

--

## **Vorblatt**

### **Ziele**

Ziel 1: Ermöglichung einer automationsunterstützten Zufahrtskontrolle unter gleichzeitiger Wahrung der datenschutzrechtlichen Anforderungen.

Ziel 2: Die automationsunterstützte Zufahrtskontrolle dient der Überwachung der Einhaltung von straßenpolizeilichen Vorschriften.

Ziel 3: Verlagerung der E-Mopeds von den Radfahranlagen auf die Fahrbahn.

### **Inhalt**

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahmen:

Maßnahme 1: Schaffung einer gesetzlichen Grundlage zur Verordnungserlassung betreffend ein Zonenzufahrtsmanagement.

Maßnahme 2: Rechtliche Unterordnung der E-Mopeds unter den Begriff des Kraftfahrzeuges.

### **Wesentliche Auswirkungen**

In den Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

### **Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte**

Aus der gegenständlichen Maßnahme ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund, die Länder, die Gemeinden oder auf die Sozialversicherungsträger.

### **Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union**

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union

### **Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens**

Keine

### **Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung**

**Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960, das Kraftfahrzeuggesetz 1967 und das Führerscheingesetz geändert werden (36. StVO-Novelle)**

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Titel des Vorhabens: Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960, das Kraftfahrzeuggesetz 1967 und das Führerscheingesetz geändert werden (36. StVO-Novelle)

Vorhabensart:	Gesetz	Inkrafttreten/ Wirksamwerden:	2026
Erstellungsjahr:	2025	Letzte Aktualisierung:	20.10.2025

### Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Beitrag zu:

- Wirkungsziel: Verbesserung der Verkehrssicherheit (Untergliederung 41 Mobilität - Bundesvoranschlag 2025)

### Problemanalyse

#### Problemdefinition

Die Missachtung kundgemachter Verbotszeichen (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 unberechtigter Einfahrten bzw. Befahrungen 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, "Planquadrante" 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 Alternativprüfung 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 im Rahmen der wirkungsorientierten Folgenabschätzung eine Datenschutzfolgenabschätzung (Art. 35 DSGVO) durchgeführt (siehe nachstehende Ausführungen).

Die verordnungserlassende Behörde ist 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 die 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.

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"). Gerade im städtischen Raum kommt es zu hohen Verkehrsdichten auf der bestehenden Radinfrastruktur, die Verkehrssicherheitsrisiken mit sich bringen. Die zunehmende Verbreitung der elektrisch angetriebenen bzw. mit einem elektrischen Antrieb unterstützten Fahrzeuge und Kleinfahrzeuge schlägt sich auch in der Unfallstatistik nieder.

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

Eine datenschutzrechtliche Folgeabschätzung wurde gemäß Art. 35 EU-Datenschutz-Grundverordnung durchgeführt.

Das gegenständliche Vorhaben erfüllt alle aus datenschutzrechtlicher Sicht erforderlichen Vorgaben.

### **Ziele**

#### **Ziel 1: Ermöglichung einer automationsunterstützten Zufahrtskontrolle unter gleichzeitiger Wahrung der datenschutzrechtlichen Anforderungen.**

Beschreibung des Ziels:

Schaffung einer gesetzlichen Grundlage, die den datenschutzrechtlichen Anforderungen entspricht.

Umsetzung durch:

Maßnahme 1: Schaffung einer gesetzlichen Grundlage zur Verordnungserlassung betreffend ein Zonenzufahrtsmanagement.

#### **Ziel 2: Die automationsunterstützte Zufahrtskontrolle dient der Überwachung der Einhaltung von straßenpolizeilichen Vorschriften.**

Beschreibung des Ziels:

Taxative Aufzählung von Delikten, für die eine automationsunterstützte Zufahrtskontrolle in Frage kommt.

#### **Ziel 3: Verlagerung der E-Mopeds von den Radfahranlagen auf die Fahrbahn.**

Beschreibung des Ziels:

E-Mopeds sollen weiterhin erlaubt sein, allerdings nur auf der Fahrbahn (mit Zulassung) und nicht auf Radfahranlagen benutzt werden dürfen.

Umsetzung durch:

Maßnahme 2: Rechtliche Unterordnung der E-Mopeds unter den Begriff des Kraftfahrzeuges.

### **Maßnahmen**

#### **Maßnahme 1: Schaffung einer gesetzlichen Grundlage zur Verordnungserlassung betreffend ein Zonenzufahrtsmanagement.**

Beschreibung der Maßnahme:

Mit einer entsprechenden Verordnungsermächtigung ist es für die Behörde möglich, gezielt Verordnungen zu erlassen und eine entsprechende Umsetzung zu erreichen.

Umsetzung von:

Ziel 1: Ermöglichung einer automationsunterstützten Zufahrtskontrolle unter gleichzeitiger Wahrung der datenschutzrechtlichen Anforderungen.

**Maßnahme 2: Rechtliche Unterordnung der E-Mopeds unter den Begriff des Kraftfahrzeuges.**

Beschreibung der Maßnahme:

Fahrzeuge der Klasse L1e-B ohne Pedalantrieb (zweirädriges Kleinkrafttrad, "E-Mopeds") sollen von der Fahrraddefinition der StVO 1960 ausgenommen werden und in weiterer Folge nur mehr den kraftfahrrechtlichen Regelungen unterliegen. Als Folge davon sind sie künftig zulassungspflichtig und für sie gilt eine Führerschein-, Helm- und Versicherungspflicht.

Umsetzung von:

Ziel 3: Verlagerung der E-Mopeds von den Radfahranlagen auf die Fahrbahn.

## **Abschätzung der Auswirkungen**

### **Auswirkungen auf die Umwelt**

#### **Auswirkungen auf Luft oder Klima**

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Emissionen von Staub, Stickstoffoxiden oder Treibhausgasen

Erläuterung:

Durch eine effiziente Kontrolle von Fahrverboten sind positive Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten, die seitens des Gesetzgebers nicht näher zu quantifizieren sind sondern vom Verordnungsgeber zu beurteilen sein werden.

#### **Sonstige wesentliche Auswirkungen**

Da die vorgesehene Maßnahme eine Möglichkeit für die Behörden, aber keine Verpflichtung darstellt, ergeben sich aus der gegenständlichen Maßnahme keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund, die Länder, die Gemeinden oder auf die Sozialversicherungsträger.

### Angaben zur Wesentlichkeit

Nach Einschätzung der einbringenden Stelle sind folgende Wirkungsdimensionen vom gegenständlichen Vorhaben nicht wesentlich betroffen im Sinne der Anlage 1 der WFA-Grundsatz-verordnung.

Wirkungsdimension	Subdimension der Wirkungsdimension	Wesentlichkeitskriterium
Umwelt	Luft oder Klima	<ul style="list-style-type: none"><li>- Veränderung der gesamtösterreichischen Emissionen der Feinstaubfraktion PM10 um mehr als 3,5 Tonnen pro Jahr oder von Stickstoffoxiden um mehr als 14 Tonnen pro Jahr oder</li><li>- Änderung der Treibhausgasemissionen um 10 000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro Jahr</li></ul>

### **Dokumentinformationen**

Vorlagenversion: V2.025

Schema: BMF-S-WFA-v.1.15

Fachversion: 0

Deploy: 2.13.11.RELEASE

Datum und Uhrzeit: 20.10.2025 11:37:02

WFA Version: 0.0

OID: 4853

A0|B0|H0