

**Stellungnahme des ÖAMTC  
zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die  
Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird  
(31. StVO-Novelle)  
(GZ.: BMVIT-161.006/0001-IV/ST2/2019)**

**Zusammenfassung**

Der ÖAMTC begrüßt die mit dem Entwurf getroffene Entscheidung des BMVIT, das Fahren mit elektrisch betriebenen Rollern dem Lenken eines (allenfalls elektrisch angetriebenen) Fahrrades gleich zu stellen (ohne sie aber zu Fahrzeugen im eigentlichen Sinne zu erklären).

Damit wird den Befürchtungen von verschiedenen Mobilitätsclubs Rechnung getragen, die aus ihrer Erfahrung eine berechtigte Sorge vor Konflikten auf Gehsteigen und anderen den Fußgängern vorbehaltenen Verkehrsflächen hegen.

Dennoch ist auch die Absicht, eine Verordnungsermächtigung zu schaffen, wonach Verkehrsflächen, die Fußgängern vorbehalten sind, in Ausnahmefällen doch auch für den Betrieb von E-Rollern frei gegeben werden dürfen, zu unterstützen.

Für die Erlaubnis des Befahrens von Gehsteigen sollten aber genauere inhaltliche Determinanten festgelegt und Regeln für vor Ort erkennbare Kundmachungen geschaffen werden.

Zu den anderen beabsichtigten Änderungen der Novelle erscheint dem ÖAMTC keine Anmerkung erforderlich.

## Zu den einzelnen Bestimmungen

### **1) Zu Z 1, 7, § 88b und § 94d (Fahrzeugbegriff und Verhaltensregeln für Rollerfahrer)**

Die beiden hier begutachteten Bestimmungen sind als Einheit zu sehen und erlaubt sich der ÖAMTC daher – entgegen der üblichen Gepflogenheit – die Vorschriften gemeinsam zu kommentieren.

Die Festlegung der E-Roller abseits des Fahrzeugbegriffes führt zu einer Reihe von „Herausforderungen“, denen sich nicht nur die Vollziehung stellen muss.

So ist etwa die Verweisung auf § 60 StVO statt auf die Fahrradverordnung schwer erklärbar und macht die im Sinne der Verkehrssicherheit erforderliche Präventivarbeit etwas schwierig. Unabhängig von seiner Einordnung dieser Roller als „Nicht-Fahrzeug“ wäre es wohl auch zweckmäßig, die Rechtsgrundlagen und die Regelungen in der FahrradV auch für Roller als für die Spezifika jener Fahrzeuge anzupassen, die schon jetzt aufgrund der bestehenden Legaldefinition des § 2 Abs 1 Z 22 lit d StVO zu Fahrrädern erklärt werden.

Eine weitere Herausforderung liegt in den Leistungsdaten: Übersteigt einer der beiden Werte (600 Watt Spitzenleistung oder 25 km/h Maximal-Bauartgeschwindigkeit) den Grenzwert, muss von einem Kraftfahrzeug ausgegangen werden. Wenn aber eine gewisse (ggf auch mittels Tuning herbeigeführte) Eigenschaft die Grenze zwischen Nicht-Fahrzeug und Kraftfahrzeug bildet, wäre es doch unserer Auffassung nach sachgerechter, die Grenze zwischen Nicht-Fahrzeug und Fahrzeug in einem systematisch einfacheren Kontext und nicht am Übergang zum Begriff des Kraftfahrzeuges anzusiedeln.

Abschließend sollte auch „offiziell“ – etwa über den Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs – klar gestellt werden, dass in Haushaltsversicherungen integrierte Haftpflichtversicherungsprodukte auch für Schäden aufzukommen haben, die durch E-Scooter verursacht werden, zumal diese nicht als „E-Fahrräder“ gelten, für die mittlerweile weitestgehend Konsens darüber besteht, dass diese in den Versicherungsschutz integriert sind.

### **2) Z. 8, § 94d Z 21 (Verordnungsermächtigung für die Benützung von Gehsteigen)**

Die Ermächtigung der Gemeinde zur Verordnung einer Ausnahme für die Benützung von Gehsteigen wird in diesem Sinne durchaus auch positiv gesehen, zumal es – vor allem in weniger dicht bewohnten Gebieten – etwa des ländlichen Raumes – weitaus sicherheitsfördernder ist, das Fahren auf dem Gehsteig zuzulassen als die Rollerfahrer auf die oft landwirtschaftlich oder Betrieblich benutzte Fahrzeug zu verweisen. Allerdings sollten Kriterien gefunden werden, unter denen eine Freigabe erfolgen kann bzw darf.

Unbeschadet dessen erscheint die Unterlassung einer Regelung über die Kundmachung unbefriedigend:

Durch die „Rückfallsebene“ des bestehenden § 44 wäre die Kundmachung an der Amtstafel zwar eine Betracht kommende Form. Es bedarf aber keiner besonderen Phantasie, dass eine derartige Regelung massiven Anlass für Missverständnisse geben wird und die Rücksichtnahme in Bezug auf das nötige Bewusstsein über erlaubtes Verhalten nicht nachhaltig zu fördern geeignet erscheint.



Mag. Martin Hoffer  
ÖAMTC – K&M;  
Wien, im März 2019