

ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

- | | | |
|---------------------------|------------|---|
| Top-Entscheidungen | 252 | Stornoversicherung: Anzeige- und Stornierungsobliegenheit im Krankheitsfall |
| | 258 | Schadenersatzanspruch für verspäteten Weckruf am Abreisetag |
| Beiträge | 220 | Immaterieller Schadenersatz für entgangene Urlaubsfreude Andrea Michitsch |
| | 229 | Zum Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 Wolfgang Wessely |
| Rechtsprechung | 238 | Gegenseitige Anerkennung von Führerscheinen im Staatsgebiet der EU |
| | 245 | Unfall auf Probefahrt, konkludenter Haftungsausschluss |
| | 250 | Geschwindigkeit bei Abblendlicht |
| | 255 | Schmerzensgeld für qualvolle Zustände vor dem Tod des Opfers |
| | 260 | Zustellung des Lenker-Auskunftsbegehrens nur an Masseverwalter |
| | 262 | Zustimmung zur Blutabnahme |
| KfV | 265 | Der Benzinscooter Katharina Hnatek-Petrak und Armin Kaltenegger |

Juli/August 2004

07/08

MANZ 

Redaktion
Robert Dittrich
Karl-Heinz Danzl
Georg Kathrein
Wilfried Seidl

ISSN 0044-3662



Der Benzinscooter

Welche Regelungen gelten für dieses Trendsportgerät?

Laufend geraten neuartige Trendsportgeräte in den Verkehr, ohne dass Verkäufern oder Käufern bewusst wäre, welche rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen für diese Geräte zu gelten haben und welche typischen Gefahren von diesen Fahrzeugen ausgehen. Der Artikel befasst sich überblicksmäßig mit den Fragen, wie und wo der Benzinscooter verwendet werden darf.

Von Katharina Hnatek-Petrak und Armin Kaltenegger

Inhaltsübersicht:

- A. Definition
- B. Rechtliche Konsequenzen
 1. Benzinscooter mit einer Bauartgeschwindigkeit ≤ 10 km/h
 2. Benzinscooter mit einer Bauartgeschwindigkeit > 10 km/h
- C. Zusammenfassung

A. Definition

Eines der neuesten Trendsportgeräte, das derzeit im Handel angeboten wird, ist der Benzinscooter. Als Weiterentwicklung des Microscooters und des Elektroscooters zieht vor allem die rechtliche Einordnung des Benzinscooters neue juristische und verkehrssicherheitsrelevante Konsequenzen nach sich.

Die im KFG enthaltene Definition des Kraftfahrzeugs (§ 2 Abs 1 Z 1 KFG) und im engeren Sinn des Kraftrads (§ 2 Abs 1 Z 4 KFG) findet auch auf den Benzinscooter Anwendung: So ist dieser ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Kraftrad, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird. Durch seinen Benzin betriebenen Motor unterscheidet er sich vom Elektroscooter, der ausdrücklich (§ 1 Abs 2 a KFG) nicht als Kraftfahrzeug, sondern als (elektrisches) Fahrrad gilt, wenn er eine höchste zulässige Leistung von nicht mehr als 400 Watt und eine Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h aufweist.

Benzinscooter können – mit unterschiedlichen Anforderungen und Rechtsfolgen – entweder als

- Krafträder mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h oder als
 - Krafträder mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 10 km/h
- typisiert werden.¹⁾

B. Rechtliche Konsequenzen

Je nach Bauartgeschwindigkeit ergeben sich unterschiedliche rechtliche Anforderungen und Rechtsfolgen für die Verwendung des Benzinscooters.

Gemeinsam ist jedoch allen Benzinscootern, dass sie – aufgrund ihrer Einstufung als Kraftrad – ausschließ-

lich auf Fahrbahnen verwendet werden dürfen. Dies ist angesichts der für sie anwendbaren gesetzlichen technischen Ausstattungsvorschriften und dem damit verbundenen geringen Schutzniveau äußerst bedenklich.

Als weitere Rechtsfolge der Einstufung des Benzinscooters als Kraftrad ergibt sich die Pflicht für den Lenker, einen Sturzhelm zu tragen. Diese – längere Zeit in der Öffentlichkeit und auch in Fachkreisen umstrittene – Rechtsmeinung ergibt sich eindeutig aus Art IV Abs 1 4. KFGNov²⁾. Nach dieser Bestimmung ist „der Lenker eines Kraftrades (...) zum bestimmungsgemäßen Gebrauch eines Sturzhelmes verpflichtet.“ Eine mögliche Ausnahme von der Sturzhelmpflicht normiert Art IV Abs 2 Z 2 4. KFGNov, wonach ein Sturzhelm „bei ganz geringer Gefahr, wie etwa beim Einparken oder bei besonderer Verkehrslage, die den Nichtgebrauch des Sturzhelmes rechtfertigt,“ nicht getragen werden muss. Aufgrund der Tatsache, dass ein Benzinscooter nur auf Fahrbahnen verwendet werden darf, kann wohl nicht von einer „ganz geringen Gefahr“ gesprochen werden. Auch wenn manche Benzinscooter nur weniger als 10 km/h fahren können, stellt doch der allgemeine Straßenverkehr eine große Gefährdung des ungeschützten Benzinscooter-Lenkers dar. Die Ausnahme ist daher auf Benzinscooter nicht anzuwenden.

Ein weiteres Argument gegen die Sturzhelmpflicht bei Benzinscootern mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h wurde unter Berufung auf § 1 Abs 2 lit a KFG ins Treffen geführt, wonach gewisse Bestimmungen des KFG auf diese nicht anzuwenden seien. Zwar wird durch diese Norm die Anwendung zahlreicher Bestimmungen des KFG ausgeschlossen, die Anwendbarkeit der 4. KFGNov jedoch wird davon nicht berührt. Die 4. KFGNov besteht als selbständiges Gesetz weiter, da Art IV als eigenständige Norm und nicht als Änderung des KFG konzipiert ist³⁾ und daher von der Ausnahmebestimmung des § 1 Abs 2 lit a KFG nicht betroffen ist. Überdies legt die zitierte Bestimmung keine Ausnahme vom gesamten KFG, sondern lediglich von explizit bestimmten Abschnitten fest, worunter Art

ZVR 2004/77

§ 1 Abs 2 lit a
KFG, § 2 Abs 1 Z 1
und 14 KFG,
§ 96 KFG

Benzinscooter,
Scooter,
Sturzhelmpflicht

1) Siehe auch die Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage durch das BMVT, 479/AB 22. GP v 21. 7. 2003.

2) BGBl 1977/615, das sog. „Sturzhelmgesetz“.

3) Im Gegensatz dazu nimmt Art 1 4. KFGNov explizit Bezug auf das KFG und beginnt mit den Worten „Das Kraftfahrzeuggesetz 1967 (...) wird wie folgt geändert.“

IV 4. KFGNov aber nicht zu finden ist. Die Sturzhelmpflicht gilt daher auch für Benzinscooter mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h.

1. Benzinscooter mit einer Bauartgeschwindigkeit ≤ 10 km/h

Wie schon oben erwähnt, sind gem § 1 Abs 2 lit a KFG Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h von einem Großteil der Bestimmungen des KFG und gem § 1 Abs 1 a Z 1 FSG von fast allen Bestimmungen des FSG ausgenommen⁴⁾. Das bedeutet, dass Benzinscooter mit dieser Begrenzung der Bauartgeschwindigkeit ua von den Bestimmungen über die Zulassung zum Verkehr und die Pflicht zur Verwendung von Kennzeichen (§§ 36 ff KFG), die Haftpflichtversicherung (§§ 59 ff KFG) und die Mopedausweispflicht (§ 1 Abs 5 und 6 FSG) ausgenommen sind.

Anwendbar sind folgende Regelungen für die Verwendung von Benzinscootern:

- **Mindestalter:** Gem § 1 Abs 5 Z 1 iVm Abs 6 Z 1 FSG ist für das Lenken von Kfz mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h die Vollendung des 16. Lebensjahrs Voraussetzung.
- **Sturzhelmpflicht:** Wie oben ausgeführt gilt die Sturzhelmpflicht nach Art IV Abs 1 4. KFGNov.
- **10 km/h-Tafel:** Der Benzinscooter muss mit der weißen 10 km/h-Tafel ausgestattet sein (§ 96 Abs 1 KFG). Diese ist hinten am Fahrzeug vollständig sichtbar anzubringen und muss dauernd gut lesbar und unverwischbar die Aufschrift „10 km“ in schwarzer Farbe tragen. Nähere Details regelt § 57 KDv, der auf das Muster in Anlage 8 KDv verweist. Solange die Aufschrift den Bestimmungen des § 96 Abs 1 KFG sowie den Abmessungen des Musters der Anlage 8 KDv entspricht, kann die Anbringung auch in einer anderen Weise als einer Tafel bestehen.
- **Lenkverbot:** Die Verhängung eines Lenkverbots ist bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen gem § 59 StVO möglich.
- **Mitführverpflichtung:** Gem § 96 Abs 5 iVm Abs 3 und 4 KFG hat der Lenker auf seinen Fahrten die vom LH ausgestellte Bescheinigung über Bauartgeschwindigkeit, Fahrgestell- und Motornummer mitzuführen. Die Organe der öffentlichen Sicherheit sind berechtigt, deren Aushändigung zur Überprüfung zu verlangen.
- **Überprüfung:** Ebenso können die Organe der öffentlichen Sicherheit gem § 58 KFG an Ort und Stelle das Fahrzeug, dh die Wirksamkeit seiner Teile und Ausrüstungsgegenstände, überprüfen.
- **Technische Ausrüstung:** Die technische Mindestausrüstung für den Benzinscooter mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h (§ 57 KDv) besteht in einer Bremsanlage (Abs 2), einem Rück- und einem Frontlicht (Abs 3 iVm Abs 5) und einem roten Rückstrahler (Abs 4 iVm Abs 5). Der Lärmpegel darf 75 dB nicht überschreiten (Abs 7).
- **Sonstige Ausstattung:** Überdies müssen die Fahrzeuge mit Namen oder Marke, Fahrgestell⁵⁾- und Motornummer versehen sein (§ 27 Abs 1 KFG).

→ **Alkohollimit:** Gem § 37 a iVm § 14 Abs 8 FSG gilt für das Lenken und In-Betrieb-Nehmen von Benzinscootern eine Alkoholgrenze von 0,5 Promille.

Auffallend ist, dass die technischen Schutzvorschriften für Benzinscooter geringer sind als jene für Elektroscooter, wobei besonders widersprüchlich ist, dass Benzinscooter nur auf der Fahrbahn verwendet dürfen, Elektroscooter aber auch auf Radfahranlagen. So benötigen Benzinscooter im Gegensatz zu Elektroscootern, die als Fahrräder gelten, keinen weißen Rückstrahler, keine Klingel und keine seitlichen Reflektoren sowie lediglich eine Bremsanlage (§ 57 KDv). Die mangelnde Pflicht zur Haftpflichtversicherung bringt auch eine unbefriedigende Situation im Falle eines Unfalls mit sich, da für die Schadenersatzleistung in aller Regel nur das Privatvermögen des Benzinscooter-Lenkens herangezogen werden kann. Ebenso ist es der Verkehrssicherheit abträglich, dass der Lenker weder Lenkberechtigung noch Mopedausweis benötigt, jedoch dennoch schon ab dem 16. Lebensjahr auf der Fahrbahn fahren muss.

2. Benzinscooter mit einer Bauartgeschwindigkeit > 10 km/h

Ein Benzinscooter mit einer Bauartgeschwindigkeit von über 10 km/h gilt rechtlich als Motorfahrrad, also als „Kraftrad mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h, dessen Antriebsmotor, wenn er ein Hubkolbenmotor ist, einen Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ hat (Kleinkraftrad iSd RL 92/61/EWG)“ (§ 2 Abs 1 Z 14 KFG). Daher sind auch alle Bestimmungen, die für Motorfahrräder gelten, auf diese Benzinscooter anzuwenden. Aufgrund dieser rechtlichen Einordnung gelten ua folgende Regeln:

- **Mindestalter:** Gem § 1 Abs 5 Z 2 iVm Abs 6 Z 2 FSG ist für das Lenken eines Motorfahrrades die Vollendung des 16. Lebensjahres – bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 31 Abs 2 und 3 FSG des 15. Lebensjahres – Voraussetzung.
- **Sturzhelmpflicht:** Wie oben ausgeführt gilt die Sturzhelmpflicht nach Art IV Abs 1 4. KFGNov.
- **Mopedausweis:** Bis zum vollendeten 24. Lebensjahr muss der Lenker einen Mopedausweis (§ 31 FSG) oder eine Lenkberechtigung besitzen (§ 1 Abs 6 Z 2 FSG).
- **Kfz-Haftpflichtversicherung:** Die Bestimmungen über die obligatorische Haftpflichtversicherung (§§ 59 ff KFG) sind anzuwenden.
- **Kennzeichen und Zulassung:** Ebenso gelten die Regelungen betreffend Zulassung zum Verkehr und Ausstattung mit Kennzeichen (§§ 36 ff KFG). Ein Benzinscooter mit einer Bauartgeschwindigkeit von über 10 km/h muss daher zugelassen und mit einem Kennzeichen ausgestattet werden.
- **Technische Ausrüstung:** Hinsichtlich der technischen Mindestausrüstung ist auf die umfangreichen Bestimmungen in KFG und KDv für Motorfahrräder zu verweisen, die auf diese Benzinscooter Anwendung finden.

4) Anwendbar bleiben Abschnitt I, XII, XIII und §§ 27 Abs 1, 58 und 96 KFG sowie § 1 Abs 5 und 6, § 37 Abs 1 und § 37 a FSG.

5) Legt der Erzeuger keine Fahrgestellnummer fest, so ist ein Verfahren gem § 96 Abs 3 KFG einzuleiten, in dem die Bauartgeschwindigkeit vom LH bescheinigt und eine Fahrgestellnummer festgelegt wird.

- Sonstige Bestimmungen: Zu beachten ist, dass alle für Motorfahräder gültigen Bestimmungen auch für Benzinscooter mit einer Bauartgeschwindigkeit von über 10 km/h gelten, insb die Vorschrift für „Licht am Tag“ (§ 99 Abs 5 KFG), das Mitführen von Verbandzeug (§ 102 Abs 10 KFG) und vieles mehr.
- Alkohollimit: Bis zur Vollendung des 20. Lebensjahres gilt die 0,1-Promillegrenze (§ 31 Abs 5 FSG), danach ist das Lenken und In-Betrieb-Nehmen des Benzinscooters nur mit einem Blutalkoholgehalt von weniger als 0,5 Promille gestattet (§§ 37 a iVM § 14 Abs 8 FSG).

Durch die Einstufung der Benzinscooter mit einer Bauartgeschwindigkeit von über 10 km/h als Motorfahräder ergibt sich eine der Verkehrssicherheit zuträglichere Situation, da die dem Gebrauch adäquaten Bestimmungen über technische Ausrüstung, Mopedausweis, Haftpflichtversicherung etc zur Anwendung gelangen.

C. Zusammenfassung

Abschließend ist anzumerken, dass mit dem Inverkehrbringen von Benzinscootern neue rechtliche Perspektiven eröffnet wurden, die vor allem im Hinblick auf Aspekte der Verkehrssicherheit Handlungsbedarf mit sich bringen. Der Gesetzgeber wird angehalten sein, auf die neuartigen Bedingungen und Gefahren, die die Trendsportgeräte mit sich bringen, zu reagieren. Die derzeitige Rechtslage beantwortet nur unbefriedigend die berechtigten Fragen nach der Sicherheit von Benzinscootern mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h im Straßenverkehr. Solange die technische Ausrüstung dieser Fahrzeuge, die mangelnde Versicherungspflicht sowie die Benützungsbestimmungen in keiner Relation zu dem rechtlich vorgeschriebenen Gebrauch auf Fahrbahnen steht, kann der Gebrauch dieser Kraftfahräder nicht guten Gewissens empfohlen werden. Eine Ausdehnung der Bestimmungen für Motorfahräder auf alle Benzinscooter wäre daher wünschenswert.

→ In Kürze

Der Benzinscooter stellt rechtlich ein Kraffrad dar und darf daher nur auf Fahrbahnen verwendet werden. Dem gegenüber steht aber die mangelnde gesetzliche Mindestausrüstung, die fehlende obligatorische Haftpflichtversicherung sowie Benützungsbestimmungen, die den Benzinscooter zu einem Fahrzeug machen, das vor allem für den Lenker aus Sicht der Verkehrssicherheit bedenklich ist.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

Mag. Katharina Hnatek-Petrak ist Mitarbeiterin der Rechtsabteilung des KfV.

Mag. Armin Kaltenegger ist Leiter der Rechtsabteilung des KfV, Mitglied im österreichischen verkehrspsychologischen Koordinationsausschuss sowie in der Zweite-Ausbildungsphase-Kommission.

Kontakt: Kuratorium für Verkehrssicherheit, A-1031 Wien. Tel. 01/71770-293 (Sekretariat), Fax 01/71770-8, E-Mail: katharina.hnatek-petrak@kfv.at; armin.kaltenegger@kfv.at, Internet: www.kfv.at.

Von denselben Autoren bei MANZ erschienen:

Hnatek-Petrak/Vergeiner, Der Sicherheitsabstand beim Hintereinanderfahren, ZVR 2002, 355;

Hnatek-Petrak, Die Nachschulung für Probeführerscheinbesitzer – Gesetzliche Lücken bei der Möglichkeit der Anordnung, ZVR 2002, 141;

Hnatek-Petrak/Platt, Die Diversion aus Sicht der Verkehrspsychologie, ZVR 2000, 280;

Hnatek-Petrak, Die Radfahrerüberfahrt, ZVR 1999, 355;

Kaltenegger/Koller, Der Rollschuhfahrer und seine ambivalente Rechtsnatur, ZVR 1998, 427;

Kaltenegger, Rechtsfolgen der Alkoholbeeinträchtigung bei Radfahrern, ZVR 1999, 103;

Kaltenegger, Der Radrennfahrer in der StVO, ZVR 2002, 67.

Literatur:

Kaltenegger/Vergeiner, Trendsportgeräte im Straßenverkehr, ZVR 2001, 103;

Kaltenegger, Der Mopedausweis nach der 5. FSG-Novelle, ZVR 2002, 284;

Kaltenegger/Koller, Entziehung der Lenkberechtigung und Lenkverbot (2003).

Links:

http://www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PG/DE/XXII/AB/AB_00479/imfname_006766.pdf

