

**1668/AB XXII. GP**

**Eingelangt am 25.06.2004**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

GZ. 11000/34-CS3/04 DVR 0000175

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol

Parlament  
1017 Wien

Wien, . 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1837/J-NR/2004 betreffend PKW-Überwachung auf Autobahnen, die die Abgeordneten Ing. Kaipel und GenossInnen am 27. Mai 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Fragen 1 bis 5:**

Wie viele "Section Control"-Anlagen wird es Ende 2004 zu welchen Kosten wo geben?

Wie viele "Section Control"-Anlagen wird es Ende 2005 zu welchen Kosten wo geben?

Wie viele "Section Control"-Anlagen wird es Ende 2006 zu welchen Kosten wo geben? Wie wird die Entwicklung die Jahre danach aussehen? Was ist bis wann Ihr Fernziel?

Wird es in Zukunft in allen Autobahn- und Schnellstraßentunnels "Section Control"-Anlagen geben? Wenn nein, in welchen nicht?

Wieviele mobile "Section Control"-Anlagen wurden bisher angeschafft? Wieviele werden in Zukunft noch angeschafft werden? Wo werden diese Anlagen zum Einsatz kommen? Welche Kosten werden jeweils entstehen?

**Antwort:**

Derzeit ist eine Section Control Anlage in Wien auf der A 22 im Tunnel Kaisermühlen in beiden Fahrtrichtungen in Betrieb.

Eine weitere Anlage wird im niederösterreichischen „Wechselabschnitt“ der A2 errichtet und noch 2004 in Betrieb genommen.

Die Errichtungskosten für diese beiden Anlagen wurden mit € 1,8 Mio. budgetiert.

Für die weiteren Standorte von Verkehrsüberwachungssystemen wird von der ASFINAG gemeinsam mit dem bmvit und in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres, und dem Kuratorium für Verkehrssicherheit die Erstellung eines „Konzeptes“ vorbereitet. Ziel dieses Konzeptes ist es, für jene Abschnitte des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes, welche erhöhte Unfallraten aufweisen, effiziente Überwachungsinstrumente vorzuschlagen, um damit zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beizutragen, vordringlich in Tunnel- und Baustellenbereichen.

Die Anwendung von Überwachungssystemen in Tunnelanlagen sowie effiziente Überwachungssysteme für Baustellenbereiche (z.B. „mobile Section Control“) werden ebenfalls Gegenstand dieses Konzeptes sein.

**Fragen 6 und 7:**

Wo und bis wann sind "Verkehrssicherheitsanlagen" (VSA) als eine Art Vorstufe zur "Section Control" vorgesehen (vgl. Roppener-Tunnel)?

Mit welchen Kosten ist jeweils zu rechnen?

**Antwort:**

Die Verkehrssicherheitsanlage im Roppener Tunnel ist eine Adaptierung des von der Exekutive für den Freilandbereich angeschafften VKS 3 – Systems zur Abstandsüberwachung. Die Kosten dieser Adaptierung beliefen sich auf € 40.000. Der wesentliche Unterschied dieses Systems zur Section Control lässt sich wie folgt kurz zusammenfassen:

Bei Section Control Anlagen wird die Durchschnittsgeschwindigkeit über einen festgelegten Streckenabschnitt überwacht. Das System VKS 3 führt punktuelle Messungen des Geschwindigkeits- und Abstandsverhaltens durch.

In längeren Gegenverkehrstunnels, wie z.B. im Roppener Tunnel, wird von Experten die Abstandsüberwachung als weitaus wirksamere Maßnahme gegenüber der Messung der Durchschnittsgeschwindigkeit beurteilt.

**Fragen 8 und 9:**

Für welche Autobahn- und (Schnell-)Straßenabschnitte sind bis wann ähnliche flächendeckende Verkehrsdatenerhebungen wie etwa im Raum Linz vorgesehen?

Mit welchen Kosten ist jeweils zu rechnen?

**Antwort:**

Die ASFINAG baut zur Zeit das VMIS (Verkehrsmanagement- und Informationssystem) zur effizienten und optimalen Verkehrssteuerung auf. Als Grundlage dafür wird eine Verkehrsdatenerfassung installiert. Sie besteht im wesentlichen aus einer flächendeckenden Erhebung der Fahrzeugmengen und der gefahrenen Geschwindigkeiten; es handelt sich dabei nicht um ein flächendeckendes System zur Geschwindigkeitsüberwachung. Die Planungen für dieses System werden zur Zeit von der ASFINAG intensiv vorangetrieben und sollen bis Ende 2006 abgeschlossen sein. Die Investitionskosten für diese Verkehrsdatenerfassung werden derzeit mit € 9 Mio. veranschlagt.

**Fragen 10 und 11:**

Wo wird es bis wann "Videomaut"-Systeme geben?

Mit welchen Kosten ist jeweils zu rechnen?

**Antwort:**

Die Videomaut stellt nur eine Sonderlösung an den bestehenden Mautstellen dar. Die Möglichkeit, die Kontrolle der Mautberechtigung in einer Videomaut-Spur vornehmen zu lassen gibt es heute als Angebot auf den Sondermautstrecken A 13 Brenner Autobahn, A 10 Tauernautobahn sowie auf der A 9 beim Gleinalmtunnel und Bosrucktunnel. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass kein Autobahnbenutzer gezwungen ist, die Videomaut-Spur zu benutzen. Sowohl Jahreskartenbesitzer als auch Einzelmaut-Kunden können die Mautkontrolle in einer normalen bemannten Mautspur händisch durchführen. Es handelt sich lediglich um ein zusätzliches Angebot an die Kunden, um ihnen allenfalls Wartezeiten an den Mautspuren zu ersparen.  
Eine flächendeckende Anwendung ist nicht geplant.

**Frage 12:**

Mit welchem zeitlichen, technischen und monetären Aufwand könnte das seit Jahresbeginn 2004 laufende Lkw-Mautsystem auf Pkw erweitert werden? Könnte das binnen eines Jahres mit dem nötigen Willen realisiert werden?

**Antwort:**

Es besteht kein konkreter Auftrag an die ASFINAG ein PKW-Mautsystem vorzubereiten, sodass über Kosten bzw. Einführungszeitraum keine fundierte Aussage möglich ist.

**Frage 13:**

Die Exekutive und die Länder als Vollziehungsbehörde der Straßenverkehrsordnung sind für die hoheitliche Aufgabe der Verkehrsüberwachung zuständig, nicht die ASFINAG. Wie wollen Sie verhindern, dass nicht die ASFINAG versucht, möglichst viel Strafgeld kassieren zu können, das ihr als Straßenerhalter der Autobahnen und Schnellstraßen wieder selbst zugute kommt?

**Antwort:**

Die bisher getätigten Investitionen der ASFINAG für Überwachungsinstrumente, welche vom BMI betrieben werden, erfolgte stets in enger Abstimmung mit dem BMI. Seitens der ASFINAG bestehen Intentionen diese Abstimmung mit dem Anlagenbetreiber (BMI) auch künftig durchzuführen. Es liegt in der Absicht des ho. Ressorts und der ASFINAG, dass die modernen Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung primär der Hebung der Verkehrssicherheit zugute kommen.

**Frage 14:**

Was passiert mit den von den Überwachungsanlagen angefertigten Videoaufzeichnungen? Wie lange werden diese wie und wo aufbewahrt? Wann und wie werden sie vernichtet?

**Antwort:**

Bei den Erfassungssquerschnitten der Section Control Anlagen werden digitale Bilder der ein- bzw. ausfahrenden Fahrzeuge erstellt. Für den Fall, dass die Auswertereinheit keine Geschwindigkeitsübertretung des betreffenden Fahrzeuges feststellt, werden sämtliche Daten, welche diesem Kennzeichen zugeordnet sind, sofort gelöscht.

Für den Fall, dass eine Übertretung festgestellt wird, werden die Daten an die Exekutive übertragen. In der Section Control Anlage vor Ort werden diese Daten sofort nach der Übertragung gelöscht. In den Datensystemen der Exekutive erfolgt eine Weiterverarbeitung und Archivierung dieser Daten gemäß den dort geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen bzw. Gepflogenheiten, worüber seitens der ASFINAG keine Angaben gemacht werden können.

Für den Fall, dass einem Kennzeichen keine Daten des anderen Querschnittes zugeordnet werden können, erfolgt eine automatische Löschung sämtlicher diesem Kennzeichen zugeordneten Daten nach dem 5-fachen Wert der Normal-Durchfahrtszeit (im Tunnel Kaisermühlen nach rd. 10 Minuten).

**Frage 15:**

Welche Vorkehrungen werden konkret getroffen, um Datenmissbrauch auszuschließen?

**Antwort:**

Section Control: Die Section Control Anlagen sind geschlossene Systeme, zu denen nur die Exekutive Zutritt erhält. Alle vor Ort angebrachten Einrichtungen sind mit Schließsystemen ausgestattet, welche ebenfalls nur der Exekutive Zutritt ermöglichen.

Für den Betrieb der Section Control Anlagen wurde gemäß den gesetzlichen Auflagen eine Meldung bei der Datenschutzkommission bzw. eine Eintragung im Datenschutzregister vorgenommen.

Seitens der Datenschutzkommission wurde ein positiver Bescheid für den Betrieb der Section Control Anlage Kaisermühlen Tunnel ausgestellt.

**Frage 16:**

Sollte Ihrer Meinung nach das gesamte österreichische Straßennetz bemaht und high-techmäßig im oben beschriebenen Sinn überwacht werden? Wenn ja, bis wann? Wenn nein, wo konkret soll die Grenze dieser Überwachungen verlaufen?

**Antwort:**

Entsprechend der EU-Wegekostenrichtlinie aus dem Jahr 1999 ist eine gesamte Bemahtung des österreichischen Straßennetzes zur Zeit nicht zulässig. Ausnahmen davon sind nur für gewisse Strecken und unter gewissen Randbedingungen (z.B. Verkehrssicherheit) unter Einbeziehung der Europäischen Kommission möglich.

Die Entscheidung, ob auch außerhalb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes moderne Überwachungsanlagen eingesetzt werden, liegt bei den jeweiligen Landesregierungen.

**Frage 17:**

Was ist der Hauptgrund für diesen enormen Ausbau der (Video-)Überwachungsanlagen?

**Antwort:**

Wie bereits im Bereich der Tunnelsicherheit gehört es heute zusehends zum internationalen Standard, dass das höchstbelastete Straßennetz einer möglichst geschlossenen Videoüberwachung unterworfen wird. Sie dient der Plausibilitätskontrolle, der Verkehrssteuerungsmaßnahmen und dem raschen zielgerichteten und effizienten Einsatz der Einsatzkräfte (Straßenmeistereien, Polizei, Rettung, Feuerwehr) im Interventionsfall.

**Frage 18:**

Wieviele Exekutivbeamte könnten mit diesen Investitionssummen für die high-techmäßige Hochrüstung der ASFINAG-Überwachungsanlagen neu in Dienst gestellt werden?

**Antwort:**

Diese Frage wäre an den Herrn Bundesminister für Inneres zu richten.

**Fragen 19 und 20:**

Wie viele Verkehrstote und -verletzte könnten pro Jahr vermieden werden, wenn diese zusätzlichen Polizisten bzw. Gendarmen Alkoholkontrollen, Anschnallkontrollen, Lkw-Sicherheitsüberprüfungen etc. durchführen würden?

Wie lauten die Vorgaben für ein Verkehrssicherheitskonzept des BMVIT, welches die im Punkt 19 genannten Verkehrsmaßnahmen unterstützt?

**Antwort:**

Wenn man bedenkt, dass sich rund zwei Drittel der Unfälle mit Personenschaden im Ortsgebiet ereignen und von den Freilandunfällen weniger als 20 % auf die Autobahnen entfallen, zählt das ASFINAG Netz zu den sichersten Straßen in Österreich. Auch bei einem Vergleich der Getöteten entfallen mit 141 tödlich Verunglückten (Stand 2003) nur knapp 20 % der Freilandunfälle und rund 15 % aller Straßenarten auf das Autobahn- und Schnellstraßennetz.

Die ASFINAG rechnet bei konsequenter Anwendung moderner Überwachungsmethoden und nach dem Aufbau des VMIS mit einem Rückgang der schweren und tödlichen Unfälle.

Gemeinsam mit einer Verstärkung bewusstseinsbildender Maßnahmen, die insbesondere auf eine Verbesserung der Sicherheitskultur bei Geschwindigkeit und Abstand, Alkohol, Drogen und Müdigkeit sowie bei der Verwendung von Gurten und Kindersitzen abzielt und unterstützt durch entsprechende sicherheitsverbessernde bauliche Maßnahmen (wie z.B. das Leitschienentauschprogramm) sollte es möglich sein, dass die im Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm des bmvit's vorgesehene Reduktion der Getöteten um 50 % und der Unfälle mit Personenschaden um 20 % bis 2010 auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz erreicht werden.

**Fragen 21 bis 23:**

Haben Sie die Absicht, die "Section Control"-Anlagen zu privatisieren? Wenn ja, bis wann und wie? Welche Vorarbeiten wurden diesbezüglich bereits unternommen und welche sind geplant?

Haben sie die Absicht, stationäre Radarboxen zu privatisieren? Wenn ja, bis wann und wie? Welche Vorarbeiten wurden diesbezüglich bereits unternommen und welche sind geplant?

Haben Sie die Absicht, den Betrieb von Laserpistolen zu privatisieren? Wenn ja, bis wann und wie? Welche Vorarbeiten wurden diesbezüglich bereits unternommen und welche sind geplant?

**Antwort:**

Aus rechtlicher Sicht ist vorauszuschicken, dass die Fragen der privatrechtlichen Eigentumsverhältnisse an technischen Hilfsmitteln zur Verkehrsüberwachung nicht mit der Vollziehung der Straßenverkehrsordnung in Verbindung steht. Rechtlich gesehen steht es jedermann frei, z.B. eine Laserpistole zu erwerben; die Frage einer „Privatisierung“ stellt sich also nicht. Ebenso hat auch jedermann die Möglichkeit, eine Gesetzesübertretung bei der Behörde anzugezeigen.

Davon zu unterscheiden ist die Frage, ob jemand die Befugnis hat, mit hoheitlicher Gewalt gegenüber anderen Rechtsunterworfenen vorzugehen, etwa diesen Anweisungen zu geben oder Organmandate zu verhängen. Dieses Recht kommt nur sogenannten „Organen der Straßenaufsicht“ zu, zu denen neben den Mitgliedern der Bundessicherheitswache und der Gendarmerie auch von den Ländern im Rahmen ihrer verfassungsrechtlichen Organisationskompetenz ernannte Organe zählen.

Für den Bereich der Autobahnen und Schnellstraßen sind derzeit keine derartigen Privatisierungsmaßnahmen geplant.

Für den Bereich der Gemeinden ist es möglich, in Abstimmung mit den Bezirksverwaltungsbehörden bzw. den Landesregierungen derartige Maßnahmen zu treffen.

Mit freundlichen Grüßen