

Bundesministerium für
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur
Radetzkystraße 2
1030 Wien

per E-Mail: st2@bmimi.gv.at

ZI. 13/1 25/98

2025-0.716.922

**BG, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960, das Kraftfahrgesetz 1967 und
das Führerscheingesetz geändert werden (36. StVO-Novelle)**

Referenten: VP Dr. Eric Heinke, Rechtsanwalt in Wien
Mag. Martin Walser, Rechtsanwalt in Innsbruck

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag (ÖRAK) dankt für die Übersendung des Entwurfes und erstattet dazu folgende

Stellungnahme:

I. Allgemeine Bemerkungen:

In einem ersten Teil der 36. Novelle der Straßenverkehrsordnung hat der Gesetzgeber erkannt, dass durch die Vielzahl an elektrisch betriebenen einspurigen Fortbewegungsmitteln in der nahen Vergangenheit eine Vielzahl an Problemfeldern aufkamen.

Das Bemühen des Gesetzgebers um eine klare rechtliche Einordnung von E-Rollern, E-Scootern uä ist grundsätzlich zu begrüßen, sodass von ihm eine Klarstellung versucht wurde, unter welcher Begriffsbestimmung die unterschiedlichen neuen Fortbewegungsmittel zu subsumieren sind. Daraus sollte eine Ableitung möglich gemacht werden, wie sich die Verkehrsteilnehmer mit den unterschiedlichen elektrisch betriebenen Fortbewegungsmitteln zu verhalten haben. Dieser Versuch ist bedauerlicherweise nicht volumnfähiglich gegückt.



Des Weiteren wurde versucht die Problematik der Kopfverletzungen bei der Verwendung von E-Rollern durch jüngere Verkehrsteilnehmer hintanzuhalten. In dieser Hinsicht besteht nun bedauerlicherweise eine Inkonsistenz der Regelungen in der StVO.

Ein weiteres Vorhaben betrifft Regelungen iZm der Erfassung der unberechtigten Einfahrt bzw Befahrung speziell definierter Bereiche mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen. Der Ministerialentwurf betont, hier eine „*international übliche Lösung*“ datenschutzkonform aufzugreifen. Als Orientierungshilfe diente offenbar das profunde Gutachten „Ausgewählte datenschutzrechtliche Fragen eines automatisierten Zonen-Zufahrtsmanagements“ von *Forgó* und *Škorjanc* vom 30.06.2022 für den Österreichischen Städtebund. Darin beschäftigten sich die Datenschutzexperten ausführlich und nachvollziehbar mit den rechtlichen Rahmenbedingungen der Einführung von automatisiertem Zonen-Zufahrtsmanagement, der Rechtmäßigkeit der Verarbeitung personenbezogener Daten, der inhaltlichen Gestaltung der gesetzlichen Rechtsgrundlage und legten einen wohldurchdachten und -begründeten Gesetzesvorschlag vor, welcher offenbar weitgehend als Grundlage für den vorliegenden Ministerialentwurf diente. Gerade in Zusammenschau mit dem vorerwähnten Gutachten von *Forgó* und *Škorjanc* und aus rechtspraktischer Sicht besteht noch ein gewisser datenschutzrechtlicher Nachjustierungsbedarf.

II. Zu den Regelungen im Einzelnen:

Zu Art 1 Z 1 (§ 2 Abs 1 Z 19):

Der Gesetzgeber trägt folgerichtig den technischen Entwicklungen und dem Nutzungsverhalten der Verkehrsteilnehmer Rechnung.

Er stellt durch die neue Strukturierung des § 2 Abs 1 Z 19 StVO vor allem Übersichtlichkeit her. Darüber hinaus schafft der Gesetzgeber insofern Klarheit als E-Scooter nunmehr als Fahrzeuge definiert und den Fahrrädern gleichgestellt werden. Dies entspricht auch dem nunmehrigen Zweck, für den sie verwendet werden. Die neue Differenzierung entspricht der faktischen Nutzung moderner E-Scooter als Verkehrsmittel.

Dies ist grundsätzlich zu begrüßen, insbesondere im Sinne der Rechtssicherheit, da sich nun auch eine klare Strafbarkeit daraus ergibt.

Zu Art 1 Z 2 (§ 2 Abs 1 Z 22 lit d):

Bis dato galten die im Entwurf angesprochenen Fahrzeuge der Klasse L1e-B, also jene zweirädrigen Kleinkrafträder, die ohne Pedalantrieb betrieben werden („E-Mopeds“), als Fahrrad.

Es erscheint sachgerecht, dass diese Fahrzeuge nicht mehr als Fahrrad gelten. Denn, wie auch im Entwurf richtigerweise beschrieben, bewegen sich diese Fahrzeuge wie Mopeds. Dies zeigt sich durch höhere Geschwindigkeiten sowie ein damit einhergehendes höheres Gefahrenpotenzial. Es ist nur konsequent, dass diese nun dem KFG/FSG unterliegen sollen.



Davon abgesehen ist es zu begrüßen, dass damit EU-Rechtskonformität hergestellt wird, sodass diese Fahrzeuge nur mehr den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 in Verbindung mit den kraftfahrrechtlichen Regelungen unterliegen.

Zu Art 1 Z 6 (§ 68 Abs 6):

Bis dato sieht der Gesetzgeber vor, dass Kinder unter 12 Jahren verpflichtet sind, beim Radfahren einen Helm zu tragen.

Der Gesetzgeber erkennt richtigerweise die Gefahren, die mit den elektrisch betriebenen einspurigen Fahrzeugen einhergehen, weil sie eine größere Geschwindigkeitsdynamik aufweisen.

Darüber hinaus wird den zahlreichen Studien zur Verkehrssicherheit Rechnung getragen, da Unfälle mit E-Scootern und E-Bikes erhebliche Kopfverletzungen nach sich ziehen – dies vorwiegend in der jüngeren Alterskohorte der Bevölkerung, da diese die Fahrzeuge am häufigsten nutzen.

Hier restriktivere Regelungen zum Schutz der jüngsten Bevölkerung vorzusehen ist nur zu begrüßen.

Es bleibt dennoch unverständlich, nicht sachgerecht und letztendlich unpraktikabel, dass (unter Vorgriff auf die Ausführungen zu Art 1 Z 6) drei Helmpflichten nebeneinander bestehen werden. Eine sachliche Rechtfertigung für diese Staffelung gibt es nicht, denn auch für die betreffenden Fahrzeuge sind im Verkehr nach den gleichen Vorschriften zu verwenden.

Sodann müssen Kinder unter 16 Jahren, drei Helmpflichten im Blick haben – je nachdem welches Fahrzeug sie benutzen.

Im Sinne der Verkehrssicherheit und Einfachheit des Vollzugs wäre es sodann sachgerecht, dass eine generelle Helmpflicht für Kinder unter 16 Jahren vorgesehen wird.

Zu Art 1 Z 7 (§ 68a):

Bis dato sah die StVO keine eigene Regelung für das Rollerfahren per se vor. Dies wird nun durch § 68a StVO nachgeholt. Dieser hat auch konsequenterweise eine Gesamtregelung im Blick, die jenem über Benützung von Fahrrädern in großen Teilen entspricht.

Insgesamt schafft die Bestimmung ein klareres Regelungsgefüge, wirft jedoch in einzelnen Bereichen Fragen der Praktikabilität und Verhältnismäßigkeit auf.

Absatz 1 ordnet E-Scooter dem Radverkehr zu und untersagt deren Verwendung auf Gehsteigen. Dieses Gehsteigverbot ist konsequent, da es sowohl das Sturzrisiko als auch den Schutz von Fußgängern berücksichtigt. Die Zuweisung zur Fahrbahn bzw zu Radverkehrsflächen erscheint systematisch stimmig.



Kritisch ist allerdings der Wegfall behördlicher Ausnahmeverordnungen: Gerade in engen Gassen, touristisch stark frequentierten Bereichen oder verkehrsberuhigten Zonen wäre eine flexible Nutzung unter bestimmten Auflagen zweckmäßig.

Absatz 2 erklärt die Radfahrerregeln grundsätzlich für anwendbar, was die Rechtssicherheit erhöht und ein einheitliches Verkehrsregime schafft und zu begrüßen ist.

Absatz 3 enthält ein strenges Verbot der Mitnahme von Personen und Gegenständen. Während das Verbot der Beförderung weiterer Personen sachlich gerechtfertigt ist, geht das absolute Transportverbot für Gegenstände zu weit. Selbst kleine Taschen am Lenker sind untersagt, was im Alltag unpraktisch ist. Ein sachlicher Grund, warum Fahrräder Transportlösungen nutzen dürfen, E-Scooter jedoch nicht, ist nicht ersichtlich.

Absatz 4 orientiert sich sinnvollerweise an der Fahrradsystematik.

Absatz 5 betrifft die Ausrüstung, insbesondere die neu eingeführte Blinker-Pflicht. Diese ist fachlich zu begrüßen, da sie riskante Handzeichen ersetzt und typische Gefahrensituationen reduzieren kann. Kritisch ist jedoch, dass keine Übergangsfristen vorgesehen sind. Viele bestehende Scooter lassen sich technisch nicht nachrüsten, was für zahlreiche Nutzer einem faktischen Nutzungsverbot gleichkommt.

Absatz 6 schafft die notwendige Verordnungsermächtigung, um auf den raschen technischen Fortschritt reagieren zu können. Allerdings fehlen Leitlinien für Mindeststandards, wodurch das Risiko einer übermäßigen Detailregulierung auf Verordnungsebene entsteht.

Absatz 7 führt eine Helmpflicht für Personen unter 16 Jahren ein. Diese ist – wie schon ausgeführt – gut begründbar und auf jeden Fall sachgerecht.

Gleichzeitig zeigt sich hier die Inkonsistenz mit der Helmpflicht für E-Bikes, die erst für Personen unter 14 Jahren gilt. Insgesamt sind die verschiedenen Helmpflichten schwer überblickbar und in der Praxis nur eingeschränkt vollziehbar.

Absatz 8 legt die Alkoholgrenze mit 0,5 ‰ fest und schließt damit eine Regelungslücke gegenüber dem Radverkehr. Diese Grenze erscheint grundsätzlich sachgerecht, auch wenn die spezifische Unfallmechanik und geringere Fahrstabilität von E-Scootern eine strengere, möglicherweise sogar Null-Promille-Regel, rechtfertigen könnten.

Zu Art 1 Z 8 (§ 76a Abs 2 Z 3):

Die in § 76a Abs 2 Z 3 StVO vorgesehene Möglichkeit, das Befahren von Fußgängerzonen für E-Scooter durch Verordnung zu erlauben, schafft einen erweiterten Gestaltungsspielraum für Gemeinden und trägt dem wachsenden Bedarf an Mikromobilität Rechnung. Die Zulassung unter der Voraussetzung von Schrittgeschwindigkeit und besonderer Rücksichtnahme setzt klare Mindeststandards und stellt sicher, dass der Fußgängerschutz gewahrt bleibt. Die festgelegte Schrittgeschwindigkeit von rund 5 km/h ist sachgerecht und Ausfluss der Gleichstellung mit den Regelungen über Fahrräder.



Zu Art 1 Z 13 (§ 98h):

Wenngleich zu erkennen ist, was Absatz 2 meint, erscheint das (sprachliche) Abstellen auf einen „Verstoß“ bzw die „Feststellung“ (vgl den Normentwurf: „*Wird ein Verstoß gegen eine im Abs. 1 angeführte straßenpolizeiliche Vorschrift festgestellt*“) mit Blick auf die Unschuldsvermutung (Art 6 Abs 2 EMRK) nicht sachgerecht. Richtigerweise wird es um einen konkreten Tatverdacht gehen, der von einem Menschen (Organ) und nicht von einer Maschine zu beurteilen ist. Dies sollte auch Ausdruck in den *verba legalia* finden.

Dass Daten, die keine „Fälle von Verstößen“ betreffen, unverzüglich und in einer nicht rückführbaren Weise zu löschen sind, ist zu begrüßen.

Offen bleibt jedoch die Zeitspanne, bis es zur „Feststellung“ (= Bejahung oder Verneinung des konkreten Tatverdachts) kommen muss.

Ausgehend davon, dass der Ministerialentwurf eine „*international übliche Lösung*“ aufgreift, steht eine automatisierte „*Vorselektion*“ im Raum. Eine automatisierte Entscheidungsfindung ist aber offenbar nicht angedacht, sodass ausschließlich eine natürliche Person zu einem konkreten Tatverdacht kommen oder einen solchen verneinen muss.

Bei konkretem Tatverdacht wird ein Verwaltungsstrafverfahren eingeleitet oder werden die „Übertretungs-Files“ (Ort, Zeit, Kennzeichen, Bild) an die zuständige Verwaltungsstrafbehörde weitergeleitet.

Wenn nun keine Bearbeitungsfristen vorgesehen werden, lässt der vorliegende Entwurf die Deutung zu, dass gespeicherte Verdachtsdaten (auch solche, bei der ein Tatverdacht durch einen Menschen zu verneinen ist), infolge behördlicher Überlastung oder längerer Untätigkeit bis zur Ausschöpfung der Verfolgungs- oder Verjährungsfristen rechtmäßig gespeichert werden können.

Dadurch kann ein immenser Datenpool entstehen. Richtigerweise wäre die Speicherung bis zur menschlichen Überprüfung auf wenige Tage zu beschränken, um den Erfordernissen der Datenminimierung und Speicherbegrenzung tatsächlich zu entsprechen.

Die Vorgaben zur Datenlöschung greifen somit zu kurz. Auch liegt im Rechtssinn ein tatsächlicher bzw „festgestellter“ Verstoß nur vor, wenn es hiezu eine rechtskräftige Entscheidung (Bescheid oder Erkenntnis) gibt, sodass zur Wahrung der Unschuldsvermutung auch sprachliche Anpassungen erforderlich sind.

Mit Blick auf das einzudämmende Risiko des Entstehens eines staatlichen Datenpools kann auch der Empfängerbegriff iSd Art 4 Z 9 DSGVO nicht ausgeblendet werden. Nach dem zweiten Satz dieser Bestimmung gelten Behörden, die im Rahmen eines bestimmten Untersuchungsauftrags nach dem Unionsrecht oder dem Recht der Mitgliedstaaten möglicherweise personenbezogene Daten erhalten, nicht als Empfänger; die Verarbeitung dieser Daten durch die genannten Behörden erfolgt im Einklang mit den geltenden Datenschutzvorschriften gemäß den Zwecken der Verarbeitung.



Wenngleich der Entwurf vorsieht, dass die zur Identifizierung des Fahrzeugs und des Lenkers erforderlichen Daten ausschließlich für Zwecke eines Verwaltungsstrafverfahrens wegen des „festgestellten Verstoßes“ verwendet werden dürfen, wird in der Behördenpraxis immer wieder mit Art 4 Z 9 zweiter Satz DSGVO argumentiert, um zu anderen Zwecken auf personenbezogene Daten bei anderen Behörden zuzugreifen. Es wäre daher wünschenswert, wenn die Gesetzesmaterialien der Regierungsvorlage ansprechen würden, dass der Umstand, dass andere Behörden womöglich nicht als Empfänger gelten, nichts über die Rechtmäßigkeit einer weiteren Verarbeitung zu anderen Zwecken aussagt (arg: „*im Einklang mit den geltenden Datenschutzvorschriften gemäß den Zwecken der Verarbeitung*“; zum Zugriff auf Daten der Section Control vgl VfGH 11.12.2019, G 72-74/2019 ua).

Die Materialien des Ministerialentwurfs sind bemüht, eine rudimentäre Datenschutz-Folgenabschätzung (Art 35 DSGVO) im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens durchzuführen. Zur Reduktion des Bürokratieaufwands ist ein solches Vorgehen grundsätzlich zu begrüßen. Mit Blick auf die Mindestvoraussetzungen und die Rechte und Freiheit der betroffenen Personen erscheinen die bisherigen Ausführungen ergänzungsbedürftig. In diesem Zusammenhang könnten die Gesetzesmaterialien entsprechend ausgebaut werden, um auch dem jeweiligen Verordnungsgeber konkretere Anhaltspunkte für dessen vollständige Datenschutz-Folgenabschätzung zu geben.

Zu Art 1 Z 14 und 15 (§ 99 Abs 2c Z 2 und 3):

Die bestehende Regelung wird um die Worte „und Rollerfahrer“ ergänzt und stellt klar, dass E-Scooter-Lenker künftig ausdrücklich zu den geschützten Verkehrsteilnehmern auf Radfahrerüberfahrten zählen. Das ist konsequent, da Rollerfahrer zur Gruppe der besonders vulnerablen Verkehrsteilnehmer gehören und ihre rechtliche Position mit jenen der Fahrradfahrer gleichgestellt ist und gegenüber Kfz dadurch gestärkt wird. Einwände bestehen dagegen sohin keine.

Zu Art 1 Z 16 (§ 103 Abs 29):

Das zentrale Inkrafttreten der neuen E-Scooter-Regelungen mit 01.05.2026 ist grundsätzlich sinnvoll, da technische Anpassungen wie die Einführung von Blinkern ausreichend Vorlaufzeit benötigen.

Die Bündelung aller Änderungen auf einen einheitlichen Stichtag erleichtert zudem die Öffentlichkeitsarbeit, wobei sicherlich Informationskampagnen dazu folgen müssen.

Kritisch ist jedoch das Fehlen jeglicher Übergangsregelungen für Bestandsfahrzeuge: Viele derzeit verwendete E-Scooter besitzen keine Blinker, eine technische Nachrüstung ist oft unmöglich, sodass ab 2026 ein faktisches Nutzungsverbot droht. Zudem sind Fragen zur Garantie bei Umrüstungen ungeklärt.

Zu Art 1 Z 17 (§ 103 Abs 29):

Das ist zu begrüßen, da Regelungslücken verhindert werden. Jedoch ist kritisch zu betrachten, dass die Hersteller nicht rechtzeitig wissen, welche Standards künftig gelten.



Es sollte daher eine Frist für den Erlass und die Verlautbarung der Verordnung vorgesehen werden.

Zu Art 2 Z 1 (§ 1 Abs 2a):

Die Neuregelung des § 1 Abs 2a KFG sieht vor, dass elektrisch angetriebene Fahrräder weiterhin nicht als Kraftfahrzeuge gelten, sofern ihre Nenndauerleistung 250 W und ihre Bauartgeschwindigkeit 25 km/h nicht überschreiten. Fahrzeuge der Klasse L1e-B ohne Pedalantrieb sind hiervon ausdrücklich ausgenommen und gelten daher nicht als Fahrräder.

Diese Abgrenzung ist systematisch konsistent, harmoniert mit dem entsprechenden StVO-Begriff und verhindert effektiv die rechtswidrige Nutzung solcher Fahrzeuge im Radverkehr. Dies ist insgesamt zu begrüßen.

Gleichwohl zeigen sich in der praktischen Anwendung erhebliche Schwierigkeiten. Die Identifikation eines L1e-B-Fahrzeugs ist für Organe im Straßenverkehr kaum verlässlich möglich, sofern kein Typenschild oder ein EU-Konformitätsdokument vorliegt.

Hinzu kommt die zunehmende Vielfalt moderner E-Fahrzeuge, darunter Mischformen wie E-Bikes mit Sitz oder leistungsstarke E-Scooter, deren Zuordnung für Laien wie für Vollzugsorgane gleichermaßen anspruchsvoll ist. Auch Verbraucher sind häufig schlecht informiert, insbesondere bei online importierten Geräten, sodass sie oft nicht wissen, ob ihr Fahrzeug als Fahrrad oder als Kraftfahrzeug einzustufen ist. Schließlich führt die Qualifikation eines nicht zugelassenen L1e-B-Fahrzeugs dazu, dass dieses als nicht zum Verkehr zugelassenes Kraftfahrzeug gilt – mit entsprechenden Verwaltungsstrafen nach KFG und StVO, jedoch erwartungsgemäß verbunden mit erheblichem Ermittlungsaufwand für die Behörden.

Ein Nachschärfen der angedachten Regelung, die diese Problemstellungen auflöst, wäre empfehlenswert, um auch Verwaltungsaufwand zu ersparen und mehr Rechtssicherheit für Verbraucher zu schaffen.

Zu Art 2 Z 2 (§ 1 Abs 2b):

Die Klarstellung, dass E-Scooter gemäß § 68a Abs 1 StVO nicht als Kraftfahrzeuge gelten, bedeutet, dass für ihre Benutzung weder Führerschein- noch Zulassungs- oder Versicherungspflichten bestehen. Diese Einstufung ist konsequent und entspricht den getroffenen Regelungen in der StVO.

Zu Art 2 Z 3 (§ 135 Abs 49):

Das differenzierte Inkrafttreten der neuen Regelungen sieht vor, dass die Bestimmungen für E-Scooter bereits im Mai 2026 wirksam werden, während E-Mopeds erst ab Oktober 2026 unter die neuen Vorschriften fallen. Diese abgestufte Umsetzung ist sachgerecht, da für E-Mopeds künftig sowohl eine Zulassung als auch ein Führerschein erforderlich sein werden und Händler wie Hersteller dadurch zusätzliche Vorbereitungszeit erhalten.



Gleichzeitig entstehen erhebliche Unsicherheiten für die Nutzer. Vielen ist nicht bewusst, dass ihre derzeitigen Fahrzeuge künftig als zulassungspflichtige Mopeds eingestuft werden könnten. Ohne eine umfassende Informationskampagne ist zu erwarten, dass ab Oktober 2026 tausende unabsichtliche Verstöße auftreten.

Zudem fehlen klare Übergangsbestimmungen für Bestandsfahrzeuge: Es bleibt offen, ob alle älteren Geräte sofort zugelassen werden müssen, ob nachträgliche technische Umrüstungen zulässig sind oder ob eine Schonfrist für Altbestände vorgesehen ist. Dadurch entsteht ein erhebliches Maß an Rechtsunsicherheit.

Dies gilt es vom Gesetzgeber jedenfalls noch zu bereinigen, da ansonsten auch ein „stille Enteignung“ bevorsteht.

Zu Art 3 Z 1 (§ 1 Abs 1a):

Die Ergänzung im Führerscheingesetz stellt klar, dass für das Lenken von E-Scootern kein Führerschein erforderlich ist. Dies sorgt für Konsistenz im Zusammenspiel von StVO, KFG und FSG und schafft eindeutige rechtliche Rahmenbedingungen für Nutzer.

Allerdings berücksichtigt die Regelung die zunehmende Leistungsfähigkeit vieler moderner E-Scooter kaum: Einige Modelle erreichen Leistungen von über 1.000 W und Geschwindigkeiten deutlich über 25 km/h, bleiben aber dennoch außerhalb jeder Führerscheinpflicht – ein Umstand, der aus Sicht der Verkehrssicherheit problematisch erscheint.

Zu Art 3 Z 2 (§ 1 Abs 1a):

Grundsätzlich darf auf das den Punkt „Zu Art 2 Z 3 (§ 135 Abs 49)“ verwiesen werden.

Die zeitlich abgestimmte Einführung der Führerscheinpflicht für E-Mopeds ab 01.10.2026 sowie der zeitgleichen Ausnahme für E-Scooter ab 01.05.2026 schafft grundsätzlich ein geordnetes und nachvollziehbares Stufenmodell.

Allerdings bleiben wesentliche Fragen offen: Besonders problematisch ist – wie oben schon erwähnt – die Rechtslage sogenannter „grauer Fahrzeuge“, die optisch wie E-Scooter wirken, technisch jedoch der Fahrzeugklasse L1e-B entsprechen und damit führerscheinpflichtig wären.

Zudem fehlen Übergangsregelungen für Personen, deren bislang als Fahrrad geführtes Fahrzeug künftig eine Lenkberechtigung AM erfordert. Es ist unklar, ob und wie der Gesetzgeber hier Übergangsprüfungen oder Erleichterungen vorsieht. Begleitende Informations- oder Unterstützungsmaßnahmen sind ebenfalls nicht vorgesehen, wodurch ein erhebliches Maß an Rechtsunsicherheit bestehen bleibt.

Diese Maßnahmen werden daher dringend angeregt.



Der ÖRAK ersucht um entsprechende Berücksichtigung dieser Stellungnahme und der aus seiner Sicht notwendigen Modifikationen des vorliegenden Gesetzesentwurfes.

Wien, am 26. November 2025

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag

Dr. Armenak Utudjian
Präsident

