

Bern, im Januar 2003

Jahresbericht 2002 der Sektion Espace Mittelland (Pro BEM)

1. Personelles

Die Kerngruppe, bestehend aus Vorstands- und wenigen aktiven Mitgliedern der Sektion traf sich im Berichtsjahr zu 9 Sitzungen, in der Regel jeweils am 3. Montag des Monats, mit Gastrecht bei der Lötschbergbahn, was an dieser Stelle bestens verdankt sei. Trotz Publikation im „Infoforum“ und im PBS-Internet-Auftritt konnte die Teilnahme nicht gesteigert werden. Im Gegenteil: mit durchschnittlich 6,7 Personen pro Sitzung war sie sogar noch schlechter als im Vorjahr (7,2). Ebenso war die Mitgliederversammlung vom 15. März 2002 mit 15 Personen (inkl. Kerngruppe) schlecht besucht - bei rund 230 Sektionsmitgliedern entspricht dies einer Beteiligung von mageren 6,2 %!

Bezüglich personeller Zusammensetzung des Vorstandes ergab sich keine Aenderung, d.h. der Präsidentenstuhl blieb unbesetzt und ebenso wenig konnte der Beisitzerposten besetzt werden. Erneut aufgetretene und ernsthafte gesundheitliche Probleme des Vizepräsidenten veranlassten diesen, per Mitgliederversammlung 2003 seinen vorzeitigen Rücktritt einzureichen. Damit wird die vor Jahresfrist an dieser Stelle geäusserte Befürchtung Realität, dass der Fortbestand der Sektion ernsthaft in Frage steht (vgl. Begleitbrief zur MV 2003-Einladung).

1. Thematisches

Tätigkeitsschwerpunkt war wiederum die Bearbeitung von Fahrplankonzepten im Hinblick auf die Realisierung der 1. Hauptetappe von Bahn 2000, d.h. ab Dezember 2004 und dies für verschiedene Regionen: Pro BEM war durch den Vorsitzenden in der Begleitkommission zur S-Bahn Bern, wie auch zeitweise beim „aemme – traffic“, einem Ausschuss der RVK III (Emmental) vertreten. Ferner standen die Konzepte für das Berner Oberland-Ost (mit Knotenpunkt Interlaken-Ost), die Achse Spiez - Zweisimmen – Montreux sowie für das Seeland – Berner Jura zur Beurteilung an. Kerngruppenmitglied Stefan Frei übernahm dabei in verdankenswerter Weise bei den drei letzteren die Hauptarbeit.

In früheren Jahren wurden die Fahrzeiten eher knapp berechnet. Nun hat die SBB, nachdem sie landesweit für die Berechnung der Fahrzeiten zuständig wurde, den „Spiess umgedreht“: „Pünktlichkeit über alles“ scheint nun das alles bestimmende Motto zu sein und die Fahrzeiten werden neu (u.E. zu) grosszügig berechnet. Für verschiedene Relationen, so u.a. Bern – Interlaken wird ab 2005 die Fahrzeit länger als vor 10 Jahren sein!

Das nationale Verkehrskonzept 2005 – 2007 für die IC- und Schnellzugsverbindungen war für alle vorerwähnten Regionalkonzepte der äussere und unverrückbare Massstab. Als Folge daraus ergaben sich für alle Regionen nur teilweise befriedigende Lösungen. Hinzu kommt, dass die öffentliche Hand kaum noch zusätzliche finanzielle Mittel für optimale Lösungen, sprich mehr Züge freisetzen kann. Alle festgestellten Mängel an dieser Stelle aufzulisten, würde den Rahmen dieses Jahresberichtes bei weitem sprengen!

Im Frühjahr überraschte das Bundesamt für Verkehr (BAV) alle an Fahrplanfragen interessierte Kreise im negativen Sinne: Der Fahrplan-Entwurf für die Periode 2003-2004 war nur über Internet abrufbar – ein Dokument von über 500 Seiten im pdf-Format! – und eine Frist zur Stellungnahme von 3 Wochen war vorgegeben. Völlig klar, dass für Milizorganisationen wie die unserige eine seriöse Bearbeitung unmöglich war. Dementsprechend kritisch fiel unsere Antwort an das BAV aus.

Bei der S-Bahn Bern werden bessere Umsteigebeziehungen zwischen Fern- und Regionalverkehr für Bern HB erst für 2007 und 2009 in Aussicht gestellt, wenn weitere Infrastruktur-Ausbauten

(u.a. Gleisüberwerfungen im Weyermannshaus und Wyler) realisiert sind. Bedingt durch die geographische Länge und die allseitige Verbauung ist die Vermehrung von Perronkanten im Bahnhof Bern kurz bis mittelfristig nicht möglich.

Die ungleichen Abfahrtsperrens in Bern HB für wichtige Relationen wurde von uns schon zu einem früheren Zeitpunkt kritisiert, wurde aber nach dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2002 noch „verschlimmbessert“!. Positiv: Die Beleuchtung der Perrons und der Personenunterführung ist erneuert und der Bahnhof Bern in der Tat heller geworden – schade nur, dass das es nicht vorgesehen sei, in der Haupthalle die Kunststoffkuppeln noch zu ersetzen!

Eher ruhig war es Sachen „Tram Bern-West“. Die wichtigen (Kredit-)Entscheide auf Bundes-, Kantons- (Grosser Rat) und Gemeindeniveau (Gemeindeabstimmung) fallen im Jahr 2003. Obwohl noch keinen Meter gebaut, wird bereits vom „Abspecken“ gesprochen. Es wird sogar gemunkelt, es könnten gegebenenfalls die alten Standart-Triebwagenzüge in Berns Westen zum Einsatz gelangen, weil das Geld für genügend neue Kompositionen („Combinos“) fehle ...

Das von Kerngruppenmitglied Silvio Tedaldi, Worb, angegangene Thema „Neue Haltestellen“ wurde im Berichtsjahr fortgesetzt. Mitte 2002 wurde den Gemeindeverwaltungen von Zuchwil, Egerkingen/Neudorf und Oftringen sowie den Kantonsverwaltungen von Aargau und Solothurn die Studie unterbreitet. Mit Ausnahme des Kantons Solothurn, welcher antwortete, dass er schon Probleme habe, die im Zusammenhang mit Bahn 2000 zusätzlichen Kosten zu tragen, reagierten die angeschriebenen Verwaltungen positiv. Zurückhaltend antwortete die SBB, welche auf eigene Studien verwies und uns zu einem Gespräch einlud – leider konnte dies jedoch im Berichtsjahr nicht mehr realisiert werden. Vor Jahresende wurden schliesslich noch die Medien (Zeitungsredaktionen im Einzugsbereich und lokale TV-Stationen) mit der Studie bedient.

Wie leider überall im öffentlichen Leben, so diktieren immer mehr die verfügbaren oder immer knapper werdenden finanziellen Mittel das (noch) Machbare, so auch im Kanton Bern: Die von der bernischen Regierung im Rahmen der „Strategischen Aufgabenüberprüfung“ (SAR) vorgeschlagenen Einstellungen von Postautolinien konnten dank Grossratsbeschluss nochmals abgewendet werden. Wie gross resp. wie klein muss aber das Verständnis für öV-Belange jenes (rechts-)bürgerlichen GR-Finanzkommissionsmitgliedes sein, welches vorschlägt, es seien alle Linien einzustellen, welche den Kostendeckungsgrad von 50 % nicht erreichen? Komisch nur, dass geistesverwandte Politiker auf nationaler Ebene offenbar gewillt sind, genügend Geld freizuschaufeln, um die Autobahn A1 zwischen Genf und Zürich durchgehend auf 6 Spuren auszubauen und am Gotthard die 2. Tunnelröhre bohren zu lassen („Gegenvorschlag“ des Nationalrates zur „Avanti“-Initiative)!

Im April 2002 fand die Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz in Spiez statt. Am Vormittag stand eine Besichtigung des Depots, der Cargo-Leitstelle und des Zentralstellwerkes auf dem Programm, gefolgt von der eigentlichen Versammlung am Nachmittag. Herbert Donzé war der Organisator vor Ort, wofür ich ihm meinen Dank ausspreche.

Abschliessend liegt mir viel daran, allen Vorstandmitgliedern sowie Stefan Frei und Silvio Tedaldi für Ihre Arbeit und Unterstützung im Jahr 2002 bestens zu danken.

K.-W. Lüthi, Vizepräsident