



# SICHERHEITSPANEL BOOKLET

[www.wienerfahrzeughandel.at](http://www.wienerfahrzeughandel.at)



# VORWORT

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!

Die Sicherheit im Straßenverkehr ist ein selbstverständliches Anliegen für alle Institutionen, die auch nur am Rand mit dem Thema beschäftigt sind. Warum braucht es dann noch eine eigene Initiative des Wiener Fahrzeughandels? Zum einen kann über das Thema nicht zu viel diskutiert werden – die sich ständig verändernden Rahmenbedingungen verlangen ein regelmäßiges Um- und Neudenken. Zum anderen hat jede der beteiligten Gruppen ihren eigenen und legitimen Zugang: Autofahrerclubs, Fahrradlobbyisten und Stadtentwickler werden oft unterschiedliche Antworten auf die gleichen Fragen haben. Auch die tausenden Fahrzeughändler in Wien haben ihre eigenen Erfahrungen, die sie vor allem durch den engen Kundenkontakt über viele Jahre gewinnen können. Und diese Erfahrungen wollen wir für die Sicherheit all unserer Mitbürger:innen einbringen, egal ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder motorisiert!

Der alltägliche Straßenverkehr in Wien hat sich in den letzten Jahren stark verändert: Wir haben heute neue Fahrzeuge wie E-Scooter, schwere, von E-Motoren angetriebene Lastenräder und besonders schnelle E-Bikes auf unseren Straßen. Diese neuen Fortbewegungsmittel brauchen auch Regeln, um die Sicherheit für ihre Lenker:innen und alle anderen aufrecht zu erhalten. Es ist uns gelungen, für diese Veranstaltung äußerst erfahrene Expert:innen zu gewinnen, die die wichtigsten Forderungen mit Kompetenz und Ruhe diskutieren werden.

Ich bin überzeugt, dass wir mit dieser Initiative unseren Teil beitragen, um die hohen Sicherheitsstandards in unserer Stadt aufrechtzuerhalten und noch weiter zu verbessern.

Ihre Stephanie Ernst  
Obfrau des Landesgremiums Wien Fahrzeughandel





# RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Die rechtlichen Voraussetzungen für das Lenken von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr sind vor allem in der Straßenverkehrsordnung 1960 und dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 geregelt. Die einschlägigen Rechtsvorschriften umfassen alles von den Mindestanforderungen für Lenker (z. B. Mindestalter von 12 Jahren für Radfahrer ohne besondere Bewilligung), über teils sehr detaillierte technische Vorschriften für Fahrzeuge bis hin zu Zulassungs- und Versicherungspflichten. Dazu kommen klare Bestimmungen über die Bestrafung von Verkehrsdelikten oder den Entzug der Lenkererlaubnis.

Diese Regeln müssen laufend an neue technische Entwicklungen und ein sich änderndes Verhalten im Straßenverkehr, wie etwa die gestiegene Nutzung von Fahrrädern, angepasst werden. Alleine die StVO wurde seit ihrem Inkrafttreten bereits 33-mal novelliert. Für die meisten hier wichtigen Bestimmungen ist der Bund zuständig, aber gerade die Stadt Wien hat etwa zuletzt durch Verträge mit E-Scooter-Verleihfirmen über eine Kennzeichenpflicht bewiesen, wie die Sicherheit im Straßenverkehr auch auf Landesebene verbessert werden kann. Mit unserer Initiative möchten wir aufzeigen, wo gerade bei der Sicherheit im Straßenverkehr noch nachgebessert werden muss.

Die Gesetzgeber in Bund und Land müssen aber nicht nur bisherige Entwicklungen zugrunde legen, sondern auch darauf achten, wie sich die Stadt und der Verkehr auf ihren Straßen in Zukunft weiter verändern werden.



# UNFALL-STATISTIK

Im Jahr 2022 wurden in ganz Österreich 370 Personen im Straßenverkehr getötet, 43.262 wurden verletzt.

Verletzte und Getötete 2022 nach Verkehrsart (Tabelle für Österreich; Statistik Austria Straßenverkehrsunfälle - STATISTIK AUSTRIA - Die Informationsmanager)

VERKEHRSART	VERLETZTE	GETÖTETE
Moped	3.039	8
Motorrad	3.882	55
Mehrspuriges Kfz d. Klasse L	137	3
Pkw	19.398	180
Omnibus	785	1
Lkw bis 3,5 t	1.118	18
Lkw über 3,5 t	238	3
Zug- und Arbeitsmaschine	113	3
Straßenbahn	214	0
Eisenbahn	10	0
Fahrrad	10.871	44
Spiel-, Sportgerät	148	0
Fußgänger:in	3.254	49
Sonstige Verkehrsarten	55	6
Verkehrsart insgesamt	43.262	370



# UNFALL- STATISTIK

In der Stadt Wien waren laut Statistik Austria 18 Todesopfer und 6.421 Verletzte zu beklagen. Die Statistik Austria weist Unfälle mit E-Bikes, Lastenrädern und E-Scooter in dieser Tabelle nicht eigens aus; Verletzte und Getötete sind dabei (noch) Unfällen mit dem Fahrrad zugeordnet.

Die folgenden Tabellen differenzieren etwas genauer:

## VERKEHRSunFALLSTATISTIK 2022 (QUELLE: STATISTIK AUSTRIA)

### ÖSTERREICH

	Unfälle mit Personen- schaden	Verletzte	Getötete
Fahrrad	7.367	7.334	20
E-Bike (inkl. E-Scooter*)	3.659	3.537	24**
Scooter	89	84	0

### WIEN

Fahrrad	1.169	1.134	2
E-Bike (inkl. E-Scooter*)	666	576	1
Scooter	28	28	0

Definition Verkehrsunfallstatistik: „Unfall mit Personenschaden der von der Exekutive erhoben wurde“  
(vor allem scheinen Alleinunfälle in dieser Statistik nicht auf) Lastenfahrrad: keine eigene Kategorie  
in der Verkehrsunfallstatistik

\* E-Scooter erst ab 2023 als eigene Kategorie abfragbar

\*\* davon 4 Getötete auf dem E-Scooter

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit erstellt seine Injury Database – anders als die Statistik Austria – anhand von stichprobenartigen Interviews mit Verletzten und differenziert etwas genauer (IDB | Suchergebnisse | KfV - Kuratorium für Verkehrssicherheit):

KFV INJURY DATABASE (IDB) 2022	Spitalsbehandelte Verletzte in Österreich
Fahrrad	28.600
E-Bike	10.000
E-Scooter	3.600
Scooter	2.300

Definition KfV Injury Database: „Verletzung die im Krankenhaus behandelt wurde“  
Lastenfahrrad: keine eigene Kategorie in der KfV IDB



# MÖGLICHE FORDERUNGEN FÜR NEUE FAHRZEUGE UND IHRE LENKER

Neue Fahrzeuge sind eine Bereicherung unserer Fortbewegungsmöglichkeiten, sie schaffen aber auch neue Gefahren im Straßenverkehr, die oft kaum bekannt sind. Der Bremsweg eines schweren E-Lastenfahrrades ist mit dem eines herkömmlichen Fahrrads nicht vergleichbar. Dazu kommt, dass immer weniger Bürger:innen eine fundierte Ausbildung erhalten, weil sie auf einen Führerschein verzichten. Das führt dazu, dass kaum ausgebildete Lenker schnelle und schwere Fahrzeuge lenken ohne auf mögliche Gefahren vorbereitet zu sein. Diese Fahrzeuge müssen heute weder polizeilich zugelassen, regelmäßig technisch überprüft noch versichert werden.

Ein Maximum an Sicherheit wäre nur mit einem Maximum an Vorschriften erreichbar; das ist weder politisch durchsetzbar noch mit den Notwendigkeiten der Menschen vereinbar. Um die notwendigen Maßnahmen zu erkennen, muss man alle Möglichkeiten und ihre Vor- und Nachteile kennen.

## POLIZEILICHE ZULASSUNG ALLER FAHRZEUGE

- Nachvollziehbarkeit nach Unfällen mit Personen- oder Sachschaden
- Nachvollziehbarkeit nach Verkehrsdelikten
- Reduktion von Fahrerflucht
- Zuordnung gestohlener Fahrzeuge
- Bürokratischer Aufwand
- Kosten für Fahrzeughalter

## VERSICHERUNGSPFLICHT FÜR ALLE FAHRZEUGE

- Gesicherte Schadensgutmachung
- Kosten für Fahrzeughalter

## VERPFLICHTENDE TECHNISCHE ÜBERPRÜFUNG

- Erhöhte Sicherheit durch technische Wartung
- Ermöglicht, unsichere Fahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen
- Kosten für Fahrzeughalter

## FÜHRERSCHEINPFLICHT

- Erhöhte Sicherheit durch Kenntnis der StVO
- Erhöhte Sicherheit durch Verständnis der physikalischen Gegebenheiten des Fahrzeugs
- Ermöglicht Entzug bei schweren Vergehen
- Bürokratischer Aufwand
- Kosten für Fahrzeughalter

## HELMPLICHT, GURTPFLICHT FÜR KINDER IN LASTENRÄDERN, ETC.

- Reduktion schwerer Verletzungen
- Entlastung des Gesundheitssystems
- Kosten für Fahrzeughalter



Kontaktieren Sie uns:

+43 1 51 450 3255

fahrzeughandel@wkw.at