

ANFRAGE

der Abgeordneten Ing. Kaipel

und Genossen

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend **PKW-Überwachung auf Autobahnen**

Anfang Mai 2004 ging auf der Süd-Autobahn im Wechsel-Abschnitt die zweite sogenannte „Section Control“-Anlage auf Österreichs Autobahnen in den Testbetrieb. Noch vor dem heurigen Sommer soll die Anlage in den tatsächlichen Betrieb genommen werden. Die erste „Section Control“-Anlage wurde im Sommer 2003 im Tunnel Kaisermühlen auf der Donauautobahn A 22 in Wien errichtet. „Section Control“-Anlagen werden in Kooperation zwischen Verkehrsministerium und ASFINAG errichtet. Ab dem tatsächlichen Einsatz werden die Anlagen durch das Innenministerium betrieben.

Laut Verkehrsminister Gorbach sollen mit der „Section Control“ Baustellen, Tunnelanlagen und unfallträchtige Freilandabschnitte überwacht werden (siehe APA-OTS Nr. 17 vom 3. Mai 2004).

Der ASFINAG Vorstandsvorsitzende, Walter Hecke, kündigte an, dass es künftig in allen Autobahn- und Schnellstraßentunnels „Section Control“-Anlagen geben wird (APA Nr. 8, 30.01.2004).

Im Roppener-Tunnel auf der A 12 Inntal-Autobahn wird eine „Verkehrssicherheitsanlage“ (VSA), eine Art Vorstufe zur „Section Control“ errichtet.

Auf den Autobahnen im Großraum Linz und auf den Autobahnen und Schnellstraßen im Raum Wien und Niederösterreich werden von der ASFINAG sogenannte „Verkehrsbeeinflussungsanlagen“ geplant. Die Realisierung und Inbetriebnahme dieser Systeme soll ab dem Jahr 2007 erfolgen. Herzstück der Anlagen sollen die großflächige Erfassung von Verkehrsdaten sein, die von selbststeuernden Geschwindigkeits- und Abstandmessgeräten per Lichtwellenleiter an das zentrale Rechensystem weitergeleitet werden. Zusätzlich sollen Videokameras zur Überwachung eingesetzt werden.

Die ASFINAG bietet seit kurzem auf den Sondermautstrecken der A9 Pyhrn-Autobahn, der A10 Tauern-Autobahn und der A13 Brenner-Autobahn für alle Pkw eine Abrechnung per „Videomaut“ an. Dabei wird ein durchfahrender Pkw auf einer eigenen Videomautspur über Video erfasst. Über das Kennzeichen wird mittels EDV umgehend geprüft, ob für den Pkw die Videomaut bezahlt wurde.

Der Chef des österreichischen Lkw-Mautbetreibers Euroypass, Peter Newole, sagte, technisch sei eine Pkw-Maut kein Problem. Das seit Jahresbeginn 2004 laufende Lkw-Mautsystem sei ohne Probleme erweiterbar (APA Nr. 366, 20.04.2004). ASFINAG-Chef Walter Hecke meint, technisch könnte eine Pkw-Maut binnen einem Jahr realisiert werden.

Der Vorstoß von Verkehrsminister Gorbach zur Bemannung des gesamten österreichischen Straßennetzes als „Fernziel“ zeigt auf, an welches Endstadium der Straßenüberwachung gedacht wird.

Als Argument für diesen enormen Ausbau der (Video-)Überwachungsanlagen wird die Verkehrssicherheit angeführt. Ginge es jedoch nur bzw. in erster Linie um die Verkehrssicherheit, könnten diese Summen, die für die high-tech-mäßige Hochrüstung der ASFINAG-Überwachungsanlagen ausgegeben werden, sinnvoller eingesetzt werden, und zwar indem die Anzahl der Verkehrspolizisten erhöht werden würde.

Denn die jüngste Verkehrsunfallstatistik weist zum Teil stark gestiegene Unfallzahlen insbesondere bei Unfällen mit Alkohol, mit Lkw und bei Unfällen mit Kindern aus. So sind z.B. Unfälle mit Alkohol um 3,8 Prozent gestiegen. Damit ist ein höheres Niveau erreicht, als vor der Einführung der 0,5-Promille-Grenze. Die Alkohol-Unfälle spielen sich vor allem zwischen Samstag Mitternacht und Sonntag Früh ab. Nötig wären daher verstärkt gezielte Kontrollen in diesem Zeitraum rund um Discotheken und Nachtlokale, dazu wäre mehr Personal notwendig.

Bei den Lkws sind die Unfälle mit schweren Lastern erneut um 2,8 Prozent gestiegen. Auch hier sind verstärkte Kontrollen notwendig - einerseits bei den Lenk- und Ruhezeiten, andererseits bei der technischen Ausstattung der Lkw. Auch dazu wären mehr Polizisten notwendig. High-Tech-Funk- und Videoüberwachung nützen da nichts.

Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Kinder ist um fast 50 Prozent angestiegen. Die meisten Kinder sind dabei als Mitfahrer in Pkws ums Leben gekommen. Viele davon sind nicht angeschnallt gewesen. Österreich hat generell eine der geringsten Anschnallquoten in der EU obwohl das Risiko zu sterben im Falle eines Unfalls ohne Gurt um das Siebenfache höher ist. Daher wäre auch das Gurtanlegen deutlich stärker zu kontrollieren als bisher. Auch das geht nur durch mehr Personal.

Auch "Hochrisikofahren", wie z.B. Menschen, die ohne Führerschein unterwegs sind, kommt man nicht mit High-Tech bei.

Es scheint somit der Verdacht nicht ganz unbegründet, mit „Section Control“-Anlagen und ähnlichem werden neben der Verkehrssicherheit in erster Linie auch andere Ziele verfolgt.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an den Herrn Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachfolgende

Anfrage

1. Wie viele „Section Control“-Anlagen wird es Ende 2004 zu welchen Kosten wo geben?
2. Wie viele „Section Control“-Anlagen wird es Ende 2005 zu welchen Kosten wo geben?
3. 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?

4. Wird es in Zukunft in allen Autobahn- und Schnellstraßentunnels „Section Control“-Anlagen geben? Wenn nein, in welchen nicht?
5. 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?
6. Wo und bis wann sind „Verkehrssicherheitsanlagen“ (VSA) als eine Art Vorstufe zur „Section Control“ vorgesehen (vgl. Roppener-Tunnel)?
7. Mit welchen Kosten ist jeweils zu rechnen?
8. Für welche Autobahn- und (Schnell-)Straßenabschnitte sind bis wann ähnliche flächendeckende Verkehrsdatenerhebungen wie etwa im Raum Linz vorgesehen?
9. Mit welchen Kosten ist jeweils zu rechnen?
10. Wo wird es bis wann „Videomaut“-Systeme geben?
11. Mit welchen Kosten ist jeweils zu rechnen?
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?
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?
14. Was passiert mit den von den Überwachungsanlagen angefertigten Videoaufzeichnungen? Wie lange werden diese wie und wo aufbewahrt? Wann und wie werden sie vernichtet?
15. Welche Vorkehrungen werden konkret getroffen, um Datenmissbrauch auszuschließen?
16. Sollte Ihrer Meinung nach das gesamte österreichische Straßennetz bemaute und high-tech-mäßig im oben beschriebenen Sinn überwacht werden? Wenn ja, bis wann? Wenn nein, wo konkret soll die Grenze dieser Überwachungen verlaufen?
17. Was ist der Hauptgrund für diesen enormen Ausbau der (Video-)Überwachungsanlagen?
18. Wieviele Verkehrspolizisten könnten mit diesen Investitionssummen für die high-tech-mäßige Hochrüstung der ASFINAG-Überwachungsanlagen neu in Dienst gestellt werden?
19. Wie viele Verkehrstote und -verletzte könnten pro Jahr vermieden werden, wenn diese zusätzlichen Polizisten bzw. Gendarmen Alkoholkontrollen, Anschnallkontrollen, Lkw-Sicherheitsüberprüfungen etc. durchführen würden?

