

Stadtratssitzung vom 20. Januar 2023

Postulat P 30/2022

Postulat betreffend Prüfung des Einsatzes von foilenden Fähren für die Lösung der Verkehrsprobleme am rechten Thunerseeufer

Adrian Christen (SP), Fraktionen SP und Grüne/JG, Barbara Lehmann Rickli (FDP), Markus van Wijk (FDP) und Claude Schlapbach (FDP) vom 1. September 2022; Beantwortung

Wortlaut des Postulates

Der Gemeinderat wird gebeten, zu überprüfen, ob foilende Fähren nach dem Vorbild der schwedischen Candela P-12 eine Alternative zum öffentlichen Verkehr sein könnten und helfen würden, die Verkehrsprobleme am rechten Thunerseeufer zu entschärfen.

Begründung

Die Verkehrsprobleme am rechten Thunerseeufer sind allen bekannt und die Lösung nicht einfach. Grössere Verkehrsprojekte brauchen für die Realisierung noch Jahrzehnte, daher sind kreative Lösungen, die kurz bis mittelfristig etwas bringen, gefragt. Auf dem Wasser findet gerade eine längst überfällige Revolution statt; viele kennen die Segelboote vom America's Cup mit den Foils oder Kite und Wing Surfer auf dem Thunersee, die mit der Hilfe von Foils über das Wasser schweben. Nun ist dieser neue Trend auch bei der Schifffahrt angekommen. Das Candela P-12 Shuttle hat gegenüber einem traditionellen Kursschiff viele Vorteile:

- es braucht bis zu 15x weniger Energie, weil der Schiffsrumpf mit den Foils viel weniger Widerstand im Wasser hat.
- es wird elektrisch betrieben und ist somit praktisch geräuschlos, was für Fahrgäste wie auch für Anwohnende am See ein grosser Vorteil ist.
- es ist mit einer Geschwindigkeit von ca. 50km/h gleich schnell wie der Verkehr auf der Strasse (ohne Stau), der Weg ist aber kürzer, weil direkter und somit ist der Shuttle schneller.
- es verursacht praktisch keine Wellen und kann daher schneller fahren als ein normales Schiff, ohne dabei das Ufer zu beschädigen.
- es fährt sehr ruhig, wodurch die Fahrgäste auch bei hoher Geschwindigkeit keine Seekrankheit bekommen.
- eine Zulassung dürfte kein Problem sein, da eine Candela bereits 2021 auf dem Thunersee gefahren ist (siehe Bericht in der Jungfrauzeitung vom 24. Mai 2021).
- es braucht keine teure Infrastruktur, weil die Anlegestellen bereits vorhanden sind.
- der Shuttleservice könnte von der BLS betrieben werden, die mit der Schifffahrt Erfahrung hat und auch bereits Personal mit Schifffahrtserfahrung hat.

Das Candela P-12 Shuttle wird in Stockholm ab Ende 2022 testweise betrieben, so dass mittelfristig solche Fähren mit der Foiltechnik nicht nur den Stau in Stockholm, sondern auch die Verkehrsprobleme am rechten Thunersee auf eine sehr ökologische Weise vermindern könnten.

Stellungnahme des Gemeinderates

Das erwähnte Candela P-12 Shuttle wird ab 2023 als Pilotprojekt auf einer der Hauptrouten der Stockholmer Stadtfähren eingesetzt. Die Pendelnden sollen künftig von Stockholm (ca. 950'000 Einwohner) aus in 25 Minuten mit dem Shuttle in den Vorort Ekerö (ca. 11'500 Einwohner) in den Schären vor Stockholm gelangen können. Die Beförderungskapazität beträgt 30 Personen pro Schiff. Im Normalbetrieb wird die Fähre mit rund 25 Knoten unterwegs sein, das entspricht ca. 46 km/h. Damit soll die Fähre knapp 93 Kilometer weit kommen. Der Akku wird in etwa einer Dreiviertelstunde von 10 auf 85 Prozent geladen. [Quellen: candela.com und golem.de]

Diese Daten zeigen auf, dass die Situation nur schwer mit derjenigen in Thun vergleichbar ist. Weder das potenzielle Einzugsgebiet mit den entsprechenden Pendlerinnen und Pendlern noch die Distanzen sind vergleichbar. In Thun müssten mehrere Stationen am rechten Seeufer angefahren werden, um auch nur annähernd genügend Passagiere aufnehmen zu können. Damit werden die Distanzen zwischen den Halten so kurz, dass die Fähre kaum genügend Geschwindigkeit aufbauen kann, um ins Foilen zu kommen. In Stockholm wird zudem eine bestehende Fährverbindung mit umweltschonenderen und schnelleren Schiffen ersetzt. Die Menschen sind sich das Pendeln mit dem Schiff demnach gewohnt. Dies ist in dieser Gegend mit den vielen Schäreninseln auch nicht erstaunlich. In Thun hat sich gezeigt, dass für einen Pendlerfährbetrieb vom rechten Seeufer nach Thun keine Nachfrage besteht. Während der Baustelle Berntorplatz im Jahr 2018 wurde von der BLS eine Fähralternative angeboten. Diese musste wegen mangelnder Nachfrage kurz darauf wieder eingestellt werden.

Das Postulat verlangt einen Fährbetrieb als Alternative zum öffentlichen Verkehr. Dies entspricht auch dem Stockholmer-Modell. Damit ist auch klar, dass im konkreten Fall Thunersee eine Verlagerung vom Bus auf die Fähre stattfinden würde. Eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr kann mit einem Fährbetrieb nicht erreicht werden. Demzufolge ist der Fährbetrieb kein Beitrag zur Verbesserung der Stausituation am rechten Thunerseeufer, wie es in der Begründung suggeriert wird.

Die Personenschiffahrt auf dem Thunersee dient vor allem dem Tourismus und dem Ausflugsverkehr. Auf dem Genfersee, dem Vierwaldstättersee, dem Zürichsee, dem Greifensee, dem Walensee und den Tessiner Seen verkehren Schiffe ganzjährig auf Verbindungen, die im Landverkehr nur mit grossen Umwegen erreicht werden könnten. Dazu kommen Autofähren auf dem Bodensee, dem Zürichsee und im Sommerhalbjahr auf dem Vierwaldstättersee. Ein schneller Fährverkehr entlang des rechten Thuner Seeufers ist einem solchen Linienverkehr mit Erschliessungsfunktion gleichzusetzen. Dafür wird eine eidgenössische Konzession benötigt, die mit dem bestehenden öffentlichen Verkehr koordiniert wird. Das Bundesamt für Verkehr als Aufsichtsbehörde ist unter anderem auch zuständig für die Zulassung der Schiffe.

Nach geltendem Recht gilt die Schifffahrt im Kanton Bern als rein touristisches Angebot und ist nicht Bestandteil des öffentlichen Verkehrs. Gestützt auf Art. 9 Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG, BSG 762.4) kann der Kanton nur ausnahmsweise Beiträge an Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen des touristischen Verkehrs gewähren, sofern diese für eine Region von wesentlicher Bedeutung sind. Im Kanton Bern fehlen deshalb derzeit die rechtlichen Voraussetzungen für die Aufnahme eines nicht touristischen Linienverkehrs mit Erschliessungsfunktion. Als Alternative zum öffentlichen Verkehr ohne die entsprechenden Kantonsbeiträge müsste das Anliegen regional weiterverfolgt und tragbare Lösungen für Investitionen und Betriebsfinanzierung gefunden werden.

Der Regierungsrat des Kantons Bern hat in seiner Beantwortung der Motion «Innovative ÖV-Verbindung Thun-Ost» folgende Aussagen zur aktuellen Situation gemacht:

Der Kanton prüft seit längerem die Machbarkeit verschiedener Varianten, um eine Verkehrsentslastung am rechten Thunerseeufer zu erreichen. Die getesteten Sofortmassnahmen vermochten Verspätungen über 5 Minuten mit klar geringerem Aufwand bereits deutlich zu reduzieren. «Virtuelle Fahrbahnhofstellen» oder zeitweise Tempobeschränkungen, welche den Verkehr bei hohem Aufkommen verflüssigen, gehören zu den Sofortmassnahmen, welche der Kanton Bern und die Stadt Thun anfangs 2022 versuchsweise eingeführt haben. Die Erfolgskontrolle zeigt, dass diese Massnahmen eine positive Wirkung entfalteten. Gemäss Auswertungen der Busfahrzeiten kamen Verspätungen über 5 Minuten und damit verbundene Anschlussbrüche mit dem Fernverkehr Richtung Bern deutlich weniger häufig vor. Die virtuellen Fahrbahnhofstellen, die bei starkem Verkehr die Verlustzeiten der Busse vermindern, aber bei tieferem Verkehrsaufkommen ein Überholen der Busse weiterhin ermöglichen, wurden ab Mitte August 2022 erneut in Betrieb genommen und sollen definitiv umgesetzt werden. Der Kanton Bern prüft zudem, weitere der getesteten Sofortmassnahmen definitiv in Betrieb zu nehmen. Dazu zählen beispielsweise Lichtsignalanlagen bei den Knoten Schlossberg und Lauitor.

Der Thuner Gemeinderat hat im November 2022 beschlossen, dass die Einfahrtssituation von der Innenstadt in den Lauitor-Kreisel mit einer zweiten Spur verbessert werden soll. Dieser Versuch startet im Februar 2023. Des Weiteren soll das Einbahnregime versuchs- und teilweise aufgehoben werden. Der entsprechende Kredit für die Planungsarbeiten wurde ebenfalls beschlossen.

Diese kantonalen und städtischen Massnahmen haben alle den Zweck, die Verkehrssituation zu entlasten und damit auch die Qualität des Busbetriebes und damit des öffentlichen Verkehrs insgesamt zu steigern. Den Einsatz von foilenden Fähren erachtet der Gemeinderat gestützt auf die obenstehenden Ausführungen nicht als zielführend.

Im touristischen Bereich besteht aber durchaus Potential für den Einsatz dieser innovativen Technologie. So plant die Solarschiff Thuner Thunersee GmbH ein solarbetriebenes Hydrofoil-Elektroboot für bis zu 10 Personen auf dem Thunersee zu betreiben. Das Solarschiff soll nachhaltige Mobilität ins Zentrum rücken und ein technologisch und touristisch attraktives Angebot schaffen. Es ist geplant, das Hydrofoil-Elektroboot P-12 VIP des schwedischen Herstellers Candela anzuschaffen und in Zusammenarbeit mit Candela mit Solarzellen auszustatten. Die Sonderanfertigung mit Solarzellen auf dem Dach würde es erlauben, dass das Boot während der Fahrt ausserhalb des Wassers (aufgrund der Hydrofoil-Technologie) mehr Sonnenenergie erzeugt als verbraucht. Für die Betriebsphase ist die Zusammenarbeit mit mehreren regionalen Partnern aus den Bereichen Innovation und Solarenergie geplant, die auf dem Solarschiff eine Plattform für ihre Produkte, resp. Dienstleistungen erhalten sollen. Im Rahmen eines NRP-Projekts soll ein Beitrag zur Entwicklung des Projekts beantragt werden. Die GL ERT unterstützt das Projekt und hat das Gesuch im Oktober zuhanden des Amtes für Wirtschaft des Kantons Bern verabschiedet.

Da die Prüfung der Anliegen des Postulats mit der vorliegenden Berichterstattung bereits erfolgt ist, kann das Postulat angenommen und gleichzeitig abgeschrieben werden.



Antrag

Annahme und gleichzeitige Abschreibung.

Thun, 14. Dezember 2022

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller