

27.09.2016

Antrag

der Fraktion der PIRATEN

Digitale Verkehrswende in NRW durch den Kauf von 100.000 Fahrerlosen Fahrzeugen für den öffentlichen Nahverkehr einleiten

I. Sachverhalt

Für die Transport- und Mobilitätsbranche stellt das fahrerlose Auto einen gravierenden Impuls für neue, erfolgreiche Geschäftsmodelle dar. Digitale Wettbewerber wie Uber und Anbieter von Car-Sharing-Modellen testen bereits lange neue Angebotsformen und entwickeln diese ständig weiter. Auch die Autohersteller wandeln sich immer stärker zu modernen Mobilitätsdienstleistern. In Deutschland und auf lokaler Ebene in NRW wurden digitale Innovationen allerdings bislang häufig gesetzgeberisch ausgebremst. Die Monopolkommission hat sich nun gegen „Pauschalverbote“ für die Marktteilnehmer der „Sharing Economy“ ausgesprochen und befürwortet stattdessen einen „angemessenen Ordnungsrahmen ... , der die Vorteile der neuen Technologien entsprechend berücksichtigt“, wie der Vorsitzende der Kommission, Achim Wambach¹ nach der Vorstellung des 21. Hauptgutachtens der Monopolkommission² ausführte.

Aufgrund des technischen Wandels und einer bewussten Stärkung des Wettbewerbsprinzips erhalten Bus und Bahn neue Konkurrenz. Dies wird jedoch verheerende und disruptive Folgen für die Öffentlichen Nahverkehre haben, wenn die Entscheidungsträger in den Zweckverbänden, Verkehrsverbänden und Verkehrsbetrieben Nordrhein-Westfalens den digitalen Wandel nicht selbst aktiv für eine Angebotsverbesserung und zum Vorteil der Pendelnden nutzen.

Die zukünftige Basistechnologie ist insbesondere das selbststeuernde und fahrerlose Auto. Die eingesetzte Technik ist aus Nutzendensicht höchst attraktiv: Den Fahrenden bzw. Fahrgästen wird eine neue vollautomatische Dienstleistung aus Transportmittel und Smartphone

¹ <http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/wettbewerbsrecht-monopolkommission-gegen-pauschalverbot-von-uber-airbnb-und-co/14572348.html>

² http://www.monopolkommission.de/images/HG21/HGXXI_Gesamt.pdf

Datum des Originals: 27.09.2016/Ausgegeben: 27.09.2016

angeboten. Fahrerlose Fahrzeuge sind als neue Technologie absehbar einsetzbar. Bereits jetzt gibt es auch in NRW bzw. Deutschland fahrerlose Systeme wie die H-Bahn in Dortmund, den Skytrain in Düsseldorf oder die U-Bahn in Nürnberg. In Europa und weltweit laufen vielerorts bereits Modellprojekte im normalen / regulären Straßenverkehr.

Im Mittelpunkt aller zukünftigen Szenarien einer Verkehrspolitik, die den großen politischen Zielen folgt, steht der Öffentliche Nahverkehr. Er ist außerdem der natürliche Ausgangspunkt, fahrerlose Fahrzeuge zu entwickeln, zu erproben und zu etablieren.

Im Straßenverkehr werden fahrerlose Fahrzeuge zunächst nur auf bestimmten Strecken und dafür ausgewählten Straßen fahren dürfen und können. Buslinien eignen sich für diese Aufgabe am besten. Hier fahren die demnächst fahrerlosen Busse stets die gleiche Route und können somit die Vorteile des fahrerlosen Fahrens in der Einführungsphase der Technologien voll ausnutzen. Das anfängliche Begleiten der Fahrzeuge durch Busfahrende, die im Notfall – z.B. beim Umfahren einer Baustelle oder Sondersituationen – eingreifen können, ermöglicht auch einen stärkeren Service für die Fahrgäste, was den Öffentlichen Nahverkehr insgesamt attraktiver macht.

Im Folgenden können dann fahrerlose Busse und kleinere Fahrzeuge auch auf wenig frequentierten Linien und als Zubringer im ländlichen Raum eingesetzt werden und für eine wesentlich höhere Auslastung des Öffentlichen Nahverkehrs sowie deutlich attraktivere und bequemere Pendlerverkehre sorgen.

Der Öffentliche Nahverkehr ist heute als gemeinschaftliche und solidarische Einrichtung organisiert. Dies soll so bleiben. Mit der Integration von fahrerlosen Fahrzeugen in das Angebot der Verkehrsbetriebe jenseits eines bislang relativ starren Massentransportsystems kann die Kundenzufriedenheit nochmals erhöht werden. Die Landesregierung muss daher zusätzliche Finanzmittel für die Modernisierung der ÖPNV-Flotte bereitstellen und die Chancen der Digitalisierung für eine moderne Verkehrswende nutzen.

II. Der Landtag stellt fest:

1. Die Chancen und Risiken des Autonomen Fahrens sind im Landtag NRW bereits umfassend thematisiert worden (Drucksache 16/8111). Die entsprechenden Vorlagen (Antrag und Anhörung) dienen als Grundlage dieses Antrags.
2. Die Landesregierung hat im Jahr 2015 eine Arbeitsgruppe eingesetzt, deren Zwischenergebnisse sowohl als Bericht als auch als Präsentation dem Verkehrsausschuss als Vorbereitung auf eine Anhörung mit Vertretern der ÖPNV-Branche präsentiert werden sollen.
3. Flankierend müssen notwendige rechtliche Änderungen in NRW, im Bund und in der EU identifiziert werden. Diese gilt es unter Einbezug aller Akteure durchzuführen. Auch weitere bestehende Umsetzungshemmnisse müssen beseitigt werden.
4. Gleichzeitig ist die Ausarbeitung eines Konzepts für den Datenschutz und die Datensouveränität der Mobilitätsteilnehmer wichtig. Diese Ausarbeitung muss in den Mittelpunkt rücken, um einen möglichen Missbrauch wie die Erstellung von Bewegungsprofilen technisch weitestgehend und rechtlich vollständig auszuschließen.

5. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt für den Aufbau einer fahrerlosen ÖPNV-Flotte. Jetzt muss der Vorlauf für Ausschreibungen und Verkehrsplanungen beginnen, damit erst gar keine Wettbewerbsnachteile und Umsatzeinbußen der Nahverkehrsbranche entstehen. Die entsprechenden Konzepte können derzeit noch in die meisten neu aufgestellten Nahverkehrspläne in NRW einfließen.

III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. mit dem Aufbau einer fahrerlosen Flotte mit mindestens 100.000 Fahrzeugen sofort zu beginnen und ein umfangreiches Förder- und Initiierungsprogramm aufzustellen, das umgehend zu entsprechenden Ausschreibungen führt. Das Förderprogramm soll fahrerlose Kleinfahrzeuge, fahrerlose Busse und auch Bahnen betreffen.
2. dafür zusätzliche Mittel bereitzustellen, damit Zweckverbände bzw. Verkehrsbetriebe mit fahrerlosen Fahrzeugen ihr Angebot qualitativ und quantitativ ausweiten und gezielt verbessern können, um also das Bus-und-Bahn-Angebot keinesfalls auf ausgelasteten Strecken zu ersetzen, sondern eine Flächendeckende Mobilität mit guter Erreichbarkeit zu gewährleisten.
3. umgehend mit Pilotprojekten zu beginnen und fahrerlose Prototypen bei Verkehrsunternehmen und im Sonderbetrieb zu testen. Die Pilotprojekte sollen vorwiegend dabei helfen, die Akzeptanz fahrerloser Systeme zu steigern und den Produktiveinsatz zu optimieren.

Michele Marsching
Marc Olejak
Oliver Bayer

und Fraktion