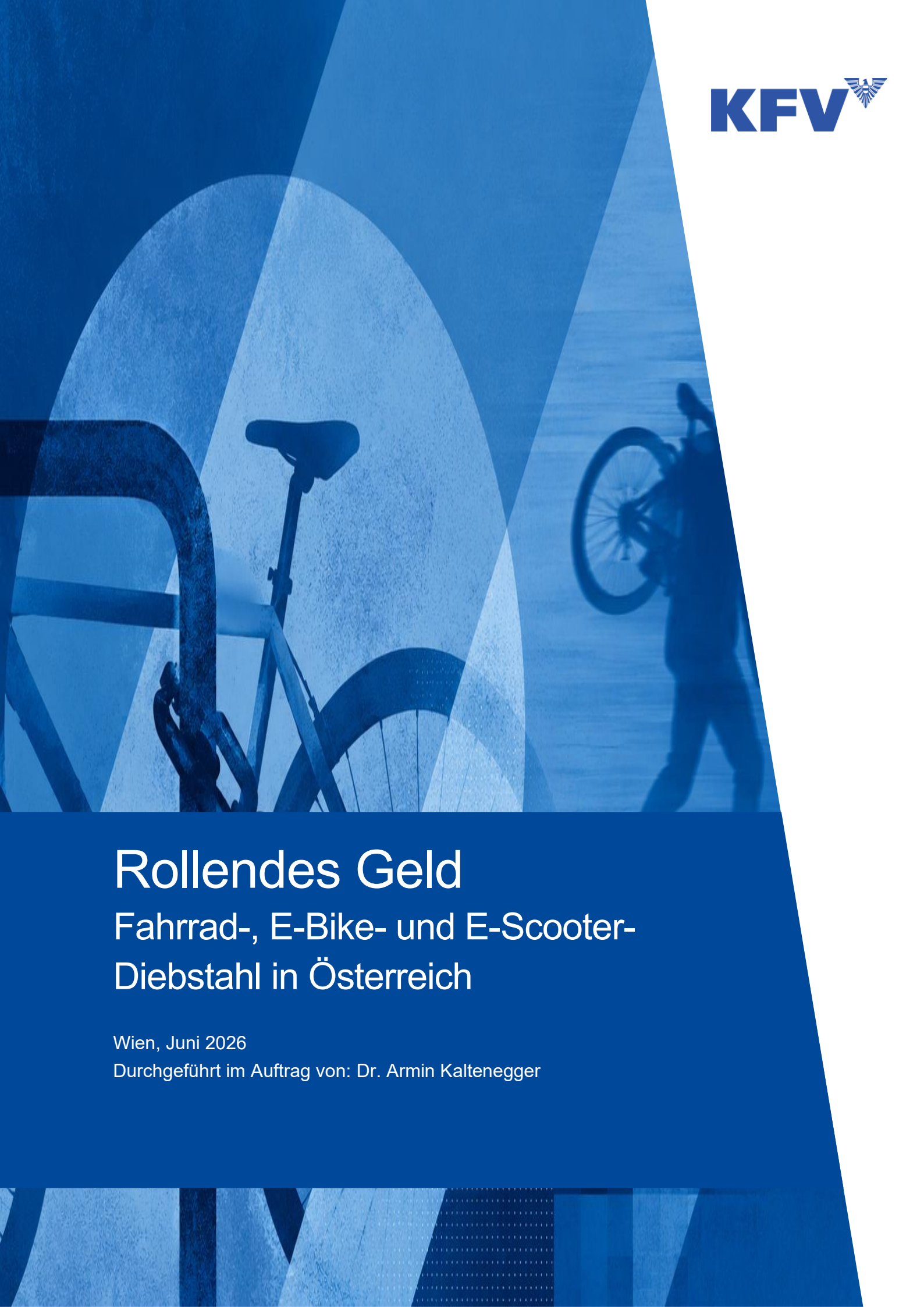




Rollendes Geld

Fahrrad-, E-Bike- und E-Scooter- Diebstahl in Österreich

Wien, Juni 2026

Durchgeführt im Auftrag von: Dr. Armin Kaltenegger

Rollendes Geld

Fahrrad-, E-Bike- und E-Scooter-Diebstahl in Österreich

Verfasst von

Patricia Rosenauer

Unter Mitarbeit von

Fabian Seiberl

Stefan Georgiev

Fachliche Verantwortung

Patricia Rosenauer

Im Auftrag von

Armin Kaltenegger

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
2. Methode	5
3. Fahrradmarkt Österreich	6
3.1. E-Bikes: Motor des Marktwachstums	6
3.2. Gravel-Bikes und Kinderräder als Wachstumssegmente	6
3.3. Relevanz für den Diebstahlschutz	6
4. Ergebnisse	8
4.1. Besitz und Nutzung von Fortbewegungsmitteln	8
4.2. Risikoeinschätzung: Diebstahlgefahr	8
4.3. Diebstahlprävention: Sicherungsmaßnahmen	11
4.4. Diebstahlbetroffenheit	14
4.5. Diebstahlorte	15
4.6. Sicherung zum Diebstahlzeitpunkt und Dokumentation	16
4.7. Anzeige und Aufklärungsquote	16
4.8. Verändertes Verhalten nach dem Diebstahl	17
5. Erkenntnisse aus dem Fahrradschlösser-Test	18
5.1. Testergebnisse nach Schlosstyp	18
5.2. Allgemeine Erkenntnisse	18
5.3. Empfehlungen aus dem Test	19
6. Empfohlene Maßnahmen	20
6.1. Präventionsmaßnahmen	20
7. Fazit	22

1. Einleitung

Die Nutzung von Fahrrädern, E-Bikes und E-Scootern hat in Österreich in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Besonders der Markt für elektrische Mikromobilität wächst stetig: **E-Bikes erfreuen sich nicht nur bei Freizeitnutzer:innen, sondern zunehmend auch als Alltagsverkehrsmittel wachsender Beliebtheit.** Damit steigt jedoch auch das Interesse potenzieller Dieb:innen an diesen hochwertigen und häufig teuren Fahrzeugen.

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) hat im Rahmen der Studie „Rollendes Geld“ eine repräsentative Befragung der österreichischen Bevölkerung (n=1.520) durchgeführt, die sowohl das wahrgenommene Diebstahlrisiko als auch konkrete Sicherungsmaßnahmen und Erfahrungen mit Diebstählen beleuchtet. Damit leistet die Studie einen wichtigen Beitrag zur **Prävention von Eigentumsdelikten im Bereich der Mikromobilität.**

Der vorliegende Kurzbericht fasst die zentralen Ergebnisse der Studie zusammen und leitet daraus konkrete Handlungsempfehlungen für Nutzer:innen von Fahrrädern, E-Bikes und E-Scootern ab. Besonderes Augenmerk wird dabei auf Unterschiede zwischen den drei Fahrzeugkategorien sowie zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen (nach Alter, Geschlecht und Wohnort) gelegt.

2. Methode

Die Studie 'Rollendes Geld' wurde im Auftrag des KfV vom Marktforschungsinstitut **Marketagent** mittels einer **Computer-Assisted Web Interview (CAWI)-Methode** im Marketagent Online Access Panel durchgeführt. Im Zeitraum vom **03.06.2026 bis 09.06.2026** wurden insgesamt **n = 1.520 Netto-Interviews** mit Personen im Alter von 14 bis 79 Jahren erhoben.

Auftraggeber	Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV)
Methode	CAWI Marketagent Online Access Panel
Sample-Größe	n = 1.520 Netto-Interviews
Kernzielgruppe	Personen 14–79 Jahre Inzidenz: 100 %
Quotensteuerung	Repräsentativ für österreichische Bevölkerung gewichtet
Feldzeit	03.06.2026 – 09.06.2026
Studienumfang	32 Fragen
Mobile Teilnahme	66,1 %
Daten-Cleaning	25 Respondent:innen ausgeschlossen

Die Stichprobe ist hinsichtlich Geschlecht, Alter, Bundesland und Ausbildung **repräsentativ für die österreichische Gesamtbevölkerung** zwischen 14 und 79 Jahren. Die Gewichtung erfolgte entsprechend der bevölkerungsabbildenden Soll-Verteilung (Interlocked: Geschlecht x Alter x Region x Ausbildung). **49,6 % der Befragten sind männlich, 50,2 % weiblich** und 0,1 % divers.

Nach Wohnort entfallen 46,4 % auf städtische Gebiete, 14,4 % auf das Einzugsgebiet einer Stadt und 39,2 % auf ländliche Bereiche. Wien ist das am stärksten vertretene Bundesland (22,2 %), gefolgt von Niederösterreich (18,7 %) und Oberösterreich (16,6 %).

3. Fahrradmarkt Österreich

Österreich zählt zu den fahrradaffinen Ländern Europas – und der Markt ist im Wandel. Laut den aktuellen Marktdaten des **Verbands der Sportartikelerzeuger und Sportausrüster Österreichs (VSSÖ)** wurden im Jahr 2025 rund **389.000 Fahrräder** an den österreichischen Sport- und Fahrradfachhandel abgesetzt – ein leichter Rückgang von 1,7 % gegenüber dem Vorjahr, der den Gesamtmarkt mengenmäßig aber stabil hält.

Der Gesamtumsatz mit Fahrrädern stieg 2025 auf beachtliche **1,097 Milliarden Euro** (+3,9 % gegenüber 2024) – ein Zeichen dafür, dass zwar weniger Fahrräder verkauft werden, aber zu höheren Preisen. **E-Bikes dominieren den Markt mit einem Umsatzanteil von 79 %** und einem Stückzahlanteil am Gesamtmarkt von 57 %. Bei Rädern für Erwachsene liegt der E-Bike-Anteil sogar bei einem neuen Höchststand von **rund 69 %**. Zum Vergleich: In Deutschland beträgt dieser Anteil 53 %, in der Schweiz 41 %.

3.1. E-Bikes: Motor des Marktwachstums

Die meistverkaufte E-Bike-Kategorie sind **Trekking- und SUV-E-Bikes mit rund 101.000 verkauften Einheiten** – als erste Kategorie überhaupt überschreitet sie die Marke von 100.000 Stück. Diese Entwicklung spiegelt den wachsenden Trend zur Alltagsmobilität wider: E-Bikes werden zunehmend nicht nur in der Freizeit, sondern auch für den Arbeitsweg genutzt.

Ein weiterer Wachstumsmotor ist das **Dienstradleasing**, das in manchen Bundesländern wie Wien und Vorarlberg bereits stark verbreitet ist, in anderen (z. B. Steiermark) aber erst langsam in Fahrt kommt. Die Förderstruktur dieses Modells treibt besonders die Nachfrage nach hochwertigen E-Bikes an.

E-Lastenräder verzeichneten 2025 insgesamt einen leichten Rückgang auf rund 7.000 Einheiten (-5 %), wobei Lastenräder für den Gütertransport gegen den Trend um 37 % zulegen – Förderänderungen belasteten jedoch den Bereich der Kindertransport-Lastenräder (-25 %). Ähnlich rückläufig waren E-Falträder (-25 %) und nicht-elektrische Falträder (-57 %).

3.2. Gravel-Bikes und Kinderräder als Wachstumssegmente

Neben E-Bikes ist **das Gravel-Bike der große Gewinner des Jahres 2025**: Mit einem Wachstum von +48,3 % – bei nicht-elektrischen Modellen sogar +74 % – wurden rund 29.000 Gravel-Bikes verkauft. Besonders auffällig ist, dass die Nachfrage erstmals auch stark im Einsteigerbereich und gleichmäßig über alle Geschlechter verteilt ist.

Erfreulich entwickelten sich auch **Kinder- und Jugendräder (+9 %, rund 64.000 Stück)**, wobei Kinderfahrräder bis 20 Zoll besonders stark zulegen (+16 %, rund 37.000 Stück). Eltern legen zunehmend Wert auf Qualität und Sicherheit beim Kauf von Kinderfahrrädern.

3.3. Relevanz für den Diebstahlschutz

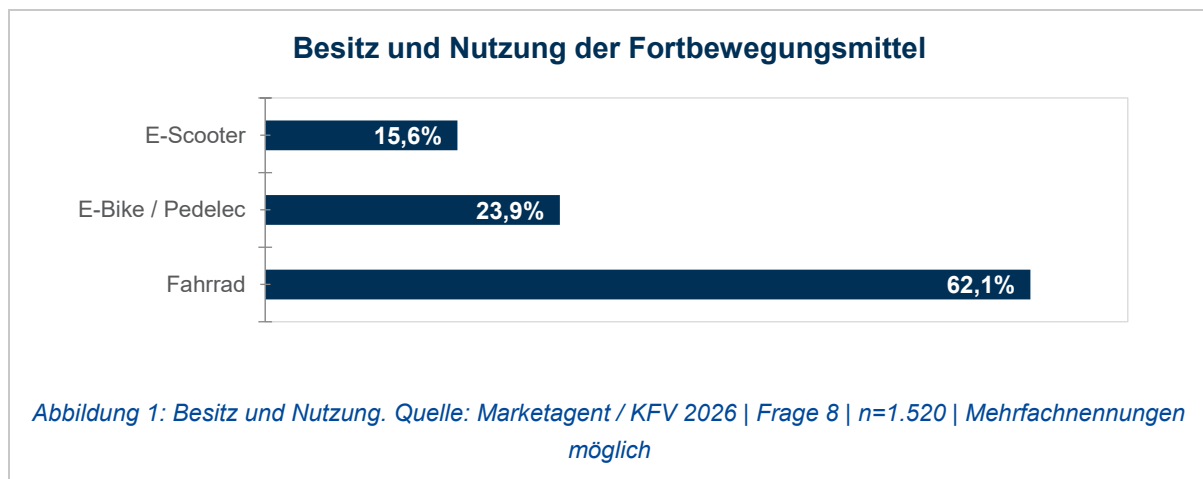
Die stark steigende Zahl hochwertiger E-Bikes – mit Durchschnittspreisen weit über 2.000 Euro – macht wirksamen Diebstahlschutz zu einem immer dringenderen Thema. **Ein gestohlenes E-Bike bedeutet in den meisten Fällen einen wirtschaftlichen Schaden von mehreren Tausend**

Euro. Gleichzeitig zeigt die Marktentwicklung, dass sich immer mehr Österreicher:innen täglich auf ihr Fahrrad verlassen – und damit auch auf dessen Sicherheit.

4. Ergebnisse

4.1. Besitz und Nutzung von Fortbewegungsmitteln

Das klassische Fahrrad ist mit 62,1 % das am weitesten verbreitete Fortbewegungsmittel, gefolgt von **E-Bikes/Pedelecs (23,9 %)** und **E-Scootern (15,6 %)**. Rund 24,2 % der Befragten nutzen keines der drei Fahrzeuge.



Fahrräder und E-Scooter werden überdurchschnittlich häufig in Städten und städtischen Einzugsgebieten genutzt, während E-Bikes verstärkt im ländlichen Raum Verwendung finden. Dies erklärt sich durch die längeren Distanzen und die topografischen Gegebenheiten in ländlichen Regionen.

4.2. Risikoeinschätzung: Diebstahlgefahr

Das höchste Diebstahlrisiko wird bei **E-Scootern (77,6 %)** und **E-Bikes/Pedelecs (73,5 %)** wahrgenommen. Beim Fahrrad gehen immerhin **55,2 % der Befragten** von einem sehr bzw. eher hohen Diebstahlrisiko aus. Jüngere Personen (14–39 Jahre) schätzen das E-Bike-Diebstahlrisiko mit 79,5 % signifikant höher ein als ältere Befragte ab 40 Jahren (69,9 %).

Wahrgenommenes Diebstahlrisiko (Top-2-Box)

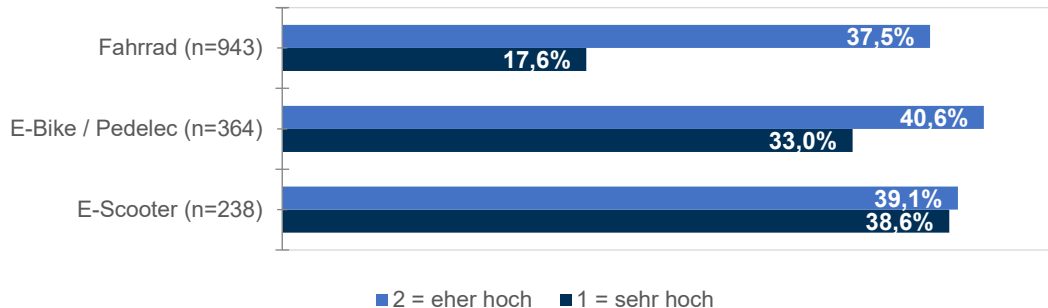


Abbildung 2: Wahrgenommenes Diebstahlrisiko. Quelle: Marketagent / KfV 2026 | Frage 9 | Skala 1–4

Die Einschätzung des Diebstahlrisikos variiert stark nach Abstellort. Bahnhöfe, Haltestellen und Park-and-Ride-Anlagen gelten mit 87,2 % als gefährlichste Abstellorte, gefolgt vom öffentlichen Raum im Freien (85,5 %) und dem Ausland (84,7 %). Am sichersten werden private Kellerabteile (20,1 %) und das Abstellen in/auf einem Auto (28,9 %) eingeschätzt.

Diebstahlrisiko nach Abstellort (Top-2-Box, n=1.153)

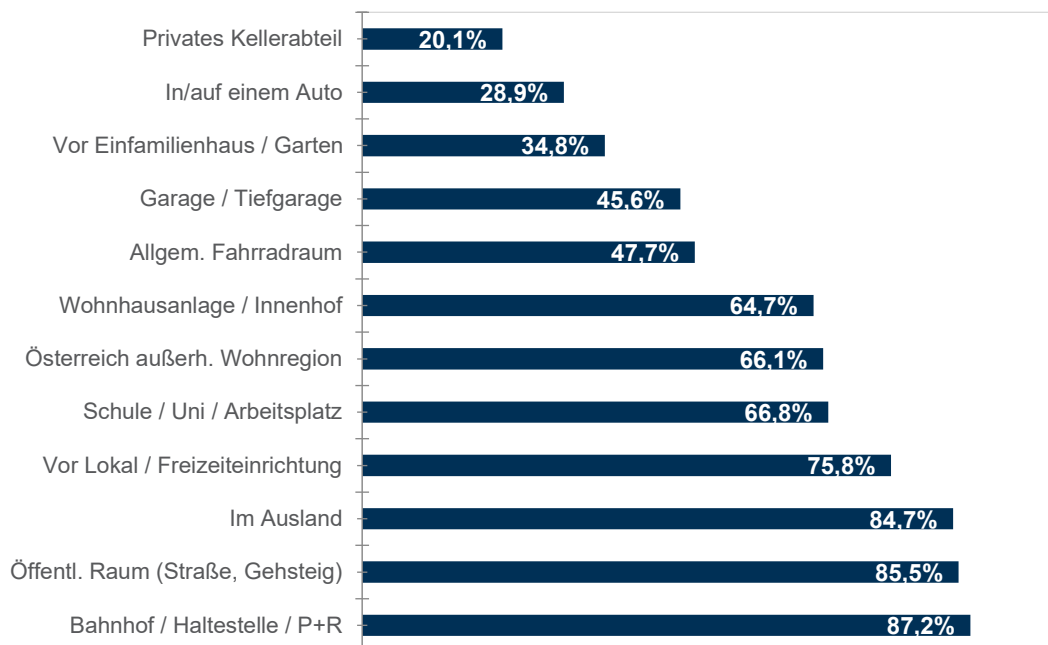
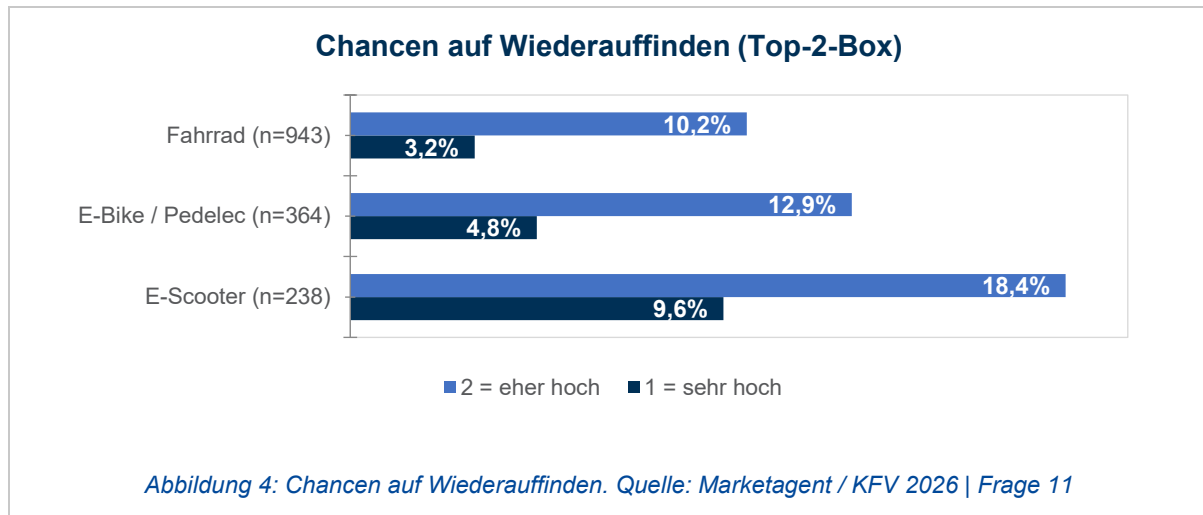


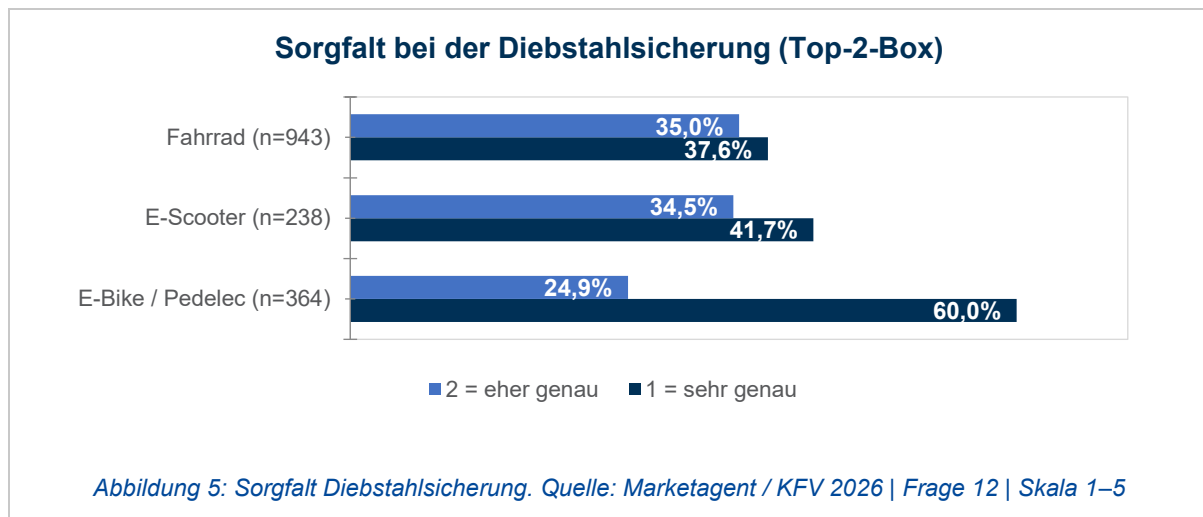
Abbildung 3: Diebstahlrisiko nach Abstellort. Quelle: Marketagent / KfV 2026 | Frage 10

Die Chancen auf ein Wiederauffinden nach einem Diebstahl werden generell als gering eingeschätzt. Am pessimistischsten sind die Befragten beim Fahrrad (**13,4 %**), gefolgt vom E-Bike (**17,7 %**). Beim E-Scooter wird mit einer etwas höheren Aufklärungsquote gerechnet (**28,0 %**) – möglicherweise aufgrund elektronischer Trackingmöglichkeiten.

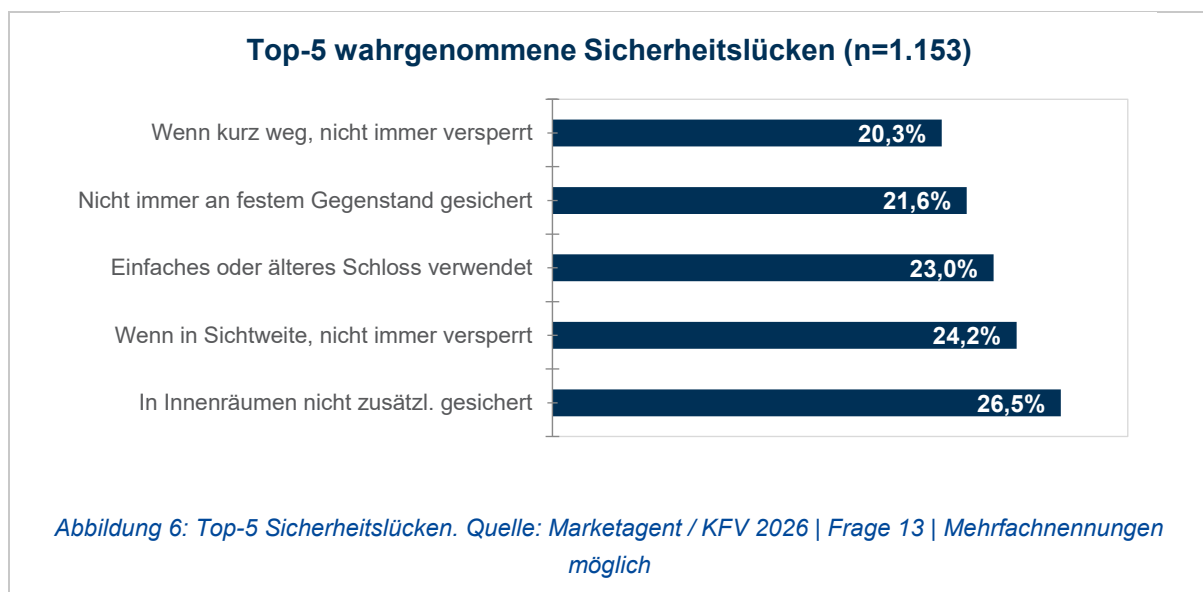


4.3. Diebstahlprävention: Sicherungsmaßnahmen

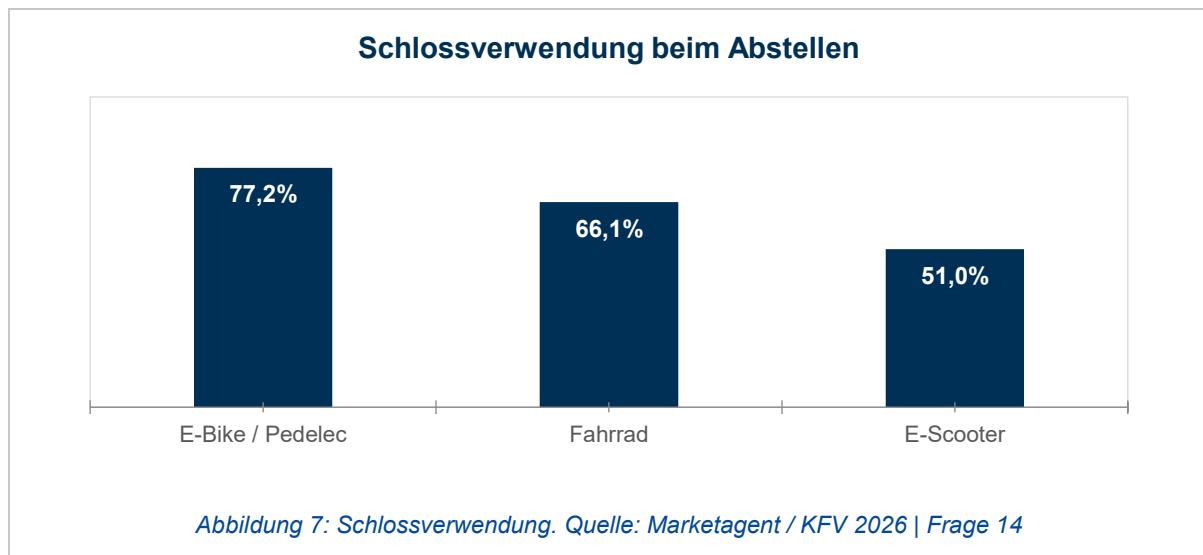
Die Mehrheit der Befragten gibt an, sehr oder eher genau auf die Sicherung zu achten. Am stärksten ausgeprägt ist dieses Bewusstsein bei **E-Bike-Nutzer:innen (84,9 %)**, gefolgt von E-Scooter- (76,2 %) und Fahrrad-Nutzenden (72,6 %). Ältere Personen ab 40 Jahren achten dabei signifikant stärker auf eine gute Sicherung.



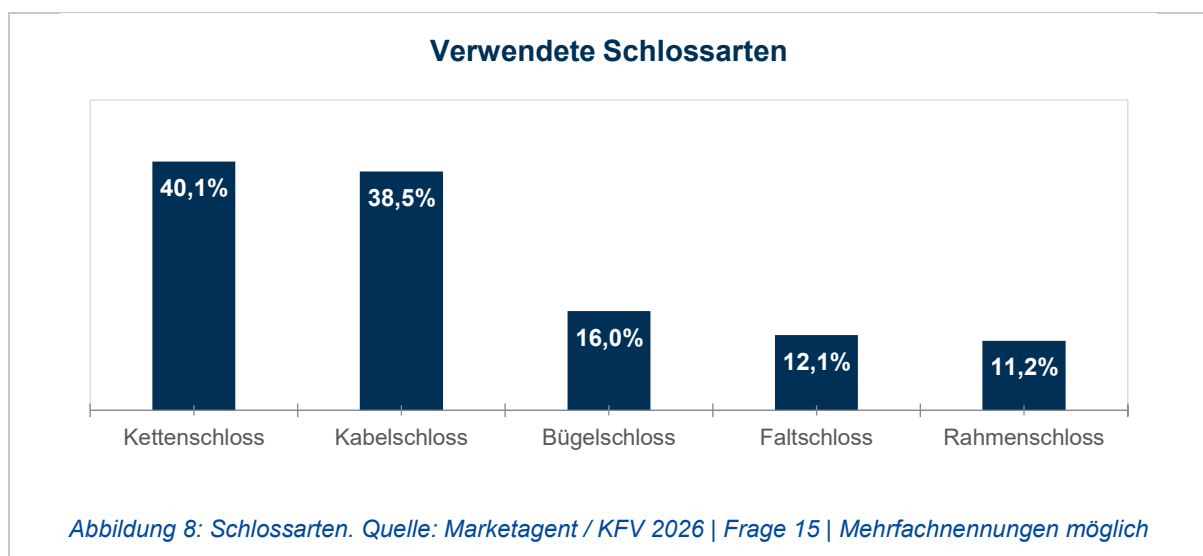
Trotz des grundsätzlichen Sicherheitsbewusstseins erkennen viele Befragte selbst Lücken in ihrem Sicherungsverhalten. Die am häufigsten genannte Sicherheitslücke ist das **Unterlassen einer zusätzlichen Sicherung in Innenräumen (26,5 %)**, gefolgt vom Versäumnis, das Fahrzeug auch bei Sichtweite zu versperren (24,2 %) und der Verwendung einfacher oder älterer Schlösser (23,0 %).



Beim E-Bike verwenden mehr als drei Viertel der Nutzer:innen **(77,2 %) fast immer ein Schloss**, beim Fahrrad sind es rund zwei Drittel (66,1 %) und beim E-Scooter nur noch etwas mehr als die Hälfte (51,0 %). Ältere Befragte (40–79 Jahre) verwenden bei allen drei Fahrzeugkategorien signifikant häufiger immer ein Schloss.



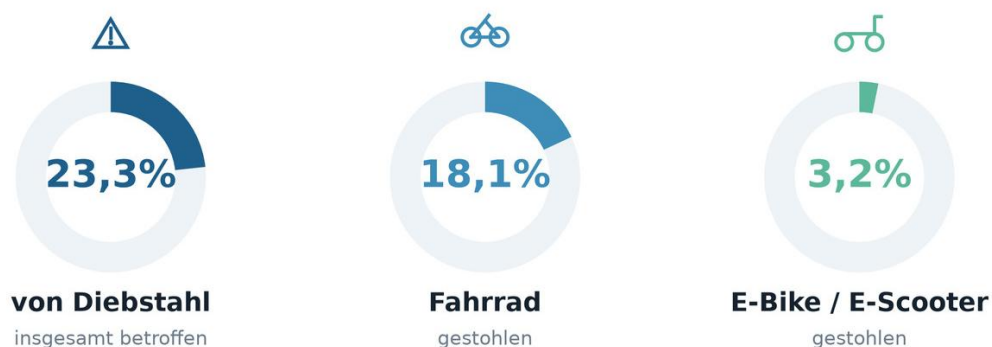
Am häufigsten werden **Ketten-** (40,1 %) und **Kabelschlösser** (38,5 %) eingesetzt – beide gelten als vergleichsweise leicht zu überwinden. Sicherheitsexpert:innen empfehlen stattdessen Bügel- oder Faltschlösser, die deutlich widerstandsfähiger sind.



Zusätzliche Schutzmaßnahmen werden am häufigsten beim E-Bike getroffen: 47,2 % haben den Kaufbeleg aufbewahrt, 37,2 % die Rahmennummer notiert, 28,8 % besitzen eine Diebstahlversicherung, 27,0 % entfernen den Akku zur Sicherung und 22,7 % haben das Fahrzeug registrieren lassen. Beim Fahrrad werden mit Abstand die wenigsten Maßnahmen getroffen.

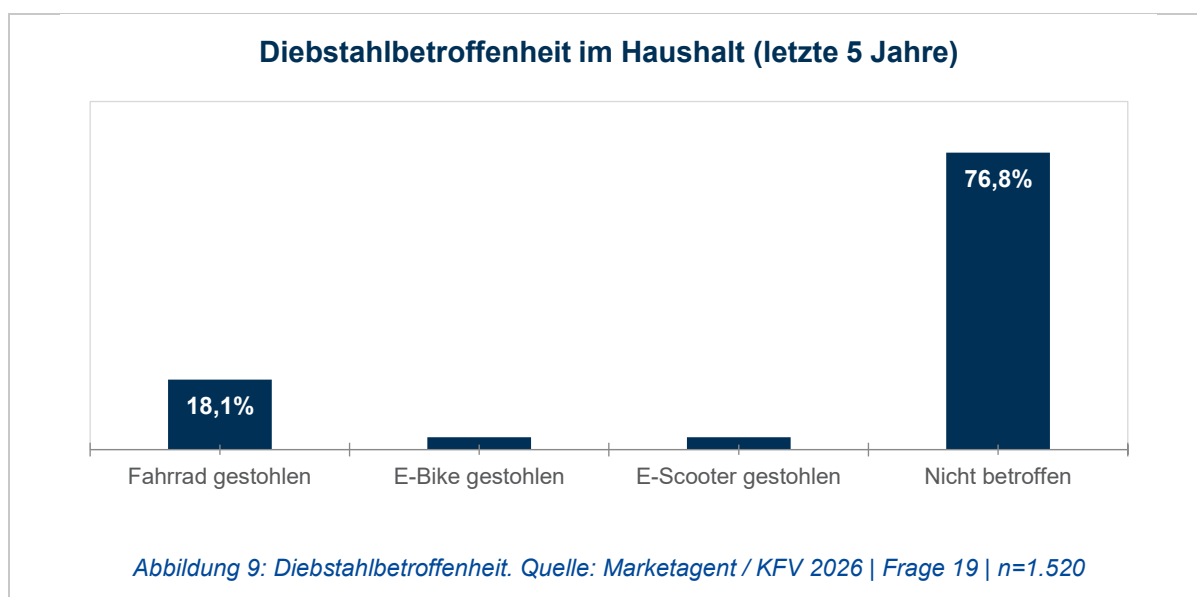
Zwei Drittel der Befragten (66,8 %) haben Informationsbedarf zum Diebstahlschutz – besonders zu **GPS-Trackern (26,4 %)**, zu Möglichkeiten nach einem Diebstahl (23,3 %), zu Versicherungsfragen (23,0 %), zur Registrierung (20,3 %) und zur richtigen Sicherung (20,2 %).

4.4. Diebstahlbetroffenheit



* Mehrfachnennung möglich, jeweils 3,2 % E-Bike und E-Scooter

Rund 2 von 10 Befragten (23,3 %) geben an, dass sie selbst oder eine Person aus ihrem Haushalt innerhalb der letzten fünf Jahre Opfer eines Fahrzeugdiebstahls wurden. Mit **18,1 % entfällt der Großteil auf Fahrraddiebstähle**; je 3,2 % berichten von einem gestohlenen E-Bike oder E-Scooter. Besonders betroffen sind Männer, jüngere Personen und Stadtbewohner:innen.



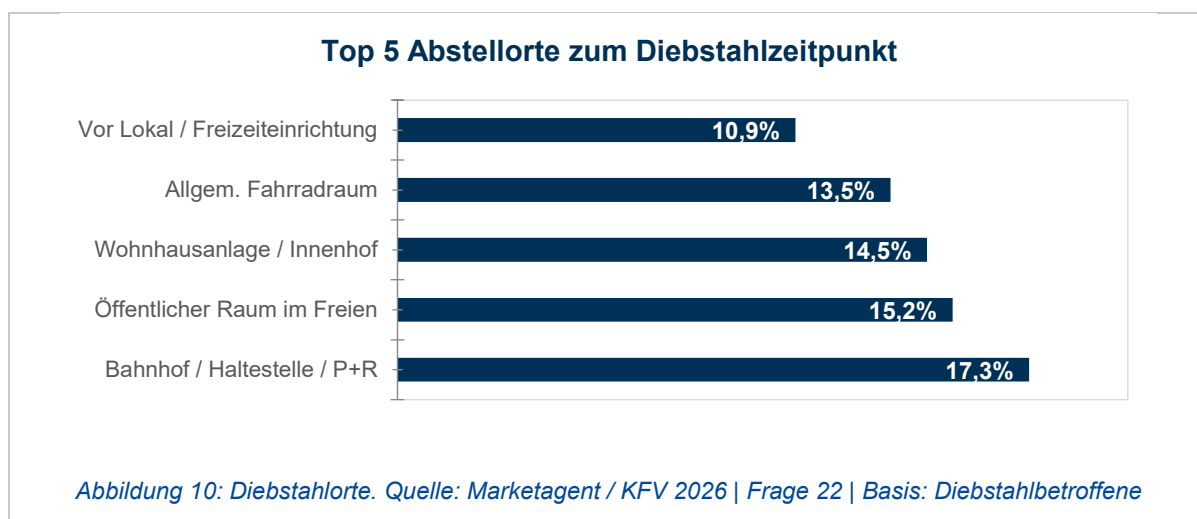
Laut der Kriminalpolizeilichen Anzeigenstatistik 2025 des Bundeskriminalamtes wurden in Österreich im Jahr 2025 insgesamt 16.932 Fahrraddiebstähle bei der Polizei gemeldet (Bundeskriminalamt, 2026) – ein Rückgang von 13 % gegenüber 2024 (19.455 Fälle) und der zweitniedrigste Wert seit dem Jahr 2000. Die Aufklärungsquote bei Fahrraddiebstählen lag 2025 bei lediglich 9,3 %. Zwei Drittel aller Diebstähle ereigneten sich in den Landeshauptstädten. Der wirtschaftliche Schaden ist beim E-Bike am höchsten: Mehr als die Hälfte der Betroffenen (53,3 %) gibt einen Wert des gestohlenen E-Bikes von über 1.000 Euro an.

4.5. Diebstahlorte

Fast zwei Drittel der Diebstähle (**64,7 %**) ereignen sich in der eigenen Wohnregion, 31,5 % zwar in Österreich, aber außerhalb des eigenen Wohnradius und nur 3,8 % der Fahrzeuge werden im Ausland gestohlen. Beim E-Scooter hingegen finden die Diebstähle häufiger auch außerhalb der Wohnregion statt (47,5 %).

Dass die Diebstähle häufig in der eigenen Wohnregion stattfinden, zeigt sich auch bei den konkreten Abstellorten. Am häufigsten wurden Fahrräder, E-Bikes und E-Scooter bei einem **Bahnhof, einer Haltestelle oder einer Park-and-Ride-Anlage (17,3 %)** gestohlen. Dahinter folgen **öffentliche Flächen im Freien, etwa Straßen oder Gehsteige (15,2 %)**, der Bereich **vor einer Wohnhausanlage bzw. im Innenhof (14,5 %)** sowie **allgemeine Fahrrad- oder Abstellräume (13,5 %)**. An fünfter Stelle stehen **Geschäfte, Lokale oder Freizeiteinrichtungen (10,9 %)**.

Die übrigen Diebstähle verteilen sich auf eine Reihe unterschiedlicher Abstellorte. Dazu zählen insbesondere das eigene Wohnumfeld – etwa Einfamilienhäuser, private Kellerabteile oder Garagen – sowie Schulen, Universitäten und Arbeitsplätze. Nur selten wurden Fortbewegungsmittel direkt in oder auf einem Auto gestohlen (1,0 %)



Auffällig in der Einzelbetrachtung ist: E-Bikes werden mit Abstand am häufigsten vor Lokalen oder Freizeiteinrichtungen gestohlen (25,9 %), E-Scooter schwerpunktmäßig an Bahnhöfen und Haltestellen (23,8 %). Bei 14–19-Jährigen steht der Diebstahl vor Lokalen/Freizeiteinrichtungen mit 21,6 % an erster Stelle.

4.6. Sicherung zum Diebstahlzeitpunkt und Dokumentation

79,4 % der Befragten geben an, dass das gestohlene Fahrzeug zum Tatzeitpunkt gesichert war (E-Bike: 83,3 %, Fahrrad: 79,2 %, E-Scooter: 76,9 %). **75,6 % hatten es mit einem Schloss gesichert**; davon waren 54,8 % an einem festen Gegenstand angeschlossen. Diese Zahlen zeigen: Selbst vorhandene Sicherungen bieten keinen absoluten Schutz.

Bei der Dokumentation vor dem Diebstahl zeigt sich erheblicher Nachholbedarf:

Kaufbeleg vorhanden: nur 36,6 % (bei E-Bike-Betroffenen: 51,5 %)

Rahmennummer notiert: 19,1 % (E-Bike: 41,1 %)

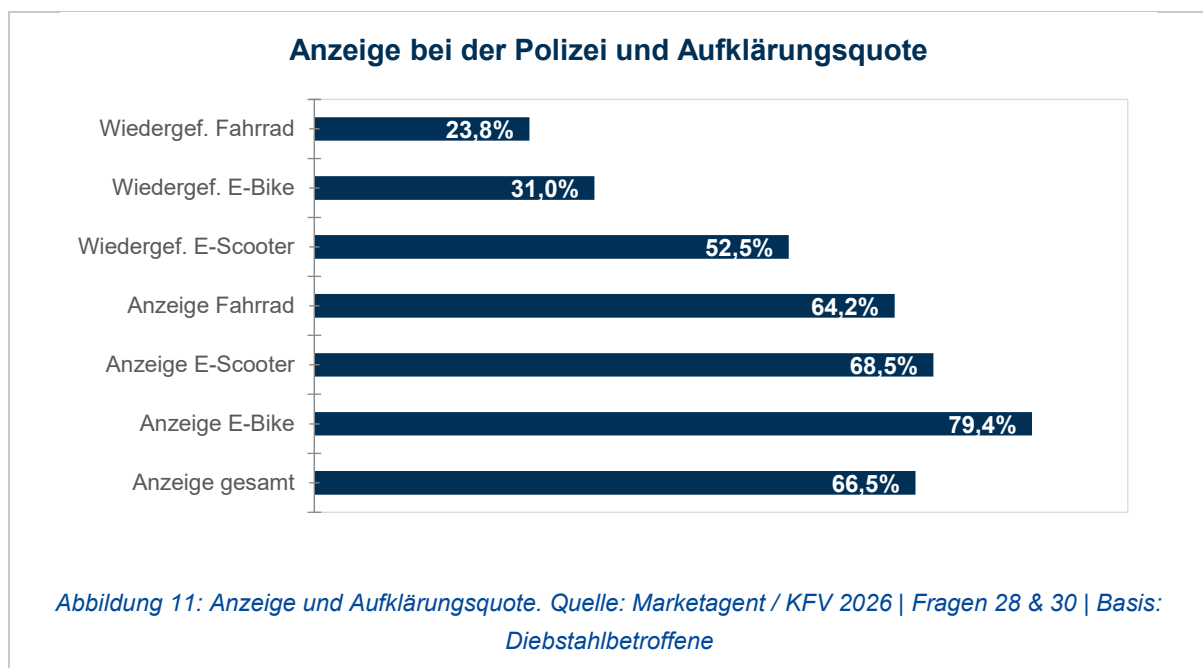
Diebstahlversicherung: 17,6 % (E-Bike: 34,4 %)

Fahrzeug registriert: nur 11,1 % (E-Bike: 18,3 %)

Beim Fahrrad sind die Betroffenen am schlechtesten abgesichert – obwohl es am häufigsten gestohlen wird.

4.7. Anzeige und Aufklärungsquote

Rund zwei Drittel der Betroffenen (**66,5 %**) **erstatteten Anzeige bei der Polizei**. Die Anzeigebereitschaft ist beim E-Bike am höchsten (79,4 %), gefolgt von E-Scooter (68,5 %) und Fahrrad (64,2 %). Der häufigste Grund für das Unterlassen einer Anzeige ist die geringe Erwartung, das Fahrzeug wiederzufinden (43,2 %).



Die tatsächliche Aufklärungsquote bestätigt diese Skepsis: **Nur 28 % der gestohlenen Fahrzeuge wurden wiedergefunden**. Beim E-Scooter liegt die Quote mit 52,5 % deutlich höher, beim E-Bike bei 31,0 % und beim Fahrrad lediglich bei 23,8 %. Die höhere Wiederfindungsrate bei E-Scootern könnte auf GPS-Tracker oder elektronische Wegfahrsperren zurückzuführen sein.

4.8. Verändertes Verhalten nach dem Diebstahl

Mehr als drei Viertel der Betroffenen (>75 %) gaben an, ihr Sicherungsverhalten nach dem Diebstahl geändert zu haben. Die häufigsten Änderungen:

Kauf eines hochwertigeren Schlosses: 26,8 %

Immer an einem festen Gegenstand sichern: 24,2 %

Auch in abgesperrten Räumen mit Schloss sichern: 19,6 %

Jüngere Befragte weisen in nahezu allen Bereichen ein signifikant geringeres Präventionswissen auf als Personen ab 40 Jahren – was sich auch in ihrer höheren Diebstahlbetroffenheit niederschlägt.

5. Erkenntnisse aus dem Fahrradschlösser-Test

Im Rahmen eines KfV-Testdurchgangs vom **28. Mai 2026** wurden verschiedene Schlosstypen für Fahrräder systematisch auf ihre Sicherheit geprüft. Dabei wurden handelsübliche Schlösser unterschiedlicher Kategorien und Preisklassen unter realistischen Bedingungen getestet – mit dem Ziel, Nutzer:innen belastbare Orientierungshilfen für die Wahl geeigneter Sicherungsmittel zu geben.

Das zentrale Ergebnis vorweg: **Kein Schloss bietet absoluten Schutz**. Jedes getestete Schloss konnte mit handelsüblichem Werkzeug geöffnet werden. Der entscheidende Faktor ist nicht die Unüberwindbarkeit, sondern der **Zeitaufwand, den ein potenzieller Dieb investieren müsste** – je länger dieser ist, desto eher wird ein Diebstahl abgebrochen.

5.1. Testergebnisse nach Schlosstyp

Die getesteten Schlösser wurden in folgende Kategorien eingeteilt. Nachfolgend die Ergebnisse nach Typ, ohne Nennung konkreter Marken oder Preise:

Schlosstyp	Methode	Dauer	Bewertung
Stahlseil-Schloss (dünn)	Bolzenschneider oder Torsion mit Rohr; schwächste Stelle: Verbindung Seil/Schloss	10–30 Sek.	Sehr gering
Seil-/Spiralschloss	Bolzenschneider oder Verdrehen mit Rohr/Brechzange	30 Sek.	Sehr gering
Kabelschloss (dicker)	Bolzenschneider; Drähte einzeln durchtrennen	ca. 1,5 Min.	Gering
Panzerschloss (Seil mit Aluhülsen)	Bolzenschneider; Aluminiumhülsen bieten kaum Widerstand	ca. 1 Min.	Gering
Kettenschloss (dünne Glieder)	Gewebemantel aufschneiden, Kettenglied mit Bolzenschneider durchtrennen	1,5–2 Min.	Gering
Rahmenschloss	Aufhebeln des Schließmechanismus mit Brechstange	2–3 Min.	Gering–Mittel
Faltschloss	Bolzenschneider an Gelenkverbindung ansetzen; Glieder aufspreizen	ca. 20 Sek.	Sehr gering – mittel*
Kettenschloss (sehr dicke, abgerundete Glieder)	Bolzenschneider gleitet an abgerundeten Gliedern ab; wahrscheinlich nur mit Winkelschleifer	Nicht geknackt	Hoch

** Faltschlösser variieren stark in der Qualität: Modelle mit stabilen Stahlgliedern und robusten Gelenken bieten deutlich mehr Schutz.*

5.2. Allgemeine Erkenntnisse

Der Preis eines Schlosses ist **kein verlässlicher Indikator für seine Sicherheit**. Auch teurere Modelle aus dem Fachhandel konnten im Test teils in kürzester Zeit geöffnet werden.

Entscheidend ist vielmehr die **Materialstärke und Konstruktionsweise**: Schlösser mit sehr dicken Gliedern und abgerundeten Kanten bieten mechanisch den höchsten Widerstand gegen Bolzenschneider, da das Werkzeug abrutscht.

Als schwächste Stelle erweist sich bei nahezu allen Schlössern die **Verbindung zwischen Schlossmechanismus und Seil- bzw. Kettenende**. Hier setzt professionelles Werkzeug gezielt an. Schlösser, bei denen diese Verbindung bauartbedingt besonders exponiert ist, sind besonders gefährdet.

Das einzige im Test nicht geknackte Schloss war ein sehr schweres Kettenschloss mit besonders dicken, abgerundeten Gliedern. Zum Durchtrennen wäre voraussichtlich ein **Winkelschleifer** notwendig – ein Werkzeug, das in der Öffentlichkeit erhebliche Aufmerksamkeit erregen würde und somit einen deutlichen Abschreckungseffekt hat.

5.3. Empfehlungen aus dem Test

Auf Basis der Testergebnisse empfiehlt das KfV folgende Maßnahmen:

- Bügelschlösser, Faltschlösser mit robusten Gliedern und schwere Kettenschlösser mit dicken, abgerundeten Kettengliedern bieten den besten Schutz gegen Bolzenschneider.
- Stahlseil- und Kabelschlösser – unabhängig vom Preis – sind für die alleinige Sicherung nicht geeignet, da sie mit einfachem Werkzeug in Sekunden geöffnet werden können.
- Das Schloss so hoch wie möglich am Fahrrad platzieren: Ein Bolzenschneider kann am Boden nicht aufgestützt werden und verliert damit erheblich an Hebelkraft.
- Rahmen und Rad gleichzeitig sichern, nicht nur das Rad allein – nur so ist das Fahrrad wirklich fest.
- Mehrere Schlösser verschiedener Typen kombinieren – dies verdoppelt oder verdreifacht den Zeitaufwand für einen Dieb und wirkt stark abschreckend.
- Zusätzlich GPS-Tracker und Alarmanlagen (Bewegungssensor) einsetzen, um im Diebstahlfall die Auffindewahrscheinlichkeit zu erhöhen und Diebe aktiv abzuschrecken.

6. Empfohlene Maßnahmen

Auf Basis der Studienergebnisse lassen sich konkrete Handlungsempfehlungen ableiten, die sowohl die Prävention als auch das Verhalten nach einem Diebstahl betreffen.

Folgende Maßnahmen senken das Risiko, Opfer eines Fahrrad- oder E-Fahrzeug-Diebstahls zu werden:



1. Das richtige Schloss

Hochwertiges, robustes Bügel- oder Faltschloss verwenden, Rahmen mit Vorder- oder Hinterrad absperren, abnehmbare Teile wie Akkus und Lichter mitnehmen



2. Die sichere Abstellanlage

Hochwertige, fest verankerte Fahrradsicherungsbügel oder bewachte Abstellanlagen nutzen, Felgenhalter, Zäune, Poller oder Verkehrsschilder vermeiden



3. Immer gesichert

Fahrzeug niemals ungesichert abstellen, auch nicht kurz oder in Sichtweite, auch in Innenräumen (Keller, Garage) mit Schloss an fest verankertem Gegenstand sichern



4. Der richtige Ort

Gut beleuchtete, einsehbare Abstellplätze im öffentlichen Raum wählen, Orte mit beschädigten oder unvollständigen Fahrzeugen meiden



5. Elektronische Zusatzsicherung

Für E-Bikes und E-Scooter GPS-Tracker oder elektronische Wegfahrsperre nutzen für höhere Wiederauffindungsquote

6.1. Präventionsmaßnahmen

Folgende Maßnahmen minimieren das Schadensausmaß im Falle eines Diebstahls:

1. Kaufbeleg und Fotos aufbewahren

Bewahren Sie den Kaufbeleg und aktuelle Fotos auf. Diese Unterlagen erleichtern die Schadensabwicklung mit der Versicherung und unterstützen die Polizei.

2. Rahmennummer dokumentieren

Notieren Sie die Rahmen- oder Seriennummer an einem sicheren Ort. Diese Angabe ist für die Polizeianzeige unerlässlich.

3. Fahrzeug registrieren lassen

Nutzen Sie Registrierungsangebote wie den Fahrradpass des Bundeskriminalamtes. Damit erhöhen Sie die Chance, das Fahrzeug zurückzubekommen.

4. Diebstahlversicherung abschließen

Prüfen Sie, ob Ihr Fahrzeug bereits durch eine bestehende Versicherung abgedeckt ist. Falls nicht, empfiehlt sich der Abschluss einer eigenen Diebstahlversicherung – besonders für hochwertige E-Bikes.

5. Sofort Anzeige erstatten

Erstatten Sie sofort nach dem Diebstahl eine Anzeige bei der Polizei und grenzen Sie den Tatzeitpunkt so genau wie möglich ein.

7. Fazit

Die Studie 'Rollendes Geld' zeigt deutlich: Das Bewusstsein für das Diebstahlrisiko ist in der österreichischen Bevölkerung grundsätzlich vorhanden – besonders bei E-Bike- und E-Scooter-Nutzer:innen wird die Gefahr eines Diebstahls als hoch bis sehr hoch wahrgenommen. **Dieses Bewusstsein setzt sich jedoch nicht in allen Fällen in konsequente Schutzmaßnahmen um.**

Besonders auffällig ist das Schutzgefälle zwischen den Fahrzeugkategorien: Klassische Fahrräder werden deutlich seltener dokumentiert, registriert oder versichert als E-Bikes. Dies erscheint paradox, da **Fahrräder mit 18,1 % die am häufigsten gestohlene Kategorie sind.** Hier besteht erheblicher Aufklärungsbedarf.

Ein weiteres zentrales Ergebnis betrifft den Generationenunterschied: **Jüngere Nutzer:innen (14–39 Jahre) weisen sowohl eine höhere Diebstahlbetroffenheit als auch ein geringeres Präventionswissen auf.** Gezielte Informationskampagnen für diese Zielgruppe – insbesondere zu GPS-Tracking, Registrierung und richtiger Schlossauswahl – könnten hier wirkungsvoll ansetzen.

Erfreulich ist, dass ein Diebstahl in der Regel zu einem deutlichen Lerneffekt führt: Mehr als drei Viertel der Betroffenen verbessern ihr Sicherheitsverhalten nach einem Vorfall. **Präventionsarbeit sollte daher frühzeitig ansetzen – bevor der erste Diebstahl passiert.**

8. Keyfacts

Jeder vierte Haushalt war in den vergangenen fünf Jahren von einem Diebstahl betroffen

23,3 % der Befragten geben an, dass ihnen selbst oder einer Person in ihrem Haushalt in den vergangenen fünf Jahren ein Fahrrad, E-Bike oder E-Scooter gestohlen wurde. Mit 18,1 % sind klassische Fahrräder mit Abstand am häufigsten betroffen.

Hohes Risikobewusstsein – aber deutliche Lücken beim Schutz

Die Gefahr ist den Nutzer durchaus bewusst: 77,6 % schätzen das Diebstahlrisiko bei E-Scootern und 73,5 % bei E-Bikes als hoch ein. Trotzdem werden Fahrzeuge nicht immer konsequent gesichert. Rund ein Viertel verzichtet etwa in Innenräumen auf eine zusätzliche Sicherung oder sperrt das Fahrzeug nicht ab, wenn es in Sichtweite steht.

Ausgerechnet die beliebtesten Schlösser bieten vergleichsweise wenig Schutz

Kettenschlösser (40,1 %) und Kabelschlösser (38,5 %) werden am häufigsten verwendet. Der KfV-Praxistest zeigt jedoch: Viele einfache Seil-, Kabel- und Kettenschlösser lassen sich mit handelsüblichem Werkzeug innerhalb weniger Sekunden oder Minuten überwinden.

Kein Schloss ist unknackbar – entscheidend ist die Zeit

Im KfV-Test konnte nahezu jedes getestete Schloss mit handelsüblichem Werkzeug geöffnet werden. Den größten Widerstand leistete ein schweres Kettenschloss mit besonders dicken, abgerundeten Gliedern. Entscheidend ist daher, Dieb das Aufbrechen so zeitaufwendig und auffällig wie möglich zu machen.

Bahnhöfe und Haltestellen sind die gefühlten Hotspots – und tatsächlich häufige Tatorte

87,2 % bewerten Bahnhöfe, Haltestellen und Park-and-Ride-Anlagen als Orte mit hohem Diebstahlrisiko. Auch bei den tatsächlich Betroffenen stehen diese Orte mit 17,3 % an erster Stelle der genannten Abstellorte zum Diebstahlzeitpunkt.

Gesichert heißt noch lange nicht sicher

79,4 % der gestohlenen Fahrzeuge waren zum Tatzeitpunkt gesichert, drei Viertel davon mit einem Schloss. Mehr als die Hälfte der mit Schloss gesicherten Fahrzeuge war sogar an einem festen Gegenstand angeschlossen. Die Zahlen zeigen: Entscheidend ist nicht nur, ob, sondern auch wie ein Fahrzeug gesichert wird.

Nach dem Diebstahl fehlt häufig die wichtigste Dokumentation

Nur 19,1 % der Betroffenen hatten vor dem Diebstahl die Rahmennummer notiert, lediglich 11,1 % ihr Fahrzeug registriert. Gerade diese Informationen können jedoch für Anzeige und Wiederauffinden entscheidend sein.

Viele verzichten auf eine Anzeige, weil sie ihr Fahrzeug ohnehin verloren glauben

Nur rund zwei Drittel der Betroffenen (66,5 %) erstatteten Anzeige. Häufigster Grund für den Verzicht: 43,2 % glaubten nicht daran, ihr Fahrzeug wiederzubekommen. Bei Fahrrädern wurden tatsächlich nur 23,8 % der gestohlenen Fahrzeuge wiedergefunden.

Junge Menschen wissen weniger über Prävention – und sind häufiger betroffen

Bei den 14- bis 39-Jährigen zeigt sich ein geringeres Präventionswissen als bei Personen ab 40 Jahren. Gleichzeitig sind jüngere Menschen häufiger von Diebstählen betroffen. Sie sind damit eine besonders wichtige Zielgruppe für Präventionsmaßnahmen.

Prävention beginnt besser vor dem ersten Diebstahl

Mehr als drei Viertel der Betroffenen ändern ihr Sicherungsverhalten nach einem Diebstahl – etwa durch ein hochwertigeres Schloss oder konsequentes Anschließen an einen festen Gegenstand. Die zentrale Botschaft: Dieses Wissen muss Nutzer erreichen, bevor das erste Fahrrad, E-Bike oder der erste E-Scooter gestohlen wird.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Besitz und Nutzung. Quelle: Marketagent / KFV 2026 Frage 8 n=1.520 Mehrfachnennungen möglich	8
Abbildung 2: Wahrgenommenes Diebstahlrisiko. Quelle: Marketagent / KFV 2026 Frage 9 Skala 1–4	9
Abbildung 3: Diebstahlrisiko nach Abstellort. Quelle: Marketagent / KFV 2026 Frage 10.....	9
Abbildung 4: Chancen auf Wiederauffinden. Quelle: Marketagent / KFV 2026 Frage 11	10
Abbildung 5: Sorgfalt Diebstahlsicherung. Quelle: Marketagent / KFV 2026 Frage 12 Skala 1–5	11
Abbildung 6: Top-5 Sicherheitslücken. Quelle: Marketagent / KFV 2026 Frage 13 Mehrfachnennungen möglich	11
Abbildung 7: Schlossverwendung. Quelle: Marketagent / KFV 2026 Frage 14.....	12
Abbildung 8: Schlossarten. Quelle: Marketagent / KFV 2026 Frage 15 Mehrfachnennungen möglich.....	12
Abbildung 9: Diebstahlbetroffenheit. Quelle: Marketagent / KFV 2026 Frage 19 n=1.520.....	14
Abbildung 10: Diebstahlorte. Quelle: Marketagent / KFV 2026 Frage 22 Basis: Diebstahlbetroffene.....	15
Abbildung 11: Anzeige und Aufklärungsquote. Quelle: Marketagent / KFV 2026 Fragen 28 & 30 Basis: Diebstahlbetroffene	16

Literaturverzeichnis

Marketagent / KfV (2026). Rollendes Geld – Diebstahlprävention bei Fahrrädern, E-Bikes und E-Scootern. Ergebnisbericht. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV).

Bundeskriminalamt (2026). Kriminalpolizeiliche Anzeigenstatistik Österreich 2025. Wien: Bundesministerium für Inneres. Verfügbar unter: [bundeskriminalamt.at](https://www.bundeskriminalamt.at) [Zugriff: 16. Juni 2026].

Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) (2026). Erkenntnisse Testdurchgang Fahrradschloss. Interne Studie. Wien: KfV, 28. Mai 2026.

VSSÖ – Verband der Sportartikelerzeuger und Sportausrüster Österreichs (2026). Fahrradmarktzahlen 2025. Wien: VSSÖ. Verfügbar unter: [vssoe.at](https://www.vssoe.at) [Zugriff: 16. Juni 2026].

VCÖ – Verkehrsclub Österreich (2022). Fahrraddiebstähle im Vorjahr zurückgegangen. Wien: VCÖ. Verfügbar unter: [vcoe.at](https://www.vcoe.at) [Zugriff: 16. Juni 2026].

.



KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Schleiergasse 18

1100 Wien

T +43-(0)5 77 0 77-DW oder -0

F +43-(0)5 77 0 77-1186

E-Mail kfv@kfv.at

www.kfv.at

Medieninhaber und Herausgeber: Kuratorium für Verkehrssicherheit

Verlagsort: Wien

Herstellung: Eigendruck

Redaktion: Patricia Rosenauer

Grafik: eigen/Canva

Copyright: © Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien. Alle Rechte vorbehalten.

SAFETY FIRST!