

# Standard-Dokumentation Metainformationen

(Definitionen, Erläuterungen, Methoden, Qualität)

zur

## Statistik der Straßenverkehrsunfälle

Diese Dokumentation gilt ab Berichtszeitraum:  
**2012**

Die Statistik war Gegenstand eines [Feedback-Gesprächs zur Qualität](#) am 10.06.2021.

Bearbeitungsstand: **15.12.2022**



STATISTIK AUSTRIA  
Bundesanstalt Statistik Österreich  
A-1110 Wien, Guglgasse 13  
Tel.: +43 1 711 28-0  
[www.statistik.at](http://www.statistik.at)

---

**Direktion Raumwirtschaft  
Bereich Kraftfahrzeuge, Straßenverkehrssicherheit**

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

Ansprechperson:  
Mag. Stefan Ortner  
Tel.: +43 1 711 28-8037  
E-Mail: [stefan.ortner@statistik.gv.at](mailto:stefan.ortner@statistik.gv.at)

# Inhaltsverzeichnis

Executive Summary .....	4
<b>1 Allgemeine Informationen .....</b>	<b>7</b>
1.1 Ziel und Zweck, Geschichte.....	7
1.2 Auftraggeber:innen.....	8
1.3 Nutzer:innen.....	8
1.4 Rechtsgrundlage(n).....	9
<b>2 Konzeption und Erstellung .....</b>	<b>10</b>
<b>2.1 Statistische Konzepte, Methodik .....</b>	<b>10</b>
2.1.1 Gegenstand der Statistik.....	10
2.1.2 Beobachtungs-/Erhebungs-/Darstellungseinheiten .....	11
2.1.3 Datenquellen, Abdeckung .....	11
2.1.4 Meldeeinheit/Respondent:innen .....	12
2.1.5 Erhebungsform .....	12
2.1.6 Charakteristika der Stichprobe .....	12
2.1.7 Erhebungstechnik/Datenübermittlung.....	12
2.1.8 Erhebungsbogen (inkl. Erläuterungen).....	13
2.1.9 Teilnahme an der Erhebung.....	13
2.1.10 Erhebungs- und Darstellungsmerkmale, Maßzahlen; inkl. Definition .....	13
2.1.11 Verwendete Klassifikationen .....	17
2.1.12 Regionale Gliederung.....	18
<b>2.2 Erstellung der Statistik, Datenaufarbeitung, qualitätssichernde Maßnahmen .....</b>	<b>19</b>
2.2.1 Datenerfassung.....	19
2.2.2 Signierung (Codierung) .....	19
2.2.3 Plausibilitätsprüfung, Prüfung der verwendeten Datenquellen.....	19
2.2.4 Imputation (bei Antwortausfällen bzw. unvollständigen Datenbeständen) .....	24
2.2.5 Hochrechnung (Gewichtung).....	24
2.2.6 Erstellung des Datenkörpers, (weitere) verwendete Rechenmodelle, statistische Schätzmethoden .....	24
2.2.7 Sonstige qualitätssichernde Maßnahmen .....	25
<b>2.3 Publikation (Zugänglichkeit) .....</b>	<b>25</b>
2.3.1 Vorläufige Ergebnisse .....	26
2.3.2 Endgültige Ergebnisse.....	26
2.3.3 Revisionen.....	26
2.3.4 Publikationsmedien .....	27
2.3.5 Behandlung vertraulicher Daten .....	29
<b>3 Qualität.....</b>	<b>30</b>
<b>3.1 Relevanz .....</b>	<b>30</b>

<b>3.2 Genauigkeit .....</b>	<b>30</b>
3.2.1 Stichprobenbedingte Effekte, Repräsentativität .....	30
3.2.2 Nicht-stichprobenbedingte Effekte .....	30
<b>3.3 Aktualität und Rechtzeitigkeit .....</b>	<b>33</b>
<b>3.4 Vergleichbarkeit.....</b>	<b>33</b>
3.4.1 Zeitliche Vergleichbarkeit .....	33
3.4.2 Internationale und regionale Vergleichbarkeit .....	36
3.4.3 Vergleichbarkeit nach anderen Kriterien.....	37
<b>3.5 Kohärenz .....</b>	<b>38</b>
<b>4 Ausblick .....</b>	<b>39</b>
<b>5 Glossar .....</b>	<b>39</b>
<b>6 Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>39</b>
<b>7 Hinweis auf ergänzende Dokumentationen/Publikationen .....</b>	<b>40</b>
<b>8 Anlagen.....</b>	<b>40</b>

## Executive Summary

Zielsetzung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle ist die kontinuierliche Beobachtung des Unfallgeschehens mit Personenschaden auf Österreichs Straßen. Die zu Grunde liegende Erhebung der Straßenverkehrsunfälle ist seit 1. Juli 2017 durch das Straßenverkehrsunfallstatistik-Gesetz ([BGBl I Nr. 7/2017](#)) geregelt. Mit dem Inkrafttreten der Verordnung über die „Statistische Erfassung von Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden“ ([BGBl II Nr. 11/2020](#)) am 10. Jänner 2020 wurde Statistik Austria mit der Durchführung der Erhebung in den Jahren 2019 bis 2023 betraut.

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.

Die Ergebnisse der Verkehrsunfallstatistik sind die Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit von Bund, Ländern und Gemeinden. Der Legislative dient die Statistik als Basis und Entscheidungshilfe, um notwendige Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit zu setzen und diese auch zu evaluieren. Anhand von Detailergebnissen erfolgt auch das gesetzlich vorgeschriebene Auffinden und Beseitigen von Mängeln im Straßensystem (Unfallhäufungsstellen gem. § 96 StVO) durch die Behörden. Neben den Gebietskörperschaften als Straßenverwaltungen zählen auch Unfallforscher:innen, Straßen- und Verkehrsplaner:innen sowie Medien zu den Hauptnutzer:innen der Verkehrsunfallstatistik.

International gesehen sind die Unfalldaten unter anderem Teil der, im Bereich der Europäischen Kommission eingerichteten, gemeinschaftlichen EU-Datenbank über Straßenverkehrsunfälle (CARE - Community Road Accident Database).

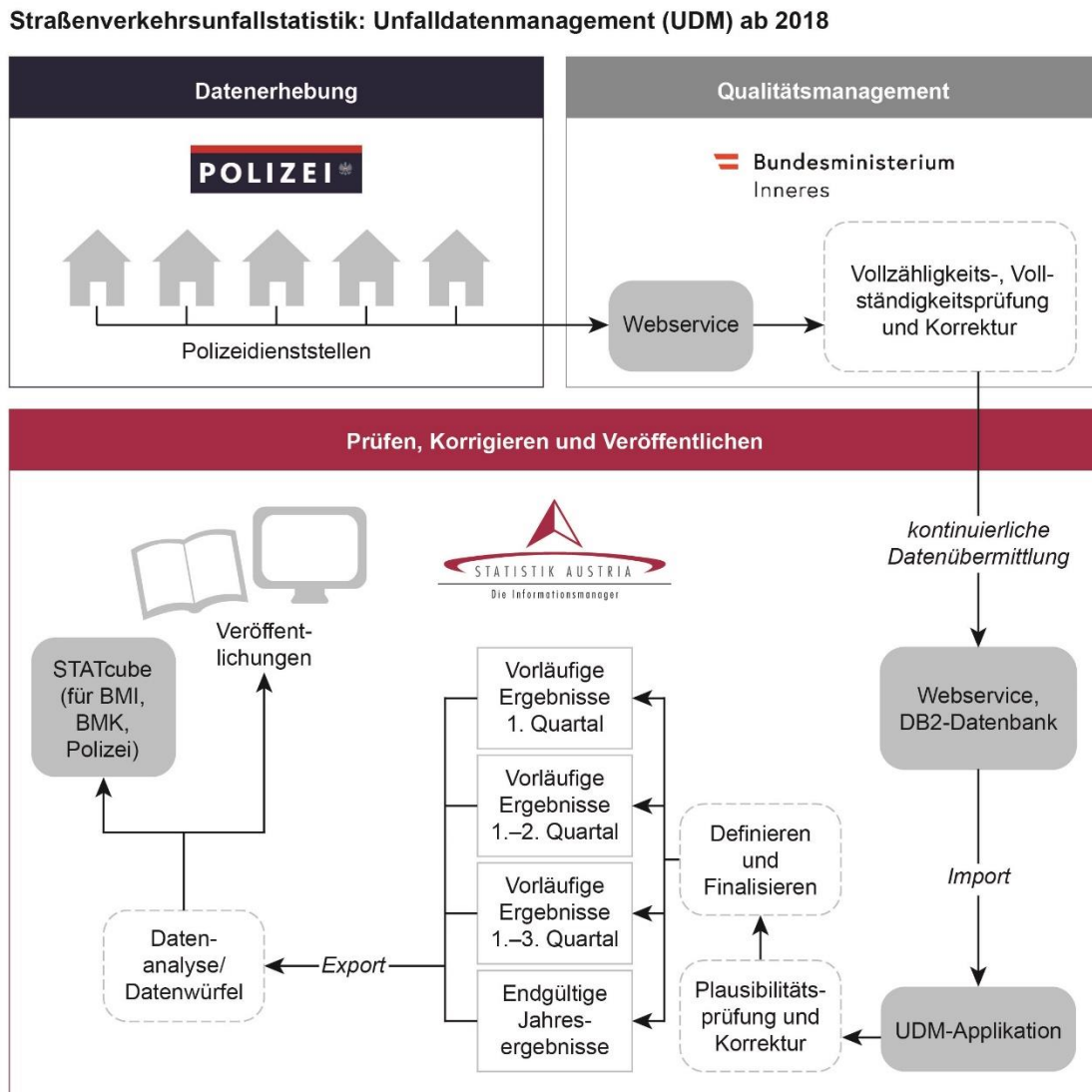
Insgesamt liegen Datenreihen ab 1961 vor; ab 1992 in elektronischer Form. Die vorläufigen Ergebnisse der Verkehrsunfallstatistik werden quartalsweise (1. Quartal, Halbjahr, 1. bis 3. Quartal) mit Pressemitteilung und dem Bericht „Statistik im Fokus“ publiziert. Die endgültigen Jahresergebnisse werden in einer umfangreichen Publikation veröffentlicht sowie mittels Pressemitteilung oder im Rahmen einer Pressekonferenz mit den Ministerien BMK und BMI präsentiert und sind in fast allen Veröffentlichungsmedien des Hauses enthalten. Eine interaktive Verkehrsunfallkarte für die Berichtsjahre ab 2013 zeigt, wo sich die Unfälle ereigneten sowie begleitend Detailinformationen zum Unfall oder auch aggregierte Unfalldaten zu Bezirken oder Gemeinden.

Bei dieser seit 1961 geführten Statistik kam es 2012 aufgrund der Einführung des Unfalldatenmanagements (UDM) zu einer Modernisierung der Erhebungs- und Aufarbeitungsprozesse. Die Datenerhebung wird dezentral von den zuständigen Organen der Bundespolizei, im Rahmen der Erfassung der Verkehrsunfallanzeige im elektronischen Aktenverwaltungssystem (PAD - Protokollieren, Anzeigen, Daten) des Bundesministeriums für Inneres (BMI) durchgeführt, im BMI gesammelt und an die Bundesanstalt Statistik Österreich (STAT) übermittelt. Die durch das Bundesministerium für Inneres (BMI) gesammelten Daten werden einer Qualitätssicherung unterzogen, wodurch ein hoher Vollständigkeitsgrad bei Merkmalen und deren Ausprägungen gegeben ist. Den Kern der Aufarbeitung bildet eine systematische Prüfung der Daten auf Plausibilität einschließlich notwendiger Korrekturen im Fehlerfalle.

Die nunmehr gültige Merkmalsstruktur ergab sich aus einer 2018 erfolgten Neuprogrammierung des PAD. Die Änderungen in der Merkmalsstruktur 2011/2012 und 2017/2018 sowie die Umstellung auf die elektronische Datenerfassung sowie die dezentrale Erfassung des Unfalltyps führten jeweils zu Zeitreihenbrüchen, die bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen sind.

Im Folgenden wird der Ablauf der Verkehrsunfallstatistik von der Datenerhebung bis zur Veröffentlichung und Verbreitung der Daten schematisch dargestellt.

**Abbildung 1 Ablauf der Erhebung der Straßenverkehrsunfallstatistik ab 2018 (2012)**



## Statistik der Straßenverkehrsunfälle – Wichtigste Eckpunkte

<b>Gegenstand der Statistik</b>	Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, die sich auf österreichischem Staatsgebiet ereignen.
<b>Grundgesamtheit</b>	Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Österreich (2021: 32 774 Unfälle).
<b>Statistiktyp</b>	Sekundärstatistik
<b>Datenquellen/Erhebungsform</b>	Elektronisch gemeldete Unfalldaten der Polizei; Vollerhebung. Die Datenübermittlung an Statistik Austria erfolgt laufend (täglich).
<b>Berichtszeitraum bzw. Stichtag</b>	1. Jänner bis 31. Dezember eines Berichtsjahres.
<b>Periodizität</b>	1. Quartal, 1. Halbjahr, 1. bis 3. Quartal, Jahr
<b>Teilnahme an der Erhebung (Primärstatistik)</b>	Daten werden von den österreichischen Polizeiorganen geliefert.
<b>Zentrale Rechtsgrundlagen</b>	Die <a href="#">Entscheidung des Rates vom 30. November 1993</a> regelt die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle <sup>1</sup> . Für die Berichtsjahre 2000 bis 2017 bildeten Werkverträge zwischen dem Innen- und Verkehrsministerium und der Bundesanstalt Statistik Österreich die nationale Rechtsgrundlage dieser Erhebung (ab 2018 nur mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie). Ab Juli 2017 trat das <a href="#">Straßenverkehrsunfallstatistik-Gesetz</a> in Kraft. Die dazugehörige <a href="#">Verordnung</a> „Statistische Erfassung von Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden für die Berichtsjahre 2019 bis 2023“ wurde per 10.1.2020 erlassen.
<b>Tiefste regionale Gliederung</b>	Österreich/Bundesländer/Politische Bezirke/Gemeinden
<b>Verfügbarkeit der Ergebnisse</b>	Vorläufige Daten, Quartale (1. Quartal, 1. Halbjahr, 1. bis 3. Quartal): t + 4 Monate. Endgültige Daten, Jahresergebnisse: t + 6 Monate. Die Verfügbarkeit der Daten ist abhängig von der Vollständigkeit und Vollständigkeit der Datenlieferungen durch das BMI und war ab 2012 unregelmäßig. Die Straßenverkehrsunfallstatistik-Verordnung legt ab Jänner 2020 die Datenlieferungen durch das BMI mit spätestens t + 3 Monate fest.
<b>Sonstiges</b>	nicht relevant

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

# 1 Allgemeine Informationen

## 1.1 Ziel und Zweck, Geschichte

### Ziel und Zweck

Ziel und Zweck der Unfallstatistik ist die Bereitstellung einer verlässlichen Datengrundlage für die Unfallforschung und -prävention. Auf nationaler Ebene ist die Verkehrsunfallstatistik unter anderem Basis für die Entwicklung und Evaluierung des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogrammes, das als wissenschaftliche und interdisziplinäre Analyse des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV) im Auftrag des BMK entwickelt wurde. Das Verkehrssicherheitsprogramm ist als eine langfristige, nationale Strategie zur Reduktion von Verkehrsunfällen zu verstehen. Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle ist dabei eine wesentliche Basis für infrastrukturelle (z. B. Sanierung von Unfallhäufungsstellen) und legislative Maßnahmen (z. B. Führerscheinausbildung, Fahrtraining) oder auch für Medienkampagnen (Schulweg, Gurt, etc.).

Auf europäischer Ebene verfolgt die Europäische Kommission (EC) unter dem Titel „Vision Zero“ das Ziel einer deutlichen Reduktion der Straßenverkehrstoten. Die Rahmenbedingungen und Maßnahmen dafür wurden zuletzt 2019 im „Road Safety Policy Framework 2021–2030“ festgelegt. Die Voraussetzung dafür sind auf europäischer Ebene vergleichbare Daten zu den Verkehrsunfällen. Die CARE-database (Community database on accidents on the roads in Europe) ist eine von der europäischen Kommission eingerichtete Datenbank, die Verkehrsunfalldaten der Mitgliedstaaten enthält und in einem jährlichen Bericht aufbereitet. Der Report konzentriert sich dabei im Wesentlichen auf Hauptergebnisse (Unfälle, Verletzte und Getötete) in der zeitlichen Entwicklung und im Ländervergleich.

### Geschichte

Statistik Austria erstellt und veröffentlicht die nationale Statistik der Straßenverkehrsunfälle seit **1961**. Bis einschließlich Berichtsjahr **2011** wurde die Erhebung mittels Zählblätter durchgeführt. Die Unfälle wurden von den Organen der Bundespolizei manuell erfasst. In Statistik Austria wurde jeder Unfall geprüft und einem Unfalltyp zugeordnet.

Ab dem Berichtsjahr **2012** wurde die Straßenverkehrsunfallstatistik im Rahmen des Unfalldatenmanagements (UDM) elektronisch erfasst. Die Datenerhebung ist weiterhin im Umfeld der Protokollierung der Unfallanzeige durch die Organe der Bundespolizei angesiedelt. Die Übermittlung der Unfalldaten an Statistik Austria wurde als Webservice, mit kontinuierlicher Datenlieferung realisiert. Im Zuge dieser Neuerungen wurde das Merkmalsverzeichnis deutlich erweitert und die Verortung des Unfallgeschehens erstmals mittels WGS 84-Koordinaten umgesetzt. Die Unfallskizze, die bisher die wichtigste Grundlage zur Festlegung des Unfalltyps in Statistik Austria darstellte, ist nicht mehr Teil der übermittelten Daten. Die Zuordnung des Unfalltyps wird seit 2012 dezentral von den Erhebungsorganen durchgeführt. Die Bearbeitung in STAT fokussiert auf jene Unfälle, die aufgrund der Plausibilitätsprüfung als fehlerhaft oder unvollständig markiert sind. Für die im Rahmen des UDM-Systems (ab 2012) erhobenen Daten ist von einer höheren Vollzähligkeit als bei den mittels Unfallzählblättern erfassten Daten (bis 2012) auszugehen, weil auch nachträglich bekannt gewordene Erhebungsergebnisse sowie nachträgliche Verletzungsanzeigen

vermehrt in die Statistik einfließen. Dadurch ergab sich ein Zeitreihenbruch ab dem Berichtsjahr 2012 (siehe Kapitel „Zeitliche Vergleichbarkeit“).

**2018** wurde das elektronische Protokollierungs- und Aktenverwaltungssystem (PAD) des BMI neu implementiert. Im Zuge dessen gab es neuerlich Änderungen in der Erhebung der Straßenverkehrsunfallstatistik. Zum einen wurde der Merkmalskatalog wieder reduziert und aufgrund der Erfahrung mit den Daten 2012–2017 auch in Teilbereichen (etwa der Kennzeichnung der Unfallstelle) neu strukturiert. Zum anderen wurde der Übermittlung der Daten an Statistik Austria eine Qualitätskontrolle im BMI vorangestellt. Die Qualitätskontrolle im BMI prüft die Angaben zum Unfall auf Konsistenz und Vollständigkeit und korrigiert gegebenenfalls anhand der Informationen aus dem Bericht der Unfallanzeige. Die Unfalldaten werden nach erfolgter Qualitätskontrolle an Statistik Austria übermittelt.

## **1.2 Auftraggeber:innen**

Auftraggebende Institutionen dieser Erhebung waren im Zeitraum 2000 bis 2016 das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) und das Bundesministerium für Inneres (BMI); seit Juli 2017 ist das BMK alleinige auftraggebende Institution. Mit dem Inkrafttreten der Verordnung zum Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz 2017 am 10. Jänner 2020 ist STAT zur Durchführung der Erhebung und Veröffentlichung der Verkehrsunfallstatistik 2019–2023 verpflichtet.

## **1.3 Nutzer:innen**

### **Nationale Institutionen**

- Bundesministerien
- Landesregierungen, Bezirksverwaltungsbehörden, Gemeinden
- Politische Institutionen (Nationalrat, Bundesrat, Landtage, etc.)
- Exekutive

### **Internationale Institutionen**

- Europäische Kommission
- Europäischer Rechnungshof
- OECD
- UNO bzw. Suborganisationen

### **Sonstige Nutzer:innen**

- Medien
- Bildungseinrichtungen
- Forschungseinrichtungen
- Gesundheitseinrichtungen
- Unternehmen
- Interessensvertretungen
- Kuratorium für Verkehrssicherheit
- Gemeinnützige Organisationen bzw. Non-Profit-Organisationen
- Allgemeine Öffentlichkeit



## 1.4 Rechtsgrundlage(n)

Auf europäischer Ebene regelt die Entscheidung des Rates vom 30. November 1993 die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle<sup>1</sup>.

Mit 1. Juli 2017 trat auf nationaler Ebene 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 mit der Erstellung der Verkehrsunfallstatistiken 2019 bis 2023 betraut.

Für die Berichtsjahre 2000 bis 2017 bildeten Werkverträge zwischen dem Innen- und Verkehrsministerium sowie der Bundesanstalt Statistik Österreich die Rechtsgrundlage der Erhebung.

---

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

## 2 Konzeption und Erstellung

### 2.1 Statistische Konzepte, Methodik

#### 2.1.1 Gegenstand der Statistik

Gegenstand der Statistik sind 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.
- Als Verkehrstote gelten Personen, die entweder am Unfallort oder innerhalb von 30 Tagen, gerechnet ab dem Unfallereignis, an den Unfallfolgen verstorben sind.
- Als Verunglückte zählen Personen, die bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet wurden. Die Einstufung nach schwerem und leichtem Verletzungsgrad erfolgt nach den Bestimmungen des Strafrechtsgesetzbuches (§ 84 Abs. 1 StGB). Sie wird entweder direkt von den Polizeiorganen – unter Berücksichtigung der Beurteilung der Ärzt:innen und Sanitäter:innen am Unfallort – oder aufgrund einer Verletzungsanzeige eines Spitals festgestellt.

Der Begriff des „Fahrzeuges“ umfasst Kraftfahrzeuge (Pkw, Lkw, Motorfahräder, Motorräder, Zug- und Arbeitsmaschinen, etc.), im Wesentlichen im Sinne des § 3, Kraftfahrgesetzes 1967 i. d. g. F sowie weitere Fahrzeuge, die als Beförderungsmittel für die Verwendung auf Straßen bestimmt sind. Darunter fallen Fahrräder, Schienenfahrzeuge, Fuhrwerke oder auch berittene Pferde, ebenso elektrische Rollstühle mit einer Bauartgeschwindigkeit von 10 oder 15 km/h.

Als Straßen mit öffentlichem Verkehr gelten solche, die von allen 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 des Weiteren 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 mit einem maximalen Felgendurchmesser von 30cm, Rollschuhe, Inline-Skates, Skateboard, Tretrroller, usw.) sowie deren Kollisionen mit Fußgänger:innen der Fall.

Auch Todesfälle, von denen bekannt wird, dass sie nicht „infolge des Straßenverkehrs“ eintraten wie z. B. infolge von Suizid, Herzinfarkt oder Ähnlichem, werden von dieser Statistik ausgenommen.

Laut Straßenverkehrsordnung<sup>2</sup> haben Beteiligte oder Zeug:innen eines Verkehrsunfalls unmittelbar die Polizei zu verständigen, wenn bei diesem Unfall Personen verletzt oder getötet wurden<sup>3</sup>. Das bedeutet, dass jeder Unfall mit Personenschaden anzeigepflichtig ist. Unfälle, die der Polizei nicht gemeldet werden (z. B. die Beteiligten wissen nicht, dass es sich um einen anzeigepflichtigen Unfall handelt), können von der Polizei nicht erfasst werden und sind somit in der Statistik nicht enthalten.

Ereignet sich auf österreichischem Staatsgebiet ein Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden, so wird bei den Polizeidienststellen eine Verkehrsunfallanzeige erstellt. Eine Verkehrsunfallanzeige wird mit Hilfe des elektronischen Aktenverwaltungssystem PAD erfasst. Die Erhebung der Straßenverkehrsunfallstatistik ist als „quasi-Satellit“ Teil des PAD.

### **2.1.2 Beobachtungs-/Erhebungs-/Darstellungseinheiten**

Beobachtungseinheit ist ein Verkehrsunfall mit Personenschaden, der sich auf Österreichs Straßen ereignete, gemäß der oben angeführten Definition.

Datenliefer- und gleichzeitig Erhebungseinheiten sind die Polizeidienststellen Österreichs. Zuständig ist jene Dienststelle, in deren Wirkungsbereich sich der Unfall ereignete.

### **2.1.3 Datenquellen, Abdeckung**

Datenquelle sind die von der Polizei für jeden Unfall mit Personenschaden elektronisch erstellten Unfalldatensätze, die über das Bundesministerium für Inneres über eine webbasierte Schnittstelle zu Statistik Austria gelangen. Für die im Rahmen des Unfalldatenmanagements (UDM) erhobenen Daten ist von einer hohen Vollzähligkeit auszugehen, da die statistische Meldung an die für den Unfallakt notwendige Erstellung der Verkehrsunfallanzeige gekoppelt ist. Damit flossen auch nachträglich bekannt gewordene Personenschadensunfälle sowie nachträgliche Verletzungsanzeigen<sup>4</sup> vermehrt in die Statistik ein, wodurch sich ab dem Berichtsjahr 2012 ein Zeitreihenbruch ergab. Details zur zeitlichen Vergleichbarkeit findet sich im Kapitel „Zeitliche Vergleichbarkeit“.

---

<sup>2</sup> [StVO 1961 idgF.](#)

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

<sup>4</sup> Nachträgliche Verletzungsanzeigen eines Straßenverkehrsunfalles entstehen, wenn eine Verletzung nicht sofort nach dem Unfallereignis, sondern zeitverzögert zu Tage tritt. Im Allgemeinen kommt das bei leichteren Verkehrsunfällen in öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. auch bei Fahrradunfällen vor, wo im Zuge einer verspäteten ärztlichen Untersuchung eine Verletzung diagnostiziert und die Unfallanzeige in der Folge nachträglich durchgeführt wird.

#### **2.1.4 Meldeeinheit/Respondent:innen**

Meldeeinheit ist jeder Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden gemäß der vorgegebenen Definition (siehe Kapitel „Erhebungs- und Darstellungsmerkmale, Maßzahlen; inkl. Definition“). Auskunftspersonen (Respondent:innen) sind die Polizeiorgane Österreichs.

#### **2.1.5 Erhebungsform**

Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden ist eine Vollerhebung.

#### **2.1.6 Charakteristika der Stichprobe**

Trifft nicht zu, da keine Stichprobenerhebung.

#### **2.1.7 Erhebungstechnik/Datenübermittlung**

Die Daten zu Unfällen mit Personenschaden werden von den Polizeiorganen elektronisch erfasst und der statistisch relevante Teil (ausgenommen sind bspw. die Namen der Beteiligten, die vollständigen Kfz-Kennzeichen) über das Bundesministerium für Inneres an Statistik Austria übermittelt. Der polizeiliche Erhebungsvorgang des statistisch relevanten Teiles wird durch Einblenden von Daten, die bereits im Zuge der Unfallanzeige erfasst wurden, unterstützt. Dabei handelt es sich um anonymisierte Personendaten wie Art der Beteiligung (Lenker:innen, Mitfahrer:innen, Fußgänger:innen), Alter, Geschlecht und Nationalität oder auch Fahrzeugdaten wie nationales (anonymisiert) und internationales Kennzeichen sowie gegebenenfalls die Leistung des Kraftfahrzeuges in Kilowatt.

Die Datenübermittlung vom BMI an Statistik Austria erfolgt kontinuierlich über ein Webservice. Jeder Unfall kann nach einer erstmaligen Übermittlung mittels Update ergänzt oder richtiggestellt oder in Einzelfällen auch gelöscht werden<sup>5</sup>. Die Unfälle werden seit 2018 vor ihrer Übermittlung an Statistik Austria im BMI einer Qualitätssicherung hinsichtlich Konsistenz und Vollständigkeit der Angaben unterzogen. Als Grundlage für die Qualitätssicherung fungiert im Wesentlichen der mit jeder Unfallanzeige erstellte Unfallbericht der Sicherheitsbehörde

---

<sup>5</sup> Eine Löschung kann notwendig werden, wenn sich im Zuge der behördlichen Ermittlung herausstellt, dass der Unfall nicht den Definitionen der Erhebung entspricht; die Verletzung etwa nicht Folge des Verkehrsunfalles sondern einer plötzlichen Erkrankung ist.

### 2.1.8 Erhebungsbogen (inkl. Erläuterungen)

Das Merkmalsverzeichnis definiert die Datenstruktur der über das Webservice gelieferten Unfalldaten. Die unterschiedlichen Merkmalsverzeichnisse der Jahre 2012 und 2018 befinden sich in [Anlage 1](#) (für die Merkmalsstruktur ab 2012) und [Anlage 2](#) (für die Merkmalsstruktur ab 2018).

Die Basis des ab 2012 gültigen Merkmalsverzeichnisses wurde von der ARGE UDM<sup>6</sup> bereits 2005 erarbeitet und vor dessen Einführung nochmals in Fachkreisen wie der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr überarbeitet. Das Merkmalsverzeichnis ab 2018 wurde im Auftrag des BMK unter der Federführung des BMI, des AIT und der Mitarbeit von Statistik Austria erstellt.

### 2.1.9 Teilnahme an der Erhebung

Die Teilnahme der Polizeiorgane an dieser Erhebung war bis Juni 2017 mittels eines Erlasses des Bundesministeriums für Inneres geregelt. Seit Juli 2017 ist die Mitwirkung der Organe der Bundespolizei und des BMI im § 4 des Straßenverkehrsunfallstatistik-Gesetzes festgelegt.

Demnach

- sind die **Organe der Bundespolizei** zur Datenerhebung verpflichtet
- das **BMI** ermächtigt und verpflichtet, die Unfalldaten vor Weiterleitung an Statistik Austria zu kontrollieren und gegebenenfalls zu korrigieren.

### 2.1.10 Erhebungs- und Darstellungsmerkmale, Maßzahlen; inkl. Definition

Die **Erhebungsmerkmale** der Statistik der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden gliedern sich ab 2012 in vier Merkmalsgruppen:

- Angaben zum **Unfall** (u. a. Zeitpunkt, Lichtverhältnisse, Witterung, Straßenzustand, Gemeindecode, Unfalltyp, vermutliche Hauptunfallursache sowie besondere Kennzeichen der Unfallstelle (Straßenverlauf, Tunnel, Bahnübergang etc.)).
- Angaben zum **Unfallort** (u. a. WGS 84-Koordinaten, Straßenart, Straßenkennziffer und Hausnummer (im Ortsgebiet), Straßenummer und Straßenkilometer (im Freiland)).
- Angaben zu den **unfallbeteiligten Verkehrsarten** (u. a. Verkehrsart, Anhänger, Antriebsart, Leistung in KW, Kennzeichen (national, international), Unfallumstände (Fahrmanöver, Nichtbeachten von Verkehrsregeln etc.)).
- Angaben zu den **unfallbeteiligten Personen** (u. a. Art der Beteiligung (Lenker:innen, Mitfahrer:innen, Fußgänger:innen), Alter, Geschlecht, Nationalität, Verletzungsgrad, Lenkberechtigung für das gelenkte Fahrzeug, Beeinträchtigung der Verkehrstüchtigkeit, vermutliche:r Hauptunfallverursacher:in, Fahrerflucht, Verwendung von Sicherheitseinrichtungen).

Diese vier Merkmalsgruppen stehen in einer logischen Beziehung zueinander. Abbildung 2 zeigt beispielhaft einen typischen Unfall mit zwei unfallbeteiligten Verkehrsarten (Pkw und Lkw) mit jeweils zwei

---

<sup>6</sup> Unter anderen Ludwig-Boltzmann-Institut, Kuratorium für Verkehrssicherheit, PRISMA solutions.

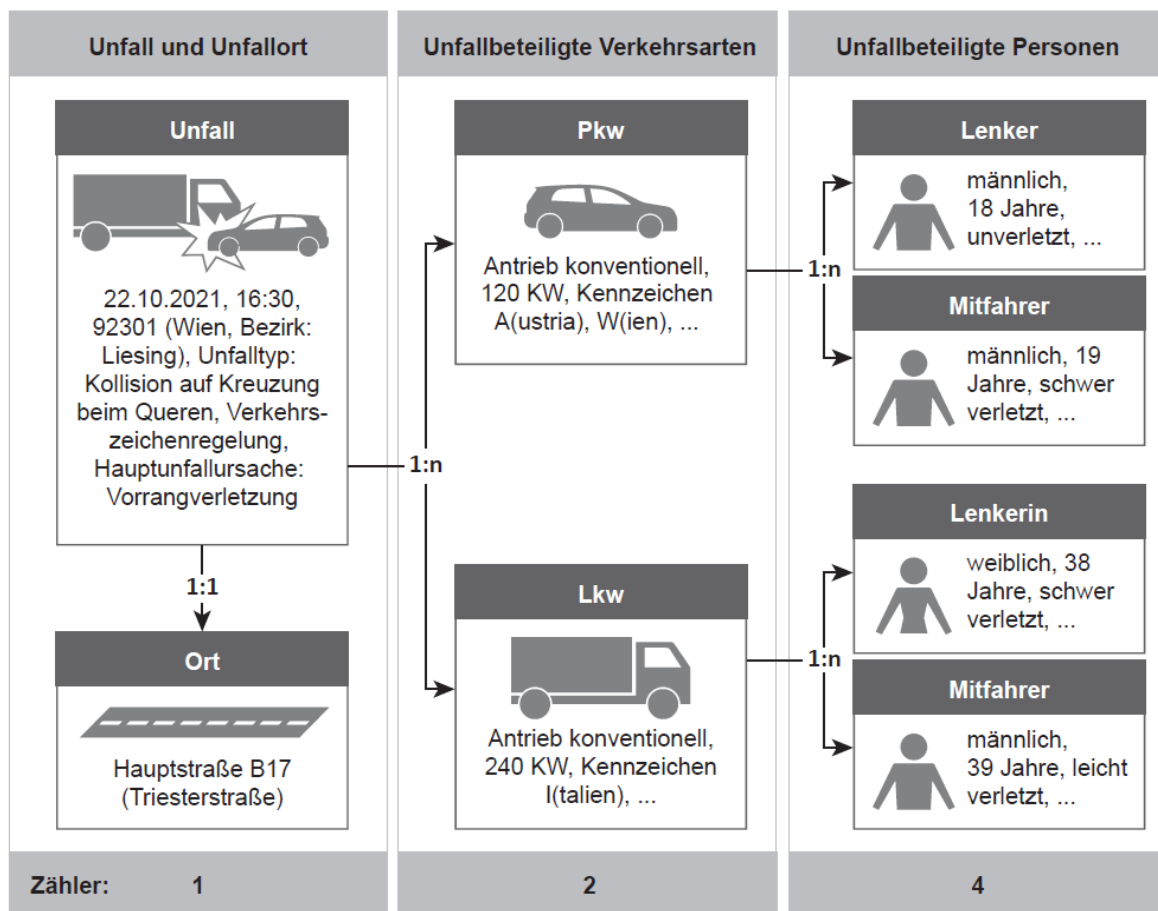
Fahrzeuginsassen (Lenker:in, Mitfahrer:in), zusammen somit vier unfallbeteiligte Personen (davon drei Verletzte) sowie die Beziehungen der Merkmalsgruppen zueinander.

So sind einem Unfall ein oder mehrere Verkehrsarten (Fahrzeuge, Fußgänger:innen) zugeordnet und einer beteiligten Verkehrsart ein oder mehrere Personen (Lenker:innen, Mitfahrer:innen). Darüber hinaus muss jedem Unfall mindestens ein Unfallort – im Falle eines Unfalles an einer Kreuzung können auch zwei Unfallorte im Sinne der sich kreuzenden Straßenzüge – zugeordnet werden.

Jede Merkmalsgruppe hat ihren (Satz-)zähler (Unfallzähler, unfallbeteiligte Verkehrsarten-Zähler, unfallbeteiligte Personen-Zähler), der als Analysevariable für die quantitative Darstellung der Ergebnisse dient. In der untenstehenden Abbildung sind beim Zähler somit „1“ Unfall, „2“ unfallbeteiligte Verkehrsarten und „4“ unfallbeteiligte Personen dargestellt.

**Abbildung 2 Schematische Darstellung der Merkmalsgruppen und ihrer Beziehungen<sup>7</sup>**

**Merkmale und ihre Analysevariablen anhand eines Beispiels**



Die vollständige Liste der Erhebungsmerkmale für den Berichtszeitraum 2012 bis 2017 ist in [Anlage 1](#), jene für den Berichtszeitraum ab 2018 in [Anlage 2](#) zu finden.

<sup>7</sup> Vereinfachte Darstellung der Merkmalsgruppen „Unfall“ und „Ort“ indem diese zu einer Gruppe zusammengefasst werden.

Mit der Umstellung der Erhebung im Jahr 2012 erhöhte sich die Zahl der Merkmale um rund 50 % gegenüber jenen bis 2011. Insbesondere stieg auch die Zahl der zu erhebenden Ausprägungen gegenüber dem bis zum Jahr 2011 gültigen Erhebungskatalog, wie etwa die Zahl der Unfallumstände (von 38 auf 75) und jene der Kennzeichnung der Unfallstelle (von 33 auf 55). Bei einer relativ großen Anzahl von Merkmalen konnten bis zu drei Ausprägungen je Merkmal ausgewählt werden („Mehrfach-Merkmale“).

Generell sind die Erhebungsmerkmale auch die Darstellungsmerkmale. In wenigen Fällen (Kinderunfall, Schulwegunfall, Alkoholunfall etc.) werden die Darstellungsmerkmale von den Erhebungsmerkmalen abgeleitet oder berechnet.

## Erhebungsmerkmale und ihre Definitionen

Im Folgenden werden jene Merkmale oder Ausprägungen angeführt, die einer Definition bedürfen, während Merkmale, die weitgehend selbsterklärend sind (Lichtverhältnisse (Tageslicht etc.); Niederschlag (Regen/Niesel, Schnellfall etc.)), nicht explizit angeführt werden.

- **Beteiligungsart**
  - **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, die kein:e Lenker:in eines Fahrzeuges oder kein:e Mitfahrer:in (siehe oben) ist. Z. B. auch Personen, die einen Kinderwagen oder ein Fahrzeug schieben. Personen, die an einem Fahrzeug beschäftigt (z. B. Beladung) sind, gelten ebenfalls als Fußgänger:innen.
- **Verletzungsgrad:** 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. Als Verkehrstote gelten Personen die an der Unfallstelle oder innerhalb von 30 Tagen an den Folgen des Verkehrsunfalles versterben (siehe Darstellungsmerkmale, „Verkehrstote“).
- **Vermutliche:r Hauptunfallverursacher:in:** Es ist je Unfall nur ein Unfallbeteiligter als Hauptunfallverursacher:in auszuwählen. Die Angabe dient nur statistischen Zwecken und hat keinen Einfluss auf gerichtliche Entscheidungen im Strafverfahren.
- **Ortsgebiet:** Das Straßennetz innerhalb der Hinweiszeichen „Ortstafel“ (Angabe des Ortsnamens) und „Ortsende“ (Rückseite der Ortstafel).
- **Freiland:** Das übrige Straßennetz.
- **Straßenart** (Autobahn, Schnellstraße, Landesstraße B oder L, Gemeindestraße und sonstige Straßen): Bei Unfällen auf Kreuzungen (Verflechtungen) können Angaben zu zwei Straßen (Orten) gemacht werden. In den Daten ab 2012 erfolgt die Zuordnung von Kreuzungsunfällen zu jenen Ortsmerkmalen (Straßenart, Straßenummer, Straßenkilometer, etc.), die im Ort 1 angegeben wurden. Die im Ort 1 angeführten Ortsmerkmale müssen ab 2012 nicht notwendigerweise die höherrangige Straße repräsentieren.

- **Hauptunfallursache:** Für jeden Unfall wird von den Polizeiorganen eine Hauptunfallursache festgelegt. Im Folgenden eine Auswahl von Hauptunfallursachen die einer näheren Spezifizierung bedürfen:
  - **Nicht angepasste Geschwindigkeit:** Umfasst nicht nur die Überschreitung der ziffernmäßig festgesetzten Höchstgeschwindigkeit am Unfallort, sondern auch die den Sicht-, Fahrbahn- und Witterungsverhältnissen nicht angepasste Geschwindigkeit.
  - **Unachtsamkeit, Ablenkung:** Umfasst Unkonzentriertheit, visuelle und geistige Ablenkung sowie sämtliche fahrfremde Tätigkeiten wie Essen, Trinken, Lesen, Rauchen, Aufheben von Gegenständen, etc.).
  - **Technischer Defekt:** z. B. Bremsdefekt, etc.
  - **Beeinträchtigung** durch Drogen, Medikamente, Übermüdung, Gesundheitliche Beeinträchtigungen: Die Feststellung von Beeinträchtigungen kann durch ärztliche Beurteilung, eigene Einschätzung des Polizeiorgans oder Befragung des:der Lenker:in erfolgen. Bezüglich einer Beeinträchtigung durch Alkohol sei auf das Darstellungsmerkmal „Alkoholunfall“ verwiesen.
- **Nichtbeachten von Verkehrsregeln:** Im Folgenden werden nur zwei Ausprägungen dieses Merkmals näher erläutert, alle anderen Ausprägungen sind durch die textliche Beschreibung ausreichend definiert (z. B. Vorrangverletzung, etc.)
- **Geisterfahrer:innen:** Ein Fahrzeug, das sich entgegen der gebotenen Fahrtrichtung auf einer Fahrbahn mit baulicher Mitteltrennung (Richtungsfahrbahn) bewegt.
- **Widerrechtliches Telefonieren am Steuer:** Gilt für jegliches Hantieren mit dem Mobiltelefon während der Fahrt.

### Darstellungsmerkmale und ihre Definitionen

Reine Darstellungsmerkmale werden von Erhebungsmerkmalen abgeleitet (z. B. Kind auf dem Schulweg ⇒ Schulwegunfall; Verletzungsgrad ⇒ Verunglückte, etc.) oder auf Basis ihrer Definition berechnet (z. B. Alkoholunfall):

- **Unfall:** 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. Von der Erfassung ausgeschlossen sind alle Unfälle, die sich nicht auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, wie etwa auf Feldwegen, Betriebsgeländen, eigenen Gleiskörpern, etc. ereigneten.
- **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 Definition Verletzungsgrad).
- **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.
- **Tödlicher Unfall:** Ein tödlicher Straßenverkehrsunfall liegt vor, wenn bei einem Unfall eine oder mehrere Personen getötet wurden.



- **Kinderunfall:** 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:** Ein Unfall, an dem zumindest ein Kind im Alter von 6 bis 15 Jahren auf dem Schulweg (Weg zur oder von der Schule, auch Schulveranstaltung im Rahmen des Pflichtunterrichts) verletzt wurde oder als Lenker:in eines Fahrzeuges beteiligt war.
- **Alkoholunfall:** Ein Unfall, bei dem zumindest bei einer beteiligten Person eine Beeinträchtigung durch Alkohol gemäß § 5 Abs. 1 StVO<sup>8</sup> oder eine Überschreitung des im § 14 Abs. 8 FSG<sup>9</sup> festgelegten Blut- oder Atemalkoholwertes festgestellt wurde, eine Alkoholisierung durch die Polizeiorgane vermutet, der Alkoholtest verweigert oder eine amtsärztliche Untersuchung durchgeführt wurde.
- Als **unfallbeteiligte Personen** gelten:
  - alle verletzten und getöteten Lenker:innen, Mitfahrer:innen und Fußgänger:innen,
  - alle unverletzten Lenker:innen,
  - alle unverletzten Mitfahrer:innen und Fußgänger:innen: Seit 2012 werden auch unverletzte Personen erfasst, die nicht notwendiger Weise maßgeblich am Zustandekommen des Unfalles beteiligt waren. Bis 2011 wurden nur jene unverletzten Personen erhoben, die durch ihr Verhalten maßgeblich zum Zustandekommen des Unfalls beigetragen haben.

### 2.1.11 Verwendete Klassifikationen

- **Gemeindecod** von Statistik Austria: Mit Ausnahme der Bundeshauptstadt Wien ist der Gemeindecod mit der Gemeindecodkennziffer ident. Im Unterschied zur Gemeindecodkennziffer liefert der Gemeindecod eine Gliederung Wiens in Bezirke (90101 bis 92301).
- **Unfalltypenkatalog** von Statistik Austria: Die etwa 100 Unfalltypen<sup>10</sup> sind in 10 Obergruppen zusammengefasst, womit jedes Unfallereignis nach der unfallauslösenden Konfliktsituation klassifiziert wird:
  - Unfälle mit nur einem:einer Beteiligten
  - Unfälle im Richtungsverkehr (zwei oder mehr Beteiligte)
  - Unfälle im Begegnungsverkehr (zwei oder mehr Beteiligte)
  - Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - richtungsgleich (zwei oder mehr Beteiligte)
  - Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung (zwei oder mehr Beteiligte)

Rechtwinkelige Kollisionen auf Kreuzungen beim Queren (zwei oder mehr Beteiligte)

Rechtwinkelige Kollisionen auf Kreuzungen beim Einbiegen (zwei oder mehr Beteiligte)

- Unfälle mit haltenden oder parkenden Fahrzeugen (zwei oder mehr Beteiligte)

---

<sup>8</sup> Straßenverkehrsordnung (StVO).

<sup>9</sup> Führerscheingesetz (FSG).

<sup>10</sup> Zuletzt im Jahr 2000 in Zusammenarbeit mit der Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) überarbeitet.

- Fußgänger:innenunfälle
- Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten

Die Unfalltypen sind also eine Katalogisierung und Symbolisierung des unfallkausalen Fahrverhaltens und bilden eine wesentliche Grundlage der Unfallforschung. Sie zeigen das schematische Abbild von Konfliktsituationen, die zu Unfällen geführt haben. Im Zuge der Ermittlung von Unfalhhäufungsstellen<sup>11</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.

**Straßennummern** für Bundesstraßen A und S (Autobahnen und Schnellstraßen) gemäß dem Bundesstraßengesetz, Verzeichnis 1 und 2 sowie für Landesstraßen L und Landesstraßen B gemäß den 9 Landesstraßengesetzen bzw. den in den Bundesländern geführten Straßenverzeichnissen.

- **Straßenkennziffer:** [Straßenverzeichnis](#) der Statistik Austria.
- **Nationale Kfz-Kennzeichen** stellen eine Abkürzung der Zulassungsbehörde in Österreich dar (z. B. „W“ für Wien).
- **Internationale Kfz-Unterscheidungskennzeichen** müssen, entsprechend internationaler Vereinbarungen, bei Verwendung des Kfz im Ausland am Fahrzeug angebracht sein um eine Zuordnung des Kfz zum Zulassungsland zu ermöglichen (z. B. „A“ für Austria).
- **Staatenliste** entsprechend der [ISO Alpha 2 Codes](#)<sup>12</sup> auf der Ebene der Staaten (ohne subnationale Einheiten).

### 2.1.12 Regionale Gliederung

Die regionale Gliederung der Ergebnisse erfolgt auf Basis der Gemeindecodes von der Bundesländer- über die Bezirks- bis zur Gemeindeebene<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Unfalhhäufungsstelle ist ein Knotenpunkt oder ein kurzer Streckenabschnitt einer Straße, bei dem die Zahl gleicher Unfallarten, gleicher Unfalltypen oder gleicher Unfallursachen einen bestimmten Wert überschreitet.

<sup>12</sup> International Organisation for Standardization (ISO). Standardisierte Liste der Staaten und ihren subnationalen Einheiten.

<sup>13</sup> Lt. Gemeindeverzeichnis von Statistik Austria.

## **2.2 Erstellung der Statistik, Datenaufarbeitung, qualitätssichernde Maßnahmen**

### **2.2.1 Datenerfassung**

Unfälle werden ab dem Berichtsjahr 2012 von den Organen der Bundespolizei elektronisch erfasst und die für die Erstellung der Verkehrsunfallstatistik benötigten Daten werden von den Polizeidienststellen über das Bundesministerium für Inneres an Statistik Austria weitergeleitet.

Seit Juli **2017** werden die Unfalldaten vor Weiterleitung an STAT im Bundesministerium für Inneres einer Qualitätskontrolle unterzogen wobei im Wesentlichen die Vollständigkeit und teilweise auch die Konsistenz der Angaben geprüft und gegebenenfalls an Hand der Unfallberichte der Polizei ergänzt wird. Im Anschluss an die Qualitätskontrolle wird die Datenübermittlung vom BMI an STAT manuell angestoßen.

In den Jahren **2012 bis 2014** wurde jeder Unfalldatensatz mit Personenschaden von den Polizeiorganen zwar zeitnah zum Unfallgeschehen im PAD der Polizei angelegt, in weiterer Folge jedoch entsprechend der Ermittlungsergebnisse ergänzt bzw. fertiggestellt. Aufgrund dieser direkten Anbindung der statistischen Meldungen an die Eingabeapplikation der Polizei wurden die von den Polizeiorganen erfassten Unfalldaten jeweils in den unterschiedlichen Fertigstellungsgraden an Statistik Austria übermittelt. Jede Änderung löste die Übermittlung eines Updates an STAT aus und damit auch zu bereits bearbeiteten und korrigierten bzw. ergänzten Datensätzen. Aufgrund der hohen Anzahl an Updates und dem damit verbundenen Arbeitsaufwand wurden im Berichtsjahr 2014 die Unfalldaten erst nach Genehmigung der Akten durch den Vorgesetzten in den Polizeidienststellen übermittelt. Neben dem positiven Effekt, der Reduktion der Updates, kam es zum Teil zu erheblichen und regional unterschiedlichen Verzögerungen der Datenbereitstellung und damit zu Verzögerungen bei der Veröffentlichung der Ergebnisse bzw. einer Einstellung der Veröffentlichung unterjähriger Quartalsergebnisse.

### **2.2.2 Signierung (Codierung)**

Bis 2011 wurde in Statistik Austria jeder Unfall im Zuge der Bearbeitung der Angaben auf den Unfallzählblättern und auf Basis der Unfallskizze einem von rd. 100 verschiedenen Unfalltypen zugeordnet. Diese Zuordnung erfolgt seit der elektronischen Datenerhebung im Jahr 2012 durch die Polizeiorgane.

### **2.2.3 Plausibilitätsprüfung, Prüfung der verwendeten Datenquellen**

#### **Allgemeines**

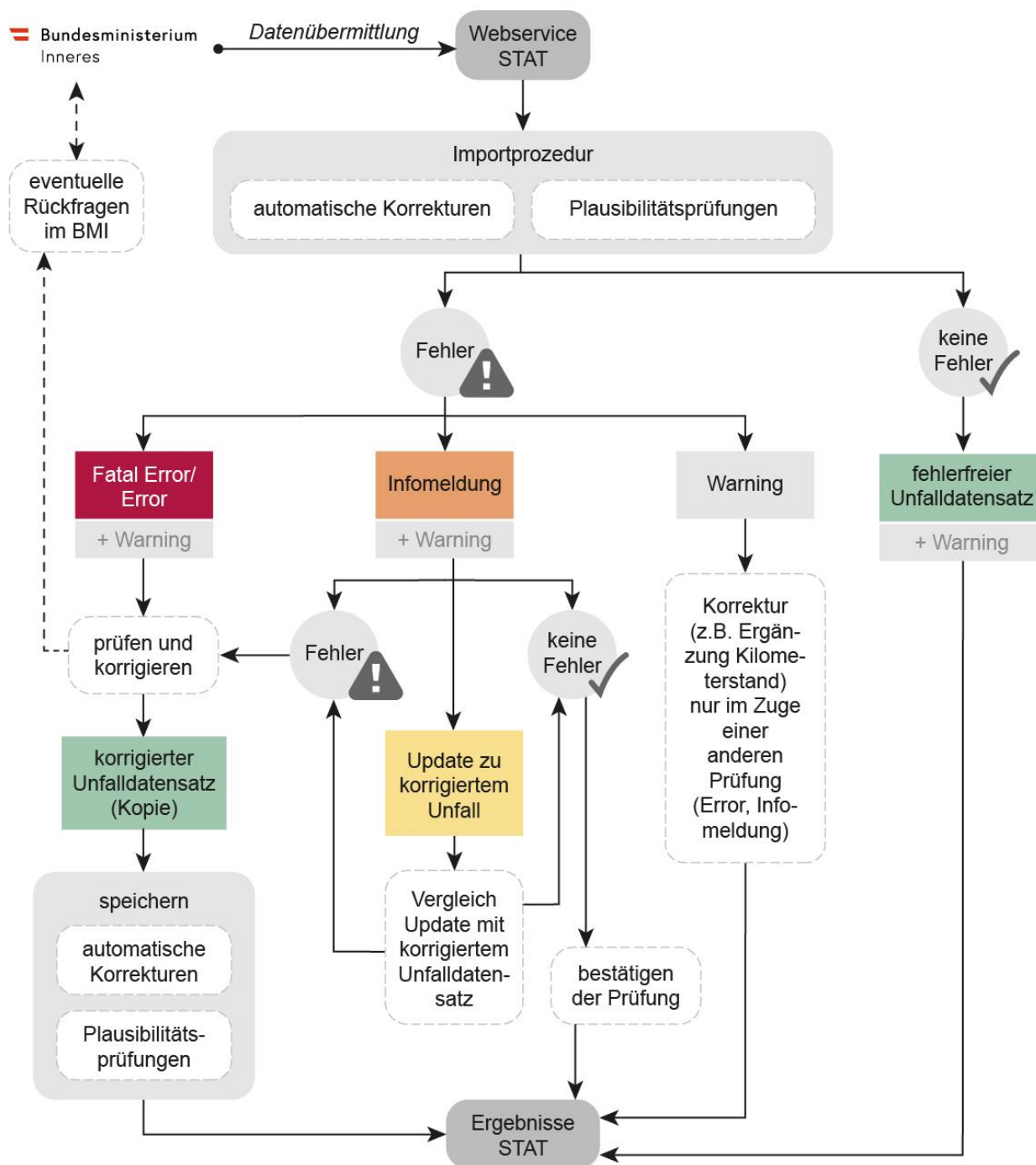
Im Rahmen des Unfalldatenmanagements wird bei Statistik Austria ein umfangreiches Plausibilitätsprüfverfahren durchgeführt (siehe untenstehende Abbildung). Die dem Plausibilitätsprüfverfahren zugrundeliegenden Fehlerprüfpunkte werden bei Bedarf erweitert oder präzisiert. Die Plausibilitätsarbeiten umfassen sowohl Kontroll- als auch Korrekturprozesse. Dabei werden Unfalldatensätze, die via Webservice bei Statistik Austria einlangen, gesammelt und 1x täglich mit einem Importprozess in den Bearbeitungsbereich der Korrekturapplikation übernommen. Im Zuge des Imports wird jeder Unfalldatensatz

**automatischen Korrekturen** unterzogen sowie bezüglich aller definierten Fehlerprüfpunkte geprüft und im Falle eines Fehlers mit dem jeweiligen Fehlerprüfcode gekennzeichnet.

Alle Unfälle, die mindestens eine Fehlerprüfcode-Kennzeichnung aufweisen, werden überprüft und wenn notwendig einer **manuellen Korrektur** unterzogen. Kann ein Unfalldatensatz nicht ohne Zusatzinformation fehlerfrei gestellt werden, so wird er vorgemerkt und im Zuge einer Rückfrage im BMI abgeklärt. Im Kalenderjahr 2019 wurden zu etwa 2 % der Unfälle Rückfragen im BMI durchgeführt. Wenn ein Unfalldatensatz im Zuge einer **Rückfrage** geändert werden muss, so erfolgt das in der Regel durch eine Änderung (z. B. Reklassifizierung der Verkehrsart) oder Ergänzung (z. B. Alter einer Person) direkt bei Statistik Austria. In Einzelfällen (z. B. wenn Personen fehlen) wird die Korrektur im BMI durchgeführt und mittels Updates neuerlich an Statistik Austria übermittelt.

Die Fehlerprüfungen werden bei jedem weiteren Speicherprozess durchgeführt und können nach einer Änderung im Unfalldatensatz auch manuell angestoßen werden, etwa um sicher zu gehen, dass eine Korrektur richtig durchgeführt wurde. Muss ein Unfalldatensatz korrigiert werden, so wird dies in einer Kopie des ursprünglichen Unfalldatensatzes durchgeführt. Damit bleiben die erstmalige Lieferung sowie alle dazugehörigen Updates zu einem Unfall erhalten. Die **Historie der Lieferungen** zu einem Unfall sowie die bei Statistik Austria vorgenommenen **Änderungen** sind daher zu jedem Zeitpunkt **nachvollziehbar**. Für den Fall, dass zu einem in STAT korrigierten Unfall ein Update geliefert wird, so wird dieses Update mit einem eigenen Fehlercode „Update zu einem bereits korrigierten Unfall“ gekennzeichnet. Die Bearbeitung dieser Fälle erfolgt dadurch, dass der Update-Datensatz mit dem korrigierten Unfalldatensatz verglichen wird und eventuell neue Informationen aus dem Update in den korrigierten Unfall übernommen werden. Für die Ergebnisdatenbestände wird das jeweils aktuellste Update eines Unfalldatensatzes; bei bearbeiteten Unfällen wird der in STAT korrigierte Unfalldatensatz herangezogen.

Abbildung 3 Ablauf des Plausibilitätsprüfverfahrens bei Statistik Austria



### Automatische Korrekturen

Die automatischen Korrekturen (rd. 40) – das heißt ohne manuellen Eingriff – kommen nur eingeschränkt zur Anwendung (siehe [Anlage 3 \(2\)](#)). Sie werden unter anderem zum Erstellen von **Restklassen** („Sonstige“, „Unbekannt“, etc.) bei fehlenden Merkmalsausprägungen verwendet. So wird z. B. im Falle, dass keine Angabe im Merkmal Verkehrsart vorhanden ist, die Ausprägung „Unbekannt“ (Rest-

klasse des Merkmals „Verkehrsart“) gesetzt. Der Anwendungsbereich umfasst in der Regel Pflichtmerkmale bzw. Merkmale, die nicht als Pflichtmerkmale definiert sind aber aufgrund ihrer Wichtigkeit (Witterung, Niederschlag) vollständige Angaben aufweisen sollen.

In einigen Fällen lässt die Angabe in einem Merkmal **Rückschlüsse** auf Ausprägungen eines anderen Merkmals zu, z. B.: Wenn das internationale Kennzeichen keine Angabe aufweist, das nationale Kennzeichen (z. B. „W“ für Wien) aber gültig ist, so wird das internationale Kennzeichen auf „A“ für Austria gesetzt.

Jeder Unfall wird des Weiteren beim Importprozess im Merkmal „entspricht Definition“ positiv gekennzeichnet, wenn der gelieferte Unfall vor der weiteren Plausibilitätsprüfung grundsätzlich den Definitionen der Verkehrsunfallstatistik entspricht. In weiterer Folge referenziert die Plausibilitätsprüfung mit mehreren Prüfpunkten der Kategorie „Fatal Error“ (Details siehe weiter unten) auf dieses Merkmal und verändert es im Fehlerfalle. Damit besteht die Möglichkeit, Unfalldatensätze, die nicht den Definitionen entsprechen (z. B. keine verletzten Personen, keine öffentliche Straße, kein in Bewegung befindliches Fahrzeug), in den Ergebnisbeständen abzugrenzen bzw. zu korrigieren.

### Manuelle Korrekturen

Die manuellen Korrekturen werden auf der Basis der rd. 200 (Stand 2021) definierten Fehlerprüfpunkte durchgeführt. Für das Berichtsjahr 2019 wurden rd. 12 600 Unfalldatensätze korrigiert (d. s. 35 % der Unfälle). Dabei wurden rd. 18 700 Fehler korrigiert, woraus sich eine Fehlerquote von 1,5 Fehlern je korrigierten Unfall ergibt. Die Fehlerprüfung unterscheidet vier Gruppen von Fehlerkennungen:

- **Warning:** Fehlerkennungen der Gruppe „Warning“ markieren fehlende Angaben oder unplausible Angaben von Merkmalen die **keine zentrale Bedeutung** für die Statistik aufweisen z. B.: „**Kilowatt (Leistung) fehlt bei zulassungspflichtigem Fahrzeug**“. In diesen Fällen wird nur korrigiert, wenn im Zuge eines anderen Fehlers ohnehin eine Rückfrage im BMI<sup>14</sup> durchgeführt werden muss.
- **Info-Meldung:** Es handelt sich dabei nicht explizit um die Identifizierung von Fehlern sondern vielmehr um Angaben bzw. Kombinationen von Angaben, die auf einen Fehler bzw. auf fehlende Angaben schließen lassen z. B.: „**Unfall mit Fußgänger:in im Fahrbahnverlauf mit Lichtsignalregelung (Ampel); Überprüfen Sie bitte, ob sich der:die Fußgänger:in auf dem Schutzweg befand**“. In diesem Fall zielt der Fehlerprüfpunkt darauf ab, die möglicherweise fehlenden Angaben eines „Schutzweges“ aufzufinden und die Unfallangaben gegebenenfalls zu ergänzen. Die Prüfung des Unfalles erfolgt mit Hilfe der Unfallkoordinaten und ihrer Darstellung der Unfallstelle entweder in den Karten der Bundesländer oder auch in der Satellitenansicht von Google-maps. Eine Korrektur des Unfalldatensatzes ist in diesen Fällen nicht obligatorisch, da sich die Angaben auch als richtig erweisen können. Selbst wenn in einigen Fällen aufgrund der Überprüfung keine Korrektur des Unfalles durchgeführt wird, so muss jedenfalls eine Überprüfung stattfinden.

---

<sup>14</sup> Fehlende Angaben dieser Art können nur durch Rückfragen ergänzt werden. Bei der Korrektur solcher Fehler kommt auch eine Nutzen/Kosten-Überlegung zum Tragen.

- **Error:** Fehlerprüfungen der Gruppe „Error“ verlangen zwingend eine Korrektur. Mit diesen Fehlerprüfungen wird z. B. das Vorhandensein von Angaben in Pflichtmerkmalen (Unfalltyp, Lichtverhältnisse, Straßenzustand, Alter und Geschlecht getöteter Personen etc.) oder die Gültigkeit einer Straßenummernangabe in Bezug auf die Straßenart und das Bundesland etc. geprüft. Die Korrektur des Fehlers oder die fehlende Angabe kann in der Folge aufgrund anderer Angaben im Unfalldatensatz (z. B. der Straßenzustand aus den Witterungsverhältnissen oder die Lichtverhältnisse aufgrund des Unfalldatums und der Uhrzeit) abgeleitet werden oder der Unfall wird für eine Rückfrage im BMI vorgemerkt und im Zuge dessen korrigiert oder ergänzt.
- **Fatal Error:** Wie schon die Fehlerprüfungen der Gruppe „Error“ erfordern jene der Gruppe „Fatal Error“ ebenfalls zwingend eine Korrektur. Die Fehlerprüfungen sollen einerseits sicherstellen, dass die Mindestangaben zu einem Unfall vorhanden sind (mindestens eine verletzte Person, mindestens ein in Bewegung befindliches Fahrzeug, mindestens eine Ortsangabe, etc.) oder andererseits das Vorhandensein und die Gültigkeit zentraler Merkmale des Unfalles (Datum, Uhrzeit, Geschäftszahl etc.) prüfen. Der Korrekturvorgang entspricht im Wesentlichen jenem der Fehlerprüfungen der Gruppe „Error“. Im Falle von fehlerhafter oder fehlender Verortung des Unfalles oder insgesamt massiver Unvollständigkeit der Unfalldaten wird jedoch eher eine Korrektur mittels Update in Betracht gezogen. Dabei werden die Korrekturen durch das BMI oder die zuständigen Polizeiorgane durchgeführt und anschließend wird der Unfalldatensatz in Form eines Updates abermals an Statistik Austria übermittelt.

### Zusätzliche Prüfung der Ortsangaben

Ergänzend zu den manuellen Korrekturen auf Basis der definierten Fehlerprüfpunkte werden die Ortsangaben noch **weiteren Kontrollen** unterzogen und im Fehlerfall korrigiert. Im Zuge dieser Prüfungen werden jährlich rund 1 400 (Berichtsjahr 2018) zusätzliche Korrekturen durchgeführt. Diese Überprüfungen zielen vor allem darauf ab, grobe Fehlangaben bei den Merkmalen Straßenart, Straßenummer und Straßenkilometer aufzufinden. Aufgrund der Tatsache, dass die Ortsangaben (Straßenart, Straßenummer, Straßenkilometer etc.) beim Erfassungsvorgang nicht automatisiert mit den Angaben der Koordinaten abgestimmt werden – der Einsatz der Graphenintegrationsplattform (GIP)<sup>15</sup> bei der Datenerhebung war ursprünglich geplant – kann es zwischen WGS 84-Koordinaten und den restlichen Ortsmerkmalen zu widersprüchlichen Angaben kommen<sup>16</sup>. Eine vollständige Fehlerfreiheit bei den Ortsangaben kann jedoch auch damit nicht zuverlässig garantiert werden.

---

<sup>15</sup> Die Graphenintegrations-Plattform Österreich (GIP.at) besteht aus mehreren Datenbanken, die dezentral vom jeweiligen GIP-Partner (u. a. die Landesregierungen, ASFINAG, ÖBB) gewartet und regelmäßig miteinander synchronisiert werden. Der Datensatz „Intermodales Verkehrsreferenzsystem Österreich (GIP.at)“ beinhaltet sämtliche von den GIP-Partnern eingepflegten Verkehrswege

<sup>16</sup> Aber: Die Richtigkeit der Lage der Koordinaten eines Unfalles in einem speziellen Gemeindegebiet werden, unter Berücksichtigung einer Toleranzgrenze, in STAT automatisch geprüft und im Fehlerfalle korrigiert.

## Abgleich der Verkehrstoten

Die per UDM erfasste Zahl an Verkehrstoten wird vor Abschluss einer Berichtsperiode **mit den Daten des BMI abgeglichen**. Zu diesem Zweck übermittelt das BMI alle ihm vorliegenden Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge an Statistik Austria. Dem Innenministerium werden alle Unfälle mit Todesfolge von der Polizei separat und zeitnah zum Unfallereignis<sup>17</sup> gemeldet. Diese Übermittlung erfolgt unabhängig von der Erfassung des Unfalles im UDM. Bei Statistik Austria werden die tödlichen Unfälle, getöteten Personen sowie alle wichtigen Merkmale dieser Unfälle mit den Daten des UDM verglichen. Im Falle von Differenzen erfolgt eine Abklärung mit dem BMI.

### 2.2.4 Imputation (bei Antwortausfällen bzw. unvollständigen Datenbeständen)

Antwortausfälle werden, in geringem Umfang, etwa im Zuge der automatischen Korrekturen kompensiert. Dabei werden beispielsweise Angaben in Pflichtmerkmalen gesetzt (Restklassen). Möglich ist das vor allem bei logischen Merkmalen, wobei das Fehlen einer Angabe als negative Antwort interpretiert wird (siehe Kapitel „Plausibilitätsprüfung, Prüfung der verwendeten Datenquellen“).

### 2.2.5 Hochrechnung (Gewichtung)

Für die Statistik nicht relevant.

### 2.2.6 Erstellung des Datenkörpers, (weitere) verwendete Rechenmodelle, statistische Schätzmethoden

Die Erstellung der Ergebnisdatenbestände für eine Berichtsperiode wird im Wesentlichen in den zwei Schritten: „**Definieren**“ und „**Finalisieren**“ durchgeführt:

In einem ersten Schritt wird der „Abschlussbestand“ definiert. Das Datum der Definition eines Abschlussbestandes legt fest, dass alle Unfälle einer Berichtsperiode, die bis zu diesem Datum an Statistik Austria geliefert wurden, Teil des Abschlussbestandes sind. Das Datum wird in Abstimmung mit dem BMI festgelegt, Voraussetzung ist die Vollzähligkeit der vom BMI übermittelten Unfalldatensätze. Der definierte Abschlussbestand kann, ab diesem Zeitpunkt, bezüglich der Anzahl der Unfälle nicht mehr verändert werden<sup>18</sup>. Die definierten Unfälle können jedoch weiterhin bearbeitet werden.

Mit der Fertigstellung aller Korrekturen an einem definierten Abschlussbestand wird dieser finalisiert. Dabei werden alle Unfälle, die im Merkmal „entspricht Definition“ positiv gekennzeichnet sind (siehe Kapitel „Plausibilitätsprüfung, Prüfung der verwendeten Datenquellen“), ausgewählt. Hier erfolgt die

---

<sup>17</sup> Die Meldung tödlicher Unfälle durch die Polizei an das BMI ist die Grundlage der vom BMI wöchentlich publizierten Ergebnisse tödlicher Straßenverkehrsunfälle in Österreich.

<sup>18</sup> Es sei denn, ein Unfall wird via Update, durch den Erfasser (Organe der Bundespolizei) oder durch die Qualitätssicherung des BMI gelöscht. Das kommt vereinzelt dann vor, wenn sich aufgrund polizeilicher Ermittlungen ergibt, dass es sich nicht um einen Verkehrsunfall, sondern z. B. um einen Suizid handelte.



Abgrenzung von Unfällen, die den Unfalldefinitionen entsprechen gegenüber jenen, die den Definitionen nicht entsprechen. Es wird weiters geprüft, ob keine Fehler der Fehlerprüfgruppe „Error“ bzw. „Fatal Error“ enthalten sind. Wenn die Bedingungen für das Finalisieren erfüllt sind, wird ein Abschlussbestand mit der Kennzeichnung „Art des Abschlussbestandes“ (z. B. Jahresergebnisse, 1. Quartal) erstellt. Jeder Abschlussbestand ist bezüglich der Art des Abschlussbestandes und des Berichtsjahres eindeutig und auch nicht mehr änderbar.

Die Abschlussbestände sind einerseits die Ausgangsdaten für den Aufbau der Datenwürfel<sup>19</sup> in SuperCROSS (STATcube) andererseits auch die Basis für die Erstellung der Einzeldatensätze. Diese wiederum stellen die Basisbestände für etwaige Sonderauswertungen, Analysen oder auch die Erstellung der anonymisierten Einzeldatensätze für externe User:innen dar.

## 2.2.7 Sonstige qualitätssichernde Maßnahmen

Zwischen den Prozessen des Definierens und Finalisierens eines Abschluss-/ bzw. Publikationsdatenbestandes wird dieser einer eingehenden Zeitreihenanalyse unterzogen. Dabei werden die Ergebnisse von Merkmalen bzw. Ausprägungen in der aktuellen Periode bezüglich bedeutsamer Veränderungen gegenüber den Vergleichsperioden untersucht.

Merkmale, die in den Veröffentlichungen eine zentrale Rolle einnehmen (verletzte oder getötete Personen, etc.) werden noch zusätzlich in Verkreuzung mit anderen Merkmalen geprüft z. B.:

- Schulwegunfälle x Monate
- Personen (Verkehrsarten) x Sicherheitseinrichtungen
- Lenker:innen (Verkehrsarten) x Alter etc.

Damit soll sichergestellt werden, dass Kombinationen von Angaben, die im Zuge der Plausibilitätsprüfungen „nur“ mit einer Infomeldung bearbeitet wurden und damit nicht obligatorisch korrigiert werden mussten, auch tatsächlich plausibel sind. Eventuelle Inkonsistenzen, die im Zuge dieser Arbeiten auftauchen, können vor dem Finalisieren der Unfalldaten noch korrigiert werden.

## 2.3 Publikation (Zugänglichkeit)

Seit dem Berichtsjahr 2012, der Umstellung auf UDM, wurden Halbjahres- und Jahresergebnisse veröffentlicht. In den Werkverträgen, mit denen STAT für die Erstellung der Unfallstatistik für die Berichtsjahre 2012 bis 2018 beauftragt wurde, waren Veröffentlichungstermine nicht explizit festgelegt.

---

<sup>19</sup> In Statistik Austria wird SuperCROSS9, ein OLAP (Online Analytical Processing)-Würfel für die Datenanalyse eingesetzt.

Von März 2014 bis 2017 wurden die Unfalldaten nicht unmittelbar nach deren Erhebung, sondern erst **nach Genehmigung** der Akten durch den Vorgesetzten in den Polizeidienststellen weitergeleitet. Neben dem positiven Effekt, der **Reduktion der Updates** auf etwa ein Zehntel, war damit eine zum Teil **erhebliche und regional unterschiedliche Verzögerung** der Datenbereitstellung mit negativen Auswirkungen auf die Vergleichbarkeit unterjähriger Datenbestände verbunden. Im Berichtszeitraum 2013 bis 2017 kam es infolgedessen auch zu einer teils beträchtlichen Verzögerung bei der Publikation der vorläufigen, unterjährigen sowie der endgültigen Jahresergebnisse<sup>20</sup>.

Gemäß dem Straßenverkehrsunfallstatistik-Gesetz, das mit 1. Juli 2017 in Kraft trat, hat das BMI qualitätsgesicherte Daten laufend und unverzüglich in elektronischer Form weiterzuleiten. In der dazugehörigen Verordnung wird dazu ergänzt, dass dies bis jeweils spätestens zwölf Wochen nach der Verkehrsunfallanzeige zu erfolgen habe.

### 2.3.1 Vorläufige Ergebnisse

Die Ergebnisse der unterjährigen Unfallstatistik sind bis zum Vorliegen der endgültigen Jahresergebnisse als vorläufig zu betrachten, da nachträglich bekannt gewordene Änderungen der Unfalldaten durch das BMI bzw. die Polizeiorgane noch möglich sind. Die vorläufigen Quartals- und Halbjahresergebnisse sind gemäß Verordnung bis **spätestens vier Monate nach Ablauf des Berichtszeitraumes** zu veröffentlichen.

### 2.3.2 Endgültige Ergebnisse

Gemäß Verordnung sind die endgültigen Jahresergebnisse bis **spätestens 6 Monate nach Ablauf des Berichtsjahres** zu veröffentlichen. Unter der Voraussetzung einer fristgerechten Datenlieferung können endgültige **Jahreshauptergebnisse** in etwa Ende April bis Anfang Mai des Folgejahres veröffentlicht werden, die **Detailergebnisse** verordnungskonform bis Ende Juni des Folgejahres.

Die jährliche Datenübermittlung an die EU-Datenbank CARE in Form von Einzeldatensätzen hat spätestens neun Monate nach Ablauf des jeweiligen Bezugsjahres zu erfolgen<sup>21</sup>.

### 2.3.3 Revisionen

Die als endgültige Jahresdaten veröffentlichten Ergebnisse werden generell nicht mehr revidiert. **Anlassbezogene Revisionen** sind, unter bestimmten Voraussetzungen, jedoch möglich: So wurde der Berechnung zu Alkoholunfällen 2017 eine neue, geänderte Methode zu Grunde gelegt, was eine geringfügige Änderung der Daten 2012 bis 2016 nach sich zog. Die Anteile der Alkoholunfälle und Verletzten an den jeweiligen Gesamtzahlen liegen nach der Revision um 0,1 bis 0,2 Prozentpunkte höher als ursprünglich publiziert. Die Zahl der Getöteten bei Alkoholunfällen blieb - ausgenommen 2015 mit einer Änderung

---

<sup>20</sup> Die Datenveröffentlichung von vorläufigen, unterjährigen Ergebnissen mit dem Erstellen von Vergleichsdaten zu Vorjahresperioden ist von einer regelmäßigen und rechtzeitigen Datenlieferung und einem in allen Bundesländern ungefähr gleichen Vollzähligkeitsgrad abhängig.

<sup>21</sup> Gemäß der Ratsentscheidung (EG) Nr. 704/1993.

der Jahresdaten von 27 auf 28 - unverändert. Sämtliche veröffentlichte Zahlen wurden entsprechend angepasst.

### 2.3.4 Publikationsmedien

Die Daten der Straßenverkehrsunfälle werden wie folgt aufbereitet, veröffentlicht bzw. Interessenten zugänglich gemacht:

- **Pressemitteilungen/Pressekonferenzen**

Quartals-, Halbjahres- und Jahresdaten über Straßenverkehrsunfälle werden in verbaler, tabellarischer und grafischer Form aufbereitet. Die Veröffentlichung erfolgt entweder im Rahmen einer Pressekonferenz, die gemeinsam mit dem BMK und BMI abgehalten wird oder mittels Pressemitteilung.

- **Statistik im Fokus und Jahrespublikation**

Der Bericht „Statistik im Fokus“ (pdf-Format) umfasst Vergleiche mit Vorjahresperioden (5–10 Jahre) und Grafiken sowie Informationen über das Unfallgeschehen allgemein, nach Ortsgebiet, Freiland und Straßenarten gegliedert, sowie über die Verunglückten nach Alter, Geschlecht und der Art der Beteiligung am Verkehr. Besondere Beachtung finden Kinder-, Schulweg- und Alkoholunfälle. Auswertungen nach Bundesländern und politischen Bezirken<sup>22</sup> ermöglichen eine regionale Analyse des Unfallgeschehens. In dieser Form werden die vorläufigen Halbjahres- und Quartalsergebnisse (1. Quartal und 1.–3. Quartal) veröffentlicht.

Die endgültigen Jahresergebnisse werden in etwa im Umfang des „Statistik im Fokus“-Berichts wie auch als Hauptergebnisse veröffentlicht und seit dem Berichtsjahr 2019 etwas zeitversetzt auch noch in Form einer umfangreicheren Publikation als Detailergebnisse (zusätzliche Zeitreihen und vertiefende Jahresanalysen). Diese Publikation ist ebenso elektronisch verfügbar, zudem sind alle Tabellen im Excel-Format auf der Webseite der Statistik Austria zugänglich.

- **Internet:** Website von Statistik Austria

Die im Internet zusätzlich zum Bericht „Statistik im Fokus“ publizierten Jahresergebnisse (pdf-, html- und xlsx-Format) umfassen Langzeitreihen ab 1992 sowie Zeitreihen über 5 Jahre und werden durch Grafiken ergänzt. Die Aktualisierung dieser Tabellen erfolgt jährlich.

- **Interaktive Verkehrsunfallkarte<sup>23</sup>**

Die Interaktive Verkehrsunfallkarte (siehe untenstehende Abbildung) ermöglicht die kartographische Darstellung von Straßenverkehrsunfällen der Berichtsjahre ab 2013. Grundlage dafür sind die von der Polizei zu jedem Verkehrsunfall angegebenen WGS-84-Koordinaten. Wahlweise können dabei die Straßenverkehrsunfälle auf Bezirks- oder Gemeindeebene sowie auf der Ebene der Einzelunfälle dargestellt werden. In einem Pop-up-Fenster können detailliertere Informationen zu Unfällen in den einzelnen Bezirken oder Gemeinden oder auch zu einzelnen Unfällen abgefragt werden. Unterschiedliche Symbole zeigen, ob nur Pkw, (Leicht-)Motorräder, Fahrräder oder andere Verkehrsarten am Unfall beteiligt waren. Darüber hinaus können die Einzelunfälle auch eingeschränkt

---

<sup>22</sup> Nur bei den Halbjahresergebnissen.

<sup>23</sup> Link zur Verkehrsunfallkarte: <https://www.statistik.at/atlas/verkehrsunfall/>.

auf Pkw-, (Leicht-) Motorrad-, Fahrrad- oder Fußgänger:innenbeteiligung dargestellt werden. Zusätzlich veranschaulicht eine Animationsfunktion die Darstellung der Unfälle im Tagesverlauf.

**Abbildung 4 Ausschnitt der interaktiven Unfallkarte**



- **Open Data Portal der Statistik Austria**

Statistik Austria stellt seit Februar 2021, im Open-Data-Portal Links zur interaktiven Verkehrsunfallkarte zu Verfügung. Das soll auf vereinfachte Weise ermöglichen, dass Bildausschnitte aus der Verkehrsunfallkarte in andere APPs oder IT-Anwendungen eingebunden werden können.

- **STATcube**

Dem BMK und BMI sowie Vertretern der Landespolizeidirektionen wurde ein Zugang zu den Unfalldaten via STATcube eingerichtet. Die Daten werden jährlich aktualisiert.

- **Einzeldatenbestände (Jahresergebnisse)**

Anonymisierte Einzeldatensätze<sup>24</sup> der endgültigen Jahresergebnisse werden an die Ministerien (BMI, BMK), die Bundesländer sowie Einrichtungen, die mit Unfallforschung und -prävention befasst sind, weitergegeben. Die Übermittlung erfolgt in Absprache mit dem BMK, nach Unterzeichnung einer Vertraulichkeitserklärung, in elektronischer Form (via ftp-Server) und ist, bis auf weiteres, unentgeltlich. Wie im Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz vorgesehen, soll die Weitergabe der Einzeldatensätze an externe User:innen eventuell ab dem Berichtsjahr 2021/2022 entgeltlich und durch das BMK direkt erfolgen.

Die Weitergabe der Einzeldatenbestände an die Ämter der Landesregierungen basiert auf der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG (Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Ländern im Bereich der Statistik).

---

<sup>24</sup> Personenbezogene Daten sind schon bei der Lieferung an Statistik Österreich ausgeschlossen. Die anonymisierten Einzeldatensätze sind noch um Verwaltungsdaten wie bspw. die Geschäftszahl (Aktenzahl) bereinigt.

- **Statistisches Jahrbuch Österreichs**

Im Statistischen Jahrbuch werden Tabellen, Grafiken und Kartogramme zum Thema Straßenverkehrsunfälle im Kapitel 29 „Verkehr; Straßenverkehrssicherheit; Nachrichtenübermittlung“ veröffentlicht.

- **Österreichischer Zahlenspiegel**

In diesem Folder von Statistik Austria werden ausgewählte Indikatoren, Hauptdaten der Verkehrsunfallstatistik sowie fallweise Beiträge veröffentlicht.

- **Österreich Zahlen Daten Fakten**

- Der jährliche Beitrag zu dieser in Deutsch und Englisch herausgegebenen Broschüre enthält einen Kurztext sowie je eine Tabelle und Grafik zur Verkehrsunfallstatistik.

### **Internationale Berichterstattung**

- **CARE (Community database on accidents on the roads in europe)**

Im Rahmen des Projekts der Europäischen Kommission über die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank der Straßenverkehrsunfälle stellt Österreich die Unfalldaten in Form von Einzeldatensätzen zur Verfügung. Die Datenlieferung erfolgt jährlich über das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaft (Eurostat) (siehe „Internationale und regionale Vergleichbarkeit“).

- **Internationale Fragebögen**

Es werden weiters regelmäßig internationale Fragebögen und Anfragen an die folgenden Institutionen übermittelt:

- OECD: Annual Transport Trends, Short-Term Trend Survey
- Eurostat/ITF/UNECE: Common Questionnaire for Transport Statistics
- International Road Federation (IRF): World Road Statistics

### **Sonderauswertungen**

Neben den angeführten Standardauswertungen können Datennutzer:innen gegen Kostenersatz Sonderauswertungen zu den erhobenen Merkmalen und Ausprägungen beziehen.

### **2.3.5 Behandlung vertraulicher Daten**

Alle Angaben zu den an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Personen und Fahrzeugen werden in UDM in anonymisierter Form übermittelt. Die Bestimmungen des Bundesstatistikgesetzes 2000 werden daher in der Unfallstatistik eingehalten.

Die Geheimhaltungsbestimmungen für Daten, die im Bundesstatistikgesetz 2000, konsolidierte Fassung § 19 (2) und (3) geregelt sind, werden strikt angewendet.

## 3 Qualität

### 3.1 Relevanz

Straßenverkehrssicherheit ist von großer verkehrspolitischer Relevanz. Die Ergebnisse der Verkehrsunfallstatistik sind die Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit von Bund, Ländern und Gemeinden. Dem Gesetzgeber dient diese Statistik als Basis und Entscheidungshilfe, um notwendige Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit zu setzen und diese auch evaluieren zu können:

- Die Unfallstatistik ist eine wichtige Grundlage für die Evaluierung des **Verkehrssicherheitsprogramms** des BMK. Es verfolgt langfristige, strategische Ziele zur Erreichung eines sicheren Verkehrssystems für alle Verkehrsteilnehmer:innen.
- Anhand von Detailergebnissen erfolgt auch das gesetzlich vorgeschriebene Auffinden und Beseitigen von Mängeln im Straßensystem (**Unfallhäufungsstellen** gem. § 96 StVO) durch die Landesbehörden.
- Neben den Gebietskörperschaften als Straßenverwaltungen zählen auch Unfallforscher:innen, sowie Straßen- und Verkehrsplaner:innen zu den Hauptnutzer:innen der Verkehrsunfallstatistik.
- Die Einbeziehung von Datennutzer:innen in die Belange der Straßenverkehrsunfallstatistik erfolgt im Rahmen von Fachbeiratssitzungen („Fachbeirat für Verkehr“) und in Arbeitskreisen (Verkehrssicherheitsbeirat, eingerichtet im BMK; Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr).
- Seitens der Ämter der Landesregierungen und anderer Datennutzer:innen wurde der Wunsch nach unterjährigen, vierteljährlichen Datenveröffentlichungen kommuniziert. Mit der Verordnung zum Straßenverkehrsunfallstatistik-Gesetz wurde folglich festgelegt, dass zusätzlich zu den Halbjahres- und Jahresergebnissen auch die kumulierten Quartale regelmäßig zu publizieren sind.

### 3.2 Genauigkeit

#### 3.2.1 Stichprobenbedingte Effekte, Repräsentativität

Trifft nicht zu, da die Statistik der Straßenverkehrsunfälle als Vollerhebung geführt wird.

#### 3.2.2 Nicht-stichprobenbedingte Effekte

Keine.

##### 3.2.2.1 Qualität der verwendeten Datenquellen

Die Datenerhebung erfolgt ausschließlich durch Organe der Polizei.

##### Einschränkung der Überprüfung

Die Fehlerprüfungen konzentrieren sich generell auf wichtige Darstellungsmerkmale und orientieren sich ab 2012 an einer gewissen **Effizienz der Bearbeitung**, während bis 2011 jeder Unfall einer Kontrolle

und gegebenenfalls einer Korrektur unterzogen wurde. Diese Änderung in der Aufarbeitung der Unfälle spiegelt sich teilweise in den Ergebnissen wider.

Nicht alle Angaben in den Unfalldatensätzen können, aus eben diesen Effizienzüberlegungen, einer Plausibilitätsprüfung unterzogen werden. Beispielsweise wird für jeden Unfall beim Erfassungsvorgang eine vermutliche Hauptunfallursache (z. B. „Mangelnder Sicherheitsabstand“, „Überholen“) festgelegt. Im Idealfall findet sich ein mit dieser Hauptunfallursache korrespondierender Unfallumstand („Zu geringer Sicherheitsabstand“, „Überholen“) bei dem:der vmtl. Hauptunfallverursacher:in dieses Unfalles wieder. Aufgrund der Tatsache, dass der:die Hauptunfallverursacher:in jedoch mehrere Unfallumstände aufweisen kann, würde eine Prüfung zu aufwendig sein und praktisch in jedem Fall eine Rückfrage im BMI nach sich ziehen. Davon wird folglich, mit Ausnahme der Beeinträchtigungen (durch Alkohol, Drogen, Medikamente oder gesundheitliche Beeinträchtigungen) Abstand genommen.

### Listung aller Fehlerprüfpunkte

Eine Listung aller Fehlerprüfpunkte befindet sich in [Anlage 3 \(1\)](#) des Dokuments. Sie stellt einen historisierten Bestand der aktuell im Einsatz befindlichen Fehlerprüfungen dar.

### 3.2.2.2 Abdeckung (Fehlklassifikationen, Unter-/Übererfassung)

Folgende mögliche Fehlerquellen sind bei der Statistik der Straßenverkehrsunfälle zu nennen:

- Untererfassung von Unfällen durch das Nichtmelden eines Straßenverkehrsunfalls mit Personenschaden an die Polizei:  
Dies ist der Fall, wenn Beteiligte entweder nicht wissen, dass es sich um einen anzeigepflichtigen Unfall handelt (zumeist bei Alleinunfällen mit geringen Verletzungen wie bei Fahrradunfällen) oder aus bestimmten Gründen (z. B. Alkoholisierung) eine Meldung unterlassen.
- Untererfassung von alkoholisierten Beteiligten:  
Bei Verkehrstoten ist die Blutabnahme zulässig, wird aber meist aus ethischen Gründen unterlassen bzw. die Ergebnisse nicht weitergegeben. Dies gilt insbesondere für Alleinunfälle. Bei Bewusstlosen ist die Blutabnahme lt. StVO zum Zweck der Feststellung des Alkoholgehaltes des Blutes unzulässig.
- Untererfassung - Kennzeichnungen der Unfallstelle und Unfallumstände:  
Die Anzahl der zu erhebenden Merkmale und deren Ausprägungen haben sich ab 2012 gegenüber den mit den Zählblättern erhobenen Daten stark erhöht. Dies hatte auch Auswirkungen auf die Datenqualität, insbesondere im Bereich der „**Kennzeichnung der Unfallstelle**“, einem Merkmal mit 55 Ausprägungen und den „**Unfallumständen**“ mit 70 Ausprägungen. Die Anzahl der Angaben verringerte sich bei einzelnen Ausprägungen nicht nur gegenüber 2011 und den Jahren davor, sondern es sind auch stete Rückgänge **ab 2012** und den Folgejahren zu verzeichnen. Lediglich jene Ausprägungen zu Unfallumständen und Kennzeichnung der Unfallstelle, die aus den Unfalltypen abgeleitet werden können (z. B. Kurve, Zufahren zum linken Fahrbahnrand) bleiben konstant.  
Mit der Einführung des Qualitätsmanagements im BMI ab dem Berichtsjahr **2018** erhöhte sich der Vollständigkeitsgrad der Angaben im Unfalldatensatz deutlich.
- Untererfassung Drogen/Medikamente, Widerrechtliches Telefonieren am Steuer:  
Es gibt auch Merkmale und Ausprägungen, die von den Polizeiorganen schwer feststellbar bzw. verifizierbar sind. So wird beispielsweise unter „Beeinträchtigung der Verkehrstüchtigkeit“ nach einer

Beeinträchtigung durch **Drogen oder Medikamenten** gefragt. Eine diesbezügliche Beeinträchtigung muss durch ermächtigte Ärzt:innen festgestellt werden. Auch beim „**Widerrechtlichen Telefonieren am Steuer**“ ist die Feststellung schwierig, weshalb man dabei ebenfalls von einer nicht quantifizierbaren Untererfassung ausgehen muss.

- Fehlklassifikationen Unfalltyp:

Ab 2012 erfolgte die Zuordnung jedes Unfalles zu einem von rd. 100 Unfalltypen nicht mehr einheitlich in STAT, sondern durch die Polizeiorgane. Dabei fällt der gegenüber 2011 etwa 10 Mal so hohe Anteil der „Sonstigen“ in jeder der Unfalltypenobergruppen auf. Das heißt, dass in diesen Fällen lediglich eine Zuordnung zur Obergruppe, nicht aber zu einem spezifischen Unfalltyp erfolgte. Ab dem Berichtsjahr 2018 ist diesbezüglich durch die Qualitätskontrollen des BMI eine deutliche Verbesserung feststellbar. Zudem musste ab 2012 auch eine Verschiebung der Größenordnungen zwischen einzelnen Unfalltypenobergruppen festgestellt werden, wie die Zunahme von Unfällen im Richtungsverkehr ohne Abbiegen eines Unfallbeteiligten und gleichzeitige Abnahme von Abbiegeunfällen im Richtungsverkehr. Hier dürfte eine Fehlklassifikation in den Berichtsjahren 2012 bis 2017 vorliegen, die ebenfalls durch das Qualitätsmanagement des BMI ab 2018 abgefangen wird.

### 3.2.2.3 Antwortausfall (Unit-Non Response, Item-Non Response)

**Unit-Non Response:** keine.

**Item-Non Response:** keine im klassischen Sinn, da es sich um eine Sekundärstatistik handelt, die an das Aktenverwaltungssystem der Polizei (PAD) angebunden ist.

Bis 2013 wurden fehlende Angaben wesentlicher Merkmale oder Ausprägungen durch Rückfragen direkt bei der Polizei ergänzt. Ab 2014 wurde die Übermittlung der Geschäftszahl, als eindeutiges Identifizierungsmerkmal eines Unfalles für Rückfragen unabdingbar, eingestellt. Damit konnten Rückfragen nicht mehr direkt bei dem:der Erfasser:in durchgeführt werden. Im Zeitraum 2014 bis 2017 wurden fehlende Angaben durch Anfragen (mündlich, schriftlich) beim BMI geklärt. Mit der Einrichtung des Qualitätsmanagements im BMI, ab dem Berichtsjahr 2018, reduzierten sich Item-Non-Response Fälle. Fehlende Angaben werden in regelmäßigen Kontakten zum BMI geklärt.

### 3.2.2.4 Messfehler (Erfassungsfehler)

Erfassungsfehler können bei den Ortsangaben zwischen der Angabe der WGS 84-Koordinaten und den Straßenkilometerangaben entstehen. Die Ursache für die Diskrepanzen ergibt sich aufgrund der Erhebungsmodalitäten. Dabei werden die WGS 84-Koordinaten der Unfallstellen dadurch generiert, dass der Unfallort auf einer elektronischen Karte gewählt und markiert wird, während die Straßenkilometerangaben getrennt davon aufgrund der physischen, örtlichen Kilometermarkierung erfasst werden. Je genauer die Unfallstelle auf der Karte identifizierbar ist, etwa aufgrund markanter Streckenverläufe, desto präziser sind die Koordinaten und desto besser können sie mit dem Straßenkilometer abgestimmt werden. Erfassungsfehler dieser Art können mit der Fehlerprüfung „Zusätzliche Prüfung der Ortsangaben“ (siehe Kapitel „Plausibilitätsprüfung, Prüfung der verwendeten Datenquellen“) weitgehend identifiziert und behoben werden.



### 3.2.2.5 Aufarbeitungsfehler

Es sind keine Fehler, die im Zuge der Aufarbeitung der Daten zustande kommen, bekannt, jedoch nicht auszuschließen. Allerdings können aus Ressourcengründen nicht alle Fehler, die im Zuge der Plausibilitätskontrollpunkte aufgezeigt werden, auch korrigiert bzw. alle fehlenden Angaben eingeholt werden. An dieser Stelle sei auf die Fehlerprüfkategorie „Warning“ verwiesen, deren Fehler nur korrigiert werden, wenn sie im Kontext mit anderen, schwerwiegenderen Fehlern in Erscheinung treten (siehe Kapitel, „Plausibilitätsprüfung, Prüfung der verwendeten Datenquellen“ ⇒ „Warning“).

### 3.2.2.6 Modellbedingte Effekte

Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle wird als Vollerhebung geführt, daher sind derartige Fehler ausgeschlossen.

## 3.3 Aktualität und Rechtzeitigkeit

Die Ergebnisse werden regelmäßig (Quartals-, Halbjahres- und Jahresergebnisse) publiziert. Eine zum Berichtszeitraum zeitnahe Veröffentlichung der Ergebnisse setzt jedoch die rechtzeitige Datenlieferung voraus. Mit der Umstellung der Erhebung 2012 und in weiterer Folge auch 2018 kam es, aufgrund von verspäteten Datenlieferungen, wiederholt zu Verzögerungen bei den geplanten Veröffentlichungsterminen.

Mit dem Inkrafttreten der Verordnung „Statistische Erfassung von Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden für die Berichtsjahre 2019 bis 2023“ am 10.1.2020 sind die Liefer- und Veröffentlichungstermine sowohl für die endgültigen Jahresergebnisse als auch für die vorläufigen, unterjährigen Ergebnisse festgelegt.

## 3.4 Vergleichbarkeit

### 3.4.1 Zeitliche Vergleichbarkeit

#### Effekte verkehrspolitischer Maßnahmen

Die Beobachtung der Entwicklung des Unfallgeschehens über einen längeren Zeitraum ist die wichtigste Methode, durchgeführte Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf ihre Effektivität zu prüfen. Die Unfallstatistik liefert darüber hinaus die Basis, Mängel des Verkehrssystems „Straße“ zu erkennen und notwendige Veränderungen einzuleiten. Diese können legislativer, organisatorischer oder baulicher Art sein und zeigen, je nachdem, ob sie erfolgreich umgesetzt wurden oder nicht, Auswirkungen auf die Unfallbilanz.

Daher ist bei längerfristigen Vergleichen zu berücksichtigen, dass gesetzliche Bestimmungen an aktuelle Entwicklungen und Erfordernisse angepasst werden. Dies betrifft insbesondere Änderungen in den Ausrüstungs- und Zulassungsbestimmungen für Fahrzeuge, Verbesserungen in der Lenker:innenausbildung.

Die folgenden Maßnahmen sind chronologisch gereiht und konnten bzw. könnten Veränderungen in den Zeitreihen bewirken:

- 1992 - Fristabgrenzung für Verkehrstote:  
Seit 1992 wird der Definition (siehe Kapitel „Erhebungsbogen (inkl. Erläuterungen)“) Erhebungsbogen (inkl. Erläuterungen) eines Verkehrstoten die im europäischen Raum übliche 30-Tage-Frist zu Grunde gelegt. Sie galt auch in den Jahren von 1961 bis 1965.  
Um die Daten der Jahre 1966 bis 1991, in denen eine 3-Tage-Frist galt, mit den Ergebnissen vor 1966 bzw. ab 1992 vergleichbar zu machen, ist jeweils mit dem Faktor 1,12 zu multiplizieren. Gleichzeitig ist auch die Zahl der Verletzten entsprechend nach unten zu korrigieren.
- 1998 - Änderung der Promillegrenze für Alkoholbeeinträchtigung:  
Im Jahr 1998 wurde die Grenze für eine Alkoholbeeinträchtigung von 0,8 Promille Alkoholgehalt im Blut auf 0,5 Promille herabgesetzt. Bei der Beurteilung der Ergebnisse ab 1998 mit jenen der Vorjahre ist zu berücksichtigen, dass nunmehr auch jene Unfallbeteiligten als alkoholisiert gelten, die einen Alkoholisierungsgrad von 0,5 bis unter 0,8 Promille aufweisen.
- 2003 - Phasenführerschein A, B:  
Die Idee der Mehrphasenausbildung besteht in einer Verbesserung der Fahrausbildung von Führerscheinneulingen durch Einführung einer 2. Ausbildungsphase, die nach Erteilung der Lenkberechtigung zu absolvieren ist. Diese 2. Ausbildungsphase umfasst Perfektionsfahrten und ein Fahrsicherheitstraining.
- 2005 - Vormerkssystem:  
Das Vormerkssystem nennt 13 risikobehaftete Verkehrsdelikte, deren 1. Begehung eine Vormerkung, im Wiederholungsfall eine Maßnahme und im 2. Wiederholungsfall den Entzug des Führerscheins nach sich zieht.
- 2009 - Verschärfte Sanktionen (Alkohol, Geschwindigkeit):  
Die Gesetzesänderungen umfassten eine Verschärfung der Sanktionen bei Alkoholdelikten im Straßenverkehr: Im Wiederholungsfall der Entzug des Führerscheins für mindestens 1 Jahr. Bundesweit einheitliche Strafsätze bei Geschwindigkeitsübertretungen auf Autobahnen.
- 2013 - Führerschein AM-Motorfahrräder ab 15 Jahren, Leichtmotorräder ab 16 Jahren:  
Ab 2013 wird der Mopedausweis durch den Führerschein AM ersetzt. Das Lenken von Leichtmotorrädern bis 11 KW ist ab dem 16. Lebensjahr (davor ab 18 Jahren) möglich.
- 2016 - Verschärftes Handyverbot am Steuer:  
Damit ist das Telefonieren am Steuer nur mit einer Freisprecheinrichtung gestattet.
- 2017 - Probeführerschein von 2 auf 3 Jahre:  
Mit dem Probeführerschein gelten ab 2017 die verschärften Richtlinien für das Lenken von Fahrzeugen für die Dauer von 3 Jahren.
- 2019 - E-Scooter:  
Die Verhaltensvorschriften für Radfahrer gelten auch für E-Scooterfahrer:innen (z. B. Benutzung von Radfahranlagen, 0,8-Promillegrenze).

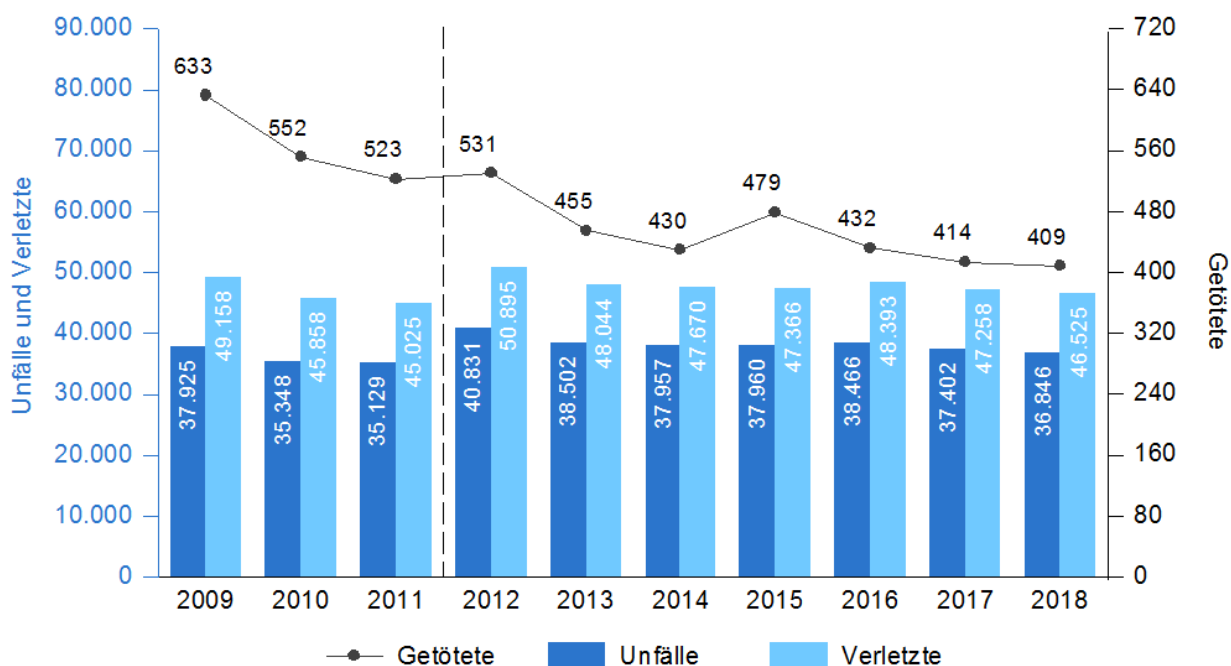
## Einführung des Unfalldatenmanagements 2012

Für die im Rahmen des UDM-Systems erhobenen Daten ist von einer höheren Vollzähligkeit als bei den mittels Unfallzählblättern erfassten Daten auszugehen, weil auch nachträglich bekannt gewordene Erhebungsergebnisse sowie nachträgliche Verletzungsanzeigen<sup>25</sup> vermehrt in die Statistik einfließen.

Dadurch ergab sich ein **Zeitreihenbruch ab dem Berichtsjahr 2012**. Die Zahl der Todesopfer betreffend kann dieser jedoch, aufgrund des Abgleichs tödlicher Unfälle mit dem BMI, ausgeschlossen werden.

Dieser Zeitreihenbruch spiegelt sich in der Veränderung der Ergebnisse 2011/2012 deutlich wider: Wie die untenstehende Grafik zeigt, lag die Zahl der gemeldeten Unfälle 2012 um 16 % (+5 702 Unfälle) höher als 2011, jene der Verletzten um 13 % (+5 870 Verletzte). Das von Statistik Austria erstellte Zeitreihenmodell ergab, dass sich die Zahlen der Unfälle und Verletzten ohne Umstellung der Erhebungsmethode gegenüber den Werten von 2011 jedoch nur marginal erhöht hätten (+0,28 % bzw. +0,21 %).

**Grafik Unfälle, Verletzte und Getötete 2009–2018**



**Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle. Erstellt am 29.04.2019. –30-Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote. – Ab 2012 geänderte Erhebungsmethode; ein direkter Vergleich mit den Vorjahresergebnissen ist daher nicht zulässig.**

<sup>25</sup> Nachträgliche Verletzungsanzeigen eines Straßenverkehrsunfalles entstehen, wenn eine Verletzung nicht sofort nach dem Unfallereignis, sondern zeitverzögert zu Tage tritt. Im Allgemeinen kommt das bei leichteren Verkehrsunfällen in öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. auch bei Fahrradunfällen vor, wo im Zuge einer verspäteten ärztlichen Untersuchung eine Verletzung diagnostiziert und die Unfallanzeige in der Folge nachträglich durchgeführt wird.

## Überleitung der Ergebnisse 1992 bis 2017 in die Merkmalsstruktur 2018

Um die (publizierten) Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik soweit wie möglich vergleichbar und authentisch in der ab dem Berichtsjahr 2018 gültigen neuen Merkmalsstruktur abzubilden, wurde eine Überleitung der Ergebnisse 2000–2017 durchgeführt. Dabei wurden sowohl die Ergebnisse der Erhebungen 2000–2011 als auch jene der Erhebungen 2012–2017 in die Merkmalsstruktur von UDM 2018 übergeleitet.

Bezüglich der meisten Merkmale sowie der zentralen Ergebnisse wie „Unfälle“, „Verletzte“ und „Getötete“ ist eine vergleichbare Zeitreihe herstellbar oder ein gegenüber UDM 2012 identisches Ergebnis erzielt worden. Bei einzelnen Merkmalen bzw. Ausprägungen konnten jedoch Differenzen zu früheren Ergebnissen oder auch Informationsverluste nicht vermieden werden.

Details zur Methodik der Überleitung und ergebnisbezogene Informationen finden sich in der [Anlage 5](#), „Informationen zum Mapping der Straßenverkehrsunfalldaten 1992–2017“.

### 3.4.2 Internationale und regionale Vergleichbarkeit

Innerhalb der Europäischen Union ist ein Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden zwar einheitlich definiert, tatsächlich bestehen jedoch keine einheitlichen Qualitätsstandards hinsichtlich der Konzepte der Erfassung.

Die für die EU-Mitgliedstaaten gültige **Definition eines Verkehrsunfalles** findet sich in der Entscheidung des Rates vom 30. November 1993 über die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle, Artikel 1, (2): „Im Sinne dieser Entscheidung bezeichnet der Ausdruck "Unfall mit Personenschaden" jeden Zusammenstoß von Verkehrsteilnehmern, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Fahrzeug, das eine normalerweise dem Verkehr dienende öffentliche Straße befährt, beteiligt ist und bei dem mindestens ein Verkehrsteilnehmer verletzt und/oder getötet wurde.“ Das entspricht exakt jener in der österreichischen Erhebung angewendeten Definition eines Straßenverkehrsunfalles.

Die internationale Standard-**Definition für eine:n Verkehrstote:n** ist – wie auch in Österreich – die 30-Tage-Frist. Daten aus Ländern mit davon abweichenden Fristen werden für Ländervergleiche entsprechend umgerechnet und korrigiert.

#### Europäische Union: CARE-Database<sup>26</sup>

Die CARE-Database wurde im Auftrag der Europäischen Kommission eingerichtet. Sie enthält jährlich aktualisierte Unfalldaten aller Mitgliedstaaten der EU, auf sehr disaggregiertem Niveau. Die Homogenisierung der Unfalldaten innerhalb der EU ist, wie schon erwähnt, noch nicht abgeschlossen. Ab dem Berichtsjahr 2021 erfolgt die Übermittlung der österreichischen Daten in dem europaweit homogenisierten

---

<sup>26</sup> Community database on road accidents.

CADAS-Format (Common Accident Data Set). Davor wurde der nationale Datensatz an die Kommission übermittelt, welcher von der EC in das europäische Format übertragen wurde. Die Ergebnisse aus der CARE-Datenbank werden in einem „Annual Accident Report“<sup>27</sup> publiziert. Dabei konzentriert sich der Report auf die Analyse des Datenmaterials von im Straßenverkehr getöteten Personen, da diese die am besten abgestimmte und daher vergleichbare Grundmenge in der Datenbank darstellen. In sehr eingeschränktem Ausmaß werden Ländervergleiche auch von Unfällen und Verletzten veröffentlicht.

#### **OECD: IRTAD-database<sup>28</sup>**

Die OECD veröffentlicht Daten von 32 Nationen, beschränkt die Veröffentlichungen jedoch ebenfalls auf die vergleichbare Größe der Verkehrstoten. Die Definition der Verkehrstoten entspricht im Wesentlichen jener, die auch in Österreich zur Anwendung kommt: „A road fatality is any person killed immediately or dying within 30 days as a result of an accident, excluding suicides. A killed person is excluded if the competent authority declares the cause of death to be suicide, i.e. deliberate act to injure oneself resulting in death.“

#### **Geografische Vergleichbarkeit**

Da die Daten der Straßenverkehrsunfälle im Straßennetz (WGS 84-Koordinaten; Straßenart, -nummer, -kilometer) genau lokalisiert werden, ist eine regionale Gliederung bis auf Gemeindeebene möglich. Es können auch Einzelereignisse zur Analyse des Unfallgeschehens von bestimmten Streckenabschnitten herangezogen werden. Bei längerfristigen Vergleichen muss allerdings berücksichtigt werden, dass Bezeichnungen und/oder Kilometrierungen von Straßenzügen gelegentlich geändert werden.

### **3.4.3 Vergleichbarkeit nach anderen Kriterien**

#### **Vergleichbarkeit vorläufiger Daten mit endgültigen Ergebnissen**

Zur Beurteilung der Qualität vorläufiger Daten ist es wichtig, dass ein ausreichender Vollständigkeitsgrad in den Vergleichsperioden der Vorjahre gegeben ist - auch bezüglich ihres regionalen Vollständigkeitsgrades. Für das 1. Quartal und das 1. - 3. Quartal des Berichtsjahr 2019 liegen noch keine zuverlässigen Vergleichswerte aus den Vorjahren vor, da diese keinen vergleichbaren Vollständigkeitsgrad aufwiesen.

Für die ab 2019 unterjährig veröffentlichten Ergebnisse kann ein hoher Vollständigkeitsgrad angenommen werden, da in enger Zusammenarbeit mit dem BMI alle Unfälle herangezogen werden, die bis zum Zeitpunkt der Definition des Abschlussbestandes (siehe Kapitel „Erstellung des Datenkörpers, (weitere) verwendete Rechenmodelle, statistische Schätzmethoden“) erfasst und im BMI qualitätsgeprüft worden

---

<sup>27</sup> European Commission, Annual Accident Report. European Commission, Directorate General for Transport, June 2018: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/a7cb6535-a37a-4518-ae9-82a4b868d9a9\\_en?filename=asr2020.pdf](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/a7cb6535-a37a-4518-ae9-82a4b868d9a9_en?filename=asr2020.pdf).

<sup>28</sup> International Road Traffic and Accident Database (IRTAD); Zugang über <https://stats.oecd.org/>, die Website der OECD.

waren. Ab der Veröffentlichung der unterjährigen Ergebnisse 2020 sollten somit zuverlässige Vergleichswerte aus 2019 zur Verfügung stehen.

### **3.5 Kohärenz**

Im Gegensatz zur Vergleichbarkeit beschreibt Kohärenz die Möglichkeit, die Ergebnisse und Konzepte der Verkehrsunfallstatistik mit anderen, inhaltlich die gleichen Merkmale betreffenden Statistiken zu vergleichen. Bedingte Kohärenz ist lediglich bei der Zahl der Verkehrstoten mit den Ergebnissen aus der Todesursachenstatistik gegeben.

#### **Todesursachenstatistik**

Für jeden Sterbefall einer Bürgerin oder eines Bürgers auf österreichischem Gebiet wird eine Todesbescheinigung (Totenbeschaubefund) vom Arzt ausgefüllt. Aus den Angaben über die Todesursache in diesen Dokumenten wird die Todesursachenstatistik nach den Kriterien der vierstelligen „Internationalen Klassifikation der Krankheiten, Verletzungen und Todesursachen“ der Weltgesundheitsorganisation (WHO) erstellt.

In der Todesursachenstatistik werden zwar Gestorbene bei Kraftfahrzeug-Unfällen ausgewiesen, die Ergebnisse sind aber mit den Daten der Straßenverkehrsunfallstatistik nicht direkt vergleichbar, da nur Personen mit österreichischem Wohnsitz ausgewiesen werden und keine Fristabgrenzung für die Definition eines Verkehrstoten existiert. Kfz-Unfälle auf Straßen ohne öffentlichen Verkehr sind ebenfalls Gegenstand dieser Erhebung. Die Meldungen in der Todesursachenstatistik betreffen außerdem jenes Berichtsjahr, in welches das Sterbedatum fällt.

Im Unterschied dazu werden in der Verkehrsunfallstatistik einerseits auch ausländische Staatsbürger:innen erfasst, die auf Österreichs Straßen verunglücken, andererseits beträgt die Frist für die Definition eines Verkehrstoten 30 Tage. Außerhalb dieser Frist werden Verstorbene nicht mehr berücksichtigt.

## 4 Ausblick

### Change Request 2023

Im Zuge eines „Change Requests“ soll im BMI, in geringem Umfang, eine Überarbeitung der Erfassungssapplikation durchgeführt werden. Diese Überarbeitung wird zum Anlass genommen, die Verkehrsarten um die Gruppe der „E-Scooter“ zu erweitern um ab dem Berichtsjahr 2023 die E-Scooter getrennt von den Fahrrädern in den Ergebnissen darstellen zu können.

### CARE-Datenbank

2021 soll die Überleitung der österreichischen Straßenverkehrsunfalldaten in die Datenstruktur der CARE-Datenbank mit mehr als 60 (Ziel-) Merkmalen umgesetzt werden.

## 5 Glossar

CARE	Community database on accidents on the roads in europe (EU- Unfalldatenbank); Gemeinschaftliche Datenbank über Straßenverkehrsunfälle
PAD	Protokollieren, Anzeigen, Daten; Elektronisches Aktenverwaltungssystem der Polizei, u.a. zur Erstellung der Verkehrsunfallanzeige sowie zur Erfassung der Straßenverkehrsunfalldaten
PAD NG	PAD Next Generation; diese Applikation der Polizei ersetzt PAD und ist ab Jänner 2018 im Einsatz.

## 6 Abkürzungsverzeichnis

AIT	Austrian Institute of Technology GmbH
BGBI	Bundesgesetzblatt
<u>BMI</u>	Bundesministerium für Inneres
<u>BMK</u>	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Cadas	Common Accident Data Set
CARE	Community database on accidents on the roads in europe (siehe Glossar)
GIP	Graphenintegrationsplattform
EC	Europäische Kommission
<u>EU</u>	Europäische Union
<u>Eurostat</u>	Statistisches Amt der Europäischen Gemeinschaften
idgF	in der gültigen Fassung
IRF	International Road Federation
IRTAD	International Road Traffic and Accident Database
KfV	Kuratorium für Verkehrssicherheit
Kfz	Kraftfahrzeug

<u>OECD</u>	Organisation for Economic Co-operation and Development
PAD	Protokollieren, Anzeigen, Daten (siehe Glossar)
STAT	Bundesanstalt Statistik Österreich
StGB	Strafgesetzbuch
StVO	Straßenverkehrsordnung
UDM	Unfalldatenmanagement
UN-ECE	United Nations Economic Commission for Europe
WGS 84-Koordinaten	World Geodetic System 1984
WHO	World Health Organisation

## 7 Hinweis auf ergänzende Dokumentationen/Publicationen

Keine.

## 8 Anlagen

Anlage 1: [Merkmalsverzeichnis 2012 bis 2017](#)

Anlage 2: [Merkmalsverzeichnis ab 2018](#)

Anlage 3 (1): [Listung der Fehlerprüfpunkte](#)

Anlage 3 (2): [Listung der Autokorrekturen](#)

Anlage 4: [Unfalltypenkatalog](#)

Anlage 5: [Mapping Erläuterungen](#)