

## **Antrag**

**der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Rainer Steenblock, Gila Altmann (Aurich), Dr. Manuel Kiper, Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Telematik für die Verkehrswende nutzen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Verkehrswende ist nötig

Die Straßenbau- und Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte hat nur den Verkehr wachsen lassen, nicht aber die Mobilität. Die zurückgelegten Entfernungen und die Reisegeschwindigkeiten sind immer größer geworden, während sich die Zahl der täglichen Zielbewegungen und die dafür aufgewendete Zeit nicht geändert haben. Mobilität ist nicht in der Zahl der zurückgelegten Kilometer zu messen, sondern besteht darin, allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zu ermöglichen, ihre Reiseziele mit einem angemessenen Aufwand zu erreichen.

Ein ungebremses Wachstum des Verkehrs – insbesondere des motorisierten Verkehrs auf der Straße – ist aus ökologischen Gründen weder hinnehmbar noch angesichts der desolaten Situation der öffentlichen Haushalte finanzierbar. Die zukünftige Verkehrspolitik muß daher auf eine Verkehrswende zielen. Oberstes Ziel nicht nur der Präambel verkehrspolitischer Programme, sondern auch der konkreten Verkehrspolitik, müssen Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung sein.

2. Verkehrsvermeidung statt computergesteuertes Krisenmanagement

Telematik ist kein Ersatz für eine Verkehrspolitik, die den ökologischen, wirtschaftlichen, sozialen, finanziellen und verkehrlichen Herausforderungen gerecht wird. Sie ist kein Selbstzweck, sondern bietet Instrumente, deren sinnvolle Einsatzbereiche sorgfältig ausgelotet werden müssen. Telematik muß in eine Verkehrspolitik der Vermeidung und Verlagerung des motorisierten Verkehrs eingebettet werden:

## a) Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung

Notwendig ist eine Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs, die den Umwelt-, Unfall- und Wegkosten Rechnung trägt. Von besonderer Bedeutung ist eine Städtebau- und Raumordnungspolitik, die dezentrale Strukturen und eine Nutzungsmischung von Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen fördert. So können Wegedistanzen verringert und der heute aufgrund verfehlter Verkehrspolitik bestehende Zwang zur Nutzung von Kraftfahrzeugen verringert werden.

Die Flächen für den Individualverkehr müssen reduziert werden. Dies gilt besonders in Ballungsräumen, in denen die zusätzlich für den öffentlichen Verkehr benötigten Flächen nur auf Kosten des Individualverkehrs gewonnen werden können. Es kann nicht weiter hingenommen werden, daß in vielen Städten unnötig teure Tunnel für U- und Stadtbahnen gebaut werden. Der öffentliche Verkehr gehört über die Erde, denn Tunnel sind extrem benutzerfeindlich und nicht mehr finanzierbar. Stattdessen ist jede vierspurige Straße in Ballungsräumen ein Kandidat dafür, daß zwei Spuren für den öffentlichen Verkehr (Straßenbahn oder Busse) zur Verfügung gestellt werden.

## b) Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Umweltverbund (Bus und Bahn, Fahrrad- und Fußverkehr)

Ein Viertel aller Haushalte in Deutschland besitzt kein Auto, und die Hälfte aller Bürgerinnen und Bürger hat kein Fahrzeug zur ständigen Verfügung. Im ländlichen Raum fehlen häufig attraktive Angebote von Bus und Bahn, um die Mobilität auch dieser Menschen zu sichern. Dringend erforderlich ist die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Insgesamt muß der Umweltverbund als vollwertige Alternative zum Auto ausgebaut werden.

## c) Optimierung des Restverkehrs

Anstelle der technisch aufwendigen Telematik führen in der Regel auch allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen zur „Vergleichsmäßigung“ des Straßenverkehrs, zur Verringerung der Schadstoffemissionen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Übertriebene Hoffnungen in technische Lösungen verkennen hingegen, daß das bei Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik zu erwartende Wachstum der Fahrleistung jeden technischen Fortschritt überzukompensieren droht.

## 3. Verkehrsstauungen können nur durch Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung ursächlich bekämpft werden

Ein besserer Verkehrsfluß ist sinnvoll, soweit Umweltbelastungen verringert werden. Bei fehlender Einbettung von

Verkehrsleit- und -beeinflussungssystemen in ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept droht die Gefahr, daß sich Fahrleistungen und externe Kosten des Verkehrs weiter erhöhen. Hier zeigt sich die Janusköpfigkeit des elektronischen Verkehrsmanagements: Verkehrsleit- und -beeinflussungssysteme können einerseits zwar einen positiven Beitrag zur Vermeidung von Umweltbelastungen und Verkehrsstaus leisten, drohen aber zugleich den Stau nur auf einem höheren Niveau zu organisieren. Engpässe im Straßenverkehr können weder durch den ständigen Bau neuer Straßen noch durch Telematik wirksam und dauerhaft bekämpft werden. Im Gegenteil, der Straßenverkehr wird jeden Verkehrsraum füllen, der ihm zur Verfügung gestellt wird. Wird durch Telematik die Kapazität eines Engpasses gesteigert, zieht dies neuen Verkehr an, und es entstehen neue Stauungen (dort oder an neuen Engpässen). Die Verkehrsprognosen, die in der Vergangenheit dem Straßenbau zugrundegelegt wurden, wurden von der Realität innerhalb weniger Jahre überrollt: Straßen erzeugen Verkehr.

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

die weitere Entwicklung und den Einsatz telematischer Instrumente dem Ziel einer ökologischen Verkehrswende unterzuordnen. Vorrangig sind der Umweltverbund – Bus und Bahn, Fußgänger- und Fahrradverkehr – zu fördern und verkehrsbedingte Umweltbelastungen abzubauen.

### 1. Förderung des Umweltbundes

#### a) Die Kapazitäten im Schienenverkehr umweltverträglich ausweiten

Durch CIR-ELKE – computer integrated railroading – können ohne Ausweitung der Infrastruktur bis zu 40 % Kapazitätsreserven mobilisiert werden. Das „Fahren auf elektronische Sicht“ ermöglicht es, die Anforderungen des Personennah-, -regional- und -fernverkehrs weitaus besser mit denen des Schienengüterverkehrs zu vereinbaren. Statt Milliardenbeträge in neue Strecken zu verbauen, läßt sich das bestehende Netz mit intelligenter Technik und umweltverträglichen Ausbaumaßnahmen sehr viel effizienter und schneller ertüchtigen. Die Schieneninvestitionsmittel müssen entsprechend eingesetzt werden.

#### b) Vorrangschaltungen für den öffentlichen Verkehr verstärkt fördern

Moderne Verkehrsbetriebe zeigen, daß Busse und Straßenbahnen nicht im Stau stehen müssen, sondern mit Ampelvorrangschaltungen, Busspuren, Busschleusen und Pfortnerampeln zugunsten mehr Kundentreue und Schonung öffentlicher Finanzen beschleunigt werden können. Der Einsatz intelligenter Verkehrstechnik zugunsten attraktiver Bahnen und Busse ist verstärkt zu fördern.

c) Anschlüsse sichern und Verkehrsangebote optimieren

Umsteigen freut keinen Fahrgast. Durch integrale Taktfahrpläne, bei denen Verspätungen vermieden werden müssen und Anschlußsicherungen kann Umsteigen immerhin kundenfreundlich gestaltet werden. Darüber hinaus ermöglicht Telematik innovative Organisationsformen im öffentlichen Verkehr, wie Anrufsammeltaxen und Rufomnibusse.

d) Fahrgastinformation verbessern

Die Information der Fahrgäste muß erheblich verbessert werden. Telematik kann dazu entscheidende Beiträge leisten, beispielsweise durch permanente Information über die Abfahrtszeiten am Bahn- und Bussteig und die Schaffung neuer Kundeninformationssysteme.

e) Bargeldloses Zahlen

Das heutige, in der Regel schwer durchschaubare Tarifsystem ist wenig kundenfreundlich. Paycard-Systeme für bargeldloses Zahlen, die gleichzeitig immer den günstigsten Fahrpreis in Rechnung stellen, erleichtern das Umsteigen auf Bus und Bahn.

f) Durch Pfortnerampeln den Verkehr umweltverträglicher gestalten

Telematik darf nicht zu unerwünschten räumlichen und zeitlichen Verkehrsverlagerungen führen, die zudem oft das Verkehrsaufkommen steigern. Wichtig sind im Gegenteil Reduktionen des motorisierten Verkehrs durch Pfortnerampeln auf ein Maß, das die Lebensqualität in der Stadt und die Bedingungen des Fuß- und Fahrradverkehrs verbessert.

g) Die Forschungsmittel für Telematik auf den öffentlichen Verkehr beschränken

Die öffentlichen Verkehrsmittel sind bei der Modernisierung im Verkehrsbereich jahrzehntelang vernachlässigt worden. Verbesserungen wirken heute allenfalls punktuell, aber nicht positiv zugunsten des Gesamtangebotes öffentlicher Verkehr. Mittels Telematik kann dieser Rückstand aufgeholt und zu einem Systemvorteil von Bus und Bahn werden, wenn die Forschungsmittel auf den öffentlichen Verkehr konzentriert werden.

2. Telematik im Güterverkehr nutzen

a) Logistikketten optimieren

Lückenlose Systeme der Frachtverfolgung und -überwachung („elektronischer Frachtbrief“) bieten die Möglichkeit, die Einbindung der Bahn in Logistikketten mehrerer Verkehrsträger zu verbessern. Heutige Nachteile des kombinierten Verkehrs, wie beispiels-

weise der hohe Zeitbedarf beim Umschlag durch die Beteiligung mehrerer Unternehmen, lassen sich dadurch verringern.

- b) Mit Dispositionssystemen Umweltbelastungen reduzieren

Der Einsatz von Dispositionssystemen kann durch Verminderung von Leer- und Umwegfahrten eine bessere Auslastung der Fahrzeuge im Straßengüterverkehr bewirken.

- c) Infrastrukturen besser nutzen

Durch den Einsatz von Telematik kann häufig eine effizientere Nutzung der Infrastruktur erfolgen. Im Binnenschiffverkehrsverkehr können Schiffe so geleitet werden, daß sie sich nicht in Kurven begegnen. Dadurch kann in vielen Fällen der kostspielige und ökologisch bedenkliche Ausbau von Wasserstraßen vermieden werden.

3. Eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einführen

Die Bundesregierung wird aufgefordert, ein Modell für die Einführung und schrittweise Erhöhung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorzulegen. Dabei ist zu prüfen, inwieweit bei der Erhebung nach Zeit, Ort, Gewicht, Schadstoff- und Lärmemissionen differenziert werden sollte. Gleichzeitig sollte die Kontrolle der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Ruhezeiten verbessert werden. Eine Erhebung nur auf Autobahnen ist aufgrund der zu erwartenden Verlagerungseffekte auf Bundes- und Landstraßen abzulehnen.

4. Beim PKW-Verkehr den Mißbrauch von Telematik verhindern

Im PKW-Verkehr kann selbst nach Einschätzung der Bundesregierung weder der erforderliche Datenschutz in vollem Umfang gewährleistet werden, noch können Stichprobenkontrollverfahren mit der hinreichenden Kontrollsicherheit „Schwarz“ und „Graufahrer“ identifizieren. Im PKW-Verkehr ist daher anstelle des Road Pricing eine schrittweise Erhöhung der Mineralölsteuer vorzunehmen.

Bei Telematikanwendungen, die zunehmend von der Industrie angeboten werden, sind folgende Bedingungen zu beachten:

- Unerwünschte Verlagerungseffekte – beispielsweise auf Bundes- und Landstraßen mit Ortsdurchfahrten oder in Wohnstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche – sind zu unterbinden. Die Bundesregierung wird aufgefordert, für die notwendigen gesetzlichen Rahmenbedingungen zu sorgen.
- Die Kosten für Forschung, Entwicklung und Einführung von Telematikanwendungen, die das Autofahren er-

leichtern, sind von der Industrie und den späteren Nutzern zu tragen.

- Elektronikschrott wird zunehmend zum Problem für die Abfallwirtschaft. Es ist daher eine Rücknahmepflicht für die technischen Einrichtungen vorzusehen.
- Gesundheitsgefahren durch Elektrosmog sind vor dem Einsatz der jeweiligen Telematikanwendung auszuschließen.
- Baulische Maßnahmen im Straßenraum sind auf ein Minimum zu reduzieren.
- Die Verkehrssicherheit ist insbesondere im Hinblick auf die Gefahr der Ablenkung der Autofahrer sicherzustellen.

Bonn, den 22. April 1996

**Albert Schmitz (Hitzhofen)**

**Rainer Steenblock**

**Gila Altmann (Aurich)**

**Dr. Manuel Kiper**

**Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn)**

**Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion**



