



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.:	010-2024
Vorstossart:	Motion
Richtlinienmotion:	☐
Geschäftsnummer:	2024.RRGR.27
Eingereicht am:	04.03.2024
Fraktionsvorstoss:	Nein
Kommissionsvorstoss:	Nein
Eingereicht von:	Günthör (Erlach, SVP) (Sprecher/in) Cattaruzza (Nidau, GLP) Grupp (Biel/Bienne, GRÜNE) Bohnenblust (Biel/Bienne, FDP) Stotzer-Wyss (Büren an der Aare, EVP) Hess (Nidau, FDP) Messerli (Nidau, EVP) Saïd (Biel/Bienne, SP) Gerber (Detligen, SVP) Bütikofer (Lyss, SP) Gerber (Schüpfen, Die Mitte) Bühler (Romont BE, Die Mitte) Schneider (Biel/Bienne, SVP) Schori (Wiler bei Seedorf, SVP) Pauli (Nidau, FDP) Junker Burkhard (Lyss, SP) Stampfli (Nidau, GLP) Martin (Gerolfingen-Täuffelen, EDU)
Weitere Unterschriften:	1
Dringlichkeit verlangt:	Ja
Dringlichkeit gewährt:	Ja 07.03.2024
RRB-Nr.:	435/2024 vom 08. Mai 2024
Direktion:	Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:	Punktweise beschlossen Ziffer 1 bis 3: Ablehnung Ziffer 4 und 5: Annahme

Ligerz soll in beide Richtungen am öffentlichen Verkehr angeschlossen bleiben

Der Regierungsrat wird beauftragt, dafür zu sorgen,

1. dass der Bahn-Halt in Ligerz erst dann aufgehoben wird, wenn der SBB-Ligerztunnel eröffnet wird
2. dass, sollte dies nicht zielführend sein, zumindest in den Stosszeiten (Pendelverkehr) der Zug in Ligerz stoppt, bis der Ligerztunnel eröffnet wird
3. dass, sollte der Bahn-Halt in Ligerz vor der SBB-Ligerztunnel-Eröffnung aufgehoben werden, der Busersatz in beide Richtungen (nach Twann-Tüscherz und nach La Neuveville) geführt wird, wie das durchgeführte regionale Mitwirkungsverfahren ergeben hat. Es ist so-

mit sicherzustellen, dass den Ergebnissen der Mitwirkung der Bevölkerung und den Rückmeldungen der Gemeindevertretungen Rechnung getragen wird. Wird eine andere Version gewählt, sind diese Punkte vorgängig umzusetzen.

4. dass die Planung des öffentlichen Verkehrs während der Bauphase des SBB-Ligerztunnels die Bedürfnisse der mitbetroffenen Bevölkerung optimal berücksichtigt und den Berufs- und Ausbildungspendelverkehr sowie den Tourismus in beide Richtungen fördert.
5. dass eine Variante gewählt wird, die den Erhalt des Vinifuni (Drahtseilbahn Ligerz-Prêles) als Verkehrsmittel der Region mitberücksichtigt.

Ausgangslage und Begründung:

Zugegeben, Ligerz ist ein kleines Dorf. Es steht aber an der Sprachgrenze des Kantons, vom Plateau de Diesse pendeln Einwohnerinnen und Einwohner in beide Richtungen: nach Twann/Biel und nach La Neuveville-Neuchâtel. Auch für die Petersinsel und die Wanderer auf dem Pilgerweg, den Rebwegen oder den Wanderern vom Chasseral bis zur Twannbachschlucht bietet Ligerz mit dem bekannten Vinifuni (Drahtseilbahn), dem Schiff-Halt und dem Bahnhof bis heute ein beliebtes Drehkreuz am Bielersee.

Die SBB baut den Doppelspurtunnel Ligerz-Twann¹. Es wird sich also bald vieles ändern. Daher wurde in einem Mitwirkungsverfahren eine Nachfolgelösung für den öffentlichen Verkehr gesucht und gefunden.

Der vorgestellte Bahnersatz gemäss dem «Angebotskonzept Nördliches Bielerseeufer und Plateau de Diesse»² geht davon aus, dass der Verkehr nach der SBB-Ligerztunnelöffnung in beide Richtungen durch einen Bus ersetzt wird, was dem Bedarf der Betroffenen, des Tourismus und der Wirtschaft der Region entsprechen würde.

Bedauerlicherweise gibt es – wie sicherlich bekannt sein dürfte – eine mehrjährige Verzögerung beim Bau des SBB-Ligerztunnels aufgrund juristischer Streitigkeiten im Vergabeverfahren. Überraschend hat das Amt für öffentlichen Verkehr nun festgehalten, dass der SBB-Halt in Ligerz bereits Ende 2024 aufgehoben werden soll. Das oben beschriebene Angebotskonzept ist noch nicht restlos geklärt. Noch fehlen die konkreten Fahrzeiten – und somit wichtige Informationen, wie der Schienenersatz für das nördliche Bielerseeufer in Zukunft z. B. an Randzeiten oder Wochenenden ausgestaltet wird. Der Kanton hat in Aussicht gestellt, ein schnelles Ersatzkonzept bis im Juni 2024 bekanntzugeben, das von der bereits erarbeiteten Version abweiche.

Somit ist ein Schienenersatz in Arbeit, der für mehrere Jahre ohne ordentliche Mitwirkung der Bevölkerung eingesetzt werden soll. Dagegen wehren sich die Betroffenen. Immer wieder sickern Informationen durch, die aufzeigen, dass die kantonale Verwaltung in dieser Frage intransparent und ohne das Wissen der betroffenen Gemeinden (Ligerz, Plateau de Diesse, La Neuveville und Twann-Tüscherz) vorgeht und gar Varianten vorantreibt und prüft, die den Interessen der zu involvierenden Gemeinden entgegenstehen.

Der Kanton hat verlauten lassen, dass geplant sei, den Schienenersatz nur in eine Richtung, also nach Twann, zu führen. Das wäre für ein paar Monate zu akzeptieren – aber nicht für Jahre (2024 bis 2029) wie geplant. Es kommt hinzu, dass zwischen Ligerz und Twann an der engsten Stelle am Bielersee das neue Ostportal³ des SBB-Ligerztunnels gebaut wird und die bestehende einspurige Strasse deshalb so umgebaut werden muss, dass sie neu unter den Gleisen

¹ [Doppelspurtunnel Ligerz-Twann | SBB](#)

² [Angebotskonzept Nördliches Bielerseeufer und Plateau de Diesse - seeland.biel/bienne \(seeland-biel-bienne.ch\)](#)

³ [Sektor Ost, Brunnmühle und Kleintwann | SBB](#)

hindurchführen soll. Eine hochkomplexe Baustelle ohne Platzreserven bei laufendem intensivem Schienenverkehr. Da ist – wie unschwer zu erkennen ist – mit vielen und längeren baustellenbedingten Unterbrüchen zu rechnen.

Hinzu kommt, dass auch der bereits bestehende Autotunnel (Schnellstrasse) aufgrund von Sanierungsarbeiten und bei Vorfällen und Unfällen immer wieder unterbrochen wird, was jedes Mal zu langen (kilometerlangen) Blockaden und Staus in beide Richtungen wegen besagter enger Stelle zwischen Twann und Ligerz führt.

Der Kanton klärt dem Vernehmen nach aktuell nebst einer Buslinie Ligerz-Twann einen Kurs vom Plateau de Diesse nach Twann ab. Diese Variante ist für die beteiligten Gemeinden nicht zielführend und wurde auch im Angebotskonzept nördliches Bielerseeufer abgeklärt und dann verworfen: Zum einen ist die Strasse von Lamboing nach Twann sehr eng und kurvig, zum anderen ist es für Reisende vom Plateau de Diesse Richtung Neuchâtel wenig attraktiv, den Bus nach Twann zu nehmen, um dann in Twann auf den Zug Richtung Neuchâtel umzusteigen. Weiter würde diese Variante auch öV-Nutzende aus Ligerz Richtung Westen benachteiligen, die zuerst mit dem Bus nach Twann reisen müssten, um dann dort den Zug Richtung Neuchâtel zu besteigen. Schliesslich würde ein Bus Plateau de Diesse-Twann auch erhebliche wirtschaftliche Einbussen für das Vinifuni bedeuten und dessen Existenz gefährden. Es ist deshalb nicht einsehbar, weshalb nicht bereits ab Dezember 2024 nebst einem Kurs Ligerz-Twann auch ein Kurs Ligerz-La Neuveville angeboten werden kann.

Das Amt für öffentlichen Verkehr ist daran, am Schreibtisch zu entscheiden, dass dies alles kein Problem für die betroffene Bevölkerung sein soll. Die Busse würden jeweils so geführt, dass Anschlüsse in beide Richtungen (Biel und La Neuveville) via Twann erreicht werden sollen. Dies ist schon heute keine Realität, ohne die oben beschriebene neue Grossbaustelle (2025 bis 2029) am Ostportal des neuen SBB-Ligerztunnels.

Eine mehrjährige ungenügende Zwischenlösung würde die Existenz des Vinifuni bedrohen, die Wirtschaftskraft der Seegemeinden schwächen, den Tourismus behindern, die Pendlerströme empfindlich stören und Betroffene dazu zwingen, vom öffentlichen Verkehr zum Privatverkehr zu wechseln. Zudem wären ältere Personen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind (Arzt und Apotheken sowie Einkaufsmöglichkeiten Richtung La Neuveville), von einer einseitigen Verkehrsführung überfordert und stark benachteiligt.

Die Gemeinden (Ligerz, La Neuveville, Plateau de Diesse und Twann-Tüscherz) haben Lösungen vorgeschlagen. Dazu gehört auch, das bereits weit fortgeschrittene Angebotskonzept Nördliches Bielerseeufer und Plateau de Diesse anstelle temporärer Lösungen bereits ab Dezember 2024 teilweise umzusetzen und einzurichten, nämlich indem ein Bus nicht nur wie vom Kanton Bern vorgesehen zwischen Ligerz und Twann angeboten wird, sondern ebenfalls zwischen Ligerz und La Neuveville.

Fazit:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, seine Kompetenzen dafür zu nutzen, dass die Anliegen der betroffenen Bevölkerung wieder in den Fokus für die Lösungsfindung gerückt werden. Die auf den öffentlichen Verkehr angewiesenen Bevölkerungsschichten – die Pendlerinnen und Pendler, die Schülerinnen und Schüler, die älteren Einwohnerinnen und Einwohner und die Touristinnen und Touristen – sollen die Rebberge rund um Ligerz nicht jahrelang als Staufalle und wegen der dort verpassten Zuganschlüsse kennenlernen und in Erinnerung behalten. Ligerz soll seine Funktion als verbindende Brücke zwischen den Sprachgrenzen, als Tor zum Jura und als Verbindung zur Petersinsel behalten. Dies kann dadurch erreicht werden, dass der Zug ganz einfach weiter in Ligerz hält, bis der SBB-Ligerztunnel fertiggebaut ist, und/oder dadurch, dass

der Ersatzbus ganz einfach wie im Mitwirkungsverfahren versprochen in beide Richtungen geführt wird. Das wäre ohne grossen Aufwand zu erreichen – aber es hätte grosse positive Wirkungen für die betroffenen Regionen und die Menschen, die sich darin bewegen.

Beilage:

Skizze des geplanten Ostportals; die Fläche am unteren Bildrand ist der Bielersee. Die Gleise werden zweispurig in das zu bauende SBB-Ligerztunnelportal geführt, und dabei muss die bestehende schmale Strasse neu unter die Gleise geführt werden. Diese Bautätigkeiten sind aus Sicht der betroffenen Bevölkerung kaum ohne Verkehrsunterbrüche möglich. Eine Anbindung von Ligerz an den öffentlichen Verkehr nur durch diese Baustelle zu planen, wird deshalb von der Bevölkerung nicht verstanden und abgelehnt.



Die Illustration zeigt das Ostportal des Ligerztunnels.

Begründung der Dringlichkeit: Das Amt für öffentlichen Verkehr hat in Aussicht gestellt, bis im Juni 2024 die Entscheidung über die Bahnersatzlösung für Ligerz zu fällen und zu kommunizieren. Es ist zu befürchten, dass diese Entscheidung nicht im Sinn der betroffenen Bevölkerung ist, die betroffenen Gemeinden nicht angemessen an der Entscheidungsfindung beteiligt werden und danach weitreichende negative Auswirkungen auf die Region, den Tourismus und die Verkehrslage (Umsteigen auf Privatverkehr) nach sich ziehen wird. Dies gilt es zu verhindern, weshalb Dringlichkeit in dieser Sache gegeben ist.

Antwort des Regierungsrates

Eine gute ÖV-Erschliessung aus und in alle Berner Regionen ist dem Regierungsrat ein zentrales Anliegen. Auch deshalb hat er sich in den Richtlinien der Regierungspolitik 2023-2026 klare Ziele im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen gesetzt. Daneben legt auch die Gesamtmobilitätsstrategie 2022 die Ziele fest, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern, verträglich zu gestalten und zu vernetzen. Diese sogenannte 4V-Strategie liegt den Überlegungen und Entscheidungen des Regierungsrats stets zugrunde. Zu den einzelnen Anliegen der Motion nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung.

Zu den Ziffern 1 und 2

Die Einführung des neuen Fahrplans 2025 im Dezember 2024 bringt zahlreiche Änderungen in der Westschweiz und insbesondere auf der Achse am Jurasüdfuss mit sich. Aus Gründen der

Stabilität (eingleisige Strecke) und der Kapazität (Einführung des 30-Minuten-Taktes im Fernverkehr zwischen Biel/Bienne und Lausanne) hat die SBB mit Zustimmung der Kantone der Westschweiz (inkl. Bern) beschlossen, den Bahnhof Ligerz zwei Jahre früher als geplant zu schliessen. Nur dank dieser vorzeitigen Schliessung ist es auf der stark befahrenen Strecke möglich, in Biel/Bienne gute Anschlüsse anzubieten.

Ein Fahrplanangebot mit Halt in Ligerz wäre theoretisch möglich. Im Gegenzug würden jedoch Anschlüsse in Biel/Bienne wegfallen. Dies hätte u.a. um rund 10 Minuten längere Reisezeiten für Pendelnde und Reisende in Richtung Bern, Zürich und Basel zur Folge. In Richtung Bern würde die Wartezeit in Biel/Bienne 24 Minuten betragen; bei halbstündlichen Verbindungen. Der Regierungsrat erachtet das als unzumutbare Lösung für die Bevölkerung und insbesondere für die Pendlerinnen und Pendler des linken Bielerseeufers und lehnt sie daher ab.

3. Die Umsetzung des von der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) erarbeiteten Busangebots zur Erschliessung von Ligerz und der Standseilbahn nach Prêles mit Anschluss an die Buskurse nach Nods ist leider nicht vor dem Abschluss der Arbeiten am Ligerztunnel auf der Strasse zwischen Twann und Ligerz möglich. Dies weil die Fahrzeit der Busse zwischen Ligerz und Twann wegen der Baustelle deutlich länger ist als nach Abschluss der Bauarbeiten.

Das Übergangskonzept ab Dezember 2024, welches Bestandteil des verlängerten Angebotsbeschlusses ist, sieht zwischen Twann und Ligerz verlängerte Fahrzeiten vor, so dass die Anschlüsse in Twann auf die Züge von und nach Biel/Bienne und Neuchâtel sowie in Ligerz auf die Standseilbahn zuverlässig funktionieren. Diese Erhöhung der Fahrzeit hat zur Folge, dass die Anschlüsse auf den Bus in Prêles nicht mehr erreicht werden können. Damit die Bewohnerinnen und Bewohner vom Plateau de Diesse weiterhin gute Verbindungen von und nach Biel/Bienne haben, soll vorübergehend eine neue direkte Buslinie zwischen dem Plateau de Diesse und Twann eingeführt werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird diese Linie wieder aufgehoben.

Mit dem neuen Angebot bestehen die folgenden ÖV-Verbindungen:

- Ab dem Plateau de Diesse mit der neuen Linie durch die Twannbachschlucht und Anschluss in Twann auf den Zug nach Biel/Bienne.
- Ab dem Plateau de Diesse gegenüber heute ein praktisch unverändertes Busangebot via La Neuveville oder Le Landeron auf den Zug nach Neuchâtel.
- Ab Prêles, Festi mit der Standseilbahn nach Ligerz und von dort mit dem Bus nach Twann, wo Anschlüsse auf die Züge nach Biel/Bienne und Neuchâtel vorhanden sind.

Auch die Einführung einer Busverbindung zwischen Ligerz und Le Neuveville wurde eingehend geprüft. Diese Option wurde aus den folgenden Gründen verworfen:

- Rund 80 Prozent der Reisenden ab Ligerz reisen in Richtung Biel/Bienne. Die Direktverbindung nach La Neuveville hat daher eine deutlich geringere Bedeutung.
- Da die Busverbindung Ligerz–Twann in Twann gute Anschlüsse auf die Regionalzüge nach Neuchâtel hat, können ab Ligerz auch via Twann angemessene Reisezeiten in Richtung La Neuveville und Neuchâtel angeboten werden.
- Reisende vom Plateau de Diesse nach Neuchâtel fahren schon heute und auch in Zukunft mit dem Bus direkt nach La Neuveville. Somit ist diese Gruppe nicht betroffen.
- Die Einführung einer Verbindung Ligerz–La Neuveville wäre nur mit dem Einsatz eines zusätzlichen Buses und daher mit entsprechenden Zusatzkosten möglich.

Unter dem Strich weist eine Busverbindung zwischen Ligerz und La Neuveville nach Ansicht des Regierungsrats folglich einen zu kleinen Nutzen bei verhältnismässig hohen Kosten auf.

4. Damit die Erschliessung von Ligerz und den Orten auf dem Tessenberg auch in den nächsten Jahren in guter Qualität möglich ist, wurde unter Federführung des Kantons und unter Einbezug der betroffenen Transportunternehmen, der RVK und Fachstellen nach Lösungen für das Fahrplanangebot ab Dezember 2024 gesucht. Die Gemeinden wurden über dieses Vorgehen informiert. Auch die einzelnen schriftlichen Eingaben aus der Bevölkerung wurden bearbeitet.

Bezüglich des Zeitplans wurden die Arbeiten so ausgeführt, dass die Gemeinden und die Bevölkerung im Mai 2024 über das neue Angebot vor Ort informiert werden. Somit erfolgt die Information vor dem Fahrplanverfahren des Bundes und allfällige Anliegen aus der Bevölkerung können noch rechtzeitig eingebracht und geprüft werden. Nach Ansicht des Regierungsrats können damit die Bedürfnisse der betroffenen Bevölkerung, des Berufs- und Ausbildungspendelverkehrs sowie des Freizeitverkehrs seriös geprüft und möglichst optimal berücksichtigt werden.

5. Bei allen Fahrplanangeboten spielt die Verbindung des Vinifuni (Drahtseilbahn Ligerz – Prêles) nebst der vorübergehenden Busverbindung via Twannbachschlucht weiterhin eine wesentliche Rolle. Die während der Bauphase erwartungsgemäss tieferen Frequenzen des Vinifuni werden durch den Kanton bei der Beurteilung der Zweckmässigkeit des Angebots nicht berücksichtigt. Das heisst, dass die vorübergehend tiefere Frequenz nicht zu einer schlechteren Beurteilung und somit auch nicht zur Einstellung der Verbindung mit der Drahtseilbahn führen dürfte.

Verteiler

– Grosser Rat