

**Der Grosse Rat Le Grand Conseil
des Kantons Bern du canton de Berne**

Mittwoch (Nachmittag), 27. November 2019 / Mercredi après-midi, 27 novembre 2019

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion / Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

25 2019.RRGR.192 Motion 156-2019 Moser (Biel/Bienne, FDP)

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

25 2019.RRGR.192 Motion 156-2019 Moser (Biel/Bienne, PLR)

Pour une liaison Thoune-Bienne sans arrêt en gare de Berne

Präsident. Wir kommen zum Traktandum 25, einer Motion von Grossrat Moser. Ich gebe das Wort Peter Moser.

Peter Moser, Biel/Bienne (FDP). Im Gegensatz zur vorherigen Diskussion hätten wir eine Idee, wie man ein Problem lösen kann, und wir müssen dafür nicht einmal bauen: Unsere Motion verlangt eine neue ÖV-Direktverbindung zwischen Biel und Thun oder zwischen dem Oberland und dem Seeland über die bestehende Verbindungslinie von Zollikofen nach Ostermundigen, und zwar ohne Bedienung des überlasteten Hauptbahnhofs Bern, also eine neue Tangentialverbindung. Das Anliegen wurde hier seinerzeit von praktisch der Hälfte der Grossratsmitglieder unterzeichnet; danke. Das zeigt auch, welches Gewicht diese Motion haben könnte. Das Angebot soll vorerst an den Werktagen und in den Morgen- und Abendspitzen mit je zwei Kurspaaren gefahren werden. Untersuchungen der IGöV – das ist die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr – haben gezeigt, dass Potenzial an Kunden vorhanden ist und die technische Machbarkeit gegeben ist. Das Ziel soll sein, den Modal-Split zu verbessern, also Leute von der verstopften Strasse auf die Bahn zu bringen. Mehr Begründungen finden Sie einerseits in der ausführlichen Begründung zur Motion und auch im Schreiben der IGöV, das allen Fraktionen respektive den Grossratsmitgliedern zugestellt wurde.

Zur Antwort des Regierungsrates: Der Regierungsrat anerkennt, dass das heutige Fahrplanangebot mit Umsteigen im überfüllten Bahnhof Bern wenig attraktiv ist und dass eine neue Tangentiallinie zu einem erheblichen Zeitgewinn für die Kunden führen könnte. Der Regierungsrat ist bereit, das vorgeschlagene Angebot bezüglich technischer Machbarkeit zu prüfen und eine mögliche Nachfrage vertieft abzuklären. Er erachtet die zusätzlichen Abklärungen aber angesichts der Kosten als unverzichtbaren Schritt und lehnt daher unsere Forderung nach einer direkten Aufnahme in den nächsten Angebotsbeschluss ab. Daher kommt auch der Antrag, das Ganze als Postulat zur überweisen. Für uns ist es eine zu zögerliche Haltung der Regierung. Wir alle wissen um das überlastete Strassennetz im Raum Bern: Autobahn, Kantons-, aber eben dann auch die Umfahrung über die Gemeindestrassen. Wir kennen aber alle auch den überlasteten Bahnhof Bern. Lustigerweise erschien am 14. November im «Bund» ein Artikel mit der Überschrift: «Aufgewertete Vorstadtbahnhöfe sollen Pendler aus der Innenstadt fernhalten». Mit Innenstadt ist natürlich auch der Hauptbahnhof gemeint. Dies verlangt die Stadt Bern, und wir möchten ja im Prinzip etwas Ähnliches: dass man die Bahnhöfe aussenherum aufwertet und dort direkt durchfährt – voilà. Wir alle wollen einen möglichst umweltgerechten Verkehr, das heisst: weg von der Strasse auf die Schiene. Aber genau diese Schiene bietet heute, zurzeit und vielleicht auch in der nahen Zukunft keine attraktive Alternative. Das Erkennen von möglichen zukünftigen Kapazitätsengpässen im Schienennetz – das ist das, was die Regierung sagt – darf aber für uns nicht dazu führen, dass der Kanton Bern während Jahren auf eine notwendige Angebotsverbesserung im S-Bahnverkehr verzichten will.

Das Fazit: Wir halten an der Form der Motion fest. Wir wollen keine weiteren Studien, wir wollen Nägel mit Köpfen. Wir wollen möglichst rasch die neue Verbindung. Ob es dann, wie verlangt, bereits im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2022–2025 kommt, lassen wir offen. Da hat der Regierungsrat einen gewissen Spielraum im Erfüllen der Motion. Wenn er es nicht wie verlangt machen kann, kann er dies ja begründen, und ich glaube, das schlucken wir. Unsere Haltung richtet sich nicht gegen den Regierungsrat, im Gegenteil: Mit der Überweisung in Motionsform wollen wir dem

Regierungsrat den Rücken stärken – der Verwaltung natürlich auch –, dass sie nachher in den kommenden Verhandlungen mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), der SBB und der BLS eine stärkere Position haben und sagen können: «Mein Parlament will dies, und darum müssen wir es durchsetzen.» Also: Wir wollen ein klares politisches Zeichen setzen, nach der grünen Welle der letzten Nationalratswahlen erst recht. Danke für die Unterstützung.

Präsident. Sind Sie Mitmotionär, Herr Mentha? – Das ist der Fall. Ich gebe dem Mitmotionär Luc Mentha das Wort.

Luc Mentha, Liebefeld (SP). Gerne ergänze ich die Motionsbegründung von Grossrat Moser und bringe es in meinen Worten zum Ausdruck: Wir haben hier von der IGÖV wirklich eine gute Idee vorgeschlagen bekommen. Es ist also nicht einfach so eine Bieridee, die wir hier einbringen, sondern die IGÖV hat diesen Vorschlag gestützt auf eine Studie gemacht, nach sorgfältigen Vorabklärungen. Ich möchte der IGÖV an dieser Stelle ganz herzlich für diesen sehr sachlichen und sehr hilfreichen Vorschlag danken.

Es ist in der Tat so, dass die Nord-Süd-Achse auf der Bahn unattraktiv ist, weil man eben lange Wartezeiten – bis zu 16 Minuten – für das Umsteigen in der Stadt Bern hat. Es ist im Weiteren eine Tatsache, dass der Bahnhof Bern unter einer sehr hohen Auslastung und Belastung leidet und deshalb alle Entlastungsmassnahmen hochwillkommen sind. Es ist auch eine Tatsache, dass wir auf den Autobahnen rund um Bern und auch auf dieser Nord-Süd-Achse immer wieder Staus und Überlastungssituationen haben. Dies ist nicht verwunderlich, da ja diese Räume dort – Bern, Thun, Biel – alle Wachstumsregionen sind. Der Ausbau dieses Bahnangebots ist mit einer besseren Durchbindung des Seelandes ins Aaretal und ins Oberland möglich. Es ist also ein Vorschlag, der insbesondere auch für das Oberland sehr dienlich ist. Und was daran eben besonders interessant ist: Es braucht keinen Ausbau der Schieneninfrastruktur, weil diese Gleise bereits gebaut sind. Das macht es wirklich zu einer tollen und sehr überzeugenden Idee. Die S1 und die S3 sind diejenigen Angebote, bei denen die BLS das höchste Angebot oder die höchste Nachfrage hat. Auch daran erkennt man, dass so ein Vorschlag hier zu grossen Vorteilen für die Pendler führen wird. Die Reisezeitgewinne sind beträchtlich: Sie betragen 18 Minuten von Biel nach Thun; sie betragen von Zollikofen nach Ostermundigen 7 Minuten. Das ist eine Reisezeitverkürzung von 64 Prozent. Das sind also wirklich Argumente für Leute, die jetzt noch das Auto nehmen, sich zu überlegen, jetzt auf den ÖV umzusteigen.

Und ich bin auch der Meinung, dass es hier ein klares und sehr deutliches Zeichen braucht im Sinne der Motion. Ich habe ein gewisses Verständnis – wenn ich dies zunächst sagen darf –, dass der Regierungsrat und der Verkehrsdirektor hier die Postulatsform empfehlen, denn es gibt ein paar Probleme, die man lösen muss: Das räumen wir ein, das ist ganz klar. Und dass man vor diesem Hintergrund als Vertreter der Regierung keine falschen Versprechungen machen will und sagt: «Ein Postulat ist okay» ... Aber gerade wenn wir daran denken, dass es möglicherweise Engpässe geben wird oder ein bisschen ein Gerangel bei der Zuteilung der entsprechenden Trassen auf dieser Strecke, finde ich es wichtig, dass wir als Grosser Rat dieser guten Idee mit einer klaren Motionsüberweisung zum Durchbruch verhelfen. Denn in diesem Gerangel ist es gut, wenn unser Verkehrsdirektor argumentieren und sagen kann: Das ist ein Angebotsvorschlag, der breit getragen wird, den die Bevölkerung will und hinter dem die Vertreter der Bevölkerung im Berner Grossen Rat klar stehen. Da hat man – davon bin ich persönlich überzeugt – als Verkehrsdirektor nachher auch bessere Möglichkeiten, in diesem Gerangel um die Trassen zum Zug zu kommen. Nach meinen Informationen, die ich aus den Amtsstellen des Kantons habe, ist es zumindest jetzt in der nächsten Zeit möglich, Trassen zu erhalten, und darum bitte ich Sie, den Vorstoss zu überweisen. *(Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure.)* Und zwar als Motion, vielen Dank.

Präsident. Dann kommen wir jetzt zu den Fraktionen, zuerst für die glp: Luca Alberucci.

Luca Alberucci, Ostermundigen (glp). Vorneweg: Ich danke den Motionären, dass sie mit einem so guten und konstruktiven Vorschlag kommen, der aus meiner persönlichen Sicht einen deutlichen Fortschritt bedeuten würde in der Art und Weise, wie wir unseren Verkehr im Allgemeinen und insbesondere unseren Zugverkehr planen. In diesem Sinn ist auch klar, dass unsere glp-Fraktion diesem Vorstoss als Postulat sicher einstimmig zustimmen wird, als Motion wird eine grosse Mehrheit ebenfalls ihre Zustimmung geben.

Vielleicht als Wiederholung noch kurz die wichtigsten Punkte, weshalb wir, weshalb ich diesen Vorschlag sehr gut finde. Es besteht Einigkeit, dass die Bahnverbindungen im Korridor Biel-Thun verbesserungswürdig sind. Und es besteht aus meiner Sicht auch Einigkeit, dass man sie verbessern kann, ohne gross Investitionen zu tätigen, denn es gibt ein Gleis. Und wenn es ein Gleis gibt, kann man das Gleis auch nutzen. Und das ist eigentlich die Idee, die einfache Idee dieser Motion. Aus meiner Sicht ist dies auch ein Paradigmenwechsel, den man wirklich ins Auge fassen muss. Wir bauen unsere ganze Netzinfrastruktur – sowohl Bahn- wie auch Autoinfrastruktur – eigentlich für drei Stunden werktags. Am Wochenende ist diese Infrastruktur eigentlich überdimensioniert. Ein Grund, weshalb wir diese Infrastruktur ausbauen müssen, ist, beispielsweise bei der Zugverbindung, dass jeder Zug, der Bern passiert, zwingend an den Hauptbahnhof fahren muss. Wozu führt dies? Es führt dazu, dass wir jetzt den Hauptbahnhof ausbauen. Das finde ich richtig. Aber es führt auch dazu, dass wir bei der Lorrainebrücke zunehmend Engpässe haben, es führt dazu, dass wir beim Wankdorf eine Entflechtung machen, und, und, und. Wenn man es jetzt hier schafft, Bern tangential zu bedienen und quasi die Hotspots, die Engstellen, die Flaschenhälse, die wir haben, für mindestens diese Zugverbindung zu vermeiden, zu bewirken, dass eine grosse Anzahl an Leuten einen deutlich besseren Service hat, dann sollte man diese Chance auch packen. In diesem Sinn geht diese Motion in die richtige Richtung, da man auch ein bisschen den Horizont öffnet und sich eben auch überlegt, ob es Sinn machen kann, dass man Züge hat, die durch Bern hindurchfahren und eben tangential durchfahren, um dort quasi die zentrale Infrastruktur, die wir im Hauptbahnhof haben und in den Gleisen, die den Hauptbahnhof bedienen, entsprechend zu entlasten, weil diese ja faktisch auf kurze oder längere Frist überlastet ist. In diesem Sinn unterstützen wir diese Motion. Und wir würden sogar auch anregen, dass man die Idee der tangentialen Bedienung Berns vielleicht sogar weiterdenkt und sich überlegt, vielleicht einmal sogar im Fernverkehr eine solche Verbindung zu machen: dass also ein Zug, der von Zürich über Frutigen ins Wallis fährt, nicht zwingend einen Umweg über den Hauptbahnhof machen muss – nicht jeder, wenn wir dann den Viertelstundenfahrrplantakt haben, sondern zumindest gewisse, die den Hauptbahnhof meiden und tangential an Bern vorbeifahren.

Moussia von Wattenwyl, Tramelan (Les Verts). Les Verts soutiennent la motion. Comme il a été dit, la proposition est très concrète. Elle émane en plus d'un secteur qui sait précisément de quoi il parle, et la problématique est réelle. Donc, tous les éléments ici sont réunis pour aller de l'avant, et aller de l'avant en train. Vous avez aussi vu qu'il y a 72 cosignataires. Je pense que nous sommes tous dans le même wagon, et pour une bonne direction. Il s'agira aussi, du coup, de profiter de désengorger la gare de Berne, comme cela a déjà été dit. On a quelquefois parlé du « quai 49 », celui-ci pourra peut-être être supprimé, un quai autant surprenant et délirant que le quai de Harry Potter. Cette proposition est donc, à notre sens, un bon plan pour les pendulaires et les étudiants de nos campus. Les pendulaires – les chiffres récents le montrent – sont en grande augmentation. Ils ont doublé entre 1990 et 2016. Il y a actuellement 655 000 personnes qui sont des pendulaires. La Suisse compte en tout 4 millions de pendulaires. Les 655 000, c'était pour le train. Nous avons 800 000 personnes qui se déplacent dans le cadre de leur formation. Tout ceci n'est pas à négliger. Donc, donnons une chance à cette motion ! Nous vous recommandons d'accepter celle-ci.

Barbara Josi, Wimmis (SVP). Da bin ich wieder. Das Fahrplanangebot der innerbernischen Nord-Süd-Achse zwischen Biel und Thun ist heute wenig attraktiv; dies stellt ja der Regierungsrat fest. Zwar bestehen in den Hauptverkehrszeiten relativ gute Anschlüsse mit ansprechenden Fahrzeiten, die allerdings nicht konkurrenzfähig sind zum motorisierten Individualverkehr. Das von der IGÖV vorgelegte Konzept für die schrittweise Einführung von attraktiven Direktverbindungen hat viele Vorteile. Die Reduktion der Reisezeit im Nord-Süd-Verkehr kann als gute Alternative zum Autoverkehr dienen, sei es für den Berufsverkehr, aber auch für den Freizeitverkehr. Die Einführung der zwei Regio-Express-Direktzüge über die Verbindungslinie Zollikofen-Ostermundigen muss auch als Vorteil zur wichtigen Entlastung des Zentrumsbahnhofs Bern angesehen werden. Die Engpässe im Bahnhof Bern werden sich durch den Ausbau der Perronanlage und weitere Bauprojekte sicher noch verschärfen. Die SVP-Fraktion stimmt dieser Motion einstimmig zu.

Peter Moser, Biel/Bienne (FDP). Sorry, dass ich noch einmal komme, ich habe ganz vergessen, dass unsere Fraktion natürlich diesen Vorstoss auch unterstützt. Wenn ich schon hier vorne bin, möchte ich noch kurz dem Verkehrsdirektor danken. Er hat uns sein Ohr geliehen, wir konnten es mit ihm anschauen. Auch den Vorsteher des Amts für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

haben wir getroffen und konnten ihm alles erklären. Auch der IGöV möchte ich danken für die Studie, die sie gemacht hat und die uns auf das Problem und vor allem auf die Lösung aufmerksam gemacht hat.

Präsident. Ich habe keine weiteren Fraktionssprechenden mehr auf der Liste, auch keine weiteren Einzelsprecherinnen und Einzelsprecher. Dann gebe ich das Wort Regierungsrat Christoph Neuhaus.

Christoph Neuhaus, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektor. Die Motion für eine schnelle S-Bahn-tangente und eine neue, direkte Bahnverbindung zwischen Biel und Thun sowie die breite Abstützung zeigt vor allem eines: Bei wichtigen, gut ausgelasteten Verbindungen des öffentlichen Verkehrs gibt es Handlungsbedarf. Und ich darf persönlich sagen: Dies ist eine Idee, die an den Regierungsrat herangetragen wurde, die fundiert ist, die Freude macht. Der Vorschlag einer neuen Tangentialverbindung ist interessant und verdient aus diesem Grund eine vertiefte Prüfung. Und das wollen wir auch machen. Wir wollen prüfen, ob dieses Angebot überhaupt fahrbar ist, und wir wollen auch wissen, was es den Kanton kosten würde, denn das wissen wir heute nicht. Die Kosten für die täglich vier Kurse pro Richtung schätzt man auf einen jährlichen tiefen Millionenbetrag. Christian Aebi, der Chef des Amts für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, ist ein Bahn-Fan und hat viel Erfahrung, aber das sind effektiv Schätzungen.

Zu berücksichtigen ist bei der Prüfung aber auch Folgendes: Der Bahnhof Bern und das Bahnnetz rund um Bern sind an der Belastungsgrenze. Dies konnte man in den letzten zwei bis zweieinhalb Wochen erfahren. Auf dem äusserst stark ausgelasteten Bahnnetz zwischen Zollikofen und Thun ist es schwierig, manchmal sogar fast hoffnungslos, dass man ein zeitliches Fenster für zusätzliche Züge findet. Grossrat Mentha hat dies sehr schön gesagt: dass man ein Trasse findet. Das wäre der Fachausdruck. Bern wird in den kommenden 10 bis 15 Jahren intensiv in die Bahninfrastruktur investieren. Die Kapazität wird erhöht. Erstens läuft die Entflechtung Wylerfeld; diese wird in rund drei Jahren fertig sein. Zweitens fehlen im Bahnhof Bern in den kommenden Jahren regelmässig Gleise, weil die neue Unterführung gebaut wird; Stichwort Perron 49/50. Drittens: die neue Entflechtung Holligen, die erst in Planung ist. Diese befindet sich in Richtung Ausserholligen, zwischen der roten Brücke bei der Insel und der Haltestelle Europaplatz. Dort will man auch bauen. Und viertens: Ebenfalls in Planung sind die Entflechtungen zwischen dem Bahnhof Wankdorf und Ostermundigen sowie zwischen Gümligen und Allmendingen. Auch beim Bau dieser neuen Entflechtung wird der Bahnverkehr stark leiden. Vergangene Woche war es so, dass es zwischen Wankdorf und Ostermundigen ein Problem gab; ich habe beispielsweise eineinhalb Stunden auf einen Zug gewartet, der jede halbe Stunde fahren sollte. Gemäss den aktuellen Projektkenntnissen wird besonders der Bau der Entflechtung zwischen Wankdorf und Ostermundigen – dort, wo die Güterumfahrungslinie auf die Linie Bern-Thun trifft – zu sehr schmerzhaften Einschränkungen des Bahnverkehrs respektive der Kapazität führen. Wir müssen davon ausgehen, dass einzelne Züge, die heute verkehren, zeitweise nicht mehr werden fahren können. Und diese Motion fordert eben die Linienfahrt durch dieses Nadelöhr.

Was machen wir, wenn Sie die Motion annehmen? Dann prüfen wir, ob die Züge ab 2022 überhaupt fahren können, und wenn dies der Fall ist, bestellen wir das Angebot für einen jährlichen tiefen Millionenbetrag. Jetzt werden Sie sich fragen, weshalb der Neuhaus fast zerplatzt vor Freude über diese neue Bahntangente, die auch ihm helfen würde. Wieso nimmt dieser kränkelnde Regierungsrat dies aber nur als Postulat entgegen? Wieso möchte er nur ein Postulat anstelle einer Motion? – Wenn Sie der Bevölkerung ein solches Angebot bereitstellen, geht es erfahrungsgemäss zwei bis drei Jahre, bis man bemerkt hat: Das gibt es und es ist etwas Gutes. Ich weiss, wovon ich spreche. Belp hat einen solchen Entlastungszug erhalten, und damit konnte ich fast während eines Dreivierteljahres allein nach Bern hineinschaukeln. Dann fängt man aber richtig an, es zu nutzen. Und wenn die neuen Züge dann auch richtig genutzt werden, fängt die Bauarbeit zwischen Wankdorf und Ostermundigen entsprechend an. Und da müssen wir eben schauen, ob wir die neuen Züge dann wieder streichen müssen, weil sie als Neuangebot ohne Verankerung in den Konzepten des Bundes keine Priorität erhalten. Das wollen wir sicher nicht. Es wäre unsinnig, ein neues Angebot einzuführen, Geld auszugeben, den Leuten eine Freude zu machen und es dann wieder abzuschaffen, weil man wegen den Baustellen mit diesen Zügen nicht mehr durchfahren kann. Der Regierungsrat möchte das in der Motion geforderte Neuangebot – wie man dies bei allen Angeboten macht – vorerst genau prüfen. Es muss klar sein, ob die geforderten zusätzlichen Züge überhaupt fahren können und ob die Züge auch während des Baus der Entflechtung Wankdorf Süd dort durch-

fahren können. Ist dies gesichert, dann kann man das Neuangebot in den Angebotsbeschluss aufnehmen und einführen. Das ist der Grund, weshalb der Regierungsrat Sie bittet, die Motion abzulehnen: damit Sie nicht schon heute sagen: «Fahren Sie, koste es, was es wolle» ... und ob man so eine Zukunft hat.

Wir sind aber wirklich froh, dass dies gekommen ist. Wir haben Freude und sind gerne bereit, dieses Anliegen zu prüfen. Deshalb unterstützen wir ein entsprechendes Postulat. Wir werden das Anliegen zügig prüfen und können das neue Angebot – ich habe es gesagt –, wenn es umsetzbar ist, schon in den nächsten Angebotsbeschluss aufnehmen. Und all jene, die nun bei der Motion auf ein Ja drücken wollten: Ich hoffe, dass Sie mir gut zugehört haben und Ihr Herz nicht zur Mördergrube machen, sondern entsprechend sagen: Ein Postulat wäre doch auch schön. Dann hätte ich geschlossen mit der Ansage an die Motionäre: Es ist wirklich etwas Gutes, aber ein Postulat wäre doch auch nicht so schlecht. Nicht wahr? Danke.

Präsident. Ja, es müssen nun doch alle eine Mördergrube machen, da die Motionäre nicht wandeln; dann besteht nur eine Möglichkeit. Darum kommen wir jetzt zur Abstimmung zu dieser Motion. Wer das Traktandum 25 als Motion annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.192)

Vote (2019.RRGR.192)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 134

Nein / Non 2

Enthalten / Abstentions 1

Präsident. Das war fast zu erwarten. 134 Ja- gegen 2 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung: So haben Sie diese Motion angenommen.