

Antrag

der Abg. Dr. Albrecht Schütte u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Optimierung der intermodalen Mobilität in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche mobilitätsbezogenen Daten landesweit und insbesondere bezogen auf die Region Stuttgart nach ihrer Kenntnis erhoben werden;
2. von welchen Institutionen diese Daten erhoben werden;
3. welche mobilen Apps oder webbasierten Applikationen, die diese Daten nutzen, ihr bekannt sind;
4. welche mobilen Apps oder webbasierte Applikationen von der Landesregierung oder Tochterunternehmen angeboten oder derzeit entwickelt werden;
5. inwieweit sie Daten von Drittanbietern für diese Applikationen nutzt;
6. inwieweit sie mit Automobilherstellern oder Zulieferern kooperiert, um deren Navigationssysteme mit mobilitätsbezogenen Daten zu speisen;
7. ob sie plant, diese verschiedenen Applikationen zu einer gebündelten Nutzererfahrung zusammenzuführen oder sich an einem entsprechenden Projekt im Markt zu beteiligen;
8. wie sie das Potenzial der von der Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg mbH (PBW) getesteten Anwendung zur intermodalen Mobilität (Anzeige freier Plätze im Parkhaus, Reservierung des Parkplatzes, Ausgabe des ÖPNV-Tickets bei der Einfahrt in das Parkhaus) einschätzt;

9. welche weiteren Ansätze ihr bekannt sind, um die intermodale Mobilität der Verkehrsteilnehmer möglichst komfortabel zu gestalten und gleichzeitig ökonomisch und ökologisch zu optimieren;
10. welche Modellierungen von Auswirkungen des autonomen Fahrens auf Verkehrsströme und insbesondere Engpässe ihr für Städte des Landes Baden-Württemberg bekannt sind;
11. welche Maßnahmen die Landesregierung derzeit durchführt oder plant, um die Vorteile des autonomen Fahrens und der vernetzten Mobilität optimal zu nutzen.

14. 11. 2018

Dr. Schütte, Dörflinger, Hartmann-Müller,
Razavi, Rombach, Schuler CDU

Begründung

Wenn die Verbesserung der intermodalen Angebote erreicht werden soll, steht die Vernetzung der Verkehrssysteme im Mittelpunkt. Dabei geht es sowohl um gebaute Infrastruktur (z. B. Park-and-ride-Angebote, Fahrradstellplätze an Bahnstationen), um die Vernetzung von Fahrplänen und gemeinsame Tarife wie auch um verkehrssystemübergreifende Informationsangebote. Einen besonderen Schub bekommt das Thema über die rasante Entwicklung der mobilen Informations- und Kommunikationstechnik, die eine immer flexiblere Nutzung unterschiedlicher Mobilitätsformen ermöglicht. Mit dem Antrag soll erfragt werden, wie sich der Stand der Erhebung und Nutzung im Land Baden-Württemberg darstellt.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 27. Dezember 2018 Nr. 4-0141.5/395 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. welche mobilitätsbezogenen Daten landesweit und insbesondere bezogen auf die Region Stuttgart nach ihrer Kenntnis erhoben werden;*
- 2. von welchen Institutionen diese Daten erhoben werden;*

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch nachgeordnete Behörden des Ministeriums für Verkehr, Landesgesellschaften und weitere Institutionen der öffentlichen Hand bzw. in öffentlicher Trägerschaft werden, grob unterteilt, folgende Arten von Daten mit Bezug auf die Optimierung intermodaler Mobilität in Baden-Württemberg entweder selbst erho-

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

ben oder durch Zulieferung bezogen: Netz- und Infrastrukturdaten, Echtzeitdaten zum Straßenverkehrsgeschehen (insb. Staulage), Daten zu Störungen und Baustellen im Straßenverkehrsgeschehen, Soll- bzw. Fahrplandaten im ÖPNV, Echtzeitdaten zum Verkehrsgeschehen im ÖPNV (Verspätungsabbildung).

Hierbei werden Daten mit ÖPNV-Bezug von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden im ÖPNV erhoben und zur Beauskunftung in Fahrplaninformationssystemen sowie zu verkehrsplanerischen Zwecken der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) zur Verfügung gestellt.

Im Netz der Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg werden im Zusammenhang mit der Steuerung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen und automatischen Verkehrszählungen die Verkehrsbelastung pro Fahrstreifen und Fahrtrichtung, gefahrene Geschwindigkeit auf dem Fahrstreifen und Straßenwetterdaten (Temperatur, Wasserfilmdicke, Windstärke/-richtung) erfasst. An ausgewählten Pilotprojekten (A 5, Fahrbahndeckenerneuerung bei Ettlingen 2017 und 2018) wurden mit Hilfe von Bluetooth-Daten Reiseverlustzeiten erfasst und zu Reisezeitdaten generiert. Als Betreiber der Straßenverkehrszentrale BW erhebt die Landesstelle für Straßentechnik (Abteilung 9 des Regierungspräsidiums Tübingen) diese Daten für den Betrieb der Verkehrsbeeinflussungsanlagen des Bundes und für das Verkehrsinformationsangebot des Landes. Die Erfassung von Reiseverlustzeiten in Baustellen erfolgt durch die vor Ort zuständigen Regierungspräsidien im Rahmen ihrer Zuständigkeit für die Abwicklung von Baustellen.

Entscheidend für die genaue digitale Abbildung des Straßenverkehrsgeschehens sind zudem die von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) bezogenen Echtzeitdaten für die gesamte Landesfläche. Die NVBW bezieht diese von einem der marktführenden privaten Anbieter, nutzt sie für die eigenen elektronischen Auskunftsdienste und stellt sie sowohl der Landesstelle für Straßentechnik als auch einzelnen Forschungs- und Entwicklungsprojekten mit Bezug zur Arbeit des Ministeriums für Verkehr zur Verfügung.

3. welche mobilen Apps oder webbasierten Applikationen, die diese Daten nutzen, ihr bekannt sind;

Die der NVBW zur Verfügung stehenden Daten werden von Apps der NVBW (z. B. Bus- und Bahn-App der elektronischen Fahrplanauskunft Baden-Württemberg) und der Verkehrsverbände genutzt. Zudem fließen diese Daten in die webbasierte elektronische Fahrplanauskunft unter www.efa-bw.de der NVBW und die ebenfalls bei der NVBW zur Verfügung gestellte elektronische Verkehrsauskunft EVA-BW (www.eva.efa-bw.de) ein. Zu nennen ist ferner der bei der NVBW betriebene Radroutenplaner BW (www.radroutenplaner-bw.de); hier sind alle Bahnhöfe und Haltestellen enthalten, intermodales Routing ist möglich.

Die der Landesstelle für Straßentechnik zur Verfügung stehenden Daten fließen in die App VerkehrsInfo BW und in die Auskünfte auf der Website der Straßenverkehrszentrale BW (www.svz-bw.de) ein. Daten zu Baustellen, zur Verkehrslage und zu Ereignissen auf Bundesautobahnen werden darüber hinaus an den Nationalen Zugangspunkt übertragen (von der Bundesanstalt für Straßenwesen betrieben als Mobilitätsdatenmarktplatz – MDM). Dort stehen die Daten für den freien Bezug durch Unternehmen/Dienstleister zur Verfügung. Es ist nicht bekannt, ob andere frei erhältliche Apps die Daten aus der Landesstelle für Straßentechnik nutzen.

4. welche mobilen Apps oder webbasierte Applikationen von der Landesregierung oder Tochterunternehmen angeboten oder derzeit entwickelt werden;

Siehe hierzu die unter Frage 3 aufgezählten Apps und Auskunftsdienste.

Im Pilotprojekt moveBW entwickelt zudem ein Industriekonsortium im Zeitraum Juli 2016 bis März 2019 eine technische Infrastruktur zum digitalen Verkehrsmanagement in urbanen Räumen anhand der vom Problemdruck besonders betroffenen Region Stuttgart. Basis ist eine Datenplattform, die alle relevanten Informationen der regionalen Partner in der Region zur Verkehrssteuerung zusammenbringt. Die Schnittstellen der Plattform sind offengehalten, was das Entstehen eines Ökosystems unterschiedlicher Informationskanäle (z. B. privat oder öffent-

lich betriebene Endkundenanwendungen wie Apps) oder anderer Anschlussverwendungen ermöglicht. Eine darauf aufbauende App wird in Feldtests erprobt und macht die Möglichkeiten der Datennutzung sichtbar. Durch deren Ausrichtung auf umsteigewillige Auto-Pendlerinnen/Pendler wird ein Beitrag zur Luftreinhaltung möglich. Zugleich kann jeder andere Anbieter von Apps, Internetseiten und Mobilitätsdiensten die Daten in seine Anwendung integrieren, sodass die Mobilitätsdaten schnell für viele Bürgerinnen und Bürger nutzbar werden.

5. inwieweit sie Daten von Drittanbietern für diese Applikationen nutzt;

Die NVBW nutzt für den Betrieb ihrer Apps und weiteren Auskunftsdienste (siehe Frage 3) Fahrplandaten, Echtzeitmeldungen und Störungsmeldungen von Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen, Echtzeitdaten zum Verkehrsfluss auf Straßen in Baden-Württemberg (Bezug durch privaten Anbieter wie unter Frage 2 geschildert), Verkehrsmeldungen der Landespolizei sowie Parkdaten der Integrierten Verkehrsleitzentrale der Stadt Stuttgart. Hinzu kommen Informationen der Kommunen zum Radverkehrsnetz und zur Radwegeinfrastruktur.

Die NVBW kooperiert zur Realisierung der o. g. bei ihr betriebenen webbasierten Dienste ferner mit dem Unternehmen Here.

Bei moveBW wurden unterschiedliche technische Komponenten integriert (so etwa digitale Kartengrundlagen, Echtzeitdaten zum Verkehrsgeschehen auf Straße und Schiene, Algorithmik zur Routenführung). Insgesamt wurden rund 20 unterschiedliche Schnittstellen und Datentöpfe miteinander in Verbindung gebracht.

Für die Internetseite der Straßenverkehrszentrale (*svz-bw.de*) und die App VerkehrsInfo BW werden digitale Karten von NAVTEQ, für die Reisezeitinformationen Floating Car Daten von Inrix/TraffGo und für die Reisezeitverluste der Baustelle in Ettlingen (siehe Frage 2) vor Ort generierte Bluetooth-Daten mit Sensoren von ITS-United verwendet.

6. inwieweit sie mit Automobilherstellern oder Zulieferern kooperiert, um deren Navigationssysteme mit mobilitätsbezogenen Daten zu speisen;

Die Landesstelle für Straßentechnik stellt die o. g. bei ihr zusammenfließenden Daten dem nationalen Zugangspunkt MDM zur Verfügung. Nach Einschätzung des VM nutzen Automobilhersteller, Zulieferer und Navigationsdienstleister die Daten aus dem MDM und anderen öffentlichen Quellen (Straßenbauverwaltung, Verkehrsbehörden, Polizei) nur rudimentär. Stattdessen stützen sie ihre Dienstleistungen auf eigene Datenquellen, z. B. aus Floating Car Daten. Eine unmittelbare Kooperation zwischen Straßenbauverwaltung mit Automobilherstellern oder Zulieferbetrieben erfolgt nicht.

7. ob sie plant, diese verschiedenen Applikationen zu einer gebündelten Nutzererfahrung zusammenzuführen oder sich an einem entsprechenden Projekt im Markt beteiligt;

Aus Gründen der Wettbewerbs- und Innovationsförderung ist das parallele Bestehen unterschiedlicher Applikationen nach Auffassung des VM für die Weiterentwicklung eines digital gestützten Mobilitätssystems nicht per se nachteilig. Die Existenz unterschiedlicher Frontend-Anwendungen erhöht für Userinnen und User die individuelle Passgenauigkeit und bietet privatwirtschaftlichen Akteuren Entfaltungsspielraum. In Ergänzung zu spezialisierten Angeboten können einige wenige umfassende, d. h. das Serviceangebot möglichst breit abbildende Apps jedoch Zugangshürden zu digital gestützter Mobilität senken.

Ziel der Landesregierung ist es, den Bestand an offenen Mobilitätsdaten für Baden-Württemberg auszubauen, zu bündeln und über zentrale Portale wie dem Mobilitätsdatenmarktplatz des Bundes oder im Angebot der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH zur Verfügung zu stellen.

8. *wie sie das Potenzial der von der Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg mbH (PBW) getesteten Anwendung zur intermodalen Mobilität (Anzeige freier Parkplätze im Parkhaus, Reservierung des Parkplatzes, Ausgabe des ÖPNV-Tickets bei der Einfahrt in das Parkhaus) einschätzt;*

Im Rahmen eines durch das VM geförderten Entwicklungsprojektes hat die PBW die Integration von Parkplatzreservierung, Parkhauseinfahrt und Kostenabrechnung in eine umfassende App zur intermodalen Mobilitätsinformation getestet. Die Ausgabe des ÖPNV-Tickets erfolgte von der Parkhauseinfahrt funktional getrennt in der verwendeten Endnutzer-App. Das VM schätzt das Potenzial dieser Anwendung als hoch ein. Mit der Integration von Parkplatzreservierung und Parkplatzzugang in einen intermodalen Mobilitätsdienst wird Nutzer/-innen ein umfassendes Serviceerleben geboten, das die Nutzung kombinierter Wegeketten mit Bestandteilen des Umweltverbundes deutlich erleichtert.

9. *welche weiteren Ansätze ihr bekannt sind, um die intermodale Mobilität der Verkehrsteilnehmer möglichst komfortabel zu gestalten und gleichzeitig ökonomisch und ökologisch zu optimieren;*

Die Entwicklung hin zu effizienter und dabei intermodaler Mobilität ist abhängig von einem ausreichenden Angebot an öffentlich und privat betriebenen Mobilitätsalternativen, die Verkehrsteilnehmer/-innen situationsangepasste Wahlmöglichkeiten für individuelle Mobilitätslösungen bieten. Der Durchdringungsgrad variiert aktuell regional signifikant. Betreffend digitaler Auskunft- und Buchungsservices existieren neben den oben schon angesprochenen Lösungen weitere zumeist regional ausgerichtete Initiativen der öffentlichen Hand bzw. in ihrem erweiterten Umfeld (etwa ÖPNV-Branche). Exemplarisch genannt sei das vom Karlsruher Verkehrsverbund koordinierte Projekt RegioMOVE, in dessen Rahmen u. a. eine Endkundenanwendung entsteht, die neben ÖPNV-Tickets auch Bike- und Carsharingdienste beauskunftet und buchbar anbindet. In Hinblick auf privatwirtschaftliche, stärker marktorientierte Initiativen sei stellvertretend für andere Angebote auf die von der Daimler AG betriebene moovel-App verwiesen.

10. *welche Modellierungen von Auswirkungen des autonomen Fahrens auf Verkehrsströme und insbesondere Engpässe ihr für Städte des Landes Baden-Württemberg bekannt sind;*

Inzwischen liegen einige wirkungsbezogene Untersuchungen modellhafter Natur vor. In der Regel werden dort Annahmen vorausgesetzt, um darauf aufbauend Wirkungen abzuschätzen. Nachfolgend werden exemplarisch einige wichtige Studien zitiert.

Eine des Karlsruhe Institute of Technology KIT („Auswirkungen des teil- und hochautomatisierten Fahrens auf die Kapazität der Fernstraßeninfrastruktur“ im Auftrag der Forschungsvereinigung Automobiltechnik e. V.) aus dem Jahr 2017 untersuchte modellhaft die künftigen Auswirkungen auf die Kapazität der Fernstraßeninfrastruktur und kommt zu dem Schluss, dass großer Nutzen bzgl. Kapazität und Reiszeitersparnis erst mit einer starken Durchdringung des Fahrzeugbestandes mit teil- und hochautomatisierten Fahrzeuge erzielbar sei. Dies sei voraussichtlich erst ab dem Jahr 2040 zu erwarten.

Die Studie zu den Auswirkungen auf den Personen- und Güterverkehr Deutschlands des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt DLR (Prof. Dr. Barbara Lenz, Berlin) aus dem Jahr 2017 im Auftrag der e-mobil BW zeigt insbesondere bei der Verkehrsleistung uneinheitliche Trends über zahlreiche verschiedene nationale und internationale Untersuchungen. In der eigenen Modellrechnung des DLR geht sie von einer Attraktivitätssteigerung des Verkehrs infolge des autonomen Fahrens aus, wodurch sich beim motorisierten Individualverkehr der Modal-Split um 3 bis 4 Prozent erhöhen würde. Auch der Straßengüterverkehr würde leicht ansteigen, während der Schienenverkehr und der öffentliche Nahverkehr entsprechend abnehmen würden. Es wird dringender Forschungsbedarf artikuliert, um Wirkungen quantifizieren zu können. Kommunen wird die Überprüfung ihrer Siedlungsplanung empfohlen.

Die Studie „MEGAFON“ aus dem Jahr 2017 im Auftrag des Vereins deutscher Verkehrsunternehmen VDV, Baden-Württemberg, zeigt am modellhaften Beispiel des Personenverkehrs im Jahr 2010 in der Region Stuttgart, dass die rein verkehrstechnische Machbarkeit gegeben ist (d. h. die vorhandene Straßeninfrastruktur ausreicht), um eine vollständige flächenhafte Erschließung des Siedlungsraumes der Region Stuttgart durch autonome Kleinbusse im kollektiven Tür-zu-Tür-Betrieb (Ride-Sharing) anstatt des bisherigen Busbetriebes bei Beibehaltung des heutigen Schienensystems zu ermöglichen. Je nachdem, wieviel klassischer Individualverkehr zugelassen oder gewünscht wird (Variation zwischen 0 Prozent und 100 Prozent), werden zwischen 0 Prozent und etwa einem Drittel der heutigen Gesamtfahrleistung im Personenverkehr auf der Straße eingespart. Damit einher ginge auch eine mögliche Senkung von CO₂-Emissionen.

Empirische Ergebnisse liegen deutschlandweit praktisch keine vor. Alle in Europa eingerichteten Testfelder befinden sich im Aufbau oder laufen noch mehrere Jahre. Übertragungen ausländischer, z. B. amerikanischer oder asiatischer Untersuchungsergebnisse sind bislang nicht sinnvoll auf deutsche Verhältnisse möglich.

Insgesamt sind aus Sicht der Landesregierung noch eine Reihe von praktischen Erprobungen sowie weitere modellhafte Untersuchungen über verkehrliche und wirtschaftliche Wirkungen sinnvoll und notwendig. Die Auswirkungen autonomen Fahrens werden dabei stark von den gesetzten Rahmenbedingungen abhängen.

11. welche Maßnahmen die Landesregierung derzeit durchführt oder plant, um die Vorteile des autonomen Fahrens und der vernetzten Mobilität optimal zu nutzen.

Mit Bezug zur Vernetzung im straßengebundenen Verkehr wird das Testfeld Autonomes Fahren Baden-Württemberg von der Landesregierung mit 2,5 Mio. Euro gefördert. Es hat ein Volumen von ca. 7 Mio. Euro und ist seit Mai 2018 mit einem Grundstock an mit Infrastruktur ausgestatteten Straßen und Parkhäusern (rund 80 km) in Karlsruhe, Heilbronn und Bruchsal in Betrieb. Die Landesförderung sieht einen Betrieb von mindestens 5 Jahren vor. Im Wesentlichen kann dort die Interaktion und Datenkommunikation zwischen Fahrzeug und Straßeninfrastruktur durch Dritte gegen Entgelt erprobt werden. Insbesondere können kleine und mittlere Unternehmen das Testfeld nutzen. Im Förderprogramm Smart-Mobility des Ministeriums für Wissenschaft und Kunst und des Ministeriums für Verkehr werden fünf Projekte mit Bezug zum Testfeld mit knapp 2,5 Mio. Euro gefördert, deren Laufzeit in der Regel 3 bis 4 Jahre beträgt.

Das Projekt „DiaMANT“ des Konsortialführers Stadt Ludwigsburg ist 2018 angefallen, umfasst ein Volumen von ca. 3 Mio. Euro und wird mit knapp einer Mio. Euro gefördert. Dort werden drei spezifische Bausteine untersucht, allen voran der Dialog zwischen Technik und Nutzer/-innen im ÖPNV, ebenso das vollautomatisierte Fahren (Level 4) von Linienbussen auf dem Betriebshof der SSG AG, z. B. durch die Waschstraße. Zusätzlich soll die Akzeptanz von Seiten der Fahrgäste am Beispiel eines probeweisen Betriebes eines langsam fahrenden Bus-Shuttles im Gewerbegebiet von Ludwigsburg beurteilt werden.

Zur weiteren Stärkung der Forschung und Entwicklung im Bereich des automatisierten Fahrens in Baden-Württemberg hat das Land sowie die Daimler AG zusammen mit führenden Forschungsinstituten das Tech Center a-drive gegründet, in dem Wissenschaftler fachübergreifend an Themen des automatisierten Fahrens zusammenarbeiten und durch die Industriebeteiligung ein direkter Zugang zur industriellen Umsetzung der Forschungsergebnisse besteht. Zur Förderung dieses Vorhabens, insbesondere zur Intensivierung der Forschung und Entwicklung im Bereich methodischer Grundlagen stellt das Land (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau und Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst) rund 2,5 Millionen Euro bereit. Die Daimler AG bringt durch Auftragsforschungsvorgabe an die Forschungspartner fünf Millionen Euro mit ein, sodass ein Gesamtbudget von 7,5 Millionen Euro innerhalb der zunächst geplanten fünfjährigen Startlaufzeit zur Verfügung steht. Das Tech Center a-drive wird sukzessive durch weitere Partner, insbesondere auch KMU, erweitert.

Das Kompetenzzentrum für energetische und informationstechnische Mobilitätschnittstellen (KEIM) an der Hochschule Esslingen in Kooperation mit dem Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) wird seitens des Wirtschaftsministeriums mit einer Anschubfinanzierung in Höhe von zwei Millionen Euro unterstützt. Zentrales Innovationsfeld des KEIM ist die Entwicklung und Gestaltung von energetischen und informationstechnischen Mobilitätschnittstellen. Informationen, wie beispielsweise Verkehrsdaten, Identifizierungsdaten, Präferenzen und Abrechnungsdaten müssen zwischen den Nutzern, den Fahrzeugen, den Mobilitätsanbietern und der Infrastruktur ausgetauscht werden. Ziel des KEIM ist die Erforschung und Entwicklung dieser Mobilitätschnittstellen mit einem starken Anwendungsbezug. Insbesondere mittelständische Unternehmen sollen befähigt werden, innovative Produkte in diesem Innovationsfeld anzubieten. Aktuell arbeitet das interdisziplinäre Team des KEIM an Projekten im Bereich des Lade- und Lastmanagements, der vernetzten Sensorik und der strategischen Flottenplanung.

Weiter fördert das Wirtschaftsministerium den Aufbau eines Zentrums für Mobilitätsforschung, dem sogenannten Ambient Mobility Lab in Stuttgart mit 2,65 Millionen Euro. Mit dem Ambient Mobility Lab wird am Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) in Stuttgart – in Kooperation mit dem Massachusetts Institute of Technology (MIT), USA – ein erster Baustein für ein Zentrum für Mobilitätsforschung geschaffen. Dieses Zentrum soll stetig um weitere Kooperationen mit weltweit führenden Forschungseinrichtungen in Form von gemeinsamen Forschungslaboren im Bereich Mobilität erweitert werden. Jedes neu eingerichtete Forschungslabor forscht zu einem definierten Schwerpunkt im Kontext Mobilität. Ziel des Ambient Mobility Lab ist es, als wegbereitende Smart-Mobility-Forschungseinrichtung zu einem weltweiten Vorreiter bei Untersuchung, Entwurf, Entwicklung und Test eines nachhaltigen, sensitiv-adaptiven, vernetzten und intermodalen Mobilitätssystems zu avancieren, das mit anderen städtischen Systemen der Zukunft interagiert.

In Bearbeitung ist ein Förderantrag „bwirkt“, der das Testfeld Autonomes Fahren BW mit Schwerpunkt auf verkehrliche Wirkungen evaluieren soll. Es soll beurteilt werden, was in welcher Qualität auf dem Testfeld untersucht werden kann.

In Vorbereitung sind Pläne, einen längeren Probetrieb mit einem vollautomatisierten Bus auf einer Buslinie in beispielhaften Gebieten in der Stadt und auf dem Land zu untersuchen. Ziel ist es, dabei alle relevanten Fachbereiche wie verkehrliche Wirkungen, Rechtsfragen insbesondere zum Straßenverkehrsgesetz, Akzeptanz/Modal-Split-Änderungen, Fahrzeugtechnik, Finanzierungskreisläufe/Geschäftsmodelle, etc. im Hinblick auf eine landesweite Lösung zu beurteilen und Umsetzungswege vorzuschlagen.

Hermann
Minister für Verkehr