

# Steckbrief Möglichkeiten der Verkehrslenkung mittels digitaler Tools in Österreich- u.a. bezogen auf Abfahrtssperren von Autobahnen ins untergeordnete Netz

## Initialpartner

Land Kärnten | Abteilung 7 - Wirtschaft, Tourismus und Mobilität

## Umsetzende Organisationen

Lead	Weitere Kernteampartner	Weitere Organisationen
netwiss OG	-	-

## Kontaktperson – Name

DI Dr. Alex Neumann, MA MSc

## Email

alexander.neumann@netwiss.at

## Projekt Beginn

November 2023

## Projekt Ende

April 2024

## Projektbeschreibung

### Ausgangslage und Fragestellung

An den großen Hauptverkehrsrouten bilden sich in den Hauptferienzeiten aufgrund von Baustellen oder sonstigen Störungen lange Staus - derzeit ist neben der Inntalautobahn A12 die Tauernautobahn A10 in Salzburg aber auch in Kärnten besonders davon betroffen. Moderne Navigationsgeräte in den Fahrzeugen, Google-Maps etc. erkennen Störungen auf den Verkehrswegen und leiten die Nutzer:innen sofort auf andere Verkehrswege. Dadurch sind diese anderen Verkehrswege, welche größtenteils nicht über den entsprechenden Ausbauzustand verfügen, rasch überlastet oder werden diese von Fahrzeugen größerer Dimension befahren (Wohnmobile, Wohnanhänger etc.) und dadurch ebenfalls blockiert. Hierdurch wird auch das untergeordnete Wegenetz „zugestaut“, weshalb auch Einsatzfahrzeuge nicht mehr rasch oder gar nicht mehr an einen Einsatzort kommen können. In Tirol und Salzburg wurden daher die sehr umstrittenen Abfahrtssperren für Fahrzeuge, welche ihr Ziel nicht in Österreich haben, eingeführt.

## Projektziele/Endprodukt

In der gegenständlichen Arbeit wird den Fragen nachgegangen, welche organisatorischen oder technischen Aspekte relevant sind bzw. welche Projekte und Initiativen existieren, wie der rechtliche Rahmen im gegenständlichen Themenfeld aussieht, welche Stellschrauben und Parameter es gibt, um spezielle Informationen (z.B. Fahrverbote) über das untergeordnete Straßennetz (möglichst rasch) in die Basisroutinginformationen (und damit in die Navigationssysteme) einzuspielen und welche Kommunikationskanäle sind geeignet, um Verkehrsteilnehmer außerhalb von Navigationssystemen über Verkehrseignisse zu informieren?

## Projektaktivitäten

Im Rahmen des gegenständlichen Projekts wurden über Desk-Research die aktuelle Situation zum Thema der Möglichkeiten der Verkehrslenkung mittels digitaler Tools in Österreich, in Hinblick auf die drei Dimensionen „Technische, Organisatorische und rechtliche Aspekte“, zusammengetragen, über einen empirischen Zugang die Situation reflektiert, die gelebte Praxis besprochen und ggf. Veränderungsbedarfe erarbeitet und die Ergebnisse und Erkenntnisse daraus in Form eines Statuspapiers und Leitfadens festgehalten.

### **(Zwischen-)Ergebnisse (Stand März 2024)**

Mit der GIP (GraphenIntegrations-Plattform) als ein multimodaler digitaler Verkehrsgraph der öffentlichen Hand für ganz Österreich, der VAO (Verkehrsauskunft Österreich) als eine einzigartige, österreichweite, verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsplattform und den darauf aufbauenden Diensten für Endnutzer:innen und der Echtzeit Verkehrsinformation Straße (EVIS), als eine Plattform für Echtzeit-Verkehrsdaten, existiert eine breite Basis zur Verkehrslenkung mittels digitaler Tools, auch im Kontext von Abfahrtsperren vom Autobahnen ins untergeordnete Netz. In diesem Zusammenhang ist ESTRAL (Ecological and Safe TRAffic systems by digitizing Law) ein zentrales Projekt – Zielsetzung hierbei ist die Entwicklung von Handlungsempfehlungen zur Erstellung digitaler Rechtsvorschriften im Straßenverkehr.

Digitale Tools können Verkehrsteilnehmer:innen in Echtzeit alternative Routen vorschlagen, z.B. wenn bestimmte Autobahnausfahrten gesperrt sind. In diesem Kontext existiert eine Vielzahl von Verkehrsinformationsdiensten. Hierbei ist TMC (Traffic Message Channel) ein älterer, vergleichsweise unpräziser Verkehrsnachrichtenkanal über das Radio. Am Markt existieren einige große, internationale Player wie Here we Go, Google Maps, Tomtom Traffic oder Inrix XD Traffic. Diese internationalen Navigations-Dienste sind vor allem an Informationen bzw. Daten zu Sperren interessiert. Wenn sie ihre Kund:innen in eine Sperre leiten, fällt das auf sie und damit auf die Qualität des eigenen Dienstes zurück, Stichwort „Routing in die Illegalität“. Basis solcher Sperren ist immer ein gesetzlicher Hintergrund (z.B. ein Bescheid). Wenn man somit derzeit international in Navigationsgeräte kommen möchte, dann derzeit nur über den Weg mittels gesetzlichem Hintergrund. Im Fall der VAO und den daran angeschlossenen Diensten (VAO-basierten Navigationssystemen) wäre es einfacher, auch Empfehlungen einzubinden, da hier alles in österreichischer Hand liegt.

### **Potenzial bzw. Barrieren für Transferierbarkeit / (Solution Readiness)**

-

### **Wichtige Downloads/Links**

-