

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden),  
Dr. Konstantin von Notz, Margit Stumpp, Matthias Gastel, Daniela Wagner und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Einführung kooperativer intelligenter Verkehrssysteme auf Europas Straßen**

Die EU-Kommission hatte im November 2016 in einem Strategiepapier ihre Pläne zur Einführung kooperativer intelligenter Verkehrssysteme (C-ITS) skizziert ([https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/com20160766\\_de.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/com20160766_de.pdf)). Im Anschluss wurde diese Strategie im März 2019 in der Delegierten Verordnung der Kommission zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Einführung und den Betrieb kooperativer intelligenter Verkehrssysteme ([https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=PI\\_COM:C\(2019\)1789&from=DE](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=PI_COM:C(2019)1789&from=DE)) konkretisiert. Dabei geht es um die Frage, mit welcher Technik und welchen Standards Fahrzeuge beim vernetzten Fahren kommunizieren sollen, damit sie mit anderen Verkehrsteilnehmenden, mit der Straßeninfrastruktur und Dritten Informationen austauschen und beispielsweise auf Gefahrensituationen aufmerksam machen können. Die EU-Kommission hatte vorgeschlagen, die auf WLAN basierende Technik ITS-G5 (Intelligent Transport Generation 5) zunächst als Standard festzulegen, da nach eigener Aussage diese Technologie bereits ausgereift, geprüft und verfügbar sei. Dennoch verwies die EU-Kommission auf das zukünftige Potenzial der LTE V2X-Kommunikation, weshalb sie eine Öffnungsklausel in die Delegierte Verordnung aufnahm. Sie verwies darauf, dass zu gegebener Zeit, wenn die Technologie ausgereift wäre, die Delegierte Verordnung überarbeitet werden müsste und jetzt bereits bestehende Technologien interoperabel und kompatibel sein müssten (vgl. S. 8, 16, <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/3/2019/DE/C-2019-1789-F1-DE-MAIN-PART-1.PDF>). Hierdurch soll die Verbreitung kooperativer und intelligenter Verkehrssysteme beschleunigt und das Ziel, den Verkehr schnellstmöglich sauberer, sicherer und effizienter zu gestalten, erreicht werden (vgl. S. 1, <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/3/2019/DE/C-2019-1789-F1-DE-MAIN-PART-1.PDF>). Das Europäische Parlament hatte mehrheitlich keine Einwände gegen die Delegierte Verordnung der Kommission erhoben ([www.heise.de/newsticker/meldung/Vernetzte-Autos-EU-Parlament-legt-kein-Veto-gegen-WLAN-als-Funkstandard-ein-4402043.html](http://www.heise.de/newsticker/meldung/Vernetzte-Autos-EU-Parlament-legt-kein-Veto-gegen-WLAN-als-Funkstandard-ein-4402043.html)).

Im Juni dieses Jahres hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sich gegen das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie durchgesetzt und so dazu beigetragen, dass der geplante Funkstandard mit einer qualifizierten Mehrheit von 21 Mitgliedstaaten, darunter auch Deutschland, abgelehnt wurde ([www.gruenderszene.de/automotive-mobility/funkstandard-autonom-itsg5-cv2x?interstitial](http://www.gruenderszene.de/automotive-mobility/funkstandard-autonom-itsg5-cv2x?interstitial); [www.golem.de/news/eu-vorschlag-abgelehnt-scheuer-setzt-sich-im-streit-ums-auto-wlan-durch-1907-142323.html](http://www.golem.de/news/eu-vorschlag-abgelehnt-scheuer-setzt-sich-im-streit-ums-auto-wlan-durch-1907-142323.html)).

Dabei haben sich zahlreiche Expertinnen und Experten aus Gründen des Verbraucherschutzes, der Zugänglichkeit, Innovationsfähigkeit, der Verkehrssicherheit, der IT-Sicherheit und aus ökonomischen Motiven für den erprobten, offenen Standard ausgesprochen. Selbst Ausrüster und Automobilhersteller wie VW und Renault sprachen sich für den WLAN-Standard aus. BMW und Daimler setzen hingegen auf den Mobilfunk-5G-Standard „C-V2X“ ([www.golem.de/news/eu-vorschlag-abgelehnt-scheuer-setzt-sich-im-streit-ums-auto-wlan-durch-1907-142323.html](http://www.golem.de/news/eu-vorschlag-abgelehnt-scheuer-setzt-sich-im-streit-ums-auto-wlan-durch-1907-142323.html)).

Der anhaltende Streit um die verschiedenen Technologien und Standards birgt aus Sicht der Fragesteller die Gefahr einer Parallelität verschiedener, nicht kompatibler Systeme. Das hieße, dass möglicherweise jeweils beide Technologien ins Fahrzeug eingebaut werden müssten, was mit höheren Anschaffungskosten für ein Auto verbunden wäre. Zudem könnten für Verbraucher unnötige Kosten durch Mobilfunkübertragungen statt WLAN entstehen, für Autohersteller drohen unnötige Abhängigkeiten von Chipherstellern und Mobilfunkanbietern, und die öffentliche Hand verliert Investitionen, die bereits in offene WLAN-Infrastrukturen geflossen sind ([www.golem.de/news/vernetztes-fahren-lobbyschlacht-um-wlan-und-5g-in-europa-1904-140726.html](http://www.golem.de/news/vernetztes-fahren-lobbyschlacht-um-wlan-und-5g-in-europa-1904-140726.html)).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung für die Fahrzeugkommunikation sowie mit seiner Umwelt aus der Tatsache, dass sich sowohl EU-Kommission als auch EU-Parlament zum jetzigen Zeitpunkt für ITS-G5 und einen anderen, als offene Standards ausgesprochen und auch eine Überprüfungs- bzw. Öffnungsklausel für die Zukunft hinsichtlich der Einführung von LTE-V2X und 5G aufgenommen haben?
2. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung für die Fahrzeugkommunikation aus der Tatsache, dass derzeit kein komplett flächendeckendes LTE-Netz zur Verfügung steht ([https://drive.google.com/file/d/1wvYCL\\_gTMZ\\_wE99c2Mo0A9o749MGV35q/view](https://drive.google.com/file/d/1wvYCL_gTMZ_wE99c2Mo0A9o749MGV35q/view))?
3. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung für die Fahrzeugkommunikation aus der Tatsache, dass die flächendeckende Einführung des 5G-Netzes absehbar noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird?
4. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung für die Fahrzeugkommunikation aus der Tatsache, dass ITS-G5 bereits getestet, ausgereift und verfügbar ist?
5. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung für die Fahrzeugkommunikation aus der Tatsache, dass Experten davor warnen, sicherheitskritische Anwendungen wie LTE-V2X mit derselben Hard- und Software wie Entertainment oder anderen Funktionen zu betreiben ([www.golem.de/news/lte-v2x-vs-wlan-802-11p-wer-hat-recht-im-streit-ums-auto-wlan-1905-141306-2.html](http://www.golem.de/news/lte-v2x-vs-wlan-802-11p-wer-hat-recht-im-streit-ums-auto-wlan-1905-141306-2.html))?
6. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung für die Fahrzeugkommunikation aus der Tatsache, dass sich derzeit mehrere unterschiedliche Standards etablieren, und welche Risiken ergeben sich hieraus aus Sicht der Bundesregierung, und wie will sie diesen begegnen?
7. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung für die Fahrzeugkommunikation aus der Tatsache, dass mit der Festlegung auf Mobilfunkübertragungen den Kunden vermeidbare und kostenpflichtige Mobilfunkverträge auferlegt werden können ([www.golem.de/news/vernetztes-fahren-lobbyschlacht-um-wlan-und-5g-in-europa-1904-140726.html](http://www.golem.de/news/vernetztes-fahren-lobbyschlacht-um-wlan-und-5g-in-europa-1904-140726.html))?

8. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Ausfallsicherheit und Resilienz von ITS-G5 und LTE-V2X sowie 5G, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung für die zukünftige Fahrzeugkommunikation und die Standardsetzung daraus?
9. Mit welcher Technik wurde das Testfeld für autonomes Fahren auf der A 9 ausgestattet, und hatte dies einen Einfluss auf die Entscheidung der Bundesregierung, sich gegen die verabschiedete Delegierte Verordnung der EU-Kommission und des EU-Parlaments zu entscheiden?
10. Welche Rolle spielte die IT-Sicherheit des Transportsektors als kritische Infrastruktur bei der Positionierung der Bundesregierung, und welches Ressort war hier federführend?
11. Wie steht die Bundesregierung zur Einhaltung ihrer Nachhaltigkeits- und Klimaziele im Hinblick auf ihre Ablehnung des delegierten Rechtsakts und damit einer raschen Einführung eines bereits jetzt verfügbaren Kommunikationsstandards?
12. Welche Gründe haben das Bundeswirtschaftsministerium dazu bewogen, sich der Meinung des Bundesverkehrsministeriums anzuschließen ([www.handelsblatt.com/technik/thespark/vernetztes-fahren-wlan-oder-mobilfunk-kampf-um-den-kommunikationsstandard-fuer-fahrzeuge/24512110.html](http://www.handelsblatt.com/technik/thespark/vernetztes-fahren-wlan-oder-mobilfunk-kampf-um-den-kommunikationsstandard-fuer-fahrzeuge/24512110.html))?
13. Aus welchen Gründen hat sich die Bundesregierung dazu entschieden, entgegen der Position der Fachebene sich gegen die verabschiedete Delegierte Verordnung der EU-Kommission und des EU-Parlaments zu entscheiden ([www.handelsblatt.com/technik/thespark/vernetztes-fahren-wlan-oder-mobilfunk-kampf-um-den-kommunikationsstandard-fuer-fahrzeuge/24512110.html](http://www.handelsblatt.com/technik/thespark/vernetztes-fahren-wlan-oder-mobilfunk-kampf-um-den-kommunikationsstandard-fuer-fahrzeuge/24512110.html))?
14. Welche eigenen unabhängigen Studien liegen der Bundesregierung vor bzw. hat sie in Auftrag gegeben über die Thematik der unterschiedlichen Technologien der Fahrzeugkommunikation?
  - a) Zu welchen Ergebnissen kommen diese Studien (bitte Auflistung der einzelnen Studien)?
  - b) Wenn der Bundesregierung noch keine Studien dazu vorliegen, auf Grundlage welcher wissenschaftlichen Erkenntnisse hat sie ihre Entscheidung getroffen, im Europäischen Rat gegen die verabschiedete Delegierte Verordnung zu stimmen (bitte Auflistung der einzelnen Studien)?
  - c) Wenn der Bundesregierung noch keine Studien dazu vorliegen, plant sie, dazu noch eigene unabhängige Studien durchzuführen?
15. Welche Gespräche mit welchem Inhalt gab es im Bundesverkehrsministerium zur Festlegung auf die Standards LTE-V2X und 5G bzw. ITS-G5 für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen sowie mit der Infrastruktur (bitte Termine unter Angabe von Datum und Teilnehmern auflisten)
  - a) mit BMW,
  - b) mit Daimler,
  - c) mit Volkswagen,
  - d) mit der Deutschen Telekom,
  - e) mit anderen Telekommunikationsanbietern?

16. Welche Gespräche mit welchem Inhalt gab es im Bundeswirtschaftsministerium zur Festlegung auf die Standards LTE-V2X und 5G bzw. ITS-G5 für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen sowie mit der Infrastruktur (bitte Termine unter Angabe von Datum und Teilnehmern auflisten)
  - a) mit BMW,
  - b) mit Daimler,
  - c) mit Volkswagen,
  - d) mit der Deutschen Telekom,
  - e) mit anderen Telekommunikationsanbietern?
17. Welche Gespräche mit welchem Inhalt gab es im Bundesfinanzministerium zur Festlegung auf die Standards LTE-V2X und 5G bzw. ITS-G5 für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen sowie mit der Infrastruktur (bitte Termine unter Angabe von Datum und Teilnehmern auflisten)
  - a) mit BMW,
  - b) mit Daimler,
  - c) mit Volkswagen,
  - d) mit der Deutschen Telekom,
  - e) mit anderen Telekommunikationsanbietern?
18. Welche Gespräche mit welchem Inhalt gab es im Bundeskanzleramt zur Festlegung auf die Standards LTE-V2X und 5G bzw. ITS-G5 für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen sowie mit der Infrastruktur (bitte Termine unter Angabe von Datum und Teilnehmern auflisten)
  - a) mit BMW,
  - b) mit Daimler,
  - c) mit Volkswagen,
  - d) mit der Deutschen Telekom,
  - e) mit anderen Telekommunikationsanbietern?
19. Welche Gespräche mit welchem Inhalt gab es im Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft zur Festlegung auf die Standards LTE-V2X und 5G bzw. ITS-G5 für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen sowie mit der Infrastruktur (bitte Termine unter Angabe von Datum und Teilnehmern auflisten)
  - a) mit BMW,
  - b) mit Daimler,
  - c) mit Volkswagen,
  - d) mit der Deutschen Telekom,
  - e) mit anderen Telekommunikationsanbietern?
20. Welche konkreten Pläne verfolgt die Bundesregierung nach der Ablehnung der Delegierten Verordnung im Europäischen Rat?

Berlin, den 9. September 2019

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**