
Pressemitteilung

Berlin, den 19. Oktober 2020

Autonomes Fahren: öffentlicher Verkehr ist Integrator einer vernetzten und automatisierten Mobilitätswelt

VDV-Positionspapier nennt vier Eckpunkte für künftige Regulierung

Vor Veröffentlichung des Gesetzesentwurfs zum Autonomen Fahren legt der VDV-Lenkungskreis Autonomes Fahren das Positionspapier „Eckpunkte zum Rechtsrahmen für einen vollautomatisierten und fahrerlosen Level 4 Betrieb im öffentlichen Verkehr“ vor. VDV-Vizepräsident Overkamp: „Autonomes Fahren muss vom öffentlichen Verkehr hergedacht werden, um die Probleme bei Klimaschutz, Luftreinhaltung und der Neuverteilung des Stadtraums zu lösen. Hierbei werden die Kommunen und die Verkehrsunternehmen künftig eine viel stärker gestaltende und steuernde Rolle einnehmen müssen. Die Integration automatisierter Verkehrsangebote im ÖPNV bietet große Chancen zur Angebotsausweitung, für die letzte Meile – und über die Stadtränder hinaus bis in die ländlichen Räume.“

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Branchenverband für über 600 Unternehmen des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs, begrüßt die Überlegungen des Bundes, sachgerechte Rahmenbedingungen für die Mobilität der Zukunft und das autonome Fahren zu entwickeln. Das VDV-Positionspapier favorisiert einen betreiberbasierten Ansatz: Dabei ist der öffentliche Verkehr Integrator einer vernetzten und automatisierten Mobilitätswelt.

Eckpunkte betonen verkehrliche Integration in Stadt und Land

Für das Ziel, fahrerloses Fahren im ÖPNV in Stadt und Land einzuführen, formuliert das Papier vier Eckpunkte für eine künftige Regulierung. Overkamp: „Erstens müssen die Rahmenbedingungen geschaffen werden, einen fahrerlosen Betrieb im öffentlichen Straßenraum zu ermöglichen. Die Einführung innovativer Lösungen darf dabei nicht zulasten der Verkehrs- und Fahrgastsicherheit erfolgen. Zweitens brauchen wir Rechtssicherheit bei allen Formen des öffentlichen Verkehrs. Drittens muss die Regulierung die verkehrliche Integration in Stadt und Land vorsehen, mit allen technischen und betrieblichen

Anforderungen. Um mögliche zusätzliche Angebote auch wirtschaftlich zu gestalten, ist es viertens entscheidend, einen fahrerlosen Betrieb zu ermöglichen und dabei die Einführungsvorteile im ÖPNV durch bestehende Leitstellen zu benutzen, welche bei Bedarf die Aufsicht übernehmen und einschreiten können.“

Eine Leitstelle für viele Nutzer

Künftige Regelungen müssten zu nachhaltigen Verbesserungen und Effizienzgewinnen führen und wirkungsvolle Pilotbetriebe zu ermöglichen, mit dem Ziel, für den Regelbetrieb Planungs- und Rechtssicherheit für Betreiber und Genehmigungsbehörden zu gewährleisten. Overkamp: „Das Thema ist komplex: Technik, Recht, Sicherheit und Organisation müssen neu miteinander verwoben werden. Sicherheit ist das A und O, dafür braucht es zuverlässige Betreiber, namentlich die Verkehrsunternehmen und Verbände, denn nur sie können als Integratoren, Multiplikatoren und Treiber wirken.“ Die Autoren sprechen sich auch für Flexibilität in der betrieblichen Organisation aus: Eine neue Verantwortungsverteilung durch Leitstellen für Information und Betreuung der Fahrzeuge und Nutzer. „Gleichzeitig muss die Novelle ermöglichen, unter bestimmten Bedingungen auf den heute stets anwesenden Sicherheitsfahrer verzichten zu können. Dies erfordert eine verkehrlich wirksame Integration autonomer Fahrzeuge in den Mobilitätsmarkt.“

Neue Anforderungen an künftige Berufsbilder

„Das Autonome Fahren wird den öffentlichen Verkehr der Zukunft prägen. Daraus werden sich ganz neue Perspektiven und Anforderungen an zukünftige Berufsbilder der Verkehrswirtschaft ergeben“, so Overkamp abschließend.

Die vier Kernforderungen im Einzelnen

- Sicherer Betrieb: Es darf kein Sicherheitsverlust zulasten der Fahrgäste geben. Dafür sind ausschließlich nachweislich zuverlässige Betreiber zu betrauen. Trotz der Abwesenheit des Fahrpersonals müssen betriebliche Prozesse beherrscht werden.
- Rechtlicher Rahmen: Fahrerloses Fahren muss für alle Anwendungsfälle des öffentlichen Verkehrs ermöglicht werden, im Linienbetrieb genauso wie für bedarfsgerechte Angebote. Entscheidend ist hier die Planungs- und Rechtssicherheit für Betreiber und Genehmigungsbehörden.
- Verkehrliche Integration: Autonomes Fahren muss für Stadt und Land ermöglicht werden. Die Fahrzeuge müssen technischen und betrieblichen Anforderungen genügen, um den wechselnden Witterungs- und Beförderungsbedingungen gerecht zu werden. Dazu gehören heutigen

Standards bei Qualität, Geschwindigkeit und Kapazität. Ziel ist eine tiefe Integration in den öffentlichen Verkehr, um Wildwuchs zu vermeiden.

- Wirtschaftlicher Betrieb: Voraussetzung ist die Möglichkeit, in abgegrenzten Anwendungsfällen ohne Personal im Fahrzeug auszukommen und eine effektive und sinnvolle Aufsicht mittels Leitzentralen zu gewährleisten, die einem anforderungsorientierter Betreuungsschlüssel folgen.

Das VDV-Positionspapier findet sich auf vdv.de/positionen. Weitere Informationen haben wir auf unserer Themenseite www.vdv.de/autonomesFahren zusammengestellt.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Lars Wagner · Pressesprecher · T 030 399932-14 · wagner@vdv.de

Eike Arnold · stv. Pressesprecher · T 030 399932-19 · arnold@vdv.de

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs. Seine über 600 Mitgliedsunternehmen befördern täglich mehr als 30 Millionen Menschen in Bussen und Bahnen und transportieren jährlich rund 600 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene. So sorgen der VDV und seine Mitglieder für mehr klimaschonende Mobilität von Menschen und Gütern bei weniger Verkehr!



Wenn diese E-Mail nicht korrekt angezeigt wird, klicken Sie bitte [hier](#). Die VDV-Newsletter können Sie [hier](#) abbestellen. Das Löschen Ihrer Daten leiten Sie durch eine E-Mail an datenschutz@vdv.de ein. Hinweise zur Datenverarbeitung beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) finden Sie [hier](#). Weitere VDV-Informationen im [Impressum](#).