

Virtuelles Mediengespräch 18. Juni 2026

Weniger km/h, weniger Tote

Was ein 80 km/h-Limit auf Landstraßen bewirken würde



Generelles Tempolimit 80 km/h auf Österreichs Landstraßen: Was tät's bewirken?

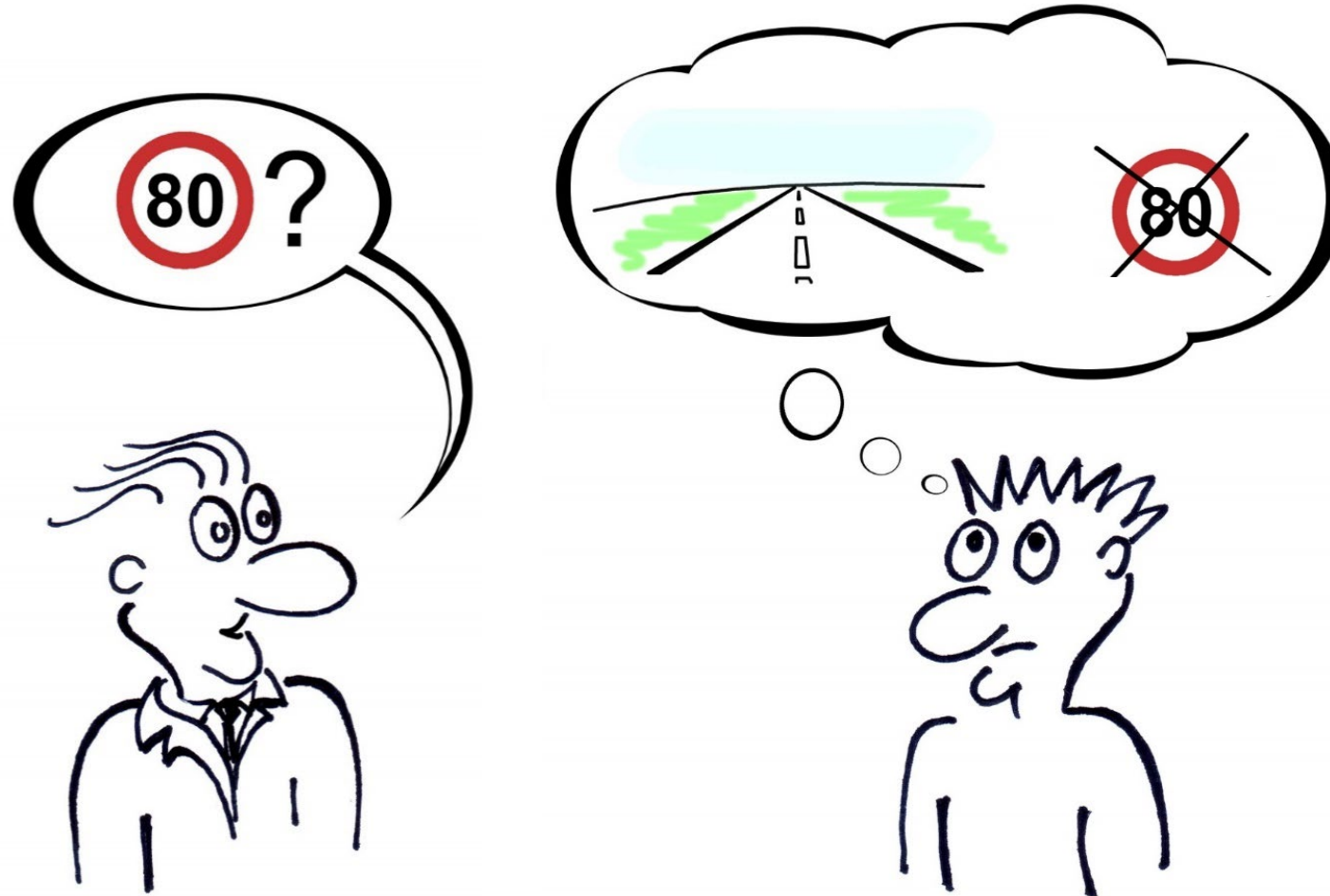
Wolfgang J. Berger

Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.

01 47654-85616

w.j.berger@boku.ac.at

Die oft allererste Meinung zu Tempo 80 auf Landstraßen ...



Skizze: R. Traub

Die Realität ...

Österreich (~ 83.880 km²):

- 63% Alpen
- 11% Alpen- + Karpatenvorland
- 10% Böhmisches Masse

→ **Über 80% sind bergig oder hügelig**



Die ca. 65.000 km **Landstraßen** sind häufig:

- **kurvenreich** (z.B. Salzburg: knapp 20% der L-Straßen im Freiland sind Bögen mit $R \leq 150$ m) **und/oder**
- **schmal** (z.B. Burgenland: rund $\frac{2}{3}$ der L-Straßen im Freiland haben Fahrbahnbreiten $\leq 6,0$ m) **und/oder**
- **stark kuptiert**

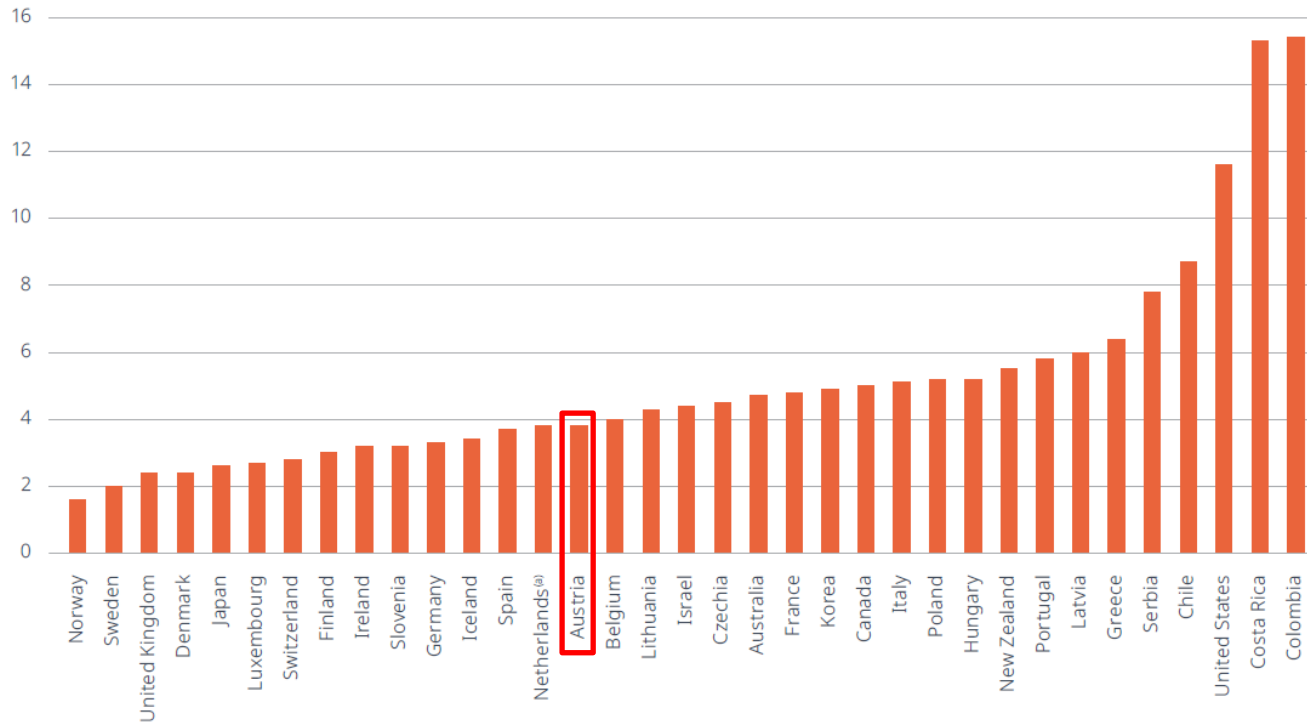
Quelle: Berger W. J. (2007): Potenziale der Einführung von Tempolimit 80 km/h auf Landstraßen in Österreich. Straßenverkehrstechnik 8.2007 (S. 409-416)



Verkehrssicherheit –

→ Österreich ist im internationalen Vergleich nur mittelmäßig

Getötete pro 100.000 Einwohner 2024
(35 Staaten weltweit)



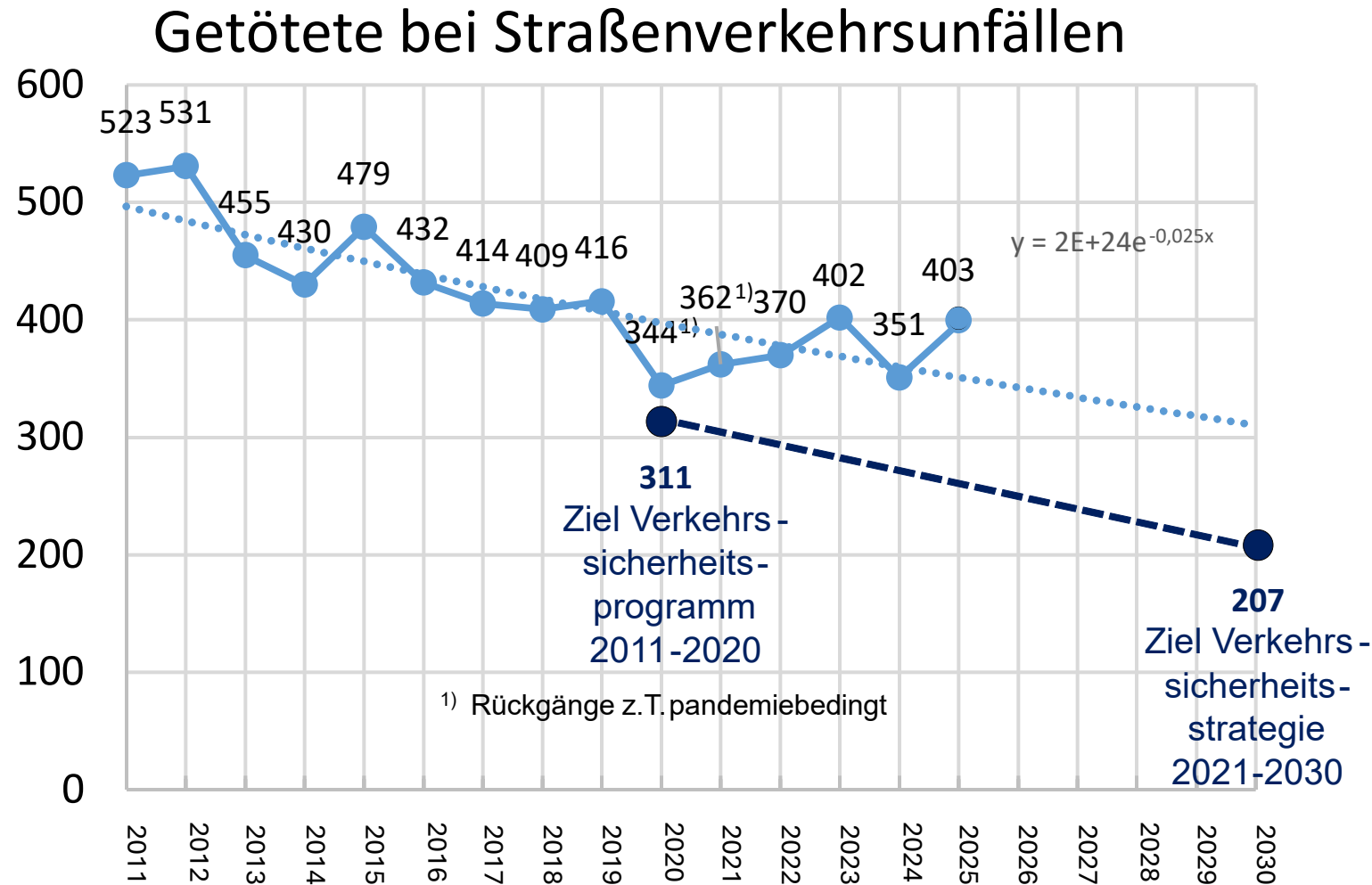
Quelle: IRTAD International Traffic Safety Data and Analysis Group: Road Safety Annual Report 2025

Getötete 2023 in der EU

pro Million Einwohner		pro 10 Mrd. Personenkilometer		pro Million Pkw	
SE	22	SE	22	SE	46
DK	27	DK	26	MT	50
MT	29	FI	30	FI	50
FI	33	IE	30	CY	55
IE	34	LU	31	DK	58
NL	34	SI	32	LU	58
DE	34	DE	32	DE	58
CY	36	EE	39	SI	67
ES	37	FR	41	NL	68
SI	39	IT	43	ES	68
LU	39	ES	44	EE	69
BE	43	NL	44	IT	75
EE	43	LT	45	IE	76
AT	44	CY	46	AT	78
EU-27	45	EU-27	46	CZ	78
FR	46	BE	47	EU-27	80
CZ	46	AT	48	FR	81
SK	49	CZ	54	BE	83
HU	49	MT	54	PL	88
IT	52	EL	55	LT	95
PL	52	HU	59	SK	102
LT	56	PT	63	EL	110
PT	61	PL	75	PT	110
EL	61	SK	84	HU	114
HR	71	BG	86	HR	146
LV	76	LV	100	BG	178
RO	81	HR	106	LV	183
BG	81	RO	119	RO	193

Quelle: European Commission: EU Transport in figures - Statistical Pocketbook 2025

Verkehrssicherheit → Nationale Ziele wurden/werden klar verfehlt



Verkehrstote in Österreich: Aktuelle Entwicklung

Verkehrstote in Österreich (Stand 15.06.2026):

2016 bis 2019:

Weitgehend Stagnation bei über 400 pro Jahr.

2020 + 2021:

Deutlich weniger Verkehrstote aufgrund der COVID-Lockdowns.

2022:

Bis Sommer wie vor der COVID-Pandemie, danach starker Rückgang (wegen "explodierender" Treibstoffpreise?).

2023:

Mit wieder über 400 Getöteten "Rückfall" in die Zeit vor der COVID-Pandemie.

2024:

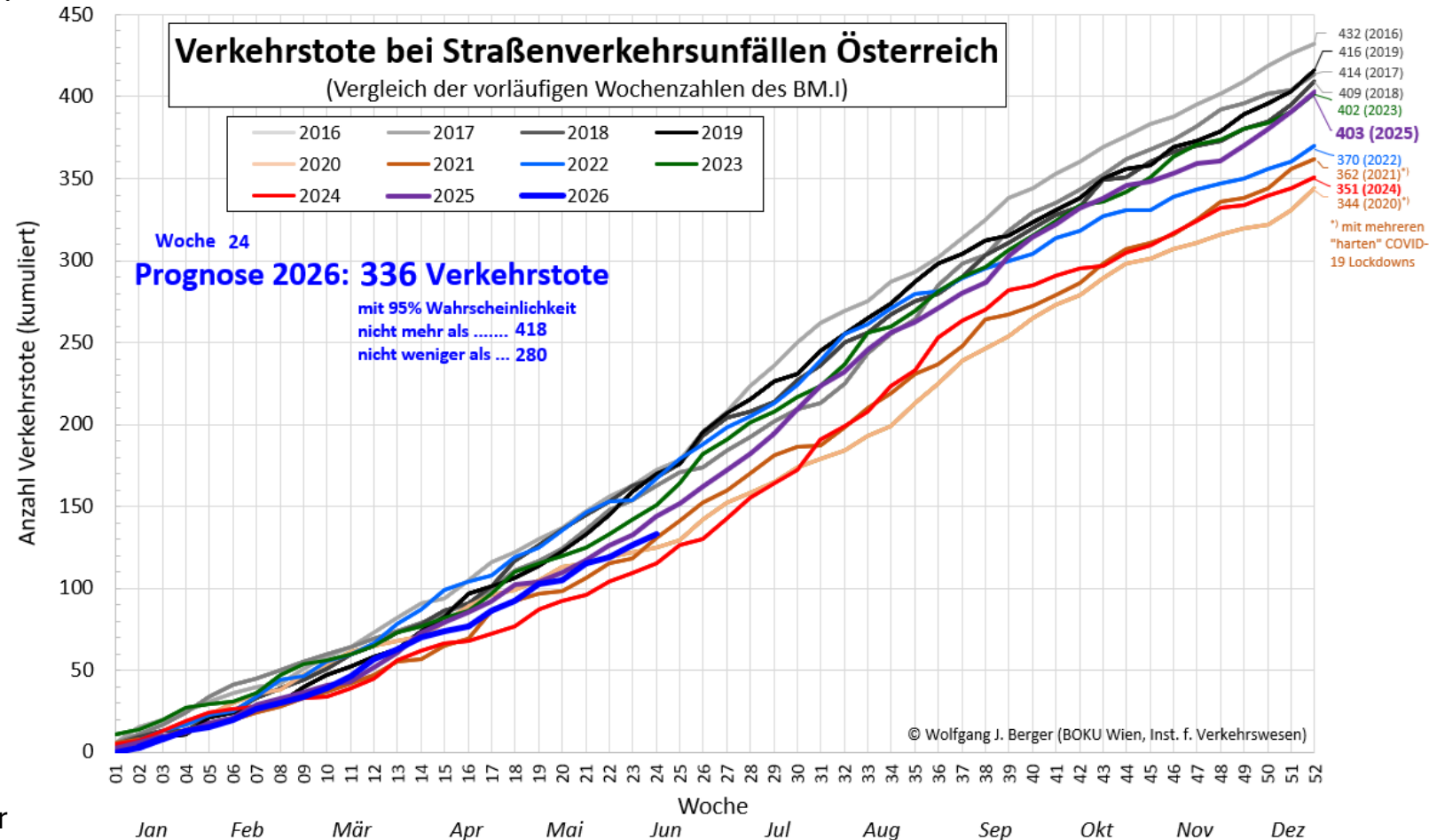
Bis Juni vielversprechend, danach sehr starker Anstieg in den Sommermonaten, aber erneut günstige Entwicklung im Herbst.

2025:

Entwicklung bis Juni besser als in den Jahren vor COVID, doch danach starker Anstieg und wieder über 400 Getötete.

2026:

Bisher relativ günstige Entwicklung.



Datenquelle: BM.I.; Quelle Grafik (wöchentlich aktualisiert):

<https://boku.ac.at/lawi/verk/weitere-news/verkehrstote-bei-strassenverkehrsunfaellen-in-oesterreich>

Verkehrstote auf Österreichs Landstraßen 2022 + 2023 + 2024

Insgesamt **1123 Verkehrstote** in Österreich (= 100%)

davon
auf Landstraßen **706**
= **63%** aller Verkehrstoten von Österreich

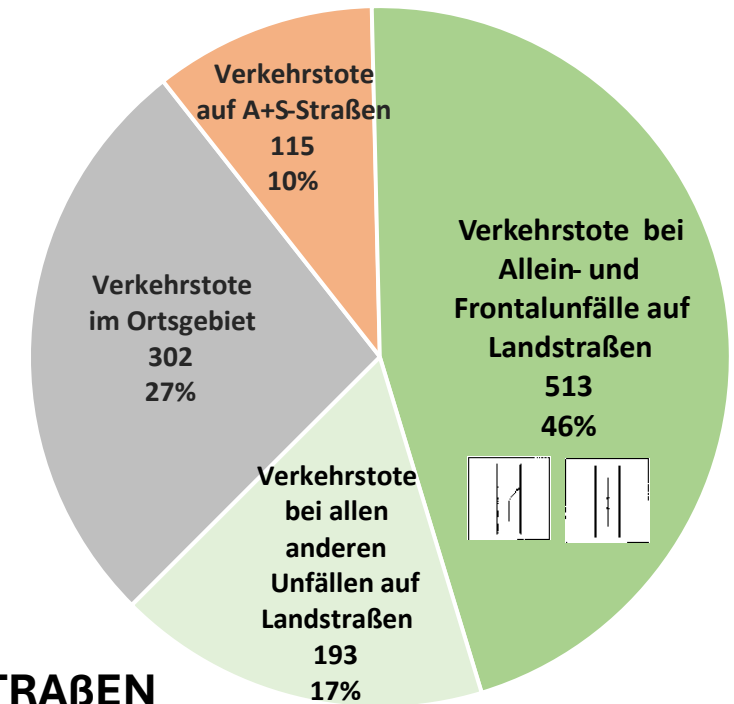
davon
bei Allein- od. Frontalunfällen auf Landstraßen **513**
= **73%** aller Verkehrstoten auf Landstraßen
= **46 %** aller Verkehrstoten von Österreich

→ Fast **ZWEI DRITTEL** aller Verkehrstoten in Österreich sterben auf **LANDSTRABEN**

→ davon **FAST DREI VIERTEL** bei **ALLEIN- ODER FRONTALUNFÄLLEN**

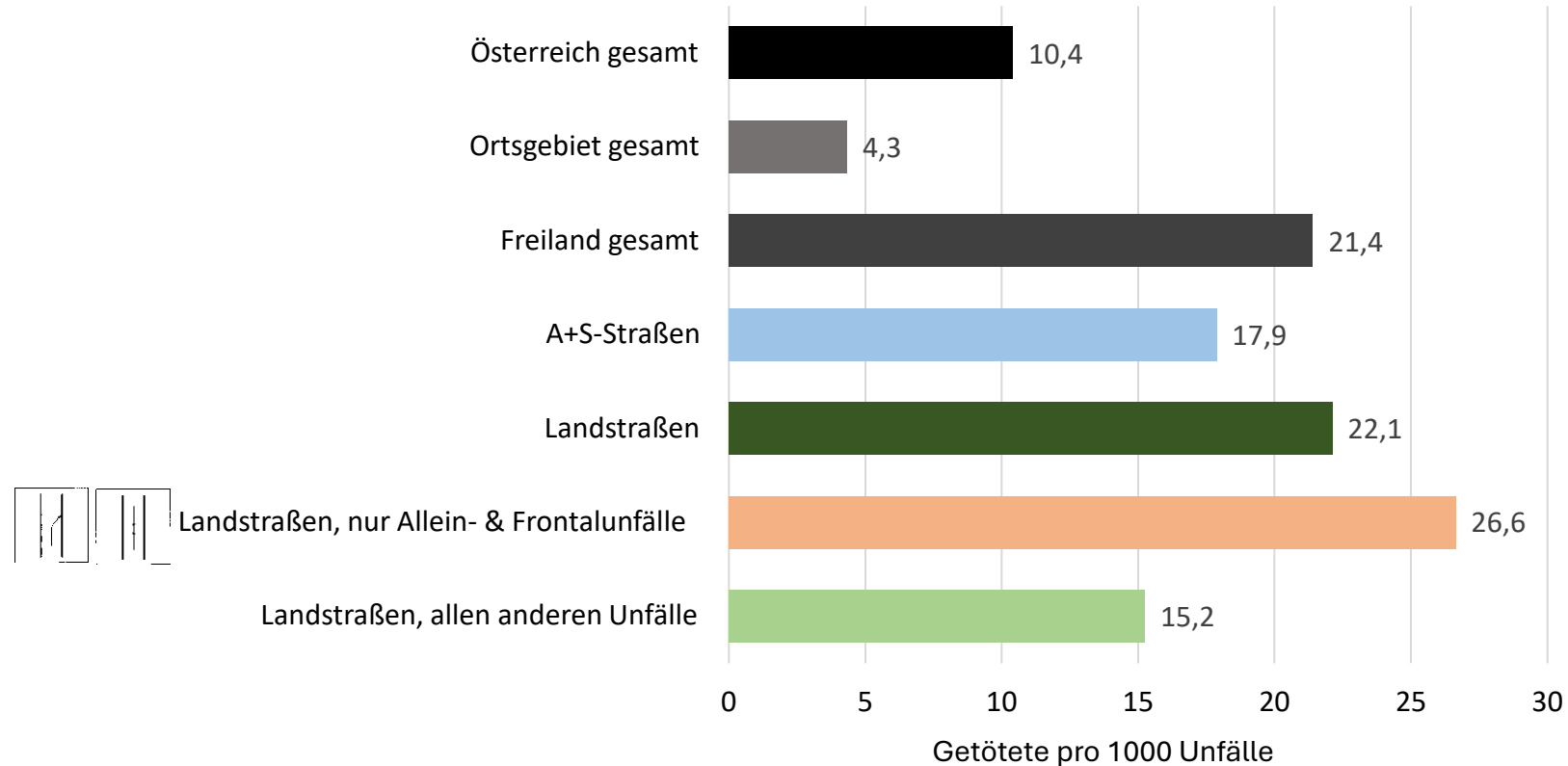
→ **FAST DIE HÄLFTE ALLER VERKEHRSTOTEN IN ÖSTERREICH sterben bei ALLEIN- ODER FRONTALUNFÄLLEN AUF LANDSTRABEN!** (Also höchstwahrscheinlich bei Unfällen mit hohen Geschwindigkeiten)

2022+2023+2024:
Insgesamt **1123 Verkehrstote** in Österreich (= 100%)



Datenquelle: Statistik Austria

Verkehrstote pro 1000 Unfälle auf Österreichs Landstraßen 2022 + 2023 + 2024



Datenquelle: Statistik Austria

- Die Unfallschwere (Getötete pro Unfall) ist **auf Landstraßen um 23% höher als auf Autobahnen!**
- Die Unfallschwere ist bei **Allein- oder Frontalunfällen auf Landstraßen um 75% (!) höher als bei den anderen Unfällen auf Landstraßen, um 49% höher als auf Autobahnen!!**

Datenquelle: Statistik Austria

Zusammenhang Geschwindigkeit – Unfallgeschehen

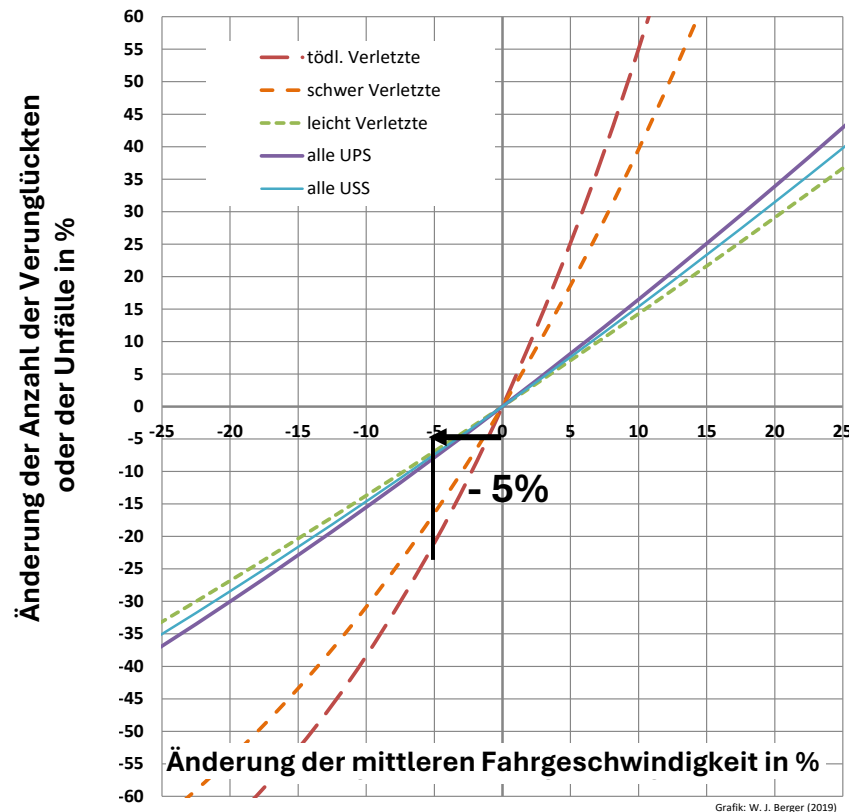
Zunehmende Fahrgeschwindigkeit erhöht (weit überproportional!) die Unfallschwere:

"Power Model" (weltweit anerkannt!) $\frac{V_{\text{nachher}}}{V_{\text{vorher}}} = \left(\frac{U_{\text{nachher}}}{U_{\text{vorher}}} \right)^{\text{Exp.}}$

V ... durchschnittliche Geschwindigkeit
U ... Unfallanzahl / Unfallfolgen

Exponenten für Außerortsstraßen:

- tödl. Verletzte (Exp. = 4,6)
- schwer Verletzte (Exp. = 3,5)
- leicht Verletzte (Exp. = 1,4)
- alle UPS (Exp. = 1,6)
- alle USS (Exp. = 1,5)



Beispiel:

LEDIGLICH minus 5% Durchschnittsgeschwindigkeit lassen erwarten

→ 7% weniger Unfälle mit nur Sachschaden

→ 8% weniger Unfälle mit Personenschaden

→ 7% weniger leicht Verletzte

→ 16% weniger schwer Verletzte

→ 21% (!) weniger Getötete

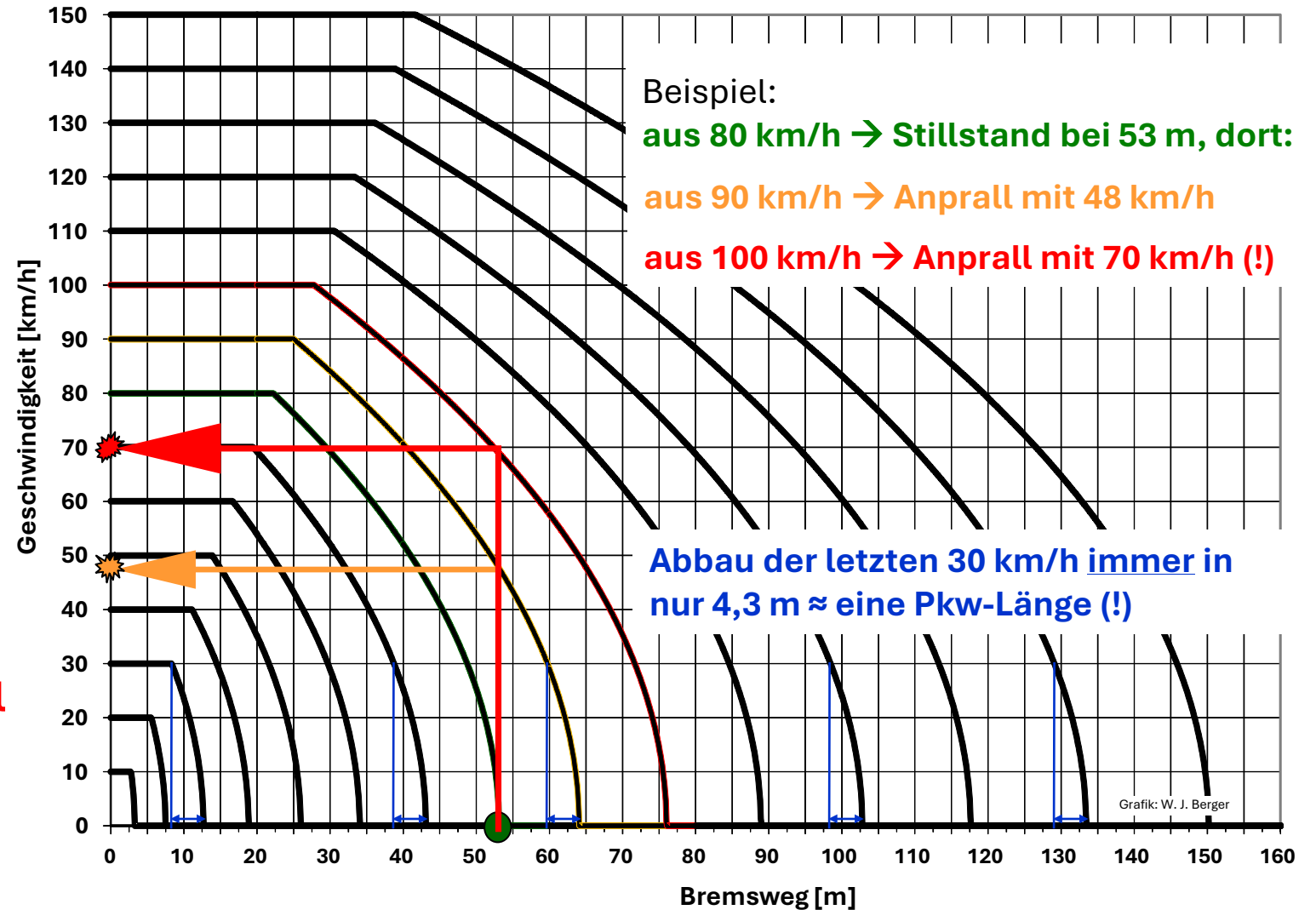
Quelle: Elvik R. (2013): A re-parameterisation of the Power Model of the relationship between the speed of traffic and the number of accidents and accident victims. Accident Analysis and Prevention (50) 2013, 854-860

Zusammenhang Fahrgeschwindigkeit – Anprallgeschwindigkeit

Zurückgelegte Wege bei Vollbremsung auf trockener Fahrbahn

(Vorbremszeit $t_v = 1$ s Verzögerung $a = -8,0$ m/s²)

→ Kollisionsgeschwindigkeiten steigen weit überproportional zu Fahrgeschwindigkeiten!







Erfahrungen aus Tirol

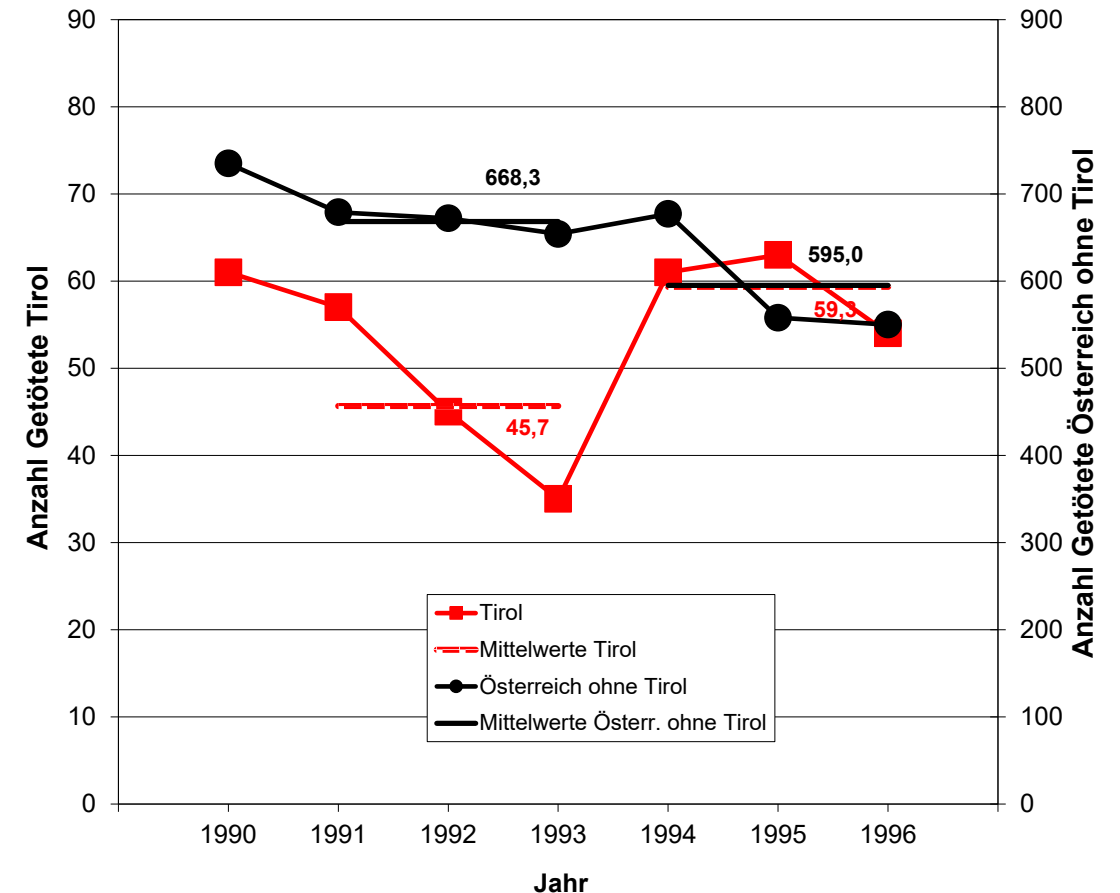
Tirol:

Von 11.04.1990 bis 31.12.1993 Tempolimit 80 km/h auf Landstraßen, danach wieder Tempolimit 100 km/h

Getötete auf Landstraßen

	1991 – 1993	1994 – 1996	Differenz
Tirol	 137 45,7 pro Jahr	 178 59,3 pro Jahr	+30,0%
Österreich ohne Tirol	 2005 668,3 pro Jahr	 1785 595,0 pro Jahr	-11,0%

Datenquelle: Statistik Austria (ehem. ÖSTAT)



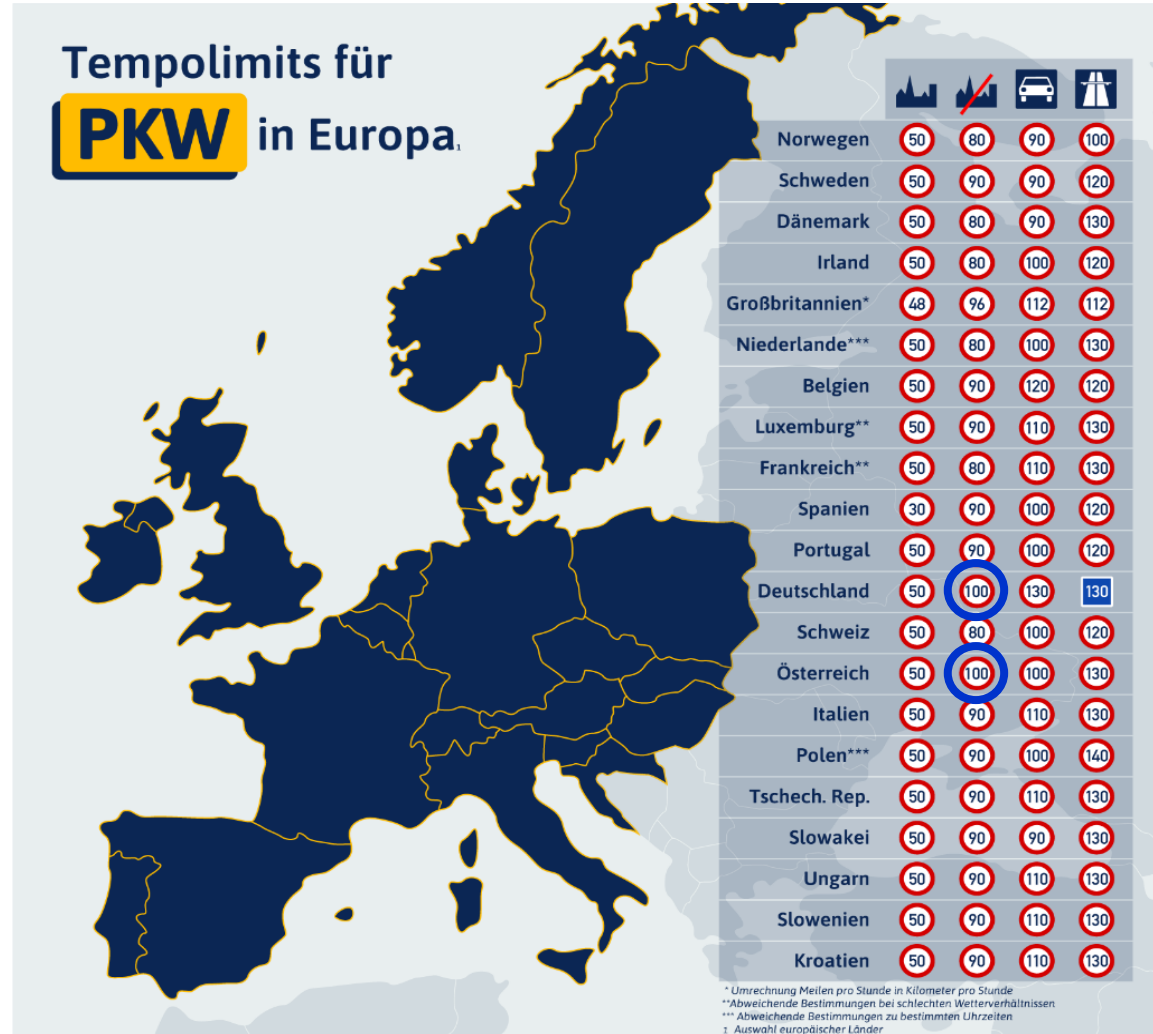
Nach (Wieder-)Anhebung auf 100 km/h in Tirol → **30% mehr Getötete auf Landstraßen!**

Im restlichen Österreich (immer 100 km/h) → **11% weniger Getötete auf Landstraßen!**

→ **Unterschied Tirol – restliches Österreich ist statistisch hochsignifikant!**

Tempolimits auf Landstraßen

→ Generell Tempo  auf Landstraßen NURMEHR in Deutschland und Österreich



Erfahrungen aus der Schweiz

Schweiz:

Ergebnis nach Einführung

Tempo 80 km/h

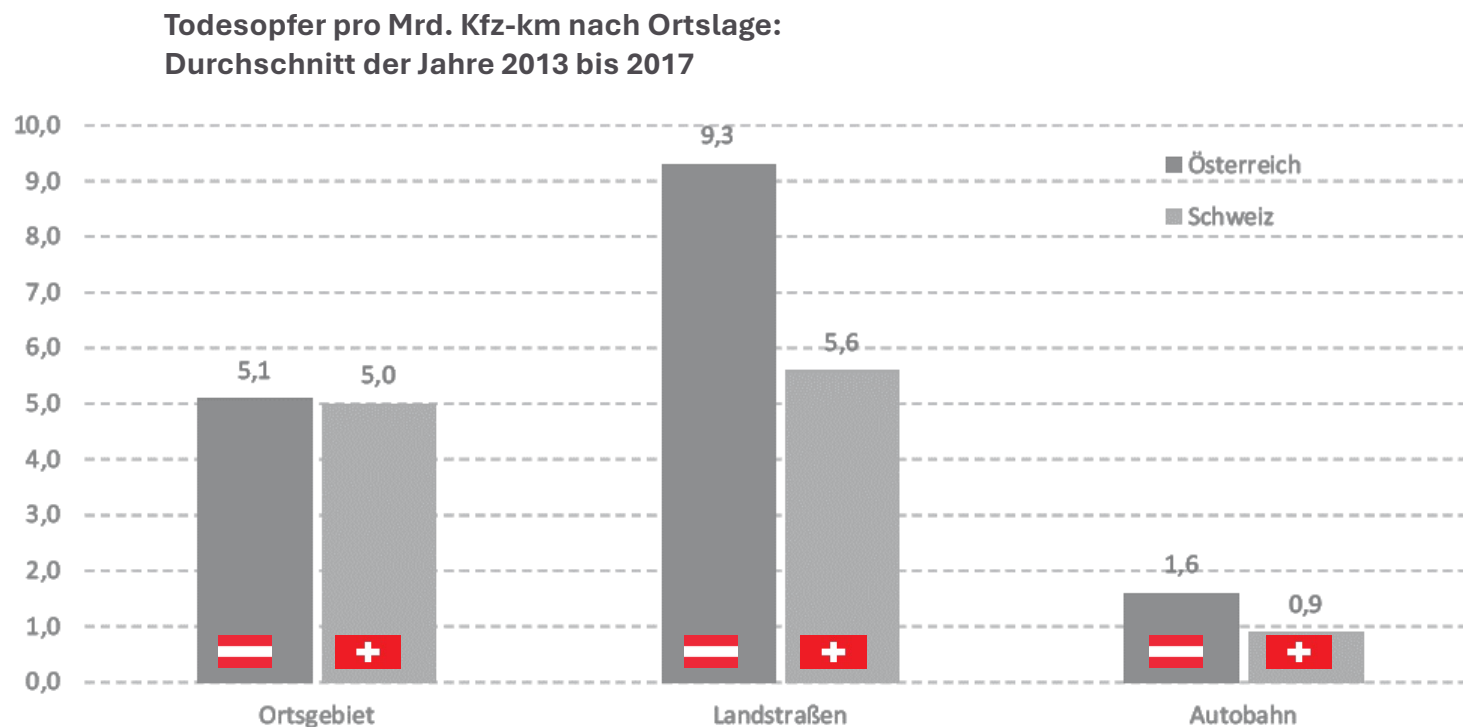
(1985 bis 1989 provisorisch,
seit 1990 definitiv)

Zusammenfassung und Folgerungen

- **Positive Effekte im Verkehrsablauf**
 - Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten
 - Harmonisierung des Geschwindigkeitsverhaltens
 - Keine Veränderungen im Abstandsverhalten
- **Positive Effekte im Unfallgeschehen**
 - Reduktion der Anzahl Verletzter: ~10%
 - Reduktion der Verletzungsschwere: ~7%
 - Reduktion der Anzahl Getöteter: ~17%
- **Hohe Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer**

Quelle: Allenbach R. (2015): Tempo 80 auf Landstraßen in der Schweiz – Verkehrssicherheitsperspektive. Vortrag bei Fachkonferenz: Strategien für sicheren und umweltfreundlichen Verkehr: Temporeduktion auf Landstraßen? (19.11.2015), Wien

Vergleich Getötetenrate Schweiz – Österreich



Schweiz – Österreich (Verkehrstote pro Mrd. Kfz-km):

→ im Ortsgebiet \approx ident

→ auf Landstraßen in Ö um zwei Drittel höher(!)

→ auf Autobahnen in Ö um drei Viertel höher (allerdings bei geringen Absolutzahlen)

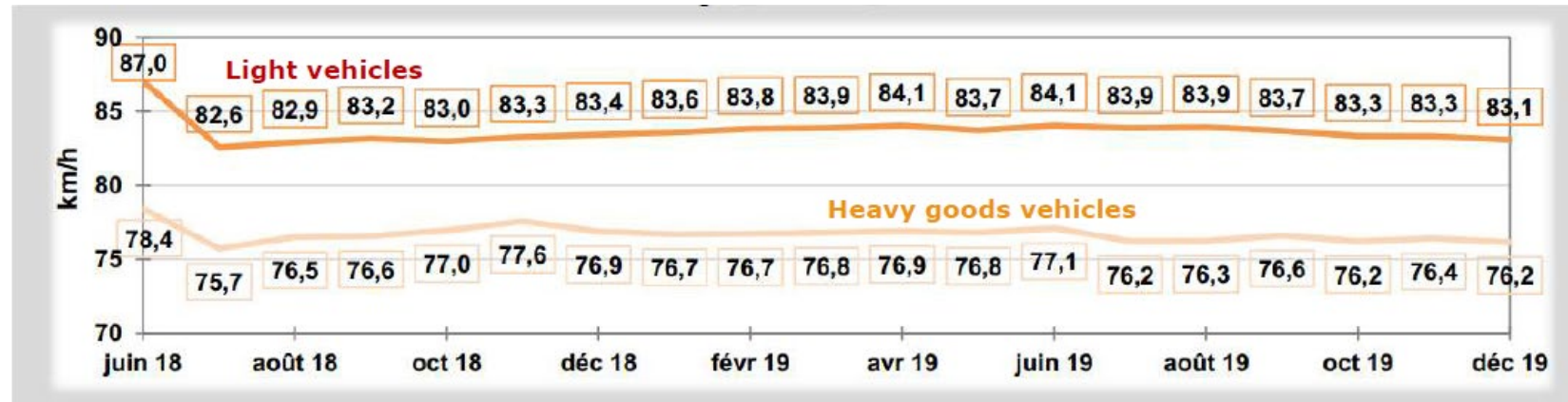
Quelle: Furian G., Kaiser S., Machata K. (2019): Schweiz und Österreich – Zwei ungleiche Nachbarn in der Verkehrssicherheit. ZVR (2019) 07/08 (S. 272-278)

Erfahrungen aus Frankreich (1)

**Nach Einführung Tempo 80 km/h
(statt 90 km/h)
am 01. Juli 2018:**

→ **Rückgang mittlere
Geschwindigkeit Pkw auf
Landstraßen um rund 3 bis
4 km/h**
(= ca. -3,5% bis -5%)

→ auch Lkw rund
-1 bis -3 km/h



Quelle: French Road Safety Observatory (2020): Final evaluation of 80 km/h speed limit on single carriageway roads outside built-up areas. French Road Safety Observatory, Final Report.

Erfahrungen aus Frankreich (2)

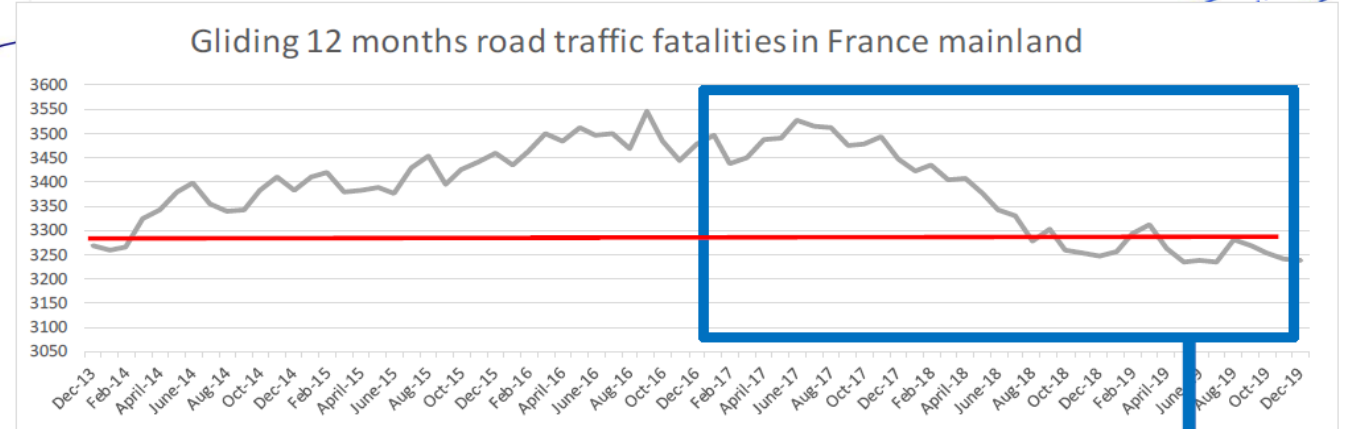
**Ergebnis nach Einführung
Tempo 80 km/h
(statt 90 km/h)
am 01. Juli 2018:**

**→ Deutliche Abnahme der
Getötetenzahlen auf Landstraßen
um ~ 7% im ersten Jahr
(während sie auf den anderen
Straßen anstieg)**

Quelle: French Road Safety Observatory (2020): Final evaluation of 80 km/h speed limit on single carriageway roads outside built-up areas. French Road Safety Observatory, Final Report.



Road traffic fatalities 2013-2019 over a rolling 12 months period



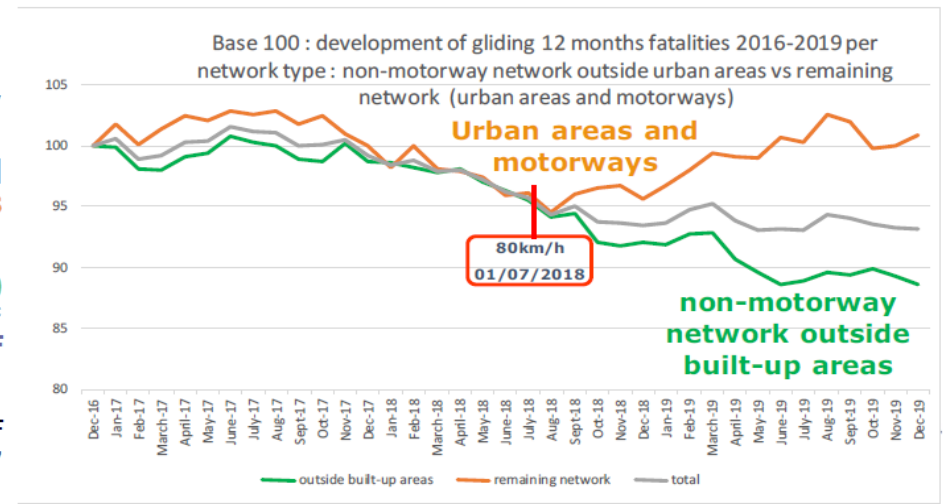
1st half 2018: downward trend in all networks.

2nd half 2018: trends split: gain of **125 lives*** on rural roads, **17 lives*** on other networks.

1st half 2019 : **76 lives*** gained on rural roads, but **52 fatalities more*** on other networks.

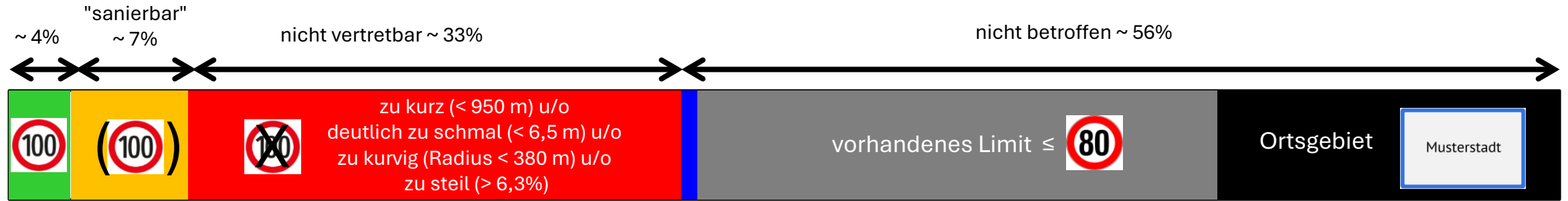
2nd half 2019 : gain of **130 lives*** on rural roads, **10 lives*** on other networks = **2nd half 2018.**

*compared to the average per half year of the 5 years 2013-2017 (reference)



Wo wäre bei Tempolimit 80 km/h die Anhebung auf 100 km/h vertretbar?

Beispiel Land Salzburg:

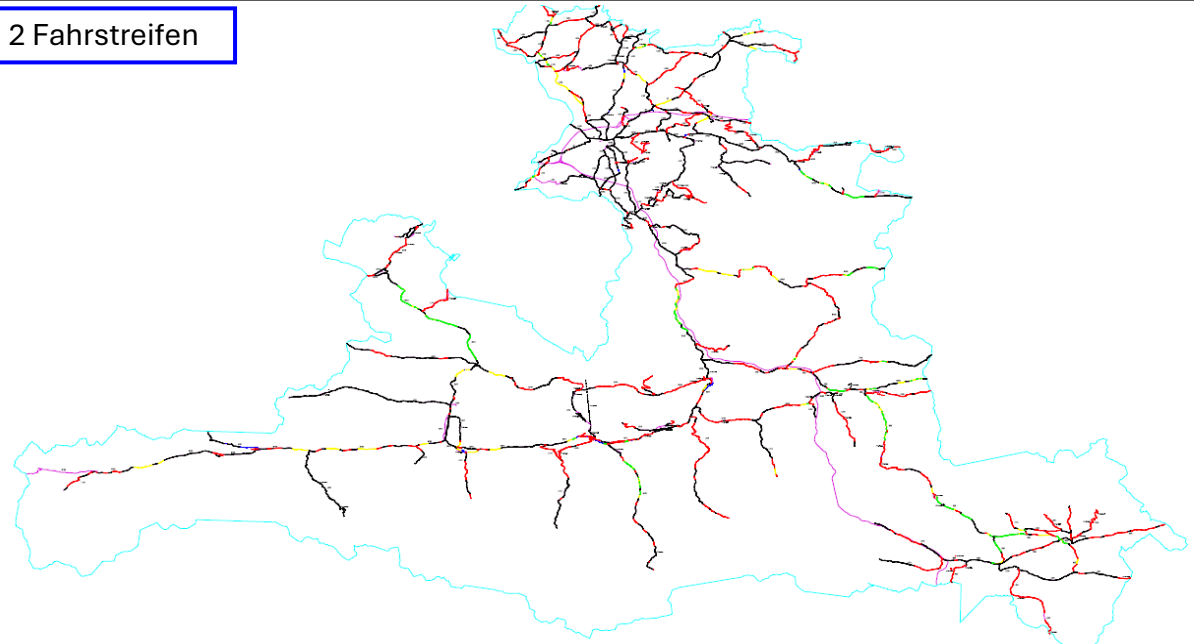


sofort vertretbar

= ca. 10% 2-streifige Landesstraßen mit zuvor Limit 100 km/h

Fahrbahn ein wenig zu schmal (< 7 m) u/o Querneigung q zu klein u/o Spurrinnen/Wasserfilmtiefe/Deckenschäden u/o Unfallhäufungsstelle u/o $U_D > 0,84$ UPS/km etc.

> 2 Fahrstreifen



LEGENDE:

●	Schwarzer Bereich	Ortsgebiete und bestehende Tempolimits
●	Blaue Bereich	Mehr als zweistreifige Streckenabschnitten im Freiland
●	Roter Bereich	Streckenabschnitte, auf denen eine Erhöhung des Tempolimits aufgrund von nicht sanierbaren Mängeln unmöglich ist
●	Gelber Bereich	Abschnitte die nach einer Sanierung eine Erhöhung des Tempolimits möglich machen
●	Grüner Bereich	Strecken, auf denen man sofort 100 km/h erlassen kann

Quelle: Wanka K. (2010): Untersuchung der Rahmenbedingungen für Tempolimit 100 km/h auf zweistreifigen Freilandstraßen im Salzburger Straßennetz. Diplomarbeit am Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur Wien

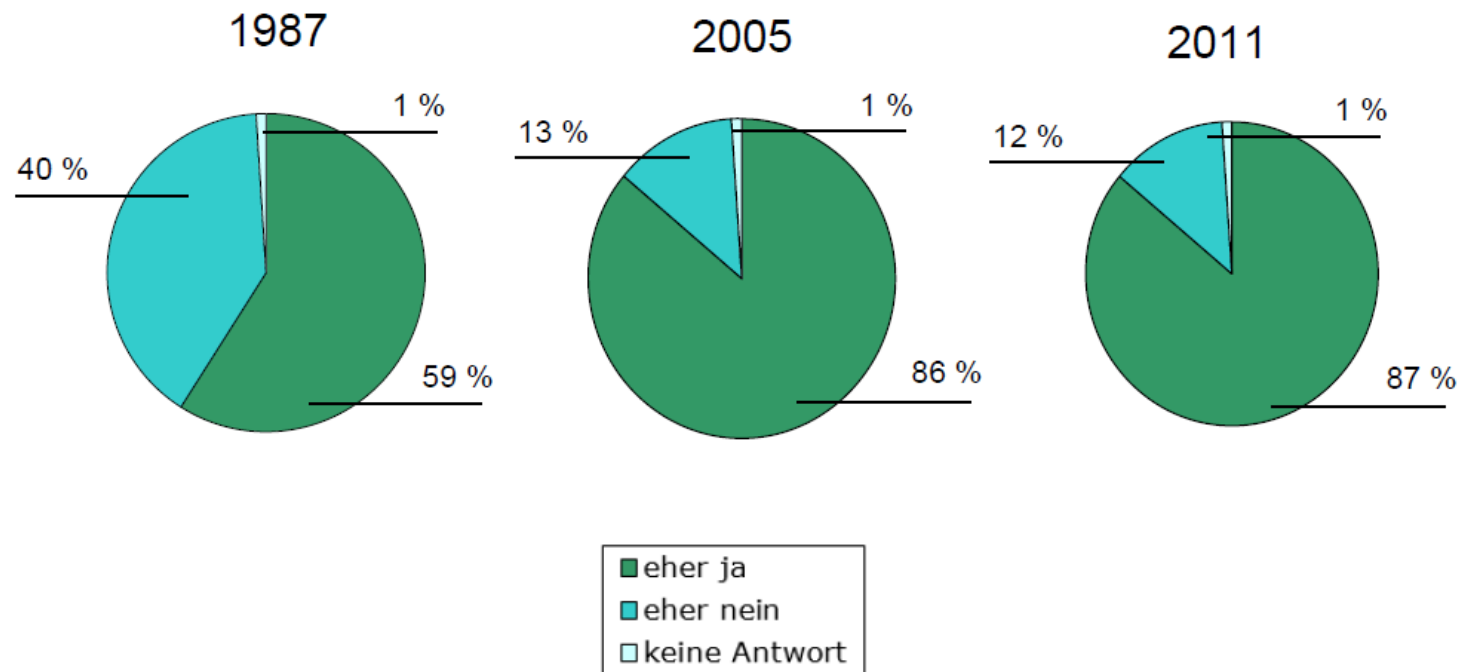
→ Landstraßen mit mehr als 2 Fahrstreifen und die gut ausgebauten 2-streifigen wären nicht betroffen

Akzeptanz: Erfahrungen aus der Schweiz

Akzeptanz der Tempolimite 80 auf Landstraßen

Schweiz:
Nach anfänglicher Skepsis stieg die Akzeptanz von 59% (2 Jahre nach probeweiser Einführung) auf konstant zwischen 80% und 90%

→ "Gewohnheitseffekt"



Quelle: Allenbach R. (2015): Tempo 80 auf Landstraßen in der Schweiz – Verkehrssicherheitsperspektive. Vortrag bei Fachkonferenz: Strategien für sicheren und umweltfreundlichen Verkehr: Temporeduktion auf Landstraßen? (19.11.2015), Wien

Akzeptanz: Erfahrungen aus Frankreich

Nach anfänglicher Skepsis stieg die Akzeptanz von zuvor 30% auf 48% zwei Jahre danach

→ "Gewohnheitseffekt"



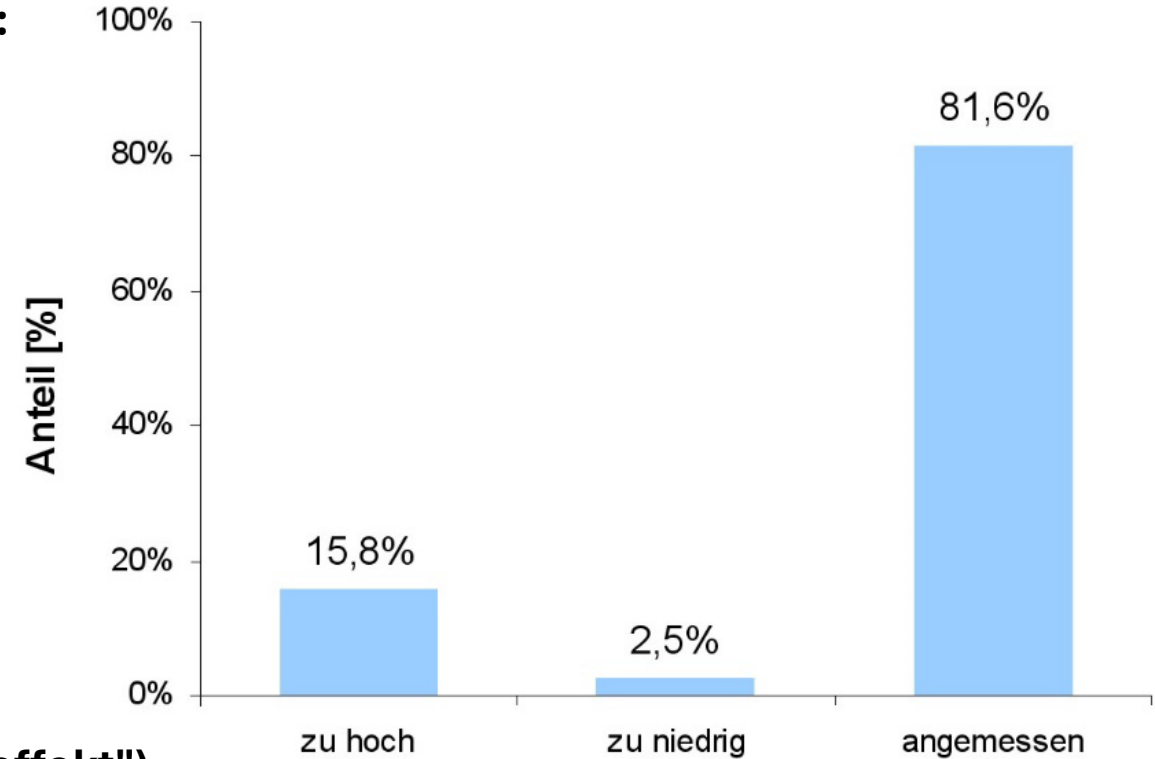
Quelle: French Road Safety Observatory (2020): Final evaluation of 80 km/h speed limit on single carriageway roads outside built-up areas. French Road Safety Observatory, Final Report.

Beispiel Land Salzburg:

Angemessenheit von Tempolimit 80 km/h

Vor-Ort-Befragung von 284 Pkw-LenkerInnen an 5 verschiedenen Straßenstellen im Land Salzburg mit beschildertem Tempolimit 80 km/h:

"Halten Sie das hier geltende Tempolimit von 80 km/h für zu hoch, zu niedrig oder angemessen?"





→ Über 80% hielten **80** für angemessen (→ "Gewohnheitseffekt")

→ Von den anderen knapp 20% hielten **7 von 8 Befragten 80** sogar für zu hoch!

Quelle: Berger W. J., Raser E., Stark J. (2009): Tempo 50/80/100 im Land Salzburg – ein Beitrag zur Leichtigkeit des Verkehrs? Endbericht zum Forschungsprojekt im Auftrag des Amtes der Salzburger Landesregierung (Landesbaudirektion); Institut für Verkehrswesen, Bericht Nr. 02/2008, Universität für Bodenkultur Wien

Umwelt- / Klimaeffekte (Treibstoff, CO₂, NO_x)

Größenordnung des Effekts einer Limitreduktion von 100 auf 80 km/h:

Landstraßen von  auf 	
Treibstoffverbrauch	-6% bis -7%
CO ₂ -Ausstoß	-6% bis -7%
NO _x -Emissionen	-9% bis -14%

Quelle: Berger W. J., Kräutler Chr., Sammer G., Schopf J. M., Schützhofer B., Snizek S. (2022): Ein neuer Ansatz für höchstzulässige Geschwindigkeiten im Straßenverkehr in Österreichs aus synergetischer, nachhaltiger Sicht. FSV-Schriftenreihe 025, Wien

→ Wegen viel seltener Beschleunigen + Wiederabbremsen (= seltener „Energievernichtung“)
Umwelt- / Klimaeffekte vermutlich größer als angenommen

Zusätzlich:

→ Weniger Umweltbelastung durch verunfallte Fahrzeuge

→ Weniger Tierverluste

→ Weniger Ressourcenverbrauch / Kosten bei Neu- und Umbauten von Landstraßen

Verkehrssicherheit – Unfallkosten

Personenschäden: Medizinische Behandlungskosten, Verlust an Leistungspotenzial (durch unfallbedingten Krankenstand), Wert des menschlichen Leids (abzüglich nicht getätigter Konsumtion)

Sachschäden: Kosten von Fahrzeugschäden, Wertminderung, Infrastrukturschäden, ...

Gemeinkosten: Verwaltungskosten der Versicherungen, Polizei-, Rettungs-, Notarzthubschrauber-, Feuerwehrkosten, Rechtskosten, Zeitverluste (durch unfallbedingte Stauerscheinungen), sonstige Haftpflichtleistungen

Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Österreich (Stand 2021)

Volkswirtschaftliche Unfallkostenwerte für Österreich	Unfallschwere	Unfallkosten	Unfallkosten inkl. „menschlichem Leid“
(Basisjahr 2021)	1 getötete Person	€ 1.819.000,-	€ 4.801.400,-
	1 schwer verletzte Person	€ 93.300,-	€ 593.480,-
	1 leicht verletzte Person	€ 4.420,-	€ 42.900,-
	1 Sachschaden	€ 6.450,-	-
Gesamt	Straßenverkehrsunfälle in Österreich 2021	€ 5.307.000.000	€ 11.167.000.000

→ ~ 590 € ~ 1.250 €
pro Jahr pro Einwohner:in (!)

Quelle: Sedlacek N., Steinacher I., Neustifter R., Donaubaauer M. (2023): Unfallkostenrechnung Straße 2022. Forschungsarbeiten des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds, Band 089, Wien

Zeitverluste

Beobachtetes Verhalten						
Pkw						
Geschwindigkeit (2024)	Ortsgebiet	30	Durchschnitts- geschwindigkeit (v50)	33,9 km/h	Einhaltung Tempolimit	29,5%
		50		49,1 km/h		57,0%
	70	69,5 km/h		55,5%		
	Freiland	80		74,7 km/h		73,4%
		100		83,1 km/h		90,1%

Quelle: KfV (2025): Verkehrssicherheitsreport - Sicherheitsniveau und Trends im Straßenverkehr Österreich 2024

Von durchschnittlich 83,1 km/h bei **100** auf 74,7 km/h (= -10,1%) bei **80**
→ Zeitverlust durchschnittlich nur - 4,9 s/km

Resümee

- ✓ **Senken des generellen Tempolimits für Landstraßen auf 80 km/h** (StVO § 20 Abs 2)
mit Erlauben von 100 km/h nur auf dafür geeigneten Straßen (mittels Verkehrszeichen § 52 Z. 10a)
- **Die EFFEKTIVSTE UND EFFIZIENTESTE Maßnahme zur Verringerung schwerer und schwerster Verkehrsunfälle**
- **Ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz**
- **Mit weitgehend geringen Zeitverlusten**
- **Mit nach einer Weile weit höherer Akzeptanz („Gewöhnungseffekt“) als oft befürchtet**

Vorschlag:

- **Auf 3 Jahre befristete Einführung**

Weniger km/h, weniger Tote

Was ein 80 km/h-Limit auf Landstraßen bewirken würde



Generelles Tempolimit 80 km/h auf Österreichs Landstraßen: Was tät's bewirken?







Wolfgang J. Berger

Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.
01 47654-85616
w.j.berger@boku.ac.at

Fragen, Anmerkungen, Meinungen 

Zeitverluste (Beispiel)









Beispiel: Zeit-Weg-Bedarf für Beschleunigen nach 50 km/h-Limit (z.B. Ende Ortsgebiet) & Wiederabbremsen vor 70 km/h-Limit (z.B. wegen Kreuzung)

 von V_{zul} 50 km/h	Beschleunigen auf  ($a = 1 \text{ m/s}^2$)		fahren mit 		abbremsen auf  ($a = -1,5 \text{ m/s}^2$)	Summe Streckenlänge Zeitbedarf	Differenz Limit  : 
	289 m 13,9 s		0 s 0 m		+ 131 m + 5,6 s	= 420 m = 19,5 s	

→ „Normales“ Fahrverhalten: von 50 auf 100 km/h und zurück auf 70 km/h braucht es ~ 420 m

Zeitverluste (Beispiel)









Beispiel: Zeit-Weg-Bedarf für Beschleunigen nach 50 km/h-Limit (z.B. Ende Ortsgebiet) & Wiederabbremsen vor 70 km/h-Limit (z.B. wegen Kreuzung)

 von V_{zul} 50 km/h	Beschleunigen auf  ($a = 1 \text{ m/s}^2$)	Beschleunigen auf  ($a = 1 \text{ m/s}^2$)	fahren mit 	fahren mit 	abbremsen auf  ($a = -1,5 \text{ m/s}^2$)	Summe Streckenlänge Zeitbedarf	Differenz Limit  : 
	289 m 13,9 s		0 s 0 m		+ 131 m + 5,6 s	= 420 m = 19,5 s	
		150 m 8,3 s		+ 231 m + 10,4 s	+ 39 m + 1,9 s	= 420 m = 20,6 s	für 420 m → (nur) 1,1 s

→ Zeitverlust mit 80 statt 100 km/h nach ~ 420 m ist marginal (1,1 s subjektiv nicht wahrnehmbar!)

Zeitverluste (Beispiel)

Beispiel: Zeit-Weg-Bedarf für Beschleunigen nach 50 km/h-Limit (z.B. Ende Ortsgebiet) & Wiederabbremsen vor 70 km/h-Limit (z.B. wegen Kreuzung)

 von V_{zul} 50 km/h	Beschleunigen auf  ($a = 1 \text{ m/s}^2$)	Beschleunigen auf  ($a = 1 \text{ m/s}^2$)	fahren mit 	fahren mit 	abbremsen auf  ($a = -1,5 \text{ m/s}^2$)	Summe Streckenlänge Zeitbedarf	Differenz Limit  : 
	289 m 13,9 s		0 s 0 m		+ 131 m + 5,6 s	= 420 m = 19,5 s	
		150 m 8,3 s		+ 231 m + 10,4 s	+ 39 m + 1,9 s	= 420 m = 20,6 s	für 420 m → (nur) 1,1 s
	289 m 13,9 s		+ 580 m + 20,9 s		+ 131 m + 5,6 s	= 1.000 m = 40,4 s	
		150 m 8,3 s		+ 811 m + 36,5 s	+ 39 m + 1,9 s	= 1.000 m = 46,7 s	für 1.000 m → 6,3 s

→ Zeitverlust auch nach 1 km nur wenige Sekunden

→ Umwelteffekte wegen viel seltener Beschleunigen + Wiederabbremsen (= seltener „Energievernichtung“) vermutlich größer als angenommen!