

Automatisierte Mobilität – öffentliche Hand nur Zuseher?

Experten einig, öffentliche Hand muss Akteur sein

Unsere Mobilität wird in Zukunft zunehmend automatisiert stattfinden. Vor allem auf der Straße stehen uns dabei die größten Veränderungen, aber auch Herausforderungen bevor. Jenseits der technologischen Entwicklung werden es die unterschiedlichen Marktteilnehmer, insbesondere auch die öffentliche Hand und natürlich alle Menschen in ihrer täglichen Mobilität in der Hand haben, ob und in welchem Ausmaß die erhofften Vorteile durch diese Automatisierung eintreten: erhöhte Verkehrssicherheit, weniger Staus, mehr Komfort, gerechter Zugang zu Services, effizientere Nutzung der begrenzten Verkehrsflächen und mehr Zeit für andere Tätigkeiten während des Fahrens.

Welche Rolle soll in diesem komplexen Umfeld dabei die öffentliche Hand spielen? Diese Frage diskutierte ein von der GSV in Kooperation mit ITS Vienna Region kürzlich organisiertes **AnachB-Forum**.

Niederösterreichs Mobilitäts-Landesrat Ludwig Schleritzko, nimmt die Antwort im Rahmen seiner Einleitung bereits vorweg: „Wir sehen uns seitens der öffentlichen Hand bzw. des Landes Niederösterreich definitiv als Akteur und wollen uns beim automatisierten Fahren aktiv einbringen.“ So wird Niederösterreich etwa im Rahmen der Landesausstellung 2019 in Wr. Neustadt einen automatisiert fahrenden Nahverkehrshuttlebus, den DIGIBUS, zum Ausprobieren vorstellen. Das sei quasi die erste Teststrecke in Niederösterreich. „Wir sammeln damit Know-how über die Technologie und die gesellschaftliche Akzeptanz. Dieses lassen wir dann auch in unsere Planungen einfließen. All das, damit autonome Fahrzeuge einen positiven Beitrag zu unseren Mobilitätszielen und der Dekarbonisierung leisten können.“

Auch **Bernhard Engleder, Vorsitzender von ITS Vienna Region** und Koordinator für Autonomes Fahren der Stadt Wien, sieht eine aktive Rolle der öffentlichen Hand als Notwendigkeit, um das Erreichen verkehrs- und sozialpolitischer Ziele sicher zu stellen. ITS Vienna Region hatte stets die Rolle des Innovators und Vorreiters inne, diesen Ansatz gilt es nun bei den neuen Mobilitätsthemen fortzusetzen.

Einem aktiven Engagement der öffentlichen Hand schließt sich das Podium in der Folge grosso modo an: Bund, Land, Stadt, Forschung und Industrie sehen eine aktive Rolle der öffentlichen Hand als unerlässlich. Einigkeit besteht auch darüber, dass die öffentliche Hand nicht alle notwendigen Schritte selbst setzen kann, sondern eine Kooperation aller beteiligten Partner notwendig ist.

Michael Nikowitz, BMVIT, hauptverantwortlicher Koordinator für automatisiertes Fahren in Österreich, betont, dass Österreich automatisiertem Fahren weiterhin hohen Stellenwert einräumt. Das zeigt das neue Aktionspaket Automatisierte Mobilität, welches im November 2018 vorgestellt werden wird und in enger Zusammenarbeit mit allen beteiligten Stakeholdern entwickelt worden ist. U.a. sollen Experimentierräume geschaffen werden, um kurzfristig Testmöglichkeiten für neue Technologien zu schaffen. Nikowitz: „Wir wollen für manche Tests nicht gleich alle rechtlichen Rahmenbedingungen ändern, da dies den Prozess zum Testen neuer Technologien unnötig verzögern würde“.

Jost Bernasch, CEO des Forschungszentrum Virtual Vehicle, freut sich über diese Maßnahme, denn derzeit sei der Genehmigungsprozess einer automatisierten Fahrt im Vergleich zu anderen Ländern einfach viel zu lange: „Eine Woche oder maximal 10 Tage ab Antragsstellung müsse das Ziel sein. Denn sonst werden Firmen ins Ausland ausweichen.“ Alternativen entstünden laufend, z.B. das neue Testgebiet Zalazone in Ungarn.

Vorreiter bezüglich erleichterter rechtlicher Rahmenbedingungen seien die skandinavischen Länder, die ihre Gesetzgebung im Verkehr innerhalb kürzester Zeit durchforstet und angepasst haben, berichtet **Michael Kieslinger, CEO und Gründer von Fluidtime**. Zwar haben auch diese Länder ihre zukünftige Rolle noch nicht exakt definiert, jedoch unterstützen sie neue wegweisende Mobilitätsprojekte, sammeln dabei Erfahrungen und greifen gegebenenfalls auch ein.

Werner Pracherstorfer, Leiter der Abteilung für **Gesamtverkehrsangelegenheiten** im **Land Niederösterreich**, betont die Wichtigkeit der Integration neuer Mobilitätsformen wie automatisiertes Fahren in den Gesamtverkehr: „Im Miteinander der Verkehrssysteme sehe ich die Lösung.“

Andreas Trisko, Leiter der **Abteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung** in **Wien**, streicht das große Potenzial von automatisiertem Fahren im Hinblick auf Mischformen zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr heraus, insbesondere bei der „First“ und „Last Mile“.

Dieser Aspekt ist auch dem Kooperationspartner des Forums, **Hans Fiby** von **ITS Vienna Region** besonders wichtig: „Der öffentliche Verkehr muss Rückgrat bleiben und die öffentliche Hand muss bei der Integration der zahlreichen neuen Systeme eine zentrale und aktive Rolle spielen.“ Fiby erwartet in den nächsten Jahrzehnten mehrere Systembrüche und maßgebliche Veränderungen im Verkehrssystem. Als wesentliche Aufgabe der öffentlichen Hand sieht er hierbei die Aufbereitung zuverlässiger und konsistenter Datengrundlagen z.B. bei Staus, Baustellen oder aktueller Information zu Infrastrukturnetzen. Diese Daten müssen dann über einheitliche und klar definierte Schnittstellen kommuniziert werden. ITS Vienna Region will jedenfalls auch im Bereich der automatisierten Mobilität eine aktive Rolle einnehmen. Derzeit werden in Workshops grundlegende strategische Fragen geklärt, parallel sind auch bereits mehrere Projekte in Vorbereitung. „Am meisten lernen wir in konkreten Projekten und Tests gemeinsam mit den täglichen VerkehrsteilnehmerInnen“, ist Fiby überzeugt.

Muss die öffentliche Hand infrastrukturelle Voraussetzungen schaffen und wenn ja, welche?

Benötigt es etwa alle 500 Meter Informationen für automatisierte Fahrzeuge? Bernasch gibt in diesem Punkt Entwarnung: „Kein Autohersteller wird sich darauf verlassen, dass auf der ganzen Welt bestimmte infrastrukturelle Voraussetzungen gegeben sind. Diese Informationen werden unterstützend zu den hochgenauen Karten aller Straßen sein.“

Mario Rohracher, Generalsekretär der GSV und Moderator der Veranstaltung, fasst zusammen: „Die Rolle der öffentlichen Hand bei automatisierter Mobilität und künftigen Mobilitätsservices muss die eines Enablers sein, um unseren österreichischen Unternehmen die Chance zu geben, bei diesen Entwicklungen ganz vorne mitzuspielen. Geschwindigkeit wird ein maßgeblicher Faktor sein.“

Fotos zu dieser Veranstaltung unter: http://www.gsv.co.at/?page_id=172

Rückfragehinweis
Dipl.-Ing. Mario Rohracher
Generalsekretär
GSV – Die Plattform für Mobilität
Mobil: 0660 613 1200
mario.rohracher@gsv.co.at

4.10.2018