

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Judith Skudelny, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Rahmenbedingungen und Grundlagen von Car2X-Kommunikation für smartTraffic

Car2X-Kommunikation beschreibt den Austausch von Daten in Echtzeit sowohl zwischen Fahrzeugen (Car2Car) als auch zwischen Fahrzeugen und Verkehrsinfrastruktur (Car2Infrastructure). Sie bietet die Möglichkeit, über kurze Distanzen Daten in Echtzeit zwischen Fahrzeugen auszutauschen. Einzelne Fahrzeuge können dabei sowohl als Emittent als auch Empfänger innerhalb einer Nahbereichs-Cloud für vernetzte Mobilität agieren. Durch den Transfer verschiedenster Informationen, beispielsweise zu Verkehrsfluss, Straßenzustand und Witterungsverhältnissen, nutzt der einzelne Verkehrsteilnehmer dadurch das Wissen der in seiner Umgebung befindlichen Fahrzeuge und Verkehrsinfrastruktur und kann mithilfe dieser „Schwarmintelligenz“ besser informiert im Straßenverkehr agieren. Gleichzeitig können Verkehrsleitzentralen den Verkehrsfluss mithilfe digitaler Schilder und Ampeln effektiver lenken und Verkehrsplaner die so gewonnenen Erkenntnisse langfristig in bessere Verkehrsinfrastruktur umsetzen. Zusätzlich ist Car2X von grundlegender Wichtigkeit für die Realisierung des autonomen Fahrens, um selbstfahrenden Fahrzeugen die Orientierung und Fahrfähigkeit zu ermöglichen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann rechnet die Bundesregierung mit der flächendeckenden Einführung von Car2X-Kommunikation auf deutschen Straßen?
2. Was sind aus Sicht der Bundesregierung die Herausforderungen, um Car2X-Kommunikation in Deutschland zu realisieren?
3. Wie schätzt die Bundesregierung die Vorteile von Car2X-Kommunikation sowohl für Verkehrssicherheit als auch für den Verkehrsfluss ein?

4. Werden Fahrzeugdaten die durch Car2X-Kommunikation übertragen werden außerhalb des Fahrzeugs gespeichert, und wenn ja, wie werden Daten- und Verbraucherschutzstandards eingehalten?
5. Werden personenbeziehbare bzw. personenbezogene Daten durch Car2X-Kommunikation übertragen?
6. Wie soll die Übertragung von Daten und deren Authentizität bei der Car2X-Kommunikation nach Ansicht der Bundesregierung gesichert werden?
7. Ist nach Meinung der Bundesregierung WLANp (ETSI ITS-G5) oder Mobilfunk als Standardfunktechnologie für Car2X-Kommunikation zu bevorzugen, insbesondere im Hinblick auf die benötigte Übertragungsgeschwindigkeit, Reichweite, hohe Zuverlässigkeit und die hohe Geschwindigkeit mit der sich Fahrzeuge selbst bewegen?
8. Ist nach Meinung der Bundesregierung WLANp oder Mobilfunk als Standardfunktechnologie für Car2X-Kommunikation aus Daten- und Verbraucherschutzgründen zu bevorzugen, und wieso?
9. Hat nach der Meinung der Bundesregierung die Nutzung der kommerziellen Mobilfunktechnologie Einfluss auf die langfristige und diskriminierungsfreie Nutzbarkeit der Car2X-Kommunikation?
10. Welche Auswirkungen sieht die Bundesregierung durch die Wahl einer Standardfunktechnologie, WLANp oder 5G, für die Car2X-Kommunikation auf die zeitnahe allgemeine Einführung von Lkw-Platooning?
11. Wie soll nach Meinung der Bundesregierung die Interoperabilität von Car2X-Kommunikationssystemen in Deutschland und Europa gewährleistet werden?
12. Ist nach Meinung der Bundesregierung eine nationale oder europäische Zertifizierungsstelle (Root-CA der PKI) zu bevorzugen?
13. Wie bewertet die Bundesregierung die Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme der Europäischen Kommission (C-ITS) im Hinblick auf die flächendeckende Einführung von Car2X-Kommunikation in Deutschland?
14. Wird die Bundesregierung verbindliche, bundeseinheitliche Standards für Car2X-Funktechnologie erlassen?
15. Wenn ja, wie sollen diese Standards genau ausgestaltet sein, und wann sollen sie bindend in Kraft treten?
16. Wie will die Bundesregierung „Mischverkehre“ aus Fahrzeugen mit und ohne Car2X-Fähigkeit regulieren?
17. Was ist die Position der Bundesregierung bezüglich internationaler Standards bei der Frequenz für Nahbereichskommunikation im Straßenverkehr?
18. In welchen internationalen Gremien setzt sich die Bundesregierung bezüglich Standards bei Car2X-Kommunikation ein?

Berlin, den 20. März 2019

Christian Lindner und Fraktion