



Österreichischer  
Städtebund

Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980  
Fax +43 (0)1 4000 7135  
post@staedtebund.gv.at  
www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:  
60-01-(2024-0113)

bearbeitet von:  
Dfin Schwer/Mikulik

elektronisch erreichbar:  
stephanie.schwer@staedtebund.gv.at

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität, Innovation und  
Technologie

Frau Sektionschefin DI Vera Hofbauer,  
Sektionsleiterin Verkehr

Frau Magdalena Hugeneck, LL.M.  
Büro der Frau Bundesministerin

Per Email an:

[vera.hofbauer@bmk.gv.at](mailto:vera.hofbauer@bmk.gv.at)

[magdalena.hugeneck@bmk.gv.at](mailto:magdalena.hugeneck@bmk.gv.at)

[nataly.ganga@bmk.gv.at](mailto:nataly.ganga@bmk.gv.at)

Wien, 28. Februar 2024

**Stellungnahme zum StVO-Entwurf  
«automationsunterstützte  
Zufahrtskontrolle»**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Vielen Dank für die Einladung zum „runden Tisch“ betreffend automationsunterstützte Zufahrtskontrolle am 16.02.2024 und die Möglichkeit, zum übermittelten StVO-Entwurf noch gesondert Stellung nehmen zu dürfen.

Ergänzend zu den am 16.02.24 beim „runden Tisch“ im BMK bereits mündlich eingebrachten Anmerkungen gibt der Österreichische Städtebund hiermit folgende Stellungnahme ab, welche auch mit Unterstützung von Univ.-Ass. Dr. Žiga Škorjanc, einem der beiden Gutachter des 2022 von Städtebund und BMK

in Kooperation erstellten Rechtsgutachtetes „Ausgewählte datenschutzrechtliche Frageneines automatisierten Zonen-Zufahrtsmanagements“<sup>1</sup> entstanden ist:

Die automationsunterstützte Zufahrtskontrolle in speziell definierten Bereichen dient der Verkehrssicherheit, der körperlichen Gesundheit und der körperlichen Unversehrtheit, der Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe sowie dem Schutz der Bevölkerung und der Umwelt, und ist geeignet, diese Ziele zu erreichen, indem das jeweilige Stadt- und Gemeindezentrum vom unberechtigten Autoverkehr entlastet und somit aufgewertet wird.

Die österreichischen Städte setzen schon seit nunmehr vielen Jahrzehnten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Innenstädte. Dazu zählen Maßnahmen wie die Errichtung von Fahrverboten, Geh- und Radwegen, Fußgängerzonen, Einbahnregelungen zur Reduzierung des Durchfahrtsverkehrs, sowie Maßnahmen zur Attraktivierung und Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs, wie z.B. Busspuren, oder die Verhängung von LKW-Fahrverboten. Die Maßnahmen beruhen auf der Zielsetzung, den öffentlichen Raum wieder vermehrt dem Fußgänger:innenverkehr und hier insbesondere den schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen zur Verfügung zu stellen und für Verkehrssicherheit in den innerstädtischen Bereichen zu sorgen.

Leider kommt es trotz der umfangreichen Regelungen häufig zu Missachtungen der vorgeschriebenen Regeln durch den motorisierten Individualverkehr. So wird beispielsweise das Wochenendfahrverbot der Wiener Meiereistraße an Samstagen und Sonntagen pro Fahrtrichtung täglich von etwa 400 - 500 Kraftfahrzeuglenker:innen missachtet. Allein in diesem Bereich kam es im Zeitraum 2011 bis 2013 zu insgesamt fünf Unfällen mit Personenschaden. Ein ähnliches Bild ergibt sich in anderen österreichischen Innenstädten: In der Grazer Altstadt kam es zwischen 2012 und 2014 zu 25 Unfällen mit Personenschaden, wobei in 18 Fällen Fußgänger:innen von den Unfällen betroffen waren. In der Altstadt von Salzburg mussten im Zeitraum von 2011 bis 2014 insgesamt 31 Unfälle mit Personenschaden und unter Beteiligung von Fußgänger:innen vermerkt werden. Anlässlich des Falls rund um ein verunglücktes Schulkind im Jahr 2019 in Wien sind Diskussionen rund um das

---

<sup>1</sup>

[https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/Service/publikationen/Studien/2022\\_GA\\_auto.\\_ZZM\\_v16\\_final\\_NF.pdf](https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/Service/publikationen/Studien/2022_GA_auto._ZZM_v16_final_NF.pdf)

Thema LKW-Sicherheit wieder ins Zentrum der medialen Aufmerksamkeit gerückt.

Aus den Zahlen über die Unfälle mit Personenschaden in verkehrsberuhigten Innenstadtbereichen lässt sich ablesen, dass dem Schutz der Rechtsgüter „körperliche Gesundheit“ bzw. „körperliche Unversehrtheit“ trotz umfangreicher rechtlicher Verordnungen der lokalen Behörden nicht in zufrieden-stellendem Maße nachgekommen werden kann und bei allen Möglichkeiten, die den Behörden zur Verkehrsberuhigung vom Gesetzgeber eingeräumt werden können, die Überprüfungsmöglichkeit der vorgeschlagenen Regeln immer mitgedacht werden muss.

Es liegt die Vermutung nahe, dass durch die Ermöglichung automatisierter Verkehrsüberwachung ausgewählter innerstädtischer Bereiche die dort bestehenden straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften vermehrt eingehalten würden, was maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gerade in diesen sensiblen, innerstädtischen Bereichen beitragen würde. Die Einhaltung bestehender Vorschriften würde neben den verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten per se zu einer Verkehrsberuhigung führen und darüber hinaus auch die Implementierung und Sanktionierung weiterer Verkehrsberuhigungsmaßnahmen begünstigen bzw. ermöglichen.

Bislang musste die Polizei stichprobenartige Kontrollen durchführen, um sicherzustellen, dass die Fahrverbote eingehalten werden. Mit der automationsunterstützten Zufahrtskontrolle könnte diese Aufgabe weitgehend automatisiert werden.

Die Automatisierung von Kontrollen ist nicht nur effizienter und entlastet Polizei und Steuerzahler:innen. Vielmehr ist sie in vielen Fällen die einzige Möglichkeit, da die straßenverkehrsrechtlichen Gebote und Verbote wegen der erforderlichen Ausnahmeregelungen sonst praktisch nicht kontrolliert werden können. Im Hinblick auf das immer breiter werdende Aufgabenspektrum der Polizei sowie die Vielzahl der zu überwachenden öffentlichen Verkehrsflächen ist eine personelle Überwachung durch die Verkehrspolizei aus organisatorischen und finanziellen Gründen nur eingeschränkt durchführbar und findet de facto nicht bzw. nur in einem nicht zielführenden Ausmaß statt. Die Anschaffung und kostenintensive Wartung der Vielzahl der erforderlichen Poller und Schranken zur Überwachung von Fahrverboten, von Verkehrsflächen, die ausschließlich dem Geh- und Radverkehr und dem Kraftfahrlinienverkehr vorbehalten sind, sowie von Fußgängerzonen ist den

Kommunen finanziell nicht möglich und vielfach mit dem Stadtbild nicht vereinbar. Auch wäre das Anbringen von Pollern und Schranken bei Fahrverboten, die nur LKWs, Motorräder, mehrspurige Kfz oder Omnibusse betreffen, mit Hinblick auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs für alle anderen Verkehrsarten nicht zweckmäßig. Zudem müssen Lenker:innen von Einsatzfahrzeugen im Notfall erst die Öffnung des Schrankens bzw. das Absenken des Pollers abwarten. Dies würde gerade für Einsatzfahrzeuge eine nicht tolerierbare zeitliche Verzögerung bedeuten. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Eingriffsintensität bei einer polizeilichen Kontrolle vor Ort wesentlich höher ist als bei einer automatisierten Kontrolle.

Aktuell gibt es Planungen zu automatisierten Ein- und Zufahrtskontrollen in unterschiedlichem Konkretisierungsgrad in den österreichischen Städten.

Das Wiener System sieht wie folgt vor:

Die Innere Stadt soll durch ein Fahrverbot verkehrsberuhigt werden. Durch diese Maßnahme sollen die werktäglichen KfZ Einfahrten gemäß der Machbarkeitsuntersuchung Zufahrtsregelungsmodell<sup>2</sup> in den ersten Bezirk um 30% reduziert werden. Dazu sollen die Ein- und Ausfahrten in den Bereich von derzeit 34 auf 26 reduziert werden und an diesen Ein- und Ausfahrten Kameras so positioniert werden, dass die ein- und ausfahrenden KfZ fotografiert und die Kennzeichen erkannt werden. Auch an den öffentlichen Garagen sollen solche Kameras positioniert werden. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Personen, die nicht ohnehin zum Beispiel als Anrainer\*innen berechtigt sind, jedenfalls zu einer Garage zufahren können oder andere wichtige Erledigungen, wie zum Beispiel die Möglichkeit, jemanden zu einem Arzttermin zu bringen, innerhalb von 30 Minuten durchführen zu können.

Um dieses Fahrverbot mit den beschriebenen Ausnahmen kontrollieren zu können, ist eine automatisierte Überwachung zwingend nötig, da eine Vor-Ort-Kontrolle durch die Polizei nicht möglich ist, wie diese in einem bereits 2020 erstmals durchgeführten verkehrsbehördlichen Ermittlungsverfahren eingeräumt hat.

---

<sup>2</sup> <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/pdf/machbarkeitsstudie-verkehrsberuhigung-langfassung.pdf>

Auch aus Sicht der Stadt Graz wären automationsunterstützte Zonenzufahrtssysteme ein geeignetes Instrument: Mit der derzeitigen Überwachung der Poller und Schrankenanlagen in der Stadt Graz werden derzeit schon zum Zwecke des Eigentumsschutzes Bildaufzeichnungen durchgeführt, die an Ort und Stelle im Kamerasystem verpixelt werden. Das verpixelte Bildmaterial wird für eine etwaige Nachverfolgung bei einer Beschädigung für 7 Tage zwischengespeichert und danach automatisch gelöscht. Bildmaterial wird ausschließlich im Falle der Ausübung von Rechtsansprüchen für die Dauer des Verfahrens gem. DSGVO gespeichert.

Im Falle einer Zufahrtskontrolle könnte die Zwischenspeicherung zur Gänze entfallen, und lediglich das Bildmaterial bei einer Übertretung würde für die Dauer des Verwaltungsstrafverfahrens gespeichert. Berechtigte Einfahrten sind auf einer „Whitelist“ (die entsprechenden Ausnahmegenehmigungen werden im Vorhinein erteilt) angeführt und das Bildmaterial bzw. das ausgewertete Kennzeichen umgehend im Kamerasystem verworfen. Videoaufzeichnungen sind nicht vorgesehen.

Die Stadt Linz plant Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Linzer Innenstadt (Landstraße, Altstadt und Hauptplatz), die bereits zwar weitgehend durch z.B. kundgemachte Fußgängerzonen beruhigt ist, aber die Verbote mangels Polizeikontrollen oft nicht eingehalten werden. Im Wesentlichen geht es in Linz daher um die Überwachung von Fußgängerzonen, Einfahrtsverboten und Fahrverboten mittels automatisierter Überwachung in Kombination mit Berechtigtenlisten („Whitelist“); in weiterer Folge wären Einsatzbereiche eventuell auch um Schulstraßen und Fahrradstraßen, um die schwächsten Verkehrsteilnehmer\*innen besser zu schützen, vorstellbar. Inwieweit auch in Linz ein Zonenmodell, wie von Wien gewünscht, zur Umsetzung gelangen soll, ist noch nicht abschließend geklärt; Linz begrüßt jedoch die Schaffung der Möglichkeit, neben Einfahrtskontrollen auch kombinierte Ein- und Ausfahrtskontrollen nach Wiener Modell gesetzlich vorzusehen und spricht sich für eine derartige Umsetzung aus.

An dieser Stelle möchten wir klarstellen, dass die von den Städten geplanten Systeme zur automationsunterstützten Zufahrtskontrolle lediglich auf Basis von Fotos von Fahrzeugen erfolgen würden und daher aus Sicht des Österreichischen Städtebundes auf das „filmen“ im gegenständlichen Entwurf gänzlich verzichtet werden könnte. Diese Richtigstellung wirkt sich nach

unserer Ansicht maßgeblich auf die Bewertung aus, ob und wenn ja welche Regeln zur Wahrung des Grundrechts auf Datenschutz erforderlich sind.

Bei der Gestaltung eines Zonensystems und der Bestimmung sowie Umsetzung angemessener technischer und organisatorischer Maßnahmen sind die Eigenschaften des jeweiligen Bereichs zu berücksichtigen, in dem eine automationsunterstützte Zufahrtskontrolle eingeführt werden soll.

Um eine Umsetzung des Zonensystems, die nicht nur wirksam, sondern auch verhältnismäßig ist, zu gewährleisten, muss die Rechtsgrundlage dem Grundsatz der Technologieneutralität Rechnung tragen. Dies ermöglicht den Einsatz technisch unterschiedlicher automatisierter Systeme, die für die jeweilige Zone am besten geeignet sind.

Es ist zu beachten, dass nur auf diese Art und Weise sichergestellt werden kann, dass die jeweils eingesetzte Technologie und deren Umsetzung vor Ort entsprechend den Eigenschaften des jeweils kontrollierten Bereichs ermittelt, bewertet und in gelindesten zum Ziel führenden Art implementiert werden.

Da gerade bei den geplanten Zonensystemen zur Feststellung von unberechtigten Ein- bzw. Durchfahrten sowohl der Fall des Ein- als auch des Ausfahrens dokumentiert werden muss, ist eine lückenlose Funktionsfähigkeit der Fotokameras eine wesentliche Voraussetzung für das Funktionieren des Systems. Anlässe, die zur Deaktivierung – auch nur einzelner – Kameras führen, setzen das gesamte System (wenn auch nur kurzfristig) außer Betrieb und sollten daher im Sinne der durch die automationsunterstützte Zufahrtskontrolle verfolgten Zwecke (s. §98h Abs. 1, 3.) vermieden werden.

### **Zu den Regeln im Einzelnen:**

#### **Ad Abs.1**

#### **Anwendungsfälle:**

Aus Sicht des Österreichischen Städtebundes wäre es – auch aufgrund der Rückmeldungen der Mitglieder der bundesweiten Arbeitsgruppe Radverkehr des BMKs - wünschenswert, die aufgelisteten Anwendungsfälle wie folgt zu erweitern:

- Schulstraße: Hier fehlt in den Städten oftmals das Personal zum Aufstellen der Scherengitter bzw. mechanischer Sperren zu den verordneten Zeiten. Eine Aufnahme in den Entwurf würde Kontrollen einfach ermöglichen und somit beitragen, dass dieses neue Instrument verstärkt zur Anwendung käme.
- Radweg: nicht erlaubtes Befahren gerade besonders breiter Radschnellverbindungen durch den KFZ-Verkehr könnte kontrolliert und somit vom KFZ-Verkehr freigehalten werden.
- Gemischter Geh- und Radweg
- Wohnstraße: Kontrolle der nicht erlaubten Durchfahrt wäre möglich.
- Fahrradstraße: Kontrolle von nicht erlaubten Durchfahrten für Kfz-Verkehr

### **Verhältnismäßigkeitsprüfung:**

#### Ad Erforderlichkeit:

Anders als im Vorschlag des gemeinsam von Österreichischen Städtebund und BMK beauftragten Rechtsgutachtens wurde beim vorliegenden StVO-Entwurf der Verhältnismäßigkeitsprüfung die Wortfolge „*dringend erforderlich ist*“ anstelle von „*dringend erforderlich erscheint*“ gewählt. In den erläuternden Bemerkungen finden sich dann weitere Ausführungen: *„Diese Maßnahme muss zur Zielerreichung nachweislich geeignet, effektiv und effizient, sowie dringend erforderlich sein, um die konkreten Gefahrensituationen zu verbessern“*.

Die Beurteilung der Geeignetheit und der Erforderlichkeit einer Maßnahme ist Teil der verfassungsrechtlichen Verhältnismäßigkeitsprüfung und richtet sich immer nach dem Zeitpunkt des Erlasses der Maßnahme.

Eine Maßnahme gilt als geeignet, wenn sie dazu beitragen kann, das verfolgte Ziel zu erreichen. Dabei muss nicht nachgewiesen werden, dass sie das effektivste Mittel ist, sondern lediglich, dass sie zweckdienlich ist. Es wird also gefragt, ob die Maßnahme grundsätzlich in der Lage ist, das angestrebte Ziel zu fördern. Die Maßnahme ist darüber hinaus erforderlich, wenn es kein milderes, gleich effektives Mittel gibt, um das angestrebte Ziel zu erreichen.

An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass die Formulierung „dringend erforderlich **ist**“ insbesondere in Verbindung mit den Ausführungen

in den erläuternden Bemerkungen, auf eine dahingehende Nachweislegung hindeutet, die behördlich aufwändige Ermittlungsverfahren erforderlich machen und einen nicht zu unterschätzenden Verwaltungsaufwand induzieren würde.

In der gegenständlichen 35. StVO Novelle wird aktuell im § 43 Abs. 4a bei der Verhängung von Geschwindigkeitsreduktionen in Ortsgebieten der zuvor geltende Nachweis der „Erforderlichkeit“ dahingehend geändert, dass künftig die Maßnahme lediglich „geeignet“ im Sinne der Zweckdienlichkeit zur Zielerreichung (Verkehrssicherheit) zu sein hat. Wir ersuchen dahingehend in Analogie um Übernahme der Diktion „*dringend erforderlich erscheint*“ gemäß Rechtsgutachten. Sollte an der Wortfolge „*erforderlich ist*“ festgehalten werden, so wären Hinweise hilfreich, wie die Nachweislegung hierbei erfolgen soll.

#### Ad gelindere Maßnahmen:

Auf die Wortfolge „gelindere Maßnahmen hierzu geprüft wurden, **aber untauglich sind**.“ ergibt aus Sicht des Österreichischen Städtebundes keinen Mehrwert, da sich das Ergebnis aus anderen verfassungsrechtlichen Überlegungen ohnehin ergibt und daher aufgrund von Redundanz ersatzlos gestrichen werden kann.

Denn bereits das Gebot der Geeignetheit verlangt den Einsatz solcher Mittel, mit denen der angestrebte Zweck erreicht werden kann. Daraus folgt, dass mit ungeeigneten oder untauglichen Mitteln nicht in die grundrechtlich geschützte Position des Einzelnen eingegriffen werden darf.

Wir verweisen an dieser Stelle auf die einschlägige Gesetzgebung sowie Rechtsprechung und möchten an dieser Stelle festhalten, dass gelindere Mittel zur Zweckerreichung lediglich zu prüfen sind und diese nicht völlig untauglich sein müssen.

Nach § 1 DSG darf der Eingriff in das Grundrecht auf Datenschutz jeweils nur in der gelindesten, zum Ziel führenden Art vorgenommen werden.

Die darauf bezogene Prüfung hat auf den konkreten Einzelfall abzustellen und schließt die Frage ein, ob gelindere Mittel vorhanden sind, welche zum selben



Ergebnis führen. Bei der Beurteilung der Notwendigkeit ist allerdings auch ein rechtspolitischer Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers und der Behörden anzuerkennen (VfSlg 12.103/1989).

Zudem darf die Verhältnismäßigkeit nach der Datenschutzbehörde nicht schon allein deshalb verneint werden, 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 (DSB-D123.652/0001-DSB/2019). Es ist somit nicht erforderlich, dass gelindere Mittel zur Zweckerreichung „völlig“ untauglich bzw. unbrauchbar sind.

Die Ermittlung der gelindesten, zum Ziel führenden Art, hat bereits im Rahmen einer Risikoanalyse im Verfahren zum Erlass der Verordnung, mit der der überwachte Bereich festgelegt wird, zu erfolgen. Diese Analyse im verkehrsbehördlichen Ermittlungsverfahren ist unseres Erachtens ausreichend, um das Risiko für die Rechte und Freiheiten natürlicher Personen zu minimieren.

Wird im verkehrsbehördlichen Ermittlungsverfahren zusätzlich eine Datenschutz-Folgenabschätzung (siehe dazu Abs. 6) durchgeführt, ist diese Vorgehensweise jedenfalls geeignet, um die Verhältnismäßigkeit des Zonensystems zu gewährleisten.

### **Ad Abs. 2**

Die Regelung, wonach während Großveranstaltungen, Sportveranstaltungen und ähnlichen Großereignissen, bei denen die betroffenen Verkehrsflächen für den regulären Verkehr gesperrt sind, die bildverarbeitenden technischen Einrichtungen in den betroffenen Bereichen auszuschalten und mit einer geeigneten Abdeckung zu verhängen sind, war im datenschutzrechtlichen Gutachten nicht enthalten.

Offenbar wurde beim Verfassen der Regelung missverständlicher Weise von der Aufnahme von Videofilmmaterial ausgegangen und es sollten Vorkehrungen dafür geschaffen werden, dass bei der Bevölkerung kein „Gefühl der Überwachung“ entsteht.

Wie bereits eingangs erwähnt, sind keine Videos, sondern lediglich **Fotografien von Fahrzeugen** für die Funktionsweise von automationsunterstützten Zufahrtskontrollen erforderlich. Befinden sich nur Menschen im Sichtbereich der Kameras, werden – wie auch bei der punktuellen Geschwindigkeitskontrolle („Radar“) - keine Aufnahmen gemacht.

Die von den Städten geplanten Systeme zur automationsunterstützten Zufahrtskontrolle sind daher funktional absolut untauglich, um Passantinnen und Passanten zu überwachen. Bei objektiver Betrachtung kann durch deren Einführung und Einsatz kein Gefühl des Überwachtwerdens hervorgerufen werden.

Da die Öffentlichkeit und die potenziell Betroffenen über den Einsatz von Zufahrtskontrollsystemen und deren Funktionsweise zwingend informiert und aufgeklärt werden müssen, kann auch bei subjektiver Betrachtung ausgeschlossen werden, dass ein "Gefühl der Überwachung" entstehen könnte, das nicht unerhebliche Teile der Bevölkerung von der Ausübung ihrer Versammlungs- oder Meinungsfreiheit abhalten könnte.

Auch tritt in derartigen Fällen – anders als bei Vorratsdatenspeicherung – sicherlich kein „Gefühl der Überwachung“ bei großen Teilen der Bevölkerung ein, das sich auf die freie Ausübung anderer Grundrechte auswirken könnte (VfSlg 20356/2019; 19.892/2014). Insbesondere die Information über das eingesetzte Zonenzufahrtsystem ist geeignet, das Entstehen eines solchen Gefühls zu verhindern (EuGH 21.12.2016, C-203/15, C-698/15 [Tele2] Rz 100).

Es handelt sich auch nicht um geheime Bildaufnahmen im Privatbereich, durch die ein Eindruck des lückenlosen Überwachtwerdens entstehen könnte (RIS Justiz RS0107155). Selbst in diesem Fall dürfte aber der Schutz der Persönlichkeitsrechte nicht überspannt werden, um zu vermeiden, dass es zu einer unerträglichen Einschränkung der Interessen anderer und jener der Allgemeinheit kommt (RIS Justiz RS0008990; RS0120423).

Vor allem können – wie bereits erwähnt – Zonenzufahrtsysteme nur dann funktionieren, wenn Ein- UND Ausfahrt kontrolliert werden können. Das vorübergehende Abschalten/aus dem System nehmen einzelner Kameras deaktiviert daher das gesamte System, welches dann nicht mehr in der Lage ist, den gewünschten Zweck zu erfüllen. Insgesamt erscheint auch die Verpflichtung

zur physischen Abdeckung sowohl sachlich unnötig als auch inhaltlich überzogen und würde zusätzlichen Personal- und Verwaltungsaufwand generieren.

Weiters bestehen Unklarheiten hinsichtlich der Definition der die Deaktivierung der Kameras auslösenden Ereignisse. So fehlt eine Definition von „Großereignissen“. „Großveranstaltungen“ sind in den Landesgesetzen unterschiedlich geregelt, eine bundesweite Definition fehlt bislang. Für eine rechtssichere Anwendung der betreffenden Rechtsmaterie wäre auch eine Anzeigepflicht/Bewilligungspflicht derartiger Veranstaltungen jedenfalls ein zentraler Anknüpfungspunkt. Auch die Diktion „in den betroffenen Bereichen“ ist uneindeutig (gilt es, den gesamten Schwenkbereich der Kamera in Betracht zu ziehen, oder ist lediglich der betroffene Straßenquerschnitt gemeint, auf den die Kamera zeigt).

Aufgrund dargelegten Erwägungen und der Vielzahl unbestimmter Begriffe ersucht der Österreichische Städtebund um Streichung des Abs. 2 in der vorliegenden Form.

### **Ad Abs. 3**

In Absatz 3 wird anders als im datenschutzrechtlichen Gutachten von BMK und Österreichischem Städtebund vorgeschlagen auf ein Lenkerfoto verzichtet. Die Erfassung eines Fotos vom Lenker ist im Sinne der grenzüberschreitenden Strafverfolgung jedoch aus städtischer Sicht gerade vor dem Hintergrund der Gleichbehandlung von In- und Ausländer:innen zentral. So finden derartige automationsunterstützte Zufahrtskontrollen vor allem in stark genutzten, innerstädtischen touristischen Gebieten Anwendung. Eine Speicherung des Fotos des Fahrzeuglenkers / der Fahrzeuglenkerin wäre auch datenschutzrechtlich zulässig, da die Behörde gemäß § 103 Abs. 2 Kraftfahrzeuggesetz durch die Angaben des Auskunftspflichtigen nicht von der Pflicht entbunden wird, diese Angaben im Rahmen ihrer freien Beweiswürdigkeit selbständig zu prüfen. Diese Überprüfungspflicht ist insbesondere dann relevant, wenn der Zulassungsbesitzer / die Zulassungsbesitzerin die Auskunft nicht erteilen kann und eine weitere Auskunftsperson benennt. Diese Person ist jedoch nur dann zur Beantwortung eines Auskunftsverlangens verpflichtet, wenn ihr das Fahrzeug auch tatsächlich überlassen wurde. Bei Untätigkeit oder widersprüchlichen Angaben ist die Behörde daher aufgrund der auch im Verwaltungsstrafverfahren geltenden Grundsätze der Erforschung der materiellen Wahrheit und der Amtswegigkeit

verpflichtet, die Angaben selbständig zu überprüfen. Wir möchten daher um Aufnahme des Lenkerfotos in den vorliegenden Gesetzestext ersuchen.

Der Österreichische Städtebund möchte an dieser Stelle darum ersuchen, die um die eingebrachten Änderungen adaptierte StVO-Novelle betreffend automatisierte Zufahrtskontrollen noch in die 35. StVO-Novelle aufzunehmen! Speziell Fragen des Vollzugs sind ausreichend rechtlich geregelt und könnten gegebenenfalls im Nachgang bei Bedarf einer eventuellen Evaluierung zugeführt werden. Aus heutiger, städtischer Sicht erscheint dies jedoch nicht erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen



OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS  
Generalsekretär