



Parlamentarischer Vorstoss

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.: vom
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Auswahl**

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.

Verteiler

– Grosser Rat