

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 136-2017
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2017.RRGR.369

Eingereicht am: 08.06.2017

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Daetwyler (Saint-Imier, SP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 12

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1113/2017 vom 25. Oktober 2017
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme als Postulat**



Mittel- bis langfristiger Ausbau der Jurasüdfusslinie

Der Regierungsrat wird beauftragt, die nötigen Massnahmen zu ergreifen, um den Ausbau der Jurasüdfusslinie sicherzustellen.

Für die mittel- und langfristige Zukunft ist es unabdingbar,

1. den Halbstundentakt in Richtung Zürich Flughafen und Ostschweiz wieder einzuführen
2. den Halbstundentakt zwischen Biel und Lausanne einzuführen und mit einem dritten Zug Basel-Genf Flughafen zu ergänzen, um wieder eine umsteigefreie Verbindung zwischen Basel und der Genferseeregion zu bekommen

Diese Massnahmen müssen mit den Kantonen des Jurabogens koordiniert werden.

Begründung:

Die Jurasüdfusslinie ist ein lang gezogenes X mit den Achsen Lausanne und Genf im Westen, den Achsen Basel und Zürich im Osten und einer gemeinsamen Kernlinie zwischen Lengnau und Bussigny.

Seit der Fahrplanänderung 2016 hat die Linienführung zwei wesentliche Verschlechterungen erfahren:

- die als temporär angekündigte Aufgabe der Direktverbindungen zwischen Basel und der Genferseeregion als eine der Konsequenzen der Arbeiten um Lausanne (Léman 2030)
- die Begrenzung in Zürich Hauptbahnhof des ICN mit Ankunft/Abfahrt um die Minute 00, während er ab Bahn 2000 seine Fahrt Richtung/aus Zürich Flughafen und St. Gallen fortsetzte. Mit anderen Worten: Der Halbstundentakt nach Zürich Flughafen und in die Ostschweiz wurde auf einen Stundentakt zurückgestuft, obwohl man Hunderte von Millionen in die Durchmesserlinie in Zürich investiert hat, gerade um den Ost-West-Transitverkehr zu erleichtern. Die Jurasüdfusslinie muss auch von dieser Investition profitieren. Die Verschlechterung erklärt sich vor allem mit einer ungenügenden Anzahl ICN-Züge, weil ein Teil davon weiterhin im Gotthard-Basistunnel fährt und die SBB nicht in der Lage waren, das nötige Rollmaterial fristgerecht zu bestellen.
- Diese Leistungen müssen innerhalb nützlicher Frist eingeführt bzw. wieder eingeführt werden.

Antwort des Regierungsrates

Für die Entwicklung und den Ausbau des nationalen Bahnangebots und der Bahninfrastruktur ist der Bund zuständig. Die Kantone werden in die Verfahren miteinbezogen.

Der Kanton Bern stützt sich bei seiner Mitwirkung zu diesen Bundesverfahren – im Rahmen des fachlichen Austauschs und in seinen Stellungnahmen – jeweils auf die Haltungen der Regionalkonferenzen beziehungsweise der Regionalen Verkehrskonferenzen. Die in der Motion genannten Anliegen entsprechen denjenigen der RVK Biel-Seeland-Berner Jura. Sie sind dem Regierungsrat bekannt und er unterstützt sie.

Bezüglich der konkreten Forderungen gemäss den Ziffern 1 und 2 dieser Motion kann allerdings im jetzigen Zeitpunkt noch nicht ausgeschlossen werden, dass sie anderen wichtigen Fahrplananliegen aus anderen Regionen des Kantons entgegenstehen könnten. Der Kanton Bern wird sich daher nur so weit für diese Forderungen einsetzen können, als sie nicht Lösungen entgegenstehen, die aus kantonaler Gesamtsicht die besten sind. In diesem Sinn kann der Regierungsrat den Motionsforderungen nicht vorbehaltlos zustimmen, sondern beantragt eine Annahme als Postulat.

Verteiler

- Grosser Rat