

Jahresbericht 2001 der Sektion Espace Mittelland

1. Personelles

Die Kerngruppe, bestehend aus Vorstands- und aktiven Mitgliedern der Sektion traf sich im Berichtsjahr zu 9 Sitzungen, in der Regel jeweils am 3. Montag des Monats, wobei wir seit dem Februar wieder das Gastrecht bei der Lötschbergbahn geniessen dürfen. Besten Dank hierfür! Das arithmetische Mittel in der Beteiligung lag mit 7,2 Personen gleich tief wie im Vorjahr. Ebenso sehr war die Mitgliederversammlung vom 02.02.2001 mit 13 Personen (inkl. Kerngruppe) schlecht besucht - bei rund 230 Mitgliedern in der Sektion entspricht dies einer Beteiligung von mageren 5,7 %! Nach wie vor ist der Präsidentenstuhl unbesetzt (ein sog. „Quereinsteiger“ wird gesucht!) und auch für den vakant gewordenen Beisitzerposten konnte kein(e) Nachfolger(in) gefunden werden. Wenigstens konnte für den zum PBS-Ressort „Güterverkehr“ hinüberwechselnden Kassier Herbert Donzé in der Person von Thomas Aeschbacher ein Nachfolger gefunden werden. Gesamthaft betrachtet, hat sich die personelle Situation überhaupt nicht gebessert und wie schon vor Jahresfrist muss eine düstere Prognose abgegeben werden: wenn in den nächsten 1 – 2 Jahren keine neuen Kräfte auftreten, so ist nach dem Abtreten der jetzigen Chargierten der Fortbestand der Sektion ernsthaft in Frage gestellt. Es sei die ketzerische Frage erlaubt, was in der Politik zum öffentlichen Verkehr und im Betrieb desselben alles schief laufen müsste, bis die Mitglieder erwachten?

1. Thematisches

Mit dem Fahrplanwechsel vom 10. Juni 2001 wurden die von uns bekämpften Betriebs-Umstellungen im Sensetal, zwischen Thun und Spiez, eine Teil-Umstellung in der Klus und auf der RBS-Linie Z Tatsache. Ende 2001 ist es noch verfrüht zu beurteilen, ob die Umstellungen sich bewähren und ob die wirtschaftlichen Ziele erreicht werden. Zum Fall OeBB ist zu bemerken, dass der Betreiber zwar eine Offensivstrategie anstrebte, d.h. über die eigene Linie weiter hinaus nach Solothurn resp. Olten fahren wollte, aber darin vom Kanton nicht unterstützt wurde.

Unbefriedigend bleibt auch die Situation im St-Immer-Tal. Die SBB liess sich nicht dazu bewegen, durch Wiedereinbau herausgerissener Weichenverbindungen wesentlich zu einer Fahrplanverbesserung beizutragen. Mit dem grundlegenden Fahrplanwechsel auf Ende 2004 würden neue Kreuzungspunkte im Tal entstehen, ein kurzfristiger Wiedereinbau sei deshalb eine Fehlinvestition und widerspreche den laufenden Kostenoptimierungen, so die Begründung unserer Bundesbahn.

Ebenfalls durch die SBB negativ beantwortet wurde unser Vorstoss, es seien im Bahnhof Bern die Abfahrtsperrens wiederum zu systematisieren (z.B. alle IC's nach Genf auf Gleis 1) und das Reisebüro auch Sonntags offen zu halten. Ausser Takt verkehrende internationale Züge, Extra-, Post- und Güterzüge mussten als Grund dafür herhalten, dass konstante Abfahrtsgleise nicht realisierbar seien und bezüglich sonntäglicher Oeffnung des Reisebüros wurden wir auf den Zeitpunkt nach dem Bahnhof-Umbau vertröstet.

Von der Oeffentlichkeit wenig bemerkt, ging es in Sachen Tram Bern-Ost und –West weiter. Das Resultat aus dem Mitwirkungsverfahren zum öV im Osten der Stadt war, dass kurz- bis mittelfristig eine Linienumstellung keine, auch nicht finanzielle Vorteile bringt. Immerhin sollen Terrains für allfällige Linienverlängerungen freigehalten werden. An einem öffentlichen Anlass (sog. „gemeinsames Quartierforum“) im März 2001 wurden die Projektsieger aus den Wettbewerben für das Tram Bern-West bekannt und inzwischen wurden die aus den Foren eingegangenen Wünsche soweit als möglich in die Planungsarbeiten einbezogen. Entscheidendes passiert im Jahr 2002, wenn auf Bundesniveau über die finanzielle Beteiligung beschlossen wird.

Eher „trockene Materie“ war die Mitwirkung bei der „Partizipation bei der Angebotsdefinition im öffentlichen Verkehr des Kantons Bern“. Einerseits will der Kanton vom bisherigen kurzfristigen Fahrplanverfahren abkommen und die Wünsche und Begehren der Bevölkerung viel früher erfassen, was sicherlich begrüssenswert ist. In Richtlinien des Regierungsrates werden die Abläufe festgelegt. Hierbei wird deutlich, dass den Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) in dieser Aufgabe eine aktivere Rolle zukommt und vermehrt Ansprechpartner des Kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr (AöV) sein werden. Dies wäre für unsere Sektion eigentlich derart bedeutungsvoll, dass wir direkt in den 6 RVK's vertreten sein sollten, aber aufgrund der oben geschilderten personellen Situation grenzt dies wohl eher an Wunschenken.

Das Thema „Neue Haltestellen“ wurde im Berichtsjahr konkret angegangen. Einerseits erfolgte eine persönliche Kontaktnahme mit der in dieser Frage ebenfalls aktiven IGöV, andererseits schrieben wir die Gemeinden Trimstein und Signau (Haltestelle in Schüpbach), an der S-Bahn Bern Linie 2 gelegen, direkt an. Trimstein äusserte sich positiv zur Idee, Signau leider negativ – es wird insbesondere befürchtet, die bestehende Busverbindung nach Langnau könnte verloren gehen. Die Stellungnahme der SBB steht noch aus. Noch keinen Kontakt wurde mit den Gemeinden von Zuchwil, Egerkingen/Neuendorf und Oftringen in der gleichen Angelegenheit aufgenommen. Kerngruppenmitglied und Verkehrsplaner Silvio Tedaldi studiert zunächst die Machbarkeit neuer Haltestellen in den vorgenannten Orten.

Im Dezember 2001 wurde durch das AöV die neu formierte Begleitgruppe zum Projektteam der S-Bahn Bern 2005 zur ersten Sitzung eingeladen (in der früheren Begleitgruppe war der PBS resp. unsere Sektion nicht vertreten). Während einerseits ab 2005 im Bahnhof Bern HB zwischen den Fern- und Regionalverbindungen unter sich gute Umsteigebeziehungen hergestellt werden sollen, so bestätigte sich andererseits die vor Jahresfrist geäusserte Befürchtung, dass diese zwischen dem Fern- und Regionalverkehr im Bahnhof wesentlich verschlechtert werden, ja zum Teil von einem Abriss in der Transportkette gesprochen werden muss. Mangelnde Perronkapazitäten werden von den Projektverantwortlichen als Grund für die Verschlechterung angegeben. Erst auf 2007, wenn die Bahnsteige in Richtung „Villette“ verlängert werden sollen, wird eine Verbesserung in Aussicht gestellt. Erhalten jetzt jene bürgerlichen Politiker doch Recht, die seinerzeit vor der Einführung des „Bäre-Abi“ davor warnten, dass wenn allzu viel (Kantons-)Geld in die Verbilligung des Abonnementes fliesse, dies später für die Infrastruktur-Ausbauten fehle!? Ist es utopisch, an einen neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof, analog zu Zürich-Museumsstrasse, zu denken, damit die Kapazitätsprobleme längerfristig gelöst werden können?

Im Vergleich zum Vorjahr beträchtlich weniger Arbeit brachte das Verfahren für den Dezember 2002-Fahrplan, wobei zu beachten gilt, dass dies nur ein „Zwischenjahr“ ist. Die Hauptlast der Arbeit trug in verdankenswerter Weise Stefan Frei und wir konzentrierten uns in der Hauptsache darauf, im Vorjahr nicht berücksichtigte Anträge nochmals einzureichen. Kurz vor Jahresende erhielten wir, und erst nach eigener Intervention bei der RVK 4, die Unterlagen zum Mitwirkungsverfahren bezüglich öV auf dem Längenberg, d.h. im Dreieck Bern – Schwarzenburg – Thurnen - Bern. Die zahlreichen Anschlusspunkte an die S-Bahn Bern-Linien 2 und 3 und Fahrzeug-Umläufe verunmöglichen überall optimale Umsteigebeziehungen. Zugleich wird der Trend leider fortgesetzt, Postautokurse nicht mehr bis ins Stadtzentrum von Bern zu führen.

K.-W. Lüthi, Vizepräsident

Bern, im Januar 2002/STV/kwl