



Kärntner  
Gemeindebund

#04  
2023

# Gemeinde Magazin

INNOVATION UND RECHT MANAGEN



# Mobilität ≠ Verkehr

Anforderungen an die Mobilität von  
heute und ein Ausblick in die Zukunft.

IM INNENTEIL

Das Kärntner Gemeindeblatt

LAND  KÄRNTEN

+ RECHTSTIPPS + SERVICE + INFOS +

# Mobilität ≠ Verkehr

Anforderungen an die Mobilität von heute und ein Ausblick in die Zukunft.



LGF Mag. (FH)  
Peter Heymich,  
MA

Foto: Privat



Michaela  
Simschitz,  
BA MA

Foto: Privat



**„Wer nicht mobil ist, hat Nachteile“, könnte man vereinfacht sagen.**

Am Land ist, wer kein Auto hat, meist klar in der persönlichen Lebensgestaltung eingeschränkt und vielfach auf die Hilfe aus seinem Umfeld angewiesen, sei es Familie, Nachbarn oder auch soziale Dienste. Wer ein Auto hat, kommt grundsätzlich überall hin, die Frage ist nur, zu welchen (wirtschaftlichen und ökologischen) Kosten und ob die Fahrt grundsätzlich notwendig ist.

Schlüpfen wir von der individuellen in eine gemeinde- und verkehrsplanerische Rolle, stellen sich mitunter ganz andere Fragen, wie etwa, „wo möchten wir welche Verkehrsteilnehmer:innen nicht haben“, „wie kommt man möglichst leise und ohne Abgase von A nach B“, „wie schafft man Orte, an denen sich Leute gerne treffen“ und „wie schafft man es, Leerstand zu bekämpfen“.

Wie es um die Mobilität in Kärnten steht und wie man die Anforderungen besser erfüllen kann, haben wir diesmal Expert:innen gefragt. Die Antworten lesen Sie auf den folgenden Seiten.



**Es heißt immer, Mobilität sei wichtig, Mobilität sei überlebensnotwendig für den ländlichen Raum. Doch was ist eigentlich Mobilität?**

Mobilität umfasst die Möglichkeiten, sich frei und flexibel von einem Ort zum anderen zu bewegen. Sie umfasst verschiedene Arten von Transportmitteln wie Autos, Fahrräder, öffentliche Verkehrsmittel und natürlich zu Fuß gehen und nicht zuletzt ist auch die Übermittlung von Daten eine Form der Mobilität.

Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil unseres täglichen Lebens, da sie es uns ermöglicht, zur Arbeit zu kommen, Bekannte und Familie zu besuchen, Einkäufe zu erledigen und neue Orte zu erkunden. Sie war immer schon ein wesentlicher Aspekt der Gesellschaft und trägt zur wirtschaftlichen Entwicklung und sozialen Interaktion bei. Allerdings verursacht die uneingeschränkte Mobilität auch Kosten für die einzelnen Personen und für die Gesellschaft allgemein und hat auch nicht unmittelbar monetär bewertbare Wirkungen, wie z.B. die negativen klimatischen Auswirkungen auf Grund der verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen oder Lärmemissionen.

Mobilität bleibt nach wie vor wichtig für eine florierende Wirtschaft. Die Herausforderung ist es, die notwendige Mobilität so zu gestalten, dass die ökonomische Entwicklung und das soziale Gefüge im ländlichen Raum gewährleistet sind. Es gibt keinen einzelnen Lösungsansatz, um den Mobilitätsbedarf in ländlichen Regionen zu decken. Auf Grund der starken Zersiedelung in den ländlichen Bereichen Österreichs werden verschiedene Maßnahmen benötigt, um gezielte Verhaltensänderungen in der Bevölkerung zu erreichen. Da mehr als die Hälfte des Kfz-Verkehrs in Österreich an Werktagen seine Ursachen in Arbeits- und Dienstwegen hat, macht es Sinn, beim Berufspendlerverkehr anzusetzen. Im betrieblichen Mobilitätsmanagement wird der individuelle Mobilitätsbedarf für Mitarbeiter:innen analysiert und entsprechende Maßnahmen entwickelt, um die Pendlerwege auf andere Verkehrsmittel zu verlagern. Verhaltensänderung setzt meistens eine Motivation der Betroffenen voraus. Für Mitarbeiter:innen ist zum Beispiel das Steigern der Lebensqualität und das jährliche finanzielle Einsparungspotenzial durch einen Umstieg vom PKW auf Fahrrad

---

**Auf Grund der starken Zersiedelung in den ländlichen Regionen Österreichs werden verschiedene Maßnahmen benötigt, um die gezielte Verhaltensänderungen in der Bevölkerung zu erreichen.**



**In einer immer stärker vernetzten Welt erwarten die Menschen eine flexible, nahtlose, bequeme, schnelle und dennoch nachhaltige Art der Fortbewegung.**

oder ÖV für einen Teil oder sogar des gesamten Arbeitsweges besonders dann interessant, wenn man einen Teil der Pendlerzeit als Arbeitszeit nutzen kann. Natürlich setzt das voraus, dass die notwendige Infrastruktur, wie z.B. schnelle und sichere Radwege, ÖV-Verbindungen mit entsprechender Taktverdichtung, P&R Anlagen, Haltestellen etc., auch vorhanden ist.

Sollte solche Infrastruktur nicht zur Verfügung stehen, dann können die Betriebe selbst Maßnahmen setzen, wie z.B. Shuttlebusse für ihre Mitarbeiter:innen, wenn die ÖV-Verbindungen nicht ausreichend angeboten werden. Die Möglichkeiten werden gesteigert, wenn bei betrieblichen Clustern in Industriegebieten die Synergiewirkung genutzt wird. Ein Shuttlebus kann für einen Betrieb allein vielleicht nicht wirtschaftlich betrieben werden, aber zusammen mit benachbarten Betrieben ist ein wirtschaftliches Angebot oder eine Mikro-ÖV-Lösung für die Gemeinde möglich.

### **Welche Anforderungen werden im Vergleich zu den letzten Jahrzehnten heute und in Zukunft an die Mobilität gestellt?**

Gesellschaftliche Entwicklungen und demografische Veränderungen haben die Anforderungen an die Mobilität in der heutigen Zeit stark beeinflusst. Die sich rasch ändernden Lebensbedingungen, wie veränderte Familienverhältnisse oder flexiblere Arbeitsbedingungen, erfordern auch ein flexibles Mobilitätsangebot. Der Klimawandel wiederum verlangt Alternativen mit weniger Emissionen, um die Auswirkungen auf die Umwelt zu reduzieren. In einer immer stärker vernetzten Welt erwarten die Menschen eine flexible, nahtlose, bequeme, schnelle und dennoch nachhaltige Art der Fortbewegung. Die Zersiedelung im ländlichen Raum stellt eine besondere Herausforderung für den Wunsch nach solcher effizienten Nutzung von Ressourcen dar und führt zu einem verstärkten Bedarf an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Da der E-Antrieb derzeit bevorzugt wird, ist eine adäquate Stromleitungsinfrastruktur

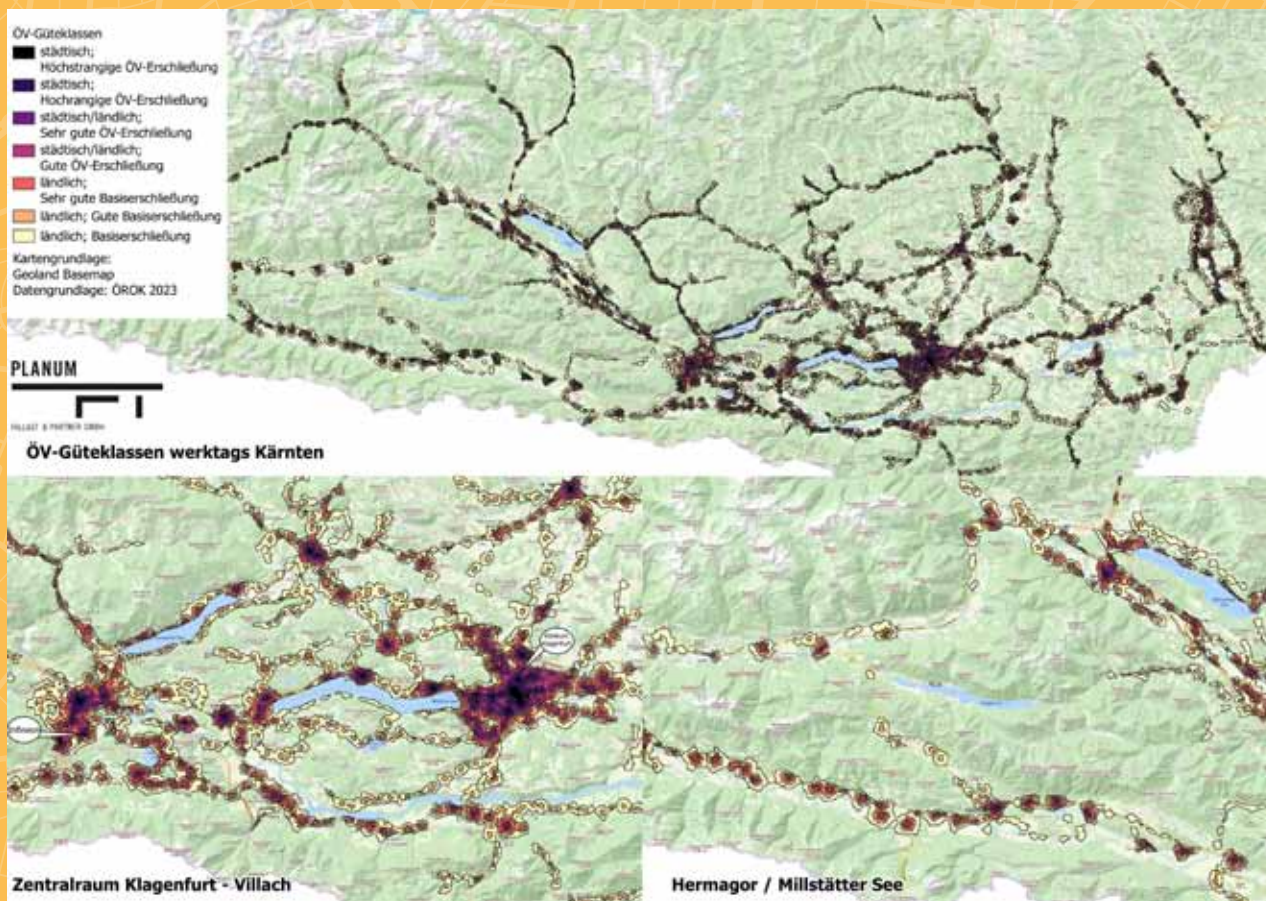
das Um und Auf, um diesen Anspruch zu erfüllen. Das beabsichtigte Update des Energiemasterplans Kärnten ist ein Schritt in diese Richtung.

Die weiteren Anforderungen an die Mobilität umfassen daher Aspekte wie eine gute Infrastruktur für den öffentlichen Nahverkehr, des Ausbaus der Rad- und Fußgängerinfrastruktur, besonders hinsichtlich der ersten und letzten Meile zu den ÖV-Haltestellen, die Verfügbarkeit von Carsharing- und Fahrradverleihsystemen sowie die Integration von neuen Technologien, wie das autonome Fahren, das derzeit in Pörschach getestet wird. Gewisse Mobilität im Kopf ist ebenso gefragt, um Verkehr weniger oder gar nicht erst entstehen zu lassen. Künftig wird das groß angelegte Glasfaserausbau-projekt, das vom Bund gefördert wird, eine wichtige Rolle in diesem Sinne spielen, um das qualitativ hochwertige Home-Office zu ermöglichen. Statt Arbeiten zentralisiert an einem Ort abzuwickeln, was Verkehr erzeugt, sind viele Aufgaben durch die digitale Transformation von zuhause zu erledigen – quasi wie es der Fall vor der industriellen Revolution im 19. Jahrhundert war.

Das ist aber erst der Anfang. Um zum Beispiel den medizinischen Alltagsbedarf für strukturschwache Gemeinden mit Landarztmangel abzudecken, wäre die Primärversorgung künftig mit online Arztterminen zum Teil abzudecken. Anschließend können die benötigten Medikamente dann per Drohne direkt nach Hause geliefert werden (das wird derzeit an Inseln an der Westküste Schottlands erprobt). Es wird eine Vielzahl von weiteren Leistungen geben, die man auch über das Internet abwickeln kann.

Dennoch gilt es, auch gleichzeitig die sozialen Strukturen, die über die dörflichen Institutionen wie Gasthäuser, kirchliche Einrichtungen, Musikkapellen, Feuerwehr, Greißler usw. funktionieren, durch gezielte Unterstützungen aufrechtzuerhalten. Die Barrierefreiheit spielt dabei auch eine wichtige Rolle. Mobilität sollte für alle Menschen





Die Karten zeigen die starken Unterschiede bei der Erschließung unterschiedlicher Regionen durch den öffentlichen Verkehr.

zugänglich sein, unabhängig von Alter oder körperlichen Einschränkungen. Die erforderliche Infrastruktur muss daher entsprechend gestaltet sein, um eine inklusive Mobilität für alle zu ermöglichen. Zusammenfassend kann man sagen, dass die Anforderungen an die künftige Mobilität Nachhaltigkeit, Effizienz und Barrierefreiheit unter Anwendung der neuen Technologien umfassen, um den Bedürfnissen der Gesellschaft gerecht zu werden.

#### **Warum wurden die Takte im öffentlichen Verkehr im ländlichen Bereich immer geringer? Wo liegt hier das Problem?**

Die Verschlechterung des Mobilitätsangebotes im öffentlichen Verkehr war in der Vergangenheit besonders im ländlichen Bereich durch eine Verschlechterung der Taktzeiten

bemerkbar, sofern man überhaupt von einem Taktverkehr sprechen konnte. Die Ausdünnung ging auf manchen Linien so weit, dass das Angebot auf den Bedarf des Ausbildungspendlerverkehrs angepasst war und nur mehr zu den Früh- und Mittagszeiten, eventuell am Abend, noch Kurse geführt wurden.

Die Gründe für diese Verschlechterung in der Vergangenheit waren in den meisten Fällen eine Kombination mehrerer Einflüsse:

- Demografische Veränderung in der Bevölkerung ländlicher Räume, wie die Veränderung der Altersstruktur und Bevölkerungswanderung in die Ballungsräume, führen zu einer Verringerung der Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen.



**Der Betrieb öffentlicher Verkehrsmittel ist in den seltensten Fällen kostendeckend.**

- Die Ansprüche der Menschen nach Flexibilität bei der Mobilität und die Verbesserung der finanziellen Situation der privaten Haushalte führten zu einer stetigen Zunahme des Motorisierungsgrades und damit zur erhöhten Verfügbarkeit des privaten Pkws zur Abdeckung der Mobilitätsnachfrage.
- Der Betrieb öffentlicher Verkehrsmittel ist in den seltensten Fällen kostendeckend. Die öffentliche Hand war immer weniger bereit, den Subventionsbedarf zu begleichen.
- Dem offensichtlichen und klar belegbaren Subventionsbedarf des öffentlichen Verkehrs steht noch immer die Tatsache gegenüber, dass bei Einbeziehung aller externen Kosten auch der Kfz-Verkehr nicht kostendeckend ist und die Infrastrukturkosten und indirekten Umweltfolgekosten nicht dem privaten Kfz-Verkehr zugerechnet werden (z.B. Folgen der Luftschadstoff- und Lärmemissionen, Klimawirkungen, Unfallfolgekosten usw.). Dies führt zu einer verzerrten Wahrnehmung der tatsächlichen Kosten von Verkehrsleistungen der verschiedenen Verkehrsträger.
- Veränderte Prioritäten und Wertehaltungen der politischen Entscheidungsträger und die Anpassung an



die veränderte Nachfrage führten zu einer Verstärkung des negativen Trends zum Nachteil des öffentlichen Verkehrs.

Die steigenden Kosten für Anschaffung und Betrieb privater Pkw führen inzwischen zu einem veränderten Kostenbewusstsein und zu einer Trendumkehr in der Verkehrsmittelwahl – auch in den ländlichen Gebieten. Die Wege zu Mobilitätsknoten werden mit dem Pkw oder dem Fahrrad zurückgelegt, idealerweise wird der größere Anteil des Weges mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt.





### Was müsste man für den öffentlichen Verkehr in Kärnten tun?

#### Welche Eigenheiten hat Kärnten?

Wie man den Darstellungen zu den ÖV-Güteklassen für Werkstage entnehmen kann, befinden sich die besten ÖV-Dienste erwartungsgemäß im urbanen Gebiet. In den letzten Jahren haben die regionalen ÖV-Linien in Kärnten mit einem verbesserten Angebot deutlich zugenommen. Was noch fehlt, ist die flächige Erschließung. Durch die ausgeprägte Zersiedlung und die topographischen Gegebenheiten (Berg- und Seenlandschaft) in den Kärntner Regionen ist

der bedarfsorientierte Mikro-ÖV in Kombination mit weiteren Angeboten wie Car- und Bike-Sharing, Shuttlebussen usw. notwendig, um die Feinverteilung zu erreichen. Dazu sind die Bürgermeister:innen, die viel Einfluss bei der Gestaltung ihrer Gemeinden und Ortszentren haben angehalten, möglichst nach innen zu verdichten und die Daseinsvorsorge ins Zentrum der Gemeinden zu holen, statt sie am Ortsrand zu platzieren. Das macht die Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr attraktiver und reduziert den Anteil des generierten Autoverkehrs.

### Welche Rolle müsste dem Land/den Regionen/den Gemeinden/der Wirtschaft zukommen?

Wenn das Ziel einer langfristig nachhaltigen Mobilität und Energieversorgung in den Regionen erreicht werden soll, sind die Länder in Zusammenarbeit mit dem Bund an der Reihe, die strategischen Weichen dafür zu stellen. In erster Linie sind die benötigten Investitionen und Förderungen zu sichern und integrierte regionale Mobilitäts-, Raum- und Energieentwicklungspläne zu erstellen. Die wirtschaftliche Sicherung der derzeitigen und künftigen gewerblichen Standorte bei gleichzeitiger Einhaltung der Nachhaltigkeitsziele, stellt durchaus keinen Widerspruch dar. Langfristig gilt es, die Entwicklungen von Industrie- und Siedlungsgebieten so zu



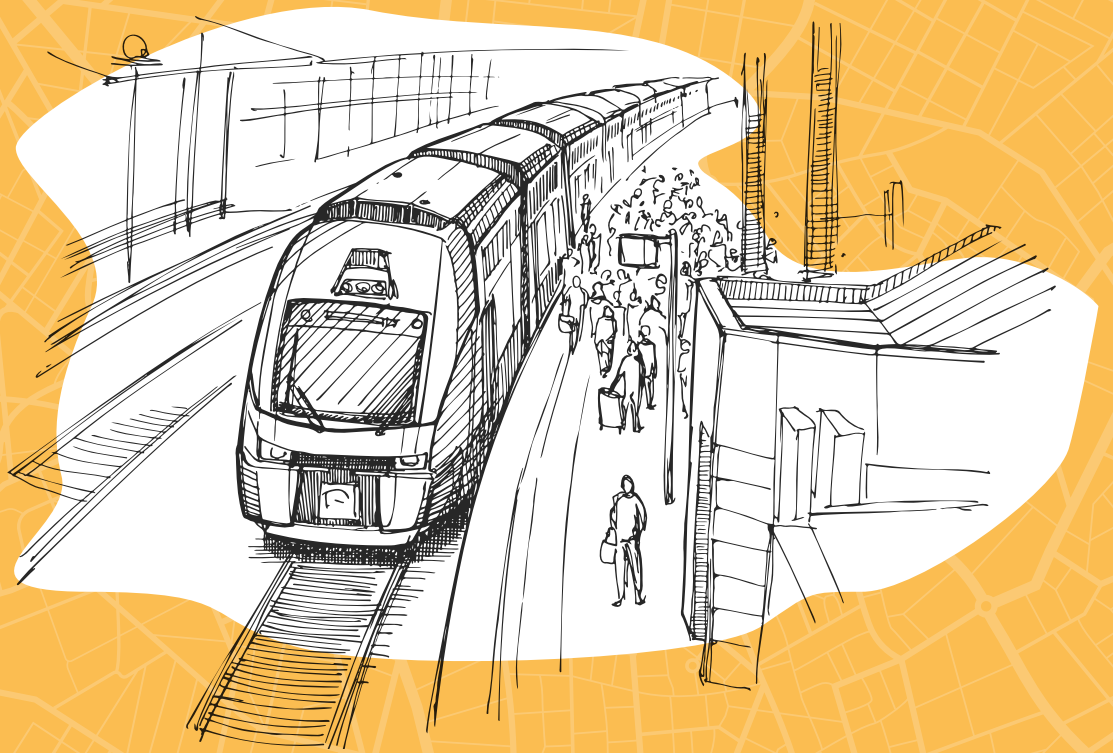
**Die wirtschaftliche Sicherung der derzeitigen und künftigen gewerblichen Standorte bei gleichzeitiger Einhaltung der Nachhaltigkeitsziele, stellt durchaus keinen Widerspruch dar.**



Foto Mobilbüro Hermagor



Mit der Fertigstellung der Koralmbahn Ende 2025 sind Chancen und auch Risiken für Kärnten verbunden.



steuern, dass die nachhaltige Mobilität als Voraussetzung für die Ansiedlung gilt. Die aktuellen Raumordnungsgesetze in den Ländern bieten eine ausreichende Handhabe, um auch die länderspezifischen Zielsetzungen zu erreichen.

#### Welche Rolle spielt die Fertigstellung der Koralmbahn?

Mit der Fertigstellung der Koralmbahn Ende 2025 sind Chancen und auch Risiken für Kärnten verbunden. Die Koralmbahn wird Teil der neuen Südstrecke und verbindet Österreichs Norden und Süden nachhaltig (beide Bedeutungen sind hier gemeint: künftig prägend und gleichzeitig ökologisch). Auf der europäischen Ebene bildet sie wiederum den Südabschnitt des Baltisch-Adriatischen Korridors und ist damit Teil eines der gegenwärtig bedeutendsten Infrastrukturprojekte Europas. Die wichtigsten Seehäfen (Koper, Triest, Rijeka usw.) werden mit den wachsenden Industriegebieten in Mitteleuropa verbunden, die Koralmbahn fungiert daher als eine Art „Hauptschlagader“ der Wirtschaft. Das BATCo-EU-Projekt\* wurde 2013 abgeschlossen. Das Projekt mit 18 Partnern aus fünf Ländern hat den Baltisch-Adriatischen Korridor primär

aus der Metaebene betrachtet. Nun ist der Fokus auf die regionale Ebene gerückt. Derzeit wird der „Wirtschaftsraum Südösterreich“ als Area Süd kreiert und besonders die Bezirke Deutschlandsberg in der Steiermark, sowie Wolfsberg und Völkermarkt in Kärnten erfahren damit besondere Aufmerksamkeit. Natürlich spielen die Ballungszentren Graz und Klagenfurt eine ebenso wichtige Rolle, bezüglich der Entwicklung erfahren die drei Bezirke aber vermutlich die größten Veränderungen. Die jüngste Koralmbahn-Studie\*\* bezeichnet das Einzugsgebiet für diese Strecke als die Gebiete im Umfeld der Strecke, die man von einem Bahnhof in durchschnittlich 40 Minuten erreicht. Dieses erweiterte Einzugsgebiet erstreckt sich dann von Graz über die südliche Obersteiermark und über Klagenfurt bis zum wichtigen Verkehrsknotenpunkt Villach. Die erweiterte urbane Agglomeration Graz-Klagenfurt wird insgesamt rund 1,1 Millionen Einwohner und eine halbe Million unselbstständig Beschäftigte zählen. Da die sogenannten peripheren Bereiche ab Ende 2025 an das städtische Angebot in Tageserreichbarkeiten angebunden sind, sind solche länd-



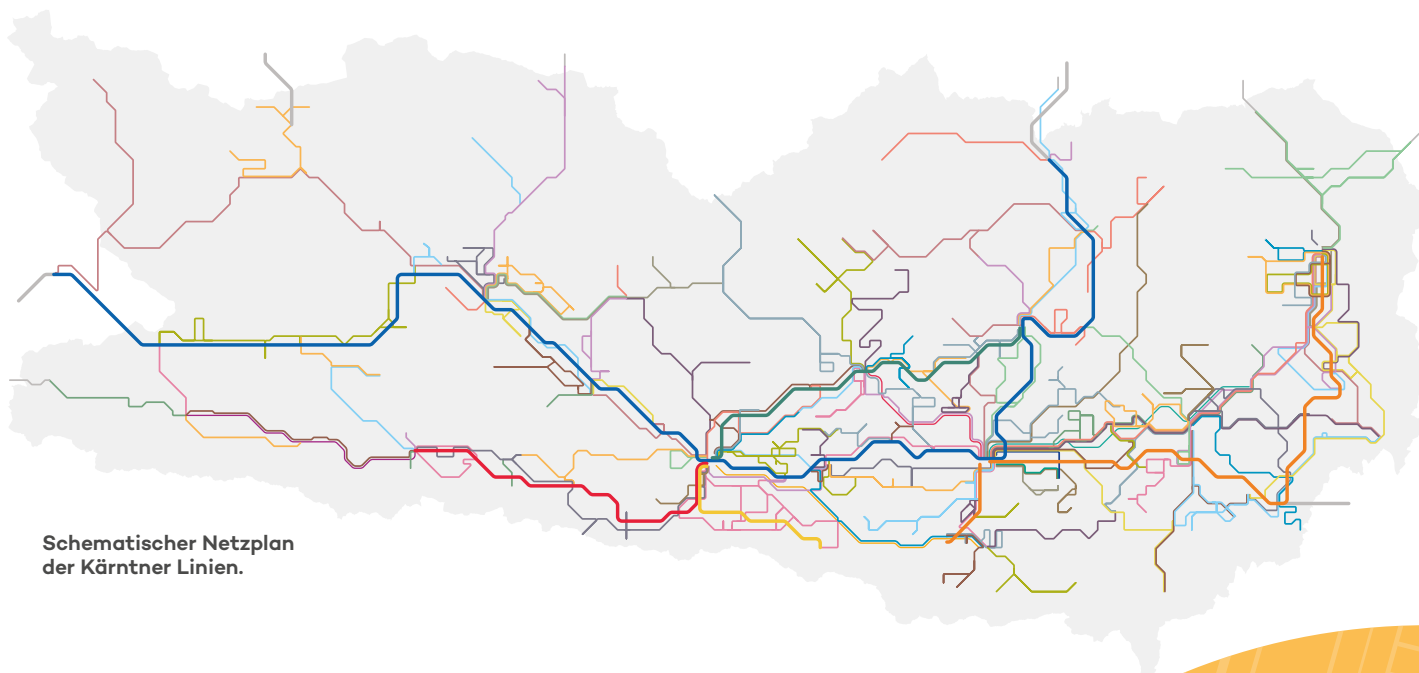
lichen Standorte mit einem Schlag viel attraktiver. In Folge bedeutet dies, dass der Wohnungsdruck im urbanen Bereich abnimmt, wenn günstiger und qualitativ hochwertiger Wohnraum am Land leichter erreichbar ist.

Der Wunsch nach dörflicher Gemeinschaft und ausreichender Versorgung des menschlichen Alltagsbedarfs in Bezug auf sichere Arbeit, Bildung, medizinische Primärversorgung und eine Anbindung an die nächste Stadt auch ohne eigenes Auto kann somit erfüllt werden. Damit rückt die ländliche Lebensform näher an ein nachhaltiges Idealziel. Um die Möglichkeiten, die die Koralmbahn bietet, ausnutzen zu können, muss die Feinverteilung von den Bahnhöfen entlang der neuen Strecke entsprechend funktionieren (Vergleich: kleine Blutgefäße um die Hauptschlagader gewährleisten die lebensnotwendige Versorgung aller

Körperbereiche). Dafür ist der Ausbau des qualitativen öffentlichen Verkehrs und der bedarfsorientierten Mikro-ÖV-Angebote als Ergänzung und Zubringerfunktion zu den bestehenden Linien in den Kärntner Regionen ausschlaggebend. Dazu gibt es schon erste Ansätze in Mittelkärnten, im Lavanttal, am Ossiacher See und im unteren Drautal. Gleichzeitig ist es langfristig auch notwendig, die Zersiedelung durch raumplanerische Interventionen zu unterbinden und kompaktere Siedlungsstrukturen auch durch Innenverdichtung in den Ortszentren zu forcieren. Mit der Umsetzung solcher Maßnahmen in naher Zukunft wird es möglich sein, dass das durch die Koralmbahn entstehende Potenzial auch für die ländlichen Regionen greifbar und nutzbar wird.

*Das Interview führten Peter Heymich und Michaela Simschitz.*

**Vergleich:  
kleine Blutgefäße um  
die Hauptschlagader  
gewährleisten die  
lebensnotwendige  
Versorgung  
aller Körperbereiche.**



**Schematischer Netzplan  
der Kärntner Linien.**

\*Land Kärnten fungierte als Lead Partner, PLANUM Fallast & Partner vom Leadpartner als Konsulent beauftragt; zusätzlich wurde Büro Fallast mit der Lärmmessung, Analyse, Prognose und Maßnahmenentwicklung entlang der Trassenführung im Rahmen des UVP-Verfahrens beauftragt.  
\*\*Standortstudie zum Wirtschafts- und Innovationsraum Südostösterreich, Joanneum Research und das Institut für Wirtschaft und Standortentwicklung, 2022

Unsere Fragen beantworteten:  
Dr. Marie-Therese Fallast-Callaghan  
DI Dr. Kurt Fallast  
PLANUM Fallast & Partner GmbH  
Ingenieurbüro für Mobilität – Raum – Umwelt  
Graz – Klagenfurt – Wien

# Laufender (auch technischer) Datenschutz ist unerlässlich

Nicht zuletzt durch die in den Medien äußerst prominent vertretene Causa „Google Fonts“, in denen ein Anwalt für seine Mandantin 32.000 Abmahnungen versendete und dabei 358.000 Euro erlöste, war das Datenschutzrecht zuletzt wieder in aller Munde.



Mag.  
Gernot Hobel  
Jurist des  
Kärntner  
Gemeindebundes

Foto Varh

**A**uch wenn die Angelegenheit für den Rechtsanwalt bei der Wirtschafts- und Korruptionsstaatsanwaltschaft endete, die wegen des Verdachtes auf schweren Betrug ermittelte, soll dies Anlass dafür sein, in den Gemeinden nochmals das eigene Datenschutzniveau zu evaluieren und sollen mit diesem Beitrag auch aktuelle Datenschutzproblematiken aufgezeigt werden.

## Google Fonts

Bei Google Fonts handelt es sich um ein Verzeichnis von über 1.500 Schriftarten, welche von Google lizenzfrei und kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Websitebetreiber dürfen diese Schriften ohne Kennzeichnung auf jeder beliebigen Website verwenden. Der Vorteil daran ist, dass der Dienst für die Suchmaschine Google optimiert ist. Außerdem machen Google Fonts die Website nicht nur optisch ansprechender, sondern auch schneller, da die Schriftarten auf den Servern von Google gespeichert sind und daher Platz auf den Servern von Websitebetreibern frei bleibt.

In der Praxis werden diese Schriftarten häufig in einer Weise genutzt, die eine Datenübermittlung in die Vereinigten Staaten auslöst. Werden die Fonts über einen Link eingebunden, stellen sie eine Serververbindung zu Google her.

Beim Laden einer Website, auf der Google Fonts eingebunden wurden, übermittelt der Browser der Websitebesucher:innen verschiedene Informationen zur einheitlichen Darstellung der Schriftarten an Google. Dazu ge-

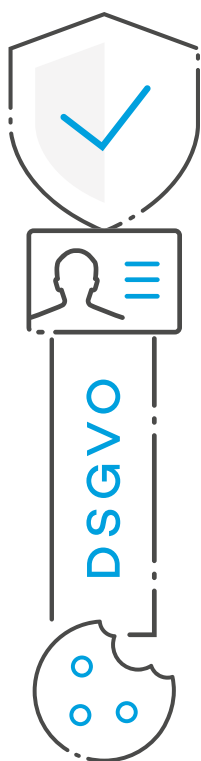
hören neben Browser- und Gerätedaten auch die IP-Adressen der User:innen – die personenbezogene Daten darstellen.

**Das bedeutet konkret:** Durch die Einbindung von Google Fonts werden personenbezogene Daten an die Server von Google in den Vereinigten Staaten übermittelt. Laut der Datenschutzgrundverordnung müssen Betroffene in diesem Fall vor der Verarbeitung ihrer Daten zunächst darüber informiert werden. Zudem muss eine Rechtsgrundlage für die Verarbeitung einschlägig sein. Bei der Nutzung von Google Fonts kommen zwei Rechtsgrundlagen in Betracht:

- Das überwiegende berechtigte Interesse der Websitebetreibenden.
- Eine Einwilligung durch die User:innen.

Das Einholen einer Einwilligung scheitert häufig jedoch bereits daran, dass Websites so konfiguriert wurden, dass die Datenübermittlung sofort beim Aufrufen der Website stattfindet und keine Steuerung über ein Cookiebanner oä. erfolgt.

Google stellt auch keine ausreichenden Informationen darüber zur Verfügung, welche Daten zu welchem Zweck verarbeitet oder wie lange sie gespeichert werden. Diese Informationen sind jedoch für die Einholung einer freiwilligen, informierten Einwilligung notwendig. Die Datenschutzbehörde hat das amtsweilige Prüfverfahren gegen Google wegen Google Fonts noch nicht abgeschlossen. Die Datenschutzbehörde kann daher noch keine Stellungnahme dazu abgeben, ob die Einbindung von Google Fonts auf einer Website tatsächlich gegen die DSGVO verstößt.





Unverbindlich wird seitens der Datenschutzbehörde jedoch empfohlen, die folgenden technischen Schritte umzusetzen:

- Überprüfen Sie, ob Google Fonts tatsächlich auf Ihrer Website eingebunden ist.
- Überprüfen Sie, ob Sie Google Fonts überhaupt benötigen. Oft wird Google Fonts bei „Website-Baukästen“ standardmäßig eingebunden.
- Sofern Sie Google Fonts auf Ihrer Website einbinden und benötigen, überprüfen Sie, ob die Schriftarten von einem Google-Server (nach)geladen werden, oder ob die Schriftarten lokal eingebunden sind. Eine lokale Einbindung ist empfehlenswert.
- Wenn Sie technische Expertise besitzen, können Sie zusätzlich überprüfen, ob aufgrund der Einbindung von Google Fonts auf Ihrer Website überhaupt eine Verbindung zu einem Google-Server aufgebaut wird. Dokumentieren Sie ihre Ergebnisse.

Jedenfalls sollten Sie aber mit Ihrem jeweiligen IT-Anbieter Kontakt aufnehmen und die Sachlage besprechen.

### Google Analytics

Die Datenschutzbehörde hat sich im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens mit der Vereinbarkeit von Google Analytics und der Datenschutzgrundverordnung befasst. Bei Google Analytics handelt es sich um ein Google-Tool, mit dem Betreiber einer Website detaillierte Berichte über das Nutzerverhalten von Website-Besucher:innen erstellen können.

Beim Aufruf einer Website, die Google Analytics verwendet, wird dem Browser des Besuchers eine Google Analytics Kennnummer zugeordnet. Besucher:innen können anhand dieser Kennnummer individualisiert und unterschiedlich behandelt werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, diese Kennnummer mit weiteren Informationen zu kombinieren, wie etwa mit der IP-Adresse oder gewissen Browserdaten. Durch diese Kombination entsteht ein einzigartiger digitaler Fußabdruck, der Benutzer:innen des Browsers zugeordnet werden kann. Wenn Besucher:innen während des Aufrufs einer solchen Website in ihr Google Konto eingeloggt sind, kann die Information über den Websitebesuch auch dem jeweiligen Google Konto zugeordnet werden.

Im Beschwerdeverfahren wurde festgestellt, dass dieser digitale Fußabdruck auch an die Server von Google LLC mit Sitz in den USA übermittelt wurde. Der Betreiber der Website und Google LLC haben Standarddatenschutzklauseln (in der Fassung des Durchführungsbeschlusses der Europäischen Kommission 2010/87/EU vom 5. Februar 2010) abgeschlossen. Ausgehend von der Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Union in C 311/18 („Schrems II“) wurde diese Datenübermittlung als unzulässig beurteilt, weil kein angemessenes Schutzniveau für die übermittelten personenbezogenen Daten, wie gemäß Artikel 44 DSGVO gefordert, gegeben war. Die zusätzlich zu den Standarddatenschutzklauseln implementierten Maßnahmen waren aus Sicht der Datenschutzbehörde nicht effektiv, da diese die seitens des EuGH aufgezeigten Überwachungs- und Zugriffsmöglichkeiten durch US-Nachrichtendienste nicht beseitigt haben.

Die Datenschutzbehörde hat daher mit Bescheid festgestellt, dass Website-Betreiber das Tool Google Analytics (jedenfalls auf Grundlage des im Bescheid festgestellten Sachverhaltes) nicht in Einklang mit der DSGVO einsetzen können. Dieser Bescheid ist nicht rechtskräftig.

Wollen Sie daher Google Analytics datenschutzkonform nutzen, sollten Sie folgende Maßnahmen treffen:

- Abschluss einer Auftragsverarbeitervereinbarung mit Google Inc. Google selbst stellt ein passendes Muster zur Verfügung, welches ausgefüllt an die Google Ireland Ltd. gesandt werden muss. Das Dokument wird anschließend unterschrieben retourniert.
- Anpassung des Google-Analytics-Code, sodass die IP-Adressen anonymisiert erhoben werden.
- Anpassung der Datenschutzerklärung auf der Website.
- Einbau eines Opting-Out, mit welchem die Nutzer:innen der Seite der Datenerhebung durch Google widersprechen können.



**Die Datenschutzbehörde hat daher mit Bescheid festgestellt, dass Website-Betreiber das Tool Google Analytics (...) nicht in Einklang mit der DSGVO einsetzen können.**

0  
1  
0  
1 1  
0 0  
1 1  
0 1  
0 0  
1 1  
0  
0  
1



**Für alle „technisch nicht notwendigen Cookies“ muss eine Einwilligung eingeholt werden.**

## Cookies

Zuletzt wurde auch wieder sowohl von der Datenschutzbehörde als auch von Privatpersonen vermehrt auf die datenschutzkonforme Verwendung von Cookies geachtet.

Unter Cookies versteht man kleine Textdateien, die abgespeichert werden, wenn eine Website im Internetbrowser aufgerufen wird. Diese Textdateien können u.a. vom Webserver einer solchen Website ausgelesen werden, um bei einem erneuten Abrufen der Seite ein schnelleres Laden und eine personalisierte Website zu ermöglichen. Wenn Sie als Website-Betreiber die Entscheidung treffen, dass Cookies oder sonstige Dienste auf Ihrer Website zum Einsatz kommen, so sind Sie aus datenschutzrechtlicher Sicht für diese Datenverarbeitung (zumindest im gewissen Ausmaß) gemäß Art. 4 Z 7 DSGVO als Verantwortlicher oder gemeinsam Verantwortlicher nach Art. 26 DSGVO zu qualifizieren.

Die Zulässigkeit für das Setzen oder Auslesen von Cookies ist grundsätzlich in Art. 5 Abs. 3 der Richtlinie 2002/58/EG idGF. geregelt, welcher auf nationaler Ebene in § 165 Abs. 3 TKG 2021 umgesetzt wurde.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass Cookies beim Aufruf einer Website nur dann ohne Einwilligung gesetzt oder ausgelesen werden dürfen, wenn dies unbedingt erforderlich ist, damit der Anbieter der vom Nutzer oder Benutzer ausdrücklich gewünscht wurde, diesen Dienst zur Verfügung stellen kann („technisch notwendige Cookies“). Für alle „technisch nicht notwendigen Cookies“ muss eine Einwilligung eingeholt werden. Beim Bau einer Website ist dringend darauf zu achten, dass keine „technisch nicht notwendigen Cookies“ vor dem Einholen einer Einwilligung gesetzt werden.

Eine solche Einwilligung wird in aller Regel durch einen sog. Cookie-Banner eingeholt. Ein Cookie-Banner ist ein Fenster, welches beim Aufruf einer gewissen Website auftaucht. Dieses Fenster wird üblicherweise dazu verwendet, die Einwilligung der Website-Besucher:innen für das Setzen und Auslesen von Cookies einzuholen.

Grundsätzlich steht es dem Website-Betreiber offen, den Cookie-Banner nach seinen Vorstellungen zu gestalten. Zu beachten gilt jedoch, dass sich die Bedingungen für die Einwilligung nach Art. 4 Z 11 und Art. 7 DSGVO richten.

Eine Einwilligung für das Setzen und Auslesen von „technisch nicht notwendigen“ Cookies sowie für die darauffolgende Datenverarbeitung ist daher nur wirksam, wenn die entsprechenden Vorgaben der DSGVO vollständig eingehalten werden.

Nach Ansicht der Datenschutzbehörde ist bei der Gestaltung eines Cookie-Banners daher jedenfalls Folgendes zu beachten:

- **Erst Einwilligung, dann Cookies:** Die Einwilligung ist vorab einzuholen. Beim Bau einer Website ist dringend darauf zu achten, dass keine „technisch nicht notwendigen Cookies“ vor dem Einholen einer Einwilligung gesetzt werden.
- **Bewusstsein der betroffenen Person:** Der betroffenen Person muss klar sein, dass sie eine Einwilligung abgibt. Ein Weitersurfen ohne Interaktion mit dem Cookie-Banner oder ein „versteckter Einwilligungsbutton“, der irrtümlich ausgewählt wird, kann nicht als unmissverständliche Einwilligung gewertet werden. Ebenso wenig kann von einer Einwilligung ausgegangen werden, bloß, weil eine betroffene Person das Setzen oder Auslesen von Cookies in den Browsereinstellungen grundsätzlich zulässt;
- **Privacy by default:** Die betroffene Person muss sich proaktiv für die Einwilligung entscheiden. Voreinstellungen oder vorangekreuzte Boxen im Cookie-Banner sind unzulässig.
- **Freiwillig:** Die Einwilligung muss freiwillig erfolgen. Der betroffenen Person dürfen keine Nachteile angedroht werden und sie darf keine Nachteile erleiden, wenn sie keine Einwilligung abgibt. Grundsätzlich ist es unzulässig, der betroffenen Person den Zugang zur Website im Falle der Nichtabgabe der Einwilligung zu verweigern.
- **Widerrufsmöglichkeit:** Im Cookie-Banner muss klar und deutlich beschrieben werden, wo bzw. wie die Einwilligung widerrufen werden kann. Der Widerruf muss so einfach sein wie die Erteilung der Einwilligung.



- Erfüllung der Informationspflicht: Der betroffenen Person, muss klar sein, wofür die Einwilligung abgegeben wird. Dies setzt voraus, dass die Informationspflichten vollständig erfüllt werden.
- Nichtabgabe einer Einwilligung ist so einfach wie die Abgabe der Einwilligung: Die Nichtabgabe einer Einwilligung (bzw. das Weitersurfen ohne Einwilligung) muss genauso einfach sein wie die Abgabe der Einwilligung. Mit anderen Worten: Für die Nichtabgabe einer Einwilligung dürfen nicht mehr Interaktionen mit dem Cookie-Banner notwendig sein, als für die Abgabe der Einwilligung. Von der betroffenen Person kann nicht verlangt werden, dass sie auf einer Schaltfläche erst auf einer zweiten oder dritten Ebene die Entscheidung treffen kann, keine Einwilligung abzugeben.
- Keine unfairen Praktiken: Die betroffene Person darf weder unmittelbar noch subtil zur Abgabe einer Einwilligung gedrängt werden (kein „nudging“). Es ist unzulässig, den Button zur Nichtabgabe einer Einwilligung (bzw. zum Weitersurfen ohne Einwilligung) derart zu gestalten oder zu positionieren, dass dieser Button weniger prominent ist als der Button zur Abgabe einer Einwilligung.

Zusammengefasst sollte auch bei diesem Themenkomplex mit dem IT-Anbieter die Datenschutzkonformität geprüft werden.

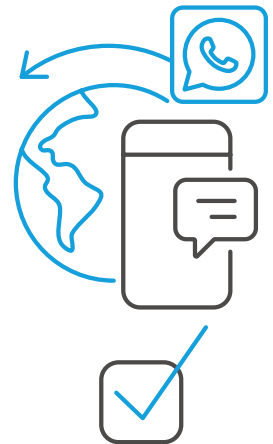
### Neuer Angemessenheitsbeschluss

Am 10. Juli 2023 wurde von der Europäischen Kommission als Nachfolger des „Privacy Shield“ ein neuer Angemessenheitsbeschluss gemäß Art. 45 DSGVO für die Vereinigten Staaten von Amerika angenommen, das sog. „EU-U.S. Data Privacy Framework“. Mit dem neuen Angemessenheitsbeschluss können ab sofort personenbezogene Daten aus der EU an die USA wieder fließen, ohne dass weitere Übermittlungsinstrumente oder zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind. Dies gilt jedoch nur, sofern die Organisation, an die sie übermittelt werden, auch unter dem EU-U.S. Data Privacy Framework zertifiziert ist und in

der Data Privacy Framework List aufscheinen (eine Suche ist unter <https://www.dataprivacyframework.gov/s/participant-search> möglich). Scheint ein Datenimporteur in den Vereinigten Staaten in dieser Liste auf, ist die Übermittlung personenbezogener Daten allein auf Basis des Angemessenheitsbeschlusses möglich und müssen keine weiteren Maßnahmen iSd. Art. 46 DSGVO gesetzt werden. Hingegen müssen Datenübermittlungen an Datenimporteure in den Vereinigten Staaten, welche nicht unter das EU-U.S. Data Privacy Framework fallen, weiterhin auf andere geeignete Garantieinstrumente iSd. Art. 46 DSGVO (bspw. Standarddatenschutzklauseln samt ggf. zusätzlicher Maßnahmen) oder – falls anwendbar – auf Ausnahmetatbestände iSd. Art. 49 DSGVO gestützt werden.

Selbstverständlich ist eine Datenübermittlung aber weiterhin nur dann zulässig, wenn eine gesetzliche Grundlage für die Datenübermittlung vorliegt. Dieser neue Angemessenheitsbeschluss ermöglicht aber immerhin ganz grundsätzlich, dass Daten in die Vereinigten Staaten übermittelt werden dürfen. Als praktischster Anwendungsfall, in denen Daten in die Vereinigten Staaten abgeführt werden, wäre beispielsweise die Nutzung von WhatsApp für betriebliche Zwecke. Diese Nutzung bleibt aber weiterhin nicht erlaubt, da gemäß Data Privacy Framework List die WhatsApp LLC in Menlo Park, California nur Non-HR Daten, als Daten, die keine Bezug zu Dienstnehmer:innen aufweisen, als zulässig erachtet.

Man sollte sich also nicht in Sicherheit wiegen. Der neue Angemessenheitsbeschluss wird ein Jahr nach seinem Inkrafttreten einer ersten Überprüfung durch die Europäische Kommission unterzogen. Das europäische Zentrum für digitale Rechte (NOYB) hat allerdings bereits angekündigt, dass auch dieser Angemessenheitsbeschluss mit hoher Wahrscheinlichkeit vom EuGH aufgehoben wird.



**Als praktischster Anwendungsfall, in denen Daten in die Vereinigten Staaten abgeführt werden, wäre beispielsweise die Nutzung von WhatsApp für betriebliche Zwecke.**

