

# Bericht

## des Ausschusses für Verkehr und Mobilität

### über den Antrag 510/A(E) der Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, Kolleginnen und Kollegen betreffend Autofahrschikanen stoppen – Nein zu Zufahrtsbeschränkungen – Nein zur City-Maut

Die Abgeordneten Christian **Hafenecker**, MA, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschließungsantrag am 15. Oktober 2025 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Die österreichische Bundesregierung - sowohl in ihrer bisherigen schwarz-grünen als auch in ihrer aktuellen Ampel-Zusammensetzung - verfolgt seit Jahren einen verfehlten und realitätsfernen Kurs in der Verkehrspolitik. Mit der Ernennung des ehemaligen Wiener SPÖ-Finanzstadtrats Peter Hanke zum Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur wurde dieser Kurs nicht nur fortgesetzt, sondern in wesentlichen Bereichen sogar verschärft. Hanke kündigte unmittelbar nach seinem Amtsantritt an, flächendeckende City-Maut-Systeme mit flächendeckender Kameraüberwachung sowie verkehrsberuhigte Innenstädte in ganz Österreich umsetzen oder zumindest ermöglichen zu wollen<sup>1</sup> - ein Vorhaben, das tief in die Lebensrealität hunderttausender Österreicher eingreift, ohne die sozialen und wirtschaftlichen Konsequenzen auch nur ansatzweise angemessen zu berücksichtigen. Damit setzt die neue Regierung nahtlos die rabiate Anti-Autofahrerpolitik der ehemaligen grünen Verkehrsministerin Leonore Gewessler fort, die für Pendler, Wirtschaft und den ländlichen Raum bereits verheerende Folgen hatte. Diese Ankündigungen, gespeist aus den ideologischen Wunschvorstellungen der Wiener SPÖ und grüner Ideologen, stehen exemplarisch für eine zunehmend autofeindliche Verkehrspolitik, die sich immer weiter von der Lebenswirklichkeit der Menschen entfernt.

Die geplante Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) soll Gemeinden und Städten künftig ermöglichen, sogenannte ‚automationsunterstützte Zufahrtskontrollen‘ einzurichten. Hinter dieser technokratischen Formulierung verbirgt sich die Einführung einer neuen Überwachungsinfrastruktur, die flächendeckend Kennzeichen, Ort und Zeit der Fahrzeugbewegungen erfasst und speichert. Diese Systeme sind die Voraussetzung für die Umsetzung von City-Maut-Modelle und stellen faktisch eine permanente Bewegungsüberwachung des Individualverkehrs dar. Sie greifen tief in das Grundrecht auf Datenschutz, Privatsphäre und insbesondere in die Versammlungsfreiheit ein.

Die Bürgerrechtsorganisation ‚epicenter.works‘ hat in ihrer Stellungnahme vom Februar 2024 klar dargelegt, dass derartige Überwachungssysteme zu einem sogenannten ‚chilling effect‘ führen - also

---

<sup>1</sup> <https://kurier.at/chronik/wien/wien-verkehr-innere-stadt-kameras-ludwig-hanke-ruck-verkehrberuhigung/403029985> (aufgerufen am 13.10.2025)

dazu, dass Bürger aus Angst vor staatlicher Überwachung auf die Teilnahme an Demonstrationen verzichten. Schon die bloße Existenz von Kameras im innerstädtischen Raum während Versammlungen genügt, um Menschen von der Wahrnehmung ihres Grundrechts auf freie Meinungsäußerung abzuhalten. Eine derartige Einschränkung der Versammlungsfreiheit ist verfassungsrechtlich schlicht unzulässig.<sup>2</sup> Der Plan, diese Systeme bei Demonstrationen lediglich ‚abzuschalten‘, ist unzureichend. Dass die Regierung und insbesondere der neue SPÖ-Minister diese Risiken in Kauf nehmen, zeigt ein erschreckendes Maß an politischer Ignoranz gegenüber den Freiheitsrechten der Bürger.

Zudem bestehen erhebliche datenschutzrechtliche Bedenken. Die vorgesehene Erfassung und Zwischenspeicherung sämtlicher Kennzeichen - auch jener Fahrzeuge, die keine Übertretung begehen - widerspricht dem Grundsatz der Datenminimierung nach Artikel 5 DSGVO. In Verbindung mit den bestehenden Regelungen des Sicherheitspolizeigesetzes (§ 53 Abs. 4 und § 93a Abs. 2 SPG) eröffnet sich ein Szenario, in dem Sicherheitsbehörden ohne konkreten Anlass Zugriff auf Bewegungsdaten erhalten könnten. Eine derartige Zweckentfremdung wäre mit den Grundprinzipien des Datenschutzes und der Gewaltenteilung unvereinbar. Die Maßnahme würde zudem unweigerlich auch Passanten, Radfahrer und unbeteiligte Dritte erfassen, deren Daten für die Verkehrssteuerung keinesfalls erforderlich sind.

Ein weiteres, äußerst bedenkliches Risiko liegt in der Möglichkeit des künftigen Missbrauchs der gesammelten Daten. Schon heute ist unklar, wer tatsächlich Zugriff auf diese Informationen haben wird, wie lange sie gespeichert werden und welche Kontrollmechanismen für deren Schutz bestehen. Es besteht die reale Gefahr, dass diese Daten - eigentümlich zur Verkehrssteuerung erhoben - später von Sicherheitsbehörden oder Nachrichtendiensten genutzt werden. Über den Weg angeblich ‚abstrakter Gefahrenlagen‘ ließe sich so der Zugriff auf Kameras und Bewegungsdaten legitimieren und Schritt für Schritt ausweiten. Die technische Infrastruktur für eine lückenlose Erfassung des öffentlichen Raumes wäre damit geschaffen und es wäre nur eine Frage der Zeit, bis Forderungen nach Gesichtserkennung, oder automatisierter Personenidentifikation laut werden. Solche Systeme eröffnen Möglichkeiten, wie man sie heute nur aus autoritären Staaten kennt, etwa dem chinesischen ‚Social Credit System‘.<sup>3</sup> Auch wenn dies derzeit nicht beabsichtigt sein mag, schafft die vorgesehene Gesetzesänderung die Voraussetzungen dafür. Am Ende steht der Bürger dem Staat in einem immer größeren Informationsungleichgewicht gegenüber. Während der Einzelne gläsern wird, wachsen die Befugnisse der Behörden stetig. Eine solche Entwicklung widerspricht allen Prinzipien einer ausgewogenen und die Freiheit der Bürger schützenden Demokratie und darf daher keinesfalls zugelassen werden.

Neben diesen gravierenden rechtlichen bzw. staatspolitischen Bedenken ist die Maßnahme auch sozial und wirtschaftlich völlig unausgewogen. Der Aufbau und Betrieb solcher Systeme soll ausschließlich über Strafzahlungen bzw. Einfahrtsgenehmigungen finanziert werden. Damit wird eine Überwachungsinfrastruktur geschaffen, die von jenen bezahlt wird, die sie am stärksten belastet. Bürger finanzieren mit ihren eigenen Strafzahlungen ein System, das sie kontrolliert und bestraft. Das ist reine Abzocke und sozial ungerecht. Pendler, Familien und Berufstätige, die auf das Auto angewiesen sind, werden zu Melkkühen einer Politik, die Mobilität zu einem Privileg für Wohlhabende machen will. Die vermeintlichen Umweltziele werden dabei vorgeschoben, um neue Einnahmequellen zu schaffen und die staatliche Kontrolle über das Verhalten der Menschen auszuweiten.

Besonders brisant ist, dass die Bundesregierung damit die rechtliche Möglichkeit für jede Gemeinde in Österreich schafft, solche Systeme einzuführen. Es droht ein Flächenbrand restriktiver Zufahrtsbeschränkungen und City-Maut-Zonen, die zu einem unüberschaubaren Flickenteppich an Regelungen führen würden. Für Wirtschaft, Tourismus und innerösterreichischen Warenverkehr hätte dies schwerwiegende Folgen. Wien dient dabei als Vorreiter eines Modells, das ideologisch motiviert und bürgerfeindlich ist. Statt funktionierende Verkehrskonzepte zu fördern, wird ein bürokratischer

---

2 <https://epicenter.works/content/stellungnahme-stvo-novelle-innenstadtueberwachung> (aufgerufen am 13.10.2025)

3 <https://www.tagesspiegel.de/politik/wie-umfangreich-chinas-staat-seine-buerger-uberwacht-4779781.html> (aufgerufen am 13.10.2025)

Kontrollapparat aufgebaut, der mit hohen Verwaltungskosten, technischen Unsicherheiten und massiven Eingriffen in die Privatsphäre der Bürger einhergeht.

City-Maut-Systeme haben sich international als ineffizient und unsozial erwiesen. Sie führen weder zu einer nachhaltigen Verkehrsreduktion noch zu messbaren ökologischen Verbesserungen, verursachen jedoch hohe Kosten und belasten insbesondere kleine Betriebe und Pendler.<sup>4</sup> Eine Verkehrspolitik, die auf Bestrafung und Überwachung statt auf Anreize und Infrastrukturinvestitionen setzt, ist wirtschaftlich schädlich, sozial ungerecht und politisch kurzfristig.

Die Verantwortung für diesen Irrweg tragen insbesondere die SPÖ, die Grünen und die NEOS, die sich unter dem Schlagwort ‚Klimaschutz‘ längst von den Bedürfnissen der arbeitenden Bevölkerung entfernt haben. Unter dem Applaus linksurbaner Ideologen werden jene belastet, die tagtäglich das Land am Laufen halten. Die ÖVP wiederum trägt Mitschuld, weil sie in der früheren schwarz-grünen Regierung die Grundlagen für diesen Kurs gelegt hat und auch aktuell keine klaren Grenzen gegen die Überwachungs- und Belastungspolitik ihrer linken Partner zieht.

Die geplante StVO-Novelle ist daher entschieden abzulehnen. Sie gefährdet Grundrechte, öffnet die Tür für eine umfassende Überwachung im öffentlichen Raum, schafft soziale Ungleichheit und belastet die ohnehin schon finanziell stark belasteten Bürger weiter. Unter dem Vorwand des Klimaschutzes und der Verkehrsberuhigung soll eine Kontroll- und Sanktionsstruktur errichtet werden, die mit den verfassungsrechtlich geschützten Grundrechten und dem Prinzip der Verhältnismäßigkeit unvereinbar ist.“

Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 19. März 2026 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer der Berichterstatterin Abgeordneten Elisabeth **Heiß** die Abgeordneten Dominik **Oberhofer**, Dr. Elisabeth **Götze**, Christian **Hafenecker**, MA, Mst. Joachim **Schnabel**, Roland **Baumann**, Christof **Ranzmaier**, Andreas **Haitzer** und Christoph **Stark** sowie der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter **Hanke** und der Ausschussobmann Abgeordneter Wolfgang **Moitzi**.

Bei der Abstimmung fand der gegenständliche Entschließungsantrag der Abgeordneten Christian **Hafenecker**, MA, Kolleginnen und Kollegen nicht die Zustimmung der Ausschussmehrheit (**für den Antrag**: F, **dagegen**: V, S, N, G).

Zum Berichterstatter für den Nationalrat wurde Abgeordneter Dominik **Oberhofer** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Ausschuss für Verkehr und Mobilität somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2026 03 19

**Dominik Oberhofer**

Berichterstattung

**Wolfgang Moitzi**

Obmann

---

4 <https://www.itf-oecd.org/social-impacts-road-pricing> (aufgerufen am 13.10.2025)