

ZVR

Zeitschrift für Verkehrsrecht

Beiträge

Blaulicht im Rotlicht

Matthias Nagler, Martin Hoffer

LFG-Zuverlässigkeitsüberprüfung in der Praxis

Maximilian Lassmann

Rechtsprechung

Risikohaftung bei Übernahme der Betreuung für ein Pferd

Georg Kathrein

Judikaturübersicht Verwaltung

Kombinationskraftfahrzeug als Lastfahrzeug, Situation zur Tatzeit maßgeblich

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Weg frei für den E-Scooter!

Claudia Riccabona-Zecha

Weg frei für den E-Scooter!

Aktuelle Fragen und Entwicklungen rund um die Rechtsnatur des E-Scooters in Österreich

Der Beitrag schnell gelesen

Kleinfahrzeug, Fahrrad oder sonstiges Fahrzeug? Höchste zulässige Leistung oder Nenndauerleistung als Abgrenzungskriterium zum Kfz? Was gilt für übermotorisierte E-Scooter? Auch mehrere Jahre nach Einführung und trotz beträchtlicher Verbreitung auf Österreichs Straßen liegt rechtlich rund um E-Scooter noch vieles im Unklaren. Die Auswirkungen zahlreicher offener und äußerst komplexer Fragestellungen machen sich auch in der Praxis bemerkbar. Der Beitrag zeigt zusammenfassend Rechtsprobleme bei der Einbindung von E-Scootern in das österr. Straßenverkehrs- und Kraftfahrrecht auf, wobei sowohl die bisherige Diskussion als auch Judikatur berücksichtigt werden. Abschließend werden Überlegungen

angestellt, wie die Regulierung von E-Scootern praxisorientiert auf verschiedenen Ebenen weiterentwickelt werden könnte, um sowohl die Sicherheit im Verkehr als auch das Rechtsstaatsprinzip zu gewährleisten.

Verkehrsrecht

§ 2 Abs 1 Z 19 und 22, § 88 b StVO; § 1 Abs 2 a KFG
 VwGH 23. 11. 2022, Ra 2022/02/0043; 16. 3. 2023, Ro 2023/02/0010; LVwG Tirol 11. 4. 2022, LVwG-2022/23/0215-8

ZVR 2024/116



Dr. CLAUDIA RICCABONA-ZECHA ist Verkehrsjuristin im Bereich Recht & Normen im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV), Mitautorin des soeben erschienenen Manz-Ratgebers „E-Scooter“ sowie eines StVO-Kommentars.

Inhaltsübersicht:

- A. Die E-Scooter-Kontroverse(n)
- B. Äußere Charakteristika von E-Scootern
- C. E-Scooter & der Fahrzeugkonflikt
 1. Einführung von E-Scootern in die StVO
 2. E-Scooter muss ein Fahrzeug und kein Kleinfahrzeug sein
 3. Die Abgrenzung zum Fahrrad iSd § 2 Abs 1 Z 22 (lit d) StVO
- D. E-Scooter & das Dilemma rund um die Leistungsabgrenzung
 1. Die Streitfrage
 2. Änderung der Ausnahmebestimmung für Fahrräder vom Kraftfahrzeugbegriff
 3. Definition der Begriffe „höchste zulässige Leistung“ und „Nenndauerleistung“
 4. Der technische Hintergrund bei E-Scootern
 5. Schlussfolgerungen
- E. Die Problematik mit den „unechten“ (übermotorisierten) E-Scootern
 1. Hintergrund
 2. Klassifizierung der Fahrzeugart
 3. Regelungslücken erfordern gesetzgeberisches Handeln!
- F. Die Integration der E-Scooter ins bestehende System: eine Herausforderung, aber keineswegs unlösbar

A. Die E-Scooter-Kontroverse(n)

Dass E-Scooter nicht nur zum Spaß, sondern als Verkehrsmittel für die schnelle und unkomplizierte Beförderung einer auf dem Trittbrett stehenden Person so populär werden würden und damit den Mobilitätsmix ergänzen, hätte sich vor einigen Jahren

noch niemand vorstellen können. Dass die Schaffung eines unstrittigen rechtlichen Rahmens für deren sichere Teilnahme am Straßenverkehr sich so schwierig gestaltet, allerdings auch nicht!

Die (widersprüchliche) gesetzliche Einordnung des E-Scooters und die damit einhergehenden Folgen (zB Verhaltenspflichten) haben insb die Juristen in Gesetzgebung, Vollzugspraxis und Rsp¹ und folglich auch im Schrifttum² bisher ungewöhnlich ausgiebig beschäftigt. Ergänzend sind vielerlei Problemlagen in der Praxis aufgetreten, so etwa Flächenkonflikte und eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer aufgrund falscher Straßennutzung (Gehsteige) oder „wildem“ Abstellen von Miet-E-Scootern,³ die Umgehung des Doppel-Scooting⁴ bzw. Mehrfachbesetzungsverbots und die daraus zu lösende Lenkerfrage, eine zunehmende Anzahl an Verletzten⁵ – auch aufgrund geringer Ausrüstungs-

¹ Judikaturhinweise s FN 29, 52, 55 und 58.

² *Hoffer/Wolf*, E-Scooter mit Nummernschild: Problem „abgestellt“? ZVR 2023/145; *Holzer/Wolf*, Die Fahrradstraße nach der StVO, ZVR 2023/125; *Reisinger*, E-Scooter ist kein Fahrzeug? Eine Erwiderung zu Pürstl, ZVR 2023, 112, ZVR 2023/100; *Pürstl*, E-Scooter ist ein Fahrzeug – ein neuer Ansatz des VwGH, ZVR 2023/33; *Schwamberger*, Ist der E-Scooter ein Fahrrad? ZVR 2023/27; *Klever*, E-Scooter und E-Bikes. Kraftfahr- und straßenverkehrsrechtliche Einordnung, ZVR 2023/26; *Nedbal-Bures*, Autofahrer – Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse? ZVR 2022/123; *Pürstl*, E-Scooter sind niemals Kraftfahrzeuge – Replik auf *Figl*, Kraftfahrrechtliche Einordnung von elektrisch angetriebenen Mini- und Kleinrollern (E-Scootern), ZVR 2022/5; *Figl*, Kraftfahrrechtliche Einordnung von elektrisch angetriebenen Mini- und Kleinrollern (E-Scootern), ZVR 2022/4; *Authried*, E-Kleintretroller in legistischer Hinsicht, Sachverständige 2022, 83; *Pürstl*, Mini- und Kleinroller sind niemals Fahrzeuge – Einstufung von E-Scootern, ZVR 2020/21; *Hoffer*, Elektroroller kann auch Kfz sein/werden – Einstufung von E-Scootern, ZVR 2020/20; *Pürstl*, E-Scooter – jetzt ist alles kompliziert, ZVR 2019/173; *Nedbal-Bures*, Die 31. StVO-Novelle und ihre Auswirkung auf die Verwendung von E-Scootern, ZVR 2019/109; *Takács*, Kleinfahrzeuge und Trendsportgeräte, ZVR 2018/246; *Forsthuber*, Spielzeug – Fahrzeug – Kraftfahrzeug. Technische Eigenschaften und kraftfahrrechtliche Einstufung, ZVR 2018/245.

³ Siehe *Mayer/Neustifter/Wannenmacher/Robatsch*, Stolperfalle E-Scooter – Problemanalyse und Maßnahmen zur Verbesserung der Parksituation, ZVR 2022/83.

⁴ Dieser Begriff bezeichnet das Mitführen einer zweiten Person am E-Scooter.

⁵ Laut Hochrechnung des KFV wurden im Jahr 2023 rund 6.000 Verletzte mit Hauptwohnsitz in Österreich nach E-Scooter-Unfällen in einer Unfallambulanz nachversorgt (Quelle: KFV IDB Austria). Im Detail s *Riccabona-Zecha*/

pfllichten⁶ –, Alkoholfahrten und -unfälle, **die steigende Zahl „unechter“ E-Scooter mit stärkeren Motoren und die damit einhergehenden höheren Geschwindigkeiten.** Dazu kommt der erst kürzlich entstandene **Zweifelsfall rund um die Leistungsabgrenzung zum Kfz** (höchste zulässige Leistung versus Nenndauerleistung).

B. Äußere Charakteristika von E-Scootern

Im Alltag werden sie in der Regel als „E-Scooter“ bezeichnet, manche nennen sie auch „E-Tretroller“ oder „E-Stehroller“, die StVO⁷ definiert sie als „**elektrisch betriebene Klein- und Miniroller**“ (§ 88b StVO). Auf den ersten Blick sehen sie wie die bereits länger bekannten **Micro-Scooter** aus: Sie haben also keine Sitzvorrichtung, ähnlich kleine Räder, nämlich mit einem äußeren Felgendurchmesser von höchstens 300 mm, eine Lenkstange und ein sog Trittbrett⁸ (§ 2 Abs 1 Z 19 StVO).⁹ Ein E-Scooter ist jedoch insgesamt deutlich massiver und schwerer als ein Micro-Scooter, da der E-Scooter nicht durch Treten, sondern von einem leisen Elektromotor mit Akku (im Bereich zwischen Lenker und Trittbrett oder darunter) angetrieben wird und somit auch höhere Geschwindigkeiten als der Micro-Scooter erreicht.

Daneben existieren seit Jahrzehnten **E-Sitzroller**, die verwirrenderweise ebenfalls als E-Scooter oder Elektroscooter bezeichnet werden und je nach Bauartgeschwindigkeit und Leistung rechtlich entweder als Fahrräder, Motorfahrräder oder Motorräder einzustufen sind;¹⁰ es sind allein bei E-Sitzrollern also verschiedenste Ausführungen anzutreffen: zB E-Mopeds, E-Vespas oder solche, die optisch stark den E-Scootern ähneln, nur dass sie zusätzlich mit einem Sitz an einer aufgesetzten Stange ausgestattet sind. Sämtliche E-Sitzroller dürfen jedoch nicht mit den hier gemeinten **E-Scootern, die über keine Sitzvorrichtung** verfügen, verwechselt werden.¹¹

Als **Ausstattung** sind für den E-Scooter eine wirksame Bremsvorrichtung sowie Rückstrahler oder Rückstrahlfolien, die nach vorne weiß, nach hinten rot und zur Seite gelb strahlen, gesetzlich vorgeschrieben. Bei Dunkelheit bzw schlechter Sicht muss vorne weißes Licht und hinten rotes Rücklicht verwendet werden.¹² Im Vergleich zum Fahrrad sind folglich keine zweite Bremse und keine Klingel vorgeschrieben.¹³

C. E-Scooter & der Fahrzeugkonflikt¹⁴

1. Einführung von E-Scootern in die StVO

Die zunehmende Verbreitung von E-Scootern machte es insb erforderlich, einheitlich zu regeln, welche Verkehrsflächen genutzt werden dürfen und welche nicht. Bis zur Regelung in der StVO gab es (bereits) unterschiedliche Rechtsmeinungen zur Einstufung (Fahrrad oder Kleinfahrzeug) und folglich zur Verwendung. Schließlich hat der Gesetzgeber mit der **31. StVO-Nov**¹⁵ im Jahr 2019 folgenden Weg zur **Regulierung von E-Scootern** gewählt:

- ▶ Schritt 1: In § 2 Abs 1 Z 19 StVO wurden allgemein sog **Mini- und Kleinroller** definiert: Für diese erfolgte hier eine **Klassifizierung** als „*vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmte Kleinfahrzeuge*“ und damit eine Ausnahme vom Fahrzeugbegriff. Gleichzeitig wurden bestimmte äußere Merkmale für die Subsumtion unter den Begriff des Mini- und Kleinrollers festgelegt (ohne Sitzvorrichtung, Lenkstange, Trittbrett und äußerer Felgendurchmesser von höchstens 300 mm).
- ▶ Schritt 2: Für „**Klein- und Miniroller mit elektrischem Antrieb**“ wurde mit § 88b StVO eine neue Sonderbestimmung geschaffen: Damit wurde der E-Scooter zwar nicht zum Fahr-

rad gem § 2 Abs 1 Z 22 StVO erklärt, aber es wurden großteils die **Regelungen für Radfahrer** übernommen, indem darauf verwiesen wurde oder diese sogar ausdrücklich genannt wurden;¹⁶ hingegen wurde bspw die **Ausrüstung** – aufgrund der speziellen, andersartigen Konstruktion – speziell **neu bestimmt** (Abs 5);¹⁷ die FahrradV¹⁸ gilt somit für E-Scooter – auch weil rechtlich keine Fahrräder – nicht. Als Leistungs- und Bauartgeschwindigkeitsgrenzen¹⁹ wurden – in damaliger Angleichung an elektrisch betriebene Fahrräder – 600 Watt höchste zulässige Leistung sowie 25 km/h fixiert (Abs 1).

2. E-Scooter muss ein Fahrzeug und kein Kleinfahrzeug sein

Es lässt sich nicht leugnen, dass die punktuellen Regelungen durch die 31. StVO-Nov neuerlich Rechtsunsicherheiten hervorgerufen haben. Insb hat die Formulierung in den Erläuterungen²⁰ zu § 2 beigetragen, dass vielfach angenommen wurde, sämtliche Klein- und Miniroller seien vom Fahrzeugbegriff ausgenommen, also auch dann, wenn sie elektrisch betrieben sind. Dies ist aus der Perspektive der Zeit, als E-Scooter noch in den Kinderschuhen steckten, nachvollziehbar: In den Anfängen des E-Scooters dachte man noch, dass diese aufgrund ihrer technischen Ausführung nicht dafür ausgelegt seien, eine Beförderungsleistung über weitere Distanzen zu erbringen; sie würden ein sicheres Fahren nicht gewährleisten und wären auch nicht für jedermann geeignet, auf Strecken jeder Art benützt zu werden. Im Vordergrund würde der **Spiel- und Freizeitzweck** (abseits einer Fahrbahn) stehen.²¹ Heute hingegen erscheint eine Bezeichnung als „Trend-SPORT-Gerät“, für deren Benützung eine besondere Geschicklichkeit erforderlich ist, genauso wie eine Gleichstellung mit Skateboards, Hoverboards etc verfehlt. Eine Einreihung des E-Scooters als „*vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmtes Kleinfahrzeug*“ würde überdies der praktischen

Mayer/Salamon/Potocnik, Sicher unterwegs mit dem E-Scooter, in *Kaltenegger* (Hrsg), E-Scooter (2024) 71ff, sowie Mayer/Breuss/Robatsch/Zuser/Kaltenegger, E-Scooter: Auswirkungen des Trends auf die Verkehrssicherheit, ZVR 2019/221 mit Unfallzahlen (noch aus den Anfängen).

⁶ ZB keine Blinker, keine Klingel (Glocke), kein Helm.

⁷ StVO 1960 BGBl 1960/159 i d F I 2024/52.

⁸ Dabei handelt es sich beim E-Scooter um eine größere Standplattform, auf der der Lenker während der Fahrt mit beiden Füßen steht.

⁹ Näheres s *Riccabona-Zecha/Mayer/Salamon/Potocnik*, Fortbewegungsmittel E-Scooter, in *Kaltenegger* (Hrsg), E-Scooter (2024) 8ff.

¹⁰ § 2 Abs 1 Z 22 lit d StVO iVm § 1 Abs 2a, § 2 Z 14 und 15 KFG iVm VO (EU) 2013/168.

¹¹ Im Detail s Kap C. 2 und 3.

¹² § 88b Abs 5 StVO.

¹³ Wiener Miet-E-Scooter-Anbieter sind vertraglich verpflichtet, ihre Flotte zusätzlich mit einer zweiten Bremse, einem akustischen Warnsignal, Blinkern und Kennzeichen auszustatten.

¹⁴ Für einen Überblick der Meinungen sowie Vorschläge für verschiedene Möglichkeiten der Kategorisierung s auch *Salamon*, E-Walk – Rechtliche Aspekte – Deliverable 3.2 (2020) 27ff sowie 34ff, https://www.kfv.at/wp-content/uploads/2021/03/20210324_Recht_e-Walk_Veroeffentlichung.pdf (abgerufen am 2. 4. 2023).

¹⁵ BGBl I 2019/37, in Kraft getreten am 1. 6. 2019.

¹⁶ Im Detail s die Regelungsgegenstände in den Abs 1 bis 4, zB mit Bestimmungen betr die zu benützenden Verkehrsflächen, Altersgrenzen sowie Verhaltensvorschriften.

¹⁷ Krit zur uneinheitlichen Systematik und Vorgehensweise der Abs 1 bis 5 des § 88b StVO s zB *Schwamberger*, ZVR 2023/27, sowie *Pürstl*, ZVR 2023/33.

¹⁸ V der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Fahrräder, Fahrradanhänger und zugehörige Ausrüstungsgegenstände, BGBl II 2001/146 i d F II 2013/297.

¹⁹ Die Bauartgeschwindigkeit ist gem § 2 Z 37a KFG jene Geschwindigkeit, hinsichtlich der auf Grund der Bauart des Fahrzeugs dauernd gewährleistet ist, dass sie auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille nicht überschritten werden kann.

²⁰ ErläutRV 559 BlgNR 26. GP (2019).

²¹ Vgl BMVIT 17. 9. 2018, 160.020/0014-IV/ST 2/2018 „E-Scooter; rechtliche Qualifikation“.

Verwendung in der Realität – und auch § 88b Abs 1 StVO mit dem Verbot, auf Gehsteigen und -wegen zu fahren, und der Erlaubnis zum Befahren von Fahrbahnen – widersprechen.

Wie ihre tatsächliche Nutzung in der weiteren Entwicklung zeigt, dienen E-Scooter heute zum einen – als **Fortbewegungsalternative** – dazu, **Personen und Sachen auch über** (durchaus) **weitere Strecken** (zB als Lösung für die „letzte Meile“ [„last mile“]) **zu transportieren**; im Vergleich zum Micro-Scooter, der ein Kleinfahrzeug ist, ist der E-Scooter auch äußerlich **massiver und schneller**.²² Zum anderen bewegen sich E-Scooter **gerade auf Fahrbahnen** bzw vorzugsweise auf Radfahranlagen; aus diesem Grund wurden auch die Verhaltensregeln der Radfahrer gesetzlich für E-Scooter-Fahrer normiert – genauso wie in der Mehrheit der europäischen Staaten (zB Deutschland, Schweiz, Italien, Frankreich, Kroatien). Dies ist auch deshalb sachgerecht und optimal aus Sicht der Verkehrssicherheit, weil die Fahreigenschaften (zB Geschwindigkeit) sowie die Verkehrswahrnehmung²³ der E-Scooter-Fahrer noch am stärksten denen von Radfahrern ähneln.²⁴ Eine Mitbenützung von Fußgängerflächen wäre/ist konfliktreich, wie auch die leider häufig beobachtete Missachtung der Vorschrift des diesbzgl Benützungsverbots zeigt.²⁵

Folglich lässt sich § 2 Abs 1 Z 19 StVO durchaus so interpretieren, dass an dieser Stelle zwar Klein- und Miniroller OHNE elektrischen Antrieb (Micro-Scooter) als Kleinfahrzeuge definiert werden, damit aber gleichzeitig eine **Beschreibung der Bauweise von Klein- und Minirollern** iS der StVO erfolgt – unabhängig davon, ob sie über einen elektrischen Antrieb verfügen. Diese Definition des E-Scooters ist daher auch von großer Bedeutung, um sie wiederum von den E-Sitzrollern²⁶ abzugrenzen, für die ja § 88b StVO nicht gilt. Nochmal zusammengefasst heißt das: E-Scooter werden in Z 19 zwar ebenso in ihren Merkmalen bestimmt, aber ohne dass sie vom Fahrzeugbegriff ausgenommen werden. Für Klein- und Miniroller MIT elektrischem Antrieb – innerhalb der in § 88b definierten Leistungsgrenzen – (und somit ohne Sitz) ist sodann § 88b StVO (als *lex specialis*) anzuwenden. Es wäre ein **Widerspruch**, wenn E-Scooter einerseits keine Fahrzeuge iS der StVO darstellen würden, andererseits jedoch wie solche – nämlich wie Fahrräder – zu behandeln sind.²⁷ Eine Einordnung des E-Scooters außerhalb des Fahrzeugbegriffs würde somit zu zahlreichen unerwünschten Konsequenzen und Unklarheiten für alle führen.

Schlussendlich hat ebenso der **VwGH** erkannt, dass Fahrer von E-Scootern²⁸ **Fahrzeuge** (iSd § 2 Abs 1 Z 19 StVO) und nicht Kleinfahrzeuge lenken;^{29, 30} er erblickt mit dieser Einordnung – zur Vermeidung einer Antinomie – den Willen des Gesetzgebers, E-Scooter-Fahrer durch den in § 88b Abs 2 StVO vorgenommenen Verweis auf die Vorschriften der Radfahrer **mit Radfahrern gleichzustellen**.

E-Scooter sind Fahrzeuge, die zwar ex lege nicht als Fahrräder klassifiziert sind; dennoch unterliegen sie als „Spezialfahrzeuge“ gem § 88b StVO – eingeschränkt – den Regeln für Radfahrer.

Die Formulierung des VwGH „normativ gleiche Behandlung“ lässt zudem darauf schließen, dass es unannehmbar sein muss, E-Scooter-Fahrer in ihren Rechten anderen Verkehrsteilnehmern unterzuordnen; eine einseitige Geltung der Vorschriften nur für E-Scooter-Fahrer³¹ anzunehmen, wäre verwirrend und auch gefährlich. E-Scooter haben jedoch das in § 88b Abs 3 StVO normierte Gefährdungs- und Behinderungsverbot³² zu beachten (s Tabelle).³³

3. Die Abgrenzung zum Fahrrad iSd § 2 Abs 1 Z 22 (lit d) StVO

Es wäre ursprünglich durchaus ebenso argumentierbar gewesen, E-Scooter gesetzlich als Fahrräder einzustufen, zumal gem § 2 Abs 1 Z 22 lit d StVO als Fahrrad auch ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug gilt, dessen Antrieb dem eines Elektrofahrrads iSd § 1 Abs 2a KFG³⁴ entspricht.

Nunmehr wird diese Bestimmung allerdings verdrängt, da der österreichische Gesetzgeber für E-Scooter OHNE Sitz mit § 88b StVO als *lex specialis* eine andere Lösung normiert hat; somit fallen E-Scooter **rechtlich eben nicht unter den Fahrradbegriff** des § 2 Abs 1 Z 22 lit d.

Und nicht nur in Anbetracht anderer Ausrüstungs- und Leistungserfordernisse macht eine **Sonderregelung für E-Scooter** Sinn: Herkömmliche Tretroller sind mit ihren großen Reifen, ihrem Fahrverhalten und Antrieb durch Körperkraft dem Fahrrad ähnlich. E-Sitzroller haben zT ebenfalls Pedale wie ein Fahrrad und sind eben jedenfalls mit Sitz ausgestattet. Dagegen haben E-Scooter eine völlig andere Bauweise: Der Lenker steht, Pedale und Sitz fehlen, die Räder sind viel kleiner, man kann E-Scooter vielfach³⁵ zusammenklappen und tragend transportieren.

²² Vgl ErläutRV 22 BgNR 9. GP (1959) 45 und s auch die bisherige Rsp-Linie zur Abgrenzung von Kleinfahrzeugen, insb OGH 2 Ob 18/08y ZVR 2009/52, der – in Ermangelung einer klaren gesetzlichen Regelung – auch die äußere Gestaltung und Größe des Geräts als maßgebliche Unterscheidung heranzieht.

²³ Diese bezieht sich darauf, wie ein E-Scooter-Fahrer die Verkehrssituation um sich herum wahrnimmt und wahrgenommen wird und umfasst zB Aspekte wie die Erkennung anderer Verkehrsteilnehmer, die Einschätzung von Gefahren, das Vorhersehen von potenziellen Problemen und die Anpassung des eigenen Verhaltens entsprechend der Verkehrssituation.

²⁴ Förster, BGB (BeckOK BGB 1. 11. 2023) § 823 Rn 668. Dies ist allerdings hinsichtlich Verkehrswahrnehmung womöglich etwas eingeschränkt zu sehen, da es aufgrund der aufrechten Stellung leicht passieren kann, dass ein E-Scooter-Fahrer mit einem Fußgänger verwechselt wird.

²⁵ KfV-Erhebungen von mehr als 650 E-Scooter-Fahrern im innerstädtischen Bereich zeigten 2021 auf, dass jeder siebte beobachtete E-Scooter-Fahrer verbotenerweise auf dem Gehsteig fährt. Siehe Infografik auf <https://www.kfv.at/haeufige-fehler-beim-e-scooter-fahren-und-was-man-daraus-lernen-kann/> (abgefragt am 2. 4. 2024).

²⁶ Siehe Kap B: Innerhalb der entsprechenden Leistungs- und Geschwindigkeitsgrenzen gelten sie als Fahrräder.

²⁷ So zB auch *Nedbal-Bures*, ZVR 2019/109.

²⁸ Gemeint sind solche mit den Kriterien gem § 2 Abs 1 Z 19 und den Grenzen gem § 88b StVO.

²⁹ VwGH 23. 11. 2022, Ra 2022/02/0043; VwGH 16. 3. 2023, Ro 2023/02/0010; s auch LVwG NÖ 13. 6. 2023, LVwG-S-930/001–2023; LVwG Tirol 11. 4. 2022, LVwG-2022/23/0215–8 und /0216/8; LVwG NÖ 25. 10. 2019, LVwG-S-2644/001–2018 (alte Rechtslage).

³⁰ Weiterhin der Auffassung, dass der Gesetzgeber den E-Scooter niemals als Fahrzeug einstufen wollte, *Pürstl*, StVO-ON¹⁶ § 88b Anm 5 (Stand 15. 9. 2023, rdb.at).

³¹ AA *Pürstl*, ZVR 2019/173.

³² Zur Erörterung dieser Begrifflichkeit und Übersicht von Bestimmungen, die ein Gefährdungs- und/oder Behinderungsverbot speziell gegenüber Fußgängern normieren, s auch *Vergeiner* in *Kaltenegger/Koller/Vergeiner* (Hrsg), StVO (45. Lfg, August 2023) § 8 Seite 13, sowie *Riccabona-Zecha/Salamon* in *Kaltenegger/Koller/Vergeiner* (Hrsg), StVO § 76 Seite 9ff.

³³ *Pürstl* ist der Ansicht, § 88b sei als Gebot erhöhter Rücksichtnahme gegenüber allen anderen auszulegen und könne zB bei der Frage des Mitverschuldens bei einem Unfall als Sorgfaltparameter zum Tragen kommen (StVO-ON¹⁶ § 88b Anm 5).

³⁴ Kraftfahrgesetz 1967 BGBl 1967/267 iDF I 2023/129.

³⁵ Nicht die Miet-E-Scooter.

	Micro-Scooter	E-Scooter
gesetzliche Bezeichnung	„Klein- und Miniroller“ (dh ohne elektrischen Antrieb, mit Muskelkraft betrieben)	„Klein- und Miniroller mit elektrischem Antrieb“
rechtliche Einstufung	vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahr- bahn bestimmtes Kleinfahrzeug iSd § 2 Abs 1 Z 19, fahrzeugähnliches Spielzeug bzw diesem ähnliches Bewegungsmittel iSd § 88, Sonderregelung § 76 Abs 9 und § 88 StVO	Fahrzeug iSd § 2 Abs 1 Z 19, Sonderregelung § 88b StVO
Ausstattungsmerkmale	keine Sitzvorrichtung, Lenkstange, Trittbrett, äußerer Felgendurchmesser max 300 mm (§ 2 Abs 1 Z 19)	Elektromotor mit höchster zulässiger Leistung von max 600 Watt, Bauartgeschwindigkeit max 25 km/h (§ 88b Abs 1)
Ausrüstungspflichten	keine Vorgaben	mind 1 Bremse; Rückstrahler/Folien: nach vorne weiß, nach hinten rot, zur Seite gelb; bei Dunkelheit/ schlechter Sicht: weißes Licht vorne und rotes Rücklicht hinten
Verhaltenspflichten	ähnlich wie Fußgänger	wie für Radfahrer
erlaubte Flächen, insb	Gehsteig, Gehweg, Fußgängerzone	Radfahranlagen, Fahrbahn
Mindestalter für unbegleitete Fahren	8 Jahre	12 Jahre oder Radfahrausweis
Helmpflicht	nein	bis 12 Jahre
Alkoholgrenze	nein	max 0,8 Promille

Tabelle 1: Gegenüberstellung Micro-Scooter (Kleinfahrzeug) und E-Scooter (Fahrzeug)³⁶

Im benachbarten **Deutschland** wurde für E-Scooter ebenfalls **keine Einstufung als Fahrrad** vorgenommen, sondern eine neue, eigenständige (Zwischen-)Klasse der **Elektrokleinstfahrzeuge**³⁷ (mit Lenkstange) geschaffen – mit im Vergleich zu einem Fahrrad erweiterten Schutzpflichten, nämlich mit Straßenzulassungs- (Betriebserlaubnis), Kennzeichen- und Versicherungshaftpflichten und mit einem höheren Alterslimit (14 Jahre).

Eine Abgrenzung zu Fahrrädern ist auch durch die Unterschiede der äußeren Form (mit/ohne Sitz), Größe und Gewicht der Fahrzeuge und der Art der Benützung (sitzend/stehend) gerechtfertigt.

Die in vielen Staaten **im Vergleich zu Radfahrern höher festgelegte Altersgrenze** für E-Scooter-Fahrer deutet darauf hin, dass ein Kind mit zwölf Jahren (oder mit Radfahrausweis sogar noch jünger) möglicherweise nicht über die erforderliche Reife verfügt, um sicher mit dem E-Scooter am Straßenverkehr teilzunehmen. Bis dato wird im Zuge der Radfahrprüfung weder die Handhabung von E-Scootern speziell geübt noch die Gefahrenwahrnehmung in dieser Hinsicht gefördert. Österreich hat international betrachtet im Übrigen ein sehr **niedriges Alterslimit** für das E-Scooter-Fahren. Vom European Transport Safety Council (ETSC) wurde 2023 ein Alterslimit von 16 Jahren bzw die Anknüpfung an das nationale Alterslimit für Mopeds (in Österreich 15 Jahre) empfohlen.³⁸

D. E-Scooter & das Dilemma rund um die Leistungsabgrenzung

1. Die Streitfrage

Eine Änderung im KFG im Jahr 2023³⁹ hinsichtlich der **Leistungsabgrenzung zu Kfz bei Fahrrädern** stellt die soeben gefundene Kategorisierung von E-Scootern erneut auf die Probe und löste Rechtsunsicherheit und Diskussionen für E-Scooter aus: Soll für E-Scooter weiterhin die **höchste zulässige Leistung von 600 Watt** (StVO) oder nunmehr die **Nenndauerleistung von max 250 Watt** (KFG seit 2023) wie bei elektrisch angetriebenen Fahrrädern als Kriterium gelten? Von der Beantwortung dieser Frage hängt es ab, **wann ein E-Scooter als Kfz einzustufen ist** und wann nicht; dies ist mit jeweils anderen Konsequenzen verknüpft, wie zB hinsichtlich der Regelungen zur Straßenbenützung, Versicherungs-, Kennzeichen- und Führerscheinpflicht.⁴⁰

³⁶ Siehe auch *Riccabona-Zecha/Salamon in Kaltenegger/Koller/Vergeiner* (Hrsg), StVO § 2 Seite 86 ff, mit einer Überblickstabelle mit weiteren Kleinfahrzeugen und Fahrrädern, samt Anführung der jeweiligen Rechtsgrundlagen.

³⁷ Elektrokleinstfahrzeuge-V (eKFV) dBGBI I 2019/756 idF I 2023/199.

³⁸ Siehe <https://etsc.eu/recommendations-on-safety-of-e-scooters/> (abgerufen am 28. 2. 2023).

³⁹ 41. KFG-Nov BGBI I 2023/35.

⁴⁰ Dazu s auch unterhalb Kap E.

2. Änderung der Ausnahmebestimmung für Fahrräder vom Kraftfahrzeugbegriff

Für elektrisch angetriebene Fahrräder stellt das KFG bei der Abgrenzung Fahrzeug – Kraftfahrzeug in § 1 Abs 2a Z 1 neuerdings – aufgrund einer Harmonisierung mit der Typgenehmigungs-VO (EU) 2013/168⁴¹ hinsichtlich der Definition von Pedelecs (Elektrofahrräder mit Tretunterstützung) – bei Fahrrädern iS der StVO nicht mehr wie bisher auf die „höchste zulässige Leistung“ mit 600 Watt, sondern auf die „Nenndauerleistung“ ab und hat diese wiederum mit 250 Watt limitiert. Elektrisch angetriebene Fahrräder mit einer Nenndauerleistung von nicht mehr als 250 Watt und einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h gelten demnach nicht als Kfz iS des KFG, sondern als Fahrräder iS der StVO.

3. Definition der Begriffe „höchste zulässige Leistung“ und „Nenndauerleistung“

Die Begriffe „höchste zulässige Leistung“ („Peak-Leistung“) und „Nenndauerleistung“ („30-Minuten-Leistung“) beschreiben zwar beide die Leistungsfähigkeit eines Geräts, bezeichnen aber unterschiedliche Aspekte: Während bei Ersterer die tatsächlich kurzfristig maximal mögliche Leistung am Motor gemessen wird, definiert die Nenndauerleistung die maximale Leistung über 30 Minuten an der Abtriebswelle eines Elektromotors, ohne dass der Motor überhitzt;⁴² dabei handelt es sich um einen Mittelwert der Leistung innerhalb dieses Zeitraums, der damit in der Regel deutlich geringer als die maximale Motorleistung ist.

In den Erläuterungen zur 41. KFG-Nov⁴³ wurde – wohlge-merkt im Hinblick auf elektrisch angetriebene Fahrräder – davon ausgegangen, dass bei Fahrzeugen mit einer Nenndauerleistung von nicht mehr als 250 Watt die am Hinterrad (Antriebsrad) abgegebene Leistung nicht mehr als 600 Watt beträgt und diese Gesetzesänderung somit keine Auswirkung hätte. Aus dieser Aussage könnte man den Umkehrschluss ziehen, dass Fahrzeuge mit einer höchsten zulässigen Leistung von nicht mehr als 600 Watt dann automatisch ebenso unter diese Ausnahme fallen; technisch betrachtet gestaltet sich die Angelegenheit dann doch nicht so simpel, wie das folgende Kapitel aufzeigt.

4. Der technische Hintergrund bei E-Scootern

Grundsätzlich ist eine Leistungseinschränkung neben der Geschwindigkeitsschwelle für E-Scooter sinnvoll, weil E-Scooter aufgrund ihrer besonderen Bauweise und Fahrdynamik (zB Vorderrad steht senkrecht zur Lenkstange, kleine Reifengröße, Kippgefahr) ein großes Gefährdungspotential aufweisen. Die Leistung des E-Scooters sollte von vornherein nicht zu hoch sein, sodass er zB auch nicht für die Beförderung weiterer Mitfahrer geeignet ist; schließlich ist die Konstruktion mit den kleinen Rädern und der kleinen Aufstandsfläche von Natur aus nicht stabil genug und darauf ausgelegt. Bislang hat sich niemand dazu geäußert, ob die Nenndauerleistung oder die höchste zulässige Leistung als der geeignetere Gradmesser für die Abgrenzung zu betrachten ist.

Festgehalten werden kann, dass die Höchstleistung eines E-Scooters grundsätzlich technisch leicht begrenzt ist. So weit, so gut. E-Scooter haben und brauchen mehrheitlich jedoch jedenfalls eine Nenndauerleistung von mind 350 Watt, aus folgenden Gründen: Vielfach haben bereits Hersteller und Händler auf diesen Umstand hingewiesen; E-Scooter seien, insb aufgrund des unterschiedlichen Antriebssystems,⁴⁴ der deutlich kleineren Räder und dem Fehlen von Tretunterstützung nicht mit Elektrofahrrädern vergleichbar. Mit einer sehr geringen

Leistung würden E-Scooter daher im Alltag – zB in Steigungen, beim Anfahren, zur Beschleunigung – nur eingeschränkt verwendbar sein.⁴⁵ Eine Limitierung auf 250 Watt Nenndauerleistung würde somit beinahe alle in Verkauf und Einsatz befindlichen E-Scooter, darunter auch jene der Vermieter, ausschließen. Der **Vergleich⁴⁶ mit Deutschland und der Schweiz** verdeutlicht, dass in beiden Nachbarstaaten eine **Nenndauerleistung von 500 Watt** vorgesehen ist, was dem doppelten Wert entspricht; die Festlegung der Obergrenze von 500 Watt wurde ua gewählt, um auch in bergigen Gebieten die Nutzung zu ermöglichen.⁴⁷

Im Übrigen können diese Leistungskriterien beim E-Scooter bis dato kaum behördlicherseits überprüft werden; schlussendlich bringen häufig auch Angaben des Herstellers nicht die nötige Klarheit. Meistens ist nämlich bereits beim Kauf des Produkts gar nicht ersichtlich, um welche der beiden Leistungsangaben es sich handelt; es gibt auch keine „verpflichtenden“ Angaben am E-Scooter oder in der Betriebsanleitung. In der Regel handelt es sich jedoch um die Angabe der Nenndauerleistung bzw um Konformitätsangaben zur deutschen Rechtslage durch deutsche Hersteller oder Händler. In der Werbung ist es hingegen – ohne nähere Bezeichnung – attraktiver, die Maximalleistung mit dem höheren Wert anzugeben.

5. Schlussfolgerungen

So gesehen erscheint es treffend, dass der österreichische Gesetzgeber für E-Scooter eine Sonderregelung normiert, indem er diese **nicht als Fahrräder definiert⁴⁸** und zudem – **unverändert** – am **Kriterium der höchsten zulässigen Leistung von 600 Watt** festhält, nämlich durch die technische Regelung in **§ 88b StVO⁴⁹ als lex specialis** (zu § 2 Abs 1 Z 22 lit d StVO).

E-Scooter iS der StVO (max 600 Watt höchste zulässige Leistung, max 25 km/h Bauartgeschwindigkeit) unterliegen dem KFG-Ausnahmetatbestand. Die 250-Watt-Nenndauerleistungsgrenze kommt nicht zur Anwendung.

In weiterer Folge sprechen gute Gründe dafür, den **für Fahrräder konzipierten Ausnahmetatbestand des § 1 Abs 2a KFG** auf

⁴¹ Art 2 Abs 2 lit h. Diese VO regelt die Typgenehmigung von Kfz der Klasse L, das sind zwei- und dreirädrige Kfz sowie bestimmte vierrädrige Kfz (etwa Quads und Mopedautos). Auch Fahrzeuge mit Elektroantrieb fallen unter die VO. Bestimmte Fahrzeuge sind jedoch vom Geltungsbereich ausgeschlossen, wie zB ausschließlich fußgängergeführte Fahrzeuge, Fahrzeuge, die nicht mind einen Sitzplatz haben (also E-Scooter), und die oben genannten Pedelecs.

⁴² Art 3 Z 35 VO (EU) 2013/168 iVm UN-ECE-Regelung Nr 85.

⁴³ ErläutRV 1954 BlgNR 27. GP (2023) 1 mit Hinweis auf den Erlass BMVIT-179.345/0003-11/ST 4/2009.

⁴⁴ Radnabenantrieb direkt am Hinterrad und keine Gangschaltung beim E-Scooter, in der Regel Kettenantrieb bei Fahrrädern.

⁴⁵ Pichler, Gesetzesnovelle sorgt für Verunsicherung: Sind E-Scooter nun verboten? Der Standard 9. 8. 2023, <https://www.derstandard.at/story/3000000182226/gesetzesnovelle-sorgt-fuer-verunsicherung-sind-e-scooter-nun-verboten> (abgefragt am 2. 4. 2024).

⁴⁶ Die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit wird in Europa entweder mit 20 km/h (zB Deutschland, Schweiz) oder – häufiger – mit 25 km/h festgelegt. Siehe auch § 1 eKFV mit zusätzlichen Größen- und Massebeschränkungen (max 55 kg).

⁴⁷ GMat zur eKFV, BR-Drs 158/19, Seite 31.

⁴⁸ Dazu s bereits Kap C.

⁴⁹ Ursprünglich hat sich § 88b StVO zweifellos an den Leistungs- und Geschwindigkeitsschwellen der alten KFG-Bestimmung orientiert.

derartige E-Scooter (bis 600 Watt/25 km/h) **per analogiam**⁵⁰ anzuwenden, weil E-Scootern ein mit Fahrrädern mit elektrischem Motor (einschließlich § 2 Abs 1 Z 22 lit d!) vergleichbar anzunehmendes Gefährdungspotential zuzuschreiben ist. Um eine verfassungsrechtlich bedenkliche Ungleichbehandlung zu vermeiden, müssen somit dieselben Rechtsfolgen angewendet werden. Eine Einstufung als Kfz wäre also wie bei Elektrofahrrädern unbillig und unbeabsichtigt, mit zahlreiche Härten für den Benützer verbunden und einer verstärkten Verwendung abträglich.⁵¹ Auch die **Gerichte** haben sich bei E-Scootern an dieser Bestimmung für die Abgrenzung Fahrzeug – Kfz bis dato orientiert.⁵² Denn die Frage der generellen Klassifikation als Kfz hatte sich ebenso bereits vor der Änderung auf 250 Watt gestellt; E-Scooter waren zuvor ebenso wenig direkt unter § 1 Abs 2a KFG gefallen, weil sie ja keine Fahrräder gem § 2 Abs 1 Z 22 lit d StVO sind.

In Anbetracht all dieser Aspekte erscheint es angebracht, dass sämtliche privaten und öffentlichen Beteiligten betreffend E-Scooter – im Gegensatz zu Elektrofahrrädern – weiterhin das Kriterium der höchsten zulässigen Leistung von 600 Watt gemäß StVO heranziehen.

Nichtsdestotrotz kann hier eine endgültige Klarstellung nur durch den Gesetzgeber oder eine höchstgerichtliche Abklärung erfolgen, so zB ob es sich unter Umständen nachteilig auf die Haftung (Mitverschulden) für Schäden oder Verletzungen auswirken könnte, wenn mit einem E-Scooter, dessen Nenndauerleistung mehr als 250 Watt beträgt, ein Unfall verursacht wird.

E. Die Problematik mit den „unechten“ (übermotorisierten) E-Scootern

1. Hintergrund

Es ist zu beobachten, dass vermehrt E-Scooter im Straßenverkehr – von vornherein so gebaut oder nachträglich getunt – unterwegs sind, die die maximale Leistung und Geschwindigkeit von 600 Watt bzw 25 km/h deutlich überschreiten. Was gilt für diese bzw was soll für diese gelten? Weiterhin die „Privilegien“ eines Fahrrads?

Bei „frisierten“ Mopeds steht es bspw außer Zweifel, dass – auch aus Gründen der Verkehrs- und Betriebssicherheit – dadurch die Ausnahme von der Anwendung gewisser Teile des KFG beseitigt wird. Folglich ergibt sich als zentrale Frage, ob stärkere bzw schnellere E-Scooter ebenfalls als Kfz betrachtet werden müssen. Die Einstufung als Kfz ist im Grunde im Ergebnis unstrittig (Rechtsgrundlage gem § 2 Z 1 KFG); offen sind jedoch eine weitere Untergliederung und damit etwaige verbundene Rechtsfolgen. Es mag zwar naheliegend erscheinen, dass derartige E-Scooter aufgrund ihrer Bauweise (einspuriges Fahrzeug mit zwei Rädern) und der damit einhergehenden fahrdynamischen Eigenschaften am ehesten als zweirädrige Krafträder eingestuft werden könnten; dies ist jedoch rechtlich nicht gedeckt. Der Haken ist nämlich, dass **europäische Vorgaben fehlen** und Fahrzeuge ohne Sitz explizit vom Anwendungsbereich der **Typgenehmigungs-VO (EU) 2013/168 ausgeschlossen** sind;⁵³ das **Sitzplatzfordernis** ist als konstitutives Merkmal der dort aufgezählten Fahrzeugklassen zu verstehen. Ferner hat der österr Gesetzgeber bis dato auch keine eigene (nationale) Regelung für solche Fortbewegungsmittel geschaffen: In den Erläuterungen⁵⁴ zum § 88b StVO ist zwar von einem Benützungsverbot für derartige E-Scooter die Rede; dies ist jedoch – im Gegensatz zu Deutschland – nicht normiert worden.

2. Klassifizierung der Fahrzeugart

Dem § 88b StVO ist jedenfalls zu entnehmen: Werden die genannten Leistungs- (höchstzulässige Leistung: 600 Watt) und Geschwindigkeitsschwellen (Bauartgeschwindigkeit: 25 km/h) überschritten, so handelt es sich nicht mehr um einen E-Scooter iS der StVO; diese fallen also nicht in den Anwendungsbereich der StVO.

Mit der Begründung, dass in diesem Fall weder ein Ausnahmetatbestand des KFG noch die Definition des Fahrrads (gem § 2 Abs 1 Z 22 StVO iVm § 1 Abs 2a KFG) erfüllt sind, stuft der VwGH – nachvollziehbar auch im Hinblick auf das **erhöhte Gefährdungspotential** – derartige Fahrzeuge ganz allgemein und ohne weitere Untergliederung als **Kfz** iSd § 2 Z 1 KFG ein.⁵⁵

E-Scooter, die über den in § 88b Abs 1 StVO iVm § 1 Abs 2a KFG (analog) definierten Grenzen liegen, sind als Kfz einzustufen.

In die gleiche Richtung geht die Abgrenzung im **EU-Kfz-Haftpflichtversicherungsrecht**: Die Mitgliedsstaaten haben nur sicherzustellen, dass die Haftpflicht jedenfalls bei maschinell angetriebenen Fahrzeugen mit i) einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h oder ii) einem maximalen Nettogewicht von mehr als 25 kg und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 14 km/h durch eine Versicherung gedeckt ist.⁵⁶ Hier wird im Übrigen gleichzeitig ersichtlich, dass es sich bei der „bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit“ um das zentrale Abgrenzungsmerkmal zwischen Fahrzeugen handelt.

3. Regelungslücken erfordern gesetzgeberisches Handeln!

Die Vorschriften für Radfahrer gelten nur bei E-Scootern iS der StVO, also für solche, die die Maximalleistung von 600 Watt und die Bauarthöchstgeschwindigkeit von 25 km/h nicht überschreiten. In der Folge müssen für stärkere bzw schnellere E-Scooter – da sie zweifelsohne **Kfz** sind – andere Regelungen gelten.

- ▶ Zur Anwendung kommen jedenfalls gemäß **FSG**⁵⁷ eine strengere **Promillegrenze von 0,5 Promille** sowie gemäß **StVO Benützungsverbote für Fußgängerflächen und Radfahranlagen** – ebenso völlig nachvollziehbar, zB aufgrund der höheren Geschwindigkeiten und dementsprechend anderer erforderlicher Sichtträume.
- ▶ Aus **kraftfahrrechtlicher** Sicht ist die Angelegenheit prekär und unzufriedenstellend: Nach Ansicht des LVwG Tirol⁵⁸ ist

⁵⁰ IdS auch *Figl*, ZVR 2022/4, und *Pürstl*, ZVR 2022/5; ähnlich *Klever*, ZVR 2023/26, der plausibel darlegt, dass Begriffsbestimmungen der StVO auch bei der Auslegung des KFG zu beachten sind und umgekehrt.

⁵¹ Vgl auch ErläutRV 1655 BlgNR 18. GP (1994) zu § 1 Abs 2a KFG. Vgl auch EuGH 12. 10. 2023, C-286/22, *KBC Verzekeringen NV*: Das Ziel der EU-Haftpflichtversicherungs-RL 2009/103/EG, nämlich der Schutz der Opfer von durch Kfz verursachten Verkehrsunfällen, erfordere nicht, dass Fahrräder mit Tretunterstützung unter den Begriff „Fahrzeug“ iS der RL fallen.

⁵² VwGH 16. 3. 2023, Ro 2023/02/001 sowie zB LVwG NÖ 25. 10. 2019, LVwG-S-2644/001–2018 (jeweils Rechtslage vor der 41. KFG-Nov).

⁵³ Art 2 Abs 2 lit j.

⁵⁴ ErläutRV 559 BlgNR 26. GP (2019).

⁵⁵ VwGH 16. 3. 2023, Ro 2023/02/0010 (Rechtslage vor der 41. KFG-Nov), idS ebenfalls bereits vorher zB LVwG NÖ 25. 10. 2019, LVwG-S-2644/001–2018; LVwG Stmk 7. 3. 2016, LVwG 30.19–372/2015, und LVwG Tirol 13. 10. 2016, LVwG-2016/35/1889–5.

⁵⁶ RL 2009/103/EG idF RL 2021/2118/EU in Weiterentwicklung des Wr Übereinkommens über den Kraftfahrzeugverkehr BGBl 1955/222 idGF, nach dem es sich bei allen Fahrzeugen, die mit mechanischem Antrieb und eigener Kraft auf der Straße verkehren, um Kfz handelt.

⁵⁷ Führerscheingesetz BGBl I 1997/120 idF I 2023/90.

⁵⁸ LVwG Tirol 11. 4. 2022, LVwG-2022/23/0215–8 und /0216–8.

ein E-Scooter mit einer Leistung von 800 Watt und einer Bauartgeschwindigkeit von 43 km/h als **Sonderkraftfahrzeug** (nach § 3 Abs 1 Z 3.2 KFG) einzustufen und daher für diesen – **mangels einer eigenständigen Fahrzeugklasse – keine Führerscheinklasse** vorgesehen; sohin bedarf es auch in solchen Fällen **keiner Lenkberechtigung** (auch nicht Klasse AM, A oder gar Klasse B als Auffangklasse). Dies impliziert, dass die Lenker solcher Fahrzeuge damit in der Regel **weder über eine theoretische noch praktische Fahrausbildung oder eine Prüfung** – also über keinen Nachweis der Kenntnis von Verkehrsregeln – verfügen müssen. **Altersbeschränkungen fehlen** ebenfalls. Gem § 36 KFG dürfen Kfz nur verwendet werden, wenn sie für den Verkehr zugelassen sind; dabei ist die **Zulassungsfähigkeit** solcher Fahrzeuge ohne Sitz aktuell überhaupt noch offen. Es gelten aber **Haftpflichtversicherungs- und Kennzeichenpflichten** (§ 36 lit b und d KFG) sowie auch die Pflicht, **Verbandszeug** mitzuführen (§ 102 Abs 10 KFG), **nicht** aber die **Helmpflicht** (nur für Krafträder gem § 106 Abs 7 KFG vorgesehen) oder die **erhöhten Beleuchtungspflichten**. Jedenfalls empfindlich **höher** als die **Strafsätze** der StVO sind jene **des KFG** (zB Mitbeförderung einer zweiten Person, § 106 Abs 1 iVm § 134 KFG). Zu berücksichtigen ist weiters, dass die verschuldensunabhängige **Gefährdungshaftung (EKHG⁵⁹)** und **Entschädigungsansprüche nach dem VOEG⁶⁰** ebenso mit der kraftfahrrechtlichen Einordnung verknüpft sind. Alles in allem ist es überdeutlich, dass der Gesetzgeber hier dringend dazu aufgerufen ist, noch Ausnahmen bzw besondere Bedingungen zu regeln.

F. Die Integration der E-Scooter ins bestehende System: eine Herausforderung, aber keineswegs unlösbar

Dass die Adaption der Rahmenbedingungen für E-Scooter durch die 31. StVO-Nov noch nicht vollständig gelungen und damit auch noch nicht abgeschlossen ist, ist offensichtlich. Das Ziel, die wachsende Mikromobilität sicher, effizient und widerspruchsfrei zu etablieren, erfordert nach wie vor, dass **unerwünschte rechtliche Barrieren aufgelöst** werden: Dies bedeutet einerseits eine **klare und praxistaugliche rechtliche Einordnung** von E-Scooter-Fahrern, die aufgrund ihrer Eigenschaften am ehestens mit Radfahrern vergleichbar sind, aber nicht mit Fußgängern und Kfz-Lenkern, und andererseits die Berücksichtigung, dass es sich um eine eigene Fahrzeugart handelt. In Anbetracht hoher Unfallzahlen mit E-Scootern sind entsprechende Vorschriften für zusätzliche sicherheitsrelevante, **verpflichtende Ausrüstung**, nämlich mit **Blinkern**,⁶¹ einer **Klingel** sowie einem **Helm**, unumgänglich; darüber hinaus würden eine **zweite unabhängig wirkende Bremsvorrichtung** und eine **Drosselung auf 20 km/h** wie in Deutschland Bremsweg und Reaktionszeit spürbar verkürzen. Abgesehen davon wären insb für Händler und Kunden/Verkehrsteilnehmer einheitliche Regelungen zur Kompatibilität (wenigstens) innerhalb der EU wünschenswert.⁶² Um Verständlichkeit zu gewährleisten, ist es zudem am einfachsten, an bekannte, bestehende Regeln (hier: die der Radfahrer) anzuknüpfen. Außerdem muss die Frage der **Leistungsabgrenzung** zum Kfz einer rechtssicheren Lösung zugeführt werden. Zusätzlich wird es entscheidend sein, **ausreichend viele und dementsprechend breite Radfahranlagen** (mit möglichst wenig Unebenheiten oder hohen Borden) zu schaffen bzw bei Platzmangel für die Errichtung eigener Radfahranlagen in solchen Bereichen das allg Tempo auf 30 km/h zu reduzieren. Angesichts der zunehmenden Anzahl und Heterogenität der Benutzer der Radin-

frastruktur – Radfahrer in allen Formen (zB normale Fahrräder, E-Bikes, Lastenfahrräder, große Anhänger), E-Scooter etc – sowie der damit einhergehenden unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Verhaltensweisen (zB Überholmanöver) muss unsere Infrastruktur künftig entsprechend an diesen Bedarf angepasst werden.

Die Gemeinden stehen vor der Herausforderung, die Qualität und Quantität ihrer Radfahranlagen zu erhöhen.

Obendrein wird das Standing von E-Scootern und deren Benützern sowie eine harmonische und friedliche Nutzung aller Verkehrswege davon abhängen, dass auch E-Scooter-Fahrer selbst in die Pflicht genommen werden und lernen, sich **regelkonform und risikobewusst** zu verhalten, anstatt möglicherweise **rücksichtslos** zu agieren.

Plus

ÜBER DIE AUTORIN

Kontaktadresse: KFV, Schleiergasse 18, 1100 Wien.

E-Mail: claudia.riccabona-zecha@kfv.at; Internet: www.kfv.at

VON DERSELBEN AUTORIN ERSCHIENEN (AUSWAHL)

Riccabona-Zecha/Atasayar, Die Lizenz zum Testen – Ein neuer Ansatz für das Bewilligen von Testfahrten von Fahrzeugen mit automatisierten Systemen auf Österreichs Straßen, ZVR 2023/119; *Atasayar/Deublein/Riccabona-Zecha/Schneider*, Wie zuverlässig schützen Notbremsassistenten ungeschützte Verkehrsteilnehmer? ZVR 2022/120; *Kaltenegger/Riccabona-Zecha/Salamon*, Rechtsfragen zu den neuen Vorrangregeln für Radfahrer, ZVR 2020/111; *Agbontaen/Riccabona-Zecha/Wannenmacher*, 200 Jahre Fahrrad – Rückblick und neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheit, ZVR 2017/119; *Prössl/Riccabona-Zecha*, Weg frei für den Micro-Scooter! Mit dem Micro-Scooter legal und sicher in die Schule, ZVR 2017/42; *Hildebrandt/Riccabona-Zecha*, Spannungsfeld E-Bike, ZVR 2013/40; *Riccabona-Zecha/Prössl*, Weg frei für den Radverkehr! ZVR 2011/77; *Riccabona-Zecha/Vergeiner*, Praxisrelevante Fragen rund um die Entziehung der Lenkberechtigung, ZVR 2010/52; *Riccabona-Zecha*, (Not) fit do drive? ZVR 2007/117

WEITERFÜHRENDE LITERATUR

Kaltenegger (Hrsg), E-Scooter (2024): Ein breit gefächertes Autorenteam aus KFV, AustriaTech, TÜV Austria und VVO beleuchtet in diesem Ratgeber folgende Bereiche: Rechtliche Grundlagen und Verkehrsregeln, Fahrzeugtechnik, (Verkehrs-)Sicherheit, Versicherungen sowie Shared-E-Scooter-Systeme.

⁵⁹ Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz BGBl 1959/48 idF I 2021/245.

⁶⁰ Verkehrsoffer-Entschädigungsgesetz BGBl I 2007/37 idF I 2023/129.

⁶¹ Aufgrund des wegen der kleinen Raddurchmesser instabileren Fahrverhaltens, vor allem auf unebenem Untergrund, ist das Sturzrisiko beim Richtungswechsel erhöht, wenn man zur Fahrtrichtungsanzeige eine Hand vom Lenker nimmt – sofern überhaupt möglich.

⁶² Siehe auch <https://etsc.eu/road-safety-priorities-for-the-eu-2024-2029/> (Stand 18. 4. 2024).