

Entwurf

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die Missachtung kundgemachter Verbotsschilder (Fahrverbote), Hinweiszeichen (Fußgängerzone) und/oder Bodenmarkierungen zur Verkehrsberuhigung hat erhebliche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, aber auch den Umweltschutz, die Lebensqualität von Innenstadtbewohnern, die Attraktivität als Tourismusstandort usw. 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, der körperlichen Unversehrtheit und dem Umweltschutz gegenüber dem berechtigten Interesse des Einzelnen am Schutz seiner personenbezogenen Daten stattzufinden, ebenso 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 Datenschutzfolgenabschätzung (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 eine Risikoanalyse 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.

In den letzten Jahren ist es zudem zu einer starken Zunahme des Radverkehrs und anderer Formen aktiver Mobilität gekommen. Das betrifft insbesondere den Bereich der elektrisch angetriebenen bzw. mit einem elektrischen Antrieb unterstützten Fahrzeuge und Kleinfahrzeuge. Grundsätzlich leistet eine Steigerung des Anteils des Umweltverbundes einen Beitrag zur Nachhaltigkeit und ist wichtig, um die im Verkehrssektor notwendige Trendwende bei den CO₂-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 einspurigen Klein- und Miniroller mit einem elektrischen Antrieb (sogenannte „E-Scooter“), die einen immer größer werdenden Anteil am Verkehrsgeschehen einnehmen. 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 einspurigen 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 ausschließlich über einen elektrischen Antrieb verfügen, aber aufgrund ihrer Begrenzung in Bauartgeschwindigkeit und Nenndauerleistung gemäß § 2 Abs. 1 Z 22 lit. d StVO 1960 iVm. § 1 Abs. 2a KFG 1967 als Fahrräder gelten, die Situation im städtischen Bereich deutlich verschärft. Zuletzt wurden vermehrt Fahrzeuge ohne Pedalantrieb beobachtet, die zwar rechtlich als Fahrrad gelten, jedoch in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, ABl. L60 vom 2. März 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.

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. 278/218). 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. Zudem wird anhand dieser Daten überprüft, ob ein bestimmter Fahrzeuglenker eine Verwaltungsübertretung zu verantworten hat.

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 insbesondere KFZ-Kennzeichen automatisch ausgelesen, die zur Überprüfung der Berechtigung herangezogen werden. Diese Kennzeichen sind als personenbezogen anzusehen, weil sie verwendet werden (können), um die hinter den Kennzeichen stehenden Personen (Kraftfahrzeughalter) zu identifizieren. 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. Videoüberwachung 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 Videomaterial 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 Bild- bzw. Videoaufzeichnung 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.

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, des Umweltschutzes oder aus anderen ähnlich schwerwiegenden wichtigen Gründen 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 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 den oben angeführten Gründen die automationsunterstützte Erfassung der unberechtigten Einfahrt bzw. Befahrung dringend erforderlich ist.

Nach dem Erkenntnis des VfGH vom 15.6.2007, G 147, 148/06 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 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 abgelesen werden kann, sind unverzüglich zu löschen. Zudem wird dafür Sorge getragen, dass die bei festgestellten Verstößen gewonnenen personenbezogenen Daten grundsätzlich nur für 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 zudem für die Identifizierung des Fahrzeuges und des Fahrzeuglenkers 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 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 und allenfalls das Bild des Fahrzeuglenkers weiterhin gespeichert werden. Werden weitere Personen wie z. B. 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.

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 des automatisierten Zonen- Zufahrtsmanagements 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 eines automatisierten Zonen-Zufahrtsmanagements 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 werden kann (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 Videogeräte 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. Die jeweils mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen überwachte Zone 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 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 kann 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 außer dem Fahrzeuglenker 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 und dass Beifahrer, Passanten und weitere zufälligerweise erfasste Personen sowie Kennzeichen von anderen Fahrzeugen, die auf den Aufnahmen ersichtlich sind, sofort unkenntlich gemacht werden.

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) 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 dem automatisierten Zonen-Zufahrtsmanagement 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 dafür Sorge getragen, 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 Überschreitungenfälle betreffen, sowie Unkenntlichmachung der Daten von anderen betroffenen Personen außer dem Fahrzeuglenker (z. B. 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 eines automatisierten Zonen-Zufahrtsmanagements 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 das Verhalten des KFZ-Lenkers 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 die Aufzeichnung samt 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 wie sonst 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 ist für Zwecke des Verwaltungsstrafverfahrens zudem die Identifizierung des Fahrzeuges und 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 automatisationsunterstützt 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 identifizierbar und der Lenker bestimmbar, der Lenker befindet sich somit nicht in der Anonymität. Im Übertretungs-File darf jedoch zusätzlich grundsätzlich das Bild des Fahrzeuglenkers gespeichert werden, weil die Behörde durch die Angaben des Auskunftspflichtigen nicht von der Pflicht entbunden wird, diese selbstständig zu überprüfen, wenn dies nach den Umständen des Falles geboten erscheint.

Weitere Daten, die aus dem gespeicherten Beweisfoto gewonnen werden können, sind allerdings weder zur persönlichen Sichtkontrolle noch zur Feststellung einer Übertretung durch den Fahrzeuglenker noch in einem nachfolgenden Verwaltungsstrafverfahren gegen diesen erforderlich und dürfen nicht ausgewertet oder sonst verarbeitet werden. Zum Zwecke des automatisierten Zonen-Zufahrtsmanagements ist insbesondere keine Verarbeitung personenbezogener Daten von anderen betroffenen Personen außer dem Fahrzeuglenker (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 der betroffenen Personen 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 automatisiertem Zonen-Zufahrtsmanagement 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 der StVO abgelesen werden kann, sind unverzüglich zu löschen.

Wird die Berechtigung zur Einfahrt bzw. Befahrung speziell definierter Bereiche festgestellt, unterliegen dieser Lösungsverpflichtung 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. Werden mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen weitere Personen wie z. B. 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 kann gleich nach der Bilderfassung bzw. allfälligen Überprüfung, ob auf dem Bildmaterial andere, strafbare und die Verkehrssicherheit in beträchtliche Maße gefährdende Tätigkeiten erkennbar sind, 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 Bereiche 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 unscharf sind, und daher die abgebildeten Personen von vornherein nicht 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 oder des betreffenden Fahrzeuglenkers 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 erfassten Elemente 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 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 Art. 1 Z 1 (§ 2 Abs. 1 Z 19):

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 ausgenommen. In den Materialien dazu (ErläutRV 559 BlgNR 26. GP I) 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 und keine Sitzvorrichtung verfügen und mit Lenkstange, Trittbrett sowie mit einem äußeren Felgendurchmesser von höchstens 300 mm ausgestattet sind (muskelbetriebene Klein- und Miniroller).

Einspurige 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 einspurigen 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 StVO näher definiert werden.

Zu Art. 1 Z 2 (§ 2 Abs. 1 Z 22 lit. d):

In den letzten Jahren finden vermehrt Fahrzeuge Verwendung, die zwar rechtlich als Fahrrad gemäß § 2 Abs. 1 Z 22 lit. d gelten, jedoch in den Anwendungsbereich 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 (ABl. L60 vom 2. März 2013) fallen. Untersuchungen zeigen, dass diese rein elektrisch angetriebenen Fahrzeuge ohne Pedalantrieb (sogenannte „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 ohne Pedalantrieb (zweirädriges Kleinkrafttrad) sollen daher künftig von der Fahrraddefinition ausgenommen werden und in weiterer Folge nur mehr den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 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 Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ausgenommen sind. Fahrzeuge wie etwa Segways fallen daher weiterhin unter die Fahrraddefinition gemäß § 2 Abs. 1 Z 22 lit. d.

Zu Art. 1 Z 4 (§ 54 Abs. 5 lit. o):

Mit der Schaffung einer Zusatztafel kann der Verpflichtung zur Ankündigung gemäß § 98h Abs. 4 bestmöglich nachgekommen werden.

Zu Art. 1 Z 5 (VI. Abschnitt):

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

Zu Art. 1 Z 6 (§ 68 Abs. 6):

Grundsätzlich weisen 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 elektronische Tretunterstützung bzw. der elektronische 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 Anzahl an verunglückten E-Bike- und E-Scooter-Fahrenden deutlich gestiegen ist. Im Jahr 2018 verunglückten 1042 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 Radfahrer 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.

Zu Art. 1 Z 7 (§ 68a Abs. 1 bis 8):

Gemäß Abs. 1 gilt für einspurige elektrisch betriebene Klein- und Miniroller, die eine maximale Leistung von 600 Watt bzw. eine Bauartgeschwindigkeit von 25 km/h überschreiten, weiterhin ein Benützungsverbot auf Straßen mit öffentlichem Verkehr. Zudem ist die Benutzung von E-Scootern unverändert auf jenen Fahrbahnen gestattet, auf denen das Radfahren zulässig ist (somit unter anderem auch in Wohnstraßen oder Begegnungszonen); grundsätzlich gilt eine Benutzungspflicht 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.

In Abs. 2 wird nunmehr klargestellt, dass es sich auch beim Rollerfahrer um einen Fahrzeuglenker handelt. Dabei sind die für Radfahrer geltenden Verhaltensbestimmungen weitgehend auch für Rollerfahrer verbindlich, gleichzeitig haben Verkehrsteilnehmer die gegenüber Radfahrern geltenden Verhaltensvorschriften ausnahmslos auch gegenüber Rollerfahrern zu beachten. Eine Ausnahme besteht hinsichtlich der Helmtragepflicht, die für Rollerfahrer in Abs. 7 geregelt wird.

Weiters soll in Abs. 3 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 ist auch der Transport von Gütern oder sonstigen Sachen mit dem E-Scooter verboten: Künftig soll weder der Transport mittels eines Anhängers noch mittels einer auf dem E-Scooter montierten Kiste oder eines sonstigen Behältnisses zulässig sein. Das gilt auch für Gepäckstücke (etwa Tragetaschen), die auf der Lenkstange des E-Scooters aufgehängt werden. Es dürfen ausschließlich solche Rucksäcke oder Schultertaschen mitgeführt werden, die den Lenker in seiner Bewegungsfreiheit nicht beeinträchtigen.

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 Radfahrern, 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 Lenkerenden anzubringen sind und entweder bereits im Lenker integriert sind oder nachgerüstet werden.

Mit Abs. 6 wird eine Verordnungsermächtigung eingeführt: Es ist beabsichtigt, die im Abs. 5 enthaltenen technischen Vorschriften für einspurige 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 benutzen. 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.

Gemäß Abs. 8 gilt der Zustand eines Rollerfahrers als jedenfalls von Alkohol beeinträchtigt, wenn der Blutalkoholgehalt 0,5 ‰ oder darüber beziehungsweise der Atemalkoholgehalt 0,25 mg/l oder darüber beträgt. Ist ein solcher Alkoholgehalt festgestellt worden, so gilt die unwiderlegliche gesetzliche Vermutung einer die Fahruntauglichkeit bewirkenden Alkoholbeeinträchtigung der betroffenen Person. Rollerfahrer, die in einem von Alkohol beeinträchtigten Zustand einen einspurigen elektrisch betriebenen Klein- und Miniroller lenken oder in Betrieb nehmen, bei denen also ein Alkoholgehalt des Blutes von über 0,5 ‰, jedoch unter 1,2 ‰ gemessen wird, beziehungsweise bei denen der Atemalkoholgehalt 0,25 mg/l oder darüber, aber unter 0,6 mg/l beträgt, unterliegen künftig einer Strafandrohung von bis zu 3700 Euro (§ 99 Abs. 1b). In Fall eines höheren Alkoholisierungsgrades sind § 99 Abs. 1 und 1a zu beachten.

Zu Art. 1 Z 8 (§ 76a Abs. 2 Z 3):

Die Verordnung einer Fußgängerzone gemäß § 76a ist eine wichtige Maßnahme zur Verkehrsberuhigung und dient der Förderung des Fußgängerverkehrs. Um zu verhindern, dass Rollerfahrer im Sinne des § 68a zu Umwegen gezwungen werden – was sich insbesondere im Hinblick auf deren Umwegsensibilität nachteilig auswirken könnte – soll durch die gegenständliche Novellierung das Befahren und Durchfahren von Fußgängerzonen mit E-Scootern durch eine Verordnung erlaubt werden können.

Gemäß § 76a Abs. 6 dürfen Rollerfahrer die Fußgängerzone ebenfalls nur mit Schrittgeschwindigkeit (etwa 5 km/h) befahren; dabei haben sie auf Fußgänger besondere Rücksicht zu nehmen.

Zu Art. 1 Z 11 und 12 (§ 95 Abs. 1b, 1c und § 97 Abs. 1 lit. b):

Nach dem Vorbild des § 95 Abs. 1a soll im Fall einer beabsichtigten Videozonenüberwachung 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 13 (§ 98h):

Die Missachtung kundgemachter Verbotsschilder (Fahrverbote), Hinweiszeichen (Fußgängerzone) und/oder Bodenmarkierungen zur Verkehrsberuhigung hat erhebliche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, aber auch den Umweltschutz, die Lebensqualität der Innenstadtbewohner, die Attraktivität als Tourismusstandort usw. Eine international übliche Lösung ist die Erfassung unberechtigter Einfahrt 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, Z 2, Z 6a, Z 7a, Z 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 Z 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 körperlichen Unversehrtheit und dem Umweltschutz 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 Bestimmung von angemessenen Maßnahmen sind die Eigenschaften des jeweiligen Bereichs zu berücksichtigen, in dem automationsunterstützte Zufahrtskontrolle eingeführt werden sollte. Um den jeweiligen Verantwortlichen bei Erfüllung von datenschutzrechtlichen Pflichten zu unterstützen, ist eine Risikoanalyse 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.

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. 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, des Umweltschutzes oder aus anderen ähnlich schwerwiegenden wichtigen Gründen 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 des VfGH vom 15.6.2007, G 147, 148/06 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 in den §§ 94 ff.

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 abgelesen werden

kann, sind unverzüglich zu löschen. Zudem wird dafür Sorge getragen, dass die bei festgestellten Verstößen gewonnenen personenbezogenen Daten grundsätzlich nur für unmittelbar daran anschließende Verwaltungsstrafverfahren weiterverwendet werden dürfen.

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), der Datentransfer 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 (TX-Endung des KFZ-Kennzeichens für Taxis wurde in den meisten größeren Städten 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). Dabei ist sicherzustellen, dass die Zufahrt für den erlaubten Fahrzeugverkehr nicht behindert wird.

Zu Abs. 3: Es müssen alle technischen und organisatorischen Maßnahmen ergriffen werden, damit gewährleistet ist, dass Beifahrer, Passanten und weitere zufälligerweise erfasste Personen sowie Kennzeichen von anderen Fahrzeugen, die auf den Aufnahmen ersichtlich sind, sofort unkenntlich gemacht werden.

Zu Abs. 4: 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 14 und 15 (§ 99 Abs. 2c Z 2 und 3):

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

Zu Art. 1 Z 16 (§ 103 Abs. 29):

Das Datum für das Inkrafttreten der straßenpolizeilichen Bestimmungen wird mit dem Inkrafttreten der entsprechenden Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes und des Führerscheingesetzes abgestimmt. Für die fristgerechte Umsetzung der Bestimmungen betreffend die E-Mopeds in § 2 Abs. 1 Z 22 lit. d wird ein längerer Zeitraum, bis zum 1. Oktober 2026 für angemessen erachtet.

Zu Art. 1 Z 17 (§ 104 Abs. 8a):

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

Zu Artikel 2

Zu Art. 2 Z 1 (§ 1 Abs. 2a):

Es erfolgt eine Anpassung im KFG 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 auf diese Fahrzeuge nach sich zieht. Bei solchen Fahrzeugen handelt es sich um Fahrzeuge der Klasse L1e-B (zweirädriges Kleinkraftfahrzeug) ohne Pedalantrieb 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):

Es erfolgt eine Anpassung im KFG an die neue Regelung der elektrisch betriebenen Klein- und Miniroller in § 2 Abs. 1 Z 19 iVm. § 68a StVO 1960. Es wird ausdrücklich klargestellt, dass diese Klein- und Miniroller nicht als Kraftfahrzeuge gelten.

Zu Art. 2 Z 3 (§ 135 Abs. 49):

Das Inkrafttreten wird mit der StVO-Regelung abgestimmt. Für E-Mopeds sind die technische Genehmigung und Zulassung erst ab dem 1. Oktober 2026 notwendig.

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

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 Führerscheinpflicht) die im § 1 Abs. 2b KFG 1967 geregelten Klein- und Miniroller ausgenommen sind. Hingegen sind die sogenannten „E-Mopeds“ von der Führerscheinpflicht 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 (§ 43 Abs. 35):

Das Inkrafttreten wird mit der StVO- und der KFG-Regelung abgestimmt.