

## Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen)  
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
— Drucksache 13/1950 —

### Bundesweite Fahrplanauskunft zum öffentlichen Verkehr mit Bahn und Bus

Während Autofahrer hinsichtlich ihrer Informationsbedürfnisse mit hervorragenden Straßenkarten und einer Fülle von Straßenschildern versorgt sind, gibt es für Nutzer von Bahn und Bus erhebliche Informationsdefizite.

Als positive Entwicklung der letzten Jahre ist die bundesweite Telefonnummer 194 19 für Fahrplanauskünfte im Schienennetz der Deutschen Bahn AG zu nennen. Schon die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA) verschiedener Verkehrsverbünde ist jedoch weit weniger bekannt und zu Stoßzeiten oft schlecht erreichbar (ebenso wie das in wenigen Städten geschaffene Auskunftstelefon unter der Nummer 194 49). Die in den vergangenen Monaten vor allem im Bereich der Hauptbahnhöfe aufgetauchten Informationsterminals reichen im Hinblick auf das Informationsbedürfnis zu Stoßzeiten nicht aus und sind zudem durch relativ hohe Ausfallquoten, insbesondere beim Ausdruck der gegebenen Informationen, sowie durch Handhabungsprobleme für große Bevölkerungskreise gekennzeichnet.

Die größten Informationsprobleme tauchen bei Urlaubsreisen zu Orten auf, die nicht schienenerschlossen sind. Über die weiterführenden Regionalbuslinien Informationen zu erhalten setzt erhebliche „Spitzfindigkeit“ beim potentiellen Nutzer voraus (Anrufe über Fremdenverkehrsämter, Telefonauskunft, Herausfinden fahrplankundiger Auskunftspersonen usw.). Das Verkehrsangebot zwischen der letzten Bahnstation und dem Zielort sowie das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel am Zielort sind in der Regel nicht bekannt, und sie werden infolgedessen meist erheblich schlechter eingeschätzt, als sie gegebenenfalls sind. Schon den Namen des zuständigen Regionalbusunternehmens herauszufinden stellt eine erhebliche Hürde für den potentiellen Nutzer des öffentlichen Verkehrs dar.

Informationen über Fahrtmöglichkeiten mit Bus und Bahn sind aber einer der zentralen Schlüssel, um die Bereitschaft zum Umsteigen vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel zu fördern. Angesichts weitgehend fehlender Informationssysteme bedarf es offensichtlich eines regelrechten Innovationssprunges. Vorbildlich ist die „openbaar Vervoer Reisinformatie (OVR)“ in den Niederlanden, die landesweit unter der Nummer 06-9292 erreichbar ist und binnen 30 Sekunden die schnellste Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen zwei Adressen heraus-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 20. Juli 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

findet. Auch in Österreich sowie in der Schweiz gibt es landesweite Auskunftssysteme. Deutschland hinkt hinsichtlich Auskunftssystemen im öffentlichen Verkehr offensichtlich der Entwicklung hinterher.

### Vorbemerkung

Die Ausstattung der Straßen mit Wegweisern, Hinweisschildern und Leiteinrichtungen dient dem Autofahrer nicht zur Planung, sondern zur unmittelbaren Durchführung seiner Fahrt und trägt somit zur gesetzlich geforderten Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bei. Der Wunsch der Reisenden nach allgemein verfügbarer Information ist hiervon losgelöst zu betrachten. Solche für die Planung der Fahrt notwendigen Unterlagen (Straßenkarten, Stadtpläne) werden im allgemeinen nicht von staatlichen Stellen herausgegeben und müssen vom Autofahrer gekauft werden.

Im öffentlichen Personenverkehr haben die Anbieter ein originäres unternehmerisches Interesse daran, ihre Fahrplan- und Tarifunterlagen den Reisenden zugänglich zu machen. Die Bundesregierung nimmt auf die Fahrplangestaltung der einzelnen Verkehrsträger sowie auf die gegenseitige Abstimmung der Angebote und ihre Veröffentlichung selbst keinen Einfluß. In den Ballungsräumen wird die Koordination der Angebotsgestaltung bereits seit geraumer Zeit von den Verkehrsverbänden wahrgenommen.

Ab 1. Januar 1996 wird die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den gesamten ÖPNV bei den nach Landesrecht zuständigen Stellen und somit in einer Hand liegen. Nicht zuletzt werden damit die Voraussetzungen geschaffen, die Angebote und ihre Darstellung auch in anderen Gebieten besser zu koordinieren.

1. Wie bewertet die Bundesregierung vergleichend das bundesweite Informationsangebot für Autofahrer und für die Nutzer von Bahn und Bus?

Dem Autofahrer wird von Verlagen, Verbänden und verschiedenen gewerblichen Unternehmen eine vielfältige Auswahl von Straßenkarten, Stadtplänen und ähnlichen Hilfsmitteln für die Reiseplanung angeboten. Im öffentlichen Verkehr (ÖV) außerhalb der Verkehrsverbände liegen die entsprechenden Informationen in den meisten Fällen nur unternehmensbezogen vor. Andererseits ist im ÖV die Entwicklung von elektronischen Systemen zur Information und zur Planungshilfe (Routensuchprogramme) bis zum Stadium der individuellen – auch häuslichen – Nutzung fortgeschritten, während solche Systeme beim Individualverkehr (IV) allenfalls rudimentär bestehen. Die Bundesregierung sieht keinen Anlaß für eine eigene vergleichende Bewertung der unterschiedlichen Angebote und technischen Entwicklungslinien.

2. Welche Kosten entstehen dem Staat jährlich für die Ausschilderung der Straßen (nur Wegweiser), und welche staatlichen Ebenen tragen die Kosten für diese Informationen?

Die jährlichen Kosten für die wegweisende Beschilderung im Straßennetz werden für die einzelnen Baulastträger derzeit wie folgt geschätzt:

Bund	ca. 280 Mio. DM
Länder	ca. 100 Mio. DM
Gemeinden	ca. 190 Mio. DM

3. Sieht es die Bundesregierung als sinnvoll an, die Auskunftssysteme des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, und inwieweit bestehen Überlegungen, sich dabei auch finanziell – ähnlich wie beim Straßenverkehr zugunsten des Autoverkehrs – zu engagieren?

Das Bundesministerium für Verkehr begrüßt jede Verbesserung der Auskünfte über die ÖV-Angebote. Über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz stellt der Bund den Ländern erhebliche Finanzmittel zur Verfügung, die für einschlägige investive Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden eingesetzt werden können (z. B. Verkehrsleitsysteme, Haltestelleneinrichtungen). Mit den für den Einsatz im ÖPNV zweckgebundenen Transfermitteln des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz können die Länder ab 1996 weitere als sinnvoll erachtete Maßnahmen fördern. Die Entscheidung über die konkrete Verwendung der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel obliegt den Ländern. Davon unabhängig ist im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr eine Machbarkeitsstudie zu einem bundesweiten elektronischen ÖV-Kursbuch vorgesehen.

Letztendlich ist jedoch ein bundesweiter Aufbau von Informationssystemen im ÖV nicht Sache der öffentlichen Hand, sondern der ÖV-Betreiber und der Wirtschaft.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die massive Benachteiligung aller öffentlichen Verkehrsbetriebe einschließlich der DB AG, die darin besteht, daß sie für die Information ihrer Kunden sorgen und sich finanziell engagieren müssen, während der Autofahrer mit Straßenwegweisern und Verkehrsfunk, finanziert durch staatliche Ausgaben, bestens versorgt wird?

Die den Straßenwegweisern und dem Verkehrsfunk funktionell entsprechenden Einrichtungen bei den Schienenbahnen gehören zur Infrastruktur dieser Bahnen und werden daher z. B. nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz oder nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert bzw. finanziert. Hilfsmittel für die Reiseplanung werden dem Verkehrsteilnehmer bei allen Verkehrsträgern nicht von staatlichen Stellen zur Verfügung gestellt. Auf die Vorbemerkung und die Antwort zur Frage 1 wird verwiesen.

5. Welche konkreten kurzfristigen Maßnahmen plant die Bundesregierung angesichts der Tatsache, daß seit kurzem durch den Wegfall der Buskursbücher an den Schaltern der DB AG keine Auskünfte im Regionalbusbereich mehr zu erhalten sind?

Die Buskursbücher enthielten in erster Linie Fahrpläne von Buslinien, die von Tochtergesellschaften der Eisenbahnen des Bundes betrieben wurden. Diese Fahrpläne sind weiterhin in den Regional-Kursbüchern enthalten. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

6. Gibt es zu dieser Problematik Initiativen der Bundesregierung, bzw. was ist lang-, mittel- und kurzfristig geplant, um dem Nutzer von Bahn und Bus mehr und bessere Informationen zur Verfügung zu stellen?

Welche Initiativen auf Länder-, regionaler und kommunaler Ebene sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie die vermutlich häufige Parallelarbeit aufgrund des Fehlens gegenseitiger Abstimmung?

Mit dem Strategiepapier zur Einführung und Nutzung von Telematik im Verkehr vom August 1993 hat das Bundesministerium für Verkehr den bei den verschiedenen Verkehrsträgern bestehenden Handlungs- und Entscheidungsbedarf aufgezeigt und deutlich gemacht, daß auch beim ÖV vor allem Länder, Gemeinden, Wirtschaft und die Verkehrsunternehmen selbst gefordert sind, da sie sich eng an den Bedürfnissen und Anforderungen der Kunden orientieren müssen.

Einzelheiten zur Verbesserung der Informationstechnik im ÖV im Rahmen einer verkehrsträgerübergreifenden Telematik enthält das genannte Strategiepapier, das im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages am 12. Januar 1994 behandelt wurde (Ausschuß-Drucksache 535) sowie der Bericht zum Stand der Umsetzung des Strategiepapiers vom 21. Februar 1995 (Ausschuß-Drucksache 86).

Die zur Umsetzung erforderlichen Maßnahmen fallen nicht in die Zuständigkeit des Bundes. Gleichwohl haben die Ansätze der Bundesregierung auch Eingang in die integrierten Verkehrsmanagementsysteme gefunden, die zur Zeit in den Gemeinden und Städten erprobt werden.

7. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Einrichtung öffentlicher Auskunftssysteme zum öffentlichen Verkehr eine ganz hervorragende Maßnahme zur Schaffung von Arbeitsplätzen ist und daß die bereits erwähnte vorbildliche „openbaar Vervoer Reiseinformatie (OVR)“ in den Niederlanden trotz sehr weitgehender Computerunterstützung derzeit über 400 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beschäftigt?

Die Bundesregierung erwartet von dem in naher Zukunft entstehenden Dienstleistungsmarkt „Verkehrstelematik“, zu dem auch Auskunftssysteme für den ÖV gehören, nachhaltige Wirkungen für den Arbeitsmarkt.

Sie geht dabei davon aus, daß Telematikdienste im Verkehr weitgehend privatwirtschaftlich entstehen und Umfang und Art dieser Dienste durch Nachfrage und Angebote bestimmt werden.

8. Welche konkreten Maßnahmen zur besseren Information der Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs hält die Bundesregierung für sinnvoll, und in welchem Zeitraum werden diese Maßnahmen zu nachhaltigen Verbesserungen führen?

Über welche technischen Voraussetzungen müssen ggf. die Nutzer entsprechender Systeme verfügen (nur Telefon, PC, Datenvernetzung), welche Kosten – insgesamt und individuell – werden entstehen, und wie soll die Information solcher Bevölkerungskreise erfolgen, denen die Nutzung moderner Informationssysteme schwerfällt (z. B. computerunvertraute ältere Menschen)?

Der ÖV verfügt bereits über dynamische Fahrgastinformationseinrichtungen, z. B. über Liniennetz-, Fahrplan- und Tarifdaten, die von jedermann genutzt werden können. Diese Systeme müssen jedoch zur Steigerung der Nutzerattraktivität mehr als bisher kompatibel sein und vor allem dem Nutzer möglichst einheitliche Gestaltungsmerkmale bieten und Bedienungsabläufe ermöglichen.

Um möglichst alle für einen Verkehrsraum relevanten Informationen zur Verfügung stellen zu können, müssen mittel- bis langfristig die Verkehrsleit- und Informationszentralen des ÖV und des IV verknüpft werden, denn erst der Überblick über die Gesamtverkehrssituation ermöglicht eine situationsangepaßte Verkehrsmittelwahl und Verkehrsführung.

Der Bund stellt hierzu, z. B. im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, den Ländern erhebliche Mittel zur Verfügung. ÖV-Betreiber und Wirtschaft werden gemeinsam dafür sorgen müssen, daß attraktive Dienstleistungen entstehen.

Der Nutzer selbst hat die Möglichkeit, über die Art der Nutzung des Dienstleistungsangebotes und der technischen Hilfsmittel zu befinden.

Außerdem entstehen bereits jetzt sogenannte Mobilitätsmanagement-Zentralen, die sich zur Aufgabe machen, den Kunden einen Überblick über die verschiedenen bestehenden Verkehrsalternativen zu bieten, und auch die nötigen Fahrscheine verkaufen.

9. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung gegenwärtig, um Anwendungen der Telematik speziell für die Nutzer des öffentlichen Verkehrs zu fördern, so daß im technisch durchaus machbaren Extremfall jedem Bahn- und Busnutzer eine ständige bundesweite Fahrplanauskunft mittels kleiner, ständig mitführbarer Geräte zur Verfügung steht?

Auf die Vorbemerkung und die Antworten zu den Fragen 3, 6 und 8 wird verwiesen. Es ist somit auch nicht Aufgabe des Bundes, ein System zu entwickeln, das Fahrplanauskünfte durch ständig mitführbare Geräte flächendeckend zur Verfügung stellt. Derartige Systeme sollen vielmehr in privater Hand entwickelt und gemeinsam mit den Unternehmen des ÖV im Wettbewerb angeboten werden. Die Wirtschaft betreibt entsprechende Entwicklungen unter dem Namen „Personal Travel Assistant (PTA)“, die im 4. Rahmenprogramm der Europäischen Union für Forschung und technologische Entwicklung sowie voraussichtlich im Programm

MOTIV des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie unterstützt werden.

10. Während der Autofahrer derzeit über ein hervorragendes Angebot an Straßenkarten verfügt, gibt es nur ein ganz schmales Segment von Karten für den öffentlichen Verkehr, die sich weitgehend auf bundesweite Schienenverbindungen und Schnellverkehrsverbindungen in Verkehrsverbänden beschränken. Hält die Bundesregierung die Herausgabe von Karten für Bahn- und Busnutzer für sinnvoll, und wäre sie angesichts des noch weitgehenden Fehlens solcher Angebote bereit, die Herausgabe solcher Karten in einer Markteinführungsphase finanziell zu fördern?

Wie im Bereich des IV gibt es auch beim ÖV Fachverlage, Fachverbände der Anbieter und Nutzer der jeweiligen Verkehrsart sowie andere ökonomisch an der Verkehrsart Interessierte, die als Herausgeber entsprechender Kartenwerke tätig werden könnten. Für eine finanzielle Beteiligung des Bundes an der Herausgabe besteht weder Veranlassung noch Zuständigkeit.



