

Bericht

des Ausschusses für Verkehr

über den Beschluss des Nationalrates vom 25. März 2026 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 (36. StVO-Novelle), das Kraftfahrsgesetz 1967 und das Führerscheingesetz geändert werden

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

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

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

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

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

Weiters wird ein Fokus auf die elektrisch betriebenen bzw. mit einem elektrischen Antrieb unterstützten Fahrzeuge gelegt. In den letzten Jahren ist es zu einer starken Zunahme des Radverkehrs und anderer Formen aktiver Mobilität gekommen. Grundsätzlich leistet eine Steigerung des Anteils des Umweltverbundes einen Beitrag zur Nachhaltigkeit und ist wichtig, um die im Verkehrssektor notwendige Trendwende bei den 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 elektrisch betriebenen Klein- und Miniroller (sogenannte „E-Scooter“). Die rechtliche Einstufung dieser Geräte führt regelmäßig zu Unsicherheiten in der Vollziehung. Derzeit sieht die Straßenverkehrsordnung (StVO 1960) vor, dass Klein- und Miniroller, unabhängig davon, ob diese über einen elektrischen Antrieb verfügen oder mit Muskelkraft betrieben werden, als „vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmte Kleinfahrzeuge“ eingestuft werden. Nach den geltenden straßenpolizeilichen Vorschriften stellen daher auch E-Scooter ex lege kein Fahrzeug dar. Mit der 31. StVO-Novelle, BGBl. Nr. 37/2019, wurden für die elektrisch betriebenen Klein- und Miniroller gesonderte rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen, die mit 1. Juni 2019 in Kraft getreten sind und seit diesem Zeitpunkt unverändert gelten. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Geschwindigkeits- und Leistungsgrenzen, Ausstattungserfordernisse und einen Verweis auf die Verhaltensvorschriften für Radfahrer.

Zum anderen haben neue Modelle im Bereich jener Fahrzeuge, die rein elektrisch angetrieben sind bzw. die über einen elektrischen Antrieb verfügen, der nicht ausschließlich zur Unterstützung der Tretfunktion benutzt wird, aber aufgrund ihrer Begrenzung in Bauartgeschwindigkeit und Nenndauerleistung gemäß § 2 Abs. 1 Z 22 lit. b oder d StVO 1960 iVm. § 1 Abs. 2a KFG 1967 als Fahrräder gelten, die Situation im städtischen Bereich deutlich verschärft. Zuletzt wurden vermehrt Fahrzeuge beobachtet, die zwar rechtlich als Fahrrad gelten, jedoch in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, ABl. Nr. L 60 vom 2.3. 2013 fallen (sogenannte „E-Mopeds“).

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

Ein im Zuge der Debatte im Plenum des Nationalrates eingebrachter und beschlossener Abänderungsantrag wurde wie folgt begründet:

„Es soll ein Zitierfehler korrigiert werden (statt § 8 Abs. 4 Z 2 muss es richtigerweise § 8 Abs. 4 oder 4a heißen).“

Der Ausschuss für Verkehr hat den gegenständlichen Beschluss des Nationalrates in seiner Sitzung am 8. April 2026 in Verhandlung genommen.

Berichterstatte(r)in im Ausschuss war Bundesrätin Mag. Bernadette **Kerschler**.

Gemäß § 30 Abs. 2 GO-BR wurde beschlossen, Bundesrätin MMag. Elisabeth **Kittl**, BA mit beratender Stimme an den Verhandlungen teilnehmen zu lassen.

An der Debatte beteiligten sich die Mitglieder des Bundesrates MMag. Elisabeth **Kittl**, BA, Silvester **Gfrerer**, Werner **Gradwohl**, Michael **Bernard** und Mag. Claudia **Arpa**.

Bei der Abstimmung wurde mehrstimmig beschlossen, gegen den Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben (dafür: V, S, dagegen: F).

Zur Berichterstatte(r)in für das Plenum wurde Bundesrätin Mag. Bernadette **Kerschler** gewählt.

Der Ausschuss für Verkehr stellt nach Beratung der Vorlage mehrstimmig den **Antrag**, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Wien, 2026 04 08

Mag. Bernadette Kerschler

Berichterstatte(r)in

Michael Bernard

Vorsitzender