



Prioritäre verkehrspolitische Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität in Österreich 2025–2029

Ein Bericht aus der Österreichischen Monitoring-Gruppe Klimaübereinkommen und Verkehr

Ausgabe 7 | Februar 2025



Prioritäre verkehrspolitische Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität in Österreich 2024–2029

Zusammenfassung

Aus einer Umfrage unter den Mitgliedern des Arbeitsausschusses „Verkehrspolitik“ und der Monitoring-Gruppe „Klimaübereinkommen und Verkehr“ der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV), welche Themen im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität derzeit am dringendsten weiter zu bearbeiten wären, ergaben sich folgende drei prioritäre Maßnahmenbereiche:

- Geschwindigkeitsregulierung
- Anpassung des Verkehrsrechts
- Ökosoziale Steuerreformen

Zu diesen Themen wurden Maßnahmen ausgewählt und in ihren Auswirkungen beschrieben, die bereits im Rahmen der FSV diskutiert und veröffentlicht worden sind (FSV 2018, 2021a, 2021b, 2022, Sammer 2024, Snizek 2024).

1. Einleitung

Österreich hat sich im Rahmen der UNO (Pariser Abkommen 2016) und in weiterer Folge als EU-Mitgliedsstaat zur Klimaneutralität und zu einer nachhaltigen ökologischen, ökonomischen und sozialen Entwicklung bis 2050 verpflichtet. Im Europäischen Klimagesetz wurde eine Reduktion der Treibhausgase bis 2030 um 55 % gegenüber 1990 rechtlich bindend verankert. Vor dem Hintergrund dieses Ziels legt der Nationale Klima- und Energieplan (NEKP) fest, welche Maßnahmen Österreich zur Erreichung des Reduktionsziels bis 2030 ergreifen wird. Eine Festlegung auf die Klimaneutralität 2040 erfolgte im Regierungsprogramm 2020–2040 (Bundesregierung 2020). Dieses Ziel der Klimaneutralität für den Personen- und Güterverkehr liegt auch dem Mobilitätsmasterplan für Österreich 2030 (BMK 2021) und den daraus abgeleiteten Teilkonzepten (z.B. Masterplan Güterverkehr 2030, Masterplan Gehen 2030, Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität) zugrunde.

Konsistent mit den im Mobilitätsmasterplan 2030 und der Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 (BMK 2021a) definierten Zielsetzungen, sollte Mobilität

- sozial verträglich,
- sicher und verlässlich,
- ökologisch verträglich,
- ökonomisch, effizient und wirtschaftlich

sein. Insbesondere beim Thema „ökologische Verträglichkeit“, welches auch die Treibhausgasemissionen beinhaltet, hinkt Österreich hinterher (und hinkt auch der Verkehrssektor anderen Sektoren hinterher). So sind seit 1990 bis 2023 die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr in Österreich um 44% gestiegen.

Unter den Mitgliedern des Arbeitsausschusses „Verkehrspolitik“ und der Monitoring-Gruppe „Klimaübereinkommen und Verkehr“ der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (FSV) werden deshalb vor allem Maßnahmenbereiche als prioritär angesehen, die ein hohes Potenzial haben, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu steigern:

- Geschwindigkeitsregulierung inklusive Akzeptanzförderung
- Anpassung des Verkehrsrechts
- Ökosoziale Steuerreformen

Diese Themen überschneiden sich zu einem großen Teil mit jenen, die im aktuellen „Maßnahmenbericht für eine sozial- und klimaverträgliche Mobilitätswende“ des Umweltbundesamtes (UBA 2024) beschrieben sind. Herangehensweise und Methode unterscheiden sich, gehen jedoch von denselben Datengrundlagen aus.



2. Geschwindigkeitsregulierung

Die **Senkung bestehender Tempolimits** kann einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der für Österreich beschlossenen strategischen Ziele des Klima- und Umweltschutzes sowie zur Verkehrssicherheit leisten.

Auf **Straßen im Ortsgebiet** lässt ein generelles Tempolimit von 30 km/h auf allen Straßen abseits von Vorrangstraßen (50 km/h) vor allem einen Gewinn an Lebensqualität und Sicherheit erwarten, wohingegen die Treibhausgasemissionen sich kaum ändern würden.

Die Auswirkungen auf den österreichischen Straßen im Ortsgebiet im Jahr 2030 zum Vergleichsjahr 2019 sind in Tabelle 1 dargestellt:

Tabelle 1: Auswirkungen von Tempolimits 30/50 auf den österreichischen Straßen im Ortsgebiet im Jahr 2030 zum Vergleichsjahr 2019 (FSV 2022)

CO ₂ -Äquivalente Straßenverkehr	+2 %
Fossiler Treibstoffverbrauch	+2 %
NO _x -Emissionen	+5 %
Unfälle mit Personenschaden / Jahr	-3367 (-15 %)
Verletzte / Jahr	-5112 (-19 %)
Getötete / Jahr	-21 (-20 %)
Abnahme mittlere Kfz-Geschwindigkeit 2019	- 17 %
Zeitverlust	32 s/km

Zu ergänzen ist, dass bei gemeinsamer Einführung von Tempo 30 mit der Rechts-vor-Links-Vorrangregelung die CO₂-Emissionen in der Regel leicht sinken könnten (Sammer 1997).

Der Zeitverlust entspricht einem nicht unüblichen Aufenthalt an einer Verkehrslichtsignalanlage.

Auf **Landstraßen im Freiland** lässt ein Tempolimit von generell 80 km/h und 100 km/h auf sehr gut ausgebauten Straßen verbunden mit einer verschärften Überwachung vor allem eine **wesentliche Erhöhung der Verkehrssicherheit erwarten, aber auch zumindest einstellige Reduktionen bei den Treibhausgasemissionen (siehe Tabelle 2)**. Damit wäre Österreich neben

Deutschland nicht mehr das letzte Land in der EU mit einem generellen Tempolimit auf Landstraßen von 100 km/h:

Tabelle 2: Auswirkungen von Tempolimits 80/100 auf den österreichischen Landstraßen im Jahr 2030 zum Vergleichsjahr 2019 (FSV 2022)

CO ₂ -Äquivalente Straßenverkehr	-6 %
Fossiler Treibstoffverbrauch	-6 %
NO _x -Emissionen	-14 %
Unfälle mit Personenschaden / Jahr	-1424 (-13 %)
Verletzte / Jahr	-2659 (-18 %)
Getötete / Jahr	-83 (-30 %)
Abnahme mittlere Kfz-Geschwindigkeit 2019	-17 %
Zeitverlust	5 s/km

Ein Tempolimit auf **Autobahnen** von 100 km/h wirkt vor allem **vermindernd in Richtung Treibstoffverbrauch, CO₂- und Schadstoffemissionen** (siehe Tabelle 3):

Tabelle 3: Auswirkungen von Tempolimit 100 auf den österreichischen Autobahnen im Jahr 2030 zum Vergleichsjahr 2019 (FSV 2022)

CO ₂ -Äquivalente Straßenverkehr	-15 %
Fossiler Treibstoffverbrauch	-15 %
NO _x -Emissionen	-43 %
Unfälle mit Personenschaden / Jahr	-660 (-29 %)
Verletzte / Jahr	-795 (-23 %)
Getötete / Jahr	-14 (-39 %)
Abnahme mittlere Kfz-Geschwindigkeit 2019	-22 %
Zeitverlust	6 ... 8 s/km

Kann über ein Tempolimit von 100 km/h kurzfristig kein Konsens erzielt werden, können zur Steigerung der Akzeptanz in der Bevölkerung auch die entsprechend weniger wirksamen Tempolimits von 120 oder 110 km/h in die Betrachtung einbezogen werden.

Insgesamt gibt es eine Reihe von **sonstigen Auswirkungen der Reduktion von Tempolimits**, die positiv zu beurteilen sind (FSV 2022). Dazu zählt die entschleunigende



Wirkung für den Verkehr als Grundlage für die Etablierung einer neuen gesellschaftlichen Verkehrskultur der Rücksichtnahme (siehe z. B. Schweiz).

Ein geringeres Tempolimit kommt nicht nur dem nicht-motorisierten Verkehr zugute, sondern insbesondere auch jenen Verkehrsteilnehmern, die im Verkehrsgeschehen oft benachteiligt werden. Dazu zählen vor allem Kinder, ältere Menschen und Behinderte. Insbesondere im Innerortsbereich dient diese Maßnahme sehr effizient der sozialen Inklusion von vulnerablen Bevölkerungsgruppen. Weiters reduziert die Verringerung der Geschwindigkeit den Verkehrslärm in signifikanter Weise.

Durch die Absenkung des Tempolimits in Verbindung mit einer verstärkten Überwachung der Einhaltung wird der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr vor allem im Fernverkehr tendenziell attraktiver (Sammer et al. 2004). In Städten und für den Innerortsverkehr von Gemeinden wird die Benutzung des Radverkehrs gefördert und das Zu-Fuß-Gehen objektiv und subjektiv sicherer bzw. komfortabler.

Für den motorisierten Individualverkehr wird der Verkehrsfluss durch die geringere Streuung der Fahrgeschwindigkeit harmonischer (Leutzbach 1972), die bei hohen Geschwindigkeiten besonders treibstoffintensiven und unfallträchtigen Überholvorgänge werden seltener, der Fahrstress für die Lenker wird verringert. Konfliktsituationen treten generell seltener auf. Vor allem auf Autobahnen und Schnellstraßen nimmt die Leistungsfähigkeit zu, sodass Stau reduziert wird oder im Vergleich mit Tempolimit 130 erst bei einer höheren Verkehrsbelastung und damit verzögert eintritt.

Für die Umsetzung des Tempo-Konzepts ist zu empfehlen, es – ähnlich wie in der Schweiz von 1985 bis 1990 und in der Stadt Graz für Tempo-30 1992/93 (Sammer 1994) geschehen – in Form eines „kontrollierten Experimentes“ zeitlimitiert z.B. über ein Jahr zu erproben. Nach einer wissenschaftlichen Evaluierung kann dann das Konzept definitiv eingeführt werden.

Die für die Umsetzung vorgeschlagener Maßnahmen notwendige Akzeptanz ist mittels professionellen Bewusstseinsbildungs- und Informationskampagnen sowie einer breiten gesellschaftlichen Diskussion mit

allen Stakeholdern zu erlangen (Sammer et al., 2002).

Dazu gibt es erfolgsversprechende Instrumente, die zeitgerecht und professionell zu planen und umzusetzen sind. Beispiele dazu sind Bürgerkonvente nicht nur auf Bundes- und Regionalebene, sondern auch für konkrete Projekte und Informationsplattformen in den sozialen Medien.

3. Anpassungen des Verkehrsrechts

Von fachlicher Seite wird schon seit langem der Wunsch nach einer **Neufassung der Straßenverkehrsordnung (StVO)** geäußert. Technologische Entwicklungen (Automatisiertes Fahren, KI-Anwendungen etc.) und gesellschaftliche Veränderungen, wie der Anstieg der Elektromobilität oder die Zunahme des Rad- und Scooter-Verkehrs lassen eine Neufassung als zweckmäßig erscheinen.

Für eine Neugestaltung der StVO sind vor allem folgende Maßnahmen ins Auge zu fassen, wovon zum Teil auch andere Bundes- und Landesgesetze mit Bezug auf den Straßenverkehr betroffen sind:

- Verankerung der oben beschriebenen **Senkung von bestehenden Tempolimits**, inklusive der Möglichkeit, diese im Rahmen von zeitbeschränkten Feldversuchen einzuführen.
- Verdeutlichung in den relevanten Gesetzen/Verfahren, dass sich die Ziele der **Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit** nicht nur auf den Kraftfahrverkehr, sondern auf alle Verkehrsarten bzw. Mobilitätsformen und Verkehrsmittel beziehen. Diese Ziele sind bereits heute so formuliert, werden jedoch in der Anwendungspraxis häufig nur auf den Kraftfahrverkehr bezogen. Abgesehen davon werden diese Begriffe im rechtlichen-fachlichen Kontext sehr unterschiedlich interpretiert.
- Anpassung der StVO im Sinne einer **Steuerung der Mobilität**, um verkehrspolitische Ziele und Klimaziele leichter umsetzen zu können. Eine zweckmäßige Priorisierung des Umweltverbundes aus öffentlichem, Rad- und Fußverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr ist derzeit rechtlich nicht ausreichend abgedeckt.



- Erhöhung der **Wirksamkeit der Bestrafung** durch Aufnahme häufig auftretender hoher **Geschwindigkeitsüberschreitungen** in das **Vormerksystem** § 30a FSG, die aber unter der Geschwindigkeitsgrenze der Überschreitung mit der Folge der Beschlagnahmung von KFZ liegen. Von den über 20 Ländern der EU mit einem Punkte- oder Vormerksystem für Verkehrsdelikte ist das österreichische Vormerksystem das einzige, in dem Geschwindigkeitsdelikte nicht vorkommen (van Schagen et al., 2012). Darüber hinaus wären auch ein bundeseinheitlicher **Strafenkatalog** für Verkehrsdelikte und ein bundeseinheitliches **Verwaltungsstrafregister** sinnvoll. Als Vorbild kann der öffentlich zugängliche Bußgeldkatalog der Schweiz gelten.
- Einführung einer **bundesweit einheitlichen und niedrigeren Straftoleranz für die Übertretung von zulässigen Geschwindigkeiten**. Idealerweise sollte sie die Messtoleranz von 3 km/h für Fahrgeschwindigkeiten unter 100 km/h, bzw. 3% über 100 km/h nicht überschreiten, wie z.B. in der Schweiz. Damit würden bundesweit gerechte und faire Straftoleranzen entstehen (FSV 2022) sowie die Überschreitungen und Unfälle deutlich zurückgehen.
- Vermeidung von Unfällen Jugendlicher durch **Anhebung des vor einiger Zeit herabgesetzten Mindestalters für das Erlangen der Moped-Lenkerberechtigung auf das 16. Lebensjahr** gem. § 18 FSG. Damit verbunden soll eine **verbesserte Ausbildung und eine praktische Führerscheinprüfung analog der Führerscheinklasse A1** sein. In Österreich verunfallen jährlich über 2.000 Jugendliche im Alter von 15 und 16 Jahren mit ihrem Moped. Laut Spitzer, Scheck & Till (2019) ist das Verletzungsrisiko mit dem Moped 24-mal höher als mit dem Fahrrad, 20 Mal höher als mit dem Auto und 4 Mal höher als mit dem Motorrad. Gleichzeitig weisen bereits 16-jährige mit dem Moped ein 2,6-fach niedrigeres Unfallrisiko auf als 15-jährige.
- **Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den Fußverkehr** (Sammer 2024):
In der letzten StVO-Änderung wurden für den Fahrradverkehr einige rechtliche Rahmenbedingungen verbessert. Analoge Verbesserungen sind für den Fußverkehr notwendig, der insbesondere durch den erwünschten Zuwachs des Fahrradverkehrs teilweise

an Sicherheit und Qualität eingebüßt hat. So zeigt sich vor allem in Innerortsbereichen, dass die oftmals hohen Geschwindigkeiten, die mit dem elektrischen Radverkehr (E-Bike, E-Scooter; ÖAMTC 2023) erreicht werden, vermehrt zu Konflikten mit dem Fuß- und dem sonstigen Radverkehr führen. Insbesondere der E-Scooter-Verkehr mit rund 6.000 Verunglückten im Jahr 2023 (IDB 2023) sticht dabei heraus. In der offiziellen Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria sind werden 1607 Verletzte und 3 Todesopfer dem E-Scooter Verkehr zugerechnet (Statistik Austria 2023). Hohe Geschwindigkeiten und große Beschleunigungen, aber auch eine schlechte Erkennbarkeit von E-Scooter Nutzer:Innen spielen hierbei eine Rolle.

4. Ökosoziale Steuerreformen

Die im Mobilitätsmasterplan (BMK 2021) festgeschriebenen Klimaziele im Verkehrssektor können mit dem derzeit beschlossenen Maßnahmenprogramm nicht erreicht werden. Alle Untersuchungen zeigen, dass die Klimaziele durch innovative technologische Maßnahmen allein nicht erreicht werden können. Ein Hauptgrund ist, dass die gesellschaftlichen Kosten, die durch CO₂-Emissionen verursacht werden (sogenannte externe Kosten), derzeit größtenteils von der Allgemeinheit und zukünftigen Generationen getragen werden, anstatt von den Verursachern. Dies fördert die intensive Nutzung von Verkehrsmitteln mit hohen CO₂-Emissionen und trägt maßgeblich zur Verfehlung der Klimaziele bei. Eine ökosoziale Steuerreform für den Verkehrs- und Mobilitätssektor würde beinhalten, dass die gesellschaftlichen Kosten von CO₂-Emissionen stärker eingepreist („internalisiert“) werden und damit die Nutzung von Verkehrsmitteln mit hohen CO₂-Emissionen unattraktiver wird. Wirksame Elemente einer solchen Steuerreform sind (FSV 2021a):

- Schrittweise Internalisierung der externen Kosten aller Verkehrsmittel im Sinne der Herstellung der Kostenwahrheit für alle Verkehrsmittel unter Berücksichtigung einer wirksamen sozialen Verteilungskomponente.
- Festschreiben einer schrittweisen und vorausschauenden Ökologisierung aller fahrzeugbezogenen und verkehrsleistungsabhängigen Steuern, Abgaben und



Förderungen sowie schrittweise Anhebung der fahrzeugbezogenen und verkehrsleistungsabhängigen Umwelt- und Klimaabgaben über einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren;

- Eine zentrale Rolle einer ökosozialen Steuerreform im Verkehrssektor spielt die **Zweckwidmung der Mehreinnahmen**: Diese sollen einerseits für Investitionen und Betrieb eines ökologischen und klimaneutralen Verkehrssystems verwendet werden und andererseits jenen Verkehrsteilnehmern zugutekommen, die sich umweltfreundlich verhalten. Die Zweckwidmung der Mehreinnahmen hat erfahrungsgemäß eine positive Wirkung auf die Akzeptanz von derzeit wenig populären Maßnahmen.
- Eine sozial treffsichere Lösung dafür stellt der **Mobilitätsbonus** in Verbindung mit einer ökosozialen Pendlerförderung dar. Im Sinne einer Grundsicherung für Mobilität erhält jeder Bürger einen monatlichen Bonusbetrag. Entscheidet man sich für ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten, spart man sich trotz höheren Umwelt- und Klimaabgabe Geld. Wird eine weniger umwelt- und klimaschonende Mobilitätsform genutzt, so zahlt man dafür im Sinne des Verursacherprinzips mehr.
- Die Verstärkung der Ökologisierung und Erzielung einer Verteilungsgerechtigkeit der **Pendlerförderung** mit folgenden Teilaspekten (FSV 2021b):
 - Umwandlung der bestehenden steuerlichen Frei- und Absetzbeträge für Arbeitnehmerinnen und Selbständige in einen einkommensunabhängigen Förderbetrag – den Pendlerbonus.
 - Der Pendlerbonus wird abhängig von der Pendeldistanz und der Zumutbarkeit der ÖV-Verbindung, jedoch unabhängig vom Einkommen berechnet.
 - Jährlich abnehmende Höhe des Pendlerbonus für Fahrzeuge mit fossilen Antrieben.
 - Die Finanzierung des Pendlerbonus erfolgt einkommensneutral über den Gesamtbetrag der heutigen Pendlerförderungen.
 - Eine Einschleifregelung vermeidet Benachteiligungen gegenüber der heutigen Regelung.

Zur ökosozial wirksamen **Investitionspolitik** im Verkehrswesen werden auf Basis der Diskussion der Autoren zwei Teilbereiche als besonders dringlich angesehen:

- Ausreichende Finanzierung des öffentlichen, nicht-motorisierten und klimaneutralen Verkehrs auch in Räumen und Zeiten geringer Nachfrage, wie er in allen aktuellen Mobilitäts- und Verkehrskonzepten, unter anderem auch im Mobilitätmasterplan 2030 (BMK 2021) als vordringlich beschrieben wird.
- Verstärkte Investitionen in eine die Lebensdauer verlängernde Erhaltung und Instandsetzung der Verkehrsinfrastruktur. Die damit erzielte Nachhaltigkeit steigert nicht nur die Wirtschaftlichkeit, sondern auch die Resilienz der Verkehrsinfrastruktur.



5. Quellen

- BMK (Hrsg.) (2021): Mobilitätsmasterplan für Österreich 2030, Wien.
- BMK (Hrsg.) (2021a): Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030, Wien.
- BMK (Hrsg.) (2019): Integrierter nationaler Klima- und Energieplan 2021-2030, Wien.
- Bundesregierung (2020): Regierungsprogramm 2020 – 2024, 03. Klimaschutz, Infrastruktur, Umwelt & Landwirtschaft, Seite 100; https://www.open3.at/regierungsprogramm/_downloads/33ce30a5b380fd358b344fe741a97ae3/03-01-Klimaschutz-Energie.pdf.
- Cerruti, D. & Filippini, M. (2021): Speed limits and vehicle accidents in built-up areas: The impact of 30 km/h zones. Economic Working Paper Series, 21.
- De Pauw, E., Daniels, S., Thierie, M., & Brijs, T. (2014): Safety effects of reducing the speed limit from 90 km/h to 70 km/h. Accident Analysis & Prevention 62, (426-431).
- FSV (Hrsg.) (2022): Berger, W. J., Kräutler, Ch., Sammer, G., Schopf, J. M., Schützhofer, B., Snizek, S.: Ein neuer Ansatz für höchstzulässige Geschwindigkeiten im Straßenverkehr in Österreich aus synergetischer, nachhaltiger Sicht. FSV-Schriftenreihe 025/2022.
- FSV (Hrsg.) (2021a): Sammer, G., Snizek, S.: Ökosoziale Reform der Steuern, Gebühren und staatlichen Ausgaben für den Verkehrs- und Mobilitätssektor in Österreich. FSV-Schriftenreihe 023/2021.
- FSV (Hrsg.) (2021b): Hauger, G., Puwein, W., Sammer, G., Snizek, S.: Ökologisierung der Pendlerreform auf dem Weg zu einer ökosozialen Steuerreform für den Verkehr. FSV-Schriftenreihe 022/2021.
- FSV (Hrsg.) (2018): Strategien und Lösungen für eine nachhaltige Mobilität. Die Standpunkte der FSV. FSV-Schriftenreihe 019/2018.
- IDB (2023): InjuryDataBase Austria 2023; KfV. Verletzte mit Wohnsitz in Österreich und stationärer oder ambulanter Behandlung im Krankenhaus. Hochrechnung.
- KfV (2023): Geschwindigkeiten im Straßenverkehr 2023; Geschwindigkeiten und Verkehrsstärken des motorisierten Verkehrs in Österreich, Erhebungen des KfV 2023.
- Leutzbach W. (1972): Einführung in die Theorie des Verkehrsflusses. Springer Verlag.
- ÖAMTC (2023): E-Scooter – unterschätzte Gefahr im Straßenverkehr. <https://www.oeamtc.at/presse/oeamtc-e-scooter-unterschaetzte-gefahr-im-strassenverkehr-74325438>.
- Sammer, G. (2024): Ergänzungsvorschlag der Fußgänger- und Radverkehrsregeln für die StVO und KfG. Textentwurf für den FSV-Arbeitsausschuss Strategische Verkehrssicherheit, September 2024, Wien.
- Sammer, G., Gruber, Chr., Röschel G., Herry, M., Schöbel, H. (2004): OPTI-INFO, Optimierung von Verkehrs- und Reiseinformations-Systemen zur Veränderung des Verkehrsverhaltens. Forschungsförderungsprogramm I2-Intelligente Infrastruktur des BM für Verkehr, Wien.
- Sammer, G., Hössinger, R., Mensik, K., Voigt, H.Ch. (2002): Analyse und Erklärung der verkehrspolitischen Einstellungen von Entscheidungsträgern, Interessensvertretern und Bürgern., Schriftenreihe Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, band 122, BM VIT, Wien.
- Sammer, G. (1997): General 30 kph Speed Limit in the City– The Results of a Model Project in the City of Graz, Austria, Institute for Road Safety Research, Haifa, Israel, SWOV.
- Snizek, S. (2024): Zu den Begriffen Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs. Textentwurf für den FSV-Arbeitsausschuss Strategische Verkehrssicherheit, November 2024. Wien.
- Statistik Austria (2023): Straßenverkehrsunfälle 2023 mit Personenschaden, Statistik Austria, 2024. Wien.
- UBA (2024): Maßnahmenbericht für eine sozial und klimaverträgliche Mobilitätswende, Sachstand 2024, REPORT REP-0928, Wien.
- UBA (2019): Sachstandsbericht Mobilität, Mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030. Bearbeitung: BMVIT, B.A.U.M, IHS, GfK. UBA. REPORT REP-0688, Wien.
- Van Schagen, I. et al. (2012): The BestPoint Handbook – Getting the best out of a Demerit Point System. BestPoint Deliverable 3, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien.

6. Bearbeitung

Berger, Wolfgang Josef
Car, Martin
Hiess, Helmut

Kichler, Georg
Peer, Stefanie
Sammer, Gerd

Schopf, Josef Michael
Skoric, Michael
Snizek, Sepp