

**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-

49 tisierung des Schienenverkehrs (Straßenbahn, S+U-  
50 Bahn) muss zeitnah auf ersten Strecken und per-  
51 spektivisch flächendeckend umgesetzt werden. Für  
52 die Schieneninfrastruktur der S- und Regionalbah-  
53 nen im Eigentum des Bundes sind entsprechende  
54 Kooperationen zwischen dem Senat und der DB AG  
55 zu vereinbaren.

56 • Kommerziell genutzte autonome Fahrzeuge können  
57 in Ergänzung zum vorhandenen ÖPNV-Netz nur mit  
58 entsprechender Genehmigung als Zubringer fun-  
59 gieren. Die Angebote für diese Zubringerfahrten sol-  
60 len vernetzt nutzbar und in den VBB-Tarif integriert  
61 werden.

### 62 3. Regulative Maßnahmen

63 • Zur Vermeidung steigenden motorisierten Indivi-  
64 dualverkehrs (MIV) durch Leerfahrten sind ent-  
65 sprechende Lenkungsmaßnahmen für autonome  
66 und Carsharing-Fahrzeuge vorzunehmen. Tür-zu-  
67 Tür-Fahrten ist regulatorisch vorzubeugen.  
68 • Die wirtschaftliche Chancengleichheit zwischen  
69 Mobilitätsformen wie dem ÖPNV als Daseinsvor-  
70 sorge und dem Car-Sharing ist sicherzustellen.  
71 • Das Straßenverkehrsrecht ist entsprechend anzu-  
72 passen und darf den ÖPNV nicht benachteiligen.  
73

### 74 4. Datenschutz und Arbeit

75 • Der Schutz persönlicher Daten ist bereits bei der  
76 Konzipierung und Entwicklung von Software und  
77 Hardware zur Datenverarbeitung vorzusehen  
78 (Privacy-by-Design).  
79 • Durch die Berliner Verwaltung und die Verkehrs-  
80 betriebe sind hohe Schutzstandards für die ge-  
81 sammelten Informationen und deren anonymisier-  
82 te Verfügbarmachung für Öffentlichkeit und Wis-  
83 senschaft zu gewährleisten.  
84 • Berufsfelder, deren Tätigkeiten durch autonomes  
85 Fahren ersetzt werden könnten, sind frühzeitig  
86 zu identifizieren. Es sind vorausschauend geeigne-  
87 te Umschulungs- und Weiterbildungskonzepte im  
88 Rahmen der Personalentwicklung vorzusehen.  
89

### 92 Begründung

93 Die SPD ist die erste Partei in Berlin, die sich umfassend  
94 mit dem Potenzial autonomen Fahrens im ÖPNV beschäf-  
95 tigt und die Voraussetzungen und Maßnahmen identifi-  
96 ziert, die für eine erfolgreiche und sozio-ökologische Um-  
97 setzung nötig sind.

98 Der Berliner Senat hat mit der BVG vertraglich vereinbart  
99 (§ 15 Abs. 4 Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und  
100 der BVG AöR), dass diese das autonome Fahren voranbrin-  
101 gen und 2022 ein erstes Konzept vorlegen soll.

fen nur bewilligt werden, wenn sie eine bedarfsge-  
rechte Förderung des ÖPNV einschließen.

• Die bereits heute technologisch mögliche Automa-  
tisierung des Schienenverkehrs (Straßenbahn, S+U-  
Bahn) muss zeitnah auf ersten Strecken und per-  
spektivisch flächendeckend umgesetzt werden. Für  
die Schieneninfrastruktur der S- und Regionalbah-  
nen 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 fun-  
gieren. Die Angebote für diese Zubringerfahrten sol-  
len vernetzt nutzbar und in den VBB-Tarif integriert  
werden.

### 3. Regulative Maßnahmen

• Zur Vermeidung steigenden motorisierten Indivi-  
dualverkehrs (MIV) durch Leerfahrten sind ent-  
sprechende Lenkungsmaßnahmen für autonome  
und Carsharing-Fahrzeuge vorzunehmen. Tür-zu-  
Tür-Fahrten ist regulatorisch vorzubeugen.  
• Die wirtschaftliche Chancengleichheit zwischen  
Mobilitätsformen wie dem ÖPNV als Daseinsvor-  
sorge und dem Car-Sharing ist sicherzustellen.  
• Das Straßenverkehrsrecht ist entsprechend anzu-  
passen 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 Verkehrs-  
betriebe sind hohe Schutzstandards für die ge-  
sammelten Informationen und deren anonymisier-  
te Verfügbarmachung für Öffentlichkeit und Wis-  
senschaft zu gewährleisten.  
• Berufsfelder, deren Tätigkeiten durch autonomes  
Fahren ersetzt werden könnten, sind frühzeitig  
zu identifizieren. Es sind vorausschauend geeigne-  
te 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).