



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0025-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 9. September 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dr. Karlsböck und weitere Abgeordnete haben am 11. Juli 2016 unter der **Nr. 9953/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend inakzeptable Falschinformationen durch Stauwarnsysteme gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Von welcher Seite beziehen das „schnellste Verkehrsservice Österreichs“ (Eigenlob Ö3) und andere Radiosender ihre Verkehrsinformationen?*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie steht mit dem Österreichischen Rundfunk (ORF) in keinem Eigentums- bzw. Weisungsverhältnis. Meiner Information nach sind die Quellen des ORF/Ö3 zur Generierung einer Verkehrsinformation die „hauseigenen“ Ö3ver, das Bundesministerium für Inneres, die ASFINAG, die österreichischen Bundesländer sowie kommerzielle Anbieter am Markt.

Zur anfragegegenständlichen Verkehrsmeldung teilt der ORF/Ö3 mit, dass es am besagten Tag

eine Unfallmeldung von der B7 bei Kettlasbrunn gab, allerdings schon am späten Nachmittag. Um 17.42 Uhr wurde die Verkehrsmeldungsredaktion des Ö3 vom LPK Niederösterreich per VIS (Verkehrsinformationsmail der Polizei) über diesen Unfall informiert. Die Unfallmeldung wurde unmittelbar danach über den ORF Informationskanal TMC an die Navigationsgeräte ausgestrahlt und war im Anschluss auch im Ö3-Verkehrsservice zu hören. Der Widerruf – Räumung der Unfallstelle - kam ebenfalls von der Polizei Niederösterreich und wurde von der Verkehrsmeldungsredaktion um 18.23 Uhr aus dem TMC-System gelöscht sowie im Ö3-Verkehrsüberblick verlesen. Somit war ab diesem Zeitpunkt von der B7 keine TMC-Meldung mehr im ORF-Netz bzw. wurde diese nicht mehr ausgestrahlt. Seitens ORF-Technik wurde der TMC-Meldungsverlauf vom 3.6. nochmals geprüft – ein Übertragungsfehler wird seitens Ö3 ausgeschlossen.

Daraus leiten sich zwei mögliche Szenarien ab:

- Das Navigationsgerät im anfragegegenständlichen Fahrzeug kann keine (ORF-) TMC-Verkehrsinfos empfangen. Das Navigationsgerät spielt Verkehrsmeldungen über einen eigenen Content-Provider ein - meist vom Navigationshersteller zur Verfügung gestellt. Hier erfolgt die Übertragung mittels GPRS/GSM und ist somit kein ORF-Dienst.
- Das anfragegegenständliche Fahrzeug verfügt über ein TMC-taugliches Navigationsgerät, das zu dem besagten Zeitraum kein Meldungsupdate durchgeführt hat und somit kein aktueller Meldungsbestand im Fahrzeug vorlag. Auch in diesem Fall liegt kein Fehler seitens des ORF vor.

Generell ist festzuhalten, dass als Quellen für Verkehrsinformationen im Regelfall die Verkehrslagebilder kommerzieller Anbieter von fahrzeugbasierten bzw. mobiltelefonbasierten Informationssystemen, darüber hinaus auch die von diversen Communities angebotenen Lagebilder dienen. Dazu kommen noch Störungsmeldungen der heimischen Exekutive in Form von Informationen zu ungeplanten Ereignissen im Netz, wie z.B. Unfälle bzw. Informationen der Straßeninfrastrukturbetreiber bei geplanten Ereignissen, etwa geplanten Sperrungen aufgrund notwendiger Bautätigkeiten im Netz.

Die Erfassung, Verarbeitung, Auswertung, Darstellung und Weitergabe von Verkehrsmeldungen im Verantwortungsbereich der jeweiligen Rundfunkbetreiber liegt nicht im Einflussbereich des

Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. In diesem Sinne kann die Darbietung fehlerhafter Informationen auch nicht durch mein Ressort oder die österreichischen Betreiber von Verkehrsinfrastrukturen sanktioniert werden.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Werden diese Informationen zuverlässig und unmittelbar an die Sendeanstalten weitergegeben?*
- *Wenn ja, wollen Sie die fehlerhafte und/oder zeitverzögerte Weitergabe dieser Informationen an die Autofahrer einfach hinnehmen?*

Die systemischen Durchlaufzeiten von automatisch generierten Informationen betragen im Normalfall drei bis fünf Minuten, wobei die Aktualisierung der Daten jede Minute erfolgt. Festzuhalten ist an dieser Stelle, dass die Infrastrukturbetreiber dabei keine Weitergabeverpflichtung trifft, sondern von diesen die von ihnen generierten Informationen freiwillig und kostenlos im Rahmen des Betriebes der Infrastruktur und zur Information der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer allen Systembeteiligten, also auch den Rundfunkanstalten, an technisch geeigneten Schnittstellen zur Verfügung gestellt werden. Verkehrsinformation wird als zentraler Teil des Betriebes von Verkehrsinfrastrukturen verstanden und ist eine wesentliche Grundlage der Verkehrssteuerung. Diese technischen Systeme spiegeln – gerade in Österreich - den aktuellen Stand der Technik in Europa wider.

Zu den Fragen 4 bis 6:

- *Werden die Verkehrsinformationen der österreichischen Sender einer Evaluierung und Kritik unterzogen und wenn ja, wer führt diese Evaluierung durch?*
- *Haben falsche Verkehrsinformationen Konsequenzen für die Sender und wenn ja, welche?*
- *Wenn nein, ist es Ihrer Meinung nach akzeptabel, dass auf dem Rücken der Autofahrer peinliche Eigenwerbung á la Ö3 für eine höchst mangelhafte Dienstleistung betrieben wird?*

Aktuell gibt es in Österreich keinen gesetzlichen Auftrag, diese Meldungen auf Basis festgesetzter Bewertungskriterien umfassend und periodisch zu evaluieren. Des Weiteren unterliegt auch die Verkehrsredaktion des Ö3 dem Redakteursstatut. Das Redakteursstatut stellt die Unabhängigkeit, Eigenverantwortlichkeit und Freiheit der journalistischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei ihrer redaktionellen Arbeit sicher. Die Verkehrsmeldungen liegen in der Letztverantwortung des

diensthabenden Redakteurs und die Bestrebungen der wesentlichen Verkehrssystembeteiligten, wie z.B. Infrastrukturbetreiber, müssen sich daher darin erschöpfen, den Redakteuren alle verfügbaren Basisinformationen zu Recherchezwecken in geeigneter und qualitativ hochwertiger Form zur Verfügung zu stellen. Zur Erhaltung der Marke und der Stellung am Markt eines Anbieters selbst, ist die Qualitätssicherung der zur Verfügung gestellten Meldungen im zentralen Interesse des jeweiligen Anbieters. Aus ho. Sicht gibt es im Rundfunkbereich einen ausreichend großen Markt, insbesondere was lokale Verkehrsinformationen – auch außerhalb der ORF Programme – betrifft.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Sind Ihnen Beschwerden über Falschinformationen im Bereich des satellitenbasierten Stauwarnsystems bekannt?*
- *Wenn ja, was sind die Ursachen dieser Falschinformationen?*

Im Bereich der satellitenbasierten Informationssysteme haben sich in den letzten Jahren europa- bzw. weltweit agierende Unternehmen wie z.B. TomTom, Garmin, Here, INRIX oder auch diverse Google Produkte, die einerseits durch eigene Produkte und andererseits auch in Kooperation mit Automobilherstellern wie Daimler, BMW u.a. in den Fahrzeugen vertreten sind, auf dem österreichischen Markt etabliert. Für diese Art von flotten- oder mobilen Endgeräten-generierten-Verkehrsinformationssystemen liegen dem ho. Ressort keine gesicherten und belastbaren Auswertungen zu Qualität und Kundenzufriedenheit vor.

Wenn Nutzerinnen und Nutzer Verkehrssituationen und Straßenzustände vorfinden, welche von den kommerziell am Markt befindlichen Angeboten bzw. Rundfunkinformationen abweichen, kann dies eine Fülle von Gründen haben, wie etwa von den Systemen - aufgrund von falschen Kartengrundlagen - fälschlich als Verkehrsüberlastung interpretierte, örtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen oder aber auch nicht mehr aktuelle Meldungen und der Gleichen. In der Regel unterlassen es die Nutzerinnen und Nutzer der Verkehrsinfrastruktur diese vorgefundenen Abweichungen Dritten zu kommunizieren.

Zu Frage 9:

- *Gibt es vonseiten des BMVIT Initiativen zur Behebung dieser unbefriedigenden Situation?*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat bereits im Jahr 2009 wesentliche Initiativen gestartet, die mittlerweile flächendeckend für Österreich zur Verfügung stehen. So wurde gemeinsam mit den österreichischen Bundesländern, der ASFINAG, der ÖBB Infrastruktur AG sowie den Städten und Gemeinden ein österreichweiter intermodaler Verkehrsgraph (Graphenintegrationsplattform GIP) als öffentliches Verkehrsreferenzsystem initiiert. Die Pflege und Weiterentwicklung des 2013 erstmals veröffentlichten, öffentlichen Referenzsystems wird seit dem Jahr 2015 aufgrund einer Artikel 15a BVG-Vereinbarung aktuell gehalten und steht unter dem Link www.gip.gv.at als Open Government Data Datensatz Jedermann kostenlos zur Verfügung.

Auf dieser Basis wurde seit 2011 mit der Umsetzung einer österreichweiten, einheitlichen und intermodalen Verkehrsauskunft, welche in dieser Form in Europa nach wie vor einzigartig ist begonnen. Diese beinhaltet alle relevanten landgebundenen Verkehrsträger und liefert neben der aktuellen Verkehrssituation für die einzelnen Moden Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr und sanfte Mobilitätsformen (Fuß- und Radverkehr) auch die Kombinationen der selbigen, wie z.B. Park and Ride, Bike and Ride, Kiss and Ride. Diese kann über die Einstiegs- und Informationsseite www.verkehrsauskunft.at aufgerufen werden. Diese bietet im Rahmen der Auftritte der jeweiligen Partner und Kunden der VAO, also z.B. ASFINAG, alle österreichischen Verkehrsverbünde, ÖBB, ÖAMTC und BMVIT, nutzungsgerechte Lösungen in den Bereichen Web, Mobil Web sowie Smartphone-Apps für die gängigen Plattformen. Insgesamt werden pro Monat über die Verkehrsauskunft Österreich aktuell rund fünf Millionen Routenabfragen getätigt.

Zu Frage 10:

- *Gibt es vonseiten des BMVIT einen „Masterplan“ zum Ausbau bzw. zur Konsolidierung eines stabilen und zuverlässigen satellitengestützten Stauwarnsystems?*

Die Strategie des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie ist auf der folgenden Seite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie detailliert dargelegt: http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/telematik_ivs/index.html

Laut § 12 Absatz 1 des IVS-Gesetzes legt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie überdies dem Nationalrat jedes Jahr einen Verkehrstelematikbericht vor. Der Verkehrstelematikbericht ist eng an den nationalen IVS-Aktionsplan angelehnt. Die Verkehrstelematikberichte der letzten Jahre sind unter der folgenden Seite einsehbar: http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/telematik_ivs/projekte/index.html

Was die Thematik einer einheitlichen, qualitätsgesicherten Verkehrslage des heimischen Netzes betrifft, wird gegenwärtig für das österreichische Autobahn-, Schnellstraßen- und Landesstraßennetz eine österreichweite Verkehrslage in vereinheitlichter und hoher Qualität entwickelt. Für Teile des Landesstraßennetzes bzw. das gesamte Netz der ASFINAG stehen diese Informationen bereits über die Verkehrsauskunft-Österreich (VAO) zur Verfügung, ebenso wie für den gesamten Öffentlichen Verkehr auf Soll-Fahrplan und Echtzeit-Basis.

Zu den Fragen 11 und 13:

- *Welche Institutionen sind in die Erstellung von satellitengestützten Stauwarnungen für Österreich eingebunden?*
- *Welche Institution trägt die (Letzt-)Verantwortung für die Richtigkeit der satellitengestützten Verkehrsinformationen?*

Die voran beschriebenen Dienste stehen privaten und gewerblichen Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung und können von diesen jederzeit genutzt werden. Die Verantwortung für die Richtigkeit der in der Fragestellung angesprochenen satellitengestützten Stauwarnungen obliegt ausschließlich den jeweiligen kommerziellen Anbietern dieser Systeme, also Gerätehersteller bzw. Automobilindustrie, welche diese Systeme in den Fahrzeugen verbaut.

Zu Frage 12:

- *Welche Rolle spielt dabei die ASFINAG?*

Die ASFINAG trägt diese wesentlichen Entwicklungen meines Ressorts in vollem Umfang mit. Die ASFINAG stellt alle verfügbaren Verkehrsinformationen sowohl Externen als auch den oben dargestellten Plattformen in Echtzeit zur Verfügung.

Zu Frage 14:

- *Gibt es rechtliche Einspruchsmöglichkeiten gegen die Verbreitung von Falschinformationen und wenn ja, welche?*

Generell ist festzuhalten, dass aufgrund der gegenwärtigen Rechtslage keine Eingriffsmöglichkeiten bestehen, was die Qualität der Darbietung von Verkehrsinformationen durch kommerzielle oder communitybasierte Anbieter am Markt betrifft. Dies jeweils unter der Annahme, dass die Informationen nicht in Schädigungsabsicht verbreitet werden.

Zu Frage 15:

- *Warum funktionieren die Stauwarnsysteme im (benachbarten) Ausland signifikant besser als in Österreich?*

Zu dieser Frage liegen mir keine europaweiten Auswertungen, welche eine Vergleichbarkeit untereinander gewährleisten würden, vor. Zentrale Punkte hinsichtlich Vergleichbarkeit der Auswertungen sind etwa gleiche Erhebungsbasis, gleicher Erhebungszeitraum, untersuchte Netztypen, etc. Was satellitenbasierte Systeme betrifft ist festzuhalten, dass diese Angebote mit den jeweils gleichen Technologien in ganz Europa erbracht werden.

Mag. Jörg Leichtfried

