
Vorstoss-Nr: 045-2011
Vorstossart: **Motion**

Eingereicht am: 01.02.2011

Eingereicht von: Wüthrich (Huttwil, SP) (Sprecher/ -in)
Baumberger (Langenthal, FDP)
Gygax-Böninger (Obersteckholz, BDP)
Hadorn (Ochlenberg, SVP)
Masshardt (Bern, SP)
Meyer (Roggwil, SP)
Rufener (Langenthal, SVP)
Schürch (Huttwil, SVP)
Steiner-Brütsch (Langenthal, EVP)
Wälchli (Obersteckholz, SVP)
Widmer (Wanzwil, BDP)
Zumstein (Bützberg, FDP)

Weitere Unterschriften: 3

Dringlichkeit:

Datum Beantwortung: 06.07.2011
RRB-Nr: 1175/2011
Direktion: BVE



Halbstundentakt Interregio Bern-Olten bis Mitternacht

Der Regierungsrat wird beauftragt,

- a. bei den SBB die zwei fehlenden Zugpaare für den integralen Halbstundentakt auf der Interregiostrecke Bern-Burgdorf-Herzogenbuchsee-Langenthal-Olten bis Mitternacht zu fordern und
- b. wenn nötig, die fehlenden Verbindungen bei den SBB zu bestellen

Begründung:

Die Region Oberaargau wird seit der Inbetriebnahme der Bahn 2000 mit der Neubaustrecke nicht mehr mit Regionalverkehr aus Bern bedient. Die S-Bahn Bern endet in Burgdorf. Zwischen Burgdorf-Herzogenbuchsee-Langenthal fährt einzig der Interregio, ein Fernverkehrszug der SBB. Der Oberaargau wird mit diesem Interregio-Zug von morgens fünf Uhr bis abends 22 Uhr halbstündlich bedient. Ab 22 Uhr fahren die Züge nur noch im Stundentakt. Für viele Pendlerinnen und Pendler ist auf den Fernverkehrslinien heute der Halbstundentakt Standard — auch für die meisten Regionen mit Regionalverkehr im Kanton Bern. Aus diesem Grund soll der Regierungsrat bei den SBB vorstellig werden und den integralen Halbstundentakt bis Betriebsschluss des Interregio Bern-Olten fordern. Damit soll ungefähr die Situation vor dem Fahrplanwechsel 2009 wieder hergestellt werden. Der Ausfall auf der IR-Bern-Olten-Linie wurde zwar teilweise durch zusätzliche Angebote auf der Linie Bern-Neubaustrecke-Olten und auf der Jurasüdfusslinie kompensiert, was aber für die Region Oberaargau keinen Nutzen bringt.

Im Detail: Mit dem Fahrplanwechsel 2008/2009 strichen die SBB dem Oberaargau zwei wichtige Nachtschnellzüge: denjenigen wochentags aus Zürich um 00.10 Uhr (entspräche heute einer Abfahrt in Olten Richtung Oberaargau um 00.37 Uhr) und das damalige Zugpaar Bern ab um 22.39 Uhr sowie Olten ab um 23.06 Uhr. Wer sonntags bis donnerstags von Zürich in den Oberaargau zurück will, muss heute bereits um 23.00 Uhr auf den Zug. Dies ist viel zu früh für Konzerte, lange Filme, Theater oder auch einfach für den Ausgang. Ins Gewicht fällt für Bern-Besuchende und Spätarbeitende der fehlende Zwischenzug um halb elf Uhr abends. Diese Züge waren früher oft gut bis sehr gut besetzt.

Die SBB schneiden damit den Oberaargau vor allem nachts von Zürich ab. Bei einer mittlerweile um kumuliert rund acht Prozent gestiegenen Kundennachfrage auf der Oberaargau-Linie sind die Streichungen nicht (mehr) gerechtfertigt. Die SBB können sich nicht darüber beklagen, dass sie im Freizeitverkehr Mühe mit der Nachfrage haben, um dann genau solche Züge zu streichen. Der Oberaargau darf nach langer, unangenehmer Bahn-2000-Bauzeit nicht bestraft werden, indem immer mehr Züge ohne Halt an der Region vorbeifahren.

Sollten die SBB nach Verhandlungen nicht von sich aus den integralen Halbstundentakt wieder einführen, soll der Regierungsrat mit einer Abgeltung die zwei fehlenden Zugpaare (neu 22.37 und 23.37 Bern ab und 22.06 und 23.06 Olten ab) mitfinanzieren, wie er dies bereits beim letzten bzw. ersten Zug erfolgreich tut. Der Interregio Bern-Olten mit Halt in Herzogenbuchsee und Langenthal hat für die Region Oberaargau Regionalzugs- oder S-Bahn-Charakter, weshalb eine Finanzierung durch den Kanton Bern begründet ist. Die Bereitstellung des integralen Halbstundentaktes auf der erwähnten Linie sollte bis zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2011 möglich sein. Ab 2015 werden die SBB die modernen Doppelstockzüge einsetzen, die Kosteneinsparungen bringen werden.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat erachtet das Fernverkehrsangebot auf der Linie Bern–Burgdorf–Langenthal–Olten grundsätzlich als ausreichend und beurteilt ein finanzielles Zusatzengagement des Kantons als unverhältnismässig. Er lehnt dieses aus finanzpolitischen Gründen ab.

Gemäss Angaben der SBB beträgt die Auslastung der Spätzüge auf dieser Strecke heute rund 90 Personen in Richtung Olten und rund 60 Personen in Richtung Bern. Die heutige Erreichbarkeit des Oberaargaus und des Emmentals aus Richtung Zürich am späten Abend ist mit derjenigen im Korridor Olten–Biel vergleichbar: So verlässt die letzte Verbindung nach Biel und Burgdorf Zürich um 23.00 Uhr und nach Langenthal besteht eine Umsteigeverbindung, die um 23.30 Uhr in Zürich abfährt. Lediglich Bern kann mit einer Abfahrt um Mitternacht in Zürich noch erreicht werden. An Wochenenden bestehen spätere Verbindungen: Zürich ab um 24.00 Uhr nach Langenthal und Burgdorf, Zürich ab um 1.00 Uhr nach Bern.

Eine Bestellung von zwei zusätzlichen Zugverbindungen pro Richtung auf der Linie Bern–Burgdorf–Langenthal–Olten würde den Kanton gemäss Angaben der SBB rund 1 Mio. Franken pro Jahr kosten. Solche freiwilligen Zusatzausgaben kann sich der Kanton angesichts der finanzpolitischen Lage nicht leisten. Im Übrigen bestellt und finanziert der Kanton Bern heute keine solchen Angebote des Fernverkehrs.

Nicht in Frage kommt aus Sicht des Regierungsrats auch die Variante, die bestehenden Regionalzüge von Olten nach Langenthal spätabends bis Burgdorf zu verlängern. Denn dies würde zu ungedeckten Kosten zulasten des Kantons von rund 500'000 Franken pro Jahr führen und die Erreichbarkeit von Herzogenbuchsee und Langenthal ab Bern nur unwesentlich verbessern, wegen der schlechten Vernetzung der Angebote.

Zusammenfassend ist der Regierungsrat der Ansicht, mit dem Motionsanliegen würden falsche Signale gesetzt und unverhältnismässig hohe, finanzpolitisch nicht tragbare Kosten verursacht. Er lehnt daher den Vorstoss ab.

Antrag: Ablehnung der Motion

An den Grossen Rat