

Amt für öffentlichen Verkehr  
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
des Kantons Bern  
Reiterstrasse 11  
3011 Bern

Langenthal, 31. März 2008

## **Mitwirkungsantwort zur „Studie zur Überprüfung des Verkehrsmittels zwischen Huttwil und Ramsey“**

Sehr geehrter Herr Deuschle

Wir bedanken uns für die Einladung zur Mitwirkung zu oben genannter Studie. Wir nehmen sehr gerne Stellung. Der damalige Entscheid die S44 nicht mehr nach Huttwil fahren zu lassen, war der Auslöser zur Gründung der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau (vormals Komitee Pro Bahn bzw. Pro öV). Im Jahr 2003 wurde innert kurzer Zeit 1'200 Unterschriften für den Erhalt der S44 gesammelt. Dies zeigt, dass die Bevölkerung diese Linie als wichtig erachtet. Alt Grossrat Andreas Sägesser hat zudem den Antrag für die Umstellungsstudie Anfangs 2004 gestellt und ist IGöV-Vorstandsmitglied. Entsprechend messen wir der Studie ein sehr hohes Gewicht zu.

Die IGöV Oberaargau hat die Arbeiten zur Umstellungsstudie sehr intensiv verfolgt und eingehend analysiert. An dieser Stelle bedanken wir uns, dass wir mit Adrian Wüthrich einen Vertreter in die Begleitgruppe entsenden durften. Wir wünschen uns, dass wir auch in Zukunft in die Entscheide Ihres Amtes integriert und informiert werden.

Wir beantworten im Folgenden Ihre Fragen gerne.

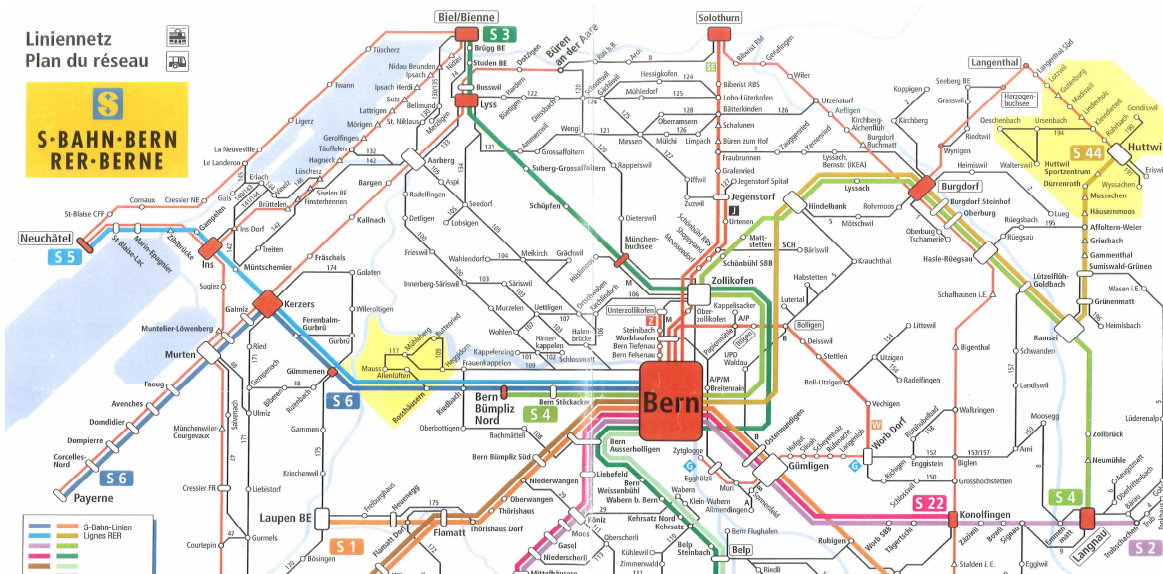
### **1. Grundlagen und Methodik der Studie**

Die IGöV Oberaargau betrachtet den vorliegenden Bericht als umfassende Grundlage und ernsthafte Diskussionsgrundlage, auch wenn einige Details und einige Schwerpunkte durch die IGöV anders gesetzt worden wären. Der geschichtliche Rückblick der Linie hätte noch etwas mehr beleuchtet werden können. Wir erlauben uns dies kurz nachzuholen.

Die Bahnlinie Ramsey – Huttwil stellt eine tragende Verbindung innerhalb des Amtsbezirks Trachselwald dar und feiert in diesem Jahr ihr 100jähriges Jubiläum. Die Bahnlinie wurde in den vergangenen Jahren sehr stiefmütterlich behandelt und nach und nach abgebaut. Die regionalen Verkehrskonferenzen und der Kanton Bern haben dieser Linie nie die nötige Aufmerksamkeit geschenkt. Vielleicht auch, weil die Bahnlinie in den Zuständigkeitsbereich von zwei RKVs fällt. Mit dem Prädikat „gefährdet“ wird alle vier Jahre über ihren Abbau diskutiert.

Früher führte die Bahn von Burgdorf über Ramsey nach Huttwil. Auf den Fahrplanwechsel vom 24. Mai 1998 wurde das Netz der Berner S-Bahn stark ausgeweitet. Zu den Durchmesserlinien wurden Verdichtungs- und Eilzüge in Spitzenverkehrszeiten eingeführt. Zur S4 (damals Langnau–Ramsey–Hasle–Rüegsau–Burgdorf–Zollikofen–Bern–Bern Bümpliz Nord), wurde die S44 (damals: Huttwil–Ramsey–Hasle–Rüegsau–Burgdorf–Hindelbank–Bern) installiert: Am Morgen führten zwei Züge von Huttwil über Ramsey - Burgdorf nach Bern (im Jahr 2004 jeweils werktags 06.13, 07.13, 15.13, 16.13, 17.02 Huttwil ab, Ankunft in Bern direkt nach 67 Minuten), am Abend zwei Züge direkt von Bern über

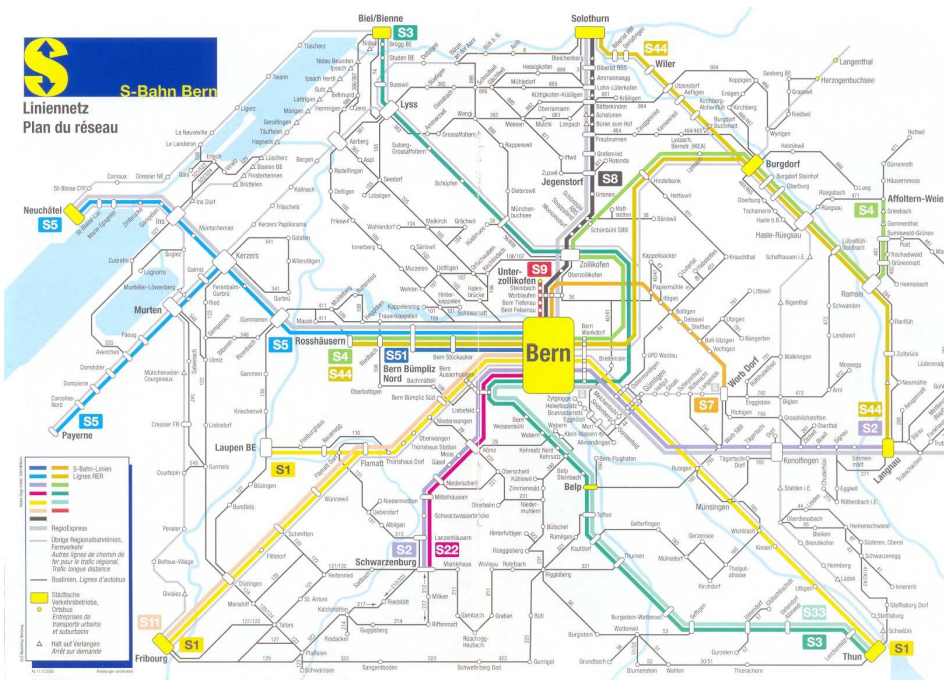
Burgdorf – Ramsei nach Huttwil (im Jahr 2004 jeweils werktags 07.28, 08.35, 16.35, 17.35, 18.35 Bern ab, Ankunft in Huttwil direkt nach 68 Minuten).



In der Zwischenzeit verkehrte ein normaler Regionalzug bis Burgdorf, wo die Reisenden schlanke Anschlüsse an den Interregio nach Bern hatten (66 Minuten Reisezeit von Huttwil – Ramsei – Bern). Die S-Bahnverbindungen (S44) führten dazu, dass die S-Bahn Bern über sechs Jahre bis nach Huttwil reichte. Dies lässt sich in der Netzgrafik schön darstellen (gelb eingefärbt rechts oben).

Am 11. Dezember 2004 endete nicht nur die Zeit des PubliCars in der Region Huttwil, sondern es fuhr auch die letzte S44 von Bern her im Huttwiler Bahnhof ein.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 fährt ein Bus von Eriswil-Huttwil-Affoltern-Weier-Hasle-Rüegsau. Neu fährt die langsamere S4 von Bern-Ramsei-Affoltern-Weier. Die damalige Regionalverkehr Mittelland AG argumentiert, dass die man mit der S-Bahn aus fahrplantechnischen Gründen nicht mehr bis Huttwil fahren kann. In einem eigenen Gutachten des Verkehrsplaners Daniel Grob der grobplanung gmbh zeigte das damalige Komitee auf, dass mit einem Abtausch der S4 und S44 in Ramsei die Bahn gerade bis Huttwil fahren könnte. Weshalb diese Salamitaktik gewählt wurde, konnte nie schlüssig beantwortet werden. Zumal der Abtausch zu einer Standzeit der S44 von rund 30 Minuten in Langnau führte. In der Folge wurde der Bahnhof Affoltern-Weier in einen S-Bahn-Endbahnhof umgebaut (Kostenschätzung: etwa eine Million Franken, seitens der BLS inoffiziell bestätigt).



Der Zug zwischen Affoltern-Weier und Ramsey konnte nicht viele Besuchende anziehen, da einerseits ab Dürrenroth alle über Huttwil und Langenthal fahren, der Bus in Affoltern-Weier sowieso weiterfuhr bis Hasle-Rüegsau und man da umsteigen konnte (machen gemäss Studie viele) und weil die Bewohnerinnen und Bewohner von Sumiswald und Wasen lieber mit dem Bus nach Ramsey fahren und da die schnelle S44 benutzen. Der Fahrgastrückgang der S4 konnte also erahnt werden. Damit die Linie benutzt wird, muss sie schnell in Bern sein wie die S44 und die Region Huttwil muss angeschlossen sein.



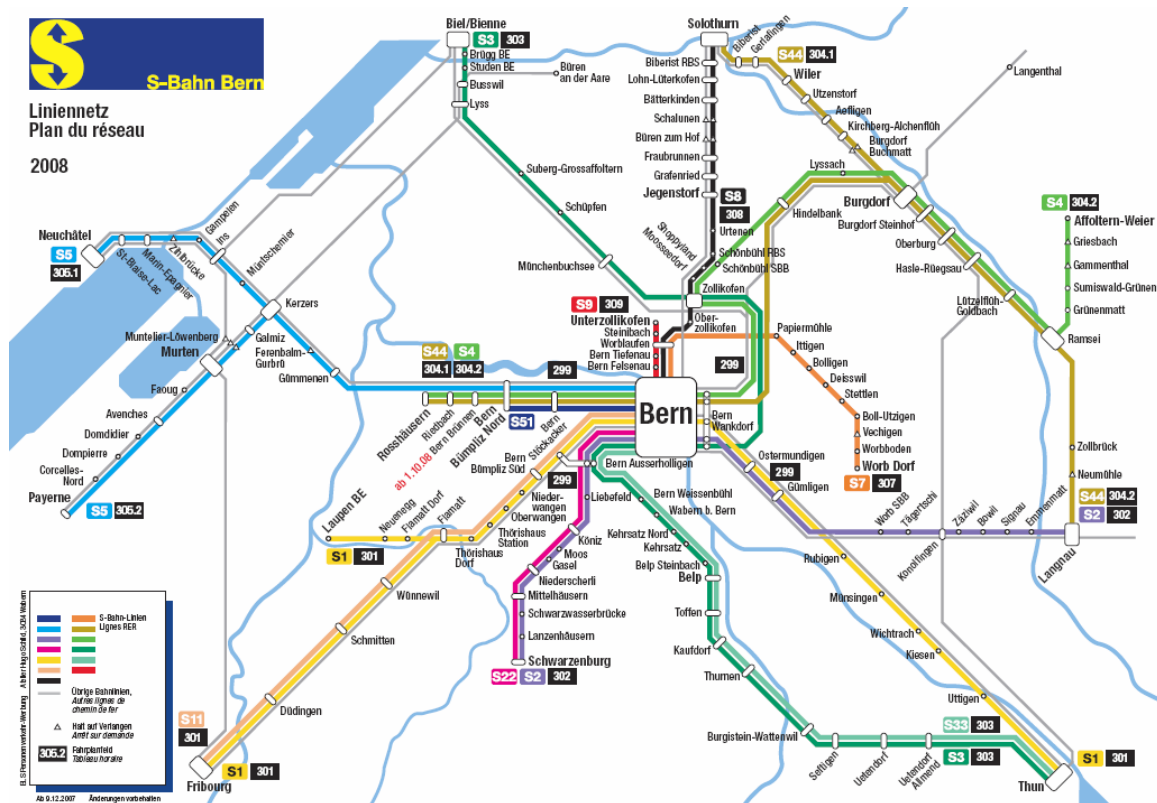
Das war das Erfolgsrezept der S44-Verbindungen von Huttwil nach Bern resp. umgekehrt. In der Erfolgskontrolle der bestehenden Angebote im Rahmen des regionalen Angebotskonzeptes 2005 bis 2008 der RVK Oberaargau wurde für die Linie 341 Huttwil- Ramsey „höhere Frequenzen festgestellt“. Die Linie erfüllte zum Vergleichsjahr 1998 im Jahr 2002 die Minimalanforderungen betreffend Auslastung und Kostendeckungsgrad wie jede andere Linie im ländlichen Raum (wie Strecken im Berner Oberland, usw.). Zahlen aus dem Jahr 2004 wurden leider nie präsentiert. Entgegen den klaren Trends musste wieder eine rigorose Angebotsveränderung vorgenommen werden. Die Region Oberaargau gehörte in der Folge praktisch nicht mehr zum Gebiet der S-Bahn Bern wie der Netzplan zeigt.

Eigene, nicht statistisch - repräsentative Frequenz-erhebungen des damaligen Komitees zeigten in Huttwil am Morgen pro Zug 20 bis 35 Fahrgäste. In Dürrenroth 5 bis 7, in Häusernmoos 5 bis 14, in Affoltern-Weier 1 bis 8. Bei der Ankunft am Abend in Huttwil wurden 10 bis 65 Fahrgäste gezählt pro Zug.

Auf dem Liniennetzplan 2008 ist Huttwil gar nicht mehr eingetragen. Das dokumentiert den schleichenden Abbau.



Liniennetz  
Plan du réseau  
2008



Zur Umstellungsstudie allgemein:

In der Beratung des Angebotskonzepts 2005 bis 2008 hat der Grosse Rat im Frühjahr 2004 einen Antrag von alt Grossrat und späterem IGöV-Vizepräsidenten Andreas Sägesser angenommen, der eine Überprüfung der Strecke Ramsei-Huttwil vor dem nächsten Angebotskonzept verlangte. Sägesser und die IGöV zweifeln noch heute an der Kostenwahrheit der Umstellung. Es wurden teure, bauliche Massnahmen seitens Kanton realisiert, obwohl man wusste, dass die Umstellung überprüft wurde. So hat man in Häusernmoos und Affoltern-Weier über eine Million Franken verbaut. Für anständige Wartehäuschen hat das Geld aber nicht gereicht. Die baulichen Massnahmen für die Buseinfahrten in Häusernmoos wurden wohl nicht dem öV-Budget angerechnet und verfälschen so einen ebenbürtigen Vergleich.

Positiv ist zu beurteilen, dass die vorliegende Studie nicht aus Sparüberlegungen gemacht wurde mit dem Versprechen das heutige Angebot im Minimum so zu belassen. Die Studie zeigt realistische Verbesserungsmöglichkeiten inklusive deren Kosten.

Erfreut nimmt die IGöV Oberaargau zur Kenntnis, dass die Studie die Haltung der IGöV bestätigt: Ein Abtausch von S4 und S44 in Ramsei führt dazu, dass die Bahn wieder bis Huttwil fahren kann. Bei den Diskussionen vor vier Jahren argumentierte die damalige Regionalverkehr Mittelland AG, dass dies wegen der Fahrplanstabilität nicht möglich sei.

Die Umstellungsstudie gibt einen Überblick über die aktuelle Situation. Das öV-System ist ständig im Fluss. Was heuer gilt, kann nächstes Jahr ändern. So ist denn die Situation in vier Jahren anders und die Schlussfolgerungen müssten verändert werden. Im Rahmen der Weiterentwicklung der S-Bahn Bern und S-Bahn Luzern stehen noch einige Fahrplanverbesserungen mit entsprechenden Fahrplanänderungen an.

Neben den vier ausgearbeiteten Varianten ergeben sich in Zukunft vielleicht neue Möglichkeiten. Die Bahntechnik (Rollmaterial) wird in Zukunft mit weiteren Innovationen zur Förderung des Kundennutzens präsentieren. Der Fernverkehr als übergeordneter Fahrplan gibt den Takt vor. Die IGöV Oberaargau plädiert deshalb dafür, dass egal welcher Variantenentscheid getroffen wird, in Zukunft sämtliche Optionen offen zu halten.

Der Zusammenhang mit der S-Bahn Luzern wurde in der Studie nicht erwähnt. Wird die BLS die S-Bahn Luzern nicht betreiben können und führt die S44 nicht nach Huttwil, dann wird die BLS den Standort Huttwil aufgeben. Dies hätte den Abbau von über 30 Stellen in Huttwil zur Folge und den Abzug als Lokomotivführerdepot. So betrachtet müsste der Bahnvariante 1 ein viel grösserer volkswirtschaftlicher Nutzen für den Kanton Bern unterlegt werden.

Als publikumsintensive Einrichtung (Seite 8) kann man für Huttwil auch die vielen Jahrmärkte erwähnen. Die Grafik auf Seite 14 hätte ruhig etwas grösser werden können, dann hätte das ganze Siedlungsgebiet Huttwils auf der Karte Platz gehabt. Die gewählte Darstellung verfälscht den optischen Eindruck. Der Bezug auf die Haushaltsbefragung (Seite 16) ist hier wenig hilfreich. Die Bevölkerung konnte sich nicht äussern zur Auswahl von Bus oder Bahn.

Die Figur 8 auf Seite 17 mit den Zu- und Wegpendler hätte auch für Huttwil gemacht werden sollen. Die hälftige Verteilung auf Bus und Bahn auf Seite 19 kann nicht für die Attraktivität des Busses gewertet werden. Mit dem Bus kommt man schneller nach Bern. Fahrgäste von Wasen bis Sumiswald-Grünen müssten sowieso einmal umsteigen. Deshalb macht es für sie auch keinen Unterschied noch etwas länger im Bus sitzen zu bleiben. Es ist zudem logisch, dass die Bevölkerung der Region Huttwil über Langenthal nach Bern fährt und demnach zwischen Affoltern-Weier und Sumiswald fast keine Fahrgäste transportiert werden. Anmerkung zum Güterverkehr Seite 22: Die Angaben sind etwas dürftig und abstrakt. In Affoltern-Weier werden zudem mehrere Treibstoffwagen pro Woche geliefert auch die Landis haben verschiedene Güter per Bahn erhalten.

Die Methodik in Kapitel 5.1 ist zweckmässig. Eine Annahme lehnen wir jedoch strikte ab: Die Vernachlässigung der Desinvestitionen. Wenn die Bahnlinie einmal so zerfallen gelassen wird, dass sie nicht mehr benutzt werden kann, muss sie zurückgebaut werden. Dies würde sehr viel Geld kosten. Die Bahnanlagen zwischen Sumiswald und Wasen bestehen immer noch, obwohl diese Linie nicht mehr benutzt wird. Der Rückbau wird die BLS teuer zu stehen kommen. Diese Kosten müssen bereits beim Variantenentscheid mitberücksichtigt werden. Alles andere verfälscht das Bild völlig.

Die IGöV kritisiert die Monetarisierung der Reisezeitgewinne. Bei allen Zweckmässigkeitsbeurteilungen von Strassenprojekten im Kanton Bern wurden die aus neuen

Infrastrukturen resultierenden Reisezeitgewinne mit 19 Franken pro Stunde berechnet. Beim öffentlichen Verkehr wird aus fadenscheinigen, wissenschaftlichen Gründen eine Stunde mit nur 15 Franken „in Geld umgerechnet“. Bei einer Angebotsüberprüfung im Jahr 2005 hat der Kanton Aargau die Reisezeitgewinne gar mit 28 Franken hochgerechnet (Grundlage war eine ASTRA-Staustundenstudie).

Die Studie zeigt die Reisezeitgewinne und vergleicht diese zum Teil. Wie oben dargestellt waren die Reisezeiten im Jahr 2004 von Huttwil via Ramsei nach Bern oder via Langenthal nach Bern mit 68 respektive mit 64 Minuten praktisch gleich. Rechnet man den Reisezeitzuschlag (10 Minuten gemäss Studie) für das Umsteigen in Langenthal dazu und die längere Wartezeit in Langenthal seit dem Fahrplanwechsel (4 Minuten) sehen die Reisezeitgewinne etwas anders aus.

Richtig ist, dass für Affoltern-Weier und Dürrenroth Reisezeitgewinne nach Bern resultieren. Für Sumiswald spielt es keine Rolle welche Bahnvariante gewählt wird. Die Bahnvariante 2 bringt keine Reisezeitgewinne nach Bern, was sehr negativ zu werten ist, da Bern die wichtigste Destination darstellt.

In der Studie werden die Reisezeiten zwischen Huttwil und Ramsei verglichen. Mit der Bahnvariante 1 und der Bahnvariante 2 sollen sich nur zwei Minuten Reisezeitunterschied ergeben. Bei der Bahnvariante 2 wird der Umsteigezuschlag (in Sumiswald, 10 Minuten) eingerechnet und der Bus fährt über Dürrenroth nach Sumiswald. Die Reisezeit mit der direkten Bahnverbindung von Huttwil nach Ramsei gemäss Bahnvariante 1 ist viel kürzer (aktuell: Huttwil ab 05.23, Ramsei an 05.49, 26 Minuten).

Grundsätzlich kritisieren wir die ausgewiesenen Investitionen in die Bahnlinie Ramsei-Huttwil. Wir erachten die Annahmen über die Investitionskosten als klar zu hoch. Man kann die Linie für weniger Geld wieder für den fahrplanmässigen Verkehr in Stand stellen. Die Investitionen werden in der Studie zu summarisch und zu oberflächlich erläutert. Die Angaben von BLS Infrastruktur wurden ungeprüft übernommen und sind demnach wenig aussagekräftig.

## **2. Variantenauswahl**

Mit der Variantenauswahl sind wir insofern einverstanden, als dass wir kritisieren, dass keine Zwischenvarianten geprüft wurden. Entweder fährt durchgehend die Bahn oder der Bus. Es wäre aber denkbar und wünschenswert, wenn auch Zwischenlösungen analysiert worden wären. So könnte in den Hauptverkehrszeiten die S44 nach Huttwil resp. Bern fahren und in den schwächeren Zeiten der Bus. Das sollte zu Handen des Grossen Rates noch nachgeholt werden.

Die IGöV hat die S44 immer in der Spitzenverkehrszeit am Morgen und Abend (evtl. am Mittag) gefordert. Die Studie hat solche Überlegungen nicht einbezogen. So könnte eine Mischung der Bahnvariante 1 und 2 eine noch optimalere Lösung zwischen Angebotsqualität und Kosten bringen. Zwischen Wasen und Ramsei ist in beiden Varianten ein Halbstundentakt vorgesehen. In Sumiswald oder in Ramsei müsste aus dem Korridor Wasen kommend so oder so umgestiegen werden, wenn man die Bahn benützen möchte.

## **3. Variante 1: Welche Bahnstationen aufheben**

Es sollten die drei Stationen mit dem kleinsten Fahrgastaufkommen geschlossen werden. In Frage käme für uns Griesbach, Häusermoos, Mussachen. Andere Bahnstationen sind auch denkbar. Dies müsste mit den Gemeinden abgesprochen werden. Eventuell wäre auch ein Schliessung von Huttwil, Sportzentrum anstelle von Häusermoos möglich.

## **4. Abtausch S4 und S44**

Der Abtausch der S4 von Affoltern-Weier nach Langnau und der S44 von Langnau nach Huttwil/Sumiswald ist nach unserer Meinung bei jeder Variante vorzunehmen. Auf der Strecke Ramsei-Sumiswald-Huttwil können mehr Fahrgäste von der schnelleren Verbindung profitieren als auf der Strecke Ramsei-Langnau. Die Angebotsqualität in Langnau würde sich dadurch nicht verschlechtern. Zwischen Langnau und Ramsei fährt bereits heute in den Hauptverkehrszeiten ein Bus und bildet dadurch den Halbstundentakt zwischen Langnau und Ramsei (8 Kurse). Die Fahrgäste kommen so mit dem Bus noch auf die schnelle S44.

## 5. Nachvollziehbarkeit der Schlussfolgerungen

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Bahnvariante 1 ist nach Ihren Kriterien negativ. Betrachtet man nicht nur die Standortattraktivität sondern auch regionalpolitische Faktoren, so ist das Verhältnis weniger negativ. Die Forderung der Region Huttwil von direkten Zügen nach Bern lässt sich nicht günstiger realisieren. Eine Verdreifachung des Fahrgastaufkommens, ist durchaus realistisch, wenn man die Bahn nur in den Hauptverkehrszeiten fahren lässt.

An dieser Stelle ist die Aussage von Ihnen zu erwähnen, dass die Angebotverordnung nicht als Killer-Kriterium gewertet wird. Falls man sich für die Bahnvariante 1 ausspricht, würden Sie nicht sagen, dass diese wegen der AGV nicht gehe (gemäss Ihrer Aussage an der letzten Begleitgruppensitzung).

Der Abtausch S4/S44 müsste noch etwas Genauer erläutert werden. Es ist zudem nicht logisch, dass Optimierungsansätze im Fazit vorgebracht werden. Von einem Schieben des S-Bahnfahrplans zwischen Wohlhusen und Langenthal haben wir bis jetzt nichts gehört und nehmen an, dass dies nicht Gegenstand der Studie war.

## 6. Variantenwahl

### 6.1. Die Busvariante 1 und 2 werden abgelehnt

Die IGöV lehnt die Busvarianten 1 und 2 ab. Sie kann dem Versprechen, dass das heutige Angebot beibehalten werden soll, nicht nachkommen. Diese Variante hätte einen klaren Angebotsabbau zur Folge. Es ergeben sich zu viele Nachteile. Eine S-Bahnendstation Lützelflüh-Goldbach oder Hasle-Rüegsau wären nicht logisch. Die Zufahrt ins Emmental würde stark erschwert. Das Angebot wäre zu kompliziert und umweltschutzmässig kein Gewinn.

### 6.2. Bahnvariante 1 am besten für regionale Entwicklung

Die aktuelle Mitwirkung bezieht sich auf das Angebot im nächsten Angebotskonzept, das alle vier Jahre vom Grossen Rat beschlossen wird. **Die IGöV fordert für das Angebotskonzept der kommenden vier Jahre die Bahnvariante 1. Erst ab 2014 kann die Bahnvariante 2 eine Alternative sein, wenn die Erfolgskontrolle negativ und die nötigen Investitionen in die Strecke Huttwil – Sumiswald zu gross sein sollten.** Bei der Beachtung der Zeitabfolge der nötigen Investitionen kommt die IGöV zum Schluss, dass dieser Vorschlag möglich ist. Allfällige nötige Investitionen sollte so klein wie möglich ausfallen.

In den folgenden Abschnitten werden einige Argumente für die Bahnvariante 1 genannt. Die Reihenfolge ist keine Gewichtung.

#### a. Parallelfahrten kein Hinderungsgrund für Bahnvariante 1

Bei der Bahnvariante 1 fährt die S44 bis nach Huttwil und parallel dazu bleibt der Bus Eriswil-Huttwil-Affoltern-Weier-Hasle-Rüegsau bestehen. Eine Aufteilung des Busses führt nämlich zu Mehrkosten und zu Standzeiten bzw. man könnte keinen Busumlauf einsparen. Heute können zwei Busse alternierend auf der Strecke fahren, da die Fahrzeit mit 54 Minuten unter einer Stunde einen schönen Stundentakt ergibt. Mit der Bahnvariante 1 fährt der Bus also parallel zur Bahnlinie, was gemäss kantonaler Angebotsverordnung nicht zulässig wäre. Sie haben in der Begleitgruppe zur Umstellungsstudie zu Protokoll gegeben, dass der Kanton die Bahnvariante 1 trotzdem als mögliche Variante sieht. Würden sich die Gemeinden deshalb für die Bahnvariante 1 entscheiden, würden Sie nicht sagen „wegen der Angebotsverordnung ist dies gar nicht möglich“. Es gibt im Kanton Bern auch noch andere Linien, die nicht der Angebotsverordnung entsprechen aber aus anderen Gründen trotzdem gefahren werden. Bei der Bahnvariante 1 könnte der Bus die Feinerschliessung übernehmen. Auch andere Angebote, insbesondere in Agglomerationen, werden parallel geführt. So fahren Bahnen parallel zum Bus, der dazwischen dank mehr Haltestellen näher bei den Menschen sein kann. So wird ja auch in der Studie argumentiert, dass der Bus eine bessere örtliche Erschliessung gewährleistet.

#### b. Beste Angebotsqualität mit Bahnvariante 1

Die Studie zeigt, dass die Bahnvariante 1 die grösste Angebotsqualität aufweist. Mit einer detaillierteren Aufschlüsselung würde die Angebotsqualität für diese Variante noch besser ausfallen

(resp. für die anderen Varianten schlechter). Gerade für die Bevölkerung von Huttwil und Umgebung (Eriswil, Gondiswil, Wyssachen, Dürrenroth, Affoltern) ergibt sich ein klarer Vorteil, wenn die S-Bahn ab Huttwil direkt nach Bern fährt. Für Sumiswald spielt es keine grosse Rolle, ob Bahnvariante 1 oder 2 gewählt wird. Bei Bahnvariante 2 kann das Dorf mit dem Bus besser erschlossen werden. Dies steht aber im Vergleich mit den Verbesserungen für die Bevölkerung der oben genannten Gemeinden. Die Region muss den Pendlerinnen und Pendler für die langen Distanzen, wie nach Bern, gute Anschlüsse bieten. Auf längeren Distanzen ist der öffentliche Verkehr konkurrenzfähig. Es wäre eine Illusion zu meinen, man könnte für die Kurzstrecken die Leute motivieren mit dem öffentlichen Verkehr zu reisen. Die meisten Haushalte in dieser Region besitzen ein Auto und werden nur schwer auf den öffentlichen Verkehr ausweichen. Oder dann fahren sie mit dem Auto an einen besser erschlossenen Bahnhof und nehmen da die Bahn (Beispiele Wynigen, Burgdorf, Ramsei).

### **c. Kosten sind zu relativieren bei Bahnvariante 1**

Schaut man nur auf die Kosten und die ausgewiesenen Investitionen, ist die Bahnvariante 1 nicht optimal. Ein Vergleich zeigt aber, dass die nötigen Investitionen erst in Zukunft anfallen. Das Behindertengleichstellungsgesetz, das 55cm hohe Perrons vorschreibt und die allgemeine Rollstuhlgängigkeit vorschreibt, gewährt eine Übergangsfrist bis 2015. Ebenso wird für die Sanierung der Bahnübergänge eine Frist bis 2014 gewährt. In den nächsten vier Jahren kann also mit der bestehenden Infrastruktur gefahren werden ohne erwähnenswerte Investitionen. Auch heute wird auf dem Abschnitte Huttwil-Affoltern-Weier mit zwei Personenzügen noch gefahren (erste und letzte S4 am Tag).

In der Studie wird eine künstliche Trennung der Kosten in Güter- und Personenverkehr gemacht. Aber auch wenn der Personenverkehr nicht mehr fährt, wird die Strecke für den Güterverkehr (Landi, Bichsel Treibstoffe, Weier) und BLS-interne Überführungsfahrten (ca. 1460 Züge pro Jahr) weiterhin benutzt. Auch Extrazüge (Jodlerfest, Käsemarkt, Weihnachtsmarkt in Huttwil) und Extrafahrten mit Dampflokomotiven sind zu erwähnen (ca. 40 Züge pro Jahr). Grosse Einsparungen werden im Endeffekt nicht realisiert.

Die Bahnhöfe Sumiswald und Huttwil werden unabhängig der Bahnvariante 1 oder 2 umgebaut werden müssen. Mit der Bahnvariante 1 können auch nicht alle heutigen Haltestellen zwischen Sumiswald und Huttwil angefahren werden. Wahrscheinlich wird nur der Bahnhof Dürrenroth dazu kommen, bei dem noch keine 55cm Perrons erstellt sind. Der Bahnhof Affoltern-Weier kann mit der Bahnvariante 1 mindestens noch vier Jahre weitergenutzt werden, nach dem er vor drei Jahren für viel Geld (über eine Million Franken) auf S-Bahn-Standard ausgebaut worden war. Auch die Busein- und ausfahrten zum Bahnhof Häusermoos haben einige Tausend Franken gekostet. Sollte nun (wie an der Info-Veranstaltung vom 5. März geäussert) der Bus von Häusermoos direkt nach Affoltern, Dorf fahren, dann wären die Investitionen in Häusermoos auch in den Sand gesetzt und es kämen noch neue Investitionen bei der Strasse dazu, weil die Busse schlecht abbiegen können, Haltestellen nicht vorhanden wären und das Abbiegen in Affoltern, Dorf Richtung Weier auch knapp wird. Insgesamt würde diese Version die Fahrzeit so in die Höhe treiben, dass sie gänzlich unattraktiv wird.

Die oben angetönte Äusserung anlässlich der Informationsveranstaltung vom 5. März hat uns an der Seriosität der Studienverfasser zweifeln lassen. Innert einer Minute wurde dem Gemeindepräsidenten versprochen, dass mit Bahnvariante 2 der Bus Huttwil-Wasen über das Dorf Affoltern fahren würde. Dass diese Streckenführung eine unattraktive Verlängerung bringt und bauliche Massnahmen angedacht werden (die in der Studie nicht als Investitionen eingeplant wurden), deren Kosten nicht klar sind, hat uns sehr erstaunt. Die Erschliessung von Affoltern, Dorf wird der Buslinie Hasle-Weier erreicht. Es muss gewährleistet sein, dass man in Affoltern-Weier einen schlanken Anschluss der beiden Buslinien hat. Mit dem Umweg nach Affoltern, Dorf wäre zwischen Affoltern-Weier und Affoltern, Dorf ein Halbstundentakt. Der Schülerverkehr kann nicht als Grund aufgeführt werden, um die Streckenführung der Buslinie so signifikant zu ändern, die überdies den übrigen öV-Benutzenden keinen erkennbaren Mehrwert bringt.

Die Investitionskosten zwischen Huttwil und Sumiswald könnten noch weiter gesenkt werden, wenn weitere Sicherungsanlagen vereinfacht würden (da jeweils nur ein Zug auf der Strecke fährt). Da noch Güterverkehr abgewickelt wird, ist dies aber nicht möglich. Die gemachten Angaben in der Studie sind leider sehr grob gehalten.

Die jährlich anfallenden Betriebskosten mit der Bahnvariante 1 können im Grunde genommen auf die zusätzlich anfallenden Trassengebühren beschränkt werden. Die Personalkosten fallen so oder so in irgendeiner Form an. Der Kanton Bern gibt im Jahr über 228 Millionen Franken für den öV aus, ein Drittel davon wird durch die öV-Punkte von den Gemeinden getragen. Die Stadt Bern gibt pro

Einwohner gegen 170 Franken pro Jahr für den öV aus, kleiner Gemeinden ohne Verkehrsangebot 27 Franken. Zusätzlich bezahlt der Kanton Bern pro Einwohner noch einmal 162 Franken für den öV. Die jährlichen Trassenpreise von etwa 250'000 Franken mit der Bahnvariante 1 sind in diesem Vergleich eine kleine Summe. Schliesslich zahlt die Bevölkerung in dieser Region auch Steuern.

Falls die Gemeinden dies wünschen, könnten die Kosten der Bahnvariante 1 vermindert werden, wenn der durchgehende Stundentakt der S44 ausgedünnt würde (siehe oben).

Grundsätzlich stellen wir die Investitionen in Frage, die offenbar nötig sein sollen den fahrplanmässigen Betrieb auf der Strecke Sumiswald - Huttwil wieder aufzunehmen. Es wurde nicht klar aufgezeigt, welche Investitionen nötig sind. Die Kosten wurden ungeprüft von der BLS Infrastruktur übernommen und sind demnach wenig aussagekräftig (s. oben). Man muss von einer minimalen Instandhaltung ausgehen. Wir werden uns erlauben die nötigen Investitionskosten durch eine externe Fachperson prüfen zu lassen.

#### **d. Standortattraktivität für Korridor Sumiswald-Huttwil mit Bahnvariante 1 erhöhen**

Es ist eine unbestrittene Tatsache, dass eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr für die Prosperität und die Attraktivität einer Gemeinde von entscheidender Bedeutung im Kampf um eine günstige Standortattraktivität ist. Die Chance einen solchen Impuls zu erhalten, hatte diese Region noch nie. Die zusätzlichen öV-Punkte für die Gemeinden wiegen die Vorteile längstens wieder auf.

Gemäss Vorgaben des Kantons sollte nur noch da gebaut werden, wo die Erschliessung mit dem öV gewährleistet ist. Es ist also für die Entwicklung der Region wichtig den Anschluss an die Agglomeration Bern und an die weiteren Entwicklungsschwerpunkte (ESP) im Kanton nicht zu verlieren. Die Abwanderung vom Land in die Stadt („Brain drain“) kann nur abgedämpft werden, wenn gute und schnelle Verbindungen in die Agglomeration Bern angeboten werden können. Die Effekte im grösseren Rahmen lässt sich in den kommenden Jahren im Wallis sehen. Dank der NEAT erhält das Wallis neue wirtschaftliche Impulse.

Angesprochen auf das Bevölkerungswachstum in der Gemeinde Lützelflüh gab die Gemeindepräsidentin als Hauptgrund den sehr guten öV-Anschluss der Gemeinde an. Lützelflüh ist durch die S4 und die S44 tatsächlich optimal erschlossen. Die Bahnvariante 1 würde als dem Korridor Ramsei-Huttwil einen einmaligen Schub verleihen und den ländlichen Raum fördern. Schliesslich fördert der Kanton Bern den Ausbau in vielen Gebieten des Kantons. Es ist deshalb nicht einzusehen, warum er in unserer Region nicht auch verbessert würde.

#### **e. Weitere Argumente in Kurzform für die Bahnvariante 1**

- Ob ein Zug fährt, oder 10 spielt kostenmässig keine Rolle (Aussage eines ex-RM-Kadermitgliedes). Die Strecke müsste also auch saniert werden, wenn nur Güterzüge und BLS-Werkverkehr fährt.
- Mit der Bahnvariante 1 wird das Angebot, das erst auf den Fahrplanwechsel 2004 neu eingeführt wurde, am wenigsten verändert. Eine komplette Umstellung des Angebots wäre der Kontinuität abträglich, weil die Anpassung der Kundschaft an neue Angebote meist mehrere Jahre braucht.
- Mit der Bahnvariante 1 kann in den Spitzenzeiten die Bahn zwischen Huttwil und Langenthal und der Interregio zwischen Langenthal und Bern entlastet werden, die beide an ihre Kapazitätsgrenzen stossen.
- Die Mobilitätsbedürfnisse werden gemäss Prognosen in den kommenden Jahren noch mehr zunehmen. Dies wird sich auf die Auslastung des öV auch in unserer Region positiv auswirken.
- Die Verteuerung des Strassenverkehrs (steigender Benzinpreis) macht den öV attraktiver. Auch die ländliche Bevölkerung soll auf den öV umsteigen können.
- Neue technische Entwicklungen könnten weitere innovative Verkehrsangebote im ländlichen Raum ermöglichen oder eine Sanierung der Strecke günstiger machen (z.B. sogenannte Mikroanlagen bei unbewachten Bahnübergängen).
- Ist die Bahnlinie einmal für den Personenverkehr geschlossen, braucht es ungleich höherer Mittel die Strecke einmal wieder für den Personenverkehr zu nutzen. Oder anders: Ist eine Strecke einmal geschlossen, wird ein Weiterbetrieb in Zukunft noch schwerer.
- Die Betriebsstabilität und Flexibiliät ist mit Bahnvariante 1 besser (Ausweichmöglichkeiten, betriebliche Möglichkeiten).

- Die Bahnvariante 1 führt dazu, dass in Huttwil ein Knoten entsteht. Dies ist vor allem betrieblich vorteilhaft. Der Bahnhof Huttwil ist dafür gut bestückt.
- Dies führt auch dazu, dass die Wahrscheinlichkeit steigt, dass die Strecke Langenthal-Huttwil-Wohlhusen weiterhin von der BLS betrieben wird (im Rahmen der S-Bahn Luzern).
- In Huttwil besteht ein Lokführer-Depot der BLS. Viele Lokführer wohnen in der Region Huttwil. Mit der Bahnvariante 1 kann das Lokführer-Depot bzw. die Arbeitsplätze gesichert werden.
- Huttwil wird mit der Bahnvariante 1 zur Schnittstelle der S-Bahnssysteme Bern und Luzern.
- Bahnvariante 1 ermöglicht wieder gute Anschlüsse nach Langnau (Berufsschulhaus Langnau, SCL Tigers-Matches)
- Mit der Bahnvariante 1 kann in Zukunft das Sportcenter Huttwil weiterhin mit Extrazügen bedient werden (an Grossanlässen kommen regelmässig 500 Besuchende).
- Grundsätzlich: Die Bahn ist das attraktivere Verkehrsmittel als der Bus.
- Mit der Bahnvariante 1 werden die modernen GTW-Züge der ehemaligen RM AG eingesetzt.
- **Für die Schülerinnen und Schüler aus Dürrenroth besteht mit der Bahnvariante 1 wieder eine Möglichkeit zur richtigen Zeit in der Schule zu sein** (ca. 60 Schülerinnen und Schüler gehen von Dürrenroth nach Huttwil zur Schule). --> Die Gemeinde Dürrenroth verlangt zusätzliche Buskurse am Morgen, am Mittag und am Abend für die Schülerinnen und Schüler. Die RVK Emmental unterstützt diese Verdichtung und leitet diesen Antrag an den Kanton im Rahmen des Angebotskonzepts 2010-2013 weiter. Mit der Bahn könnte diese Verdichtung sehr praktisch realisiert werden.
- Die S-Bahn Bern soll möglichst alle Regionen im Kanton Bern erschliessen. Mit der Bahnvariante 1 kann das Gebiet der S-Bahn Bern günstig verlängert werden.
- Mit der Bahnvariante 1 erhält die Stadt- und Agglomerationsbevölkerung direkte und schnelle Anschlüsse zum Rekrutierungszentrum Sumiswald, zur Schaukäserei Affoltern, zum Sportcenter Huttwil, an die Märkte in Huttwil und v.a.m. (Slow-up: 3000 Personen mit öV).
- Gerechtere Verteilung der öV-Erschliessung: Die Region Langnau hat täglich 72 Züge nach Bern (Reisezeiten zwischen 32 und 62 Minuten), davon 68 Züge ohne Umsteigen. Langnau wird mit der S44 via Burgdorf und mit der S2 und dem RE via Konolfingen mit Bern erschlossen. Die Region Sumiswald – Huttwil soll auch besser an die Agglomeration Bern angeboten werden.
- Eine bessere Nutzung der öV-Potenziale (=mehr öV-Benutzende) ist nur mit der Bahnvariante 1 möglich.

## 7. Schlusswort

Nur mit der Bahnvariante 1 kann die Region Sumiswald – Huttwil gestärkt werden. Mit einer Mischung der Bahnvariante 1 (Bahn bis Huttwil während Spitzenverkehrszeiten) und der Bahnvariante 2 (Bahn bis Sumiswald während der verkehrsschwachen Zeiten) kann der öV-Franken optimal (Vergleich Angebotsqualität/ Standortattraktivität/Kosten) eingesetzt werden.

In vier Jahren können sich wesentliche Grundlagen der Umstellungsstudie verändern. 2012 ist in Kenntnis der neuen Lage über das Angebot für das Angebotskonzept 2014 bis 2017 zu diskutieren. Dann können die nötigen Investitionen in Relation mit der Auslastung verglichen werden und allenfalls die Bahnvariante 2 umgesetzt werden. Vorher soll die vorhandene Infrastruktur so lange wie möglich genutzt werden.

## 8. Kurzfassung:

### **Bahnvariante 1 für Angebotsbeschluss 2010-2013 (Abtausch S4/S44) Evtl. Bahnvariante 2 ab Angebotsbeschluss 2014-2017 (Abtausch S4/S44)**

Die IGöV Oberaargau schlägt eine zweistufige Veränderung des Angebots vor. Im Angebotsbeschluss 2010 bis 2013 soll die Bahnvariante 1 umgesetzt werden. Bis Fahrplanwechsel im Dezember 2013 kann mit der heutigen Bahninfrastruktur ohne weitere, grössere Investitionen gefahren werden. Bei den Diskussionen um den Angebotsbeschluss 2014 bis 2017 sollen aufgrund der vorliegenden Umstellungsstudie und den neuen Erkenntnissen diskutiert werden. Auf Grund der Sachlage im Jahr 2012 ist eventuell ab 2014 die Bahnvariante 2 umzusetzen. Mit diesem Vorgehen wird eine klare Perspektive aufgezeigt, die Vorteile eines S-Bahnanschlusses auf alle (Sub-) Regionen verteilt und die bestehende Infrastruktur optimal genutzt.

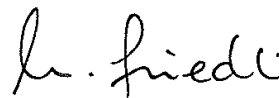
Wir danken Ihnen für den Einbezug unserer Anmerkungen. Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**IG öffentlicher Verkehr Oberaargau**



Dr. Markus Meyer  
Präsident, Grossrat



Martin Friedli  
Vizepräsident, Grossrat