

Kategorie [Mobilität](#) - 7. Januar 2026

397 Verkehrstote im Jahr 2025: „Wir brauchen Sicherheit für alle, die unterwegs sind“

Verdoppelung der Rad-Todesfälle zeigt Bedarf nach sicherer Infrastruktur – StVO-Novelle bringt klare Regeln statt Kulturkampf – „Vision Zero“ für Kinder mit Meilensteinen bis 2029

397 Menschen sind laut dem Innenministerium (BMI) im Jahr 2025 auf Österreichs Straßen tödlich verunglückt. Obwohl das einen Anstieg von 13,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr mit 351 Getöteten bedeutet, ist dies auch ebenso die fünftniedrigste Opferzahl seit Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 1950. Nur von 2020 bis 2022 und 2024 lag die Zahl ebenfalls unter 400. Bei Radfahrern und E-Bike-Lenkern verdoppelten sich die Fälle von 32 auf 65 Personen.

Das schwärzeste Jahr in der Statistik bleibt 1972 mit 2.948 tödlichen Vorfällen. Im Vergleich dazu hat sich die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge in Österreich seit 1972 von 2,5 Millionen jedoch auf 7,4 Millionen im Vorjahr nahezu verdreifacht, berichtete das BMI am Neujahrstag in einer Aussendung. Der österreichweite Gesamtanstieg geht mit einem Anstieg an Todesopfern in sieben Bundesländern einher, die meisten gab es dabei mit 108 in Niederösterreich (2024: 84), gefolgt von Oberösterreich mit 73 (72) und der Steiermark mit 65 (63). Anstiege gab es auch in Tirol mit 44 (32), Kärnten mit 35 (30), dem Burgenland mit 19 (15) und Vorarlberg mit 14 (7) tödlichen Unfällen. Rückgängig waren die Zahlen hingegen in Salzburg mit 24 (28) und in Wien 15 (20).



Bundesminister Peter Hanke reagierte auf die aktuelle Bilanz und verwies auf die jüngste StVO-Sammelnovelle, technologischen Innovationen und eine klare „Vision Zero“ für Kinder, mit denen das BMIMI gezielte Maßnahmen setze, um die Mobilität der Zukunft sicher und verlässlich zu gestalten. „Hinter jeder dieser 397 Zahlen steht ein Mensch, eine Familie, ein Schicksal. Und hinter der Verdoppelung der getöteten Radfahrer – von 32 auf 65 – steht ein klarer Auftrag: Wir brauchen nicht mehr Kulturkampf auf unseren Straßen, sondern mehr Sicherheit für alle, die unterwegs sind“, so der Minister.

Sichere Infrastruktur für alle Verkehrsträger

Das BMIMI verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und setzt dabei auf Maßnahmen auf drei Ebenen: Ein zentraler Schwerpunkt liegt auf einer konkreten Infrastruktur-Offensive für aktive Mobilität. Entlang von Bundesstraßen werden geschützte Radwege ausgebaut, wofür im ASFINAG-Rahmenplan 180 Millionen Euro vorgesehen sind. Zusätzlich sollen an identifizierten

Unfallschwerpunkten sichere Querungsstellen entstehen, deren Planung auf einer fundierten Datenanalyse des Austrian Institute of Technology (AIT) basiert. Ergänzend dazu ist bis 2029 der Aufbau von 200 neuen multimodalen Mobilitätsknoten geplant, die insbesondere durch sichere Radabstellanlagen den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel erleichtern sollen.

Parallel dazu schafft das BMIMI klare rechtliche Rahmenbedingungen für neue Mobilitätsformen. Mit einer vorbereiteten Sammelnovelle zur Straßenverkehrsordnung (StVO) sollen insbesondere Fahrzeuge auf zwei Rädern sicherer in den Verkehr integriert werden. E-Mopeds werden künftig als Kraftfahrzeuge eingestuft und unterliegen damit einer Zulassungs-, Führerschein- und Versicherungspflicht sowie einer Helmpflicht. Für E-Scooter wird eine eindeutige Definition als Fahrzeuge festgelegt, ergänzt durch eine Helmpflicht bis zum 16. Lebensjahr, verpflichtende Ausstattung mit Blinkern und Klingeln sowie eine Alkoholgrenze von 0,5 Promille. Auch für E-Bikes ist eine Helmpflicht bis zum 14. Lebensjahr vorgesehen – als wesentlicher Bestandteil der „Vision Zero“ für Kinder. „Wir schaffen Klarheit für alle, die unterwegs sind – ob zu Fuß, mit dem Rad, Scooter oder Auto“, betont Infrastrukturminister Peter Hanke. „Und wir schützen vor allem die Schwächsten: unsere Kinder.“

Ein besonderer Fokus liegt daher auf der „Vision Zero für Kinder“, die mit klar definierten und messbaren Meilensteinen hinterlegt ist. Acht Kinder kamen im Jahr 2025 im österreichischen Straßenverkehr ums Leben. „Jedes einzelne ist eines zu viel“, so Hanke. Das erklärte Ziel lautet daher: Bis 2030 soll kein Kind mehr im Straßenverkehr sterben. Bereits 2026 startet eine bundesweite Helm-Kampagne für Kinder, gefolgt von flächendeckender Verkehrssicherheitsbildung in allen Kindergärten und Volksschulen ab 2027. Ein Pilotprojekt mit 200 Schulen beginnt bereits 2026. Bis 2028 sollen sämtliche Schulwege entlang von Bundesstraßen mit sicheren Quermöglichkeiten ausgestattet sein, bevor 2029 eine umfassende Evaluierung und gegebenenfalls Anpassung der Maßnahmen auf Basis aktueller Unfallzahlen erfolgt.

Neben Infrastruktur und Regulierung setzt das BMIMI verstärkt auf technologische Lösungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Über den Verkehrssicherheitsfonds (VSF) werden gezielt Forschungsprojekte gefördert, etwa zur Sicherheit von Kindern in Lastenrädern oder zur Entwicklung intelligenter Warnsysteme zur Vermeidung von Abbiegeunfällen. Ein weiterer innovativer Baustein ist ein automatisiertes, kamerabasiertes Zufahrtsmanagement für Kommunen, das Gemeinden dabei unterstützen soll, Wohngebiete effizient zu beruhigen. „Wir geben den Gemeinden Werkzeuge an die Hand, um Verkehrsberuhigung transparent, wirksam und ohne dauerhafte Kontrollen umzusetzen“, erklärt Hanke.

Das AIT arbeitet in diesem Zusammenhang an zukunftsweisenden Technologien wie der Echtzeit-Gefahrenerkennung an Kreuzungen, Predictive-Analytics-Modellen zur frühzeitigen Identifikation von Unfallschwerpunkten sowie intelligenten Ampelschaltungen, die gezielt Radfahrerinnen, Radfahrer und Fußgänger priorisieren. Ziel all dieser Maßnahmen ist es, Sicherheit im Straßenverkehr durch ein Zusammenspiel aus Infrastruktur, klaren Regeln und moderner Technologie nachhaltig zu erhöhen.

Hauptunfallursache Unachtsamkeit

Mit 30,5 Prozent bleibt Unachtsamkeit bzw. Ablenkung die Hauptursache tödlicher Unfälle. Dazu kommen nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit (25,3 Prozent) sowie Vorrangverletzungen (16,6 Prozent), die zusammen einen Anteil von über 70 Prozent bei den drei üblichen Hauptunfallursachen ergeben. Fehlverhalten von Fußgängern (6,3 Prozent) oder gesundheitliche Beeinträchtigungen (4,5 Prozent) auf den weiteren Rängen liegen bereits im einstelligen Bereich. Alkohol, Drogen oder Medikamente waren bei 26 bzw. 6,8 Prozent der tödlichen Unfälle gegeben – hier wurden aber jeweils Rückgänge festgestellt.

Der Großteil der tödlichen Unfälle ereignet sich auf den ehemaligen Bundesstraßen (147 Getötete), gefolgt von Landesstraßen (114) und sonstigen Straßen (91). Die 45 Verkehrstoten auf Autobahnen und Schnellstraßen haben hier nur einen Anteil von 11,3 Prozent. Acht Kinder im Alter bis 14 Jahren kam

Straßenverkehr 2025 ums Leben, 2024 verunglückten vier und 2023 sieben Kinder tödlich.