RheinlandPfalz
MINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, ENERGIE UND MOBILITÄT

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität | Postfach 31 60 | 55021 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für
Klima, Energie und Mobilität
Herrn Gerd Schreiner, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
Platz der Mainzer Republik 1
55116 Mainz

LANDTAG
Rheinland-Pfalz
18/3143
VORLAGE

DIE MNISTERIN

Kaiser-Friedrich-Straße 1
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Poststelle@mkuem.rlp.de
http://www.mkuem.rlp.de

12. Januar 2023

Mein Aktenzeichen	Ihr Schreiben vom	Ansprechpartner/-in / E-Mail	Telefon / Fax
0102-0004#2022/0037-1401 MB.0020		MB2-Landtag@mkuem.rlp.de	06131 16-5365 06131 16-175365

Sitzung des Ausschusses für Klima, Energie und Mobilität vom 9. Dezember 2022

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der oben genannten Sitzung wurde der

TOP 12) Autonomes Fahren im ÖPNV,
Antrag der Fraktion der SPD, Vorlage 18/2854

unter Maßgabe der schriftlichen Berichterstattung für erledigt erklärt.

Ich berichte daher wie folgt:

Um die klimapolitischen Zielsetzungen Deutschlands zu erreichen, werden neben der Vermeidung und Verlagerung von Verkehren auch neue Fahrzeugtechnologien eine bedeutende Rolle bei der Verkehrs- und Mobilitätswende spielen. Dazu gehört neben

Verkehrsanbindung
Sie erreichen uns ab Hbf. mit den Linien 6/6A (Richtung Wiesbaden), 64 (Richtung Laubenheim), 65 (Richtung Weisenau), 68 (Richtung Hochheim), Ausstieg Haltestelle „Bauhofstraße“. Zufahrt über Kaiser-Friedrich-Str. oder Bauhofstraße.

Parkmöglichkeiten
Parkplatz am Schlossplatz
(Einfahrt Ernst-Ludwig-Straße),
Tiefgarage am Rheinufer
(Einfahrt Peter-Altmeier-Allee)

neuen Antrieben - z. B. elektrisch oder mit Wasserstoff - auch das autonome und vernetzte Fahren, welches insbesondere für die Integration in den ÖPNV viele Chancen bereithält.

Zukünftig können, beruhend auf dieser Technologie autonome On-Demand-Verkehre das ÖPNV-Angebot ergänzen.

In ländlichen Räumen etwa wird so das bequeme Anfordern eines Fahrzeugs bei Bedarf möglich sein. Damit kann das Angebot des ÖPNV bereichert und eine attraktive Verbindungsqualität geschaffen werden, die bisher aufgrund der Personalkosten schlicht nicht wirtschaftlich ist. Zudem werden durch die intelligente Automatisierung der Verkehre Verbesserungen des Verkehrsflusses und eine gesteigerte Verkehrssicherheit erwartet.

Da Deutschland nach den Zielen der Bundesregierung eine internationale Führungsrolle in der Entwicklung dieser Technologie zukommen soll, ist es entscheidend, auch für die hiesige Industrie- und Forschungslandschaft die vielen sich dadurch ergebenden Chancen nutzbar zu machen.

Mit der „Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ wurde erstmalig auf Bundesebene ein Rechtrahmen zum autonomen Fahren geschaffen. Darin sind nationale Vorgaben zur Nutzung autonomer Fahrzeuge im Straßenverkehr konkretisiert.

Dadurch werden insbesondere für die Anwendungsbereiche Shuttle- und Linienverkehr die rechtlichen Grundlagen formuliert und bundesweit entsprechend vollautomatisierte Fahrzeuge der Stufe 4 im Straßenverkehr zugelassen.

Die Landesregierung ist nach Kräften bestrebt, diese veränderten Rahmenbedingungen zu nutzen und mit der Durchführung von Pilotprojekten in Mainz und Kaiserslautern die Technologiereife zu fördern und neue Anwendungsfälle zu prüfen.

Shuttle- und Linienverkehre oder nachfrageorientierte On-Demand-Angebote könnten in Zukunft automatisiert oder autonom erfolgen und Personen und/oder Güter in Ergänzung zum bestehenden Verkehrssystem auf der ersten oder letzten Meile von A nach B befördert werden. Grundsätzlich kann das Autonome Fahren dazu beitragen, die Wirtschaftlichkeit insbesondere weniger stark genutzter öffentlicher Verkehrs-Angebote nachhaltig zu verbessern und die Daseinsvorsorge des ÖPNV auch abseits urbaner

Zentren effizienter zu gestalten. Auch die durch autonomes Fahren erwartete erhöhte Verkehrssicherheit kann dazu beitragen, die Vision Zero – also eine Zukunft ohne getötete oder schwerverletzte Verkehrsteilnehmer – zu erreichen.

Insbesondere für den ÖPNV zeigen erste Beispiele, dass die Technologie bereits heute über Anwendungspotentiale im Regelbetrieb verfügt. Bis es zu einer gesicherten und fehlerfreien Einführung des autonomen Fahrens im öffentlichen Straßenverkehr kommen kann, bedarf es jedoch belastbarer Erprobungsphasen in Pilotprojekten.

So wie die Shuttle-Busse „EMMA“ in Mainz oder auf dem Campus der TU Kaiserslautern, die Passagiere autonom und per Touch-Screen an ihr Ziel befördern – bisher noch mit Überwachungspersonal, geringen Geschwindigkeiten und innerhalb der Testumgebung.

Die Automatisierung des schienengebundenen Verkehrs ist hingegen dem Regelbetrieb schon deutlich näher. Hier zeigen Beispiele aus Kopenhagen oder Nürnberg schon seit Jahren, dass der automatisierte Betrieb von U-Bahnlinien funktioniert und die Technologie einsatzbereit ist. Entsprechende Verkehrs- und Mobilitätslösungen werden daher von uns auch weiterverfolgt und auf deren Übertragbarkeit geprüft.

Bis zur flächendeckenden Substitution bestehender straßengebundener ÖPNV-Konzepte mit Fahrpersonal durch autonome Fahrzeuge wird es gewiss noch dauern. Bis zur erfolgreichen Implementierung von "echten" autonomen Fahrzeugen der Automatisierungsstufen 4 bis 5 im öffentlichen Straßenverkehr ist laut dem Fraunhofer Institut noch viel Forschung notwendig. Auch gemäß einer Studie im Auftrag des ADAC aus dem Jahr 2020 wird davon ausgegangen, dass autonomes Fahren für alle frühestens 2040 kommen wird. Doch die verfügbaren Prognosen weichen teilweise stark voneinander ab.

Daher versucht die Landesregierung bestmöglich, auf das sehr dynamische Technologiefeld des autonomen Fahrens zu reagieren und Pilot- und Forschungsprojekte systematisch zu fördern. Beispiele für eine solche Förderung durch Landesmittel sind die oben genannten Shuttle-Bus-Projekte sowie die Anschubfinanzierung für das Kompetenzzentrum Intelligente Mobilität (KIM).

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Katrin Eder