



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.:	033-2024
Vorstossart:	Motion
Richtlinienmotion:	☐
Geschäftsnummer:	2024.RRGR.53
Eingereicht am:	05.03.2024
Fraktionsvorstoss:	Nein
Kommissionsvorstoss:	Nein
Eingereicht von:	Ritter (Burgdorf, GLP) (Sprecher/in) Berger (Burgdorf, SP) Rüfenacht (Burgdorf, SP) Bossard-Jenni (Oberburg, EVP) Rothenbühler (Lauperswil, Die Mitte) Fischer (Bätterkinden, SVP) Rappa (Burgdorf, Die Mitte) Elsaesser (Kirchberg BE, FDP) de Quervain (Bern, GRÜNE) Sutter (Langnau i.E., SVP) Bärtschi (Lützelflüh, SVP) Gfeller (Schangnau, SVP) Gschwend-Pieren (Lyssach/Oberburg, SVP) Aebi (Hellsau, SVP) Tanner (Ranflüh, EDU)
Weitere Unterschriften:	0
Dringlichkeit verlangt:	Nein
Dringlichkeit gewährt:	
RRB-Nr.:	687/2024 vom 26. Juni 2024
Direktion:	Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:	Annahme

Bahnangebot im Emmental stärken

Der Regierungsrat wird beauftragt, mit den Verantwortlichen des Bundes (Bundesamt für Verkehr), der SBB und der BLS Kontakt aufzunehmen und Folgendes einzufordern:

1. Die Ankünfte und Abfahrten der Züge auf Perron 50 im Bahnhof Bern von und nach Burgdorf (Verbindung ins Emmental) dürfen nicht als Dauerlösung erfolgen.
2. Zumindest zu Hauptverkehrszeiten soll die Zahl der Verbindungen Burgdorf–Bern von vier auf sechs pro Stunde (10-Minuten-Takt) erhöht werden.
3. Die direkten Fernverkehrsverbindungen des Emmentals bzw. von Burgdorf nach Zürich sind auch im ÖV-Ausbauschritt 2035 («AS35») beizubehalten. Es ist darauf zu achten, dass attraktive Verbindungen nach Zürich und Zürich-Flughafen bestehen.

Begründung:

Es entspricht dem Willen des Grossen Rates, den öffentlichen Verkehr auszubauen (siehe etwa Überweisung der Motion 133-2021 «ÖV-Offensive für den Kanton Bern» in der Frühlingssession

2022). Die Forderung schliesst ausdrücklich urbane und ländliche Teile des Kantons ein. Für die wirtschaftliche Entwicklung des Emmentals sind optimale Anbindungen an die Grossräume Bern und Zürich besonders wichtig.

Punkt 1 nimmt Bezug auf die äusserst unbefriedigende Situation im Bahnhof Bern, was die Ankunft oder Abfahrt auf Perron 50 betrifft. Die sehr langen Fusswege vom Perron zur Bahnhofshalle sind jenseits des Zumutbaren. Der Missstand verschreckt und verärgert Bahnreisende und muss möglichst rasch behoben werden.

Punkt 2 verlangt eine Erhöhung der Taktfrequenz in den Hauptverkehrszeiten vom 15-Minuten- zum 10-Minuten-Takt auf der Strecke Burgdorf–Bern. Mit dem Ausbau der Infrastruktur am Bahnhof Burgdorf im strategischen Entwicklungsprogramm 2040 (STEP A52040) der SBB sind die Infrastrukturvoraussetzungen für eine Erhöhung von vier auf sechs Verbindungen geschaffen und die Erhöhung im Grundsatz machbar. Die absehbare räumliche Entwicklung des Grossraums Burgdorf in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren erfordert eine optimale Verkehrsentwicklung und die Stärkung von Burgdorf als regionaler Hub mit Anbindung ans nationale Netz.

Punkt 3 bezieht sich auf die bestehenden (stündlichen) Direktverbindungen aus dem Emmental bzw. ab Burgdorf nach Zürich. Es wäre eine klare Abwertung des Bahnangebots, wenn das Emmental keine solchen Direktverbindungen mehr hätte. Zudem sollen der Wirtschaftsraum Zürich, die Bildungsstätten (ETH, Uni usw.) und der Zürich-Flughafen mit attraktiven Verbindungen von Burgdorf aus erreichbar bleiben (nur ein Umsteigen, Reisezeit nicht wesentlich über 90 Minuten).

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat hat grosses Verständnis für den Unmut der Reisenden, die auf den Gleisen 49 und 50 in Bern ankommen oder von dort abfahren. Die Zugänge zu den Gleisen 50 und 49 sind ab der heutigen Unterführung lang und wenig attraktiv.

Das Perron mit den Gleisen 49/50 wurde im Zuge des Ausbaus des Bahnhofs Bern in Betrieb genommen. Der Ausbau wird eine neue unterirdische Passage und zwei neue Bahnhofszugänge bringen. Die Realisierung dieses Grossprojekts bedingt aber die Sperrung von jeweils zwei Gleisen während der Bauphase. Da der Bahnhof Bern ausgelastet ist, kann das aktuelle Angebot nur dank des verlängerten Perrons mit den Gleisen 49/50 aufrechterhalten werden. Der Betrieb der Gleise 49/50 verhindert somit einen Angebotsabbau während der Bauzeit.

Aufgrund der aktuellen Fahrplankonstellation ist es zurzeit sinnvoll, dass der betroffene Interregio 35 aus Chur–Zürich–Olten–Burgdorf auf dem Gleis 50 einfährt und nach 15 Minuten Wendezeit wieder Richtung Zürich abfährt. Ein Wenden des IR35 auf einem Hauptgleis in der Perronhalle würde die Halte der als Durchmesserlinie betriebenen S-Bahnen verunmöglichen.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass die heutige Gleisbelegung nicht zur Attraktivität des Bahnangebots zwischen Bern und Burgdorf beiträgt. Der Kanton steht bereits seit der Inbetriebnahme des verlängerten Perrons bezüglich der Gleisbelegung im Bahnhof Bern in engem Kontakt mit den SBB. Er wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass die Interregio aus Burgdorf nach Abschluss der Gleissperren wieder in der Perronhalle anhalten können.

Mit dem auf Bundesebene beschlossenen STEP-Ausbauschritt 2035 ist längerfristig ein Angebotsausbau zwischen Bern und Burgdorf vorgesehen. Mit dem Ausbauschritt 2035 ist eine Erhöhung von heute vier auf künftig sechs stündliche Verbindungen zwischen Bern und Burgdorf

vorgesehen. Die Interregio und die schnellen S-Bahnen durch den Grauholztunnel sollen im Abstand von rund 15-Minuten verkehren und mit der halbstündlichen S-Bahn über Zollikofen ergänzt werden. Somit sind zwischen Bern und Burgdorf sechs stündliche Verbindungen, nicht aber ein 10-Minuten-Takt, geplant. Der Regierungsrat bedauert es, dass zusätzliche Züge zwischen Bern und Burgdorf nicht bereits vor der Umsetzung des Ausbaus schritts 2035 möglich sind, da im Bahnhof Bern und den Zulaufstrecken keine freien Kapazitäten vorhanden sind. Sobald der erwähnte Ausbauschritt erfolgt und damit der Angebotsausbau möglich ist, wird er dem Grossen Rat im Rahmen eines Angebotsbeschlusses beantragt.

Das Bundesamt für Verkehr überarbeitet zurzeit das im Rahmen des Ausbaus schritts 2035 beschlossene Angebotskonzept 2035. Grund dafür sind der Verzicht auf die Wankkompensation bei den Intercityzügen Genf–Bern–Zürich–St. Gallen und neue Planungsgrundlagen der SBB. Die Kantone und Eisenbahnunternehmen werden in die Arbeiten einbezogen.

Der Kanton Bern hat sich bereits beim Bund für die Weiterführung der Interregio Bern–Burgdorf–Olten nach Zürich eingesetzt. Der aktuelle Planungsstand der Überarbeitung seitens Bund sieht derzeit die halbstündliche Weiterführung vor.

Verteiler

– Grosser Rat