

## Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

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.: 976/2019 vom 11. September 2019  
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert  
Antrag Regierungsrat: **Annahme als Postulat**



### **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 (CO<sub>2</sub>-Reduktion) sinnvolle Massnahme zu bewerten. Es drängt sich auf, sie rasch einzuführen.

### **Antwort des Regierungsrates**

Das Fahrplanangebot der innerbernerischen Nord-Süd-Achse zwischen Biel und Thun ist heute wenig attraktiv. Zwar bestehen in den Hauptverkehrszeiten relativ gute Anschlüsse zwischen der S31 aus Richtung Biel und der S1 in Richtung Thun im Bahnhof Wankdorf. Dies ergibt für Verbindungen zwischen Biel und Münsingen ansprechende Fahrzeiten, welche allerdings im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr nicht konkurrenzfähig sind. Die Anschlüsse in Bern zwischen den Fernverkehrszügen aus Thun und Biel sind mit über 15 Minuten vergleichsweise lang.

Die Bahninfrastruktur im Raum Bern wird in den kommenden rund 15 Jahren deutlich erweitert. Nebst der Entflechtung Wylerfeld und dem Ausbau der Perronanlagen im Bahnhof Bern, welche derzeit im Bau sind, sind Entflechtungen im Raum Holligen, zwischen Wankdorf und Ostermündigen sowie südlich von Gümligen beschlossen und werden derzeit projektiert. Mit diesen Ausbauten soll ein Angebot umgesetzt werden, welches im Wankdorf gute viertelstündliche Anschlüsse zwischen den S-Bahnen aus Biel - Lyss und Thun - Münsingen ermöglicht. Im Bahnhof Bern sind schlanke Anschlüsse zwischen den RE-Zügen aus Biel und aus Brig - Kandersteg - Thun - Münsingen vorgesehen. Dies erlaubt gegenüber heute deutlich attraktivere Fahrzeiten zwischen Biel, Lyss, Münsingen und Thun.

Das von den Motionären vorgeschlagene Angebot ist bezüglich des Fahrplans grundsätzlich attraktiv. Für die je 2 Züge pro Richtung am Morgen und am Abend sind aber zwei zusätzliche Zugkompositionen nötig. Für das neue Angebot ist mit jährlich wiederkehrenden Zusatzkosten im tiefen 7-stelligen Bereich zu rechnen.

Die Bahninfrastruktur ist zwischen Zollikofen und Thun äusserst stark ausgelastet und das Einführen von zusätzlichen Angeboten ist daher technisch anspruchsvoll. Zudem wird die Kapazität der Strecke zwischen Zollikofen und Münsingen mit den geplanten grossen Baustellen während Jahren gegenüber heute eingeschränkt sein. Nach heutigem Kenntnisstand werden heute verkehrende Züge des Güter- und Personenverkehrs zeitweise nicht fahren können. Neue Angebote, welche wie die neue Städteverbindung Biel - Thun nicht in den Konzepten des Bundes enthalten sind, werden gegenüber dem bestehenden Verkehr keine Priorität geniessen, wenn es darum geht festzulegen, welche Züge trotz den Baustellen verkehren können.

Der Regierungsrat ist bereit, das vorgeschlagene Angebot bezüglich der technischen Machbarkeit zu prüfen und die mögliche Nachfrage vertieft abzuklären. Dabei gilt es zu prüfen, ob das neue Angebot auch während dem Bau der zwei Entflechtungsbauwerke gefahren werden kann und ob es auch längerfristig möglich ist. Der Regierungsrat erachtet diese Abklärungen aber angesichts der zusätzlichen Kosten als unverzichtbaren Schritt und lehnt die Forderung der Motionäre nach einer direkten Aufnahme in den nächsten Angebotsbeschluss ab.

Verteiler

- Grosser Rat