

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Aktionsplan Telematik – Handlungsfelder für Intelligente Verkehrsleitsysteme (IVS)

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche eigenen Aktivitäten sie im Rahmen der Nationalen Strategie zur koordinierten Weiterentwicklung bestehender und beschleunigter Einführung neuer und intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr in Deutschland unternimmt oder plant;
2. ob und wie diese Aktivitäten in die Gesamtstrategie der Europäischen Union eingebunden sind;
3. welche Akteure an diesen Aktivitäten in Baden-Württemberg beteiligt sind und wer deren Anstrengungen koordiniert;
4. welche Finanzmittel für die Umsetzung der Nationalen Strategie zur Verfügung stehen und welche Quellen diese Mittel zur Verfügung stellen;
5. welcher Zeitplan für die Umsetzung der in Ziffer 1 genannten Nationalen Strategie besteht;
6. wie sie grundsätzlich die Chancen und Möglichkeiten von IVS zur Verkehrslenkung und -leitung beurteilt;
7. welche baden-württembergischen Hochschulinstitute und Forschungseinrichtungen sich mit den Chancen und Möglichkeiten von IVS zur Verkehrslenkung und -leitung beschäftigen;

8. wie und in welcher Form die Wirtschaft und Forschungseinrichtungen in Baden-Württemberg bei der Beantragung von entsprechenden EU-Fördermitteln unterstützt werden.

22. 07. 2011

Rivoir, Haller, Binder, Drexler, Maier SPD

Begründung

Telematik ist ein Handlungsfeld moderner und zukunftsfähiger Verkehrspolitik. Gerade in einem Transitland wie Baden-Württemberg kommt der intelligenten Verkehrssteuerung und Verkehrsleitung eine immer wichtigere Rolle zu. Die Europäische Union hat in einer Richtlinie den Rahmen für Handlungsfelder abgesteckt. Für die baden-württembergische Forschungslandschaft und für die hier ansässigen Unternehmen ist es entscheidend wichtig, dass vom Land verlässliche Rahmenbedingungen in diesem Bereich geschaffen werden. Dazu gehört auch die Unterstützung der beteiligten Forschungseinrichtungen und der baden-württembergischen Wirtschaftsunternehmen bei der Beantragung von EU-Fördermitteln.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 9. August 2011 Nr. 22–3961.0/34 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

- 1. welche eigenen Aktivitäten sie im Rahmen der Nationalen Strategie zur koordinierten Weiterentwicklung bestehender und beschleunigter Einführung neuer und intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr in Deutschland unternimmt oder plant;*

Die Europäische Union (EU) hat am 7. Juli 2010 die „Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern“ beschlossen. Demnach sind die Mitgliedsstaaten verpflichtet, bis zum 27. August 2011 einen Bericht über ihre Aktivitäten und Projekte („Bestandsbericht“) und bis zum 27. August 2012 Informationen über nationale IVS-Maßnahmen für den folgenden Fünfjahreszeitraum vorzulegen („Nationale Strategie“).

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat zur Unterstützung dieser nationalen Berichtspflichten an die EU einen sogenannten IVS-Beirat eingerichtet. In diesem IVS-Beirat arbeiten Verbände (u. a. Deutscher Städtetag, BITKOM, VDA, ZVEI, ADAC, ITS Network Germany) und die Bundesländer Bayern, Brandenburg, Bremen, Hessen, Sachsen-Anhalt, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg mit. Dieser Prozess wird außerdem durch die Bundesanstalt für Straßenwesen, die Universität Darmstadt und die Universität München wissenschaftlich begleitet.

Baden-Württemberg ist im IVS-Beirat durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur vertreten.

In Bezug auf IVS-Maßnahmen in den Bundesländern existiert bereits der „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ des BMVBS. Im Einzelnen sind darin bis zum Jahr 2015 in Baden-Württemberg die folgenden Maßnahmen enthalten:

- Erweiterung der Verkehrsrechnerzentrale
- Verdichtung der Verkehrsdatenerfassung auf Autobahnen
- Streckenbeeinflussung A 8 Leonberg–Wendlingen

- Streckenbeeinflussung A 81 Mundelsheim–Leonberg
- Streckenbeeinflussung A 5 Heidelberg–Ladenburg
- Streckenbeeinflussung A 5 Karlsruhe–Durlach–Baden-Baden
- Streckenbeeinflussung A 8 Wendlingen–Kirchheim/Teck
- Netzbeeinflussungsanlage Rhein-Neckar
- Nebelwarnanlage A 8 Hohenstadt–Ulm (Erneuerung)
- Erweiterung der Netzbeeinflussung auf Autobahnen
- Zuflussregelungsanlagen an Autobahnen.

Darüber hinaus beteiligt sich Baden-Württemberg aktiv an dem EU-Projekt Easy-Way, mit dem die EU das Ziel verfolgt, den Ausbau von IVS in den Mitgliedsstaaten zu fördern und technische Standards zu harmonisieren.

2. ob und wie diese Aktivitäten in die Gesamtstrategie der Europäischen Union eingebunden sind;

Die Einbindung der nationalen Aktivitäten in die Gesamtstrategie der Europäischen Union wird durch den Bund sichergestellt.

3. welche Akteure an diesen Aktivitäten in Baden-Württemberg beteiligt sind und wer deren Anstrengungen koordiniert;

Die Gesamtkoordination für alle Aktivitäten im Zusammenhang mit der Richtlinie 2010/40/EU liegt beim BMVBS. Das Land ist als Auftragsverwaltung des Bundes zuständig für die Planung und Durchführung der Maßnahmen. Die Aktivitäten in Baden-Württemberg werden im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur koordiniert. Seit 2005 sind die operativen IVS-Aufgaben bei der Landesstelle für Straßentechnik (Abteilung 9 des Regierungspräsidiums Tübingen) konzentriert. Das dort vorhandene Expertenwissen wird bei Bedarf durch Fremdvergaben an hochspezialisierte Ingenieurbüros, Softwareentwickler und wissenschaftliche Einrichtungen ergänzt.

4. welche Finanzmittel für die Umsetzung der Nationalen Strategie zur Verfügung stehen und welche Quellen diese Mittel zur Verfügung stellen;

Für den „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ sind vom Bund bisher insgesamt rund 300 Mio. Euro vorgesehen. In Baden-Württemberg sollen demnach bis zum Jahr 2015 Maßnahmen in Höhe von rund 60 Mio. Euro realisiert werden. IVS-Maßnahmen sind in der Regel nur an Autobahnen und Bundesstraßen sinnvoll und damit vom Bund zu finanzieren.

Zusätzlich fließen aus dem EU-Projekt EasyWay (Laufzeit 2010 bis 2012) etwa 16 Mio. Euro nach Deutschland, davon rund 1,5 Mio. nach Baden-Württemberg.

5. welcher Zeitplan für die Umsetzung der in Ziffer 1 genannten Nationalen Strategie besteht;

Die nationale Strategie („IVS-Rahmen Straße“) berücksichtigt die unter Ziffer 1 genannten Fristen der EU aufgrund der Richtlinie 2010/40/EU.

6. wie sie grundsätzlich die Chancen und Möglichkeiten von IVS zur Verkehrslenkung und -leitung beurteilt;

Intelligente Verkehrssysteme können in geeigneten Fällen einen wichtigen Beitrag zur effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur leisten. Dadurch können Staus reduziert und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Der Einsatz von IVS ist in der Regel bei besonders hochbelasteten Infrastrukturabschnitten sinnvoll und wirtschaftlich.

7. welche baden-württembergischen Hochschulinstitute und Forschungseinrichtungen sich mit den Chancen und Möglichkeiten von IVS zur Verkehrslenkung und -leitung beschäftigen;

Mit IVS-Themen befassen sich verschiedene Fachrichtungen, wie zum Beispiel die Ingenieurwissenschaften, die Informatik und die Telekommunikation. Eine vollständige Übersicht aller Einrichtungen liegt nicht vor.

8. wie und in welcher Form die Wirtschaft und Forschungseinrichtungen in Baden-Württemberg bei der Beantragung von entsprechenden EU-Fördermitteln unterstützt werden.

Soweit sich die Wirtschaft und Forschungseinrichtungen bei der Beantragung von EU-Fördermitteln an das Land wenden, wird eine Unterstützung im jeweiligen Einzelfall geprüft.

Hermann

Minister für Verkehr
und Infrastruktur