



I. Per E-Mail  
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Ost  
bag-ost.dir@muenchen.de  
An den BA 05 - Au-Haidhausen  
Herr Spengler

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

13.03.2024

## **Autonomes Fahren: Testgebiet in Au-Haidhausen?**

**Nr. 2020-11-14**

BA-Anfrage des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen

Sehr geehrter Herr Spengler,

zu Ihrer Anfrage vom 03.11.2020 teilen wir Ihnen Folgendes mit:

In den letzten Jahren hat sich das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München intensiv damit beschäftigt, die Voraussetzungen zu schaffen, um autonome Mobilitätsangebote dauerhaft in den ÖPNV integrieren zu können.

Ein wesentlicher Meilenstein wurde aber auf Bundesebene gelegt. Am 28.07.2021 trat das Gesetz zum autonomen Fahren in Kraft. Seitdem können autonome Fahrzeuge Level 4 bundesweit erprobt werden. Eine Beschränkung auf eng abgegrenzte Testfelder ist seitdem nicht mehr erforderlich.

Die Society of Automotive Engineers (SAE International) hat sechs Stufen des automatisierten bzw. autonomen Fahrens definiert.

- Level 0: Keine Automation. Der Fahrer / die Fahrerin lenkt, beschleunigt und bremst selbst.
- Level 1: Das Fahrzeug verfügt über einzelne unterstützende Systeme wie ein Antiblockiersystem (ABS) oder ein elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP).
- Level 2: Automatisierte Systeme übernehmen Teilaufgaben, wie beispielsweise eine



automatische Geschwindigkeitsregelung oder ein Spurwechsellassistent.

- Level 3: Das Fahrzeug kann selbsttätig beschleunigen, bremsen und lenken. Bei Bedarf übernimmt der Fahrer oder die Fahrerin die Kontrolle.
- Level 4: Im Normalbetrieb kann das Fahrzeug völlig autonom fahren. Personal kann aber von außen über eine Leitstelle eingreifen.
- Level 5: Das Fahrzeug fährt völlig autonom ohne die Möglichkeit und Notwendigkeit, dass Personal eingreift.

Da sich seit Ihrer Anfrage einige Fakten grundlegend verändert haben wird lediglich auf die aktuellen Fragen eingegangen.

1. Hat sich die Landeshauptstadt München um eines der Testgebiete für autonomes Fahren beworben?  
*Die Notwendigkeit ein eigenes Testfeld auszuweisen, um autonom fahrende Fahrzeuge testen zu können ist nicht mehr notwendig.*
2. Wenn 1. mit ja beantwortet wird, ist hierfür der Stadtbezirk 5 Au-Haidhausen vorgesehen? Oder sind andere Stadtteile hierfür vorgesehen?  
*Siehe Beantwortung unter 1.*
3. Wenn 1. Mit nein beantwortet wird, aus welchen Gründen hat sich München nicht um ein Testgebiet beworben?  
*Siehe Beantwortung unter 1.*
4. Gibt es die Möglichkeit hier den Antrag Nr. 14 – 20 / B 04273 aufzugreifen und eine Anbindung der unteren Au an den öffentlichen Nahverkehr zu realisieren?  
*Unabhängig vom Einsatz autonomer Fahrzeuge wird der ÖPNV konsequent weiterentwickelt, um die Erreichbarkeit und Anbindung aller Stadtbezirke und Quartiere stetig zu verbessern.*
5. Wenn 3. mit nein beantwortet wird, warum kommt der Stadtbezirk 5 als Testgebiet nicht in Frage?  
*Siehe Beantwortung unter 1.*
6. Hat die Landeshauptstadt München bzw. die MVG in Ihrer langfristigen Planung auch autonom fahrende Kleinbusse zur Erschließung von schlecht angebundenen Stadtteilen vorgesehen?  
*Seit April 2023 arbeiten das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München und die MVG mit 14 weiteren Partnern aus Verwaltung, Wissenschaft und Industrie im Förderprojekt MINGA (Münchens automatisierter Nahverkehr mit Ridepooling, Solobus und Bus-Platoons) daran autonome Fahrzeuge in den ÖPNV zu integrieren.*
7. Wenn 5. mit nein beantwortet wird, was spricht hier aus Sicht der MVG dagegen?  
*Die Testgebiete und Linien wurden im MINGA-Konsortium gemeinsam festgelegt, um verschiedene Anwendungsfälle im Realbetrieb testen zu können*
8. Wenn 5. mit ja beantwortet wird, welche Zeitschiene ist für eine Einführung von autonomen Kleinbussen geplant?  
*Im Rahmen der Förderrichtlinie „Autonomes und vernetztes Fahren in öffentlichen Verkehr“ wird in zahlreichen Förderprojekten bundesweit daran gearbeitet autonome Fahrzeuge in den ÖPNV zu integrieren und gemeinsam mit der Industrie zur*

*Serienreife zu überführen. Eine konkrete Zeitschiene lässt sich derzeit nicht benennen.*

9. Ist es möglich, bei autonom fahrenden Kleinbussen über günstigere Fahrpreise oder andere Tarifmöglichkeiten zu diskutieren bzw. nachzudenken, um das Angebot attraktiv zu gestalten?

*Auch wenn autonome Fahrzeuge kein Fahrpersonal mehr an Bord haben, können zunächst keine Kosten eingespart werden, da in andere Bereiche, wie etwa die automatisierte Abfahrtskontrolle oder die technische Aufsicht in der Leitstelle und stellenweise auch in die Haltestelleninfrastruktur investiert werden muss, um einen sicheren Betrieb gewährleisten zu können. Dennoch untersucht das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München im Förderprojekt MINGA auch, ob und in welchem Umfang differenzierte Tarife für autonome Mobilitätsangebote sinnvoll sein können.*

Die Anfrage des Bezirksausschusses ist damit satzungsmäßig erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

MOR-GB1.32

**II. über das DMS (E-Akte) an MOR-GL5**  
mit der Bitte um Abschluss des RIS und DMS-Vorganges

**III. Ablage bei MOR-GB1.32**