

E-Kleintretroller in legistischer Hinsicht

Die rechtliche Einordnung der mittlerweile in der StVO als „elektrisch betriebene Klein- und Miniroller“ bezeichneten Geräte¹ war lange Zeit strittig. Als ab dem Jahr 2018 vor allem in Wien mehr und mehr Unternehmen solche Vehikel zur Vermietung angeboten haben, wurde aufgrund der bestehenden rechtlichen Unsicherheiten der Ruf nach einer Gesetzesänderung immer lauter. Zu dieser ist es schließlich im Jahr 2019 mit der 31. StVO-Novelle² gekommen. Wie darzustellen sein wird, hat diese aber alles andere als die erhoffte Rechtssicherheit mit sich gebracht.

1. Problemabriss

Der Gesetzgeber ist besonders im Verkehrsbereich mit rasant voranschreitenden technischen und sozialen Entwicklungen konfrontiert, insbesondere bei Trendsportgeräten (zB E-Skateboards, Hoverboards, E-Einräder). Die StVO sieht hierfür in der Regel keine Sonderregelungen vor, sondern behilft sich mit allgemeinen Umschreibungen von bestimmten Eigenschaften, nach denen das jeweilige Gefährt eingeordnet werden muss. Bei den E-Tretrollern war das nicht eindeutig möglich. Hat man in der StVO nach den Begriffen „Scooter“ oder „Tretroller“ gesucht, wurde man nicht fündig, sehr wohl aber beim Begriff „Roller“, allerdings als eine Variante des „Fahrrads“, definiert als „ein zweirädriges Fahrzeug, das unmittelbar durch menschliche Antriebskraft angetrieben wird“. Auf den Fall einer elektrisch betriebenen Variante war das nicht passend. Da die StVO allerdings auch das „Elektrofahrrad“ kennt, wurden elektrisch betriebene Klein- und Miniroller einerseits als Fahrrad eingestuft, andererseits aber als „Kleinfahrzeug vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn“ (Kleinfahrzeug) – auf beide Begriffe wird sogleich noch näher einzugehen sein. Je nach Einordnung galten dabei unterschiedliche Verhaltens- und Ausrüstungspflichten, bei deren Missachtung im Schadensfall auch zivil- bzw strafrechtliche Folgen möglich waren.

Wesentlich für die uneinheitliche rechtliche Qualifizierung in Österreich war, dass der Bundesgesetzgeber nach den Kompetenztatbeständen des B-VG zwar für die Gesetzgebung betreffend Straßenpolizei zuständig ist, nicht aber für die Vollziehung. Letztere fällt in die Zuständigkeit der (Bundes-)Länder, weshalb diese unter anderem für die Auslegung straßenverkehrsrechtlicher Bestimmungen zuständig sind. So ist es auch zu erklären, dass während das Land Wien die E-Tretroller als E-Fahrräder einstuft, diese von den anderen Ländern als Kleinfahrzeuge eingeordnet wurden. Der ÖAMTC hat die Rechtsansicht des Landes Wien vertreten, musste aber aufgrund der uneinheitlichen juristischen Einordnung differenziert informie-

ren. Auch auf EU-Ebene gibt es hierzu keine verbindlichen Vorgaben.

2. Fahrzeugbegriff, Definitionen

Vor der 31. StVO-Novelle definierte § 2 Abs 1 Z 19 StVO „Fahrzeug“ so: „ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Beförderungsmittel ..., ausgenommen ... vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmte Kleinfahrzeuge sowie fahrzeugähnliches Kinderspielzeug (etwa Kinderfahrräder mit einem äußeren Felgendurchmesser von höchstens 300 mm und einer erreichbaren Fahrgeschwindigkeit von höchstens 5 km/h) und Wintersportgeräte“. Mit dieser wichtigen Unterscheidung werden Fahrzeuge von anderen fahrzeugähnlichen Geräten abgegrenzt. Dem Fahrzeugbegriff immanent ist dabei bereits nach den Materialien zur Stammfassung der StVO, „daß damit Personen und Sachen auch über weitere Strecken befördert werden können.“³

Eine Fahrzeugart, die die StVO kennt, ist das in § 2 Abs 1 Z 22 leg cit definierte Fahrrad, worunter einerseits „ein Fahrzeug, das mit einer Vorrichtung zur Übertragung der menschlichen Kraft auf die Antriebsräder ausgestattet ist“, verstanden wird (lit a), ebenso wie ein solches Fahrzeug, „das zusätzlich mit einem elektrischen Antrieb gemäß § 1 Abs. 2a KFG 1967 ausgestattet ist (Elektrofahrrad)“ (lit b), sowie „ein zweirädriges Fahrzeug, das unmittelbar durch menschliche Kraft angetrieben wird (Roller)“ (lit c), oder „ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug, dessen Antrieb dem eines Elektrofahrrads im Sinne des § 1 Abs. 2a KFG 1967 entspricht“ (lit d).

Gemäß der verwiesenen Bestimmung des § 1 Abs 2a KFG liegt trotz des Antriebs mit einem Elektromotor kein Kraftfahrzeug („ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird ...“), sondern ein Fahrrad und damit ein Fahrzeug vor, wenn maximal 600 Watt Leistung (Antrieb) und eine Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h vorliegen. Zum Teil wurden E-Tretroller in der Praxis aber auch als Kleinfahrzeuge eingestuft, wie dies auch bei der nicht motorisierten Variante der Fall war.⁴

Aufgrund dessen konnten E-Tretroller als Elektrofahrräder oder aber eben als sogenannte Kleinfahrzeuge qualifiziert werden. Mit der 31. StVO-Novelle wurde sodann im Wesentlichen die Definition des Fahrzeugs adaptiert als auch mit § 88b StVO eine eigene Bestimmung „Rollerfahren“ eingefügt, welche am 1. 6. 2019 in Kraft trat. Da „Klein- und Miniroller“, wie diese Geräte seither offiziell bezeich-

net werden, nicht primär zur Befriedigung eines Verkehrsbedürfnisses dienen, soll es sich bei diesen wie anderen Trendsportgeräten nicht um Fahrzeuge, sondern um Kleinfahrzeuge handeln, unabhängig davon, ob sie über einen elektrischen Antrieb verfügen. Dazu hat die Negativabgrenzung „vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmte Kleinfahrzeuge“ folgende Umschreibung erfahren: „etwa Mini- und Kleinroller ohne Sitzvorrichtung, mit Lenkstange, Trittbrett und mit einem äußeren Felgendurchmesser von höchstens 300 mm“.

3. Rollerfahren (§ 88b StVO)

Die Bestimmung gilt für alle E-Tretroller mit maximal 600 Watt (Antriebs-)Leistung und einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h. Die Leistungsgrenzen stimmen mit jenen für E-Fahrräder überein. Für die Nutzer von E-Tretrollern werden die für Radfahrer geltenden Verhaltensregeln in Pausch und Bogen für anwendbar erklärt, weshalb zB Radverkehrsanlagen (wie Radfahrstreifen und Radwege bzw Geh- und Radwege) grundsätzlich benützt werden müssen, der Alkoholgrenzwert 0,8 Promille beträgt etc. Zudem – und das ist beachtlich – besteht für die Nutzer von E-Kleintretrollern ein allgemeines Gefährdungs- und Behinderungsverbot: Diese haben sich so zu verhalten, dass andere Verkehrsteilnehmer weder gefährdet noch behindert werden.

Kinder dürfen – wie auch mit dem Fahrrad – ab dem Alter von 12 Jahren alleine mit einem E-Tretroller fahren. Darunter muss eine mindestens 16 Jahre alte Begleitperson die Aufsicht über das Kind führen. Anderes gilt, wenn das Kind über einen Radfahrausweis verfügt: Dann darf es mit neun bzw 10 Jahren einen E-Kleintretroller alleine benützen. In Wohnstraßen darf ohne Alterseinschränkung gespielt werden; freilich unterliegen die Kinder der Aufsichtspflicht des bzw der Obsorge- und Erziehungsberechtigten.

Eigene Regeln bestehen für die Ausstattung von E-Tretrollern. Diese machen insofern Sinn, als sie speziellen Gegebenheiten in der Konstruktion Rechnung tragen, etwa dem Fehlen von Pedalen. Wieso ein E-Tretroller aber nicht mit einer Klingel auszurüsten ist, ist sachlich nicht nachvollziehbar und wurde auch in der Literatur bereits kritisiert.⁵ Das Rücklicht befindet sich bauartbedingt nur knapp über der Verkehrsfläche; es ist zu hinterfragen, ob hier nicht die Anbringung am Körper des Nutzers (etwa an dessen Rucksack) sinnvoller wäre. Nicht nachvollziehbar ist auch, weshalb ein elektrisch betriebener Roller nur über eine wirksame Bremsvorrichtung verfügen muss, während beim Fahrrad zwei vorgeschrieben sind.

Zusammengefasst ist festzuhalten: E-Tretroller sind seit der 31. StVO-Novelle als Kleinfahrzeuge definiert, allerdings gelten für sie spezielle Regelungen. Davon zu unterscheiden ist das Fahrrad, das rechtlich als Fahrzeug gilt, inklusive des fahrradähnlichen Rollers.

4. Der E-Tretroller – (k)ein Fahrzeug?

Wie dargelegt, ist das wesentliche Unterscheidungskriterium zwischen Fahrzeug und Kleinfahrzeug, dass Ersteres als Beförderungsmittel konzipiert ist; beim Kleinfahrzeug überwiegt hingegen der Spielcharakter. Mit der Änderung der Definition des Kleinfahrzeugs wollte der Gesetzgeber für Klarheit sorgen.

In diesem Zusammenhang kommt dem Erkenntnis des LVwG Niederösterreich vom 25. 10. 2019, LVwG-S-2644/001-2018, Relevanz zu. Gegenstand war ein Sachverhalt, der sich vor dem Inkrafttreten der 31. StVO-Novelle ereignet hatte; allerdings bezog das Gericht auch die Argumentation des Gesetzgebers für die 31. StVO-Novelle in seine Überlegungen ein. Das LVwG Niederösterreich ist dabei der Ansicht, dass – sowohl vor als auch nach der 31. StVO-Novelle – ein E-Tretroller dann als Fahrzeug einzustufen ist, wenn mit diesem größere Distanzen (Reichweite) zurückgelegt werden können, weil das Vehikel dann mehr Beförderungs- als Spielzwecken dient. Werden zudem die Leistungsgrenzen von 600 Watt und 25 km/h überschritten, liegt ein Kraftfahrzeug im Sinne von § 1 Abs 2a KFG vor. Damit setzt das LVwG Niederösterreich die bisherige Rechtsprechungslinie zur Abgrenzung von Fahrzeugen zu Kleinfahrzeugen fort.⁶

In der Literatur ist strittig, ob vor dem Hintergrund der Rechtslage seit der 31. StVO-Novelle E-Mini- und Kleinroller als Fahrzeuge qualifiziert werden können, wenn sie aufgrund ihrer Beschaffenheit durchaus zum Transport von Personen und/oder Sachen konzipiert sind. Während zB *Pürstl* dies aufgrund der eindeutigen Definition dieser Geräte als Kleinfahrzeuge ablehnt,⁷ wird das von *Hoffer* aufgrund der nach wie vor gültigen Begriffsdefinition „Fahrzeug“, der wie dargelegt ein Abstellen auf die Zweckwidmung inneohnt, bejaht.⁸ Wenn dann zudem die Leistungsgrenzen von 600 Watt und/oder 25 km/h überschritten werden, würde es sich sogar um ein Kraftfahrzeug handeln.

5. Kritik an der neuen Regelung

Pürstl hat – soweit ersichtlich – als Erster umfassende Kritik an den wesentlichen neuen Regeln für Nutzer von E-Tretrollern geübt.⁹ Ausgangspunkt ist dabei der Wortlaut des ersten Teilsatzes im neu geschaffenen § 88b Abs 2 StVO: „Bei der Benutzung von elektrisch betriebenen Klein- und Minirollern sind alle für Radfahrer geltenden Verhaltensvorschriften zu beachten“. *Pürstl* ist der Ansicht, dass aufgrund dieses Wortlauts zwar für die Nutzer solcher Geräte die Radfahrerregelungen gelten, nicht aber für andere Verkehrsteilnehmer diesen gegenüber.¹⁰ Das auch deswegen, weil § 88b StVO vorsieht, dass bei der Benützung darauf Bedacht zu nehmen ist, dass andere Verkehrsteilnehmer weder gefährdet noch behindert werden – die Bestimmung gelte mangels Einschränkung gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern, woraus *Pürstl* eine Unterordnung der E-Tretroller-Nutzer unter andere Verkehrsteilnehmer sieht. *Pürstl* geht sogar davon aus, dass diese Bestimmung zur erhöhten Rücksichtnah-

me gegenüber Dritten verpflichtet und etwa im Falle eines Unfalls bei der Frage eines Mitverschuldens zur Prüfung der Einhaltung der erforderlichen Sorgfalt herangezogen werden könne. In dem Zusammenhang nennt er unter anderem beispielhalber jenen Fall, in dem ein E-Kleintretroller-Nutzer Rechtskommender an einer Kreuzung ist. Der allgemein bekannte Rechtsvorrang (§ 19 Abs 1 StVO) gilt nämlich nur für Fahrzeuge: „Fahrzeuge, die von rechts kommen, haben ... Vorrang“. Hinzu kommt laut *Pürstl*, dass für E-Tretroller-Nutzer ein Behinderungsverbot gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern besteht. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass die Vorrangfrage dann anders zu beantworten wäre, wenn – was wie oben erwähnt strittig ist bzw von *Pürstl* abgelehnt wird – im Einzelfall ein E-Tretroller als Fahrzeug zu qualifizieren wäre.

Aber auch für die Exekutive ergeben sich aufgrund des Wortlauts Besonderheiten (zB bei Alkoholkontrollen). Gemäß § 5 Abs 2 StVO sind bestimmte Organe berechtigt, „jederzeit die Atemluft von Personen, die ein Fahrzeug lenken, in Betrieb nehmen oder zu lenken oder in Betrieb zu nehmen versuchen, auf Alkoholgehalt zu untersuchen.“¹¹ Ein Recht zur Prüfung der Nutzer von Kleinfahrzeugen besteht nicht, so *Pürstl*. Das würde bedeuten, dass für die Nutzer von E-Tretrollern, von denen die für Radfahrer geltenden Regelungen einzuhalten sind, die 0,8 Promille-Grenze gilt, der Exekutive aber die Kontrolle der Einhaltung untersagt wäre.

Darüber hinaus bestehen weitere Sonderfragen, die – soweit ersichtlich – bis heute keinen Niederschlag in der Literatur gefunden haben. Etwa dann, wenn der Antrieb eines E-Tretrollers mangels Akkuladung nicht funktionsfähig ist. Darf dann der E-Kleintretroller wie ein „normales“ Kleinfahrzeug, also etwa ein Mini-Scooter, auf dem Gehsteig verwendet werden? Hier ist jener Ansicht der Vorzug zu geben, wonach der Faktor des Akku-Ladezustands für die Qualifizierung nicht von Relevanz ist. Es würde etwa auch niemand auf die Idee kommen, zu behaupten, dass ein Motorfahrrad, also ein Moped, bei leerem Tank nicht mehr als Kraftfahrzeug einzustufen wäre.

Ebenso unklar ist, ob die mit der 31. StVO-Novelle neu eingefügte Definition des Kleinfahrzeugs („etwa Mini- und Kleinroller ohne Sitzvorrichtung, mit Lenkstange, Trittbrett und mit einem äußeren Felgendurchmesser von höchstens 300 mm“) so zu verstehen ist, dass ein E-Tretroller mit Sitz keinesfalls mehr als Kleinfahrzeug verstanden werden kann, auch wenn die sonst erforderlichen Voraussetzungen vorliegen würden. Mit *Hoffer* ist wohl davon auszugehen, dass es sich bei der Beschreibung aber nur um Indizien handelt, die diese Widmung (gemeint ist die Widmung zur Nutzung des Geräts abseits der Fahrbahn) verdeutlichen können.¹²

6. Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz

Das EKHG regelt die Haftungsvoraussetzungen für Schäden, die aus einem Unfall beim Betrieb einer Eisenbahn oder eines Kraftfahrzeugs resultieren, wenn bei dem Unfall ein Mensch verletzt oder getötet oder aber eine Sache be-

schädigt wird. Entscheidend bei einer Haftung nach dem EKHG ist, dass es dafür nicht auf ein Verschulden bzw ein verbotenes Verhalten ankommt, sondern darauf, dass das Fahren mit den genannten Verkehrsmitteln *per se* als gefährlich eingestuft wird. Man spricht hier von einer Gefährdungshaftung.

Für eine Haftung nach dem EKHG kommt es also darauf an, dass ein Kraftfahrzeug im Sinne des KFG vorliegt. Wie bereits erörtert, ist bei einem E-Tretroller auch die Einstufung als Fahrzeug bzw sogar als Kraftfahrzeug durchaus möglich, wenn auch strittig. In der Regel, auch aufgrund der zivilrechtlichen Praxis, wonach selbst bei Anwendbarkeit des EKHG primär eine Haftung aus Verschulden geprüft wird,¹³ wird daher bei Unfällen mit E-Tretrollern auf ein Verschulden abzustellen sein und der Geschädigte dahin gehend die Beweislast zu tragen haben.

7. Versicherungspflicht?

E-Kleintretroller sind – falls überhaupt – nur in seltenen Fällen Kraftfahrzeuge. Daher ist bei diesen das KFG (§§ 59 ff) in der Regel auch nicht anwendbar und es besteht in Österreich – etwa im Gegensatz zu Deutschland¹⁴ – keine Versicherungspflicht für E-Tretroller. Eventuell könnte eine Deckung durch eine Privathaftpflichtversicherung (Haftpflichtversicherung) bestehen. Dies ist dann denkbar, wenn der E-Kleintretroller als Kleinfahrzeug oder Fahrzeug einzustufen ist. Fahrräder sind von derartigen Versicherungen nämlich in der Regel auch erfasst.

Sollte ein solcher Roller aber als Kraftfahrzeug einzustufen sein, wäre er von einer Privathaftpflichtversicherung nicht gedeckt und ein verursachter Schaden müsste selbst getragen werden. Dies ist für den Geschädigten besonders ärgerlich, weil er Gefahr läuft, „durch die Finger zu schauen“, sollte der Schädiger nicht in der Lage sein, den Schaden zu ersetzen.

8. Verkehrsoffer-Entschädigungsgesetz

In derartigen Fällen könnte allerdings das VOEG zur Anwendung gelangen. Dieses regelt die Entschädigung von Verkehrsoffern, die Schadenersatzansprüche nicht oder nur unter erschwerten Umständen gegen einen Kfz-Haftpflichtversicherer geltend machen können. Neben einem Unfall mit einem Kraftfahrzeug sind nämlich auch Unfälle mit E-Fahrrädern vom Anwendungsbereich grundsätzlich erfasst. Wie dargelegt, könnte in einzelnen Fällen eine Einordnung der Roller als „Fahrrad“ möglich sein. Erst recht wären E-Kleintretroller vom VOEG erfasst, könnten sie im Einzelfall als Kraftfahrzeuge eingestuft werden.

Dem Wortlaut nach wäre das VOEG aber auf jene E-Tretroller, die tatsächlich als Kleinfahrzeuge einzuordnen sind, nicht anwendbar. Nach Ansicht des Ausschusses für die Kfz-Haftpflichtversicherung sind aber auch durch diese Vehikel verursachte Schäden wie bei Elektrofahrrädern zu ersetzen, da E-Kleintretroller als mit E-Fahrrädern gleichwertig anzusehen sind.¹⁵

9. Ortschaftliche Verordnungen

Nach Art 118 Abs 6 B-VG haben Gemeinden das Recht, in Angelegenheiten ihres eigenen Wirkungsbereichs ortspolizeiliche Verordnungen zu erlassen, welche freilich nicht der StVO widersprechen dürfen. Eine solche Verordnung hat etwa die Gemeinde Wien betreffend stationslose Mietfahrräder und elektrisch betriebene Klein- und Miniroller erlassen.¹⁶

Unter anderem ist in der Verordnung geregelt, dass bei der Vermietung von Fahrrädern oder E-Tretrollern maximal 1.500 Stück im Wiener Gemeindegebiet angeboten werden dürfen. Darüber hinaus ist deren Abstellen auf bestimmten Flächen verboten. Diese Verbote richten sich aber nur an die Unternehmen und nicht an die Nutzer. Die Vermieter werden aber verpflichtet, darauf hinzuwirken, dass die Abstellbestimmungen auch von den Nutzern eingehalten werden.

10. Zusammenfassung

Die 31. StVO-Novelle hat mehr an Rechtsunsicherheiten mit sich gebracht, als sie Probleme gelöst hat. Nach wie vor unterliegen die Nutzer von E-Tretrollern zum Teil einer großen Rechtsunsicherheit. Viel gravierender wiegen aber die Gefahren, die dadurch für die Verkehrssicherheit entstehen (etwa bei den Vorrangverhältnissen). Es gibt zu Recht kritische Stimmen aus der Literatur, die die Neuregelung anprangern. Vor allem stellt sich die Frage, warum der Gesetzgeber nicht E-Tretroller in den Grenzen von 600 Watt und 25 km/h einfach zu Fahrrädern erklärt hat. Einzig die Ausstattungspflichten hätten einer sinnvollen eigenen Regelung bedurft. Erneut ist daher der Gesetzgeber aufgerufen, für Klarheit zu sorgen. Eine solche kann freilich auch durch die Gerichte erfolgen, allerdings sind hier keine kurzfristigen Lösungen zu erwarten.

Anmerkungen:

- ¹ Für diese haben sich in der Praxis unterschiedliche Bezeichnungen etabliert, etwa „E-Kleintretroller“ oder „E-Scooter“. Aus Gründen der Einfachheit wird hier – außer bei der Wiedergabe des Gesetzestextes – die Bezeichnung „E-Tretroller“ verwendet.
- ² Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (31. StVO-Novelle), BGBl I 2019/37.
- ³ ErIRV 22 BlgNR 9. GP, 51.
- ⁴ ZB *Takács*, Kleinfahrzeuge und Trendsportgeräte, ZVR 2018, 481.
- ⁵ *Nedbal-Bures*, Die 31. StVO-Novelle und ihre Auswirkung auf die Verwendung von E-Scootern, ZVR 2019, 245 (246).
- ⁶ ZB LVwG Steiermark 7. 3. 2016, LVwG 30.19-372/2015.
- ⁷ *Pürstl*, Mini- und Kleinroller sind niemals Fahrzeuge, ZVR 2020, 41.
- ⁸ *Hoffer*, Elektroroller kann auch Kfz sein/werden, ZVR 2020, 40.
- ⁹ Vgl *Pürstl*, E-Scooter – jetzt ist alles kompliziert, ZVR 2019, 327.
- ¹⁰ Anderer Ansicht BMVIT-Auslegungserlass vom 9. 7. 2019, 160.010/0009-IV/ST2/2019.
- ¹¹ Eigene Hervorhebung durch den Autor.
- ¹² *Hoffer*, ZVR 2020, 40.
- ¹³ *Neumayr*, Grundsätzliches und Aktuelles zum EKHG, SV 2014/2, 81 (81).
- ¹⁴ (Deutsche) Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – eKVG), dBGBI I 2019, 756 in der Fassung von Art 15 des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, dBGBI I 2021, 3091.
- ¹⁵ Mündlich vom Vertreter des ÖAMTC Mag. *Martin Hoffer* nach der Sitzung am 13. 10. 2021 berichtete Feststellung.
- ¹⁶ Verordnung des Magistrates der Stadt Wien betreffend stationslose Mietfahrräder und elektrisch betriebene Klein- und Miniroller, Wr ABI 2018/26 in der Fassung Wr ABI 2020/18.

Korrespondenz:

Dr. Nikolaus Authried

Leiter der ÖAMTC-Rechtsberatung Wien, Niederösterreich und Burgenland

Baumgasse 129, 1030 Wien

Tel.: 01 / 7199 21248

E-Mail: nikolaus.authried@oeamtc.at