

ANFRAGE

der Abgeordneten Mag. Marie-Christine Giuliani-Sterrer, BA
an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
betreffend **Ausgrenzung älterer Verkehrsteilnehmer durch Fahrassistentensysteme**

Mit dem stetigen Ausbau verpflichtender Fahrassistentensysteme wie Kollisionsvermeidung, Spurhalteassistenten und automatischer Notbremsung werden Bürgerinnen und Bürger zunehmend mit technischen Hürden konfrontiert, die den Alltag im Straßenverkehr erschweren können. Besonders ältere Menschen geraten dabei häufig an ihre Grenzen. Die Deaktivierung dieser Systeme ist meist nur durch beabsichtigte komplexe Menüführungen im Bordcomputer möglich, die das technische Verständnis vieler überfordern. Moderne Fahrzeuge aktivieren diese Systeme zudem nach jedem Neustart automatisch wieder. Bürgerinnen und Bürger, die diese Systeme bewusst nicht nutzen möchten, müssen sich nach jedem Abstellen des Fahrzeugs erneut durch eine absichtlich verschachtelte Menüführung quälen.

Ein Fahrer, der es gewohnt ist, bestimmte Assistenzsysteme entsprechend seinen Bedürfnissen zu deaktivieren, steht nach einmaligem Vergessen der Deaktivierung vor der Gefahr eines völlig unerwarteten und plötzlichen Eingriffs des Fahrzeugs. Die daraus entstehende Gefahr für den Fahrer sowie für andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger, wird dabei von den verantwortlichen Stellen offenbar nicht ausreichend berücksichtigt.

Ziel moderner Assistenzsysteme und letztlich auch des autonomen Fahrens ist es, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, die Mobilität zu verbessern und insbesondere älteren Menschen die Teilnahme am Straßenverkehr länger zu ermöglichen. Diese Ziele werden ausdrücklich begrüßt. Die Entwicklung zum autonomen Fahren ist ein wichtiger technologischer Fortschritt, der die Verkehrssicherheit und den Komfort in Zukunft entscheidend verbessern kann.

Doch der Weg dorthin darf nicht auf Kosten der Freiheit und Selbstbestimmung der Bürgerinnen und Bürger gehen. In der Praxis führen komplizierte Technik, fehlende Wahlfreiheit und der Zwang zur Nutzung häufig zu Unsicherheit, Überforderung und nicht selten zur Verdrängung älterer Menschen aus dem Straßenverkehr. Diese Entwicklung ist vergleichbar mit der Digitalisierung, bei der viele ältere Menschen durch unverständliche Anwendungen etwa bei Handys oder Computern, zunehmend ausgeschlossen werden.

Ein weiteres Problem ergibt sich, wenn automatische Eingriffe der Systeme während der Fahrt zu überraschenden und gefährlichen Situationen führen. Gerichtssachverständiger Dipl.-Ing. Dr. Bernhard Peyer wies in den Servus Nachrichten am 5. Oktober 2025 darauf hin, dass eine steigende Zahl an Verkehrsunfällen mit Todesfolge auf Unkonzentriertheit und Überforderung durch Assistenzsysteme zurückzuführen ist. Häufig verlassen sich Lenker zu sehr auf die Technik, verlieren die nötige Konzentration auf das Fahrgeschehen und werden dann durch unerwartete Eingriffe überrascht. Anstatt die Sicherheit zu erhöhen, entstehen dadurch neue Gefahren und Unsicherheiten.

Die wachsende Bevormundung durch staatliche und europäische Vorgaben, die eine dauerhafte Deaktivierung dieser Systeme verhindern oder massiv erschweren, steht im Widerspruch zu Freiheit und Selbstbestimmung der Bürgerinnen und Bürger. Besonders ältere Menschen sind hiervon betroffen und werden in ihrer Mobilität eingeschränkt, obwohl die Systeme eigentlich zu deren Unterstützung gedacht waren. Es ist Aufgabe der Bundesregierung, für klare, verständliche und bürgernahe Regelungen zu sorgen, die das Recht auf selbstbestimmte Nutzung technischer Systeme im Fahrzeug sichern und gleichzeitig den technologischen Fortschritt, insbesondere beim autonomen Fahren, unterstützen.

In diesem Zusammenhang richtet die unterfertigte Abgeordnete an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur nachstehende

Anfrage

1. 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?
2. Welche nationalen Gesetze, Verordnungen oder Richtlinien regeln die dauerhafte Aktivierung oder Deaktivierung solcher Systeme in Österreich?
3. Auf welcher rechtlichen Grundlage basiert die automatische Wiederaktivierung von Assistenzsystemen nach jedem Fahrzeugstart?
4. Welche Maßnahmen setzt das BMIMI, um sicherzustellen, dass Bürger, insbesondere ältere Menschen, frei wählen können, ob sie Assistenzsysteme nutzen oder deaktivieren?
5. Welche technischen Anforderungen bestehen, um Assistenzsysteme dauerhaft deaktivierbar zu gestalten, ohne gegen unionsrechtliche Vorschriften zu verstößen?
6. Gibt es Überlegungen oder laufende Initiativen seitens der Bundesregierung, das Recht auf eine benutzerfreundliche, dauerhafte Deaktivierung von Fahrassistentensystemen rechtlich abzusichern?
 - a. Wenn ja, welche?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
7. Liegen dem BMIMI Beschwerden oder Rückmeldungen von Bürgern, insbesondere älteren Menschen, über die Komplexität der Menüführung zur Deaktivierung von Assistenzsystemen vor?
8. Wie viele derartige Beschwerden wurden seit 2020 im BMIMI dokumentiert und wie wurde auf diese reagiert?
9. Welche Rolle spielen die Interessenvertretungen älterer Menschen bei der Gestaltung von Vorgaben für Assistenzsysteme im Straßenverkehr?
10. Inwieweit bezieht das BMIMI Rückmeldungen oder Expertisen aus dem Bereich der Gerontologie, Psychologie oder Fahrschulwesen in die Entwicklung entsprechender Richtlinien ein?
11. Welche wissenschaftlichen Erkenntnisse liegen dem BMIMI über die Auswirkungen verpflichtender Assistenzsysteme auf ältere Menschen im Straßenverkehr vor?
12. Wie wird gewährleistet, dass insbesondere technikferne Bevölkerungsgruppen ausreichend über die Funktionsweise, Deaktivierungsmöglichkeiten und Risiken von Assistenzsystemen informiert werden?

13. In welcher Form werden Konsumenten beim Fahrzeugkauf über die rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen von Assistenzsystemen informiert?
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?
15. Wie bewertet das BMIMI die Gefahr, dass überforderte oder verunsicherte ältere Lenker durch den Zwang zur Nutzung von Assistenzsystemen vom Straßenverkehr ausgeschlossen werden?
16. Welche Maßnahmen sind geplant, um eine digitale Ausgrenzung älterer Menschen im Zusammenhang mit modernen Fahrzeugen zu verhindern?
17. Wie stellt das BMIMI sicher, dass bei der Einführung neuer technischer Vorschriften im Straßenverkehr die Bedürfnisse und Rechte älterer Menschen ausreichend berücksichtigt werden?
18. Liegen dem BMIMI Statistiken oder Erkenntnisse vor, wonach überraschende oder unerwartete Eingriffe von Fahrassistenzsystemen zu Unfällen geführt haben?
19. Wie viele Verkehrsunfälle mit Todesfolge wurden in Österreich seit 2020 im Zusammenhang mit der Nutzung oder Fehlfunktion von Fahrassistenzsystemen registriert?
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?
21. Welche technischen oder gesetzlichen Möglichkeiten sieht das BMIMI, um das Recht auf Eigenverantwortung und Selbstbestimmung der Fahrzeuglenker im Umgang mit Assistenzsystemen zu stärken?
22. Ist aus Sicht des BMIMI geplant, die Verpflichtung zur automatischen Wiederaktivierung von Assistenzsystemen nach jedem Neustart rechtlich zu überprüfen oder aufzuheben?
23. Welche Rolle spielt die EU-Kommission bei der Vorgabe der technischen Ausgestaltung und Deaktivierbarkeit von Fahrassistenzsystemen in Österreich?
24. Gibt es auf europäischer Ebene Bestrebungen, die Benutzerfreundlichkeit und Deaktivierbarkeit von Fahrassistenzsystemen zu verbessern?
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?
26. Inwieweit sieht das BMIMI Risiken, dass eine zu starke Reglementierung zu einer faktischen Benachteiligung bestimmter Bevölkerungsgruppen im Straßenverkehr führt?



Handwritten signatures of three people:

- Karl Hech
- Ingrid Kneissl
- Barbara Pendl

