

E-Scooter-Unfälle: Alarmierende Entwicklung der Unfallzahlen

Nach dem tragischen Tod eines 14-Jährigen sind in diesem Jahr in Österreich bereits mindestens fünf Menschen nach E-Scooter-Unfällen ums Leben gekommen. Und damit fast so viele wie im gesamten Vorjahr. 2025 wurden insgesamt sechs Menschen getötet und mehr als 10.000 Personen bei E-Scooter-Unfällen verletzt. Verkehrsbeobachtungen und Befragungen durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) zeigen noch Aufklärungsbedarf, auch wenn sich nicht jeder tragische Unfall verhindern lassen dürfte.

Wien, 14. Oktober 2026. Der starke Anstieg bei E-Scooter-Unfällen ist besorgniserregend: Seit Beginn des E-Scooter-Booms im Jahr 2019 hat sich die Zahl der spitalsbehandelten Verletzten nach E-Scooter-Unfällen von 1.200 auf 10.200 Verletzte im Jahr 2025 fast verneunfacht, wie Erhebungen im Rahmen von KFV-IDB-Austria zeigen. Zudem sind im Vorjahr sechs Menschen bei E-Scooter-Unfällen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Im Jahr 2026 sind bisher bereits mindestens fünf Personen mit E-Scootern tödlich verunglückt.

KFV-Forderungen: Senkung der Bauartgeschwindigkeit von 25 auf 20 km/h

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch, Leiter des Bereichs Verkehrssicherheit im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) fordert die erlaubte Bauartgeschwindigkeit bei E-Scootern von 25 km/h auf 20 km/h zu senken. Zudem sollte das Mindestalter für das Fahren mit E-Scootern in Österreich von derzeit neun Jahren (mit Radfahrausweis) bzw. zwölf Jahren (ohne Radfahrausweis) auf ein international übliches Niveau angehoben werden. Darüber hinaus sollten zwei voneinander unabhängige Bremsen verpflichtend vorgeschrieben werden. Anders als für Fahrräder und E-Bikes ist für E-Scooter derzeit gesetzlich nur eine wirksame Bremsvorrichtung vorgeschrieben. Weiters fordert das KFV eine bessere Aufklärung der Bevölkerung über die geltenden Regelungen. Damit das Unfallgeschehen reduziert wird, benötigt Österreich auch eine qualitativ und quantitativ verbesserte Radinfrastruktur, zum Beispiel in Form von ausreichend breiten Radwegen. Wichtig ist zudem, dass E-Scooter-Fahrende ihre Geschwindigkeit immer an die jeweilige Verkehrssituation anpassen – etwa bei der Annäherung an Kreuzungen oder in Fußgängerzonen.

Ergebnisse der Befragungen und KFV-Beobachtungen

Wie groß der Aufklärungsbedarf derzeit noch ist, zeigen von Juni bis Anfang September 2026 in Österreich durchgeführte KFV-Beobachtungen im Straßenverkehr sowie eine im Juni und Juli 2026 durchgeführte repräsentative Befragung von E-Scooter-Fahrenden (n=1.210, 14 bis 75 Jahre). Nachfolgend die Ergebnisse im Detail.

Mangelhafte Ausstattung von privaten E-Scootern (laut KFV-Beobachtungen)

49 Prozent der E-Scooter sind nicht gesetzeskonform ausgestattet. Vorgeschrieben sind eine Bremse, eine Glocke oder Hupe, ein Blinker, Reflektoren (nach vorne weiß, zur Seite gelb, nach hinten rot), Vorder- und Rücklicht (nur bei schlechter Sicht und Dunkelheit vorgeschrieben).

33 Prozent der E-Scooter haben keine Blinker. Hinzu kommt: Zahlreiche Blinker sind nicht gesetzeskonform. Korrekt ist: Die Blinker müssen am Lenkerende montiert sein und nach vorne und hinten blinken können.

23 Prozent der E-Scooter sind nicht gesetzeskonform mit allen vorgeschriebenen Reflektoren ausgestattet (nach vorne weiß, zur Seite gelb, nach hinten rot).

11 Prozent der E-Scooter haben nicht wie vorgeschrieben eine Glocke oder Hupe.

Falsches Fahrverhalten mit privaten und Leih-E-Scootern (laut KFV-Beobachtungen)

70 Prozent der beobachteten unter 16-Jährigen (Alter geschätzt) sind verbotenerweise ohne Helm mit dem E-Scooter gefahren. Unabhängig vom Alter tragen 83 Prozent keinen Helm, wobei es hier eine Kluft zwischen Leih-E-Scootern (96 Prozent kein Helm) und privaten E-Scootern (78 Prozent) gibt.

12 Prozent haben verbotenerweise Rucksäcke oder Taschen auf dem Lenker oder Güter auf dem Trittbrett transportiert.

8 Prozent sind verbotenerweise zu zweit (oder vereinzelt sogar zu dritt) mit dem E-Scooter gefahren.

Mangelhaftes Wissen von E-Scooter-Fahrenden (laut KFV-Befragung)

76 Prozent der Befragten (unabhängig vom Alter) kannten nicht die korrekte Altersgrenze für die Helmpflicht bei E-Scootern (Sie gilt für alle unter 16-Jährigen).

63 Prozent kannten nicht die zulässige Höchstleistung bei E-Scootern (600 Watt).

56 Prozent kannten nicht das seit 1. Mai geltende Alkohollimit bei E-Scootern (0,5 statt 0,8 Promille).

44 Prozent kannten die erlaubte Bauartgeschwindigkeit nicht (25 km/h).

32 Prozent der E-Scooter-Fahrenden fühlen sich laut Selbsteinschätzung schlecht oder sehr schlecht über die gesetzlichen Regelungen bei E-Scootern informiert.

21 Prozent glaubten irrtümlich, dass sie auf den Lenkergriffen ihres E-Scooters auch Rucksäcke und Taschen transportieren dürfen.

20 Prozent glaubten irrtümlich, dass sie mit ihrem E-Scooter auch auf Gehwegen bzw. Gehsteigen fahren dürfen (war bereits vor dem 1. Mai 2026 verboten).

13 Prozent wussten nicht, dass man keine zweite Person mit dem E-Scooter mitnehmen darf (sechs Prozent glaubten irrtümlich, dass man Kinder bis 12 Jahre mitnehmen darf).



Foto, Abdruck honorarfrei

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

Grafik, Abdruck honorarfrei

E-Scooter: Unfälle und Verhalten © KFV (APA-Auftragsgrafik)

Rückfragehinweis:

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