



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.:	095-2022
Vorstossart:	Postulat
Richtlinienmotion:	☐
Geschäftsnummer:	2022.RRGR.189
Eingereicht am:	02.06.2022
Fraktionsvorstoss:	Nein
Kommissionsvorstoss:	Nein
Eingereicht von:	Wenger (Spiez, EVP) (Sprecher/in) Zaugg-Graf (Uetendorf, glp) de Meuron (Thun, Grüne)
Weitere Unterschriften:	0
Dringlichkeit verlangt:	Nein
Dringlichkeit gewährt:	
RRB-Nr.:	1046/2022 vom 19. Oktober 2022
Direktion:	Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:	Annahme und gleichzeitige Abschreibung

Innovative ÖV-Verbindung Thun-Ost

Der Regierungsrat wird beauftragt, zwischen der Region Hünibach und Thun eine ÖV-Verbindung mit einem Amphibienbus zu prüfen.

Begründung:

Mehrere Vorstösse haben sich schon mit dem Verkehrsstau am rechten Thunerseeufer befasst. Zur Lösungsfindung wurden ein Verkehrsforum einberufen und Sofortmassnahmen beschlossen. Weiter wurden erste Schritte für die Machbarkeitsprüfung von grossen Infrastrukturprojekten für den motorisierten Verkehr in die Wege geleitet. Umfahrungsprojekte wie der Hübelitunnel oder einer Seequerung sind nicht nur enorm teuer, sondern erfordern auch eine lange Realisierungszeit. Vor 2040 würde wohl kein Strassenausbauprojekt zur Verfügung stehen.

Eine Verbesserung der Verkehrssituation soll jedoch in absehbarer Zeit ermöglicht werden, und vor allem sollen den ÖV-Nutzerinnen und ÖV-Nutzern verbindliche und somit attraktive Verbindungen zur Verfügung stehen.

Mit einer Kombination aus einem Eilkurs per Amphibienbus, mit Wechsel in den See im Bereich Hünibach, ergänzt mit einem Hangbus, der auch die Haltestellen ab Hünibach bedient, könnte eine interessante ÖV-Variante entstehen.

Mit einer zuverlässigen ÖV-Verbindung zum und vom Bahnhof Thun könnten die Anwohnerinnen und Anwohner des rechten Thunerseeufers das sehr gute Angebot von Bus und Bahn pünktlich erreichen. Ähnlich wie bei einer Buslinie in Rotterdam könnte der kritische Strassenabschnitt auf dem Wasser umfahren werden. Ein grosser Vorteil dieser neuartigen Buslinie wäre

die Umsetzungsdauer. Die betroffene Bevölkerung könnte in nützlicher Frist mit einer Verbesserung rechnen.

Auf dem Internet sind umfassende Informationen und Bilder eines solchen Lösungsvorschlags zu finden: [Splashtours bus - Splashtours Rotterdam](#). Ein erneuerbarer Energieträger wäre zu bevorzugen.

In den ruhigeren Nachmittagsstunden oder am Sonntag würde sich ein solches Projekt auch sehr gut für touristische Zwecke eignen. Wer möchte nicht einmal mit dem Amphibienbus ausfahren?

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat stimmt mit den Postulanten überein, dass die aktuelle Verkehrssituation am rechten Thunerseeufer unbefriedigend ist. Die nachmittäglichen Staus stadteinwärts auf der Hofstettenstrasse in Thun beeinträchtigen alle Verkehrsteilnehmenden. Es ist auch ein Anliegen des Regierungsrats, nicht erst langfristig eine Verbesserung der Verkehrssituation zu ermöglichen, er hat deshalb verschiedene Sofortmassnahmen getroffen, welche Wirkung gezeigt haben.

Zur Forderung im Postulat äussert sich der Regierungsrat wie folgt:

Einleitend hält der Regierungsrat fest, dass gemäss Art. 96 Abs. 2 der Binnenschiffverkehrsverordnung (BSV, SR 747.201.1) amphibische Fahrzeuge in der Schweiz aktuell nicht zugelassen sind. Eine Zulassung würde eine entsprechende Anpassung des Bundesrechts voraussetzen. Ein Einsatz im öffentlichen Verkehr müsste deshalb bereits im Vorfeld einen gewissen Erfolg versprechen.

Sogenannte Amphibienbusse sind in einigen europäischen Städten im Einsatz (u. a. in Rotterdam, Hamburg, Paris, Salzburg oder Stockholm). Soweit bekannt, werden sie zu touristischen Zwecken (Hafenrundfahrten, Stadtbesichtigungstouren), jedoch nicht als öffentliche Verkehrsmittel eingesetzt. Demzufolge bestehen keine direkten Vergleichsmöglichkeiten mit einem Linienbetrieb.

Es sprechen zudem verschiedene weitere Gründe gegen den Einsatz eines Amphibienbuses. Konstruktionsbedingt – der Schiffsantrieb muss, solange keine U-Boot-Variante in Betracht gezogen wird, zwangsläufig unterhalb des Fahrgastraums liegen – sind die im Einsatz stehenden Amphibienbusse hochflurig. Der Einstieg ist deutlich höher als zum Beispiel bei Reiseducars und erfolgt strassenseitig in der Regel über externe «Gateways» mit mehreren Stufen. Eine behindertengerechte Ausführung, die für den öffentlichen Verkehr ab Ende 2023 zwingend erforderlich ist, wäre somit fahrzeugseitig nicht machbar. Für einen Einsatz auf den Linien 21 und 25 müsste bei jeder Haltekante in beiden Richtungen bis Gunten bzw. Sigriswil eine entsprechende Infrastruktur zur Verfügung stehen: hohe Einsteigeplattformen, erschlossen durch längere Rampen oder Lifte und Treppen. Dies wäre entlang des Thunersees im bestehende Strassenraum alleine bereits aus Platzgründen kaum möglich und mit enormem Aufwand und Kosten verbunden. Die Ein- und Aussteigezeiten wären gegenüber einem Niederflerbus deutlich grösser – und zwar bei allen Haltestellen. Gesamthaft betrachtet würden sich die Reisezeiten zwischen Hünibach und Thun massiv verlängern.

Gemäss Auskunft von «Splashtours», dem Betreiber des Amphibienbusses in Rotterdam, verkehrt deren Fahrzeug im Wasser mit einer Geschwindigkeit von 11 km/h. Das Ein- und Auswasern dauert wenige Minuten. Für eine Überfahrt von Hünibach (Annahme Schiffsstation) zum

Bahnhof Thun über eine Distanz von rund 1.5 km müsste somit mit einer Fahrzeit von gesamthaft rund 15 Minuten gerechnet werden. Demgegenüber beträgt die fahrplanmässige Zeit der STI-Busse – inkl. einer Reservezeit von 3 Minuten – 9 Minuten. Allein auf diesen Abschnitt bezogen, wäre eine Überquerung der Seebucht erst ab Verspätungen von rund 6 Minuten zeitbringend. 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 Fahrbahnhaltestellen» 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 Fahrbahnhaltestellen, 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. Weiter prüft die Stadt Thun unter Einbezug der Gemeinden vom rechten Seeufer die versuchsweise Aufhebung des Einbahnverkehrs und alternative Verkehrsführungen in der Innenstadt.

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass mit den eingeleiteten Massnahmen mehr für die Verbesserung der Situation getan werden kann, als dass es mittels Amphibienbus erreicht werden könnte. Aufgrund der obenstehenden Ausführungen sind weitere Abklärungen aus Sicht des Regierungsrates nicht zielführend.

Verteiler

– Grosser Rat