

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 285-2019
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2019.RRGR.356

Eingereicht am: 25.11.2019

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Speiser-Niess (Zweissimmen, SVP) (Sprecher/in)
Krähenbühl (Unterlangenegg, SVP)
Josi (Wimmis, SVP)
Amstutz (Sigriswil, SVP)

Weitere Unterschriften: 1

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 28.11.2019

RRB-Nr.: 351/2020 vom 01. April 2020
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Punktweise beschlossen**
1 - 3 Ablehnung
4 Annahme und gleichzeitige Abschreibung



Verbesserung der Verkehrssituation für die Pendler zwischen Spiez und Interlaken Ost mit Anpassung über das Angebot im öffentlichen Verkehr der Fahrplanperiode 2022-2025 bzw. mit einer ersten Korrektur des geplanten Angebots 2018-2021

Der Regierungsrat wird wie folgt beauftragt:

1. Behindertengerechte Halteketten in Leissigen und Därligen sind sofort in die Bauetappe Kreuzungsstelle Leissigen aufzunehmen und zu erstellen.
2. Die neuen Erkenntnisse zur geplanten Kreuzungsstelle in Leissigen mit allen Auswirkungen (Operabilität, Kostenwahrheit, Wirtschaftlichkeit und aus ökologischer Sicht) sind offenzulegen. Diese sind im Entscheid für die Erstellung der Halteketten gebührend zu berücksichtigen.
3. Die Verkehrssituation für den Strassenverkehr zwischen Spiez und Interlaken Ost ist neu und sorgfältig zu analysieren. Seitens des Astra muss eine verbindliche Antwort zur Sicherheitsproblematik bei der A8-Auffahrt in Därligen vorliegen.
4. Zwischen den Bahn-Bus- und Bus-Auto-Varianten sind die CO₂-Auswirkungen darzustellen.

Begründung:

Die Verkehrssituation für die Verkehrsteilnehmer auf der Strasse zwischen Spiez und Interlaken ist bekanntlich prekär, vor allem während der Stosszeiten. Regelmässige Stauzeiten erschweren den Verkehr. Jeder Stau generiert bekanntlich zusätzliche Kosten für die Wirtschaft sowie CO₂-Ausscheidungen, die mit der Bahn deutlich minimiert werden können.

Am 23. März 2017 hat der Grosse Rat in unverständlicher Weise eine Busvariante ab 2021, anstatt die bestehende Zug-Bus-Variante zwischen Spiez und Interlaken bevorzugt. In der Debatte des Grossen Rates wurden zu den Fakten unkorrekte Angaben und Aussagen gemacht. Eingriffe, um die angespannte Verkehrssituation zu verbessern, wurden seitens des Regierungsrates via Astra versprochen (Auffahrt auf die A8 ab Därligen). Das Astra bestätigt nach wie vor, wie bereits in der Studie 6/2016 erwähnt, dass die Auffahrt von Därligen auf die A8 nicht korrigiert werden kann.

Auf der Basis dieser Studie 6/2016 des AöV und der Verkehrskoordination Kanton Bern sowie privat erstellter Abklärungen/Studien ist das Scheitern der angedachten und wohl 2020 eingeführten Lösung einer Busanbindung von Leissigen während des nächsten Angebotsbeschlusszeitraums Realität. Die Strasseninfrastruktur (A8) lässt neben den zusätzlichen Gefahren in vielen Zeitabschnitten keine stabilen und zuverlässigen Fahrpläne zu. Nebst längeren Reisezeiten auf der Strasse werden Komfort und Sicherheit massiv leiden. Für einen funktionierenden öffentlichen Verkehr gibt es für Leissigen und Därligen bedeutend nachhaltigere Verkehrslösungen in einem Verbund Bahn und Bus (hybrid). Nur ein besseres hybrides System ermöglicht eine weitere dynamische Entwicklung für die Gemeinde, die Bevölkerung und den Tourismus und führt letztlich zu einer positiven Verbesserung des Steuersubstrats. Vertiefte Abklärungen der Wirtschaftlichkeit einer hybriden Lösung lassen im Übrigen spürbare Kosteneinsparungen erwarten. Der Zeitgeist mit der Sensibilisierung für Klimaeffekte (CO₂-Bilanz) verlangt nach zukunftsweisenden Lösungen.

Eine Verlagerung des öffentlichen Verkehrs von der Schiene auf die Strasse ist entgegen jeder Logik und wird von namhaften Verkehrs- und Klimaexperten gerade diametral begründet. Es kann nicht sein, dass der Pendler wegen diesem klaren Fehlentscheid wieder auf den Individualverkehr wechseln muss. Daraus abgeleitet wird die ultimative Notwendigkeit des Baus der Haltekante bei der neuen Kreuzungsstelle Leissigen – einerseits für einen hybriden Verkehr (Bahn/Bus) und andererseits für Notfälle (Unfälle und Ereignisse) im Gebiet – ohne strassentechnische Umfahrungsmöglichkeiten.

Inzwischen wurden ganz viele Abklärungen gemacht. Daraus resultiert eine neue Ausgangslage, die eine klare nachhaltige Auswirkung erbringt, wenn diese ehrlicherweise in die Debatte einfließen kann.

Fazit: wichtige und aussagekräftige Erkenntnisse kamen hervor. Die neuen operativen, finanziellen, wirtschaftlichen und ökologischen Fakten müssen dringend in die Grundlagen des ÖV-Angebots 2022 bis 2025 eingebracht werden. Bauliche Massnahmen für die Erstellung von behindertengerechten Haltekanten müssen sofort eingeplant werden.

Begründung der Dringlichkeit: Die Debatten und Verhandlungen in den Gemeinden und Regionalen Verkehrskonferenzen rund um das ÖV-Angebot 2022 bis 2025 sind bereits voll im Gang. Es ist die letzte Möglichkeit, sinnvolle und nachhaltige Korrekturen zu schaffen.

Antwort des Regierungsrates

Mit dem Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr 2018 - 21 hat der Grosse Rat im März 2017 nach ausführlicher Debatte beschlossen, dass Därligen, Leissigen und Faulensee in Zukunft mit dem Bus erschlossen werden. Ausgangspunkt dieses Entscheids war ein Auftrag des Grossen Rats, die bisherige Bahnerschliessung der Spiez - Interlaken zu überprüfen. Entscheidungsgrundlage war eine Studie aus dem Jahr 2016, welche vom Kanton unter Einbezug der Regionen, Gemeinden und Transportunternehmungen erarbeitet worden war.

Seit dem Grossratsbeschluss vom März 2017 wurde die neue Erschliessung konkretisiert und soll wie vom Grossen Rat beschlossen im Dezember 2020 umgesetzt werden.

Folgende Arbeiten wurden ausgeführt:

- Das Busangebot wurde unter Einbezug der Gemeinden und Regionen im Detail erarbeitet. Anstelle der heute stündlich fahrenden Züge sind neu stündliche Busverbindungen vorgesehen. In den Hauptverkehrszeiten am Morgen, Mittag und Abend verkehren die Busse halbstündlich. Zudem fahren die Busse zu den Schulzeiten direkt zum Oberstufenzentrum in Interlaken. Der Busfahrplan wurde so konzipiert, dass in Spiez ausreichende Übergangszeiten auf die Anschlusszüge des Fernverkehrs vorhanden sind.
- Da die Einfahrt Därligen Ost in der Debatte als gefährlich bezeichnet worden ist, wurde vom Kanton gemeinsam mit dem Bund und den Gemeinden Därligen und Leissigen eine neue Zufahrt in Därligen West auf die A8 in Richtung Interlaken geprüft. Die neue Zufahrt West anstelle der Zufahrt Därligen Ost wurde von der betroffenen Gemeinde Därligen allerdings abgelehnt und daher nicht mehr weiter verfolgt.
Während Bauarbeiten im Bereich des Anschlusses Därligen Ost wurde die Höchstgeschwindigkeit im Sommer 2018 vorübergehend auf 50 km/h begrenzt. Die Auswirkungen der Temporeduktion wurden beobachtet und ausgewertet. Zudem wurde abgeklärt, wie die Einfahrt Därligen Ost bezüglich Sicherheit und Wartezeiten funktioniert. Die Abklärungen haben gezeigt, dass die Wartezeiten unproblematisch sind. Der Antrag des Kantons auf ein Beibehalten der Reduktion der Höchstgeschwindigkeit wurde durch das ASTRA abgelehnt. Einerseits ist gemäss ASTRA in Därligen Ost keine Unfallhäufung festzustellen, andererseits werden durch die Störung des Verkehrsflusses bei lokaler Reduktion der Höchstgeschwindigkeit neue Unfallrisiken befürchtet.
- Die BLS hat das Projekt für die Verlängerung der Kreuzungsstelle in Leissigen erarbeitet. Die neue verlängerte Kreuzungsstelle ist eine Voraussetzung damit die neuen SBB-Fernverkehrszüge kreuzen können, welche zwischen Zürich und Interlaken verkehren sollen. Die Kosten konnten gegenüber früheren Prognosen deutlich gesenkt werden. Das Projekt befindet sich beim Bund in Genehmigung; die entsprechende Verfügung wird im laufenden Jahr erwartet.
- Das Bundesparlament hat im Rahmen des Ausbaus Schrittes 2035 der Bahninfrastruktur die Einführung des Halbstundentaktes Bern – Interlaken im Fernverkehr beschlossen. Dies dank einem starken Einsatz des Kantons für diese Verbesserung. Nach heutiger Einschätzung dürfte diese Angebotsverbesserung in rund 10 Jahren eingeführt werden.
- Für die behindertengerechte Erstellung der Bushaltestellen in den Gemeinden Därligen, Leissigen und teilweise Spiez wurden Projekte erarbeitet, welche bis Ende Jahr ausgeführt werden sollen. Falls die Projekte durch Einsparungen verzögert werden, können die bereits bestehenden Bushaltestellen weiterhin genutzt werden.
- Mit der Ausschreibung der neuen Buslinie Spiez - Interlaken liegen verlässliche Grundlagen zu den finanziellen Auswirkungen des Busangebots vor: Pro Jahr können mit dem

neuen Angebot rund CHF 250'000.- eingespart werden. Mit der Einführung des Halbstundentaktes beim Fernverkehr und dem Wegfall der alle zwei Stunden verkehrenden direkten Regionalzüge Spiez – Interlaken wird eine weitere Kostenreduktion von rund CHF 1,3 Mio. möglich.

Aus Sicht des Regierungsrats liegen seit der Grossratsdebatte vom März 2017 keine neuen Erkenntnisse vor, welche den Grossratsentscheid in Frage stellen würden. Die zusätzlich vorliegenden Erkenntnisse haben die Machbarkeit und die positiven wirtschaftlichen Folgen der Buserschliessung bestätigt.

Die von Personen aus Leissigen vorgeschlagene Hybridlösung mit abwechslungsweiser Erschliessung durch Bahn und Bus wird wegen den stets wechselnden Abfahrtsorten als problematisch erachtet. Zudem ist das Angebot für Leissigen zwar recht attraktiv, für Därligen und Faulensee wegen dem unregelmässigen Takt und grosser Taktlücken äusserst unattraktiv. Weiter werden die Schülerbedürfnisse unzureichend berücksichtigt. Zudem wären Investitionen in die Personanlagen von Därligen und Leissigen nötig.

Zu den konkreten Anträgen nimmt der Regierungsrat folgendermassen Stellung:

1. Das Projekt für eine neue und längere Kreuzungsstelle in Leissigen ist ein Infrastrukturprojekt der BLS. Die nationale und regionale Bahninfrastruktur wird durch den Bund finanziert. Das Projekt ist derzeit in Genehmigung und der Bau eines Perrons würde zu einer Projektanpassung und zu Mehrkosten von rund 1 Mio. CHF führen. Diese Mehrkosten wären durch den Kanton zu finanzieren. Der Nutzen des Perrons wäre zudem gering: Einerseits fallen die direkten Shuttlezüge zwischen Spiez und Interlaken mit der Einführung des Halbstundentaktes des Fernverkehrs zwischen Bern und Interlaken in rund 10 Jahren weg, andererseits sind die heute bestehenden Halte der Fernverkehrszüge am frühen Morgen gemäss einem Schreiben der SBB an das AÖV vom November 2019 nicht gesichert. Der Regierungsrat lehnt diesen Auftrag ab.
2. Die Erarbeitung des BLS-Projekts der neuen längeren Kreuzungsstelle in Leissigen hat ergeben, dass der Bau eines Perrons in Leissigen zu Kosten von rund 1 Mio. CHF führt. Die Anliegen aus Leissigen wurden im BLS-Projekt weitgehend berücksichtigt. So wurde die Kreuzungsstelle verkürzt, die Güteranlage in Leissigbad redimensioniert und die Speiseleitung wird in Leissigen erdverlegt. Weitere wesentliche Erkenntnisse sind dem Regierungsrat nicht bekannt. Der Entscheid ist basierend auf den Erkenntnissen der Auswirkungen bereits erfolgt. Der Regierungsrat lehnt den Auftrag deshalb ab.
3. Die Verkehrssituation zwischen Spiez und Interlaken und insbesondere bei der Einfahrt Därligen Ost auf die A8 sind analysiert worden. Das zuständige kantonale Amt und die Regionalkonferenz Oberland Ost haben am 4. April 2019 das ASTRA aufgefordert, die Geschwindigkeit im Bereich der Einfahrt Därligen Ost zu reduzieren, um die Sicherheit zu erhöhen. In seiner schriftlichen Stellungnahme vom 4. Juni 2019 hat das ASTRA diesen Antrag abgelehnt. Als Begründung wurde aufgeführt, dass die örtliche Geschwindigkeitsreduktion nicht als verhältnismässig eingeschätzt werde und daher im Beschwerdefall nicht umsetzbar sei. Im Bereich Därligen Ost stellt das ASTRA keine Unfallhäufigkeit fest, welche eine örtliche Geschwindigkeitsreduktion rechtfertigen würde. Die geforderte verbindliche Antwort des ASTRA liegt mit dem Schreiben vom 4. Juni 2019 vor.

Für eine neue Analyse ist aufgrund dieses Schreibens, basierend auf vorangehenden Abklärungen, kein Grund ersichtlich. Der Regierungsrat lehnt den Auftrag deshalb ab.

4. Die Umweltauswirkungen von Bahn und Bus sind im Bericht zur Linie Spiez - Interlaken vom Juni 2016 dargestellt. Gemäss den beauftragten Experten sind Dieselbusse bezüglich CO₂-Ausstoss schlechter zu beurteilen als die Bahn. Je nach Produktionsart des Stroms und Antriebstechnologie beim Bus sind die Unterschiede aber zu relativieren. Bezüglich Primärenergieverbrauchs schneidet die Bahn gemäss den Experten pro Kilometer Fahrleistung wegen der grösseren und schwereren Fahrzeugen schlechter ab als der Bus. Die geforderte Darstellung der CO₂-Auswirkungen liegen mit dem Bericht vor. Der Regierungsrat ist bereit, den Auftrag anzunehmen und gleichzeitig abzuschreiben.

Verteiler

- Grosser Rat