

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Februar 2017

02

37 – 72

Beiträge

Helmobliegenheiten im Wintersport – eine Rundschau *Felix Karl Vogl* ➔ 40

Benützungsentgelt für Fahrzeuge *Gerwich Riautschnig* ➔ 45

Das MinVersValG 2016 *Caroline Mokrejs-Weinhappel* ➔ 47

Rechtsprechung

Risiken des Benutzers und Umfang der Warnpflichten
einer Bagjump-Anlage *Georg Kathrein* ➔ 54

(Keine) Haftung bei Übertragung der Verkehrssicherungspflicht
an einen Dritten *Christian Huber* ➔ 56

Judikaturübersicht Verwaltung

Transport konservierter Lebensmittel ist
vom Wochenendfahrverbot erfasst ➔ 63

Lenkeranfrage, Einschränkung auf bloß schriftliche Auskunft
ist nicht zulässig ➔ 65

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Weg frei für den Micro-Scooter!

Susanne Prössl und Claudia Riccabona-Zecha ➔ 66

Weg frei für den Micro-Scooter!

Mit dem Micro-Scooter legal und sicher in die Schule

ZVR 2017/42

§ 2 Abs 1 Z 19
und 22 lit c,
§ 29 a Abs 1,
§§ 65, 88 Abs 1
und 2 StVO

OGH 24. 9. 2008,
2 Ob 18/08y

Micro-Scooter;
Aufsichtspflicht;
Fahrrad;
Fußgänger;
Kind;
Kleinfahrzeug

37% der Eltern von Kindern im Alter von sechs bis zehn Jahren gaben in einer aktuellen Befragung des KFV¹⁾ an, dass ihr Kind bereits allein Wege mit dem Micro-Scooter zurücklegt; dies wurde großteils vorher geübt. Es besteht hier anscheinend ein großes Mobilitätsbedürfnis, dem die derzeitigen rechtlichen Bestimmungen – die ein Alleinfahren in diesem Alter untersagen – allerdings entgegenstehen. Dazu kommt, dass viele Eltern über die Altersgrenzen nicht Bescheid wissen.²⁾ Es stellt sich daher die Frage, ob die Beschränkungen überdacht werden sollten.

Von Susanne Prössl und Claudia Riccabona-Zecha

Inhaltsübersicht:

- A. Vom Spielgerät zum Verkehrsmittel – die Lücke zwischen Recht und Realität
- B. Rechtliche Rahmenbedingungen
 - 1. Österreich
 - a) Einordnung des Micro-Scooters gemäß StVO
 - b) Die Beaufsichtigung Micro-Scooter fahrender Kinder (§ 88 Abs 2 StVO)
 - c) Kinder – allein im Straßenverkehr unterwegs
 - 2. Situation in Europa
- C. Das KFV-Projekt „RAKIF“ – Hintergründe zum Fahren mit dem Micro-Scooter
 - 1. Unfall- und Verletzungsstatistik
 - 2. Nutzungsverhalten
 - 3. Die Sicht der Entwicklungspsychologie
 - 4. Geschwindigkeitsmessungen

- 5. Die Sicht der Kinder
- 6. Die Sicht der Experten
- D. Resümee

A. Vom Spielgerät zum Verkehrsmittel – die Lücke zwischen Recht und Realität

Als „Micro-Scooter“ werden leichte, zusammenklappbare Alu-Mini-Klapp-/trotroller mit harten Vollgummirädern mit einem Raddurchmesser von bis zu ca 20 cm bezeichnet. Diese zweirädrigen Kleinfahrzeuge mit Lenk- und Bremsvorrichtung sowie einem bodennahen Trittbrett, auf dem sich eine Person stehend

1) N=248; *Triconsult* im Auftrag des KFV, Mobilität von Kindern (2015).
2) Nur 20% kannten die Zwölf-Jahres-Grenze; 44% die Zehn-Jahres-Grenze bei erworbenem Radfahrausweis. N=1.000; *Triconsult* im Auftrag des KFV, Mobilität von Kindern.

durch Abstoßen mit einem Bein fortbewegen kann, sind seit Ende der neunziger Jahre wohl nicht mehr aus dem Straßenbild in Österreich wegzudenken. Vor allem für die rasche Zurücklegung kurzer Strecken erweisen sie sich als außerordentlich praktisch. In der Vergangenheit haben sie bislang Juristen einiges an Kopfzerbrechen bzgl ihrer Einordnung bereitet;³⁾ man siedelte sie ursprünglich gar zwischen Rollschuhen und Fahrrädern an.

Gem § 88 Abs 2 StVO⁴⁾ gilt für das Alleinfahren mit dem Micro-Scooter derzeit ein **Mindestalter von zwölf Jahren** bzw mit Radfahrausweis von zehn Jahren; darunter besteht eine Beaufsichtigungspflicht durch einen mindestens sechzehnjährigen Begleiter. Somit ist das Alleinfahren von Volksschulkindern in die Schule⁵⁾ derzeit jedenfalls verboten. Die weitläufige und auch vielfach geduldete Praxis sieht allerdings völlig anders aus: Zahlreiche Kinder sind bereits vor Erwerb des Radfahrausweises bzw Erreichen der Altersgrenze allein mit dem Micro-Scooter unterwegs.

Die Frage, ob und inwieweit die geltenden rechtlichen Bestimmungen geändert werden sollten, war Schwerpunkt des von 2015 bis 2016 vom KFV durchgeführten Projekts „RAKIF – Rahmenbedingungen Kinder und Fahrrad“. Im Zuge dieser Studie wurde eine ausführliche Literaturanalyse erstellt, Unfall- und Verletzungsstatistiken von Micro-Scooter-Unfällen wurden ausgewertet und eine Onlinebefragung zum Thema Mobilität von Kindern bei Eltern wurde durchgeführt. Zudem fanden Fokusgruppen-Gespräche mit Kindern, Eltern und Pädagogen statt. Außerdem wurden Experteninterviews mit Exekutivbeamten und Lehrkräften geführt.

Der vorliegende Beitrag setzt sich mit den rechtlichen Rahmenbedingungen zur Mobilität von Kindern im Straßenverkehr im Allgemeinen und am Micro-Scooter im Speziellen auseinander und analysiert auf Basis der Projektergebnisse aus „RAKIF“, inwieweit die derzeitigen Maßgaben dem Alltag gerecht werden.

B. Rechtliche Rahmenbedingungen

1. Österreich

a) Einordnung des Micro-Scooters gemäß StVO

Bei einem Micro-Scooter handelt es sich nach derzeitiger Lehre und Judikatur⁶⁾ um ein „*vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmtes Kleinfahrzeug*“⁷⁾ und zusätzlich auch um ein „*dem fahrzeugähnlichen Kinderspielzeug ähnliches Bewegungsmittel*“⁸⁾, da es vorwiegend von Kindern benutzt wird und der Fortbewegung dient. Das bedeutet, Micro-Scooter sind weder „Fahrzeuge“ noch „Fahrräder“ iS der StVO.⁹⁾ Die Benutzer von Micro-Scootern sind folglich auch nicht als Fahrzeuglenker, sondern als „Fußgänger“ iS der StVO zu qualifizieren¹⁰⁾ und unterliegen somit den Bestimmungen über den Fußgängerverkehr – wie zB dem Verbot des überraschenden Betretens der Fahrbahn.¹¹⁾ Zusätzlich gilt, dass weder der Verkehr auf der **Fahrbahn noch Fußgänger gefährdet oder behindert werden dürfen**;¹²⁾ diesbzgl ist eine konkrete **Beurteilung des Einzelfalls** – abhängig von der Neigung oder Breite des Gehsteigs bzw

Gehwegs sowie von der Fahrzeug- bzw der Benutzerfrequenz¹³⁾ – vorzunehmen.¹⁴⁾ Nur unter Einhaltung dieses Gefährdungs- und Behinderungsverbots dürfen Gehsteige, Gehwege, kombinierte Geh- und Radwege, Straßenbankette, Fußgängerzonen, Begegnungszonen sowie Wohn- und Spielstraßen, wenn diese keine oder nur eine geringe Neigung aufweisen, benützt werden. Fahrbahnen dürfen über Schutzwege überquert werden. Verbotene Verkehrsflächen sind die für den Fahrzeugverkehr bestimmten Teile der Fahrbahn,¹⁵⁾ Radwege sowie Radfahr- und Mehrzweckstreifen. **Ausrüstungsverpflichtungen** (wie bei einem Fahrrad) bestehen **keine**, es muss auch **kein Schutzhelm** (Radhelm) getragen werden.

b) Die Beaufsichtigung Micro-Scooter fahrender Kinder (§ 88 Abs 2 StVO)

Gem § 88 Abs 2 StVO müssen Kinder unter zwölf Jahren – in Anlehnung an die Bestimmungen des § 65 StVO über das selbständige Radfahren von Kindern¹⁶⁾ – beim Befahren von Gehsteigen und Gehwegen¹⁷⁾ von einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, beaufsichtigt werden, sofern sie nicht Inhaber eines Radfahrausweises gem § 65 Abs 2 StVO sind. Gleiches gilt im Übrigen für das Fahren mit Inlineskates¹⁸⁾ oder mit Skateboards. →

3) *Kaltenegger/Vergeiner*, Trendsportgeräte im Straßenverkehr, ZVR 2001, 103; *Pürstl/Nedbal-Bures*, Kleinfahrzeuge und die StVO, ZVR 2010/217; *Aichinger*, Micro-Scooter darf auf Gehsteig fahren, Die Presse 2008/50/04; OGH 24. 9. 2008, 2 Ob 18/08y ZVR 2009/52; Rechtliche Qualifikation von Micro-Scootern – dürfen damit Gehsteige oder Gehwege befahren werden? JusGuide 2008/50/6215; Einordnung eines Micro-Scooters im Zuge einer parlamentarischen Anfragebeantwortung vom 12. 7. 2000 durch den damaligen Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (AB 800 BlgNR 21. GP), in der ein Mindestalter sogar verneint wurde.

4) Bundesgesetz, mit dem die Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960), BGBl 1960/159 idF I 2015/123.

5) Der Schulweg wird besonders gern mit dem Micro-Scooter zurückgelegt, wie die Erhebung von Triconsult zeigte.

6) Dazu siehe insb FN 3.

7) IS der Ausnahmen vom Fahrzeugbegriff des § 2 Abs 1 Z 19 StVO.

8) ISd § 88 Abs 1 StVO.

9) Hingegen ist ein Roller – obwohl der Unterschied zum Micro-Scooter gering ist (ausschlaggebend ist die Größe der Reifen, die beim Roller meist luftbefüllt sind) – gem § 2 Abs 1 Z 22 lit c StVO mit allen rechtlichen Konsequenzen als Fahrrad einzustufen. Kritisch dazu auch *Pürstl/Nedbal-Bures*, Kleinfahrzeuge, ZVR 2010/217.

10) So auch *Kaltenegger/Vergeiner*, Trendsportgeräte 103.

11) § 76 StVO.

12) § 88 Abs 2 StVO.

13) Eine Behinderung von Fußgängern iSd § 88 Abs 2 StVO, die Lauf radfahren eines zweijährigen Kindes in einer Fußgängerzone rechtswidrig macht, liegt bereits dann vor, wenn der Bereich „einigermaßen bevölkert“ ist und Passanten durch die Fahrweise des Kindes gezwungen werden, auszuweichen (OGH 22. 1. 2014, 2 Ob 243/13v, ZVR 2014/171).

14) Vgl OGH 24. 9. 2008, 2 Ob 18/08y.

15) Ableitbar aus § 76 Abs 1 Satz 1 StVO.

16) Eingeführt wurde die Definition, was hier unter Kindern zu verstehen ist, mit der 20. StVO-Novelle BGBl I 1998/92. Zuvor hieß es: „Kinder müssen, wenn sie Gehsteige oder Gehwege mit den genannten Geräten befahren, überdies von Erwachsenen beaufsichtigt werden.“

17) Dies gilt analog für Schutzwege, Fußgängerzonen und kombinierte Geh- und Radwege. Im Gegensatz dazu ist für Wohn- und Spielstraßen keine Altersregelung ausdrücklich normiert, womit Kinder bei Benützung eines Micro-Scooters auf diesen Verkehrsflächen nicht beaufsichtigt werden muss(ten) (so *Kaltenegger/Vergeiner*, Trendsportgeräte 103; *Pürstl/Nedbal-Bures*, Kleinfahrzeuge, ZVR 2010/217). Diese nicht nachvollziehbare Unvollständigkeit sollte dringend korrigiert werden.

18) § 88a Abs 4 StVO.

Diese Vorschriften, bei denen es sich um **Schutznormen** (§ 1311 ABGB) handelt, richten sich an die Eltern oder sonstige aufsichtspflichtige Personen, deren Sache es ist, den ihrer Aufsicht anvertrauten Kindern die Benützung des Micro-Scooters zu ermöglichen oder zu verbieten. Das Maß der Aufsichtspflicht ist im Einzelfall zu bestimmen, und zwar nach dem, was angesichts des Alters, der Eigenschaften und der Entwicklung des Aufsichtsbedürftigen einerseits sowie der wirtschaftlichen Lage und den Lebensbedingungen des Aufsichtspflichtigen andererseits vernünftigerweise verlangt werden kann. Im Übrigen darf die Aufsichtspflicht laut OGH nicht unrealistisch überspannt werden. Aus der Beteiligung eines unmündigen Micro-Scooter-Fahrers an einem Unfall kann also nicht schon „automatisch“ auf eine Vernachlässigung der (zB elterlichen) Obsorge geschlossen werden. Unter Umständen – zB auf einem stark frequentierten Gehsteig und bei riskanter Fahrweise des Kindes – kann es aber auch zu wenig sein, das in größerer Entfernung fahrende Kind „im Auge“ zu behalten.¹⁹⁾ Von einer Aufsicht kann daher nur dann gesprochen werden, wenn der Erwachsene in der Lage ist, auf das Verhalten des Kindes jederzeit tatsächlich einzuwirken.²⁰⁾ Gegebenenfalls muss die aufsichtspflichtige Person dem Kind die Benützung von vornherein unterbinden.²¹⁾

c) Kinder – allein im Straßenverkehr unterwegs

Die StVO legt nicht abschließend fest, ab welchem Alter Kinder insgesamt ohne Aufsichtsperson als Fußgänger unterwegs sein dürfen. So muss eine Abwägung im Einzelfall vorgenommen werden; es wird hier auch auf die örtlichen Verhältnisse, zB auf die Verkehrsbedeutung der Straße (Großstadt, Dorf) ankommen. Die alleinige Teilnahme von Kindergartenkindern am Straßenverkehr wird im Regelfall wohl nicht zulässig sein, insb dann, wenn das Überqueren einer Straße erforderlich ist. Zu Beginn der allgemeinen Schulpflicht mit **sechs Jahren** werden Kinder üblicherweise an die Mitwirkung im Straßenverkehr als Fußgänger herangeführt und gewöhnt. Einem Kind im Volksschulalter ist daher bereits ein **gewisses Maß an Verantwortlichkeit** zuzumuten; schrittweise kann so der Umfang vergrößert werden. So geht auch die Rsp²²⁾ tendenziell davon aus, dass Kinder im schulpflichtigen Alter die nötige **Einsicht** besitzen, um **grundlegende, einfache Verhaltensmaßregeln**, insb die für Fußgänger geltenden Bestimmungen,²³⁾ zu befolgen; umso mehr, wenn sie bereits **schulische Verkehrserziehung** genossen oder die **Radfahrprüfung** absolviert haben. So kann zB von einem achtjährigen Schulkind erwartet werden, die Fahrbahn nicht überraschend zu betreten.²⁴⁾ Diese Gesichtspunkte haben im konkreten Einzelfall großen Einfluss bei der Bewertung des **Mitverschuldens** bzw der Minderung unter dem Gesichtspunkt der Billigkeit bei einer subsidiären Haftung nach § 1310 ABGB.²⁵⁾ Die §§ 65 und 88 Abs 2 StVO gestatten schließlich Kindern über zehn bzw zwölf Jahren die selbständige Teilnahme am öffentlichen Verkehr als Radfahrer bzw Micro-Scooter-Fahrer uÄ und trauen ihnen damit verkehrsgerechtes Verhalten zu. Diese Zulassung (als Radfahrer etc) besagt allerdings noch nicht, dass Kinder im gleichen Maß verantwortlich

sind wie Erwachsene; selbstverständlich wird das Verschulden unmündiger Minderjähriger idR milder beurteilt.

Abgesehen vom im § 29 a StVO verankerten Schutz für Kinder, die eine Fahrbahn erkennbar überqueren (wollen), gehören Kinder im Übrigen zum besonders normierten Personenkreis, der vom **Vertrauensgrundsatz** (§ 3 StVO)²⁶⁾ ausgenommen ist; dabei gibt die StVO keine Altersgrenze vor, sondern es muss eine Abwägung im Einzelfall vorgenommen werden. Nahelegend ist, auch hier eine Grenze von zwölf Jahren anzunehmen. Jedenfalls räumt auch die Rsp ein, dass die Ausnahmebestimmungen gegenüber Kindern Grenzen haben. Der Vertrauensgrundsatz umfasst demnach auch Kinder, wenn ein verkehrsgerechtes Verhalten nach den gegebenen Umständen verlässlich erkennbar ist. So muss ein Kraftfahrer nicht damit rechnen, dass ein Kind, das sich bisher den Verkehrsvorschriften entsprechend verhalten hat, plötzlich auf die Fahrbahn läuft oder unvorhergesehen aus einer Hecke oder einem Haustor auf die Straße springt.²⁷⁾

2. Situation in Europa²⁸⁾

Großteils gelten Micro-Scooter-Fahrer in anderen Staaten als Fußgänger;²⁹⁾ teilweise fehlen spezifische Regelungen.³⁰⁾ In Frankreich werden Micro-Scooter zudem als Spielzeuge eingestuft, die nur auf Gehsteigen benützt werden dürfen. In Belgien gelten beim Fahren mit Schrittgeschwindigkeit Regeln für Fußgänger, bei schnellerem Fahren Regeln für Radfahrer.

Mit seiner Altersgrenze für Micro-Scooter-Fahrer nimmt Österreich eine Ausnahmeposition ein. So ist bspw weder in Deutschland, in der Schweiz (seit 2014), in Belgien, in Frankreich, in Finnland, in Griechenland, in Norwegen, in Polen noch in Schweden ein Mindestalter vorgesehen. In Luxemburg gilt hingegen, dass Kinder bis zum zehnten Lebensjahr nur auf Gehsteigen fahren dürfen, mit einer über 15 Jahre alten Begleitperson bzw ab dem zehnten Lebensjahr dürfen auch Radwege und Fußgängerzonen benützt werden. In Italien müssen Kinder bis zum sechsten Lebensjahr generell im öffentlichen Verkehr begleitet werden; die Verwendung von Micro-Scootern auf der Fahrbahn wie auch auf Wegen, die Fußgängern vorbehalten sind,

19) IdS über die Vernachlässigung der Aufsicht über einen neunjährigen Radfahrer s OLG Wien 19. 5. 2006, 11 R 18/06 g.

20) Dazu analog § 65 StVO; s *Pürstl* StVO-ON^{14.00} § 65 StVO (Stand Oktober 2015, rdb.at) Anm 3.

21) Vgl OGH 22. 1. 2014, 2 Ob 243/13v ZVR 2014/171.

22) Jeweils die Altersgruppe zwischen sieben und zehn betreffend: zB OGH 30. 6. 1981, 2 Ob 91/81; 14. 10. 1980, 2 Ob 115/80 ZVR 1981/168; 13. 5. 1982, 8 Ob 57/82 ZVR 1983/46; 14. 10. 1980, 2 Ob 125/80; OGH 30. 10. 2008, 2 Ob 44/08x. Dazu s auch *Mihalik*, Kindgemäßes Verhalten im Straßenverkehr, ZVR 1994/59.

23) OGH 6. 10. 1983, 8 Ob 171/83 ZVR 1984/321.

24) OGH 24. 10. 2002, 2 Ob 225/02f.

25) Siehe zuletzt OGH 9. 4. 2015, 2 Ob 31/15w ZVR 2016/53 = Jus-Guide 2015/26/1371 (Haftung eines zehnjährigen Radfahrers mit absolvierter Radfahrprüfung zu einem Viertel).

26) Dazu s *Kaltenegger/Vergeiner*, Der Vertrauensgrundsatz der StVO – Schutz oder Tücke für Kinder? ZVR 2000, 32.

27) OGH 30. 5. 1974, 2 Ob 127/74.

28) Übersicht auf Basis von Anfragen an Experten der jeweiligen Staaten.

29) ZB Deutschland, Estland, Frankreich, Großbritannien, Kroatien, Lettland, Niederlande, Rumänien, Schweden, Schweiz.

30) ZB Island.

ist verboten und daher nur auf eigens dafür vorgesehenen Wegen und Plätzen, in Parks etc möglich.

C. Das KFV-Projekt „RAKIF“ – Hintergründe zum Fahren mit dem Micro-Scooter

1. Unfall- und Verletzungsstatistik

Die Auswertung der Unfallstatistik ergab, dass mit dem Micro-Scooter in den letzten drei Jahren in ganz Österreich durchschnittlich etwa 30 Kinder jährlich verunglückten.³¹⁾ Dabei sind die Altersgruppe der Sechs- bis Neunjährigen mit 43% aller Verunglückten und die Gruppe der Zehn- bis Elfjährigen mit 31% mehr betroffen als andere Altersgruppen, wobei diese beiden Altersgruppen auch die höchste Nutzungshäufigkeit aufweisen. Diese Unfallzahlen sind damit im Vergleich zu anderen Fortbewegungsarten wie zB Radfahren eher niedrig – auch im Hinblick darauf, dass bereits jetzt Kinder unter zehn bzw zwölf Jahren unbegeleitet mit dem Micro-Scooter fahren.

Darüber hinaus ergab die Auswertung der Verletzungsstatistik,³²⁾ dass sich Kinder bei Unfällen mit dem Micro-Scooter vor allem am Kopf verletzen, und dies bei mehr als jedem fünften Unfall (22%). Kinder erlitten bei etwa jedem achten Unfall (dh 12%) eine Gehirnerschütterung und in mehr als sechs von zehn Unfällen (62%) einen Knochenbruch. Bei Unfällen mit dem Micro-Scooter auf dem Schulweg trugen Kinder am häufigsten Wunden und oberflächliche Verletzungen (47%) sowie Frakturen am Kopf (42%) davon.³³⁾

2. Nutzungsverhalten

Im November 2015 führte Triconsult im Auftrag des KFV eine österreichweite Onlinebefragung zum Thema Mobilität von Kindern durch. Hierbei wurden 1.000 Erziehungsberechtigte von Kindern im Alter zwischen zwei und 14 Jahren befragt.

Bei der Frage zur Nutzungshäufigkeit ist der Micro-Scooter klarer Favorit: 49% der Eltern geben an, dass ihre Kinder einen Roller bzw Micro-Scooter nutzen. Das normale Fahrrad (30%), Inlineskates (29%) und Mountainbikes (28%) werden ebenfalls häufig genannt. Von den sechs- bis zehnjährigen Scooterfahrern fahren 31% in der warmen Jahreszeit täglich mit dem Micro-Scooter und 34% drei- bis fünfmal pro Woche. Bei den Elf- bis 14-Jährigen fahren 20% täglich und 30% drei- bis fünfmal pro Woche.

Die Kinder beginnen schon in sehr frühen Jahren, mit dem Scooter zu fahren: 75% der Kinder, die Micro-Scooter fahren, haben bereits vor dem sechsten Geburtstag damit begonnen. In dieser Zeit konnten sie (überwiegend im Spielbereich) bereits eine motorische Erfahrung mit dem Gerät aufbauen. Der Micro-Scooter ist hinsichtlich der Verwendung einerseits ein Spielgerät, andererseits wird er jedoch mehrheitlich im Straßenraum verwendet.

In Bezug auf das unbegeleitete Fahren ergab die Befragung, dass Kinder umso seltener am Schulweg beaufsichtigt werden, je älter sie werden. Kinder mit sechs Jahren werden am häufigsten begleitet (77%).

Bei den Zwölfjährigen ist die Anzahl der Kinder, die von Erwachsenen begleitet werden, schon weit geringer (12%). Ab etwa zwölf Jahren, dem Alter, ab dem Kinder allein fahren dürfen, werden sie häufiger nur von Freunden oder Geschwistern begleitet als von Eltern. 67% der Kinder sind in diesem Alter allein unterwegs.

Für die Eltern stellte die selbständige Mobilität einen wichtigen Punkt in der Entwicklung ihrer Kinder dar. Ein relativ hoher Anteil der Eltern (39%) gab an, dass ihr Kind zumindest gelegentlich Wege allein mit dem Micro-Scooter zurücklegt. Bei den sechs- bis zehnjährigen Kindern waren dies 37%, 13% dieser Altersgruppe nutzen den Micro-Scooter nach Angaben der Eltern für den Schulweg. Teilweise wurden diese Wege vorher geübt.

Als gewünschte Altersgrenze, ab der Kinder allein mit dem Micro-Scooter unterwegs sein dürfen, gaben 37% der Eltern neun bis zehn Jahre an, 27% gaben eine Altersgrenze von bis zu acht Jahren an (9%: 0–6 Jahre, 18%: 7–8 Jahre) und 36% würden die Grenze höher, ab dem elften Lebensjahr, setzen (30%: 11–12 Jahre, 6%: 13 Jahre und älter). Die zwei wichtigsten Voraussetzungen, damit Kinder im Straßenverkehr sicher unterwegs sind, waren laut den Eltern die Wahrnehmung von gefährlichen Situationen und die Beherrschung des Micro-Scooters.

26% der Eltern gaben an, dass ihre Kinder beim Micro-Scooter-Fahren immer einen Schutzhelm tragen; 33% tragen nie einen Helm. In der Gruppe der Sechs- bis Zehnjährigen tragen 29% der Kinder beim Micro-Scooter-Fahren immer einen Schutzhelm, 17% häufig und mehr als die Hälfte (54%) selten oder nie. Die Helmtragequote nimmt mit zunehmenden Alter ab: Elf- bis 14-Jährige tragen nur mehr zu 14% immer einen Schutzhelm und zu weiteren 14% häufig.

3. Die Sicht der Entwicklungspsychologie

Micro-Scooter-Fahren hilft den Kindern, motorische Basiskompetenzen aufzubauen und sie schrittweise auch an komplexe Koordinationsabläufe heranzuführen, wie zB Seitenblick, Mit-der-Hand-Bremsen, Kurvenschräglage. Durch das Micro-Scooter-Fahren der Kinder auf dem Gehsteig können diese in einem Schonraum ihre motorischen Fertigkeiten und ihren Verkehrssinn³⁴⁾ weiterentwickeln. Der Verkehrssinn entsteht in den Kindern nicht von selbst, sondern er entwickelt sich nur durch die Konfrontation mit der Verkehrswelt. Micro-Scooter-Fahren leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur selbständigen Mobilität von Kindern, insb zum Fahrradfahren.³⁵⁾ Dies kann sinkende Unfallzahlen bei der späteren Mobilitätsbeteiligung (zB mit Fahrrad oder Moped) mit sich bringen.

Will man Kindern das unbegeleitete Fahren am Micro-Scooter bereits ab einem früheren Zeitpunkt erlauben, etwa ab acht oder sogar bereits ab sechs Jahren,

31) Statistik Austria, Auswertung durch das KFV.

32) IDB (Injury Data Base) Austria.

33) IDB (Injury Data Base) Austria.

34) Regelkonformes Verhalten in der Praxis im Straßenverkehr.

35) *Lensing-Conrady/Neumann-Opitz*, Vom Roller zum Fahrrad (1998).

stellt sich die Frage, welche Fähigkeiten ab welchem Alter speziell für diese Art der Verkehrsteilnahme vorhanden sind. Eine Literaturstudie und eine Analyse der einzelnen Fertigkeiten bei Kindern verschiedener Altersstufen zeigten, dass die Fähigkeiten zu einer selbständigen und situationsangepassten Verkehrsteilnahme häufig erst um das zehnte bis zwölfte Lebensjahr ausreichend entfaltet sind.³⁶⁾ Strecken etwa, die zuvor nicht trainiert wurden, können häufig erst ab zehn oder zwölf Jahren sicher befahren werden. Ein präventives Gefahrenbewusstsein entwickelt sich ab etwa neun bis zehn Jahren.

Kinder mit acht Jahren haben noch Schwierigkeiten, Geschwindigkeiten und Entfernungen einzuschätzen. Zudem ist in diesem Alter die Reaktionszeit langsamer und die wechselseitige Perspektivenübernahme ist noch nicht gegeben. Im Gegensatz zu Sechsjährigen können Kinder aber mit acht bereits ihre eigenen Fähigkeiten abschätzen, sie können ihre Konzentration über einen längeren Zeitraum aufrechtzuhalten und können Geräusche im Straßenverkehr zuordnen. Das Richtungshören funktioniert bereits, ebenso das Verständnis von räumlichen Relationen. Mit acht Jahren sind bestimmte Wege trainierbar und in einem weiteren Schritt allein oder in der Gruppe zu bewältigen. In diesem Alter beginnt sich auch allmählich ein Gefahrenbewusstsein auszubilden; zB wird der sicherste und nicht der kürzeste Weg gewählt. Diese Fähigkeit ist bspw bei Sechsjährigen noch nicht vorhanden.

In Hinblick auf die mit acht Jahren vorhandenen Fähigkeiten und mit dem Ziel der Förderung des Verkehrssinns von Kindern kann das unbegleitete Fahren mit dem Micro-Scooter ab einem Alter von acht Jahren unter bestimmten Voraussetzungen, wie zB der Wahl von sicheren Wegen, die zuvor geübt werden, oder auch dem Tragen von Schutzkleidung, befürwortet werden. Jüngere Kinder unter acht Jahren sollten aber jedenfalls begleitet werden, weil bei diesen weder das Richtungshören noch die Fähigkeit, eigene Fertigkeiten einschätzen zu können, entwickelt sind.

4. Geschwindigkeitsmessungen

Das KFV führte 2016 Erhebungen zu Kindern mit Micro-Scootern durch. Diese fanden von März bis April an acht Standorten in Wien statt. Erhoben wurden ua Geschlecht, Helmtragequoten, Alter, Scootertyp, Art und Anzahl anderer Verkehrsteilnehmer. Mittels Radarpistole wurden zusätzlich Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt.

Die Auswertungen der Messungen ergaben, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 5 km/h liegt. Die v85, dh die Geschwindigkeit, die von 85% der unbehindert fahrenden Micro-Scooter-Fahrer nicht überschritten wird, lag bei 9 km/h. Geschwindigkeiten über 13 km/h wurden nur vereinzelt gemessen. Beim Großteil (81%) der Fahrten der Kinder im Volksschulalter (sechs bis neun Jahre) wurde eine Geschwindigkeit zwischen 6 und 9 km/h gemessen. Mit Micro-Scootern wird tendenziell langsamer gefahren als mit Fahrrädern.

5. Die Sicht der Kinder

Im November 2015 wurden von GfK im Auftrag des KFV Fokusgruppen mit Kindern zwischen sechs bis 14 Jahren durchgeführt. In diesen Gesprächsrunden wurde der Erlebnisaspekt von Micro-Scooter-Fahren in den Vordergrund gestellt. Bei den Fragen zu Vor- und Nachteilen des Micro-Scooters assoziierten die befragten Kinder mit dem Micro-Scooter-Fahren in erster Linie Schnelligkeit sowie „leicht zu transportieren“ und „einfacher und ungefährlicher als Radfahren“. Schwierigkeiten sahen Kinder beim Scooterfahren teilweise bei der Notbremsung und beim Gleichgewicht halten. Komplexe Verkehrssituationen machen den Kindern Angst, speziell bei ihren ersten Ausfahrten sind Kinder verunsichert und fühlen sich überfordert.

6. Die Sicht der Experten

Im Zuge der durchgeführten Studie wurden auch Exekutivbeamte, die im Rahmen der Vorbereitung und Abnahme der Radfahrprüfung tätig sind, sowie Pädagogen, die Erfahrungen mit der Vorbereitung von Radfahrprüfungen gesammelt haben, zu ihren Erfahrungen und Einstellungen in Bezug auf Kinder am Micro-Scooter befragt. Dabei gaben die Exekutivbeamten an, dass eine große Anzahl an Volksschulkindern ihren Schulweg mit dem Micro-Scooter ohne Aufsichtsperson zurücklegt.³⁷⁾ Dies sei zwar nicht erlaubt, würde von den Beamten aber auch meist nicht geahndet. Zudem berichteten sie, dass Eltern über die gesetzlichen Regelungen zum Scooterfahren oftmals nicht Bescheid wüssten.

Die befragten Exekutivbeamten aus Wien und Niederösterreich sowie die Pädagogen aus Wien sprachen sich dafür aus, dass Scooterfahren schon für Kinder ab der zweiten Volksschulklasse ohne Begleitung am Gehsteig erlaubt sein sollte. Die Argumente für eine Senkung der Altersgrenze wurden darin gesehen, dass die erwachsene Begleitperson zu Fuß oft gar nicht so schnell ist wie das vorausfahrende Kind und dass de facto Kinder in diesem Alter ohnehin ohne Begleitperson fahren.

Was dabei laut einem Exekutivbeamten aus Salzburg nicht außer Acht gelassen werden darf, ist, dass die Kinder auf abschüssigen Straßen oftmals mit sehr hohen Geschwindigkeiten fahren und dass der Gehsteig eine Schutzzone für andere Kinder zu Fuß oder auch für ältere Menschen ist. Diese Schutzzone könnte durch eine hohe Anzahl von Micro-Scooter fahrenden Kindern gefährdet werden.

Bei der Frage zu unfallreduzierenden Maßnahmen sprachen sich die Beamten für eine Micro-Scooter-Ausbildung aus; auf diese Weise würden die Kinder wichtige Verkehrsregeln und Verhaltensweisen bereits ab acht Jahren und mit Fokus auf das Micro-Scooter-Fahren erlernen. Darüber hinaus waren die Befragten

36) Schützhofer/Rauch/Knessl/Uhr, Neue Ansätze in der verkehrspsychologischen Verkehrssicherheitsarbeit im Kindesalter, Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2015, 235.

37) Favry, Fahrrad und Kinder. Experteninterviews. Endbericht der Rosinak und Partner ZT GmbH im Auftrag des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (2015).

aus der Exekutive fast einhellig für eine generelle Helmpflicht beim Micro-Scooter-Fahren.

D. Resümee

In Österreich sind Benutzer von Micro-Scootern den Regeln für Fußgänger unterworfen. Sie dürfen zB Gehsteige und Gehwege befahren, wobei der Verkehr auf der Fahrbahn und Fußgänger nicht gefährdet oder behindert werden dürfen. **Kinder unter zwölf Jahren** müssen von einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, **beaufsichtigt** werden, wenn sie nicht Inhaber eines **Fahrradausweises** sind. Viele Kinder sind derzeit aber unerlaubt ohne Aufsichtsperson mit dem Micro-Scooter unterwegs, ein Großteil der Eltern kennt die gesetzliche Regelung nicht oder nur ungenau. Die Rechtslage erweist sich daher als nicht mehr aktuellen Bedürfnissen entsprechend und ist äußerst unbefriedigend; man kann durchaus von einer allgemeinen Nichtbefolgung und mangelnder sozialer Akzeptanz sprechen. Der Gesetzgeber wird daher angehalten sein, hier zu reagieren, auch um ungewollte Verwaltungsübertretungen hintanzuhalten und im Falle eines Unfalles unerwünschte Lösungen zuungunsten von Kindern und Eltern zu vermeiden.

Aus den Ergebnissen der oben beschriebenen Studie sowie aus den rechtlichen Rahmenbedingungen in Österreich und international lassen sich im Hinblick auf eine Liberalisierung der Altersgrenze folgende Ergebnisse ableiten:

- Die Rsp hat in der Vergangenheit Kindern im Volksschulalter bereits ein gewisses Maß an Verantwortlichkeit im Straßenverkehr zugemutet.
- International nimmt Österreich mit seiner Altersgrenze für Micro-Scooter-Fahrer eine Ausnahmestellung ein.
- Weder die hohe Anzahl der Kinder, die Micro-Scooter fahren, noch die Tatsache, dass bereits jetzt Volksschulkinder unerlaubt ohne Aufsichtsperson mit dem Micro-Scooter in die Schule fahren, wirken sich negativ auf die Unfallzahlen aus. Es kann sogar davon ausgegangen werden, dass das frühe Erwerben gewisser Fertigkeiten einen positiven Effekt auf das zukünftige Mobilitätsverhalten hat.
- Der Micro-Scooter ist äußerst beliebt; der weit überwiegende Teil der Kinder lernt bereits vor dem sechsten Geburtstag den Umgang damit. Scooterfahren hat in den Augen der Kinder überdies eine positive Erlebnisqualität. Eine Förderung dieser Mobilitätsform unterstützt daher das Gesundheitsverhalten und die Multimodalität.
- Eine bis dato noch eher geringe Helmtragequote beim Micro-Scooter deutet darauf hin, dass die Möglichkeit einer Kopfverletzung oftmals unterschätzt wird. Ein Schutzhelm könnte Verletzungen am Kopf minimieren bzw ganz verhindern.
- Die Fähigkeiten zu einer selbständigen und situationsangepassten Verkehrsteilnahme sind zwar häufig erst um das zehnte bis zwölfte Lebensjahr ausreichend entwickelt. Mit acht Jahren liegen allerdings schon wesentliche Fertigkeiten wie etwa ein sich allmählich entwickelndes Gefahrenbewusstsein vor, sodass eine selbständige Verkehrsteilnahme mit dem Micro-Scooter aus entwicklungspsychologischer Sicht befürwortet werden kann. Unbedingt erforderlich ist allerdings, dass Eltern die befahrenen Wege mit ihren Kindern trainieren, um allfällige Defizite zu erkennen und auszugleichen; gerade bei den ersten Ausfahrten fühlen sich Kinder überfordert. Dabei sollte der Fokus auch auf der Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer liegen.
- Aus Sicht von mit der Radfahrausbildung befassten Exekutivbeamten und Pädagogen wird eine Absenkung des Alters zwar im Wesentlichen befürwortet, allerdings mit Skepsis dahingehend, dass andere Kinder oder ältere Fußgänger gefährdet werden könnten. Neben einer Micro-Scooter-Ausbildung befürworteten die Exekutivbeamten fast einhellig eine generelle Helmpflicht.

In Abwägung der Vor- und Nachteile eines niedrigeren Mindestalters wird daher folgende Lösung vorgeschlagen, um frühzeitig Potenziale der Mobilitätsförderung von Kindern zu nutzen: Eine **Absenkung des Mindestalters für die selbständige und unbeaufsichtigte Nutzung von Micro-Scootern auf den schon bisher zulässigen Verkehrsflächen auf acht Jahre** erscheint vertretbar. Um die Folgen etwaiger Unfälle gering zu halten, sollte dieses Alleinfahren jedoch **bis zu einem Alter von zwölf Jahren nur mit Helm** erfolgen, auch wenn mit zehn Jahren bereits der Radfahrausweis erworben wird. Dies könnte durch eine Novellierung des § 88 Abs 2 StVO erreicht werden.

Über eine Adaption der derzeitigen gesetzlichen Regelung hinaus ist es jedoch notwendig, weitere Maßnahmen für eine sichere Mobilität am Micro-Scooter zu setzen. Sinnvoll sind dabei vor allem die Bewusstseinsbildung aller Verkehrsteilnehmer, insb was ein „Miteinander“ auf dem Gehsteig betrifft, und die Entwicklung von unterstützenden Unterrichts- und Übungsmaterialien für Eltern und Pädagogen.

→ In Kürze

Dem Großteil der Eltern in Österreich sind die Regelungen für Micro-Scooter nicht bekannt oder sie werden aus praktischen Gründen ignoriert. Tausende Schüler (unter zwölf bzw zehn Jahren) sind daher täglich mit ihrem Micro-Scooter allein und ohne Aufsicht am Weg, zB zur Volksschule. Im Zuge einer Studie des KfV wurde das Thema aus verschiedensten Gesichtspunkten beleuchtet und Lösungsansätze erarbeitet.

→ Zum Thema

Über die Autorinnen:

Dipl.-Ing. (FH) Susanne Prästl MSc ist Projektleiterin beim Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), Bereich Forschung und Wissensmanagement, und leitete das dem Artikel zugrunde liegende Projekt.

Dr. Claudia Riccabona-Zecha ist als Verkehrsjuristin für das KfV tätig und selbst Mutter eines neunjährigen Volksschulkindes.





Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien. Internet: www.kfv.at

Von beiden Autorinnen gemeinsam erschienen:

Weg frei für den Radverkehr, ZVR 2011/77.

Von Claudia Riccabona-Zecha erschienen (Auswahl):

Fahrerassistenzsysteme, Unfalldatenspeicher & eCall, ZVR 2015/56 (gemeinsam mit *Konzett*); Aggressivität im Straßen-

verkehr, ZVR 2014/232 (gemeinsam mit *Krainz*); Medikamente am Steuer, ZVR 2014/56 (gem mit *Trischler* und *Kaiser*); Spannungsfeld E-Bike, ZVR 2013/40 (gem mit *Hildebrandt*); Praxisrelevante Fragen rund um die Entziehung der Lenkbe-
rechtigung, ZVR 2010, 116 (gemeinsam mit *Vergeiner*); (Not) fit to drive? ZVR 2007, 174; Drängeln auf Autobahnen, ZVR 2004, 31.