



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Bergedorf
Bezirksversammlung

Antwort öffentlich AfD-Fraktion	Drucksachen-Nr.: 21-1128.01
	Datum: 04.11.2021 Aktenzeichen:

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
	Bezirksversammlung Bergedorf	25.11.2021

Zwischenergebnis: Autonomes Fahren in Bergedorf

Sachverhalt:

Auskunftsersuchen von der AfD Fraktion Bergedorf

BAbg. Eugen Seiler, Reinhard Krohn, Peter Winkelbach, Herbert Meyer

Seit einiger Zeit kann man in Bergedorf immer wieder kleine Busse sehen, die sich quälend langsam durch die Straßen bewegen. Es ist immer ein Busfahrer dabei, jedoch sind nur selten Fahrgäste zu sehen. Zudem sind auf Grund der neuen Haltestellen dieses Projekts sehr viele Parkplätze weggefallen, z.B. an Reinbeker Weg.

Dieser Feldversuch mit den Shuttle-Prototypen in Bergedorf soll von September bis November 2021 stattfinden. Aus den Medien ist zu erfahren, dass die Fahrzeuge Platz für bis zu zwölf Fahrgäste bieten, sowie eine Fahrzeugbegleitung der VHH. Diese überwacht die automatisierte Fahrt und kann bei Bedarf ins Geschehen eingreifen. Aus unserer Sicht ist es Zeit für Zwischenergebnis.

Vor diesem Hintergrund fragen wir:

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende beantwortet das Auskunftsersuchen vom 21.10.2021 wie folgt.

1. *Wie viele autonome Busse sind derzeit in Bergedorf im Einsatz?*

Drei.

2. *Wie viele Fahrgäste sind bis jetzt befördert worden, bitte nach Monaten aufschlüsseln.*

Bis Mitte Oktober 2021 wurden weit über 1.000 Personen transportiert. Die Nutzung liegt momentan bei etwa 25 Personen pro Tag und wächst stetig.

3. *Wie oft musste der Fahrzeugbegleiter bisher korrigierend eingreifen?*

Die Zahl der Eingriffe wird nicht gezählt, da es hier eine Mischung aus geplanten Eingriffen (beispielsweise zum Umfahren von falsch geparkten Fahrzeugen oder das manuelle Fahren im Bereich des Betriebshofs) und ungeplanten Eingriffen (etwa ein falscher Notstopp wg. aufgewirbelter Herbstblätter) gibt. Einen sicherheitskritischen manuellen Eingriff gab es nicht. Gemäß Projektplan geben die Begleiter:innen Rückmeldung über die Zahl und Art dieser Fahrtunterbrechungen, die dann auch im Abschlussbericht dokumentiert werden. Diese Erkenntnisse werden danach auch von den Projektpartnern zur gezielten Weiterentwicklung der Technik genutzt, um künftig die Zahl der Eingriffe zu senken.

4. *Kann ein solches Unternehmen kostendeckend betrieben werden? (Busanschaffung, Busfahrer, Stromkosten, Wartung etc.)*

Forschungs- und Entwicklungsprojekte wie das E-Moin-Teilprojekt sind in der Regel nicht kostendeckend, sondern haben ihren Zweck in einem Erkenntnisgewinn. Mit Begleitung durch eine:n Sicherheitsfahrer:in wird mittelfristig kein kostendeckender Betrieb möglich sein. Ein:e Sicherheitsfahrer:in wird in diesem Pilotprojekt benötigt, da die Fahrzeuge noch nicht alle Situationen beherrschen können. Perspektivisch wird ein:e Sicherheitsfahrer:in im Fahrzeug nicht mehr benötigt und entweder durch einen Remote-Operator oder die autonome Fahrfunktion abgelöst. Gleichzeitig sorgt die Möglichkeit, die Shuttles „nach Bedarf“ zu bestellen, für eine deutlich gesteigerte Attraktivität und mehr Nutzen für die Kund:innen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und reduziert die Kosten im Vergleich zu einem klassischen Linienbetrieb mit konventionellen Fahrzeugen.

Das Bezirksamt ergänzt:

Projektende war der 31.10., die Schilder und die Leichtbauhalle wurden bereits abgebaut.

Die Angabe, dass bis zu 12 Fahrgäste transportiert werden können, stammt aus einer früheren Projektphase. Aufgrund der anhaltenden ernstzunehmenden Corona-Lage wurde die Anzahl auf 5 Personen (aufgrund der Platzverhältnisse) begrenzt.

Petition/Beschluss: ---

Anlage/n: ---