

Kleine Anfrage
des Abg. Rudi Fischer FDP/DVP

und

Antwort
des Ministeriums für Verkehr

Förderung der autonom fahrenden Busse

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Mittel hat sie in den letzten drei Jahren für die Förderung des autonomen Fahrens im Bereich von Shuttles und Bussen eingesetzt?
2. Welche konkreten Projekte hat es gegeben (Projektbezeichnung, Region, Zahlungsumfang, Projektplan)?
3. Wie bewertet sie diese Projekte?
4. Wie wurde nach ihren Erkenntnissen nach Abschluss der Projekte bzw. Projektphasen mit den Erkenntnissen umgegangen (Publikationen, Austausch mit anderen fachbezogenen Projekten, Weiternutzung in anderen evtl. fachfremden Projekten etc.)
5. Welche Anschlussverwendungen haben für die genutzte Hardware (Fahrzeuge, Sensoren, sonstige Technik) jeweils stattgefunden?
6. In welchem Umfang hat sie in den letzten drei Jahren Finanzmittel der EU und des Bundes eingesetzt?
7. Welche Kriterien müssen erfüllt sein, um autonome Shuttles und Busse sicher und unter Einhaltung der rechtlichen Grundlagen in den Linienbetrieb einzuführen?
8. Welche weiteren Projekte zur Förderung des autonomen Fahrens im Bereich von Shuttles und Bussen plant sie in welchen Zeiträumen mit welchen Mitteln?

9. Welche Planungen verfolgt sie, um autonomen Busverkehr in die regulären ÖPNV-Netze aufzunehmen?

22.12.2025

Fischer FDP/DVP

Begründung

Autonom fahrende Shuttles wurden bereits in Projekten, wie in Friedrichshafen durch autonome RABus-Shuttles oder durch das Projekt AMEISE in Waiblingen, getestet. Die Ergebnisse waren bisher zufriedenstellend, weshalb die Möglichkeit einer zukünftigen Rolle der Busse im ÖPNV besteht. Mit der Kleinen Anfrage soll erfragt werden, inwieweit zukünftig in autonom fahrende Busse investiert werden soll und welches wirtschaftliche und technologische Potenzial genutzt und dadurch eine gute Wettbewerbsposition erarbeitet werden kann.

Antwort

Mit Schreiben vom 26. Januar 2026 Nr. VM5-0141.5-33/94/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Mittel hat sie in den letzten drei Jahren für die Förderung des autonomen Fahrens im Bereich von Shuttles und Bussen eingesetzt?*
2. *Welche konkreten Projekte hat es gegeben (Projektbezeichnungen, Region, Zahlungsumfang, Projektplan)?*
3. *Wie bewertet sie diese Projekte?*
4. *Wie wurde nach ihren Erkenntnissen nach Abschluss der Projekte bzw. Projektphasen mit den Erkenntnissen umgegangen (Publikationen, Austausch mit anderen fachbezogenen Projekten, Weiternutzung in anderen evtl. fachfremden Projekten etc.)?*

Zu 1. bis 4.:

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die folgenden Projekte wurden durch das Ministerium für Verkehr unterstützt:

Projekt-bezeichnung	Region	Zahlungsumfang	Projektplan/-schwerpunkt
RABus (Reallabor automatisierter Busbetrieb in der Stadt und auf dem Land) (Laufzeit: 2020 bis 2025)	Friedrichshafen (Überlandbetrieb) und Mannheim (Innerstädtisch)	Volumen: 24,8 Mio. €, davon gefördert: 15,8 Mio. €	Im Rahmen des Projektes „Reallabor für den Automatisierten Busbetrieb im ÖPNV in der Stadt und auf dem Land“ wird der Einsatz großer, vollautomatisierter Busse wissenschaftlich erforscht und auch real erprobt. Um das zu erreichen, sollen die Fahrzeuge im regulären Verkehr „mitschwimmen“ können – innerorts mit mindestens 40 km/h und außerorts mit mindestens 60 km/h.
AMEISE Phase 1+2 (Laufzeit: 2020 bis 2023)	Waiblingen	Volumen: 4,2 Mio. €, davon gefördert: 2,3 Mio. €	Automatisierte Busse im Gewerbegebiet Ameisenbühl in Waiblingen: Beförderung von Schüler/-innen sowie mobilitätseingeschränkten Menschen in autonom fahrenden Kleinbussen
AMEISE Phase 3.1. (Laufzeit: 2023 bis 2024)	Ehningen	Volumen: 2,2 Mio. €, davon gefördert: 1,7 Mio. €	Auswirkungen von automatisiertem ÖV bzgl. Stadtgestaltung, Transformation und Skalierbarkeit
AMEISE 3.2. (Laufzeit: 2025)	Ehningen	Volumen: 750 Tsd. €, davon gefördert: 599 Tsd. €	Technologiefolgenabschätzung und Marktdesign für den autonomen ÖV

Gemäß Frage Nr. 1 wurden in den letzten drei Jahren rund 11 Millionen Euro an Förderungen im Bereich autonomes Fahren für Shuttles eingesetzt.

Baden-Württemberg nimmt im Bereich des autonomen Fahrens im Rahmen von Pilotprojekten im bundesweiten Vergleich eine technologische und praktische Vorreiterrolle ein. So hat RABus eine der ersten Erprobungsgenehmigungen nach der Verordnung zur Genehmigung und zum Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion (AFGBV) mit Entwicklungsziel für Fahrzeuge des SAE-Level 4 des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) erhalten. Nach Kenntnis der Landesregierung handelt es sich bei RABus auch um das erste Projekt, das mit einer KBA-Erprobungsgenehmigung die Beförderung von Probandinnen und Probanden durchführt. Das Projekt besitzt damit Modellcharakter und dient als Referenz für weitere Projekte in Deutschland.

Auch das Projekt AMEISE hat in verschiedenen Phasen aufgezeigt, wie autonome Mobilitätslösungen in urbane Verkehrssysteme integriert werden können, insbesondere unter Berücksichtigung von Aspekten der Barrierefreiheit und Inklusion. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse werden in die Umsetzung zukünftiger Vorhaben (siehe Fragen 7 bis 9) einfließen.

Die Ergebnisse der jeweiligen Projekte sind auf den dazugehörigen Projektweb-sites veröffentlicht. Zudem hat die Landesregierung darauf hingewirkt, eine Ver-netzung der Vorhaben auf Bundes- und EU-Ebene sicherzustellen, um insbesondere Doppelförderungen zu vermeiden, beispielsweise über die Bund-Länder-AG „Koordinierung der Testfelder Autonome Mobilität in Deutschland“. Darüber hinaus wurden die Projekte auf verschiedenen Konferenzen oder Veranstaltungen mit ihren Ergebnissen vorgestellt, was auch Teil der Erfolgskontrolle der Zuwen-dungsbescheide war.

5. Welche Anschlussverwendungen haben für die genutzte Hardware (Fahrzeuge, Sensoren, sonstige Technik) jeweils stattgefunden?

Zu 5.:

Nach Abschluss der jeweiligen Projektlaufzeiten wurde die genutzte Hardware entweder von den Hochschulen weitergenutzt oder in Folgeprojekten verwendet. So wurden die Shuttles aus dem Projekt RABus im Anschluss in einem Projekt in Herford (Nordrhein-Westfalen) eingesetzt und in einem weiteren EU-Projekt verwendet.

Das Shuttle aus dem Projekt „AMEISE“ wurde durch einen Projektpartner aus dem „AMEISE“-Konsortium von der Hochschule Esslingen erworben. Nach der Insolvenz des ursprünglichen Herstellers wird es nun eigenständig und mit Open Source-Software weiterentwickelt. So soll auf Basis der Shuttle-Hardware ein so-genannter Autonomes Driving-Stack (AD-Stack; die zentrale Steuerzentrale eines selbstfahrenden Fahrzeugs) entwickelt werden.

6. In welchem Umfang hat sie in den letzten drei Jahren Finanzmittel der EU und des Bundes eingesetzt?

Zu 6.:

Die Landesregierung hat für die oben genannten Förderungen weder Finanzmittel aus der EU noch des Bundes eingesetzt. Sie wurden aus dem Landeshaushalt im Rahmen des Strategiedialog Automobilwirtschaft BW finanziert.

7. Welche Kriterien müssen erfüllt sein, um autonome Shuttles und Busse sicher und unter Einhaltung der rechtlichen Grundlagen in den Linienbetrieb einzuführen?

8. Welche weiteren Projekte zur Förderung des autonomen Fahrens im Bereich von Shuttles und Bussen plant sie in welchen Zeiträumen mit welchen Mitteln?

9. Welche Planungen verfolgt sie, um autonomen Busverkehr in die regulären ÖPNV-Netze aufzunehmen?

Zu 7. bis 9.:

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beant-wortet.

Die Landesregierung verfolgt das strategische Ziel, den Markthochlauf auto-nomer Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr aktiv zu unterstützen, um langfristig Effizienz-, Qualitäts- und Innovationspotenziale zu erschließen. Die Potenziale des autonomen Fahrens sind für einen leistungsfähigen und zukunftssicheren Öf-

fentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) enorm. Das autonome Fahren kann, vor allem zunächst für den straßengebundenen ÖPNV, Versorgungslücken schließen, den öffentlichen Verkehr gezielt erweitern, einen effizienten Ressourceneinsatz ermöglichen und dem Fachkräftemangel im ÖPNV entgegenwirken.

Für einen strukturierten Markthochlauf und den initialen Regelbetrieb des autonomen Fahrens im ÖPNV über die bislang erfolgten Erprobungsprojekte hinaus müssen insbesondere organisatorische, betriebliche und rechtliche Voraussetzungen geschaffen werden. Hierzu müssen zunächst Kernthemen wie beispielsweise die Konkretisierung von Anwendungsfällen und daraus die Ableitung von Fahrzeuganforderungen, Anforderungen an die Infrastruktur, Fragen zur Organisation und Anforderungen an die Leitstellen, die Aus- und Weiterbildung von Fachkräften, die Instandhaltung von Flotten, die Integration in die Nahverkehrsplanung, die Definition der Anforderungen an Ausschreibungen von Verkehrsleistungen und die Integration in Ortstarife hinreichend und fundiert betrachtet werden.

Um dies zu gewährleisten, startet das Ministerium für Verkehr im ersten Halbjahr 2026 einen fachlich fundierten Beteiligungsprozess mit den ÖPNV-Akteuren im Land. Im Rahmen dieses Prozesses sollen vorhandene Fach- und Sachkenntnisse (unter anderem auch aus den durchgeführten Projekten) sowie aus bestehender Expertise in der Branche gebündelt und praxisnah verfügbar gemacht werden. Zu welchem Zeitpunkt und in welcher Höhe hierfür Mittel anfallen werden, kann zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschließend beantwortet werden.

Parallel zu diesem Prozess, bringt sich das Land Baden-Württemberg intensiv in die länderoffene Ad-hoc-Arbeitsgruppe zum Thema „Autonomes Fahren“ ein. Die Arbeitsgruppe wurde im Nachgang zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbau-Abteilungsleitungen der Länder am 8. und 9. Oktober 2025 in Bayreuth einberufen. Ziel ist es, bis zur Sitzung der Verkehrsministerkonferenz (VMK) im Frühjahr 2026 auf Basis der aktuellen Entwicklungen gemeinsam den Weg zu ebnen, um Deutschland zum Leitmarkt für autonomes Fahren zu machen und die Integration autonomer Fahrzeuge in den ÖPNV zu erreichen. Dem Land Baden-Württemberg kommt hier eine federführende Rolle zu. Im Rahmen der VMK wurde ein Antrag des Landes Baden-Württemberg beschlossen, in welchem u. a. eine Positionierung der Länder gegenüber dem Bund zum weiteren Vorgehen beim autonomen Fahren erarbeitet wurde und die Länder finanzielle Unterstützung durch den Bund fordern. Durch die aktive Beteiligung wird das Land Baden-Württemberg auch weiterhin seinem Anspruch gerecht, eine Vorreiterrolle beim autonomen Fahren im ÖPNV einzunehmen.

Hermann
Minister für Verkehr