

## Antrag

Hannover, den 16.02.2018

Fraktion der AfD

### Digitalisierung der Hauptverkehrsachsen

Der Landtag wolle beschließen:

#### Entschießung

Autobahnen und Schienenwege sind die Hauptverkehrsträger für den Personen- und Güterverkehr. In Niedersachsen befinden sich 1 444 km Autobahnen (2017) und 4 191 km Schieneninfrastruktur (2015). Große Teile dieser Hauptverkehrsachsen sind nur unzureichend mit Datenübertragung im Mobilfunkstand digitalisiert, sodass konstante Down- und Uploadgeschwindigkeiten nicht gesichert sind. Zudem führt eine Abschirmung durch die Wagenhülle und mit Metall beschichtete Fenster zu einer Dämpfung des Signals. Um das Signal ungedämpft empfangen zu können, bieten sich der Empfang über eine Außenantenne und die Verstärkung durch Repeater ins Fahrzeuginnere oder die Umwandlung des Mobilfunksignals über eine Router in eine WLAN-Umgebung an.

Im Jahr 2000 begann mit General Packet Radio Service (GPRS) die großflächige Datenübertragung im Mobilfunkstandard der Zweiten Generation (2G), Global System for Mobile Communications (GSM). Diese Datenübertragung im 2G-Netz wurde 2006 durch Enhanced Data Rates for GSM Evolution (EDGE) erweitert. 2001 begann der Aufbau des Mobilfunkstandards der Dritten Generation (3G), Universal Mobile Telecommunications System (UMTS). 2010 erfolgte für das 3G-Netz mit dem Start von Long Term Evolution (LTE, auch 3.9G genannt) eine Steigerung der Downloadraten. Als nächster Schritt wurde ab 2005 im Rahmen des Projektes Next Generation Mobile Networks (NGMN) mit der Entwicklung der nächsten Mobilfunkgeneration begonnen. Diese wurde mit dem neuen Standard LTE-Advanced (4G, auch LTE+ genannt) 2011 in Betrieb genommen. Im November 2016 folgte die nächste Mobilfunkgeneration. Das Konsortium 5G-Connected-Mobility nahm ein 30 km langes Testnetz entlang der A 9 und der parallel dazu verlaufenden Bahnschnellfahrstrecke zwischen Nürnberg und Greding in Betrieb.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. einen Fonds von 10 Millionen Euro für die Ausstattung aller Züge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mit WLAN bis Mitte 2019 für die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen GmbH (LNVG) zu bewilligen,
2. einen Fonds von 15 Millionen Euro für die Förderung zur Ausstattung von Straßenbahnen und Bussen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu bewilligen,
2. bei künftigen Ausschreibungen des SPNV in Niedersachsen kostenfreies WLAN zur Bedingung zu machen,
3. es für die Betreiber der Autobahnen und der Hauptstrecken des SPNV zur Pflicht zu machen, diese Strecken mit einem 4G-Netz bis Mitte 2020 und einem 5G-Netz bis Mitte 2022 auszustatten,
4. dem Ausschuss für Arbeit, Wirtschaft, Verkehr und Digitalisierung bis Mitte 2020 über den vorläufigen Stand der Dinge zu berichten,
5. dem Ausschuss für Arbeit, Wirtschaft, Verkehr und Digitalisierung bis Mitte 2022 über die Umsetzung zu berichten.

### Begründung

In den letzten Jahren sind der mobile Datenaustausch und die mobile Nutzung des Internets zum entscheidenden Kriterium für wirtschaftliches Handeln geworden. Ziel ist neben der privaten Nutzung der Austausch von Datenpaketen zur Synchronisierung von Fahrzeugen und Informationen. Während im stationären Bereich dies über photonische Netze (Glasfaserkabelnetze) sichergestellt wird, bestehen im mobilen Bereich Defizite. Jedoch sind insbesondere im mobilen Bereich die höchstens Wachstumsraten zu erwarten, und hier ist eine noch stark steigende Nachfrage zu erreichen, speziell in Anbetracht der Entwicklung des autonomen Fahrens, der Cloud-Dienste und Streamingdienste, die ihre Angebote verstärkt auch für mobile Geräte anbieten.

Im Mai 2012 erhielt Google die erste Zulassung zum Betrieb eines autonomen Fahrzeugs in Nevada. Im Juli 2014 fuhr auf der deutschen Autobahn A 14 der erste selbstständig im Kolonnenverkehr fahrende Lkw. Ab 2016 wurde der Einsatz von autonomen Bussen im öffentlichen Nahverkehr getestet. Während zurzeit das autonome Fahren noch auf dem Stand des SAE-Levels 3 (Bedingte Automation) ist, bei dem der Mensch als Reserve dient, ist zukünftig mit dem SAE-Level 5 (volle Automation) zu rechnen, bei dem der Mensch nur noch befördert wird und nicht mehr selbstständig fahren muss. Daraus ergeben sich für die Datenkommunikation viele Herausforderungen insbesondere für die Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Kommunikation (Car2Car) und die Nutzung von Mobilfunkdaten durch die zu befördernde Personen.

Um Datenpakete im mobilen Bereich auszutauschen, bieten sich verschiedene Möglichkeiten an. Die am besten dafür geeignete Technologie ist das Mobilfunknetz. Hierbei sind jedoch die unterschiedliche Netzabdeckung der Netzbetreiber und die unterschiedliche Bandbreite der Netzanbieter problematisch. Zudem ist zwischen Kommunikation innerhalb des Fahrzeugs und der Kommunikation zwischen Mobilfunkmast und Empfänger (Handy bzw. Router) zu unterscheiden. Insbesondere die fortschreitende Digitalisierung des Fahrzeugs und das Vorhandensein mehrerer Empfänger innerhalb des Fahrzeugs erfordern eine Koordinierung. Hier bietet die Schaffung einer eignen, auf dem Mobilfunk basierenden WLAN-Umgebung für das Fahrzeug sowohl für den Straßenverkehr als auch den Schienenverkehr Vorteile. Für die Straße sind hierbei die Echtzeit-Informationen über die Verkehrs- und Wetterlage die relevantesten Vorteile, denn hiermit lassen sich wie auch beim Schienenpersonenverkehr Alternativen zur bisher gewählten Route ableiten. Während der Nutzer im Straßenverkehr primär auf die Unterhaltungsangebote der Netzbetreiber und seine gebuchten Streamingdienste zugreifen kann, bietet die WLAN-Umgebung in Bus und Bahn für das befördernde Verkehrsunternehmen den Vorteil, ähnlich dem Unterhaltungsangebot bei Flugreisen, ein eigenes Streamingangebot zur Verfügung zu stellen. Die Deutsche Bahn stellt dies schon über das ICE-Portal für ihre ICE-Fernverkehrszüge zur Verfügung. Aus solchen Programmen lässt sich kostengünstig Kundenbindung generieren. Sowohl für den Personen- und Güterverkehr auf Straße und Schiene bietet eine solche WLAN-Umgebung ein vereinfachtes Flottenmanagement und eine daraus resultierende optimierte Wartung, ein ökonomisches Fahren zur Reduzierung der Wartungs- und Betriebskosten, eine Fernüberwachung und Wartung des fahrzeuginternen Netzwerks sowie eine Verbesserung der Sicherheit für Fahrer/Fahrpersonal wie auch Fahrgäste. Hieraus ergeben sich durch Wandlung der unproduktiven Freizeitkosten in produktive Arbeitszeit am Rechner im Fahrzeug, die Reduzierung der variablen Verbrauchs- und Betriebskosten des Fahrzeugs, die Maßnahmen zur Stauvermeidung und Minimierung der Suchkosten große volkswirtschaftliche Gewinne.

Für den Schienenpersonennahverkehr in Niedersachsen ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen GmbH (LNVG) verantwortlich. Diese besitzt einen Fuhrpark von über 380 Lokomotiven und Wagen, den sie Schritt für Schritt während der Hauptuntersuchung „HU XL“ mit WLAN nachrüsten zu lassen plant. Sie schätzt mit zusätzlichen Betriebskosten von jährlich mit etwa 100 000 Euro je Netz und Investitionskosten von 5 Millionen Euro für die WLAN-Nachrüstung ihres kompletten Fahrzeugpools. Da das Weser-Ems-Netz wohl erst 2025 im Rahmen der dann anstehenden „HU XL“ mit WLAN ausgerüstet wird, ist die Ausstattung der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen mit WLAN noch ungewiss. (Schürmeyer, J. [2017], in *NWZ Online*: WLAN kommt nur langsam zum Zug, Verweis: [https://www.nwzonline.de/wirtschaft/wlan-kommt-nur-langsam-zum-zug\\_a\\_31,3,58234118.html](https://www.nwzonline.de/wirtschaft/wlan-kommt-nur-langsam-zum-zug_a_31,3,58234118.html) [abgerufen am 13.03.2018]). Für die Fraktion der AfD ist dies ungenügend, insbesondere in Anbetracht der Forderung, Pendler und Gelegenheitsfahrende zum Umstieg von der Straße auf die Schiene zu bewegen. Sie schlägt daher vor, die LNVG mit 10 statt 5 Millio-

nen Euro auszustatten, um die Ausstattung bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 für ganz Niedersachsen bereitzustellen, auch für die Bereiche, bei denen die Fahrzeuge sich nicht im Eigentum der LNVG, sondern der Betreiber oder Leasinggesellschaften befinden. Auch für Busse und Straßenbahnen sollen Konzepte zur Ausstattung mit WLAN innerhalb der Fahrzeuge bis Dezember 2019 mit 15 Millionen Euro durch das Land Niedersachsen gefördert werden. Weiterhin sieht es die Fraktion der AfD als Aufgabe des Automobillands Niedersachsen, im Bereich Digitalisierung der Autobahnen voran zu gehen. Hier muss in Anbetracht der Herausforderungen des autonomen Fahrens und der steigenden Nutzung von Daten während der Fahrt die nötige Infrastruktur bereitgestellt werden. Hier sind die Betreiber gefordert, in Zusammenarbeit mit den Netzbetreibern bis 2022 ein funktionsfähiges Konzept in Betrieb zu nehmen oder ein eigenes zu entwickeln.

Klaus Wichmann  
Parlamentarischer Geschäftsführer