

Antrag 165/I/2022**FA XI - Mobilität****Der Landesparteitag möge beschließen:****Autonomes Fahren im Berliner ÖPNV**

1 Autonomes Fahren ist ein relevanter Baustein zukünftiger
 2 Mobilität, dessen Potenzial für die Verbesserung des An-
 3 gebots und der Servicequalität im ÖPNV zu nutzen ist. Es
 4 ermöglicht den Ausbau eines Mobilitätsangebotes rund
 5 um die Uhr in den Innen- und Außenbezirken sowie der
 6 Hauptstadtregion. Die Verbindung von autonomem Fah-
 7 ren und ÖPNV beugt einer Konkurrenz der Angebote vor.
 8 Die SPD-Abgeordnetenhausfraktion, die sozialdemokrati-
 9 schen Mitglieder des Senats und die Berliner Landesgrup-
 10 pe im Bundestag werden aufgefordert, autonomes Fahren
 11 im ÖPNV mit folgenden Maßnahmen voranzutreiben:

12

1. Forschung und Evaluation

- 14 • Die Senatsverkehrsverwaltung fördert Forschungs-
 15 und Pilotprojekte zum autonomen Fahren im inner-
 16 städtischen ÖPNV – unter Einbeziehung der Ber-
 17 liner Hochschullandschaft und Berliner Unterneh-
 18 men - sowie unter Nutzung der Förderprogramme
 19 des Bundes und der EU.
- 20 • Der Nutzen des autonomen Fahrens in Berlin ist mit-
 21 tels überprüfbarer und standardisierter Kriterien re-
 22 gelmäßig zu evaluieren.
- 23 • Um das autonome Fahren in der Hauptstadtreg-
 24 ion voranzubringen, wird die Senatsverkehrsver-
 25 waltung für Mobilität beauftragt, mit dem zustän-
 26 digen brandenburgischen Ministerium Gespräche
 27 über entsprechende Kooperationen zu führen.
- 28 • Die Neugründung einer Bundesstelle für Unfallun-
 29 tersuchung automatisierter Verkehrssysteme bzw.
 30 eines Bundesamtes für Sicherheit im automatisier-
 31 ten und vernetzten Verkehr – analog zu den be-
 32 stehenden Strukturen der Unfalluntersuchung der
 33 übrigen Verkehrsarten – ist voranzutreiben.
- 34 • Die Rolle der Verkehrslenkung Berlin in der Senats-
 35 verkehrsverwaltung ist an die Anforderungen auto-
 36 nomen Fahrens anzupassen.
- 37 • Der Einsatz von Steuermitteln für die Entwicklung
 38 des autonomen und vernetzten Fahrens muss in al-
 39 len zukünftigen Förderrichtlinien und Subventionen
 40 für die Ertüchtigung des ÖPNV hin zum autonomen
 41 Fahren als obligatorischen Bestandteil umfassen.

42

2. Infrastruktur und Realisierung

- 44 • Kostenintensive infrastrukturelle Maßnahmen, die
 45 autonomes Fahren auf der Straße ermöglichen, dür-
 46 fen nur bewilligt werden, wenn sie eine bedarfsge-
 47 rechte Förderung des ÖPNV einschließen.
- 48 • Die bereits heute technologisch mögliche Automa-

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Autonomes Fahren ist ein relevanter Baustein zukünftiger
 Mobilität, dessen Potenzial für die Verbesserung des An-
 gebots und der Servicequalität im ÖPNV zu nutzen ist. Es
 ermöglicht den Ausbau eines Mobilitätsangebotes rund
 um die Uhr in den Innen- und Außenbezirken sowie der
 Hauptstadtregion. Die Verbindung von autonomem Fah-
 ren und ÖPNV beugt einer Konkurrenz der Angebote vor.
 Die SPD-Abgeordnetenhausfraktion, die sozialdemokrati-
 schen Mitglieder des Senats und die Berliner Landesgrup-
 pe im Bundestag werden aufgefordert, autonomes Fahren
 im ÖPNV mit folgenden Maßnahmen voranzutreiben:

1. Forschung und Evaluation

- Die Senatsverkehrsverwaltung fördert Forschungs-
 und Pilotprojekte zum autonomen Fahren im inner-
 städtischen ÖPNV – unter Einbeziehung der Berliner
 Hochschullandschaft, **Berliner Unternehmen und
 Selbstvertretungsorganisationen von Menschen
 mit Behinderungen im Bereich der Mobilität, wie
 z. B. dem Landesbehindertenbeirat** - sowie unter
 Nutzung der Förderprogramme des Bundes und der
 EU.
- Der Nutzen des autonomen Fahrens in Berlin ist mit-
 tels überprüfbarer und standardisierter Kriterien re-
 gelmäßig zu evaluieren.
- Um das autonome Fahren in der Hauptstadtreg-
 ion voranzubringen, wird die Senatsverkehrsver-
 waltung für Mobilität beauftragt, mit dem zustän-
 digen brandenburgischen Ministerium Gespräche
 über entsprechende Kooperationen zu führen.
- Die Neugründung einer Bundesstelle für Unfallun-
 tersuchung automatisierter Verkehrssysteme bzw.
 eines Bundesamtes für Sicherheit im automatisier-
 ten und vernetzten Verkehr – analog zu den be-
 stehenden Strukturen der Unfalluntersuchung der
 übrigen Verkehrsarten – ist voranzutreiben.
- Die Rolle der Verkehrslenkung Berlin in der Senats-
 verkehrsverwaltung ist an die Anforderungen auto-
 nomen Fahrens anzupassen.
- Der Einsatz von Steuermitteln für die Entwicklung
 des autonomen und vernetzten Fahrens muss in al-
 len zukünftigen Förderrichtlinien und Subventionen
 für die Ertüchtigung des ÖPNV hin zum autonomen
 Fahren als obligatorischen Bestandteil umfassen.

2. Infrastruktur und Realisierung

- Kostenintensive infrastrukturelle Maßnahmen, die
 autonomes Fahren auf der Straße ermöglichen, dür-

tisierung des Schienenverkehrs (Straßenbahn, S+U-Bahn) muss zeitnah auf ersten Strecken und perspektivisch flächendeckend umgesetzt werden. Für die Schieneninfrastruktur der S- und Regionalbahnen im Eigentum des Bundes sind entsprechende Kooperationen zwischen dem Senat und der DB AG zu vereinbaren.

- Kommerziell genutzte autonome Fahrzeuge können in Ergänzung zum vorhandenen ÖPNV-Netz nur mit entsprechender Genehmigung als Zubringer fungieren. Die Angebote für diese Zubringerfahrten sollen vernetzt nutzbar und in den VBB-Tarif integriert werden.

3. Regulative Maßnahmen

- Zur Vermeidung steigenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch Leerfahrten sind entsprechende Lenkungsmaßnahmen für autonome und Carsharing-Fahrzeuge vorzunehmen. Tür-zu-Tür-Fahrten ist regulatorisch vorzubeugen.
- Die wirtschaftliche Chancengleichheit zwischen Mobilitätsformen wie dem ÖPNV als Daseinsvorsorge und dem Car-Sharing ist sicherzustellen.
- Das Straßenverkehrsrecht ist entsprechend anzupassen und darf den ÖPNV nicht benachteiligen.

4. Datenschutz und Arbeit

- Der Schutz persönlicher Daten ist bereits bei der Konzipierung und Entwicklung von Software und Hardware zur Datenverarbeitung vorzusehen (Privacy-by-Design).
- Durch die Berliner Verwaltung und die Verkehrsbetriebe sind hohe Schutzstandards für die gesammelten Informationen und deren anonymisierte Verfügbarmachung für Öffentlichkeit und Wissenschaft zu gewährleisten.
- Berufsfelder, deren Tätigkeiten durch autonomes Fahren ersetzt werden könnten, sind frühzeitig zu identifizieren. Es sind vorausschauend geeignete Umschulungs- und Weiterbildungskonzepte im Rahmen der Personalentwicklung vorzusehen.

Begründung

Die SPD ist die erste Partei in Berlin, die sich umfassend mit dem Potenzial autonomen Fahrens im ÖPNV beschäftigt und die Voraussetzungen und Maßnahmen identifiziert, die für eine erfolgreiche und sozio-ökologische Umsetzung nötig sind.

Der Berliner Senat hat mit der BVG vertraglich vereinbart (§ 15 Abs. 4 Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und der BVG AöR), dass diese das autonome Fahren voranbringen und 2022 ein erstes Konzept vorlegen soll.

fen nur bewilligt werden, wenn sie eine bedarfsgerechte Förderung des ÖPNV einschließen.

- Die bereits heute technologisch mögliche Automatisierung des Schienenverkehrs (Straßenbahn, S+U-Bahn) muss zeitnah auf ersten Strecken und perspektivisch flächendeckend umgesetzt werden. Für die Schieneninfrastruktur der S- und Regionalbahnen im Eigentum des Bundes sind entsprechende Kooperationen zwischen dem Senat und der DB AG zu vereinbaren.
- Kommerziell genutzte autonome Fahrzeuge können in Ergänzung zum vorhandenen ÖPNV-Netz nur mit entsprechender Genehmigung als Zubringer fungieren. Die Angebote für diese Zubringerfahrten sollen vernetzt nutzbar und in den VBB-Tarif integriert werden.

3. Regulative Maßnahmen

- Zur Vermeidung steigenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch Leerfahrten sind entsprechende Lenkungsmaßnahmen für autonome und Carsharing-Fahrzeuge vorzunehmen. Tür-zu-Tür-Fahrten ist regulatorisch vorzubeugen.
- Die wirtschaftliche Chancengleichheit zwischen Mobilitätsformen wie dem ÖPNV als Daseinsvorsorge und dem Car-Sharing ist sicherzustellen.
- Das Straßenverkehrsrecht ist entsprechend anzupassen und darf den ÖPNV nicht benachteiligen.

4. Datenschutz und Arbeit

- Der Schutz persönlicher Daten ist bereits bei der Konzipierung und Entwicklung von Software und Hardware zur Datenverarbeitung vorzusehen (Privacy-by-Design).
- Durch die Berliner Verwaltung und die Verkehrsbetriebe sind hohe Schutzstandards für die gesammelten Informationen und deren anonymisierte Verfügbarmachung für Öffentlichkeit und Wissenschaft zu gewährleisten.
- Berufsfelder, deren Tätigkeiten durch autonomes Fahren ersetzt werden könnten, sind frühzeitig zu identifizieren. Es sind vorausschauend geeignete Umschulungs- und Weiterbildungskonzepte im Rahmen der Personalentwicklung vorzusehen.

102

103 Autonomes Fahren leistet einen relevanten und effizien-
104 ten Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und
105 dessen Verfügbarkeit auch in Randzeiten und -gebieten.
106 Die erwarteten Effekte wie die Verringerung des MIV, Sen-
107 kung der Verkehrsbelastung insgesamt, Flächengewinn
108 für die Neuaufteilung des öffentlichen Raums und ver-
109 besserte Verkehrssicherheit lassen sich durch enge wis-
110 senschaftliche Begleitung und Evaluation abbilden und
111 entwickeln. Das führt zur Steigerung der Akzeptanz die-
112 ser neuen Technologie und stärkt den Innovationsstand-
113 ort Berlin. Die gleichzeitige Fokussierung auf die Arbeits-
114 marktentwicklung leistet einen Beitrag zur Fachkräftege-
115 winnung für neue Arbeitsfelder und sorgt zugleich für ei-
116 ne bessere Work-Life-Balance (weniger Nachtarbeit, fami-
117 lienfreundlicher, mehr Homeoffice).