

Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 156-2019
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2019.RRGR.192

Eingereicht am: 06.06.2019

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Moser (Biel/Bienne, FDP) (Sprecher/in)
Mentha (Liebefeld, SP)
Lanz (Thun, SVP)
Gnägi (Walperswil, BDP)

Weitere Unterschriften: 72

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

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



Schnelle Berner Bahntangente: Aufwertung des ÖV-Angebots und Verbesserung des Modal-Splits auf der Achse Biel/Bienne-Region Bern-Thun durch neue direkte Zugverbindungen

Der Regierungsrat wird beauftragt, den am 17. Mai 2019 publizierten Vorschlag der Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr Bern (IGÖV Bern) für die Verbesserung des ÖV-Angebots auf der Nord-Süd-Achse des Kantons aufzunehmen und mit den beteiligten Bahnen die ersten Massnahmen so rasch als möglich, spätestens aber im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2022–2025, zu realisieren.

Konkret sollen von Montag bis Freitag zur Morgen- und Abendspitze in beiden Richtungen je zwei RegioExpress-Direktzüge Biel/Bienne–Thun (und umgekehrt) über die Verbindungslinie Zollikofen–Ostermundigen, ohne Bedienung des Hauptbahnhofs Bern, eingeführt werden.

Begründung:

Die rasche Einführung einer begrenzten Zahl direkter Zugverbindungen (RE-Züge) auf der Linie Biel/Bienne–Lyss–Zollikofen–Ostermundigen–Münsingen–Thun während der Hauptverkehrszeiten entspricht mehr denn je einem nachweisbaren Bedürfnis im überregionalen Berufsverkehr. Zudem erhält der Zentrumsbahnhof Bern eine wichtige Entlastung, und in den Vorortsbahnhöfen

Zollikofen, Ostermundigen und Gümligen ergeben sich gute Anschlüsse Richtung Zentrum und Kernregion.

Die direkten Züge sind ferner geeignet, an die Entschärfung der täglichen Stausituationen auf dem gesamten National- und Kantonsstrassennetz im Raum Schönbühl–Wankdorf–Muri–Rubigen einen wirksamen Beitrag zu leisten. Die Staus an sich belegen, dass in den erwähnten Verkehrsbeziehungen im Raum Bern-Nord der Modal-Split zwischen ÖV und Privatverkehr schlecht ausfällt. Der ÖV-Anteil könnte durch Bahn-Direktverbindungen zwischen Seeland und Aaretal markant gesteigert werden, mit entsprechender Entlastung der Autobahnabschnitte und des nachgeordneten Strassennetzes.

Im IGÖV-Vorschlag wird nachgewiesen, dass aufgrund des «Mikrozensus 2015 zum Pendlerverhalten» das Nachfragepotenzial gegeben ist und dieses, mit markanten Reisezeitverkürzungen von 30-65 Prozent gegenüber dem heutigen Fahrplanangebot, voll ausgeschöpft werden kann. Ähnlich attraktive Reisezeitvorteile der neuen Zugverbindungen ergeben sich – trotz durchgehender Autobahn – auch gegenüber der Fahrt mit dem Auto (7 bis 10 Minuten), selbst ohne Stausituation. Werden die täglichen Staus zwischen Schönbühl und Rubigen berücksichtigt, ist sogar mit einem Zeitgewinn von 15 bis 30 Minuten zu rechnen, ganz abgesehen von der weit höheren Zuverlässigkeit der Bahnverbindung.

Das von der IGÖV Bern vorgelegte Konzept für die schrittweise Einführung von attraktiven Direktverbindungen im Nord-Süd-Verkehr des Kantons hat zusammenfassend folgende Vorteile:

- In der Kernagglomeration Bern kann neu eine Direktfahrt zwischen Zollikofen und Ostermundigen/Gümligen angeboten werden, welche die Reisezeit um mehr als die Hälfte reduziert. Damit kann der ÖV auf dieser stark nachgefragten Relation erstmals eine konkurrenzfähige Alternative zum Autoverkehr anbieten.
- Auf dem Korridor Biel-Region Bern-Thun können Bahnverbindungen geschaffen werden, die auf vielen Relationen gegenüber dem Strassenverkehr einen erheblichen Reisezeitvorteil und eine höhere Zuverlässigkeit aufweisen. Attraktiv und umweltfreundlich können sie den steigenden Verkehr in dieser Wachstumsregion aufnehmen.
- Aufgrund der Erfahrungen mit den ersten Direktverbindungen kann das Konzept der Nachfrage entsprechend erweitert werden, beispielsweise mit Einbezug der Güterzug-Verbindungsline Biel-Bözingenfeld-Brügg (BE) und neuen Einzugsgebieten im Jura oder am Jurasüdfuss. Der dabei wegfallende Umweg über die Zentrumsbahnhöfe ergäbe massiv verkürzte Reisezeiten, schlanke Umsteigemöglichkeiten und kurze Umsteigewege zur S-Bahn.
- Auf die Bahnnachfrage werden die neuen Direktverbindungen in zweifacher Hinsicht Auswirkungen haben: Erstens wird es zu einer erheblichen Nettozunahme der Nachfrage mit entsprechender Dämpfung des Strassenverkehrs in bzw. zwischen diesen Gebieten kommen. Zweitens wird durch die neuen Direktverbindungen Verkehr, der heute durch den Zentrumsbahnhof Bern verläuft, künftig auf die Vorortsbahnhöfe verlagert. Dadurch kann eine sehr erwünschte Entlastung des ÖV-Knotens Bern und der S-Bahnlinien mit der höchsten Nachfrage (S1 und S3) erreicht werden.
- Die neuen Direktverbindungen erfordern nach heutigem Kenntnisstand keine Infrastrukturinvestitionen. Sie weisen ein Nachfragepotenzial auf, das sich auf mindestens 50 Prozent der aktuellen Nachfrage verschiedener RE-Verbindungen im Kanton beläuft. Somit rechtfertigt sich aus Sicht der Wirtschaftlichkeit eine stufenweise Einführung, angefangen zu den Hauptverkehrszeiten. Die Betriebskosten bzw. die vom Besteller zu tragenden Abgeltungen bewegen sich damit in einem vertretbaren Rahmen.

- Die attraktive Direktverbindung Biel–Thun könnte auch den Freizeitverkehr zwischen den Tourismusregionen Seeland und Oberland positiv beeinflussen und auch in diesem Bereich eine erwünschte Verlagerung von der Strasse zum ÖV bewirken. Aufgrund erster Erfahrungen wäre deshalb eine Ausdehnung des Zugsangebots auf das Wochenende ebenfalls zu prüfen.

Insgesamt ist der IGÖV-Vorschlag als raumplanerisch, verkehrspolitisch und ökologisch (CO₂-Reduktion) sinnvolle Massnahme zu bewerten. Es drängt sich auf, sie rasch einzuführen.

Verteiler

- Grosser Rat