



**Antragsteller:**  angenommen  
Think Tank  abgelehnt  
**Adressat:**  nicht befasst  
KV, Rat der Stadt Köln  verwiesen an:  
\_\_\_\_\_

## Forderung der JU Köln zur Einsetzung des Pilotprojektes „Autonomes Fahren im öffentlichen Nahverkehr“

1 *Der Kreisvorstand möge beschließen:*

2 Die Junge Union Köln fordert den Stadtrat der Stadt Köln auf, die Möglichkeit der Einrichtung eines  
3 autonom fahrenden Kleinbus-Shuttleservice zur Verbesserung der Abdeckung in gering  
4 erschlossenen/ tageszeitabhängig unterversorgten Gebieten zu prüfen. Die Stadt Köln soll sich  
5 hierfür am Pilotprojekt der Stadt Monheim am Rhein orientieren, in der seit 2018 ein solches System  
6 unter Einsatz von Fahrzeugen der Firma EasyMile im regulären Linienbetrieb erprobt wird.

7

### 8 **Begründung**

9 Der öffentliche Nahverkehr ist ein Grundpfeiler der innerstädtischen Mobilität. Technologische  
10 Entwicklungen der letzten Jahre ermöglichen es nun erstmals, diesen durch neue Konzepte  
11 grundlegend aufzuwerten. Das autonome Fahren hat in den letzten Jahren durch hohe Investitionen  
12 der großen Automobilhersteller starke Fortschritte gemacht und wird durch eine stetige  
13 Weiterentwicklung in den kommenden Jahren mit hoher Wahrscheinlichkeit eine wichtige Rolle im  
14 automobilen Individualverkehr spielen. Auch im öffentlichen Nahverkehr gibt es erste Projekte, die  
15 diese neue Technologie erproben. Die Investitionssummen für Fahrzeuge dort sind jedoch erheblich  
16 höher und die Beschaffungs- und Planungszeiträume deutlich länger. Daher ist es notwendig, schon  
17 frühzeitig Erfahrungen mit neuen Technologien zu sammeln und Entwicklungsprojekte und -  
18 partnerschaften rechtzeitig aufzubauen, um so früh wie möglich von diesen profitieren zu können.

19

20 Seit dem 21. Juni 2017 gilt das „Gesetz zum autonomen Fahren“. Es reguliert hochautomatisierte  
21 Fahrzeuge (ab Stufe 3 der Skala zur Fahrzeugautomatisierung). Dies bezeichnet Fahrzeuge, die unter  
22 bestimmten Rahmenbedingungen, wie vorhanden Fahrspuren oder keinem kreuzenden Verkehr,  
23 unabhängig vom Fahrer die Fahrzeugführung übernehmen können. Dazu zählen Aufgaben, wie das  
24 Halten der Spur, eine automatische Abstandsregelung, Stoppen und Anfahren sowie der  
25 Spurwechsel. Die Anwesenheit eines Fahrzeugführers ist noch erforderlich. Dieses Gesetz stellt

26 einen zentralen Baustein dar, um das autonome Fahren in die Praxis zu bringen und geeignete  
27 Umsetzungen in verschiedenen mobilen Bereichen zu ermöglichen.

28

29 Deutschland ist damit das erste Land, das die rechtlichen Voraussetzungen für das autonome Fahren  
30 schafft. Dabei ist darauf geachtet worden, einen rechtlichen Rahmen für möglichst viele  
31 Anwendungsgebiete zu schaffen. Dazu zählen sowohl Lösungen auf geschlossenen privaten  
32 Grundstücken (Shuttlebusse auf Flughäfen/ Messegeländen, Lastfahrzeuge auf Containerterminals  
33 und in Fabrikhallen) wie auch im öffentlichen Straßenraum (ÖPNV, automatisierte private Kfz). Zwar  
34 gibt es wegen noch fehlender Normen bislang keine grundsätzlichen Typgenehmigungen für  
35 autonome Verkehrssysteme im straßengebundenen Personennahverkehr, aber die erfolgte  
36 Zertifizierung der Lösungen in Monheim durch den TÜV Rheinland zeigt, dass dies kein Hindernis für  
37 die Umsetzung derartiger Projekte darstellt.

38

39 Für die Finanzierung von Projekten zum autonomen Fahren im Öffentlichen Personennahverkehr  
40 gibt es durch das Land NRW, den Bund und die EU vielfältige Fördermöglichkeiten:

- 41 - Das Land NRW fördert Projekte über die „Pauschalisierte Investitionsförderung“ (§ 12  
42 ÖPNVG NRW) und über die „Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse“ (§ 13  
43 ÖPNVG NRW). Zuwendungsempfänger sind Zweckverbände wie der Nahverkehr Rheinland  
44 (§12) oder Kommunen bzw. Nahverkehrsunternehmen selbst (§ 13).
- 45 - Auf Bundesebene ist das Programm „Erneuerbar Mobil“ des Bundesumweltministeriums  
46 eine verfügbare Quelle sowie das Programm „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologie“ des  
47 Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie.
- 48 - Auf Europäischer Ebene fördert die EU Projekte zum autonomen Fahren über die  
49 Rahmenprogramme „Interreg North Sea Region“ (Themenfeld „Green Transport and  
50 Mobility“) und „Horizont Europa“, dem Nachfolger von „Horizon2020“.

51

52 Beim Projekt in der Stadt Monheim konnten allein durch Abruf von Fördermitteln des Landes  
53 NRW die nötigen Aufwendungen der Stadt Monheim und der lokalen Verkehrsbetriebe auf nur  
54 etwa 10% der Gesamtkosten des Systems reduziert werden. Dieses Beispiel und die zusätzlichen  
55 Programme auf Bundes- und EU-Ebene verdeutlichen den hohen gegenwärtigen Stellenwert des  
56 autonomen Fahrens in der Verkehrspolitik und kann es der Stadt Köln, der KVB und dem VRS  
57 ermöglichen, ein Pilotprojekt mit verhältnismäßig geringer Eigenbeteiligung zu realisieren.