

Stadtratssitzung vom 11. Mai 2023

Interpellation I 14/2022

Interpellation betreffend innovative Ansätze zur Verbesserung des Thuner Verkehrsproblems

Michelle Marbach (Grüne), Thomas Lanz (Grüne) und Fraktion Grüne/JG vom 15. Dezember 2022.
Beantwortung

Wortlaut der Interpellation

Der öffentliche Verkehr stockt seit Jahren. Obwohl die ÖV-Strecken ausgebaut und Investitionen gemacht wurden, legen die Schweizer:innen noch immer 60 Prozent aller Fahrten im Auto zurück. Der Modalsplit, also der Anteil des öffentlichen am Gesamtverkehr, bleibt bei 21 Prozent stehen.¹ In Thun liegt der Anteil mit 15.4 Prozent gar noch tiefer.²

Durch den hohen und stetig wachsenden Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modalsplit, resultieren die in Thun bekannten Verkehrsengpässe, wie beispielsweise während den Stosszeiten an der Frutigen- oder Hofstettenstrasse. Bei deren Bekämpfung liegt der Fokus bis anhin nicht auf den Ursachen, sondern auf den Symptomen. Innovative Ansätze gehen dabei meist vergessen, obwohl diese kostengünstig und rasch umsetzbar wären.

Im Projekt ÖV42³ wurde beispielsweise der innovative Ansatz von 42hacks angewendet: mit künstlicher Intelligenz Mobilfunkdaten analysieren und in Kombination mit historischen Daten neue Erkenntnisse zu Mobilitätsmustern gewinnen. Um daraus bedürfnisorientierte und somit bessere Mobilitätsangebote zu entwickeln, setzt 42hacks auf Ko-Kreation mit Bürger:innen: Bestehende ÖV-Nutzer:innen, Autofahrer:innen und Vertreter:innen der jungen Generation entwickeln in öffentlichen Hackathons ko-kreative Mobilitätslösungen.

In Zusammenarbeit mit der BLS entstanden so zum Beispiel die Aktion 31DAYS.CH⁴, in der Autofahrer:innen für einen Monat ihre Autoschlüssel gegen ein GA, eBike oder Mobility-Abo eintauschen können, oder der «Pop-up-Zug»⁵ als Direktverbindung zwischen Ostermundigen und Burgdorf. Mit dem Testen verschiedener innovativer Ansätze sollen auch in Thun geeignete Massnahmen eruiert werden, welche die Attraktivität und somit den Anteil des ÖVs am Modalsplit rasch erhöhen. Dies könnte zeitnah zu einer Verbesserung der Thuner Verkehrsprobleme beitragen.

¹<https://www.derbund.ch/wie-die-oev-branche-die-menschen-aus-den-autos-locken-will-153277794421> (Zugriff: 10.12.2022)

² Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035

³ <https://www.42hacks.com/%C3%B6v42> (Zugriff: 10.12.2022)

⁴ <https://www.31days.ch/> (Zugriff: 10.12.2022)

⁵ <https://www.bls.ch/de/fahren/fahrplan/pop-up-zug> (Zugriff: 10.12.2022)

Aufgrund dieser Ausführungen stellen sich uns folgende Fragen, um deren Beantwortung der Gemeinderat gebeten wird:

1. Kann sich der Gemeinderat vorstellen, bedarfsorientierte Angebote mittels innovativer Ansätze umzusetzen?
2. Falls nein, welche Ansätze, abgesehen von baulichen Massnahmen, gedenkt der Gemeinderat ansonsten zu verfolgen?
3. Sieht der Gemeinderat im innovativen Ansatz von 42hacks, der durch das Nutzen innovativer Mobilitätsdaten und einer Bürgerbeteiligung mittels Hackathons neue Lösungen entwickelt, Potenzial für die Entwicklung von konkreten Lösungen für die Verkehrsprobleme in Thun?
4. Ist der Gemeinderat bereit, sich bei den betroffenen Gemeinden und dem Kanton für das Testen innovativer Ansätze wie dem von 42hacks einzusetzen?

Antwort des Gemeinderates

In den Mobilitätsstrategien auf kantonaler und regionaler Ebene wird dem öffentlichen Verkehr eine zunehmend bedeutendere Rolle zugesprochen, um die stetig wachsende Mobilitätsnachfrage bewältigen und verträglich abwickeln zu können. Die Strategieelemente «Verkehr verlagern» und «Verkehr vernetzen» setzen dabei auf die Stärken des ÖV, zu denen u.a. Zuverlässigkeit (Taktfahrplan), Verknüpfung (Umsteigepunkte), Flächeneffizienz und Umweltfreundlichkeit zählen. Ausserhalb der routinierten Tagesabläufe von Pendlerinnen und Pendlern nimmt der Bedarf nach grösserer Flexibilität des Fahrplans und der Linienführung des öffentlichen Verkehrs stetig zu. Dies betrifft insbesondere den Freizeitverkehr. Die Digitalisierung und der Trend zur Verschmelzung von MIV und bestehendem ÖV eröffnet für Angebote im Bereich bedarfsorientierter Angebote neue Möglichkeiten. Ein grundlegender Entwicklungssprung in diesem Bereich ist erst mit der Einführung selbstfahrender Fahrzeuge zu erwarten.

Zu Frage 1: Kann sich der Gemeinderat vorstellen, bedarfsorientierte Angebote mittels innovativer Ansätze umzusetzen?

Im Rahmen der Umfrage zum Regionalen Angebotskonzept des öffentlichen Verkehrs 2027-2030 hat sich der Gemeinderat für ein bedarfsorientiertes Angebot des Hangbusses ausgesprochen. Diese oberhalb des rechten Thunerseeufers verkehrende Linie weist seit Jahren eine geringe Nachfrage und damit ein zu geringer Kostendeckungsgrad auf. Die Regionale Verkehrskonferenz hat das Anliegen der Stadt Thun aufgenommen und prüft derzeit, den Hangbus in einen Piloten für ein erstes bedarfsorientiertes (On-Demand) Angebot in der Region Thun aufzunehmen. Solche Angebote sind aktuell regulatorisch nur in bisher ungenügend oder schwierig zu erschliessenden Gebieten möglich. Im städtischen Raum ist der angebotsorientierte Linienverkehr mit dichten Takten, behindertenkonformen Haltestellen und grossen Transportgefässen nach wie vor die effizienteste Lösung.

Zu Frage 2: Falls nein, welche Ansätze, abgesehen von baulichen Massnahmen, gedenkt der Gemeinderat ansonsten zu verfolgen?

Der Gemeinderat legt den Fokus auf eine Optimierung des öffentlichen Mobilitätsangebots im Gesamtverkehrssystem. Bedarfsorientierte können derzeit angebotsorientierte Angebote (Linienverkehr) nicht ersetzen, aber für bestimmte Problemstellungen einen Mehrnutzen bieten (vgl. auch Antwort zu Frage 1).

Zu Frage 3: Sieht der Gemeinderat im innovativen Ansatz von 42hacks, der durch das Nutzen innovativer Mobilitätsdaten und einer Bürgerbeteiligung mittels Hackathons neue Lösungen entwickelt, Potenzial für die Entwicklung von konkreten Lösungen für die Verkehrsprobleme in Thun?

Den Ansatz von 42hacks erachtet der Gemeinderat grundsätzlich als interessant. Die Verknüpfung und Analyse von Daten kann zu neuen Lösungsansätzen führen und wird mit der fortschreitenden Digitalisierung zunehmend in die Planung und Optimierung bestehender Angebote einfließen. Die Analyse von Big Data unter Anwendung von *machine learning* und künstlicher Intelligenz hat gerade im Mobilitätsbereich ein grosses Potential, weist aber auch eine enorme Komplexität auf. Mit Hackathons können aus Sicht des Gemeinderates die Verkehrsprobleme nicht generell und unabhängig von der Infrastruktur gelöst werden, sie haben aber künftig das Potential, Lösungsansätze zu konkreten Problemstellungen hervorzubringen.

Die bisher im Rahmen von Innovationsprozessen entwickelten und in Piloten umgesetzten Angebote im Bereich der bedarfsorientierten Mobilität haben gezeigt, dass es herausfordernd ist, einen akzeptablen Kostendeckungsgrad und eine angemessene Effizienz zu erreichen. Ebenso gestaltet sich die Überführung von Pilotbetrieben in einen Regelbetrieb als schwierig, da die regulatorischen Rahmenbedingungen dem technologischen Fortschritt hinterherhinken und damit die Motivation zu Innovation bei Gemeinden und Transportunternehmen hemmen.

Zu Frage 4: Ist der Gemeinderat bereit, sich bei den betroffenen Gemeinden und dem Kanton für das Testen innovativer Ansätze wie dem von 42hacks einzusetzen?

Auf Ebene Regionale Verkehrskonferenz und Kanton ist der Gemeinderat bereit, das Interesse abzuklären. Bei der Entwicklung neuer Modelle für eine bedarfsorientierte Mobilität ist auch die Bereitschaft von Anbietern aus der Privatwirtschaft wie die konzessionierten Transportunternehmen gefragt, sich an solchen Formaten zu beteiligen und ihre eigenen Daten zur Verfügung zu stellen.

Thun, 29. März 2023

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller