



REPUBLIK ÖSTERREICH  
BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES  
SEKTION III-RECHT

GZ.: BMI-LR1429/0031-III/1/a/2012

Wien, am 02. November 2012

An das

Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
IV/ST5

Radetzkystraße 2  
1030 W I E N

Zu GZ BMVIT-161.000/0003-IV/ST5/2012

Rita Ranftl  
BMI - III/1 (Abteilung III/1)  
Herrengasse 7, 1014 Wien  
Tel.: +43 (01) 531262046  
Pers. E-Mail: Rita.Ranftl@bmi.gv.at  
Org.-E-Mail: BMI-III-1@bmi.gv.at  
WWW.BMI.GV.AT  
DVR: 0000051  
Antwortschreiben bitte unter Anführung der GZ an  
die Org.-E-Mail-Adresse.

Betreff: Logistik und Recht; Fremdlogistik; BG-BMVIT  
Entwurf einer Novelle der Straßenverkehrsordnung;  
Stellungnahme des Bundesministeriums für Inneres

Aus der Sicht des Bundesministeriums für Inneres ergeben sich zu dem im Betreff bezeichneten Entwurf folgende Bemerkungen:

#### **Allgemeines:**

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Einheitlichkeit der Vorrangbestimmungen wird angeregt, die Begegnungszonen in das Vorrangregime des § 19 Absatz 6 StVO aufzunehmen, damit Fahrzeuge des fließenden Verkehrs auch ex lege den Vorrang gegenüber jenen Fahrzeugen haben, welche von Begegnungszonen kommen.

#### **Zu § 53 Abs. 1 Z 27 und 28:**

Rad- und Gehwege mit Benützungspflicht dienen dem Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer. Durch den Entfall der Benützungspflicht wird die Wirkung dieses Schutzes herabgesetzt. Ferner könnte die Möglichkeit der individuellen Entscheidung zur Benützung bzw. Nichtbenützung von Geh- und Radwegen zu einer Verunsicherung der Verkehrsteilnehmer führen. Auch die mit der Errichtung von Geh- und Radwegen verbundenen erheblichen Kosten sollen nicht unerwähnt bleiben.

**Zu § 67:**

Abs. 3 der Bestimmung normiert für alle Fahrzeuge, somit auch für Fahrräder, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Nicht alle Fahrräder verfügen aber über einen Geschwindigkeitsmesser, weshalb Radfahrern die Einhaltung dieser Norm erschwert wird.

**Zu § 76c Abs. 3:**

Die StVO 1960 unterteilt die Verkehrsfläche in Bereiche, die an die Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer angepasst sind. Inwieweit die gemeinsame Nutzung einer Fläche durch Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichem Schutzbedürfnis gefahrlos möglich sein wird, lässt sich derzeit nicht vorhersagen.

In diesem Zusammenhang wird angeregt, in der Begriffsdefinition des § 2 Abs 1 Z 2a statt des Begriffes „Fahrbahn“ das Wort „Straße“ – wie auch im § 76c - zu verwenden.

Abgesehen von den Neuerungen auf Grund der vorliegenden Novelle werden folgende Änderungen der derzeit geltenden Fassung der StVO angeregt:

**Zu § 53 Z 24 und 25:**

Im Hinblick auf die Intention des Gesetzgebers, bestimmte Straßen bzw. Fahrstreifen für ein rasches Vorwärtskommen von Omnibussen sowie Taxi- und Krankentransportfahrzeugen durch die Schaffung von Straßen bzw. Fahrstreifen für Omnibusse freizuhalten, wird angeregt, diese Fahrbahnteile auch für die Benützung durch Pannendienste zur Verfügung zu stellen. Dadurch könnten Verkehrsbehinderungen rascher beseitigt und damit der Verkehrsfluss verbessert werden.

**Zu § 46 Abs. 3:**

Diese Bestimmung normiert, dass Fahrzeuge auf Autobahnen nur bis zur nächsten Abfahrtsstraße abgeschleppt werden dürfen. Nachdem Fahrzeuge auch mittels Hubbrille transportiert werden können, wird vorgeschlagen, eine solche Abschleppung auch über Autobahnen zuzulassen. Bei Verwendung einer Hubbrille kann nämlich eine Geschwindigkeit von 70 km/h erreicht werden, wodurch die Überschreitung der für die Benützung von Autobahnen vorgesehenen Bauartgeschwindigkeit von 60 km/h möglich ist.

**Sonstiges:**

Außerhalb des Begutachtungsverfahrens wird auf das am 3.2.2012 mit GZ BMI-EE2040/0016-II/2/d/2012 an das BMVIT ergangene Schreiben hingewiesen, womit um Schaffung einer Gesetzesgrundlage für den Einsatz von sogenannten VKS 3.1 Geräten, welche dzt. bei der Bundespolizei zur Abstandsmessung eingesetzt werden, ersucht wurde,

damit diese in Zukunft auch für alleinige Geschwindigkeitskontrollen eingesetzt werden können (s.Beilage).

Beilage

Für die Bundesministerin:

Mag. Peter Andre

**elektronisch gefertigt**

<p>Signaturwert</p>	<p>NDOut2+tnk1vWFDd0zrEORfL9zrqiyuj5xFRGWkveszyOVRz5rDceCWmJRinOI2/+d0g0GQsbPph46KumTsUB3mANzphjOWcSwSqJGFwqQXT1F+zlo8h3N/xewMngiVAJBuhLZ/gZOWptiGDNdEkfWSuRvWVaYiN3rWBijxB2nUrB4PwU67vksqMgplope31Np7rj81P8JKlUc7ZJz06Uce993fpl4LzGJ+DluNipaQ2v1Obr3BKON9ZjueMGXghoXXL9YF+gMPLZWDDOJxTaKnCfeoeNS+vAL72n6CikwOA8MHnF/owNW6aifya9YrFtAezj567cdvqHfbsc4PKDA==</p>		
	<p>Datum/Zeit-UTC</p>	<p>2012-11-02T10:22:26+01:00</p>	
	<p>Aussteller-Zertifikat</p>	<p>CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT</p>	
	<p>Serien-Nr.</p>	<p>531172</p>	
	<p>Methode</p>	<p>urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0</p>	
	<p>Parameter</p>	<p>etsi-bka-moa-1.0</p>	
<p>Prüfinformation</p>	<p>Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at">https://www.signaturpruefung.gv.at</a>. Eine Verifizierung des Ausdruckes kann bei der ausstellenden Behörde/Dienststelle erfolgen.</p>		
<p>Hinweis</p>	<p>Dieses Dokument wurde amtssigniert.</p>		

GZ.: BMI-EE2040/0016-II/2/d/2012

Wien, am 03. Februar 2012

An das

Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und  
Technologie

Via mail: [ST5@bmvit.gv.at](mailto:ST5@bmvit.gv.at)

Thomas Schmid  
BMI - II/2/d (Referat II/2/d)  
Minoritenplatz 9, 1014 Wien  
Tel.: +43 (01) 53126  
Pers. E-Mail: thomas.schmid@bmi.gv.at  
Org.-E-Mail: BMI-II-2-d@bmi.gv.at  
WWW.BMI.GV.AT  
DVR: 0000051  
Antwortschreiben bitte unter Anführung der GZ an  
die Org.-E-Mail-Adresse.

Betreff: Exekutiv- und Einsatzangelegenheiten; Straßenverkehrssicherheit, Verkehrsdienst,  
Verkehrsüberwachung  
Geschwindigkeitsmessung mit VKS;  
Änderung des Erlasses BMI-EE2040/0022-II/2/d/2009;  
Ersuchen um Prüfung der Möglichkeiten zur Schaffung einer spezifischen  
Rechtsgrundlage für den Einsatz von VKS Verkehrsüberwachungsgeräten zur  
Geschwindigkeitsüberwachung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 1.2.2012 an das Bundesministerium für Inneres betreffend Beurteilung der Rechtslage zur Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen mittels VKS 3.0 darf mitgeteilt werden, dass das zugrundeliegende Erkenntnis des UVS Steiermark, UVS 30.14-97/2010-8 und das Schreiben des BMVIT-160.820/0003-IV/ST5/2012 den Landespolizeikommanden ausgenommen Wien (dort befindet sich kein derartiges System im Einsatz) übermittelt und diese angewiesen wurden, zwecks Einholung einer Entscheidung an die Landesregierungen heranzutreten.

Gleichzeitig erlaubt sich das BM.I, auf Grund der durch das Erkenntnis des UVS Steiermark aufgeworfenen Frage des Bestehens einer Rechtsgrundlage für die Durchführung von (alleinigen) Geschwindigkeitsmessungen mit dem Verkehrsüberwachungssystem VKS 3.0 (nunmehr Version 3.1) und der nunmehr vorliegenden Entscheidung des BMVIT, auf die dringend notwendige Schaffung einer Rechtsgrundlage zum Einsatz der Geschwindigkeitsüberwachung dieser Geräte hinzuweisen.

Die Gründe für dieses Ersuchen aus ho Sicht sind:

1. Eine Einstellung der Geschwindigkeitsüberwachung mit VKS 3.0 (3.1) bedeutet, dass jährlich mehr als 20.000 mit geeichten Messgeräten festgestellte

Geschwindigkeitsübertretungen nicht geahndet werden können. Damit sinkt die Effizienz der mit erheblichen Kosten angeschafften Verkehrsüberwachungsgeräte. Verkehrsüberwachungsgeräte gleichen Typs werden beispielsweise in Deutschland datenschutzrechtlich problemlos zu Geschwindigkeitsmessungen eingesetzt.

2. Zur Frage der grundsätzlichen datenschutzrechtlichen Zulässigkeit des Einsatzes dieser Geräte zur alleinigen Geschwindigkeitsüberwachung und wechselweisen Abstandsüberwachung dürfen, nachstehend ho Überlegungen zur do und im Erkenntnis des UVS Steiermark angeführter Begründung, dargestellt werden.

### 2.1. Vergleich der Arbeitsweise von VKS 3.0 und Videonachfahreinrichtung

Bei Einsatz des Verkehrsüberwachungssystems VKS 3.0(3.1) zur Geschwindigkeitsüberwachung wird der ankommende Verkehr mit einer Übersichtskamera beobachtet und nicht permanent aufgezeichnet. Die Bilder aus der Übersichtskamera lassen mangels entsprechender Auflösung, personenbezogenen Daten nicht erkennen. Bei begründetem Verdacht ( einer Übertretung startet das Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes die Videoaufzeichnung und wird mittels dieser Kamera die Vorbeifahrt des zu messenden Fahrzeuges aufgezeichnet. In dieser Aufnahme wird durch manuelles Setzen der Messpunkte die Messung durchgeführt und werden die relevanten Messdaten dokumentiert und gespeichert. Zusätzlich wird bei Start der Videoaufzeichnung mit, je Fahrspur angebrachten Identkameras das Verdachtsfahrzeug von vorne zwecks Identifizierung des Kennzeichens und Lenkers (der Focus liegt im Bereich des vorderen Kennzeichens) dokumentiert. Auf diesen Aufnahmen werden für das Verfahren unbeteiligte Dritte unkenntlich gemacht. Der Ablauf der Datenermittlung unterscheidet sich dabei in keiner Weise vom Einsatz einer sogenannten Videonachfahreinrichtung (Systeme wie z.B. ProVida, Multavision).

Auch bei Einsatz der Videonachfahreinrichtungen werden, mittels der im Fahrzeug eingebauten Kameras und dem Auswerterechner, bei Vorliegen eines auf eigene dienstliche Wahrnehmung eines Organes des öffentlichen Sicherheitsdienstes begründeten Verdachts einer Geschwindigkeitsübertretung, zum Zweck der Dokumentation dieser, personenbezogene Daten für das nachfolgende Verwaltungsstrafverfahren ermittelt und verarbeitet. Das Messsystem dient bei der Geschwindigkeitsüberwachung nicht nur der Dokumentation der Verwaltungsübertretung sondern wird durch Messung der Fahrstrecke und Fahrzeit die Fahrgeschwindigkeit errechnet und dokumentiert.

Beiden Überwachungsvorgängen (VKS und Videonachfahreinrichtungen) ist gemein, dass die Verwaltungsübertretung – Geschwindigkeitsübertretung – auch ohne Verwendung von Messgeräten durch Schätzung eines geschulten Organs der Straßenaufsicht angezeigt werden könnte und die Aktivierung der Messgeräte und der datenschutzrelevanten Bildaufzeichnung, nur dann vorgenommen wird, wenn eine Schätzung bereits einen begründeten Verdacht ergeben hat.

**2.2. Auslegung der Tatbestandsvoraussetzung des § 98e StVO: „in Fahrzeugen installierte bildverarbeitenden technische Einrichtungen“**

Das System VKS 3.0 (3.1) ist zur Gänze auf ein Trägerfahrzeug aufgerüstet. Zur Durchführung des stationären Messeinsatzes werden nur die Kameras außerhalb des Fahrzeuges in Position gebracht. Die Beobachtung des Verkehrs und die Aufzeichnung der Verwaltungsübertretung erfolgt durch das Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes im Fahrzeug durch Bedienung der im Fahrzeug befindlichen Rechner. Angemerkt werden darf, dass der Gesetzgeber im § 98e Abs 1 Z 2 nicht fordert, dass sich alle Geräte ausschließlich im Fahrzeug befinden müssen. Nach ho Ansicht hat im Übrigen die Tatsache, ob sich Teile der Gerätschaft im Fahrzeug befinden oder nicht, keine Relevanz auf die Grundsätze des Datenschutzes.

**2.3. Darf ein und das selbe System einmal unter den Tatbestandsvoraussetzungen des § 98c und ein anderes Mal unter denen des § 98e StVO eingesetzt werden**

Das BMI geht davon aus, dass die in der 22. StVO Novelle geschaffenen gesetzlichen Bestimmungen, das Ziel verfolgten für die Arten der Verkehrsüberwachung (Abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung, Punktuelle Geschwindigkeitsüberwachung, Abstandsmessung, Überwachung der Bedeutung von Lichtzeichen und Überwachung aus Fahrzeugen) und nicht bezogen auf bestimmte technische Systeme, datenschutzrechtliche Grundlagen zu schaffen. Wäre es Intention des Gesetzgebers gewesen, die Verwendung auf bestimmte Systeme einzuschränken, hätte der Gesetzgeber eine gesetzliche Verordnungsermächtigung, wie sie zum Beispiel bei den Atemalkoholtest- und auch Messgeräten besteht, vorgesehen. Aus der Formulierung des § 98c Absatz 1 StVO kann nach ho Ansicht nicht geschlossen werden, dass die Verkehrsüberwachungsgeräte VKS 3.0 (3.1) die technisch sowohl für die Geschwindigkeitsüberwachung, als auch für die Abstandsüberwachung geeignet sind und die für die bildgebende automatische Verkehrsüberwachung gemäß § 98c und 98e StVO gesetzliche vorgeschriebenen Voraussetzungen erfüllen, nicht

eingesetzt werden dürfen, zumal das selbe gesetzliche Vollzugssegment, mit identen Auftraggebern und Übermittlungskreisen vorliegt.

Wenn aus grundsätzlichen datenschutzrechtlichen Bedürfnissen eine strikte Trennung der Überwachungszwecke Geschwindigkeitsüberwachung und Abstandsüberwachung erforderlich wäre, dürfte der Gesetzgeber nicht, wie in § 98c Absatz 2 StVO vorgesehen, die Verwendung von Daten, die im Zuge einer durchgeführten Abstandsmessung ermittelt werden, auch für eine gleichzeitig festgestellte Überschreitung der ziffernmäßig festgesetzten Geschwindigkeit, für zulässig erklären.

Für die Bundesministerin:

Brigadier Martin Germ

**elektronisch gefertigt**

Signaturwert	OctyePXHYLL/iw3zkcSiU2JhoJekkMuzrMOHkCBrQRL2jkygOpdPY0HyV2sK19zxgjF8Exshm+peFAfB1SGFHNn4I0/Gxvo6UxslTVkRlI9xRifDEc2IF9z7afK1kMCBixuRfiidHKeNepu4BE67JrcKtXewO/RQozHVBKZgy0ZaPaIaVusFOpdkBvcPqlp949TKn5E02Gw+V+bfX8dfmN29pmZITv92sUwF95jE/E9ii4eclLPmk02YLcRBSORTJkc6khMZGCo8Kz2qNEAjtZ9rItbPzNlPUptLMu4U8W9annfgqOSq0zb6ylnsvFm4tkVXK9VkmPik5mO+U6vveg==	
	Datum/Zeit-UTC	2012-02-03T12:59:52+01:00
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Serien-Nr.	531172
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
	Parameter	etsi-bka-moa-1.0
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at">https://www.signaturpruefung.gv.at</a> . Eine Verifizierung des Ausdruckes kann bei der ausstellenden Behörde/Dienststelle erfolgen.	
Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	