

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 087-2014
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2014.RRGR.322

Eingereicht am: 19.03.2014

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Daetwyler (Saint-Imier, SP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 3

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 972/2014 vom 13. August 2014
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Qualität der SBB-Dienstleistungen im Regionalverkehr

Nach dem katastrophalen Einsatz von Domino-Zügen ging man davon aus, dass sich die Dienstleistungen im Berner Jura mit der Einführung der neuen GTW-Züge, die ein Flügelkonzept ermöglichen, verbessern würden. Die Hoffnung war, dass Verbindungen zwischen dem Tavannes-Tal und Biel wieder ohne Umsteigen möglich würden und dass damit die zu Stosszeiten herrschenden Kapazitätsprobleme namentlich zwischen Biel und Sonceboz gelöst würden.

Drei Monate nach Einführung des neuen Systems muss aber festgestellt werden, dass die Situation ganz und gar unbefriedigend ist. Und dies, obwohl die BLS das Flügelkonzept in der Region Luzern mit demselben Material erfolgreich praktiziert hat.

Oft, insbesondere zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten, funktioniert das System nicht. Die Passagiere müssen Verspätungen in Kauf nehmen und sind ab Sonceboz in nur einer Zugskomposition eingepfercht, da das Anhängen einer weiteren Komposition nicht klappt. Abends kommt es oft vor, dass Züge ab Biel mit nur einer Komposition und somit einer offenkundig ungenügenden Kapazität sichergestellt werden können, weil die zweite Komposition in Sonceboz steckengeblieben ist. Die Information der Passagiere funktioniert nicht, und niemand weiss, wer nun in Sonceboz umsteigen muss. Manchmal sind es die Reisenden nach Moutier, manchmal die Reisenden nach La Chaux-de-Fonds. Zudem sind die SBB nicht immer in der Lage, ein Umsteigen auf demselben Perron zu gewährleisten.

Es kommt auch vor, dass ein Zug, der zu den morgendlichen Spitzenzeiten aus Kapazitätsgründen eigentlich aus zwei Kompositionen bestehen sollte, mit nur einer Komposition fährt, während die zweite als Sonderzug 25 Minuten später folgt.

Und wenn das System funktioniert, sind die An- und Abhängmanöver manchmal äusserst ruppig, was für Personen mit Rückenproblemen besonders problematisch ist.

Laut uns vorliegenden Informationen wurden die GTW-Züge übrigens erst auf den Fahrplanwechsel hin in die Region transferiert.

Die Reisenden sind verzweifelt und genervt, und es besteht das Risiko, dass viele wieder auf das Auto umsteigen werden.

Der Regierungsrat wird daher um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Trifft es zu, dass das Rollmaterial – mit Ausnahme einer Komposition – erst im allerletzten Moment in die Region transferiert wurde, was für ein Flügelkonzept ungenügend war?
2. Ist der Kanton bereit, bei den SBB vorstellig zu werden, namentlich im Rahmen der Bestellung von Regionalverkehrsdienstleistungen, damit die SBB die nötigen Massnahmen treffen, um annehmbare Leistungen anbieten zu können?
3. Der Zürcher Verkehrsverbund praktiziert seit einigen Jahren mit den SBB ein Bonus/Malus-System. Ist der Kanton bereit, im Rahmen des vergüteten Regionalverkehrs ein ähnliches System einzuführen?

Antwort des Regierungsrates

1. Für den Betrieb der Zugstrecken im Berner Jura sind die SBB verantwortlich. Die eingesetzten GTW-Triebzüge haben die SBB der BLS für den Einsatz auf den Linien Biel/Bienne–La Chaux-de-Fonds, Biel/Bienne–Sonceboz–Moutier und Moutier–Solothurn abgekauft. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 waren diese Züge auf den BLS-Linien Langnau–Luzern und Langenthal–Wolhusen–Luzern im Einsatz.
Gemäss Angaben der beteiligten Transportunternehmungen wurde eine Komposition einige Wochen vor dem Fahrplanwechsel zu Ausbildungszwecken an die SBB abgegeben. Da die übrigen Kompositionen bis zum Fahrplanwechsel noch von der BLS für die genannten Strecken in Luzern-West benötigt wurden, einigten sich die SBB und die BLS auf eine kurzfristige Übergabe.
2. Ja, zu den im Vorstoss beschriebenen Problemen besteht bereits ein Kontakt zwischen dem Kanton und den SBB. Der Kanton ist grundsätzlich im regelmässigen Austausch mit den Transportunternehmungen und verlangt bei bekannt gewordenen Unregelmässigkeiten Auskunft über die Qualität des Angebots und insbesondere über Verspätungen und Zugsausfälle.
3. Unter Federführung des Bundes wird derzeit ein Qualitätsmesssystem erarbeitet und getestet. Grundsätzlich stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung der Qualität bei allfälligen längerfristig auftretenden Qualitätsmängeln offen. Das Bonus-Malus-System stellt dabei eine prüfenswerte Option dar.

An den Grossen Rat