

Motion

2255 Moser, Biel (FDP)
Etter, Treiten (SVP)
Schär, Lyss (SP-JUSO)
Schwickert, Biel (GFL)
Messerli, Nidau (EVP)

Weitere Unterschriften: 0

Eingereicht am: 12.09.2006

Linkes Bielerseeufer: SBB-Doppelspur ins Kernangebot ZEB!

Der Regierungsrat wird aufgefordert, mit Nachdruck bei den zuständigen Stellen des Bundes (UVEK, BAV, SBB) zu intervenieren, damit die Doppelspur Ligerz (Tunnel-Variante) in das Kernangebot des ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte) aufgenommen wird.

Begründung:

- Die einzigartige Landschaft am linken Bielerseeufer figuriert im Bundesinventar der Landschaften von nationaler Bedeutung.
- Mit einem Bahntunnel in Ligerz soll die letzte Doppelspurlücke der SBB am Jurasüdfuss behoben werden. Der einspurige Bahnabschnitt in Ligerz verunmöglicht eine optimale Bedienung des Knotens Biel mit Fernverkehrszügen und einen weiteren Ausbau des Regionalzugsangebots. Um den Kapazitätsengpass zu beseitigen und um die Uferlandschaft und Siedlungen von den massiven Immissionen und Risiken zu befreien, soll parallel zum bestehenden Autostrassentunnel ein ca. 2 km langer doppelspuriger Bahntunnel realisiert werden.
- im Dezember 2001 wird die Motion Strecker/Steiner/Bourquin "Aufnahme von Verhandlungen mit Bund und SBB betr. Ausbau der eingleisigen Trasseeführung zwischen Twann und La Neuveville auf Doppelspur" überwiesen.
- im November 2005 wird der Richtplan linkes Bielerseeufer von allen Gemeinden des linken Bielerseeufers unterzeichnet, und damit u.a. die Basis für die Erstellung des Bahntunnels Ligerz geschaffen.
- Am 17. März 2006 wurde Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer in einer eindrucksvollen Demonstration die Petition "für einen raschen Doppelspurausbau der SBB-Linie zwischen Twann und Schafis (Ligerz-Tunnel) übergeben. Innert zwei Wochen sind in den vier Gemeinden La Neuveville, Ligerz, Twann und Tüscherz-Alfermée über 5'000 Unterschriften gesammelt. Auch alle Gemeindepräsidenten von seeland.biel/bienne sowie die Mehrheit des Bieler Stadtrates unterzeichneten die Petition.
- Im Projekt ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte) von BAV und SBB (April 2006) fand unser Anliegen keine Aufnahme ins Kernangebot (Investitionsvolumen rund 4,7 Mia); man vertröstete uns mit dem Topf Erweiterungsoptionen (für den damals noch rund 1,5 Mrd hätten zur Verfügung stehen sollen – immer in Abhängigkeit von den Mehrkosten der NEAT).

- neuste Gerüchte sagen, dass die fast wöchentlich steigenden Mehrkosten der NEAT nicht nur die vorgesehenen Finanzmittel für den Topf Erweiterungsoptionen wegfressen, sondern dass die Mittel auch für das Kernangebot nicht mehr reichen sollen.
- Mit andern Worten: durch den immer weiter steigenden Finanzbedarf der Nord-Südachse (NEAT) werden alle Finanzen aufgefressen (oder besser: verlockt) und für die (für die Binnenwirtschaft überaus wichtigen) Ost-West-Verbindungen bleibt (fast) nichts mehr übrig!
- Wenn wir die Beseitigung der Doppelspurlücke bei Ligerz (der einzigen Einspurstrecke zwischen Bodensee und Genfersee) wollen, so müssen wir mit Vehemenz die Aufnahme des Projektes in den Topf "Kernangebot" der ZEB verlangen!

Antwort des Regierungsrates

Eine Planungsgruppe des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der SBB hat im Rahmen der Gesamtschau zur „Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB)“ Vorschläge für das Bahnangebot der Zukunft erarbeitet.

Der Bund geht davon aus, dass bis ins Jahr 2030 im dafür vorgesehenen FinöV-Fonds noch rund 6 bis 7 Mia. Franken für die Weiterentwicklung von Bahn 2000 zur Verfügung stehen werden. Wie hoch die Summe letztlich sein wird, hängt von der Kostenentwicklung der übrigen FinöV-Projekte und insbesondere des Gotthard-Basistunnels ab.

Die Planung des Kernangebots für den Personenfern- und Güterverkehr basiert auf dem Konzept Bahn 2000. Sie definiert, wo künftig in die Bahninfrastruktur investiert werden soll. Der Ausbau ist dort geplant, wo Kapazitätsengpässe bestehen und das Marktpotenzial am grössten ist. Dementsprechend sieht das Kernangebot nur Ausbauten der Infrastruktur vor, wo diese aufgrund der geplanten Angebotsverbesserungen zwingend sind. Auf ganz grosse Einzelobjekte, wie lange Tunnel, musste wegen ungünstigem Kosten/ Nutzenverhältnis und beschränktem Finanzrahmen verzichtet werden.

Der Kanton Bern profitiert in mehrfacher Weise vom Projekt ZEB. Einerseits verkürzen sich die Fahrzeiten von Bern nach Lausanne sowie von Biel nach Basel und nach Zürich. Andererseits entsteht durch die Harmonisierung der Fahrzeiten am Jurafuss und über das Plateau ein sinnvolles Knotensystem, das die Anschlüsse in Biel und Lausanne verbessert. Mit dem Vollknoten in Interlaken ist das Berner Oberland wesentlich besser erschlossen.

Allerdings bestehen beim vorgeschlagenen Fernverkehrsangebot verschiedene Lücken:

- Zwischen Biel und Basel über Delémont sowie zwischen Biel und Lausanne besteht kein Halbstundentakt.
- Im Fernverkehr zwischen Bern und Interlaken Ost sowie zwischen Bern und Visp fehlt der Halbstundentakt ebenfalls.

Zudem sind bedeutende Engpässe für die Entwicklung des Gesamtverkehrsnetzes nach wie vor nicht beseitigt. Hierzu gehören der vom Motionär angesprochene Ligerztunnel am Jurafuss sowie der Ausbau der Kapazitäten im Aaretal nach Münsingen.

Ohne Bau des Ligerztunnels am Bielersee ist ein Halbstundentakt des Fernverkehrs nach Lausanne nicht möglich. Zudem ist zu befürchten, dass mit der beschränkten Kapazität und der starken Belastung durch den Fern- und Güterverkehr die heutigen Verdichtungszüge des Regionalverkehrs in der Hauptverkehrszeit keinen Platz mehr finden. Dies würde einer Grundannahme von ZEB widersprechen, wonach die Entwicklung des Fern- und Güterverkehrs nicht zu Lasten des Regionalverkehrs erfolgen soll.

Die Einspurstrecke am Bielersee ist der Regierung seit längerer Zeit als entscheidender Engpass im Bahnnetz bekannt. Die Regierung hat sich daher wiederholt für die Realisie-

rung des Ligerztunnels eingesetzt: So hat die Regierung an verschiedenen Gesprächen mit Bund und SBB auf die Bedeutung des Tunnels hingewiesen. Zudem sind mit einem behördenverbindlichen Richtplan die beim Tunnelprojekt möglichen planerischen Konflikte gemeinsam mit der Region Biel - Seeland und den SBB bereits bereinigt worden.

Seit die Inhalte von ZEB bekannt sind, hat sich der Kanton vehement für die Aufnahme des Ligerztunnels ins Projekt ZEB eingesetzt. In seiner ersten Stellungnahme zuhanden des Bundesamtes für Verkehr von Mitte Juli 2006 hat der Kanton Bern die Aufnahme des Doppelspurausbaus bei Ligerz (Ligerztunnel) ins Kernangebot von ZEB ausdrücklich verlangt.

Gemäss Informationen des Bundesamtes für Verkehr ist der Doppelspurausbau am Bielersee in einer Erweiterungsoption von ZEB enthalten. Vorschläge für die Finanzierung dieser Option sind jedoch noch nicht vorhanden.

Wegen der grossen verkehrspolitischen Bedeutung des Doppelspurausbaus am Bielersee ist der Regierungsrat bereit, sich auch weiterhin bei den zuständigen Stellen des Bundes mit Nachdruck für die Aufnahme des Ligerztunnels ins Kernangebot von ZEB einzusetzen. Er beantragt daher, die Motion anzunehmen.

Antrag: Annahme der Motion

An den Grossen Rat