

<b>Fraktionsantrag</b>	Vorlagen-Nr.:	<b>VO/0183/2021</b>
	Status:	öffentlich
	Datum:	28.06.2021
Antragstellende Fraktion/en: SPD		

Beratungsfolge:		
<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Sitzung ist</b>
Magistrat	Stellungnahme	Nichtöffentlich
Ausschuss für Mobilität, Tourismus und digitale Transformation	Vorberatung	Öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	Öffentlich

### **Antrag der SPD-Fraktion betr.: Autonomes Fahren als zukunftssträchtige Option voranbringen**

#### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Marburg, der Wirtschaftsförderung, der Philipps-Universität / THM und weiteren potenziellen Partner\*innen, sich über die neuerlich beschlossene Gesetzesreform zum „autonomen Fahren“ (Stufe 4) zu informieren und sich für zukunftsgerichtete Pilot-Projekte und Ausschreibungen zu diesem Thema zu bewerben.

#### Begründung:

Laut der Bundesregierung soll Deutschland eine Führungsrolle beim autonomen Fahren einnehmen. Um das große Potential des autonomen und vernetzten Fahrens optimal zu nutzen, müssen Forschung und Entwicklung vorangetrieben werden, um damit die Mobilität der Zukunft vielseitiger, sicherer, umweltfreundlicher und nutzerorientierter zu gestalten. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat am 21. Juni 2017 das Gesetz zum automatisierten Fahren (Achte Änderung des Straßenverkehrsgesetzes) in Kraft gesetzt. Kern waren hierbei geänderte Rechte und Pflichten des Fahrzeugführers während der automatisierten Fahrphase. Das heißt: Automatisierte Systeme (Stufe 3) dürfen die Fahraufgabe unter bestimmten Voraussetzungen übernehmen. Ein Fahrer ist dabei aber weiterhin notwendig, der sich jedoch im automatisierten Modus vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden darf.

Nun folgt der nächste Schritt: Mit dem neuen Gesetz zum autonomen Fahren wurde nun der Rechtsrahmen geschaffen, damit autonome Kraftfahrzeuge (Stufe 4) in festgelegten Betriebsbereichen im öffentlichen Straßenverkehr im Regelbetrieb fahren können – und das

bundesweit. Damit wird Deutschland der erste Staat weltweit, der Fahrzeuge ohne Fahrer aus der Forschung in den Alltag holt.

Ziel soll es laut BMVI sein, bis zum Jahr 2022 Fahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen in den Regelbetrieb zu bringen.

Flexibilität steht bei dem Gesetz im Vordergrund: Der Betrieb führerloser Kraftfahrzeuge wird für eine maximale Zahl von Einsatzszenarien ermöglicht. Lediglich örtlich begrenzt auf einen festgelegten Betriebsbereich werden die unterschiedlichen Anwendungsfälle vorab nicht abschließend geregelt. Einzelgenehmigungen, Ausnahmen und Auflagen wie z.B. die Anwesenheit eines ständig eingriffsbereiten Sicherheitsfahrers sollen somit unnötig werden.

Zu den Einsatzszenarien sollen u.a. zählen:

- Shuttle-Verkehre von A nach B,
- People-Mover (Busse, die auf einer festgelegten Route unterwegs sind),
- Hub2Hub-Verkehre (z.B. zwischen zwei Verteilzentren),
- nachfrageorientierte Angebote in Randzeiten,
- die Beförderung von Personen und/oder Gütern auf der ersten oder letzten Meile,
- „Dual Mode Fahrzeuge“ wie zum Beispiel beim Automated Valet Parking (AVP).

Das BMVI wird die Auswirkungen des Gesetzes nach Ablauf des Jahres 2023 evaluieren – insbesondere mit Blick auf die zwischenzeitlichen Entwicklungen auf dem Gebiet des autonomen Fahrens und die Fortschreibung internationaler Vorschriften sowie der Vereinbarkeit mit Datenschutzbestimmungen. Der Deutsche Bundestag wird über die Ergebnisse unterrichtet.

**Schaker Hussein**

**Anna-Lena Stenzel**

**Thorsten Büchner**