

## **Antrag**

**der Abgeordneten Elke Ferner, Ingrid Becker-Inglau, Tilo Braune, Edelgard Bulmahn, Ursula Burchardt, Annette Faße, Lothar Fischer (Homburg), Monika Ganseforth, Dr. Peter Glotz, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hasenfratz, Rolf Hempelmann, Reinhold Hiller (Lübeck), Stephan Hilsberg, Lothar Ibrügger, Horst Kubatschka, Dr. Uwe Küster, Konrad Kunick, Heide Mattischeck, Doris Odendahl, Günter Oesinghaus, Karin Rehbock-Zureich, Günter Rixe, Siegfried Scheffler, Heinz Schmitt (Berg), Bodo Seidenthal, Wieland Sorge, Dr. Peter Struck, Jörg Tauss, Franz Thönnies, Reinhard Weis (Stendal), Berthold Wittich, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD**

### **Telematik im Verkehr**

Der Bundestag wolle beschließen:

**I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

1. Die Verkehrssituation in Mitteleuropa ist seit der Grenzöffnung nach Osten und der Vollendung des Binnenmarktes durch eine ständig steigende Verkehrslawine mit hohen Belastungen für Bevölkerung und Umwelt geprägt. Der Ausbau der Straßeninfrastruktur scheidet im wesentlichen als Lösungsweg aus, da er aus ökonomischen und ökologischen Gründen an seine Grenze gestoßen ist. Deshalb richten sich die Erwartungen vieler Verkehrspolitiker auf den Einsatz der Telematik, die mithelfen soll, das drohende Verkehrschaos zu vermeiden, mindestens jedoch hinauszuschieben.
2. Die verkehrspolitische Zielhierarchie heißt: Vermeidung weiterer Verkehrszuwächse, Verlagerung möglichst hoher Straßenverkehrsanteile auf Bahn, ÖPNV und Schifffahrt, umweltgerechte Abwicklung der verbleibenden Straßenverkehrsanteile. Der Deutsche Bundestag hält die Anwendung der Telematik als Bestandteil eines umfassenden Gesamtverkehrskonzepts, das alle Verkehrsträger einschließt, mit folgenden Zielen für sinnvoll:
  - Förderung einer möglichst umweltgerechten Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern, d. h. Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger;
  - Verbesserung der Vernetzung und Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger untereinander;

- Abbau von Umweltbelastungen/Unterstützung der Emissionsminderungsziele;
- Verbesserung der Verkehrssicherheit;
- kostengerechte Sicherung der Mobilität von Personen und Gütern;
- Vermeidung von besonders unsinnigem Straßenverkehr wie Leerfahrten und Parkplatzsuchverkehr;
- gleichmäßigere Auslastung aller Verkehrsträger (z. B. durch Verlagerung von der Straße auf die Schiene), wodurch das Verkehrssystem als Ganzes effizienter genutzt werden kann.
- Abwicklung einer gerechteren Wegekostenanlastung.

Im Bereich neuer Logistikkonzepte im Gütertransportwesen und bei der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger kann Telematik Verkehrsabläufe revolutionieren. Der Einsatz der Telematik im Transportwesen zur Beschleunigung und Bündelung von Lieferungen und zur Vermeidung von Leerfahrten sowie bei ÖPNV, Schienenverkehr und Schifffahrt und für deren Verknüpfung trägt erheblich zur Effizienzsteigerung, Kostenersparnis und zur Umstiegsförderung bei. In erster Linie unterliegt die Einführung der Telematiksysteme in diesen Bereichen der unternehmerischen Verantwortung der jeweiligen Verkehrsträger; der Einsatz ist politisch unstrittig. In anderen Bereichen gibt es erheblichen politischen Handlungsbedarf.

3. Telematik ist keine Wunderwaffe gegen die Probleme weiteren Verkehrswachstums. Telematik kann und darf eine konsequente Politik der Verkehrsvermeidung nicht ersetzen: Maßnahmen zur schrittweisen Begrenzung und Minderung der Verkehrslawine insgesamt sind ebenso unverzichtbar wie politische Entscheidungen über eine gerechte Kostenanlastung (incl. der sozialen und Umweltkosten) für den Straßengüterverkehr. Ansonsten wäre das Verkehrschaos unausweichlich und Telematik lediglich ein teures verkehrspolitisches Spielzeug.

Telematik darf deshalb keine Illusionen über die mittel- und langfristige Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems wecken. Das Ziel Verflüssigung des Straßenverkehrs ist zweischneidig: Die Mobilisierung von letzten Kapazitätsreserven bei der Straßeninfrastruktur führt nur dann zu umweltgerechten Lösungen, wenn gleichzeitig der Ausbau der Straßen und weitere Flächenverbräuche vermindert werden.

4. Telematik muß bezahlbar bleiben. Die Erfassung und Verarbeitung, die jederzeit aktuelle Daten zur Verkehrslage und -dichte, zum Unfallgeschehen, zum Straßenzustand und zu den Wetterbedingungen sammelt, austauscht, verarbeitet und wieder anzeigt, ist teuer. Den theoretischen

Informationswünschen über das Verkehrsgeschehen sind nach oben hin keine Grenzen gesetzt.

Nach Auffassung des Deutschen Bundestages sollte folgender Grundsatz gelten:

- Eine Abwälzung der Finanzierung uferloser Informationswünsche auf die öffentlichen Haushalte bei Bund, Ländern und Gemeinden bzw. auf die öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten ist keine Lösung. Die Modalitäten für den Daten- und Informationsaustausch einschließlich der Preissetzungen für die Nutzer müssen geregelt werden.
- Wo immer möglich, ist die Nutzung der Telematikinfrastruktur als Dienstleistung anzubieten und leistungskonform vom Nutzer zu bezahlen. Letzteres geschieht bereits: In zunehmendem Umfang etablieren sich Dienstleister, die gegen Entgelt – und z. T. auch kostenlos – Verkehrsleit- und Informationsdienste wie z. B. Zielführungs- und Ortungssysteme, ÖPNV-Hinweise, Fahrpläne etc. anbieten.

## II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

den Einsatz der Telematik im Verkehrsbereich mit folgenden Zielen voranzutreiben:

### 1. Verbesserung der Verkehrssicherheit

Das Ziel ist die Absenkung von Unfallrisiken durch verbesserte Verkehrsinformations-, Warn- und Leitdienste, durch verkehrsabhängige Signalanlagen, Wechselwegweiser, flexible Geschwindigkeitsbeschränkungen und ähnliches.

Grundlage für derartige Dienste sind die erhobenen Daten zu den aktuellen Belastungssituationen auf den einzelnen Verkehrsabschnitten. Bis 1997 sollen 800 km BAB mit variablen Höchstgeschwindigkeitsanzeigen, 2 000 km mit Wechselwegweisern und 3 000 km mit automatischen Verkehrsdatenerfassungen ausgestattet werden. (Ein Kostenbeispiel: Eine 23 km lange Strecke in Rheinland-Pfalz mit 25 Schilderbrücken, über die Stau- und Nebelwarnungen, Tempolimits, Überholverbote oder ähnliches angezeigt werden, beläuft sich auf 10 Mio. DM Investitionskosten, wobei die Betriebskosten noch nicht einbezogen sind.)

Für den Einsatz der Telematik sollte grundsätzlich gelten:

- Der Ausbau solcher Telematikinfrastruktur muß sich auf die Unfallschwerpunkte beschränken. Eine flächendeckende Ausstattung der Bundesfernstraßen wird nicht angestrebt.
- Es sind Wege zu finden, wie die Nutzer für die verbesserten Warn- und Informationsdienste herangezogen werden können.

- Die Leitstellen der Not- und Rettungsdienste sollten in das Verkehrsmanagement eingebunden werden.
- Von allen zielführenden Techniken zur Reduzierung von Unfallrisiken sind die jeweils kostengünstigsten zu wählen. Auch das herkömmliche Verkehrsschild sollte seinen Platz entlang der Bundesfernstraßen behalten.

## **2. Gerechte Anlastung der Infrastruktur-, Umwelt- und sozialen Kosten des Straßengüterverkehrs**

Der Deutsche Bundestag lehnt eine allgemeine elektronisch erhobene Straßenbenutzungsgebühr für alle in- und ausländischen Pkw ab.

Drängendstes Problem auf unseren Fernstraßen ist der wachsende Güterverkehr, der in zunehmendem Maße von ausländischen Lkw durchgeführt wird. Der ausländische Lkw-Verkehr ist an der Wegekostendeckung nur sehr ungenügend beteiligt.

Am sinnvollsten ist deshalb eine allgemeine elektronisch zu erhebende streckenbezogene Straßenbenutzungsgebühr auf dem gesamten Straßennetz nur für Lkw. Die Bundesregierung wird aufgefordert, dafür die Voraussetzungen zu schaffen, um die zeitabhängige Vignette für Lkw schnellstmöglich abzulösen.

Zu prüfen sind auch die Möglichkeiten einer zeitlichen Gebührendifferenzierung. Dies entspräche in optimaler Weise der EU-Forderung nach Anlastung der Wegekosten entsprechend dem Territorialitätsprinzip. Die Satellitentechnik schafft hierfür die Voraussetzungen.

Deshalb ist die demnächst anstehende Systementscheidung – Satelliten- und Mobilfunkkommunikation oder Baken- und Brückensysteme – eine langfristige Weichenstellung über die zukünftige Nutzung der Autobahn durch Lkw. Eine Regelung, die die Autobahnen diskriminiert, wie sie gegenwärtig noch von der EU-Richtlinie erzwungen wird, ist keine sinnvolle Lösung. BAB sind die sichersten und meistbenutzten Straßen. Sie sind in der Regel so gestaltet, daß sie möglichst wenige Wohngebiete belasten. Eine Bemaßung nur von Autobahnen birgt die Gefahr der Verkehrsverlagerung auf nachgeordnete Straßen und wird ggf. umfangreiche Gegenmaßnahmen erfordern.

Viele große Transporteure werden in absehbarer Zeit ihre Fahrzeuge und/oder Frachten mit Ortungssystemen via Satellit erkennbar und erreichbar halten. In den meisten Lkw werden elektronische Informations- und Kommunikationssysteme installiert werden. Dadurch wird zumindest ein wichtiger Schritt zur notwendigen Infrastruktur für elektronische Straßenbenutzungsgebühren bereits gemacht.

Alle Abrechnungssysteme müssen den strikten Anforderungen des Datenschutzes genügen: Automatisiert erzeugte Bewegungsprofile, die nachweisen könnten, wer wann auf welchen Straßen unterwegs war, wären unver-

einbar mit unserer Vorstellung einer freiheitlichen Gesellschaft. Eine anonyme Abbuchung der Gebühren nach dem Vorbild der Telefonkarte ist möglich und einzig und allein vertretbar. Es darf nicht zu flächendeckenden Aufenthaltsnachweisen kommen.

### **3. Unterstützung kommunaler Verkehrsmanagementprojekte, Verknüpfung der kommunalen Verkehrsträger**

Wer nicht will, daß das kommunale Wirtschafts- und Handelsleben auf die „grüne Wiese“ verlagert wird, der muß den innerstädtischen Verkehr – einschließlich des Wirtschafts- und Einkaufsverkehrs – reibungsloser gestalten. Telematikdienste können in diesem Zusammenhang von vielfältigem Nutzen sein.

- Elektronische Leitsysteme zur Optimierung des Lkw-Einsatzes bzw. des Pkw-Einsatzes in Car-Sharing-Systemen
- Parkleitsysteme mit Angaben über freie Parkraumkapazitäten
- Aktuelle Informationen über Abfahrtzeiten des ÖPNV an P+R-Anlagen und anderen zentralen Stationen und über On-Line-Dienste etc.
- Kommunale Konzepte zur sinnvollen Gestaltung von „Autopiloten/Zielführungssystemen“ (Angaben über ÖPNV-Umstiegsmöglichkeiten; Aussparung von Wohngebieten bei Umleitungsempfehlungen etc.)
- Verminderung des Pkw-Berufsverkehrs durch Car-Pooling und Mitfahrerbörsen

Verkehrsmanagementprojekte sind nur dann sinnvoll, wenn der ÖPNV in vollem Umfang als tragende Säule der Verkehrsplanung miteinbezogen wird und nicht lediglich als „Überlaufgefäß“ benutzt wird, indem nur der Verkehrsanteil aufgenommen wird, den die Straße nicht mehr verkraften kann. Die gegenwärtigen Pilotprojekte in den Städten Stuttgart, Hannover, Frankfurt und Berlin müssen gerade in dieser Hinsicht sehr sorgfältig ausgewertet werden.

Umleitungsempfehlungen in elektronischen Zielführungskonzepten sind kein Beitrag zur Lösung von Verkehrsproblemen. Ihre Folge wäre verstärkter Ausweichverkehr durch die Wohngebiete, würde also insgesamt mehr zur Verschlechterung des kommunalen Lebens beitragen als zu seiner Entlastung.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, für kommunale Verkehrsmanagementprojekte

- Modelle für ein verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsdatenmanagement zu entwickeln, ggf. sind Musterverträge mit empfehlendem Charakter zu schaffen,
- Regelungen zu entwickeln, nach denen die verschiedenen Ebenen der öffentlichen Hand die von ihr ge-

sammelten Daten zu angemessenen Preisen zur Verfügung stellt,

- Leitstrategien für die vorrangige Einbindung des ÖPNV zu erarbeiten,
- Rahmenbedingungen für die Kompatibilität der verschiedenen Systeme zu schaffen.

#### **4. Neue Logistikkonzepte im Transportwesen**

Die Bundesregierung wird aufgefordert, für die nötigen Rahmenbedingungen innerhalb der EU zu sorgen, damit solche Systeme international kompatibel eingerichtet werden können.

Für die Disposition wird es immer wichtiger, Leer- und Suchfahrten zu vermeiden, Fahrzeugkilometer zu verringern und Warenbündelungen zu erreichen. Grundlage dafür ist es, jederzeit zu wissen, wo sich Fahrzeug und Ladung gerade befinden – auf der Straße ebenso wie auf Bahn oder Schiff. Kleine Antennen an Containern übermitteln Funksignale an einen Satelliten, der die Position der Fracht berechnet.

Derzeit werden verschiedene Systeme zur Fahrzeugortung durch Fahrer oder Speditionszentrale erprobt: Satellitenkommunikation, Nutzung des Mobilfunknetzes, bei der Bahn zusätzlich terrestrische automatische Fahrzeugidentifikationssysteme. Diese Systeme sind ausbaufähig: möglich ist z. B. eine maßstabgerechte Vergrößerung der elektronischen Karten oder Anzeigen von Durchfahrtshöhen etc.

Wegen ihres hohen produktivitätssteigernden Nutzens für die transportierende Wirtschaft werden sich entsprechende Telematikdienste selbst finanzieren können.

#### **5. Bessere Verknüpfung der Verkehrsträger**

##### **(1) ÖPNV**

In einem System der integrierten Verkehrslogistik darf dem ÖPNV nicht nur die Rolle des Lückenbüßers zugeschrieben werden. Ziele des Telematikeinsatzes im ÖPNV sind Kapazitätsausweitung und Umstiegsförderung. Anwendungsbereiche sind:

- Vernetzung mit den übrigen Verkehrsträgern, Verbesserung der Übergangsstellen,
- Bargeldlose Zahlungssysteme, bei denen nach dem Vorbild der Telefonkarte Abbuchung entsprechend der individuellen Nutzung erfolgt. Dieses System kann kompatibel für viele Städte installiert werden,
- Steuerung von Vorfahrtregelungen für Busse und Bahnen. Dadurch könnte die Leistungsfähigkeit des ÖPNV um 10 % gesteigert werden.

## (2) Schienenverkehr

Seit 1991 gibt es einen Leitplan zur Einführung von Telematikanwendungen bei der Bundesbahn. Rangierbahnhöfe, Strecken- und Zuglaufüberwachung und Zugbildung sind mit Telematik effizienter zu betreiben. Durch elektronische Überwachung, Disposition und optimale Steuerung des Verkehrsflusses im Netz, durch telematische Kundeninformationen und durch modernes Management zur Vernetzung der Verkehrsträger kann die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene wesentlich gesteigert werden.

Soweit eine staatliche Mitverantwortung, insbesondere im Bereich des Fahrwegs, gegeben ist, sollte der Schwerpunkt des Telematikeinsatzes in folgenden Bereichen liegen:

- Aufbau eines europaweiten Betriebsleitsystems zur automatischen und einheitlichen Zugsicherung und Zugsteuerung,
- Steigerung der Streckenkapazität mit CIR-ELKE durch Verringerung der Zugfolgezeiten. Durch Echtzeit-Datenverarbeitung auf der Lok ermöglicht dieses System das Fahren der Züge im Bremswegabstand sowie das automatische Fahren und Bremsen der Züge. Die Transportkapazität der Bahn ließe sich um 30 bis 40 % steigern, bei Entmischung der Netze sogar vervielfachen.

## (3) Kombinierte Verkehr

Bei gebrochenen Verkehren und im Kombi-Verkehr bieten die Schnittstellen das größte Optimierungspotential. Der Einsatz der Telematik ist geeignet, das Zusammenspiel zwischen Verloader, Spediteur und Transportwirtschaft zu verbessern durch Verkürzung von Verladezeiten, Informationsvermittlung über freie Kapazitäten etc. Das Ziel heißt Kostenminderung im Güter- und Schienenverkehr.

## (4) Schifffahrt

Auch in der Schifffahrt unterstützt der Deutsche Bundestag alle Telematik-Anwendungen, die die Sicherheit des See- und Binnenschiffsverkehrs erhöhen und die Frachtdispositionen verbessern z. B.

- EU-weites gemeinschaftliches Schiffsmanagement- und Informationssystem;
- gemeinschaftliches Schiffsmeldesystem für Schiffe mit gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern.

An den Schnittstellen zwischen Schiffs- und Bahnverkehr wird Telematik bereits in erheblichem Umfang eingesetzt und trägt zur Effizienzverbesserung bei.

## 6. Telematik und die EU-Verkehrspolitik

Der Deutsche Bundestag unterstützt die Anwendung der Telematik auf den am stärksten befahrenen transeuropäischen Netzen sowie in zehn Großstädten. In europäischen Verkehrsinformationszentralen sollen Fahrer in ganz Euro-

pa mit selektiven und aktuellen Streckeninformationen über Autoradio und Mobilfunk versorgt werden. Außerdem sollen Flottenmanagement- und Streckenleitsysteme sowie ein Netz zur Überwachung von Gefahrguttransporten gefördert werden.

Vordringliche Aufgabe der Bundesregierung auf EU-Ebene ist es, für die europaweite Kompatibilität der Telematiksystem zu sorgen.

Auf EU-Ebene ist bereits der Startschuß über die Einführung von Telematiksystemen gefallen – mit starkem Akzent auf der verbesserten Ausstattung der Straßeninfrastruktur. Auf EU-Ebene wird insbesondere der wirtschaftspolitische Aspekt in den Vordergrund gestellt. Schließlich eröffnen sich durch integrierte elektronische Kommunikations- und Steuerungssysteme für die Automobilindustrie und ihre Zulieferer attraktive Geschäftsfelder mit Wettbewerbsvorteilen vor der japanischen Konkurrenz. Der schrittweise Aufbau eines flächendeckenden Telematiksystems in der EU wirkt insofern gesamtwirtschaftlich wie ein riesiges Konjunktur- bzw. Modernisierungsprogramm.

Die Europäische Kommission schätzt den Markt für Telematik im Straßenverkehr bis zum Jahre 2010 auf 230 Mrd. DM.

#### **7. Keine Privatisierung des Bundesfernstraßennetzes**

Der Deutsche Bundestag lehnt die Privatisierung des Bundesfernstraßennetzes ab. Telematik darf nicht zum Schleichweg zur Privatisierung des BAB-Netzes werden.

Mit der Konkretisierung der technischen Möglichkeiten zur elektronischen Verkehrslenkung und zum Road Pricing wird das BAB-Netz zunehmend zum Dienstleistungsträger. Verwaltungsaufgaben bzw. Managementleistungen nehmen zu. Mit dem hier erwarteten Dienstleistungsgeschäft verbinden sich große Interessen von Bankgewerbe, Bauwirtschaft, Automobilindustrie und Telematikindustrie.

Für den Deutschen Bundestag ist entscheidend, daß die Kompetenz des Bundes über die Infrastrukturplanung aus einem Guß erhalten bleibt. Entscheidungen über Ausmaß, Ausbaustandard, Prioritätenfolge beim Ausbau der Bundesfernstraßen-Infrastruktur dürfen ebensowenig unter privatwirtschaftlichen Einfluß geraten wie Strukturentscheidungen zum Aufbau einer alternativen Verkehrsinfrastruktur einschließlich modernster öffentlicher Verkehrsmittel. Es muß ausgeschlossen bleiben, daß BAB-Betreiber ein Interesse an möglichst hohem Verkehrsaufkommen entwickeln.

Bonn, den 6. März 1996

**Elke Ferner**  
**Ingrid Becker-Inglau**  
**Tilo Braune**

**Edelgard Bulmahn  
Ursula Burchardt  
Annette Faß  
Lothar Fischer (Homburg)  
Monika Ganseforth  
Dr. Peter Glotz  
Angelika Graf (Rosenheim)  
Klaus Hasenfratz  
Rolf Hempelmann  
Reinhold Hiller (Lübeck)  
Stephan Hilsberg  
Lothar Ibrügger  
Horst Kubatschka  
Dr. Uwe Küster  
Konrad Kunick  
Heide Mattischeck  
Doris Odendahl  
Günter Oesinghaus  
Karin Rehbock-Zureich  
Günter Rixe  
Siegfried Scheffler  
Heinz Schmitt (Berg)  
Bodo Seidenthal  
Wieland Sorge  
Dr. Peter Struck  
Jörg Tauss  
Franz Thönnies  
Reinhard Weis (Stendal)  
Berthold Wittich  
Rudolf Scharping und Fraktion**





