

Große Anfrage

der Abgeordneten Norbert Otto (Erfurt), Christian Lenzer, Werner Lensing, Gert Willner, Georg Brunnhuber, Wilhelm Josef Sebastian, Egon Susset, Carl-Detlev Freiherr von Hammerstein, Heinz-Günter Bargfrede, Steffen Kampeter, Ulf Fink, Ernst Hinsken, Günter Marten, Wilfried Seibel, Alois Graf von Waldburg-Zeil, Roland Richter, Dr. Dionys Jobst, Bernd Siebert, Dr. Harald Kahl, Johannes Nitsch, Roland Richwien, Hans-Dirk Bierling, Dr. Gerhard Päselt, Otto Regenspurger und der Fraktion der CDU/CSU
sowie der Abgeordneten Horst Friedrich, Dr. Klaus Röhl, Lisa Peters, Roland Kohn, Paul K. Friedhoff, Hildebrecht Braun (Augsburg) und der Fraktion der F.D.P.

Telematik im Verkehr

Die großen politischen Umbrüche, die in Deutschland und Europa stattgefunden haben, ermöglichen die langentbehrte Erfüllung des Grundbedürfnisses der Menschen nach Mobilität und verstärken die nationale und internationale Arbeitsteilung. Die umweltgerechte Bewältigung des damit verbundenen Verkehrswachstums ist für Deutschland mit seiner zentralen Lage in Europa von besonderer Bedeutung.

Die grundlegenden investitionspolitischen Entscheidungen, die im Bundesverkehrswegeplan 1992 ihren Niederschlag gefunden haben, tragen dem Rechnung. Ihre Umsetzung trägt dazu bei, daß Verkehrsinfrastruktur nicht zum Engpaß der Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Deutschland in Europa wird. Diese Investitionspolitik wird ergänzt durch verkehrsordnungspolitische Entscheidungen, zur stärkeren Einbindung umweltfreundlicher Verkehrsträger in das künftige Verkehrswachstum, zur Verkehrsvermeidung, zur Verbesserung der Arbeitsteilung der Verkehrsträger und zur Steigerung der Verkehrssicherheit.

Moderne Informations-, Kommunikations- und Verkehrsleitsysteme, die unter dem Begriff Telematik zusammengefaßt werden, eröffnen neue Möglichkeiten verkehrspolitischen Handelns. Sie können – richtig genutzt – die getroffenen investitions- und ordnungspolitischen Entscheidungen wirkungsvoll unterstützen.

Telematik im Verkehr kann gerade zur Entlastung der Umwelt einen maßgeblichen Beitrag leisten durch

- Vernetzung und Verknüpfung der Verkehrsträger und Verkehrsmittel,
- stärkere Ausnutzung der Infrastrukturkapazitäten und der Verbesserung des Verkehrsflusses,
- Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Vermeidung von Verkehr insgesamt.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

I. Verkehrspolitische Bedeutung

1. Wie ist Telematik im Verkehr nach Auffassung der Bundesregierung zu definieren und abzugrenzen?

Was unterscheidet insbesondere Verkehrstelematiksysteme von Telekommunikationssystemen?

2. Gibt es schon heute Telematiksysteme, die im Verkehr Anwendungen gefunden haben?

Haben sich derartige Systeme bewährt?

Welcher Nutzen ist erreicht worden?

Hat die Bundesregierung das Entstehen derartiger Systeme gefördert?

3. Welche verkehrspolitischen Lösungsbeiträge erwartet die Bundesregierung von der weiteren Einführung und Nutzung von Verkehrstelematik?

II. Telematik bei den verschiedenen Verkehrsträgern

Schieneverkehr

1. Welche Projekte enthält das Telematikkonzept der Bundesregierung für die Eisenbahnen des Bundes, und welche Ziele sollen damit erreicht werden?
2. Welche Aktivitäten auf dem Gebiet der Telematik verfolgt die Bundesregierung zusammen mit der Europäischen Union im Interesse einer Verbesserung des grenzüberschreitenden europäischen Eisenbahnverkehrs?
3. Inwieweit ist die europäische Industrie in die Umsetzung der Telematikkonzepte mit dem Ziel eingebunden, die bislang unterschiedlichen Betriebsleit- und Sicherungssysteme der Bahnen mittelfristig durch ein möglichst einheitliches System zu ersetzen?

Straßenverkehr

4. Was verspricht sich die Bundesregierung von der Einführung eines automatisierten Verkehrswarndienstes unter Nutzung von RDS-TMC?

Welche Schritte sind hierzu ggf. noch erforderlich?

5. Wie hoch sind die bisherigen Aufwendungen für Maßnahmen zur Verkehrsbeeinflussung?
Welche verkehrlichen Wirkungen haben sich bei den in Betrieb befindlichen Verkehrsbeeinflussungsanlagen gezeigt?
Welche Planungsperspektiven bestehen hier für die Zukunft?
Gibt es Verbindungen zu anderen Telematiksystemen?
6. Welche Verkehrstelematiksysteme sind nach Auffassung der Bundesregierung dazu geeignet, die Organisation des ruhenden Verkehrs zu verbessern?
7. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß mit Verkehrs- und Reiseinformationen, die schon zu Hause verfügbar sind, ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrsverlagerung und -vermeidung geleistet werden kann?
Was ist nach Auffassung der Bundesregierung erforderlich, um derartige Informationen schon zu Hause verfügbar zu machen?
8. Können aus der Informationsübermittlung an den Verkehrsteilnehmer zusätzliche Belastungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit erwachsen?
Was unternimmt die Bundesregierung, damit derartige Belastungen von Anfang an vermieden werden?
9. Welchen Nutzen erwartet die Bundesregierung von einer breiteren Anwendung fahrzeugautonomer Navigationssysteme mit digitaler Straßenkarte?
10. Welche Möglichkeiten bieten Telematikanwendungen zur besseren Organisation des Straßengüterverkehrs durch Flottenmanagement?
11. Welche technischen Systeme der Straßenverkehrstelematik hält die Bundesregierung in nächster Zeit für grundsätzlich einsatzreif?
Wie unterscheiden sich diese Systeme?
Welches Dienstleistungsangebot wird damit möglich?
Welche Kosten sind damit verbunden?
12. Inwieweit entspricht der bisher von der Bundesregierung verfolgte Ansatz bei der Umsetzung der Verkehrstelematik den Forderungen des Zweiten Berichts der Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ zum Thema Mobilität und Klima der Umsetzung der Potentiale zur Reduktion von Emissionen im Verkehrsbereich unter den Aspekten Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung/ Vernetzung der Verkehrssysteme, Organisation der Verkehrssysteme und betriebliche Optimierung der Einzelverkehrsträger sowie Optimierung der Technik?

13. Wie steht die Bundesregierung zum Vorwurf, Telematik im Verkehr fördere höhere Geschwindigkeiten?
14. Wie steht die Bundesregierung zu dem Argument, mit Hilfe der Telematik würde die Abriegelung der Städte vermittels „City-Maut“ vorgenommen?
15. Inwieweit eignet sich das Park-and-ride-Konzept als Schnittstelle zwischen dem automobilen Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Gefahren, die sich im Rahmen der Anwendung der Telematik unter dem Stichwort „Elektro-Smog“ ergeben können?

Schifffahrt

17. Was verspricht sich die Bundesregierung von dem europäischen Meldesystem für Schiffe mit gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern (Eurorep)?
Welche weiteren Schritte hält sie für nötig?
18. Was gedenkt die Bundesregierung zum weiteren Ausbau eines Informations- und Kommunikationssystems zum computergestützten Datenaustausch zwischen den für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörden zu unternehmen?
19. Welchen Stellenwert mißt die Bundesregierung der Förderung der Schnittstellen innerhalb und von und zu den Häfen (See- und Binnenhäfen) mittels z. B. innovativer Seehafentechnologien bei?
20. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um die Verkehrssicherheit auf den Seeschiffsstraßen und den Binnenschiffsstraßen durch Telematik zu verbessern?

Luftverkehr

21. Fragen der Flugsicherung betreffen in Europa die Europäische Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) und die Europäische Flugsicherungsorganisation EURO-CONTROL. National ist die im Bundesbesitz bestehende DFS – Deutsche Flugsicherung GmbH für Projekte und Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherung zuständig.
Wie kann die Bundesregierung sicherstellen, daß die europäischen Aktivitäten mit den nationalen Planungen abgestimmt und langfristig zu einem einheitlichen europäischen Flugsicherungssystem entwickelt werden?
22. Einzelne Flughäfen in Deutschland haben die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit bereits erreicht.
Was beabsichtigt die Bundesregierung zu tun, um künftig steigenden Anforderungen der Flughäfen mit Mitteln der Telematik gerecht zu werden?

23. Was beabsichtigt die Bundesregierung zu unternehmen, um national wie europaweit die Entwicklung eines globalen Navigationssatellitensystems (GNSS) zu unterstützen, die Umsetzung der Maßnahmen aus der Ratsentschließung zur Satellitennavigation vom 19. Dezember 1994 zu fördern und damit das Ziel eines zertifizierbaren, nach zivilen Vorgaben betriebenen Systems aktiv zu unterstützen?

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

24. Welchen Stellenwert haben heute Leit- und Informationssysteme im ÖPNV?
25. Wie kann darüber hinaus eine Optimierung der Verkehrsabläufe und eine Steigerung der Attraktivität für den Fahrgast erreicht werden?
26. Was kann die Bundesregierung unternehmen, damit mit Mitteln der Telematik die Übergänge zwischen den Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs optimiert werden?

III. Länder und Gemeinden

1. Eine Reihe von deutschen Städten erprobt derzeit Verkehrsmanagementsysteme unter Einbezug von Telematik. Wie steht die Bundesregierung zu diesen Versuchen?
Was unternimmt sie, um derartige Versuche zu unterstützen?
Kann die Bundesregierung das Entstehen von Insellösungen vermeiden?
2. Gibt es bei der Einführung von Telematik im Verkehr ein abgestimmtes Vorgehen bei Bund, Ländern und Gemeinden?

IV. Europa

1. Was erwartet die Bundesregierung zur Einführung von Telematik im Verkehr im europäischen Rahmen von der Europäischen Kommission?
2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß es zur europaweiten Nutzung von Telematik im Verkehr vor allem auf die Schaffung von technischen Standards und die Gewährleistung der Interoperabilität ankommt?
3. Welche konkreten Schritte zur Standardisierung werden auf europäischer Ebene unternommen?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung die aus dem Bange mann-Bericht „Europas Weg in die Informationsgesellschaft – Ein Aktionsplan“ entstandenen Arbeiten hinsichtlich der Verkehrstelematik?
5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Mitteilung der Kommission über Telematikanwendungen im europäischen Verkehrswesen?

V. Wirtschaftliche Bedeutung

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß
 - zur Lösung von Verkehrsproblemen durch Telematik im Verkehr alle staatlichen Ebenen – Bund, Länder und Gemeinden –, aber auch die Wirtschaft gefordert sind;
 - eine Vielzahl von Anwendungen und Dienstleistungen nicht vom Staat, sondern von der Privatwirtschaft zu erbringen sein werden?
2. Sieht die Bundesregierung den Aufbau von Verkehrstelematiksystemen als staatliche Aufgabe an, oder setzt sie dabei auch auf privatwirtschaftliche Initiativen?
3. Welche volkswirtschaftlichen Wirkungen erwartet die Bundesregierung von der Telematik im Verkehr, unter anderem
 - in bezug auf eine ökonomischere Bewältigung des Transportaufkommens,
 - im Hinblick auf den Standort Deutschland und Arbeitsplätze in Deutschland,
 - in bezug auf Preise, Steuern und Abgaben?
4. Welche datenschutzrechtlichen Aufgabenstellungen ergeben sich nach Ansicht der Bundesregierung?

VI. Forschung

1. Nachdem spezielle Telematik-Forschungsprogramme wie DRIVE und PROMETHEUS abgeschlossen sind, konzentriert sich die Forschung auf europäischer Ebene auf das 4. Rahmenprogramm für Forschung und technologische Entwicklung.

Mit welchen Schwerpunkten ist Telematik in diesem Programm enthalten?

Wie hoch sind die Mittelansätze in diesem Programm für Telematik im Verkehr?

In welchem Umfang partizipieren deutsche Firmen daran?
2. Mit welchen anderen Programmen gedenkt die Bundesregierung auf nationaler Ebene die Einführung und Nutzung von Telematik im Verkehr zu fördern?

Bonn, den 5. September 1995

Norbert Otto (Erfurt)
Christian Lenzer
Werner Lensing
Gert Willner
Georg Brunnhuber
Wilhelm Josef Sebastian
Egon Susset
Carl-Detlev Freiherr von Hammerstein
Heinz-Günter Bargfrede
Steffen Kampeter
Ulf Fink
Ernst Hinsken
Günter Marten
Wilfried Seibel
Alois Graf von Waldburg-Zeil
Roland Richter
Dr. Dionys Jobst

Bernd Siebert
Dr. Harald Kahl
Johannes Nitsch
Roland Richwien
Hans-Dirk Bierling
Dr. Gerhard Päselt
Otto Regenspurger
Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion

Horst Friedrich
Dr. Klaus Röhl
Lisa Peters
Roland Kohn
Paul K. Friedhoff
Hildebrecht Braun (Augsburg)
Dr. Hermann Otto Solms und Fraktion

