



Interpellation Zurlinden Urs (FDP) und Mitunterzeichnende vom 23. Oktober 2017; Gelenkbusse als Massstab für ESP Bahnhof; Beantwortung¹

Sehr geehrter Stadtratspräsident
Sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte

1. Text der Interpellation:

"Gelenkbusse als Massstab für ESP Bahnhof"

Der Gemeinderat wird ersucht, zu folgenden Fragen Auskunft zu geben:

- *Wie sind die heute in Langenthal verkehrenden Busse (Liniennetz Stadt, Region Oberaargau) im Tagesverlauf und an den jeweiligen Wochentagen ausgelastet?*
- *Aufgrund welcher Studien/Prognosen wird eine massive Erhöhung des Busverkehrs im Rahmen des ESP Bahnhof gerechtfertigt?*
- *Ist eine Erhöhung der Transportkapazitäten zu den Stosszeiten nicht auch durch den gleichzeitigen Einsatz mehrerer Busse auf den entsprechenden Linien möglich?*
- *Welche Alternativen bestehen zum Einsatz von Gelenkbussen?*
- *Welche Entscheidungskompetenzen für das Verkehrsregime und folglich für die Bahnhofplatz-Gestaltung im Rahmen des ESP Bahnhof Langenthal hat die Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau?*
- *Wie sind die Kompetenzen der Regionalen Verkehrskonferenz Oberaargau bezüglich städtebaulicher Entwicklung der Gemeinde Langenthal rechtlich und politisch legitimiert?*
- *Wie will der Gemeinderat einem möglichen Nein der Stimmberechtigten zum ESP Bahnhof vorbeugen?*

Begründung: Anlässlich eines Rundganges und vertiefter Informationen seitens der Baubehörden über den Stand des ESP Bahnhof wurde bekannt, dass insbesondere die Gestaltung des Bahnhofplatzes Süd – die «Visitenkarte der Stadt» – zentral vom Busverkehr beeinflusst werde. In diesem Zusammenhang wurde in Aussicht gestellt, dass die Zahl der zum Bahnhof fahrenden Busse massiv erhöht werde, die Bushaltestellen verdoppelt würden und die Anschaffung von Gelenkbussen geplant sei. Der motorisierte Privatverkehr würde hingegen höchstens auf einen Einbahn-Verkehr reduziert.

Vor allem die neuen Gelenkbusse würden aufgrund ihrer deutlich grösseren Kurvenradien die Gestaltung des Bahnhofplatzes dominieren und keine anderen Lösungen erlauben als einen völlig ausgeräumten Wendeplatz. Zudem ist die berechnete Forderung nach behindertengerechten Bushaltestellen nur mit baulich erhöhten Rampen lösbar – was wiederum die Platzgestaltung massiv beeinträchtigt. Unvorstellbar bleibt auch, wie die sperrigen Gelenkbusse während baulich bedingten Verkehrsbehinderungen und -umleitungen, wie sie zur Zeit bestehen, einigermaßen flüssig durch die Stadt fahren würden.

Offenbar liegt der Entscheid zur Anschaffung der Gelenkbusse und damit direkt zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes Süd von Langenthal bei der Regionalen Verkehrskonferenz Oberaargau. Angesichts der Tatsache, dass die heute in Langenthal verkehrenden Busse von der Bevölkerung häufig als schlecht ausgelastet beurteilt und ausserhalb der Stosszeiten nur wenige Passagiere beobachtet werden, drängt sich ein Hinterfragen der geplanten Gelenkbusse auf. Im Bewusstsein des zunehmenden Stellenwertes des öffentlichen Verkehrs auf dem Stadtgebiet von Langenthal besteht die Gefahr, dass der Einsatz von Gelenkbussen und deren Auswirkungen auf die Bahnhofplatz-Gestaltung das ganze ESP Bahnhof gefährden könnte."

Urs Zurlinden und Mitunterzeichnende

¹ Am 26. Oktober 2017 vom Gemeinderat beantragte und von der Stadtratspräsidentin am 29. Oktober 2017 bzw. auf Antrag vom 14. Dezember 2017 am 18. Dezember 2017 durch Vizestadtratspräsidenten 2017 bewilligte aufgeschobene Behandlung



2. Beantwortung der Fragen:

- *Wie sind die heute in Langenthal verkehrenden Busse (Liniennetz Stadt, Region Oberaargau) im Tagesverlauf und an den jeweiligen Wochentagen ausgelastet?*

Die Auslastung der einzelnen Linien wird kantonsweit nach einem standardisierten Verfahren ermittelt und abgebildet. Angaben hierzu können dem Angebotskonzept des Kantons Bern entnommen werden. Dieses wiederum basiert auf regionalen Angebotskonzepten, die durch die Regionalen Verkehrskonferenzen erarbeitet und genehmigt werden, so auch durch die Regionale Verkehrskonferenz (RVK) Oberaargau. Darin finden sich die aktuellen Auslastungen von Bahn- und Buslinien in der Region. Dazu gilt zu erwähnen, dass mittelfristig zur Behebung der Kapazitätsprobleme auf der Linie 51 Gelenkautobusse zum Einsatz kommen sollen. Das aktuelle regionale Angebotskonzept steht auf der Homepage der RVK Oberaargau zum Download bereit.

Bei der Auslastung gilt es dabei zu beachten, dass diese die maximale Belegung pro Kurs abbilden. Hingegen enthalten die Berichte keine Aussage, wie viele Leute in einem Bus Platz finden. Nach Typenzulassung sind dies bei einem Standardbus (12m-Bus, wie sie heute in Langenthal auf allen Linien verkehren) rund 90 Personen, diese Zahl ist jedoch eine rein technische Kenngrösse, die für die Auslegung des Fahrzeuges und die der technischen Systeme relevant ist. Im Realeinsatz ist eine solche Auslastung kaum erreichbar, da Personen stets mehr Platz beanspruchen (bspw. beeinträchtigen Rucksäcke die Platzkapazität). Aus diesem Grund wurde für den Kanton Bern für alle Fahrzeugtypen eine einheitliche Kapazitätsgrenze festgelegt. Diese hat sich etabliert und wird für Aussagen zur Auslastung verwendet.

Gefässgrösse	Maximale Kapazität
Gelenkautobus	110 Personen
Megabus (PostAuto)	90 Personen
Normbus / Maxibus (PostAuto) / Standardbus (BERNMOBIL)	70 Personen
Midibus	50 Personen

Die in der Region Langenthal zum Einsatz kommenden Fahrzeuge sind "Normbusse", zukünftig "Gelenkautobusse". Der dazwischenliegende "Megabus" ist ein Fahrzeug ohne Gelenk mit ca. 15 m Länge. Diese Fahrzeuge werden bezüglich Wendekreis und Manövrierfähigkeit wesentlich schlechter eingestuft als Gelenkautobusse, da sie grössere Wendekreise und bei Haltestellenein- und -ausfahrten Mehrlängen voraussetzen. Im Rahmen der Planungen rund um den Bahnhofplatz Süd wurde daher u.a. bereits in einer früheren Projektphase entschieden, diese Fahrzeugkategorie nicht zu berücksichtigen.

- *Aufgrund welcher Studien/Prognosen wird eine massive Erhöhung des Busverkehrs im Rahmen des ESP Bahnhof gerechtfertigt?*

Die Daten basieren einerseits auf den Entwicklungsvorgaben des kantonalen Angebotsbeschlusses 2018 bis 2021 (z.B. Einführung Gelenkbus auf der Linie Herzogenbuchsee-Langenthal > genehmigt durch den Grossen Rat), andererseits den Erkenntnissen aus dem langfristigen Buskonzept Langenthal sowie den Erkenntnissen/Berechnungen der SBB der Pendlerströme am Bahnhof gemäss den Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr (BAV) bis in das Jahr 2040. Es wird von einer Zunahme von +40% gegenüber den heutigen Werten (siehe Tabelle 1 nachfolgend) ausgegangen.



Linie		Angebot 2014			Nachfrage auf maximalem Querschnitt (Quelle: TU)						Ampel Erfolgskontrolle 2014 (Quelle: Kt. Bern, basierend auf Offertzahlen)		
Nr.	Linienweg	Takt HVZ	Takt NVZ	Anzahl Kurspaare pro Tag	Ø Belegung pro Tag			Ø Belegung pro Kurs 2014			Ang. stufe	Auslastung	Kostend. grad
					2010	2014	Entwickl. 2010 - 2014	Alle Kurse	Stärkster Kurs * 1.25				
51	Melchnau - Grossdietwil	-	-	9	40	38	-5%	2.1	6	1	rot	orange (-)	
	Langenthal - Melchnau	30	30	33	538	540	0%	8.2	42	3	orange	orange (-)	
	Wangen a.d.A - H'buchsee - B'berg - L'thal	30	60	34	758	899	19%	13.4	64	3	grün (+)	grün	
				716	791	10%	11.8	52					
52	L'thal - Thörigen - H'buchsee	60	60	16	214	190	-11%	5.9	23	2	rot	orange	
	L'thal - T'stetten	60	60	16	160	169	6%	5.3	21				
	63	Bahnhof - Industrie Nord	15	15	56	1372	1924	40%	17.2	68	4	orange (+) (in Erfolgskontrolle AOV rot, aufgrund fehlender Berücksichtigung Rundkurs)	grün (+)
Bahnhof - Spital		15	15	56	1354	1848	36%	16.5	67				
64	Bahnhof - Lotzwil, Unterdorf	30	30	28	246	487	98%	8.7	18	3	orange (+)	orange	
	Bahnhof - Schoren	30	30	28	85	204	140%	3.6	16				

Tabelle 1:
Übersicht über aktuelles ÖV-Angebot

- Ist eine Erhöhung der Transportkapazitäten zu den Stosszeiten nicht auch durch den gleichzeitigen Einsatz mehrerer Busse auf den entsprechenden Linien möglich?

Grundsätzlich ist dies möglich, jedoch aus Sicht des Bestellers (Kanton Bern) nicht interessant, weil er ein attraktives und kostengünstiges Angebot haben will. Das ÖV-Angebot im Kanton Bern wird über Beiträge der Städte und Gemeinden, des Kantons Bern und teilweise der Eidgenossenschaft finanziert. Der Einsatz von vielen kleineren Gefässen ist aus finanzieller Sicht daher teurer als der Einsatz von wenigen grossen Gefässen. Beim Einsatz von mehreren kleinen Gefässen werden zudem die Strassenverkehrs- und Busknoten mit zusätzlichen Fahrzeugen belastet, was wiederum zusätzliche Halteanten an Bahnhöfen voraussetzt. Darüber hinaus sind Busse, welche nur zu den Stosszeiten eingesetzt werden für den Besteller nicht attraktiv, da sie ausserhalb der Hauptverkehrszeiten nicht eingesetzt werden können und daher äusserst ineffizient und teuer sind (totes Kapital).

Per Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wurde auf der Linie 51 aufgrund der hohen Nachfrage zwischen Herzogenbuchsee und Langenthal der 15-Min.-Takt eingeführt. Da bei einer weiteren prognostizierten Fahrgastzunahme jedoch primär Kurse betroffen sein werden, welche an den Endpunkten schlanke Anschlüsse auf die Bahn ermöglichen, werden weiterhin jene Kurse mit guten Anschlüssen stärker ausgelastet sein und an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Diese Situation macht den Einsatz von Gelenkbussen unumgänglich. Eine weitere Verdichtung des Taktes auf anderen Linien, welche entlastend auf die einzelnen Fahrzeuge zu Stosszeiten wirken könnte, würde unverhältnismässig hohe Finanzierungskosten für den Besteller nach sich ziehen.



■ *Welche Alternativen bestehen zum Einsatz von Gelenkbussen?*

Langfristig keine, da der Einsatz eines Gelenkbusses als Ersatz für einen Standardbus bei vergleichsweise kleinen Mehrkosten eine grosse Kapazitätssteigerung ermöglicht.

Das Fortschreiten der technologischen Entwicklungen der Mobilitätsträger Bus, Auto und Zug sind nicht voraussehbar. Heute wird anhand der jetzigen durch Menschenhand gelenkten Systeme und auf die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes hin geplant und gebaut. Dies bedingt die besagten Vorkehrungen in Sachen Bus bezüglich der Li-nienführungen und Anzahl Haltestellen, bezüglich der Höhe und Beschaffenheit der Haltekanten an den Bushaltestelle und auch die Frage nach dem Einsatz des wirtschaftlich besten und geeignetsten Bussystems je Linie. Entwickeln sich die Innovation ähnlich schnell oder schneller wie bislang, so kann es sein, dass dereinst Alternativen zur Verfügung stehen werden, welche das Mobilitätsverhalten unserer Gesellschaft grundlegend verändern wird. Der Gemeinderat beobachtet diese Entwicklungen mit Interesse.

■ *Welche Entscheidkompetenzen für das Verkehrsregime und folglich für die Bahnhofplatz-Gestaltung im Rahmen des ESP Bahnhof Langenthal hat die Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau?*

Die Aufgaben und Kompetenzen der Regionalen Verkehrskonferenzen sind im kantonalen Gesetz über den Öffentlichen Verkehr (ÖVG) wie folgt umschrieben:

Art. 16 Regionale Verkehrskonferenzen

¹ *Die regionalen Verkehrskonferenzen konstituieren sich selbst. Sie geben sich ein Statut, welches eine angemessene Vertretung aller zugehörigen Gemeinden gewährleistet. Die Mitwirkungsrechte der Stimmberechtigten und der Behörden der einzelnen Gemeinden sind zu wahren. Das Statut bedarf zu seiner Gültigkeit der Genehmigung des Regierungsrates.**

² *Die regionalen Verkehrskonferenzen ernennen einen Ausschuss von fünf bis neun Mitgliedern.*

³ *Die regionalen Verkehrskonferenzen haben insbesondere folgende Aufgaben:*

a Erarbeitung regionaler Angebotskonzepte als Grundlage für die mittelfristige Angebotsplanung des Kantons (Art. 13 ÖVG),

b Mitwirkung bei der Investitionsplanung des Kantons (Art. 13 ÖVG),

c Vorbereitung und Begleitung von Tarifverbunden (Art. 2 und 17 ÖVG),

d Vorbereitung von regionalen Zusatzangeboten (Art. 3 Abs. 2 und Art. 18 ÖVG),

e Koordination von Individual- und öffentlichem Verkehr in der Region,

f Mitwirkung beim Erlass der Ausführungsbestimmungen über das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Art. 15 Bst. a) und über die finanzielle Beteiligung der Gemeinden (Art. 15 Bst. h ÖVG),

g Stellungnahmen zu weiteren verkehrspolitischen Fragen.

⁴ *Der Regierungsrat kann den regionalen Verkehrskonferenzen weitere Aufgaben übertragen. Dabei kann er ihnen Verfügungskompetenzen nur übertragen, wenn sie öffentlichrechtlich organisiert sind. Gegen Verfügungen der regionalen Verkehrskonferenzen kann Beschwerde bei der Direktion für Bau, Verkehr und Energie geführt werden.*

Im regionalen Angebotskonzept legt die RVK Oberaargau alle vier Jahre Linienführungen und Taktvorschläge fest (vgl. Art. 16 ÖVG). Finden diese Aufnahme im kantonalen Angebotskonzept, bestellt der Kanton bei den Transportunternehmungen die erwünschte Transportdienstleitung. Diese müssen dann aufzeigen, wie sie die Leistung erbringen wollen (z.B. ökonomischer Einsatz von Fahrzeugen). An diesen Angebotskonzepten findet im Sinne der Richtlinie des Regierungsrates über die Partizipation bei der Angebotsdefinition im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr (RRB Nr. 1230/2016) eine Mitwirkung statt. Man will damit die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrswesens erhöhen. Die Mitwirkung zum aktuellen Angebotskonzept der RVK Oberaargau 2018-21 fand vom 4. Dezember 2015 bis zum 15. Februar 2016 statt.

Bezogen auf die Linienführung zum Bahnhof Langenthal hat die RVK ein langfristiges Buslinienführungskonzept erstellt. Diese sah die Buslinienführung in 3 Varianten vor.



- *Wie sind die Kompetenzen der Regionalen Verkehrskonferenz Oberaargau bezüglich städtebaulicher Entwicklung der Gemeinde Langenthal rechtlich und politisch legitimiert?*

Die Planung der städtebaulichen Entwicklung richtet sich nach den übergeordneten, behördenverbindlichen Planungsinstrumenten (u.a. kantonaler Richtplan, regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, Angebotskonzept öffentlicher Verkehr etc.) und den kommunalen Vorgaben (z.B. Siedlungsrichtplan, Verkehrsrichtplan etc.). Kompetenzen finden sich somit auf den Stufen Kanton, Region und Gemeinde. Was die Einflüsse des öffentlichen Verkehrs auf die städtebauliche Entwicklung betrifft, ist sicherlich und wie erwähnt das regionale Angebotskonzept von Bedeutung. Die exemplarische Abwicklung im besagten Fall der Buslinienführung zum Bahnhof Langenthal und alle Zuständigkeiten und Kompetenzen berücksichtigend wurde in der Antwort zur vorangegangenen Frage umschrieben.

- *Wie will der Gemeinderat einem möglichen Nein der Stimmberechtigten zum ESP Bahnhof vorbeugen?*

Der Bahnhof Langenthal ist ein regionaler ÖV-Knotenpunkt, bei welchem die Nutzenden zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern kurze und attraktive Umsteigewege erwarten. Aus diesem Grund wird dem Busverkehr am Bahnhof Langenthal auch eine bedeutende und wegweisende Rolle beigemessen.

Den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern bietet sich mit einer Zustimmung zum ESP Bahnhof dereinst auch die Gelegenheit, in einem Jahrhundertbauwerk am Bahnhof die Weichen für die Zukunft zu stellen und der Stadt und ihrer Bevölkerung nebst besseren, behindertengerechten Umsteigewegen, auch eine neue Veloverbindung zwischen den Ortsteilen, eine breitere, sichere Personenunterführung sowie eine ansprechende und attraktive Visitenkarte für die Ankunft und Wegfahrt sowie Erscheinung unseres Ortsbildes zu geben. Die Entscheide der Projektsteuerung und des Gemeinderats berücksichtigen in allen Teilen auch die Verhältnismässigkeit nach dem Prinzip "design to cost" – ein Eingriff muss sich dementsprechend "lohnend" und darf nicht zu übertriebenen Kosten führen. Aus den genannten Gründen geht der Gemeinderat davon aus, dass ein Projekt dieser regional weitreichenden Bedeutung vom Souverän erkannt und mitgetragen wird. Eine gute Information und Kommunikation mit der Bevölkerung wird daher von zentraler Bedeutung sein. Weiter wird der Bevölkerung aufzuzeigen sein, dass bei einem Nein dennoch Teile des ESP Infrastrukturprojektes, auf der Basis der zusätzlichen anstehenden neuen ÖV-Kapazitäten und den neuen gesetzlichen Vorgaben zum Behindertengleichstellungsgesetz mit einer Überarbeitung des ESP-Projektes zwingend neu- und umgebaut werden müssten. Dannzumal aber ohne die Mitfinanzierung der Vorhaben durch Bund und Kanton im Rahmen des Agglomerationsprogramms, da die Bedingungen zu deren Mitfinanzierung wegfallen würden. Dies wurde dem Stadtrat bereits in den Antragsunterlagen zu seiner Sitzung vom 23. Juni 2014 zum Rahmenkredit zur Erarbeitung der Projektierung ESP Bahnhof Langenthal entsprechend dargelegt.

Berichterstattung: keine (schriftliche Beantwortung)

Hinweis: **Art. 38 Abs. 4 der Geschäftsordnung des Stadtrates (Interpellation):**

⁴ *Nach der Beantwortung durch den Gemeinderat erhält die Interpellantin bzw. der Interpellant Gelegenheit zu einer kurzen Stellungnahme und kann erklären, ob sie bzw. er von der erhaltenen Antwort befriedigt sei oder nicht. Eine weitere Diskussion findet nur statt, wenn der Rat eine solche beschliesst.*

Langenthal, 28. Februar 2018

IM NAMEN DES GEMEINDERATES

Der Stadtpräsident:

Reto Müller

Der Stadtschreiber:

Daniel Steiner