

Stadtratssitzung vom 12. Februar 2026

Interpellation I 21/2025

Interpellation betreffend City Loop Thun

Reto Beutler (FDP), Valentin Borter (SVP), Fraktion FDP/Die Mitte, Leonardo Schlatter (SVP), Matthias Berger (SVP), Alexandre Reymondin (SVP) vom 18. September 2025; Beantwortung

Wortlaut der Interpellation

Mobilität ist ein zentrales Element für gesellschaftliche Teilhabe – insbesondere für ältere und betagte Menschen. In der Stadt Thun leben über 10'000 Personen im Alter von über 65 Jahren. Viele von ihnen sind in der Alltagsmobilität eingeschränkt und auf einfache, barrierefreie Verkehrsangebote angewiesen. In verschiedenen Städten im In- und Ausland existieren bereits sogenannte City-Loop-Angebote: kostenlose, innerstädtische Busverbindungen, welche zentrale Punkte wie Bahnhof, Altstadt, Spital, Einkaufszentren und Altersinstitutionen verbinden – speziell ausgerichtet auf ältere Menschen. Auch in Thun könnte ein solches Angebot mit Kleinbussen einen wertvollen Beitrag zur Lebensqualität, sozialen Integration und nachhaltigen Mobilität leisten.

Der Gemeinderat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt der Gemeinderat die Idee eines kostenlosen City-Loops speziell für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen in Thun?
2. Gibt es bereits Überlegungen oder Projekte zur Verbesserung der innerstädtischen Mobilität für ältere Menschen?
3. Inwiefern könnte ein City Loop in Zusammenarbeit mit der STI realisiert werden?
4. Welche bestehenden Linien oder Streckenabschnitte könnten sich für ein solches Angebot eignen? Beispielsweise ein Ring in der Innenstadt (Thunerhof–Lauitor–Bälliz–Bahnhof–Aarezentrum–Kino Rex–Coop City–Berntor–Spital–Lauitor–Thunerhof)?
5. Könnte, sobald die Technik ausgereift ist, der City-Loop mit autonomen Fahrzeugen betrieben werden, deren Routen und Taktung KI-gesteuert dem Verkehrsfluss und der Nachfrage folgen?
6. Welche rechtlichen, finanziellen oder betrieblichen Rahmenbedingungen müssten für ein Pilotprojekt geschaffen werden?
7. Ist der Gemeinderat bereit, die Machbarkeit eines solchen Angebots im Rahmen eines Pilotprojekts zu prüfen?

Antwort des Gemeinderates

Zu Frage 1: Wie beurteilt der Gemeinderat die Idee eines kostenlosen City-Loops speziell für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen in Thun?

Der Gemeinderat nimmt die Idee eines kostenlosen City-Loops speziell für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen zur Förderung der sozialen Teilhabe zur Kenntnis. Ein solcher Ringbus, der die erwähnten möglichen Haltestellen bedient, käme in einem bereits sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen innerstädtischen Gebiet (ÖV-Güteklasse A bis B) zu liegen. Eine zusätzliche Ringlinie würde bestehende Angebote überlagern und die Kriterien der Angebotsverordnung des Kantons wohl nicht erfüllen. Ein entsprechendes Angebot wäre daher durch die Stadt Thun oder durch eine Projektträgerschaft zu finanzieren.

Die erwähnten City-Loop Angebote finden sich primär in Grossstädten im Ausland und dienen hauptsächlich touristischen Zwecken (hop-on/hop-off zu Sehenswürdigkeiten). Auch die Tourismusorganisationen in Basel und Zürich bieten solche Citytour-Busse an. Diese sind jedoch nicht kostenlos. Daher ist es fraglich, ob ein solches Angebot ein breit abgestütztes Bedürfnis älterer und in ihrer Mobilität eingeschränkter Menschen darstellt. Dem Gemeinderat ist bis anhin kein konkretes Bedürfnis oder Anliegen zugetragen worden. Viele ältere Menschen nutzen bereits heute die bestehenden Stadtlinien und profitieren von attraktiven Sonderkonditionen für Seniorinnen und Senioren im Libero Tarifverbund. Ein zukunftsfähiger öffentlicher Verkehr muss ausserdem allen Nutzengruppen gleichermaßen zugutekommen, um die verkehrlichen Herausforderungen in der Region Thun nachhaltig und wirkungsvoll zu bewältigen.

Zu Frage 2: Gibt es bereits Überlegungen oder Projekte zur Verbesserung der innerstädtischen Mobilität für ältere Menschen?

Die Angebotsplanung im regionalen Personenverkehr liegt grundsätzlich beim Kanton Bern. Einflussmöglichkeiten der Stadt bestehen über die Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK 5), welche alle vier Jahre ein Angebotskonzept erarbeitet. Das Angebotskonzept 2027–2030 wurde Ende 2024 verabschiedet und im Frühjahr 2025 beim Kanton eingereicht. Es enthält verschiedene Massnahmen, die auch älteren und mobilitätseingeschränkten Personen zugutekommen und ihre Mobilität verbessern.

Neben Angebotsverbesserungen sind weitere Anstrengungen erforderlich, um Hürden zur vermehrten ÖV-Nutzung für ältere Menschen abzubauen. Oft sind es Defizite wie fehlende Sitzgelegenheiten bei Bushaltestellen, fehlende ebenerdige Zugänge oder ein erschwerter Zugang zu Informationen. Hinzu kommen Unsicherheiten im Umgang mit der Digitalisierung des Ticketverkaufs, Angst vor Stürzen oder Orientierungsschwierigkeiten¹. Verbesserungen ergeben sich u. a. durch den Umbau von Bushaltestellen nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Weiter stimmt die Stadt Thun ihre Planungsarbeiten konsequent auf die Prinzipien der Barrierefreiheit ab, z. B. im Rahmen der Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten.

¹ Siehe <https://www.mobilservice.ch/de/news/news-dossiers/senioren-und-oev-3185.html>

Darüber hinaus unterstützt das nationale, kostenlose Kursangebot «mobil sein & bleiben» von rundummobil, in Zusammenarbeit mit lokalen Bahn- und Busunternehmen sowie der Polizei, ältere Menschen dabei, ihre Mobilität und ihre Selbstständigkeit zu erhalten – unter anderem durch Schulungen zur Nutzung von Billettautomaten und Apps.

Zu Frage 3: Inwiefern könnte ein City Loop in Zusammenarbeit mit der STI realisiert werden?

Eine Realisierung in Zusammenarbeit mit der STI wäre grundsätzlich denkbar, müsste aber verkehrlich und betrieblich gut begründet sein. Deshalb wäre eine vertiefte Machbarkeitsprüfung zwingend erforderlich. Die STI betreibt bereits mehrere Linien, welche die von den Interpellanten aufgeführten zentralen Punkte bedienen. Eine neue Linie würde bestehende Angebote überlagern. Ohne nachweisbare Nachfrage und Unterstützung durch den Kanton als Leistungsbesteller müsste eine Umsetzung weitgehend durch die Stadt Thun oder durch eine Projektträgerschaft finanziert werden.

Zu Frage 4: Welche bestehenden Linien oder Streckenabschnitte könnten sich für ein solches Angebot eignen? Beispielsweise ein Ring in der Innenstadt (Thunerhof–Lauitor–Bälliz–Bahnhof–Aarezentrum–Kino Rex–Coop City–Berntor–Spital–Lauitor–Thunerhof)?

Sofern ein City Loop in Betracht gezogen würde, käme er wohl am ehesten in Form einer Ringlinie wie von den Interpellanten vorgeschlagen in Frage. Damit liessen sich die bestehende Lücke zwischen Spital und Lauitor schliessen sowie eine Verbindung der Parkhäuser untereinander erzielen, wobei die genaue Linienführung auf den bereits heute verkehrlich hochbelasteten Strassenabschnitten (teilweise ohne Möglichkeit für eine ÖV-Bevorzugung) noch im Detail zu klären wäre. Die meisten der genannten Streckenabschnitte sind durch verschiedene Stadtlinien der STI erschlossen, sodass eine zusätzliche Ringlinie bestehende Linien überlagern würde.

Im Rahmen der Studie «ÖV Thun: Vertiefung Innenstadt» (2019) prüfte die RVK 5 bereits ein Ringsystem mit unterschiedlichen Varianten. Die vorgeschlagene Linienführung entsprach weitgehend der Idee der Interpellanten, zeigte jedoch aufgrund zusätzlicher Umsteigevorgänge, längerer Fahrzeiten und höherer Betriebskosten deutliche Nachteile. Aus diesen Gründen wurde die Einführung eines Ringsystems verworfen.

Zu Frage 5: Könnte, sobald die Technik ausgereift ist, der City-Loop mit autonomen Fahrzeugen betrieben werden, deren Routen und Taktung KI-gesteuert dem Verkehrsfluss und der Nachfrage folgen?

Autonome Fahrzeuge stellen eine interessante Perspektive dar. Erste Pilotprojekte wie in Arbon (TG) zeigen, dass der Einsatz selbstfahrender Kleinbusse technisch möglich ist. Seit Oktober 2025 verkehrt dort der Kleinbus «Artour» auf einer Altstadtlinie mit neun Haltestellen – allerdings nur mit Sicherheitsfahrerinnen oder -fahrer und unter strengen regulatorischen Auflagen. Eine KI-gesteuerte Taktung nach Nachfrage ist zwar visionär, derzeit jedoch noch nicht praxistauglich und erforderte erhebliche Investitionen in Infrastruktur und Steuerungssysteme.

Auch die STI verfolgt die laufenden Entwicklungen aufmerksam und steht im Austausch mit Transportgesellschaften, welche Tests und Pilotprojekte mit autonomen Fahrzeugen durchführen.

Gegenwärtig ist die Technologie jedoch sehr kostenintensiv und ohne eine Projektträgerschaft kaum finanzierbar.

Zu Frage 6: Welche rechtlichen, finanziellen oder betrieblichen Rahmenbedingungen müssten für ein Pilotprojekt geschaffen werden?

Der Bund erlässt primär die Rechtsgrundlagen zum öffentlichen Verkehr. Massgebend sind insbesondere das Personenbeförderungsgesetz (SR 745.1), die Verordnung über die Personenbeförderung (SR 745.11) und die Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (SR 745.16). Transportangebote, die zwar regelmässig und gewerbmässig Personen befördern, jedoch ausschliesslich mit Fahrzeugen, die für den Transport von maximal neun Personen (einschliesslich Fahrperson) zugelassen sind, fallen nicht in das Personenbeförderungsregal und könnten deshalb ohne eine vom Bundesamt für Verkehr erteilte Konzession betrieben werden. Es wäre jedoch eine Bewilligung für gewerbmässige Personentransporte notwendig.

Bezüglich autonomen Fahrens gelten seit dem 1. März 2025 in der Schweiz neue, verbindliche Rahmenbedingungen. Autonome Shuttles dürfen unter klar definierten Bedingungen eingesetzt werden, wobei die kantonalen Behörden die Genehmigung für den Betrieb erteilen. Die führerlosen Fahrzeuge müssen von einem Operator oder einer Operatorin in einer Zentrale überwacht werden. Wenn das Fahrzeug eine Situation nicht selbst lösen kann, fordert das System diese Person beispielsweise auf, dem Fahrzeug ein Fahrmanöver vorzuschlagen.

Beim Pilotversuch in Arbon sitzt nach wie vor ein Fahrzeugführer oder eine Fahrzeugführerin hinter dem Steuer, der oder die jederzeit eingreifen kann. Die Fahrgäste müssen ausserdem sitzen und sich anschnallen. Nach einer ersten Betriebsphase soll dann die Fernsteuerung aus einer Zentrale erfolgen, wobei sich lediglich noch eine Begleitperson im Fahrzeug befindet, die bei Bedarf – etwa an Engstellen – manuell eingreifen kann. Den Versuch in Arbon hat das ASTRA für drei Jahre bewilligt.

Finanziell wäre ein solches Pilotprojekt mit autonom fahrenden Shuttles nach heutigem Kenntnisstand nur durch Drittmittel, einen Innovationsfonds oder in Zusammenarbeit mit Forschungspartnerinnen oder -partnern tragbar. Betrieblich müsste das Projekt eng mit der STI abgestimmt werden, insbesondere hinsichtlich Fahrplans, Fahrzeugeinsatzes und Personals.

Zu Frage 7: Ist der Gemeinderat bereit, die Machbarkeit eines solchen Angebots im Rahmen eines Pilotprojekts zu prüfen?

Der Gemeinderat ist grundsätzlich offen für innovative Mobilitätslösungen und bereit, deren Machbarkeit im Rahmen von Pilotprojekten zu prüfen und zu testen. Die Einführung eines konventionellen City-Loops mit Standardbussen wird jedoch nicht als zielführend erachtet, da die Innenstadt bereits gut erschlossen ist und ein solches Zusatzangebot hohe Kosten verursachen würde. Eine erste (unbestätigte) Schätzung der Fachstelle Umwelt Energie Mobilität hat ergeben, dass für einen konventionellen City-Loop jährliche Betriebskosten von etwa 650'000 bis 750'000 Franken zu erwarten wären. Aus heutiger Sicht können die Machbarkeit sowie die Kostenfolge eines City-Loops jedoch nicht abschliessend beurteilt werden, und es wären weitere Abklärungen nötig. Die voraussichtlichen Gesamtkosten des aktuell laufenden Pilotprojekts in der Stadt Arbon belaufen sich auf rund drei Millionen Franken über eine Projektlaufzeit von drei Jahren. Die Investitionskosten in einen autonom

fahrenden Linienbus, Software und IT-Support machen rund die Hälfte der Kosten aus. Das neu gestartete Pilotprojekt «iamo – intelligente automatisierte Mobilität» im Furttal testet den Einsatz selbstfahrender Fahrzeuge als Ergänzung zum ÖV und kostet über die gesamte Projektlaufzeit von fünf Jahren über zehn Millionen Franken, finanziert durch den Kanton Zürich, die SBB und den Kanton Aargau².

Ein Pilotprojekt käme für den Gemeinderat daher nur dann in Frage, wenn es technologisch innovativ ist – etwa durch den Einsatz autonomer und elektrisch betriebener Fahrzeuge – und durch externe Partnerinnen oder Partner mitfinanziert wird. Voraussetzung wäre zudem eine enge Koordination mit der STI und weiteren Anbieterinnen und Anbietern, die bereits Erfahrungen mit autonomen Fahrzeugen gesammelt haben.

Der Gemeinderat verfolgt die laufenden Entwicklungen aufmerksam. Er hat bereits Mobility on Demand in das regionale Angebotskonzept eingebracht, um neue Angebote zu testen, beispielsweise als Alternative zum fahrplanbasierten Hangbus für die Erschliessung des rechten Thunerseeufers. Entscheidend ist, dass ein Pilotprojekt ein nachweisbares Bedürfnis abdeckt, sich sinnvoll in das bestehende ÖV-System integrieren lässt und den Grundsätzen des Reglements über eine nachhaltige städtische Mobilität (Mobilitätsreglement) entspricht.

Thun, 7. Januar 2026

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

² Siehe <https://www.swisstransitlab.ch/de/projekte/iamo/>