**Antrag**

der Fraktion der PIRATEN

**Autonomes Fahren: Verkehrsminister und Öffentliche Verkehrsbetriebe müssen Chancen der Digitalisierung und des Wandels im Mobilitätsmarkt nutzen.**

**I. Sachverhalt**

Freiheit. Fortschritt. Für alle. Das sind die Ziele und Werte, die im Kontext großer gesellschaftsverändernder Prozesse auch das Entstehen der Piratenpartei notwendig gemacht haben. Die Digitalisierung und Vernetzung der Welt und der Gesellschaft wird als Digitale Revolution bezeichnet und ist der aktuell mächtigste gesellschaftswandelnde Prozess.

Die Digitale Revolution kann uns einen technologischen und gesellschaftlichen Fortschritt bringen und die Freiheit jedes Einzelnen stärken. Die Digitale Revolution ist die große Chance, für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft eine positive Veränderung zu bewirken. Dafür jedoch wird eine Politik benötigt, die die Digitalen Wendepunkte, deren Gefahren und Potentiale kennt und entsprechend für alle Menschen mit großer Weitsicht und langfristiger Perspektive handelt. Nicht Verschlimmbesserung und das Bewahren und „digitalisieren“ alter Geschäftsmodelle dürfen die Politik bestimmen, sondern das Bewahren der individuellen Freiheiten und gesellschaftlicher Errungenschaften sowie die Schaffung von Freiraum für Kreativität als Nährboden für – wiederum – Freiheit und Fortschritt für jeden Menschen.

Vergleichbar mit den Umwälzungen in der Kommunikation werden wir durch die Digitale Revolution auch Umwälzungen in der Mobilität erleben. Wir befinden uns in Deutschland derzeit bei der Energie- und Verkehrsinfrastruktur in einer Sackgasse. Wir müssen die Chancen der Digitalen Revolution für klimapolitische und soziale Ziele ergreifen. Wir brauchen eine Modernisierung. Doch die Bundes- und Landesregierungen tun sich schwer. Erst wurde die Elektromobilität gehypt und nun wieder totgesagt. Doch Entwicklungen wie das Autonome Fahren sind für die Zukunft der Mobilität und der Verkehrspolitik langfristig eine Riesenchance.

Die Autoren der aktuellen Studie „Shell-PKW-Szenarien bis 2040“ erwarten in sieben Jahren den Allzeit-Höchststand angemeldeter Fahrzeuge. Im Jahr 2022 soll die PKW-Dichte in Deutschland die höchste aller Zeiten sein. Immer mehr Menschen sind dann Verkehrsteilnehmer und genießen Mobilität und Freizügigkeit. Doch bereits heute reichen Platz und Verkehrskapazitäten nicht aus. Pendler und Pendlerinnen müssen oftmals direkt und unfreiwillig in einen Stau hineinfahren. So herrscht in Wirklichkeit zur Rush-Hour mehr Zwang als Freiheit auf Deutschlands Straßen. Einzig den öffentlichen Nahverkehrssystemen ist zu verdanken, dass es nicht jeden Tag zum Verkehrskollaps kommt. Jedoch leiden Schiene, Bus und Bahn unter der schlimmen Unterfinanzierung und mangelnden Innovationskultur.

Elf Jahre nach der ersten DARPA Grand Challenge und acht Jahre nachdem in Arizona der Internetkonzern Google erfolgreiche Tests zum Autonomen Fahren absolviert hat, hat das Technologiekonzept „Autonomes Fahren“ teilweise die deutsche Politik erreicht: Allerdings ausschließlich im Bereich des Verkehrsträgers Straße mit den Plänen zur Einrichtung von Autobahn-Teststrecken für Autonomes Fahren. Das ist ein schwaches Signal an die Verkehrsteilnehmer, denn in diesem Bereich befinden wir uns längst nicht mehr an der Forschungsfront und die Maßnahmen werden den Möglichkeiten der Digitalen Revolution im Mobilitätsbereich nicht gerecht. Für die Entwicklung von eher traditionellen Produkten zur Marktreife und zur konventionellen Wirtschaftsförderung ist das Vorgehen durchaus geeignet und begrüßenswert, die Autobahnteststrecken müssten jedoch durch Land- und Kommunalstraßen zu einem heterogenen Testfeld erweitert werden.

In Nordrhein-Westfalen muss man leider den Eindruck gewinnen, dass die Forderung der Landesregierung nach einer vom Bund finanzierten Teststrecke „A2, A40 und A42“ eine reine Reaktion auf die Ankündigung einer Teststrecke „A9“ in Bayern ist und dem keine weitsichtigen und weitgedachten Planungen zugrunde liegen. So hat der von der Piratenfraktion angeforderte Bericht der Landesregierung zum „Planungsstand NRW-Teststrecke für autonom fahrende Autos“ in der Verkehrsausschusssitzung am 05.03.2015 ergeben, dass weder eine Technikfolgenabschätzung stattgefunden hat oder geplant ist, noch ethische Grundlagen und Haftungsfragen sowie das grundlegende Verständnis zur Technologie mit ihrem gesellschaftlichen Umwälzungspotential – insbesondere auf unser Mobilitätsverhalten, den Güterverkehr, die Logistik und die Stadtentwicklung – hinreichend betrachtet worden sind. Doch der technologische Umbruch ist zu gravierend, um sich so leichtfertig und oberflächlich mit diesem Thema zu beschäftigen, wie es die Landesregierung bisher getan hat. Das Zusammenspiel von Verkehrsinformationssystemen, Intermodalitätsplanungen, einer neuen Rolle des öffentlichen Nahverkehrs, neuer Car-Sharing-Konzepte und dem Autonomen Fahren bietet ein enormes Potential für eine Mobilität für alle, die viele politische und gesellschaftliche Ziele verwirklicht und darüber hinaus den Menschen entgegenkommt.

Welche Killerfeatures und kreative Ideen der Digitalen Mobilität zum Durchbruch verhelfen, ist schwer Abschätzbar. Wir in NRW dürfen uns nicht auf das „Digitalisieren“ alter Geschäftsmodelle konzentrieren, die wir wegwerfen, sobald neue Anbieter von außen das Killerfeature ganz woanders gefunden haben. Werden die Möglichkeiten allerdings in Nordrhein-Westfalen zumindest gedacht und politische sowie gesellschaftliche Ziele mit Anreizen und Freiräumen in die Entwicklung eingebracht, so kann auch eine Zukunft ohne Staus und unnötiger Verschwendung des öffentlichen Raums Wirklichkeit werden.

Die Zukunft ist offen. Im Mittelpunkt aller möglichen Szenarien stehen zum Erreichen der Ziele in NRW der Öffentliche Personenverkehr in Verbindung mit Car-Sharing-Modellen und anderen Ergänzungen und Erweiterungen.

Die Mobilität der Zukunft muss neu gedacht werden. Eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik ist nötig. Eine veraltete Infrastruktur und eine veraltete Verkehrspolitik zwingen uns zum Umdenken und die Digitale Revolution in der Mobilität kann uns dabei helfen.

Die Vernetzung der Fahrzeuge erlaubt eine digitale Verkehrslenkung. Dadurch entstehen enorme Vorteile für die Menschen. Wenn wir die Bedeutung für die Stadtentwicklung und ländlichen Räume frühzeitig ergreifen, könnten wir enorme Verbesserungen erzielen. Was heute als „gefährliche dichtes Auffahren“ und Verkehrsnötigung bezeichnet wird, ist in Zukunft gar kein Problem mehr. Der Raum kann endlich sparsam und intelligent genutzt werden. Die Fahrzeuge fahren an Ampeln gleichzeitig und schneller an, sie nutzen die Fahrbahnen exakter und – wenn es sich um Car-Sharing-Modelle handelt – brauchen sie wesentlich weniger Parkflächen. Die Fahrzeuge der Anwohner finden selbstständig den Weg zu einer freien Stellfläche in der Nähe und die wertvollen Straßen- und Anwohnerflächen vor den Wohnhäusern werden nicht länger kollektiv mit "Blechlawinen" zugestellt. Wenn die Verkehrsbehörden digitale Parkleitsysteme entwickeln, dann könnten wir unsere Parkplatzprobleme erheblich lindern. Werden die freiwerdenden Flächen hingegen von neuen, immer breiter werdenden Modellen belegt, droht die Gefahr, dass der Individualverkehr letztendlich weiter zunehmen wird. Erstrebenswerter wäre es, die Verkehrsflächen sukzessive zurückzubauen und echte Freizeit- und Erholungsräume zu schaffen. Zudem lösen wir endlich die Verkehrstaus auf, die den Pendlern und Pendlerinnen jährlich bis zu 40 bis 60 Stunden ihrer Lebenszeit allein auf dem Weg zur Arbeit rauben. Hohe Umweltbelastungen an Verkehrsknotenpunkten sowie hohe Schadstoffausstöße an Ampelanlagen und Baustellen können weiter reduziert werden. Hierzu ist zunächst nur der politische Wille nötig.

Diese Vorteile werden schnell erzielt, wenn die Politik entschlossen einen Rahmen setzt, und wir einen nennenswerten Anteil an autonom-fahrenden Fahrzeugen am Gesamtverkehr realisieren würden. Beträgt dieser Anteil 100 Prozent, könnten zusätzlich alle Ampeln, Schilder und viele weitere Verkehrseinrichtungen abgebaut werden. Städte, freie Plätze und der öffentliche Raum würden mehr Lebensqualität für die Menschen bieten. Doch bereits die Einstiegsphase in das Autonome Fahren muss besser vorbereitet werden. Nur wenn die Folgen und Möglichkeiten dieser großartigen Chance hinreichend klar sind, können wir rechtzeitig Alternativen in der Stadtentwicklung, im Quartiersmanagement und in der Verkehrslenkung ausloten und gezielt fördern. Städte wie Stockholm sind schon sehr viel weiter als jede einzelne Stadt in NRW.

Autonome Fahrzeuge eröffnen die Perspektive für eine erweiterte Mobilität und Teilhabe. Individuell gewinnen die Pendler und Pendlerinnen während der Autofahrt Zeit und das bei einer erhöhten Sicherheit. Neben allen Chancen und Vorteilen wurde bislang allerdings über mögliche Risiken nicht hinreichend aufgeklärt. Ein öffentlich ausgetragener Diskurs wäre für die Meinungsbildung und eine breite gesellschaftliche Akzeptanz notwendig.

Bisher sind wichtige Fragen politisch ungeklärt. Wer übernimmt die Haftung, wenn die Maschine einen tödlichen Fehler macht, so wie es Menschen heute jedes Jahr tausendfach tun? Ist dagegen das höhere Risiko bei menschlichen Fahrern auf Dauer überhaupt noch hinnehmbar, wenn die Technik der Zukunft eine beinahe 100-prozentige Sicherheit gewährleisten kann? Debatten der Vergangenheit haben gezeigt, dass das technisch Machbare aufgrund des hohen gesellschaftlichen Nutzens und wirtschaftlicher Interessen schneller in der Praxis realisiert wird, als es Politik vorausplanen kann. Die Autohersteller setzen heute bereits in der Oberklasse im Durchschnitt 15-20 Assistenzsysteme ein, die insgesamt einen erheblichen Teil des "Autonomes Fahrzeugs" ausmachen. Die Entwicklung lässt vorausahnen, dass Autofahren auf Dauer sicherer, aber auch viel teurer werden wird – für einen Teil der Bevölkerung wohlmöglich zu teuer. Daher muss die Mobilität der Zukunft neu gedacht werden. Dabei ist zwischen der „Freude am Fahren“, dem individuellen Fahrspaß bei Freizeitfahrten und unbequemen Fahrten im Berufsverkehr zu unterscheiden. Die Probleme existieren vor allem im Berufsverkehr.

Daher fokussiert dieser Antrag auf die Gruppe der Berufspendler. Vielen pragmatisch-veranlagten Berufspendlern ist es egal, mit welchem Transportmittel sie zur Arbeit gelangen. Es soll „nur“ möglichst schnell gehen – und ohne Stau bzw. lange Wartezeiten. Hier stehen Radverkehr und der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bisher im Wettbewerb mit dem Auto. Eine sinnvolle und sich gegenseitig beflügelnde Ergänzung aller Verkehrsträger gibt es bisher nicht. Autofahrer bleiben auf der Straße. Bahnfahrer nutzen die Schiene. Die aktuelle Verkehrspolitik setzt kaum Anreize, um diese Eindimensionalität zu durchbrechen. Gleichzeitig ist ein deutlicher Nutzenzugewinn durch die zukünftigen Autonomen Fahrzeuge absehbar und diese sind sicherlich auch für viele ÖPNV-Kunden attraktiv. Gelingt es nicht diese Kundengruppe an den ÖPNV zu binden, könnten schnell finanzielle Nachteile für die Verkehrsbetriebe entstehen, die am Ende alle Steuerzahler kompensieren müssten. Aus diesen Gründen sollten frühzeitig neue Optionen geprüft werden. Dabei sollte vor allem eine pragmatisch-veranlagte Pendlergruppe in den Blickpunkt genommen werden, die zwar den ÖPNV regelmäßig nutzt oder gerne nutzen würde, aber denen keine durchgehende Transportkette oder hinreichend bequeme, öffentliche Verbindung – egal ob mit S-Bahn, Bahn oder (Schnell)-Bus angeboten werden kann. Wenn wir es schaffen, diese Transportketten mithilfe von autonom-fahrenden Fahrzeugen zu schließen, wird die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen nach Einschätzung der Antragsteller entscheidend erhöht. Autonomes Fahren in einer digital-vernetzten und öffentlichen Sharing-Variante mit einem starken und erheblichen Marktanteil wird den Kundennutzen steigern und die Verkehrs- und Umweltbelastung zusätzlich lindern. Eine wichtige Frage ist, ob die Öffentlichen Nahverkehrsbetriebe, die zweifelsfrei über die Kompetenz verfügen, öffentliche Transportketten sinnvoll zu organisieren, in Zukunft auf das Autonome Fahren setzen sollten, um das Geschäftsmodell ÖPNV entsprechend auszugestalten.

**These 1:** Mobilität erhält durch die Vernetzung eine neue öffentliche Dimension. Unser individuelles Mobilitätsverhalten lenkt und steuert ebenso die weiteren Verkehrsteilnehmer. Ungeahnte Steuerungsmöglichkeiten sind die Folge. Durch diese Vernetzungsmöglichkeit ist der Öffentliche Nahverkehr logischer Ansprechpartner, weil hier im Gegensatz zur Automobilindustrie die Kompetenz sitzt, erfolgreich öffentliche Mobilitäts- und Transsportketten unter Beteiligung der Kunden zu organisieren.

**These 2:** Die Verkehrsbetriebe als natürliche Mobilitätsdienstleister – aktuell weit vor den Autoherstellern – müssen sich weiterentwickeln. Die vorhandenen Mobilitätsdienstleister im Öffentlichen Nahverkehr müssen dazu innovativer sowie service- und bürgerorientierter werden.

Ein Anstoß durch die Politik, das Setzen von Anreizen und Rahmenbedingungen ist bereits heute nötig – auch wenn die Entwicklung auf technischer Seite noch längst nicht abgeschlossen ist. Für die Antragsteller wäre es eine intelligente Weiterentwicklung, den Verbund aus Fahrrad, Bus, Bahn und Car-Sharing mit autonomen Fahrzeugen zu stärken. Schon heute fahren öffentliche Verkehrsmittel in Düsseldorf (Sky-Train) und Dortmund (H-Bahn) autonom. Schon heute ist es in Köln oder Düsseldorf möglich sogenannte Free Floating Cars zu mieten. Für die Zukunft ideal wären autonom fahrende Free Floating Cars, die den ÖPNV sinnvoll ergänzen. Dazu müssen wir jetzt ein paar Schritte weiterkommen und wichtige Grundlagen klären. Dieser Antrag lädt die Interessengruppen, Experten und Abgeordneten sowie die Minister ein, den Diskurs über die Chancen des autonomen Fahrens für die individuelle und öffentliche Mobilität in NRW zu beginnen.

Wichtig ist, dass den Geschäftsmodellen, die eine „Permanentbespitzelung der Verkehrsteilnehmer“ voraussetzen, andere Geschäftsmodelle entgegengesetzt werden. Für die Vorteile der Digitalisierung der Mobilität brauchen wir die Bespitzelung nicht.

Manche Branchenvertreter und Politiker fordern als einen digitalen Baustein für den Mobilitätsmarkt der Zukunft „Specialized Services“, „Überholspuren im Internet“ und damit die Aufgabe der Netzneutralität zugunsten der Automobilhersteller.

Diese Forderung jedoch ist technisch veraltet und übergeht zudem, dass ein Verbindungsabbruch eines Auto mit Internetanschluss niemals zum „Single Point of Failure“ werden darf. Die Experten der Piratenfraktion haben dazu bereits am 17.12.2014 öffentlich erklärt: „Selbstverständlich muss ein fahrerloses Auto in der Lage sein, ohne Datenverbindung, aufgrund der eigenen Sensoren, im Straßenverkehr Hindernissen auszuweichen und einer vorgegebenen Route folgen zu können. Ein Auto, welches ohne Internet stehen bliebe, stellt eine Gefahr für den Straßenverkehr dar. Lediglich für die Routenplanung und Verkehrsinformationen ist eine Datenverbindung erforderlich. Da spielt es aber keine Rolle, ob diese Informationen bevorzugt im Netz transportiert werden, oder einige Sekunden später eintreffen.“

Die Schaffung eines Zweiklassen-Netz ist aus den angeführten Sicherheitsgründen unsinnig, aber auch unnötig, wenn der Ausbau der Internetversorgung endlich insgesamt durch die Politik entschlossen vorangebracht werden würde, damit auch Autofahrer in den Städten und im ländlichen Regionen in den Genuss eines High-Speed-Internets gelangen – z.B. um sich während der Fahrt im Internet zu bewegen.

Mit diesem Antrag setzt der Landtag NRW den Auftakt, frühzeitig Rahmenbedingungen und Anreize zu setzen, um die Chancen und das Potential des Autonomen Fahrens voll auszuschöpfen. Wir müssen dafür jedoch…

1. zunächst die Technik als solche verstehen,
2. die Folgen dieser Technik so weit wie möglich antizipieren. Dazu bedarf es einer umfassenden Technikfolgenabschätzung für den weiteren Entscheidungsprozess.
3. ebenso frühzeitig ein deutliches Signal an den Mobilitätsmarkt- und an die Mobilitätsdienstleister senden, das zeigt, dass NRW innovativ und experimentierfreudig ist und wir schnell über die wenig ambitionierten ersten Schritt der Landesregierung hinauskommen müssen, die uns eine Teststecke auf gerader Strecke im Jahr 2015 als Innovationsplattform verkaufen möchte.
4. insbesondere die Folgen für die Öffentlichen Verkehrsbetriebe berücksichtigen und mutige Zukunftsszenarien von den Zweckverbänden einfordern, die wiederum die Unterstützung durch Landtag und Landesregierung benötigen, um die großen Chancen für eine Verkehrswende im klassisch-ökologischen und modernen digital-vernetzten Sinne erfolgreich zu nutzen.

Nur Wissen schafft Innovationen. Ein blinder und aktionistischer Einstieg in das Autonome Fahren ohne fachliche Folgeabschätzung und einen öffentlichen Diskurs macht keinen Sinn.

**II. Der Landtag stellt fest:**

1. Die zukünftige Mobilität setzt einen angepassten Mobilitätsmarkt voraus, für den die Landesregierung frühzeitig einen Rahmen setzen muss. Was in den 80er Jahren mit den Forderungen nach einer ökologischen Verkehrswende begann, kann in Zukunft dank der Digitalisierung und Möglichkeit, das alte Analog-Auto durch das selbst fahrende, digital-vernetzte Fahrzeug (Digital Robotics-Car) abzulösen, zu einer Digitalen Verkehrsrevolution zum Nutzen der Menschen (Digitale Dividende) erweitert werden. Diese Chance müssen wir wahrnehmen.
2. Das Nutzungsverhalten im ÖPNV kann durch die Chancen des Autonomen Fahrens positiv beeinflusst werden. Die Nachfrage nach öffentlicher Mobilität lässt sich so nochmals stark ausweiten. Dazu müssen die öffentlichen Verkehrsbetriebe und nordrhein-westfälischen Zweckverbände frühzeitig ihr Geschäftsmodell anpassen und die Möglichkeiten des Autonomen Fahrens aktiv nutzen.
3. Der „klassische“ Bus soll nicht Eins-zu-eins durch einen autonom fahrenden Bus ersetzt werden. Im Gegenteil bleibt der persönliche Kontakt von Bus-, Bahn- und Servicepersonal weiterhin wichtiger Erfolgsfaktor des öffentlichen Verkehrs. Ein Personalabbau ist nicht wünschenswert. Der Mehrwert liegt in einer erweiterten Vernetzung intelligenter Mobilitätssysteme, die intermodale, lückenlose Transportketten unter Einbezug von Bus, Bahn und Auto vorsehen.
4. Die Gewährleistung von Mobilität sowie der Umwelt- und Klimaschutz sind wichtige politische Ziele. Autonomes Fahren im ÖPNV-Bereich oder in einem Car-Sharing-Konzept ermöglicht Mobilitätskonzepte, die die Vorteile des ÖPNV mit denen des Individualverkehrs verbinden und zugleich helfen Umwelt- und Klimaschutzziele zu erreichen.
5. Eine gesellschaftliche Debatte hat bisher nicht ausreichend stattgefunden. Der Minister steigt mit dem Versuch eine Teststrecke nach NRW zu holen, in eine Technologie ein, deren Chancen wir sehr begrüßen, deren Folgen aber bislang zu wenig durchdacht worden sind. Dies betrifft vor allem die Chancen für das Gemeinwohl und jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers. Die Eins-zu-eins-Übertragung der Geschäftsmodelle der Autohersteller weg vom individuellen analogen PKW hin zu einem individuellen autonom-fahrenden PKW ist zu begrüßen, würde jedoch abermals das Verpassen von Chancen bedeuten, um eine nachhaltige Verkehrswende einzuleiten.

1. Insbesondere der Öffentliche Nahverkehr in NRW muss auf die Herausforderungen reagieren und die Chancen der Digitalisierung, Vernetzung und des Autonomen Fahrens ergreifen und sein Geschäftsmodell erneuern.

**III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,**

1. durch positive Anreize einen Nährboden für Kreativität und innovative Entwicklungen zu schaffen.
2. den vielen Zulieferern und Anbietern in der gesamten Breite des Fahrzeug- und Mobilitätsmarkts ein heterogenes Testfeld aus verschiedenen Straßen und Einrichtungen für Autonomes Fahren und Digitale Mobilität in NRW zu bieten.
3. dieses Testfeld für nationale und internationale Anbieter von Fahrzeugen und Mobilitätsdienstleistungen des Öffentlichen Verkehrssektors (z. B. Busse) zu öffnen.
4. unabhängig von Bundesmitteln rechtzeitig eine Testregion oder mehrere Testregionen zu identifizieren und einen tragfähigen rechtlichen und haftungsrechtlichen Rahmen zu setzen.
5. ein Gutachten über die allgemeinen Folgen für unser Mobilitätsverhalten und die Auswirkungen auf die Öffentlichen Nahverkehrsbetriebe, den Güterverkehr und die Logistikbranche sowie die Stadtentwicklung bzw. den ländlichen Raum im speziellen erstellen zu lassen.
6. offen mit der Bevölkerung die Entscheidung zu diskutieren, ob in NRW der Einstieg in diese Technologie forciert oder ausgebremst werden soll.
7. die Aufgabe der Netzneutralität zugunsten von Spezialdiensten der Automobilindustrie zurückzuweisen.
8. ein Open-Data-Konzept zu entwickeln, das erlaubt, neben Fahrplandaten Verkehrsdaten öffentlich zum Wohle aller in Echtzeit bereit zu stellen und somit
9. den Automobilherstellern und Mobilitätsdienstleistern ein Serviceangebot über die Bereitstellung von Echtzeitdaten zu unterbreiten, das unter behördlicher Datenaufsicht seht.
10. frühzeitig den Dialog mit den Zweckverbänden und Nahverkehrsbetrieben zu suchen, um die Auswirkungen auf das Geschäftsmodell der Öffentlichen Nahverkehrsbetriebe gemeinsam als Chance zu besprechen und nicht stillschweigend abzuwarten, bis die Politik immer höhere Zuschüsse an die Verkehrsbetriebe leisten muss, weil diese nach einem Jahrzehnt der Effizienzsteigerung vermeintlich sicherer Kunden- und Marktanteile an eine andere Branche verliert.
11. das Autonome Fahren als Chance anzusehen, um individuelle Mobilitätsangebote mit öffentlichen Verkehrsangeboten zu versöhnen und das Auto mit Bus und Bahn zu vernetzen und innovative Transportketten zu ermöglichen.
12. Modelle zu entwickeln, die es erlauben. den privaten, zukünftig autonom-fahrenden PKW der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen, dieses Angebot über die Verkehrsbetriebe zu organisieren, sofern diese sich dazu in der Lage sehen, und den Finanzier und Eigentümer eines autonom-fahrenden PKWs an den Fahrgeldeinnahmen teilhaben lassen.
13. sobald uns gutachterliche Szenarien über die Auswirkungen auf die Nachfrage nach klassischen öffentlichen Mobilitätsangeboten (Bus und Bahn) vorliegen, die Ersatzbeschaffungen und Fahrzeugbestellungen neu zu bewerten und frühzeitig drauf zu achten, dass die Fahrzeuge in Zukunft auf Autonome Fahrtechniken umrüstbar sind.
14. über Sofortmaßnahmen nachzudenken, wie zum Beispiele an RRX-Haltepunkten sogenannte Multimodalitätsstationen vorzusehen, die in Zukunft auch auf Autonome Fahrzeuge im ÖPNV- bzw. Car-Sharing-Betrieb zugeschnitten sind.

Dr. Joachim Paul

Marc Olejak

Oliver Bayer

und Fraktion