

Stadtratssitzung vom 14. Februar 2019

**Fragestunde F 04/2019**

## **Fragestunde zur Querung Scherzligen**

Adrian Christen (SP) vom 12. Februar 2019; Beantwortung

---

### **Wortlaut der Fragestunde**

In der Gesamtverkehrsstudie von 2002 wurde die Querung der Aare im Bereich Scherzligen für den Langsamverkehr als vordringlich bezeichnet (MM 06.12.2002). Im GVK 2035, das am 18. Dezember 2018 vom Gemeinderat genehmigt wurde, wird die Aarequerung Scherzligen als Minimalanforderung für den Langsamverkehr erhoben (Seite 104) und wird auch beim Fussverkehr als Netzlücke von besonderer Bedeutung aufgeführt (Seite 106). Zudem ist die Querung im Raum Schadau explizit Bestandteil des Agglomerationsprogramms (LV-N-1-a).

Auch in diversen Vorstössen und Debatten im Stadtrat wurde auf eine rasche Lösung oder zumindest eine Verbesserung des Angebots gedrängt. Trotz alledem hat sich die Situation seit 2002 nicht verbessert. Die Fähre ist im Moment geschlossen und ist weder behindertengerecht noch eignet sie sich für den Transport von Velos, Veloanhängern oder Kinderwagen.

Im Thuner Tagblatt vom 31. Januar 2019 konnte man lesen, dass der Gemeinderat so rasch als möglich mit einem aussagekräftigen Testbetrieb starten will. Vor diesem Hintergrund stellen sich folgende Fragen:

1. Wie stellt sich der Gemeinderat einen aussagekräftigen Testbetrieb mit der vorhandenen Infrastruktur vor?
2. Ist es nicht unmöglich, mit der vorhandenen Infrastruktur den Nutzen für den Veloverkehr festzustellen?
3. Wie kommt es, dass das vom Gemeinderat vor kurzem genehmigte GVK 2035 die Verbindung Scherzligen als Netzlücke für Fuss- und Veloverkehr aufführt und nun der Gemeinderat den Nutzen der Fähre schon wieder bezweifelt?
4. Wie hoch dürften die jährlichen Betriebskosten der Fähre sein, damit der Gemeinderat einen Betrieb als tragbar erachten würde?

### **Antwort des Gemeinderates**

Grundsätzlich verweisen wir auf den erwähnten Artikel in der Ausgabe vom 31. Januar 2019 des Thuner Tagblatts, der den aktuellen Stand der Beschlüsse und Arbeiten richtig zusammenfasst.

### **Zu Frage 1: Wie stellt sich der Gemeinderat einen aussagekräftigen Testbetrieb mit der vorhandenen Infrastruktur vor?**

Der Gemeinderat hat im Dezember 2013 einen Variantenentscheid zugunsten eines klassischen Fährbetriebs gefällt. Die Frage der Aussagekraft eines Testbetriebs ist folglich nicht anhand von damals verworfenen Varianten zu beantworten, sondern anhand der Betriebszeiten der gewählten Variante, für welche die vorhandene Infrastruktur durchaus taugt.

**Zu Frage 2: Ist es nicht unmöglich, mit der vorhandenen Infrastruktur den Nutzen für den Veloverkehr festzustellen?**

Siehe Antwort auf Frage 1. Eine klassische Fährverbindung stiftet offensichtlich für den Veloverkehr weniger Nutzen als beispielsweise eine Brücke. Eine Fährverbindung ist auch weniger als eine Brücke geeignet, die Anforderungen an die Behindertengängigkeit zu erfüllen.

**Zu Frage 3: Wie kommt es, dass das vom Gemeinderat vor kurzem genehmigte GVK 2035 die Verbindung Scherzligen als Netzlücke für Fuss- und Veloverkehr aufführt und nun der Gemeinderat den Nutzen der Fähre schon wieder bezweifelt?**

Der Gemeinderat geht den beschlossenen Testbetrieb ergebnisoffen an. Zum Zeitpunkt der Genehmigung des GVK 2035 lagen dessen Ergebnisse noch nicht vor.

**Zu Frage 4: Wie hoch dürften die jährlichen Betriebskosten der Fähre sein, damit der Gemeinderat einen Betrieb als tragbar erachten würde?**

Die Frage der Betriebskosten lässt sich aus Sicht des Gemeinderates nicht losgelöst von den damit finanzierten Transportleistungen beantworten. Darüber soll der Testbetrieb Auskunft geben.

Thun, 13. Februar 2019

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident  
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber  
Bruno Huwyler Müller