Altersklasse der 15-24-jährigen Unfallverursacher mit 22% die mit Abstand größte Altersgruppe der Unfallverursacher und jene der 85-jährigen oder älteren Personen mit 1% die kleinste Gruppe. Mehr als ein Drittel aller Unfallverursacher der Altersklasse der 15-24-jährigen sind Fahranfänger.

Tabelle 4

#### Vermutliche Hauptunfallverursacher (HUV) nach Teilsegmenten, Geschlecht und Altersklassen 2020

Geschlecht, Altersklassen	Anzahl der HUV				Anteile an den HUV insgesamt in %			
	Alleinunfälle	Unfälle mit zwei Beteiligten	Unfälle mit mehr als zwei Beteiligten	Zusammen	Alleinunfälle	Unfälle mit zwei Beteiligten	Unfälle mit mehr als zwei Beteiligten	Zusammen
Männlich	7.178	11.839	1.158	20.175	66,0	66,8	72,5	66,8
Weiblich	3.696	5.178	413	9.287	34,0	29,2	25,8	30,8
unbekannt	9	693	27	729	0,1	3,9	1,7	2,4
0-14	360	468	7	835	3,3	2,6	0,4	2,8
15-24	2.996	3.266	324	6.586	27,5	18,4	20,3	21,8
25-34	1.578	3.030	336	4.944	14,5	17,1	21,0	16,4
35-44	1.157	2.549	250	3.956	10,6	14,4	15,6	13,1
45-54	1.599	2.706	259	4.564	14,7	15,3	16,2	15,1
55-64	1.602	2.225	210	4.037	14,7	12,6	13,1	13,4
65-74	892	1.293	85	2.270	8,2	7,3	5,3	7,5
75-84	591	1.076	76	1.743	5,4	6,1	4,8	5,8
≥ 85	104	224	14	342	1,0	1,3	0,9	1,1
unbekannt	4	873	37	914	0,0	4,9	2,3	3,0
<b>Insgesamt</b>	<b>10.883</b>	<b>17.710</b>	<b>1.598</b>	<b>30.191</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

Deutlich zeigen sich in der Tabelle 4 auch die gleichbleibenden Anteile (13-15%) von Unfallverursachern an den gesamten Unfallverursachern in den Altersklassen 35-44, 45-54 und 55-64 Jahre, während dieser Anteil in den Altersklassen der 65-74-Jährigen auf 7,5% abfällt. Hier spiegelt sich erwartungsgemäß die deutliche Reduktion in der Teilnahme am Verkehrsgeschehen durch den Wegfall des Weges vom und zum Arbeitsplatz im Pensionsalter wider.

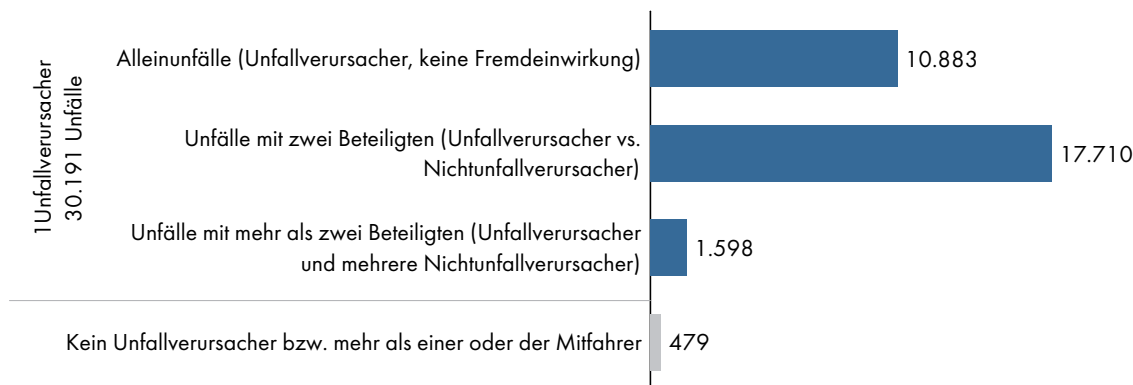
Analysiert man die Gesamtmasse der Unfälle mit genau einem Unfallverursacher nach ihren **Unfallursachen**, so zeigt sich, dass sich rund 81% der Unfälle auf nur vier Ursachen verteilen. Dabei liegt die Unfallursache „Unachtsamkeit/Ablenkung“ mit 28% an erster Stelle, gefolgt von „Vorrangverletzung“ mit 25% sowie „nicht angepasste Geschwindigkeit“ mit 16% und „mangelnder Sicherheitsabstand“ mit 11%.

Im Folgenden werden die Unfallverursacher in den Unfallsituationen von „Unfällen mit nur einem unfallbeteiligten Fahrzeug“ (36%; i. F. Alleinunfälle), „mit zwei Unfallbeteiligten“ (59%) bzw. „mit mehr als zwei beteiligten Verkehrsarten“ (5%) näher beleuchtet (Grafik 12).

Eine Aufteilung der Unfälle in die drei Segmente zeigt bezüglich der untersuchten Merkmale wie „Alter und Geschlecht“, „Verkehrsarten“, „Unfalltyp“, „vermutliche Hauptunfallursache“ und „Schweregrad der Unfälle“ ein deutlich voneinander abweichendes Erscheinungsbild.

Grafik 12

### Abgrenzung der Unfälle mit genau einem Hauptunfallverursacher nach Teilsegmenten 2020



Q: STATISTIK AUSTRIA; Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

## 2.7.1 Alleinunfälle

Alleinunfälle zeichnen sich dadurch aus, dass der **alleinige Beteiligte** gleichzeitig auch der Unfallverursacher ist (2020: 10.883 Unfälle). Sieht man von eventuellen Mitfahrerinnen und Mitfahrern ab, sind keine weiteren Personen oder Fahrzeuge am Unfall beteiligt.

### Verkehrsarten der Hauptunfallverursacher

Die häufigste Verkehrsart eines Alleinunfalles ist ein **einspuriges Fahrzeug**, entweder ein Fahrrad (39%) oder ein einspuriges Kraftrad (Motorfahrrad 12% oder Motorrad 13%). Alleinunfälle werden somit zu 65% von einspurigen Fahrzeugen verursacht (Tabelle 3).

2020 sind die Fahrräder mit ihrem Anteil von 39% (2019: 31%; 2018: 29%) erstmals die dominante Verkehrsart innerhalb der Gruppe der Alleinunfälle. Von den insgesamt 6.240 unfallverursachenden Fahrradlenkern verursachten 4.238 oder 68% einen Alleinunfall. Anders ausgedrückt: Wenn ein Fahrradfahrer oder eine Fahrradfahrerin 2020 einen Unfall verursachte, dann war dieser zu 68% ein Alleinunfall.

Der Anteil der unfallverursachenden **E-Bike-Lenkerinnen oder Lenker** an den insgesamt unfallverursachenden Lenkern von Fahrrädern liegt 2020 bei 23% (Tabelle 5). Damit ereigneten sich 2020 1.406 Unfälle, die von E-Bike-Lenkerinnen oder E-Bike-Lenkern verursacht wurden, 73% davon in Form eines Alleinunfalles.

Mit 14% ist der Anteil der Alleinunfälle bei den unfallverursachenden Lkw-Lenkerinnen und -Lenkern am geringsten. Aber auch bei den Pkw liegt der Anteil der Alleinunfälle mit 20% nur bei rund einem Drittel von jenem bei den einspurigen Fahrzeugen.

Die Dominanz einspuriger Fahrzeuge in der Teilmenge der Alleinunfälle bestimmt in der Folge auch den Unfalltyp, die Unfallursache und den Schweregrad der Unfälle.

Tabelle 5

**Vermutliche Hauptunfallverursacher (HUV) der Verkehrsart Fahrrad nach Teilsegmenten und Antriebsart 2020**

Antriebsart	Anzahl der HUV				Anteile an den HUV Fahrrad in %			
	Alleinunfälle	Unfälle mit zwei Beteiligten	Unfälle mit mehr als zwei Beteiligten	Zusammen	Alleinunfälle	Unfälle mit zwei Beteiligten	Unfälle mit mehr als zwei Beteiligten	Zusammen
Elektrisch	1.031	367	8	1.406	24,3	18,8	16,0	22,5
Muskelkraft	3.207	1.585	42	4.834	75,7	81,2	84,0	77,5
<b>Insgesamt</b>	<b>4.238</b>	<b>1.952</b>	<b>50</b>	<b>6.240</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
	<b>Anteil an Teilsegment in %</b>							
Elektrisch	73,3	26,1	0,6	100,0				
Muskelkraft	66,3	32,8	0,9	100,0				
<b>Insgesamt</b>	<b>67,9</b>	<b>31,3</b>	<b>0,8</b>	<b>100,0</b>				

Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

**Geschlecht und Alter der Hauptunfallverursacher**

Gegenüber der Alters- und Geschlechtsverteilung aller Unfallverursacher fällt bei den Verursachern von Alleinunfällen auf, dass der Anteil der weiblichen Unfallverursacherinnen bei den Alleinunfällen mit 34% um rund 3 Prozentpunkte über jenem der gesamten Unfallverursacher (31%) liegt (Tabelle 4). 28% der Unfallverursacher von Alleinunfällen sind der Altersgruppe der 15-24-Jährigen zuzurechnen. 39% der Unfallverursacher dieser Altersgruppe sind Fähranfänger. Sowohl der Anteil der Unfallverursacher in der Altersklasse der 15-24-Jährigen (+6 Prozentpunkte) als auch der Anteil der Fähranfänger in dieser Altersklasse (+4 Prozentpunkte) liegen bei den Alleinunfällen deutlich über den Vergleichswerten der Gesamtunfälle.

**Unfalltypen und Unfallursachen**

Die Unfalltypen repräsentieren generell jene konfliktauslösende Situation, welche letztlich zum Unfall führt. Für die Alleinunfälle ergibt sich hier der Sonderfall, dass die Klassifikation der ersten Unfalltyp-Obergruppe „Unfälle mit nur einem Beteiligten“ nicht exakt jene Unfälle umfasst, die tatsächlich nur eine Verkehrsart bzw. einen Beteiligten aufweisen. In den gegenständlichen Analysen werden unter dem Begriff „Alleinunfälle“ jene Unfälle verstanden, an denen de facto nur eine Verkehrsart beteiligt ist. 96% davon sind Unfälle der Unfalltyp-Obergruppe „Unfälle mit nur einem Beteiligten“ aber zusätzlich umfassen die Alleinunfälle auch wenige Unfälle mit geparkten Fahrzeugen und die Wild- oder Tierunfälle („Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten“).

Um zu klären, welche Konfliktsituationen hinter den Alleinunfällen stehen, muss auf die detaillierte Ebene der einzelnen Unfalltypen gewechselt werden. Wie die Tabelle 6 zeigt, konzentrieren sich die Unfalltypen im Segment der Alleinunfälle zu 91% auf die beiden Konfliktsituationen „Abkommen von der Fahrbahn“ (50%) und „Sturz vom Fahrzeug“ (41%). Dabei lassen sich für die Unfälle durch „Abkommen von der Fahrbahn“ im Wesentlichen drei Unfallursachen identifizieren: 44% dieser Unfälle sind Folge von „nicht angepasster Geschwindigkeit“, 33% sind auf Unachtsamkeit oder Ablenkung und knapp 15% auf eine Beeinträchtigung durch Alkohol, Drogen oder Medikamente zurückzuführen. Die Unfälle durch „Sturz vom Fahrzeug“ zeigen bezüglich ihrer drei häufigsten Unfallursachen folgende Verteilung: 64% Unachtsamkeit oder Ablenkung, 20% „nicht angepasste Geschwindigkeit“ und 8% Beeinträchtigung durch Alkohol, Drogen oder Medikamente.

Die „vermutlichen Hauptunfallursachen“ von Alleinunfällen zeigen im Vergleich mit den anderen Segmenten „Unfälle mit zwei Beteiligten“ und „Unfälle mit mehr als zwei Beteiligten“ mit 48% einen star-

ken Überhang an Unfällen aufgrund von „Unachtsamkeit oder Ablenkung“. Auch die beiden Unfallursachen „Nichtangepasste Geschwindigkeit“ mit einem Anteil von 32% aller Alleinunfälle und „Beeinträchtigung durch Alkohol, Drogen, Medikamente“ (12%) kommen um ein Vielfaches häufiger in der Gruppe der Alleinunfälle vor als in den Vergleichssegmenten (Tabelle 7).

Tabelle 6

**Alleinunfälle nach Unfalltyp sowie ausgewählte Unfalltypen nach ihren häufigsten Unfallursachen 2020**

Unfalltyp	Alleinunfälle	
	Anzahl der HUV	Anteile in %
Abkommen von der Fahrbahn, rechts oder links, auf der Geraden, in Kurven oder im Kreuzungsbereich	5.455	50,1
darunter mit den häufigsten Hauptunfallursachen		
Nicht angepasste Geschwindigkeit	2371	43,5
Unachtsamkeit/Ablenkung	1801	33,0
Alkohol, Drogen, Medikamente	797	14,6
Rückwärtsfahren oder Umkehren	36	0,3
Sturz vom Fahrzeug	4.409	40,5
darunter mit den häufigsten Hauptunfallursachen		
Nicht angepasste Geschwindigkeit	888	20,1
Unachtsamkeit/Ablenkung	2.855	64,8
Alkohol, Drogen, Medikamente	370	8,4
Sturz (Verletzung) im Fahrzeug	197	1,8
Auffahren auf Hindernisse oder Absicherungen (kein Fahrzeug, kein Wild)	262	2,4
Sonstige Unfälle mit nur einem Beteiligten	81	0,7
Kollision mit haltenden oder parkenden Fahrzeugen, Fahrzeug hält oder parkt rechts	126	1,2
Kollision mit haltenden oder parkenden Fahrzeugen, Fahrzeug hält oder parkt links	30	0,3
Sonstige Unfälle mit haltenden oder parkenden Fahrzeugen	4	0,0
Tierunfälle, Tier auf der Fahrbahn	283	2,6
<b>Insgesamt</b>	<b>10.883</b>	<b>100,0</b>

Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

Tabelle 7

**Anteile der vermutlichen Hauptunfallursachen an den Unfällen insgesamt in Prozent 2020**

Vermutliche Hauptunfallursache	Anteile an den Unfällen insgesamt in %			
	Alleinunfälle	Unfälle mit zwei Beteiligten	Unfälle mit mehr als zwei Beteiligten	Zusammen
Nichtangepasste Geschwindigkeit	32,3	6,7	12,7	16,2
Vorrangverletzung, Rotlichtmissachtung	0,0	41,7	14,4	25,2
Überholen	0,2	4,2	5,1	2,8
Unachtsamkeit/Ablenkung	48,1	16,9	17,1	28,2
Fehlverhalten von Fußgänger		4,0	1,4	2,4
Mangelnder Sicherheitsabstand	0,2	15,0	38,5	10,9
Missachtung von Geboten und Verboten	1,2	6,9	3,5	4,7
Technischer Defekt	2,0	0,5	1,1	1,0
Alkohol, Drogen oder Medikamente	11,6	3,3	4,3	6,3
Übermüdung	1,7	0,4	0,9	0,9
Gesundheitliche Beeinträchtigungen	2,7	0,4	0,9	1,3
<b>Insgesamt</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.



## Schweregrad der Unfälle

Alleinunfälle repräsentieren einen überproportional hohen Anteil an Unfällen mit mindestens einem **Schwerverletzten** und auch einen überproportional hohen Anteil an den tödlichen Unfällen. So sind 46% aller schweren Unfälle<sup>17</sup> bzw. 41% aller **tödlichen Unfälle** Alleinunfälle, während der Anteil der Alleinunfälle an den Gesamtunfällen bei 36% liegt (Tabelle 8).

Tabelle 8

### Unfälle nach ihren Schweregraden und Teilsegmenten 2020

Schweregrad der Unfälle	Anzahl der HUV				Anteile an HUV in %			
	Alleinunfälle	Unfälle mit zwei Beteiligten	Unfälle mit mehr als zwei Beteiligten	Zusammen	Alleinunfälle	Unfälle mit zwei Beteiligten	Unfälle mit mehr als zwei Beteiligten	Zusammen
Unfälle mit ausschließlich leichten Verletzungen	7.960	14.470	1.337	23.767	73,1	81,7	83,7	78,7
Unfälle mit mindestens einem Schwerverletzten, aber keinem Toten	2.791	3.074	238	6.103	25,6	17,4	14,9	20,2
Tödliche Unfälle	132	166	23	321	1,2	0,9	1,4	1,1
<b>Insgesamt</b>	<b>10.883</b>	<b>17.710</b>	<b>1.598</b>	<b>30.191</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
	<b>Anteil an Teilsegment in %</b>							
Unfälle mit ausschließlich leichten Verletzungen	33,5	60,9	5,6	100,0				
Unfälle mit mindestens einem Schwerverletzten, aber keinem Toten	45,7	50,4	3,9	100,0				
Tödliche Unfälle	41,1	51,7	7,2	100,0				
<b>Insgesamt</b>	<b>36,0</b>	<b>58,7</b>	<b>5,3</b>	<b>100,0</b>				

Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

Mehr als ein Viertel aller Alleinunfälle (26%) sind Unfälle mit mindestens einer schwerverletzten Person und 1,2% aller Alleinunfälle sind tödliche Unfälle. Im Vergleich zu den Unfällen in den anderen Segmenten sticht der hohe Anteil an schweren Unfällen besonders ins Auge: +11 Prozentpunkte gegenüber den Unfällen mit mehr als zwei Beteiligten und +9 Prozentpunkte gegenüber den Unfällen mit genau zwei Beteiligten.

## 2.7.2 Unfälle mit zwei Beteiligten

Bei diesen Unfällen treffen in der Unfallsituation genau **ein Unfallverursacher** und **ein Nicht-Unfallverursacher** aufeinander. Für diese Gruppe können vor allem Analysen bezüglich der Häufigkeit des Aufeinandertreffens von unterschiedlichen oder gleichartigen Verkehrsarten in der Unfallsituation durchgeführt werden.

2020 stellen die Unfälle mit genau zwei beteiligten Verkehrsarten (17.710) mit 59% aller Unfälle die größte Teilmenge dar. Den häufigsten Fall stellt dabei das Aufeinandertreffen zweier Pkw dar (d. s. 5.627 Unfälle; 32%). Dabei muss berücksichtigt werden, dass es sich bei den hier erhobenen Unfällen um solche auf öffentlichen Straßen handelt, die in erster Linie für die Benützung von Kraftfahrzeugen dienen und unter diesen, die Pkws die dominante Verkehrsart darstellen.

<sup>17</sup> i.F. Unfälle mit mindestens einem Schwerverletzten, aber keinem tödlich Verunglückten

## Verkehrsarten der Hauptunfallverursacher

Innerhalb der Unfälle mit zwei Beteiligten stellen die **Lenkerinnen oder Lenker von Pkw** mit 65% aller Unfallverursacher den überwiegenden Anteil an den gesamten beteiligten Verkehrsarten. Die Fahrräder – als zweithäufigste Verkehrsart – liegen mit einem Anteil von 11% schon weit unter jenem der Pkw, gefolgt von den Lkw mit 9% (TTabelle 7).

### „Unfallgegner“

Innerhalb der Unfälle mit zwei Beteiligten können 6.688 Unfälle (d.s. 38% der Unfälle mit zwei Beteiligten) identifiziert werden, die sich zwischen zwei **gleichartigen Verkehrsarten**<sup>18</sup> und 11.022 Unfälle registriert werden (62%), die sich zwischen zwei **unterschiedlichen Verkehrsarten** ereignen (Tabelle 9).

Tabelle 9

### Unfälle mit zwei Beteiligten nach der Verkehrsart des Unfallverursachers sowie des Nicht-Unfallverursachers 2020

Verkehrsart		Unfallverursacher					Insgesamt	
		Fußgänger	(Elektro-) Fahrrad	Einspurige Krafräder	Pkw, Kombi	Lkw		Sonstige Verkehrsarten
Nichtunfallverursacher	Fußgänger <sup>1</sup>	.	175	32	1.332	167	67	1.773
	(Elektro-) Fahrrad	144	743	65	2.161	225	109	3.447
	Einspurige Krafräder	31	45	174	1.519	179	76	2.024
	PKW, Kombi	443	837	953	5.627	787	177	8.824
	Lkw	52	67	117	538	121	19	914
	Sonstige Verkehrsarten	92	85	43	419	66	23	728
<b>Insgesamt</b>		<b>762</b>	<b>1.952</b>	<b>1.384</b>	<b>11.596</b>	<b>1.545</b>	<b>471</b>	<b>17.710</b>

Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle. - <sup>1</sup> Unfälle zwischen zwei Fußgängern gelten nicht als Straßenverkehrsunfälle im Sinne der Erhebung. - Anmerkung: Die grau hinterlegten Felder kennzeichnen Unfälle mit gleichartigen Verkehrsarten.

Im Folgenden werden die Unfälle mit zwei Beteiligten bezüglich der Verkehrsarten **Fahrräder** und **Pkw** exemplarisch näher untersucht:

### Fahrräder

743 Unfälle ereigneten sich zwischen zwei Fahrrädern wobei eines der beiden Fahrräder den Unfall verursachte. Für diese Unfälle gilt eine Relation von 50:50, dies bedeutet, dass 743 Fahrräder sowohl unfallverursachend und ebenso viele nicht-unfallverursachend an diesen Unfällen beteiligt waren. Insgesamt wurden weitere 1.209 Unfälle von Fahrrädern verursacht, wobei ein „Nicht-Fahrrad“ als „Unfallgegner“ auftrat und bei 3.447 Unfällen war ein Fahrrad nicht-unfallverursachend mit einer anderen Verkehrsart involviert.

Setzt man die von Fahrrädern verursachten Unfälle in Relation zu jenen in die Fahrräder nicht-verursachend involviert waren, so zeigt sich bei Unfällen mit unterschiedlichen Verkehrsarten ein Verhältnis von 31:69. 31% dieser Unfälle wurden von den Fahrradlenkerinnen oder Fahrradlenkern und 69% von anderen Verkehrsarten verursacht. Die häufigsten Konfliktsituationen ergaben sich dabei mit der Verkehrsart Pkw und zwar sowohl bei den von Fahrrädern verursachten Unfällen (837, 69%) oder als auch jenen in die Fahrräder nicht-unfallverursachend (2.161, 80%) involviert waren.

<sup>18</sup> Die Gleichartigkeit bezieht sich auf die dargestellten Verkehrsarten. In der Erhebung werden die Verkehrsarten wesentlich detaillierter erfasst. Je nach Detaillierungsgrad der Darstellung können weniger oder mehr Unfälle mit gleichen Verkehrsarten identifiziert werden.

## Pkw

Wie schon eingangs erwähnt, ereigneten sich 5.627 Unfälle zwischen zwei Pkws. Für diese Unfälle gilt, wie auch schon bei Fahrrädern dargestellt, eine Relation von 50:50 bezüglich der unfallverursachenden und nicht-unfallverursachenden Pkws. Weitere insgesamt 5.969 Unfälle wurden von Pkws verursacht wobei der häufigste Unfallgegner eine Lenkerin oder ein Lenker eines Fahrrades (2.161, 36%) war. In weitere 3.197 Unfälle war ein Pkw nicht-verursachend involviert, wobei sich die häufigste Konfliktsituation mit einem einspurigen Kraftrad (Motorfahrrad, Motorrad; 953; 30%) ergab. Setzt man die Unfallbeteiligung von Pkws nach den Kriterien „unfallverursachend“ und „nicht unfallverursachend“ in Relation so ergibt das ein Verhältnis von 65:35.

## Geschlecht und Alter der Hauptunfallverursacher

Der Anteil der weiblichen Unfallverursacherinnen liegt in der Gruppe der „Unfälle mit zwei Beteiligten“ mit 29% um 5 Prozentpunkte unter jenem der Alleinunfälle von 34% (Tabelle 4). Die Altersklasse der 15-24-Jährigen ist auch in dieser Gruppe jene mit dem größten Anteil an Unfallverursachern (18%), allerdings liegt der Anteil bei weitem nicht so hoch wie bei den Alleinunfällen (28%).

## Unfalltypen und Unfallursachen

Obwohl die Unfälle mit zwei Beteiligten grundsätzlich eine breite Streuung über praktisch fast alle Unfalltypen aufweisen, lassen sich Schwerpunkte in der Verteilung auf die Unfalltypen-Obergruppen „Unfälle im Richtungsverkehr“ (28%), „Rechtwinklige Kollisionen auf Kreuzungen beim Queren oder Einbiegen“ (23%) und auf „Fußgängerunfälle (15%)“ ausmachen, zusammen 66% der gesamten Unfälle dieses Segmentes (Tabelle 10). Des Weiteren fällt auf, dass innerhalb der Unfalltypen-Obergruppe „Unfälle im Richtungsverkehr“ der Unfalltyp „Auffahren auf verkehrsbedingt stehendes Fahrzeug“ mit 26% den mit Abstand häufigsten Unfalltyp darstellt.

Tabelle 10

### Anteile der Unfalltypen (-obergruppen) an den Unfällen insgesamt in Prozent 2020

Unfalltyp	Anteile an den Unfällen insgesamt in %			
	Alleinunfälle	Unfälle mit zwei Beteiligten	Unfälle mit mehr als zwei Beteiligten	Zusammen
Unfälle mit nur einem Beteiligten	95,9	0,0	0,0	34,6
Unfälle im Richtungsverkehr (zwei oder mehr Beteiligte)	0,0	27,9	63,8	19,7
Unfälle im Begegnungsverkehr (zwei oder mehr Beteiligte)	0,0	10,4	11,0	6,7
Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich (zwei oder mehr Beteiligte)	0,0	6,6	4,7	4,1
Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung (zwei oder mehr Beteiligte)	0,0	7,3	2,9	4,4
Rechtwinkelige Kollisionen auf Kreuzungen beim Queren (zwei oder mehr Beteiligte)	0,0	10,8	3,6	6,5
Rechtwinkelige Kollisionen auf Kreuzungen beim Einbiegen (zwei oder mehr Beteiligte)	0,0	12,6	3,5	7,6
Unfälle mit haltenden oder parkenden Fahrzeugen (zwei oder mehr Beteiligte)	1,5	1,7	0,5	1,6
Fußgängerunfälle	0,0	14,7	7,1	9,0
Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten	2,6	7,9	2,9	5,8
<b>Insgesamt</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

Die Unfallursache Nummer eins bei Unfällen mit zwei Beteiligten ist im Jahr 2020 mit 42% „Vorrangverletzung bzw. Rotlichtmissachtung“ (Tabelle 7). An zweiter Stelle steht mit 17% „Unachtsamkeit/Ablenkung“ und an dritter Stelle ist mit 15% „mangelnder Sicherheitsabstand“ zu finden. Die Unfallursache

„Alkohol, Drogen, Medikamente“ liegt mit 3% bei etwa einem Viertel des Anteils dieser Unfallursache bei den Alleinunfällen (12%).

### Schweregrad der Unfälle

Bei 82% der Unfälle mit zwei Beteiligten wurden die Personen nur leicht verletzt (Tabelle 3). Bei 17% der Unfälle gibt es mindestens einen Schwerverletzten, jedoch keinen tödlich Verunglückten. Dies bedeutet im Vergleich zu den Alleinunfällen 9 Prozentpunkte weniger. Unfälle mit zwei Beteiligten sind jene mit dem geringsten Anteil (0,9%) tödlicher Unfälle im Vergleich der drei Unfallsegmente.

## 2.7.3 Unfälle mit mehr als zwei Beteiligten

Diese Gruppe umfasst Unfälle, die von einem Unfallverursacher ausgelöst werden, jedoch **mindestens zwei weitere beteiligte Lenkerinnen bzw. Lenker oder Fußgängerinnen bzw. Fußgänger** aufweisen. Sie stellt damit die Gruppe mit den meisten beteiligten Verkehrsarten und damit tendenziell auch den meisten Personen je Unfall dar. Mit 1.876 verunglückten Personen je 1.000 Unfällen liegt deren Anzahl damit auch in dieser Unfallgruppe wesentlich über jener der Alleinunfälle mit 1.095 und auch noch deutlich über jener der Unfälle mit zwei Beteiligten (1.273 Verunglückte je 1.000 Unfällen).

### Verkehrsarten der Hauptunfallverursacher

Drei Viertel der Unfallverursacher von Unfällen mit mehr als zwei Beteiligten waren im Jahr 2020 mit einem Pkw unterwegs, weitere 13% mit einem Lkw (Tabelle 3). Damit sind die Lkw innerhalb der Gruppe die zweithäufigste Verkehrsart der Unfallverursacher, obwohl insgesamt nur etwa 10% aller von Lkw-Lenkerinnen und -Lenkern verursachten Unfälle dieser Gruppe zuzurechnen sind.

### Geschlecht und Alter der Hauptunfallverursacher

Die Unfälle mit mehr als zwei beteiligten Verkehrsarten weisen im Vergleich zu den beiden anderen Teilsegmenten mit 73% den höchsten Anteil männlicher Unfallverursacher auf (Tabelle 4). 26% der Unfälle dieser Gruppe werden von weiblichen Verkehrsteilnehmerinnen verursacht. Die Unfallverursacher sind mehrheitlich der Altersklasse 25-34 Jahre (21%) zuzuordnen. Die in den beiden anderen Teilsegmenten erst gereichte Altersklasse der 15-24-Jährigen ist jedoch mit 20% an zweiter Stelle.

### Unfalltypen und Unfallursachen

1.020 Unfälle (64%) dieser Gruppe sind dem Unfalltyp „Unfälle im Richtungsverkehr“ zuzuordnen (Tabelle 10). Darunter sind im Wesentlichen Auffahrunfälle zu verstehen, wobei das Auffahren auf ein verkehrsbedingt stehendes oder fahrendes Fahrzeug (auch im Kreuzungsbereich) erfolgen kann. 56% dieser Unfälle im Richtungsverkehr ereignen sich aufgrund der Unfallursache „mangelnder Sicherheitsabstand“, 17% aufgrund „Unachtsamkeit/Ablenkung“ und 14% aufgrund „nicht angepasster Geschwindigkeit“. In 4% der Fälle ist der Unfallverursacher durch Alkohol, Drogen oder Medikamente beeinträchtigt. Letzterer Wert liegt etwa bei einem Drittel verglichen mit jenem der Alleinunfälle (12%).

Alle weiteren Unfälle streuen über ein weites Spektrum der Unfalltypen wobei der „mangelnde Sicherheitsabstand“ mit einem Anteil von 39% an den gesamten Unfällen der Gruppe die mit Abstand häufigste Unfallursache darstellt (Tabelle 7).

### Schweregrad der Unfälle

84% aller Unfälle des Teilsegmentes „Unfälle mit mehr als zwei Beteiligten“ sind solche mit ausschließlich leichten Verletzungen (Tabelle 8). Das ist der höchste Anteil unter den Vergleichsgruppen. Gleichzeitig ist der Anteil von Unfällen mit mindestens einer schwer verletzten Person, jedoch ohne tödlich

Verunglückte mit 15% der geringste im Vergleich: So liegt der Anteil schwerer Unfälle bei den Alleinunfällen sogar um 11 Prozentpunkte höher. Mit 1,4% (Alleinunfälle: 1,2%; Unfälle mit zwei Beteiligten: 0,9%) liegt allerdings der Anteil tödlicher Unfälle in diesem Teilsegment am höchsten.

## 2.8 Weiterführende Informationen

Detaillierte Ergebnisse sowie zusätzliche Informationen zu den Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden sind im **Tabellenteil** zu finden, der nach den drei Merkmalsgruppen Unfall/Unfallort, unfallbeteiligte Verkehrsarten und unfallbeteiligte Personen gegliedert ist. Zusätzlich können auf der Webseite der Statistik Austria auf einer interaktiven Verkehrsunfallkarte (<https://www.statistik.at/atlas/verkehrsunfall/>) die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden von 2013 bis 2020 nach den genauen Unfallorten abgefragt werden (Grafik 13).

Grafik 13

### Ausschnitt aus der interaktiven Verkehrsunfallkarte 2020

