

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 291-2017
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2017.RRGR.791

Eingereicht am: 18.12.2017

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: von Wattenwyl (Tramelan, Grüne) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 455/2018 vom 02. Mai 2018
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Wie sieht die Zukunft des Bahnverkehrs zwischen Sonceboz und Moutier aus?

Die regional bedeutende Bahnlinie zwischen Sonceboz und Moutier hat für die Bevölkerung eine regelmässige Beförderung sowie zuverlässige Anschlüsse sicherzustellen. Unter den Prioritäten der SBB bildet sie aber das Schlusslicht. Deutlich wird dies bei technischen Problemen, wenn nicht auf die Anschlüsse gewartet wird, was ungerechtfertigt und unsinnig ist. Bei Störungen gibt es keine Ersatzzüge oder Ersatzpersonal, die Passagiere werden oft im Stich gelassen und erhalten keine Informationen.

Diese Bahnlinie gehört schweizweit zu den letzten, die nicht automatisiert sind, was als Vorteil gesehen werden kann, da sie nach wie vor eine bürgernahe Verkaufs- und Informationsstelle umfasst. Die Infrastruktur lässt allerdings zu wünschen übrig: keine Unterführungen, zu niedrige Perrons für einen schwellenlosen Zugang für Behinderte, keine Anzeigen auf den Perrons, Billettautomaten, die oft ausser Betrieb sind. Das Automatisierungsprogramm der SBB ist für 2025 geplant. In der Zwischenzeit stellt sich die Bevölkerung Fragen und kommt mit der Situation nicht klar. Die Fahrpläne sind nicht systematisch getaktet, die Verbindungen unregelmässig und nicht sehr praktisch. Der Fahrplan ist derart absurd, dass zum Beispiel an den Wochenenden zwischen Moutier und Biel ein leerer Zug verkehrt, ohne dass Reisende zwischen 19 und 20 Uhr, was eine sehr beliebte Reisezeit ist, die Möglichkeiten hätten, in diesen Zug zu steigen. Zur selben Zeit trifft im Bahnhof Tavannes ein Zug aus Tramelan ein. Bis zum nächsten Zug muss man eine Wartezeit von einer Stunde und vierzig Minuten in Kauf nehmen.

Andererseits wurden die aktuellen roten Zugskompositionen (GTW von Stadler Rail) verkauft. Sie werden (voraussichtlich 2019) durch Domino-Züge ersetzt, die für die Passagiere zwar neu eingerichtet sind, aber Nachteile aufweisen, wie die problematischen Perronhöhen, eine weniger effiziente Motorik oder eine erschwerte Kuppelung der Züge im Bahnhof Sonceboz. Nach anfänglichen Schwierigkeiten beim Flügelzugkonzept im Bahnhof Sonceboz-Sombeval sind mit dem Domino-Material ebenfalls Schwierigkeiten zu befürchten, was es letztlich wohl schwierig machen wird, die Fahrpläne einzuhalten.

In Tavannes besteht eine für die Passagiere gefährliche Situation, namentlich beim Queren der Gleise, wenn sich im Bahnhof mehrere Züge befinden. Mit der Eröffnung der neuen Linie Delle-Belfort kommt den Anschlussverbindungen im Tal von Tavannes grosse Bedeutung zu. Ein einheitliches Konzept für den Berner Jura – mit Anschlüssen zwischen Tramelan, dem Tal von Tavannes, Sonceboz und dem Kanton Jura – wäre wünschenswert, um den Bahnverkehr zu stärken. Halte auf Verlangen könnten eine gute Lösung sein, um einige Minuten Verspätung aufzuholen, doch die schlechtere Reaktionsfähigkeit mit den Domino-Zugskompositionen wird dies verhindern.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Warum kommt es nicht in Betracht, einen systematischen und für den ganzen Tag identischen Stundentakt einzuführen?
2. Warum wird man im Berner Jura hinsichtlich der Qualität des Rollmaterials einen Rückschritt mit den entsprechenden Risiken hinnehmen müssen?
3. Wie sieht die Möglichkeit aus, Halte auf Verlangen einzuführen?
4. Wie kann der Kanton verhindern, dass es bei den Zügen zu Leerfahrten kommt, obwohl eine Nachfrage besteht?
5. Diese Strecke gehört zu den Bahnlinien, die die SBB im Rahmen der Diskussion über die Fernverkehrskonzessionen der BLS überlassen wollte. Was hält der Kanton von dieser allfälligen Übernahme?

Antwort des Regierungsrates

1. Für die Linie Sonceboz – Moutier ist die Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten, am Morgen und Abend, bedeutend, in den Nebenverkehrszeiten jedoch bescheiden. Gleichzeitig ist die Wirtschaftlichkeit der Linie kritisch. Deshalb stellt das heutige Angebot eine Kompromisslösung dar. Es wurde in Zusammenarbeit mit der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) Biel-Seeland-Berner Jura festgelegt. Die Nachteile sind bekannt und im Dezember 2017 haben die Diskussionen mit der RVK über eine Systematisierung des Fahrplans begonnen. Ein Angebotsausbau ist hingegen wegen der bescheidenen Nutzung und dem tiefen Kostendeckungsgrad nicht möglich.
2. Aus übergeordneter Sicht sind der Abzug der GTW-Züge aus dem Berner Jura und die dadurch ermöglichte Konzentration der GTW-Flotte in der Ostschweiz sinnvoll. Die künftig

einzusetzenden Domino-Züge erfüllen ebenso alle Anforderungen bezüglich Fahrplan und Behindertengleichstellungsgesetz. Sie bieten zudem mehr Platz an als die GTW-Züge. Der Regierungsrat beurteilt den Rollmaterialwechsel daher nicht negativ.

3. Die Verantwortung für die Einführung von Bedarfshalten liegt bei den Transportunternehmen. Der fahrzeitmässige Nutzen von Bedarfshalten ist umstritten, weil zu Pendlerzeiten in der Regel alle Bahnhöfe zu bedienen sind und die Fahrzeiten darauf ausgelegt werden müssen.
4. Leerfahrten, die regelmässig stattfinden, sollen auch Passagieren offen stehen, wenn sich dadurch keine Mehrkosten ergeben. Der Kanton bringt diese Haltung jeweils bei den Transportunternehmen ein. Häufig verkehren Leerfahrten allerdings nur an einzelnen Tagen oder sie haben unterwegs übermässig lange Aufenthalte, so dass die Attraktivität für die Fahrgäste bescheiden ist.
5. Weder die SBB noch die BLS haben entsprechende Pläne kommuniziert. Es besteht daher für den Regierungsrat kein Anlass, sich dazu zu äussern.

Verteiler

- Grosser Rat