

31. Jan. 2022

LANDESHAUPTSTADT



26.01.2022

Herrn Oberbürgermeister
Gert-Uwe Mende

Jan 21

über
Magistrat

und
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an den Ausschuss für Mobilität

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

20 . Januar 2022

Autonomes Fahren für Wiesbaden
Beschluss-Nr. 0062 vom 16. September .2021
Vorlagen-Nr. 21-F-22-0019

Autonomes Fahren für Wiesbaden

Der Antrag wird in folgender Fassung angenommen:

1. Der Magistrat wird gebeten, zu berichten:
 - a. Welche Anstrengungen in diesem Jahr in Vorbereitung auf das o.g. Gesetz bereits durch den Magistrat unternommen wurden, um entsprechende Vorhaben in Wiesbaden zu ermöglichen.
 - b. Wie der aktuelle Stand des Projektes DIGI-S aussieht.
 - c. Inwieweit das Projekt DIGI-V auch die Voraussetzungen bietet, um autonomes Fahren der Stufe 4/5 in Wiesbaden zu ermöglichen. Konkret, wie viele Road-Side-Units geplant sind und ob diese die entsprechende Eignung dafür haben.
 - d. Wie hoch die Kosten für den Betrieb von DIGI-S in Wiesbaden ausfallen.
2. Der Magistrat wird gebeten zu erläutern,
 - a. welche Erkenntnisse es zu den Wechselwirkung zwischen autonomen Fahren (der Stufen 4 und 5) und unmotorisierten Verkehrsteilnehmern (wie Radfahrern und Fußgängern) gibt und welche Auswirkungen der Einsatz solcher Systeme im innerstädtischen Raum mittel- und langfristig im Bezug auf die Trennwirkung von Verkehrsachsen und den Flächenbedarf haben würde,
 - b. wie sich ein gleichzeitiger Betrieb autonomer und nicht autonomer Fahrzeuge auf den Platzbedarf für den fließenden Verkehr im innerstädtischen Raum auswirken würde,
 - c. ob bei der Einführung (und ggf. Bevorrechtigung) vollautonomer MiV-Systeme mit einer Zu- oder Abnahme des MiV-Anteils am Modalsplit zu rechnen wäre.

Berichtstext des Dezernates V:

Ziffer 1a:

Der Magistrat handelt grundsätzlich nur auf der Basis beschlossener Gesetze und Verordnungen, nicht aber auf der Basis von Gesetzesentwürfen im Verfahren. Die nunmehr beschlossene gesetzliche Gesetzesänderung ermöglicht für Halter von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion die Beantragung einer Genehmigung für einen festgelegten Betriebsbereich. Diese ist bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde einzuholen. Inwieweit dieser Weg bereits in der Praxis eröffnet ist, ist derzeit nicht bekannt.

Ziffer 1b:

Vom 11. bis zum 29. Februar 2020 fand ein erstes Testfeld im autonomen Teilprojekt „WILMA“ auf dem Gelände der HSK statt. Bei dieser Erprobung zeigte sich, dass der zu diesem Zeitpunkt lieferbare Stand der Technik starke Herausforderungen hat, eigenständig auf die durch Witterungs- und Umwelteinflüsse verursachten Herausforderungen zu reagieren. Wie auch in anderen Testfeldern (z.B. HubChain Osnabrück, auto.Bus Seestadt, u.a.) erprobt, eignen sich die Systeme aufgrund der Anbindung an eine „virtuelle Schiene“ sowie der sehr aufwendigen Genehmigungsverfahren in Verbindung mit den nur geringen Geschwindigkeiten von kleiner 20 km/h derzeit nicht, um ganzjährige, inklusive Beförderungslösungen zu ermöglichen. Die durch das „Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes - Gesetz zum autonomen Fahren“ initialisierten Anpassungen werden sich voraussichtlich erst in den Folgejahren in behördlichen Verfahrensanweisungen und angepassten Software- und Fahrsysteme niederschlagen und bleiben auch auf absehbare Zeit ein finanziell sehr aufwändiges Zuschussgeschäft. Bislang haben sich vor allem amerikanische Tech-Unternehmen und StartUp's auf dem Feld hervorgetan, die bei der Beherrschung von maschinellem Lernen und BigData-Anwendungen Vorreiter sind.

Resultierend aus dem Haushaltsmittelvorbehalt bis September 2021 war es in diesem Jahr und ist es auch für den darüber hinausgehenden Ausblick aufgrund der noch ausstehenden Beschlussvorlage für den Doppelhaushalt 2022/23 leider nicht zulässig, längerfristige Aufträge zu vergeben. Mit dem Beschluss Nr. 0571 vom 16.12.21 hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, das Projekt DIGI S, welches die beiden Teile „On-Demand-Shuttle“ und „Autonomes Fahren“ beinhaltet, vorerst nicht weiter zu verfolgen.

Ziffer 1c:

Grundsätzlich bietet DIGI-V die Möglichkeit, roadside units einzubinden. Derzeit läuft ein kleinerer Modellversuch mit 15 RSU in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr Wiesbaden. Größere Versuche sind technisch jederzeit möglich, müssten aber personell und finanziell separat ausgestattet werden. Ein kürzlich gestellter Förderantrag stand leider in Konkurrenz zu „smart cities“ und wurde abgelehnt.

Ziffer 1d:

Siehe Ziffer 1b.

Ziffer 2a-c:

Die im o. g. Komplex aufgeworfenen Fragen sind Gegenstand intensiven Forschung. Sie sind jedoch derzeit aufgrund des unvollständigen Wissensstandes noch nicht in Verwaltungshandeln umsetzbar.

Mit freundlichen Grüßen

