

Heuer bereits mehr Verkehrstote als im gesamten Vorjahr

Seit Anfang 2025 sind auf Österreichs Straßen bereits 353 Menschen ums Leben gekommen – und damit mehr als im gesamten Vorjahr (351 Tote). Im Gesamtjahr 2025 rechnet das KfV mit 382 Getöteten. Das Ziel der österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie, die Zahl der Getöteten heuer unter 310 zu halten, wird klar verfehlt. Besonders auffällig ist der starke Anstieg bei den tödlichen Fahrradunfällen (inkl. E-Bikes und E-Scootern). Wie eine KfV-Auswertung der letzten Jahre zeigt, waren in den meisten Fällen die Getöteten selbst die Unfallverursacher. Doch was steckt dahinter – und was kann man dagegen tun?

Wien, 17. November 2025. Die vorläufige Jahresbilanz fällt für die „sanfte Mobilität“ besonders tragisch aus. Im gesamten Vorjahr sind mit Fahrrädern, E-Bikes und E-Scootern in Summe 39 Menschen ums Leben gekommen, heuer sind es bisher schon mindestens 64 Tote (+73%). Konkret verunglückten heuer bisher mindestens 31 Menschen mit herkömmlichen Fahrrädern, 28 mit E-Bikes und fünf mit E-Scootern tödlich. „Mit ein Grund für die Veränderungen beim Unfallgeschehen ist die gestiegene Nutzung von E-Bikes, E-Scootern und Fahrrädern. Hinzu kommt die schlecht ausgebaute Radinfrastruktur für den stetig steigenden Radverkehr“, wie **Dipl.-Ing. Klaus Robatsch, Leiter des Bereichs Verkehrssicherheit im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV)** erläutert.

Insgesamt sind auf Österreichs Straßen heuer bereits mindestens 353 Menschen ums Leben (Stand 16.11.2025). Mindestens deshalb, da es noch zu statistischen Nachmeldungen kommen kann – etwa, wenn Schwerverletzte später im Spital sterben. Aktuell gibt es aber bereits gesichert mehr Verkehrstote als im gesamten Vorjahr (351). Das heurige Ziel der österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie – weniger als 310 Getötete – wird zudem klar verfehlt. Bis Jahresende dürfte sich die Zahl laut KfV-Prognosen sogar auf 382 Getötete summieren.

Beteiligung von Pkw am Unfallgeschehen sinkt – Zunahme beim Radverkehr

Die genauen Zahlen der bisherigen Verletzten im Jahr 2025 liegen noch nicht vor. Langfristig zeigt aber auch hier der Trend beim Radverkehr klar nach oben, wie die Auswertung aller Verkehrsunfälle mit Personenschäden (Unfälle mit Toten und/oder Verletzten) der letzten zehn Jahre (2015-2024) durch das KfV zeigt. **Dipl.-Ing. Robatsch** dazu: „Im Jahr 2024 waren um 74 Prozent mehr Fahrrad- und E-Scooter-Lenkende an Unfällen mit Personenschäden beteiligt als zehn Jahre zuvor. Im Pkw-Bereich gibt es hingegen einen Rückgang um 24 Prozent. Das sind Faktoren, die Österreich bei der Prävention noch viel stärker berücksichtigen muss.“

Vorrang und rote Ampeln werden vom Radverkehr häufig missachtet

Besonders bedenklich: Laut KfV-Analyse waren in den letzten zehn Jahren 68 Prozent aller getöteten Rad- und E-Scooter-Nutzenden selbst die Hauptunfallverursacher – im Vorjahr lag dieser

Anteil sogar bei 87 Prozent. Als Hauptunfallverursacher werden jene Personen bezeichnet, die nach Einschätzung der Exekutive am wesentlichsten zu einem Unfall beigetragen haben.

Ein wesentlicher Faktor bei Radfahrunfällen ist die relativ hohe Zahl an Alleinunfällen, bei denen der Verunfallte naturgemäß der Hauptunfallverursacher ist: Im Vorjahr machten sie 49 Prozent aller tödlichen Unfälle mit Fahrrädern, E-Scootern oder E-Bikes aus. Die Hauptursachen bei Alleinunfällen: Unachtsamkeit und Ablenkung. Bei Kollisionen mit anderen Fahrzeugen (oder mit zu Fuß Gehenden) hatten die tödlich verunglückten Hauptunfallverursacher mit ihren Fahrrädern oder E-Scootern hauptsächlich den Vorrang bzw. ein Rotlicht missachtet.

Hauptunfallverursacher bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen

Ein spannender Aspekt, ist auch folgender: Klammert man alle Alleinunfälle aus, so sind in den letzten zehn Jahren insgesamt 267 Fahrrad-, E-Bike- und E-Scooter-Nutzende bei Kollisionen mit anderen Fahrzeugen tödlich verunglückt. Bei rund der Hälfte dieser Fälle (132) trugen jedoch nicht die Getöteten, sondern deren Unfallgegner die Hauptschuld.

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch betont: „Wir appellieren an alle Lenkenden von Kraftfahrzeugen, eine angepasste Fahrweise zu wählen – vor allem dort, wo sie mit dem Radverkehr in Kontakt kommen. Gleichzeitig sollten Radfahrende sich bewusst sein, dass sie im Falle eines Unfalls die Verletzlichen sind und daher nicht auf ihrem Vorrang bestehen sollten, wenn eine Situation zu riskant erscheint.“

Etliche KfV-Forderungen sind weiter offen

Die geplante Novelle der Straßenverkehrsordnung, die eine Ausweitung der Helmpflicht bei E-Bikes auf 14 Jahre und bei E-Scootern auf 16 Jahre vorsieht, greift zu kurz. Zwar ist jede Maßnahme, die die Sicherheit erhöht, ein Schritt in die richtige Richtung, allerdings fordert das KfV weiterhin eine altersunabhängige Helmpflicht für alle, die mit E-Bikes oder E-Scootern unterwegs sind. **Dipl.-Ing. Robatsch** erklärt dazu: „Das Brems- und Fahrverhalten von E-Scootern und E-Bikes unterscheidet sich deutlich von dem herkömmlicher Fahrräder. Zudem wird mit diesen Fahrzeugen meist deutlich schneller gefahren.“

Helme senken das Risiko für schwere Schädel-/Hirnverletzungen

KfV-Berechnungen zeigen: eine Helmpflicht bei E-Scootern und E-Bikes könnte jährlich bis zu 1.000 Schädel-Hirn-Verletzungen verhindern – und damit zahlreiche Spitalsaufenthalte und Folgeschäden. Von den insgesamt 411 in den letzten zehn Jahren getöteten Rad-, E-Bike- und E-Scooter-Fahrenden haben 270 (66%) keinen Helm getragen, wie KfV-Auswertungen zeigen. Ein Helm bietet zwar keinen absoluten Schutz, senkt das Risiko tödlicher Verletzungen aber deutlich und reduziert die Unfallfolgen. Noch wichtiger wäre, Unfälle von vornherein zu verhindern.

Was tun, um Unfälle zu verhindern?

Angeichts der häufigen Vorrangverletzungen durch den Fahrradverkehr fordert das KfV eine massive Ausweitung freiwilliger Fahrrad- und E-Bike-Kurse sowie den zügigen Ausbau der Radinfrastruktur. Zudem hält das KfV folgende Forderungen bei E-Scootern weiterhin aufrecht: eine verpflichtende zweite Bremse, die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 25 auf 20 km/h

und die Infragestellung des Mindestalters von derzeit neun bzw. zwölf Jahren. Aktuell ist es nämlich so, dass Kinder bereits ab neun Jahren (nach Absolvierung der freiwilligen Radfahrprüfung) mit einem bis zu 25 km/h schnellen E-Scooter am Straßenverkehr teilnehmen dürfen. Die Frage ist, ob man in diesem Alter wirklich schon reif dazu ist.

Getötete in den Bundesländern

Bundesland	Getötete Gesamtjahr 2024	Getötete 2024 (bis inkl. 16. Nov.)	Getötete 2025 (bis Inkl. 16. Nov.)
Burgenland	15	14	15
Kärnten	30	25	33
Niederösterreich	84	75	98
Oberösterreich	72	65	68
Salzburg	28	25	21
Steiermark	63	60	57
Tirol	32	30	37
Vorarlberg	7	7	11
Wien	20	19	13
<i>Österreich</i>	351	320	353

Foto, Abdruck honorarfrei

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch, Leiter des Bereichs Verkehrssicherheit im KFV © KFV/APA
Fotoservice/Schedl

Rückfragehinweis:

Pressestelle KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Tel.: 05-77077-1919 | E-Mail: pr@kfv.at | www.kfv.at