



# STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE

mit Personenschaden

Herausgegeben von STATISTIK AUSTRIA



Wien 2022

## 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

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

Mag. Stefan Ortner  
Tel.: +43 1 711 28-8037  
E-mail: [stefan.ortner@statistik.gv.at](mailto:stefan.ortner@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 978-3-903393-24-0

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: 20-5970-21

Verkaufspreis: € 35,00

**Wien 2022**

# 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 oder zu der nachhaltigen Finanzierung von Gesundheit, Pflege und Pensionen vor dem Hintergrund des demographischen Wandels.

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 <https://www.statistik.at/services/tools/services/publikationen> abrufbar.



Prof. Dr. Tobias Thomas

Fachstatistischer Generaldirektor der STATISTIK AUSTRIA

Wien, im Juni 2022



# 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: Vermutliche:r Hauptunfallverursacher:in .....	29
<b>2 Vorstellung der wichtigsten Ergebnisse</b> .....	<b>31</b>
2.1 Zeitliche Verteilung .....	31
2.1.1 Unfälle im Jahresverlauf .....	31
2.1.2 Unfälle im Wochenverlauf .....	32
2.2 Regionale Verteilung .....	33
2.2.1 Bundesland .....	33
2.2.2 Ortsgebiet/Freiland .....	34
2.2.3 Straßenarten .....	34
2.3 Unfallbeteiligte Personen .....	34
2.3.1 Geschlecht .....	34
2.3.2 Alter .....	35
2.3.3 Unfälle mit Kindern .....	36
2.3.4 Verletzungsgrad .....	36
2.4 Unfallbeteiligte Verkehrsarten .....	36
2.4.1 Unfälle mit Pkws .....	37
2.4.2 Unfälle mit einspurigen Krafträdern: Motorrad und Moped .....	38
2.4.3 Unfälle mit Fahrrädern und E-Scootern .....	38
2.4.4 Unfälle mit Fußgänger:innen .....	39
2.4.5 Unfälle mit schweren Lkws (über 3,5t) .....	40
2.4.6 Unfälle mit leichten Lkws (bis 3,5t) .....	41
2.5 Alkoholunfälle .....	41
2.6 Vermutliche Hauptunfallursachen .....	43
2.7 Hauptunfallverursacher:innen .....	43
2.7.1 Alter und Geschlecht der Unfallverursacher:innen .....	44
2.7.2 Alleinunfälle .....	45
2.7.3 Unfälle mit Kindern als Verursacher:innen (0-14) .....	47
2.7.4 Unfälle mit Senior:innen als Verursacher:innen (65+) .....	47
2.8 Unfälle an Hitzetagen .....	47
2.9 Weiterführende Informationen .....	49

**Tabellen im Textteil**

Tabelle 1	Veröffentlichungstermine .....	21
Tabelle 2	Vermutliche Hauptunfallverursacher:innen (HUV) nach Verkehrsarten 2021 .....	43
Tabelle 3	Vermutliche:r Hauptunfallverursacher:in (HUV) nach Geschlecht und Altersklassen 2021 .....	44
Tabelle 4	Vermutliche Hauptunfallverursacher:innen (HUV) bei Alleinunfällen nach Verkehrsarten 2021 .....	45
Tabelle 5	Unfälle mit zwei Beteiligten nach der Verkehrsart des:der Unfallverursacher:in sowie des:der Nicht-Unfallverursacher:in 2021 .....	46
Tabelle 6	Übersicht Unfälle an Hitzetagen pro Bundesland Mai-September 2021 .....	48

**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 2012 bis 2021 .....	31
Grafik 4	Verunglückte bei Straßenverkehrsunfällen 2017 bis 2021, nach Kalenderwochen ...	32
Grafik 5	Leicht und schwer Verletzte bzw. Getötete 2021 nach Wochentagen .....	32
Grafik 6	Leicht und schwer Verletzte, Getötete bzw. Getötete je 1 Mio. Einwohner:innen 2021 nach Bundesländern .....	33
Grafik 7	Leicht und schwer Verletzte, Getötete bzw. Getötete je 1 Mio. Einwohner:innen 2021 nach Altersklassen .....	35
Grafik 8	Leicht und schwer Verletzte, Getötete 2021 nach Verkehrsarten bzw. Getötete je 1 Mio. Kraftfahrzeugsbestand .....	37
Grafik 9	Unfälle mit schweren Lkws (über 3,5t), dabei Verletzte und Getötete 2012 bis 2021	40
Grafik 10	Unfälle mit leichten Lkws (bis 3,5t), dabei Verletzte und Getötete 2012 bis 2021 .....	41
Grafik 11	Leicht und schwer Verletzte bzw. Getötete bei Alkoholunfällen 2012 bis 2021 .....	42
Grafik 12	Abgrenzung der Unfälle mit genau einem:r Hauptunfallverursacher:in nach Teilsegmenten 2021 .....	45
Grafik 13	Ausschnitt aus der interaktiven Verkehrsunfallkarte 2021 .....	49

# TABELLEN

## Langzeitreihen / Übersichten

### Langzeitreihen

Tabelle 1	Langzeitreihe: Unfälle, Verletzte und Getötete, Bevölkerung und Kraftfahrzeugbestand .....	59
Tabelle 2	Langzeitreihe: Unfälle, Verletzte und Getötete mit Index (Basis 1961=100).....	61
Tabelle 3	Langzeitreihe: Unfälle, Verletzte und Getötete mit Veränderungen zum jeweiligen Vorjahr .....	63

### Übersichten

Tabelle 4	Zeitreihe: Übersicht über Unfälle nach ausgewählten Merkmalen .....	65
Tabelle 5	Zeitreihe: Übersicht über Verletzte nach ausgewählten Merkmalen .....	66
Tabelle 6	Zeitreihe: Übersicht über Getötete nach ausgewählten Merkmalen.....	67
Tabelle 7	Zeitreihe: Übersicht Kenn- und Bezugswahlen nach Verkehrsarten.....	68
Tabelle 8	Zeitreihe: Übersicht Kenn- und Bezugswahlen nach Bevölkerung und Altersklassen .....	69
Tabelle 9	Zeitreihe: Übersicht Kenn- und Bezugswahlen nach Bevölkerung und Bundesländern.....	70

## Unfall und Unfallort

### Bundesländer

Tabelle 10	Zeitreihe: Unfälle, Verletzte und Getötete nach Bundesländern.....	73
Tabelle 11	Unfälle, Verletzte und Getötete nach Bundesländern und Monaten.....	74

### Wochentage und Tagesstunden

Tabelle 12	Unfälle, Verletzte und Getötete nach Wochentagen und Tagesstunden .....	75
------------	---	----

### Straßenarten

Tabelle 13	Zeitreihe: Unfälle, Verletzte und Getötete nach Straßenarten.....	76
------------	---	----

### Gebiet: Ortsgebiet, Freiland

Tabelle 14	Zeitreihe: Unfälle, Verletzte und Getötete nach Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten.....	77
Tabelle 15	Unfälle, Verletzte und Getötete nach Bundesländern, Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten .....	78

### Witterungsverhältnisse, Niederschlag, Straßenzustand, Lichtverhältnisse

Tabelle 16	Unfälle, Verletzte und Getötete nach Witterungsverhältnissen, Niederschlag, Straßenzustand, Lichtverhältnissen und Ortsgebiet, Freiland.....	79
------------	--	----

### **Vermutliche Hauptunfallursache**

Tabelle 17	Unfälle nach vermutlicher Hauptunfallursache und Ortsgebiet, Freiland .....	80
Tabelle 18	Tödliche Unfälle nach vermutlicher Hauptunfallursache und Ortsgebiet, Freiland .....	81

### **Unfalltypenobergruppen**

Tabelle 19	Unfälle nach Unfalltypenobergruppen, Ortsgebiet, Freiland und Bundesländern .....	82
Tabelle 20	Verletzte nach Unfalltypenobergruppen, Ortsgebiet, Freiland und Bundesländern .....	83
Tabelle 21	Getötete nach Unfalltypenobergruppen, Ortsgebiet, Freiland und Bundesländern .....	84
Tabelle 22	Unfälle nach Unfalltypenobergruppen, Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten .....	85
Tabelle 23	Verletzte nach Unfalltypenobergruppen, Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten .....	86
Tabelle 24	Getötete nach Unfalltypenobergruppen, Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten .....	87
Tabelle 25	Unfälle nach Unfalltypenobergruppen und Witterungsverhältnissen .....	88
Tabelle 26	Unfälle nach Unfalltypenobergruppen und Niederschlag .....	88
Tabelle 27	Unfälle nach Unfalltypenobergruppen und Straßenzustand .....	89
Tabelle 28	Unfälle nach Unfalltypenobergruppen und Lichtverhältnissen .....	89

### **Kennzeichnung der Unfallstelle**

Tabelle 29	Unfälle, Verletzte und Getötete nach Kennzeichnung der Unfallstelle und Ortsgebiet, Freiland: Kreuzungen und kreuzungsfreie Straßenabschnitte .....	90
Tabelle 30	Unfälle, Verletzte und Getötete nach Kennzeichnung der Unfallstelle und Ortsgebiet, Freiland: besondere Anlagen .....	91

### **Unfälle auf dem Schutzweg**

Tabelle 31	Unfälle mit Fußgängern, verletzte und getötete Fußgänger auf dem Schutzweg nach Bundesländern .....	92
Tabelle 32	Unfälle mit Fußgängern auf dem Schutzweg nach Monaten und Lichtverhältnissen .....	92
Tabelle 33	Unfälle mit Spiel- und Sportgeräten, Verletzte und Getötete mit Spiel- und Sportgeräten auf dem Schutzweg nach Bundesländern .....	93
Tabelle 34	Unfälle mit Spiel- und Sportgeräten auf dem Schutzweg nach Monaten und Lichtverhältnissen .....	93

### **Anlagen für den Radverkehr**

Tabelle 35	Unfälle mit Radfahrern, verletzte und getötete Radfahrer: Anlagen für den Radverkehr .....	94
------------	--	----

### **Tunnel / Baustelle / Eisenbahnkreuzung**

Tabelle 36	Unfälle, Verletzte und Getötete in Tunneln und Galerien / halboffene Tunneln nach Bundesländern, Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten .....	95
Tabelle 37	Unfälle, Verletzte und Getötete im Bereich von Baustellen nach Bundesländern, Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten .....	96
Tabelle 38	Unfälle, Verletzte und Getötete auf Eisenbahnkreuzungen (Kollisionen mit Eisenbahnen) nach Bundesländern bzw. Verkehrsarten .....	97

### **Unfälle mit Wild / Unfälle mit sonstigen Tieren**

Tabelle 39	Unfälle mit Wild und dabei Getötete und Verletzte nach Bundesländern und Verletzungsgraden .....	98
Tabelle 40	Verunglückte bei Wildunfällen nach Monaten und Verkehrsarten .....	98



Tabelle 41	Unfälle mit sonstigen Tieren und dabei Getötete und Verletzte nach Bundesländern und Verletzungsgraden .....	99
Tabelle 42	Verunglückte bei Unfällen mit sonstigen Tieren nach Monaten und Verkehrsarten.....	99

## Unfallbeteiligte Verkehrsarten

### Verkehrsarten

Tabelle 43	Zeitreihe: Unfälle nach beteiligten Verkehrsarten und an Unfällen beteiligte Verkehrsarten .....	103
Tabelle 44	Zeitreihe: Verletzte und Getötete nach Verkehrsarten.....	104
Tabelle 45	An Unfällen beteiligte Verkehrsarten sowie Verunglückte nach Verkehrsarten und Bundesländern .....	105
Tabelle 46	Verletzte und Getötete nach Verkehrsarten und Bundesländern .....	106
Tabelle 47	Unfälle, Verletzte und Getötete nach Verkehrsarten, Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten .....	107
Tabelle 48	Verletzte und getötete Radfahrer nach Altersklassen und Art der Beteiligung (Lenker und Mitfahrer) .....	109
Tabelle 49	Verletzte und Getötete mit einspurigen Kfz nach Altersklassen und Art der Beteiligung (Lenker und Mitfahrer) .....	110
Tabelle 50	Verletzte und getötete Pkw-Insassen nach Altersklassen und Art der Beteiligung (Lenker und Mitfahrer) .....	111

### Unfälle mit Lkw / Omnibussen

Tabelle 51	Zeitreihe: Unfälle mit schweren Lkw und dabei Verletzte und Getötete nach Bundesländern.....	112
Tabelle 52	Unfälle mit schweren Lkw und dabei Getötete und Verletzte nach Bundesländern, Monaten und Verletzungsgraden.....	113
Tabelle 53	Unfälle mit schweren Lkw und dabei Verletzte und Getötete nach Bundesländern und Monaten .....	114
Tabelle 54	Verletzte bei Unfällen mit schweren Lkw nach Bundesländern und Verkehrsarten ...	115
Tabelle 55	Getötete bei Unfällen mit schweren Lkw nach Bundesländern und Verkehrsarten....	115
Tabelle 56	Zeitreihe: Unfälle mit leichten Lkw und dabei Verletzte und Getötete nach Bundesländern.....	116
Tabelle 57	Unfälle mit leichten Lkw und dabei Getötete und Verletzte nach Bundesländern, Monaten und Verletzungsgraden.....	117
Tabelle 58	Unfälle mit leichten Lkw und dabei Verletzte und Getötete nach Bundesländern und Monaten .....	118
Tabelle 59	Verletzte bei Unfällen mit leichten Lkw nach Bundesländern und Verkehrsarten .....	119
Tabelle 60	Getötete bei Unfällen mit leichten Lkw nach Bundesländern und Verkehrsarten.....	119
Tabelle 61	Zeitreihe: Unfälle mit Omnibussen und dabei Verletzte und Getötete nach Bundesländern.....	120
Tabelle 62	Unfälle mit Omnibussen und dabei Getötete und Verletzte nach Bundesländern, Monaten und Verletzungsgraden.....	121
Tabelle 63	Unfälle mit Omnibussen und dabei Verletzte und Getötete nach Bundesländern und Monaten .....	122
Tabelle 64	Verletzte bei Unfällen mit Omnibussen nach Bundesländern und Verkehrsarten.....	123
Tabelle 65	Getötete bei Unfällen mit Omnibussen nach Bundesländern und Verkehrsarten .....	123
Tabelle 66	Unfälle mit schweren oder leichten Lkw sowie Omnibussen und dabei Verletzte und Getötete nach Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten .....	124

## Unfälle mit Gefahrguttransporten

Tabelle 67	Unfälle beim Transport gefährlicher Güter und dabei Verletzte und Getötete nach Bundesländern.....	125
Tabelle 68	Unfälle beim Transport gefährlicher Güter und dabei Verletzte und Getötete nach Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten .....	125

## Antriebsarten

Tabelle 69	An Unfällen beteiligte Verkehrsarten nach Antriebsarten.....	126
------------	--	-----

## Internationales Kfz-Kennzeichen

Tabelle 70	Unfallbeteiligte Kfz nach internationalem Kfz-Kennzeichen und Verkehrsarten.....	127
Tabelle 71	Unfallbeteiligte Kfz nach internationalem Kfz-Kennzeichen und Bundesländern .....	127

## Unfälle mit Geisterfahrern

Tabelle 72	Unfälle mit „Geisterfahrern“ und dabei Getötete und Verletzte nach Bundesländern und Verletzungsgraden.....	128
Tabelle 73	Unfälle mit „Geisterfahrern“ und dabei Getötete und Verletzte nach Straßenarten und Verletzungsgraden.....	128

## Unfallbeteiligte Personen

### Geschlecht

Tabelle 74	Zeitreihe: Verletzte und Getötete nach Geschlecht .....	131
Tabelle 75	Verletzte und Getötete nach Geschlecht und Bundesländern.....	131

### Altersklassen

Tabelle 76	Zeitreihe: Verletzte und Getötete nach Altersklassen.....	132
Tabelle 77	Verletzte und Getötete nach Altersklassen und Bundesländern .....	133
Tabelle 78	Verunglückte nach Altersklassen, ausgewählten Verkehrsarten und Art der Beteiligung .....	134
Tabelle 79	Verletzte nach Altersklassen, ausgewählten Verkehrsarten und Art der Beteiligung .....	136
Tabelle 80	Getötete nach Altersklassen, ausgewählten Verkehrsarten und Art der Beteiligung .....	138

### Unfälle mit Kindern

Tabelle 81	Zeitreihe: Unfälle mit Kindern (0 bis 14 Jahre), verletzte und getötete Kinder nach Bundesländern.....	140
Tabelle 82	Zeitreihe: Unfälle mit Kindern (0 bis 14 Jahre), verletzte und getötete Kinder nach Verkehrsarten .....	141
Tabelle 83	Unfälle mit Kindern (0 bis 14 Jahre), verletzte und getötete Kinder nach Bundesländern und Monaten.....	142
Tabelle 84	Verletzte und getötete Kinder (0 bis 14 Jahre) nach Alter und Bundesländern .....	143

**Unfälle mit Schulkindern auf dem Schulweg**

Tabelle 85	Zeitreihe: Unfälle mit Schulkindern (6 bis 15 Jahre), verletzte und getötete Schulkinder auf dem Schulweg nach Bundesländern .....	144
Tabelle 86	Unfälle mit Schulkindern (6 bis 15 Jahre), verletzte und getötete Schulkinder auf dem Schulweg nach Bundesländern und Monaten .....	145
Tabelle 87	Verletzte und getötete Schulkinder (6 bis 15 Jahre) auf dem Schulweg nach Alter und Bundesländern .....	146
Tabelle 88	Verletzte und getötete Schulkinder (6 bis 15 Jahre) auf dem Schulweg nach Alter, Verkehrsarten und Geschlecht .....	147

**Nationalität**

Tabelle 89	Verletzte und getötete Personen nicht österreichischer Nationalität nach Bundesländern.....	148
------------	---	-----

**Art der Beteiligung (Lenker, Mitfahrer, Fußgänger)**

Tabelle 90	Getötete und Verletzte nach Verletzungsgraden, Verkehrsarten und Art der Beteiligung .....	150
Tabelle 91	An Unfällen beteiligte Pkw-Lenker nach Altersklassen und Ausstellungsjahr der Lenkberechtigung .....	152

**Fahren ohne Lenkberechtigung**

Tabelle 92	Unfälle mit „Fahren ohne Lenkberechtigung“ und dabei Getötete und Verletzte nach Bundesländern und Verletzungsgraden.....	154
Tabelle 93	Unfälle mit „Fahren ohne Lenkberechtigung“ und dabei Getötete und Verletzte nach Verkehrsarten und Verletzungsgraden .....	154

**Verletzungsgrade**

Tabelle 94	Zeitreihe: Leicht und schwer Verletzt.....	155
Tabelle 95	Leicht und schwer Verletzte nach Bundesländern.....	155
Tabelle 96	Leicht und schwer Verletzte nach Verkehrsarte .....	155
Tabelle 97	Getötete nach Bundesländern und dem Zeitpunkt des Todeseintritts.....	156
Tabelle 98	Tödliche Unfälle nach Bundesländern und der Zahl der Getöteten.....	156

**Vermutlicher Hauptunfallverursacher**

Tabelle 99	Unfälle mit einem vermutlichen Hauptunfallverursacher nach Altersklassen und Geschlecht.....	157
Tabelle 100	Unfälle mit einem vermutlichen Hauptunfallverursacher nach Verkehrsarten.....	158

**Beeinträchtigung durch Alkohol**

Tabelle 101	Zeitreihe: Unfälle mit alkoholisierten Beteiligten und dabei Verletzte und Getötete nach Bundesländern .....	159
Tabelle 102	Unfälle mit alkoholisierten Beteiligten und dabei Verletzte und Getötete nach Bundesländern und Monaten.....	160
Tabelle 103	Unfälle mit alkoholisierten Beteiligten und dabei Verletzte und Getötete nach Wochentagen und Tagesstunden .....	161
Tabelle 104	Alkoholisierte Beteiligte nach Art der Beteiligung, Altersklassen und Geschlecht .....	162

### Sonstige Beeinträchtigungen

Tabelle 105	Unfälle durch Übermüdung beeinträchtigte Lenker bzw. Fußgänger und dabei Verletzte und Getötete nach Bundesländern und Monaten.....	163
Tabelle 106	Unfälle durch gesundheitlich beeinträchtigte Lenker bzw. Fußgänger und dabei Verletzte und Getötete nach Bundesländern und Monaten.....	164
Tabelle 107	Unfälle durch Suchtgift / Drogen beeinträchtigte Lenker bzw. Fußgänger und dabei Verletzte und Getötete nach Bundesländern und Monaten.....	165

### Sicherheitseinrichtungen

Tabelle 108	Getötete und verletzte Pkw-Insassen nach Rückhaltesystemen und Verletzungsgraden.....	166
Tabelle 109	Getötete und verletzte Motorrad- und Mopedlenker / -mitfahrer mit bzw. ohne Helm nach Verletzungsgraden .....	167
Tabelle 110	Getötete und verletzte Fahrradlenker / -mitfahrer mit bzw. ohne Radhelm nach Verletzungsgraden.....	168
Tabelle 111	Getötete und verletzte Elektrofahradlenker / -mitfahrer mit bzw. ohne Radhelm nach Verletzungsgraden .....	169
Tabelle 112	Getötete Pkw-Insassen nach Altersklassen, Geschlecht und Rückhaltesystemen....	170
Tabelle 113	Getötete Pkw-Insassen nach Altersklassen, Geschlecht und Airbag .....	171
Tabelle 114	Getötete Motorrad- und Mopedlenker / -mitfahrer mit bzw. ohne Helm nach Altersklassen und Geschlecht .....	172
Tabelle 115	Getötete Fahrradlenker / -mitfahrer (bzw. Elektrofahrad) mit bzw. ohne Radhelm nach Altersklassen und Geschlecht .....	173

### Fahrerflucht

Tabelle 116	Unfälle mit Fahrerflucht und dabei Getötete und Verletzte nach Bundesländern und Verletzungsgraden.....	174
Tabelle 117	Unfälle mit Fahrerflucht und dabei Getötete und Verletzte nach Verkehrsarten und Verletzungsgraden.....	174

## Anhang: Regionale Gliederung (Bundesländer, politische Bezirke)

### Bundesländer

Tabelle 118	Getötete und Verletzte nach Verkehrsarten und Art der Beteiligung - Burgenland .....	176
Tabelle 119	Getötete und Verletzte nach Verkehrsarten und Art der Beteiligung - Kärnten .....	177
Tabelle 120	Getötete und Verletzte nach Verkehrsarten und Art der Beteiligung - Niederösterreich .....	178
Tabelle 121	Getötete und Verletzte nach Verkehrsarten und Art der Beteiligung - Oberösterreich .....	179
Tabelle 122	Getötete und Verletzte nach Verkehrsarten und Art der Beteiligung - Salzburg .....	180
Tabelle 123	Getötete und Verletzte nach Verkehrsarten und Art der Beteiligung - Steiermark .....	181
Tabelle 124	Getötete und Verletzte nach Verkehrsarten und Art der Beteiligung - Tirol.....	182

Tabelle 125	Getötete und Verletzte nach Verkehrsarten und Art der Beteiligung - Vorarlberg .....	183
Tabelle 126	Getötete und Verletzte nach Verkehrsarten und Art der Beteiligung - Wien.....	184

### **Politische Bezirke**

Tabelle 127	Unfälle, Getötete und Verletzte nach Verletzungsgraden und Politischen Bezirken.....	185
Tabelle 128	Unfälle nach Politischen Bezirken, Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten .....	189
Tabelle 129	Verletzte nach Politischen Bezirken, Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten .....	193
Tabelle 130	Getötete nach Politischen Bezirken, Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten.....	197
Tabelle 131	Unfälle, Verletzte und Getötete nach Politischen Bezirken insgesamt und darunter mit Kindern und Alkoholisierten.....	201
Tabelle 132	Unfälle, Getötete und Verletzte nach Politischen Bezirken, Verletzungsgraden und Art der Beteiligung .....	205









## Zusammenfassung

Im Jahr 2021 kamen laut Statistik Austria 362 Personen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Damit war die Zahl der Verkehrstoten deutlich niedriger als in den Jahren vor der Corona-Pandemie, wenngleich um 5% höher als 2020 (344) mit dem pandemiebedingt niedrigsten Wert seit Beginn der Aufzeichnungen 1961. Weitere 40.889 Personen wurden 2021 bei Straßenverkehrsunfällen verletzt. Das entspricht durchschnittlich 112 Verletzten pro Tag, darunter 19 Schwerverletzten. Sowohl die Anzahl der verletzten Radfahrerinnen und Radfahrer als auch der Anteil an Verkehrstoten, die auf Lkw-Unfälle entfielen, erreichten 2021 den höchsten Wert der vergangenen 30 Jahre.

Während des **Lockdowns** zu Jahresbeginn 2021 (Kalenderwochen 1 bis 5) verringerte sich die Zahl der im Straßenverkehr Verunglückten um 39% gegenüber dem Durchschnitt der Vergleichswochen der Vor-Pandemiejahre 2017 bis 2019. Messbar weniger Verunglückte (27%) gab es auch in der Zeit des „harten“ Lockdowns im November und Dezember (KW 47 bis 49) sowie in den Kalenderwochen 45 bis 46 und 50 bis 52, während des „Lockdowns für Ungeimpfte/2G“ (24%). Dagegen stieg die Zahl der Verunglückten im September 2021 um 12% im Vergleich zum Durchschnitt der Septemberwerte der Jahre 2017 bis 2019.

50 Personen waren mit dem **Fahrrad** unterwegs, als sie 2021 auf Österreichs Straßen ums Leben kamen. Das sind ein Viertel mehr als 2020 (40 Getötete) und um 52% mehr als 2019 (33 Getötete). Weitere 9.617 Personen, die mit einem Rad unterwegs waren, wurden verletzt – um 3% mehr als im Jahr 2020, in dem bereits ein Höchstwert verzeichnet wurde. Nie zuvor in den vergangenen 30 Jahren verletzten sich somit so viele Personen beim Radfahren wie 2021. Mehr als ein Viertel der 2021 beim Radfahren Verletzten und die Hälfte aller mit dem Fahrrad im Straßenverkehr tödlich Verunglückten (24 Getötete) waren mit einem **E-Bike** unterwegs. Gegenüber dem Vor-Pandemie-Jahr 2019 (11 Getötete) stieg die Zahl der mit dem E-Bike tödlich Verunfallten somit um 118%. 46% aller verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer hatten einen Alleinunfall und waren dementsprechend auch Unfallursacher. Bei den mit dem E-Bike Verunglückten lag der Anteil mit 51% noch höher.

47% der verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer trugen einen **Helm**, wobei dieser Anteil in den vergangenen Jahren tendenziell gestiegen ist (2018: 41%). Der Anteil variierte stark zwischen den Bundesländern und den Altersgruppen. So trug in der Steiermark der Großteil der Verunglückten (63%) einen Helm, während der Anteil in Vorarlberg mit nur 32% am geringsten war. In der Altersgruppe der über 85-Jährigen wurde am seltensten ein Helm (27%) verwendet, knapp gefolgt von den 15- bis 19-Jährigen (28%). Im Vergleich dazu waren es 49% bei den 20- bis 64-Jährigen.

88 Personen kamen im Jahr 2021 bei Unfällen mit **Lkw-Beteiligung** ums Leben, das bedeutet, dass insgesamt 24% aller Getöteten bei Lkw-Unfällen verstarben. Nie zuvor in den vergangenen 30 Jahren war dieser Anteil so hoch gewesen. Der höchste Wert wurde mit 62% in Vorarlberg verzeichnet (8 von 13 Getöteten), der geringste Anteil mit 16% in Kärnten (6 von 38 Getöteten). Von den insgesamt 31 tödlichen Unfällen zwischen einem Lkw und einem Pkw wurden 25 von der Lenkerin bzw. dem Lenker des Pkw verursacht (81%). Bei den tödlichen Unfällen zwischen Lkw und Fahrrad bzw. Fußgängerin und Fußgänger war dagegen jeweils zu 70% die Lenkerin oder der Lenker des Lkw hauptverantwortlich. Bei diesen Unfällen verunglückten zehn zu Fuß gehende und zehn Rad fahrende Personen tödlich.

## Summary

In 2021, 362 people were killed in road accidents. Thus, the number of traffic fatalities was significantly lower than in the years before the Corona pandemic, although 5% higher than in 2020 (344) with the lowest figure since records began in 1961 due to the pandemic. A further 40 889 people were injured in road accidents in 2021. This is the equivalent of an average of 112 people injured per day, of which 19 people were seriously injured. In 2021, both the number of injured cyclists and the proportion of traffic fatalities attributable to truck accidents reached the highest level in the past 30 years.

During the **lockdown** at the beginning of 2021 (calendar weeks 1 to 5), the number of road traffic casualties decreased by 39% compared to the average of the comparable weeks in the pre-pandemic years 2017 to 2019. There were also measurably fewer casualties (27%) during the “hard” lockdown in November and December (calendar weeks 47 to 49), as well as in calendar weeks 45 to 46 and 50 to 52, during the “lockdown for unvaccinated” (24%). In contrast, the number of casualties in September 2021 increased by 12% compared to the average of September values from 2017 to 2019.

50 **cyclists** were killed on Austria’s roads in 2021. This is a quarter more than in 2020 (40 fatalities) and 52% more than in 2019 with 33 fatalities. A further 9 617 cyclists were injured, 3% more than in 2020, when already a peak was recorded. This means that never before in the past 30 years have so many people been injured while cycling as in 2021. More than a quarter of those injured while cycling in 2021 and half of all fatalities on the road by bicycle (24 fatalities) were on an **e-bike**. Compared to the pre-pandemic year 2019 (11 fatalities), the number of e-bike fatalities increased by 118%. 46% of all cyclist casualties occurred in single-vehicle accidents in which cyclists were also presumed as the main accident originators. The proportion of single vehicle accidents in e-bike accidents was even higher at 51%.

47% of the cyclists involved in accidents were wearing a **helmet**, with this proportion increasing in recent years (2018: 41%). The proportion varied greatly between the federal provinces and the age groups. In Styria, 63% of cyclists involved in accidents were wearing a helmet, while the proportion was the lowest in Vorarlberg at only 32%. The age group over 85 was the least likely to use a helmet (27%), closely followed by 15 to 19 year olds (28%). This compares to 49% among 20 to 64 year olds.

88 people died in **accidents involving trucks** in 2021, which means that a total of 24% of all traffic fatalities occurred in truck accidents. Never before in the past 30 years had this proportion been so high. The highest value was recorded in Vorarlberg with 62% (8 out of 13 fatalities), the lowest proportion with 16% in Carinthia (6 out of 38 fatalities). Of the total of 31 fatal accidents between a truck and a passenger car, 25 were caused by the driver of the passenger car (81%). In contrast, 70% of all fatal accidents between a truck and a bicycle or a pedestrian were caused by the driver of the truck. Ten pedestrians and ten cyclists were killed in these accidents.





## 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.

1) 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.

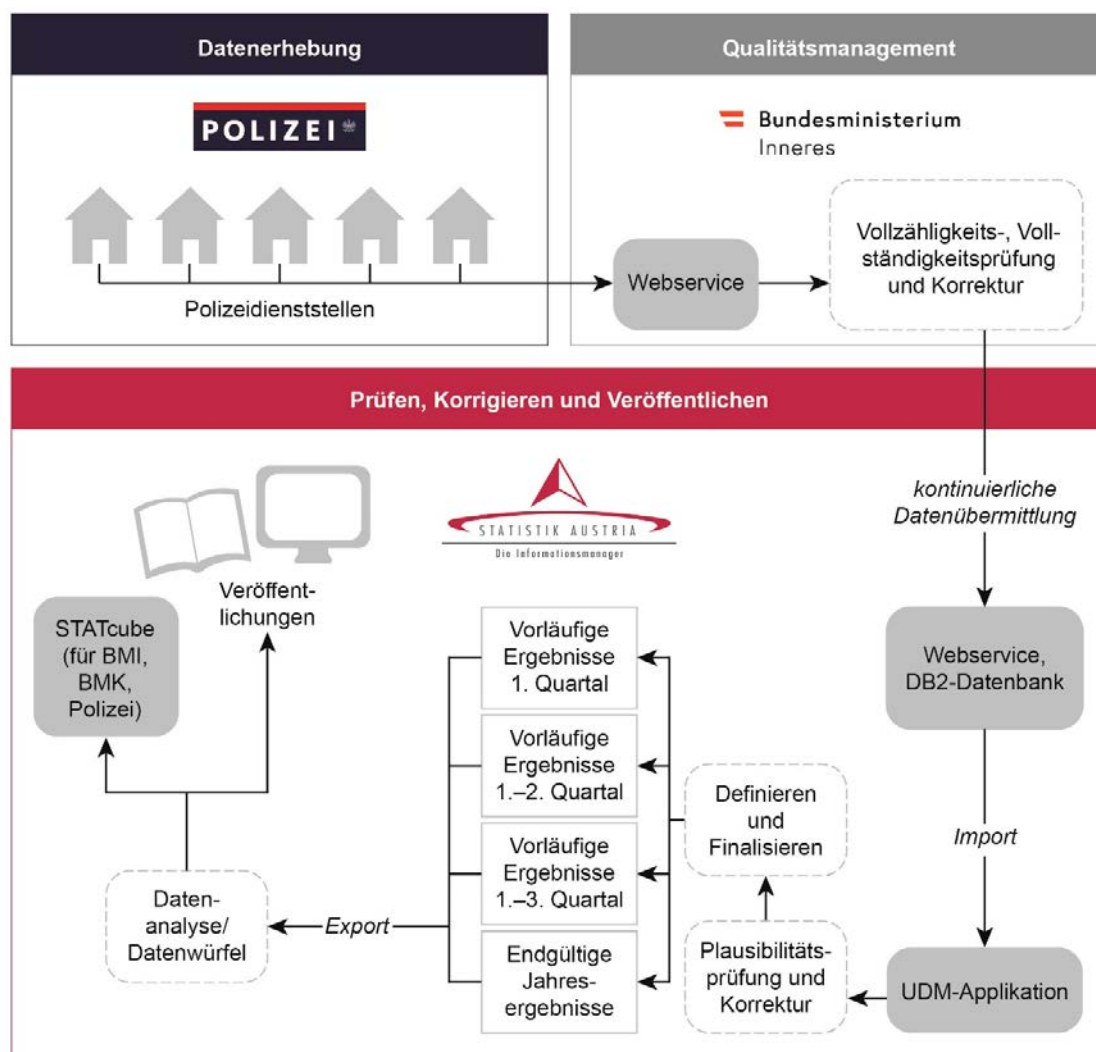
**Mitte 2017** wurde zusätzlich das **Qualitätsmanagement** im Bundesministerium für Inneres (BMI) eingerichtet. Damit soll die Vollzähligkeit der Unfalldatensätze und die Vollständigkeit der Angaben im Unfalldatensatz gewährleistet werden. Basis der Ergänzungen oder Korrekturen sind die Unfallberichte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

1 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.

2 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:r Lenker:in (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 Fußgänger:innen 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 Lenker:in (z. B. eines Spiel- und Sportgerätes) beteiligt war.

## Schulwegunfall

Als Schulwegunfall gilt ein Unfall, an dem zumindest ein Schulkind 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 Lenker:in eines Fahrzeuges beteiligt war.

## Alkoholunfall

Als Alkoholunfall gilt ein Unfall, bei dem zumindest bei einer beteiligten Person (Lenker:in oder Fußgänger:in) 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-

---

4 StVO 1961 idgF.

5 Siehe § 4 Abs. 2 und 3 StVO.

6 Straßenverkehrsordnung (StVO).

7 Führerscheingesetz (FSG).

8 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 Verkehrsteilnehmer:innen 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:innen, 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:in)
  - **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:in** (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** Lenker:innen, Mitfahrer:innen sowie Fußgänger:innen,
- alle **unverletzten** Lenker:innen,
- alle unverletzten Mitfahrer:innen sowie Fußgänger:innen, sofern sie durch ihr Verhalten maßgeblich am Zustandekommen des Unfalls beigetragen haben. Die maßgebliche Beteiligung am Zustandekommen des Unfalles war bis 2011 durch Angabe eines Unfallumstandes definiert. Ab 2012 werden auch unverletzte Personen erfasst, die nicht notwendiger Weise maßgeblich am Zustandekommen des Unfalles beteiligt waren.

<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.

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

## 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.

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

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

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/

---

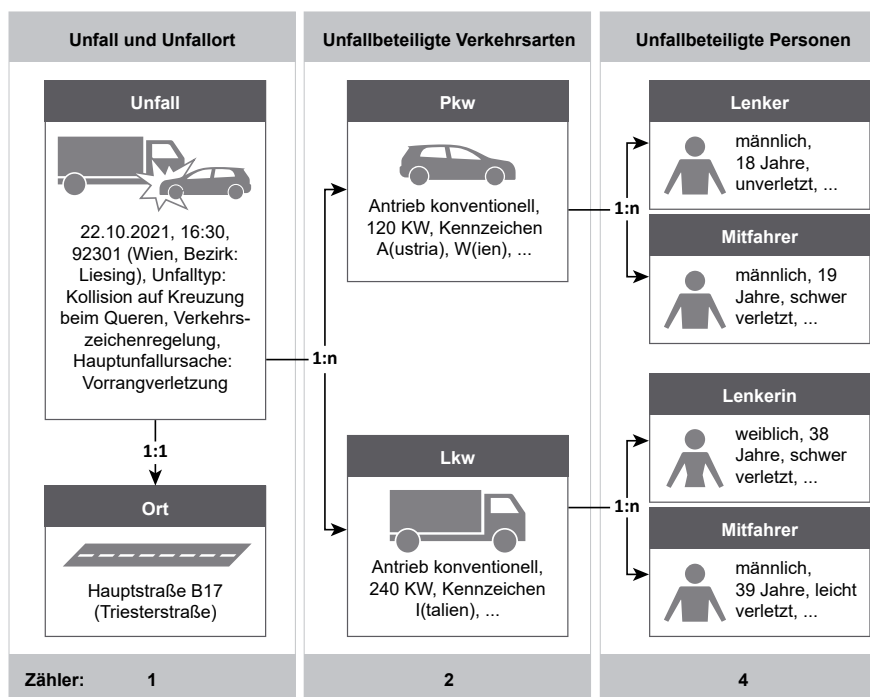
<sup>10</sup> Tatsächlich kann der Unfallort auch als eigene Merkmalsgruppe verstanden werden, da bei Unfällen auf Kreuzungen auch die Angabe zweier Straßenverläufe möglich ist und somit auch eine 1:n-Beziehung zwischen Unfall und den Unfallorten bestehen kann. In der gegenständlichen Publikation werden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

der Unfallorte(s) zum Unfall in der Grafik 2 vereinfacht dargestellt, indem Unfall und Unfallort zu einer Merkmalsebene 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.

Grafik 2

### Merkmale und ihre Analysevariablen anhand eines Beispiels



### 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>.

Die Merkmale des Unfallortes sind etwa Straßenart, Straßenkennziffer und Hausnummer (im Ortsgebiet), Straßennummer 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:in etc.), Anhänger, Antriebsart, Leistung in KW, KM-Stand, Kfz-Kennzeichen (national, international) und Unfallumstände (Fahrmanöver, Nichtbeachten von Verkehrsregeln etc.).

<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.

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:innen, Mitfahrer:innen) 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:in, Mitfahrer:in, Fußgänger:in), Alter, Geschlecht, Nationalität, Verletzungsgrad, Lenkberechtigung für das gelenkte Fahrzeug, Beeinträchtigung der Verkehrstüchtigkeit, vermutliche:r Hauptunfallverursacher:in, 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:innen, auch wenn sie unverletzt sind, im Fokus der Analyse stehen. Die Teilmenge der **Lenker:innen** (und auch Fußgänger:innen; verunglückt oder unverletzt) interessiert vor allem in Kombination mit den Merkmalen „vermutliche:r Hauptunfallverursacher:in“, „Fahrerflucht“ sowie „Beeinträchtigungen“ (Alkohol, Drogen etc.). Solche Auswertungen fokussieren auf das Unfallgeschehen aus dem Blickwinkel des:der Verursacher:in, 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 eine Einschränkung z. B. auf nur den:die Lenker:in 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“. 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

<sup>12</sup> Dabei ist zu bedenken, dass bei ca. einem Drittel der Unfälle (das sind mehr als 10000 Unfälle jährlich mit nur einem beteiligten Fahrzeug) Verursacher:in und Opfer eine Person darstellen.

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: Vermutliche:r Hauptunfallverursacher:in

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

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

### Unfälle mit genau einem:einer Unfallverursacher:in

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

Um gut interpretierbare Ergebnisse zu den Hauptunfallverursacher:innen zu gewährleisten, wurde den folgenden Analysen jene Masse der Unfälle (2021: 98,6 %) zu Grunde gelegt, die genau eine:n Unfallverursacher:in aufweisen, wobei dieser entweder Lenker:in eines Fahrzeuges oder Fußgänger:in sein muss. Damit werden 1,4 % der Unfälle (2021) ausgeklammert. Es handelt sich dabei überwiegend um sehr spezifische Gruppen von Unfällen, die im Folgenden näher erläutert werden:

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

Unfälle bei denen **ein:e Mitfahrer:in als Unfallverursacher:in** gekennzeichnet ist, stellen zwei sehr spezifische Gruppen von Unfällen dar. Typischerweise handelt es sich dabei um Unfälle in Linienbussen und seltener in Straßenbahnen, bei denen Mitfahrer:innen 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 „Kollisionen mit haltenden oder parkenden Fahrzeugen“ und „offener Wagentüre“ wobei die Wagentüre von dem:der Mitfahrer:in geöffnet wird und somit auch dieser als Unfallverursacher:in gekennzeichnet wird. Seltener kommt es aus Unachtsamkeit zu einem Sturz vom Müllwagen oder ein:e Mitfahrer:in (Kind) öffnet die Wagentüre während der Fahrt.

Unfälle, bei denen ein:e **Lenker:in (oder Fußgänger:in)** und ein:e **Mitfahrer:in** als Unfallverursacher:in angegeben sind, stellen sehr seltene und spezifische Konfliktsituationen dar, an denen nach Einschätzung des Erhebungsorganes sowohl der:die Lenker:in als auch der:die Mitfahrer:in am Zustandekommen des Unfalles beteiligt sind, wie das folgende Beispiel veranschaulicht: Der:die Lenker:in ist mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs. Der:die Mitfahrer:in 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:einer Hauptunfallverursacher:in**. Diese Unfälle streuen über nahezu alle Unfalltypen bei denen mehr als ein:e Beteiligte:r in den Unfall involviert sein kann. Das scheint plausibel, weil mit dem Fehlverhalten von mehr als einem:einer Verkehrsteilnehmer:in 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 Fahrsteifens bei denen zwei Lenker:innen durch ihr Fehlverhalten den Unfall verursachen.

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

Im Zusammenhang mit Unfällen und Unfallverursacher:innen 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 2021 ergibt sich folgende Verteilung:

Die Alleinunfälle repräsentieren mit 35 % (11 204) einen nicht unerheblichen Anteil an den Unfällen der Analysemasse (32 326), die sich des Weiteren in Unfälle mit genau zwei (60 % oder 19 237) bzw. in Unfälle mit mehr als zwei beteiligten Verkehrsarten (6 %, 1 885) 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 Hauptunfallverursacher:innen 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:innen 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:einer Unfallverursacher:in mindestens zwei weitere, nicht unfallverursachende Verkehrsarten gegenüber.

In der gegenständlichen Publikation werden in den Tabellen 99 und 100 die Hauptunfallverursacher:innen 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.

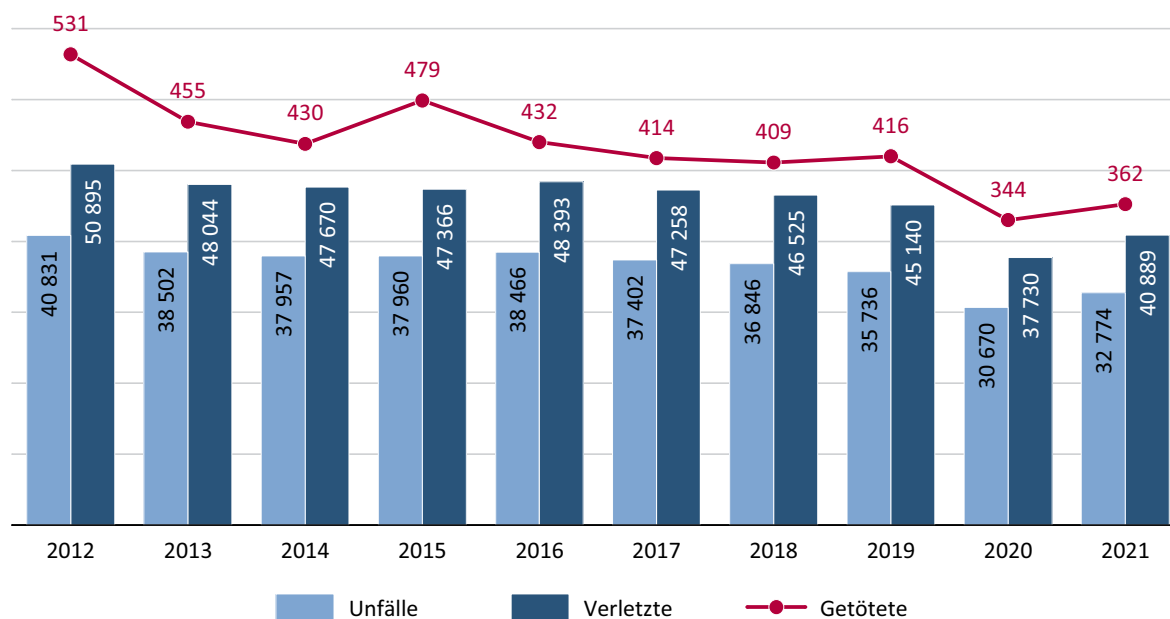
Weiterführende Informationen zur Erhebung der Straßenverkehrsunfallstatistik finden sich in der [Standard-Dokumentation](#) „Statistik der Straßenverkehrsunfälle“.

## 2 Vorstellung der wichtigsten Ergebnisse

Im Jahr 2021 kamen 362 Personen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Damit war die Zahl der Verkehrstoten deutlich niedriger als in den Jahren vor der Corona-Pandemie, wenngleich um 5% höher als 2020 (344) mit dem pandemiebedingt niedrigsten Wert seit Beginn der Aufzeichnungen 1961. Weitere 40.889 Personen wurden 2021 bei Straßenverkehrsunfällen verletzt (Grafik 3).

Grafik 3

### Unfälle, Verletzte und Getötete 2012 bis 2021



Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

## 2.1 Zeitliche Verteilung

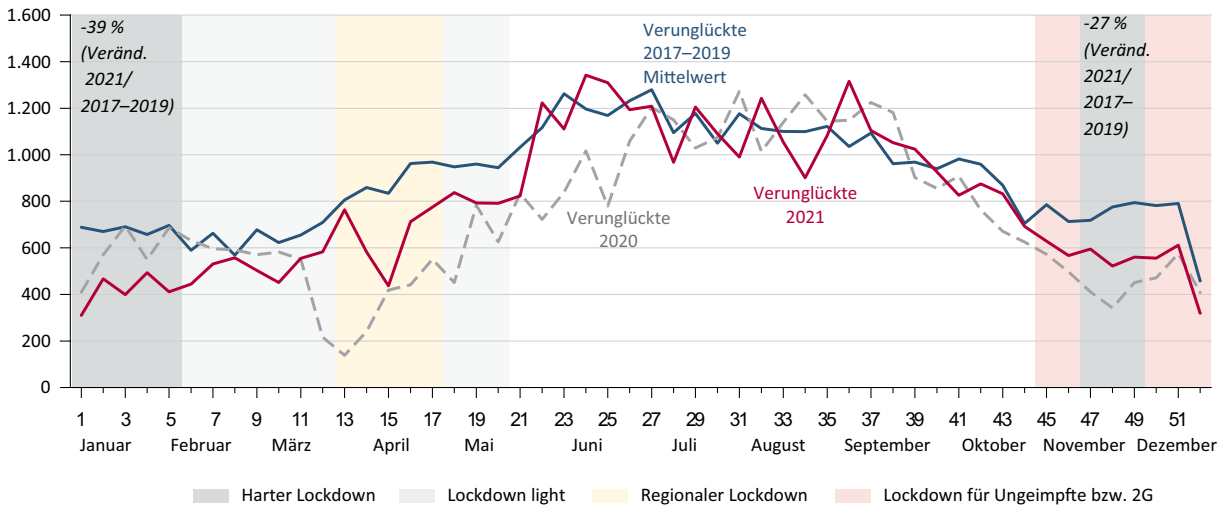
### 2.1.1 Unfälle im Jahresverlauf

Während des Lockdowns zu Jahresbeginn 2021 (Kalenderwochen 1 bis 5) verringerte sich die Zahl der im Straßenverkehr Verunglückten um 39% gegenüber dem Durchschnitt der Vergleichswochen der Vor-Pandemiejahre 2017 bis 2019. Messbar weniger Verunglückte (27%) gab es auch in der Zeit des „harten“ Lockdowns im November und Dezember (KW 47 bis 49) sowie in den Kalenderwochen 45 bis 46 und 50 bis 52, während des „Lockdowns für Ungeimpfte/2G“ (24%). Dagegen stieg die Zahl der Verunglückten im September 2021 um 12% im Vergleich zum Durchschnitt der Septemberwerte der Jahre 2017 bis 2019 (Grafik 4).



Grafik 4

**Verunglückte bei Straßenverkehrsunfällen 2017 bis 2021, nach Kalenderwochen**



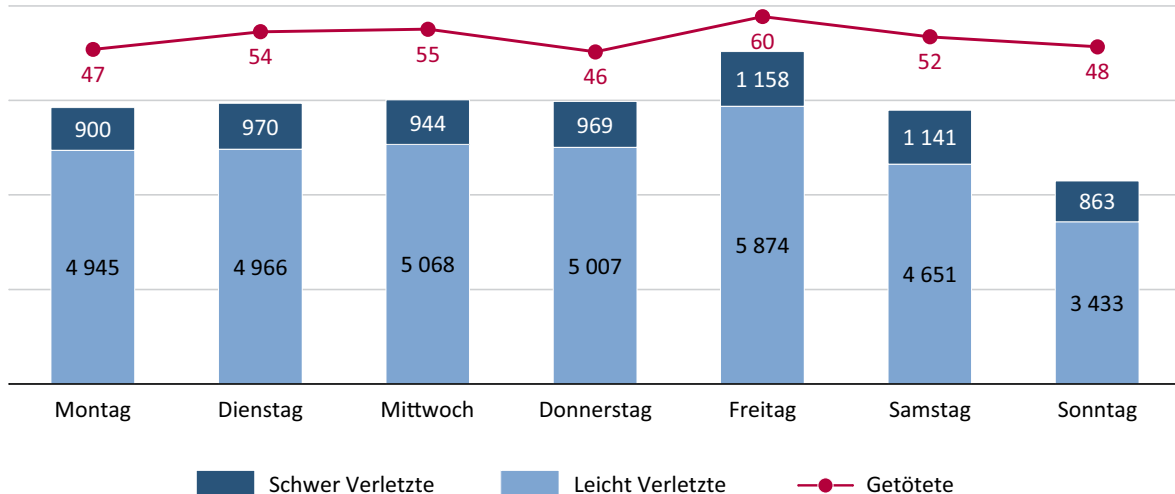
Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

**2.1.2 Unfälle im Wochenverlauf**

Die meisten Unfälle (5 638), Verletzten (7 032) und Getöteten (60 Personen) wurden 2021 an Freitagen erfasst. Insgesamt geschahen 17% aller Verkehrsunfälle freitags (2020: 16%), gefolgt von 15% der Unfälle, welche mittwochs passierten. Die wenigsten Unfälle (10%) mit der geringsten Zahl an Verletzten wurden auf Österreichs Straßen an den Sonntagen verzeichnet. 44% aller Straßenverkehrsgetöteten (160 Personen) kamen bei Unfällen von Freitag bis Sonntag ums Leben (Grafik 5).

Grafik 5

**Leicht und schwer Verletzte bzw. Getötete 2021 nach Wochentagen**



Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

Deutlich erhöht war an den Wochenenden der Anteil der Schwerverletzten an den Verletzten, womit die Verletzungen, welche an Samstagen und Sonntagen passierten, im Durchschnitt „schwerer“ waren.



An diesen beiden Tagen verletzten sich jeweils 20 % aller Verletzten schwer, an Wochentagen lag dieser Anteil bei 15-16 %.

## 2.2 Regionale Verteilung

### 2.2.1 Bundesland

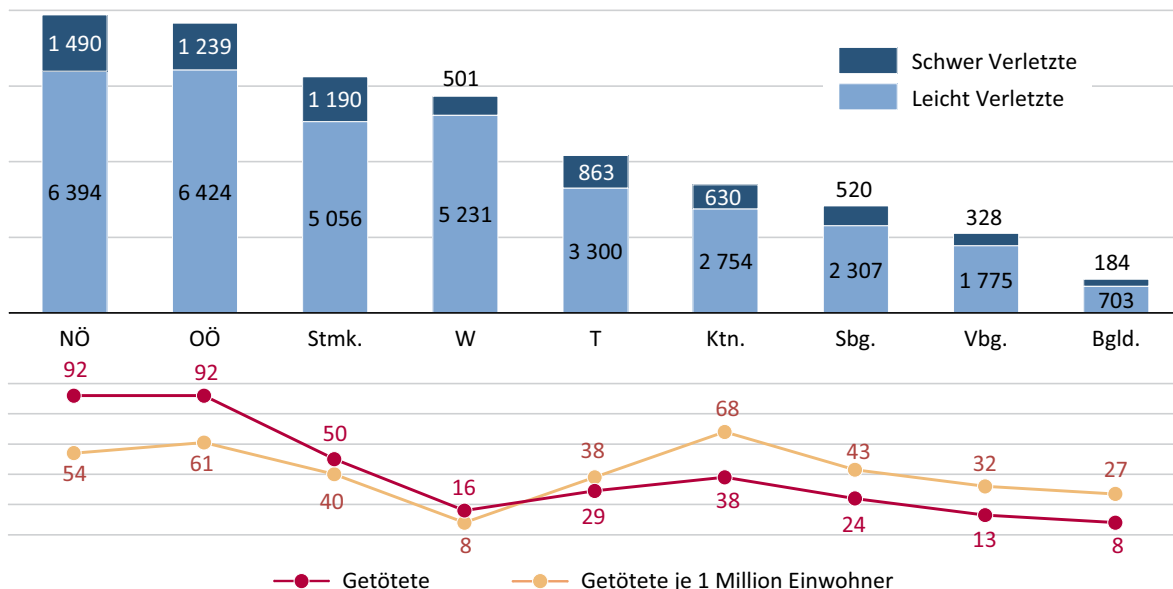
Die meisten im Straßenverkehr Verunglückten wiesen auch 2021 die drei außer Wien bevölkerungsstärksten Bundesländer Niederösterreich (7.976 Personen), Oberösterreich (7.755 Personen) und die Steiermark (6.296 Personen) auf. Mehr als die Hälfte aller verletzten oder getöteten Personen (53%) wurden somit in diesen drei Bundesländern erfasst. Kärnten war das einzige Bundesland, in welchem die Anzahl der Verunglückten über jener aus dem Jahr 2019 lag.

Die meisten Verkehrstoten wurden ebenso in Niederösterreich, Oberösterreich (je 92) und der Steiermark (50) verzeichnet, womit diese drei Bundesländer insgesamt auf einen Anteil von 65% der Verkehrstoten kamen (2020: 61%). Besonders hohe Steigerungen im Vergleich zum Vorjahr wurden in Oberösterreich (92, 2020: 67) und Wien registriert (16, 2020: 12), während im Gegensatz dazu im Burgenland (8, 2020: 18) und Vorarlberg (13, 2020: 16) Rückgänge verzeichnet wurden.

Gemessen an den Einwohner:innen verunglückten in Kärnten mit 68 Getöteten pro Million Einwohner:innen die meisten Personen tödlich, gefolgt von Oberösterreich mit 61 Getöteten. Beide Bundesländer lagen somit deutlich über dem Wert für ganz Österreich mit 40 Getöteten je Million Einwohner:innen. Besser als der Österreich-Schnitt lagen Wien (8), das Burgenland (27), Vorarlberg (32) und Tirol (38, Grafik 6).

Grafik 6

#### Leicht und schwer Verletzte, Getötete bzw. Getötete je 1 Mio. Einwohner:innen 2021 nach Bundesländern



Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

## 2.2.2 Ortsgebiet/Freiland

73% aller tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer:innen kamen 2021 im Freiland ums Leben. Der Anteil war damit geringer als in den Vorjahren (2020: 74%, 2019 und 2018 je 75%) und auf dem niedrigsten Wert seit 2014. Hingegen verunfallte mit 60% die Mehrheit an Verletzten im Ortsgebiet, womit der Anteil dem der beiden Vorjahre entsprach. Deutliche Unterschiede wurden zwischen den verschiedenen Bundesländern erfasst: Verunglückte eine Person beispielsweise in Niederösterreich im Straßenverkehr, so geschah dies in 54% der Fälle im Freiland, während es in Vorarlberg oder Wien mit 21% bzw. 5% deutlich seltener der Fall war.

## 2.2.3 Straßenarten

Sowohl im überregionalen (Autobahnen, Schnellstraßen und Landesstraßen B, +11%) wie auch im regionalen Straßennetz (Landesstraßen L und Gemeindestraßen, +5%) stieg die Zahl der Unfälle von 2020 auf 2021. In beiden Bereichen sank die Zahl von 2019 auf 2020 und während die Unfallzahl im überregionalen Straßennetz nach wie vor um 16% unter dem Wert von 2019 lag, waren die Unfälle im regionalen Straßennetz gerade noch 4% darunter.

Aufgegliedert nach dem Tempolimit am Unfallort, war – wie in den Vorjahren – eine Dominanz der Unfälle im Ortsgebiet sichtbar. So fanden rund 65% bei Tempolimits bis zu 50 km/h statt. Ein komplett anderes Bild zeigt sich bei Betrachtung der tödlichen Unfälle, bei welchen „nur“ 29% aller Unfälle bei Tempolimits bis zu 50 km/h registriert wurden. 49% aller tödlichen Unfälle geschahen bei einem Tempolimit von 100 km/h, weitere 6% bei einem Limit von 130 km/h.

## 2.3 Unfallbeteiligte Personen

### 2.3.1 Geschlecht<sup>13</sup>

58% aller im Straßenverkehr verunglückten Personen waren 2021 männlich. Männer verunglückten 2021 nicht nur häufiger bei Straßenverkehrsunfällen, sondern verletzten sich dabei auch schwerer. So lag der Anteil an Männern unter den leicht verletzten Personen bei 56%, unter den Schwerverletzten bei 65% und unter den Getöteten bei 74%. Der männliche Anteil an den Getöteten nahm somit im Jahresvergleich geringfügig ab (2020: 76%).

Der Männeranteil an den Verunglückten war in allen Bundesländern in einer ähnlichen Größenordnung, unterschied sich jedoch erheblich nach der Verkehrsart. So waren beispielsweise 84% aller verunglückten Motorradfahrer:innen männlich, jedoch waren unter den verunglückten Fußgänger:innen mit 54% mehr Frauen als Männer. Die größte Geschlechterdiskrepanz gab es unter den Verunglückten, die zum Unfallzeitpunkt mit einem schweren Lkw unterwegs waren. 257 der 263 (98%) Verunglückten waren Männer.

Frauen, die bei einem Straßenverkehrsunfall entweder verletzt oder getötet wurden, waren dabei geringfügig älter als Männer. Das Durchschnittsalter verunglückter Frauen lag bei 40 Jahren, jenes der Männer bei 39.

<sup>13</sup> Nicht berücksichtigt wurden 19 Personen mit unbekanntem Geschlecht.

### 2.3.2 Alter<sup>14</sup>

Einer von vier Verunglückten im Straßenverkehr war 2021 zwischen 15 und 24 Jahren alt. Dieses Alterssegment machte damit erneut die größte Altersgruppe unter den Verunglückten aus und verzeichnete einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr (2020: 24%). Auffällig war ein 12-prozentiger Anstieg in der Gruppe der 80–84-Jährigen, womit dieser Wert mit 951 Verunglückten auf dem höchsten Wert seit 30 Jahren lag. In der Gruppe der über 85-Jährigen lag die Zahl an Verunglückten mit 492 ebenso über dem Wert von 2020 (448), jedoch unter dem Wert von 2019 (540).

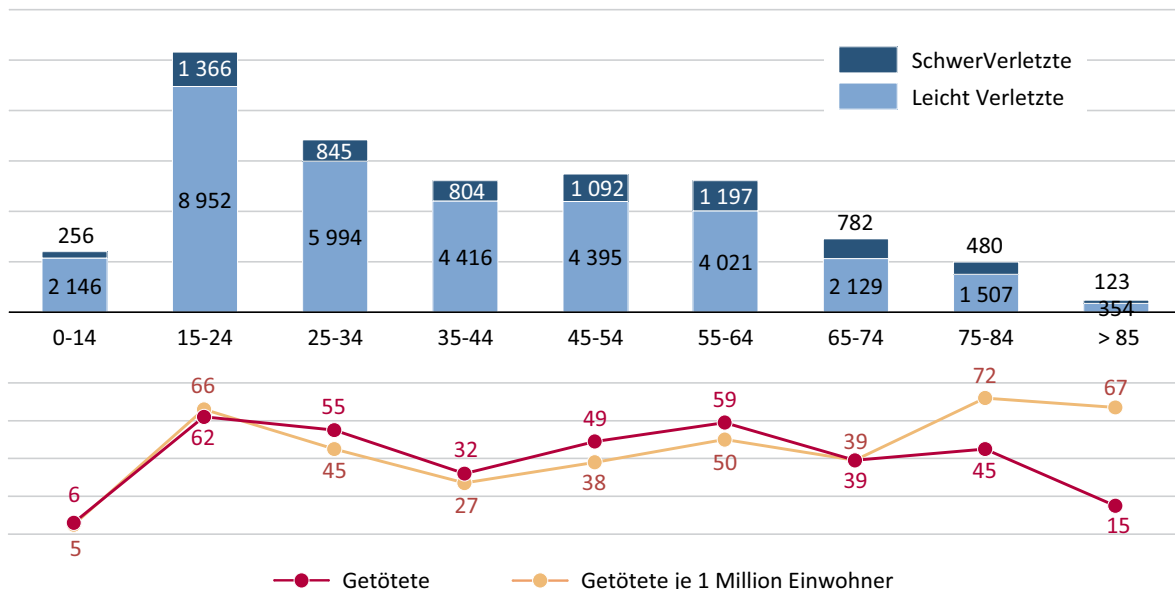
Mit zunehmendem Alter verunglückten die Personen zunehmend schwerer. Während sich verunglückte Kinder (0–14 Jahre) im Falle eines Unfalls zu 89% „nur“ leicht verletzt, lag dieser Wert bei den 45–54-Jährigen bei 79% und bei den über 85-Jährigen bei 72%.

Das Alter der Verunglückten unterschied sich wiederum erheblich nach der unfallbeteiligten Verkehrsart. Benutzer:innen eines Mopeds verunglückten im Durchschnitt mit 20 Jahren, Pkw-Insassen mit 38 Jahren, Fußgänger:innen mit 43 Jahren und Radfahrer:innen (Muskelkraft) mit 45 Jahren. E-Bike-Fahrer:innen waren im Durchschnitt mit 50 Jahren nochmals deutlich älter als jene von muskelkraftbetriebenen Fahrrädern.

Gemessen an der Bevölkerungszahl war die Anzahl an Getöteten in der Altersgruppe von 75–84-Jahren mit 72 Getöteten je Million Einwohner:innen am höchsten, gefolgt von der Gruppe der älter als 85-Jährigen mit 67 und den 15–24-Jährigen mit 66 getöteten Personen pro Million Einwohner:innen (Grafik 7). Bei den Verletzten lag die Altersgruppe der 15–24-Jährigen mit 10 980 Verletzten je Million Einwohner:innen deutlich voran, gefolgt von den 25–34-Jährigen mit 5 647 Verletzten je Million Einwohner:innen.

Grafik 7

#### Leicht und schwer Verletzte, Getötete bzw. Getötete je 1 Mio. Einwohner:innen 2021 nach Altersklassen



Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

<sup>14</sup> Nicht berücksichtigt wurden 30 Personen mit unbekanntem Alter.

### 2.3.3 Unfälle mit Kindern

Sechs Kinder (0–14 Jahre) kamen im Jahr 2021 im Straßenverkehr ums Leben. Dies entsprach einem Anstieg von vier getöteten Kinder gegenüber dem Vorjahr, in welchem die wenigsten Kinder seit dem Beginn der Erfassung 1961 ums Leben kamen (2). 2021 kamen drei der sechs getöteten Kinder als Mitfahrer:innen in einem Pkw ums Leben und je ein Kind als Fußgänger, eines als Lenker eines Fahrrads sowie eines als Mitfahrer auf einem Moped. Fünf der getöteten Kinder waren männlich, ein Kind weiblich.

Darüber hinaus wurden 2021 2 402 Kinder im Straßenverkehr verletzt. Die Anzahl lag zwar 10 % über dem Vorjahreswert, aber 12 % unter dem Wert des Jahres 2019. 6 % aller Verletzten im Straßenverkehr waren somit Kinder, dies entsprach den Werten der Vorjahre. Der Großteil der Kinder verletzte sich entweder als Mitfahrer:in in einem Pkw (885; 37 %), als Lenker:in eines Fahrrads (641; 27 %), als Fußgänger:in (470; 20 %) oder als Mitfahrer:in auf einem Moped (119; 5 %).

Ein Kind im Schulalter (6–15 Jahre) verstarb 2021 auf dem Schulweg (Lenker eines Mopeds, 15 Jahre). Weitere 365 Schüler:innen wurden auf dem Schulweg verletzt, 52 davon schwer. Beide Zahlen lagen über dem Wert von 2020, jedoch unter jenem von 2019. Der Anteil der schwerverletzten Kinder an den verletzten Kindern auf dem Schulweg ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen und erreichte 2021 14 % (2018: 11 %).

### 2.3.4 Verletzungsgrad

17 % aller Verletzten im Straßenverkehr erlitten 2021 schwere Verletzungen. Dies entsprach dem zweithöchsten Wert seit 1994, lediglich im Vorjahr war der Wert mit 17,6 % höher. Deutliche Unterschiede ergaben sich diesbezüglich im Jahresverlauf. Besonders in den Sommermonaten waren die Verletzungen verhältnismäßig schwerer. 20 % aller Verletzten wurden im Juli und August schwer verletzt, im Jänner lag dieser Wert bei 11 %.

Unterschiede waren nicht nur im Jahresverlauf, sondern auch im Wochenverlauf beobachtbar. Während am Wochenende 20 % aller Verletzten eine schwere Verletzung erlitten, waren es von Montag bis Freitag nur 16 %. Unterschiede waren ebenso im Tagesverlauf feststellbar. Bei Unfällen, die zwischen 3 und 4 Uhr morgens geschahen, verletzten sich 26 % schwerwiegend. Bei Unfällen zwischen 7 und 8 Uhr morgens waren es hingegen lediglich 13 %.

Die anteilmäßig meisten schweren Verletzungen erlitten Verkehrsteilnehmer:innen im Burgenland und Tirol mit je 21 %, die wenigsten mit 9 % in Wien. Mit großem Abstand am schwersten verletzten sich Motorrad-Fahrer:innen mit 36 % schweren Verletzungen, gefolgt von Radfahrer:innen mit 24 % und Fußgänger:innen mit 22 %. Pkw-Insassen verletzten sich bei 10 % der Verletzungen schwer.

Die Schwere der Verletzungen sank, wenn zum Unfallzeitpunkt Niederschlag vorhanden war. So lag besagter Anteil der Schwerverletzten bei Schneefall bei 11 %, bei Hagel bei 13 %, bei Regen bei 14 % und bei Unfällen ohne Niederschlag bei 18 %.

## 2.4 Unfallbeteiligte Verkehrsarten

Im Jahr 2021 wurden bei fast allen Verkehrsarten Änderungen (sowohl Zunahmen als auch Rückgänge) bei der Zahl der Verkehrstoten im Vergleich zum Vorjahr festgestellt. So stieg beispielsweise die Zahl getöteter Pkw-Insassen im Vergleich zu 2020 um 10 % auf 161. Ebenso stieg die Zahl der getöteten Mopedfahrer:innen (von 4 auf 13) sowie die tödlich verunglückten Radfahrer:innen von 40 auf 50. Im Gegensatz dazu sank die Zahl getöteter Fußgänger:innen um 28 % (von 51 auf 37). Im Vergleich zu 2019 halbierte sich die Zahl der getöteten Fußgänger:innen beinahe und sank sogar um 46 % (2019: 69).

Im Schnitt verunglückten 2021 113 Personen täglich auf Österreichs Straßen. Davon waren 52 Personen in einem Pkw unterwegs, 26 mit einem Fahrrad, zehn auf einem Motorrad, neun mit einem Moped und acht zu Fuß.

### 2.4.1 Unfälle mit Pkws

161 Pkw-Insassen kamen 2021 auf Österreichs Straßen ums Leben. Dies ist der zweitniedrigste Wert seit der elektronischen Erfassung der Unfälle mit Personenschaden 1992, lediglich im Vorjahr war der Wert mit 146 Getöteten niedriger. Somit waren 2021 44 % aller im Straßenverkehr getöteten Personen in einem Pkw unterwegs (2020: 42 %, 2019: 48 %). Weitere 18 950 Personen verletzten sich im Straßenverkehr im Jahr 2021 in einem Pkw, das entspricht einer Steigerung von 11 % gegenüber 2020 und einem Rückgang von 17 % gegenüber 2019.

Mehr als die Hälfte aller Pkw-Getöteten verunglückte in Nieder- (46) bzw. Oberösterreich (37), wobei die Zahl in beiden Bundesländern deutlich über jener von 2020 lag, in Oberösterreich sogar über dem Wert von 2019. Ein erneuter Rückgang wurde in der Steiermark erfasst: Nach 42 Getöteten 2019 und 26 tödlich Verunglückten 2020 starben 2021 22 Personen in einem Pkw in der Steiermark. Die Anzahl der Pkw-Verletzten lag in allen neun Bundesländern niedriger als 2019 und über den Werten von 2020.

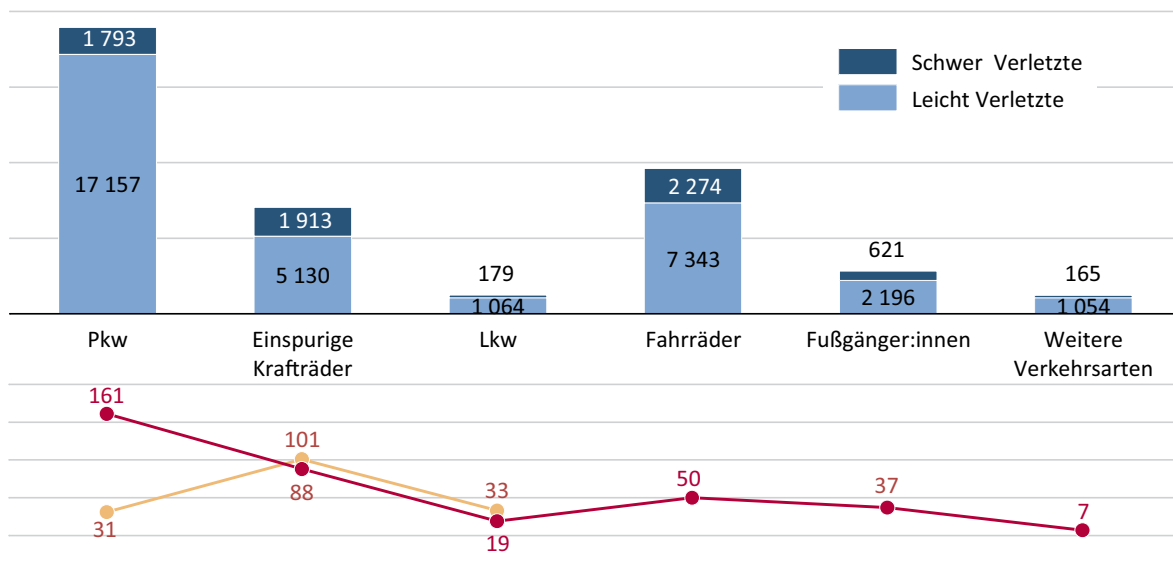
Von den 161 getöteten Pkw-Insassen waren 111 als Lenker:in des Pkws am Unfall beteiligt, die übrigen 50 als Mitfahrer:in. 97 der Lenker:innen wurden bei dem jeweiligen Unfall als vermutliche:r Hauptunfallverursacher:in verzeichnet (87 %).

In den letzten Jahren konnte – vermutlich bedingt durch die steigende Zahl an zugelassenen E-Autos – eine deutliche Zunahme der Verunglückten in E-Autos verzeichnet werden. Mit 127 Verunglückten lag der Wert beinahe doppelt so hoch wie 2018 (65). Insgesamt betrug der Anteil an verunglückten E-Auto-Insassen an den verunglückten Pkw-Insassen 0,7 %.

Betrachtet man die Anzahl getöteter Pkw-Insassen in Bezug zu allen zugelassenen Pkws, so starben 31 Personen je Million zugelassener Kraftfahrzeuge. Dies lag unter dem Durchschnittswert aller Kraftfahrzeuge von 2021, welcher bei 38 lag (Grafik 8).

Grafik 8

#### Leicht und schwer Verletzte, Getötete 2021 nach Verkehrsarten bzw. Getötete je 1 Mio. Kraftfahrzeugsbestand



Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

97 % aller verunglückten Pkw-Insassen verwendeten zum Unfallzeitpunkt entweder einen Sicherheitsgurt oder ein Kinderrückhaltesystem, wobei je nach Verletzungsgrad große Unterschiede verzeichnet wurden. So lag der Wert bei Leichtverletzten bei 97 %, bei Schwerverletzten bei 90 % und bei getöteten Personen bei lediglich 69 %. In der Steiermark waren mit 98 % die meisten verunglückten Pkw-Insassen zum Unfallzeitpunkt angeschnallt, im Burgenland mit 92 % am seltensten. Frauen (98 %) griffen tendenziell öfter zum Gurt als Männer (95 %). Lenker:innen waren mit 97 % minimal öfter gesichert als ihre Mitfahrer:innen, welche zu 96 % einen Gurt bzw. ein Kinderrückhaltesystem verwendeten.

Unterschiede bei der Verwendung des Gurtes wurden auch in den verschiedenen Altersgruppen der Verunglückten registriert. Während bei den 31–40-Jährigen 97 % aller Verunglückten gesichert waren, lag dieser Wert bei den über 80-Jährigen bei 95 %, womit diese Gruppe die am wenigsten gesicherte Altersgruppe in der Statistik war. Besonders groß war der Unterschied, wenn man die Gurtquote von Pkw-Lenker:innen danach verglich, ob bei der jeweiligen Person eine Alkoholisierung festgestellt wurde. 98 % Gurtquote bei Nicht-Alkoholisierten stand eine um elf Prozentpunkte geringere Quote von 87 % bei alkoholisierten Lenker:innen gegenüber.

#### 2.4.2 Unfälle mit einspurigen Krafträdern: Motorrad und Moped

88 Fahrer:innen von einspurigen Krafträdern verunglückten 2021 tödlich auf Österreichs Straßen. Der Wert lag damit um 13 % über dem Vorjahreswert von 78 Personen und nahe am Wert des Vor-Pandemiejahres 2019 mit 89 Getöteten. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr ist vor allem auf die Zunahme der getöteten Mopedfahrer:innen zurückzuführen, welche von 4 auf 13 stiegen, während bei den getöteten Motorradfahrer:innen nur ein geringfügiger Anstieg von 74 auf 75 erfasst wurde.

79 % aller getöteten Motorradfahrer:innen kamen innerhalb von vier Monaten ums Leben (Juni–September). Besonders der September 2021 war mit 21 getöteten Motorradfahrer:innen der September mit den meisten tödlich Verunglückten seit 1995. Im Durchschnitt waren die tödlich verunglückten Motorradfahrer:innen 47,5 Jahre alt und zu 89 % männlich.

Die einspurigen Krafträder lagen bei der Kennzahl der Getöteten pro 1 Million Kraftfahrzeuge mit einem Wert von 101 erneut deutlich über dem generellen Durchschnitt aller Kraftfahrzeuge von 38. 72 der 75 Getöteten kamen als jeweilige:r Lenker:in des Motorrads ums Leben (96 %), 53 Motorradfahrer:innen waren die Unfallverursacher:innen (71 %). 25 getötete Motorradfahrer:innen verunglückten bei Alleinunfällen.

Die 13 getöteten Mopedfahrer:innen waren mit durchschnittlich 31,8 Jahren deutlich jünger. 7 davon, und somit mehr als die Hälfte, waren 15 Jahre oder darunter, eine Person starb auf dem Schulweg. 12 der 13 Getöteten lenkten das Motorfahrzeug, eine getötete Mopedlenkerin war weiblich, dementsprechend die übrigen elf männlich.

Auf Bundesländerebene verletzten sich im Burgenland (2021: 194, 2020: 161, 2019: 163) und in Kärnten (2021: 731, 2020: 675, 2019: 715) mehr Personen mit einem einspurigen Kraftrad als in beiden Vorjahren, während in Salzburg (-26 % zu 2019) und Tirol (-19 % zu 2019) der Wert unter jenem in den beiden Vorjahren lag. Die häufigste Unfallursache war mit 30 % „Unachtsamkeit/Ablenkung“ gefolgt von Vorrangverletzungen mit 26 %.

#### 2.4.3 Unfälle mit Fahrrädern und E-Scootern

50 Personen waren mit dem Fahrrad unterwegs, als sie 2021 auf Österreichs Straßen ums Leben kamen. Das sind um ein Viertel mehr als 2020 (40 Getötete) und um 52 % mehr als 2019 (33 Getötete). Weitere 9.617 Personen, die mit einem Rad unterwegs waren, wurden verletzt – um 3 % mehr als im Jahr 2020, in dem bereits ein Höchstwert verzeichnet wurde. Nie zuvor in den vergangenen 30 Jahren verletzten sich somit so viele Personen beim Radfahren wie 2021. Mehr als ein Viertel der 2021 beim

Radfahren Verletzten und fast die Hälfte aller mit dem Fahrrad im Straßenverkehr tödlich Verunglückten (24 Getötete) waren mit einem E-Bike (inkl. E-Scooter) unterwegs. Gegenüber dem Vor-Pandemie-Jahr 2019 (11 Getötete) stieg die Zahl der mit dem E-Bike tödlich Verunfallten somit um 118 %.

Der Anteil an Verunglückten, welche mit einem E-Bike unterwegs war, variierte stark zwischen den Altersgruppen. Während bei den unter 65-Jährigen rund 25 % der Verunglückten mit elektrischem Antrieb unterwegs waren, lag dieser Anteil bei den über 65-Jährigen bei 35 %. Beide Anteile stiegen im Vergleich zum Vorjahr deutlich an (2020: unter 65 Jahre: 19 %, über 65: 32 %). E-Bike-Verunglückte waren im Durchschnitt um 5 Jahre älter als Verunglückte ohne zusätzlichen Antrieb (E-Bike: 50, Rad: 45). Deutlich größer war der Unterschied bei den Getöteten: E-Bike-Fahrer:innen, welche tödlich verunglückten, waren durchschnittlich 68 Jahre alt, Radfahrer:innen 52.

60 % aller verunglückten E-Bike-Fahrer:innen waren männlich, womit der Männeranteil niedriger war als bei den Radfahrer:innen ohne elektrischen Antrieb (64 %). Ebenso waren die Verletzungen der E-Biker:innen schwerer als jene der muskelbetriebenen Radfahrer:innen. So wurden 28 % aller Verletzten mit einem E-Bike schwer verletzt, während dies bei muskelkraftbetriebenen Fahrradfahrer:innen bei 22 % der Fall war.

Am höchsten war der Anteil der E-Bike-Verunglückten mit 34 % in Vorarlberg, gefolgt von Kärnten mit 33 %. Den geringsten „E-Anteil“ an den Verunglückten wies mit 23 % Salzburg auf.

Von den 7 083 verunglückten Radfahrer:innen mit Muskelantrieb waren 60 % die vermutlichen Hauptunfallverursacher:innen des jeweiligen Unfalls, während es bei E-Biker:innen 68 % waren. Die häufigste Unfallursache bei den Radverunglückten war – unabhängig von der Antriebsart – jeweils Unachtsamkeit/Ablenkung mit 42 % (elektrisch) bzw. 41 % (muskelbetrieben).

#### 2.4.4 Unfälle mit Fußgänger:innen

Seit dem Beginn der Erfassung der Straßenverkehrsunfälle 1961 kamen in keinem Jahr so wenige Fußgänger:innen ums Leben wie 2021. 37 Fußgänger:innen verunglückten 2021 tödlich, was einem Rückgang von 27 % gegenüber dem Vorjahr entsprach. 22 der 37 Getöteten und damit 59 % verunglückten bei einem Unfall zwischen Fußgänger:in und Pkw. In 12 dieser 22 Fälle (55 %) wurden die getöteten Fußgänger:innen als vermutliche Unfallverursacher:innen erfasst.

Die meisten Fußgänger:innen verunfallten 2021, wie bereits im Vorjahr, in Oberösterreich tödlich (9 Getötete, 2020: 10). Im Burgenland waren zum zweiten Mal in Folge keine getöteten Fußgänger:innen zu beklagen. Die Bezirke mit den meisten getöteten Fußgänger:innen waren die Stadt Linz sowie Wien-Donaustadt mit je 3 Getöteten. 21 getötete Fußgänger waren männlich, 57 % waren älter als 70 Jahre alt.

15 der getöteten Fußgänger:innen wurden bei Dunkelheit getötet (41 %), im Jahresverlauf kamen die meisten Fußgänger:innen im November ums Leben (7). Im Vergleich zu den Vorjahren erhöhte sich der Anteil der Fußgänger:innen, welche im Freiland tödlich verunglückten auf 38 % (14 Getötete, 2020: 29 %).

Bei den verletzten Fußgänger:innen setzte sich der Rückgang der letzten Jahre nicht weiter fort. Mit 2.817 verletzten Fußgänger:innen lag der Wert um 8 % über dem Vorjahr. Das Monat mit den meisten verletzten Fußgänger:innen war 2021 der Juni mit 304 Verletzten. Regional waren besonders hohe Zuwächse in Oberösterreich (+20 %) und der Steiermark (+15 %) zu verzeichnen, Kärnten war das einzige Bundesland in welchem 2021 weniger Fußgänger:innen verletzt wurden als 2020 (-12 %).

59 % der verletzten Fußgänger:innen verunglückten bei einem Unfall, an welchem genau ein:e Fußgänger:in sowie ein Pkw beteiligt war (1 671), weitere 12 % bei Unfällen zwischen einem:r Fußgänger:in



und einem Fahrrad. Von den verletzten Fußgänger:innen waren 754 (27%) die Unfallverursacher:innen des jeweiligen Unfalls.

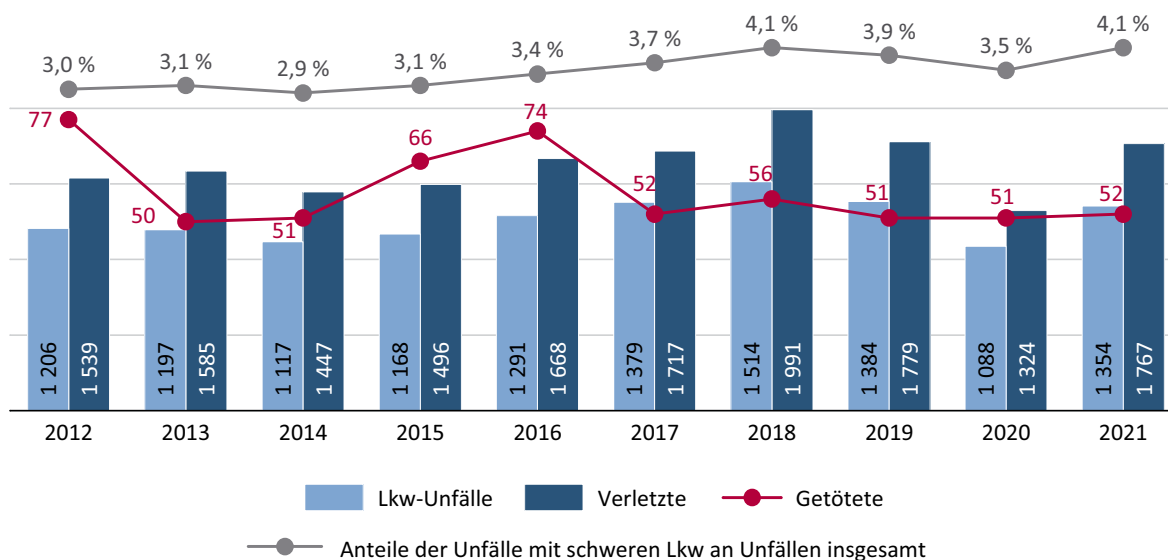
### 2.4.5 Unfälle mit schweren Lkws (über 3,5t)

52 Personen kamen 2021 bei einem Unfall ums Leben, an welchem ein schwerer Lkw beteiligt war. Dies entspricht beinahe dem Wert der beiden Vorjahre (51). Durch die insgesamt gestiegene Zahl an Verkehrstoten reduzierte sich der Anteil der Getöteten bei Schwer-Lkw-Unfällen an den Gesamtverkehrsgetöteten auf 14% (2020:15%). 23 der Getöteten bei Unfällen mit Schwer-Lkw-Beteiligung waren in einem Pkw unterwegs, sieben Motorradfahrer:innen und je sechs Radfahrer:innen und Fußgänger:innen waren ebenfalls unter den tödlich Verunglückten. Zwei Lenker:innen und zwei Mitfahrer:innen der schweren Lkws kamen zudem ums Leben. Die meisten Getöteten verunglückten in Oberösterreich (10) und Niederösterreich (9). 18 der 52 (35%) Getöteten verunglückten bei Schwer-Lkw-Unfällen im Ortsgebiet. Alle Todesopfer bei Schwer-Lkw-Unfällen waren zumindest 16 Jahre alt, womit kein Kind darunter war.

Verunglückte bei Unfällen mit schweren Lkws waren 2021 deutlich schwerer verletzt als bei Unfällen ohne deren Beteiligung. So kamen 2021 auf Österreichs Straßen rund 9 von 1 000 Verunglückten ums Leben, bei Unfällen mit Schwer-Lkw-Beteiligung jedoch 29 von 1 000. Ebenso lag der Anteil der Schwerverletzten an den Verletzten bei Unfällen mit Schwer-Lkw-Beteiligung mit 18% geringfügig höher als bei Unfällen ohne Beteiligung eines solchen Fahrzeugs (17%). 4,1% aller Unfälle waren 2021 Unfälle mit Beteiligung eines schweren Lkws, was einem Anstieg gegenüber den Vorjahren auf das Niveau von 2018 entsprach (Grafik 9).

Grafik 9

#### Unfälle mit schweren Lkws (über 3,5t), dabei Verletzte und Getötete 2012 bis 2021



Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

Die häufigste Unfallursache war wie in den Vorjahren Unachtsamkeit/Ablenkung (25%) gefolgt von Vorrangverletzungen (23%), wobei ein Anstieg bei Unfällen mit der Ursache „Mangelnder Sicherheitsabstand“ (18%) von 2020 auf 2021 von 33% verzeichnet wurde.

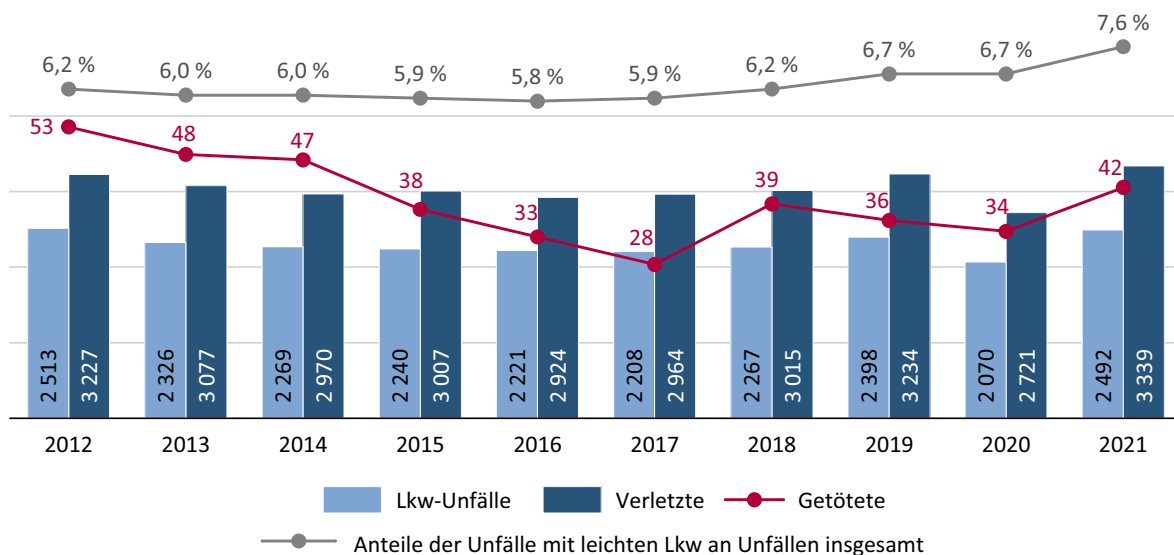


## 2.4.6 Unfälle mit leichten Lkws (bis 3,5t)

An 7,6% aller Straßenverkehrsunfälle war 2021 ein leichter Lkw beteiligt. Dies entsprach dem höchsten Anteil der letzten 10 Jahre. 3 339 Personen wurden bei Leicht-Lkw Unfällen verletzt, 42 weitere getötet, wobei die Zahl der Getöteten auf dem höchsten Wert seit 2014 und die Zahl der Verletzten auf dem höchsten Wert seit 2002 lag (Grafik 10). Von der Gesamtzahl an Verkehrstoten waren somit 11,6% auf Unfälle mit Leicht-Lkw Beteiligung zurückzuführen, das einer deutlichen Steigerung zu den Vorjahren entsprach (2020: 9,9%, 2019: 8,7%).

Grafik 10

### Unfälle mit leichten Lkws (bis 3,5t), dabei Verletzte und Getötete 2012 bis 2021



Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

Die größte Gruppe unter den Getöteten bei Unfällen mit Leicht-Lkw-Beteiligung waren die Insassen des Leicht-Lkws selbst, von welchen 15 Personen ums Leben kamen. Weiters kamen zehn Motorradfahrer:innen, acht Pkw-Insassen sowie je vier Radfahrer:innen und Fußgänger:innen bei Unfällen mit Leicht-Lkw-Beteiligung ums Leben.

Niederösterreich (13) und Oberösterreich (10) waren wie bereits in der Vergangenheit jene Bundesländer mit den meisten Getöteten bei Unfällen mit Leicht-Lkw Beteiligung. In Vorarlberg waren zum ersten Mal seit 2015 wieder Getötete bei Unfällen mit Leicht-Lkw-Beteiligung zu beklagen (zwei tödlich Verunglückte).

Vorrangverletzung war die häufigste vermutliche Unfallursache (29%) bei Unfällen mit Leicht-Lkw-Beteiligung, gefolgt von mangelndem Sicherheitsabstand und Unachtsamkeit/Ablenkung mit jeweils 21%.

## 2.5 Alkoholunfälle

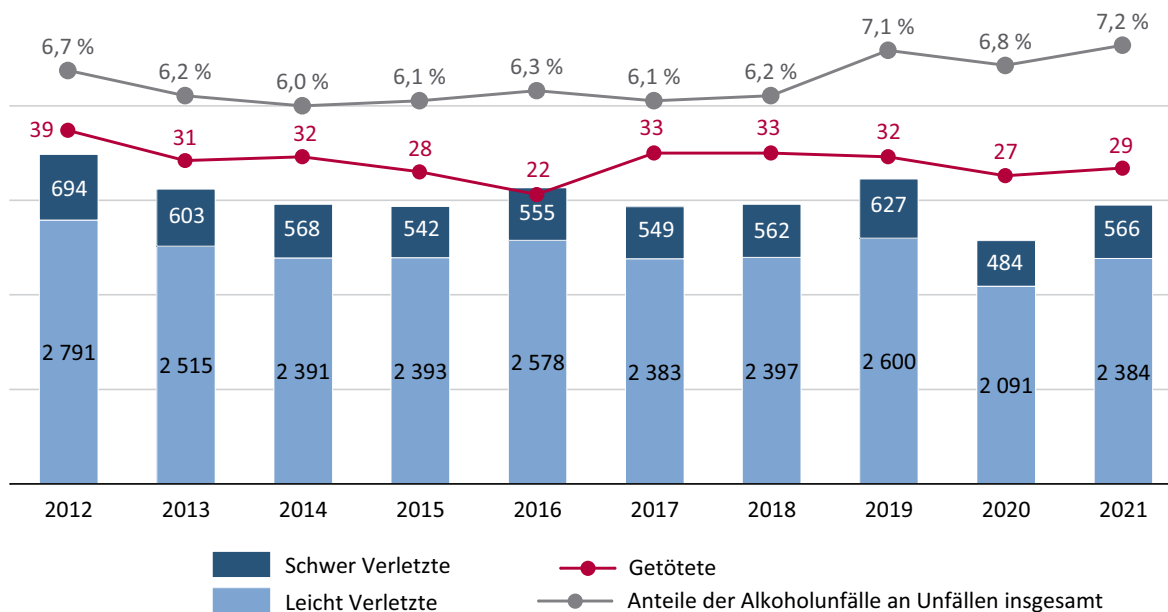
21 Männer und acht Frauen starben 2021 bei Alkoholunfällen in Österreich. Gegenüber den 27 Getöteten bei Alkoholunfällen aus dem Jahr 2020 ist dies eine geringfügige Steigerung, die Werte von 2018 und 2019 mit 33 bzw. 32 Verkehrstoten bei Alkoholunfällen wurden jedoch nicht erreicht (Grafik 11). Wie im Vorjahr starben somit 8% aller Verkehrstoten bei einem Alkoholunfall. Keineswegs kamen bei Alkoholunfällen jedoch stets alkoholisierte Personen ums Leben, dies war „nur“ bei elf Personen (38%) der Fall, die tatsächlich zum Unfallzeitpunkt unter der Beeinträchtigung durch Alkohol standen. 15 Personen kamen bei einem Alkoholunfall als Lenker:in des Fahrzeugs ums Leben (davon acht Fahrträ-

der, drei Pkw, zwei Mopeds, ein Motorrad, ein Leichtkraftfahrzeug), neun als Mitfahrer:innen (alle Pkw) sowie weitere fünf als Fußgänger:innen.

Insgesamt wurden 2021 2 348 Alkoholunfälle verzeichnet, womit 7,2% aller Unfälle in diese Gruppe fielen. Dies war ein deutlicher Anstieg gegenüber dem Vorjahr mit 6,8% und entsprach dem höchsten Anteil an Alkoholunfällen seit der elektronischen Unfallerrfassung 1992.

Grafik 11

**Leicht und schwer Verletzte bzw. Getötete bei Alkoholunfällen 2012 bis 2021**



Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

Besonders auffallend war im Jahr 2021 der Dezember, in welchem 9,3% aller Unfälle mit Personenschaden Alkoholunfälle waren. Zum Vergleich: Der zweithöchste Wert wurde mit 8,1% im August erreicht, der geringste Wert mit 5,5% im März.

Im Wochenverlauf waren die meisten Alkoholunfälle von Freitag bis Sonntag angesiedelt. Fanden an diesen Tagen insgesamt 41% aller Verkehrsunfälle statt, waren aber 57% aller Alkoholunfälle auf diese Tage verteilt. Der Anteil der Alkoholunfälle an den Gesamtunfällen lag an Samstagen mit 11,8% am höchsten, gefolgt von Sonntagen mit 11,7%.

Bei Betrachtung der Alkoholunfälle über das gesamte Jahr stachen zwei Tage besonders hervor: Die meisten Verunglückten bei Alkoholunfällen gab es am 23. Dezember und somit am Tag, an welchem für die meisten Personen in Österreich 2021 die Weihnachtsfeiertage begannen. An diesem Tag wurden 38 Personen bei Alkoholunfällen verletzt oder getötet. Der Tag mit den zweitmeisten Verunglückten (26) war der 26. Juni. Eine mögliche Erklärung für den hohen Wert an diesem Tag war das damals stattfindende Fußball-Europameisterschaftsspiel zwischen Österreich und Italien. Am 2. Juni, dem Mittwoch vor dem Feiertag Fronleichnam, verunglückten ebenso 26 Personen.

Den höchsten Anteil an den Gesamtunfällen hatten Alkoholunfälle im Burgenland mit 9,3%, gefolgt von der Steiermark mit 8,8%. Den geringsten Anteil machten Alkoholunfälle in Wien mit 4,5% aus. 61% aller Alkoholunfälle waren 2021 Alleinunfälle.

## 2.6 Vermutliche Hauptunfallursachen

106 der 362 im Straßenverkehr Getöteten kamen 2021 aufgrund nichtangepasster Geschwindigkeit ums Leben, während im Vorjahr noch 110 Personen aus diesem Grund tödlich verunglückten. Trotz des Rückgangs bleibt nichtangepasste Geschwindigkeit die häufigste Ursache für tödliche Verkehrsunfälle. Erstmals seit 2017 sank 2021 die Anzahl der Getöteten aufgrund nichtangepasster Geschwindigkeit. Damit verminderte sich auch der relative Anteil dieser Unfallursache an den gesamten Verkehrstoten mit 29% (2020: 32%), was jedoch nach wie vor einen deutlich höheren Wert als 2019 darstellt (25%).

Eine Steigerung von 12% gegenüber dem Vorjahr gab es bei den Verkehrstoten aufgrund von Unachtsamkeit/Ablenkung (83 Getötete, 23%), wodurch das der zweithäufigste Grund für tödlich Verunglückte im Straßenverkehr war. Eine Verdreifung von 8 auf 25 Tote war in der Kategorie „Missachtung von Geboten und Verboten“ zu verzeichnen, hingegen wurde erstmals seit der Erfassung der vermutlichen Hauptunfallursache 2012 keine getötete Person aufgrund eines technischen Defekts registriert.

Bei Betrachtung aller Unfälle war – wie bereits in den Vorjahren – die Hauptunfallursache „Unachtsamkeit/Ablenkung“, welche 2021 für 30% aller Unfälle ursächlich war, gefolgt von Vorrangverletzungen mit 25%. Nichtangepasste Geschwindigkeit war für 14% aller Unfälle ursächlich (2020: 16%). Ein kontinuierlicher Anstieg war seit 2019 in der Kategorie der „Missachtung von Geboten und Verboten“ sichtbar, in der die Unfälle seit 2019 um 11% zunahmen.

## 2.7 Hauptunfallverursacher:innen

Um tiefere Analysen der vermutlichen Hauptunfallverursacher:innen (in Folge Unfallverursacher:innen) und gut interpretierbare Ergebnisse zu gewährleisten, wurde den folgenden Auswertungen die Masse der Unfälle mit genau einem:r Hauptunfallverursacher:in (32 326; 99% der Gesamtunfälle) zu Grunde gelegt, wobei der Unfall entweder von der:dem Lenker:in oder einem:r Fußgänger:in verursacht worden sein muss (siehe dazu auch Kapitel 1, methodische Erläuterung).

Gegliedert nach den Verkehrsarten waren – wie im Vorjahr – 53% aller Unfallverursacher:innen als Lenker:in eines Pkws am jeweiligen Unfall beteiligt. 20% waren mit einem Fahrrad in den Unfall involviert, womit beinahe drei Viertel aller Unfallverursacher:innen entweder mit dem Pkw oder einem Fahrrad fahren. Die übrigen Unfallverursacher:innen waren zu 8% mit einem Lkw, weitere 7% mit einem Motorrad, zu 6% mit einem Moped sowie weitere 3% als Fußgänger:innen unterwegs (Tabelle 2).

Tabelle 2

### Vermutliche Hauptunfallverursacher:innen (HUV) nach Verkehrsarten 2021

Verkehrsarten	Alleinunfälle	Unfälle mit mehreren Beteiligten	Zusammen	Anteil an HUV in %
Fußgänger:innen	-	844	844	2,6
Fahrrad, Elektrofahrrad, Elektro-Scooter	4 354	2 180	6 534	20,2
Motorfahrrad	1 283	795	2 078	6,4
Motorrad	1 432	786	2 218	6,9
Pkw (Kombi)	3 473	13 775	17 248	53,4
Lkw	325	2 108	2 433	7,5
Andere Verkehrsarten	337	634	971	3,0
<b>Insgesamt</b>	<b>11 204</b>	<b>21 122</b>	<b>32 326</b>	<b>100,0</b>

Q: STATISTIK AUSTRIA, Straßenverkehrsunfälle.

Da Pkws auch absolut am häufigsten an Unfällen beteiligt waren, wurde noch die Anzahl an Unfallverursacher:innen der Verkehrsart mit den Unfallbeteiligungen abgeglichen. So waren beispielsweise 57% aller Pkw-Beteiligungen unfallverursachend, während 64% aller Fahrradlenker:innen unfallverur-

sachend waren. Fußgänger:innen waren mit 28 % in etwas mehr als einem Viertel der Unfälle, an welchen sie beteiligt waren, unfallverursachend.

## 2.7.1 Alter und Geschlecht der Unfallverursacher:innen

Unfallverursacher:innen waren 2021 zu 66 % Männer. 23 % aller Unfallverursacher:innen waren zwischen 15 und 24 Jahre alt, womit diese Altersgruppe mit großem Abstand am stärksten vertreten war. In diesem Alterssegment waren 38 % der Unfallverursacher:innen als Fahranfänger:innen (Führerscheinbesitz seit weniger als einem Jahr) in der Datenbank erfasst, in der Altersgruppe von 25–34 lag dieser Anteil lediglich bei 5 %. 2,5 % aller Unfallverursacher:innen waren Kinder bis 14 Jahre, 14 % waren Senior:innen über 65 Jahren. Das Durchschnittsalter von weiblichen und männlichen Unfallverursachenden unterschied sich nur unwesentlich (Frauen: 41,7; Männer: 41,4 Jahre, Tabelle 3).

Tabelle 3

### Vermutliche:r Hauptunfallverursacher:in (HUV) nach Geschlecht und Altersklassen 2021

Geschlecht, Altersklasse	Alleinunfälle	Unfälle mit mehreren Beteiligten	Zusammen	Anteil an HUV in %	darunter Fahranfänger:innen in %
Männlich	7 455	13 905	21 360	66,1	11,1
Weiblich	3 735	6 353	10 088	31,2	10,2
Unbekannt	14	864	878	2,7	-
0-14	313	509	822	2,5	-
15-24	3 269	4 274	7 543	23,3	37,6
25-34	1 592	3 656	5 248	16,2	5,3
35-44	1 197	3 047	4 244	13,1	3,1
45-54	1 496	3 057	4 553	14,1	2,1
55-64	1 590	2 646	4 236	13,1	1,2
65-74	963	1 425	2 388	7,4	0,3
75-84	612	1 208	1 820	5,6	0,1
≥ 85	161	244	405	1,3	-
Unbekannt	11	1056	1067	3,3	-
<b>Insgesamt</b>	<b>11 204</b>	<b>21 122</b>	<b>32 326</b>	<b>100</b>	<b>10,5</b>

Q: STATISTIK AUSTRIA, Straßenverkehrsunfälle.

Im Gegensatz dazu waren die vermutlichen Hauptunfallursachen, je nachdem wie alt der:die vermutliche Unfallverursacher:in war, unterschiedlich. In der Gruppe der 15–24-jährigen Unfallverursacher:innen war Unachtsamkeit/Ablenkung mit 29 % die dominante Kategorie, jedoch knapp gefolgt von nichtangepasster Geschwindigkeit mit 24 %. Der Anteil dieser Unfallursache war in der Gruppe der 45–54-jährigen Unfallverursacher:innen mit 11 % deutlich weniger präsent. Unachtsamkeit/Ablenkung war mit 30 % auch hier die größte Gruppe, gefolgt von Vorrangverletzungen mit 28 %. Der Anteil der verursachten Unfälle aufgrund von nichtangepasster Geschwindigkeit sank mit zunehmendem Alter der Unfallverursacher:innen weiter und lag in der Gruppe der 75–84-Jährigen lediglich bei 7 %. In dieser Gruppe erreichten dafür Vorrangverletzungen (32 %) und Unachtsamkeit/Ablenkung (33 %) deutlich überdurchschnittliche Werte. Ebenso erhöht war mit 5 % der Anteil der Unfälle aufgrund von gesundheitlichen Beeinträchtigungen in dieser Altersgruppe, welche bei den 45–54-Jährigen nur für 1 % aller verursachten Unfälle verantwortlich war.

Die Unfälle mit genau einem:r Unfallverursacher:in wurden in drei Kategorien unterteilt:

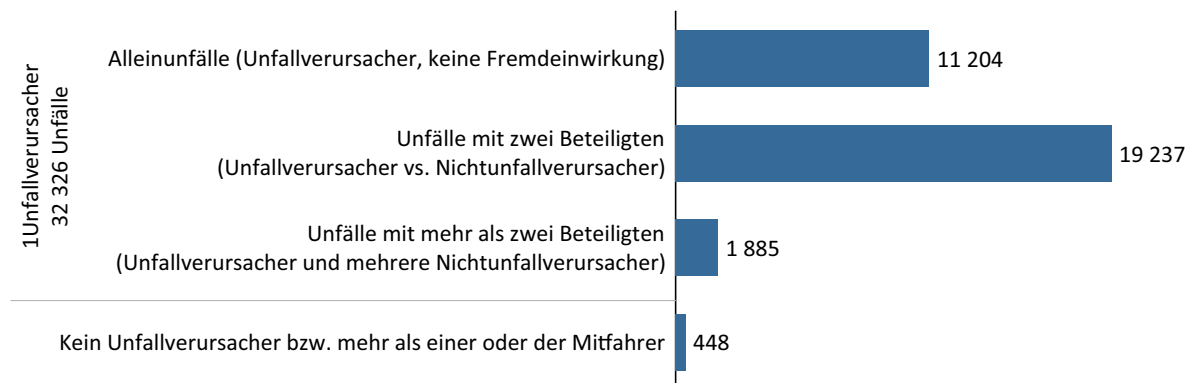
- Unfälle mit einer Beteiligung (im folgenden Alleinunfälle)
- Unfälle mit zwei Beteiligungen (und einem:r Unfallverursacher:in)
- Unfälle mit mehr als zwei Beteiligungen (und einem:r Unfallverursacher:in)

Von den 32 326 Unfällen mit genau einem:r Hauptunfallverursacher:in fielen 11 204 (35%) in die erste Kategorie der Alleinunfälle, 19 237 (60%) waren Unfälle mit genau zwei Beteiligten. In die dritte Kategorie waren schließlich 1 885 Unfälle enthalten (Grafik 12).

Die Unfälle der ersten beiden Kategorien werden in den folgenden beiden Abschnitten einer umfassenderen Analyse unterzogen, da die zugrundeliegende Anzahl an Unfällen deutlich höher ist als in der dritten Kategorie.

Grafik 12

### Abgrenzung der Unfälle mit genau einem:r Hauptunfallverursacher:in nach Teilssegmenten 2021



Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle.

## 2.7.2 Alleinunfälle

130 Personen starben 2021 bei 11.204 Alleinunfällen auf Österreichs Straßen. Das heißt bei 36% aller tödlich Verunglückten waren – außer eventuelle Mitfahrer:innen – keine weiteren Verkehrsteilnehmer:innen am Unfall beteiligt.

In Summe wurden 63% aller Alleinunfälle von den Lenker:innen von Fahrrädern (39%) oder von einspurigen Kraftfahrzeugen (24%) verursacht. Pkw-Lenker:innen waren bei 31% aller Alleinunfälle unfallverursachend, womit festgehalten werden kann, dass auf Österreichs Straßen mehr Fahrrad-Alleinunfälle geschahen als Pkw-Alleinunfälle.

Große Unterschiede waren hinsichtlich des Alters und der Verkehrsart der Unfallverursacher:innen festzustellen. Unfallverursacher:innen, die mit einem Fahrrad unterwegs waren, waren im Schnitt mit 49 Jahren am ältesten, die Lenker:innen von Mopeds mit 21 Jahren erwartungsgemäß am jüngsten (Tabelle 4). Innerhalb der Gruppe der Radfahrer:innen sind diesbezüglich weitere Unterschiede je nach der Antriebsart festzustellen: So waren E-Bike Lenker:innen bei einem Alleinunfall im Schnitt 54 Jahre alt, jene mit muskelbetriebenen Fahrrädern mit durchschnittlich 47 Jahren jünger.

Tabelle 4

### Vermutliche Hauptunfallverursacher:innen (HUV) bei Alleinunfällen nach Verkehrsarten 2021

Verkehrsarten	Alleinunfälle	Anteil an Alleinunfällen in %	Durchschnittsalter des:der HUV	Anteil Ortsgebiet in %
Fahrrad, Elektrofahrrad, Elektro-Scooter	4 354	38,9	49,0	70,7
Motorfahrrad	1 283	11,5	20,9	61,0
Motorrad	1 432	12,8	41,6	31,4
Pkw (Kombi)	3 473	31,0	36,8	26,5
Lkw	325	2,9	40,0	23,1

Verkehrsarten	Alleinunfälle	Anteil an Alleinunfällen in %	Durchschnittsalter des:der HUV	Anteil Ortsgebiet in %
Andere Verkehrsarten	337	3,0	48,0	70,3
<b>Insgesamt</b>	<b>11 204</b>	<b>100,0</b>	<b>40,8</b>	<b>49,5</b>

Q: STATISTIK AUSTRIA, Straßenverkehrsunfälle.

Während sich Fahrrad-Alleinunfälle zu 71 % im Ortsgebiet ereigneten, war dieser Anteil bei Pkws und Lkws mit 27 bzw. 23 % beinahe umgekehrt. Bei einspurigen Krafträdern passierten 45 % der Unfälle innerhalb des Ortsgebiets und somit 55 % im Freiland.

Die häufigste Unfallursache war sowohl bei Rad-Alleinunfällen als auch bei Alleinunfällen mit einspurigen Krafträdern mit großem Abstand „Unachtsamkeit/Ablenkung“ (Fahrrad: 68 %, Krafträder: 53 %). Bei Lkws war dies ebenfalls Unfallursache Nummer 1, jedoch lediglich mit einem Anteil von 38 %. Bei Pkw-Alleinunfällen war die häufigste Ursache jedoch die nichtangepasste Geschwindigkeit, welche bei 36 % unfallverursachend war.

Tabelle 5

**Unfälle mit zwei Beteiligten nach der Verkehrsart des:der Unfallverursacher:in sowie des:der Nicht-Unfallverursacher:in 2021**

Nicht-unfallverursachende Verkehrsart	Unfälle mit gleichartigen Verkehrsarten	Unfälle mit unterschiedlichen Verkehrsarten des Unfallverursachers							Insgesamt
		Fußgänger:innen	(Elektro-)Fahrrad	Einspurige Kfz	Pkw, Kombi	Lkw	Sonstige Verkehrsarten	Zusammen	
Fußgänger:innen <sup>1</sup>	-	-	274	16	1 303	215	78	1 886	1 886
(Elektro-)Fahrrad	709	168	-	69	2 185	269	123	2 814	3 523
Einspurige Krafträder	178	34	60	-	1 750	217	107	2 168	2 346
Pkw, Kombi	6 031	438	924	1 052	-	923	231	3 568	9 599
Lkw	154	64	92	137	661	-	30	984	1 138
Sonstige Verkehrsarten	31	112	81	41	415	65	-	714	745
<b>Insgesamt</b>	<b>7 103</b>	<b>816</b>	<b>1 431</b>	<b>1 315</b>	<b>6 314</b>	<b>1 689</b>	<b>569</b>	<b>12 134</b>	<b>19 237</b>

Q: STATISTIK AUSTRIA, Straßenverkehrsunfälle.

1) Unfälle zwischen zwei Fußgänger:innen gelten nicht als Straßenverkehrsunfälle im Sinne der Erhebung.

Bei Unfällen mit zwei Beteiligten treffen in der Unfallsituation genau eine unfallverursachende Verkehrsart und eine nicht-unfallverursachende Verkehrsart aufeinander. Für diese Unfälle können vor allem Analysen bezüglich der Häufigkeit des Aufeinandertreffens von unterschiedlichen oder gleichartigen Verkehrsarten durchgeführt werden.

Wie in Tabelle 5 ersichtlich, waren von den 19 237 Unfällen mit genau zwei Beteiligungen 7 103 Unfälle zwischen zwei Parteien der gleichen Verkehrsart. Davon waren 6 031 Unfälle zwischen zwei Pkws (85 %), gefolgt von Unfällen zwischen zwei Fahrradfahrer:innen (709, 10 %).

Die übrigen 12 134 Unfälle geschahen zwischen zwei verschiedenen Verkehrsarten. Diese Gruppe ist für Auswertungen interessant, da somit Unfälle zwischen zwei Verkehrsarten als Gesamtheit genommen werden können (bspw. Pkw-Fußgänger:in) und eine Aussage darüber möglich ist, zu welchem Anteil welche der beiden Verkehrsarten für den Unfall verantwortlich ist.

Wie in den Vorjahren war auch 2021 zu beobachten, dass die „vulnerablen“ Verkehrsarten tendenziell seltener verantwortlich für Unfälle waren: Fußgänger:innen waren für 25 % der „Pkw-Fußgänger:in“-Unfälle verantwortlich, Radfahrer:innen verursachten 30 % der Unfälle, die sie mit einem Pkw hatten.

Stellt man die Zahl der verursachten Unfälle jeder Verkehrsart den Unfällen gegenüber, welche nicht von dieser Verkehrsart verursacht wurden, so ergibt sich, dass Pkw in 64 % aller Fälle für den Unfall hauptverantwortlich zeichnen, Lkw in 63 %, Mopeds und Motorräder in 38 %, Fahrräder in 34 % sowie Fußgänger:innen in 30 %.

### 2.7.3 Unfälle mit Kindern als Verursacher:innen (0-14)

822 Unfälle wurden 2021 von Kindern im Alter von 0–14 Jahren verursacht, 313 Unfälle davon waren Alleinunfälle (38 %). Unfallverursachende Kinder wurden in fast allen Fällen bei dem jeweiligen Unfall auch verletzt oder getötet: 760 verunglückten Kindern stehen hier 62 unverletzte Kinder gegenüber. Betrachtet man das Alter der Kinder im Detail, so wird deutlich, dass die Gruppe der 10–14-Jährigen für den Großteil der Unfallverursacher:innen im Kindesalter verantwortlich zeichnete (70 %). 26 % der unfallverursachenden Kinder waren 5–9 Jahre alt und weitere 4 % jünger als 4 Jahre.

Innerhalb der drei Alterssegmente ändert sich die Verkehrsart der unfallverursachenden Kinder erheblich. Zwischen 0 und 4 Jahren verursachten Kinder zu 79 % den Unfall als Fußgänger:innen und zu weiteren 18 % als Lenker:innen eines Spiel- und Sportgeräts. Im Alter von 5–9 Jahren verursachten 47 % der Kinder den Unfall als Fußgänger:in, jedoch bereits 44 % als Lenker:in eines Fahrrads. In der deutlich größten Gruppe der 10–14-Jährigen dominieren die Radfahrer:innen mit 77 % schließlich deutlich, gefolgt von Fußgänger:innen mit 16 %, aber auch ersten Mopedfahrer:innen mit 4 % (Ausbildungsfahrten oder Fahrten ohne Lenkberechtigung).

Das einzige Kind, das 2021 unfallverursachend im Straßenverkehr zu Tode kam, verunglückte 12-jährig bei einem Alleinunfall mit dem Fahrrad.

### 2.7.4 Unfälle mit Senior:innen als Verursacher:innen (65+)

4.613 Unfälle wurden 2021 von Personen verursacht, die zum Unfallzeitpunkt mindestens 65 Jahre alt waren. 38 % davon waren Alleinunfälle, womit die Gruppe der Unfälle mit zwei Beteiligten mit 58 % in dieser Kategorie die größte Teilgruppe ausmachte. 59 unfallverursachende Senior:innen kamen 2021 im Straßenverkehr ums Leben, davon 30 bei Alleinunfällen.

Verursachten Senior:innen 2021 einen Alleinunfall, so geschah dieser zu 63 % mit einem Fahrrad und zu weiteren 25 % mit einem Pkw, womit 88 % aller von Senior:innen verursachten Alleinunfälle auf eine der beiden Verkehrsarten zurückzuführen waren. 62 % der Fahrrad-Alleinunfälle von Senior:innen geschahen mit einem muskelbetriebenen Rad, womit 38 % der Senior:innen Alleinunfälle mit E-Bikes passierten.

Verursachten Senior:innen einen Unfall mit zwei Beteiligten, so war dies in der Regel am Lenkrad eines Pkws (79 %). Vergleichsweise seltener verursachten Senior:innen einen Unfall mit zwei Beteiligten als Lenker:innen eines Fahrrads (10 %) oder als Fußgänger:innen (5 %). Drei Unfälle mit Personenschaden wurden durch Senior:innen verursacht, welche als Geisterfahrer:innen unterwegs waren.

Von den 59 getöteten Senior:innen, welche den Unfall selbst verursachten, starben 18 als sie mit dem Rad unterwegs waren, 17 in einem Pkw sowie weitere 9 als Fußgänger:innen, womit auf diese drei Verkehrsarten mit 75 % drei Viertel der Getöteten entfielen.

## 2.8 Unfälle an Hitzetagen

Erstmalig wurden im Jahr 2021 die Unfalldaten von Statistik Austria mit den Daten aus dem Open Data Hub der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik verglichen. Besonderer Fokus wurde dabei



auf die Auswirkung von Hitzetagen auf die Unfallzahlen gelegt. Als Hitzetage zählen Tage an denen 30 Grad oder mehr im Tagesverlauf erreicht werden. Bei den Auswertungen wurde je Bundesland die Maximaltemperatur der Landeshauptstadt der Gesamtzahl an Unfällen pro Tag gegenübergestellt. In einer weiteren Analyse wurde die wöchentliche Unfallzahl mit der durchschnittlichen Maximaltemperatur der österreichischen Landeshauptstädte verglichen

Für den Zeitraum von Mai bis September wurden die Unfallzahlen von Hitzetagen und Nicht-Hitzetagen miteinander verglichen. An 153 Tagen in diesen fünf Monaten verzeichneten die Landeshauptstädte zwischen sechs (Bregenz) und 24 (Wien, Eisenstadt, Graz) Hitzetage. In diesem Zeitraum wurden in Österreich 18 811 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden erfasst, dies entsprach einem durchschnittlichen Wert von 122,9 Unfällen pro Tag.

Zwischen Mai und September 2021 passierten pro Hitzetag und Bundesland im Österreich-Schnitt 16,7 Unfälle während im Vergleichszeitraum an einem Nicht-Hitzetag pro Bundesland 13,3 Unfälle geschahen. Zwischen den verschiedenen Bundesländern waren die Werte sehr heterogen (Tabelle 6). Die höchste Zunahme an Hitzetagen wurde in Vorarlberg mit einer Steigerung von 94 % von 6 Unfällen an Nicht-Hitzetagen auf 12 Unfälle an Hitzetagen verzeichnet<sup>15</sup>. Weitere deutliche Steigerungen wurden im Burgenland (+38 %) und Tirol (+37 %) verzeichnet, in Wien und der Steiermark war die Steigerung mit 11 % bzw. 14 % moderater. In ganz Österreich lag der Anstieg bei 26 %, eine Steigerung war ausnahmslos in allen Bundesländern zu beobachten.

Tabelle 6

**Übersicht Unfälle an Hitzetagen pro Bundesland Mai–September 2021**

Bundesland	Hitzetage	Unfälle	Unfälle/Tag	Unfälle/ Hitzetag	Unfälle / Nicht-Hitzetag	Steigerung in %
Burgenland	24	459	3,0	3,9	2,8	38,4
Kärnten	23	1 750	11,4	13,3	11,1	19,3
Niederösterreich	20	3 556	23,2	27,2	22,6	20,1
Oberösterreich	13	3 162	20,7	24,5	20,3	20,4
Salzburg	10	1 409	9,2	11,9	9,0	31,9
Steiermark	24	2 766	18,1	20,1	17,7	13,7
Tirol	19	2 192	14,3	18,7	13,7	36,8
Vorarlberg	6	997	6,5	12,2	6,3	93,6
Wien	24	2 520	16,5	18,0	16,2	10,9
<b>Österreich</b>	<b>163</b>	<b>18 811</b>	<b>122,9</b>	<b>16,7</b>	<b>13,3</b>	<b>26,1</b>

Q: STATISTIK AUSTRIA, Straßenverkehrsunfälle.

Eine genauere Analyse der Auswirkungen von Hitzetagen auf Straßenverkehrsunfälle wurde für Niederösterreich durchgeführt. Das flächenmäßig größte Bundesland wurde aus dem Grund ausgewählt, da einerseits die Zahl der Unfälle am höchsten war und andererseits mit 20 Hitzetagen im Jahr 2021 in der Landeshauptstadt St. Pölten eine solide Vergleichsgrundlage zur Verfügung steht.

Diese Analyse ergab, dass deutlich mehr Unfälle aufgrund von Unachtsamkeit/Ablenkung als Hauptunfallursache verzeichnet wurden: Während an Nicht-Hitzetagen in Niederösterreich 35 % aller Unfälle aufgrund dieser Ursache gemeldet wurden, erhöhte sich der Anteil an den Hitzetagen auf 39 %. Im Gegensatz dazu war der Anteil der Unfälle aufgrund nichtangepasster Geschwindigkeit an Hitzetagen (14 %) etwas geringer als an den Nicht-Hitzetagen (16 %).

An Hitzetagen unterschieden sich ebenso die an den Unfällen beteiligten Verkehrsarten von den übrigen Tagen: Während an Tagen mit einer Maximaltemperatur von weniger als 30 Grad Celsius 19 % aller Unfallbeteiligungen auf Radfahrer:innen entfielen, erhöhte sich dieser Anteil an Hitzetagen auf 22 %. Die Pkw-Dominanz an Unfällen war an Hitzetagen hingegen etwas weniger ausgeprägt:

<sup>15</sup> Bei der Aussagekraft dieser Auswertung muss die geringe Anzahl an Hitzetagen berücksichtigt werden.



47% aller Beteiligungen waren an Hitzetagen Pkw-Beteiligungen, demgegenüber stehen 52% an Nicht-Hitzetagen.

## 2.9 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 2021 nach den genauen Unfallorten abgefragt werden (Grafik 13).

Grafik 13

### Ausschnitt aus der interaktiven Verkehrsunfallkarte 2021

