

AIT | Giefinggasse 4 | 1210 Wien, Austria

Bundesministerium für Verkehr, Innovation  
und Technologie  
BMVIT – IV/ST2  
Rechtsbereich Straßenverkehr  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien



**CENTER FOR MOBILITY SYSTEMS**  
AIT Austrian Institute of Technology GmbH  
Giefinggasse 4 | 1210 Wien, Austria  
T +43 (0) 50550-0 | F +43 (0) 50550-2201  
klemens.schwieger@ait.ac.at | www.ait.ac.at

18.03.2019

**Betreff: Stellungnahme zur 31. StVO Novellierung, BMVIT-161.006/0001-IV/ST2/2019**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das AIT Austrian Institute of Technology bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfes zur 31. Novellierung der StVO und gibt nachfolgende Stellungnahme bekannt.

Es wird darauf hingewiesen, dass in unserer Forschungseinrichtung derzeit noch an dem neuartigen Thema der elektrischen Kleinstfahrzeuge geforscht wird. Aktuell gibt es daher bloß erste Erkenntnisse dazu.

Elektrische Kleinstfahrzeuge stellen sowohl an die Verkehrsinfrastruktur als auch an die aktuelle Rechtslage neue Herausforderungen. Die rechtlich klare Integration von elektrisch unterstützten Tretrollern erscheint sinnvoll und soll dabei helfen, ein sichereres Miteinander, auch mit dem Aufkommen neuartiger Fortbewegungsmöglichkeiten zu schaffen.

Geplant ist, Klein- und Miniroller näher zu definieren. Diese sollen unter anderem einen maximalen Felgendurchmesser von 300mm haben dürfen. In Bezug auf die Verkehrssicherheit, sowie unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer, sind dem AIT keine Forschungsergebnisse bekannt, wie sich dieser Felgendurchmesser auswirkt. Es wird daher empfohlen, dass der maximale Felgendurchmesser für eine verkehrssichere Integration in das Verkehrssystem wissenschaftlich evaluiert wird, um negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit auszuschließen.

Im Zusammenhang mit der geplanten Definition von Klein- und Miniroller scheint es im Sinne der Verkehrssicherheit sinnvoll, die Definition um minimale Ausstattungsmerkmale zu ergänzen. Für (elektrisch unterstützte) Klein- und Miniroller, die am Verkehr teilnehmen dürfen, sollte insbesondere eine verpflichtende Beleuchtung bei entsprechenden Sichtverhältnissen (Dunkelheit), ein akustischer Signalgeber, sowie Reflektoren und Bremsen vorgeschrieben werden, ähnlich wie diese auch für Fahrräder gelten.

Die Freigabe von einzelnen Gehsteigen und Gehwegen, für elektrisch betriebene Klein- und Miniroller, durch Kundmachung über die Amtstafel, ist im Sinne der Verkehrssicherheit, insbesondere anderer Verkehrsteilnehmer, zu hinterfragen. Verkehrsteilnehmer, die z.B. aus

einer Ausfahrt herausfahren bzw. Personen (ebenso mobilitätseingeschränkte Personen), die aus einem Hauseingang hinausgehen, können nur unter sehr hohem Aufwand herausfinden, ob sie mit elektrisch betriebenen Klein- und Minirollern zu rechnen haben. Befürchtet wird, dass durchschnittliche Verkehrsteilnehmer sich nicht auf der Amtstafel informieren werden, ob die Benutzung dieser Fahrzeuge auf Gehsteigen und Gehwegen gestattet ist. Um die Verkehrssicherheit zu steigern erscheint es sinnvoll, jene Gehsteige und Gehwege, auf denen das Rollerfahren gestattet ist, mittels bestimmter Verkehrszeichen oder Bodenmarkierungen zu kennzeichnen oder durch eine generelle Lösung Klarheit zu schaffen. Dadurch können alle Verkehrsteilnehmer die Information leichter erlangen und sich jedenfalls dem erlaubten Verkehrsgeschehen angepasst fortbewegen.

Um Klein- und Miniroller in das bestehende Verkehrsgeschehen möglichst sicher einzubinden, scheint es weiters sinnvoll, diese - wie z.B. auch Fahrräder - als eigene Fahrzeugkategorie (z.B. „Tretroller“) anzuführen. Einerseits sind Tretroller, ähnlich wie das Fahrrad, schon sehr lange im Verkehrsbild zu finden, andererseits benötigen Tretroller andere Lösungen bei der Integration in ein gesamtes Verkehrssystem, als andere Fahrzeuge. Durch eine eigene Fahrzeugkategorie können verschiedene Geräte treffsicherer erfasst und es können für diese auch leicht individuelle Verhaltensvorschriften und Ausstattungsmerkmale vorgeschrieben werden. Dadurch könnten (elektrisch unterstützte) „Tretroller“ zukunftsicher in die StVO integriert werden.

Eine eigene Fahrzeugkategorie würde es Unfallforscher\*innen weiters gestatten, zukünftig gezielt Maßnahmen zu erarbeiten, welche auf „Tretroller“ (mit oder ohne elektrischer Unterstützung) zugeschnitten sind, um deren Verkehrssicherheit zu steigern und Unfälle zu vermeiden. Aktuell ist davon auszugehen, dass „Tretroller“ weiterhin Bestandteil des Verkehrssystems bleiben und deren Aufkommen mit der elektrischen Unterstützung zunehmen wird. Deshalb wird es zukünftig noch wichtiger sein, gezielte Verkehrssicherheitsmaßnahmen, abgestimmt auf diese Verkehrsteilnehmer, zu gestalten. Dies ist möglich, wenn „Tretroller“ als eigene Fahrzeugkategorie eindeutig definiert sind und in der Unfallstatistik erfasst werden.

Schließlich wird im Zusammenhang mit der geplanten Novelle drauf hingewiesen, dass Roller derzeit nach § 2 Abs 1 Z 22 lit c StVO ein Fahrzeug („Fahrrad“) darstellen. Im Entwurf eines § 88b StVO wird von Rollerfahrern gesprochen, nach dem Vorschlag für eine Überarbeitung des § 2 Abs 1 Z 19 StVO werden Mini- und Kleinroller, die vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmt sind, vom Fahrzeugbegriff ausgenommen. Weiters haben „Rollerfahrer“ nach dem geplanten § 88b Abs 2 StVO ihre Geschwindigkeit in Begegnungszonen dem Fußgängerverkehr abzuspassen, während sich (andere) Fahrzeuge mit der verordneten Höchstgeschwindigkeit (20-30km/h) hindurchbewegen dürfen (vgl. § 76c StVO). Es besteht die Befürchtung, dass die unterschiedliche Verwendung von Begriffen für durchschnittliche Verkehrsteilnehmer nicht leicht verständlich ist. Dies könnte zu Verkehrskonflikten führen. Auch diese Problematik könnte mit der Schaffung einer eigenen Fahrzeugkategorie („Tretroller“), für die eigene Regeln gelten, gelöst werden.

Mit freundlichen Grüßen

DI Klemens Schwieger



Center for Mobility Systems | Transportation Infrastructure Technologies  
AIT Austrian Institute of Technology GmbH