

Herbert Kickl
Bundesminister

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

Geschäftszahl: BMI-LR2220/0127-II/2/a/2019

Wien, am 9. April 2019

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Nationalrätin Dr.ⁱⁿ Alma Zadić, Freundinnen und Freunde haben am 19. Februar 2019 unter der Nr. **PA 2855/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Völlig unzureichender Bericht des BMI zur ‚Nutzung der im Rahmen der Section Control vorgesehenen Kameras durch die Sicherheitsbehörden‘ an den österreichischen Nationalrat“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach den mir vorliegenden Informationen wie folgt:

Zu den Fragen 1 sowie 1a bis 1c:

- *Welche "neuralgischen, sowie grenz- und korridorbezogenen Punkte" wurden identifiziert?*
- *Wie viele solche Punkte wurden identifiziert?*
- *Welche konkreten Merkmale konstituieren einen solchen Punkt?*
- *Wo befinden sich diese?*

Es wurden drei Section-Control-Anlagen identifiziert, nämlich auf der A2 am Wechsel, auf der A2 im Ehrentalerbergtunnel und auf der A7 im Tunnel Bindermichl. Die Merkmale dieser Punkte sind unter anderem die sicherheitspolizeiliche Fahndungsrelevanz, eine geringe Anzahl an Ausfahrten im Bereich der Section-Control-Anlagen sowie die daraus abgeleiteten einsatztaktischen Möglichkeiten einer Anhaltung. Die gewählten Streckenabschnitte wurden anhand unterschiedlicher einsatztaktischer und ressourcenschonender Parameter gewählt.

Zu den Fragen 2 sowie 2a bis 2h:

- *Wie viele Pilotversuche wurden bereits begonnen?*
- *Wann wurden diese begonnen?*
- *Bis wann sollen diese dauern?*
- *Auf welchen konkreten Streckenabschnitten finden diese statt?*
- *Warum finden sie genau auf diesen Streckenabschnitten statt und wie wurden diese Streckenabschnitte ausgewählt?*
- *Gibt es Schätzungen darüber, wie viele KFZ von den Pilotversuchen voraussichtlich betroffen (erfasst) sein werden?*
- *Falls ja, wie viele (bitte um Angabe von KFZ/Tag und KFZ insgesamt)?*
- *Falls nein, weshalb?*
- *Welche konkreten Kennzahlen konstituieren einen Erfolg/Misserfolg der Pilotversuche?*
- *Wie lautet das Verhältnis zwischen KFZ-Datenabfragen und Trefferfällen (bitte um Angabe in absoluten, sowie in relativen Zahlen)?*
- *Wie hoch ist die Fehlerquote bei den KFZ-Datenabfragen (bitte um Angabe in absoluten, sowie in relativen Zahlen)?*

Pilotversuche konnten in Ermangelung der technischen Voraussetzungen der Section-Control-Anlagen nicht durchgeführt werden. Auch in naher Zukunft ist ein Pilotversuch nicht möglich. Erst wenn die ASFINAG in den nächsten Jahren ihre derzeit in Verwendung stehenden Systeme austauscht, kann es möglich sein, einen Pilotversuch durchzuführen.

Ich darf auch auf den Bericht zur Entschließung des Nationalrates vom 20. April 2018, Nr. 11/E XXVI. GP, der am 14. Februar 2019 im Ausschuss für innere Angelegenheiten behandelt und mit Stimmenmehrheit zur Kenntnis genommen wurde, verweisen, bei dem ich ausgeführt habe, dass die derzeit bestehenden Möglichkeiten eine technische Realisierung beschränken.

Zu den Fragen 3 sowie 3a bis 3f:

- *Wie viele Pilotversuche sollen noch begonnen werden?*
- *Wann sollen diese beginnen?*
- *Bis wann sollen diese dauern?*
- *Auf welchen konkreten Streckenabschnitten sollen diese stattfinden?*
- *Warum finden sie genau auf diesen Streckenabschnitten statt und wie wurden diese Streckenabschnitte ausgewählt?*
- *Gibt es Schätzungen darüber, wie viele KFZ von den Pilotversuchen voraussichtlich betroffen (erfasst) sein werden?*
- *Falls ja, wie viele (bitte um Angabe von KFZ/Tag und KFZ insgesamt)?*
- *Falls nein, weshalb?*

- *Welche konkreten Kennzahlen werden einen Erfolg/Misserfolg der Pilotversuche konstituieren?*

Aufgrund der derzeitigen, laut Auskunft der ASFINAG bestehenden, technischen Voraussetzungen der Section-Control-Anlagen kann die Durchführung eines Probebetriebes nicht abgesehen werden. Erst bei Herstellung der technischen Voraussetzungen im Bereich der Section-Control-Anlagen kann ein Pilotversuch vorbereitet werden.

Es ist daher auch nicht möglich, eine Stellungnahme zur Dauer von Pilotversuchen und zu konkreten Streckenabschnitten abzugeben.

Eine genaue Anzahl der von zukünftigen Pilotversuchen betroffenen Fahrzeugen kann derzeit nicht angegeben werden, da der Verkehrsfluss für einen zukünftigen Zeitraum nicht quantifiziert werden kann, abgesehen von dem Umstand, dass noch keine Entscheidungen über die Streckenabschnitte, in denen Pilotversuche stattfinden sollen, getroffen wurden. Da der Probebetrieb noch nicht festgelegt wurde, kann auch hinsichtlich festzulegender Kennzahlen keine Aussage getroffen werden.

Zu den Fragen 4, 4a und 4b:

- *Wie hoch sind die gesamten Kosten für die Pilotversuche (bitte um Aufschlüsselung nach Kostenstelle und jeweiligem Pilotversuch)?*
- *Wer trägt diese, zu welchen Teilen, und aus welchen Detailbudgets?*
- *Wer wird für die Durchführung der Pilotversuche verantwortlich sein und wer wird diese durchführen?*

Eine Kosteneinschätzung kann erst bei Vorliegen der technischen Voraussetzungen der Section-Control-Anlagen seriös vorgenommen werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann daher auch keine Aussage über die budgetäre Einbettung getroffen werden.

Die Durchführung eines Pilotversuches soll bei Vorliegen der Umsetzbarkeit in Verantwortung der örtlich zuständigen Landespolizeidirektion nach den Vorgaben des Bundesministeriums für Inneres erfolgen.

Zur Frage 5:

- *Wie lautet der genaue Zeitplan für den Auf- und Ausbau der sicherheitsbehördlichen Nutzung der im Rahmen der Section Control vorgesehenen Kameras?*

Aufgrund der derzeitigen Unmöglichkeit der technischen Nutzung der Section-Control-Anlagen zur Kennzeichenerkennung für sicherheitsbehördliche Zwecke kann die Durchführung eines Probebetriebes nicht abgesehen werden.

Zur Frage 6:

- *Wie viele KFZ werden (voraussichtlich) von der Maßnahme im Endausbau betroffen sein (bitte um Angabe von KFZ pro Tag und KFZ insgesamt)?*

Mangels der Möglichkeit der Quantifizierbarkeit des Verkehrsflusses für einen zukünftigen Zeitraum kann eine genaue Anzahl von betroffenen Fahrzeugen nicht angegeben werden.

Zu den Fragen 7 und 7a:

- *Welche konkreten Maßnahmen zur Sicherung des Datenschutzes wurden getroffen?*
- *Falls keine, weshalb wurden keine getroffen?*

Da bisher mangels technischer Voraussetzungen bei den bestehenden Section-Control-Anlagen noch kein Pilotversuch durchgeführt wurde, waren auch konkrete Maßnahmen zur Sicherung des Datenschutzes nicht von Nöten.

Zu den Fragen 8 und 8a:

- *Wie hoch sind die gesamten Kosten für den Auf- und Ausbau der sicherheitsbehördlichen Nutzung der im Rahmen der Section Control vorgesehenen Kameras (bitte um Aufschlüsselung nach Kostenstelle)?*
- *Wer trägt diese Kosten, zu welchen Teilen, und aus welchen Detailbudgets?*

Da derzeit eine technische Umsetzung nicht möglich ist, ist die Beantwortung der Fragen nach den Gesamtkosten und der Kostentragung obsolet.

Zu den Fragen 9 und 9a:

- *Wie hoch werden die voraussichtlichen Kosten des laufenden Betriebs der sicherheitsbehördlichen Nutzung der im Rahmen der Section Control vorgesehenen Kameras sein (bitte um Aufschlüsselung nach Kostenstelle)?*
- *Wer wird diese Kosten tragen, zu welchen Teilen, und aus welchen Detailbudgets?*

Da derzeit eine technische Umsetzung nicht möglich ist, ist die Beantwortung der Fragen nach den Kosten für den laufenden Betrieb und deren Tragung obsolet.

Zu den Fragen 10 sowie 10a bis 10c:

- *Auf welche konkrete technische Art und Weise erfolgt die Umrüstung der Section Control-Anlagen, damit sie von den Sicherheitsbehörden genutzt werden können?*
- *Wie viele Section Control-Anlagen sollen insgesamt umgerüstet werden?*
- *Bis wann sollen sie umgerüstet werden?*

- *Wie hoch sind die Kosten für die Umrüstung, wer trägt diese und aus welchem Detailbudget?*

Diese Fragen entziehen sich einer Beantwortung durch das Bundesministerium für Inneres, da laut Auskunft der ASFINAG derzeit eine Umrüstung oder Neubeschaffung von Section-Control-Anlagen durch die ASFINAG nicht vorgesehen ist.

Zur Frage 11:

- *Auf welche konkrete technische Art und Weise erfolgt die Übermittlung der Daten von der Section Control Anlage zur jeweiligen Landespolizeidirektion?*

In Ermangelung der technischen Voraussetzungen der derzeit bestehenden Section-Control-Anlagen für die Aufnahme eines Pilotbetriebes ist die Beantwortung der Frage nach der technischen Art und Weise der Datenübermittlung zu den Landespolizeidirektionen nicht möglich.

Zur Frage 12:

- *Welche konkreten Maßnahmen haben Sie getroffen, um die Datensicherheit zu gewährleisten?*

In Ermangelung der technischen Voraussetzungen der derzeit bestehenden Section-Control-Anlagen ist die Aufnahme eines Pilotbetriebes nicht möglich. Daher ist die Beantwortung dieser Frage nicht möglich.

Zur Frage 13:

- *Wurde die in der Begründung angeführte Entscheidung des deutschen Bundesverfassungsgerichts zum Anlass genommen, die sicherheitsbehördliche Section Control-Nutzung durch das BMI juristisch zu prüfen?*

Nein. Im Übrigen darf angemerkt werden, dass sich der in der Begründung angeführte Beschluss des 1. Senates des Bundesverfassungsgerichts Karlsruhe vom 18. Dezember 2018, Zahl 1 BvR 142/15, in Abweichung von der bisherigen Rechtsprechung auf die automatisierte Kraftfahrzeugkennzeichenkontrolle nach dem Bayerischen Polizeiaufgabengesetz bezieht und daher keine unmittelbare Auswirkung auf die österreichische Rechtslage entfaltet.

Zur Frage 14:

- *Wie wird sichergestellt, dass die personenbezogenen Daten nicht länger als absolut notwendig gespeichert werden?*

Für die Löschung der Daten sind die einschlägigen rechtlichen Bestimmungen des § 54 Abs. 4b Sicherheitspolizeigesetz maßgeblich.

Zur Frage 15:

- *Ist geplant, die personenbezogenen Daten aus den Section Control-Anlagen auch nach § 93a SPG, der am 1. März 2019 in Kraft tritt, zu verarbeiten, insb, die Betreiber zur Speicherung von bis zu maximal 4 Wochen zu verpflichten (Abs 2)?*

Wie bereits in der Beantwortung der Vorfragen ausgeführt wurde, mangelt es den bestehenden Section-Control-Anlagen an den technischen Voraussetzungen für eine sicherheitsbehördliche Nutzung. Diese ist allenfalls nach einem Austausch der derzeit in Verwendung stehenden Systeme durch die ASFINAG und einem in der Folge durchzuführenden Pilotversuch, bei dem die technischen Umsetzungsmöglichkeiten getestet werden, möglich. Vom Ergebnis des Pilotversuches sind die weiteren zu setzenden Maßnahmen, auch die legislativen Maßnahmen, abhängig.

Für Section-Control-Anlagen gelten derzeit die Bestimmungen des § 98a Abs. 2 Straßenverkehrsordnung bzw. des § 54 Abs. 4b Sicherheitspolizeigesetz. Über Ersuchen einer Landespolizeidirektion hat die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich die festgelegte Messstrecke endet, die nach § 98a Abs. 1 Straßenverkehrsordnung ermittelten Daten aus den Section-Control-Anlagen für Zwecke des § 54 Abs. 4b Sicherheitspolizeigesetz und der Strafrechtspflege zu übermitteln. Für Zwecke der Fahndung dürfen diese Daten (insbesondere das Kennzeichen, Type, Marke sowie Farbe des Fahrzeuges) verarbeitet werden, wobei ein Abgleich mit der Fahndungsevidenz nur anhand des Kennzeichens zulässig ist. Soweit die Daten nicht zur weiteren Verfolgung aufgrund eines Verdachts gerichtlich strafbarer Handlungen erforderlich sind, sind sie nach längstens zwei Wochen zu löschen. Derzeit ist nicht geplant, dass permanent Ersuchen im Sinne des § 98a Abs. 2 Straßenverkehrsordnung gestellt werden.

Herbert Kickl

