



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 184-2023
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☒
Geschäftsnummer: 2023.RRGR.253

Eingereicht am: 04.09.2023

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Lindegger (Roggwil, GRÜNE) (Sprecher/in)
Jost-Morandi (Herzogenbuchsee, GLP)
Müller (Langenthal, SP)
Haudenschild (Niederbipp, FDP)
Lerch (Langenthal, SVP)
Mühlemann (Grasswil, Die Mitte)
Grädel (Schwarzenbach BE/Huttwil, EDU)
Blum (Melchnau, SP)
Bösiger (Niederbipp, SVP)
Freudiger (Langenthal, SVP)
Leuenberger (Bannwil, SVP)
Schüpbach (Huttwil, SVP)
Arn (Muri b. Bern, FDP)
Bossard-Jenni (Oberburg, EVP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 12.09.2023

RRB-Nr.: 33/2024 vom 17. Januar 2024
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme**

Bahnangebot im Oberaargau stärken

Der Regierungsrat wird beauftragt, mit den Verantwortlichen von BAV, SBB, BLS und Bahnhof Bern Kontakt aufzunehmen und Folgendes einzufordern:

1. Beim ÖV-Ausbauschritt 2035 (AS35) soll die vor allem für den Güterverkehr geplante Verbindung zwischen der alten Stammlinie und der Neubaustrecke («Spange Önz») dazu genutzt werden, schnelle Fernverkehrsverbindungen von Langenthal Richtung Solothurn-Biel zu ermöglichen. Entsprechende Infrastrukturausbauten für den Personenverkehr beim AS35 sind einzufordern.
2. Die direkten Fernverkehrsverbindungen des Oberaargaus nach Zürich (und Chur) sind auch im AS35 beizubehalten.
3. Eine direkte Verbindung aus dem Oberaargau nach Bern-Wankdorf ist möglichst rasch ins Angebot zu integrieren.
4. Die Zugsankünfte und -abfahrten auf Gleis 50 im Bahnhof Bern von und nach Burgdorf, Herzogenbuchsee und Langenthal (Verbindung in den Oberaargau) dürfen nicht als Dauerlösung erfolgen.

Begründung:

Mit der Inbetriebnahme der ersten Etappe der Bahn 2000 ist 2004 in der Schweiz ein neues Bahnzeitalter angebrochen. Das Herzstück beim Konzept der Bahn 2000 ist dabei eindeutig die Neubaustrecke (NBS) zwischen Mattstetten und Rothrist. Mit der NBS wurden Fahrzeiten von weniger als einer Stunde zwischen Bern und Zürich möglich. Diese Beschleunigung war eine unabdingbare Grundlage für die Frequenzsteigerungen des neuen Taktfahrplans. Die Region Oberaargau wurde beim Bau der NBS stark tangiert. Leider wurden die beiden Hauptanliegen der Region nicht umgesetzt. Einerseits wurde der Muniberg-Tunnel zur Schonung der Landschaft nicht gebaut und andererseits die Verbindung zwischen alter Stammlinie und NBS (und damit die Möglichkeit für schnelle Verbindungen zwischen Langenthal und Solothurn und/oder Bern) nicht realisiert. Auch beim Güterverkehr musste die Region Abstriche in Kauf nehmen (weniger Güterzüge auf der NBS als zuerst geplant). Insgesamt hat die Region jahrelang unter den gewaltigen Bauemissionen gelitten, ohne dass sich das Bahnangebot für Reisende aus dem Oberaargau wesentlich verbessert hat.

Aktuell ist die Attraktivität des Bahn- und ÖV-Angebots im Oberaargau stark beeinträchtigt durch umfassende, praktisch gleichzeitige Bauarbeiten in den Bahnhöfen Langenthal und Herzogenbuchsee. In den nächsten Jahren entstehen hier aber sehr attraktive ÖV-Knotenpunkte, die von entsprechenden Siedlungsentwicklungen begleitet werden (ESP Bahnhof Langenthal/Überbauung Mitte-West + Mitte Ost; Arealentwicklung Bahnhof West/FENACO in Herzogenbuchsee). Diese Entwicklungen sind – auch aus raumplanerischer Sicht – mit einer Stärkung des Bahnangebots im Oberaargau zu unterstützen.

In der Frühlingssession 2022 hat der Grosse Rat die Motion 133-2021 «ÖV-Offensive für den Kanton Bern» mit einer klaren Mehrheit überwiesen. Dabei ging es darum, den ÖV-Anteil im Modalsplit deutlich zu erhöhen, indem der ÖV sowohl im urbanen wie auch im ländlichen Raum ausgebaut wird.

Zu Ziffer 1: Mit den Ausbausritten 2025 und insbesondere 2035¹ sind weitere bedeutende Ausbauten am Bahnnetz geplant. Die geplanten Optimierungen und Infrastrukturausbauten für den Güterverkehr («Spange Önz») müssen auch für den Personenfernverkehr im Oberaargau genutzt werden. Dies würde zu einer starken Beschleunigung der Verbindungen aus dem Oberaargau Richtung Solothurn und Biel (Standort Fachhochschulen!) führen. Aktuell beträgt die Fahrzeit von Langenthal nach Biel mehr als eine Stunde; mit den geforderten Massnahmen könnte diese Zeit in etwa halbiert werden. In der aktuellen Planung sind diese Massnahmen nicht vorgesehen, so dass die Region Oberaargau mit weiteren Güterzügen (plus 47 Züge pro Tag!) belastet würde ohne Verbesserungen beim Personenverkehr.

Die Stimmberechtigten haben im März 2023 viel Geld für die Umfahrung Aarwangen bzw. den Autobahnzubringer bewilligt. Gemäss kantonaler Gesamtmobilitätsstrategie ist eine Verschlechterung des Modalsplits zu vermeiden. Dazu muss jetzt das Bahnangebot in Richtung Solothurn und Biel verbessert werden.

Zu Ziffer 2: Direkte Verbindungen aus dem Oberaargau nach Zürich sind ab 2035 nicht mehr in den Planungen enthalten. Die Region Oberaargau (aber auch Burgdorf/Emmental) hätte dann keine umsteigefreien Verbindungen mehr Richtung Osten, praktisch als einzige Region im Kanton. Dies wäre eine schwere Beeinträchtigung des Bahnangebots im Oberaargau mit damit verbundenen längeren Fahrzeiten von +15' nach Zürich und Zürich-Flughafen (und mit dem damit verbundenen Wegfall des Halts in Altstetten +25' an die ETH Hönggerberg)! Damit würde die von Bund und Kanton massgeblich geforderte Umlagerung des MIV auf den ÖV und die damit verbundenen mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen des Agglomerationsprogramms Langenthal massgeblich geschwächt. Es geht also nicht nur darum, dass man einmal umsteigen

¹ <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/nationale-programme/step-as-2035.html>

muss, sondern dass im Bahnverkehr nach Zürich und in die Ostschweiz für den Oberaargau deutlich längere Fahrzeiten geplant sind. Aktuell führt die Südostbahn (SOB) stündlich den Interregio IR35 Bern–Zürich–Chur.

Zu Ziffer 3: Beim ESP Wankdorf sind in den letzten Jahren Tausende neuer Arbeitsplätze entstanden. Diese können mit dem ÖV aus dem Oberaargau nicht ohne Umsteigen erreicht werden. Der Bahnknotenpunkt Langenthal ist zwar mit S-Bahnlinien nach Luzern und nach Aarau in die entsprechenden S-Bahnsysteme eingebunden. Die Region Oberaargau ist allerdings nicht an die S-Bahn Bern angeschlossen. Die Verbindungen ab Langenthal, Herzogenbuchsee und Wynigen sind dem Fernverkehr zugeordnet und können somit nicht mittels regionalem Angebotskonzept (RAK) beim Kanton «bestellt» bzw. ergänzt werden.

Zu Ziffer 4: Die Ankünfte und Abfahrten auf Gleis 50 sind unattraktiv, ganz besonders auch für Menschen mit Beeinträchtigungen (lange Distanzen, knappe Umsteigezeiten). Die Verbindungen in den Oberaargau sollen nicht dauerhaft ab Gleis 50 stattfinden.

Begründung der Dringlichkeit: Die entsprechenden Planungen sind teilweise schon weit fortgeschritten, jetzt bestehen für kurze Zeit noch Einflussmöglichkeiten.

Antwort des Regierungsrates

Bei der vorliegenden Motion handelt es sich um eine Motion im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates (Richtlinienmotion), da ihre Umsetzung in der Kompetenz des Regierungsrates liegt, den Kanton nach innen und aussen zu vertreten (Art. 90 Abs. 1 Bst. a KV). Der Regierungsrat hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grades der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrages, und die Entscheidungsverantwortung bleibt beim Regierungsrat.

Zu Ziff. 1: Unter Federführung der Region Oberaargau wurde eine Potenzialstudie für eine Bahnverbindung Sursee–Zofingen–Langenthal–Solothurn erarbeitet. Im Rahmen dieser Studie wurde das Nachfragepotential einer Direktverbindung über die «Spange Önz» geprüft. Ebenso wurde das Verlagerungspotential vom motorisierten Individualverkehr hin zu einer neuen Bahnverbindung eruiert. Die Ergebnisse dieser Studie liegen erst seit kurzem vor und müssen nun eingehend beurteilt werden.

Die Potenzialstudie wird eine wichtige Grundlage für die von den Motionärinnen und Motionären geforderte Diskussion mit dem Bund zur Einführung einer direkten Bahnverbindung im Rahmen der kommenden Ausbauschritte der Bahninfrastruktur bilden. Allerdings wird auf Bundesebene das Angebotskonzept 2035 unter Einbezug der Kantone derzeit bereits konsolidiert. Der Bund stellte hierzu die Prämisse auf, dass keine zusätzlichen neuen Angebote eingebracht werden, welche weitere Infrastrukturen bedingen. Der Regierungsrat geht deshalb davon aus, dass das Motionsanliegen erst für nachfolgende Ausbauschritte eingebracht werden kann.

Zu Ziff. 2: Die Konsolidierung des Angebotskonzeptes 2035 ist bereits im Gange. Der Regierungsrat setzt sich in dieser Planung dafür ein, dass die Züge Bern–Langenthal–Olten in Richtung Osten weitergeführt werden. Zudem fordert er, dass attraktive Umsteigeverbindungen in Olten in Richtung Zürich, Zürich Flughafen, Basel und Luzern vorhanden sind.

Zu Ziff. 3: Aufgrund der Zugslängen der Interregiozüge und der Perronlängen sind Halte der Interregiozüge im Wankdorf im Angebotskonzept 2035 unrealistisch. Der Regierungsrat ist aber bereit, die Einführung von Direktverbindungen zwischen Wankdorf und Langenthal möglichst

rasch in die nachfolgenden Ausbauschritte des strategischen Entwicklungsprogramms des Bundes einzugeben. Diese Planungen starten im Jahr 2025.

Zu Ziff. 4: Der Regierungsrat hat Verständnis für den Unmut der Reisenden, die auf den Gleisen 49 und 50 in Bern ankommen oder von dort abfahren. Die Wege zu diesen Gleisen sind lang und wenig attraktiv. Die Region Oberraargau ist nicht die einzige Region, die von der unglücklichen Lage der Gleise 49/50 betroffen ist. Der Regierungsrat hat sich in der Antwort auf die Motion 053-2023 bereits einmal in ähnlicher Sache zur Verbindung nach Biel / Bienne geäußert.

Das Perron mit den Gleisen 49/50 wurde im Zuge des Ausbaus des Bahnhofs Bern in Betrieb genommen. Der Ausbau wird eine neue unterirdische Passage und zwei neue Bahnhofzugänge bringen. Die Realisierung dieses Grossprojektes bedingt die Sperrung von Gleisen während der Bauphase. Da der Bahnhof Bern ausgelastet ist, kann das aktuelle Angebot nur dank des verlängerten Perrons mit den Gleisen 49/50 aufrechterhalten werden. Der Betrieb der Gleise 49/50 verhindert somit einen Angebotsabbau während der Bauzeit.

Der Kanton ist seit der Inbetriebnahme des verlängerten Perrons im engen Kontakt mit der SBB zur Gleisbelegung im Bahnhof Bern. Aufgrund der aktuellen Fahrplankonstellation ist es je nach Bauphase sinnvoll, dass der Interregiozug nach Langenthal–Zürich–Chur ab dem Gleis 50 fährt, während die IR Richtung Olten jeweils in der Perronhalle halten. Damit bestehen stündlich Verbindungen ab der Perronhalle nach Langenthal. Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass die heutige Gleisbelegung nicht zur Attraktivität der Bahnverbindung zwischen Bern und Langenthal beiträgt. Nach Abschluss der Gleissperren im Zusammenhang mit dem Bau der Unterführung soll eine Lösung gefunden werden, mit der die Interregiozüge von und nach Langenthal wieder ab der Perronhalle verkehren können.

Verteiler

– Grosser Rat