Berner Rundschau
19.01.2008 Seite 1 / 1
Auflage/ Seite 4675 / 18 8369
Ausgaben 300 / J. 6190557

Weder Bahn noch Bus im Vorteil

Huttwil Die Untersuchung zum öffentlichen Verkehr Richtung Ramsei liegt vor

In Sumiswald stellte Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer die Studie über den öffentlichen Verkehr zwischen Huttwil und Ramsei vor. Es sei keine Sparübung, betonte sie, und eine eindeutig beste Lösung gebe es nicht.

JÜRG RETTENMUND

«Das Angebot des öffentlichen Verkehrs zwischen Ramsei und Huttwil steht nicht zur Diskussion», hielt Verkehrsdirektorin Barbara Egger (SP) fest. Es gehe vielmehr darum, mit den knappen verfügbaren Mitteln ein Optimum anbieten zu können.

Dieses Optimum falle je nach Gewichtung verschieden aus, zog Egger Bilanz. Doch dafür lägen nun sachliche Entscheidungsgrundlagen vor. Den Auftrag dazu hatte der Grosse Rat 2004 erteilt, als er beschloss, die S-Bahn-Züge aus Bern nur noch bis Affoltern-Weier fahren zu lassen. Die Lücke bis Huttwil wird seither geschlossen, indem die Buslinien Hasle-Rüegsau–Affoltern-Weier und Huttwil-Eriswil zusammengeschlossen sind.

Mehr Passagiere

Eine Umstellung, die sich bei allen Emotionen für den gesamten öffentlichen Verkehr positiv auswirkte, wie Wolf-Dieter Deutschle, Vorsteher des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr, mit zwei Zahlen illustrierte: Zwischen Huttwil und Affoltern-Weier ging die Zahl der Fahrgäste zwar von 380 auf 300 zurück; gleichzeitig stieg sie aber in Huttwil Richtung Langenthal von 1180 auf 1300.

Die Verlagerung führte also insgesamt zu einer leichten Zunahme. Die grössere Nachfrage half mit, dass zwischen Huttwil und Langenthal mit dem letzten Fahrplanwechsel die abendliche Taktlücke geschlossen werden konnte (wir berichteten).

Die Studie wurde vom Planungsbüro Infras in Zürich mit Unterstützung einer Begleitgruppe erstellt, der Vertreter der betroffenen Gemeinden, Regionalen Verkehrskonferenzen, Interessenverbänden und Transportunternehmungen angehörten. Sie stellte dem bestehenden Zustand vier Alternativen gegenüber (vgl. Kasten). Die beste Variante gebe es dabei nicht, hielt Egger fest. Je nach Gewichtung der Kriterien falle das Urteil unterschiedlich aus.

Bahn: Vor allem teuer

Der Handlungsspielraum bewegt sich dabei gemäss Egger von der Wiedereinführung der Bahn bis Huttwil zu «markant höheren Kosten» bis zur «betriebswirtschaftlich lohnenden» konsequenten Umstellung auf Bus mit Einbussen im Angebot.

Der Nachteil der Bahn, die mangelnde Feinerschliessung, wird dabei gemildert durch die Tatsache, dass die Durchmesser-Buslinie Hasle-Rüegsau–Eriswil wegen Standzeiten in Affoltern-Weier ohne grosse Mehrkosten weitergeführt werden kann. Einzig für Sumiswald sind die Varianten «Bus» und «Bahn bis Sumiswald» klar besser.

Sie verlängern dort mit den beiden Buslinien nach Huttwil und Wasen den Halbstundentakt von der Bahnstation im Tal bis in den Siedlungsschwerpunkt auf der Dorfterrasse. Ein Endpunkt der Bahn in Sumiswald bringt zudem in den Worten von Egger das «am klarsten strukturierte Angebot».

Frühestens Ende 2009

Die vollständige Studie wird ab nächstem Donnerstag im Internet aufgeschaltet (Adresse am Schluss). Das Amt für öffentlichen Verkehr gibt sie nun in eine Mitwirkung unter den Regionalen Verkehrskonferenzen, betroffenen Gemeinden, Transportunternehmen und Interessenverbänden. Eine Umstellung ist frühestens auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2009 möglich. Entscheiden wird der Grosse Rat im Zusammenhang mit dem Angebotskonzept für 2010 bis 2013.

Für den Huttwiler Vertreter in der Begleitgruppe, Gemeinderat Hansjörg Muralt (SVP), steht in einer ersten, persönlichen Gesamtbeurteilung die Variante Bahn bis Sumiswald im Vordergrund. Wichtig ist für ihn, dass sich die Gemeinden der Region auf eine Variante einigen können, damit diese das nötige Gewicht erhält.

Adrian Wüthrich, Vertreter der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau in der Begleitgruppe, spricht sich für eine der beiden Bahnvarianten aus. Er weist auf die hohe regionalpolitische Bedeutung der Bahnerschliessung hin. Die Argumente für sie seien die gleichen wie für die Zufahrtsstrasse Emmental.

VOLLSTÄNDIGE STUDIE: www.be.ch/aoev (ab 24. Januar).

DIE VARIANTEN

Bahn bis Huttwil: Tausch der S-Bahn-Linien 4 und 44, Beschleunigte S44 bis Huttwil (Aufhebung der Haltestellen Gammenthal, Griesbach und Mussachen). Busse Ramsei–Sumiswald–Wasen und Hasle-Rüegsau–Affoltern-Weier–Huttwil–Eriswil. Anschlüsse an die Züge in Huttwil nur mit dem Bus.
Betriebskosten: 6,4 Mio. Fr.
Investitionen: 17 Mio. Fr.

Ist-Zustand: Bahn S4 bis Affoltern-Weier, Busse Hasle-Rüegsau–Affoltern-Weier–Huttwil-Eriswil und Ramsei–Sumiswald–Wasen.
Betriebskosten: 4,9 Mio. Fr.
Investitionen: 13 Mio. Fr.

Bahn bis Sumiswald: Bahn S4 bis Sumiswald-Grünen. Busse Sumiswald-Grünen–Wasen, Sumiswald-Grünen–Affoltern-Weier–Huttwil–Eriswil und Hasle-Rüegsau–Affoltern-Weier.
Betriebskosten: 5,1 Mio. Fr.
Investitionen: 10 Mio. Fr.

Nur Bus: S-Bahnen S4 und S44 bis Ramsei respektive Lützelflüh. Busse Lützelflüh–Ramsei-Sumiswald–Affoltern-Weier–Huttwil–Eriswil, Ramsei–Sumiswald–Wasen und Hasle-Rüegsau-Affoltern-Weier.
Betriebskosten: 3,2 Mio. Fr.
Investitionen: 2 Mio. Fr.

© Berner Rundschau, Solothurn