

Hintergründe zum Abbau des Schnellzugsangebotes im Oberaargau zum Fahrplanwechsel 2008/2009

1. Ausgangslage

Burgdorf, Herzogenbuchsee und Langenthal und die entsprechenden Einzugsgebiete verlieren mit dem neuen Fahrplan anderthalb Schnellzugspaare. Für den Berufsverkehr und den Freizeitverkehr schmerzlich ist vor allem der Ausfall des bisherigen Halbstundentakts abends zwischen 22 und 23 Uhr ab Bern (genau: Bern ab 22.39 Uhr und beim Gegenzug Olten ab 22.06 Uhr). Von Sonntag bis Donnerstag entfällt die bisherige - und letzte - Mitternachtsverbindung von Zürich nach Langenthal, Herzogenbuchsee und Burgdorf (Abfahrt Zürich 00.10 Uhr), da dieser Zug ab 14. Dezember von Olten aus Bern direkt über die Neubaustrecke erreicht und die oberaargauischen Bahnhöfe umfährt. Ein neuer Frühzug Olten ab 05.06 Uhr mildert die Angebotsreduktion mit einem zusätzlichen Morgenzug ab.

Der Ausfall auf der Bern-Olten-Linie wird durch zusätzliche Angebote auf der Linie Bern-Neubaustrecke-Olten und auf der Jurasüdfusslinie kompensiert, aber ohne Nutzen für den Oberaargau.

2. Bisherige politische Intervention

Die Regionale Verkehrskonferenz RVK II (Oberaargau) hat sich im Frühsommer gegen die Streichung ausgesprochen. Da die Schnellzüge aber nicht in die Kompetenz des Kantons Bern fallen, hat die RVK II ihren Unmut nur indirekt äussern können. Der Kanton Bern hat bei den Verhandlungen mit der SBB über das Angebot 2009 die RVK-Wünsche zwar übermittelt. Die SBB ist aber nicht darauf eingegangen. Ein zusätzlich als Bedürfnis gemeldeter Wunsch der RVK II, freitags und samstags einen um ca. 01.00 Uhr in Zürich abfahrenden letzten Zug auch in die Oberaargauer Schnellzugsbahnhöfe zu führen, wurde von der SBB ebenfalls abgelehnt. In den Verhandlungen konnte der Kanton Bern aber erreichen, dass die SBB neu den erwähnten Frühzug von Olten her führt.

3. Rechtliche und kommerzielle Situation

Die SBB muss im Rahmen der Leistungsvereinbarung den Fernverkehr (Bern-Olten gehört dazu) finanziell selbsttragend abwickeln. Weil der Bund die Infrastruktur bezahlt, schreibt er eine Mindestzahl von Zügen in Form von Halbstunden- oder Stundentakt ab einer frühesten bis zu einer spätesten Uhrzeit vor. Die SBB erfüllt diese Anforderungen auch mit der Streichung des 22.39 Uhr-Zuges noch. Auf vielen Strecken fährt die SBB zusätzliche, nicht direkt vom Bund vorgeschriebene Fernverkehrszüge, weil ihr Grenzertrag höher ist als ihre Grenzkosten. In diesem Rahmen kann die SBB relativ schlechter besetzte Züge ohne rechtliche Konsequenzen streichen.

Die SBB machen gegen aussen hin keine überprüfbaren Angaben darüber, welche Züge genau im obigen Sinne kostendeckend sind und welche nicht. Die Entscheide der SBB über neu geführte oder gestrichene Züge sind gegenüber dem Publikum nicht transparent und oft auch konzernintern eher auf Abschätzungen als harten Zahlen beruhend. So ist etwa nicht zum Vornherein klar, ob mit dem ab Olten auf der Neubaustrecke geführten Nachtzug von Zürich her mehr Stadtberner Kunden gewonnen werden können, als man umgekehrt Oberaargauer Kunden verliert.

Bei diesen Überlegungen ist zu bedenken, dass Passagiere, die wegen zum Beispiel wegfallender Nachtzüge (Rückreise) zu Hause bleiben oder aufs Auto umsteigen, auch die früheren Züge (Hinreise) entsprechend weniger frequentieren. Zugsstreichungen haben damit auch auf die fahrplanmässig unveränderten Züge und auch auf die Zubringerlinien des übrigen öffentlichen Verkehrs Auswirkungen.

4. Verkehrliche Aussichten auf dem SBB-Netz

Der Zuwachs an Passagieren ist momentan weit überdurchschnittlich und beträgt für die SBB netzweit acht Prozent. Diese Zahlen sind nicht zugsgenau bekannt. Der tägliche Augenschein in den Schnellzügen der Linie Bern-Olten zeigt aber auch hier, dass der Zuwachs zumindest durchschnittlich ist. SP-eigene Zählungen ergaben für die fraglichen Nachtzüge eine befriedigende Nachfrage, zum Beispiel für den Zug Bern ab 22.39 an Wochentagen 80, am Wochenende 100 Personen. Für die Nachtzüge fehlt die Plausibilität für sinkende Nachfrage. Ausserdem ist das Kultur- und Partyangebot in Bern und Zürich nicht kleiner sondern eher immer grösser geworden.

Die SBB steht momentan vor einer massiven Erweiterung und Erneuerung des Rollmaterials. Dabei bestehen momentan noch Engpässe mit modernem Rollmaterial. Ältere Wagen, mit denen Nachtzüge oft geführt werden, stehen aber noch in ausreichendem Ausmass bis zur Einführung z.B. neuer Tranchen von Doppelstockzügen zur Verfügung.

5. Politische Handlungsmöglichkeiten

Der Oberaargau und Burgdorf können die SBB nicht zwingen, das Angebot wieder auf den alten Stand zu bringen oder gar neue, von der RVK II ebenfalls geforderte Züge wie eine Spätverbindung nach 01.00 Uhr ab Zürich am Wochenende, einzuführen. Der Kanton Bern könnte diese Züge zwar „bestellen“, würde sie aber – wie Regionalzüge - auch via Abgeltungen bezahlen müssen. Ein entsprechendes Präjudiz ist äusserst problematisch: Die SBB könnten ihr Angebot bis zum vom Bund vorgeschriebenen Leistungsvereinbarungs-Minimum ausdünnen und alles Andere, vor allem Früh- und Nachtzüge oder Verdichtungen, neu von den Kantonen bezahlen lassen. Die Berner Schnellzugs-Halteorte wären aufgrund des geringen Spielraums des Kantons für Neuausgaben gegenüber z.B. dem Kanton Zürich deutlich benachteiligt. Eine derartig ausgeweitete Praxis der Bestellung von Schnellzügen würde zunächst also erhebliche regionale Ungerechtigkeiten schaffen. Sie würde ausserdem die Belastung der öffentlichen Hand für Angebote des öffentlichen Verkehrs noch mehr als heute vom Bund auf die Kantone verlagern und das vom Volk gut geheissene bisherige Finanzierungsgleichgewicht auf kaltem Wege kippen.

Soweit im Oberaargau also nicht allein versucht wird, über die Regionale Verkehrskonferenz und den Kanton Bern auf die SBB einzuwirken, was erfahrungsgemäss oft nicht zielführend ist, bleibt als politisches Mittel nur die Petition an die SBB. Da die SBB vor allem für Kredite zum Infrastrukturausbau auf eine ihr positiv gesinnte öffentliche Meinung angewiesen ist, kann sie einzelne Regionen oder Kundengruppen *nicht beliebig verärgern*. Die rechtlich unverbindliche Petition kann deshalb durchaus Wirkung entfalten, wenn die Unterschriftenzahl mehr als nur symbolisch ausfällt. (Genau genommen werden Petitionen nicht *unterschrieben*. Die Petitionsbogen müssen, um Missbrauch mit Mehrfachunterzeichnungen transparent zu machen, bloss den Namen und die Adresse enthalten.)

6. Trägerschaft der Petition

Unter Federführung der SP Herzogenbuchsee hat sich im Raum Oberaargau-Burgdorf eine Gruppe von Sektionen organisiert, welche die Petition tragen. Dazu gehört auch die Sektion Oberaargau, die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr IGöV und die Sektion Oberaargau-Emmental des Verkehrsclub der Schweiz VCS. Alle genannten Organisationen verstehen sich sowohl in ihren Zweckartikeln als auch in ihrer politischen Praxis als klar öffentlichen Verkehr fördernde Gruppierungen. Sie erachten das SBB-Angebot als im internationalen Vergleich weit überdurchschnittlich und im Prinzip vernünftig. Sie behalten sich aber vor, einzelne Entscheide wie denjenigen zur Streichung von Nachtschnellzügen für den Oberaargau zu bekämpfen. Dazu holen sie sich ihre Legitimation in erster Linie bei betroffenen öV-Pendlerinnen und -Pendlern sowie Freizeitverkehrskunden, aber auch in der weiteren, vom Angebot des öffentlichen Verkehrs betroffenen Bevölkerung. Das Mittel dazu ist die Petition.

Herzogenbuchsee, 11. Dezember 2008; sph