

## Tiefbauamt

Beat Hämmerli, Projektleiter  
Industriestrasse 2, Postfach 145, CH-3602 Thun




Telefon +41(0)33 225 84 32, Fax +41 (0)33 225 84 25  
beat.haemmerli@thun.ch, www.thun.ch



## Faktenblatt

Thun, 27. November 2013

### 411.10, Aarequerung Langsamverkehr Scherzligen - Bächimatt

	Fähre	Mobri	Brücke	
<b>Systembeschreibung</b>				
	Beschrieb	Konventionelle, personell betriebene Fähre, mit beidseitigen Landungsstegen.	Vollautomatische Personenkabine, welche auf Schienen im Sohlenbereich des Gewässers zwischen den beidseitigen Anlegestellen hin und her pendelt.	Vollautomatische, bewegliche Brücke, mit Schwenk- oder Teleskoparmen, welche eine Fahrinne für den Schiffsverkehr freigeben.
	Standort	Scherzligen: Weg neben Scherzligkirche Bächimatt: bei bestehender Ländte	Scherzligen: Weg neben Scherzligkirche Bächimatt: zwischen best. Ländte und Benatzkyweg	Scherzligen: Weg neben Scherzligkirche Bächimatt: beim Benatzkyweg
	Benutzende	Fussgänger, Kinderwagen, Behinderte, Velofahrer	Fussgänger, Kinderwagen, Behinderte, Velofahrer	Fussgänger, Kinderwagen, Behinderte, Velofahrer
	Betriebsform	bedient, personell	vollautomatisch	vollautomatisch
	Kapazität	20 Personen / Fährenfahrt	20 Personen / Kabine	> 20 Personen
	Betriebszeit	17 h, 6:00 bis 23:00 Uhr	24 h, 0:00 bis 24:00 Uhr	24 h, 0:00 bis 24:00 Uhr
	Max. Transportkapazität	150 Personen / h 2'500 Personen / Tag bei 17 h Betrieb 900'000 Personen / Jahr	500 Personen / h (2 Gondeln) 12'000 Personen / Tag 4'400'000 Personen / Jahr	3'500 Personen / h 84'000 Personen / Tag 30'000'000 Personen / Jahr
	Investition	bis 1 Mio.	2 bis 3 Mio.	3 bis 5 Mio.
	Betrieb	300'000.- / Jahr	Automatisch: 20'000.- / Jahr	Automatisch: 20'000.- / Jahr
Unterhalt	10'000.- / Jahr	40'000.- / Jahr	60'000.- / Jahr	

	Fähre	Mobri	Brücke	
Rückmeldungen Behördenkonsultation	Standort	Uferbereich vor Scherzligen grundsätzlich ungeeignet. Anlegestelle direkt vor der Scherzligkirche nicht vertretbar.	Uferbereich vor Scherzligen grundsätzlich ungeeignet. Anlegestelle trotz zurückhaltender Dimensionierung eine Störung des Landschaftsraums. Anlegestelle vor Scherzligkirche nicht vertretbar.	Uferbereich vor Scherzligen und offenem Seebecken mit Alpenpanorama ist grundsätzlich ungeeignet. Starke Beeinträchtigung des wertvollen, sensiblen Ortsbildes im Mündungsbereich der Aare. Zustimmung ist auch unter Bedingungen und Auflagen nicht möglich.
	Betrieb, Sicherheit, Risiko	BLS-/Lastschifffahrt haben immer Vortritt.		
			Keine gängige Typologie von Transporteinrichtung. Bedingungen, Auflagen, Anforderungen usw. ergeben sich während des Verfahrens resp. der Projektbearbeitung	Hochwassersicherheit, keine Einengung des Abflussprofils.
	Kritische Punkte Schifffahrt	Vollautomatischer Betrieb in Koordination mit Schifffahrtsbetrieb.		
		Driftfahrt / Nebel (Kollision mit Bauwerk)		
			Funktion beeinträchtigt durch Geschiebe Stromausfall, Panne, Störfall	Brücke wie Spiess, stehendes Hindernis
			Wie kann Mobri deblockiert werden und in welcher Zeit?	Wie kann Brücke deblockiert werden und in welcher Zeit?
			Ankermanöver Schifffahrt zerstört Führungsschiene Mobri	Einengung der Aare
			Evakuierung Fahrgäste	Kollision blockiert Gewässer
	Natur- und Umwelt	Eingriffe in natürliche Flachwasserzonen und Uferbereiche. Ausnahmegewilligung nötig.	Variante mit grösster Beeinträchtigung des fischereilichen Lebensraums (Äschenlaichgebiet mit nationaler Bedeutung).	Eingriffe in natürliche Flachwasserzonen und Uferbereiche. Ausnahmegewilligung nötig.
				Variante mit der mittleren Beeinträchtigung des fischereilichen Lebensraums
	Bewilligung	UVP-Pflicht		
		Für Transport von mehr als neun Personen ist eidg. Konzession erforderlich.	Konzession gemäss Personenbeförderungsgesetz nötig. Sicherheitsanalyse, Sicherheit Schifffahrt	Zustimmung auch unter Auflagen nicht möglich. Aus Sicht Wasser- und Zugvogelreservat von internat./nat. Bedeutung (WZVV) und LANAT abzulehnen.
		Äschenperimeter: Fischereiliches Gutachten erforderlich.		
			Ornithologisches Gutachten erforderlich (WZVV).	
bewilligungsfähig		bedingt bewilligungsfähig, resp. fraglich	nicht bewilligungsfähig	

	Fähre	Mobri	Brücke	
Anpassungen?	Anlegestelle Seite Scherzligen im Bereich des bestehenden privaten Bootshauses anordnen? -> Privatgrund. Zugänglichkeit über privaten Grund schränkt Benutzung ein. Sind neue Zugangswege auf dem Scherzligareal überhaupt möglich?			
	Querung im Bereich Kohlenweiher platzieren? Dient dieser Standort noch den vorgesehenen Nutzungen? Zu nahe am Bahnhof? Velos auf dem Uferweg Bahnhof bis Schadau (Holzsteg) ungeeignet.		Anforderungen Schifffahrt bleiben identisch.	
Beurteilung	Standort	Vorgesehener Standort mit Zugänglichkeit über öffentlichen Grund und Lage im Verkehrsnetz ideal. Auf Grund der Behördenkonsultation offenbar anderer Standort zwingend.		
	Technik	Eine Fähre ist bekannt, bewährt und grundsätzlich realisierbar.	Mobri existiert erst als Patentskizze (Weltneuheit). Technisch machbar, aufwändig, grosse technische Unsicherheiten.	Bewegliche Brücke ist eine Neuentwicklung. In der Schweiz sind noch keine Referenzprojekte vorhanden.
	Planungs-Sicherheit	Recht gross (bis auf Standort)	mittel	klein
Offene Fragen	Anderer Standort überhaupt sinnvoll/denkbar?			
	Dient die Querung dem Arbeits- und Ausbildungspendlerverkehr oder wird sie eher dem touristischen und dem Freizeitverkehr dienen?			
	Will Thun mindestens 300 Stellenprocente für eine neue Fähre einsetzen?	Will Thun auf das neue, technisch anspruchsvolle Mobri setzen und das Projekt- und Prozessrisiko für diesen Prototypen eingehen?	Will Thun auf die technisch anspruchsvolle und bewilligungstechnisch unrealistische Brücke setzen und das Projekt- und Prozessrisiko eingehen?	
	Will Thun unter den dargelegten Umständen überhaupt eine neue Querung über die Aare weiterverfolgen und anstreben?			
Abkürzungen	Mobri LANAT WZVV	<b>Mobile Bridge</b> Amt für Landwirtschaft und Natur Wasser- und Zugvogelreservat von internationaler/nationaler Bedeutung		

		Fähre	Mobri	Brücke	
Wertung	Technik Sicherheit Projektrisiko	umsetzbar	unsicher	sehr unsicher	
	Bewilligungs- fähigkeit	realistisch	unsicher	sehr unsicher	
	Kosten	Investition	niedrig	mittel	hoch
		Betrieb und Unterhalt	hoch	mittel	mittel
Zeit (Realisierung)	5 – 10 Jahre	10 – 15 Jahre	20 Jahre / unrealistisch		

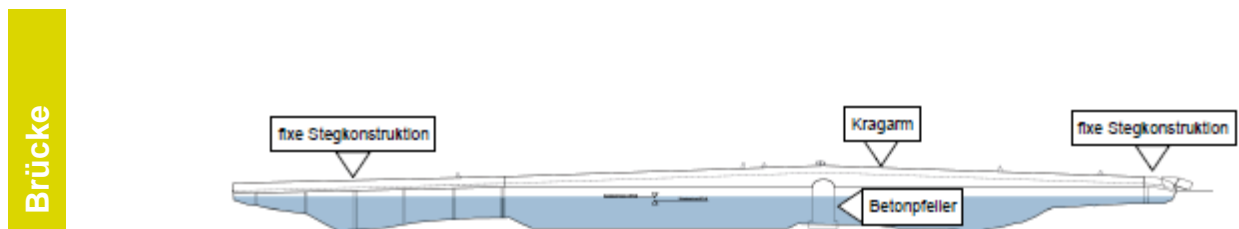
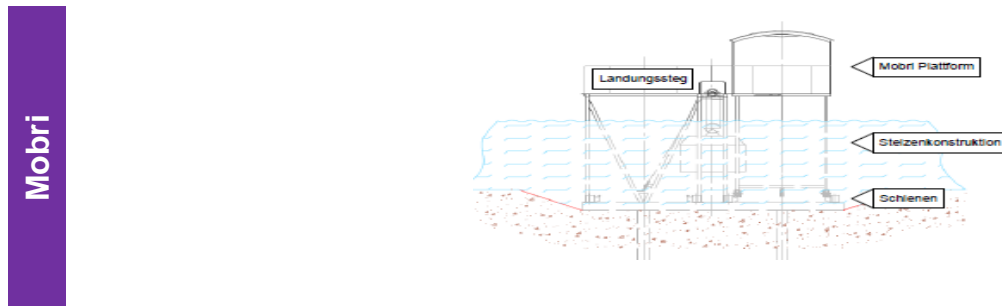
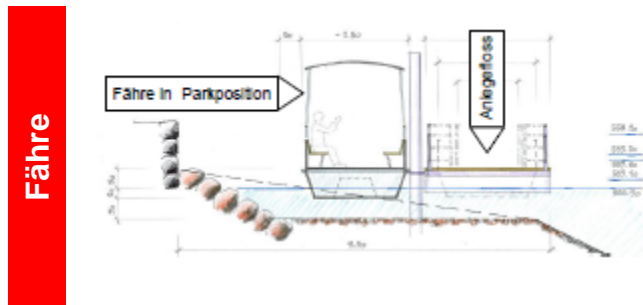


Abbildung 10: Längsschnitt Drehbrücke geschlossen (BFH AHB, 2011), bearbeitet