

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Projekte zum autonomen Fahren

Mit dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren – ist am 28. Juli 2021 der Rechtsrahmen für den Einsatz von autonomen, d. h. fahrerlosen Kraftfahrzeugen in Kraft getreten (vgl. www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2021/kw20-de-autonomes-fahren-840196). Damit wurden die grundlegenden Voraussetzungen geschaffen, um Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion im Regelbetrieb im öffentlichen Straßenverkehr zu betreiben, zum Beispiel im öffentlichen Personennahverkehr innerhalb der Kommunen oder im Bereich der Logistik (vgl. www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2021/kw20-de-autonomes-fahren-840196).

Die Länder haben der „Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ im Bundesratsplenum am 20. Mai 2022 zugestimmt (vgl. dip.bundestag.de/vorgang/verordnung-zur-regelung-des-betriebs-von-kraftfahrzeugen-mit-automatisierter-und/284831?f.deskriptor=Autonomes%20Fahrzeug&rows=25&pos=2).

Durch die gesetzliche Regelung wurde die Grundlage für autonom fahrende Angebote, wie beispielsweise Taxi- oder Shuttle-Dienstleistungen, gelegt. Häufig handelt es sich dabei noch um Pilotprojekte und Modellversuche, die bis zur Marktreife und flächendeckenden Verfügbarkeit auf staatliche Förderungen angewiesen sind.

Durch Dienste mit autonom fahrenden Fahrzeugen könnte der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) substanziell und passgenau ergänzt werden, um flächendeckend dezentrale Mobilitätsangebote zu gewährleisten.

Autonom fahrende LKWs sind bereits seit einigen Jahren in der Erprobung. Etwa in den USA werden autonome LKWs mit elektrischem Antrieb entwickelt und sollen ab dem Jahr 2025 eingesetzt werden. Besonders mit Blick auf den Mangel an LKW-Fahrern, aber auch durch verbesserte Kraftstoffeffizienz können autonom fahrende Fahrzeuge im Bereich des Güterverkehrs und der Logistik aus Sicht der Fragesteller sinnvoll sein.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Förderinstrumente und Fördermittel des Bundes stehen derzeit für Projekte des autonomen Fahrens zur Verfügung (bitte nach Land, Umfang der Mittel und unterschiedlichen Förderinstrumenten aufschlüsseln)?
2. Wie unterscheiden sich die Förderinstrumente nach den Anwendungsbereichen Innenstädte, Metropolregionen und ländlicher Raum?

3. Wie gliedern sich die Förderinstrumente in die Anwendungsbereiche Planung bzw. Bau von Infrastruktur, Erhalt bzw. Betrieb der Infrastruktur, multimodale Mobilitätsangebote, Verkehrskonzepte sowie Verkehrsmanagement, Verkehrsbeeinflussung und Verkehrssteuerung?
4. Wie viele Projekte im Bereich autonomer Shuttle-Verkehre gibt es derzeit, und wie sind diese auf die Länder, Landkreise sowie Städte und Gemeinden verteilt (bitte nach Projekten und Kommunen differenziert tabellarisch angeben)?
5. Werden derzeit autonome Shuttle-Projekte oder ähnliche On-Demand-Mobilitätsangebote von der Bundesregierung gefördert, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
6. Gibt es für die derzeit bestehenden Projekte eine Anschlussförderung, und wenn ja, wie konkret ist diese Anschlussförderung ausgestaltet (bitte einzeln differenziert nach Ländern, Laufzeit und Summe der Förderung darstellen)?
7. Bei welchen Projekten sieht die Bundesregierung Potenziale für einen weiteren Realverkehrsbetrieb?
8. Bei welchen Projekten ist ein weiterer Realverkehrsbetrieb bereits geplant?
9. Welche Kriterien sprechen aus Sicht der Bundesregierung möglicherweise gegen eine Fortführung von Projekten als Realverkehrsbetrieb?
10. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die derzeitigen Pilotprojekte im Bereich des autonomen Fahrens in Realverkehrsbetrieb weiterentwickelt werden können?
11. Plant die Bundesregierung die Fortsetzung der geförderten Projekte trotz der Kürzungen der verfügbaren Mittel um 10 Prozent im neuen Bundeshaushalt, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
12. Wie hoch ist die Summe an Fördergeldern, die bereits in den Betrieb, in die Planung, Projektförderung etc. geflossen ist, sieht die Bundesregierung eine Überarbeitung der Förderkulisse im Bereich des autonomen Fahrens vor, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
13. Inwiefern wird bei der Überarbeitung der Förderkulisse im Bereich des autonomen Fahrens Rücksicht auf die vorherrschenden regionalen Gegebenheiten wie ländlicher Raum, Metropolregionen oder Innenstädte genommen?
14. Wurde bereits eine Betriebserlaubnis für autonome (Shuttle-)Fahrzeuge im ÖPNV beim Kraftfahrt-Bundesamt beantragt, und wenn ja, für welche Fahrzeuge, und wurde bereits eine Betriebserlaubnis erteilt?
15. Gibt es Hersteller und Entwickler von autonomen Nutzfahrzeugen in Deutschland?
16. Gibt es Projekte für den Einsatz autonomer Nutzfahrzeuge in Deutschland oder sind solche in Planung, wenn ja, welche werden von der Bundesregierung gefördert, und in welchem Umfang, und wenn nein, warum nicht?
17. Wie schätzt die Bundesregierung das Potenzial autonomer Nutzfahrzeuge als Vorteil für die deutsche Logistikbranche ein?
18. Welches Potenzial kommt autonomen Nutzfahrzeugen für die Lösung des Mangels an LKW-Fahrern zu?

19. Trifft die Bundesregierung Maßnahmen im Bereich der Zulassung und Regulierung für die Möglichkeit eines sicheren Einsatzes autonomer Fahrzeuge und Nutzfahrzeuge, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
20. Mit welchen Maßnahmen fördert die Bundesregierung die Entwicklung und Herstellung von barrierefreien Angeboten des autonomen Fahrens (bitte nach Verkehrsarten, Umfang der Mittel und den unterschiedlichen Förderinstrumenten aufschlüsseln)?
21. Inwieweit findet die Expertise von Menschen mit Behinderungen bzw. deren Organisationen Berücksichtigung bei der Entwicklung von Förderkulissen für barrierefreies autonomes Fahren?

Berlin, den 11. Juni 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

