

ZVR

Zeitschrift für Verkehrsrecht

Schwerpunkt

Reiserecht

Wiener Liste – Update 2025

Eike Lindinger

Reisepreisminderungsberechnung

Eike Lindinger

Entfall der unangemessenen Stornogebühr
des Reiseveranstalters

Sebastian Löw

Bordkarte als Nachweis für Buchung nach Flug

(Stephan Keiler)

Berechnungsbasis der Preisminderung bei Pauschalreise

(Stephan Keiler)

Öffentlichrechtliche Reisewarnungen bei unvermeidbaren,
außergewöhnlichen Umständen

(Christian Schuster-Wolf, Rainer Silbernagl)

Pro und Contra

Pro: Helmpflicht für E-Bike- und E-Scooter-Fahrer

Armin Kaltenegger

Contra: Helmpflicht für E-Bike-Fahrer

Johannes Pepelnik

Pro und Contra

Pro: Helmpflicht für E-Bike- und E-Scooter-Fahrer



Dr. ARMIN KALTENEGER ist Leiter der Bereiche Recht & Normen und Eigentumsschutz im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV).

Straßenverkehrsrecht

§§ 1297, 1304 ABGB; § 68 Abs 6 StVO

ZVR 2025/134

In Österreich besteht derzeit keine gesetzliche Helmpflicht für Radfahrer; nur Kinder unter zwölf Jahren müssen seit 2011 gem § 68 Abs 6 StVO einen Helm tragen. In seiner E 2 Ob 15/25 g (ZVR 2025/136, in diesem Heft auf Seite 324) hat der OGH jedoch eine „**Helmobliegenheit**“ für E-Bike-Fahrer bejaht. Vergleichbare Judikatur – etwa zur **Helmpflicht bei Rennradfahrern**¹ oder zur **Motorradschutzbekleidung**² – lässt erwarten, dass das Höchstgericht dieser Linie auch künftig folgt oder sie sogar ausweitet.³ Für eine gesetzlich normierte Helmpflicht sprechen mehrere gewichtige Gründe.

Rsp als Signal

Bereits der Umstand, dass der OGH eine Gesetzesauslegung vornimmt, deren Wirkung einer materiellen Gesetzesänderung nahekommt, verdeutlicht erhebl legislativen Handlungsbedarf. Denn das Höchstgericht stützt sich auf Überlegungen, die auch dem gesetzgeberischen Abwägungsprozess zugrunde liegen: das Ausmaß der (Eigen-)Gefährdung, Zumutbarkeit, Verhältnismäßigkeit, Wirksamkeit einer Helmpflicht sowie das Fehlen klarer Regeln. Damit setzt das Höchstgericht implizit Schutzstandards und schließt vorläufig eine Regelungslücke, die der Gesetzgeber nun dauerhaft, systematisch und klar – auch im Interesse der **Rechtssicherheit** – schließen sollte.

Empirie, die für sich spricht

Die Forderung nach einer Helmpflicht für E-Bike- und E-Scooter-Fahrer lässt sich auf nachvollziehbare Fakten stützen. Die folgenden Zahlen veranschaulichen dies.

Im Jahr 2024 mussten in Österreich rund **9.800 E-Bike-Fahrer** und etwa **7.500 E-Scooter-Fahrer nach Unfällen im Straßenverkehr** im Krankenhaus behandelt werden.⁴

Risikogruppe E-Bike- und E-Scooter-Fahrer – klarer Schutzfaktor Helm

- ▶ E-Bikes und E-Scooter haben sich im österr Straßenverkehr als gängige Verkehrsmittel etabliert; sowohl ihre Verkaufszahlen als auch ihre Nutzung nehmen stetig zu.
- ▶ Wie E-Scooter gelten auch E-Bikes als unfallträchtiger – insb aufgrund höherer Fahrgeschwindigkeiten, eines anderen Bremsverhaltens, mangelnder Fahrpraxis, des höheren Fahrzeuggewichts sowie der kleineren Räder bei E-Scootern.
- ▶ Derzeit tragen **67% der E-Bike-Fahrer** und lediglich **13% der E-Scooter-Fahrer** im Straßenverkehr einen Helm.⁵

- ▶ Das Risiko, als E-Bike-Fahrer eine **Schädel- oder Hirnverletzung** zu erleiden, ist **ohne Helm siebenmal höher** als bei Helmträgern.⁶

Gesetzliche Vorgaben wirken

Helmschutzquoten liegen bei 96% beim **Skifahren**,^{7,8} und bei nahezu 100% beim **Motorradfahren**.⁹

Schlussfolgerung/Datenlage

Die Datenlage belegt damit überzeugend den **präventiven Nutzen gesetzlicher Helmvorgaben** – sowohl in Bezug auf die Tragebereitschaft als auch auf die Verringerung schwerer Verletzungsfolgen. Gleichzeitig wird eine nicht zu unterschätzende Gefahrenlage deutlich, die insb beim ungeschützten E-Bike- und E-Scooterfahren besteht.

Handlungsbedarf aus staatlicher Schutzverantwortung

Dass der Schutz der körperl Integrität der Bürger zu den zentralen Aufgaben des Staates zählt, ist unbestritten. Aus völkerrechtlichen Verpflichtungen (zB EMRK, EU-RL) und aus dem Verfassungsrecht (etwa den Grundrechten) ergibt sich zumindest eine normative Erwartung an staatliches Handeln, die über bloße politische Zielsetzungen hinausgeht. Dies gilt umso mehr im Lichte des europäischen Leitbilds der **Vision Zero**, das auf die Vermeidung schwerer Unfallfolgen – insb für **ungeschützte Verkehrsteilnehmer** wie Rad- und E-Scooter-Fahrer – abzielt.

Beispielhaft kann im Verkehrsrecht auf zahlreiche vergleichbare Regelungen verwiesen werden, etwa die Sicherheitsgurt- und Motorradhelmpflicht, Alkohollimits, die Winterreifenpflicht oder das Handyverbot. Auffällig ist dabei, dass der Gesetzgeber auch Pflichten zum Selbstschutz normiert, selbst wenn den Betroffenen kein Sorgfaltsverstoß vorgeworfen werden kann. Ziel ist es, auch bei fremdem Fehlverhalten Schäden zu minimieren.

Fazit: Eine gesetzlich verankerte Helmpflicht wird Leben retten – und sowohl menschliches Leid als auch gesellschaftliche Kosten verringern.

¹ OGH 27. 8. 2014, 2 Ob 99/14v ZVR 2024/218 (Karner).

² OGH 12. 10. 2015, 2 Ob 119/15m ZVR 2016/10 (Ch. Huber).

³ Vgl OGH 27. 2. 2018, 2 Ob 44/17k ZVR 2018/124 (Danzl) mit einer Ausdehnung der Rsp zur Motorradschutzbekleidung von Freilandfahrten auf Fahrten im Ortsgebiet.

⁴ KFV IDB (Injury Database) Austria 2024.

⁵ Standarderhebungen des KFV – Radhelmschutzquoten in Österreich (2024).

⁶ KFV IDB Austria 2017 – 2023, E-Bike-Fahrer im Straßenverkehr, 12+ Jahre.

⁷ Eine gesetzliche Helmpflicht besteht nur für Kinder bis zum 15. Lebensjahr und nicht bundesweit.

⁸ Standarderhebungen des KFV – Pisten-sport, Helmschutzquoten von Skifahrern und Snowboardern in Österreich (2024/25).

⁹ Standarderhebungen des KFV – Motorrad und Moped, Schutzbekleidung im Ortsgebiet und Freiland in Österreich (2024).