06 | 2026 | 281 – 316

ZVR
Zeitschrift für Verkehrsrecht

Schwerpunkt

36. StVO-Novelle

Die 36. StVO-Novelle – neue Spielregeln im (urbanen) Verkehr
Birgit Salamon, Claudia Riccabona-Zecha

Die 36. StVO-Novelle – Auswirkungen auf die Vollziehung
Brigitte Nedbal-Bures

Beitrag

Deutsches Schadenersatz- und Verkehrsrecht 2025
Georg Kathrein

Kurzbeitrag

VfGH zu Fahrzeugbeschlagnahme
Armin Kaltenegger

Rechtsprechung

Produktfehler eines Beatmungsgeräts
Ernst Karner

Update zur „Parkraumüberwachung“
Lena Pummerer

Judikaturübersicht Verwaltung

Raserfahrzeuge, Beschlagnahme und Verfall

manz.at/zvr ISSN 0044-3662

MANZ

Die 36. StVO-Novelle – neue Spielregeln im (urbanen) Verkehr

Der Beitrag schnell gelesen

Der Wandel der Mobilitätsformen, steigende Anforderungen an Verkehrssicherheit und Stadtverträglichkeit sowie Herausforderungen in der Vollziehung begründen einen aktuellen Anpassungsbedarf im Straßenverkehrsrecht. Die 36. StVO-Nov setzt hierzu zwei Schwerpunkte: Sie legt einerseits den Fokus auf Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb (E-Bikes, E-Scooter und E-Mopeds) und schafft andererseits die gesetzlichen Voraussetzungen für eine automationsunterstützte Zufahrtskontrolle in verkehrsberuhigten Bereichen. Im Folgenden werden die wesentlichen Neuerungen der Nov dargestellt und hins ihrer Bedeutung, insb aus Sicht der Verkehrssicherheit, eingeordnet.

Straßenverkehrsrecht
§§ 2, 68, 68 a, 98 h StVO; VO (EU) 168/2013
OGH 23. 3. 2025, 2 Ob 15/25 g; VfGH 15. 6. 2007, G 147/06
ZVR 2026/121



Mag.[a] BIRGIT SALAMON, BA, ist Verkehrsjuristin im Bereich Recht & Normen im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV).
Dr.[in] CLAUDIA RICCABONA-ZECHA ist Verkehrsjuristin im Bereich Recht & Normen im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV).

Inhaltsübersicht:

A. Ausgangslage und Regelungsbedarf
B. Die 36. StVO-Nov im Überblick
C. Neuabgrenzung zwischen Fahrrädern und E-Mopeds
  1. Bisherige Rechtslage und Auswirkungen in der Praxis
  2. Neuregelung durch die 36. StVO-Nov
  3. Rechtsfolgen der Neuklassifikation
  4. Abgrenzungsfragen und Sonderkonstellationen
  5. Auswirkungen der neuen Rechtslage in der Praxis und Ausblick
D. Neuordnung und Weiterentwicklung der E-Scooter-Bestimmungen
E. Helmpflichten
  1. Die geänderte Regelung im Detail
  2. Zivil- und verwaltungsstrafrechtliche Konsequenzen bei fehlendem Helm
F. Ausweitung der Zuständigkeitsrückübertragung von LPD an BezVBeh hins Überwachung des ruhenden Verkehrs
G. Automationsunterstützte Zufahrtskontrolle
H. Resümee

A. Ausgangslage und Regelungsbedarf

Die rasante Verbreitung neuer Formen der **Mikromobilität** hat in den vergangenen Jahren nicht nur das Verkehrsgeschehen – insb im urbanen Raum – grundlegend verändert, sondern auch erhebliche Abgrenzungs- und Vollzugsprobleme im bestehenden Rechtsrahmen offengelegt. Dies zeigte sich exemplarisch an der Frage, ob elektrisch betriebene Klein- und Miniroller (E-Scooter) überhaupt als „Fahrzeuge" iS der StVO[1] zu qualifizieren sind – eine Frage, die in der Praxis wiederholt zu Unsicherheiten führte und letztlich mehrfach auch Gegenstand höchstgerichtlicher Klärung wurde.[2] Parallel dazu verdeutlichen aktuelle **Unfallzahlen** eine Zunahme von Unfällen unter Beteiligung von E-Scootern und E-Bikes, deren Folgen – auch aufgrund fehlender Schutzausrüstung – oft schwer sein können. Zudem nehmen Probleme durch alkoholisierte E-Scooter-Fahrer und Nutzungskonflikte auf überlasteten Radverkehrsanlagen zu.

Ebenfalls iZm urbaner Mobilität steht die in den letzten Jahren immer wieder – insb seitens der Stadt Wien – erhobene Forderung, eine Zufahrtsregelung zur Verkehrsberuhigung von Innenstadtbereichen auch mittels **kamerabasierter Zufahrtskontrolle** überwachen zu dürfen.

Auf diese Entwicklungen reagiert der Gesetzgeber nun mit der **36. StVO-Nov** BGBl I 2026/17. Ziel ist es, bestehende **Rechtsunsicherheiten** zu beseitigen, die **Verkehrssicherheit** zu erhöhen, den Behörden effektivere **Instrumente zur Kontrolle des Verkehrs** zur Verfügung zu stellen und damit zugleich die urbane Lebensqualität und Standortattraktivität zu verbessern.

Die aktuelle Nov soll die StVO an die veränderten Mobilitätsrealitäten anpassen und die Vollziehung erleichtern.

Die 36. StVO-Nov steht dabei nicht isoliert, sondern fügt sich in eine Reihe jüngerer Reformschritte ein. Die **33. StVO-Nov** BGBl I 2022/122 stellte den **Schutz und die Förderung des Rad- und Fußverkehrs** in den Mittelpunkt, insb durch Maßnahmen wie den fixen Seitenabstand beim Überholen von Radfahrern, neue Regelungen zum Nebeneinanderfahren von Radfahrern sowie die Einführung der Schulstraße. Die **34. StVO-Nov** BGBl I 2023/90 zielte mit der Einführung der Fahrzeugbeschlagnahme vor allem auf eine Verschärfung der Maßnahmen gegen exzessive **Geschwindigkeitsüberschreitungen.** Mit der **35. StVO-Nov** BGBl I 2024/52 wurde schließlich die **Sicherheit im Ortsgebiet** gestärkt, insb durch erleichterte Möglichkeiten zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen[3] und zu deren Überwachung.

Der vorliegende Beitrag gibt zunächst einen Überblick über die wesentlichen Änderungen der 36. StVO-Nov und geht anschließend auf ausgewählte Regelungsbereiche näher ein.

[1] BGBl 1960/159.
[2] Vgl VwGH Ra 2022/02/0043 ZVR 2023/46; Ro 2023/02/0010 ZVR 2023/174; OGH 10 Ob S 55/24 x ZVR 2025/43 *(Pürstl).* Siehe dazu *Riccabona-Zecha,* Weg frei für den E-Scooter! Aktuelle Fragen und Entwicklungen rund um die Rechtsnatur des E-Scooters in Österreich, ZVR 2024/116 mwN.
[3] Vgl *Kaltenegger/Riccabona-Zecha,* Tempo 30 – ein Schlüssel für mehr Sicherheit in sensiblen Bereichen des Ortsgebiets. Die neue Verordnungsermächtigung gem § 43 Abs 4 a StVO, ZVR 2025/86.

Neuregelungen	Fundstellen	Inkrafttreten
Neuregelung der E-Scootervorschriften (insb ausdrückliche Einstufung als Fahrzeug, max Blutalkoholgrenze von 0,5 Promille, Helmpflicht bis 16 Jahre, Ausrüstung mit Blinkern und Glocke/Hupe)	§ 2 Abs 1 Z 22a, §§ 68, 68a StVO; § 1 Abs 2b KFG Anpassungen in § 2 Abs 1 Z 19, § 76a Abs 2 Z 3, § 99 Abs 2c Z 2 und 3 und Abs 6 lit e StVO Entfall der § 88b und § 94 Z 21 StVO	1. 5. 2026
Einführung einer Helmpflicht für E-Bike-Fahrer bis 14 Jahre	§ 68 Abs 6 StVO	1. 5. 2026
Abschaffung des Mitverschuldensausschlusses bei Verletzung der Helmpflicht bei Kindern	§ 68 Abs 6 StVO	1. 5. 2026
Einstufung leistungsschwacher E-Mopeds (Kategorie L1e-B) bis 25 km/h und 250 Watt als Kfz (bisher: Fahrräder)	§ 2 Abs 1 Z 22 lit b und d StVO; § 1 Abs 2a KFG	1. 10. 2026
Schaffung einer Rechtsgrundlage für eine automationsunterstützte Zufahrtskontrolle (Überwachung von Fahrverboten, Fußgängerzonen, Schulstraßen ua)	§ 54 Abs 5 lit o, § 95 Abs 1b und 1c, § 97 Abs 1 lit b, § 98h StVO	1. 5. 2026
Rückübertragung der Zuständigkeit für die Überwachung bestimmter Vorschriften (insb im Bereich des ruhenden Verkehrs) an die BezVBeh	§ 95 Abs 1a StVO	1. 7. 2026

Tabelle 1: Übersicht über die Neuregelungen der 36. StVO-Nov

B. Die 36. StVO-Nov im Überblick

Im Bereich der **Mikromobilität** erfolgt eine grundlegende **legistische Neugestaltung,** insb durch eine klare rechtliche Einordnung von **E-Scootern** als eigene Fahrzeugkategorie. Begleitend dazu werden diese Fahrzeuge ausdrücklich vom Anwendungsbereich des KFG[4] und des FSG[5] ausgenommen. Wie bisher gelten für E-Scooter straßenpolizeiliche Verhaltensregeln analog zu Radfahrern, ergänzt um spezifische Sondervorschriften. Hervorzuheben sind die Absenkung der Alkoholgrenze auf 0,5 Promille sowie eine Erweiterung der Ausrüstungspflichten um eine verpflichtende Ausstattung mit Fahrtrichtungsanzeigern und akustischen Warneinrichtungen. Zudem wird eine Helmpflicht für Personen unter 16 Jahren eingeführt.

Parallel dazu wird die **Helmpflicht** für elektrisch unterstützte Fahrräder **(E-Bikes)** bis zum 14. Lebensjahr ausgeweitet; außerdem entfällt für alle Fahrradtypen die Regelung, dass ein Verstoß gegen die Helmpflicht im Fall eines Verkehrsunfalls kein Mitverschulden begründen darf.

Eine wesentliche Änderung betrifft leistungsschwache **E-Mopeds** (bis 25 km/h und bis 250 Watt Nenndauerleistung), die künftig nicht mehr als Fahrräder gelten, sondern als Kfz qualifiziert werden. Dazu wird auch die Ausnahme vom Anwendungsbereich des KFG angepasst.

Zentrale Neuerung ist ferner die Einführung eines gesetzlichen Rahmens für eine **automationsunterstützte, kamerabasierte Zufahrtskontrolle,** insb in innerstädtischen Bereichen,[6] mit der vor allem Fahrverbote, Fußgängerzonen und Schulstraßen überwacht werden können.

Schließlich wird die Möglichkeit, die **Zuständigkeit** für die Durchführung des Verwaltungsstrafverfahrens insb im Bereich des **ruhenden Verkehrs** von der LPD auf die BezVBeh rückzuübertragen, auf die Überwachung der Einhaltung der bereits bisher umfassten Vorschriften erweitert.

Die wesentlichen Bestimmungen traten überwiegend mit **1. 5. 2026 in Kraft,** während die Regelungen zu E-Mopeds erst ab 1. 10. 2026 gelten und die Rückübertragung der Zuständigkeit ab 1. 7. 2026 möglich ist (s Tabelle 1).

C. Neuabgrenzung zwischen Fahrrädern und E-Mopeds

1. Bisherige Rechtslage und Auswirkungen in der Praxis

Fahrzeuge mit einem Elektroantrieb gem § 1 Abs 2a KFG (Nenndauerleistung max 250 Watt, Bauartgeschwindigkeit max 25 km/h) fallen unter die Fahrraddefinition der StVO (§ 2 Abs 1 Z 22 StVO); dies umfasst sowohl Fahrzeuge mit Pedalantrieb (Z 22 lit b) als auch Fahrzeuge ohne Pedalantrieb (Z 22 lit d), nicht jedoch E-Scooter.[7] Diese weite Definition des „Fahrrads" führt dazu, dass zahlreiche **E-Mopeds** – also Fahrzeuge, die das klassische Erscheinungsbild eines Mopeds aufweisen – **als Fahrräder gelten** bzw gezielt darauf ausgerichtet sind, dem österr Fahrradbegriff zu entsprechen. Diese Fahrzeuge werden in letzter Zeit nicht nur vereinzelt, sondern in großer Zahl von Essenszustellern genutzt. Die Mitverwendung der **Radinfrastruktur** bietet zwar einerseits Schutz für diese Fahrer, bringt jedoch insb in urbanen Ballungsräumen zusätzliche Gefahren mit sich, vor allem aufgrund ihres höheren **Geschwindigkeitsniveaus:**[8] Messungen des KFV in Wien aus den Jahren 2024 und 2025 zeigen, dass beinahe jedes zweite als Fahrrad eingestufte E-Moped (Klasse L1e-B innerhalb der Grenzen des bis dato geltenden § 1 Abs 2a KFG) auf der Radinfrastruktur mit einer höheren Geschwindigkeit als den zulässigen 25 km/h betrieben wurde.

2. Neuregelung durch die 36. StVO-Nov

Ab 1. 10. 2026 werden Fahrzeuge der **Kategorie L1e-B** gem VO (EU) 168/2013[9] („zweirädriges Kleinkraftrad") aus dem Fahrradbegriff ausgenommen.[10,11] Fahrräder sind damit in Zukunft nur solche

[4] BGBl 1967/267.
[5] BGBl I 1997/120.
[6] Geplant zB für die Wiener Innenstadt.
[7] Zu E-Scootern s unten Kap D.
[8] ErläutRV 411 BlgNR 28. GP 8.
[9] VO (EU) 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates v 15. 1. 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, ABl L 2013/60, 52 idF VO (EU) 2024/2838, ABl L 2024/2838.
[10] § 2 Abs 1 Z 22 lit b und d StVO sowie § 1 Abs 2a KFG, jeweils idF der 36. StVO-Nov.
[11] Zu den Kategorien der EU-VO s Tabelle 2.

elektrisch angetriebenen Fahrzeuge, die die Voraussetzungen des § 1 Abs 2a KFG erfüllen und nicht der Kategorie L1e-B zuzuordnen sind. Weiterhin vom Fahrradbegriff umfasst sind daher elektrisch unterstützte Fahrräder (mit Pedalen), die entweder gar nicht unter den Anwendungsbereich der EU-VO fallen oder der Kategorie L1e-A (Fahrrad mit Antriebssystem) zuzuordnen sind, sowie sonstige Fahrzeuge, die nicht in den Anwendungsbereich der EU-VO fallen (zB selbstbalancierende Fahrzeuge wie Segways).

Ein E-Moped ohne Pedale ist ab 1. 10. 2026 kein Fahrrad mehr.

3. Rechtsfolgen der Neuklassifikation

Alle nicht mehr vom Fahrradbegriff umfassten Fahrzeuge gelten zukünftig als Kfz iS des KFG (**Motorfahrräder** gem § 2 Z 14 KFG) mit allen daraus resultierenden Konsequenzen, also insb Zulassungspflicht, Haftpflichtversicherungspflicht, Führerscheinpflicht, Sturzhelmpflicht für alle Altersgruppen[12] und strengeren Alkoholvorschriften. Die Benützung von Radfahranlagen ist künftig verboten; dies war auch das erklärte Ziel der Nov.[13] Im Einzelfall kann die Benützung durch V der Behörde gem § 8a Abs 3 StVO für Elektrofahrzeuge der Klasse L1e zugelassen werden, allerdings nur außerhalb des Ortsgebiets.

[12] § 106 Abs 7 KFG.
[13] Vgl ErläutRV 411 BlgNR 28. GP 8.

Kategorie	Bezeichnung	Wesentliche Kriterien	Erfasste Fahrzeuge (Bsp)	Einordnung in Ö
Ausnahme von der EU-VO	Fahrräder mit Pedalantrieb mit Trethilfe (elektromotorischer Hilfsantrieb): „pedal cycles with pedal assistance“ (EPACs)*	▸ max Nenndauerleistung ≤ 250 W ▸ Motorunterstützung wird unterbrochen, wenn der Fahrer im Treten einhält ▸ Motorunterstützung verringert sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv und wird unterbrochen, bevor die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 25 km/h erreicht	klassische Pedelecs (sog E-Bikes), bei denen der Motor nur bei Treten der Pedale unterstützt	Fahrrad gem § 2 Abs 1 Z 22 lit b StVO iVm § 1 Abs 2a KFG
L1e-A	Fahrrad mit Antriebssystem: „powered cycle“	▸ zwei Räder** ▸ Räder, die für den Pedalantrieb ausgelegt sind ▸ Hilfsantrieb, dessen Hauptzweck die Unterstützung der Pedalfunktion ist ▸ Leistung des Hilfsantriebs wird beim Erreichen von ≤ 25 km/h unterbrochen ▸ max Nenndauerleistung oder Nutzleistung ≤ 1.000 W	▸ E-Bikes mit Pedalen und Hilfsantrieb mit max Nenndauerleistung zwischen 250 und 1.000 W ▸ teilweise E-Bikes mit Pedalen und Gasgriff/Gashebel	Fahrrad gem § 2 Abs 1 Z 22 lit b StVO iVm § 1 Abs 2a KFG oder Motorfahrrad gem § 2 Z 14 KFG (abhängig von Nenndauerleistung)
L1e-B	Zweirädriges Kleinkraftrad: „two-wheel moped“	▸ zwei Räder ▸ bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit ≤ 45 km/h ▸ max Nenndauerleistung oder Nutzleistung ≤ 4000 W ▸ kein L1e-A-Fahrzeug	▸ S-Pedelecs (> 25 km/h oder > 1.000 W)*** ▸ E-Mopeds ohne Pedale	neu, ausnahmslos alle:**** Motorfahrräder gem § 2 Z 14 KFG

Tabelle 2: Übersicht über die Fahrzeugklasse L1e (leichtes zweirädriges Kraftfahrzeug) mit ihren Unterklassen nach der VO (EU) 168/2013 im Hinblick auf Fahrzeuge mit Elektromotor

* Vgl dazu auch die ÖNORM EN 15194 Fahrräder – Elektromotorisch unterstützte Räder – EPAC.

** Ein drei- oder vierrädriges Fahrrad, das mit den zusätzlichen spezifischen Kriterien für die Einstufung als Unterklasse L1e-A übereinstimmt, gilt als technisch gleichwertig in Bezug auf ein zweirädriges L1e-A-Fahrzeug.

*** Bis 45 km/h und max Nenndauerleistung oder Nutzleistung 4000 W.

**** Vor der 36. StVO-Nov waren derartige Elektrofahrzeuge (ob mit oder ohne Pedale), solange sie unterhalb der Leistungs- und Geschwindigkeitsgrenzen lagen, als Fahrräder eingestuft.

4. Abgrenzungsfragen und Sonderkonstellationen

- Die 36. StVO-Nov nimmt lediglich Fahrzeuge der Klasse L1e-B vom Fahrradbegriff aus, während EPACs (klassische E-Bikes) sowie L1e-A-Fahrzeuge bei einer maximalen Nenndauerleistung von 250 W weiterhin als Fahrräder iS der StVO gelten. Aufgrund der unionsrechtlichen Definitionen können sich in der Praxis bei der Einordnung von **L1e-A**-Fahrzeugen Graubereiche ergeben: Auch Fahrzeuge mit Pedalen, deren Hilfsantrieb zwar überwiegend, aber nicht ausschließlich der Unterstützung der Pedalfunktion dient und die zusätzlich über einen Gasgriff oder Gashebel verfügen, können als L1e-A qualifiziert werden;[14] entsprechende Einordnungen finden sich sowohl in der Gesetzgebung einzelner Mitgliedstaaten[15] als auch bei konkret am Markt verfügbaren, L1e-A-typisierten Fahrzeugen.[16] Die Mat zur Nov, die eine weitergehende Ausnahme vom Fahrradbegriff nahelegen, sind insoweit nicht eindeutig.[17] Maßgeblich ist letztlich die konkrete Typisierung als L1e-A oder L1e-B nach der VO (EU) 168/2013.
- Ebenso sind Fahrzeuge der Klasse **L2e** – also dreirädrige Fahrzeuge – bei Einhaltung der Geschwindigkeits- und Leistungsgrenzen des § 1 Abs 2a KFG weiterhin als Fahrräder zu klassifizieren, auch wenn sie nicht über Pedale verfügen.
- Die Abgrenzung zu elektrisch betriebenen Klein- und Minirollern (E-Scootern, § 2 Abs 1 Z 22a StVO) erfolgt in baulicher Hinsicht primär über die **Sitzvorrichtung,** die bei Klein- und Minirollern ausdrücklich ausgeschlossen ist. In der Praxis werden sowohl solche Roller als auch E-Mopeds häufig unscharf als „E-Scooter" bezeichnet. Am Markt sind auch äußerlich einem Klein- und Miniroller ähnliche Fahrzeuge mit kleinen Rädern, jedoch mit (uU abnehmbarer) Sitzvorrichtung erhältlich. Mit Sitz ist das Fahrzeug als typengenehmigungs- und zulassungspflichtiges (E-)Moped einzustufen.

5. Auswirkungen der neuen Rechtslage in der Praxis und Ausblick

In der Praxis bleibt abzuwarten, ob mit der Nov das Ziel erreicht werden kann, insb E-Mopeds, die aufgrund ihrer Baugröße und ihres höheren Geschwindigkeitsniveaus für die Nutzung von Radfahranlagen nur eingeschränkt geeignet sind und dort Nutzungskonflikte verursachen, von der Radinfrastruktur zu verbannen, bzw ob und in welcher Form Ausweichstrategien auftreten werden. Vor diesem Hintergrund erscheint fraglich, ob die rein fahrzeugbezogene Regulierung ausreicht; vielmehr könnte eine zweckmäßige Lösung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der besseren Qualifikation der Lenker solcher Fahrzeuge liegen, etwa durch die Einführung eines **Befähigungsnachweises für den gewerblichen Kleinsttransport.**

D. Neuordnung und Weiterentwicklung der E-Scooter-Bestimmungen

Die 36. StVO-Nov bringt für **elektrisch betriebene Klein- und Miniroller (E-Scooter)** eine grundlegende systematische sowie teilweise inhaltliche Überarbeitung.

Der VwGH[18] hatte E-Scooter – angesichts einer unklaren bzw unbefriedigenden gesetzlichen Regelung – bereits als Fahrzeuge eingeordnet. Nun stellt der Gesetzgeber unmissverständlich klar, dass E-Scooter **Fahrzeuge** sind, und schafft dazu eine eigene **Definition** in § 2 Abs 1 Z 22a StVO.[19] Damit sollen vor allem Vollzugsunsicherheiten beseitigt werden.[20]

Systematisch werden die bislang in § 88b StVO geregelten Sondervorschriften in den neuen **§ 68a StVO** überführt. E-Scooter werden damit aus dem Abschn „Benützung der Straße zu verkehrsfremden Zwecken" herausgelöst und in den Abschn über besondere Vorschriften für Fahrräder und Motorfahrräder integriert; dessen Überschrift wird um elektrisch betriebene Klein- und Miniroller erweitert. Inhaltlich bleibt es beim Grundsatz, dass für Rollerfahrer **die für Radfahrer geltenden Verhaltensvorschriften** maßgeblich sind. Neu ist allerdings, dass das Gesetz nun auch die spiegelbildliche Verpflichtung anderer Verkehrsteilnehmer explizit normiert, die gegenüber Radfahrern geltenden Verhaltensvorschriften auch gegenüber Rollerfahrern einzuhalten.[21] Nicht mehr möglich ist es künftig, E-Scootern durch V der Gemeinde das Fahren am Gehsteig zu gestatten (§ 88b Abs 1 und § 94d Z 21 StVO aF).

Die Nov dient der klareren rechtlichen Einordnung des E-Scooters und einer sicherheitsorientierten Anpassung der Sonderregelungen.

Darüber hinaus enthält § 68a nunmehr eigenständige **Sonderregelungen für E-Scooter,** die vor allem besonders praxisrelevante und missbrauchsanfällige Bereiche betreffen. Teilweise werden dadurch von den Radfahrerbestimmungen abweichende Vorschriften geschaffen, teilweise entsprechen die Regelungen weitgehend den bereits zuvor auch für E-Scooter-Fahrer anwendbaren Verhaltenspflichten. Die ausdrückliche Normierung vereinfacht einerseits die strafrechtliche Zuordnung und Sanktionierung; zugleich geht die teilweise redundante und nur punktuell abweichende Regelung zulasten der systematischen Klarheit des Gesamtregimes.

Ausdrücklich verboten werden die **Mitnahme einer weiteren Person,** die **Beförderung von Gütern** (ausgenommen ein Behältnis für Sturzhelm oder kleine Gegenstände), das **Ziehen eines Anhängers** sowie das Aufhängen von Taschen oder Rucksäcken an den Lenkgriffen (§ 68a Abs 2 StVO).

Erstmals wird für Lenker von E-Scootern eine eigene, gegenüber der bisherigen Rechtslage **verschärfte Alkoholregelung** eingeführt. Nach § 68a Abs 3 StVO gilt fortan ein Wert von **0,5 Promille Blutalkoholgehalt,** womit die Regeln für E-Scooter-Fahrer den für Kfz-Lenker maßgeblichen Vorgaben angenähert werden. Die gegenüber Radfahrern strengere Alkoholgrenze ist nicht nur in den spezifischen fahrdynamischen Risiken von E-Scootern begründet, sondern auch in der hohen Zahl an alkoholisierten E-Scooter-Fahrern: 2024 waren 14% aller E-Scooter-Fahrer, die an einem Verkehrsunfall beteiligt waren, alkoholisiert (zum Vergleich: 6% aller Radfahrer, 8% aller E-Bike-Fahrer); bei E-Scooter-Alleinunfällen waren es sogar 28%.[22]

[14] Siehe dazu Commission interpretation of the categorisation of cycles designed to pedal in accordance with Regulation (EU) N° 168/2013 of the European Parliament and of the Council (2016), https://circabc.europa.eu/sd/a/c831d292-2b0b-4535-8367-59f7a8430d67/4_Categorisation%20cycles%20designed%20to%20pedal_Regulation%20168_2013.pdf (abgefragt 20. 4. 2026).
[15] Siehe die Angaben der irischen Regierung zur Kategorie L1eA, https://www.gov.ie/en/department-of-transport/publications/l1e-a-e-moped/ (abgefragt 14. 4. 2026).
[16] Für ein entsprechendes Produkt mit L1e-A-Typengenehmigung s https://starkdrive.bike/ (abgefragt 14. 4. 2026).
[17] ErläutRV 411 BlgNR 28. GP 8.
[18] Siehe FN 2.
[19] Bisher ergab sich die Definition aus § 2 Abs 1 Z 19 iVm § 88b Abs 1 StVO aF. Siehe *Riccabona-Zecha,* ZVR 2024/116, Kap B.
[20] ErläutRV 411 BlgNR 28. GP 1, 9.
[21] Zur Problematik der Einhaltung von Vorschriften gegenüber E-Scooter-Fahrern vgl *Pürstl,* E-Scooter – jetzt ist alles kompliziert, ZVR 2019/173.
[22] Quelle: *Statistik Austria,* Verkehrsunfallstatistik, Auswertung KFV.

Fahrzeugtyp	Alkohollimit in ‰
Fahrrad ohne E-Antrieb	0,8 (§ 5 Abs 1 StVO)
E-Bike	0,8 (§ 5 Abs 1 StVO)
E-Scooter	0,5 (§ 68a Abs 3 StVO)
E-Mopeds	bis 20 Jahre: 0,1 – danach 0,5 (§ 18 Abs 5, § 14 Abs 4 FSG)

Tabelle 3: Überblick über die Alkoholgrenzen für Fahrräder, E-Scooter und E-Mopeds nach der 36. StVO-Nov

Die **Helmpflicht für E-Scooter-Fahrer** wird verschärft und auf **Personen unter 16 Jahren** ausgedehnt, womit auch hier eine gegenüber Radfahrern strengere Regelung gilt (§ 68a Abs 7 StVO).[23]

Erweitert werden ferner die speziellen **Ausrüstungsvorschriften:**[24] Zusätzlich zu den bisherigen Anforderungen sind künftig eine **Glocke oder Hupe** sowie **Blinker** an den Enden der Lenkgriffe vorgeschrieben (§ 68a Abs 5 StVO). Damit reagiert der Gesetzgeber darauf, dass das Geben von Handzeichen für E-Scooter-Fahrer aufgrund der instabilen Fahrdynamik anspruchsvoller ist als für Radfahrer und in der Folge in der Praxis häufig unterbleibt. Laut Erhebungen des KFV aus dem Jahr 2021 gaben rund 98% der E-Scooter-Fahrer bei Richtungsänderungen kein Handzeichen und blinkten auch nicht.

Die 0,5‰-Grenze für E-Scooter-Fahrer ist eine Antwort auf das spezifische fahrdynamische Risiko sowie auf den hohen Anteil alkoholisiert an Verkehrsunfällen beteiligter E-Scooter-Fahrer.

Für die neuen Ausstattungsmerkmale hat der Gesetzgeber **keine Übergangsfrist** normiert; seit 1. 5. 2026 müssen also alle E-Scooter entsprechend nachgerüstet sein. Dies ist insb im Hinblick auf die Ausstattung mit Blinkern problematisch, weil den Verkehrsteilnehmern damit kaum Zeit gelassen wurde, ihre Fahrzeuge entsprechend nachzurüsten. Im Gegensatz dazu wurde in Deutschland, wo in Zukunft ebenfalls die Ausstattung mit Blinkern vorgeschrieben ist, eine längere Übergangsfrist für Neufahrzeuge normiert und die Nutzung von Bestandsfahrzeugen ohne Nachrüstung weiterhin gestattet.[25]

[23] Im Detail s Kap E.
[24] § 68a Abs 5 StVO.
[25] § 5 Abs 4 und § 15 Abs 3 und 4 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) dBGBl I 2019, 756 idF dBGBl I 2026/32.

E-Scooter-Regelungsbereich	Bisher	36. StVO-Nov
Definition und Einstufung	Einstufung als Fahrzeug durch den VwGH (Ra 2022/02/0043)	Präzisierung der Definition und ausdrückliche Einstufung als Fahrzeug, Aufnahme in die Begriffsbestimmungen (§ 2 Abs 1 Z 22a StVO)
Fundstelle der Sonderregeln	§ 88b StVO	§ 68a StVO
Verhaltensvorschriften	wie Radfahrer (§ 88b Abs 2 StVO) zusätzlich: keine Gefährdung und Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer	großteils wie bisher (wie Radfahrer, keine Gefährdung und Behinderung, § 68a Abs 1 StVO). ausdrückliche Klarstellung: Anwendung der gegenüber Radfahrern geltenden Verhaltensvorschriften auch im Verhältnis zu E-Scooterfahrern (§ 68a Abs 1 letzter Satz StVO).
Spezielle Verbote	Verbot von ► Mitnahme einer weiteren Person (§ 65 Abs 3 StVO) ► Gütertransport, wenn damit die freie Sicht oder Bewegungsfreiheit beeinträchtigt wird, andere Personen gefährdet oder Sachen beschädigt werden (§ 68 Abs 5 StVO) keine Regelungen hins einer Anhängerverwendung	gem § 68a Abs 2 StVO Verbot von: ► Mitnahme einer weiteren Person ► Güterbeförderung (ausgenommen Behältnis für Sturzhelm oder kleine Gegenstände) inkl Aufhängen von Taschen und Rucksäcken auf Lenkgriffen ► Ziehen eines Anhängers
Alkoholgrenze (Blut)	0,8 Promille (§ 5 StVO)	0,5 Promille (§ 68a Abs 3 StVO)
Ausrüstung	Ausrüstung gem § 88b Abs 5 StVO: ► wirksame Bremsvorrichtung ► Rückstrahler oder Rückstrahlfolien (vorne weiß, hinten rot, zur Seite gelb) ► bei Dunkelheit und schlechter Sicht: Schweinwerfer und Rücklicht	bisherige Ausrüstungsvorschriften gelten weiterhin, zusätzlich (§ 68a Abs 5 StVO): ► Vorrichtung zur Abgabe akustischer Warnzeichen (Hupe/Klingel) ► Fahrtrichtungsanzeiger (Blinker) auf den Enden der Lenkgriffe
Helmpflicht	unter 12 (§ 88b Abs 2 iVm § 68 Abs 6 StVO)	unter 16 (§ 68a Abs 7 StVO)

Tabelle 4: Überblick über die wesentlichen Änderungen betr E-Scooter

In der fachlichen Diskussion werden auch weitergehende technische Anforderungen als wesentlich eingestuft, die in der vorliegenden Nov nicht berücksichtigt wurden, insb die verpflichtende **Ausstattung mit zwei unabhängigen Bremsen** mit einer den Anforderungen für Fahrräder entsprechenden Mindestbremsverzögerung.[26] Der Gesetzgeber hat jedoch in § 68a Abs 6 StVO die Anpassung der Ausrüstungsvorschriften mittels V ermöglicht, sodass auf technische Neuerungen und Erkenntnisse der Verkehrssicherheitsforschung auch im Verordnungswege reagiert werden kann. IdS ist bemerkenswert, dass § 68a Abs 5 StVO lediglich als Übergangsregelung ausgestaltet ist und mit Inkrafttreten einer V nach Abs 6 leg cit seine Anwendbarkeit verliert (vgl § 104 Abs 15 StVO).

Im Hinblick auf eine zukünftige Weiterentwicklung der Vorschriften für E-Scooter ist die Bauartgeschwindigkeit von E-Scootern als sicherheitsrelevanter Faktor hervorzuheben: Unfallanalysen zeigen, dass ein relevanter Anteil der verunglückten E-Scooter-Fahrer auf nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen ist, wobei fahrzeugbedingte Faktoren wie kleine Räder und eingeschränkte Fahrstabilität die Risiken zusätzlich verstärken. Vor diesem Hintergrund wäre eine **Reduktion der maximalen Bauartgeschwindigkeit auf 20 km/h** nach dem Vorbild von Deutschland[27] und der Schweiz[28] eine sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, um Unfallrisiko und Unfallschwere zu reduzieren sowie E-Scooter-Fahrer selbst, Radfahrer auf gemeinsam genutzten Radfahranlagen und Fußgänger zu schützen.[29] Eine derartige Anpassung wurde im Rahmen der Nov jedoch nicht umgesetzt.

Weiters ist die derzeit geltende **Altersgrenze** für das E-Scooter-Fahren (12 Jahre, darunter mit Radfahrausweis, § 68a Abs 4 StVO) aus Sicht der Verkehrssicherheit kritisch zu beurteilen: Österreich hat nicht nur eines der niedrigsten Alterslimits für das E-Scooter-Fahren in Europa (in Deutschland[30] gelten bspw 14 Jahre, in der Schweiz[31] 16 Jahre ohne Führerausweis und 14 Jahre mit einem Führerausweis der Kategorie M); mit 14% ist auch der Anteil der 9- bis 14-Jährigen an allen verunglückten E-Scooter-Fahrern hoch.[32]

E. Helmpflichten

1. Die geänderte Regelung im Detail

Im Bereich der Helmpflichten[33] bringt die 36. StVO-Nov eine differenzierte, teilweise neue Regelung für **E-Scooter- und E-Bike-Fahrer.** Sie reagiert damit auch auf die steigenden Unfallzahlen unter Fahrern elektrisch betriebener Fahrzeuge und das Risiko schwerer Kopfverletzungen. Bspw ist bei E-Bike-Fahrern das Risiko für eine Schädel-Hirn-Verletzung ohne Helm mehr als sechsmal höher als mit Helm.[34] Die Tragequoten sind derzeit vor allem bei E-Scooter-Fahrern noch niedrig: Während immerhin bereits 67% aller E-Bike-Fahrer einen Helm tragen, sind es bei den E-Scooter-Fahrern nur 10%.[35]

Im Einzelnen gelten in Zukunft **für unterschiedliche Fahrzeugtypen folgende Helmpflichten:**

- Für **Fahrräder** ohne elektrischen Antrieb besteht weiterhin eine Helmpflicht nur für Kinder **unter 12 Jahren** (§ 68 Abs 6 StVO).
- Für **elektrisch unterstützte Fahrräder (E-Bikes)** wird die Helmpflicht auf Personen **unter 14 Jahren** ausgeweitet (§ 68 Abs 6 StVO).[36] Gerechtfertigt wird dies mit der höheren Geschwindigkeit, der stärkeren Beschleunigung und dem höheren Fahrzeuggewicht von E-Bikes.[37]
- Für **elektrisch betriebene Klein- und Miniroller (E-Scooter)** normiert § 68a Abs 7 eine eigenständige Helmpflicht für Personen **unter 16 Jahren.** Damit schafft der Gesetzgeber erstmals eine spezifische und altersmäßig weitergehende Verpflichtung für diese Fahrzeugkategorie, was mit den besonderen fahrdynamischen Risiken und der dadurch bedingten erhöhten Unfallanfälligkeit begründet wird.[38]
- Für leistungsschwache **E-Mopeds** der Klasse L1e-B ergibt sich infolge ihrer ausdrücklichen Neueinstufung als Kfz nunmehr eine **Sturzhelmpflicht** nach § 106 Abs 7 KFG.

Die Nov sieht eine fahrzeug- und altersabhängige Differenzierung der Helmpflichten vor.

Gleichwohl bleibt der Gesetzgeber hier hinter Forderungen aus Wissenschaft und Praxis zurück: Studienergebnisse[39] belegen den positiven Effekt einer altersunabhängigen Helmpflicht, und in den parlamentarischen Stellungnahmen zentraler Akteure[40] wird eine solche für E-Bikes und E-Scooter befürwortet. Dies nicht zuletzt im Lichte der jüngeren Rsp des OGH, der für E-Bike-Fahrer[41] – ebenso wie für „sportlich ambitionierte Radfahrer“[42] – bereits eine „Helmobliegenheit“ anerkannt hat. Die Lösung der Nov erscheint nicht nur iS der Rechtsklarheit unnötig kompliziert, sondern auch deshalb nicht sachgerecht, weil nur ein unfallstatistisch wenig relevanter Teil der Nutzenden erfasst ist. Das Unfallgeschehen konzentriert sich vor allem bei E-Bikes überwiegend in höheren Altersgruppen: 2024 waren 97% aller verunglückten und alle getöteten E-Bike-Fahrer 14 Jahre oder älter und damit nicht von der künftig geltenden Helmpflicht erfasst; das Unfallgeschehen betrifft vorwiegend Personen ab 50. Auch bei E-Scooter-Fahrern zeigt sich, dass schwere Unfallfolgen keineswegs auf jüngere Nutzer beschränkt

[26] Vgl § 1 Abs 1 Z 1 Fahrradverordnung BGBl II 2001/146 und *European Transport Safety Council (ETSC)*, Improving the road safety of E-Scooters. PIN-Flash Report 47 (2024) 9, https://etsc.eu/improving-the-road-safety-of-e-scooters-pin-flash-47/ (abgefragt 9. 4. 2026).
[27] § 1 Abs 1 Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) dBGBl I 2019, 765.
[28] Art 18 lit b V über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS), AS 1995, 4425.
[29] Vgl *European Transport Safety Council (ETSC)*, Recommendations on Safety of E-scooters (2023) 26, https://etsc.eu/recommendations-on-safety-of-e-scooters/ (abgefragt 9. 4. 2026) sowie *European Transport Safety Council (ETSC)*, Improving the road safety of E-Scooters 29.
[30] § 4 eKFV.
[31] E-Scooter gelten in der Schweiz gem Art 18 lit b VTS als „Leicht-Motorfahrräder“, zur Altersregelung s Art 6 Abs 1 lit b Z 1 und Abs 5 der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) AS 1976, 2423. Kategorie M entspricht dem österr Führerschein der Klasse AM (Moped).
[32] Quelle: *Statistik Austria,* Verkehrsunfallstatistik, Auswertung KFV für das Jahr 2024.
[33] Zur technischen Normierung von Fahrradhelmen vgl ÖNORM EN 1078 (Helme für Radfahrer) und ÖNORM EN 1080 (Stoßschutzhelme für Kleinkinder).
[34] Quelle: KFV Injury Database (IDB) 2017–2024, 12+ Jahre.
[35] Quelle: KFV-Standarderhebung Helmtragequoten 2025.
[36] Allerdings nur für Fahrräder gem § 2 Abs 1 Z 22 lit b StVO, nicht für „Fahrräder“ ohne Pedale gem lit d.
[37] ErläutRV 411 BlgNR 28. GP 9.
[38] ErläutRV 411 BlgNR 28. GP 10.
[39] ZB *Høye,* Recommend or mandate? A systematic review and meta-analysis of the effects of mandatory bicycle helmet legislation, Accident Analysis and Prevention 2018/120, 239; *ETSC,* Recommendations on Safety of E-scooters 30f mwN.
[40] ZB von ÖAMTC, AUVA, Fachgremien der MedUni Wien/ÖGARI (Gesellschaft für Anästhesiologie, Reanimation und Intensivmedizin), FSV (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr), Lieferando (Österreichs führender Essenslieferant), Digishop (E-Scooter-Händler), KFV, https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXVIII/ME/62?selectedStage=101 (abgefragt 13. 4. 2026).
[41] OGH 2 Ob 15/25g ZVR 2025/136 *(Winzaurek)* = EvBl 2025/96 *(Klever).* Vgl *Kaltenegger,* Pro: Helmpflicht für E-Bike- und E-Scooter-Fahrer, ZVR 2025/134 mwN sowie Anm zu Unfallzahlen, Tragequoten und Risikoberechnungen.
[42] 2 Ob 99/14v ZVR 2014/218 (Karner) = Zak 2014/811.

sind; so war etwa im Jahr 2024 kein getöteter E-Scooter-Fahrer jünger als 16 (Helmpflichtgrenze); drei von sieben Getöteten waren älter als 65 Jahre.[43] Aufgrund der fehlenden Helmpflicht für alle Altersgruppen bleibt die präventive Steuerungswirkung der StVO daher schwach.

2. Zivil- und verwaltungsstrafrechtliche Konsequenzen bei fehlendem Helm

Die 36. StVO-Nov bringt auch im Bereich der zivilrechtlichen Folgen mangelnder Helmverwendung eine bedeutsame Änderung mit sich. Der bislang in § 68 Abs 6 StVO verankerte Ausschluss eines Mitverschuldens bei Verstoß gegen die Helmpflicht entfällt. Künftig ist von den Gerichten zu beurteilen, ob die Nichtverwendung eines Helms im konkreten Fall ein Mitverschulden begründet.

Die Nov unterwirft das Nichttragen eines Helms im Schadensfall der allg Mitverschuldensprüfung.

Damit wird eine **Anpassung an die jüngere Rsp des OGH**[44] vorgenommen: Danach kann das Nichttragen eines Helms in Konstellationen, die nicht von der Helmpflicht und daher auch nicht vom Mitverschuldensausschluss nach § 68 Abs 6 StVO idF vor der Novellierung erfasst sind, in bestimmten Fällen ein Mitverschulden begründen. Zugleich stärkt die Nov damit die zivilrechtliche Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer und führt zu einer Angleichung an den schadenersatzrechtlichen Umgang mit fehlender Schutzausrüstung in anderen Bereichen des Verkehrsrechts – insb bei Sicherheitsgurten (§ 106 Abs 2 KFG), Motorradhelmen (§ 106 Abs 7 KFG) oder Motorradschutzkleidung.[45]

Demgegenüber bleiben die **verwaltungsstrafrechtlichen Konsequenzen** differenziert ausgestaltet. Für klassische Fahrräder und E-Bikes ist eine Strafe bei Verstoß gegen die Helmpflicht ausgeschlossen (für Fahrer aufgrund der mangelnden Strafmündigkeit, für Aufsichtspersonen gem § 99 Abs 6 lit e StVO). Für E-Scooter-Fahrer hingegen ist eine verwaltungsstrafrechtliche Sanktionierung vorgesehen, die mit Erreichen der Strafmündigkeit im Alter von 14 Jahren greift (allg Strafnorm des § 99 Abs 3 lit a StVO). Aufsichtspersonen von E-Scooter-Fahrern bleiben aber straflos. Für E-Mopeds greifen die allg kraftfahrrechtlichen Vorschriften, die ebenfalls Geldstrafen vorsehen (§ 134 Abs 3d KFG). Siehe Tabelle 5.

	Schadenersatzkürzung bei Verstoß gegen die Helmpflicht	Geldstrafe für Lenker	Geldstrafe für Aufsichtsperson
Fahrrad ohne E-Antrieb	ja	nein	nein
E-Bike	ja	nein	nein
E-Scooter	ja	€ 7,– bis € 726,– (für 14–15-Jährige)	nein
E-Moped	ja	€ 50,– bzw € 100,–	–

Tabelle 5: Rechtsfolgen bei Verstoß gegen die Helmpflicht (zivil- und verwaltungsstrafrechtlich)

F. Ausweitung der Zuständigkeitsrückübertragung von LPD an BezVBeh hins Überwachung des ruhenden Verkehrs

§ 95 Abs 1a StVO sah bereits bisher vor, dass bei bestimmten Übertretungen – insb betr den ruhenden Verkehr – die **Zuständigkeit für die Durchführung des Verwaltungsstrafverfahrens** in Gemeinden, in denen die LPD gem § 95 Abs 1 StVO Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, **von der LPD an die BezVBeh rückübertragen**[46] werden kann. Wirksam wird dies allerdings nur dann, wenn auch eine entsprechende landesgesetzliche Regelung zur Rückübertragung erlassen wird (sog paktierte Gesetzgebung).

Diese Möglichkeit zur Rückübertragung wird nun ab 1. 7. 2026 auf die **Überwachung** der Einhaltung der bereits bisher umfassten Vorschriften erweitert. Voraussetzung für das Wirksamwerden ist wiederum jeweils ein entsprechendes Landesgesetz.[47]

Damit wird eine Bündelung von Überwachung und Strafverfahren bei der BezVBeh iS eines **„One-Stop-Shop-Enforcement"** ermöglicht.

G. Automationsunterstützte Zufahrtskontrolle[48]

Mit dem neuen **§ 98h StVO** schafft die 36. StVO-Nov eine ausdrückliche **gesetzliche Grundlage** für die technisch unterstützte Kontrolle der Zufahrtsberechtigung in verkehrsberuhigten Zonen. Die Maßnahme ist jedoch nur unter engen Voraussetzungen zulässig und auf besonders definierte Bereiche beschränkt.

Die Bildüberwachung ist **auf mehrspurige Fahrzeuge eingeschränkt** und erfasst ausschließlich die in § 98h Abs 1 StVO taxativ genannten Zuwiderhandlungen. Dazu zählen insb **Verstöße gegen Fahrverbote, die unzulässige Benützung von Geh- und Radwegen sowie von Fußgängerzonen, Schulstraßen und Omnibusflächen.** Voraussetzung ist die dringende Erforderlichkeit zur Erhöhung oder Gewährleistung der **Verkehrssicherheit** oder zum **Schutz der körperlichen Unversehrtheit oder Gesundheit.** Der überwachte Bereich ist durch **V** festzulegen. Vor deren Erlassung sind zwingend eine **Erforderlichkeitsprüfung** sowie eine **Datenschutz-Folgenabschätzung** gem Art 35 DSGVO[49] durchzuführen. Inhaltlich knüpft § 98h StVO an die verfassungs- und datenschutzrechtlichen Leitlinien der **Section-Control-Judikatur**[50] an.

[43] Quelle: *Statistik Austria,* Verkehrsunfallstatistik, Auswertung KFV.
[44] Vgl OGH 2 Ob 15/25g ZVR 2025/136 *(Winzaurek);* 2 Ob 99/14v ZVR 2014/218 (Karner).
[45] Vgl OGH 2 Ob 119/15m ZVR 2016/10 *(Ch. Huber);* 2 Ob 44/17k ZVR 2018/124 *(Danzl).*
[46] „Rückübertragung" deshalb, weil bereits die Übertragung der Zuständigkeit an die LPD mittels paktierter Gesetzgebung (Art 15 Abs 4 B-VG) erfolgt ist. Vgl dazu zB für Wien das Gesetz, womit der LPD Wien auf dem Gebiet der Straßenpolizei Aufgaben der Vollziehung übertragen werden, LGBl 1960/30, und für Tir das Gesetz, mit dem die Besorgung von Angelegenheiten der Straßenpolizei im Gebiet der Stadt Innsbruck der LPD übertragen wird, LGBl 1996/28.
[47] Vgl dazu die Inkrafttretensbestimmung in § 103 Abs 7, die zur 21. StVO-Nov BGBl I 2005/52 erlassen wurde.
[48] Dazu bereits *Škorjanc,* Datenschutzrechtliche Aspekte der automationsunterstützten Zufahrtskontrolle, ZVR 2026/29 mwN; *Wolf,* Videoüberwachung im Straßenverkehr im Spannungsfeld von Datenschutz und Rechtsschutz, ZVR 2026/28.
[49] VO (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates v 27. 4. 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der RL 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung, DSGVO), ABl L 2016/119, 1.
[50] VfGH 15. 6. 2007, G 147/06 ua.

Die Regelung ist insb durch folgende strikte **Datenschutzvorgaben** geprägt: Die Datenerhebung ist auf Kennzeichen, Ort und Zeit der Straßenbenützung beschränkt; Daten ohne Übertretungsbezug sind unverzüglich und irreversibel zu löschen. Im Übertretungsfall dürfen die Daten ausschließlich für das daran anschließende Verwaltungsstrafverfahren verwendet werden. § 98h Abs 2 letzter Satz StVO stellt darüber hinaus ausdrücklich klar, dass eine Verwendung der erhobenen Daten für Zwecke des SPG unzulässig ist. Die Sanktionierung erfolgt – entsprechend der allg Systematik des Verwaltungsstrafrechts – nicht über das Foto des Lenkers als Beweismittel, sondern aufgrund des Kennzeichens, idR über Anonymverfügung bzw bei Nichtzahlung über Lenkererhebung.

Die Überwachung ist auf mehrspurige Fahrzeuge beschränkt und setzt eine V der BezVBeh sowie eine Datenschutz-Folgenabschätzung voraus.

Auch die **technische Ausgestaltung** ist eng begrenzt (§ 98h Abs 3 StVO): Die Kameras dürfen nur im unbedingt erforderlichen Ausmaß eingesetzt werden und sind so anzubringen und einzustellen, dass lediglich ein bodennaher Bereich zur Kennzeichenerkennung erfasst wird; eine dauerhafte bildgebende Überwachung ist unzulässig. Werden dennoch Personen oder andere Kennzeichen erfasst, sind diese unverzüglich unkenntlich zu machen (§ 98h Abs 5 StVO). Eine Echtzeitabfrage von Kennzeichen ist nur insoweit zulässig, als sie über behördlich geführte Datenbanken zur Identifikation ausgenommener Fahrzeuge erfolgt (§ 98h Abs 4 StVO).

Zentral ist schließlich die transparente Ausgestaltung der Überwachung: Der überwachte Bereich ist nämlich nicht nur durch V festzulegen und im landesgesetzlich für V vorgesehenen Weg kundzumachen,[51] sondern – als **Teil des datenschutzrechtlichen Grundrechtsschutzes – zusätzlich** auch vor Ort **durch** (gem § 54 Abs 5 lit o StVO neu eingeführte) **Zusatztafeln** (Kamerasymbol)[52] sowie durch **entsprechende Bodenmarkierungen** (Linie aus weißen Punkten mit 30 cm Durchmesser) **anzukündigen** (§ 98h Abs 6 StVO).

Zuständig für die Überwachung einschließlich der V und für das Verwaltungsstrafverfahren ist jedenfalls die **BezVBeh,** auch dort, wo die LPD-Sicherheitsbehörde erster Instanz ist. Dazu ist erforderlich, dass – zusätzlich zur neuen Regelung in § 95 Abs 1b StVO – jeweils ein Landesgesetz zur **Rückübertragung** dieser Kompetenzen von der LPD an die BezVBeh erlassen wird.[53] Andernfalls ist eine automationsunterstützte Zufahrtskontrolle im betreffenden Bundesland nicht zulässig (§ 95 Abs 1c StVO). Auch eine Mitwirkung der **Organe der Straßenaufsicht** an der Überwachung gem § 98h ist ausgeschlossen (§ 97 Abs 1 lit b StVO).

H. Resümee

Aus dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit zeigt die 36. StVO-Nov ein klares Problembewusstsein und greift zentrale Risikobereiche moderner (Mikro-)Mobilität auf.

Die Nov ist aus Sicht der Verkehrssicherheit als Schritt in die richtige Richtung zu werten.

Gleichzeitig fällt eine Beurteilung der Nov in ihrer Gesamtkonzeption ambivalent aus: Gerade im Bereich der Rad- und E-Scooter-Fahrer sind die neuen Regelungen teils uneinheitlich und den Verkehrsteilnehmern schwer zu kommunizieren, insb bei der Helmpflicht, die durch unterschiedliche Altersgrenzen und differenzierte Sanktionsmechanismen geprägt ist. Komplexität und inkonsistente Differenzierungen wirken sich erfahrungsgemäß negativ auf Regelakzeptanz und Befolgung aus und schwächen damit die intendierten Sicherheitsgewinne. Zugleich wird zwar in manchen Bereichen – bspw bei der Kategorisierung von E-Scootern – die Vollziehung voraussichtlich erleichtert, in anderen Bereichen können aber neue Probleme auftreten, etwa bei der Nachrüstverpflichtung von E-Scootern mit Blinkern. Eine konsequente Ausrichtung an den tatsächlichen Risikolagen sowie eine Vereinfachung und praxisnahe Gestaltung der gesetzlichen Bestimmungen erscheinen daher weiterhin geboten.

Plus

ÜBER DIE AUTORINNEN

Die Autorinnen sind Mitautorinnen von *Kaltenegger/Koller/Vergeiner* (Hrsg), Die österreichische Straßenverkehrsordnung – Kommentar zur StVO, Loseblatt (44. Lfg 2022 – 50. Lfg 2026).
Kontaktadresse: KFV, Schleiergasse 18, 1100 Wien. E-Mail: claudia.riccabona-zecha@kfv.at; birgit.salamon@kfv.at; Internet: www.kfv.at

VON DENSELBEN AUTORINNEN ERSCHIENEN (AUSWAHL)

- *Riccabona-Zecha/Salamon,* Die 4. Führerschein-Richtlinie. Neue Vorschriften für mehr Verkehrssicherheit und Digitalisierung, ZVR 2026/69;
- *Kaltenegger/Riccabona-Zecha,* Tempo 30 – ein Schlüssel für mehr Sicherheit in sensiblen Bereichen des Ortsgebiets. Die neue Verordnungsermächtigung gem § 43 Abs 4a StVO, ZVR 2025/86;
- *Riccabona-Zecha,* Weg frei für den E-Scooter! Aktuelle Fragen und Entwicklungen rund um die Rechtsnatur des E-Scooters in Österreich, ZVR 2024/116;
- *Riccabona-Zecha/Mayer/Salamon/Potocnik,* Fortbewegungsmittel E-Scooter, Sicher unterwegs mit dem E-Scooter, in *Kaltenegger* (Hrsg), E-Scooter (2024) 1 und 15.

[51] Die Bestimmungen des § 44 finden keine Anwendung, da sich diese auf V nach § 43 beziehen. Vgl bereits *Pürstl,* StVO-ON[16] § 98a Anm 5 (Stand 15. 9. 2023, rdb.at).

[52] Die gewählte Konstruktion überzeugt systematisch nur bedingt: Für die Vorankündigung der Überwachung bedient sich der Gesetzgeber eines Instruments aus dem Verkehrszeichenrecht („Zusatztafel"), das hier jedoch – abweichend von seiner sonst akzessorischen Bedeutung zum eigentlichen Verkehrszeichen – eigenständig der Information dient (vgl dazu auch die Bezeichnung als „Hinweistafeln" in ErläutRV 411 BlgNR 28. GP 13). Außerdem handelt es sich bei einer solchen Vorankündigung nicht um eine Kundmachung der V im eigentlichen Sinn, sondern (wie bei den nicht in der StVO geregelten Ankündigungstafeln der Section Control, § 98a Abs 4 StVO) um eine primär datenschutzrechtlich gebotene Maßnahme. Daher gelten auch nicht die strengen Anforderungen an eine Kundmachung durch Verkehrszeichen (§ 44 StVO); problematisch wäre sonst nämlich zB die Kennzeichnung des Endes des überwachten Bereichs mangels eines entsprechenden Hauptzeichens für das Ende eines Fahrverbots. Jedenfalls entscheidend ist, dass für die Verkehrsteilnehmer klar erkennbar ist, wo der überwachte Bereich beginnt und endet.

[53] Vgl dazu auch oben Kap F.