

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen)**  
**und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
**— Drucksache 13/7332 —**

**TRAFFIC 2000**

Seit 1995 wird in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, des Bundesministeriums der Verteidigung sowie des niedersächsischen Innenministeriums, die Einrichtung eines luftgestützten Verkehrs- und Umweltbeobachtungssystems unter der ursprünglichen Bezeichnung „Promotion“, jetzt „TRAFFIC 2000“, projektiert. Dieses System soll künftig flächendeckende Verkehrs- und Umweltbeobachtungen ermöglichen. Konkret sollen 17 Turboprop-Flugzeuge vom Typ EGRETT II N 123 A einer bayerischen Firma zum Einsatz kommen.

Im Rahmen dieses Modellprojektes sollen durch Synthetic Aperture Radar (Auflösung < 3 m) und durch Infrarot-elektrooptische Kameras (Auflösung bis zu 10 cm) in Nahezu-Echtzeit-Daten erhoben und über eine rechnergestützte Einsatzzentrale am Boden den Nutzern zugänglich gemacht werden. Als Nutzer kommen u. a. Polizei- und Umweltbehörden, Militär, Strahlenschutzbehörden und Private in Frage. Als Standort für die Beobachtungsflugzeuge (zentraler Wartungs- und Instandsetzungsbetrieb) ist der ehemalige Militärflughafen Ahlhorn in Niedersachsen vorgesehen.

**Vorbemerkung**

Das Bundesministerium für Verkehr hat die Durchführung eines Machbarkeitstests eingeleitet, um das von der niedersächsischen Firma traffic 2000 Flugbetrieb GmbH & Co. KG konzipierte luftgestützte Beobachtungs- und Informationssystem „TRAFFIC 2000“ auf seine Eignung zur Ergänzung des vorhandenen Luftüberwachungssystems zur Erkennung von Meeresverschmutzungen durch illegale Öleinleitungen zu prüfen. Im Rahmen dieses Tests ist vorgesehen, daß der Auftragnehmer mit einem mit speziellen Radarsensoren ausgerüsteten Trägerflugzeug vom Typ

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 18. April 1997 übermittelt.*

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

EGRETT in großer Höhe Überwachungsflüge über der Nordsee durchführt.

Die luftgestützte Erfassung des Verkehrsgeschehens auf der Straße unter der Bezeichnung Traffic 2000 war Gegenstand einer Kleinen Anfrage im Niedersächsischen Landtag (Drucksache 13/2743).

1. Für welche Anwendungsgebiete der Verkehrsbeobachtung, Verkehrssteuerung, Umweltbeobachtung und Sicherheitspolitik bereitet die Bundesregierung das Projekt TRAFFIC 2000 vor?

Der eingangs genannte Machbarkeitstest dient der Erkennung von Ölverschmutzungen in Nord- und Ostsee sowie der Identifizierung der Verursacher und der Beweissicherung.

2. Welche Aufgaben sind im Rahmen dieser Anwendungsbereiche im einzelnen vorgesehen?

Die Erkennung von Ölverschmutzungen soll der Ermittlung illegaler Öleinleitungen dienen.

3. Für welche weiteren Zwecke sollen entsprechende verkehrliche und sonstige Daten erhoben und gespeichert werden?

Der Machbarkeitstest verfolgt nur den in der Antwort zu Frage 2 genannten Zweck.

4. Welchen Nutzern sollen Daten zur Verfügung gestellt werden?  
Sollen z. B. erhobene Daten auch den Versicherern gegen Autodiebstahl zur Lokalisierung gestohlener Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden?

Die Erkenntnisse über beobachtete Meeresverschmutzungen sollen dem zentralen Meldekopf der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Cuxhaven übermittelt werden. Dieser soll sie gegebenenfalls an die für die Verfolgung illegaler Einleitungen zuständigen Behörden weiterleiten.

5. Welche datenschutzrechtlichen Risiken und Grenzen sieht die Bundesregierung bei einem System, das aufgrund seiner hohen Auflösung gleichsam noch das Gesicht eines jeden Traktorfahrers sichtbar macht?

Hinsichtlich der Durchführung des oben genannten Tests werden keine datenschutzrechtlichen Probleme gesehen. Falls es zu einem über den Test hinausgehenden Einsatz des Systems kommen sollte, wird die Bundesregierung die datenschutzrechtlichen Fragen prüfen.

6. Steht der beabsichtigte Modellstandort Niedersachsen im Zusammenhang mit der künftigen Sicherung von Atommülltransporten nach Gorleben?

Nein; der Standort Ahlhorn ist vom Anbieter des Systems ausgewählt worden.

7. Kann angesichts der Fülle möglicher Informationen Datenschutz überhaupt noch gewährleistet werden?

Siehe Antwort zu Frage 5.

8. Trifft es zu, daß Flugbetrieb, flugmedizinische Betreuung und Pilotenauswahl (Ausbildung, Inübunghaltung) durch die Bundeswehr unterstützt werden sollen?

Nein.

9. Welcher Kostenrahmen ist für das Gesamtprojekt vorgesehen?

Das Auftragsvolumen des Gesamtprojekts kann erst im Rahmen der Vorbereitung einer europaweiten Ausschreibung festgelegt werden, falls nach Durchführung des Machbarkeitstests entschieden werden wird, daß das System im operationellen Betrieb erprobt werden soll.

10. Wie hoch sind die Kosten für die Anschaffung eines einzelnen Flugzeuges vom Typ EGRETT II?

Das Testflugzeug wird vom Auftragnehmer gestellt.

11. Wie hoch ist der Preis für eine der vorgesehenen Testflugstunden?

Durch den Machbarkeitstest entstehen dem Bundesverkehrsministerium Kosten in Höhe von rd. 380 000 DM für die Ausrüstung und Bereitstellung des benötigten Trägerflugzeuges, die Durchführung von Überwachungsflügen und die Auswertung der hierdurch gewonnenen Daten. Diese Kosten schließen zehn Testflugstunden ein.

12. Weshalb hat es bisher keine Projektentwicklung mit anschließender Ausschreibung gegeben, und warum findet mit der ausschließlichen Präsentation der in der Einleitung angesprochenen bayerischen Firma bisher ein einziger Anbieter Berücksichtigung?  
Weshalb hat man sich bisher ausschließlich auf die Projektvorgaben dieser Firma bezogen?

Der Machbarkeitstest ist freihändig vergeben worden, weil nach Kenntnis der Bundesregierung nur der Auftragnehmer über alle erforderlichen Systemkomponenten verfügt und die in Niedersachsen vorbereitete Infrastruktur nutzen kann. Falls nach Durchführung des Machbarkeitstests entschieden wird, daß das System im operationellen Betrieb erprobt werden soll, wird eine europaweite Ausschreibung erfolgen. Mit einer bayerischen Firma besteht kein Kontakt.

13. Wann und wie will die Bundesregierung die zuständigen parlamentarischen Gremien an der Entscheidung, Ausgestaltung und Auftragsvergabe für TRAFFIC 2000 beteiligen?  
Wie konkret und wie verbindlich ist der derzeitige Stand der Planung und Entscheidungsfindung seitens der Bundesregierung?

Der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages hat die erforderlichen Mittel in den Haushalt 1997 eingestellt. Bisher ist nur ein Vertrag über die Durchführung des Machbarkeitstests abgeschlossen worden.

14. Für wann ist die Aufnahme des Versuchsbetriebes vorgesehen, und ist die Verfügbarkeit des Systems bis zur EXPO 2000 angestrebt?

Der Machbarkeitstest soll 1997 durchgeführt werden. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 und die Kleine Anfrage im Niedersächsischen Landtag (Drucksache 13/2743) verwiesen.

15. Weshalb wird nicht auf bundeswehreigene Technologie, z.B. AWACS, zurückgegriffen?

AWACS ist kein bundeswehreigenes, sondern ein NATO-System. Der Einsatz der AWACS-Flugzeuge wird vom NATO-Oberkommandierenden in Europa (SACEUR) angeordnet. Die eingebauten Sensoren dienen der Erfassung von Flugzielen und sind für das Erkennen von Meeresverschmutzungen nicht tauglich. Geeignet hierfür sind Radargeräte mit synthetischer Apertur (SAR). Derartige Radargeräte sind bei der Bundeswehr derzeit noch nicht im Einsatz.