

Motion Fraktion GLP/JGLP (Matthias Egli, GLP): SmartCity Bern mit selbstfahrenden Shuttles für eine bessere Erschliessung der Quartiere

Die zunehmende Digitalisierung wird in den kommenden Jahren auch den Mobilitätsbereich stark beeinflussen. Mit dem Einsatz selbstfahrender Fahrzeuge ergeben sich neue Möglichkeiten die Mobilitätslandschaft zu gestalten. Die Stadt Bern soll die Chancen der neuen Technologie für ein besseres Angebot des öffentlichen Verkehrs nutzen und Projekte mit selbstfahrenden Fahrzeuge umsetzen, um die Ziele einer nachhaltigen Mobilität besser zu erreichen.

Autonome Fahrzeuge, respektive autonome Shuttles, bieten für die kombinierte Mobilität neue Chancen. Mit autonomen Shuttles können Quartiere erschlossen werden, welche bis anhin keine Anbindung an den öffentlichen Verkehr haben. Des Weiteren besteht die Möglichkeit die Mobilitätsangebote flexibel anzupassen und bestehende Buslinien an Randzeiten zu erweitern, respektive unrentabel Linien durch flexiblere autonome Fahrzeuge zu ersetzen. Die Angebotsform des öffentlichen Verkehrs verändert sich, um auf unterschiedliche Bedürfnisse rasch reagieren zu können. In Kombination mit weiteren Mobilitätsformen, ob Fuss, Velo mit Veloverleih, ÖV oder Individualverkehr, entsteht ein neuer Mobilitätsmix zugunsten einer nachhaltigen Mobilität.

Langfristig können durch digitale Aspekte zusätzliche Vorteile resultieren. Es wird eine Verflüssigung des Verkehrs erreicht und der Einsatz von leichteren Fahrzeugen mit erneuerbaren Antriebsquellen kann zu einem reduzierten Verkehrsaufkommen mit geringerem Flächen- und Energiebedarf resultieren, sowie die verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen spürbar senken. So können bestehende Infrastrukturen besser genutzt und auf teure Ausbauten verzichtet werden.

Die Stadt Bern soll sich rechtzeitig vorbereiten um den technologischen Wandel zum Vorteil der Stadt zu nutzen. Insbesondere in den Entwicklungsschwerpunkten wie dem Gaswerkareal und dem Viererfeld bietet es sich an die neuen Möglichkeiten der Erschliessung frühzeitig einzuplanen. Und auch Verkehrsknotenpunkte mit Bahnhofsanbindung wie zum Beispiel Bern Brünnen haben ein Potential für die Erschliessung der Quartiere durch autonome Shuttles.

Der Gemeinderat wird gebeten:

1. Aufzuzeigen, in welchen Quartieren in Bern langfristig ein Potential besteht mit autonomen Shuttles das Netz des öffentlichen Verkehrs zu verbessern und die Erreichbarkeit der Quartiere zu erhöhen.
2. Aufzuzeigen, welche bestehenden Linien des öffentlichen Verkehrs mit autonomen Fahrzeugen ergänzt oder durch autonome Fahrzeuge ersetzt und einfacher und effizienter betrieben werden können.
3. Bei der Planung des Gaswerkareals die Erschliessung durch autonome Shuttles mit in die Verkehrsplanung einzubeziehen.
4. Bei der Planung des Viererfelds die Erschliessung durch autonome Shuttles mit in die Verkehrsplanung einzubeziehen.
5. Bei der weiteren Entwicklung von Bern Brünnen ist die Erschliessung durch autonome Shuttles zu prüfen.
6. Rahmenbedingungen zu schaffen, dass Unternehmen in der Stadt Bern die Möglichkeit erhalten ein oder mehrere autonome Shuttle in Betrieb zu nehmen.

Bern, 02. November 2017

Erstunterzeichnende: Matthias Egli

Mitunterzeichnende: Alexander Feuz, Ueli Jaisli, Marianne Schild, Patrick Zillig, Melanie Mettler, Claude Grosjean, Maurice Lindgren, Sandra Ryser, Bernhard Eicher, Christophe Weder, Dannie

Jost, Thomas Berger, Vivianne Esseiva, Matthias Stürmer, Danielle Cesarov-Zaugg, Peter Ammann

Bericht des Gemeinderats

Die vorliegende Motion betrifft inhaltlich einen Bereich, der in der Zuständigkeit des Gemeinderats liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Zudem bleibt die Entscheidungsverantwortung beim Gemeinderat.

Technologische Entwicklungen im Bereich des autonomen Fahrens

Automatisiertes Fahren im Strassenverkehr entwickelt sich mit hoher Dynamik. Fahrzeuge in unterschiedlichen Automatisierungsgraden stehen heute bereits im individuellen und öffentlichen Verkehr im Einsatz. Viele Expertinnen und Experten sind der Auffassung, dass diese Technologie das Mobilitätsverhalten grundlegend verändern wird. Im Herbst 2017 ist der Schlussbericht zur ersten Phase einer Studie von Ernst Basler&Partner (EBP) erschienen, an der sich auch die Stadt Bern beteiligt. Darin werden grundlegende Erkenntnisse und Prognosen für den Einsatz dieser Technologie und deren Folgen in der Schweiz formuliert. Wichtig sind namentlich folgende Erkenntnisse:

- Automatisierte Fahrzeuge koexistieren zukünftig im Verkehr als neue Fahrzeugkategorie neben und mit personengesteuerten Fahrzeugen.
- Mischformen zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr zeichnen sich ab, beispielsweise automatisierte Sammelverkehre als Zubringer zu Bahnhöfen oder Schulen.
- Der Strassenverkehr könnte stark zunehmen, da automatisierte Fahrzeuge leer fahren können. So kann beispielsweise ein Fahrzeug kontinuierlich Taxidienste für eine ganze Familie leisten.
- Der Rechtsrahmen ist in der Schweiz und den anderen Unterzeichnerstaaten des «Wiener Abkommens» noch nicht an die neuen Technologien angepasst. Führen eines Fahrzeugs ohne Lenkerin oder Lenker ist bislang verboten. Die USA und China haben dieses Abkommen nicht unterzeichnet, automatisiertes Fahren ist in diesen Staaten teilweise bereits möglich oder wird bald zugelassen werden.
- Im öffentlichen Verkehr (öV) wird die Einführung automatisierten Fahrens als einfacher und schneller umsetzbar eingeschätzt als im Individualverkehr. Dadurch kann der öV gegenüber den «individuellen» Anwendungen einen «Startvorteil» erhalten, welchen es zu nutzen gilt, da die Risiken – insbesondere die Zunahme von «Leerfahrten» – bei «kollektiven» Anwendungen wesentlich geringer sind.

Haltung des Gemeinderats

Das Interesse der Stadt, den technologischen Wandel durch selbstfahrendes Fahren aktiv zu begleiten, hat der Gemeinderat in seinen aktuellen Legislaturzielen 2017 - 2020 unter zweifacher Perspektive festgehalten: Erstens legt die Stadt Wert auf die Förderung zukunftsweisender Wirtschaftszweige (Legislaturziel 8) und beteiligt sich deshalb auch an der Initiative «Smart Capital Region» der Hauptstadtregion Bern. Zweitens will die Stadt all seinen Bewohnerinnen und Bewohnern den Zugang zu einer nachhaltigen Mobilität ermöglichen (Legislaturziel 10).

Bereits im Rahmen der Eigentümerstrategie 2017 - 2020 hat der Gemeinderat BERNMOBIL den Auftrag erteilt, sich aktiv mit der technologischen Entwicklung namentlich im Bereich der Informati-

onstechnologien auseinanderzusetzen. Die Stadt Bern ist somit gewillt, die Chancen der Informationstechnologien für eine Verbesserung der öffentlichen Dienstleistungen in verschiedener Hinsicht zu nutzen und sich auf mögliche Risiken vorzubereiten. Dabei gilt es einerseits, sich Orientierungswissen zu erarbeiten, beispielsweise mit der Teilnahme an der eingangs erwähnten Studie von Ernst Basler&Partner (EBP). Andererseits soll die Stadt möglichst auch Nutzen aus praktischen Erfahrungen bei der Einführung des automatisierten Fahrens ziehen können. Insbesondere geht es darum, erste Erkenntnisse über nötige Anpassungen der Strasseninfrastruktur und das aufzubauende Leitsystem zu gewinnen, die eine Voraussetzung für automatisiertes Fahren bilden.

Pilotversuch von BERNMOBIL mit einem selbstfahrenden Kleinbus

BERNMOBIL hat 2017 – in Umsetzung des von der Stadt als Eigentümerin vorgegebenen Ziels – ein eigenes Projekt gestartet, um das Potential selbstfahrender Fahrzeuge (SFF) im öffentlichen Verkehr testen zu können. Zusammen mit der Stadt wurden verschiedene mögliche Teststrecken evaluiert. Dabei zeigte sich, dass das Matte-Marziliquartier die besten Voraussetzungen für einen solchen Testbetrieb bietet. Insbesondere kann dort der Pilotversuch SFF im Mischverkehr, jedoch bei relativ geringem Verkehrsaufkommen durchgeführt werden. Zudem kann eine gute Nachfrage erwartet werden, da das Gebiet bisher vom öV relativ schlecht erschlossen ist.

Gegenüber bisherigen Versuchen von öV-Unternehmen mit SFF enthält der Versuch von BERNMOBIL insbesondere folgende innovativen Aspekte:

- Die Linie verkehrt weitgehend auf allgemein zugänglichen Strassen (bisherige Versuche verlaufen vornehmlich auf Strassen mit allgemeinem Fahrverbot, in Fussgängerzonen oder Privat-arealen).
- Auf der Linie werden kombiniert ein selbstfahrender und ein konventioneller Kleinbus verkehren. Damit kann ein zukünftig wahrscheinlicher Mischbetrieb von Buslinien getestet werden.
- Erstmals soll der Betrieb eines selbstfahrenden Busses in ein bestehendes Leitsystem für den Linienbetrieb integriert werden und damit von einer Leitstelle überwacht werden können.
- Erstmals wird ein fahrplanmässiger Betrieb mit einem selbstfahrenden Bus angeboten.

Für die Durchführung dieses Pilotversuchs hat der Gemeinderat Ende März 2018 einen Finanzierungsbeitrag in der Höhe von Fr. 300 000.00 gesprochen. Der Start des Pilotversuchs ist voraussichtlich auf Anfang 2019 geplant.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 25. April 2018

Der Gemeinderat