

WIEN / 13. November 2025

StVO-Novelle 2025

Bundesgesetz, mit dem die
Straßenverkehrsordnung 1960,
das Kraftfahrzeuggesetz 1967 und
das Führerscheinggesetz
geändert werden (36. StVO-
Novelle)

Geschäftszahl: 2025-0.716.922

Für epicenter.works

Tanja Fachathaler
Thomas Lohninger



VORWORT UND KURZFASSUNG

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen des Begutachtungsverfahrens¹ nachfolgende Stellungnahme abgeben zu können. In unseren Ausführungen beziehen wir uns auf Artikel 1 des Gesetzesentwurfs (Änderung der Straßenverkehrsordnung) und hierbei ausschließlich auf jene Bestimmungen, welche die Einführung der Maßnahme „automationsunterstützte Zufahrtskontrolle“ („Videoüberwachung“) betreffen.

Seit zumindest 2021, beginnend mit diesbezüglichen Überlegungen seitens der Stadt Wien, setzt sich epicenter.works mit den unterschiedlichsten Forderungen und Gesetzesanläufen gegen die Einführung der Videoüberwachung von Österreichs Innenstädten ein.²

Unsere in nachfolgender Stellungnahme ausführlich dargelegter datenschutz- und grundrechtebezogenen Bedenken, welche die Einführung derart eingriffsintensiver Maßnahmen in das alltägliche Leben sämtlicher Personengruppen hervorruft, werden durch Studien renommierter Experten in den Bereichen Stadtplanung untermauert.³ Diesen zufolge gibt es Alternativen, welche nicht nur kostengünstigere, sondern auch weitaus effizientere und – von besonderer Wichtigkeit – grundrechtschonendere Maßnahmen zur erfolgreichen Verkehrsberuhigung sowie zur ökologisch vorteilhafteren und optisch ansprechenderen Gestaltung von Innenstädten. Vor diesem Hintergrund sei eingangs festgehalten, dass sich uns weder die Notwendigkeit noch die Sinnhaftigkeit von großflächig angelegten Videoüberwachungsmaßnahmen erschließt.

Nichtsdestotrotz beteiligten wir uns im Jahr 2024 an der Begutachtung des von der ehemaligen Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie in Begutachtung geschickten Gesetzesentwurfs zur Novelle der StVO und wurden in diesem Zusammenhang auch zu einem Runde Tisch zwecks Austauschs geladen. Unsere bei dieser Gelegenheit präsentierten Bedenken und Verbesserungsvorschläge⁴ wurden in Folge in den vorgeschlagenen Gesetzestext eingearbeitet. Dadurch wurde – unbeschadet unserer Ablehnung einer derartigen Novelle der StVO dem Grunde nach – sichergestellt, dass die größten Missstände aus Sicht des Datenschutzes und der Grundrechte korrigiert wurden. Bekanntlich wurde dieser Entwurf nie Realität.

Als weitgehend datenschutzkonformer und grundrechtsschonender Gesetzestext ist er jedoch ein Grundstein, an dem auch die aktuell geplante Novelle gemessen werden muss. Ein Vergleich der beiden Texte jedoch zeigt gravierende Mängel beim aktuellen Entwurf auf und legt offen, dass sämtliche grundrechts- und datenschutzfreundlichen Bestimmungen nicht enthalten sind.⁵ Insbesondere geben folgende Aspekte Grund zu Sorge, auf die im nachstehenden Text unserer Analyse näher eingegangen wird:

- keine ausreichende Überprüfung der Anwendung des gelindesten geeigneten Mittels;
- Aufweichung der Einsatzzwecke und mögliche Weiterverwertung der Daten;

1 <https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXVIII/ME/62>

2 <https://epicenter.works/content/geplante-videoueberwachung-in-unseren-innenstaedten;>
[https://epicenter.works/content/oesterreich-drohen-ueberwachte-innenstaedte.](https://epicenter.works/content/oesterreich-drohen-ueberwachte-innenstaedte)

3 https://epicenter.works/fileadmin/import/autofreie_innenstadt_externer_expertise_boku_wien_20200901.pdf

4 [https://epicenter.works/fileadmin/medienspiegel/user_upload/epicenter.works - InnenstadtueberwachungStVO.pdf](https://epicenter.works/fileadmin/medienspiegel/user_upload/epicenter.works_-_InnenstadtueberwachungStVO.pdf)

5 <https://www.diffchecker.com/lHw2neCC/>

- möglicher Echtzeitzugriff der Polizei auf die Bilder der überwachenden Kamerasysteme;
- kein Schutz von Menschenansammlungen, etwa Demonstrationen und Kundgebungen, mit der Konsequenz eines „Chilling Effects“ in den überwachten Gebietsabschnitten;
- überschießende Sammlung von Daten (insbesondere Gesichtsbilder der Fahrzeuglenker).

Zusammengefasst ist somit festzuhalten, dass der vorliegende Gesetzesentwurf die wesentlichen Punkte allesamt nicht beinhaltet, die im Entwurf aus 2024 Grundrechtskonformität sicherstellen sollten. Gegenüber dem Vorgängerkonzept stellt die angestrebte Novelle der StVO somit eine deutliche Verschlechterung aus Sicht der Grundrechte und des Datenschutzes dar. Eine tiefgreifende Überarbeitung anhand der nach nachstehend aufgeführten Aspekte, sowie auch jener, die in den Stellungnahmen von Datenschutzrat⁶ und Datenschutzbehörde⁷ dargelegt werden, ist aus unserer Sicht dringend geboten.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort und Kurzfassung.....	2
Gelindestes Mittel.....	4
Ausdehnung des Zwecks.....	4
Echtzeitüberwachung durch die Polizei.....	6
Chilling Effect.....	6
Datenschutz.....	7
Verantwortlicher gem. Artikel 4 Z 7 DSGVO.....	7
Erfassung von Fahrzeuglenker:innen mit Foto.....	8
Weiterverwendung der Daten.....	8
Unkenntlichmachen von Personen.....	8

6 https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVIII/SNME/2565/imfname_1720429.pdf

7 <https://www.parlament.gv.at/PtWeb/api/s3serv/file/ef9aa07e-433b-4d41-9222-c441631f16cd>

GELINDESTES MITTEL

Wie in der Zusammenfassung dieser Stellungnahme überblicksartig erwähnt, gab es allein im Zusammenhang mit der Diskussion um die Videoüberwachung der Zu- und Ausfahrten zum ersten Wiener Gemeindebezirk alternative Konzepte, die im Ergebnis durch Stadtplanungsexperten der Universität für Bodenkultur als effektiver und auch kostengünstiger bewertet wurden.⁸ Dabei handelte es sich insbesondere um Zufahrtskontrollen mittels baulichen Maßnahmen, einfacher Beschilderung oder Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung, wodurch sämtliche Grundrechtseingriffe, die eine flächendeckende Videoüberwachung mit sich brächte, ausgeschlossen sind.

Dies ist insofern relevant, da im Rahmen einer Verhältnismäßigkeitsprüfung dargelegt werden muss, ob die angedachte automationsunterstützte Zufahrtskontrolle mittels einer bildverarbeitenden technischen Einrichtung zur Erfüllung des angestrebten Zwecks überhaupt erforderlich und zugleich auch das gelindeste geeignete Mittel ist. Erst wenn beides geprüft und – bei Untauglichkeit von Alternativen - bejaht werden kann, wäre die Maßnahme auch zulässig.

In den erläuternden Bemerkungen zum gegenständlichen Gesetzesentwurf werden hinsichtlich alternativer Maßnahmen aber lediglich Planquadrate oder Stichprobenkontrollen genannt. Vielmehr werden ohne jegliche Begründung bloß der verallgemeinernde Schluss gezogen, wonach sämtliche Alternativen zum Einsatz von Überwachungskameras *per se* „fehleranfällig und, vor allem, wenig effektiv und weniger effizient“ wären. Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit Maßnahmen baulicher Natur (Poller, Schranken), Beschilderung oder der Parkraumbewirtschaftung etwa sucht man in den begleitenden Materialien vergeblich.

Pauschal wird in den Erläuterungen hingegen festgestellt, dass es sich bei den angedachten Maßnahmen der automationsunterstützte Zufahrtskontrolle um eine „international übliche Lösung“ handle und diese gemeinhin „im öffentlichen Interesse [liegen]“. Dabei wird aber einerseits verabsäumt, sich auch mit alternativen, weit weniger invasiven Beispielen auseinanderzusetzen;⁹ andererseits beschränkt sich die Prüfung des öffentlichen Interesses auf eine bloße Behauptung. Überdies stellt die gewählte Formulierung eine eklatante Verschlechterung gegenüber dem Gesetzesentwurf aus dem Jahr 2024 dar, in welchem davon ausgegangen wurde, dass Videoüberwachung „in besonderen Fällen [im öffentlichen Interesse liegen]kann“.¹⁰

Es wird somit angeregt, sich nach der Begutachtungsfrist auch mit alternativen, aber gelinderen geeigneten Mitteln zur Erreichung des angestrebten Zwecks auseinanderzusetzen.

AUSDEHNUNG DES ZWECKS

In diesem Zusammenhang ist bezüglich dem angestrebten Zweck der Einführung des § 98h StVO auf die Erläuterungen hinzuweisen, die zum geplanten Absatz 1 ausführen, dass die geplante Maßnahmen der automationsunterstützte Zufahrtskontronrolle „nur dort zur Anwendung gelangen (sollte), wo besonderen Gefahrensituationen begegnet werden muss. Sie darf nur zur Erhöhung oder Gewährleistung der Verkehrssicherheit, der körperlichen Unversehrtheit, des Umweltschutzes oder

8 Pfaffenbichler, P., Anderl, K., *Endbericht – Externes Gutachten „Verkehrliche Auswirkungen des geplanten Konzepts einer Autofreien Innenstadt“*, 2020.

9 Derartige sind etwa in [Städten wie Barcelona, Singapur oder Curitiba](#) in Brasilien im Einsatz.

10 [Textgegenüberstellung](#) Novellen 2024 und 2025.

aus anderen ähnlich schwerwiegenden wichtigen Gründen eingeführt werden.“¹¹ Dabei wird nicht thematisiert, was unter die „anderen ähnlich schwerwiegenden wichtigen Gründe“¹² fällt oder fallen könnte. Dies ist jedoch angesichts der potenziell weiten Öffnung der Formulierung im Vergleich zum Entwurf aus 2024 bedenklich und **bedarf dringender Klärung, um eine überschießende Anwendung der Maßnahme von vornherein auszuschließen.**

Weiters nehmen die Erläuterungen Bezug auf allfällige negative Auswirkungen auf die Lebensqualität der Innenstadtbewohner und auf die Attraktivität als Tourismusstandort, sowie auch eine Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm oder Geruch und zum Schutz der Bevölkerung und Umwelt. Ob diese Erwägungen ebenso als ähnliche schwerwiegende Gründe fallen oder sonstigen Gefahrensituationen zuzuordnen sind, erscheint mehr als fraglich. Viel mehr ist davon auszugehen, dass der Einsatz von Videoüberwachung - beispielsweise in ganzen Innenstadtbezirken - aus den letztgenannten Beweggründen in keinem Verhältnis zu dem dadurch verursachten Grundrechtseingriff steht. Auch diesbezüglich regen wir Nachbesserung an, um den **Zweck des Einsatzes einer derart eingriffsintensiven Maßnahme genau zu definieren und somit Grundrechtsverletzungen weitgehend vorzubeugen.**

Kurios ist außerdem die Aufnahme eines Verstoßes gegen das Gebotszeichen „Geh- und Radweg“ (§ 52 lit b Z 17a StVO), mit dem Kfz-Lenker:innen belangt werden sollen, die Geh- und Radwege befahren. Es ist davon auszugehen, dass es sich hier lediglich um eine verschwindende Minderheit aller Lenker:innen von Kraftfahrzeugen handeln dürfte, so dass die Notwendigkeit der Aufnahme dieses Gebotszeichens nicht gegeben erscheint.

Demgegenüber würde die Umsetzung der Maßnahme zur Videoüberwachung von vorwiegend Fußgänger:innen und Radfahrer:innen führen, welche aber gar nicht in den Anwendungsbereich der Regelung fallen. Es ist den Ausführungen des Datenschutzrates ausdrücklich beizupflichten, dass durch die Aufnahme des genannten Gebotszeichens in den Anwendungsbereich des § 98h StVO ein „Wildwuchs“ an Überwachungskameras an Querstraßen zu Fußgängerzonen und an Geh- und Radwegen zu befürchten ist, der vorwiegend Verkehrsteilnehmer erfasst, die nicht von der Maßnahme umfasst sein sollten. **Auch aus diesem Grund erscheint die Entfernung de Ziffer 17a des § 52 lit b StVO wünschenswert.**

11 [Erläuterungen](#), S. 3.

12 *Ibid.*

ECHTZEITÜBERWACHUNG DURCH DIE POLIZEI

Mit dem sogenannten Sicherheitspaket aus dem Jahr 2018 wurde mit § 53 Abs 5, 3. Satz eine Bestimmung in das Sicherheitspolizeigesetz (SPG) eingeführt, die es den Sicherheitsbehörden gestattet, Echtzeitzugriff auf Kamerasysteme von Städten und privaten Firmen mit Versorgungsauftrag zu erhalten. Für die Anwendung dieser eingriffsintensiven Kompetenz ist weder ein Richter:innenvorbehalt vorgesehen, noch gibt es sonstige Sicherheitsvorkehrungen, welche dessen Anwendung erschweren würden.¹³

Ähnlich problematisch ist die Anwendbarkeit des § 93a Abs. 2 SPG. Diese Bestimmung sieht vor, dass mit Bescheid der Sicherheitsbehörden aus Gründen der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit oder der Strafverfolgung eine Aufbewahrungspflicht der Aufnahmen von maximal vier Wochen angeordnet werden kann.

Um die Anwendung dieser beiden Bestimmungen auch auf die geplante Maßnahme der automationsunterstützten Zufahrtskontrolle zu vermeiden, bedarf es deren expliziten gesetzlich normierten Ausschlusses. Der Entwurf aus dem Jahr 2024 sah einen solchen vor; der vorliegende Entwurf lässt selbiges hingegen vermissen.¹⁴ Die Aufbewahrungspflicht der Daten, noch der Echtzeitzugriff durch die Sicherheitsbehörden weder im Gesetzesentwurf, noch in den begleitenden Materialien (insbesondere in den Erläuterungen und, als deren Teil, in der Datenschutzfolgenabschätzung) behandelt.

Dies ist an sich schon problematisch, darüber hinaus jedoch auch insofern irreführend, als der Entwurf zu § 98h in Absatz 2 ausführt, dass die „Identifizierung des Fahrzeuges und des Lenkers (...) ausschließlich für Zwecke eines Verwaltungsstrafverfahrens wegen des festgestellten Verstoßes“ erfolgt. Dies stellt jedoch keinen expliziten Ausschluss der Anwendung der Bestimmungen § 53 Abs 5, 3. Satz und § 93a Abs. 2 SPG dar.

Es ist somit bei Aufrechterhaltung der aktuell vorgeschlagenen Formulierung des Gesetzestextes von weitreichenden polizeilichen Überwachungsmaßnahmen und der nicht trivialen Möglichkeit einer permanenten Überwachung des öffentlichen Raumes durch die Hintertüre auszugehen. Für sämtliche Personen, die sich innerhalb der in Zukunft videoüberwachten Zonen aufhalten, bedeutet dies einen entsprechenden Überwachungsdruck.

Es ist daher dringend anzuraten, den **expliziten Ausschluss der Anwendbarkeit von § 93 Abs. 2 SPG und der Verwendung der Daten nach § 53 Abs. 5 SPG** in den Gesetzesentwurf aufzunehmen.

CHILLING EFFECT

Die geplante Maßnahme der automationsunterstützten Zufahrtskontrolle soll sich auf stark frequentiertes bzw. dicht besiedeltes Gebiet beziehen. Es ist davon auszugehen, dass vor allem Stadtzentren davon betroffen sein werden. Bereits in seinem Erkenntnis zur „Section Control“ stellte der Verfassungsgerichtshof klar, dass die Überwachung auf der Straße nur in engen Grenzen zulässig

13 Überdies konnte trotz Anfrage nach dem Informationsfreiheitsgesetz nicht in Erfahrung gebracht werden, wie häufig vom Echtzeitzugriff gemäß dieser Bestimmung im Zuge der Polizeiarbeit Gebrauch gemacht wird. Siehe [Videoüberwachung gemäß § 53 Abs. 5 SPG - FragDenStaat.at](#).

14 [Textgegenüberstellung](#) Novellen 2024 und 2025.

ist. Im gegenständlichen Gesetzesentwurf sind, anders als auf Autobahnen, aber neben Kraftfahrzeugen auch viele andere Verkehrsteilnehmer:innen von der Videoüberwachung mit umfasst. Dies betrifft insbesondere Anrainer, die ihren täglichen Routinen nachgehen, Tourist:innen, die eine Stadt erkunden, oder Personen, deren Arbeitsplatz sich in einem überwachten Gebiet befindet, und die nun allesamt von der Überwachungsmaßnahme betroffen sind.

Zwar geht die Datenschutzfolgenabschätzung auf „besonders sensible Bereiche“ ein, wie etwa die Eingangsbereiche „von Kirchen, Gebetshäusern, Krankenhäusern, Frauenhäusern und Gefängnissen“.¹⁵ Diese sollen von der bildverarbeitenden technischen Einrichtung nicht erfasst sein.

Gänzlich außen vor gelassen jedoch werden – und zwar sowohl in der Verhältnismäßigkeitsprüfung in den Erläuterungen als auch in der Datenschutzfolgenabschätzung – die Auswirkungen der geplanten Videoüberwachung auf Demonstrationen, Kundgebungen, oder sonstige Großveranstaltungen. Bereiche, in denen beispielsweise Regierungsgebäude angesiedelt sind und die routinemäßig auch auf den Strecken von Demonstrationen liegen, werden nicht als Ausnahmen von der Erfassung der bildverarbeitenden technischen Einrichtungen angeführt. Damit aber riskiert die Gesetzesvorlage unweigerlich, durch ein Schaffen eines Überwachungsdrucks in den fraglichen Zonen negative Auswirkungen auf die Ausübung des Versammlungsrechts sowie die Meinungsfreiheit zu erzeugen. Um einen derartigen „Chilling Effect“¹⁶ – also Hemmung der legitimen Ausübung von anderen Rechten und die Gefahr einer Selbstbeschränkung – zu vermeiden, wurde in den Entwurf aus dem Jahr 2024 explizit eine Bestimmung aufgenommen, gemäß welcher in Falle von Demonstrationen und Kundgebungen, etc.¹⁷ sämtliche **Kameras auszuschalten und sichtbar abzudecken sind**.

Es wird daher dringend angeraten, eine ähnliche Bestimmung auch in den aktuellen Gesetzesentwurf aufzunehmen.

DATENSCHUTZ

Verantwortlicher gem. Artikel 4 Z 7 DSGVO

Die vorgesehene Bestimmung des § 98h Absatz 1 StVO im Entwurf verabsäumt es zu regeln, in wessen Verantwortung die Erhebung und Verarbeitung der personenbezogenen Daten fällt. Ebenso wenig ist geklärt, zu welchen konkreten Zwecken, an welchem konkreten Ort die Daten mittels Videoüberwachung erhoben werden. Wie bereits ausführlich in der Stellungnahme des Datenschutzrates ausgeführt wurde,¹⁸ müssen sowohl die Behördenzuständigkeit als auch der Verantwortliche aus dem Gesetzestext ableitbar sein. Weiters fehlt jegliche Regelung im Entwurf zu den geplanten Ausnahmefällen (d.h. Personen, die in die überwachten Zonen fahren dürfen, ohne dass auf die allfällige Strafbestimmungen auf sie anwendbar wären, etwa Anrainer). **Diese Punkte bedürfen weiterer Klärung.**

15 [Erläuterungen](#), Datenschutzfolgeabschätzung, Punkt dab.

16 https://de.wikipedia.org/wiki/Chilling_effect

17 [Textgegenüberstellung](#) Novellen 2024 und 2025.

18 [Stellungnahme des Datenschutzrates](#) vom 5.11.2025, Randziffer 14.

Erfassung von Fahrzeuglenker:innen mit Foto

Im Gegensatz zum Entwurf der Vorgängerregierung, sieht der aktuelle Gesetzesentwurf neben der Erfassung des Kfz-Zeichens sowie der Ein- und Ausfahrtszeiten in bzw. aus videoüberwachten Straßenzügen auch explizit die Erfassung des Lenker:innenfotos vor. Die Erhebung dieser Daten ist aus unserer Sicht überschießend: so kann den Erläuterungen weder eine konkrete Begründung für dieses Vorhaben entnommen werden, noch kann man es als geeignetes gelinderes Mittel ansehen, ist doch die Ermittlung der Kfz-Halter zwecks Ahndung von Übertretungen der StVO über das ohnehin zu ermittelnde Kfz-Kennzeichen durchführbar, so dass der Lenker auf diesem Wege erhoben werden kann.

Die angedachte Erfassung sämtlicher Kfz-Lenker sollte daher ersatzlos aus § 98h Absatz 2 des Entwurfes gestrichen werden.

Weiterverwendung der Daten

Wie [Internationale Beispiele](#) zeigen, wecken Maßnahmen, wie die Videoüberwachung eine wäre, Begehrlichkeiten für die Weiterverarbeitung der gesammelten Daten für Zwecke, die über die ursprünglich genannten hinausgehen – etwa für polizeiliche Zwecke. Dass das auch im konkreten Gesetzesentwurf der Fall sein könnte, ist nicht zuletzt den Erläuterungen zu entnehmen, die ausführen, dass „die bei festgestellten Verstößen gewonnenen personenbezogenen Daten **grundsätzlich** nur für unmittelbar daran anschließende Verwaltungsstrafverfahren weiterverwendet werden dürfen“.¹⁹ Eine darüber hinausgehende Verwendung der Daten ist somit explizit nicht ausgeschlossen. **Dies sollte überarbeitet und entsprechend klargestellt werden, dass derlei Möglichkeit nicht bestehen darf.**

Unkenntlichmachen von Personen

Es werden zwar dem Gesetzesentwurf nach lediglich mehrspurige Fahrzeuge erfasst, jedoch darf nicht außer Acht gelassen werden, dass – insbesondere wenn auch die Fahrzeuglenker aufgenommen werden sollen und die Kameras daher nicht ausschließlich auf das Kennzeichen der Fahrzeuge gerichtet sind. Es besteht damit die reale Gefahr, dass mit jeder Aufnahme auch Passant:innen, Anrainer:innen, etc in das Blickfeld der Kameras gerät.

Nun sieht der Gesetzesentwurf zwar die Verpixelung von Gesichtern anderer im Fahrzeug befindlicher Personen (mit Ausnahme der Lenker:innen) vor, macht jedoch Ausnahmen bezüglich Personen die sich in der Aufnahme weiter weg befinden bzw. deren Gesichter von vornherein nicht erkennbar sind.²⁰ Auch dies ist aus unserer Sicht nicht ausreichend, zumal auch aufgrund der Körpergröße, des Körperbaus, der Körperhaltung, der Frisur etc. gegebenenfalls Rückschlüsse gezogen und eine Person identifiziert werden kann. Insbesondere in Kombination mit einer möglichen Weiterverwendung der Daten, dem fehlenden Ausschluss der weiter oben genannten Bestimmungen des SPG und dem mangelnden Schutz bei Demonstrationen, Kundgebungen und Großevents jeglicher Art, ist diese Bestimmung dringend zu überdenken.

Es muss sichergestellt werden, dass aus den Aufnahmen der Videokameras keine Personen innerhalb bzw. im Umfeld eines erfassten Fahrzeugs identifiziert werden bzw. identifizierbar sind.

¹⁹ [Erläuterungen](#), S. 12.

²⁰ [Erläuterungen](#), S. 7.