

Espace Mittelland: Begehren zum Fahrplan 2012 und deren Erfolg

Einige Mitglieder der Kerngruppe steckten Anfang Juni auf der Grossen Schanze in Bern die Köpfe zusammen und diskutierten den Entwurf zum Fahrplan 2012 im Espace Mittelland. Daraus entstand eine Liste von gute zwei Dutzend Begehren im Kanton Bern sowie diverse Begehren in den angrenzenden Kantonen.

Nachdem aus einigen Kantonen die Reaktionen eingetroffen sind und der definitive Fahrplan zum Kursbuch 2012 erschienen ist, können wir einige Erfolge verbuchen, die das Angebot im Detail verbessern:

Der Anschluss von IR 2236 Luzern–Interlaken auf IC 992 Interlaken–Basel um 20 Uhr in Interlaken Ost wird hergestellt; allerdings wird der IR 2236 in Ringgenberg nicht mehr halten.

Die letzten Abfahrten der Tramlinie 6 ab Bern Bahnhofplatz Richtung Muri–Worb werden auf 0.08 und 0.26 (sonntags 0.23) festgesetzt, womit der Anschluss von der 24-Uhr-Fernverkehrs-Spinne sowohl bei pünktlichen Ankünften und für rasche Umsteiger als auch bei Verspätungen und für mobilitätsbehinderte Reisende gesichert sind.

Der Regionalzug 7116 Solothurn–Biel 6.06 verkehrt für den Anschluss Richtung Westschweiz künftig auch am Wochenende.

Die Begehren zur Vervollständigung von Halbstundentakten wurden aus finanziellen Gründen abgelehnt oder für eine spätere Prüfung zurückgestellt, z.B. Interlaken–Lauterbrunnen–/Grindelwald, Niederbipp–Langenthal.

Insbesondere wurde auch abgelehnt, den neuen Viertelstundentakt Belp–Bern–Münchenbuchsee auch am Samstag einzuführen. Als Grund wird ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis angegeben. Die Erfahrung zeigt allerdings, dass gerade im inneren Agglomerationsgürtel ein gutes öV-Angebot am Samstag zwischen 9 und 16 Uhr mindestens so gut genutzt wird wie Montag–Freitag. Die samstägliche S31 wäre umso wichtiger gewesen, weil Münchenbuchsee den Halt der RE Bern–Biel verliert. Ausserhalb der Verkehrszeit der neuen S31 Belp–Bern–Münchenbuchsee (Montag–Freitag 6–20 Uhr) ist diese Gemeinde mit knapp 10'000 Einwohnern nurmehr halbstündlich Richtung Bern erschlossen, vom RBS-Bus abgesehen (Richtung Biel gilt der Halbstundentakt ohnehin fast durchgehend). Gleichzeitig verschlechtern sich in Bern die Anschüsse zum Fernverkehr ausser Richtung Brig massiv, weil diese bisher mit den RE Biel–Bern sichergestellt wurden. Weder die Gemeinde noch die Einwohner scheinen davon wirklich Kenntnis genommen zu haben.

Einen System-Erfolg konnten wir im Kanton Freiburg verzeichnen: Die neuen RE Bulle–Fribourg verkehren am Wochenende so, dass zusammen mit den IR Genève–Luzern zwischen Romont und Fribourg ein Halbstundenrhythmus und in Romont ein guter Anschluss aus Richtung Genève nach Bulle entstehen. (Letzteres wird allerdings Reisende von der Linie Palézieux–Bulle abziehen.) Im Entwurf waren IR und RE zwischen Romont und Fribourg innert weniger Minuten Abstand vorgesehen, und danach eine knappe Stunde Pause. Ausserdem wird der Stundentakt Bulle–Fribourg auch am späten Abend täglich bis vor Mitternacht durchgezogen. (Montag–Freitag verkehren die RE Bulle–Fribourg halbstündlich, allerdings leicht hinkend im 29-31-Minuten-Rhythmus.) Die von uns angeregte kommerzielle Nutzung des wegen der Zugskreuzung notwendigen Haltes in Sâles wurde abgelehnt.

RegioExpress, die unklare Marke

Im Kursbuch 2012 werden die RegioExpress-Züge (RE) nicht mehr wie bis anhin fett gedruckt. Wahrscheinlich soll das ein Zeichen sein, dass die RE zum Regionalverkehr zählen. Allerdings haben es die SBB und die Bahnen im allgemeinen bis heute nicht geschafft, RegioExpress und InterRegio eindeutig voneinander abzugrenzen.

Mit der Einführung der Billettpflicht im Fernverkehr ist ein Kriterium dahingefallen.

Im Kursbuch werden die RE ohne Zugbegleitung und die IR mit klimatisiertem Rollmaterial charakterisiert: Diverse RE werden allerdings begleitet, z.B. Bern–Brig, Bern–Biel, St. Gallen–Chur.

RE werden teils mit Rollmaterial des Regionalverkehrs (z.B. die RE nach La Chaux-de-Fonds und Le Locle), teils mit Rollmaterial des Fernverkehrs (z.B. Bern–Olten) geführt, der Komfortunterschied ist erheblich.

Die RE werden im Fahrplan 2013 ebenfalls weitgehend klimatisiert sein: Als letzte Linie mit altem Rollmaterial wird Genève–Lausanne auf Regio-Dosto umgestellt. (Dann wird dort auch die Zugbegleitung entfallen.) Die IR Brig–Domodossola werden wohl noch mehrere Jahre mit altem Rollmaterial geführt.

Auch die Haltepolitik ist teilweise diametral entgegengesetzt: Die IR Luzern–Engelberg sind letztlich Regionalzüge, die im Kernbereich der S-Bahn beschleunigt verkehren. Voralpen-Express

Romanshorn–Luzern und Rheintal-Express St. Gallen–Chur weisen eine vergleichbare Haltepolitik auf, der eine gilt als IR, der andere als RE. Die RE Bern–Biel werden mit dem Wegfall des Haltes in Münchenbuchsee leicht beschleunigt und verbinden die beiden grössten Städte des Kantons. Tendenziell richtig ist die neue Einreihung der bisherigen IR Bern–Olten mit Halt in Wynigen als RE. Mit den IR Basel–Luzern ist man zwischen Basel und Olten rasch *in* der Region, aber nicht *zwischen* den Regionen unterwegs. Die RE Disentis–Scuol-Tarasp haben den Charakter von Regionalzügen, welche zwischen Landquart und Küblis nicht alle Bahnhöfe bedienen.

Kurz: Der Reisende kann nicht klar erkennen, was ihn als RegioExpress erwartet.

Auch die Abgeltung der ungedeckten Kosten durch Bund und Kantone ist kein Kriterium: Die RE Bern–Biel werden nicht abgegolten, die IR der Zentralbahn und der Voralpen-Express aber sehr wohl.

Stephan Frei