

Große Anfrage der Fraktion der FDP

### **Nutzt Bremen die Chancen der autonomen und digital vernetzten Mobilität?**

Die Digitalisierung veränderte bereits und wird auch in Zukunft so gut wie alle Bereiche unseres Lebens verändern. Dies bietet auch im Bereich der Mobilität ganz neue Chancen, mit denen zugleich auch gewisse Risiken einhergehen.

Zentrale Felder einer zeitgemäßen Verkehrspolitik sind daher sowohl die autonome als auch die digital vernetzte Mobilität, die sowohl ökologisches als auch ökonomisches Verkehrsverhalten unterstützen können.

Eine intelligente Vernetzung individueller Verkehrsteilnehmer untereinander und eine mit der IT-Infrastruktur verbundene Lieferung hochpräziser Mobilitätsdaten in Echtzeit bieten beispielsweise die Möglichkeit, den Verkehr für alle effizienter und sicherer zu machen oder die Anschlüsse innerhalb des ÖPNV sicherzustellen. Dynamische Verkehrsleitsysteme, wie sie in vielen Städten in kleinerem oder größerem Umfang bereits heute zu finden sind, können Verkehre schon heute so lenken, dass es zu weniger Staus und damit zu einer Schonung von Ressourcen und Umwelt kommt. Hierzu bedarf es neben der technischen Infrastruktur eines entsprechenden Rechtsrahmens, der Datenschutz und IT-Sicherheit gewährleistet.

Über die Internetpräsenz der „Verkehrs Management Zentrale Bremen“, welche beim Amt für Straßen und Verkehr (ASV) angesiedelt ist, kann man sich heute schon in Echtzeit über die Verkehrslage in Bremen informieren. Es ist beispielsweise erkennbar, auf welchen Straßen es gerade zu Staubildungen kommt. Zudem ist nachzulesen, dass es in Bremen heute schon zu einer intelligenten Verkehrslenkung kommt. Beispielsweise kann der Ziel- und Quellverkehr in Abhängigkeit von der aktuellen Verkehrslage mit der Hilfe der dynamischen Wechselwegweisungen über Normal- und Alternativrouten geführt werden.

Es drängt sich allerdings vor dem Hintergrund der Möglichkeiten, die die Digitalisierung im Bereich der Mobilität bietet, und dem was andere Städte im Bereich dynamischer Verkehrslenkung bieten, der Eindruck auf, dass Bremen bei diesem Thema nicht Schritt hält.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Welchen Stellenwert bemisst der Senat der autonomen und der digital vernetzten Mobilität zu?
2. Gibt es vonseiten des Senats Konzepte für autonome und/oder digital vernetzte Mobilität?
  - a. Wenn ja, welche Strategien werden dort vonseiten des Senats verfolgt?
  - b. Wenn nein, warum nicht?

3. Aus welchen Quellen erhält die Verkehrs Management Zentrale ihre Daten zur Darstellung der aktuellen Verkehrslage?
4. Werden die Lichtsignalanlagen in Bremen zeitgenau verkehrabhängig gesteuert?
  - a. Wenn ja, wie erfolgt dies?
  - b. Wenn ja, welche Lichtsignalanlagen werden gesteuert?
  - c. Wenn nein, warum nicht?
  - d. Inwieweit ist eine automatisierte verkehrabhängige Steuerung angedacht, um beispielsweise im Berufsverkehr, bei Großveranstaltungen oder bei aus anderen Gründen erhöhtem Verkehrsaufkommen einen schnelleren Fluss der Verkehrsströme zu gewährleisten?
5. Sind neben den Wechselwegweisern für den Ziel- und Quellverkehr zum GVZ und zum Veranstaltungskomplex Bürgerweide weitere geplant?
  - a. Wenn ja, welche?
  - b. Wenn nein, warum nicht?
6. Wie werden die Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den durch stadtbremisches Gebiet geführten Bundesautobahnen (BAB) gesteuert?
7. Inwieweit nutzt oder widerspricht eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf den durch stadtbremisches Gebiet geführten Bundesautobahnen (BAB), einer intelligenten und dynamischen Verkehrsführung?
8. In welchen Fällen kann das in Bremen existierende ÖPNV-Bevorrechtigungssystem zu Staubildungen beitragen oder diese verhindern und inwieweit kann das ÖPNV-Bevorrechtigungssystem genutzt werden um Anschlüsse innerhalb des ÖPNV-Netzes sicherzustellen?
9. Wie wird dieses ÖPNV-Bevorrechtigungssystem gesteuert? Inwieweit werden Busse und Straßenbahnen bei entsprechend ausgestatteten Lichtsignalanlagen bevorrechtigt?
10. Inwieweit sind die vorgenannten Systeme (Lichtsignalanlagen, Wechselwegweiser, Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den BABen und Bevorrechtigungssystem für den ÖPNV) in Bremen „intelligent“ miteinander vernetzt?
11. Gibt es von Seiten des Senats Pläne für einen Ausbau eines dynamischen Verkehrsleitsystems, welches die gesamte Stadt umfasst?
  - a. Wenn ja, wie sehen diese Planungen im Konkreten aus und bis zu welchem Zeitpunkt können diese umgesetzt werden?
  - b. Wenn nein, warum nicht?
12. Inwieweit sieht der Senat in einem gesamtbremischen dynamischen Verkehrsleitsystem Chancen hinsichtlich der Entlastung der jeweiligen Verkehrsströme und Verminderung der Lärm- und Schadstoffbelastungen?
13. Welche weiteren Mobilitätsarten (z.B. Carsharing, ÖPNV) könnten nach Ansicht der Senats von einer zunehmenden Digitalisierung und Automatisierung profitieren?
14. Wie steht die Landesregierung zum autonomen Bus- und Straßenbahnverkehr?
15. Welche Vor- und Nachteile ergeben sich aus Sicht des Senats aus einem autonomen Bus- und Straßenbahnverkehr?
16. Wie steht der Senat zu der Vorstellung, zukünftig im ÖPNV auf ggf. sogar autonom fahrende Kleinbusse zu setzen, die nicht mehr nach Fahr- und Streckenplänen eingesetzt werden, sondern ausschließlich nach Bedarf? Sieht der Senat im Einsatz von, ggf. autonom fahrenden, Kleinbussen eine Chance zu flächdeckender Einbeziehung von Ortsteilen in das ÖPNV-Netz?

17. Inwieweit sieht der Senat hierin eine Möglichkeit, steigende Fahrgastzahlen zu bewältigen und zugleich Fastleerfahrten zu vermeiden?
18. Mit welchen Maßnahmen unterstützt der Senat Entwicklungen im Bereich des autonomen und digital vernetzten ÖPNV?

Rainer W. Buchholz, Lencke Steiner  
und die Fraktion der FDP