

Stadtratssitzung vom 22. September 2016

Postulat Nr. P 3/2016

Postulat betreffend Vorwärtsgang für die Aarequerung Scherzligen

Fraktion Grüne, SP und Mitunterzeichnende vom 7. April 2016; Beantwortung

Wortlaut des Postulats

Der Gemeinderat wird gebeten, das Vorprojekt zur Fuss- und Veloquerung Scherzligen in der Umsetzung zu priorisieren und auf folgende Aspekte zu prüfen:

1. Vergleich von Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten, Linienführung und Bewilligungsfähigkeit von vier Fährtypen: bediente Fähre, bediente Kettenfähre, unbediente Kettenfähre und unbediente, autonom navigierende Fähre mittels GPS und/oder anderen Sensoren, alle unter Berücksichtigung eines Solarantriebs im Netzverbund.
2. Prüfung der geeigneten und möglichen Anlegestellen (Bächimatte und Scherzligen zwischen Kirche/Schadaupark, notfalls Kohleweier) und deren Einfluss auf den Zeitpunkt der Realisierbarkeit.
3. Prüfung einer externen Vergabe der Projektleitung für das Vorprojekt, wenn damit eine effiziente Abwicklung und Entlastung der Verwaltung erwartet werden darf.
4. Einbezug der Gemeinde Hilterfingen und Oberhofen und Prüfung der Möglichkeit deren finanzieller Beteiligung.

Begründung

Die Langsamverkehrsverbindung Bächimattquai-Scherzligen ist eine Priorität A Massnahme des Agglomerationsprogramms der 1. Generation aus dem Jahre 2007. Diese Verbindung führt zu einer direkteren und attraktiven Verbindung zwischen dem rechten Thunerseeufer zur Schadau und zum Thuner Westamt. Als solche dient diese Pendlern, Besuchenden des KKT und künftigen Einrichtungen im Raum Schadau wie auch Schülern des Gymnasiums und der Berufsschulen. Die Bevölkerung von Thun und dem rechtem Thunerseeufer und auch der Tourismus profitieren davon.

Seit der Idee und Aufnahme ins Agglomerationsprogramm sind bald 15 Jahre vergangen. Wiederholt wurden stadtinterne Abklärungen geführt, die Idee verschiedener Querungsvarianten verworfen. Wir entnehmen den vorliegenden Berichten und Abklärungen, dass schlussendlich nur eine Fährverbindung in Frage kommt. Brücke, Tunnel oder Mobri wurden im Variantenstudium des Tiefbauamts der Stadt Thun schlechter bewertet. Im Sommer 2014 war zu lesen, dass eine Fähre frühestens im 2016 fahren werde. Jetzt haben wir das Jahr 2016, ein Kredit von CHF 140'000 für ein Vorprojekt wurde gesprochen, realisiert wurde noch nichts. Der Fährtyp hat einen grossen Einfluss auf die Betriebskosten und Zielerreichung:

- Je nach Fährlösung resultieren beschränkte Nutzungszeiten und der zu erwartende Nutzen gerade für Pendler und Schüler wird stark reduziert.
- Der Fährtyp hat grossen Einfluss auf Betriebskosten und die Anforderungen an eine Anlegestelle und somit auf den Realisierungszeithorizont.
- Die Mitfinanzierung der Projekte des Agglomerationsprogramms durch den Bund und Kanton zu 40% resp. 35 % ist zeitlich befristet. Sparübungen beim Kanton führten bereits zu einer Reduktion des Beitragssatzes von 50 auf 35%.

Es darf nicht sein, dass die Stadt die Umsetzung der Massnahme, zu der sie sich verpflichtet hat, noch weiter aufschiebt. Damit wird riskiert, dass sich die Kosten für die Stadt Thun erhöhen, oder eine Umsetzung auf Grund der Entwicklungen im Gebiet Schadau- Scherzligen/Kohleweier erschwert oder sogar verunmöglicht werden.

Stellungnahme des Gemeinderates

Ausgangslage

Das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Thun der ersten Generation (AP 1) sieht eine neue Aarequerung für den Langsamverkehr im Gebiet Scherzligen vor. Die heute unmittelbar neben der Scherzligikirche auf privater Basis und mit unattraktiven Betriebszeiten betriebene Fähre¹ soll durch eine leistungsfähigere Querungsmöglichkeit mit geregelten und ausgedehnten Betriebszeiten ersetzt werden. Die Fähre soll das beidseitig der Aare verlaufende Fussgänger- und Velowegnetz verbinden und die bisherige Lücke im Freizeitverkehrsnetz und dem Panorama Rundweg Thunersee schliessen.

Eine Arbeitsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern der Interessengruppe Schadau/Scherzligen und der Gemeinde Hilterfingen hat unter der Leitung des Tiefbauamts drei Querungsvarianten und -systeme geprüft und bewertet:

- Fähre: Konventionelle, bediente Fähre mit beidseitigen Landungsstegen;
- Mobri (mobile bridge): vollautomatische Personenkabine, die auf Schienen im Sohlenbereich des Gewässers zwischen den beidseitigen Anlegestellen hin und her pendelt;
- Bewegliche Brücke: vollautomatische, bewegliche Brücke mit Schwenk- oder Teleskoparmen, welche eine Öffnung für den Schiffsverkehr freigeben.

Im Rahmen einer Behörden- und Fachstellenkonsultation wurden diese Systeme den zuständigen Stellen von Bund und Kanton zur Vorbeurteilung vorgelegt. Diese vertiefenden Abklärungen zeigten klar, dass die Fähre, die im anspruchsvollen und sensiblen historischen Gebiet der Aaremündung, der Scherzligikirche und des Schadauparks liegt, mit vielfältigen Anforderungen, Randbedingungen und Auflagen konfrontiert ist:

- Ufer- und Ortsbildschutz (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder ISOS)
- Fischerei (Äschenlaichgebiet von nationaler Bedeutung)
- Ornithologie (Brutplatz für Kolben- und Reiherente aus dem Bundesinventar der Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung)
- Hochwasserschutz
- Schifffahrt (konzessionierte Kursschifffahrt BLS, Lastschifffahrt, privater Bootsverkehr) usw.

Die Gegenüberstellung der drei Varianten zeigt deutlich, dass einzig eine Fähre realistisch umsetzbar ist.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat im Januar 2011 mit dem Kanton als Trägerschaft des AP eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Mit diesem Vertrag verpflichtet sich der Bund zur Mitfinanzierung der Infrastruktur-Massnahmen. Der Baubeginn der einzelnen Massnahmen ist nicht an fixe Fristen gebunden. Die ergänzende Finanzierungsvereinbarung kann erst mit Vorliegen eines baubewilligten Projekts sowie der definitiven Sicherstellung der Finanzierung durch die Stadt Thun beantragt werden. Die Beitragshöhe und die beitragsberechtigten Kosten werden erst darin verbindlich festgelegt.

Zu Punkt 1: Vergleich von Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten, Linienführung und Bewilligungsfähigkeit von vier Fährtypen: bediente Fähre, bediente Kettenfähre, unbediente Kettenfähre und unbediente, autonom navigierende Fähre mittels GPS und/oder anderen Sensoren, alle unter Berücksichtigung eines Solarantriebes im Netzverbund.

¹ Mo & Di geschlossen, Mi bis Fr 13:30 bis 18:00, Sa & So 11:00 bis 18:30, bei schlechtem Wetter geschlossen

Mit der Bewilligung eines Verpflichtungskredits von 140'000 Franken hat der Gemeinderat im Sommer 2014 den Auftrag erteilt, ein Vor- und Bauprojekt sowie ein Betriebskonzept für einen neuen Fährbetrieb auszuarbeiten. Im Vordergrund steht dabei eine konventionelle Fähre, wie sie vielerorts und in Thun von Frau Schröder betrieben wird. Mit Vorliegen des Betriebskonzepts und eines Betreibers werden im Rahmen der Projekterarbeitung auch andere Fähren- resp. Antriebstypen sowie alternative Linienführungen geprüft und bewertet. Dabei ist es selbstverständlich, dass nebst den Investitionskosten auch die Entwicklungs- und voraussichtlichen Betriebskosten massgebend sein werden.

Unbediente, autonom verkehrende Wasserfahrzeuge - z.B. über eine Bodenkette angetriebenes Fährboot - im Kreuzungsbereich der konzessionierten BLS-Schiffahrt, der Lastschiffahrt und der privaten Schiffe haben kaum Chancen auf eine Betriebsbewilligung. Durch die vordefinierte Linienführung kann eine Kettenfähre nicht flexibel geführt werden. Insbesondere bei schwierigen Verhältnissen wie Nebel, Hochwasser mit Schwemmholz usw. ist dies nachteilig. Die auf dem Seegrund installierte Antriebskette ist im Fliessgewässer mit Geschiebe unterhaltsintensiv.

Zu Punkt 2: Prüfung der geeigneten und möglichen Anlegestellen (Bächimatte und Scherzligen zwischen Kirche/Schadaupark, notfalls Kohleweier) und deren Einfluss auf den Zeitpunkt der Realisierbarkeit.

Die richtige Linienführung sowie die Standorte der Anlegestellen sind wichtig. Sie werden mit dem Betriebskonzept und dem künftigen Betreiber zusammen festgelegt. Ein möglicher Standort liegt im Bereich der Scherzligkirche und des Schadauparks. Dieser ist über öffentlichen Boden zugänglich und liegt unmittelbar auf der Wunschlinie der Parkbesucher. Ob die recht imposanten behinderten- und velogerechten Anlegestellen sowie ein Dienstgebäude in der Uferschutzzone und an prominentester Lage im sensiblen historischen Gebiet bei der Scherzligkirche und des Schadauparks bewilligungsfähig und realisierbar sein werden, ist fraglich. Ein anderer potenzieller Standort liegt beim Kohleweier. Die Beeinträchtigung des Ortsbildes ist sehr gering. Ein Dienstgebäude könnte sogar mit dem ansässigen Bootsunternehmer kombiniert werden. Der Uferweg Bahnhof – Schadau liegt in unmittelbarer Nähe.

Zu Punkt 3: Prüfung einer externen Vergabe der Projektleitung für das Vorprojekt, wenn damit eine effiziente Abwicklung und Entlastung der Verwaltung erwartet werden darf.

Die Projektierung im sensiblen Gebiet Scherzligen / Schadau ist aus den oben erwähnten Gründen planungsrechtlich und politisch anspruchsvoll. Im Moment laufen Gespräche mit am Fährbetrieb interessierten Organisationen. Diese haben auch eigene Vorstellungen und Bedürfnisse, sowie teilweise grosse Erfahrungen.

Mit Vorliegen der Idee des Betriebskonzepts ist die konkrete Bereitschaft zur Mitfinanzierung der Investitionen durch Bund und Kanton vorab zu bestätigen. Dann können die weiteren Schritte sowie nötigen Ausschreibungen der Arbeiten bestimmt werden. Die Bestimmungen des öffentlichen Beschaffungswesens sowie die Randbedingungen für die Konzession sind zu berücksichtigen und hängen stark vom künftigen Betriebskonzept und dem zu vergebenden Auftrag ab. Denkbar ist auch eine Gesamtunternehmer-Offerte inkl. Planung und künftigem Betrieb.

Zu Punkt 4: Einbezug der Gemeinde Hilterfingen und Oberhofen und Prüfung der Möglichkeit deren finanzieller Beteiligung.

Die Aarequerung Scherzligen bis Bächimatt ist eine Massnahme des AP 1 auf dem Gemeindegebiet von Thun, für deren Planung, Finanzierung, Umsetzung und Betrieb die Stadt Thun zuständig ist. Die Gemeinde Hilterfingen war bereits in der Arbeitsgruppe Aarequerung Schadau - Bächimatt vertreten und hatte sich an den bisherigen Planungsarbeiten finanziell beteiligt. Der Gemeinderat schätzt die Mitarbeit von Hilterfingen und die finanzielle sowie politische Unterstützung. Im weiteren Projektverlauf wird der Kontakt mit den Nachbargemeinden aufrechterhalten, und auch die Möglichkeiten der finanziellen Beteiligungen werden abgeklärt.

Da die Prüfung mit der vorliegenden Stellungnahme bereits erfolgt ist, kann das Postulat angenommen und abgeschrieben werden.

Antrag

Annahme und gleichzeitige Abschreibung.

Thun, 31. August 2016

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

Beilage

Bericht Aarequerung Langsamverkehr Scherzligen-Bächimatt, Fährbetrieb Thun Scherzligen, 28. Januar 2016