

STELLUNGNAHME

An das
Bundesministerium für Innovation,
Mobilität und Infrastruktur
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Datum 21.11.2025
Telefon +43 1 9081181
E-Mail studio@cvp.at

Stellungnahme zur 36. StVO-Novelle

Guten Tag!

Unser Ziviltechnikerbüro erarbeitet Mobilitätskonzepte für und mit Städten, Gemeinden und Regionen, ist in Projekten der Stadtplanung tätig und berät Gemeinden, Betriebe, Projektentwickler und Bauträger in Fragen des Mobilitätsmanagements. Aus diesem Blickwinkel möchten wir Ihnen folgende Stellungnahme zum Begutachtungsentwurf der 36. StVO-Novelle übermitteln.

AUTOMATIONSUNTERSTÜTZTE ZUFAHRTSKONTROLLEN

Verkehrsberuhigung ist ein zentrales Anliegen zahlreicher Gemeinden in Österreich. Insofern sehen wir es sehr positiv, dass mit den automationsunterstützten Zufahrtskontrollen ein zusätzliches Instrument zur wirksamen Verkehrsberuhigung geschaffen werden soll. Bezugnehmend auf die Erläuterungen zu § 98h Abs. 1 begrüßen wir, dass das Spektrum der Anwendungsfälle automationsunterstützter Zufahrtskontrollen recht weit gefasst werden soll, deutlich über das Anwendungsgebiet verkehrsberuhigter Stadtzentren hinaus.

Bereits jetzt erreichen uns Anfragen von Gemeinden, die Interesse an Verkehrsberuhigung mittels automationsunterstützen Zufahrtskontrollen äußern. Uns ist es ein Anliegen, diese Gemeinden gut beraten zu können, ob dieses Instrument für sie ein möglicher Weg sein kann.

- **Die Anwendungsfälle für automationsunterstützte Zufahrtskontrollen gemäß § 98h mögen möglichst klar formuliert und an quantifizierbare Faktoren geknüpft werden.**
Damit könnte eine bessere Planbarkeit für Gemeinden geschaffen und es würden weit auseinanderdriftende Gesetzesinterpretationen in unterschiedlichen Ländern und Gemeinden vermieden werden. Zur exakteren Klärung der Anwendbarkeit von



con.sens verkehrsplanung zt gmbh

Kaiserstraße 37/15, 1070 Wien | studio@cvp.at | +4319081181 | www.cvp.at
IBAN AT91 2011 1283 6494 3002 | FN 485873 w | UID ATU72993558 | Handelsgericht Wien

automationsunterstützt zufahrtsgeregelten Bereichen könnte in weiterer Folge auch die Ausarbeitung einer entsprechenden RVS-Richtlinie beitragen.

In mehreren Städten Österreichs sind neue Stadtteile in Entwicklung, die Modellquartiere für nachhaltige Mobilität werden sollen. In einigen dieser Stadtteile sind Fahrverbotszonen mit automationsunterstützten Zufahrtskontrollen als geeignetes Instrument zur Steuerung der Mobilität denkbar bzw. bereits in Diskussion.

- Es mögen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um Zonen mit automationsunterstützten Zufahrtskontrollen gemäß § 98h bereits in Mobilitätskonzepten für neue Stadtteile vorsehen und in der Umsetzung dieser Quartiere von Anfang an implementieren zu können. Dies erscheint uns nach der vorgeschlagenen Formulierung nicht eindeutig der Fall zu sein.

MIKRO- UND LAST-MILE-MOBILITÄT

E-Scooter, E-Transporträder und unterschiedliche andere neue Bauarten kleiner Elektrofahrzeuge haben in den vergangenen Jahren einen starken Aufschwung erlebt und leisten einen Beitrag zu umweltfreundlicher Mobilität in städtischen und zunehmend auch ländlichen Regionen. Es ist zu begrüßen, dass mit der geplanten Novelle zeitgemäße Rahmenbedingungen für die Nutzung all dieser Fahrzeuge geschaffen werden sollen.

Der Ausbau von Mikromobilitäts- und Last-Mile-Angeboten ist ein Wunsch vieler Gemeinden, aber auch von an Mobilitätsmanagement interessierten Betrieben. E-Scooter sind ein wichtiger Bestandteil von Last-Mile-Mobilitätskonzepten geworden. Sie sollten daher rechtlich gut abgesichert und mit klaren Spielregeln betrieben werden können.

- Wir empfehlen in § 68a Abs. 1 klarzustellen, dass analog zu den Regelungen in Deutschland und der Schweiz E-Scooter mit einer *Nenndauerleistung* bis 500 oder 600 Watt zulässig sind, wie bereits in einigen anderen Stellungnahmen ausgeführt. Laut bestehender gesetzlicher Regelung sind elektrisch betriebene Klein- und Miniroller „mit einer höchsten zulässigen Leistung von nicht mehr als 600 Watt“ zulässig. Diese Regelung lässt Interpretationsspielraum, ob sich der Begriff „Leistung“ auf die *Nenndauerleistung* oder die *Spitzenleistung* bezieht. E-Scooter mit einer Spitzenleistung von bis zu 600 Watt sind am Markt kaum mehr verfügbar, da in diesem Fall stärkere Steigungen selbst bei einem durchschnittlichen Gewicht des Fahrers nicht bewältigbar wären. Eine Beschränkung auf 600 W Spitzenleistung wäre das Ende von Last-Mile-Systemen, die von vielen Menschen in Österreich bereits als Alternative zum Kfz-Verkehr gut angenommen werden.
- Es möge der Grundsatz beibehalten werden, dass für E-Scooter grundsätzlich dieselben Rechte und Pflichten wie für den Radverkehr gelten. Gesonderte

Ausnahmebestimmungen für das Befahren von Fußgängerzonen (§ 76a Abs. 2) würden dieses einfach verständliche Prinzip konterkarieren.

In Mobilitätsmanagement-Beratungen kommen immer wieder Fragen zu alternativen Personen- und Gütertransportlösungen auf. Hier braucht es Klarheit, welches Fahrzeug welcher Kategorie angehört, ob es auf Radwegen benutzt werden darf und unter welchen Voraussetzungen (Führerschein, Versicherung, Helmpflicht etc.) es betrieben werden darf. Unklare Angaben sehen wir diesbezüglich insbesondere für mehrspurige Räder ohne Pedalantrieb und hinsichtlich der technischen Bestimmungen für E-Scooter (siehe oben).

- Es mögen eindeutige und möglichst einfach verständliche Definitionen und Abgrenzungen der Fahrzeugklassen (§ 2 Abs. 1) mitsamt den jeweiligen Rechten und Pflichten für die Benutzung geschaffen werden.

Mit freundlichen Grüßen,



Dipl.-Ing. Michael Szeiler, MAS
Geschäftsführer