

The background of the slide is a photograph of an e-scooter on a paved street. The scooter is in the foreground, slightly out of focus, with its front wheel and handlebars visible. The background is a bright, sunlit street with a blurred building and a person walking in the distance. A semi-transparent blue banner is overlaid on the lower half of the image, containing the title and event information.

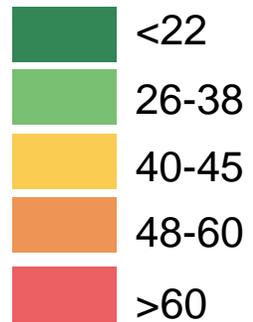
Highlights der letzten StVO-Novellen aus Sicht der Verkehrssicherheit / E-Bikes und E-Scooter / Senioren im Straßenverkehr

Fahrlehrertag 2024

DI Florian Schneider | 6. November 2024 | Schladming

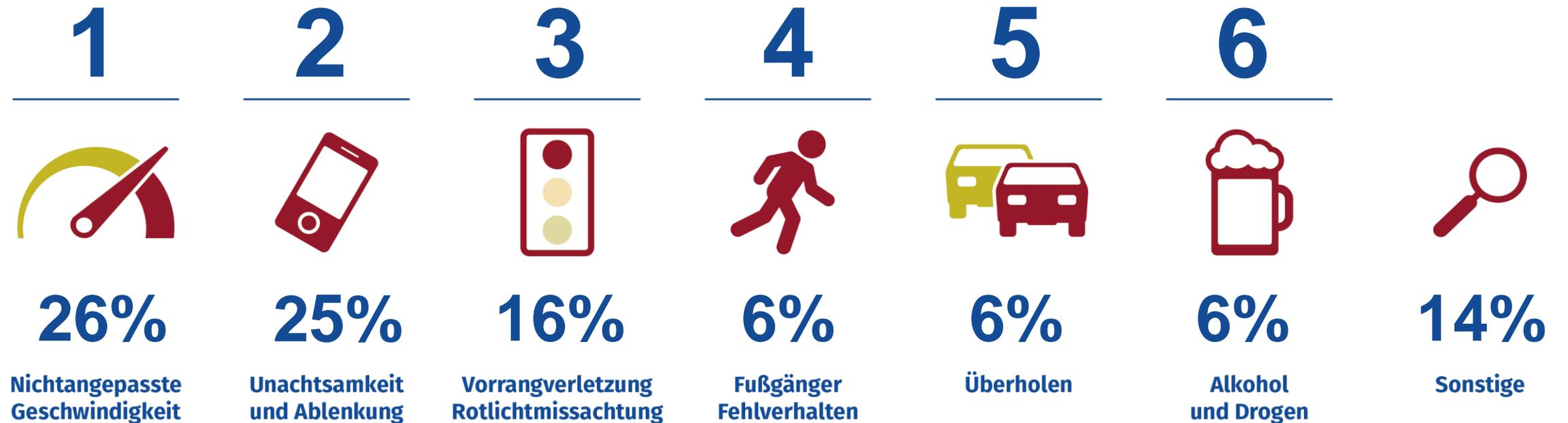
Getötete im Straßenverkehr

Verkehrstote pro Million Einwohner im Jahr 2022



Hauptunfallursachen Getötete in Österreich

Durchschnitt der Getöteten in Prozent 2019-2023, (n_(Summe) = 1.901)



Getötete 2023 in Prozent (n = 402)

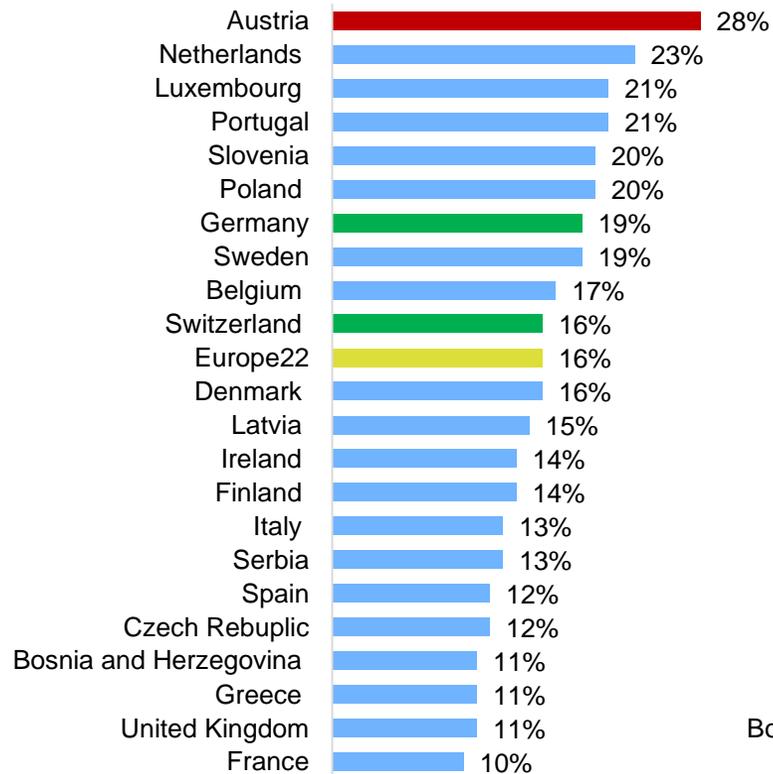


Einstellungen zur Verkehrssicherheit Geschwindigkeit

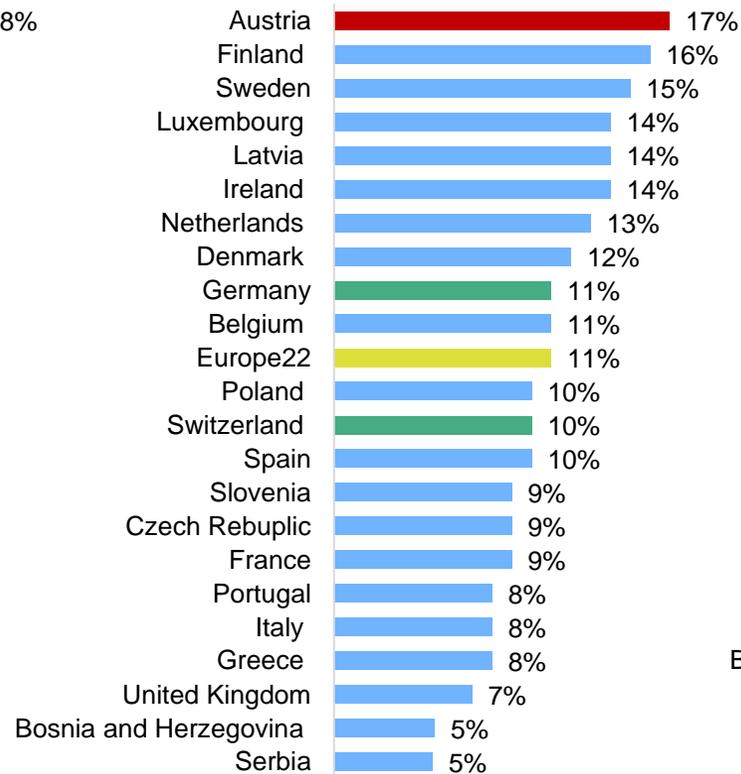
Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

Anteil der Zustimmung in Prozent, Basis: PKW-Lenker

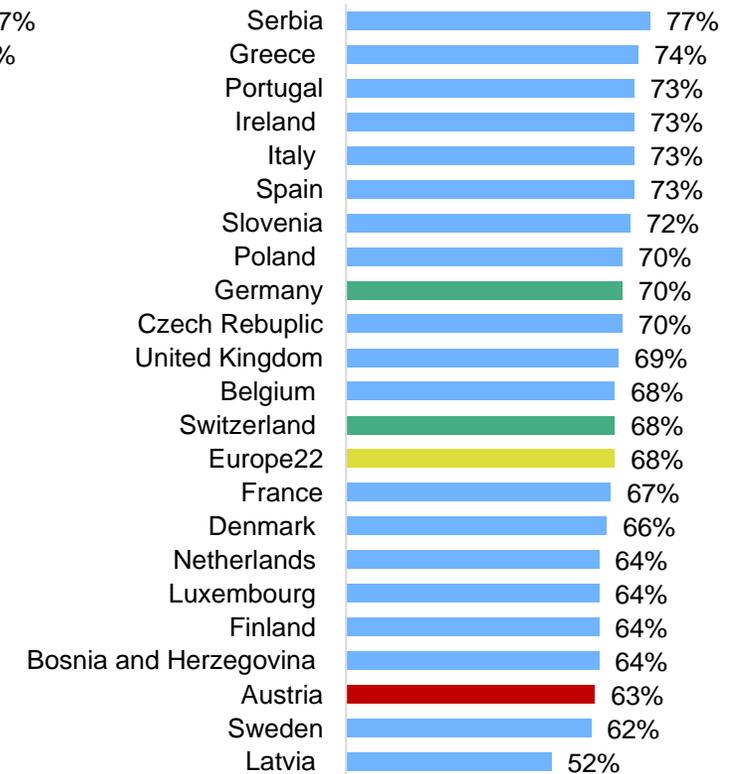
Ich traue mir zu, sicher zu fahren, auch wenn ich deutlich schneller als die erlaubte Höchstgeschwindigkeit fahre.



Ich fahre häufig schneller als die erlaubte Höchstgeschwindigkeit.

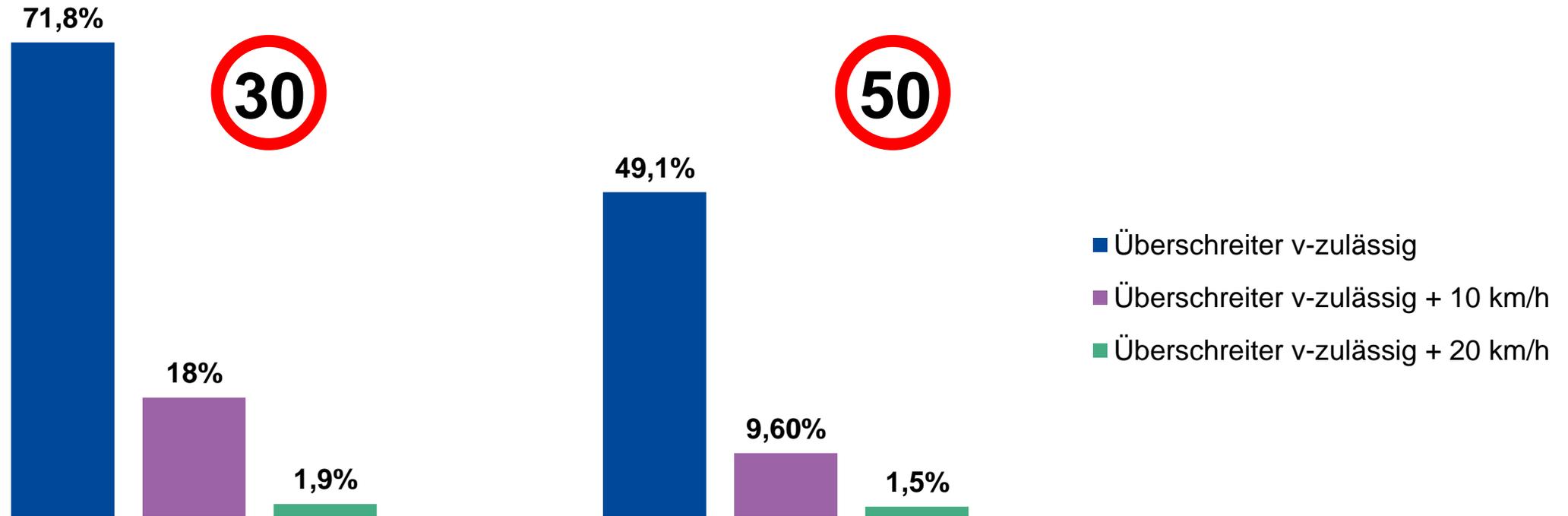


Ich werde mich in den nächsten Tagen ernsthaft bemühen, die Geschwindigkeitsbegrenzungen zu beachten.



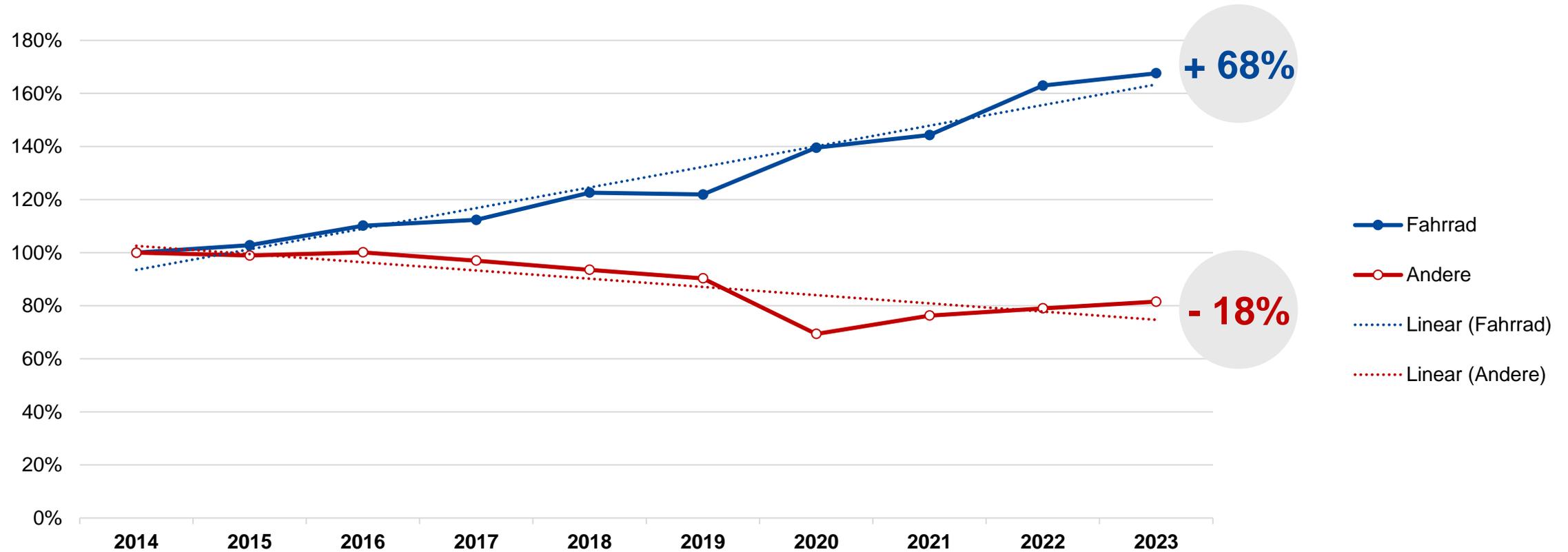
Überschreitungen der Geschwindigkeit im Ortsgebiet

Prozentsatz der Fahrzeuge



Entwicklung der verunglückten RadfahrerInnen

im Vergleich zu anderen VerkehrsteilnehmerInnen, 2014-2023





Ich muss mal.

Wir wollen hier plaudern.

Ich will hier rasch durch.

Ich will hier sicher über die Straße.

Ich will hier Rad fahren.

Ich will hier einkaufen.

Ich will hier arbeiten.

Ich will hier spazieren gehen.

Ich will hier Platz zum Spielen.

Die Straße ist für alle da.

The background of the slide is a photograph of a busy city street. In the foreground, several cyclists are riding away from the camera. The cyclist in the center is wearing a dark brown jacket, blue jeans, and a blue helmet. To their left, another cyclist is wearing a green shirt and camouflage pants. In the background, there are cars, a white van, and buildings. A blue banner is overlaid on the bottom half of the image.

33. StVO-Novelle (seit 01.10.2022)

Das Radpaket und die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

33. StVO-Novelle - positiv

Auswirkungen
auf die
Verkehrssicherheit:

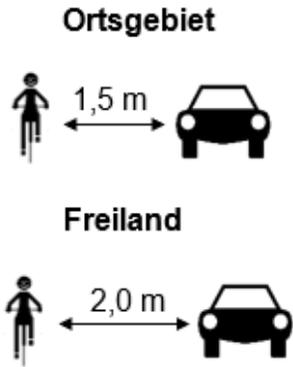
Sehr positiv



Einführung der Schulstraße



Abstellen des Kfz neben einem Gehsteig bzw. Radweg



Mindestüberholabstand beim Überholen von Radfahrenden und E-Scooter-Fahrenden



Rechtsabbiegende Kfz über 3,5 t

33. StVO-Novelle - negativ

Auswirkungen
auf die
Verkehrssicherheit:

Negativ



Rechtsabbiegen
bei Rot
neutral zu sehen, wenn
Einsatzkriterien geprüft
wurden und passen



Änderung der
Vorrangregeln für
Radfahrer



Annäherung an
ungeregelte
Radfahrerüberfahrt



Neugestaltung der
Verhaltensvorschriften
von Fußgängern beim
Queren

33. StVO-Novelle - neutral

Auswirkungen
auf die
Verkehrssicherheit:



Neutral



Nebeneinanderfahren
von Radfahrern erlaubt



Gruppen von
Radfahrenden



Neue Verkehrszeichen – Sackgasse, in der
Zufußgehende weitergehen bzw. Radfahrende
weiterfahren können / Kombination aus
Schutzweg und Radfahrerüberfahrt

34. StVO-Novelle (seit 01.03.2024)

Das Raserpaket

34. StVO-Novelle

Beschlagnahmung, Verfall und Verwertung von Raserfahrzeugen

(seit 1.3.2024)

Behörde kann Beschlagnahmung anordnen:

**Überschreitung der
zulässigen Geschwindigkeit**

 **> 80 km/h** im Ortsgebiet

 **> 90 km/h** im Freiland

**Überschreitung der
zulässigen Geschwindigkeit**

 **> 60 km/h** im Ortsgebiet

 **> 70 km/h** im Freiland

UND



dem/der Lenker*in wurde bereits der
Führerschein innerhalb der letzten 4 Jahre
wegen Geschwindigkeitsübertretung entzogen

The background of the slide is a photograph of a group of cyclists riding on a city street. The cyclists are seen from behind, wearing various jackets and helmets. In the background, there are cars and a white van, suggesting a busy urban environment. The image is partially obscured by a blue overlay at the bottom.

35. StVO-Novelle (seit 01.07.2024)

Das Überwachungspaket

35. StVO-Novelle

Die wichtigsten Änderungen

Erleichterung der Einführung von „Tempo 30“ durch Gemeinden

In **Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis**

z.B. vor Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern, Senioreneinrichtungen etc.

Nur für **Gemeindestraßen im Ortsgebiet**

(für Landesstraßen weiterhin Landesbehörde, BVB zuständig)

Einzigste Voraussetzung:

Eignung der Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger oder Radfahrer

Wegfall der bisherigen Voraussetzungen der **Erforderlichkeit** und der **Interessensabwägung**
 → **Eingeschränkter Verwaltungs- und Kostenaufwand**

35. StVO-Novelle

Die wichtigsten Änderungen

Schaffung der Möglichkeit der punktuellen Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden auf **Gemeindestraßen**

auch für Gemeinden ohne Gemeindegewachkörper

(**Ausnahme:** Gemeinden, für die die Landespolizei-direktion zugleich Sicherheitsbehörde 1. Instanz ist)

Grundlage:

Übertragungsverordnung der Länder

Voraussetzungen:

Erforderlichkeit aus Gründen der **Verkehrssicherheit** und **Sicherstellung der Abwicklung** durch die Gemeinde

Messgeräte:

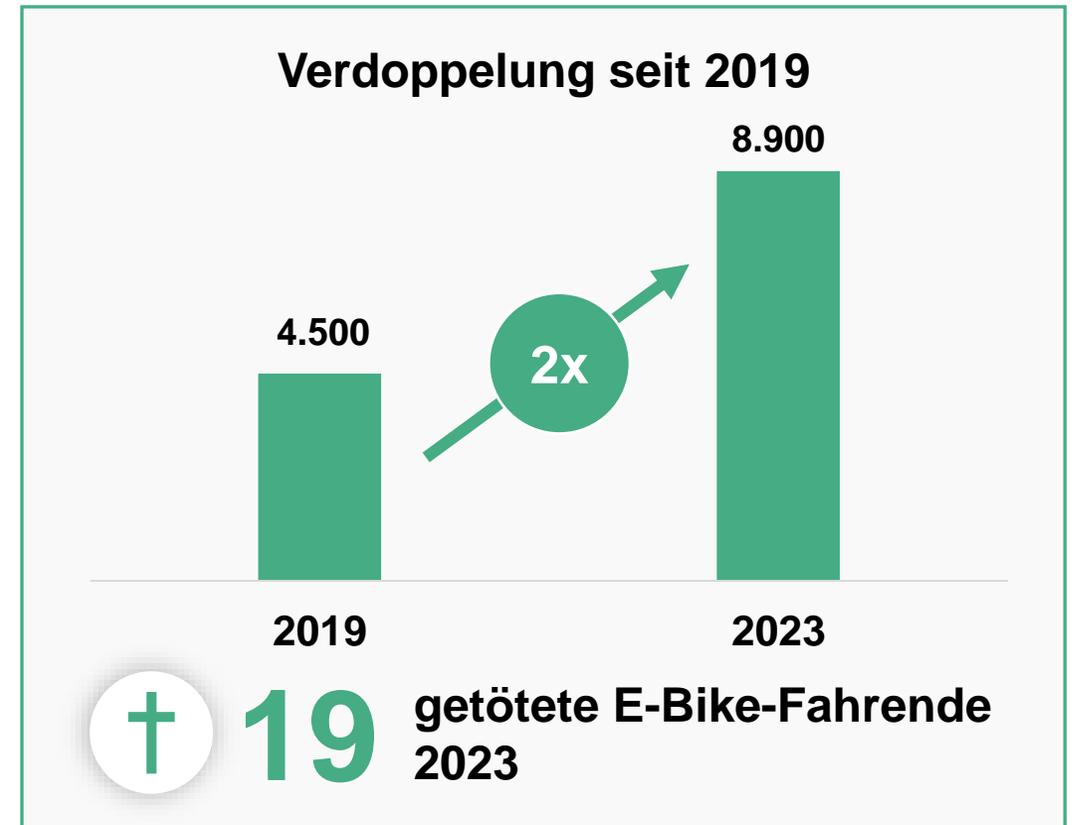
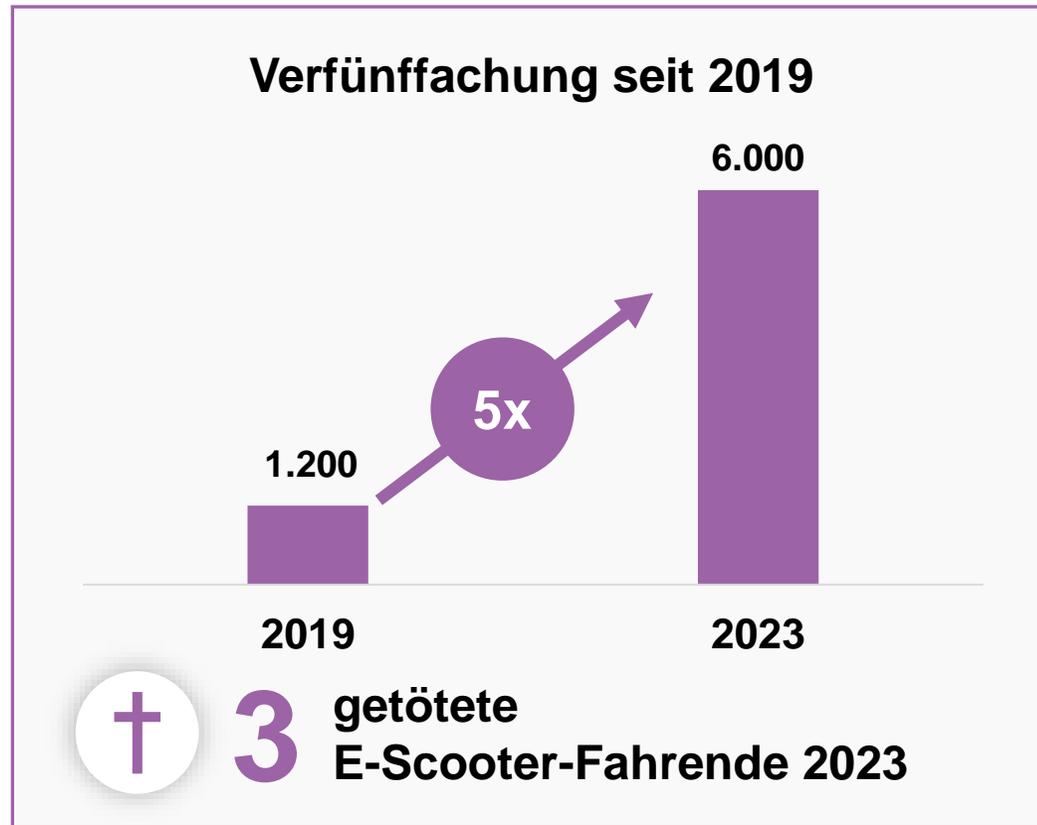
Klassische Radargeräte, baulich errichtete und eichamtlich genehmigte Standorte (Radarboxen), sog. Multaboxen für flexible Schwerpunkteinsätze

Nicht: Radar- oder Laserpistolen, (keine bildverarbeitenden technischen Einrichtungen)



E-Scooter und E-Bike im Straßenverkehr

Hoher Anstieg bei den spitalsbehandelten E-Scooter- und E-Bike-Fahrenden im Straßenverkehr



Quellen: KFV Injury Database 2019 und 2023,
Statistik Austria: Verkehrsunfallstatistik 2023

Altersgrenze E-Scooter international

i Österreich gehört zu den Ländern mit der **niedrigsten Altersgrenze** fürs E-Scooter-Fahren
(12 Jahre bzw. 9 Jahre mit Absolvierung der freiwilligen Radfahrprüfung)

Internationale Beispiele mit höherem Alterslimit:

14 Jahre:



Deutschland



Frankreich



Italien

15 Jahre:



Dänemark



Griechenland

16 Jahre:



Irland



Belgien



Schweiz



KFV-Maßnahmen und Empfehlungen zum E-Scooter



1

Gesetzliche Maßnahmen: 2 voneinander unabhängig wirkende Bremsen, verpflichtende Glocke/Hupe, verpflichtender Blinker, Helmpflicht, Höchstgeschwindigkeit 20 km/h

2

Bewusstseinsbildung: z.B. bzgl. Fahrverbot auf Gehsteigen/Gehwegen, Helm, langsame Annäherung an Kreuzungen, angepasste Geschwindigkeit in sensiblen Bereichen wie Fußgängerzonen/Begegnungszonen, richtiges Abstellen

3

Verbesserung der Ausbildung und Schulung: z.B. E-Scooter stärker in die freiwillige Radfahrprüfung inkludieren, E-Scooter-Training im Schonraum

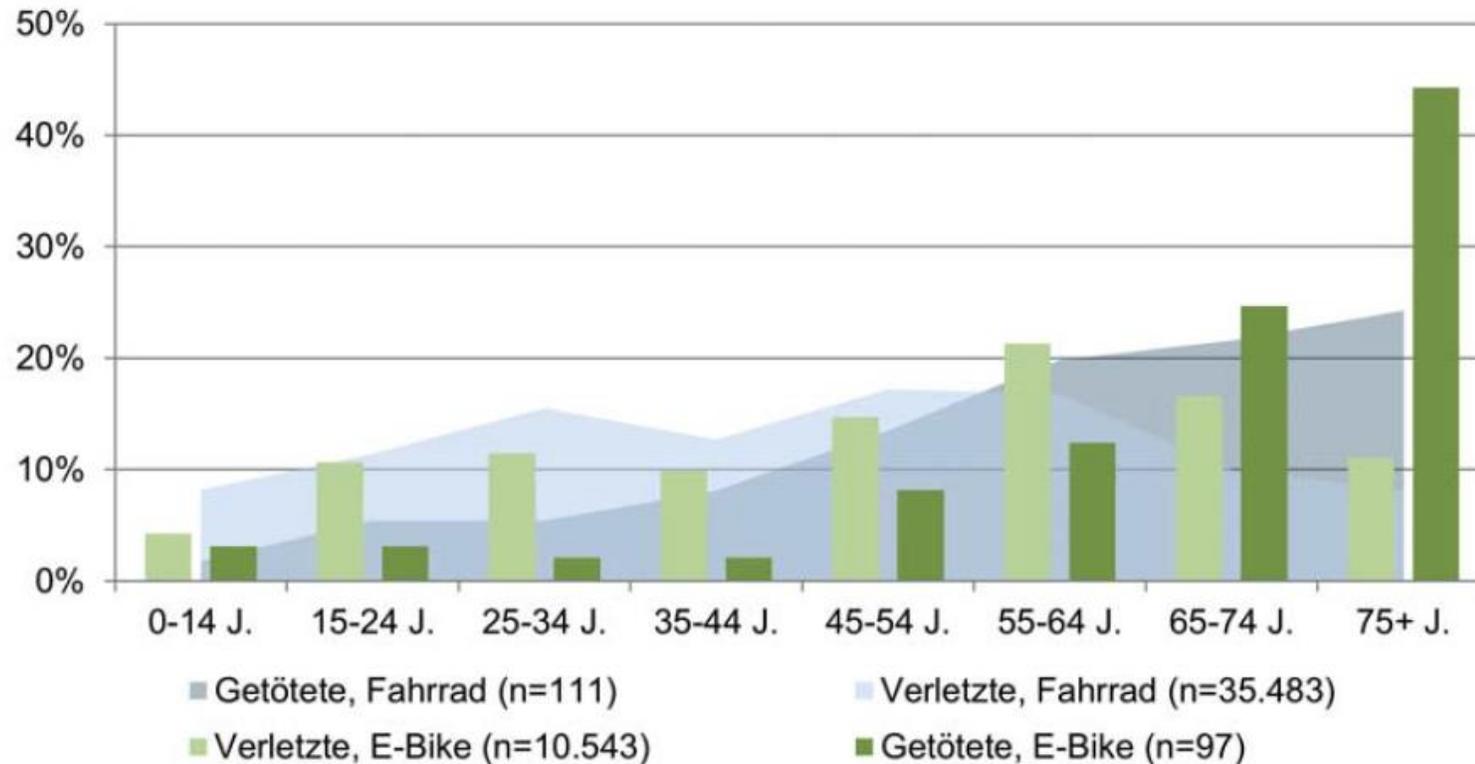
4

Infrastruktur: Qualität und Quantität erhöhen, Maßnahmen gegen Toter-Winkel-Unfälle, ausreichende Sichtweiten, ausreichende Abstellflächen im öffentlichen Raum

5

Kontrollen und Sanktionen: Einhaltung der Bauartgeschwindigkeit, Einhaltung von Fahrverboten bzw. Annäherungsgeschwindigkeit, Verleihanbieter in die Pflicht nehmen (bzgl. Geschwindigkeitslimits, Fahrverbot Gehsteig, richtiges Abstellen)

Verletzte und getötete E-Bike- bzw. Radfahrende nach Altersklassen



Jede*r **zweite verletzte** E-Bike-Fahrende ist **55 Jahre oder älter.**

Zwei Drittel der **getöteten** E-Bike-Fahrenden sind **65 Jahre oder älter.**

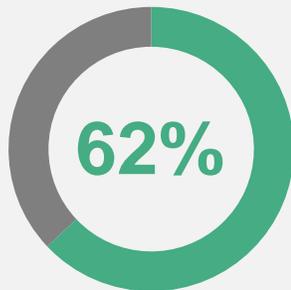
Quelle: Statistik Austria: Verkehrsunfallstatistik, 2018-2022 (inkl. E-Scooter), Auswertung KFV

Helmtragequote E-Bike



E-Bike

Radhelmtragequote 2023:



E-Bike-Unfälle ohne Helm:

7x höheres Risiko einer
Schädel-/Hirnverletzung
gegenüber Helmträger:innen

Quellen: KFV-Erhebung, 2023, Österreich
KFV Injury Database 2017-2023, 12+ Jahre

KFV-Maßnahmen und Empfehlungen E-Bike



1

Gesetzliche Maßnahmen:

Helmpflicht für alle E-Bike-Fahrenden, nachvollziehbare und einfache rechtliche Regelungen für den Radverkehr (z.B. Überholabstand)

2

Bewusstseinsbildung:

z.B. bzgl. Helm, Unterschied im Fahrverhalten E-Bike/Fahrrad, Unfallrisiken beim E-Bike-Fahren, Bremsverhalten

3

Ausbildung und Schulung:

E-Bike Fahrsicherheitskurse insb. für ältere Personen

4

Infrastruktur:

Qualität und Quantität der Radinfrastruktur erhöhen, Maßnahmen gegen Toter-Winkel-Unfälle, ausreichende Sichtweiten, ausreichende Abstellanlagen

5

Kontrollen und Sanktionen:

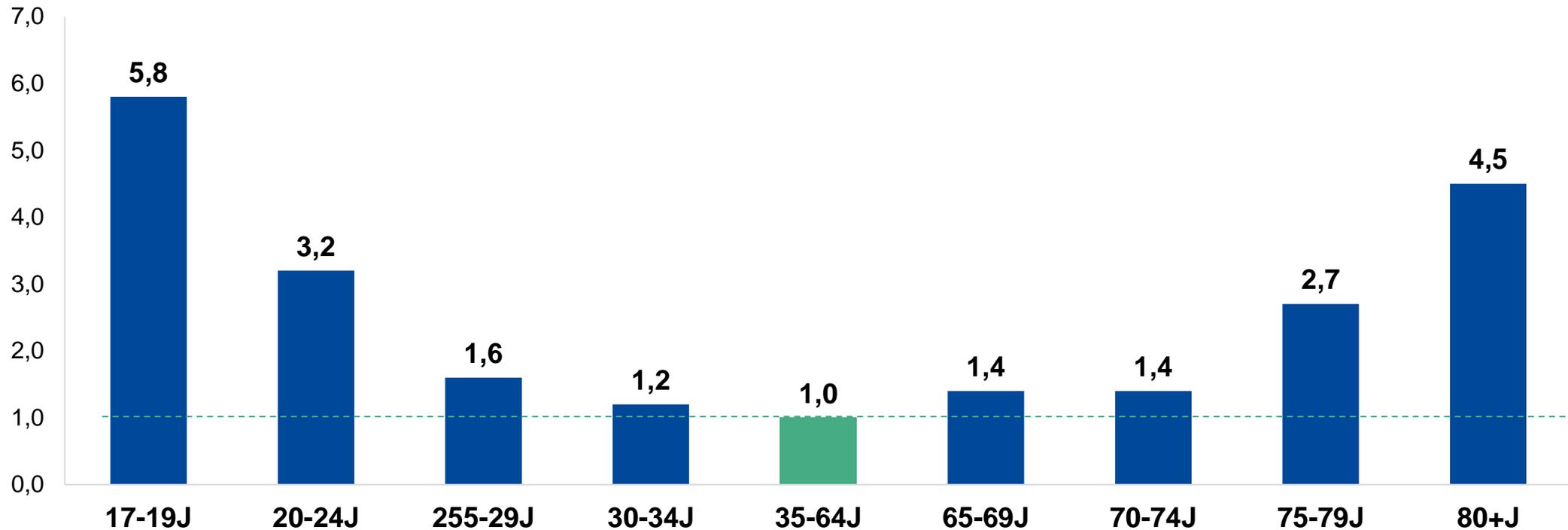
Einhaltung der Bauartgeschwindigkeit

A photograph of an elderly woman with long, flowing white hair, wearing yellow-tinted sunglasses, driving a car. The background shows a bright blue sky with scattered white clouds. The car's interior, including the steering wheel and dashboard, is partially visible. A dark blue horizontal banner is overlaid across the middle of the image, containing the title text.

Senioren im Straßenverkehr

Risiko, als Pkw-Lenkende*r einen schweren Unfall zu verursachen im Vergleich zur Altersgruppe 35-64 Jahre

Unfallrisiko erhöht um Faktor



Fahrleistungsbezogene Raten für schwere Unfälle durch hauptverursachende Pkw-Lenkende pro 1 Mio. Personenkilometer, nach Alter der hauptverursachenden Pkw-Lenkenden, normiert an der Altersgruppe 35-65 Jahre. Quelle: Verkehrsunfallstatistik (2018-2022), Statistik Austria, Bearbeitung KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit); KFV-Exposure-Befragungen 2020-2022

Das Pilotprojekt „Rückmeldefahrt für Pkw-Lenkende ab 80“



Ausgangslage

Deutsche Evaluationsstudien zeigen, dass eine Rückmeldefahrt die Fahrkompetenz im Alter deutlich verbessern kann.



Projektziele

- Anpassung der dt. Rückmeldefahrt für Österreich
- Testung der "Rückmeldefahrt ab 80 Jahren" als eine Option für eine zukünftige Maßnahme in Österreich
- Einbindung unterschiedlicher Regionen in Österreich
- Erarbeitung von Empfehlungen für einen österreichweiten Einsatz



Projektdauer

2023/2024



Die Rückmeldefahrt als Verkehrssicherheitsmaßnahme



Ziel der Rückmeldefahrt

Anregung zu **kritischer Selbst-reflexion des Fahrverhaltens** sowie ggf. Verhaltensänderungen zum Erhalt der Mobilität



Zielgruppe

Ältere Pkw-Lenkende (bei gegebener Fahreignung)



Methode

- teilstandardisierte Fahrverhaltensbeobachtung im Realverkehr auf Basis eines Fahraufgabenkatalogs im Pkw der Teilnehmenden
- anschließendes Feedbackgespräch



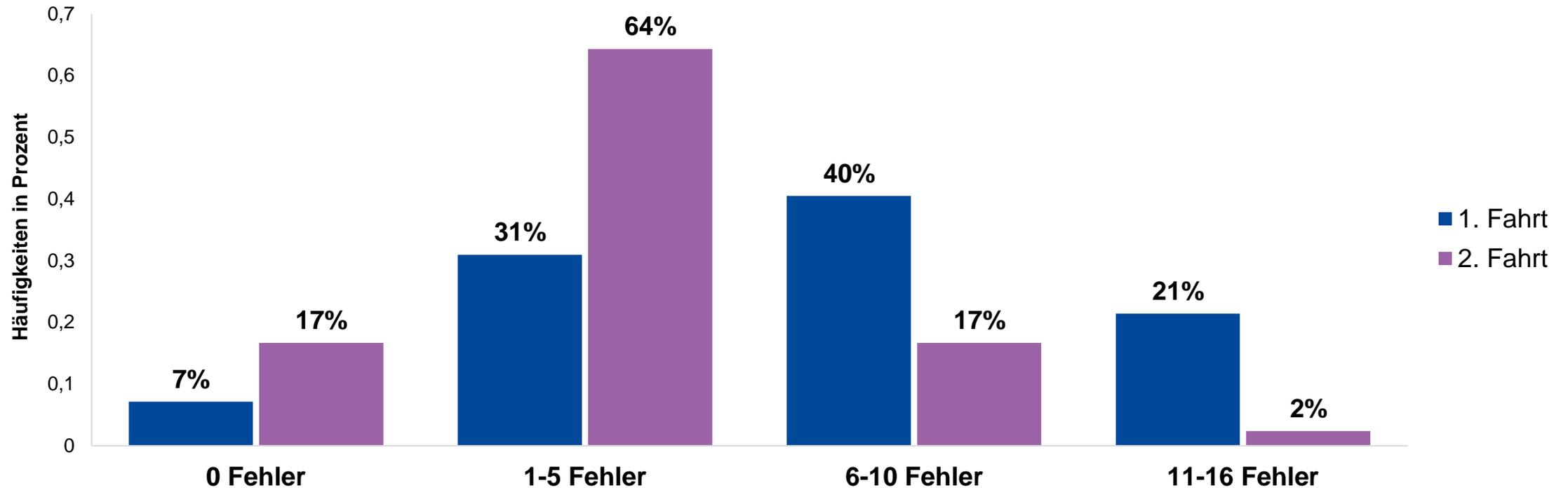
Abgrenzung

- **keine Fahrprüfung**, d.h. kein Urteil über die Fahreignung
- **keine Fahrstunde**, d.h. kein Einüben von Verhaltensweisen oder korrigierendes Eingreifen



Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt

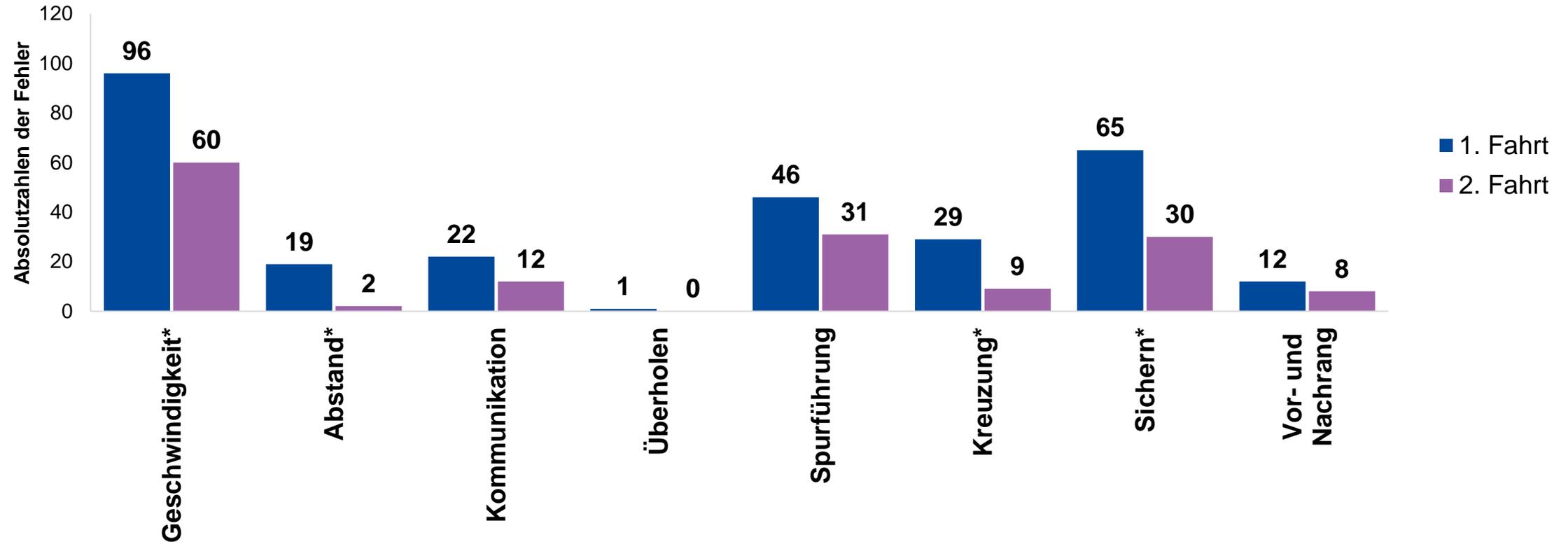
Vergleich der Fehleranzahl der 1. Fahrt mit der 2. Fahrt



Fehleranzahl der Teilnehmenden aufgeteilt in vier Kategorien während der ersten und zweiten Fahrt; N = 42

Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt

Anzahl der Fehler pro Fehlerkategorie



Anzahl der Fehler pro Fehlerkategorie während der ersten und der zweiten Fahrt; N = je 42, 290 bzw. 152 Nennungen

KFV-Sicht und Maßnahmen



Ziel

**Verlängerung der
Teilnahme als
fahrtaugliche*r
Lenkende*r am
Straßenverkehr**



Empfehlungen

Solange man am Straßenverkehr teilnimmt, freiwillig weiterbilden und Unterstützung holen für eine bestmögliche Sicherheit

Regelmäßige Auseinandersetzung mit der eigenen gesundheitlichen Fahreignung in allen Altersgruppen
→ freiwillige Weiterbildung



Maßnahmen

Verstärkte Bewusstseinsbildung

Trainings bzw. Kurse (freiwillig) als Unterstützung zur Entwicklung von Strategien zur Erhaltung einzelner Fähigkeiten bzw. zur Kompensation eventueller Schwächen

Vielen Dank!



KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18 | A-1100 Wien
Tel: +43-(0)5 77 0 77-0 | Fax: +43-(0)5 77 0 77-1186
E-Mail: kfv@kfv.at | www.kfv.at

© KFV. Sämtliche Angaben erfolgen trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr.
Eine Haftung ist ausgeschlossen. Alle Rechte vorbehalten. Jede Verwertung darf
nur mit Zustimmung des KFV / der KFV Sicherheit-Service GmbH erfolgen.

34. StVO-Novelle

Ablauf einer Fahrzeugbeschlagnahme

1

Vorläufige Beschlagnahme:

erfolgt durch Polizei vor Ort,
dient vor allem der Sicherung
(höchstens 2 Wochen)

2

(endgültige) Beschlagnahme:

erfolgt danach durch die Behörde
in einem förmlichen Verfahren und
dient der späteren Verwertung
des Fahrzeugs

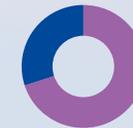
3

Verfall:

dient der Verwertung
des Fahrzeugs



70% an den Verkehrs-
sicherheitsfonds



30% an die Behörde

35. StVO-Novelle

Die wichtigsten Änderungen



die **Erlassung von Schulstraßen** fällt künftig in den Zuständigkeitsbereich der **Gemeinde** im eigenen Wirkungsbereich



Einführung einer Ermächtigung des Straßenerhalters, für (voraussichtlich nicht länger als 24 h dauernde) „**Tagesbaustellen**“-Verkehrsregelungen ohne Einbeziehung der Behörde zu erlassen.

Bisher:



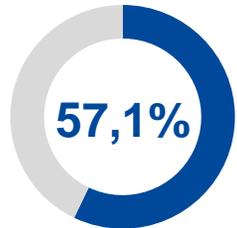
Neu:



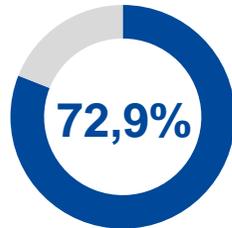
Straßenverkehrszeichen „**Fußgängerunterführung**“ wird vom Vorschriftszeichen zum **Hinweiszeichen** (aufgrund der Aufhebung der Benützungspflicht im Rahmen der 33. StVO-Novelle)

Ältere Lenkende als hauptunfallverursachende beteiligte Pkw-Lenkende (Ø 2019 – 2023)

Als Hauptunfallverursacher*innen (**HUV**) treten **Fahranfänger*innen** und **ältere Lenkende** (75-79 Jahre) ähnlich stark in Erscheinung, ab 80 Jahren ist der Anteil der HUV höher als bei den Fahranfänger*innen.



aller beteiligten **Pkw-Lenkenden** sind im Ø HUV
Ø 2019-2023:
17.783 Personen



der **Fahranfänger*innen** (17-19 Jahre) sind HUV
Ø jährlich:
1.526 Personen

Ältere Lenkende:

