

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 079-2015
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2015.RRGR.289

Eingereicht am: 16.03.2015

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Graber (La Neuveville, SVP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 734/2015 vom 10. Juni 2015
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Zeitplan für den SBB-Doppelspurausbau zwischen Ligerz und Twann

Mit grossem Mehr haben Volk und Stände am 9. Februar 2014 mittels einer Verfassungsänderung den Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) angenommen. Am 21. Juni 2013 hatten die eidgenössischen Räte dem Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur zugestimmt. Dieser Beschluss sieht in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe d für die Bahnstrecke zwischen Ligerz und Twann einen Kapazitätsausbau mit Tunnel und Doppelspurausbau vor. Die Rechtsgrundlagen für die Realisierung dieses Bauvorhabens sind somit gegeben.

Die Genehmigung der FABI-Vorlage durch Volk und Stände macht es möglich, den Ausbau und den Unterhalt der Bahninfrastrukturen in unserem Land langfristig zu finanzieren. Es ist ein Glücksfall, dass der Doppelspurausbau zwischen Ligerz und Twann in den Infrastrukturausbauschritt 2025 aufgenommen wurde. Dank Doppelspur und Tunnelbau verschwindet das letzte einspurige Stück (1,8 km) auf der Strecke Genf–Lausanne–Neuenburg–Biel–Solothurn–Zürich–St. Gallen/Romanshorn. Die Jurasüdfusslinie bildet das Rückgrat des inländischen Güterverkehrs. Dank diesem Doppelspurausbau werden zwischen Neuenburg und Biel stündlich zwei ICN-Züge, zwei Regionalzüge und drei Güterzüge in beide Richtungen verkehren. Das Vorhaben bringt zudem bessere Anschlüsse für Bahnreisende auf den Strecken La Chaux-de-Fonds–Sonceboz–Biel, Moutier–Tavannes–Biel und Moutier–Grenchen Nord–Biel in Richtung Westschweiz.

Diese Aussichten werden nicht nur die Planung und Organisation des Bahnverkehrs begünstigen, sondern auch zur Weiterentwicklung des Berner Juras, Biels und des Seelands beitragen. Die Akteure aus Politik und Wirtschaft sowie die Bevölkerung der ganzen Region freuen sich über die Realisierung dieses Projekts. Alle möchten aber auch wissen, wie der Zeitplan für die Realisierung dieses Vorhabens aussieht.

Der Regierungsrat wird um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Kennt er bereits den Zeitplan für dieses Vorhaben?
2. Wenn ja: Kann er den Grossen Rat über die wichtigsten technischen und verfahrensrechtlichen Etappen informieren?

Antwort des Regierungsrates

1. Seit Anfang 2014 klären die SBB im Rahmen einer Objektstudie die technische und landschaftsverträgliche Machbarkeit verschiedener Varianten ab. Die eidgenössischen, kantonalen, regionalen und kommunalen Stellen sind seither bei der Bearbeitung des Variantenführers eingebunden. Die Zeitplanung ist bekannt.
2. Der aktuelle Zeitplan sieht vor, dass der Variantenentscheid bis Ende 2015 getroffen wird. Das Vorprojekt soll 2016–2017 und das Bauprojekt 2018–2020 erarbeitet werden. Das bundesrechtliche Plangenehmigungsverfahren ist für 2018–2019 geplant. Ein Baubeginn ist ab Mitte 2020 möglich. Bei einer Bauzeit von rund 5–6 Jahren ist aus heutiger Sicht mit einer frühestmöglichen Inbetriebnahme per Ende 2025 zu rechnen.

An den Grossen Rat