

3537/AB
vom 23.01.2026 zu 4034/J (XXVIII. GP)

bmimi.gv.at

■ Bundesministerium
 Innovation, Mobilität
 und Infrastruktur

Peter Hanke
 Bundesminister

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Walter Rosenkranz
 Parlament
 1017 Wien

ministerbuero@bmimi.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.970.595

23. Jänner 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Giuliani-Sterrer und weitere Abgeordnete haben am 25. November 2025 unter der **Nr. 4034/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Ausgrenzung älterer Verkehrsteilnehmer durch Fahrassistentensysteme“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- Welche gesetzlichen oder unionsrechtlichen Vorgaben verpflichten derzeit Hersteller, bestimmte Fahrassistentensysteme wie Kollisionsvermeidung, Spurhalteassistenten oder automatische Notbremsungen serienmäßig zu verbauen und deren Deaktivierung zu erschweren oder unmöglich zu machen?
- Welche nationalen Gesetze, Verordnungen oder Richtlinien regeln die dauerhafte Aktivierung oder Deaktivierung solcher Systeme in Österreich?
- Auf welcher rechtlichen Grundlage basiert die automatische Wiederaktivierung von Assistenzsystemen nach jedem Fahrzeugstart?
- Welche Maßnahmen setzt das BMIMI, um sicherzustellen, dass Bürger, insbesondere ältere Menschen, frei wählen können, ob sie Assistenzsysteme nutzen oder deaktivieren?

Kernstück ist die Verordnung (EU) 2019/2144 („General Safety Regulation II“) – GSR. Sie schreibt für neue Fahrzeugtypen (ab 06. Juli 2022) und für alle neuen Erstzulassungen (ab 07. Juli 2024) eine Reihe von fortschrittlichen Sicherheitssystemen zwingend vor. Die Verordnung schreibt nicht nur die Pflichtausstattung vor, sondern auch Anforderungen an Bedienung und Deaktivierung.

Für Pkw sind folgende Sicherheitssysteme erforderlich:

- Intelligenter Geschwindigkeitsassistent
- Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers
- Hochentwickeltes Warnsystem bei nachlassender Konzentration des Fahrers
- Hochentwickeltes Notbremsassistenzsystem
- Notfall-Spurhalteassistent

Die GSR schreibt vor, dass diese Systeme abschaltbar sein müssen (intelligenter Geschwindigkeitsassistent) oder abgeschaltet werden dürfen (hochentwickeltes Notbremsassistenzsystem, Notfall-Spurhalteassistent, jeweils durch eine Abfolge von vom Fahrer durchzuführenden Handlungen). Die GSR schreibt weiters vor, dass alle vorgeschriebenen Systeme nach jedem Zündungszyklus („bei jeder Aktivierung des Hauptkontrollschaters des Fahrzeugs“) aktiviert sein müssen. Diese Pflicht, dass bestimmte Assistenzsysteme nach jedem Start wieder automatisch aktiv sein müssen, ergibt sich somit unmittelbar aus dem Unionsrecht: Bspw. für den intelligenten Geschwindigkeitsassistenten (ISA): Art. 6 und Anhang II der VO (EU) 2019/2144 sowie die Delegierte VO (EU) 2021/1958 verlangen, dass ISA zwar abschaltbar ist, aber bei jeder Aktivierung des Fahrzeug-Hauptschalters automatisch wieder im Normalbetrieb sein muss. Österreichische Behörden führen diese Pflicht lediglich über das Typgenehmigungs-/Zulassungsrecht aus; sie ist nicht „österreichische Erfindung“, sondern EU-Vorgabe.

In Österreich werden die EU-Vorgaben vor allem über das Kraftfahrgesetz 1967 (KFG) und die Automatisiertes-Fahren-Verordnung umgesetzt. Die relevanten Regeln kommen faktisch vom EU-Typgenehmigungsrecht. Spezifische österreichische Normen, die dem Fahrer ausdrücklich ein Recht auf dauerhafte Deaktivierung solcher EU-pflichtigen Systeme geben oder deren Zwangsreaktivierung verbieten, sind aufgrund der Vorgaben der zugrundeliegenden EU-Richtlinie nicht zulässig.

Zu Frage 5:

- Welche technischen Anforderungen bestehen, um Assistenzsysteme dauerhaft deaktivierbar zu gestalten, ohne gegen unionsrechtliche Vorschriften zu verstößen?

Es bestehen keine technischen Anforderungen.

Zu Frage 6:

- Gibt es Überlegungen oder laufende Initiativen seitens der Bundesregierung, das Recht auf eine benutzerfreundliche, dauerhafte Deaktivierung von Fahrassistenzsystemen rechtlich abzusichern?
- a. Wenn ja, welche?
 - b. Wenn nein, warum nicht?

Einerseits würde das gegen geltende EU-rechtliche Vorgaben verstößen und andererseits ist mein Ressort davon überzeugt, dass Assistenzsysteme dazu beitragen können die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Zu den Fragen 7 und 8:

- Liegen dem BMIMI Beschwerden oder Rückmeldungen von Bürgern, insbesondere älteren Menschen, über die Komplexität der Menüführung zur Deaktivierung von Assistenzsystemen vor?
- Wie viele derartige Beschwerden wurden seit 2020 im BMIMI dokumentiert und wie wurde auf diese reagiert?

Meinem Ressort liegen keinerlei Beschwerden vor.

Zu den Fragen 9 und 10:

- Welche Rolle spielen die Interessenvertretungen älterer Menschen bei der Gestaltung von Vorgaben für Assistenzsysteme im Straßenverkehr?
- Inwieweit bezieht das BMIMI Rückmeldungen oder Expertisen aus dem Bereich der Gerontologie, Psychologie oder Fahrschulwesen in die Entwicklung entsprechender Richtlinien ein?

Die Typgenehmigungsvorschriften werden auf EU-Ebene erlassen. Die Europäische Kommission führt bei der Erarbeitung eines Verordnungsvorschlags Befragungen von Interessengruppen sowie öffentliche Begutachtungen durch.

Zu Frage 11:

- Welche wissenschaftlichen Erkenntnisse liegen dem BMIMI über die Auswirkungen verpflichtender Assistenzsysteme auf ältere Menschen im Straßenverkehr vor?

Es liegen keine nationalen Statistiken vor. Auf Europäischer Ebene beschäftigt sich die internationale Forschungskooperation der CCAM-Partnerschaft mit dem Sachverhalt. Ergebnisse werden – sobald verfügbar – auch mit Österreich geteilt.

Zu Frage 12:

- Wie wird gewährleistet, dass insbesondere technikferne Bevölkerungsgruppen ausreichend über die Funktionsweise, Deaktivierungsmöglichkeiten und Risiken von Assistenzsystemen informiert werden?

Einerseits verlangt die EU-Typgenehmigung, dass Hersteller umfassende Benutzer:inneninformationen (Betriebsanleitungen, Warnhinweise) zu Assistenzsystemen bereitstellen. Auch Verkehrsclubs & Fahrtechnikzentren bieten Broschüren, Online-Infos und Trainings an, in denen konkret erklärt wird, wie Assistenzsysteme funktionieren und wie man sie bedient oder (soweit möglich) deaktiviert. Zuletzt sei beispielsweise auch noch auf mein Ressort verwiesen, das gemeinsam mit dem KFV die Website www.smartrider.at veröffentlichte, welche einen Ein- und Überblick über aktuelle Fahrassistenzsysteme liefert.

Zu Frage 13:

- In welcher Form werden Konsumenten beim Fahrzeugkauf über die rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen von Assistenzsystemen informiert?

Dazu existieren keine kraftfahrrechtlichen Vorschriften.

Zu Frage 14:

- Gibt es gesetzliche Mindeststandards für die Benutzerfreundlichkeit von Menüführungen zur Aktivierung oder Deaktivierung von Fahrassistenzsystemen?
 - a. Wenn ja, welche?
 - b. Wenn nein, warum nicht?

Es gibt keine österreichische Norm, die bestimmte Menüstrukturen vorschreibt. Auf EU-Ebene finden sich aber HMI-Anforderungen, die indirekt auf Benutzerfreundlichkeit zielen.

Zu den Fragen 15 und 16:

- Wie bewertet das BMIMI die Gefahr, dass überforderte oder verunsicherte ältere Lenker durch den Zwang zur Nutzung von Assistenzsystemen vom Straßenverkehr ausgeschlossen werden?
- Welche Maßnahmen sind geplant, um eine digitale Ausgrenzung älterer Menschen im Zusammenhang mit modernen Fahrzeugen zu verhindern?

Assistenzsysteme tragen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit bei und finden deshalb in der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 (VSS) Berücksichtigung. Eine der Maßnahmen sieht zum Beispiel die Schaffung von Bewusstsein um die Funktionalität und den richtigen Umgang mit Assistenzsystemen im Sinne der Verkehrssicherheit vor (siehe VSS Kapitel 5.4.3 Lösungswege im Handlungsfeld 4 „Pkw-Sicherheit“). Deren Umsetzung ist bereits mit der Webseite smartrider.at erfolgt.

Zu Frage 17:

- Wie stellt das BMIMI sicher, dass bei der Einführung neuer technischer Vorschriften im Straßenverkehr die Bedürfnisse und Rechte älterer Menschen ausreichend berücksichtigt werden?

Jedes Gesetz durchläuft einen Begutachtungsprozess, in dessen Rahmen auch ältere Personen bzw. deren Interessensvertreter:innen wie z.B. der Österreichische Seniorenrat Stellungnahmen abgeben können. Auch im Rahmen der Erarbeitung der Verkehrssicherheitsstrategie und der sie begleitenden themenspezifischen Aktionsplänen sind ältere Personen bzw. deren Interessensvertreter:innen eingebunden.

Zu den Fragen 18 und 19:

- Liegen dem BMIMI Statistiken oder Erkenntnisse vor, wonach überraschende oder unerwartete Eingriffe von Fahrassistenzsystemen zu Unfällen geführt haben?
- Wie viele Verkehrsunfälle mit Todesfolge wurden in Österreich seit 2020 im Zusammenhang mit der Nutzung oder Fehlfunktion von Fahrassistenzsystemen registriert?

Hierzu liegen dem BMIMI keine Informationen oder Statistiken vor.

Zu Frage 20:

- Wie bewertet das BMIMI die Aussagen von Gerichtssachverständigen, wonach eine steigende Zahl an Verkehrsunfällen mit Todesfolge auf Unkonzentriertheit und Überforderung durch Assistenzsysteme zurückzuführen ist?

Der Bezug der Kausalität zwischen steigender Anzahl an Verkehrsunfällen mit Todesfolgen aufgrund von Fahrassistenzsystemen kann nicht nachvollzogen werden. Meinem Ressort ist bewusst, dass es sowohl Studien gibt, welche die Potenziale der Unfallvermeidung aufzeigen, z.B. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198225000156>; <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/813663>; <https://tsr.international/TSR/article/view/25177>, als auch jene, welche auf die Gefahr der Unfallsteigerung durch fehlerhafte Anwendung hinweisen <https://www.iihs.org/news/detail/first-partial-driving-automation-safeguard-ratings-show-industry-has-work-to-do>. Als Schlussfolgerung sieht mein Ressort die Notwendigkeit der zielführenden Kommunikation zur richtigen Anwendung der Systeme und deren Einsatzbereiche.

Zu Frage 21:

- Welche technischen und gesetzlichen Möglichkeiten sieht das BMIMI, um das Recht auf Eigenverantwortung und Selbstbestimmung der Fahrzeuglenker im Umgang mit Assistenzsystemen zu stärken?

Seit Jahrzehnten werden neue Sicherheitsfeatures, die zuerst im Luxussegment eingeführt werden, durch technische Vorschriften für alle Fahrzeuge verpflichtend gemacht. Dabei entscheidet der Unionsgesetzgeber (Kommission, die Mitgliedstaaten im Rat und das von der europäischen Bevölkerung gewählte Parlament) auf der Grundlage von detaillierten Folgeabschätzungen und öffentlichen Stellungnahmeverfahren, welche dieser Sicherheitssysteme den größten Sicherheitsgewinn für die Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Fahrzeuginsassen) bedeuten und daher verpflichtend vorgeschrieben werden. ABS und ESP sind die bekanntesten historischen Beispiele, die durch die GSR vorgeschriebenen Systeme werden ebenfalls eine positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit haben.

Zu Frage 22:

- Ist aus Sicht des BMIMI geplant, die Verpflichtung zur automatischen Wiederaktivierung von Assistenzsystemen nach jedem Neustart rechtlich zu überprüfen oder aufzuheben?

Es gibt aktuell keine Bestrebung zur Änderung dieser konkreten Bestimmungen auf EU-Ebene.

Zu Frage 23:

- Welche Rolle spielt die EU-Kommission bei der Vorgabe der technischen Ausgestaltung und Deaktivierbarkeit von Fahrassistenzsystemen in Österreich?

Die technischen Anforderungen an Fahrzeuge sind durch das Unionsrecht geregelt. Die Kommission legt auf der Grundlage von Folgeabschätzungen und öffentlichen Begutachtungsverfahren den Mitgesetzgebern Vorschläge für Unionsrechtsakte vor und spielt damit eine zentrale Rolle.

Zu Frage 24:

- Gibt es auf europäischer Ebene Bestrebungen, die Nutzerfreundlichkeit und Deaktivierbarkeit von Fahrassistenzsystemen zu verbessern?

Meinem Ressort sind keine Initiativen zur Überarbeitung der Bestimmungen der GSR, die die Deaktivierbarkeit von Sicherheitssystemen regelt, bekannt. Forschungsprogramme zum kooperativen, vernetzten und automatisierten Fahren (CCAM) mit Bezug auf Mensch-Maschine-Interaktion, z.B. das Projekt SINfonica untersuchen, wie HMI-Design (Anzeigen, Warnungen, Menüs) verbessert werden kann, um Fehlbedienung und Überforderung zu vermeiden. Die Ergebnisse werden dann an europäische Gremien und Foren weitergegeben und können zur Standardisierung und Harmonisierung berücksichtigt werden.

Zu Frage 25:

- Wie wird aus Sicht des BMIMI sichergestellt, dass die Entwicklung hin zum autonomen Fahren einerseits gefördert, andererseits die Freiheit der Bürgerinnen und Bürger zur selbstbestimmten Nutzung technischer Systeme nicht eingeschränkt wird?

Mein Ressort forciert eine Balance zwischen klarer Übersteuerungsmöglichkeiten durch Nutzende, transparenter Information (z.B. über smartrider.at), Forschung und normativer Vorgaben zur HMI-Gestaltung (hier wurden bereits zahlreiche Projekte gefördert) und gradueller

Einführung höherer Automatisierungsstufen mit klar definierten Rollen von Mensch und Maschine. Die Verkehrssicherheit steht dabei stets an oberster Stelle.

Zu Frage 26:

- *Inwieweit sieht das BMIMI Risiken, dass eine zu starke Reglementierung zu einer faktischen Benachteiligung bestimmter Bevölkerungsgruppen im Straßenverkehr führt?*

Hintergrund für die Einführung der Assistenzsysteme ist die Hebung der Verkehrssicherheit und Verringerung der Unfallzahlen um das erklärte europäische Ziel, die „Vision zero“ bis 2050 zu erreichen. Wie alle (technischen) Neuerungen, können auch die Assistenzsysteme in Fahrzeugen und die damit verbundenen elektronischen Bedienelemente samt Menüführungen durchaus eine Herausforderung für manche Menschen darstellen, insbesondere wenn wenig digitale Vorerfahrung vorhanden ist. Insgesamt sind die Assistenzsysteme aber Teil eines im Umbruch befindlichen Mobilitätssystems, mit dem Ziel die Verkehrssicherheit durch ein höheres Maß an Digitalisierung und Automatisierung zu heben.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

