

Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 285-2019
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2019.RRGR.356

Eingereicht am: 25.11.2019

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Speiser-Niess (Zweisimmen, SVP) (Sprecher/in)
Krähenbühl (Unterlangenegg, SVP)
Josi (Wimmis, SVP)
Amstutz (Sigriswil, SVP)

Weitere Unterschriften: 1

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 28.11.2019

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:



Verbesserung der Verkehrssituation für die Pendler zwischen Spiez und Interlaken Ost mit Anpassung über das Angebot im öffentlichen Verkehr der Fahrplanperiode 2022-2025 bzw. mit einer ersten Korrektur des geplanten Angebots 2018-2021

Der Regierungsrat wird wie folgt beauftragt:

1. Behindertengerechte Halteketten in Leissigen und Därligen sind sofort in die Bauetappe Kreuzungsstelle Leissigen aufzunehmen und zu erstellen.
2. Die neuen Erkenntnisse zur geplanten Kreuzungsstelle in Leissigen mit allen Auswirkungen (Operabilität, Kostenwahrheit, Wirtschaftlichkeit und aus ökologischer Sicht) sind offenzulegen. Diese sind im Entscheid für die Erstellung der Halteketten gebührend zu berücksichtigen.
3. Die Verkehrssituation für den Strassenverkehr zwischen Spiez und Interlaken Ost ist neu und sorgfältig zu analysieren. Seitens des Astra muss eine verbindliche Antwort zur Sicherheitsproblematik bei der A8-Auffahrt in Därligen vorliegen.
4. Zwischen den Bahn-Bus- und Bus-Auto-Varianten sind die CO₂-Auswirkungen darzustellen.

Begründung:

Die Verkehrssituation für die Verkehrsteilnehmer auf der Strasse zwischen Spiez und Interlaken ist bekanntlich prekär, vor allem während der Stosszeiten. Regelmässige Stauzeiten erschweren den Verkehr. Jeder Stau generiert bekanntlich zusätzliche Kosten für die Wirtschaft sowie CO₂-Ausscheidungen, die mit der Bahn deutlich minimiert werden können.

Am 23. März 2017 hat der Grosse Rat in unverständlicher Weise eine Busvariante ab 2021, anstatt die bestehende Zug-Bus-Variante zwischen Spiez und Interlaken bevorzugt. In der Debatte des Grossen Rates wurden zu den Fakten unkorrekte Angaben und Aussagen gemacht. Eingriffe, um die angespannte Verkehrssituation zu verbessern, wurden seitens des Regierungsrates via Astra versprochen (Auffahrt auf die A8 ab Därligen). Das Astra bestätigt nach wie vor, wie bereits in der Studie 6/2016 erwähnt, dass die Auffahrt von Därligen auf die A8 nicht korrigiert werden kann.

Auf der Basis dieser Studie 6/2016 des AöV und der Verkehrskoordination Kanton Bern sowie privat erstellter Abklärungen/Studien ist das Scheitern der angedachten und wohl 2020 eingeführten Lösung einer Busanbindung von Leissigen während des nächsten Angebotsbeschlusszeitraums Realität. Die Strasseninfrastruktur (A8) lässt neben den zusätzlichen Gefahren in vielen Zeitabschnitten keine stabilen und zuverlässigen Fahrpläne zu. Nebst längeren Reisezeiten auf der Strasse werden Komfort und Sicherheit massiv leiden. Für einen funktionierenden öffentlichen Verkehr gibt es für Leissigen und Därligen bedeutend nachhaltigere Verkehrslösungen in einem Verbund Bahn und Bus (hybrid). Nur ein besseres hybrides System ermöglicht eine weitere dynamische Entwicklung für die Gemeinde, die Bevölkerung und den Tourismus und führt letztlich zu einer positiven Verbesserung des Steuersubstrats. Vertiefte Abklärungen der Wirtschaftlichkeit einer hybriden Lösung lassen im Übrigen spürbare Kosteneinsparungen erwarten. Der Zeitgeist mit der Sensibilisierung für Klimaeffekte (CO₂-Bilanz) verlangt nach zukunftsweisenden Lösungen.

Eine Verlagerung des öffentlichen Verkehrs von der Schiene auf die Strasse ist entgegen jeder Logik und wird von namhaften Verkehrs- und Klimaexperten gerade diametral begründet. Es kann nicht sein, dass der Pendler wegen diesem klaren Fehlentscheid wieder auf den Individualverkehr wechseln muss. Daraus abgeleitet wird die ultimative Notwendigkeit des Baus der Haltekante bei der neuen Kreuzungsstelle Leissigen – einerseits für einen hybriden Verkehr (Bahn/Bus) und andererseits für Notfälle (Unfälle und Ereignisse) im Gebiet – ohne strassentechnische Umfahrungsmöglichkeiten.

Inzwischen wurden ganz viele Abklärungen gemacht. Daraus resultiert eine neue Ausgangslage, die eine klare nachhaltige Auswirkung erbringt, wenn diese ehrlicherweise in die Debatte einfließen kann.

Fazit: wichtige und aussagekräftige Erkenntnisse kamen hervor. Die neuen operativen, finanziellen, wirtschaftlichen und ökologischen Fakten müssen dringend in die Grundlagen des ÖV-Angebots 2022 bis 2025 eingebracht werden. Bauliche Massnahmen für die Erstellung von behindertengerechten Haltekanten müssen sofort eingeplant werden.

Begründung der Dringlichkeit: Die Debatten und Verhandlungen in den Gemeinden und Regionalen Verkehrskonferenzen rund um das ÖV-Angebot 2022 bis 2025 sind bereits voll im Gang. Es ist die letzte Möglichkeit, sinnvolle und nachhaltige Korrekturen zu schaffen.

Verteiler

- Grosser Rat