

Kleine Anfrage

des Abg. Ansgar Mayr CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Kostenloses WLAN im ÖPNV

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der Stand beim Ausbau des kostenlosen WLAN-Angebots in Bussen, Zügen und Stadtbahnen?
2. Welche Bandbreiten für kostenloses WLAN sind in den Zügen des Fernverkehrs bzw. des Nahverkehrs in Baden-Württemberg definiert (Vorgaben bzw. Mindeststandards) und wie verhalten sich die Bandbreiten tatsächlich?
3. Welche Bandbreiten für kostenloses WLAN sind in Bussen definiert (Vorgaben bzw. Mindeststandards) und wie verhalten sich die Bandbreiten tatsächlich?
4. Gibt es bei der Umsetzung heute schon Unterschiede bei der Bandbreite je nach Anbieter (z. B. Deutsche Bahn, Go-Ahead, SWEG, Verkehrsverbünde usw.)?
5. Wird die Bandbreite bzw. die WLAN-Funktion bereits heute oder erst ab 2026 überprüft?
6. Wie verhält es sich mit der durchgängigen Verfügbarkeit beim Mobilfunk (Telefon und mobiles Internet) entlang der Bahntrassen, und welche Maßnahmen werden seitens der Netzbetreiber oder des Landes getroffen, um diese Lücken zu schließen?

4.11.2022

Mayr CDU

Eingegangen: 7.11.2022/Ausgegeben: 20.12.2022

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Die Verfügbarkeit von Internetangeboten ist im ÖPNV essenziell. Aus diesem Grund hat das Land Baden-Württemberg hierfür in der „ÖPNV-Strategie 2030“ die durchgehende Versorgung der Fahrgastbereiche in Bussen und Zügen mit Mobilfunk/WLAN in definierter Qualität mit dem Zieljahr 2026 definiert. In vielen Bahnen ist bereits heute ein kostenloses WLAN für die Fahrgäste verfügbar – jedoch meist in inakzeptabler Qualität, was die Verfügbarkeit und Geschwindigkeit betrifft. Bezüglich der durchgängigen Verfügbarkeit von Mobilfunk gibt es ebenfalls noch massive Lücken entlang von Bahntrassen. Gesprächsabbrüche sind insbesondere bei Trassen in ländlichen Regionen, Waldgebieten und Tunnels an der Tagesordnung.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 14. Dezember 2022 Nr. VM3-0141.5-19/123/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus die Kleine Anfrage wie folgt und differenziert dabei zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV), bei dem die Aufgabenträgerschaft beim Land liegt und dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), bei dem die Aufgabenträger die Kommunen sind:

1. Wie ist der Stand beim Ausbau des kostenlosen WLAN-Angebots in Bussen, Zügen und Stadtbahnen?

Die Ausrüstung der im SPNV eingesetzten Fahrzeuge mit WLAN-Infrastruktur ist in allen neuen Verkehrsverträgen seit etlichen Jahren Standard. Landesweit sind nur noch vereinzelt Fahrzeuge gänzlich ohne WLAN anzutreffen, dies ist i. d. R. bei älteren Verkehrsverträgen der Fall (z. B. Schwarzwaldbahn, SBB Deutschland GmbH, Nordschwarzwald). Einige Fahrzeuge sind derzeit nur hälftig mit WLAN ausgestattet, beispielsweise die von Go-Ahead in Baden-Württemberg eingesetzten Fahrzeuge. Dies ist auf Bedenken der Fahrgäste bezüglich der Funkstrahlung zum Zeitpunkt der Fahrzeugbestellung in den frühen 2010er-Jahren zurückzuführen. Mit jeder neuen Inbetriebnahme wird jedoch das gesamte Fahrzeug mit WLAN ausgestattet. Erstmals gibt das Land Baden-Württemberg bei der Beschaffung der neuen Doppelstockfahrzeuge auch Vorgaben zur Qualität des WLANs an, die – vorbehaltlich des verfügbaren Mobilfunknetzes – einzuhalten sind.

Zum Busbereich liegen der Landesregierung keine Informationen zum Ausbaustand der WLAN-Angebote vor. Denn nach der grundgesetzlich verankerten Maßgabe der kommunalen Selbstverwaltung und dem ÖPNV-Gesetz des Landes sind die Stadt- und Landkreise für die Planung und Bestellung des Öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung zuständig. Diese gestalten den ÖPNV, geben die Rahmenbedingungen vor und definieren beispielsweise WLAN-Angebote über ihre Verkehrsverträge. Die Landesregierung hat keinen direkten Einfluss auf die Ausschreibungskriterien und das Leistungsangebot der kommunalen Aufgabenträger.

Anders verhält es sich beim vom Land geförderten Vorhaben im Busbereich. Im Rahmen des Förderprogramms Regiobusse, mit dem das Land attraktive Regiobuslinien zur Anbindung von Unter- und Mittelzentren und dem Schließen von Lücken im SPNV fördert, wird ein kostenloser WLAN-Zugang für Fahrgäste verbindlich vorgeschrieben. Bislang konnten insgesamt 46 Regiobuslinien bewilligt werden.

Die ÖPNV-Strategie 2030 hält in ihrem Handlungsfeld „Betrieb, Qualität und Fahrzeuge“ fest, dass aktuell die Fahrzeuge oft nicht mehr den sich wandelnden Ansprüchen bezüglich Innenraumgestaltung, Optik und technischer Ausstattung, wie etwa WLAN-Verfügbarkeit, Bereitstellung von Echtzeitinformationen

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

während der Fahrt sowie ausreichend USB-Ladestellen genügen. So umfasst die Strategie beispielsweise eine Maßnahme, die mit einem Umsetzungshorizont bis 2026 festhält, dass „[...] eine durchgehende Versorgung der Fahrgastbereiche von Bussen und Zügen mit Mobilfunk/WLAN in definierter Qualität [...]“ angestrebt wird. Für Straßenbahnen sieht die Strategie vor, dass das Land gemeinsam mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen eine „Prüfung der Entwicklung eines differenzierten Landesstandards für Fahrzeuge des ÖSPV (z. B. [...] WLAN [...])“ bis 2026 vornimmt.

2. Welche Bandbreiten für kostenloses WLAN sind in den Zügen des Fernverkehrs bzw. des Nahverkehrs in Baden-Württemberg definiert (Vorgaben bzw. Mindeststandards) und wie verhalten sich die Bandbreiten tatsächlich?

Hierzu sind in derzeit bestehenden Verkehrsverträgen keine konkreten Vorgaben vorgesehen. In zukünftigen Verkehrsverträgen ist vorgesehen, zur Vereinheitlichung des Angebotes entsprechende Vorgaben zu definieren. Diese sind derzeit in Entwicklung. Prinzipiell sollte das Fahrgast-WLAN vor allem Bandbreiten für das Arbeiten im Zug ermöglichen.

3. Welche Bandbreiten für kostenloses WLAN sind in Bussen definiert (Vorgaben bzw. Mindeststandards) und wie verhalten sich die Bandbreiten tatsächlich?

Wie bei der Beantwortung der Frage 1 dargelegt, obliegt die Planung, Bestellung und Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots den kommunalen Aufgabenträgern, weshalb der Landesregierung keine Informationen zu den Bandbreiten in Bussen vorliegen.

4. Gibt es bei der Umsetzung heute schon Unterschiede bei der Bandbreite je nach Anbieter (z. B. Deutsche Bahn, Go-Ahead, SWEG, Verkehrsverbünde usw.)?

Unterschiede werden derzeit nicht erfasst. Bei einigen Unternehmen wird die maximal verfügbare Datenübertragungsmenge begrenzt. Beispielsweise ist das WLAN-System der Züge der SWEG derart ausgelegt, dass die Verbindung nach der Übertragung von 50 MB pro Kalendertag gesperrt wird.

5. Wird die Bandbreite bzw. die WLAN-Funktion bereits heute oder erst ab 2026 überprüft?

Im Zuge des Umsetzungsprozesses der ÖPNV-Strategie 2030 wird auch ein regelmäßiges Monitoring der Umsetzungsstände der Maßnahmen eingerichtet. Dieses wird eng vom Begleitgremium zur Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 begleitet und sieht ab 2023 eine jährliche Erfassung der Fortschritte vor. Bis 2026 sollte somit aus dem Monitoring erkenntlich sein, wie die Versorgung der Fahrgastbereiche von Bus und Bahn mit WLAN sich entwickelt hat.

Die Überprüfung der WLAN-Verfügbarkeit in den Zügen des SPNV ist ab 2023 durch das Qualitätssystem des Landes vorgesehen.

6. Wie verhält es sich mit der durchgängigen Verfügbarkeit beim Mobilfunk (Telefon und mobiles Internet) entlang der Bahntrassen, und welche Maßnahmen werden seitens der Netzbetreiber oder des Landes getroffen, um diese Lücken zu schließen?

Seit der Privatisierung des Telekommunikationswesens Mitte der 1990er-Jahre ist der Betrieb und Ausbau des Mobilfunknetzwerks Aufgabe der privatwirtschaftlichen Akteure. Dies sind insbesondere die Deutsche Telekom AG, die Vodafone GmbH sowie die Telefonica Deutschland (O2).

Die Bundesnetzagentur veröffentlicht basierend auf den Angaben der Mobilfunknetzbetreiber die Mobilfunknetzabdeckung im Land (<https://www.breitbandmonitor.de/mobilfunkmonitoring/karte>). Das Mobilfunk-Monitoring stellt die tatsächliche, standortbezogene Mobilfunknetzabdeckung dar, d. h. mit welcher Mobilfunkversorgung Verbraucherinnen und Verbraucher auf ihren Endgeräten an einem bestimmten Standort rechnen können. Hierfür werden von den Mobilfunknetzbetreibern Versorgungsdaten für die einzelnen Technologien erhoben. Die

Netzabdeckungskarten der Mobilfunknetzbetreiber sind auf folgenden Internetseiten dokumentiert:

- Deutsche Telekom: <https://www.telekom.de/start/netzausbau>
- Vodafone: <https://www.vodafone.de/privat/hilfe-support/netzabdeckung.html>
- Telefónica (O2): <https://www.o2online.de/service/netzverfuegbarkeit/netzabdeckung>

Die für den Betrieb eines Mobilfunknetzes erforderlichen Mobilfunkfrequenzen werden turnusmäßig von der Bundesnetzagentur vergeben. Den Mobilfunknetzbetreibern wurden mit den Frequenzauktionen in den Jahren 2015 und 2019 auch Auflagen hinsichtlich der Mobilfunkabdeckung entlang der Schienenwege auferlegt.

Die Versorgungsaufgaben aus der Versteigerung im Jahr 2015 umfassten nur die Hauptverkehrswege, im Bahnsektor insbesondere die „ICE-Strecken“. Im Rahmen der Frequenzauktion im Jahr 2019 wurden auch konkrete Auflagen für weitere Schienenstrecken gemacht. Fahrgaststarke Bahnstrecken mit täglich mehr als 2 000 Fahrgästen müssen bis Ende des Jahres 2022 mit mindestens 100 Mbit/s je Antennensektor versorgt werden; für alle übrigen Bahnstrecken muss eine Versorgung mit mindestens 50 Mbit/s je Antennensektor bis Ende des Jahres 2024 erfolgen.

Die Bundesnetzagentur hat die Überprüfung der Versorgungsaufgaben der im Jahr 2015 versteigerten Frequenzen abgeschlossen. Alle drei Mobilfunknetzbetreiber haben die Auflagen erfüllt.

Die Bundesnetzagentur gibt mit Stand Juni 2022 folgende Netzabdeckung für Schienenwege in Baden-Württemberg an:

4G			5G		
Telekom	Vodafone	Telefonica	Telekom	Vodafone	Telefonica
95,24 %	92,33 %	95,34 %	69,77 %	60,22 %	58,65 %

Der Anteil an weißen Flecken (von keinem Mobilfunknetzbetreiber versorgt) und grauen Flecken (von einem, aber nicht allen Mobilfunknetzbetreibern versorgt) in der Sprachtelefonie liegt bei 0,06 Prozent bzw. 1,45 Prozent. Der Anteil der weißen und grauen Flecken bei mobilen Breitbanddiensten liegt aktuell bei 0,97 Prozent bzw. 11,01 Prozent.

Die Landesregierung ist sich der Bedeutung einer leistungsfähigen digitalen Infrastruktur bewusst. Sie wird deshalb mit Nachdruck die Umsetzung der Mobilfunkstrategie des Bundes begleiten und darüber hinaus auf Landesebene eigene Maßnahmen setzen, um den eigenwirtschaftlichen Ausbau der Mobilfunknetze durch die Telekommunikationsunternehmen in Baden-Württemberg flankierend zu unterstützen.

Hermann
Minister für Verkehr