

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

Die Missachtung kundgemachter Verbotsschilder (Fahrverbote), Hinweiszeichen (Fußgängerzone) und/oder Bodenmarkierungen zur Verkehrsberuhigung hat erhebliche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Durch eine konsequente Kontrolle wird nicht nur die Verkehrssicherheit und die körperliche Unversehrtheit gesteigert sondern dies führt in weiterer Folge untergeordnet auch zu einer Hintanhaltung von Einschränkungen für den Umweltschutz, einer Steigerung der Lebensqualität von Innenstadtbewohnern sowie einer Attraktivierung des Tourismusstandortes. Eine international übliche Lösung ist die Erfassung der unberechtigten Einfahrt bzw. Befahrung speziell definierter Bereiche mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen.

Eine automationsunterstützte Zufahrtskontrolle in besonders definierten Bereichen liegt im öffentlichen Interesse, stellt jedoch zugleich auch einen Eingriff in das Recht auf Schutz von personenbezogenen Daten dar. Dieser Eingriff kann durch andere, traditionelle Maßnahmen, wie etwa Stichprobenkontrollen, „Planquadrate“ etc. vermieden oder zumindest geringer gehalten werden. Allerdings sind die Alternativen fehleranfällig und, vor allem, weniger effektiv und weniger effizient. Es hat daher eine Abwägung des öffentlichen Interesses an der Verkehrssicherheit und der körperlichen Unversehrtheit gegenüber dem berechtigten Interesse des Einzelnen am Schutz seiner personenbezogenen Daten stattzufinden, ebenso hat eine Alternativenprüfung verkehrsorganisatorischer oder geringfügiger baulicher Maßnahmen zur Erreichung des Schutzzweckes zu erfolgen.

Neben den zulässigen Einsatzzwecken werden daher die datenschutzrechtlichen Anforderungen an die automationsunterstützte Zufahrtskontrolle normiert. Um die angemessenen Maßnahmen zum Schutz personenbezogener Daten zu bestimmen, wurde bereits eine Datenschutz-Folgenabschätzung (Art. 35 DSGVO) durchgeführt.

Die verordnungserlassende Behörde ist verpflichtet, durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen das angemessene Schutzniveau sicherzustellen. Bei der Bestimmung von angemessenen Maßnahmen sind die Eigenschaften des jeweiligen Bereichs zu berücksichtigen, in dem eine automationsunterstützte Zufahrtskontrolle eingeführt werden sollte.

Um die für die Erlassung der Verordnung zuständige Behörde bei der Erfüllung von datenschutzrechtlichen Pflichten zu unterstützen, ist ebenfalls eine Datenschutz-Folgenabschätzung bereits im Verfahren zum Erlass der Verordnung gemäß Abs. 1 durchzuführen. In dieser ist insbesondere auf die Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes sowie des Datenminimierungsgrundsatzes zu achten.

Weiters wird ein Fokus auf die elektrisch betriebenen bzw. mit einem elektrischen Antrieb unterstützten Fahrzeuge gelegt. In den letzten Jahren ist es zu einer starken Zunahme des Radverkehrs und anderer Formen aktiver Mobilität gekommen. Grundsätzlich leistet eine Steigerung des Anteils des Umweltverbundes einen Beitrag zur Nachhaltigkeit und ist wichtig, um die im Verkehrssektor notwendige Trendwende bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen zu schaffen. Nichtsdestotrotz sind damit Interessenskonflikte verbunden, die die Verkehrssicherheit gefährden können. Gerade im städtischen Raum kommt es zu hohen Verkehrsdichten auf der bestehenden Radinfrastruktur, die Verkehrssicherheitsrisiken mit sich bringen. Die zunehmende Verbreitung dieser Fahrzeuge schlägt sich auch in der Unfallstatistik nieder.

Von der Entwicklung umfasst sind zum einen die elektrisch betriebenen Klein- und Miniroller (sogenannte „E-Scooter“). Die rechtliche Einstufung dieser Geräte führt regelmäßig zu Unsicherheiten in der Vollziehung. Derzeit sieht die Straßenverkehrsordnung (StVO 1960) vor, dass Klein- und Miniroller, unabhängig davon, ob diese über einen elektrischen Antrieb verfügen oder mit Muskelkraft betrieben werden, als „vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmte Kleinfahrzeuge“ eingestuft werden. Nach den geltenden straßenpolizeilichen Vorschriften stellen daher auch E-Scooter ex lege kein Fahrzeug dar. Mit der 31. StVO-Novelle, BGBl. Nr. 37/2019, wurden für die elektrisch betriebenen Klein- und Miniroller gesonderte rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen, die mit 1. Juni 2019 in Kraft getreten sind und seit diesem Zeitpunkt unverändert gelten. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Geschwindigkeits- und Leistungsgrenzen, Ausstattungserfordernisse und einen Verweis auf die Verhaltensvorschriften für Radfahrer.

Zum anderen haben neue Modelle im Bereich jener Fahrzeuge, die rein elektrisch angetrieben sind bzw. die über einen elektrischen Antrieb verfügen, der nicht ausschließlich zur Unterstützung der Tretfunktion benutzt wird, aber aufgrund ihrer Begrenzung in Bauartgeschwindigkeit und Nenndauerleistung gemäß

§ 2 Abs. 1 Z 22 lit. b oder d StVO 1960 iVm. § 1 Abs. 2a KFG 1967 als Fahrräder gelten, die Situation im städtischen Bereich deutlich verschärft. Zuletzt wurden vermehrt Fahrzeuge beobachtet, die zwar rechtlich als Fahrrad gelten, jedoch in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, ABl. Nr. L 60 vom 2.3. 2013 fallen (sogenannte „E-Mopeds“).

Die rechtlichen Rahmenbedingungen sollen daher eine Adaptierung erfahren, um eine Klarstellung für die Vollziehung zu schaffen, die Sicherheit für die Nutzer von aktiver Mobilität zu erhöhen und das geänderte Verkehrsgeschehen in solche Bahnen zu lenken, dass ein sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer auch weiterhin umfassend gewährleistet werden kann.

#### **Kompetenzgrundlage:**

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung des vorgeschlagenen Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG („Zivilrechtswesen“), Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Kraftfahrwesen“) und Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG („Straßenpolizei“).

#### **Datenschutz-Folgenabschätzung gem. Art. 35 EU-Datenschutz-Grundverordnung**

Aufgrund des § 21 Abs. 2 des Datenschutzgesetzes wurden von der Datenschutzbehörde mit Verordnung Verarbeitungsvorgänge festgelegt, für die eine Datenschutz-Folgenabschätzung gemäß Art. 35 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2016/679 durchzuführen ist (vgl. Verordnung der Datenschutzbehörde über Verarbeitungsvorgänge, für die eine Datenschutz-Folgenabschätzung durchzuführen ist (DSFA-V), BGBl II Nr. 278/2018). Das gegenständliche Vorhaben unterliegt der Bestimmung des § 2 Abs. 2 Z 2 der genannten Verordnung, sodass eine Datenschutz-Folgenabschätzung jedenfalls durchzuführen ist.

Aufgrund des Art. 35 Abs. 7 der EU-Datenschutz-Grundverordnung ergeben sich daher folgende Einschätzungen bzw. Bewertungen:

**a) Systematische Beschreibung der geplanten Datenverarbeitungsvorgänge und des Zwecks der Verarbeitung einschließlich der dabei verfolgten berechtigten Interessen:**

- aa)** Im Rahmen eines automatisierten Zonen-Zufahrtsmanagements mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen werden personenbezogene Daten verarbeitet, die den zuständigen Behörden die automationsunterstützte Feststellung der Berechtigung zur Einfahrt bzw. Befahrung speziell definierter Bereiche ermöglichen.

Von der Datenverarbeitung betroffen ist daher jede Person, deren (Bild)-Daten durch Aufzeichnung erfasst wurde, unabhängig von der Frage, ob sie aufgrund des Ergebnisses der Datenverarbeitung einer Verwaltungsübertretung beschuldigt wird oder nicht.

Mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen werden KFZ-Kennzeichen automatisch ausgelesen, die zur Überprüfung der Berechtigung herangezogen werden. Obwohl es sich bei einem KFZ-Kennzeichen um eine öffentliche Urkunde handelt, welche vollständig sichtbar am Fahrzeug angebracht sein muss, kann im gegenständlichen Fall nicht von einem allgemein verfügbaren Datum iSd. § 1 Abs. 1 DSG ausgegangen werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass KFZ-Kennzeichen keine „nationale Kennziffer oder andere Kennzeichen von allgemeiner Bedeutung“ gemäß Art. 87 DSGVO sind.

Es können mittels Bildaufnahmen darüber hinausgehend noch zahlreiche weitere personenbezogene Daten gewonnen werden. Die Voraussetzung für den Personenbezug von Bilddaten ist, dass die abgebildete Person zumindest erkennbar ist. Dies ist insbesondere der Fall, wenn Gesichtsbilder erfasst werden. Für die Erkennbarkeit reicht es allerdings auch aus, dass die Betroffenen im Nachhinein bestimmbar sind. Außerdem ist die Identifikation einer Person möglich, wenn zwar die Information für sich genommen nicht ausreicht, um sie einer Person zuzuordnen, jedoch dies möglich ist, sobald man diese Information mit anderen Informationen verknüpft.

Werden Bilddaten von Objekten im Straßenraum angefertigt und dabei Verkehrsteilnehmer erfasst, handelt es sich bei diesen personenbezogenen Bilddaten nach derzeitiger Judikatur um keine besonderen Kategorien personenbezogener Daten iSd. Art. 9 DSGVO. Bildüberwachung stellt nämlich nicht immer eine Verarbeitung besonderer Kategorien personenbezogener Daten dar. Vielmehr sind die zusätzlichen Anforderungen an die Verarbeitung besonderer Kategorien personenbezogener Daten nur anwendbar, wenn das Bildmaterial verarbeitet wird, um besondere Datenkategorien abzuleiten. Es ist somit auf den Verarbeitungszweck abzustellen.

Hingegen werden „personenbezogene Daten über strafrechtliche Verurteilungen und Straftaten“ iSd. Art. 10 DSGVO verarbeitet, wenn das KFZ-Kennzeichen oder die Bildaufzeichnung bei Verdacht einer widerrechtlichen Einfahrt bzw. Befahrung speziell definierter Bereiche zur weiteren Bearbeitung gespeichert und allenfalls an die jeweilige Strafverfolgungsbehörde übermittelt werden. Im DSG wird nämlich klargestellt, dass – wie bisher – auch Daten über den Verdacht der Begehung von Straftaten

darunterfallen und Verwaltungsübertretungen als „Daten über Straftaten“ zu verstehen sind. Diese Daten werden bei dem automatisierten Zonen-Zufahrtsmanagement durch die jeweilige Behörde verarbeitet, daher ist eine gesetzliche Grundlage für die Datenverarbeitung erforderlich. Dieses Erfordernis wird durch die geplante Rechtsgrundlage zur Einführung von automatisiertem Zonen- Zufahrtsmanagement mittels bildgebender Verfahren erfüllt.

- ab)** Die automationsunterstützte Zufahrtskontrolle dient der Überwachung der Einhaltung von taxativ aufgelisteten straßenpolizeilichen Vorschriften. Bei diesen handelt es sich um einzelne für die Kontrolle mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen besonders geeignete Verbote und Gebote nach der StVO 1960.

Die automationsunterstützte Zufahrtskontrolle darf nur dort zur Anwendung gelangen, wo besonderen Gefahrensituationen begegnet werden muss. Sie darf nur zur Erhöhung oder Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der körperlichen Unversehrtheit eingeführt werden. Diese Maßnahme muss geeignet und erforderlich sein, um die konkreten Gefahrensituationen zu verbessern. Ferner muss sie in ihrer konkreten Ausprägung dem Gebot des gelindesten Mittels entsprechen und somit verhältnismäßig sein.

Bei den Bereichen, in denen die automationsunterstützte Zufahrtskontrolle eingeführt werden darf, kann es sich beispielsweise um einzelne Straßenabschnitte oder innerstädtische Bereiche handeln, aber auch um Bereiche in touristischen Gemeinden und in Vorstadtgebieten, auf bzw. in denen aus den oben angeführten Gründen die automationsunterstützte Erfassung der unberechtigten Einfahrt bzw. Befahrung dringend erforderlich ist.

Nach dem Erkenntnis VfSlg. 18.146/2007 zur Section Control ergibt sich aus den grundrechtlichen Anforderungen an die Rechtsnatur generell angeordneter behördlicher Datenerfassungen, dass deren Umfang in räumlicher Hinsicht festzulegen ist. Der überwachte Bereich ist daher von der dafür zuständigen Behörde durch Verordnung festzulegen. Welche Behörde für die Erlassung dieser Verordnung zuständig ist, ergibt sich aus den allgemeinen Zuständigkeitsregelungen der StVO 1960 in den §§ 94 ff.

**b) Bewertung der Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Verarbeitungsvorgänge in Bezug auf den Zweck:**

- ba)** Entsprechend dem Grundsatz der Datenminimierung ist die Ermittlung von Daten auf das für die Zwecke der Verarbeitung notwendige Maß zu beschränken. All jene Daten, aus denen keine Übertretung der automationsunterstützt überwachten Verbote und Gebote aufgrund der StVO 1960 abgelesen werden kann, sind unverzüglich zu löschen. Zudem wird dafür Sorge getragen, dass die bei festgestellten Verstößen gewonnenen personenbezogenen Daten nur für das unmittelbar daran anschließende Verwaltungsstrafverfahren weiterverwendet werden dürfen.

Die Erhebung und die Verwendung personenbezogener Daten müssen auf das für die Zwecke der Verarbeitung notwendige Maß beschränkt sein. Die automationsunterstützte Feststellung der Berechtigung zur Einfahrt bzw. Befahrung speziell definierter Bereiche erfolgt anhand der KFZ-Kennzeichen der einfahrenden Fahrzeuge. Im Übertretungsfall sind diese für die Identifizierung des Fahrzeuges zum Zweck des Verwaltungsstrafverfahrens erforderlich. Zur Individualisierung des Verstoßes sind zudem Ort und Zeit der Straßenbenützung notwendig.

Der Datenminimierungsgrundsatz wird durch den Grundsatz der Speicherbegrenzung ergänzt. Danach dürfen die erhobenen Daten nur so lange in personenbezogener Form gespeichert werden, als dies zum Zwecke der Überwachung der Einhaltung straßenpolizeilicher Vorschriften erforderlich ist. All jene Daten, aus denen keine Übertretung der automationsunterstützt überwachten Verbote und Gebote aufgrund der StVO 1960 abgelesen werden kann, sind daher unverzüglich zu löschen. Wird die Berechtigung zur Einfahrt bzw. Befahrung speziell definierter Bereiche festgestellt, sind sämtliche personenbezogene (Bild-)Daten zu löschen. Nach der Feststellung des Verdachts einer Übertretung dürfen neben dem KFZ-Kennzeichen lediglich Ort und Zeit der Straßenbenützung weiterhin gespeichert werden. Werden weitere Personen wie z. B. Lenker, Beifahrer und Passanten oder die Kennzeichen von anderen KFZ erfasst, sind diese unverzüglich zu löschen, weil sich die überwachten Verbote und Gebote nicht an diesen Personenkreis richten bzw. die Ermittlung von Daten sich auf die Erfassung von Kennzeichen, Ort und Zeit der Straßenbenützung zu beschränken hat.

Das Grundrecht auf Datenschutz ist nicht schrankenlos, ist aber vom Gedanken des Prinzips der Verhältnismäßigkeit durchdrungen. Sämtliche Eingriffe in das geschützte Rechtsgut müssen daher verhältnismäßig sein.

Nach der Judikatur des VfGH bestehen folgende Kriterien der Verhältnismäßigkeit: Der mit dem Eingriff verfolgte Zweck muss legitim sein. Der Eingriff muss zur Zielerreichung geeignet und darüber hinaus

erforderlich sein. Außerdem muss ein zwischen dem durch den Eingriff zu erreichenden Zweck und der Art des Eingriffs ein angemessenes Verhältnis bestehen (Verhältnismäßigkeit im engeren Sinn).

Als besondere Betonung der Verhältnismäßigkeit wird im DSG daher das Gebot des gelindesten Mittels vorgesehen. Danach ist unter mehreren geeigneten und erforderlichen Mitteln nur jenes mit der geringsten Eingriffsintensität verfassungsrechtlich zulässig. Selbst dieses gelindeste Mittel muss insgesamt in einem angemessenen Verhältnis zum angestrebten Zweck stehen. Im Ergebnis muss bei allen sonst zulässigen Datenverarbeitungen als ein weiteres Kriterium geprüft werden, ob die Datenverarbeitung in ihrer konkreten Ausprägung das gelindeste Eingriffsmittel zur Erreichung des definierten Ziels darstellt.

Die Überwachung der Einhaltung straßenpolizeilicher Vorschriften dient der Straßenverkehrssicherheit, die als eine im öffentlichen Interesse liegende Aufgabe anerkannt ist, daher ist der mit der Datenverarbeitung im Rahmen der automationsunterstützten Zufahrtskontrolle verfolgte Zweck legitim.

Zentral für die Rechtmäßigkeit der Verarbeitung ist der Grundsatz der Erforderlichkeit. Danach muss die Verarbeitung von personenbezogenen Daten in ihrer konkreten Form für die Wahrnehmung der Straßenverkehrssicherheit erforderlich sein. Diese ist nur gegeben, wenn die Aufgabe sonst nicht, insbesondere auch nicht ohne Datenverarbeitung, erfüllt werden kann. Die Einführung einer automationsunterstützten Zufahrtskontrolle ist daher nur in speziell definierten Bereichen zulässig, in denen diese Datenverarbeitung zur Begegnung von besonderen Gefahrensituationen erforderlich ist.

Bei der Einführung ist zu beachten, dass die Datenverarbeitung auch durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen auf den gerade noch erforderlichen Umfang eingeschränkt wird (z. B. sehr kurze Speicherfristen, Vermeidung einer zentralen Speicherung, Beschränkung auf die Speicherung von KFZ-Kennzeichen, usw.).

**bb)** Bei der Überprüfung, ob die konkret eingeführte Maßnahme der gelindeste, noch immer zum Ziel führende Eingriff in das Grundrecht auf Datenschutz ist, sind im Einzelfall folgende Parameter als Entscheidungsgrundlage in einem beweglichen System heranzuziehen:

Die Verhältnismäßigkeit ist nicht schon allein deshalb zu verneinen, weil grundsätzlich Alternativen denkbar sind, welche mit einem geringeren Eingriff in das Grundrecht auf Geheimhaltung verbunden wären, insbesondere wenn diese Alternativen mit höheren Kosten und einer geringeren Effizienz verbunden sind.

In den Leitlinien zur Verarbeitung personenbezogener Daten durch bildgebende Einrichtungen hebt der Europäische Datenschutzausschuss („EDSA“) hervor, dass das potenzielle Risiko des Missbrauchs der erhobenen Daten „mit der Größe des überwachten Bereichs und der Zahl der den Bereich frequentierenden Personen“ wächst. Der jeweils mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen überwachte Bereich sollte daher nicht größer sein, als zur Begegnung von besonderen Gefahrensituationen notwendig ist. Ob der Umfang der Datenverarbeitung noch notwendig und somit datenschutzrechtlich zulässig ist, sollte im Einzelfall anhand der verkehrspolizeilichen Vorschriften geprüft werden, deren Einhaltung sichergestellt werden sollte.

Die Berechtigung zur Einfahrt bzw. Befahrung des speziell definierten Bereichs ist ohne schuldhaftes Zögern festzustellen. Der EDSA betont, dass „je länger die Speicherfrist ist, desto höher ist der Argumentationsaufwand in Bezug auf die Rechtmäßigkeit des Zwecks und der Erforderlichkeit.“ Es liegt in der Verantwortung des datenschutzrechtlich Verantwortlichen (das ist die für die Maßnahme zuständige Behörde, wobei sich die konkrete Behörde wiederum aus den Zuständigkeitsbestimmungen der StVO 1960 ergibt), die Speicherfrist im Einklang mit den Grundsätzen der Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit festzulegen und die Einhaltung der Bestimmungen der DSGVO nachzuweisen.

Nach der Rechtsprechung des EuGH zur „Vorratsdatenspeicherung“ können besonders schwerwiegende Eingriffe in die Grundrechte nur durch die Ziele der Bekämpfung schwerer Kriminalität, der Verhütung schwerer Beeinträchtigungen der öffentlichen Sicherheit und des Schutzes der nationalen Sicherheit unter sehr engen Voraussetzungen gerechtfertigt werden. Durch andere im öffentlichen Interesse liegende Aufgaben wie Straßenverkehrssicherheit können hingegen nur Eingriffe, die nicht als schwerwiegend zu charakterisieren sind, gerechtfertigt werden.

Systeme, die im Ergebnis eine Dauerüberwachung des Verhaltens nach der Einfahrt in die überwachte Zone erfordern (z. B. um den Zeitpunkt der Ausfahrt festzustellen), sind daher unverhältnismäßig, wenn keine besonderen Risikominderungsmaßnahmen ergriffen werden, die das angemessene Schutzniveau sicherstellen. Die Eingriffsintensität muss daher insbesondere durch die technische und organisatorische Einschränkung der Datenerhebung auf KFZ-Kennzeichen auf ein vertretbares Maß reduziert werden.

**c) Bewertung der Risiken für die Rechte und Freiheiten der Betroffenen:**

Die bildgebende Erfassung von Personen ist technisch soweit als möglich zu vermeiden. Es müssen alle technischen und organisatorischen Maßnahmen ergriffen werden, damit gewährleistet ist, dass der erfasste Bildausschnitt so klein wie möglich gehalten ist um in Bodennähe das KFZ-Kennzeichen festzustellen. Lenker, Beifahrer, Passanten und weitere zufälligerweise erfasste Personen sowie Kennzeichen von anderen Fahrzeugen, die auf den Aufnahmen ersichtlich sind, sind sofort unkenntlich zu machen.

**d) Zur Bewältigung der Risiken geplante Abhilfemaßnahmen (z. B. Garantien, Sicherheitsvorkehrungen, Verfahren zum Schutz personenbezogener Daten):**

Zur Sicherstellung und zum Nachweis der Rechtmäßigkeit der Datenverarbeitung hat der datenschutzrechtlich Verantwortliche (d.h. die für die Maßnahme zuständige Behörde; welche Behörde das im konkreten Fall ist, ergibt sich aus den Zuständigkeitsregelungen der StVO 1960) geeignete und wirksame Maßnahmen zu treffen.

Mit diesen Maßnahmen sollten „Rechte und Freiheiten natürlicher Personen“ geschützt werden, daher sind die Behörden insbesondere zur Eindämmung der Risiken für die betroffenen Personen verpflichtet. Die Bestimmung der umzusetzenden Maßnahmen hat unter Berücksichtigung der Art, des Umfangs, der Umstände und der Zwecke der Verarbeitung sowie der unterschiedlichen Eintrittswahrscheinlichkeit und Schwere der Risiken für die Rechte und Freiheiten natürlicher Personen zu erfolgen (risikobasierter Ansatz).

Als angemessene Garantien für Rechte und Freiheiten der betroffenen Personen können je nach Intensität des geplanten Eingriffs einzeln oder kumuliert zahlreiche Risikominderungsmaßnahmen vorgesehen werden. Generell kommen beispielsweise strenge Datensicherheitsmaßnahmen wie etwa die lückenlose Zugriffsprotokollierung, die Verschlüsselung der Daten oder rasche Löschungen, besondere Verschwiegenheitspflichten wie Datengeheimnis, ausdrückliche Verwendungsbeschränkungen beziehungsweise -verbote, besondere Informationsverpflichtungen und besondere Rechtsschutzmechanismen in Frage.

Bei den mit der automationsunterstützten Zufahrtskontrolle vergleichbaren Tatbeständen des Straßenverkehrsrechts werden neben der besonderen Informationsverpflichtung, die sich aus der Pflicht zur Ankündigung der Messstrecke ergibt, restriktive Datenverwendungs- und Löschungsregelungen vorgesehen, um vorzusorgen, dass die aus festgestellten Übertretungsfällen gewonnenen personenbezogenen Daten grundsätzlich nur für unmittelbar daran anschließende Verwaltungsstrafverfahren weiterverwendet werden dürfen. Dabei handelt es sich um Beschränkungen von Ermittlung, Verwendung und Weitergabe der Daten, unverzügliche Löschung von Daten, die keine Überschreitungsfälle betreffen, sowie Unkenntlichmachung der Daten von anderen betroffenen Personen (z. B. Lenkern, Beifahrern, Passanten und weiteren zufälligerweise erfassten Personen) und der Kennzeichen von anderen Fahrzeugen ohne unnötigen Verzug. Zur Umsetzung dieser rechtlichen Anordnungen hat die verordnungserlassende Behörde als datenschutzrechtlich Verantwortliche die im Einzelfall erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen zu treffen.

**da) Identifizierung der Risikominderungsmaßnahmen**

**daa) Datenminimierung**

Im Rahmen einer automationsunterstützten Zufahrtskontrolle werden personenbezogene Daten verarbeitet, die der zuständigen Behörde die automationsunterstützte Feststellung der Berechtigung zur Einfahrt bzw. Befahrung speziell definierter Bereiche ermöglichen.

Entsprechend dem Grundsatz der Datenminimierung müssen personenbezogene Daten dem Zweck angemessen und erheblich sowie auf das für die Zwecke der Verarbeitung notwendige Maß beschränkt sein. Diese Verpflichtung gilt für die Menge der erhobenen personenbezogenen Daten, den Umfang ihrer Verarbeitung, ihre Speicherfrist und ihre Zugänglichkeit. Der Datenminimierungsgrundsatz stellt somit sicher, dass die Verarbeitung durch den festgelegten Zweck tatsächlich begrenzt wird, und bewirkt dadurch einen wesentlichen Aspekt der Zweckbindung. Der Verarbeitungszweck muss zum Zeitpunkt der Erhebung der personenbezogenen Daten feststehen.

Gibt es bei einer überwachten Zone eine überschaubare Zahl an Berechtigten, kann die Zufahrtsberechtigung alternativ mithilfe einer im KFZ des jeweiligen der Berechtigten installierten „On Board Unit“ freigegeben werden. In diesem Fall erfolgt die Erfassung der Fahrzeuge mittels eines Mikrowellensignals an den Ein- und Ausfahrtspunkten. Aus der Identifikationsnummer der „On Board Unit“ wird auf das konkrete KFZ-Kennzeichen geschlossen. Weitere Daten sind zur Feststellung der Berechtigung nicht erforderlich.

Bei einem System ohne vorab definierte Berechtigungsliste bzw. wenn auch KFZ, die nicht auf einer Berechtigungsliste stehen, unter gewissen Bedingungen die überwachte Zone befahren dürfen sollen,

wäre die Ermittlung von weiteren Kategorien personenbezogener Daten notwendig. Welche Daten zur Überwachung heranzuziehen wären, hängt maßgeblich von der konkreten Gestaltung der Bedingungen, unter denen die Einfahrt bzw. Befahrung speziell definierter Bereiche erlaubt wäre, ab. Neben dem KFZ-Kennzeichen der einfahrenden und ausfahrenden KFZ kommen vor allem der Ort und die Zeit der Ein- und Ausfahrt sowie Fahrtätigkeit des KFZ in der überwachten Zone (z. B. Einfahrt in ein Parkhaus) in Frage. Ein solches System wäre auf seine Verhältnismäßigkeit genau zu überprüfen, weil personenbezogene Daten nur verarbeitet werden dürfen, wenn der Zweck der Verarbeitung nicht in zumutbarer Weise durch andere, gelindere Mittel erreicht werden kann.

Bei Verdacht einer unberechtigten Einfahrt bzw. Befahrung speziell definierter Bereiche wird ein Beweisfoto gespeichert („Übertretungs-File“). Um technische Fehler auszuschließen, können, falls erforderlich, die automatisch erzeugten Übertretungs-Files einer persönlichen Sichtkontrolle unterworfen werden. Bei dieser kann der Abgleich mit der Berechtigungsliste ausschließlich anhand des KFZ-Kennzeichen erfolgen. Dieses wird aus dem Beweisfoto im Einzelfall jedoch manuell abgelesen.

Bestätigt sich der Verdacht einer unberechtigten Einfahrt bzw. Befahrung, wird das Übertretungs-File zur weiteren Bearbeitung gespeichert und automatisationsunterstützt an die jeweilige Strafverfolgungsbehörde übermittelt werden. Zur Individualisierung des Verstoßes sind neben dem KFZ-Kennzeichen Ort und Zeit der Straßenbenützung, nämlich der Ein- und allenfalls der Ausfahrt aus der überwachten Zone, erforderlich.

Im Übertretungsfall sind für Zwecke des Verwaltungsstrafverfahrens zudem die Identifizierung des Fahrzeuges und des Fahrzeuglenkers erforderlich. Die Daten zur Identifizierung des Zulassungsbesitzers können im Rahmen des Verwaltungsstrafverfahrens von der zuständigen Strafverfolgungsbehörde aus der zentralen Zulassungsevidenz abgerufen werden. Als Suchkriterium für die Abfrage kann das KFZ-Kennzeichen verwendet werden. Die zur Durchführung grenzüberschreitender Verwaltungsstrafverfahren zuständigen Behörden sind zusätzlich ermächtigt, Abrufe aus Zulassungsevidenzen anderer Staaten automationsunterstützt im Weg der Datenfernverarbeitung vorzunehmen und auf diese Art und Weise den Fahrzeughalter zu ermitteln.

Im nächsten Schritt kann die Lenkererhebung erfolgen. Zu diesem Zweck kann die Behörde vom Zulassungsbesitzer eines Kraftfahrzeuges Auskünfte darüber verlangen, wer zu einem bestimmten Zeitpunkt ein nach dem Kennzeichen bestimmtes Kraftfahrzeug gelenkt oder zuletzt vor einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort abgestellt hat. Diese Auskünfte, welche den Namen und die Anschrift der betreffenden Person enthalten müssen, hat der Zulassungsbesitzer zu erteilen („Lenker Auskunft“). Diese Auskunftspflicht schützt das Interesse an einer jederzeit und ohne unnötige Verzögerung möglichen Ermittlung von Personen, die im Verdacht stehen, eine straßenpolizeiliche Übertretung begangen zu haben, mithin das Interesse an einer raschen und lückenlosen Strafverfolgung.

Im Ergebnis ist das Fahrzeug durch das KFZ-Kennzeichen individualisiert und über dieses der Halter identifizier- und der Lenker bestimmbar. Die Speicherung eines Bildes des Fahrzeuglenkers ist ausgeschlossen.

Weitere Daten, die aus dem gespeicherten Beweisfoto gewonnen werden können, sind allerdings weder zur persönlichen Sichtkontrolle noch zur Feststellung des Fahrzeuglenkers oder einer Übertretung durch diesen noch in einem nachfolgenden Verwaltungsstrafverfahren gegen diesen erforderlich und dürfen nicht ausgewertet oder sonst verarbeitet werden. Zum Zwecke der automationsunterstützten Zufahrtskontrolle ist insbesondere keine Verarbeitung personenbezogener Daten des Fahrzeuglenkers oder von anderen betroffenen Personen (z. B. Beifahrern, Passanten und weiteren zufälligerweise erfassten Personen) und der Kennzeichen von anderen Fahrzeugen erforderlich und auch nicht zulässig.

Die Einhaltung des Grundsatzes der Datenminimierung ist durch gesetzliche Vorgaben zur Beschränkung der Datenverarbeitung (z. B. Zweckbindung, Verwendungsbeschränkungen, Löschpflichten) sowie durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen sicherzustellen und wird durch das geplante Vorhaben auch erfüllt.

#### **dab) Speicherbegrenzung**

Der Grundsatz der Datenminimierung erfordert insbesondere, dass die Speicherfrist für personenbezogene Daten auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß beschränkt bleibt, und ist daher dem Grundsatz der Speicherbegrenzung eng verbunden. Danach dürfen Daten in einer Form gespeichert werden, die die Identifizierung des KFZ-Kennzeichens nur so lange ermöglicht, wie es für die Zwecke, für die sie verarbeitet werden, erforderlich ist.

Um sicherzustellen, dass die personenbezogenen Daten nicht länger als nötig gespeichert werden, sollte die verantwortliche/zuständige Behörde Fristen für ihre Löschung oder regelmäßige Überprüfung vorsehen. Bei der Erhebung von Daten ist daher zu prüfen, ob der Verarbeitungszweck unmittelbar nach

der Erhebung und allfälliger Auswertung der Daten bereits erfüllt ist, sodass sie sofort wieder gelöscht werden können. Werden Daten gespeichert, ist bei deren Erhebung festzulegen, nach welcher Frist sie wieder gelöscht werden. Wenn die Festlegung einer konkreten Frist nicht möglich ist, sind die Kriterien festzulegen, nach denen sich der Zeitpunkt der Löschung bestimmt.

Die bei der automationsunterstützten Zufahrtskontrolle mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen erhobenen Daten dürfen nur so lange gespeichert werden, als dies zum Zwecke der Überwachung der Einhaltung straßenpolizeilicher Vorschriften erforderlich ist. All jene Daten, aus denen keine Übertretung der automationsunterstützt überwachten Verbote und Gebote nach § 98h Abs. 1 der StVO 1960 abgelesen werden kann, sind unverzüglich zu löschen.

Wird die Berechtigung zur Einfahrt bzw. Befahrung speziell definierter Bereiche festgestellt, unterliegen dieser Löschverpflichtung das KFZ-Kennzeichen des einfahrenden KFZ und sämtliche weiteren personenbezogenen (Bild-)Daten. Die Löschung kann somit nach dem Abgleich des Leseergebnisses mit der Berechtigungsliste erfolgen.

Die überwachten Verbote und Gebote richten sich an den Fahrzeuglenker, welcher durch das KFZ-Kennzeichen und eine anschließende Lenkererhebung ermittelt wird. Durch die technische Ausgestaltung sind die Kameras so anzubringen und einzustellen, dass nur ein bodennaher Bereich erfasst wird, der für eine zweifelsfreie Erkennbarkeit des Kennzeichens unbedingt erforderlich ist, aber darüber hinaus so wenig Bildmaterial als möglich von der Kameraaufnahme erfasst wird. Werden mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen dennoch Personen wie z. B. Lenker, Beifahrer und Passanten oder KFZ-Kennzeichen von anderen als dem ein- bzw. ausfahrenden KFZ erfasst, sind diese Bilddaten unverzüglich durch Unkenntlichmachung zu löschen. Die Löschung muss gleich nach der Bilderfassung erfolgen.

Die Unkenntlichmachung der Gesichter und KFZ-Kennzeichen kann durch deren automatisierte Verpixelung erfolgen. In besonders sensiblen Bereichen wie Eingangsbereichen von Kirchen, Gebetshäusern, Krankenhäusern, Frauenhäusern und Gefängnissen sind zusätzlich die Gesamtbilder der Personen unkenntlich zu machen. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit ist die automationsunterstützte Verkehrsüberwachung so zu gestalten, dass diese Nahebereiche nicht von einer bildverarbeitenden technischen Einrichtungen erfasst werden. Keine Unkenntlichmachung ist beispielsweise bei Bildern erforderlich, die Personen nur aus weiter Entfernung zeigen, oder wenn aufgrund der Bildqualität die Gesichter bzw. der Gesamteindruck der Person unscharf sind, und daher die abgebildeten Personen von vornherein keinesfalls erkennbar sind.

Bei Verdacht einer unberechtigten Einfahrt bzw. Befahrung wird das Übertretungs-File angefertigt. Nach der Feststellung des Verdachts einer Übertretung dürfen ausschließlich die Daten verarbeitet werden, die zur Individualisierung des Verstoßes und zur Identifizierung des Fahrzeuges im nachfolgenden Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind. Neben dem Ort und Zeit der Straßenbenützung, die zur Individualisierung des Verstoßes notwendig sind, dürfen somit lediglich das KFZ-Kennzeichen weiterhin gespeichert werden. Weitere erfasste Elemente, wie insbesondere der Fahrzeuglenker, sind in der gespeicherten Aufzeichnung bzw. auf dem Beweisfoto bei Erstellung des Übertretungs-Files unkenntlich zu machen, damit daraus keine weiteren personenbezogenen Daten gewonnen werden können.

#### **dac) Verbot der Weiterverwendung personenbezogener Daten**

Die DSGVO regelt die Vereinbarkeit der Weiterverarbeitung von personenbezogenen Daten zu einem anderen Zweck als zu demjenigen, zu dem die personenbezogenen Daten erhoben wurden („Sekundärzweck“). Dies ist im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens jedoch nicht vorgesehen.

#### **dad) Weiterverarbeitung für Zwecke eines weiteren Verwaltungsstrafverfahrens**

Dies ist nicht vorgesehen (und müsste durch eine Ergänzung des § 98g StVO 1960 erfolgen).

#### **dae) Weiterverarbeitung für sicherheitspolizeiliche Zwecke**

Nach § 93a SPG besteht eine Informationspflicht bei Bildaufnahmen an öffentlichen Orten. Dieser Verpflichtung unterliegt auch die mit der Vollziehung des automatisierten Zonen-Zufahrtsmanagements betraute Behörde.

#### **Zusammenfassende Stellungnahme:**

Das gegenständliche Vorhaben erfüllt alle aus datenschutzrechtlicher Sicht erforderlichen Vorgaben.

## **Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960):**

#### **Zu Art. 1 Z 1 (§ 2 Abs. 1 Z 19 StVO 1960):**

Zur besseren Übersichtlichkeit sollen die Ausnahmen vom Fahrzeugbegriff untereinander aufgelistet werden. Neuerungen sind in Bezug auf E-Scooter vorgesehen:

Nach der derzeit geltenden Legaldefinition der Fahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 19 in der Fassung der 31. StVO-Novelle, BGBl. I Nr. 37/2019, werden als Beispiel für vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmte Kleinfahrzeuge Klein- und Miniroller ohne Sitzvorrichtung, mit Lenkstange, Trittbrett und mit einem äußeren Felgendurchmesser von höchstens 300 mm genannt und damit vom Fahrzeugbegriff der StVO 1960 ausgenommen. In den Materialien dazu (ErläutRV 559 BlgNR 26. GP 1) heißt es auszugsweise: „Schon aus den Materialien zur Stammfassung der Straßenverkehrsordnung ergibt sich, dass mit dem Begriff des Fahrzeuges, die Vorstellung verbunden ist, dass damit Personen und Sachen auch über weitere Wegstrecken befördert werden können“. Daraus ergibt sich, dass Fortbewegungsmittel, die nicht vorrangig einem Verkehrsbedürfnis dienen, sondern auch einen Spiel- und Freizeitzweck verfolgen oder für die für die Benützung besondere Geschicklichkeit erforderlich ist, keine Fahrzeuge sein können. Ebenfalls trifft dies auf Fortbewegungsmittel zu, die aufgrund ihrer technischen Ausführung nicht geeignet sind, ein sicheres Fahren zu gewährleisten und die den üblichen Anforderungen im Straßenverkehr somit nicht gerecht werden können.“ Die rechtliche Einordnung der Trendsportgeräte erfolgt somit über den Fahrzeugbegriff; sie sind vorwiegend als fahrzeugähnliches Spielzeug bzw. als zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmte Kleinfahrzeuge zu qualifizieren.

Letzteres soll unverändert weiterhin für jene Klein- und Miniroller gelten, die über keinen elektrischen Antrieb verfügen (muskelbetriebene Klein- und Miniroller). Klein- und Miniroller mit einem elektrischen Antrieb werden jedoch heute, im Vergleich zur Stammfassung, vorwiegend als Fortbewegungsmittel zur schnelleren und einfacheren Beförderung von Personen benutzt. Jene Klein- und Miniroller, die über einen elektrischen Antrieb verfügen, sollen daher künftig als „Fahrzeug“ im Sinne der Definition von § 2 Abs. 1 Z 19 gelten. Bei einem solchen Fortbewegungsmittel ist aufgrund seiner Leistung und Bauartgeschwindigkeit evident, dass es in erster Linie einem Verkehrsbedürfnis und der Überwindung größerer Strecken dient, mag zuweilen auch ein Spiel- und Freizeitzweck damit verbunden sein. Darüber hinaus trägt die neue Einordnung von E-Scootern verkehrs- und sicherheitsrechtlichen Überlegungen insofern Rechnung, als damit klargestellt wird, dass Rollerfahrer nicht nur weitgehend denselben Verhaltensregeln wie Radfahrer unterworfen sind, sondern auch ausdrücklich derselben Strafandrohung unterliegen.

Zusammenfassend gelten daher für die mit Muskelkraft betriebenen Klein- und Miniroller weiterhin alle für Kleinfahrzeuge bestehenden Regelungen. Sie sind unverändert vom Fahrzeugbegriff ausgenommen. Für die zukünftig als Fahrzeug geltenden E-Scooter sind jedoch besondere Verwendungs- und Verhaltensbestimmungen vorgesehen, die in § 68a näher definiert werden.

#### **Zu Art. 1 Z 2 und 3 (§ 2 Abs. 1 Z 22 lit. b und d StVO 1960):**

In den letzten Jahren finden vermehrt Fahrzeuge Verwendung, die zwar rechtlich als Fahrrad gemäß § 2 Abs. 1 Z 22 lit. b oder d gelten, jedoch in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, ABl. Nr. L 60 vom 2.3.2013, in der Fassung der Verordnung (EU) 2024/2838, ABl. Nr. L 2024/2838 vom 7.11.2024 fallen und als Fahrzeuge der Klasse L1e-B einzustufen sind. Zum einen handelt es sich dabei um rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge ohne Pedalantrieb, zum anderen sind davon Fahrzeugmodelle mit Pedalantrieb erfasst, die über einen Gasgriff oder Gashebel verfügen, der den elektrischen Antrieb auch ohne Treten der Pedale aktiviert.

Untersuchungen zeigen, dass diese sogenannten „E-Mopeds“ ein höheres Geschwindigkeitsniveau aufweisen als der restliche Radverkehr. Das bringt angesichts des hohen Nutzungsdrucks auf die Radinfrastruktur in den urbanen Ballungsräumen zusätzliche Gefahren mit sich.

Fahrzeuge der Klasse L1e-B (zweirädriges Kleinkrafttrad) sollen daher künftig von der Fahrraddefinition ausgenommen werden und in weiterer Folge nur mehr den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, ABl. Nr. L 60 vom 2.3.2013 in Verbindung mit den kraftfahrrechtlichen Regelungen unterliegen.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass selbstbalancierende Fahrzeuge sowie Fahrzeuge, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben, vom Anwendungsbereich der zitierten EU-Verordnung ausgenommen sind. Fahrzeuge wie etwa Segways fallen daher weiterhin unter die Fahrraddefinition gemäß § 2 Abs. 1 Z 22 lit. d. Unverändert gültig sind außerdem die Bestimmungen hinsichtlich

Elektrofahrräder, die über eine Schiebe- oder Anfahrhilfe verfügen, die einen ausschließlichen Elektroantrieb mit Schrittgeschwindigkeit ermöglicht.

**Zu Art. 1 Z 4 (§ 2 Abs. 1 Z 22a StVO 1960):**

Im Hinblick auf die neue rechtliche Einordnung von E-Scootern als Fahrzeug wird eine Definition des „elektrisch betriebenen Klein- und Minirollers“ eingefügt und klargestellt, dass es sich beim E-Scooter um ein einspuriges Fahrzeug ohne Sitzvorrichtung handelt, das dem muskelbetriebenen Klein- und Miniroller zwar ähnelt, aber von einem Elektromotor per Akku angetrieben wird. Unverändert gilt, dass die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 25 km/h und die Höchstleistung nicht mehr als 600 Watt betragen darf.

Weiters soll jede Unsicherheit beseitigt werden, dass es sich beim E-Scooter um ein Fahrrad handelt. Der E-Scooter stellt rechtlich eine eigene Kategorie von Fahrzeug dar, mögen auch die gleichen Verhaltensbestimmungen wie für Radfahrende anzuwenden sein.

**Zu Art. 1 Z 6 (§ 54 Abs. 5 lit. o StVO 1960):**

Mit der Schaffung einer Zusatztafel kann der Verpflichtung zur Ankündigung gemäß § 98h Abs. 6 bestmöglich nachgekommen werden.

**Zu Art. 1 Z 7 (Überschrift zum VI. Abschnitt der StVO 1960):**

Nachdem E-Scooter künftig als Fahrzeuge gelten, sind sie aus systematischen Gründen aus dem X. Abschnitt herauszulösen und im VI. Abschnitt der StVO 1960 zu verankern.

**Zu Art. 1 Z 8 (§ 68 Abs. 6 StVO 1960):**

Grundsätzlich weisen Elektrofahrräder (sogenannte „E-Bikes“) im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 22 lit. b gegenüber den mit Muskelkraft betriebenen Fahrrädern bauliche Abweichungen auf. Das rechtfertigt die Annahme eines angepassten und graduell höheren Sorgfaltsmaßstabs in Form einer vorausschauenden Fahrweise, eines frühzeitigen Bremsverhaltens und einer erhöhten Vorsicht bei Berg- und Kurvenabfahrten. Insgesamt tritt beim E-Bike-Fahren ein besonderes Gefahrenmoment hinzu. Die elektrische Tretunterstützung bzw. der elektrische Antrieb ermöglichen eine höhere Geschwindigkeit und Beschleunigung, zudem ist damit im Regelfall ein höheres Fahrzeuggewicht verbunden. Dadurch ist die Gefahr für Verkehrsunfälle erheblich gestiegen. Untersuchungen zeigen, dass die Zahl an verunglückten E-Bike- und E-Scooter-Fahrenden deutlich gestiegen ist. Im Jahr 2018 verunglückten 1.042 Personen dieser Gruppe, im Jahr 2023 waren es bereits 4.095 Personen. Diese Entwicklung zeigt den begründeten Bedarf an verkehrssicherheitssteigernden Maßnahmen für E-Bike- und E-Scooter-Fahrende.

Gemäß Abs. 6 müssen zukünftig Radfahrende unter 14 Jahren bei der Verwendung von elektrisch unterstützten Fahrrädern im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 22 lit. b einen Sturzhelm tragen. Für Kinder unter 12 Jahren gilt die Helmtragepflicht unverändert für sämtliche Fahrräder.

Demgegenüber entfällt künftig der Ausschluss des Mitverschuldens. Inwieweit eine Verletzung der Sturzhelmpflicht durch den Geschädigten im Fall eines Verkehrsunfalls zu einer verhältnismäßigen Schadensteilung in Form einer Kürzung der Schmerzensgeldansprüche führt, ist von den ordentlichen Gerichten zu beurteilen. Damit wird auch der zuletzt ergangenen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs Rechnung getragen, der das Nichttragen eines Fahrradhelms beim E-Bike-Fahren als Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten wertet.

**Zu Art. 1 Z 9 (§ 68a StVO 1960 samt Überschrift):**

In Abs. 1 wird festgelegt, dass es sich auch beim Rollerfahrer um einen Fahrzeuglenker handelt. In dem Zusammenhang ist eine Verwechslung mit dem Lenker eines Rollers im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 22 lit. c insofern ausgeschlossen, als klargestellt ist, dass E-Scooter rechtlich nicht unter den Fahrradbegriff fallen. Die für Radfahrer geltenden Verhaltensbestimmungen sind kraft ausdrücklicher gesetzlicher Anordnung in Abs. 1 für Rollerfahrer verbindlich, gleichzeitig haben Verkehrsteilnehmende die gegenüber Radfahrenden geltenden Verhaltensvorschriften ausnahmslos auch gegenüber Rollerfahrern zu beachten. Aus den fahrdynamischen Eigenschaften des E-Scooters ergibt sich die Notwendigkeit, einzelne strengere Verhaltensbestimmungen vorzusehen, die als *lex specialis* vorrangig anzuwenden sind.

Die Benutzung von E-Scootern ist unverändert auf jenen Fahrbahnen gestattet, auf denen das Radfahren zulässig ist (somit unter anderem auch in Wohnstraßen oder Begegnungszonen); grundsätzlich gilt eine Benützungspflicht für Radfahranlagen. Das Befahren von Gehsteigen und Gehwegen in Längsrichtung ist ausnahmslos untersagt. Im Sinne der Verkehrssicherheit und um Nutzungskonflikten vorzubeugen, entfällt in dem Zusammenhang die Möglichkeit der Behörde das Rollerfahren durch eine Verordnung auf bestimmten Gehwegen oder Gehsteigen zu gestatten.

Weiters soll in Abs. 2 klargestellt werden, dass unabhängig vom Alter und der Größe ausnahmslos nur eine Person auf dem E-Scooter fahren darf. Die Mitnahme eines Kindes ist sohin unzulässig. Aus Gründen der Verkehrssicherheit (Fahrstabilität) ist außerdem der Transport von Gütern mit dem E-Scooter verboten. Ausgenommen vom Verbot der Güterbeförderung ist nur die Mitnahme kleinerer Gegenstände (wie etwa eines Sturzelms, eines kleinen Werkzeugsets für Pannen oder eines Schlosses zum Anhängen des E-Scooters) in einem geeigneten Behältnis. Aus Gründen der Manövrierbarkeit und Fahrstabilität sollte dieses auf dem Rahmen oder dem unbeweglichen Teil des E-Scooters befestigt sein. Rucksäcke oder Schultertaschen, die den Rollerfahrer in seiner Bewegungsfreiheit nicht beeinträchtigen, dürfen ebenfalls in bestimmungsgemäßer Weise getragen werden.

Untersuchungen belegen, dass bereits geringe Mengen von Alkohol das Gleichgewicht und die Koordinierungsfähigkeit von Rollerfahrern negativ beeinträchtigen. Aus dem Grund wird gemäß Abs. 3 eine Verhaltensbestimmung eingeführt, die das Lenken eines E-Scooters ab einem Blutalkoholgehalt von 0,5 ‰ beziehungsweise einem Alkoholgehalt der Atemluft von 0,25 mg/l verbietet.

Die Verhaltensregeln bzw. Ausrüstungsbestimmungen gemäß Abs. 4 und 5 decken sich im Wesentlichen mit jenen des ursprünglichen § 88b Abs. 4 und 5. Neu ist, dass E-Scooter künftig mit einer Klingel oder einer anderen Vorrichtung zur Abgabe akustischer Warnzeichen (etwa Hupe) ausgestattet sein müssen. Parallel zu Radfahren, müssen auch Rollerfahrer jeden Fahrstreifenwechsel und jede Änderung der Fahrtrichtung deutlich erkennbar anzeigen. Aufgrund des instabileren Fahrverhaltens ist das bei E-Scootern mittels Handzeichen deutlich schwieriger als bei Fahrrädern. Insbesondere erhöht sich durch die Beeinträchtigung des Gleichgewichts die Sturzgefahr. E-Scooter sind künftig mit geeigneten Blinklichtern auszustatten, die an den Enden der Lenkgriffe anzubringen sind und entweder bereits in die Lenkgriffe integriert sind oder nachgerüstet werden. Wie schon bisher gilt, dass Rollerfahrer unter 12 Jahren von einer Person über 16 Jahren beaufsichtigt werden müssen, sofern sie nicht Inhaber eines Radfahrausweises sind.

Mit Abs. 6 wird eine Verordnungsermächtigung eingeführt: Es ist beabsichtigt, die im Abs. 5 enthaltenen technischen Vorschriften für elektrisch betriebene Klein- und Miniroller, soweit sie mit Fortschreiten der technischen Entwicklung einem technischen Wandel unterliegen, auf Verordnungsebene zu regeln.

Gemäß Abs. 7 müssen zukünftig sämtliche Rollerfahrer unter 16 Jahren einen Sturzhelm benützen. Untersuchungen zeigen, dass es im Fall eines Verkehrsunfalls mit E-Scootern häufig zu (schweren) Kopfverletzungen, wie Schädel-Hirn-Traumata, kommt, die eine intensivmedizinische Betreuung erforderlich machen. Grund dafür sind die fahrdynamischen Eigenschaften des E-Scooters, die sich deutlich von dem eines Fahrrads unterscheiden und sich unter anderem aus den kleinen Rädern und der geringen bis fehlenden Federung des E-Scooters ergeben. Im Fall eines Sturzes wird das Vorderrad blockiert und der Fahrer, vergleichbar mit einem Hebel, nach vorne katapultiert. Durch das Tragen eines Sturzhelms kann die Schwere einer Kopfverletzung signifikant reduziert werden.

Sofern gemäß Abs. 4 eine Aufsichtsperson erforderlich und anwesend ist, hat sie durch geeignete Maßnahmen auf das Verhalten des Kindes so einzuwirken, dass sich dieses hinsichtlich der Helmtragepflicht regelkonform verhält.

#### **Zu Art. 1 Z 10 (§ 76a Abs. 2 Z 3 StVO 1960):**

Durch die Ergänzung wird klargestellt, dass das Befahren und Durchfahren von Fußgängerzonen in denen Fahrräder zugelassen sind, ausnahmslos auch für Rollerfahrer gestattet ist.

#### **Zu Art. 1 Z 13 (§ 95 Abs. 1a StVO 1960):**

Mit der Ergänzung der Bestimmung soll den Ländern die Möglichkeit gegeben werden im Rahmen des ruhenden Verkehrs nicht nur die Ausübung des Verwaltungsstrafrechts sondern auch die Überwachungstätigkeit rückzuübertragen.

Die nunmehrige Initiative ging vom Land Wien und vom Bundesministerium für Inneres aus, wird aber nur wirksam, wenn auf Landesebene im Rahmen der paktierten Gesetzgebung der bundesgesetzlichen Regelung entsprechende landesgesetzliche Bestimmungen geschaffen werden.

#### **Zu Art. 1 Z 14 und 15 (§ 95 Abs. 1b, 1c und § 97 Abs. 1 lit. b StVO 1960):**

Nach dem Vorbild des § 95 Abs. 1a soll im Fall einer beabsichtigten Einrichtung einer automationsunterstützten Zufahrtskontrolle die bundesgesetzliche Voraussetzung für eine Rückübertragung der Verwaltungsstrafverfahren (auf die Bezirksverwaltungsbehörde) vorgesehen werden. Da dies ein Fall der paktierten Gesetzgebung ist, findet eine tatsächliche Rückübertragung erst mit Erlassung entsprechender landesgesetzlicher Bestimmungen statt. Weiters soll die Mitwirkung der Organe der Bundespolizei für Maßnahmen, die für die Einleitung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind sowie für die Handhabung der Verkehrspolizei, ausgeschlossen werden. Um

sicherzustellen, dass eine Überwachung nach § 98h nur dann erfolgt, wenn eine Übertragung bereits stattgefunden hat, soll dies als Voraussetzung formuliert werden (Abs. 1c).

**Zu Art. 1 Z 16 (§ 98h StVO 1960 samt Überschrift):**

Die Missachtung kundgemachter Verbotsschilder (Fahrverbote), Hinweiszeichen (Fußgängerzone) und/oder Bodenmarkierungen zur Verkehrsberuhigung hat erhebliche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Eine konsequente Kontrolle und Einhaltung von Geboten und Verboten steigert die Verkehrssicherheit und die körperliche Unversehrtheit hat dabei in weiterer Folge untergeordnet auch positive Auswirkungen auf die Umwelt, die Lebensqualität der Innenstadtbewohner und die Attraktivität des Tourismusstandortes. Eine international übliche Lösung ist die Erfassung unberechtigter Einfahrten bzw. Befahrung speziell definierter Bereiche mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen.

Die Überwachung mittels automationsunterstützter Zufahrtskontrolle ist nur bei den taxativ aufgezählten Verboten und Geboten für Fahrzeuglenker von mehrspurigen Fahrzeugen zulässig. Diese sind „Fahrverbot“, „Einfahrt verboten“, „Fahrverbot für alle Kraftfahrzeuge außer einspurigen Motorrädern“, „Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge“, „Fahrverbot für Omnibusse“ (§ 52 lit. a Z 1, 2, 6a, 7a oder 7f). Weiters erfasst sind Verstöße gegen das Gebot „Geh- und Radwege“ des § 52 lit. b Z 17a in Verbindung mit § 8 Abs. 4 Z 2 (um Fahrzeuglenker zu erfassen, die Geh- und Radwege widerrechtlich benutzen) sowie die widerrechtliche Benützung von Fußgängerzonen (§ 53 Abs. 1 Z 9a), Busspuren (§ 53 Abs. 1 Z 24 und 25) oder Schulstraßen (§ 53 Abs. 1 Z 26a). Eine automationsunterstützte Zufahrtskontrolle in besonders definierten Bereichen liegt im öffentlichen Interesse, stellt jedoch zugleich auch einen Eingriff in das Recht auf den Schutz von personenbezogenen Daten dar. Dieser Eingriff kann durch andere, traditionelle Maßnahmen, wie etwa Stichprobenkontrollen, „Planquadrate“ etc. vermieden oder zumindest geringer gehalten werden. Allerdings sind die Alternativen fehleranfällig und, vor allem, weniger effektiv und weniger effizient. Es hat daher eine Abwägung des öffentlichen Interesses an der Verkehrssicherheit, der Gesundheit und der körperlichen Unversehrtheit gegenüber dem berechtigten Interesse des Einzelnen am Schutz seiner personenbezogenen Daten stattzufinden.

Neben den zulässigen Einsatzzwecken werden daher die datenschutzrechtlichen Anforderungen an die automationsunterstützte Zufahrtskontrolle normiert. Um die angemessenen Maßnahmen zum Schutz personenbezogener Daten zu bestimmen, wurde im Rahmen der wirkungsorientierten Folgenabschätzung eine Datenschutzfolgenabschätzung (Art. 35 DSGVO) durchgeführt.

Die Behörden sind verpflichtet, durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen das angemessene Schutzniveau sicherzustellen. Bei der Bestimmung von angemessenen Maßnahmen sind die Eigenschaften des jeweiligen Bereichs zu berücksichtigen, in dem eine automationsunterstützte Zufahrtskontrolle eingeführt werden soll. Um den jeweiligen Verantwortlichen bei Erfüllung von datenschutzrechtlichen Pflichten zu unterstützen, ist unabhängig von den Verpflichtungen des Gesetzgebers ebenfalls eine Datenschutz-Folgenabschätzung bereits im Verfahren zum Erlass der Verordnung gemäß Abs. 1 durchzuführen. In dieser ist insbesondere auf die Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes sowie des Datenminimierungsgrundsatzes zu achten. Im Rahmen dessen ist eine Risikobewertung durchzuführen und entsprechende Risikominimierungsmaßnahmen sind zu setzen, da dies nur am konkreten Projekt gemessen und noch nicht vom Gesetzgeber vorweggenommen werden kann.

Insgesamt unterliegt die automationsunterstützte Zufahrtskontrolle strengen Rahmenbedingungen sowohl hinsichtlich Einführung als auch Betrieb. Neben den umfassenden datenschutzrechtlichen Anforderungen ist auch eine „Erforderlichkeitsprüfung“ durchzuführen. Daraus ergibt sich auch, dass eine automationsunterstützte Zufahrtskontrolle nur in Bereichen mit hohem Nutzungsdruck in Frage kommt. Aufgrund der Umschreibung im Gesetz sind dies städtische Zentren aber auch sonstige, schon durch die örtlichen Gegebenheiten eingrenz- und abgrenzbare Gebiete in städtischen bzw. urbanen Bereichen, auf die alle gesetzlich genannten Voraussetzungen zutreffen. Durch die enge Formulierung ist daher auch ein breiterer Einsatz von automationsunterstützten Zufahrtskontrollen nicht möglich, sondern soll jenen Bereichen vorbehalten bleiben, die sich deutlich von einem durchschnittlichen und üblichen städtischen Aufkommen hinsichtlich Verkehr und sonstiger Nutzungsdichte unterscheiden. Auch für Durchzugsstraßen ist ein Einsatz weder vorgesehen noch denkbar, die rechtlichen Rahmenbedingungen sind diesbezüglich nicht erfüllbar. Zuständige Behörde, sowohl für die Erlassung der Verordnung, mit der der überwachte Bereich festgelegt wird als auch für damit im Zusammenhang stehenden verkehrspolizeilichen Anordnungen und der datenschutzrechtlichen Verpflichtungen ist die Bezirksverwaltungsbehörde. Die Zuständigkeit ergibt sich dabei bereits aus der allgemeinen Zuständigkeitsregelungen (vgl. § 94b). In diesen Fällen kommt der Gemeinde ein Anhörungsrecht zu (vgl. § 94f Abs. 1 lit. a).

**Zu Abs. 1:** Die automationsunterstützte Zufahrtskontrolle dient der Überwachung der Einhaltung von taxativ aufgelisteten straßenpolizeilichen Vorschriften. Bei diesen handelt es sich um einzelne für die Kontrolle mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen besonders geeignete Verbote und Gebote nach der StVO 1960. Die automationsunterstützte Zufahrtskontrolle sollte nur dort zur Anwendung gelangen, wo besonderen Gefahrensituationen begegnet werden muss. Sie darf nur zur Erhöhung oder Gewährleistung der Verkehrssicherheit, der körperlichen Unversehrtheit oder Gesundheit eingeführt werden. Diese Maßnahme muss geeignet und erforderlich sein, um die konkreten Gefahrensituationen zu verbessern. Ferner muss sie in ihrer konkreten Ausprägung dem Gebot des gelindesten Mittels entsprechen und somit verhältnismäßig sein.

Bei den Bereichen, in denen automationsunterstützte Zufahrtskontrolle eingeführt werden kann, kann es sich beispielsweise um einzelne Straßenabschnitte oder innerstädtische Bereiche handeln, aber auch um Bereiche in touristischen Gemeinden und in Vorstadtgebieten, auf bzw. in denen aus oben angeführten Gründen die automationsunterstützte Erfassung unberechtigter Einfahrt bzw. Befahrung dringend erforderlich ist. Nach dem Erkenntnis VfSlg. 18.146/2007 zur Section Control ergibt sich aus den grundrechtlichen Anforderungen an die Rechtsnatur generell angeordneter behördlicher Datenerfassungen, dass deren Umfang in räumlicher Hinsicht festzulegen ist. Der überwachte Bereich ist daher von der dafür zuständigen Behörde durch Verordnung festzulegen. Welche Behörde für die Erlassung dieser Verordnung zuständig ist, ergibt sich aus den allgemeinen Zuständigkeitsregelungen der StVO 1960 in den §§ 94 ff. Darüber hinaus ist von der Behörde bereits vor der Erlassung einer Verordnung zwingend eine Erforderlichkeitsprüfung und eine Datenschutz-Folgenabschätzung durchzuführen. Diese strenge Vorgabe für den Ordnungsgeber soll dem Umstand Rechnung tragen, dass eine Risikobewertung durch den Gesetzgeber nicht in einer abschließenden Form vorweggenommen werden kann,

**Zu Abs. 2:** Entsprechend dem Grundsatz der Datenminimierung ist die Ermittlung von Daten auf das für die Zwecke der Verarbeitung notwendige Maß zu beschränken. All jene Daten, aus denen keine Übertretung der automationsunterstützt überwachten Verbote und Gebote nach StVO 1960 abgelesen werden kann, sind unverzüglich zu löschen. Zudem wird dafür Sorge getragen, dass die bei festgestellten Verstößen gewonnenen personenbezogenen Daten nur für das unmittelbar daran anschließende Verwaltungsstrafverfahren weiterverwendet werden dürfen.

Da die Ordnungsgeber grundsätzlich die Möglichkeit haben sollen, die Zufahrt zu Garagen zu gestatten, soll dies im technischen System der automationsunterstützten Zufahrtskontrolle Berücksichtigung durch die Festlegung einer zulässigen Verweildauer finden können. Weiters soll ein zeitliches Speicherlimit von Daten auf ein Jahr begrenzt werden. In diesem Zusammenhang ist die Verfolgungsverjährung des § 31 VStG relevant. Diese umschreibt die Frist zwischen Anzeigenlegung und erster Verfolgungshandlung der Behörde; diese Frist beträgt ein Jahr. Die Behörde hat daher grundsätzlich ein Jahr Zeit um nach erfolgter Anzeige tätig zu werden. Diese Zeit ist aber auch ein Zeitraum einer gewissen Schwebe, in dieser Zeit ist noch kein Strafverfahren anhängig, sodass die Regelung, wonach Daten während eines laufenden Strafverfahrens nicht gelöscht werden müssen, noch nicht greift. Die hier vorgesehene Frist hat daher in Abstimmung mit § 31 VStG ein Jahr zu betragen.

Die Zuständigkeit für alle behördlichen Verfahren des § 98h liegt bei der Bezirksverwaltungsbehörde. Aufgrund der unterschiedlichen nationalen Behördenkonstellationen soll sichergestellt werden, dass auch in jenen Fällen, in denen die Aufgaben aufgrund von bestehenden Übertragungsakten de facto von unterschiedlichen Behörden wahrgenommen werden (Gemeinden mit eigenem Wachkörper), die Datenübermittlung sichergestellt wird. Für die Behörden werden sich, abhängig von der Art der Ausnahme, unterschiedliche Möglichkeiten bieten, um diese Vorgabe zu erfüllen. Bei bestimmten Fahrzeugen besteht bereits über die Buchstabenkombination auf der Kennzeichentafel die Möglichkeit, die Erfassung technisch auszuschließen (bspw. wurde in den meisten größeren Städten eine TX-Endung des KFZ-Kennzeichens für Taxis verordnet). Bei personenbezogenen Ausnahmen wird ein Zwischenschritt in Form einer Registrierung oder Ähnlichem notwendig sein (z. B. bei Parkerleichterungen für Ärzte oder Hebammen oder für Inhaber eines Parkausweises für Menschen mit Behinderungen gemäß § 29b StVO 1960). Dabei ist sicherzustellen, dass die Zufahrt für den erlaubten Fahrzeugverkehr nicht behindert wird.

Die Verwendung der gemäß Abs. 1 ermittelten Daten aufgrund der Regelungen des Sicherheitspolizeigesetzes soll dezidiert ausgeschlossen werden. Dies dient lediglich der Klarstellung, eine diesbezügliche Weiterverwendung wäre nur dann zulässig, wenn im Materiengesetz eine ausdrückliche gesetzliche Ermächtigung vorgesehen wäre.

**Zu Abs. 3:**

Die Anzahl und Position von Kameras soll auf ein technisch unbedingt erforderliches Mindestmaß beschränkt werden. Zusätzlich ist sicherzustellen, dass die technischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden, den Datenanfall möglichst gering zu gestalten (durch den Einsatz von Systemen, die nur dann aktiv einzelnes Bildmaterial generieren, wenn KFZ-Kennzeichen in ein Kamerafeld kommen d.h. kein durchgehendes Filmen, Einschränkung des Kamerafeldes auf das KFZ-Kennzeichen und auf Bodennähe).

**Zu Abs. 4:**

Den Behörden soll die Möglichkeit eingeräumt werden, mittels einer Echtzeitabfrage von KFZ-Kennzeichendaten auf Datenbanken, die ausschließlich dem Zweck dienen, von den mittels automationsunterstützten Zufahrtskontrolle überwachten Verboten ausgenommene Kennzeichen zu führen, zuzugreifen, um einen reibungslosen Ablauf zu ermöglichen. Rechtliche Rahmenbedingungen für Datenbanken sind von den Gebietskörperschaften gesondert zu schaffen.

**Zu Abs. 5:** Es müssen alle technischen und organisatorischen Maßnahmen ergriffen werden, damit gewährleistet ist, dass Lenker, Beifahrer, Passanten und weitere zufälligerweise erfasste Personen sowie Kennzeichen von anderen Fahrzeugen, die auf den Aufnahmen ersichtlich sind, sofort unkenntlich gemacht werden.

**Zu Abs. 6:** Der VfGH hat in seinem „Section-Control“-Erkenntnis ferner ausgesprochen, dass die Datenerhebungen an Ort und Stelle entsprechend anzukündigen sind. Der Beginn und das Ende des mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen überwachten Bereichs sind daher durch Hinweistafeln sowie Bodenmarkierungen deutlich kenntlich zu machen. Eine Überwachung von Busspuren, Geh- und Radwegen und Fußgängerzonen ist nur als Teil eines darüber hinausgehenden definierten Bereiches bzw. Gebietes zulässig (d.h. „Stand-alone-Lösungen“ sind nicht zulässig). Dies gilt nicht für Schulstraßen.

**Zu Art. 1 Z 17 (§ 99 Abs. 2c Z 2 und 3 StVO 1960):**

Die Strafbestimmungen des § 99 Abs. 2c Z 2 und 3 sind entsprechend anzupassen und zugunsten der Lenker von elektrisch betriebenen Klein- und Minirollern auszuweiten.

**Zu Art. 1 Z 18 (§ 99 Abs. 6 lit. e StVO 1960):**

Nach dem Verwaltungsstrafrecht sind Unmündige bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres unwiderleglich schuldunfähig (§ 4 Abs. 1 VStG). Das Nichttragen eines Helms entgegen des gesetzlichen Gebots zieht daher für radfahrende Kinder unter 12 Jahren bzw. für E-Bike-Fahrer unter 14 Jahren keine Verwaltungsstrafe nach sich. Genauso begründet auch das Nichttragen eines Sturzhelms für Rollerfahrer unter 14 Jahren keinen Verwaltungsstraftatbestand. Die Durchführung eines Verwaltungsstrafverfahrens für jugendliche Rollerfahrer, die das gesetzliche Gebot des Helmtragens unter 16 Jahren missachten, ist erst ab dem vollendeten 14. Lebensjahr möglich.

Kraft ausdrücklicher gesetzlicher Anordnung sind Personen, die ein Kind unter 12 Jahren beim Rad- oder Rollerfahren beaufsichtigen und nicht darauf einwirken, dass das Kind seiner Helmtragepflicht nachkommt, von einer Verwaltungsstrafe ausgenommen.

**Zu Art. 1 Z 19 bis 23 (§ 5 Abs. 11, § 5a Abs. 3 und 4, § 17 Abs. 2a, § 20 Abs. 3, § 25 Abs. 4 und 4a, § 29b Abs. 1, § 34 Abs. 1 und 5, § 42 Abs. 2b, 5 und 7, § 44 Abs. 2 und 5, § 60 Abs. 4, § 65 Abs. 2, § 66 Abs. 2, § 94 samt Überschrift, § 94e, § 96 Abs. 1a, § 97 Abs. 2 und 5a, § 104 Abs. 4 sowie § 105 Abs. 1 bis 3 StVO 1960):**

Grundsätzlich gelten die Zuständigkeitsvorschriften in besonderen Bundesgesetzen als entsprechend geändert, wenn auf Grund einer Novellierung des Bundesministeriengesetzes 1986 Änderungen im Wirkungsbereich der Bundesministerien vorgenommen werden (§ 15 des Bundesministeriengesetzes 1986). Mit der gegenständlichen Novelle werden die nicht mehr aktuellen Ressortbezeichnungen allerdings aus Gründen der Klarheit formell angepasst.

**Zu Art. 1 Z 24 (§ 103 Abs. 29 StVO 1960):**

Gemäß Z 1 treten die Bestimmungen, mit denen die überholten Ministerialbezeichnungen angepasst werden, mit Ablauf des Tages ihrer Kundmachung in Kraft (Art. 49 Abs. 1 B-VG).

Gemäß Z 2, 3 und 4 wird das Datum für das Inkrafttreten der sonstigen straßenpolizeilichen Bestimmungen mit dem Inkrafttreten der entsprechenden Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes und des Führerscheingesetzes abgestimmt. Für das Inkrafttreten der Bestimmung des § 95 Abs. 1a soll eine gesonderte Frist gelten. Für die fristgerechte Umsetzung der Bestimmungen betreffend die E-Mopeds in § 2 Abs. 1 Z 22 lit. b und d wird ein längerer Zeitraum, bis zum 1. Oktober 2026 für angemessen erachtet.

**Zu Art. 1 Z 25 (§ 104 Abs. 15 StVO 1960):**

Mit dem Inkrafttreten einer Verordnung gemäß § 68a Abs. 6 sind die bisher in § 68a Abs. 5 enthaltenen Ausrüstungsbestimmungen nicht mehr anzuwenden.

**Zu Artikel 2 (Änderung des Kraftfahrgesetzes 1967):****Zu Art. 2 Z 1 (§ 1 Abs. 2a KFG 1967):**

Es erfolgt eine Anpassung im KFG 1967 an die neue Regelung betreffend die sogenannten „E-Mopeds“. Diese werden von der Ausnahmebestimmung des Abs. 2a ausgenommen und sind damit künftig als Kraftfahrzeug zu qualifizieren, was die Anwendbarkeit des gesamten KFG 1967 auf diese Fahrzeuge nach sich zieht. Bei solchen Fahrzeugen handelt es sich um Fahrzeuge der Klasse L1e-B (zweirädriges Kleinkrafttrad) im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen.

**Zu Art. 2 Z 2 (§ 1 Abs. 2b KFG 1967):**

Es erfolgt eine Anpassung im KFG 1967 an die neue Regelung der elektrisch betriebenen Klein- und Miniroller in § 2 Abs. 1 Z 22a iVm. § 68a StVO 1960. Es wird ausdrücklich klargestellt, dass diese Klein- und Miniroller nicht als Kraftfahrzeuge gelten.

**Zu Art. 2 Z 3 bis 12 und 14 bis 20 (§ 2 Z 31 und 43 lit. b, § 5 Abs. 2, § 11 Abs. 6 und 10, § 24 Abs. 3, 7, 8, 9 und 10, § 26a Abs. 4, § 27 Abs. 5, § 27a Abs. 2, 3 und 4, § 28 Abs. 3, § 28a Abs. 1, 4a, 4b, 7 und 8, § 28b Abs. 1, 2, 3, 4, 5, 5b und 6, § 28c Abs. 2, § 28d Abs. 1, 3, 4 und 5, § 29 Abs. 2, 3, 4 und 8, § 30 Abs. 1, 2, 3 und 6, § 30a Abs. 4, 5, 8, 8a und 11, § 31 Abs. 6, § 32 Abs. 1, 3 und 5, § 34 Abs. 1 und 6, § 34a Abs. 1 und 4 Z 1, Abs. 6 und 7, § 35 Abs. 4, 5, 7a und 8, § 37 Abs. 2 lit. g, § 40 Abs. 2a und 5, § 40a Abs. 1, 2 und 4 Z 2, § 40b Abs. 8, § 41 Abs. 2, § 41a Abs. 3, 4, 8 und 9, § 43 Abs. 1b, § 47 Abs. 4, § 48 Abs. 5, § 48a Abs. 2, 49 Abs. 4, 5, 5a, 5b, 5c und 5d, § 56 Abs. 2 und 4, § 57a Abs. 2, 2b, 7, 7a, 7b und 7c, § 57c Abs. 2, 5 Z 1 und Abs. 10, § 58 Abs. 2, 4 und 5, § 58a Abs. 4, 5, 7 und 9, § 59 Abs. 3, § 81 Abs. 4, § 82 Abs. 1a, § 84 Abs. 6, § 92 Abs. 2 Z 1, § 94 Abs. 2, § 97 Abs. 3, § 101 Abs. 1 lit. e und Abs. 7a, § 102 Abs. 3, 3b, 10a und 11c, § 102a Abs. 3 und 9, § 102b Abs. 1, 2, 4 und 7, § 102d Abs. 1, 2, 4, 6, 7 und 9, § 103b Abs. 3 und 5, § 103c Abs. 4, § 109 Abs. 9, § 112 Abs. 2, § 114 Abs. 7, § 114a Abs. 2 und 3, § 114b Abs. 3 Z 5, § 116 Abs. 12, § 117 Abs. 1 und 4, § 123a Abs. 1, 2 Z 3 und 4 und Abs. 3, § 124 Abs. 1 und 3, § 130 Abs. 1, 3 und 6, § 131a Abs. 2, 6 und 7, § 131b Abs. 1 und 3 Z 1, § 132 Abs. 4 und 5 sowie § 136 Abs. 1, 1a, 3b, 5, 6 und 7 KFG 1967):**

Mit der gegenständlichen Novelle des KFG 1967 werden die nicht mehr aktuellen Ressortbezeichnungen aus Gründen der Klarheit formell angepasst.

**Zu Art. 2 Z 13 (§ 123 Abs. 3b KFG 1967):**

Künftig ist aufgrund des (neuen) § 95 Abs. 1a StVO 1960 für den „ruhenden Verkehr“ sowohl für die Überwachung als auch die Führung der Strafverfahren die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, sofern im Rahmen der paktierten Gesetzgebung eine Übertragung erfolgt. Mangels einer solchen Zuständigkeitsregelung im KFG 1967 ist (etwa in Wien) für die Überwachung und die Führung von Strafverfahren die Landespolizeidirektion zuständig. Bisher haben aber die Straßenaufsichtsorgane im Zuge der Parkraumüberwachung auch die Gültigkeit der § 57a-Plaketten mitkontrolliert, da sie der Landespolizeidirektion unterstellt waren. Es erfolgte in diesen Fällen eine Anzeige an die Landespolizeidirektion. Wenn die Straßenaufsichtsorgane nun organisatorisch dem Magistrat unterstellt werden, fällt diese Kompetenz weg, weshalb es notwendig ist eine Rechtsgrundlage zu schaffen, damit sie (weiterhin) diese Tätigkeit ausführen dürfen. Bei der Feststellung von Übertretungen des § 36 lit. e KFG 1967 hat daher künftig (etwa in Wien) die Meldungslegung von den Organen des Magistrats an die Landespolizeidirektion zu erfolgen, da diese Behörde ausschließlich zur Vollziehung des KFG 1967 (d.h. Führung von Verwaltungsstrafverfahren inklusive Organmandaten) zuständig ist.

Weiters wird derzeit bei Kontrollen im Rahmen der Parkraumüberwachung, wenn diese automationsunterstützt im Wege der Abfrage des Kennzeichens des Fahrzeuges erfolgt, die Information über das Kennzeichen im Hintergrund auch an die Landespolizeidirektion übertragen. Mit dieser Übermittlung wird die Fahndung gemäß § 24 Sicherheitspolizeigesetz und die Versicherungspflicht gemäß § 61 KFG 1967 kontrolliert. Auch diese Kontrollmöglichkeiten sollen weiterhin aufrecht bleiben, weshalb eine Rechtsgrundlage für die Übermittlung der Daten des Kennzeichens von den Organen der Straßenaufsicht an die Landespolizeidirektion zu schaffen ist.

**Zu Art. 2 Z 21 (§ 135 Abs. 50 KFG 1967):**

Gemäß Z 1 treten die Bestimmungen, mit denen die überholten Ministerialbezeichnungen angepasst werden, mit Ablauf des Tages ihrer Kundmachung in Kraft (Art. 49 Abs. 1 B-VG).

Gemäß Z 2 bis 4 wird das Datum für das Inkrafttreten der sonstigen Bestimmungen mit dem Inkrafttreten der entsprechenden Bestimmungen der StVO 1960 abgestimmt. Für E-Mopeds sind die technische Genehmigung und Zulassung erst ab dem 1. Oktober 2026 notwendig.

**Zu Artikel 3 (Änderung des Führerscheingesetzes):**

**Zu Art. 3 Z 1 (§ 1 Abs. 1a Z 5a FSG):**

Es erfolgt eine Erweiterung der FSG-Regelung, indem die Klein- und Miniroller gemäß § 1 Abs. 2b KFG 1967 ergänzt werden. Damit ist klargestellt, dass von den FSG-Regelungen (und damit der Führerscheinplicht) die im § 1 Abs. 2b KFG 1967 geregelten Klein- und Miniroller ausgenommen sind. Hingegen sind die sogenannten „E-Mopeds“ von der Führerscheinplicht umfasst. Da diese Fahrzeuge nicht mehr unter die Ausnahmebestimmung des § 1 Abs. 2a KFG 1967 subsumiert werden, gelten dafür die Regelungen des FSG. Da es sich um Motorfahräder handelt, ist für diese Fahrzeuge eine Lenkberechtigung für die Klasse AM erforderlich.

**Zu Art. 3 Z 2 bis 7 (§ 2 Abs. 5, § 3 Abs. 3, § 4 Abs. 9, § 4a Abs. 6, § 4b Abs. 4, § 8 Abs. 2a und 6, § 11 Abs. 7, § 12 Abs. 4, § 13 Abs. 8, § 15 Abs. 5, § 16 Abs. 1 und 3 Z 1, § 16a Abs. 1 Z 11 lit. i, § 16b Abs. 3a und 4a, § 17a Abs. 2, § 18 Abs. 6, § 19 Abs. 4, § 22 Abs. 5 und 8, § 23 Abs. 2 und 3 Z 5, § 24 Abs. 5, 5a und 6, § 26 Abs. 6, § 30b Abs. 6, § 32a Abs. 3, § 32b Abs. 3, § 34 Abs. 3, § 34a Abs. 4, § 34b Abs. 7 und 8, § 36 Abs. 2 und 2a sowie § 44 Abs. 1, 2, 3 und 5 FSG):**

Mit der gegenständlichen Novelle des FSG werden die nicht mehr aktuellen Ressortbezeichnungen aus Gründen der Klarheit formell angepasst.

**Zu Art. 3 Z 8 (§ 43 Abs. 35 FSG):**

Gemäß Z 1 treten die Bestimmungen, mit denen die überholten Ministerialbezeichnungen angepasst werden, mit Ablauf des Tages ihrer Kundmachung in Kraft (Art. 49 Abs. 1 B-VG).

Gemäß Z 2 wird das Datum für das Inkrafttreten der sonstigen Bestimmungen mit dem Inkrafttreten der entsprechenden Bestimmungen der StVO 1960 und des KFG 1967 abgestimmt.